

Sitzungsunterlagen

Bau-Umwelt BUA - 10/2023-2027

05.06.2025, 16:00

Stadt Bremerhaven



**Tagesordnung für die 10. öffentliche Sitzung des
Bau- und Umweltausschusses
in der Wahlperiode 2023/2027 am 05.06.2025 (öffentlicher Teil)**

Öffentlicher Teil

TOP	Bezeichnung	Vorlage-Nr.
1	Einwohnerfragestunde	
1.1	Einwohnerfrage von Herrn Hero Lang zum Thema: Energiekonsens Gutachten BUA 10	VI 42/2025
2	Genehmigung der Niederschrift	
2.1	Genehmigung der Niederschrift der 9. öffentlichen Sitzung des Bau- und Umweltausschusses in der Wahlperiode 2023 - 2027 am 03.04.2025	VI 28/2025
3	Sachstandsbericht	
3.1	Sachstandsbericht gemäß § 49 Abs. 2 GOSTVV	VI 40/2025
4	Vorträge	
4.1	Vortrag von Frau Lichtenberg (Baureferat) zum Thema: „Projekt Schulwegnetz“	
5	Vorlagen des Dezernates V	
5.1	Insektenlehrpfad für Bremerhaven	V 4/2025 - 1
6	Vorlagen des Dezernates VI	
6.1	Aufhebung des „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“-Gebiets Bremerhaven-Wulsdorf	VI 33/2025
6.2	Stadtumbaugebiet Geestemünde – Erweiterung des vorhandenen Stadtumbaugebietes und Durchführung von vorbereitenden Untersuchungen	VI 34/2025

6.3	Stadtumbaugebiet Geestemünde - Umbau der Kaistraße Kostensteigerung für die Herstellung der Ufersicherung	VI 35/2025 - 1
6.4	Bebauungsplan Nr. 490 "Gewerbegebiet Carsten-Lücken-Straße" Erweiterung des Geltungsbereiches	VI 36/2025
6.5	Bebauungsplan Nr. 506 "Lotjeweg / Tarnowitzer Straße / Rybniker Straße" Auslegungsbeschluss	VI 37/2025
6.6	Stadtumbaugebiet Lehe / Mitte-Nord Klimamaßnahme im Erhaltungsgebiet Scharnhorststraße – Umgestaltung Innenhof Scharnhorststraße / Gneisenaustraße „Steinstraße“	VI 38/2025
6.7	Fortschreibung Lärmaktionsplan Bremerhaven Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung (Phase 2) gemäß § 47d Abs. 3 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) Beschluss der Fortschreibung des Lärmaktionsplans	II 5/2025
6.8	Vorstauffläche Cherbourger Straße	VI 5/2025 - 1
6.9	Erneuerung des Parkleitsystems (PLS) in der Stadt Bremerhaven	VI 21/2025
6.10	Ausbau des Radewegenetzes - Neuordnung des Knotenpunktes Hafenstraße / Pestalozzistraße / Geestheller Damm sowie Erneuerung der Lichtsignalanlage im Rahmen des Sonderprogramms Stadt und Land	VI 22/2025
6.11	STZ Wulsdorf – Aktualisierung der Kostenentwicklung	VI 31/2025
6.12	Kostenentwicklung der Betriebsführung der öffentlichen Straßenbeleuchtung durch die enercity Contracting GmbH, Hannover	VI 32/2025 - 1
7	Vorlagen des Dezernates VII	
7.1	Spielleitplanung Steuerungsrunde und Scopingtermine	VII 4/2025
8	Vorlagen des Dezernats IX Keine.	
9	Verschiedenes	
9.1	Anträge	
9.2	Anfragen	

9.2.1	Anfrage der CDU-Fraktion zum Thema: RE:SET - Renaturierung einer Hafenstadt	VI 39/2025
9.3	Mitteilungen	

Dezernat VI

gez. Charlet
Stadtrat

Dezernat V

gez. Toense
Stadträtin

Dezernat VII

gez. Kathe-Heppner
Stadträtin

Dezernat IX

gez. Busch
Stadtrat

Einwohnerfragestunde – Vorlage-Nr. VI 42/2025 (§ 43 GStVV)		
für die Sitzung des Bau- und Umweltausschusses		
Beratung in öffentlicher Sitzung:	ja	Anzahl Anlagen: 0

Einwohnerfrage von Herrn Hero Lang zum Thema: Energiekonsens Gutachten BUA 10

Name des Fragestellers:	Herr Hero Lang
Datum der Anfrage:	03.06.2025
Angefragt:	Frau STR Toense
Thema der Anfrage:	Energiekonsens Gutachten BUA 10

Moin, Frau Stadträtin Toense

Seit Anfang des Jahres liegt dem Klimastadtbüro das Gutachten von Energiekonsens Bremen - Integriertes Energetisches Quatierskonzept "Erfinderviertel in Grünhöfe" vor, Angeregt und in Auftrag gebracht durch die IG WWW.

