

# Anlage Nr. 4

Abwägungstechnische Bearbeitung der eingegangenen  
Stellungnahmen im Rahmen der zweiten Phase der  
Öffentlichkeitsbeteiligung vom  
10.02.2025 bis 28.02.2025  
(Äußerungsfrist 07.03.2025)  
gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG  
zur  
**Fortschreibung des Lärmaktionsplans Bremerhaven**

## Fortschreibung Lärmaktionsplan Bremerhaven - 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 47 d Abs. 3 BImSchG

### I. Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange vom 10.02.2025 bis 28.02.2025, Äußerungsfrist 07.03.2025

#### Keine Anregungen und Hinweise

- Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Trägerbeteiligung Verkehr; Stellungnahme vom 26.02.2025
- Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Cuxhaven, Stellungnahme vom 28.02.2025

Nr.	TÖB, Stellungnahme vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
1	VBN, Schreiben vom 20.02.25	... wir haben keine Anmerkungen zu dem Entwurf der Fortschreibung des Lärmaktionsplan Bremerhaven. Wir begrüßen, dass die Mobilitätswende und der ÖPNV als Potenziale zur Lärmreduzierung mit im Plan aufgenommen sind.	-	Es wird Kenntnis genommen.
2	Autobahn GmbH des Bundes, Schreiben vom 11.02.2025	wir bedanken uns für die Beteiligung an der Lärmaktionsplanung der Stadt Bremerhaven in der 4. Stufe. In Ihrer umfangreichen Ausarbeitung können wir keinen akuten Handlungsbedarf für die Autobahn GmbH des Bundes erkennen. Wie Sie richtigerweise aufgeführt haben, finden auf der Autobahn A 27 im Stadtgebiet umfangreiche Sanierungsmaßnahmen statt; weitere Umbaumaßnahmen sind geplant. Selbstverständlich werden wir in diesem Zuge die Stadt Bremerhaven entsprechend beteiligen und die geltenden gesetzlichen Vorgaben auch bzgl. des Lärmschutzes einhalten.		Es wird Kenntnis genommen.
3	Gesundheitsamt, Schreiben vom 04.03.2025	vielen Dank für den Entwurf der 4. Stufe des Lärmaktionsplans. Das neue gültige Berechnungsmodell liefert eine höhere Anzahl an lärmbeeinträchtigten Bürgerinnen und Bürgern. Ungünstig ist ebenfalls, dass durch die Änderung des Berechnungsmodells keine Vergleichbarkeit zwischen den Stufen 3 und 4 gegeben ist. Im Entwurf entsteht textlich der Eindruck, dass lediglich aufgrund einer mathematischen Formel sich die Anzahl der Betroffenen erhöht und das alte Berechnungsmodell ebenfalls gute Schätzungen geliefert hat. Der Entwurf der 4. Stufe sollte u. E. dahingehend angepasst werden, dass dargestellt wird, warum ein anderes Berechnungsmodell gewählt wurde und z.B. welche	Sowohl im LAP (Kap. 2.5) als auch im Bericht zur Lärmkartierung (Kap. 2.6) wird dargestellt, dass neue Berechnungsmodelle sowohl für die Ermittlung des Lärms als auch die Ermittlung der Anzahl der von Lärm Betroffenen genutzt werden. Es wird jeweils auch der Hintergrund (europaweite Harmonisierung) benannt. In der Lärmkartierung sind auch wesentliche Änderungen der Berechnung mit den	Es wird Kenntnis genommen

**Fortschreibung Lärmaktionsplan Bremerhaven - 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 47 d Abs. 3 BImSchG**

Nr.	TÖB, Stellungnahme vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>Eingangsparameter, Rahmenbedingung oder Gewichtung zu so unterschiedlichen Ergebnissen führt. Schließlich kann ja nicht das Berechnungsmodell die Ursache für die Anzahl der Lärmbetroffenen sein und weiterhin stellen die Ergebnisse der 4. Stufe auch die Basis für zukünftige Betrachtungen und Maßnahmen dar.</p>	<p>Auswirkungen beschrieben. Zusätzlich sind in beiden Dokumenten die Quellen für eine tiefer gehende Befassung angegeben. Welche Schätzung die bessere ist, kann auf der Ebene der Sachbearbeitung nicht eingeschätzt und geklärt werden.</p> <p>Es wird immer dargestellt, dass eine hohe Lärmbelastung gegeben und eine Lärminderung das notwendige Ziel ist. Gleichzeitig muss aber auch immer eingeordnet werden, dass sich an der Lärmbelastung, so sie denn messtechnisch erfasst würde, nichts verschlechtert hat, die Zahlen also nicht zu Hysterie taugen.</p> <p>Gerne nehmen wir Anregungen für eine bessere Formulierung entgegen, aber auch in der Stellungnahme ist dies nicht gelungen (Vergleich 2. und letzten Satz). Insbesondere die Modelle für die Schätzung der Anzahl der Betroffenen sind relativ grob. (Bevölkerungsdaten auf Baublockebene, eine Höhe [letztlich nur die 2. Etage]). Ebenso bleiben passive Schallschutzmaßnahmen (Fenster, Raumaufteilung) unberücksichtigt. Beim neuen Modell ist dies besonders eklatant, da für Belastete nur die lauteste Fassadenseite berücksichtigt wird.</p>	
	Umweltschutz amt,	<u>Abfallbehörde</u> : kreislaufwirtschaftlich gibt es keine Betroffenheit, daher haben wir keine Anmerkungen		

**Fortschreibung Lärmaktionsplan Bremerhaven - 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 47 d Abs. 3 BImSchG**

Nr.	TÖB, Stellungnahme vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
4	Schreiben vom 25.02.2025	<p><u>Untere Naturschutzbehörde:</u> Kap. 4.1, S. 27:                      „Zwischen Fehrmoorweg und dem Weideweg in Geestland führt aber ein Bohlenweg, entlang dessen sich Informationstafeln über die Artenvielfalt finden und das Hochmoor erlebbar wird.“                      Der Weg existiert nicht. Es handelt sich nur um eine Planung. Umsetzungshorizont ungewiss.                      Die Ausweisung und Festsetzung von Ruhigen Gebieten wird begrüßt. Die Lage der vorgeschlagenen Gebiete im Stadtgebiet zeigt jedoch, dass diese überwiegend am Stadtrand liegen, so dass für das innerstädtische Gebiet ein Handlungsbedarf 1 für die Schaffung von „Stadtoasen“ besteht.                      Zur Verbindung der drei Bereiche Bürgerpark, Park Reinkenheide und Reinkenheider Forst sollte geprüft werden, ob durch die Förderung des nicht motorisierten Verkehrs eine Verknüpfung befördert werden kann.</p>	Wir bedanken uns für den Hinweis auf den (noch) fehlenden Weg, der Entwurf wird dahingehend angepasst	Der LAP wird textlich angepasst.
		<p><u>Wasserbehörde:</u> Aus wasserwirtschaftlich- ökologischer Sicht ist anzumerken, dass in dem empfindlichen Gebiet der Geestniederung seitens der Autobahn GmbH im Zusammenhang mit der Sanierung der Moorbrücke und der Geestebrücke die Möglichkeit einer Lärmsanierung geprüft wird. Es erfolgt dies, weil auch der Autobahn GmbH bewusst ist, dass die Verkehrsbelastung, insbesondere der Schwerlastverkehr seit Bestehen der Autobahn A 27 deutlich gewachsen ist.                      Es ist diese Maßnahme für die vielfältigen Wechselbeziehungen auch aus wasserwirtschaftlich - ökologischer Sicht zu begrüßen. Es wäre zu begrüßen, wenn die Auswirkungen einer Umsetzung der Lärmsanierung (Prognosedarstellung) in dem Lärmaktionsplan (ggf. in Anlage 2, unter einem weiteren Legendeneintrag „geplante lärm mindernde Maßnahme“?) nachrichtlich dargestellt werden könnte. Ansprechpartner ist die Autobahn GmbH [anonymisiert]</p>	Die Autobahn GmbH des Bundes, NL Nordwest / Außenstelle Verden wurde als TÖB beteiligt. Die Stellungnahme findet sich hier mit lfd. Nr. 2.	Es wird Kenntnis genommen.
		<p><u>Untere Bodenschutz- und Altlastenbehörde:</u> Grundsätzlich ist das Pflanzen bzw. auch der Erhalt oder Schutz von Bäumen, ob an der</p>	Bäume verbessern die subjektive Geräuschbeurteilung, Entsiegelungen in der Regel die Schallabsorption, daher	Es wird Kenntnis genommen.

**Fortschreibung Lärmaktionsplan Bremerhaven - 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 47 d Abs. 3 BImSchG**

Nr.	TÖB, Stellungnahme vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		Straße oder auf Freiflächen sowie das Entsiegeln von Flächen positiv für eine Lärminderung.	findet auch das Programm RE:SET im LAP Beachtung.	
		<u>Klimastadtbüro</u> : keine Anmerkungen		
5	Umweltschutzamt, Untere Naturschutzbehörde, Ergänzung vom 07.03.2025	die Stellungnahme des Umweltschutzamtes/ Untere Naturschutzbehörde ergänzen wir um folgende Anmerkungen zu einzelnen Ruhigen Gebieten:		
		- Ruhiger Stadtraum „Reinkenheider Forst“: Im Landschaftsprogramm wurde dieser Bereich als „Ruhiger Landschaftsraum“ eingestuft. Wir bitten um Überprüfung, ob auch unter Berücksichtigung der aktuellen Lärmdaten die Kriterien als „Ruhiger Landschaftsraum“ erfüllt werden und um Zuordnung in diese Gebietskategorie. Der Reinkenheider Forst als naturnahes Waldgebiet entspricht der Definition der Land- und <u>forstwirtschaftliche oder naturnah geprägte Räumen</u> , während das Waldgebiet nicht vergleichbar mit einer Parkanlage (= Städtisch geprägte Grün- und Freiflächen) ist.	Die akustischen Anforderungen für einen ruhigen Landschaftsraum sind nicht gegeben. Die Alternative zum ruhigen Stadtraum wäre der Verzicht auf die Ausweisung als ruhiges Gebiet.	Dem Vorschlag kann nicht gefolgt werden.
		- Ruhiger Stadtraum „Surheide-Süd“: auch der außerhalb Wohnbebauung liegende mehr als 30 ha große Wald in Surheide sollte unserer Ansicht als „Ruhiger Landschaftsraum“ und nicht als „Ruhigen Stadtraum“ klassifiziert werden.	Die Ergebnisse der Lärmkartierung lassen die akustische Klassifizierung als ruhiger Landschaftsraum nicht zu. Die Alternative zum ruhigen Stadtraum wäre der Verzicht auf die Ausweisung als ruhiges Gebiet.	Dem Vorschlag kann nicht gefolgt werden.
		- Landschaftsschutzgebiet Rohniederung: Das über 130 ha große Landschaftsschutzgebiet Rohniederung stellt insbesondere für den Stadtteil Wulsdorf einen fußläufig erreichbaren Landschaftsraum dar mit hoher Bedeutung für die naturbezogene <u>Erholung</u> (vgl. auch Landschaftsprogramm – Teil Bremerhaven, Karte E, Karte F & Plan 2). Die Erholung ist als ein Schutzziel in der Verordnung des Landschaftsschutzgebietes Rohniederung festgesetzt. Es soll u.a. der Erholung der Bevölkerung zu dienen. Aktuell erfährt die Rohniederung durch Lärmimmissionen der Hauptverkehrsstraße B 71n eine deutliche Beeinträchtigung. Gemäß der Lärmkartierung IV. Stufe (2023) weist die Rohniederung mittlerweile Werte zwischen 65	Die ULR dient nicht dem Schutz von Brutgebieten. Grundsätzlich soll die ULR schädliche Auswirkungen für die Menschen verhindern, mindern oder Ihnen vorbeugen. Da in der Rohniederung keine Menschen wohnen, greift dies hier nicht. Ergänzend sollen festgelegte ruhige Gebiete vor einer Zunahme von Lärm geschützt werden. Die Rohniederung erfüllt allerdings nicht die Kriterien für eine Ausweisung als ruhiges Gebiet, so ist sie	Dem Vorschlag kann nicht im Rahmen des LAP gefolgt werden.

