

**(1) Senator für Umwelt, Bau, Verkehr  
und Europa**  
**z. Hd. Frau Britta Giebelhausen**  
**Am Wegesende 23**  
**28195 Bremen**

**Änderungsvorschläge zum „Entwurf“ des Aktionsplanes zur Lärminderung vom 16. Juni 2008 aus Sicht der Probleme des Ostertor-, Bahnhofs- und Steintorviertels.**

Sehr geehrte Frau Giebelhausen,

einleitend möchten wir feststellen, dass unsere Änderungs- und Ergänzungsvorschläge eine strikte Beachtung finden müssen, da der Lärmschutz in den vergangenen Jahrzehnten vom Bremer Senat stetig vernachlässigt wurde und besonders unsere Wohnquartiere überlastet sind. Auch bei Neuplanungen von Straßen ist den Zielen des Lärmschutzes nicht entsprochen worden, wie es der unsinnige Ausbau von Innenstadtstraßen eindeutig zeigt.

Den Anforderungen der EU- Umgebungsrichtlinie kann nur entsprochen werden, wenn an den Brennpunkten der Lärmüberlastung mehrere parallele Maßnahmen geplant und dann auch durchgeführt werden. In diesem Sinne ist der vorliegende Entwurf als zu eindimensional konzipiert, denn überwiegend ist nur nachts eine Geschwindigkeitsreduzierung vorgeschlagen worden. Eine wirksame Kontrolle von solchen Einschränkungen wird in der Praxis in Bremen nicht geleistet und daher sind Ihre Maßnahmen-Vorschläge als unwirksame Scheinmaßnahmen einzustufen. Wir meinen, dass die Lärmsanierung entsprechend einer sinnvollen Prioritätenliste festgelegt werden muss. Dabei ist eine Absenkung der Lärmbelastung von 5 dB zu verwirklichen- (siehe dazu die Anlage I.)

**1. Zeit- bzw. Prioritätenplan für den Vollzug des Aktionsplans**

Auch als BI muss bei den herrschenden Randbedingungen akzeptiert werden, dass die Lärmreduzierungsmaßnahmen nur schrittweise umgesetzt werden können. Dabei müssen aber alle relevanten Belastungsaspekte (Gesamtlärmbelastung; Anzahl der Betroffenen und sensible Nutzungsaspekte) nachvollziehbar bewertet werden und den Umsetzungsplan bestimmen.

Beim Breitenweg/ Rembertiring fehlen z.B. die Hinweise auf die beiden Altenheime. Dies muss bei der Rangfolge der Sanierungsmaßnahmen berücksichtigt werden. Auch Studentenheime sind als Schutzkategorie zu berücksichtigen. In der nachfolgenden Tabelle ist die Rangfolge für die „Lärm- Hotspots“ in Abhängigkeit von der Anzahl der Betroffenen für die Tagwerte (70 dBA) und Nachtwerte (60dBA) dargestellt:

<b>Für Tagwerte <math>\geq 70\text{dB(A)}</math> Straßenbereich</b>	<b>Anzahl der Betroffenen</b>	<b>Für Nachtwerte <math>\geq 60\text{dB(A)}</math> Straßenbereich</b>	<b>Anzahl der Betroffenen</b>
1. Breitenweg/ Rembertiring	435 / 512 EW	1. Breitenweg/ Rembertiring <sup>1</sup>	486 / 619 EW
2. Bismarckstr. Abs. A	375 EW	2. Bismarckstr. Abs. A	369 EW
3. Friedr. Ebert Str.	186 EW	3. Kattenturmer Heerstr.	303 EW
4. Eduard. Brunow Str.	183 EW	4. Neuenlander Str. Abs. A	265 EW
5. Neuenlander Str. Abs. A	164 EW	5. Utbremer Str.	238 EW
6. Gastfeld Str.	152 EW	6. Al HB Arsten	234 EW
7. Kattenturmer Heerstr.	128 EW	7. A 270 Schönebeck	228 EW
8. Utbremer Str.	123 EW	8. Oldenburger Str.	223 EW
9. Oldenburger Str.	92 EW	9. A270 Lüssumer Str.	213 EW
10. Steffensweg	92 EW	10. Friedr. Ebert Str.	202 EW

<sup>1</sup> Diesen Zahlen der Anlage 2 sind zusätzlich die Betroffenen der Falkenstr. zuzurechnen, dann würden diese Zahl auf 512 EW bzw. 619 EW steigen.