Warum haben wir als Mitglieder der Initiative IG WWW bis Heute keine offizielle Kenntnis von dem Gutachten erhalten ?

Wie ist das Gutachten von Ihnen (Umweltamt) bewertet worden, warum ist es jetzt schon in der Ablage verschwunden ?

Haben alle Stadtverordneten von dem Gutachten Kenntnis erhalten ?

Vorlage Nr. VI 28/2025		
für die Sitzung des Bau- und Umweltausschusses.		
Beratung in öffentlicher Sitzung:	ja	Anzahl Anlagen: 1

Genehmigung der Niederschrift der 9. öffentlichen Sitzung des Bau- und Umweltausschusses in der Wahlperiode 2023 - 2027 am 03.04.2025

G Beschlussvorschlag

Der Bau- und Umweltausschuss genehmigt die Niederschrift der 9. öffentlichen Sitzung am 03.04.2025 in der vorgelegten Fassung.

gez.
Charlet
Stadtrat

Anlage: Entwurf Niederschrift



N i e d e r s c h r i f t

über die 9. öffentliche Sitzung des Bau- und Umweltausschusses in der Wahlperiode
2023/2027 am 03.04.2025

Sitzungsraum: Ella Kappenberg Saal, Friedrich-Schiller-Haus
Beginn: 16:00 Uhr
Ende: 16:56 Uhr

Teilnehmer/innen:

Vorsitzende

Herr Stadtrat Charlet
Frau Stadträtin Kathe-Heppner
Herr Stadtrat Busch

bis 16:56 Uhr

SPD-Fraktion

Frau Stadtverordnete Batz
Herr Stadtverordneter Dr. Hammann
Frau Stadtverordnete Kirschstein-Klingner
Herr Stadtverordneter Ofcarek

CDU-Fraktion

Herr Stadtverordneter Önal
Herr Stadtverordneter Raschen
Herr Stadtverordneter Schott

Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN + P

Herr Stadtverordneter Kaminiarz

Fraktion Bündnis Deutschland

Herr Stadtverordneter Stark

Fraktion Wir für Bremerhaven

Herr Stadtverordneter Schäfer

FDP-Fraktion

Herr Stadtverordneter Miholic

Fraktion DIE MÖWEN

Frau Stadtverordnete Knorr

Gruppe Alternative für Deutschland

Herr Stadtverordneter Koch

Entschuldigt:

Frau Stadträtin Toense
Herr Stadtverordneter Allers
Herr Stadtverordneter Kocaaga

Weitere Teilnehmer:

Baureferat:	Frau Imrie, Frau Neumann-Gaida, Frau Gaab, Herr Jahnke
Stadtplanungsamt:	Herr Weippert, Herr Rößler
Vermessungs- und Katasteramt:	Herr Kewes
Bauordnungsamt:	Herr Geywitz
Amt für Straßen- und Brückenbau:	Herr Wagener
Gartenbauamt:	Frau Rößler
Umweltschutzamt:	Herr Tecer
Entsorgungsbetriebe:	Herr Kamps
Rechnungsprüfungsamt:	Frau Noormann
Personalrat Bauverwaltung und Gartenbauamt:	Frau Rogge
Gesamtpersonalrat	Frau Hansing
Vertrauensperson der Schwerbehinderten:	Herr Neuhäuser
Frauen- und Gleichstellungsbeauftragte	
Bereich Bauverwaltung:	Frau Rogge
Jugendparlament:	./.
Jugendklimarat:	./.
Migrationsrat:	Herr Erkan Demir

Herr STR Charlet eröffnet auch im Namen von Frau STR Kathe-Hepner und Herrn STR Busch die Sitzung und erklärt, dass die Einladung, Tagesordnung und Vorlagen fristgerecht versandt wurden.

Des Weiteren teilt Herr STR Charlet mit, dass Frau STR Toense nicht an der Sitzung teilnimmt und durch Herrn STR Busch vertreten wird.

Weiterhin wird Herr STV Allers in der heutigen Sitzung durch Frau STV Batz vertreten. Herr STV Kocaaga wird ebenfalls an der heutigen Sitzung nicht teilnehmen.