**Fortschreibung Lärmaktionsplan Bremerhaven - 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 47 d Abs. 3 BImSchG**

Nr.	TÖB, Stellungnahme vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>bis 69 dB(A) in Straßennähe und von 55 bis 59 dB(A) in Randlage auf. Aufgrund des Lärms sind die für die Rohrniederung verbindlichen Funktionen als Erholungs- und Wiesenvogelbrutgebiet eingeschränkt. <u>Eine Reduzierung der Lärmsituation auf unter 55 dB(A) wäre zur Verbesserung der genannten Funktionen nötig und könnte durch eine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf der B71n von 70 km/h auf 50 km/h erreicht werden.</u></p>	<p>auch nicht im Landschaftsprogramm als Zielgebiet ruhiger Erholung dargestellt. Ergänzend ist festzuhalten, dass Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete nicht mit der Lärmaktionsplanung ins BImSchG aufgenommen wurden, sondern durch bestehendes Fachrecht umgesetzt werden müssen. Geschwindigkeitsminderungen aus Naturschutzgründen sieht der Gesetzgeber unserem Kenntnisstand nach derzeit nicht vor. Sollte dies möglich sein, bestände diese Option auch unabhängig von Ruhigen Gebieten über den Schutzstatus als Landschaftsschutzgebiet.</p>	
6	Eisenbahn-Bundesamt, Schreiben vom 19.02.2025	<p>vielen Dank für die Möglichkeit zur Beteiligung an der Lärmaktionsplanung (Runde 4) der Stadt Bremerhaven. Das Eisenbahn-Bundesamt unterstützt die zuständigen Kommunen oder die nach dem Landesrecht zuständigen Behörden im Rahmen der Mitwirkung bei der Lärmaktionsplanung als zuständige Behörde für den Lärmaktionsplan an Haupteisenbahnstrecken des Bundes. Dies stellt, in Abgrenzung zum Baugesetzbuch (BauGB), keine Beteiligung Träger öffentlicher Belange (TöB) dar. Das Eisenbahn-Bundesamt hat im Juli 2024 Informationen für Ballungsräume im Anhang II des Lärmaktionsplanes der Runde 4 bereitgestellt:  <a href="https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermaktionsplanung/laermaktionsplanung_node.html">https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermaktionsplanung/laermaktionsplanung_node.html</a></p> <p><b>Entwurf des Lärmaktionsplanes der Stadt Bremerhaven Belastetenzahlen</b>                      Im LAP-Entwurf der Stadt Bremerhaven wird auf S. 17 in Tabelle 14 die geschätzte Anzahl lärm-belasteter Menschen in Bremerhaven</p>	<p>Wir bedanken uns für den Hinweis. Dieser Fehler geschah bereits bei der nachrichtlichen Übernahme im Rahmen der Lärmkartierung und setzte sich im</p>	<p>LAP und der Bericht zur Lärmkartierung werden korrigiert.</p>

**Fortschreibung Lärmaktionsplan Bremerhaven - 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 47 d Abs. 3 BImSchG**

Nr.	TÖB, Stellungnahme vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>durch Haupteisenbahnstrecken dargestellt. Bitte beachten Sie, dass bei den Pegelklassen LNight die Belastetenzahlen „verrutscht“ sind. Bei der Klasse 50 – 54 dB(A) werden 11.900 Belastete angegeben. Dies ist allerdings der Wert für die Klasse 45 – 49 dB(A). Entsprechende Verschiebung trifft auch auf die anderen Klassen zu. Ich bitte Sie dies entsprechend anzupassen. Bitte überprüfen Sie in diesem Zusammenhang auch die auf S. 19 unter „Bundeseigene Haupteisenbahnstrecken im Ballungsraum Bremerhaven“ genannten prozentualen Belastetenzahlen, insbesondere die nächtlichen Belastetenwerte. Beispielsweise berechne ich bei 113.121 Einwohnern (Quelle: EBA, Anhang II Ballungsräume) und 5.787 Belasteten LNight (Summe der Belasteten der Pegelklassen 50-54, 55-59, 60-64 und 65-69) einen Belastetenwert von 5,11 %. Ich vermute, dass der im LAP-Entwurf der Stadt Bremerhaven genannte Wert von 15 % nächtlichen Belasteten darauf zurückzuführen ist, dass auch die Pegelklasse 45-49 einbezogen wurde.</p>	<p>LAP fort. Die genannte Klasse 45 – 49 dB(A) existiert für die kommunalen Daten nicht, was vermutlich zur falschen Klassenzuordnung für die Daten des EBA führte. Es werden sowohl der Bericht zur Lärmkartierung (verfügbar über Bremerhaven.de), die Tabelle mit den Zahlen der Belasteten als auch die Daten im Text und die daraus gefolgerten Bewertungen angepasst.</p>	
		<p><u>Ausweisung von ruhigen Gebieten</u> Im aktuellen LAP-Entwurf der Stadt Bremerhaven werden in der Anlage 3 „Vorschlag Ruhige Gebiete“ mehrere ruhige Gebiete ausgewiesen. Ich möchte darauf hinweisen, dass ruhige Gebiete, die sich in der Nähe von Schienenverkehrswegen von Eisenbahnen des Bundes befinden, durch Schienenverkehrslärm beeinträchtigt sein können. Dies trifft auf Teile des als ruhiger Stadtraum bezeichneten Gebietes im Gesundheitspark Speckenbüttel zu: Die Randlagen des Gebietes in der Nähe der Strecken 1740 und 1310 bei den Straßen „Siebenbergsweg“ und „Am Parkbahnhof“. Wir bitten Sie, diesen Umstand bei der Ausweisung ruhiger Gebiete zu berücksichtigen.</p>	<p>Vielen Dank für den Hinweis. Im Kapitel 4.1 wird sowohl darauf hingewiesen, dass in Randbereichen mehr als 55 dB(A) vorliegen können, als auch dass dies vertretbar ist, da im überwiegenden Bereich des ruhigen Stadtraums und insbesondere im Inneren des Gebietes geringere Lärmbelastungen vorliegen.</p>	<p>Es wird Kenntnis genommen.</p>

**Fortschreibung Lärmaktionsplan Bremerhaven - 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 47 d Abs. 3 BImSchG**

Nr.	TÖB, Stellungnahme vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p><u>Maßnahmen zum Lärmschutz</u> Auf S. 42 „Freiwilliges Lärmsanierungsprogramm des Bundes“ steht, dass 337 Wohneinheiten im Rahmen der freiwilligen Lärmsanierung passive Schallschutzmaßnahmen erhalten haben. Mein letzter Stand lautet hier 317 Wohneinheiten (Sanierungsbereich Bremerhaven Nord 268 WE, Sanierungsbereich Bremerhaven Süd 49 WE). Ebenfalls auf S. 42 stehen unter der Überschrift „Bundeseigene Haupteisenbahnstrecken im Ballungsraum Bremerhaven“ folgende Aussagen: „Zukünftig sollen Lärmsanierungsprogramm und Lärmaktionsplanung des EBA harmonisiert werde. Letztlich bedeutet dies, dass nach jeder Lärmkartierung durch das EBA die PKZ und somit auch die Reihenfolge angepasst wird.“ Ich möchte Sie bitten, diese Aussagen zu präzisieren und schlage folgende Anpassung vor: „Zukünftig sollen das Lärmsanierungsprogramm des Bundes und die Lärmaktionsplanung des EBA harmonisiert werde. Dies bedeutet, dass nach jeder Lärmkartierungsrunde durch das EBA in Zusammenarbeit mit der DB AG das Gesamtkonzept der Lärmsanierung des Bundes (u.a. auch die PKZ) neu berechnet und somit auch die Reihenfolge angepasst wird.“</p>	<p>Wir danken für den Hinweis. In den letzten uns zur Verfügung gestellten Daten waren 337 WE ausgewiesen, allerdings beinhaltet diese Zahl auch einen Abschnitt im Bereich Loxstedt. Die Angaben werden korrigiert. (auch im Kap. 2.5.3)</p> <p>Wir bedanken uns für den konkretisierenden und präzisierenden Änderungsvorschlag, der Text wird angepasst.</p>	<p>Der LAP wird korrigiert.</p>
7	Bremenports, Schreiben vom 17.02.2025	<p>vielen Dank für die Übersendung der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes Bremerhaven und die Möglichkeit zur Stellungnahme. Zum verlinkten Textentwurf sind aus Sicht der bremenports bitte folgende Anmerkungen / Korrekturvorschläge (Kursiv) [Anmerkung, ursprünglich Gelb] zu berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>S. 11, Abs. 2.1, 7. Absatz: „Er ist der zweitgrößte deutsche und <i>siebtgrößte</i> europäische Seehafen. Als traditioneller Eisenbahnhof erfolgt die Anbindung an die Strecke 1740 über die Bremische Hafeneisenbahn und den DB-Bahnhof Bremerhaven Speckenbüttel. Die straßenseitige Anbindung an das überregionale Netz erfolgt vorrangig durch den 2024 fertiggestellten Hafentunnel.“ Begründung: Eine „alleinige“ Anbindung ist aus Sicht der Stadt Bremerhaven zwar wünschenswert, jedoch nicht der Realität entsprechend.</li> </ul>	<p>Wir bedanken uns für die Hinweise, die Texte werden angepasst. (z.T. über den Vorschlag hinausgehend) Die Darstellung einer „alleinigen“ Anbindung über den Hafentunnel war nicht Intention der Formulierung, sondern der Freude über die Fertigstellung des Hafentunnels geschuldet.</p>	<p>Der LAP wird textlich angepasst.</p>

**Fortschreibung Lärmaktionsplan Bremerhaven - 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 47 d Abs. 3 BImSchG**

Nr.	TÖB, Stellungnahme vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>• S. 16, Abs. 2.4.3, Nichtbundeseigene Schienenwege, „Berücksichtigung fanden die evb Strecke nach Bremervörde und die <del>Bremische Hafeneisenbahn inklusive des Rangierbahnhofs Speckenbüttel</del> mit den Bahnhofsteilen im Überseehafen.“ Begründung: Der Bahnhofsteil Speckenbüttel ist ein DB-Bahnhof (siehe oben) und Bestandteil der EBA-Lärmaktionsplanung der bundeseigenen Eisenbahnstrecken. Er ist daher -auch in den weiteren Abschnitten wie 2.5.3- unter „Bundeseigene Haupteisenbahnstrecken...“ zu erwähnen und zu berücksichtigen. Ferner ist zu prüfen und sicherzustellen, dass keine „Doppelberücksichtigung“ der Emissionen des Bahnhofes Speckenbüttel erfolgt.</p>	<p>Zur Präzisierung wird der Bahnhofsbereich im Überseehafen der Streckenbezeichnung entsprechend nun als Bremerhaven Seehafen bezeichnet. Der DB-Bahnhof Bremerhaven-Speckenbüttel (Rbf.) wird getrennt aufgeführt. Die Stadt Bremerhaven ist ebenfalls der Ansicht, dass der DB-Bahnhof im Rahmen der EBA-Lärmkartierung berücksichtigt werden sollte. Dies ist aber unterblieben, da der Bahnhof nicht durch die DB an das EBA gemeldet wurde, mit der Begründung, dass der Betrieb nicht nur durch die DB (sondern auch die Bremische Hafeneisenbahn) erfolgt. Damit der Rangierbahnhof nicht unberücksichtigt bleibt, wurde er daher in die kommunale Lärmkartierung aufgenommen. Eine „Doppelberücksichtigung“ ist somit ausgeschlossen. Bremerhaven setzte und setzt sich für eine Berücksichtigung durch das EBA ein, aufgrund der fehlenden Meldung und der „Freiwilligkeit“ der Berücksichtigung waren diese Bemühungen bisher nicht erfolgreich.</p>	
		<p>S. 44, Abs. 5.3.2, Landstrom, „Der Betrieb der Schiffsmaschinen im Hafen während der Liegezeiten sorgt immer wieder für Beschwerden im Umfeld des Hafens und wurde auch in vorhergehenden Lärmaktionsplanungen thematisiert. Neben der Lärmbelastung stehen dabei vor allem der Klimaaspekt und die Luftgüte durch den Ausstoß von CO2 und anderen Luftschadstoffen im Fokus. Bisher wurde zur lokalen Emissionsminderungen vor allem</p>	<p>Wir bedanken uns für die Hinweise, die überwiegend übernommen werden. Abweichend wird für die Schätzwerte die Formulierung der ULR Anhang V Nr. 3 „Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen“ ergänzt.</p>	<p>Der LAP wird textlich angepasst.</p>

**Fortschreibung Lärmaktionsplan Bremerhaven - 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 47 d Abs. 3 BImSchG**