Die unzulässigen Überlastungen der Straßenzüge im Ostertorbereich und besonders im Bahnhofviertel werden durch die obige Tabelle deutlich vermittelt. Die bisherige Verkehrs- und auch Stadtplanung hat in diesen Bereichen - also hier beim Breitenweg / Hochstr und der Bismarckstr. vollständig versagt. Obgleich diese Situation seit Mitte 1980 allen Planern bekannt war, hat man ohne Rücksicht den Verkehrsdruck auf diese Straßenzüge weiter und weiter erhöht. Der Ausbau der Schwachhauser Heerstr. ist das letzte Beispiel in einer Kette von falschen Planungsentscheidungen.

Eine Entlastungsplanung wie im Bremer Süden (A281) - bei aller ihrer mangelhaften Qualität- hat es für diese Bereiche der östlichen Vorstadt bisher nicht gegeben.

Diese Lärmbelastungsdaten auf diesen Straßenzug (südl. Schwachh. Heerstr./Bismarckstr→ Dobbenweg/ E. Grunow Str. - Rembertiring...) auch in Verbindung mit der PM 10 und NO<sub>2</sub> - Belastung zwingen zu einer drastischen Reduzierung der Verkehrsbelastungen, d.h. die Rückbau- Planung der Hochstr. muss unverzüglich eingeleitet werden oder der Knotenpunkt Bismarckstr. / Schwachhauser Heerstr. / Dobbenweg sollte zu einem Kreisverkehr umgestaltet werden.

Der Vorschlag der bremischen HK, diesen Straßenzug zu untertunneln, sollte nicht vom Tisch gewischt werden. Die HK sollte ein Konzept der Finanzierung und der mit diesem Konzept verbundenen Umwelt- Entlastung erbringen. Die Bismarckstr. sollte zukünftig zwischen Dobbenweg und St. Jürgen Str. für LKWs über 7,5 to gesperrt werden.

Eine direkte Verminderung der Verkehrsmengen ist an diesen Straßenzügen unbedingt erforderlich; ein weiteres Verdrängen dieser Belastungsprobleme kann von uns nicht mehr akzeptiert werden.

## **2. Entwicklung der Orientierungs- oder Grenzwerte für die Lärmsanierung**

Es ist erst einmal zu begrüßen, dass das Wertepaar 65 / 55 dB(A) in diesem Entwurf eingeführt wurde. Aber auch diese Grenzwerte werden von den verschiedenen Institutionen als zu hoch eingeschätzt. Nach den drei Planungszyklen (3x 5 Jahre) der EU muss bei der gegenwärtigen Diskussion mit einem Tagwert von 60 bis 62 dBA gerechnet werden. Es ist leichtfertig, diese Entwicklung auszublenden.

Weiterhin werden bisher die von der EU vorgegebenen Planungszyklen (1. Zykl.= 2008 bis 2013; 2. Zykl. = 2013 bis 2018; 3. Zykl. = 2018 bis 2023) in ihrer Bedeutung unzureichend vermittelt.

Auch fehlen direkte Hinweise, wie das dreistufige Zeitmuster= Tag-, Abend- und Nachtruhe in Zukunft umgesetzt werden soll.

Bei der Durchführung der Sanierungsmaßnahmen gegen überhöhte Lärmbelastungen muss das Prinzip der Kostenwirksamkeit bei der Maßnahmenplanung Anwendung finden und es muss für die Betroffenen transparent im endgültigen Aktionsplan dargestellt werden.