1. Einwohnerfragestunde

1.1. Einwohnerfrage von Herrn Hero Lang zum Thema: Zustand der Straßenrampen südlich und nördlich des Bahnhofes Wulsdorf

VI 26/2025

STR Charlet beantwortet die Einwohnerfrage wie folgt:

Der Straßenzustand wird regelmäßig von den zuständigen Mitarbeitern des Bauhofes kontrolliert. Nach Überprüfung vor Ort ist festzustellen, dass die Verkehrssicherheit gegeben ist und die jetzigen Schäden durch die Verkehrsbelastung und Frost-Tausalzwechsel verursacht wurden. Die letzte größere Instandsetzungsmaßnahme wurde vor rd. 20 Jahren durchgeführt.

Eine eventuelle Erhöhung oder das Absenken des Grundwassers hat unseres Erachtens keinen Einfluss auf die Standfestigkeit der Straßenrampen und der Schäden.

Eine Sanierung der kompletten Rampen bzw. Straße ist zurzeit nicht angedacht. Voraussichtlich wird dieses oder nächstes Jahr die Bushaltestelle in Fahrtrichtung Reinkenheide barrierefrei umgebaut.

**1.2. Einwohnerfrage von Herrn Hero Lang zum Thema:
Sinnvoller Einsatz von Schichten/Grundwasser aus dem Süden der
Stadt Bremerhaven**

VI 27/2025

STR Busch beantwortet die Einwohnerfrage wie folgt:

Der Geestemünder Markfleth nutzt die Geeste als Vorflut, wodurch die Gewässer als zusammenhängend betrachtet werden können.

Gegenstand der Beantwortung der Frage ist daher die Wasserentnahme über Brunnen zur Senkung des Grundwasserspiegels an sich, die ohne eine sinnvolle Nutzung nach unmittelbarer Förderung des Wassers weder finanziell noch wasserrechtlich darstellbar ist. Diese Frage wurde bereits umfassend in den Gutachten der letzten Jahre, in vielen Gesprächsrunden mit den Betroffenen und im Rahmen vieler Einwohnerfragen in zahlreichen Bau- und Umweltausschusssitzungen, erörtert. Die Gutachten sind auf der Homepage der EBB einsehbar.

Hinzukommt, dass durch eine kontinuierliche Einleitung des geförderten Grundwassers in Wulsdorf die hydraulische Leistungsfähigkeit des Geestemünder Markfleth dauerhaft über die gesamte Länge abgesenkt werden würde. In der Folge wären Einstau- und Rückstauereignisse bei allen Einleitungen aus der Regenwasserentwässerung im angeschlossenen Stadtgebiet nicht auszuschließen.

Ein weiterer Punkt ist die kontinuierliche Förderung des Grundwassers und ein diskontinuierlicher Bedarf des Kühlwassers bei der Entnahmestelle, da die größte Kühlleistung vermutlich in den Sommermonaten benötigt wird.

2. Genehmigung der Niederschrift

**2.1. Genehmigung der Niederschrift der 8. öffentlichen Sitzung des Bau- und
Umweltausschusses in der Wahlperiode 2023 - 2027 am 06.02.2025**

VI 17/2025

Wortmeldungen: Keine.

Beschluss:

Der Bau- und Umweltausschuss genehmigt die Niederschrift der 8. öffentlichen Sitzung am 06.02.2025 in der vorgelegten Fassung.

Der Beschluss ergeht bei 3 Enthaltungen (STV Dr. Hammann, Batz, Stark).

3. Sachstandsbericht

3.1. Sachstandsbericht gemäß § 49 Abs. 2 GOSTVV

VI 15/2025

Wortmeldungen: STR Charlet, STV Kaminiarz, Ofcarek, Knorr, Herr Rößler, Herr Wagener, Herr Weippert.

STV Kaminiarz bittet um Mitteilung zum Punkt 20 auf Seite 14 des Stadtplanungsamtes, warum die angekündigte Vorlage den Bau- und Umweltausschuss nicht erreicht hat. Da es noch Abstimmungen mit der Randgemeinde gegeben hat, wird die Vorlage in der nächsten Sitzung des Bau- und Umweltausschusses behandelt werden.

Des Weiteren bittet STV Kaminiarz, zu der laufenden Nummer 21 auf Seite 15 um den generellen Sachstand. Herr Weippert teilt diesbezüglich mit, dass zurzeit keine Interessenten im Bereich Rudloffstraße bekannt sind.

Zur laufenden Nummer 6 auf Seite 27 bittet STV Kaminiarz ebenfalls um Sachstandsmitteilung, warum die Vorlage nicht im jetzigen Bau- und Umweltausschuss eingebracht wurde. Seitens des Fachamtes wird STV Kaminiarz davon in Kenntnis gesetzt, dass man sich noch in der Abstimmung mit den Beteiligten aus den verschiedenen Ebenen befindet.