Nr.	TÖB, Stellungnahme vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>auf <i>emissionsärmere</i> Treibstoffe wie LNG gesetzt. Gegen die Nutzung von Landstrom sprachen vor allem die hohen Investitionskosten, sowohl für Betreiber der Schiffe als auch der Infrastruktur. Zur Förderung des klimaneutralen Schiffsverkehrs durch die EU wurde eine Verordnung [38] beschlossen, durch die es ab 2030 für Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von mehr als 5000 zur Pflicht wird, sich in den Häfen an Landstromanlagen anschließen zu lassen. Die Errichtung der Infrastruktur wird mit Fördermitteln unterstützt. In einem ersten Schritt <i>werden</i> im Überseehafen noch im Jahr 2025 <i>vier</i> Landstromanlagen errichtet werden. Die Kosten für bremenports betragen <i>insgesamt</i> rund 53 Mio. €, wovon ca. 5 Mio. € EU-Fördermittel sind. Weitere Mittel werden durch den Bund und den Bremer Senat übernommen. Für die Hafen- und Serviceschifffahrt, wie Lotsen, Schlepper, Zoll oder Baggerschiffe wird bereits überwiegend Landstrom bereitgestellt. Gleiches gilt auch für die Binnenschifffahrt. Seit 2021 ist die Nutzung der vorhandenen Landstromanlagen durch die Verankerung in der Hafengebührenordnung verpflichtend. Für gewerbliche Wasserfahrzeuge kann auf Antrag beim Zoll eine Steuerermäßigung gewährt werden, wenn diese während der Liegezeit Landstrom nutzen. Dies betrifft auch den Fischereihafen, dort betreibt die Fischereihafen Betriebsgesellschaft (FBG) ein Netz von Landstromanlagen, so etwa auch für die Forschungsschiffe des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrogeographie. Genauere Schätzwerte für die <i>Reduzierung des Lärms für</i> betroffene Personen lassen sich vorerst daraus noch nicht ableiten, dies hängt auch von der tatsächlichen Nutzung und den Standorten ab.</p> <p>Alle Passus zu scooter sollten mE entfernt werden, da aktuell kein Verleih mehr in BHV aktiv ist.</p>	<p>Die Stadt ist weiterhin daran interessiert eigenwirtschaftliche Betreiber eines solchen Verleihs als Ergänzung zum ÖPNV Angebot zu finden. Daher wird die Textpassage angepasst, aber nicht entfernt.</p>	<p>Der LAP wird wie dargestellt angepasst.</p>

**Fortschreibung Lärmaktionsplan Bremerhaven - 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 47 d Abs. 3 BImSchG**

Nr.	TÖB, Stellungnahme vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
8	LK Wesermarsch, Regionalplanung, Schreiben vom 07.03.2025	<p>nach Prüfung der übersandten Unterlagen trägt der Landkreis Wesermarsch folgende Hinweise vor: Im Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Bremerhaven werden auf Grundlage der Zusammenfassung einer vorgenommenen Lärmkartierung ruhige Gebiete festgelegt, von denen sich ein ruhiges Gebiet gegenüber der Stadt Nordenham befindet. Hierbei handelt es sich um die Luneplate, die ebenfalls ein Schutzgebiet i.S.d. BNatSchG darstellt.</p> <p>Mit Verweis auf die in der Stadt Nordenham vorhandenen Industriebetriebe, die sich räumlich westlich der Weser befinden, weise ich darauf hin, dass die hier erzeugten Immissionen ebenfalls das ruhige Gebiet Lunteplate betreffen können. Unabhängig der Tatsache, dass die Festsetzung ruhiger Gebiete lediglich im Rahmen raumbedeutender Planungen zu berücksichtigen sind und diese Festsetzung einer Abwägung zugänglich ist, weise ich explizit darauf hin, dass diese Festsetzung zu keinerlei Einschränkungen der industriellen Nutzungen an der Weser führen wird. Darüber hinaus sind die Belange der an der Wirtschaft gelegenen industriellen Nutzungen aus Sicht des Landkreises Wesermarsch höher zu gewichten als die Festsetzung eines räumlich nicht integrierten ruhigen Gebietes in der Stadt Bremerhaven.</p>	<p>Die genannten Industriebetriebe liegen in einer Entfernung von über einem Kilometer zum geplanten ruhigen Landschaftsraum. Von der Stadt Nordenham und der GAA Oldenburg wurden keine Bedenken oder Hinweise auf Immissionen, die eine Ausweisung verhindern, vorgetragen.</p> <p>Im Vergleich zum Landschaftsprogramm wurden die Ausdehnung in Richtung Weser zudem begrenzt.</p> <p>Es ist zutreffend, wie auch im LAP dargestellt, dass die Festlegung einer Abwägung zugänglich ist. Ein hier bereits vorab formuliertes feststehendes Ergebnis einer Abwägungsentscheidung entspricht allerdings keiner sachgerechten, alle relevanten Aspekte einbeziehenden Abwägung.</p> <p>Einem den Regelungen der ULR entsprechender Landschaftsraum ist die nicht integrierte Lage eigen.</p>	<p>Es wird Kenntnis genommen.</p>
9	SUKW, Naturschutzbehörde, Schreiben vom 06.03.2025	<p>im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zum Entwurf des Lärmaktionsplans für Bremerhaven (Fortschreibung für Stufe 4 nach EU-Umgebungslärmrichtlinie) möchte ich folgende Hinweise und Anregungen geben:</p> <p>Grundsätzliche Anmerkungen zur Bestimmung Ruhiger Gebiete: - Im Rahmen des vorliegenden Entwurfs wurden erstmalig im Rahmen eines Lärmaktionsplans für Bremerhaven Vorschläge für Ruhige Gebiete erarbeitet. Zuvor wurde das Thema ausschließlich im Rahmen der noch laufenden und kurz vor Beschlussfassung stehenden Aufstellung des Landschaftsprogramms – Teil Bremerhaven behandelt. Auch hier wurden anhand von Lärmdaten</p>	<p>Für die aktuelle Fortschreibung des LAP fand eine Abstimmung mit dem Referat 22 statt. Die Änderungen für die Stadt Bremen resultieren wie im LAP angemerkt aus den dort bereits festgelegten ruhigen Gebieten und den aktuell ermittelten</p>	<p>Es wird Kenntnis genommen.</p>

**Fortschreibung Lärmaktionsplan Bremerhaven - 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 47 d Abs. 3 BImSchG**

Nr.	TÖB, Stellungnahme vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>Ruhige Gebiete der Kategorien „Ruhiger Landschaftsraum“ sowie „Ruhiger Stadtraum“ in Abstimmung mit der zuständigen Stelle beim Magistrat Bremerhaven erarbeitet. Die Kategorie „Stadtoase“ wurde im Rahmen des Landschaftsprogramms nach der frühzeitigen Beteiligung nicht weiter berücksichtigt. Die im Rahmen des Lärmaktionsplans verwendete Definition für die Gebietskategorien „Ruhiger Landschaftsraum“ sowie „Ruhiger Stadtraum“ entspricht der im Rahmen des Landschaftsprogramms verwendeten Definition für diese Gebietskategorien. Dies ist im Sinne einer Vergleichbarkeit der Ruhigen Gebiete aus Landschaftsprogramm und Lärmaktionsplan grundsätzlich zu begrüßen, allerdings existiert mittlerweile eine neue Definition von Ruhigen Gebieten in Bremen, welche im aktuellen Lärmaktionsplan der Stadt Bremen bereits Anwendung fand. <u>Ich rege eine zeitnahe Abstimmung mit der zuständigen Stelle bei SUKW (Ref. 22 – Immissionsschutz, Strahlenschutz) an, um eine Perspektive für die Anwendung einer landeseinheitlichen Definition von Ruhigen Gebieten zu erarbeiten, so dass in zukünftigen Fortschreibungen des Landschaftsprogramms für Bremen und Bremerhaven vergleichbare Kategorien von Ruhigen Gebieten übernommen werden können.</u></p> <p>- Im Gegensatz zu den im Rahmen des Landschaftsprogramms ermittelten Ruhigen Gebieten, wurden die Ruhigen Gebiete des Lärmaktionsplans nicht exakt an den jeweiligen Isophonengrenzen abgegrenzt, sondern an Flurstücksgrenzen, um eine bessere Verortung im Gelände zu erreichen. Auch wenn hierdurch kleinere Abweichungen zwischen den Ruhigen Gebieten des Landschaftsprogramms und denen aus dem Lärmaktionsplan entstehen, bestehen aus Sicht der Landschaftsplanung keine grundsätzlichen Bedenken gegen dieses Vorgehen. Zusätzlich zu den hieraus resultierenden Abweichungen, entstehen weitere Differenzen zwischen den Ruhigen Gebieten aus Landschaftsprogramm und Lärmaktionsplan durch eine aktuellere Datengrundlage (Lärmdaten 2017/2018 (Landschaftsprogramm) vs.</p>	<p>Immissionswerten unter Berücksichtigung der neuen Berechnungsmethoden. Da sich diese Problematik mangels bereits ausgewiesener ruhiger Gebiete in Bremerhaven nicht stellt, wurde in Abstimmung mit dem Ref. 22 auf eine Anpassung der Kategorien verzichtet. Für zukünftige Fortschreibungen wäre auch aus Sicht Bremerhavens eine landes- (besser bundes-) einheitliche Definition und Anpassung an die neuen Gegebenheiten (veränderte Klassen, neue Berechnungsmethodik wünschenswert). Die Thematik wird der zuständigen Landesbehörde zur Befassung übermittelt.</p> <p>Die Anpassungen ergeben sich direkt aus den Ergebnissen der Lärmkartierung und können dementsprechend anhand der Lärmkarten bzw. aus den Geoportalen (z.B. UBA) nachvollzogen werden. Die im Rahmen der Lärmkartierung nicht dargestellte Abgrenzung zwischen ruhigen Landschafts- und Stadtraum liegen intern als Geodaten vor und werden gerne analog zu den Lärmdaten 2017/18 zur Verfügung gestellt. Wie beschrieben und in der Stellungnahme aufgegriffen, wurde sich in</p>	<p>Es wird Kenntnis genommen.</p>

**Fortschreibung Lärmaktionsplan Bremerhaven - 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 47 d Abs. 3 BImSchG**

Nr.	TÖB, Stellungnahme vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>Lärmdaten 2023 (Lärmaktionsplan)) und damit verbunden eine neue Berechnungsmethodik bei den aktuelleren Lärmdaten. Dies kann augenscheinlich zu größeren Abweichungen in der Ausdehnung und Kategoriezuordnung der Ruhigen Gebiete führen, denn die im Rahmen des Lärmaktionsplans ermittelten Ruhigen Landschafts- sowie Stadträume entsprechen nur noch teilweise denen aus dem Landschaftsprogramm. Aus Sicht der Landschaftsplanung sollten die Ruhigen Landschafts- sowie Stadträume im Lärmaktionsplan so weit wie möglich denen aus dem Landschaftsprogramm entsprechen und unvermeidbare Abweichungen aufgrund neuer Lärmdaten jeweils transparent dargelegt werden. Im aktuell vorliegenden Entwurf bleibt bei vielen Abweichungen unklar, ob diese tatsächlich in den aktuelleren Lärmdaten begründet liegen, oder ob andere Gründe zu den jeweiligen Abweichungen führten. <u>Ich bitte um Ergänzung einer transparenten Darstellung der zugrundeliegenden Methodik zur Ermittlung der Ruhigen Gebiete und der jeweiligen Gründe für Abweichungen zwischen den Ruhigen Gebieten aus Landschaftsprogramm und Lärmaktionsplan. Zudem bitte ich um Überprüfung, an welchen Stellen – unter Berücksichtigung der aktuellen Lärmdaten – ein Angleich der Ruhigen Landschafts- und Stadträume des Lärmaktionsplans an die Ruhigen Landschafts- und Stadträume des Landschaftsprogramms stattfinden kann (s. auch folgende Anmerkungen zu den einzelnen Gebieten).</u></p> <p>Anmerkungen zu einzelnen Ruhigen Gebieten: - Ruhiger Landschaftsraum „Nördlicher Wasserwerkswald / In den Plättern“: Im Landschaftsprogramm dehnt sich dieser Ruhige Landschaftsraum zusätzlich auf weiter östlich gelegene Flächen aus, welche ebenfalls eine Lärmbelastung von unter 50 dB(A) aufweisen (gem. Lärmdaten 2017/2018). Ich bitte um Überprüfung, ob auch unter Berücksichtigung der aktuellen Lärmdaten weiter östlich gelegene Flächen in den Ruhigen Landschaftsraum einbezogen werden können.</p>	<p>den Grenzbereichen nicht strikt an die Isophonen gehalten, sondern sinnvolle Abgrenzungen anhand Flurstücks- oder Nutzungsgrenzen nah an der Isophone gewählt. Da die Vorschläge zu ruhigen Gebieten im Rahmen des LAP sowohl den aktuellsten Emissionsdaten als auch dem Stand der Forschung bei der Immissionsberechnung entsprechen, ist eine einseitige Anpassung der ruhigen Gebiete nur im LAP aus unserer Sicht unzureichend. Für eine Angleichung wäre eine Berücksichtigung der aktuellen Erkenntnisse im Landschaftsprogramm ebenso erforderlich.</p> <p>Die Ausdehnung entspricht den Ergebnissen der aktuellen Lärmkartierung, die 50 dB(A) Grenze liegt demnach etwa in Höhe Wilhelm-Rohlfing-Straße.</p>	<p>Dem Vorschlag für eine Anpassung des ruhigen Gebietes kann nicht gefolgt werden.</p>