Zur Frage der Gesundheitsbelastung durch Verkehrs- Lärm haben sich andere BI's (Obervieland u. Hemelingen) geäußert und eine vertiefte Bewertung dieses Problembereichs durch weitere epidemiologische Studien würde durch uns begrüßt werden.

## **3. Fehlende Straßen / Umgestaltung von Straßen**

Dobbenweg / Am Dobben und der Straßenzug Rembertiring / Breitenweg sollte so genannt werden, den der Längenanteil der Straße : Rembertirings ist doppelt so lang wie der Breitenweg. Auch ist es in verschiedenen Stadt-Plänen unklar, ob der Rembertiring an der Bahnhofstr. oder am Herdentorsteinweg beginnt.

Umgestaltung von Straßenräumen, Verdoppelung der Abstände erbringen bis 5 dBA, Halbierung der Verkehrsmenge dagegen 3 dB(A).

Die Fahrradwege der südlichen Schwachhauser Heerstr sind so zu verbreitern, dass die MIV- Fahrbahnbreite im letzten südlichen Teilabschnitt auf 4,75m reduziert wird.

Der Rückbau von Straßen ist hier unabdingbar, d.h. die Planungen im zukünftigen BP 1521 für die Umgestaltung der Eduard Grunow Str. / Ernst Glässel Str. sind einspurig vorzusehen.

Punktueller Unstetigkeiten in den Fahr- oder Schienenbahnen sind aufzuspüren, wenn sie zu deutlich wahrnehmbaren Schallimpulsen führen. Z.B. ist die Schienenbahn Am Dobben auf der Höhe Nr.: 104 / 105 auszubessern, da scheinbar ein 4 bis 5m langes Schienenteil abgesenkt ist, dies führt zu einem deutlichen Schallimpuls durch den Straßenbahn-Verkehr.

#### **4. Eisenbahnlärm**

Mit den extremen Verzögerungen bei der Darstellung von Belastungswerten für die DB sind ja Signale gesetzt worden mit welcher Ernsthaftigkeit diese Institution den Lärmschutz betreiben wird und welche Chance die Gesamtbetrachtung der verschiedenen Lärmquellen in Zukunft haben wird. Aus der Sicht der BI wird von den Ländern dieser Verstoß gegen die EU- Richtlinie dankbar für ihre eigene Verzögerungen genutzt, denn eine konkrete Abmahnung der DB seitens der Umweltminister ist uns nicht bekannt.

Besonders die Schwachhauser Heerstr. beiderseits vom Concordia- Tunnel wird durch den wachenden Eisenbahnlärm belastet; wenn der Bremer Senat nicht eine wirksame Lärminderung bei der DB durchsetzen kann, dann muss der MIV- Durchgangsverkehr entsprechend reduziert werden, denn dies ist die logische Folge des Gebotes der EU- Richtlinie die Hauptlärmquellen in ihren Auswirkungen zusammenfassend zu bewerten. Bei den Entwicklungen des Güterverkehrs in Nordwestdeutschland muss der Schienengüterverkehr um Bremen herum geführt werden und die Verweigerungshaltung der DB beim Lärmschutz muss zurückgewiesen werden.

#### **5. Ruhige Gebiete**

Neben den bisherigen Schutzgebieten (Naturschutz-, Parkgebiete) sind die Kategorien von Stadtoasen und ruhigen Fußgänger und Fahrrad- Trassen direkt zu beachten. Stadtoasen sind am Straßenzug Ostertorsteinweg (Goethe- und Ulrichsplatz) vorzufinden und planerisch zu sichern.