STV Kaminiarz fragt bezüglich der laufenden Nr. 15 auf Seite 33 nach, ob die Standorte auch im Bau- und Umweltausschuss dargestellt und erläutert werden. Herr Wagener erklärt hierzu, dass sich das Stadtplanungsamt noch in der Analyse befindet. Zu gegebener Zeit wird eine Vorlage erstellt werden.

Des Weiteren bitten STV Knorr und STV Kaminiarz um Mitteilung bezüglich der Vermarktung der Grundstücke „Wiesenstraße“. STR Charlet erläutert, dass im nächsten Bau- und Umweltausschuss ein entsprechendes Update erfolgen wird.

STV Ofcarek bittet um Erläuterung zur laufenden Nummer 17 auf Seite 34 bezüglich der ausstehenden Antwort der DB. Herr Wagener erklärt hierzu, dass Grundstücksverhandlungen mit der Bahn zurzeit anstehen. Nach Einigung wird dann das übliche Verfahren wie Planfeststellungsverfahren etc. auf den Weg gebracht.

Der Bau- und Umweltausschuss nimmt den anliegenden Sachstandsbericht der letzten Sitzung zur Kenntnis.

4. Vorträge

4.1. Vortrag von Herrn Rößler (Stadtplanungsamt) und Herrn Rillke (Quartiersmeisterei) zum Thema: Verkehrsberuhigung Alte Bürger/Sommerstraße (Dauer ca. 10 Min.)

Wortmeldungen: STV Knorr, Miholic, Kaminiarz, Raschen.

Herr Rößler (Stadtplanungsamt) und Herr Rillke von der Quartiersmeisterei stellen das Konzept der Sommerstraße (Alte Bürger), welches am 1. Mai 2025 startet, dem Bau- und Umweltausschuss vor.

5. Vorlagen des Dezernats II - Stadtplanungsamt Keine.

STR Busch übernimmt den Vorsitz.

6. Vorlagen des Dezernates V

- 6.1. **Antrag auf Änderung des Stellenplans für das Projektmanagement im Verbundprojekt nach Förderrichtlinie der Nationalen Klimaschutz Initiative mit dem Titel „Jugendklimarat: Jugendliche unterstützen kommunalen Klimaschutz in Deutschland“ zur Gründung eines bundesweiten Netzwerkes mit einem Dachverband in Bremerhaven** V 2/2025 - 1

Wortmeldungen: Keine.

Beschluss:

Der Bau- und Umweltausschuss begrüßt den Verbundantrag „Jugendklimarat: Jugendliche unterstützen kommunalen Klimaschutz in Deutschland“ und stimmt einer Aufstockung der im Stellenplan 2025 mit 0,5 EG 10 berücksichtigten Projektsteuerung auf 1,0 EG 12 für einen überplanmäßigen Bedarf bis 31. Mai 2027 zu. Mit Ablauf des Projektes endet auch die befristete Stelle. Er bittet den P+O-Ausschuss um gleichlautenden Beschluss.

Der Beschluss ergeht bei 1 Gegenstimme (STV Koch) und 2 Enthaltungen (STV Stark, Schäfer).

STR Charlet übernimmt den Vorsitz.

7. Vorlagen des Dezernates VI

- 7.1. **Entnahme aus der Spezialrücklage „Park- und Einstellplätze“ zur Finanzierung von Instandsetzungs-/Sanierungsarbeiten am Parkplatz der Stadthäuser 2, 3 und 4** VI 19/2025

Wortmeldungen: STV Kaminiarz, Herr Wagener.

Beschluss:

Der Bau- und Umweltausschuss nimmt davon Kenntnis, dass der Finanz- und Wirtschaftsausschuss in seiner Sitzung am 03.03.2025 unter dem Vorbehalt des Beschlusses des Bau- und Umweltausschusses beschlossen hat, dem Amt für Straßen- und Brückenbau Mittel in Höhe von rund 200.000 € zur Finanzierung Instandsetzungs-/Sanierungsarbeiten am Parkplatz im Bereich der „Stadthäuser 2,3 und 4“ zur Verfügung zu stellen. Zur Deckung werden Mittel in entsprechender Höhe aus der Spezialrücklage „Park- und Einstellplätze“ herangezogen. Der Umfang der Maßnahme richtet sich im Zuge der Bauausführung nach den vorhandenen Haushaltsmitteln.