## Fortschreibung Lärmaktionsplan Bremerhaven - 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 47 d Abs. 3 BImSchG

Nr.	TÖB, Stellungnahme vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>- Ruhiger Stadtraum „Nordwestliches Fehrmoor“: Im Landschaftsprogramm wurde dieser Bereich trotz der geringen Größe als Ruhiger Landschaftsraum eingestuft, da sich die für die Erholung geeigneten Flächen über die Landesgrenze hinaus fortsetzen und zugleich eine Lärmbelastung unter 50 dB(A) ermittelt wurde. Ich bitte um Überprüfung, ob auch unter Berücksichtigung der aktuellen Lärmdaten eine Zuordnung dieser Fläche zur Kategorie „Ruhiger Landschaftsraum“ stattfinden kann. Hinweis: Die textliche Erläuterung zu diesem Bereich auf S. 27 beschreibt den geplanten, aber noch nicht realisierten Bohlenweg durch das Hochmoor, so dass die dortige Formulierung missverständlich ist.</p>	<p>In der Stadt Geestland sind die über die Landesgrenze hinausgehenden Flächen in vorherigen Lärmaktionspläne nicht als ruhige Gebiete festgesetzt und somit als nicht geeignet betrachtet worden. Zudem ergeben die aktuellen Lärmberechnungen Werte über 50 dB(A).</p> <p>Wir bedanken uns für den Hinweis zum Bohlenweg, der Text wird angepasst.</p>	
		<p>- Ruhiger Stadtraum „Gesundheitspark Speckenbüttel“: Im Landschaftsprogramm wurde nur der westliche Teil des Parks als Ruhiger Stadtraum eingestuft, da die weiter östlich gelegenen Flächen eine Lärmbelastung von über 55 dB(A) aufwiesen (gem. Lärmdaten 2017/2018). Aufgrund des besonders hohen Wertes des Gesundheitsparks für die ruhige Naherholung, wird eine geräumigere Abgrenzung des Ruhigen Stadtraums grundsätzlich begrüßt. Aufgrund der tendenziell höheren Lärmbelastung der östlich gelegenen Flächen, wäre zugleich eine lärmreduzierende Maßnahme für diesen Bereich zu begrüßen. Sinnvoll erscheint hierfür eine Geschwindigkeitsreduzierung für die angrenzende Parkstraße, welche aber gem. den Ausführungen auf S. 39 des Lärmaktionsplans derzeit nicht geplant ist. Ich bitte um Überprüfung dieser Einschätzung vor dem Hintergrund der zuvor genannten Argumente.</p>	<p>Die hohen Belastungen im östlichen Teil des Parks aus den Lärmdaten 2017/18 resultieren aus den Belastungen durch den Schienenverkehr. Die aktuellen Berechnungen des EBA zeigen aufgrund der durchgeführten Lärmschutzmaßnahmen (insbesondere Bremsen) und der auch hier neuen Berechnungsmethodik geringere Belastungen durch Schienenlärm. Dies ermöglicht eine Ausdehnung des ruhigen Stadtraums, auch wenn in Randbereichen, wie auch der Hinweis des EBA zeigt, geringfügige Überschreitungen von 55 dB(A) möglich sind. Im Vergleich zu den vorherigen Belastungen des Schienenverkehrs ist die Parkstraße nur von geringer Relevanz und zudem nur an den Eingangsbereichen des Parks.</p>	<p>Dem Vorschlag kann nicht gefolgt werden.</p>
		<p>- Ruhiger Stadtraum „Twischkamp / Eckernfeld“: Im Landschaftsprogramm dehnt sich dieses Ruhige Gebiet auch auf weiter westlich gelegene Flächen aus. Nach den Lärmdaten aus</p>	<p>Der für die Naherholung und das Landschaftserleben bedeutsame Weg entlang der Neuen Aue liegt mit der</p>	<p>Dem Vorschlag kann nicht gefolgt werden.</p>

**Fortschreibung Lärmaktionsplan Bremerhaven - 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 47 d Abs. 3 BImSchG**

Nr.	TÖB, Stellungnahme vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>2017/2018 erfüllen auch die hafennäheren Flächen die Kriterien als Ruhiger Stadtraum (unter 55 dB(A)) und weisen zugleich eine hohe Bedeutung für Naherholung und Landschaftserleben auf. Ich bitte um Überprüfung, ob die aktuellen Lärmdaten eine Einstufung dieser Flächen als Ruhigen Stadtraum zulassen und wenn möglich um Einbeziehung dieser Flächen in den Ruhigen Stadtraum „Twischkamp / Eckernfeld“.</p>	<p>derzeitigen Hafennutzung und den aktuellen Berechnungen überwiegend über dem Kriterium für den Stadtraum von 55 dB(A). Kapazitäts- und Nutzungsanpassungen im Hafen können jederzeit zu leichten, zulässigen Verschiebungen in östlicher Richtung führen. Die ruhigen Gebiete sollen nicht bestehende Gewerbe- und Hafengebiete einschränken, so dass eine Grenzziehung für den Stadtraum an der allgemein zugänglichen Jahnstraße sinnvoll erscheint.</p>	
		<p>- Ruhiger Stadtraum „Reinkenheider Forst“: Im Landschaftsprogramm wurde dieser Bereich als Ruhiger Landschaftsraum eingestuft. Ich bitte um Überprüfung, ob auch unter Berücksichtigung der aktuellen Lärmdaten die Kriterien als Ruhiger Landschaftsraum erfüllt werden und wenn möglich, um Zuordnung zu dieser Gebietskategorie, welche auch per Definition (Land- und forstwirtschaftliche oder naturnah geprägte Räume vs. Städtisch geprägte Grün- und Freiflächen) der Art dieses Gebietes entsprechen würde.</p>	<p>Die Immissionswerte der aktuellen Lärmkartierung liegen auf mehr als der Hälfte der ausgewiesenen Fläche über 50 dB(A), die Einstufung als ruhiger Landschaftsraum ist daher nicht möglich.</p>	<p>Dem Vorschlag kann nicht gefolgt werden.</p>
		<p>- Ruhiger Stadtraum „Surheide-Süd“: s. Anmerkungen zum Ruhigen Stadtraum „Reinkenheider Forst“</p>	<p>Allein anhand der Straßenverkehrsdaten wäre ein Landschaftsraum denkbar, allerdings sind die Lärmkriterien für die nichtbundeseigene Schienenstrecke und im Zusammenspiel beider Quellen überschritten.</p>	<p>Dem Vorschlag kann nicht gefolgt werden.</p>
		<p>- Stadtoase „Agenda-Wald“: Im Landschaftsprogramm wurde diese Fläche sowie zusätzlich Bereiche der Kleingartenanlage und Grünfläche am Erikasee als Ruhiger Stadtraum eingestuft. Ich bitte um Überprüfung, ob diese Flächen auch unter Berücksichtigung der</p>	<p>Der Erikasee ist gemäß der aktuellen Lärmkartierung im Nahbereich zur Autobahn über 65 dB(A) belastet, die restlichen Flächen sind mit über 60 dB(A)</p>	<p>Dem Vorschlag für ein ruhiges Gebiet wird nicht gefolgt.</p>

**Fortschreibung Lärmaktionsplan Bremerhaven - 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 47 d Abs. 3 BImSchG**

Nr.	TÖB, Stellungnahme vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>aktuellen Lärmdaten die Kriterien als Ruhiger Stadtraum erfüllen und wenn möglich, um Zuordnung zu dieser Gebietskategorie. Sollte dies aufgrund der Lärmbelastung nach den aktuellen Lärmdaten nicht möglich sein, bitte ich um Ergänzung der im Landschaftsprogramm berücksichtigten Bereiche der Kleingartenanlage und Grünfläche am Erikasee als Stadtoase.</p>	<p>dargestellt. Anhand der hohen Belastungen und weiterer ruhiger Gebiete in unmittelbarer Nähe scheint auch eine Berücksichtigung als Stadtoase nicht angebracht.</p>	
		<p>- Stadtoase „Parks am Klinikum Reinkenheide / Bürgerhain“: Im Landschaftsprogramm wurde der Park Reinkenheide sowie das anschließende Grabeland mit Verbindungsfunktion zum Reinkenheider Forst als Ruhiger Stadtraum eingestuft. Ich bitte um Überprüfung, ob diese Flächen auch unter Berücksichtigung der aktuellen Lärmdaten die Kriterien als Ruhiger Stadtraum erfüllen und wenn möglich, um Zuordnung zu dieser Gebietskategorie. Sollte dies aufgrund der Lärmbelastung nach den aktuellen Lärmdaten nicht möglich sein, bitte ich um Ergänzung der im Landschaftsprogramm berücksichtigten Bereiche des Grabelands zwischen Park Reinkenheide und Forst Reinkenheide als Stadtoase.</p>	<p>Insbesondere für den nordwestlichen Teil der Fläche sind die Kriterien nicht erfüllt. Zudem ist zu bedenken, dass Änderungen an der Auffahrt zur Autobahn vom Zubringer Mitte in diesem Bereich anstehen. Eine Ausweisung ruhiger Gebiete als Verhinderung verfestigter Planungen hat rechtlich keinen Bestand. Dies betrifft auch die Grabelandbereiche in Verbindung mit der Abseits der Straßen nur eingeschränkter Zugänglichkeit.</p>	<p>Dem Vorschlag kann nicht gefolgt werden.</p>
		<p>- Nicht berücksichtigtes Gebiet „Buschkämpen / Ackmann“: Dieser Kleingartenanlage kommt als stadtnaher Erholungsraum eine besondere Bedeutung zu. Aufgrund ihrer Lage an der Geeste und der Einbindung in das vorhandene ortsteilübergreifende Netz an Grünverbindungen und Erholungswegen (vgl. Landschaftsprogramm – Teil Bremerhaven, Karte F &amp; Plan 2) sowie gleichzeitig ihrer Nähe zum Ortsteil Klushof, welcher einen großen Handlungsbedarf zur Verbesserung der Grünversorgung aufweist (vgl. Landschaftsprogramm – Teil Bremerhaven, Fachbeitrag Grünversorgung), sind u.a. Erhalt und Aufwertung der Erholungseignung dieses Gebietes inkl. Sicherung und Verbesserung der Zugänglichkeit für die öffentliche Erholung ein wichtiges landschaftsplanerisches Ziel für diesen Bereich. Eine Ausweisung dieses Gebietes als Stadtoase würde den Wert dieses Gebietes für die Naherholung unterstreichen und sollte aus Sicht der</p>	<p>Die getroffene Einschätzung der zu hohen Belastung durch die Autobahn bezog sich auf die Kategorie ruhiger Stadtraum. Als Stadtoase in Verbindung mit der guten Anbindung an den mit Grünflächen unterversorgten Bereich des südlichen Lehe / Klushof, den Freiflächen und nicht mehr genutzten Kleingärten sowie der bestehenden Gastronomie überzeugt die Forderung nach Berücksichtigung im Rahmen des Lärmaktionsplans.</p>	<p>Das Gebiet der KGA Ackmann wird als Stadtoase bei den ruhigen Gebieten aufgenommen.</p>

**Fortschreibung Lärmaktionsplan Bremerhaven - 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 47 d Abs. 3 BImSchG**