Der Beirats- Beschluss vom 7. April 2008 (Geschwindigkeitsbegrenzung Ostertorsteinweg) gibt hier wichtige Hinweise auf die Gestaltung und Organisation einer sinnvollen Verkehrsbandigung gegenüber solchen beliebten Aufenthaltsorten auf öffentlichen Plätzen meist in Verbindung mit Restaurants. Nur zeigt sich bei der Umsetzung dieses Beschlusses, die grundsätzliche Abwehrhaltung gegen Lärmschutzmaßnahmen bei den Bauämtern.

Diese Logik des o.g Beiratsbeschlusses sollte auch beim Herdentorsteinweg berücksichtigt werden. Der Fußweg in die Wallanlagen im Bereich des Hotels sollte zur Stadtoase entwickelt werden. Dann ist es selbstverständlich , dass im Herdentorsteinweg die Fahrgeschwindigkeit 30 kmh nicht überschreiten darf.

Die planerische Absicherung der Fahrrad- Route Ost von der Bischofsnadel über die Ruhrstr bis zum Alten Postweg muss weiterentwickelt werden, um die verbale Aussage zur Förderung des Fahrradverkehrs muss mit konkreten Maßnahmen verbunden werden.

Grundsätzlich ist zu tadeln, dass das Leitprojekt für die Lärminderungsplanung von der Stadt Norderstedt kaum Beachtung findet, obgleich die Gutachter vom Lärmkontor Hamburg über das entsprechende Wissen verfügen. Damit wird der Eindruck genährt, dass bei der Bremer Arbeitsgruppe nicht der Wille besteht, eine adäquate Lärminderung planerisch vorzubereiten, die dem Stand des Wissens und der Technik entspricht.

#### **6. Mitwirkung der betroffenen Öffentlichkeit**

Mit diesem Begriff „Mitwirkung“ ist ein anderer Sachverhalt angesprochen, als es die Beteiligung der Öffentlichkeit im deutschen Planungsrecht bisher meinte.

Bei der Erarbeitung der Norderstedter Lärminderungsplanung wurde die These aufgestellt, dass die Bürgervorschläge nur abgelehnt werden können, wenn eindeutige Rechtsverletzungen damit verbunden sind. Die Verwaltung hat nur einen haushaltstechnischen „Anpassungsspielraum“ der in der Sache aber begründet werden muss. An der Ausarbeitung dieser Lärminderungsplanung waren ja die zuständigen Bundes Ministerien Umwelt und Bau, Verkehr beteiligt. Der Charakter der Lärminderungsplanung Norderstedt ist allgemeines Gutachten im Sinne des BImSchG zu bewerten.

Die Frage der allgemeinen Öffentlichkeitsarbeit muss hier auch wieder angesprochen werden, denn die bisherigen Beispiele aus anderen Städten hatten ja keinerlei Wirkung im Sinne einer wirksamen Öffentlichkeitsarbeit.

Als BI bestehen wir auf eine Mitwirkung der betroffenen Öffentlichkeit entsprechend dem Muster, das in Norderstedt als Pilotprojekt von den zuständigen Bundesministerien initiiert wurde.

#### **7. Lärmarme Fahrbahnoberflächen**

Die Aussagen zur Lärmdämmung von „Flüsterasphalte“ in Innenstadtbereichen ist schlichtweg falsch und diese Aussage ist wissentlich falsch in den Entwurf des bremischen Aktionsprogramms aufgenommen worden, denn die Ergebnisse der bayrischen Versuchsstrecken sind von der BI der Umweltverwaltung und dem Amt für Straßen und Verkehr direkt zugestellt worden. Weiterhin ist der Berater des ASV für lärmarme Fahrbahnbeläge, Herr Schäfer aus Brake mit den Entwicklungsarbeiten und Praxiserfahrungen zu diesen Fahrbahn Belägen bestens vertraut.