Der Bau- und Umweltausschuss beschließt die Entnahme aus der Spezialrücklage zur Finanzierung der o. g. Instandsetzungs- und Sanierungsarbeiten der Umfahrung der innenliegenden Parkplatzfläche im Bereich der Stadthäuser 2, 3 und 4 und beauftragt das Amt für Straßen- und Brückenbau, die entsprechende Bauausführung zeitnah zu veranlassen.

Der Beschluss ergeht einstimmig.

7.2. Rechnungsergebnisse des Ausschussbereichs 6 "Bau- und Umweltausschuss" zum 14. Monat des Haushaltsjahres 2024 **VI 20/2025**

Wortmeldungen: STR Kathe-Heppner, STV Kaminiarz, Frau Imrie.

Der Bau- und Umweltausschuss nimmt gemäß Ziffer 4.2 der Rücklagenrichtlinie des Magistrats der Stadt Bremerhaven die zahlenmäßig abgestimmten Rechnungsergebnisse des Ausschussbereichs 6 auf der Grundlage des 14. Monats 2024 zur Kenntnis.

STR Kathe-Heppner übernimmt den Vorsitz.

8. Vorlagen des Dezernates VII

8.1. Bericht über Baumfällungen und Baumneupflanzungen auf städtischen Liegenschaften im Kalenderjahr 2024 **VII 2/2025**

Wortmeldungen: Keine.

Der Bau- und Umweltausschuss nimmt die anliegenden Berichte zur Kenntnis.

8.2. Bericht "Neue Parks in der Innenstadt - Mehr Stadtgrün zur Erholung" **VII 3/2025**

Wortmeldungen: Keine.

Der Bau- und Umweltausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.

STR Busch übernimmt den Vorsitz.

9. Vorlagen des Dezernats IX

9.1. Sanierung Rickmerskran - Verlegung Rickmerskran **IX 2/2025**

Wortmeldungen: STR Busch, STV Raschen, Kaminiarz, Koch.

Der Bau- und Umweltausschuss nimmt zur Kenntnis, dass der denkmalgeschützte Turmdrehkran der ehemaligen Rickmerswerft aus Gründen der Verkehrssicherungspflicht auf den Geestewanderweg versetzt wird.

STR Charlet übernimmt den Vorsitz.

10. Verschiedenes

10.1. Anträge

Es liegen keine schriftlichen Anträge vor.

10.2. Anfragen

10.2.1. Anfrage der Fraktion DIE MÖWEN zum Thema: Eingezäuntes Gebiet ehemalige Kleingärten am Ackmann

VI 25/2025

Wortmeldungen: STV Knorr.

Der Bau- und Umweltausschuss nimmt die Anfrage zur Kenntnis.

10.2.2. Anfrage STV Kaminiarz zum Thema: Schulwegenetz

STV Kaminiarz bittet um Mitteilung des Sachstands in der nächsten Sitzung des Bau- und Umweltausschusses.

10.2.3. Anfrage STV Kaminiarz zum Thema: Radverkehr/Kritik des ADFC im Ortsteil Geestemünde

Herr Wagener beantwortet die Anfrage dahingehend, dass das Amt für Straßen- und Brückenbau mit dem ADFC in einem regen Austausch steht und bisher leider keine für alle beteiligten Verkehrsteilnehmer einvernehmliche Lösung gefunden wurde. Herr Wagener regt an, den Runden Tisch Radverkehr wiederzubeleben.

10.3. Mitteilungen

10.3.1. Sachstandsbericht des Bauordnungsamtes zum Thema Problemimmobilien

VI 23/2025

Wortmeldungen: Keine.

Der Bau- und Umweltausschuss nimmt den als Anlage beigefügten Sachstandsbericht (Stand 21.03.2025) des Bauordnungsamtes zum Thema Problemimmobilien zur Kenntnis.

10.3.2. Berichterstattung zur Umsetzung von Maßnahmen für den Radverkehr

VI 24/2025

Wortmeldungen: STR Charlet, STV Knorr, Kaminiarz, Herr Wagener.

Der Bau- und Umweltausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.

10.3.3. Digitaler Bauantrag

STR Charlet teilt mit, dass sich seit September 2020 eine Projektgruppe aus Vertretern des Landes Bremen, der Unteren Bauaufsichtsbehörden Bremen und Bremerhaven, IT-Dienstleistern und weiteren Stakeholdern zur organisatorischen Umsetzung und Implementierung eines digitalen Bauantragsverfahrens ausgetauscht hat. Ende 2021 ist die Entscheidung getroffen worden, im Land Bremen die digitale Bauantragsantragsstellung über die sog. EfA-Lösung des Landes Mecklenburg-Vorpommern zu nutzen.