Nr.	TÖB, Stellungnahme vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>Landschaftsplanung im Rahmen des Lärmaktionsplans entsprechend berücksichtigt werden.</p> <p>- Nicht berücksichtigtes Gebiet „KGA Grünhöfe“: Der Kleingartenanlage Grünhöfe kommt ebenfalls eine besondere Bedeutung als Naherholungsraum, insbesondere für die Bewohner*innen der nördlich der Kleingartenanlage gelegenen Wohnbauflächen zu. Diese Wohngebiete liegen sowohl außerhalb der Einzugsbereiche öffentlicher Grünflächen als auch außerhalb des Einzugsbereiches der freien Landschaft und sind damit hinsichtlich der Grünversorgung ihrer Bewohner*innen auf die Nutzung dieser Kleingartenanlage sowie der Friedhöfe „Wulsdorf“ und „Geestemünde“ angewiesen (vgl. Landschaftsprogramm – Teil Bremerhaven, Fachbeitrag Grünversorgung), weswegen u.a. der Erhalt und die Verbesserung der öffentlichen Nutzbarkeit dieser Kleingartenanlage für die Naherholung als landschaftsplanerisches Ziel verfolgt wird. Zugleich wurde im Rahmen des Landschaftsprogramms ein Teil dieser Kleingartenanlage den Ruhigen Stadträumen mit einer Lärmbelastung unter 55 dB(A) zugeordnet. Ich bitte um Überprüfung, ob auch unter Berücksichtigung der aktuellen Lärmdaten dieses Gebiet (in Teilen) der Kategorie „Ruhiger Stadtraum“ zugeordnet werden kann. Sollte dies nicht möglich sein, so erfüllt das Kleingartengebiet aus landschaftsplanerischer Sicht zumindest die Kriterien einer Stadtoase und sollte entsprechend im Lärmaktionsplan berücksichtigt werden.</p> <p>Geschwindigkeitsreduzierung B75 Rohniederung: Das über 130 ha große Landschaftsschutzgebiet Rohniederung stellt insbesondere für den Stadtteil Wulsdorf einen fußläufig erreichbaren Landschaftsraum dar mit hoher Bedeutung für die naturbezogene Erholung (vgl. auch Landschaftsprogramm – Teil Bremerhaven, Karte E, Karte F &amp; Plan 2). Im Rahmen des sog. „IKEA-Kompromisses“ wurde 2017 zudem von der Stadt Bremerhaven zusammen mit den Umweltverbänden und der umweltsenatorischen Dienststelle ein zusätzlicher Schutz der</p>	<p>Die Lärmkartierung stellt für das gesamte Gebiet Werte über 55 dB(A) dar. Etwa 1/5 der Fläche (entlang des Karlswegs) sind sogar mit mehr als 60 dB(A) durch den Straßenverkehr belastet. Weiterhin schließen direkt nördlich und südlich die Gewerbegebiete Grollhamm und Weißenstein an, die entsprechend der Regelungen der ULR nicht in der Lärmkartierung dargestellt sind, aber trotzdem Lärm emittieren. Die Zugänglichkeit / Nutzbarkeit für die breite Öffentlichkeit ist durch die genutzten Parzellen eingeschränkt. Die genannten nördlichen Wohnbauflächen zeichnen sich zudem durch kleinteilige Bebauung mit zugehörigen Gärten aus. In Zusammenschau dieser Punkte wird die Fläche als ungeeignet für eine Festlegung als ruhiges Gebiet ungeeignet.</p> <p>Eine Zuordnung zur Bremer Kategorie „der wenig belasteten Ruhigen Gebiete bis 55 dB(A)“ ist auf Grundlage der aktuellen Lärmkartierung nicht möglich, da durchgängig Werte über 55 dB(A) dargestellt sind.</p> <p>Grundsätzlich soll die ULR schädlich Auswirkungen für die Menschen</p>	<p>Dem Vorschlag für ein ruhiges Gebiet wird nicht gefolgt.</p> <p>Den Vorschlägen kann nicht im Rahmen des LAP gefolgt werden.</p>

**Fortschreibung Lärmaktionsplan Bremerhaven - 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 47 d Abs. 3 BImSchG**

Nr.	TÖB, Stellungnahme vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>Rohrniederung als Naturschutzgebiet beschlossen. Die naturnahen Grünlandflächen sind zum Ausgleich für die B71 als Brutbiotop für Wiesenvogel zu entwickeln. Mit der Entwicklung der Rohrniederung als attraktiver Erholungs- und Naturraum ist die Stiftung Rohrniederung betraut. Deutliche Beeinträchtigungen erfährt die Rohrniederung aktuell durch Lärmimmissionen der Hauptverkehrsstraße B 71n, so dass die Rohrniederung gemäß der Lärmkartierung IV. Stufe (2023) Werte zwischen 65 bis 69 dB(A) in Straßennähe und von 55 bis 59 dB(A) in Randlage aufweist. Somit erfüllt die Rohrniederung derzeit gemäß der für Bremerhaven gewählten Kriterien nicht die Voraussetzung für eine Klassifizierung als ruhiges Gebiet mit weniger als 50 dB(A).</p> <p><u>Hinweis:</u> In der Stadt Bremen würde die Rohrniederung nach der aktualisierten Definition für ruhige Gebiete (s. auch grundsätzliche Anmerkungen zur Bestimmung der ruhigen Gebiete) auch in den belasteteren Bereichen teilweise den „wenig belasteten Ruhigen Gebieten bis 55 dB(A)“ und teilweise den „mäßig belasteten Ruhigen Gebiete bis 65 dB(A)“ zugeordnet werden (s. Lärmaktionsplan S. 23/24).</p> <p>Aufgrund des Lärms sind die für die Rohrniederung verbindlichen Funktionen als Erholungs- und Wiesenvogelbrutgebiet eingeschränkt. Eine Reduzierung der Lärmsituation auf unter 55 dB(A) wäre zur Verbesserung der genannten Funktionen nötig. Als geeignetes Mittel hierfür erscheinen Geschwindigkeitsreduzierungen, denn sie sind relativ leicht, kostengünstig und kurzfristig umzusetzen. Wird auch auf S. 30 des Lärmaktionsplans ausgeführt:</p> <p>„Rohrniederung: Von der Charakteristik eher ein Ruhiger Landschaftsraum, bei dem aber Belastungen durch die Autobahn und Frederickshavner Straße prägend und großflächig &gt; 55 dB(A) sind. Durch die Entwicklungen in Siedewurt, Lunedelta oder Energy Port sind kurz- bis mittelfristig hier keine Verbesserung umsetzbar.“ (S. 30) ist doch festzustellen, dass sich das Gewerbegebiet</p>	<p>verhindern, mindern oder Ihnen vorbeugen. Da in der Rohrniederung keine Menschen wohnen greift dies hier nicht. Ergänzend sollen festgelegte ruhige Gebiete vor einer Zunahme von Lärm geschützt werden. Die Rohrniederung erfüllt allerdings nicht die Kriterien für eine Ausweisung als ruhiges Gebiet, so ist sie auch nicht im Landschaftsprogramm als Zielgebiet ruhiger Erholung dargestellt. Ergänzend ist festzuhalten, dass Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete nicht mit der Lärmaktionsplanung ins BImSchG aufgenommen wurden, sondern durch bestehendes Fachrecht umgesetzt werden müssen.</p> <p>Geschwindigkeitsminderungen aus Naturschutzgründen sieht der Gesetzgeber unserem Kenntnisstand derzeit nicht vor. Sollte dies möglich sein, bestände diese Option auch unabhängig von Ruhigen Gebieten über den Schutzstatus als Landschaftsschutzgebiet.</p> <p>Der Verweis auf das Gewerbegebiet Lunedelta und dem möglichen Energy Port bezog sich nicht auf die direkt von diesen Flächen ausgehenden Emissionen, sondern auf die damit induzierten Liefer- und Beschäftigtenverkehre, die auch über die Autobahn und somit die B71n erfolgen. Daher ist im benannten Zeitraum keine Abnahme des vom Verkehr der</p>	

**Fortschreibung Lärmaktionsplan Bremerhaven - 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 47 d Abs. 3 BImSchG**

Nr.	TÖB, Stellungnahme vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		Lunedelta und der geplante Eney Port in Entfernung einiger Kilometer befindet. Sorgen bereitet tatsächlich das im Bereich Siedewurt im Gemeindegebiet Loxstedt beschlossene „Erdbeer-Dorf“, auch aufgrund ggf. erhöhtem Verkehrsaufkommen mit zusätzlicher Lärmbelastung auf der B 71n. <u>Vor diesem Hintergrund sollte für die Rohrniederung eine Lärminderung angestrebt werden durch eine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf der B 71n von 70 km/h auf 50 km/h.</u>	B71n ausgehenden Lärms zu erwarten. Für das Gewerbegebiet Lunedelta werden durch zahlreiche Maßnahmen diese Verkehre minimiert. Trotzdem sind Anstiege der Verkehrszahlen prognostiziert.	
10	Förderverein Thieles Garten, Schreiben vom 18.02.2025	Thieles Garten ist ein besonders Juwel im Norden Bremerhavens und der Förderverein versucht im Sinne der Thieles den Ort mit Kunst und Kultur, aber auch mit Besinnlichkeit zu gestalten. Für einige ist es ein Ort der Ruhe, aber auch der Möglichkeit dort zu heiraten und in geselliger Runde besondere Ereignisse zu feiern. Es wird stets darauf geachtet, dass es nicht zu großen Lärmbelästigungen für die Anwohner kommt. Wir achten auch bei den musikalischen Veranstaltungen immer auf einen ruhigen Verlauf und es ist bisher auch zu keinen großen Beanstandungen gekommen.	Wir bedanken uns für die Stellungnahme und die Berücksichtigung der Interessen der Nachbarschaft. Wir möchten noch einmal klarstellen, dass sich aus der Ausweisung als Stadtoase, keine Auswirkungen auf die Durchführung von Veranstaltungen in Thieles Garten oder damit verbundenen verhaltensbezogenem Lärm im Umfeld ergeben.	Es wird Kenntnis genommen.
11	Deutsche Umwelthilfe, Schreiben vom 06.03.2025	wir bedanken uns für die Möglichkeit, zum Entwurf der Fortschreibung der 4. Stufe des Lärmaktionsplans der Stadt Bremerhaven Stellung zu nehmen. Nach eingehender Prüfung des vorliegenden Entwurfs kommt die Deutsche Umwelthilfe (DUH) zu dem Schluss, dass der vorliegende Entwurf des Lärmaktionsplans 2024 für Bremerhaven hinter seinen Möglichkeiten zur Entlastung Betroffener zurückbleibt. Unzureichende Maßnahmenplanung und fehlende Entlastungsschätzungen wecken erhebliche Bedenken, ob der vorliegende Planentwurf die gesetzlichen Mindestanforderungen erfüllt.	Anmerkung: Die Stellungnahme ging im Rahmen der auch online durchgeführten allgemeinen Öffentlichkeitsbeteiligung ein. Auch wenn ein anderer Eindruck erweckt wird, wurde der DUH keine besondere Möglichkeit der Beteiligung oder Rechtsposition eingeräumt.	Es wird Kenntnis genommen.
		<b>Ausmaß der Lärmbelastung</b> Den Berechnungen der aktuellen Lärmkartierung zufolge, sind in Bremerhaven 54.600 Menschen gesundheitsschädlichem Straßenverkehrslärm mit Ganztagespegeln von über 55 dB(A)	Die Darstellung der „diversen geltenden Grenzwerten, Orientierungswerten und Auslösewerten“ entspricht den Mindestanforderungen des Anhang V der	Es wird Kenntnis genommen.

**Fortschreibung Lärmaktionsplan Bremerhaven - 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 47 d Abs. 3 BImSchG**

Nr.	TÖB, Stellungnahme vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>ausgesetzt. Bei einer Einwohnerzahl von 117.537 entspricht dies über 46% der Bevölkerung, die von potenziell gesundheitsschädlichen Dauerlärmpegeln betroffen sind. Die Aufführung von diversen geltenden Grenzwerten, Orientierungswerten und Auslösewerten in Kapitel 2.3 erscheint unnötig komplex und zeitgleich unvollständig, da in keiner Weise auf die Empfehlung der Weltgesundheitsorganisation (WHO) eingegangen wird. Die WHO empfiehlt eindrücklich, die durchschnittlichen Lärmpegel tagsüber von 53 dB(A) und nachts 45 dB(A) nicht zu überschreiten, um gesundheitliche Risiken wie Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Schlafstörungen und kognitive Beeinträchtigungen zu minimieren.</p> <p>Vor dem Hintergrund, dass Bremerhaven nach Kapitel 2.3 (S. 13) in diesem Planentwurf lediglich „die Auslösewerte von 65 dB(A) bzw. 55 dB(A) berücksichtigt“, ist das Ausmaß der Lärmproblematik in Bremerhaven immens und schwerwiegender als im derzeitigen Planentwurf dargestellt. Laut WHO gesundheitsschädliche Lärmpegel ganztägig zwischen 53 dB(A) und den hier herangezogenen 65 dB(A) überhaupt nicht zu berücksichtigen, stellt einen Ermessensausfall dar. Auch für Menschen, die gesundheitsschädliche Lärmpegel unterhalb von 65 dB(A) ausgesetzt sind, müssen schnellstmöglich wirksame Maßnahmen ergriffen werden, um Gesundheitsrisiken zu reduzieren.</p>	<p>ULR. Ein Verzicht würde den Vorwurf nach sich ziehen, dass die Mindestanforderungen nicht eingehalten werden. Die darüberhinausgehenden Empfehlungen der WHO würden die kritisierte unnötige Komplexität hervorrufen. Zudem sind die über die derzeit geltenden Grenzwerte hinausgehenden Forderungen von UBA und SRU aufgeführt, die auch aufgrund der Auseinandersetzung mit den Empfehlungen der WHO gestellt werden. Durch die Darstellung der geltenden Grenzwerte wird auch gezeigt, dass rechtlich zulässige Vorhaben, denen eine Genehmigung nicht verwehrt werden kann, Immissionen nach sich ziehen, die im Rahmen der ULR dargestellt werden. Bezüglich der Auslösewerte ist festzustellen, dass wie im LAP erwähnt diese Werte eine Priorisierung vornehmen sollen, aber weder Maßnahmen darunter ausgeschlossen sind noch darüber verpflichtend sind. Die Fokussierung auf zunächst höhere Auslösewerte und späterer Absenkung entspricht der bisherigen bundes- und europaweiten Praxis und den damit einhergehenden Empfehlungen. Eine Absenkung der Auslösewerte konnte im Rahmen der Fortschreibung nicht vorgenommen werden, da es (auch aufgrund der neuen</p>	