Daher kann diese Aussage auf Seite 15, 4. Absatz des o.g. Entwurfs nur als eine bewusste Falschaussage bewertet werden. Natürlich kann nicht in jeder Straße dieser zweilagige offenporige Asphalt (ZOPA) eingebaut werden, aber auf dem Osterdeich, auf der Richard Bolljahn Allee, auf Neubauten der zukünftigen „Eduard Grunow Str.“ kann dieser Belag mit zusätzlichen Entwässerungsrinnen ohne Probleme verbaut werden. Hier würde die bessere Abführung von Regenabwässern für den Straßenstaub also auch Feinstaub eine zusätzliche Entlastung bei PM 10 erbringen. Die Kosten für diesen Belag müssen immer mit den sonstigen Aufwendungen für den Lärmschutz im Zusammenhang gesehen werden. Dabei ist anzumerken, dass die Lärmdämmwirkung dieser ZOPA-Belege die höchste Lärmdämmwirkung von ca. 8 dB hat. Bei ungünstigen Einbaulagen stehen auch für den Innenstadtbereich weitere technische Möglichkeiten inzwischen zur Verfügung.

Die sonstigen Maßnahmen der Lärmabschirmung erreichen nur Dämmwirkungen zwischen 1 bis 4 dB.

Die Anforderungen der Umgebungsrichtlinie werden nur zu bewältigen sein, wenn sinnvolle Pakete verschiedener Maßnahmen für die Lärminderung geplant und umgesetzt werden.

## **8. Maßnahmen zum Mobilitäts- Management**

Die bisherigen Bemühungen das Mobilitäts- Management bei privaten Firmen einzuführen, hat bisher zu keinen nachhaltigen Erfolgen geführt. Auch das Klinikum Mitte hat hier nur folgenlose Zusagen gemacht.

Aber auf ergänzende Maßnahmen bei Flottenbetreibern kann nicht verzichtet werden, um eine Optimierung der Lärminderung im Zusammenhang mit den öffentlichen Maßnahmen zu erreichen.

Weitere Aspiranten neben dem Klinikum Mitte:

» GEWOBA,

» TÜV- Nord,

» ADAC,

» ÖKO- Markt in Zusammenarbeit mit den Fahrrad- Geschäften...

Daher muss das Einwerben von sog. Leuchtturm- Projekten besonders bei Firmen, die in der Umweltzone oder an Belastungstrassen ihren Standort haben, systematischer fortgesetzt werden.

## **9. Integration der Lärminderung in die Neuplanung von Verkehrsinfrastrukturen**

Eine Wirksamkeit in Hinblick auf angestrebte Lärmsanierung wird nur erreicht werden, wenn bei allen Veränderungen und Neuplanungen zur Verkehrsinfrastruktur die verschiedenen Ansätze der Lärmreduzierung von vorne herein berücksichtigt werden. Dies war bisher nicht der Fall.

Aus unserer Sicht verbietet sich das Argument, dass die Lärmsanierung gegenwärtig nicht finanziert werden kann; Denn das diese Aufgaben zu bewältigen sind, war spätestens seit 2002 ein Faktum und von Bemühungen für diesen Aufgabenbereich Mittel einzuwerben haben wir nichts wahrgenommen. Im Gegenteil wird für unsinnige Ausbauplanungen noch Geld verschwendet.

Wir fordern Sie auf, das unsere Vorschläge aufgenommen und entsprechend einer direkten Wirksamkeitsbewertung auch umgesetzt werden. Wirksame Maßnahmen zur Lärmreduzierung sind in unseren belasteten Stadtteilen dringend geboten;

mit freundlichen Grüßen:

*Jutta Draub - Ketelaar; Ulrich Draub;; Mathias Rotenhan, Gert Suchodolski und Martin Lühr.*

**Anl.: Lärmaktionsplanung – Möglich Maßnahme zur Lärminderung v. 10 Sept. 2008.**

**(2).** Kopie an die Umweltsprecher der Fraktionen in der Stadtbürgerschaft

---

Sprecher der BI- Rembertiring:

Mathias Rotenhan  
Tel.: 0421 32 74 86

Ulrich Draub  
Tel.: 0421 32 54 98