Im weiteren Verlauf mussten die speziellen, bremischen Anforderungen des Baugenehmigungsverfahrens identifiziert und in das Gerüst der EfA-Lösung eingearbeitet werden. Es schlossen sich umfangreiche Tests in langwierigen iterativen Prozesses an. Rechtliche und technische Fragen mussten geklärt werden.

Das Bauordnungsamt Bremerhaven wird zum 01.07.2025 den Dienst für die Einreichung von digitalen Bauanträgen bereitstellen können.

STR Busch verlässt die Sitzung um 16:56 Uhr.

Vorsitzender Dezernat VI	Vorsitzender Dezernat V	Vorsitzende Dezernat VII	Vorsitzender Dezernat IX
gez.	gez.	gez.	gez.
Charlet Stadtrat	i.V. Busch Stadtrat	Kathe-Heppner Stadträtin	Busch Stadtrat
Schriftführerin			
gez.			
Imrie Oberamtsrätin			

Vorlage Nr. VI 40/2025		
für die Sitzung des Bau- und Umweltausschusses.		
Beratung in öffentlicher Sitzung:	ja	Anzahl Anlagen: 2

Sachstandsbericht gemäß § 49 Abs. 2 GOSTVV

Ab dem 01.01.2020 ist gemäß § 49 Abs. 2 GOSTVV von der, dem oder den Ausschussvorsitzenden zu jeder ordentlichen Ausschusssitzung eine schriftliche Auflistung der umzusetzenden Beschlüsse und des jeweiligen Bearbeitungsstandes vorzulegen.

G Beschlussvorschlag

Der Bau- und Umweltausschuss nimmt den anliegenden Sachstandsbericht der letzten Sitzung zur Kenntnis.

gez.
Charlet
Stadtrat

Anlagen:
Sachstandsbericht
Anlage zum Sachstandsbericht

Sachstandsbericht gemäß § 49 Abs. 2 GOSTVV – öffentlicher Teil**61 - Stadtplanungsamt:**

Lfd. Nr.	Beschlussdatum	Nr. der Vorlage	Beschlusslage (ggf. Frist)	Amt	Bearbeitungsstand	Bemerkungen
1.	23.11.2023	II 14/2023-1 Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Bremerhaven 2040 Sachstand und weiteres Vorgehen	<ol style="list-style-type: none"> Der Bau- und Umweltausschuss beschließt eine Beauftragung der Leistungen (Variante B - Komplettvergabe) an einen externen Gutachter. Eine EU-weite Ausschreibung ist nachfolgend gemeinsam zwischen Stadtplanungsamt und der BIS vorzubereiten. Grundlage bildet ein detaillierter und abgestimmter Leistungskatalog, der dem Bau- und Umweltausschuss möglichst in der kommenden Sitzung zur Beschlussfassung vorgestellt wird. Das Dezernat II wird gebeten, die zusätzlichen Mehraufwendungen in Höhe von 400.000 € aus nicht benötigten kapitelbezogenen Rücklagen bzw. aus den laufenden Haushalten sicherzustellen. 	61	<p>Das Förderprojekt „SUMP Bremerhaven 2040“ ersetzt dem Grunde nach den VEP 2040 - inhaltsgleich der Beschlussfassung erfolgt die Bearbeitung.</p> <p>Derzeit wird eine Mobilitätsbefragung durchgeführt, deren Daten Grundlage für die weitere Bearbeitung sind. Die weitere Bearbeitung des Prozesses befindet sich in der Konkretisierung.</p>	
2.	19.01.2021	II 13/2020-1 Stadtumbaugebiet Geestemünde „Geestemünde geht zum Wasser“ – Umbau der Kaistraße – Änderung der Vorzugsvariante (Vorlage I 8/2018-1)	<ol style="list-style-type: none"> Der Vorentwurf mit der neuen Vorzugsvariante wird zur Kenntnis genommen. Die Entwurfsplanung soll auf Grundlage der neuen Vorzugsvariante erarbeitet werden (Anlage 3). Die beschluss-gefasste Vorzugsvariante aus Vorlage I 8/2018-1 wird somit ersetzt. Die in der Beschlussfassung zur Vorlage I 8/2018-1 genannten zu berücksichtigen Grundlagen bleiben auch für die neue Vorzugsvariante bestehen. Nach Abschluss der Ent- 	61, 66	<p>Eine Kinder- und Jugendbeteiligung wurde seitens des SPA mit einer Gruppe von Kindern aus der Gorch Fock-Schule im Oktober 2024 begleitet. Die Ergebnisse befinden sich in der Bearbeitung.</p> <p>Der aktuelle vorläufige Planungsablauf und die zeitliche Abfolge sind folgendermaßen:</p> <p><u>I. Quartal 2024 – II. Quartal 2025:</u> Erstellung und Abstimmung Entwurfsplanung der Kaistraße.</p> <p><u>ab II. / III. Quartal 2025:</u> Ausführungsplanung Kaistraße</p>	