**Fortschreibung Lärmaktionsplan Bremerhaven - 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 47 d Abs. 3 BImSchG**

Nr.	TÖB, Stellungnahme vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p><b>Mangelnde Maßnahmenplanung</b> Die Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung zeigt, dass eine Geschwindigkeitsbegrenzung eine häufig geforderte Maßnahme zur Lärminderung ist. Tempo 30 ist eine wirksame und auch kurzfristig umsetzbare Maßnahme zur Lärmreduzierung, die darüber hinaus weitere positive Nebeneffekte für die objektive wie gefühlte Verkehrssicherheit, Luftreinhaltung und den Energieverbrauch von Fahrzeugen mit sich bringt. Daher fordern wir die Anordnung der von der Bevölkerung vorgeschlagenen Tempo 30 Straßenabschnitte, wo immer gesundheitsschädliche Lärmpegel ermittelt wurden. Der in Kapitel 5.1.2 dargestellten hypothetischen Verkehrsverlagerung durch die Anordnung von Tempo 30 widersprechen wir. Eine Hauptverkehrsstraße mit Tempo 30 ist als Vorfahrtsstraße immer noch deutlich schneller als Tempo 30 Zonen, in denen stets die Vorfahrtsregel Rechts vor Links zu berücksichtigen ist, was im Vergleich mit einer Vorfahrtsstraße zu erheblichen Verzögerungen führt. Die pauschal aufgestellte Annahme, dass ein signifikanter Teil der Verkehre von Hauptstraßen sich eine alternative Route durch Wohngebiete suchen könnten, ist somit in dieser Pauschalität durch keinerlei Fakten oder Studien belegt und kann, wenn überhaupt, am konkreten Einzelfall betrachtet werden. Bei den aufgeführten Verbesserungen der Fahrbahnoberfläche fehlt es an Konkretisierungen, in welchem Umfang diese Verbesserung vorgenommen werden sollen, ebenso wie der zugehörige Zeithorizont. Teilweise werden schlicht Straßennamen aufgezählt ohne jegliche Erläuterung. Somit ist völlig unklar, ob, in welchem</p>	<p>Berechnungsvorschriften) zu einer Zunahme in hohen Pegelklassen kam. Für die Bewertung des Ausmaßes der Lärmproblematik wurden in Kapitel 2.5. alle Belasteten nach der Lärmkartierung berücksichtigt, so dass der Vorwurf der Verharmlosung nicht verfährt.</p> <p>Die Öffentlichkeitsbeteiligung zeigt nur eine sehr geringe Beteiligungsquote. Daraus kann nicht auf eine geringe Betroffenheit geschlossen werden. Die Darstellung von „häufigen Forderungen“ lässt sich daraus aber ebenso wenig ableiten und stützt nur eine übergeordnete Agenda, welche die lokalen Gegebenheiten unberücksichtigt lässt.</p> <p>Im Kap. 5.1.2 wird entgegen der Stellungnahme lediglich dargestellt, dass es mit der pauschalen Ausweisung einer Geschwindigkeitsreduzierung nicht getan ist, sondern weitere, hier (nicht abschließend) dargestellte Aspekte bei der Entscheidung berücksichtigt werden müssen. Diese können nicht pauschal gegen eine Geschwindigkeitsreduzierung angeführt werden, wie es die Stellungnahme der Stadt unterstellt, aber ebenso wenig pauschal ausgeklammert und verneint werden, wie es in der Stellungnahme geschieht. Diese können nicht nur, sondern müssen auch am konkreten Einzelfall betrachtet werden,</p>	<p>Es wird Kenntnis genommen.</p>

**Fortschreibung Lärmaktionsplan Bremerhaven - 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 47 d Abs. 3 BImSchG**

Nr.	TÖB, Stellungnahme vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>Umfang und wann diese Maßnahmen umgesetzt werden. Auch ist nicht ersichtlich, ob die gesamte Straßenlänge betroffen ist oder lediglich kurze Abschnitte. Es macht dabei einen erheblichen Unterschied, ob die Fahrbahnoberfläche einer Straße in gesamter Länge, fest terminiert für beispielsweise Quartal 3 des Jahres 2025 in Gänze saniert wird, oder ob ein Prüfauftrag für die punktuelle Ausbesserung eines kleinen Straßenabschnitts gemeint ist. Damit genügen die Ausführungen zu Verbesserungen der Fahrbahnoberfläche nicht ansatzweise die Anforderungen an eine Maßnahme im Sinne des Lärmaktionsplans.</p> <p>Alle anderen Maßnahmen erschöpfen sich in der Darstellung von „in Diskussion befindlichen Planungen“, durch den Verweis auf eine andere Zuständigkeit oder in der Floskel, dass es sich um eine „kontinuierliche Aufgabe“ handele. Damit muss zusammengefasst werden, dass der Planentwurf gänzlich ohne konkrete und verbindliche, für die nächsten fünf Jahre geplanten Maßnahmen zur Reduktion des Straßenverkehrslärms auskommt, wie es gemäß der Mindestanforderungen nach Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie Pflicht wäre.</p> <p><b>Fehlende Festlegung ruhiger Gebiete und Schutzmaßnahmen</b> Gemäß der zuvor genannten Mindestanforderungen müssen Aktionspläne Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete enthalten, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben. Diese Mindestanforderung wird jedoch nicht eingehalten und stellt somit einen Verstoß gegen die rechtlichen Vorgaben dar. Wie sollen aber auch Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete geplant werden, wenn selbst in der Fortschreibung 4. Stufe des Lärmaktionsplans immer noch keine ruhigen Gebiete festgelegt wurden? Im Planentwurf heißt es auf Seite 31: „Wichtigste Maßnahme ist zunächst einmal die Ausweisung der ruhigen Gebiete, die bisher in Bremerhaven nicht erfolgte. [...] Damit ist im Rahmen dieser 4. Stufe der Lärmaktionsplanung für die ruhigen Gebiete der Fokus auf den Schutz vor der Lärmzunahme gelegt.“</p>	<p>um eine rechtskonforme Anordnung sicherzustellen. Die vermissten Fakten zeigen sich in der Praxis vor Ort. Erinnerung sei an zahlreiche Beschwerden von Anwohnenden zu Durchgangs- und Ausweichverkehren trotz geltendem Tempo 50 auf HVS, als auch an die Begründung zur Klage gegen Tempo 30 in der Deichstraße, die Ausweichverkehre über einen längeren Streckenabschnitt in einer Tempo 30-Zone im Vergleich zur Deichstraße unterstellte. Die Angaben zu Umfang und Art der Verbesserungen der Fahrbahnoberfläche finden sich in Überschrift und Text.</p> <p>Der Name des Kapitels 4.1 und der Anlage 3, sowie entsprechende textliche Passagen werden für den finalen LAP angepasst. Ebenso wie die Fortschreibung des Lärmaktionsplans bis zum Beschluss durch die zuständigen Gremien nur ein Entwurf bleibt, werden die ruhigen Gebiete erst durch den Beschluss der Fortschreibung festgelegt. Bis dahin bleiben es Vorschläge, die durch Stellungnahmen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung auch noch angepasst werden können. Die</p>	<p>Es wird Kenntnis genommen.</p>

**Fortschreibung Lärmaktionsplan Bremerhaven - 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 47 d Abs. 3 BImSchG**

Nr.	TÖB, Stellungnahme vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>Es werden lediglich ruhige Gebiete im Planentwurf vorgeschlagen. Die selbst identifizierte „wichtigste Maßnahme“, auf der der „Fokus“ dieser 4. Stufe der Lärmaktionsplanung liegen soll, wird damit gänzlich verfehlt. Der Planentwurf enthält nach wie vor keine verbindliche Festlegung ruhiger Gebiete. Zudem ist, so die Festsetzung überhaupt erfolgt, die Ausweisung ruhiger Gebiete selbst keinesfalls als Maßnahme zum Schutz ruhiger Gebiete zu bewerten. Es müssen konkrete geplanten Maßnahmen zum Schutz dieser Gebiete aufgeführt werden, was jedoch gänzlich fehlt, abgesehen von der losen Ankündigung, diese Gebiete in zukünftigen Bebauungsplanverfahren und für die Neuaufstellung des Flächennutzungsplans zu berücksichtigen.</p> <p>Vor dem Hintergrund der hohen Zahl lärmbelasteter Bürgerinnen und Bürger in Bremerhaven, kommt ruhigen Gebieten eine besonders wichtige Schutzfunktion zu. Die Unklarheit darüber, wie diese Gebiete vor einer Zunahme von Lärm geschützt werden sollen, belastet die Betroffenen zusätzlich da die Erholungsfunktion ruhiger Gebiete somit nicht gewährleistet ist.</p>	<p>Stellungnahmen der TÖB zeugen von einem gleichen Verständnis der Sachlage.</p> <p>Solange die Gebiete nicht beschlossen sind, fehlt aber die Grundlage für Maßnahmen. Nichtsdestotrotz sind Maßnahmen enthalten, beispielsweise im Zusammenhang Luneplate und dem nachhaltigen Gewerbegebiet Lunedelta. Auch die Berücksichtigung in B-Plänen und Darstellung in der Neuaufstellung des FNP sind keinesfalls Selbstverständlichkeiten, wie den LAI Hinweisen zur Lärmaktionsplanung entnommen werden kann.</p>	
		<p><b>Fehlende Angaben zur Entlastung Betroffener</b></p> <p>Ein weiterer gravierender Mangel des Plans ist die fehlende Angabe konkreter Zahlen zur Entlastung der Lärmbetroffenen in Kapitel 5.7. In besagtem Kapitel steht wörtlich, es „[...] wurde keine Wirksamkeitsberechnung durchgeführt.“ und „Somit ließe sich nur anhand der Bevölkerungszahlen im Umfeld der Maßnahmen die ungefähre Zahl von Personen abschätzen [...]“. Genau diese Abschätzung ist jedoch erforderlich und wurde nicht vorgenommen. In Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie wird die Angabe von Schätzwerten für die Reduzierung der Zahl betroffener Personen als Mindestanforderung aufgeführt.</p>	<p>Die Thematik der Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen findet sich <u>nicht in Nummer 1</u> des Anhang V der Richtlinie 2002/49/EG. Dort sind die Angaben aufgeführt, die in Aktionsplänen enthalten sein <u>müssen</u>. Stattdessen erfolgt die Befassung in Nummer 3 des Anhang V, dass diese Schätzwerte enthalten sein <u>sollten</u>. Da beispielsweise die genaue Ausgestaltung der Verkehrsberuhigung in der Alten Bürger sich während der Entwurfserstellung noch in der Bürgerbeteiligung befindet, wären Angaben verfrüht und unseriös. Gleiches</p>	<p>Es wird Kenntnis genommen.</p>

**Fortschreibung Lärmaktionsplan Bremerhaven - 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 47 d Abs. 3 BImSchG**

Nr.	TÖB, Stellungnahme vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p><b>Fazit:</b> Der vorgelegte Planentwurf erfüllt an mehreren Stellen nicht die gesetzlich vorgeschriebenen Mindestanforderungen an Lärmaktionspläne. Angesichts dessen, dass fast die Hälfte aller Menschen in Bremerhaven von nachweislich gesundheitsschädlichen Lärmpegeln belastet ist, ist das Ambitionsniveau vollkommen unzureichend. Auch die pauschalen Vorbehalte gegen weitere Tempo 30 Anordnungen überzeugt nicht. Die Deutsche Umwelthilfe fordert Sie daher auf, den vorliegenden Planentwurf grundsätzlich auf Basis der geltenden Rechtsgrundlage und unserer Stellungnahme so zu überarbeiten, dass eine deutliche Minderung der Zahl an Menschen, die unter krankmachendem Verkehrslärm leiden, zu erwarten ist.</p>	<p>gilt bei mittel- bis langfristiger Wirksamkeit und stadtweiten Maßnahmen. Für den Hafentunnel wurden die Schätzwerte angegeben. Bei weiteren Maßnahmen, z.B. Fahrbahnoberflächen, sind aufgrund weiterer Straßen im Umfeld die Schätzungen nur mit einem unverhältnismäßig hohem zeitlichen und finanziellen Aufwand zu bestimmen.</p>	<p>Dem Vorschlag wird nicht gefolgt.</p>
12	STK Mitte, Schreiben vom 28.02.2025	<p>Für die Stadtteilkonferenz Mitte nehme zum Entwurf des Lärmaktionsplan Stufe 4 wie folgt Stellung: Das Thema Lärm, Straßenlärm und Lärm durch die Aktivitäten im Kaiserhafen I, war schon mehrmals Gegenstand von Sitzungen der Stadtteilkonferenz Mitte. Wir haben deshalb ein gutes Bild von der Problematik in Bremerhaven Mitte. Die Problematik der Umsetzung von verkehrsbegrenzenden Maßnahmen im Rahmen des § 45 StVO sind uns bewußt.</p>		
		<p><b>Bürgermeister Smidt Straße</b></p>	<p>Mehrfach durchgeführte Messungen in der Alten Bürger zeigen ein gutes</p>	<p>Es wird Kenntnis genommen.</p>

**Fortschreibung Lärmaktionsplan Bremerhaven - 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 47 d Abs. 3 BImSchG**

Nr.	TÖB, Stellungnahme vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>Betroffen von Lärm ist hier insbesondere der Bereich zwischen LloydStr. und Querstraße sowie die sog. Alten Bürger. Die bisherigen Maßnahmen auf der sog. "Alten Bürger" sind unzureichend. Nach wie vor befahren LKW und Busse diesen Bereich und erzeugen durch die Abrollgeräusche einen gesundheitsschädlichen Lärm. Hier müßten weitere Maßnahmen ergriffen werden, die dazu führen, daß zumindest die jetzt schon vorgeschriebene Begrenzung auf Tempo 30 eingehalten wird.</p>	<p>Befolgungsniveau in der Alten Bürger und eine gesunkene Geschwindigkeit. Lkw zur Anlieferung sind zulässig und notwendig. Der Beschluss der Stadtverordnetenversammlung zur Verkehrsberuhigung in der Alten Bürger ist im LAP enthalten, die Planungen dazu laufen.</p>	
		<p><b>Bahrhausenstraße Roter Sand bis Schleusenstraße</b> Hier ändert sich aktuell die Nutzung des Geländes Kaiserhafen I (MWB) Gelände. Geplant ist nicht nur eine Ausweitung der Hafennutzung auf einen RoRo Betrieb für Schwerlasten. Auch ist geplant dieses stadtbremische Gebiet als Abstellplatz für die BLG zu nutzen. Eine Ausfahrt vom Gelände ist aktuell nur über die Barkhausenstraße möglich und behelfsweise über die alte Fährstraße. Durch diese neuen Nutzungen muß die Lärmsituation für den Bereich des Planungsgebietes Rudloffstraße vollkommen neu eingeschätzt werden. Auch die Nutzung der Barkhausenstraße in diesem Bereich muß neu bewertet werden, wenn es im neu geplanten Gebiet Rudloffquartier zu einer verstärkten Wohnbebauung kommt. Die Hafennutzung wurde schon bei der Planung des Gebietes Barkausenstr – Querstraße "unzureichend" berücksichtigt.</p>	<p>Ausgeweitet wird der Hafenumschlag in diesem Bereich, die Nutzung wird geändert. Zuvor stattfindende Werftarbeiten waren nicht weniger lärmintensiv. Die Hafennutzung soll nicht über die benannten Straßen abgewickelt werden, die Genehmigung obliegt den stadtbremischen Behörden. Die Bewertung im Rahmen der Lärmkartierung erfolgt auf Basis der Daten zum Zeitpunkt der Kartierung. Die Planungen zum Rudloffquartier werden den gesetzlichen Anforderungen entsprechend die Nutzungsänderungen und zulässige Nutzungen berücksichtigen. Die Hafennutzung wurde für den BP 426 gutachterlich untersucht und durch entsprechende Festlegungen im BP berücksichtigt.</p>	<p>Es wird Kenntnis genommen.</p>
		<p><b>Barkhausenstraße: Schleusenstraße - Querstraße</b> Im Entwurf heißt es: "Die Berechnungen zeigen „nur“ an den straßenseitigen Fassaden geringfügige Überschreitungen des Auslösewertes von 55 dB(A)." Die Aussage ist etwas verwirrend. Entweder wird der Wert überschritten oder nicht.</p>	<p>Das Zitat ist unvollständig. Die nachfolgend erwähnte unberücksichtigt gebliebene Geschwindigkeitsbeschränkung für den Schwerverkehr und Lage im Mischgebiet</p>	<p>Es wird Kenntnis genommen.</p>

**Fortschreibung Lärmaktionsplan Bremerhaven - 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 47 d Abs. 3 BImSchG**

Nr.	TÖB, Stellungnahme vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>Die WHO empfiehlt als Grenzwert 53 db, da Lärm oberhalb dieses Wertes gesundheitsschädlich ist.                      Zu berücksichtigen ist im Übrigen die besondere Bauweise der Gebäude (hafenseitig) zwischen Schleusenstraße und Querstraße. Die Art der Gebäude Anordnung wirkt hier schallverstärkend da der Schall mehrmals reflektiert wird. Es bilden sich "Schallnester". Leider findet das keine Berücksichtigung im Entwurf.                      Weiterhin ist der desolate Zustand der Straßendecke zwischen Schleusenstraße und Querstraße ein Grund, daß selbst bei Tempo 30 LKW mit schlecht gesicherten Aufbauten erheblichen Lärm erzeugen. Das wird im Entwurf nicht berücksichtigt.                      Die Lärmbelastung auf der Barkhausenstraße ist stark abhängig vom aktuellen Hafbetrieb und von den Schichtzeiten. Ich sehe nicht, daß dies in der Modellierung berücksichtigt wurde.                      Weiterhin führen sie aus, daß es sich südlich der Querstraße um eine meist gewerbliche Nutzung handelt.                      Das stimmt nicht. Die Nutzung zu Wohnzwecken überwiegt in diesem Bereich.</p>	<p>sind für die Beurteilung der geringfügigen Überschreitung bedeutsam.                      Die Gebäudeart und Anordnung wurde durch die Anwendung der 3-D Gebäudemodelle (LoD1) wie im Bericht zur Lärmkartierung dargestellt berücksichtigt.                      Die Ermittlung der Lärmbelastung in der Lärmkartierung entspricht den rechtlichen Anforderungen. Zeitlich unterschieden werden die Zeiträume Tag (D -6-18 Uhr), Abend (E -18-22 Uhr) und Nacht (N – 22-6 Uhr). Diese Einteilung geht über die sonstige angewandte Systematik (RLS 19) hinaus.                      Das Gebiet ist planungsrechtlich ein Mischgebiet und auch als solches zu betrachten und berücksichtigen. Allein der Blick in den Stadtplan zeigt als gewerbliche Nutzung STÄWOG, Verbraucherzentrale und Arbeitnehmerkammer, hinzu kommen u.a. noch Timeport 2 und Hotel.</p>	
		<p>Es bleibt festzustellen:                      Wenn die Stadt den Bereich Neuer Hafen/Barkhausenstraße und den Bereich Rudloffquartier für eine Wohnnutzung ausgeschrieben hat, bzw. ausschreiben will muß sie dafür sorgen, daß die Wohnsituation zu keiner Gesundheitsgefahr wird.                      Diese Gefährdung beginnt ab 53db und 55db ist die absolute Obergrenze.</p>	<p>Es handelt sich wie bereits mehrfach dargestellt um ein Mischgebiet. Die Bewertung zu Gesundheitsgefahr und Obergrenze deckt sich nicht mit der anzuwendenden deutschen Gesetzgebung und Rechtsprechung. Eine Berücksichtigung der WHO Empfehlungen ist durch den Gesetzgeber vorzunehmen.</p>	<p>Es wird Kenntnis genommen.</p>

## Fortschreibung Lärmaktionsplan Bremerhaven - 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 47 d Abs. 3 BImSchG

Nr.	TÖB, Stellungnahme vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
13	evb, Schreiben vom 10.03.2025	<p>Aus eisenbahntechnischer und nachbarrechtlicher Sicht bestehen keine Bedenken gegen das o.g. Verfahren, wenn folgende Hinweise und Anregungen beachtet werden:</p> <p>Im Rahmen der Berechnungen der Lärmkartierung wurden keine Betroffenen nach den Kriterien der ULR durch Geräusche von nichtbundeseigenen Schienenwegen ermittelt. Dies bezieht sich auf die evb Strecken und die Hafeneisenbahn inklusive des Rangierbahnhofs Speckenbüttel mit seinen Bahnhofsteilen im Überseehafen.</p> <p>Sollten bei einer stärkeren Nutzung der Eisenbahnstrecke zu einem späteren Zeitpunkt Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sein, gehen diese nicht zu Lasten der EVB Elbe-Weser GmbH. Dies gilt ebenfalls für Umschlagstätigkeiten auf der Ladestraße.</p>	<p>Im Rahmen der regelmäßigen Kartierung und Fortschreibung des LAP erfolgt eine fortdauernde Betrachtung der Situation. Sollten danach Maßnahme notwendig werden, geschehen diese auf Grundlage geltenden Rechts und in Abstimmung mit Verursachern und Infrastrukturbetreibern.</p>	<p>Es wird Kenntnis genommen.</p>
14	STK Lehe, Schreiben vom 10.03.2025	<p>Zum Entwurf des LAP möchten wir eingeben:</p> <p>Wir bitten das Gebiet Ackmann als ruhigen Stadtraum in den LAP aufzunehmen.</p> <p>Bei dem Gebiet Buschkämpfen/Ackmann handelt es sich um ein wohnortnahes Gebiet in Lehe und für Lehe. Lehes Grüne Oase. Das Gebiet ist mit dem Fahrrad 5 Minuten und zu Fuß in 15 Minuten vom Klushof zu erreichen. Es ist damit im südlichen Lehe der einzige größere Naherholungsraum. Es handelt sich nach Definition des LAP um eine ruhiger Stadtraum: " mindestens 3 Hektar (in Ausnahmen ab 1 Hektar) groß, LDEN ≤ 55 dB(A)."</p> <p>Das Gebiet Ackmann ist 5, 8 Hektar groß. Das Gebiet erfüllt auch die Anforderungen bezüglich der Lärmbelastung an ruhige Gebiete. Im April 2022 wurde durch die Firma Lärmkontor eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt. Hiernach betrug der Lärm tagsüber 50-55 dB(A) und Nachts 50-54 dB(A) – wobei für die Faktor Naherholung der Nachtwert nicht relevant sein dürfte. Alle Wege im Ackmann und auch größere Freiflächen sind zugänglich. Die Stadt hat jedoch die Grundstücke der ehemaligen Kleingartenhäuser seit langer Zeit nun mit Bauzäunen eingezäunt. Diese sollten nach meinem Kenntnisstand nur so lange stehen, bis</p>	<p>Die in der Stellungnahme genannten Lärm- und Flächendaten beziehen sich auf das Gebiet für den angedachten BP 480. Die im LAP getätigte Aussage nahm Bezug auf die gesamte Kleingartenanlage. Allerdings wird der gesamte Bereich, inklusive des BP Bereichs in der Lärmkartierung mit mehr als 55 dB(A) dargestellt. Der LDEN unterscheidet sich zum vom Lärmkontor ermittelten Tageswert auch durch Berücksichtigung von Abend (E) und Nachtzeiten (N). In Verbindung mit den Stellungnahmen der Naturschutzbehörde (Nr. 9) überzeugen die Argumente zu Zugänglichkeit und Erreichbarkeit für den unterversorgten Bereich des südlichen Lehe / Klushof.</p> <p>Die Berechnung der Lärmkartierung können im Vergleich zu den Berechnungen von Lärmkontor auch für</p>	<p>Das Gebiet der KGA Ackmann wird als Stadtoase bei den ruhigen Gebieten aufgenommen.</p>

**Fortschreibung Lärmaktionsplan Bremerhaven - 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 47 d Abs. 3 BImSchG**