			wurfsplanung wird diese mit detaillierter Kostenberechnung dem Magistrat und anschließend dem Bau- und Umweltausschuss vorgelegt, um zu diesem Zeitpunkt über die Durchführung der Maßnahme zu entscheiden.		<p><u>Januar 2024 – Januar 2025:</u> Genehmigungsverfahren / Planung der Kaje. Die wasserrechtliche Genehmigung wurde beantragt. Der vorgesehene Fertigstellungstermin der Kaje hat weiterhin Bestand (Auskunft EBB).</p> <p><u>Januar 2025 – Mai 2025:</u> Ausschreibung / Vergabe der Baumaßnahme / Planung der Kaje</p> <p><u>Juni 2025 – Juni 2026:</u> Ausführung Baumaßnahme / Ausführung der Kaje</p> <p><u>IV. Quartal 2025 / I. Quartal 2026:</u> Ausschreibung und Vergabe der Kaistraße</p> <p><u>II. Quartal 2026:</u> Baubeginn der Kaistraße</p> <p>Für die Umsetzung der Kaje ist die EBB, für die Kaistraße das Amt 66 verantwortlich. Die Leitung des Gesamtprojektes verbleibt beim Amt 61.</p>	
3.	23.11.2023	II 17/2023 Stadtumbaugebiet Geestemünde Fortsetzung „Standortmanagement Geestemünde“ für die Jahre 2024/2025	Der Bau- und Umweltausschuss beschließt die Weiterführung des „Standortmanagement Geestemünde“ über weitere zwei Jahre bis zum 31.12.2025. Die Finanzierung soll vorbehaltlich der Haushaltsberatungen für den Doppelhaushalt 2024/2025 in der Höhe von insgesamt 433.600,00 Euro aus dem Städtebauförderungsprogramm „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“ erfolgen. Da die Personalkosten nicht förderfähig sind, sind insgesamt 315.840,00 Euro aus kommunalen Haushaltsmitteln zu erbringen, der Fördermittelanteil beträgt 117.760,00 Euro.	61	Bezugnehmend auf den Antrag vom 06.12.2023 wurde am 18.12.2023 einem vorzeitigen Maßnahmenbeginn zugestimmt. Ein gesonderter Bescheid mit Einzelbestimmungen und Auflagen wurde versendet.	
4.	23.11.2021	II 9/2021-1 16. Flächennutzungsplanänderung „Sachlicher Teilflächennutzungsplan Windkraft“ Ergebnis der frühen Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB und der Beteiligung der Träger der Umweltbelange gem. § 4 Abs. 1 BauGB	1. Der Bau- und Umweltausschuss nimmt das Ergebnis der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 3 (1) BauGB (Anlage 1) und das Ergebnis der Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange gem. § 4	61	Für die anstehenden Verfahrensschritte (Öffentliche Auslegung gem. § 3 (2) BauGB“ und „Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB) werden die weiteren inhaltlichen Bearbeitungen durchgeführt. Hierzu wurde ein externes Planungsbüro beauftragt.	

	06.02.2025	<p>Auslegungsbeschluss</p> <p>II 2/2025 16. Änderung des Flächennutzungsplanes „Sachlicher Teilflächen-nutzungsplan Windkraft“ Änderung der Planungsgrundlagen</p>	<p>(1) BauGB (Anlage 2) zur Kenntnis.</p> <p>2. Der Bau- und Umweltausschuss stimmt der weiteren Bearbeitung der 16. Änderung des Flächennutzungsplanes auf Grundlage des Planungsvorschlages zu (Anlage 4 und Anlage 5 zuzüglich der Flächen der Gemarkung Schiffdorferdamm, Flur 44, Flurstücke 2, 3 und 4)</p> <p>3. Der Bau- und Umweltausschuss beschließt, dass die Verfahrensschritte „Öffentliche Auslegung gem. § 3 (2) BauGB“ und „Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB“ zeitgleich durchgeführt werden.</p> <p>Der Bau- und Umweltausschuss beschließt, dass die Verfahrensschritte „Öffentliche Auslegung gem. § 3 (2) BauGB“ und „Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB“ unter den geänderten Planungsgrundlagen durchgeführt werden.</p>	61		
5.	07.02.2023	<p>II 1/2023 23. Flächennutzungsplanänderung "Wertquartier" Auslegungsbeschluss</p>	<p>1. Der Bau- und Umweltausschuss nimmt das Ergebnis der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB (Anlage 1) und der Beteiligung der Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB</p>	61	Für die anstehenden Verfahrensschritte – Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB – werden die inhaltlichen Bearbeitungen durchgeführt.	