Nr.	TÖB, Stellungnahme vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>die Stadt den Rückbau der Gartenhäuser erledigt hat. Seit fast zwei Jahren geschieht hier nichts, derweil häufen sich die Kosten für Miete des Bauzaunes. Die Stadt behindert somit selbst die freie Zugänglichkeit. Die Ausschlusskriterien „Lärm der nahen Autobahn“ und nicht „frei zugänglich“ sind wie oben ausgeführt nicht gegeben bzw. von der Stadt verursacht und können kurzfristig behoben werden.</p>	<p>die zukünftige Validierung nicht völlig außer Acht gelassen werden. Gleichzeitig ist eine Beschränkung nur auf das Gebiet des BP unnötig. Daher wird das gesamte Gebiet Ackmann als Stadtoase aufgenommen.</p>	

## Fortschreibung Lärmaktionsplan Bremerhaven - 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 47 d Abs. 3 BImSchG

### II. Bürgerbeteiligung: Öffentliche Auslage im Technischen Rathaus und über Bremerhaven.de vom 10.02.2025 bis 28.02.2025, Äußerungsfrist 07.03.2025

Nr.	Bürger Stellungnahme vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
1	Stellungnahme vom 19.02.2025  Bereich Borriesstraße / Körperstraße / Hauptkanal	Wir sind enttäuscht, dass aus unserer Stellungnahme zur 1. Phase der Beteiligung keine Maßnahme in den Entwurf des LAP übernommen wurde. Daher möchten wir noch einmal betonen, insbesondere im Sommer sind wir durch die Brückenöffnungen von Lärm und Luftschadstoffen durch haltende Wagen besonders betroffen. Wir regen an, ein Schild anzubringen, dass während der Brückenöffnungen der Motor abgestellt werden soll. Weiterhin würden wir uns wünschen, dass die Brücke nicht für jedes Boot einzeln geöffnet wird, sondern gesammelt in Gruppen und in Abstimmung mit der Schleuse für die Ausfahrt auf die Weser (ebenso in die andere Richtung). Die Erneuerung der Fahrbahnoberfläche (Asphalt statt Kopfsteinpflaster) ist weiterhin erstrebenswert.	Die Bewertung der Stellungnahme aus der 1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung bleibt anhand der Ergebnisse der Lärmkartierung unverändert.  Den neu eingebrachten Sachverhalten bezüglich Schild und Brückenöffnung wird mit den zuständigen Stellen und Information / Beteiligung der Bürger nachgegangen.	Dem Vorschlag kann derzeit nicht im Rahmen des LAP gefolgt werden.
2	Stellungnahme vom 04.03.2025  Bereich südlicher Fischereihafen	Insbesondere bei Westwind und Windstille sind wir hohen Lärm-, aber auch Geruchsbelastungen ausgesetzt. Diese stammen unseren Beobachtungen nach von den Betrieben westlich des Labradorhafens. Es riecht bei entsprechender Windlage nach Teer bzw. der Verbrennung von Teer, so dass ein Zusammenhang zum Baustoffrecycling naheliegt. Neben der Geruchsbelästigung befürchten wir gesundheitliche Auswirkungen, bspw. durch PAK's. Durch uns durchgeführte Orientierungsmessungen ergaben Werte über 70 dB. Teilweise treten Lärmbelastungen auch nach 23 Uhr, also im Nachtzeitraum, auf, so dass während diese Zeiten nicht an Schlaf zu denken ist.	Anhand der Lärmkartierung ergeben sich keine Anhaltspunkte für die Belästigungen. Es handelt sich um nach geltendem Recht genehmigte Anlagen, die der Überwachung der Gewerbeaufsicht unterliegen. Daher wird die Stellungnahme zuständigkeitshalber dorthin weitergeleitet.	Es wird Kenntnis genommen.
3	Stellungnahme vom 27.02.2025  Bereich Poristraße	zur aktuell überarbeiteten Fassung des LAP nehme ich im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Situation an der Poristraße wie folgt Stellung:  Die Reduzierung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 Km/h mit dem Zusatz „Lärmschutz“ wird begrüßt und findet bei den Autofahrern auch überwiegend Beachtung. Da die in im	Gemäß der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu den Zeichen 310 und 311 ist eine Versetzung der Ortstafel an die tatsächliche Ortsgrenze und den	Dem Vorschlag kann nicht gefolgt werden.

**Fortschreibung Lärmaktionsplan Bremerhaven - 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 47 d Abs. 3 BImSchG**

Nr.	Bürger Stellungnahme vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>Zusammenhang stehende Begründung (Lärmschutzwall versackt) für einige Fahrzeughalter offenkundig nicht nachvollziehbar ist und der Zusatz „Lärmschutz“ offensichtlich als Provokation und Willkür empfunden wird (Fahrer hupen auf dem Abschnitt ) wäre es nach meinem Dafürhalten nur konsequent, wenn unter Ausnutzung der rechtlichen Entscheidungsräume eine Versetzung des Ortsschildes an die tatsächliche Stadtgrenze erfolgen würde. Alternativ halte ich, wie an der Cherbourger Straße, die Aufstellung einer dauerhaften Geschwindigkeitsmessstelle für geboten. (Beantragte und Angekündigte Einzelmessungen sind nach meiner Beobachtung bisher nicht erfolgt und vermutlich auch mangels Aufstellfläche schwierig). Ferner sollte beachtet werden, dass durch Ausweisung neuer Baugebiete im Stadtumfeld und dem in dem Zusammenhang stehenden Pendlerverkehr, die Poristraße eine verstärkte Nutzung erfährt. Die Geschwindigkeitsbegrenzung der Sellstedter Straße und Bohlenstraße auf 30 Km/h hatte bereits zur Verkehrsmehrbelastung auf der Poristraße gesorgt.</p>	<p>gegebenen Voraussetzungen nicht zulässig. Durch die Verkehrsplanung werden weiterhin Verkehrszählungen in Verbindung mit Geschwindigkeitserfassungen durchgeführt und mit der Straßenverkehrsbehörde geteilt. Bei Anhaltspunkten zu erhöhtem Gefahren- und Unfallpotential ist ein politischer Beschluss für eine dauerhafte Geschwindigkeitsmessung und die Bereitstellung finanzieller Mittel notwendig. Die Aufnahme von Verkehren zur Autobahn und Pendlerverkehren in die Stadt entspricht der Funktion der Straße. Um dieser Funktion gerecht werden zu können, wurden Lärmschutzwände und -wälle errichtet und nach dem leichten Versacken eine Geschwindigkeitsbeschränkung angeordnet. Durch die somit gesicherte Funktionsfähigkeit können andere Straßen entlastet werden.</p>	
4	<p>Stellungnahme vom 25.02.2025</p> <p>Bereich Langener Landstraße</p>	<p>vielen Dank für Ihre Informationen und Hinweise zum Entwurf des Lärmaktionsplanes, den ich mir online auf den Seiten des Stadtplanungsamtes angesehen habe. Leider musste ich feststellen, dass für den von mir beschriebenen Abschnitt Langener Landstraße „nur“ ein Prüfauftrag vorliegt, obwohl genau in diesem Bereich ein besonderer Bedarf der Lärmreduzierung für die Anwohner besteht.</p>		

**Fortschreibung Lärmaktionsplan Bremerhaven - 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 47 d Abs. 3 BImSchG**

Nr.	Bürger Stellungnahme vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>Deshalb möchte ich hier die folgenden Aspekte darlegen in der Hoffnung, diese im LAP wiederzufinden.</p>		
		<p>Ohne verkehrsberuhigende Maßnahmen wird eine dauerhafte Lärmreduzierung in der Langener Landstr. nicht realisierbar sein. Ich wiederhole meine Forderung (Schreiben vom 26.1.2024), die zulässige Höchstgeschwindigkeit ganztägig auf 30 km/h zu begrenzen. Studien zufolge wirkt eine Reduzierung des Tempolimits innerorts von Tempo 50 auf Tempo 30 für das Ohr wie eine Halbierung der Verkehrsmenge. Dies wurde in vielen Städten Deutschlands bereits berücksichtigt, wie z.B. in Freiburg i.B. auf langen Strecken. Über den LAP könnte die Stadt Bremerhaven Tempo 30 problemlos anordnen. Ergänzend könnte der Einbau von Schallschutzfenstern gefördert werden.</p>	<p>Durch die Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h wird in der Regel (abhängig vom Anteil des Schwerverkehrs) eine Minderung von 3 dB(A) erreicht. Da Schallpegel eine logarithmische Größe sind, steigt der Pegel bei der Addition von zwei gleich lauten Pegeln (also 2mal der gleichen Verkehrsmenge) um 3 dB. Auch in Bremerhaven fand dies schon Berücksichtigung, wie der Anlage 2 entnommen werden kann. Eine einfache ungeprüfte Anordnung ist nicht möglich. Es ist eine Abwägungsentscheidung, die dafür notwendigen Aspekte müssen ermittelt und dargelegt werden.</p>	<p>Es wird Kenntnis genommen.</p>
		<p>Den aufgeführten Bedenken zu dieser Maßnahme möchte ich wie folgt begegnen:</p> <p>1. Die Strecke Langener Landstr. von der Stadtgrenze Langen bis Cherbourger Str. ist keine wirklich lange Strecke, sodass sich auch der ÖPNV an eine Geschwindigkeitsreduzierung halten kann. Das dies möglich ist, zeigt der neugebaute Abschnitt des Mecklenburger Weges (Debstedter Weg bis Heinrich-Brauns Str.), wo die Busse (offenbar problemlos) nur 30 km/h fahren.</p>	<p>Es sind mitnichten Bedenken, sondern die Aspekte, die für eine sachgerechte und rechtssichere Abwägungsentscheidung und möglich Anordnung notwendig sind. Für den ÖPNV geht es nicht darum, dass dieser sich nicht an die Begrenzung halten kann. Die dadurch verlängerte Fahrzeit führt aber zu Änderungen im Busumlauf, der den Einsatz weiterer Busse notwendig machen <i>kann</i> und somit zu höheren Material und Personalkosten führen <i>kann</i>.</p>	<p>Es wird Kenntnis genommen.</p>
		<p>2. Die Wiedereinführung einer Straßenbahn stellt einen hohen finanziellen Aufwand dar, ganz abgesehen von den baulichen</p>	<p>Die Wiedereinführung einer Straßenbahn wurde im LAP nicht im Zusammenhang einer Verkehrsberuhigung in der Langener</p>	<p>Es wird Kenntnis genommen.</p>

**Fortschreibung Lärmaktionsplan Bremerhaven - 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 47 d Abs. 3 BImSchG**

Nr.	Bürger Stellungnahme vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		Maßnahmen, wohingegen der Einsatz von leiseren Bussen (E-Mobilität) meines Erachtens ausreichend wäre.	Landstraße thematisiert. Ob sich der hohe finanzielle Aufwand lohnt, wird mit einer sogenannten standardisierten Bewertung geprüft. Es ist zu berücksichtigen, dass dafür derzeit Fördermittel zur Verfügung gestellt werden, die nicht für andere Zwecke nutzbar sind.	
		3. Die aufgeführten Ausweichverkehre sind nicht zu erwarten, da beidseitig der Hauptverkehrsachse Langener Landstr. überall 30er-Zonen eingerichtet sind, die für Pendler unattraktiv sind.	Bereits jetzt vorliegende Beschwerden, beispielsweise für den Siebenbergensweg können diese Aussage nicht stützen. Wie im LAP und oben dargestellt, sind fehlenden Verkehre auf der Langener Landstraße kaum zu bemerken, sorgen in anderen Straßen aber für Lärmzunahmen von 3 dB und mehr.	Es wird Kenntnis genommen.
		4. Das Aufstellen bzw. die Installation einer Geschwindigkeitsmessanlage in südlicher Richtung (kurz nach der Stadtgrenze zu Langen) könnte eine sinnvolle Maßnahme zum Einhalten der vorgeschriebenen Geschwindigkeit sein. Wegen der geraden Straßenführung wird genau diese Strecke nachts gern von sogenannten „Autoposern“ für ihre Autorennen genutzt. Durch Verschwenkungen in der Straßenführung, Verkehrsinseln etc. (so wie im beschriebenen Abschnitt des neuen Teils des Mecklenburger Weges) könnte auch hier Abhilfe geschaffen werden. Ich hoffe, dass meine Einwände und Ideen bei den Planungen berücksichtigt werden.	Eine Anpassung der Straßenführung ist aufgrund der hohen Kosten nur bei ohnehin anstehenden Straßensanierungen möglich und derzeit nicht geplant. Die Installation einer Geschwindigkeitsmessanlage ist nur bei einem erhöhten Gefahren- und Unfallpotential möglich. Zudem ist ein politischer Beschluss für eine dauerhafte Geschwindigkeitsmessung und die Bereitstellung finanzieller Mittel notwendig.	Es wird Kenntnis genommen.