			<p>(Anlage 2) zur Kenntnis.</p> <p>2. Der Bau- und Umweltausschuss stimmt der weiteren Bearbeitung der 23. Änderung des Flächennutzungsplanes auf Grundlage des Planungsvorschlages zu (Anlage 4 und Anlage 5).</p> <p>3. Der Bau- und Umweltausschuss beschließt, dass die Verfahrensschritte „Öffentliche Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB“ und „Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB“ zeitgleich durchgeführt werden.</p>			
6.	07.02.2023	II 2/2023 Bebauungsplan Nr. 500 „Die Werft“ Auslegungsbeschluss	<p>1. Der Bau- und Umweltausschuss nimmt die Stellungnahmen zum Vorentwurf (Planungsvorschlag) im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 1 BauGB und zur Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB einschließlich Scoping-Termin und die Beschlussempfehlungen zur Kenntnis (Anlagen 1 bis 3).</p> <p>2. Der Bau- und Umweltausschuss stimmt dem vorliegenden Bebauungskonzept als Grundlage des Entwurfs zum Bebauungsplan Nr. 500 „Die Werft“ zu und beschließt die öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB im Parallelverfahren mit der Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB.</p>	61	<p>Für die anstehenden Verfahrensschritte – Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB – werden die inhaltlichen Bearbeitungen durchgeführt. Die für das Areal durch Cobe entwickelte städtebauliche Rahmenplanung wurde für den Bereich des B-Planes Nr. 500 durch die Petram Group wiederholt geändert. Nunmehr soll das Bestandsgebäude ZAW durch einen Neubau ersetzt werden. Die letzte – nunmehr finale Fassung – wird mit der neuen städtebaulichen Figuration dem B-Plan zu Grunde gelegt. Im Rahmen eines Jour Fixe erfolgt eine intensive und permanente Abstimmung zwischen der Seebeck Werftquartier GmbH, dem beauftragten Planungsbüro, dem Bürgermeister und dem Stadtplanungsamt.</p>	
7.	10.11.2022	TOP 9.3.7 Mitteilung Bebauungsplan Nr. 504 „Werfthafen/Ostrampe/Riedemannstraße“ Kenntnisgabe zum Aufstellungsbeschluss	<p>Am 05. Juli 2022 hat die Stadtverordnetenversammlung beschlossen, dass die vom Architekturbüro Cobe für das Werftquartier entwickelte städtebauliche Rahmenplanung (Endfassung, März 2022) als Grundlage der Bauleitplanungen gilt.</p>	61	<p>Der Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 504 „Werfthafen / Ostrampe / Riedemannstraße“ wurde von der Stadtverordnetenversammlung am 01. Dezember 2022 gefasst und mit der ortsüblichen Bekanntmachung am 03. Dezember 2022 in der Nordsee-Zeitung rechtskräftig. Das Baugesuch für das Boardinghouse mit hotelähnlichen Leistungen Ostrampe 16a wurde nunmehr zurückgestellt. Gespräche mit den Eigentümern haben ergeben, dass deren</p>	

	<p>04.06.2024</p>	<p>II 4/2024 Bebauungsplan Nr. 510 „Am Werfthafen“ Aufstellungsbeschluss</p>	<p>Um diese Zielsetzung abzusichern bedarf es der Aufstellung eines Bebauungsplanes im Gebiet zwischen Werfthafen und Riedemannstraße bzw. Ostrampe (siehe Anlage zur Niederschrift). Der Bebauungsplan soll die planungsrechtlichen Voraussetzungen schaffen, um die hier nach dem Rahmenplan vorgesehenen Quartiersstrukturen – Wohnen, nicht wesentlich störendes Gewerbe, Mobilitäts-Hub, Kultur, Dienstleistungen und ggf. Einzelhandel – als Urbanes bzw. Sondergebiet mit entsprechender Zweckbestimmung und Art der Nutzung festzusetzen. Ferner sollen die zugehörigen Grün-, Frei- und Verkehrsflächen fixiert werden.</p> <p>Dieser Aufstellungsbeschluss soll in der Stadtverordnetensammlung am 01. Dezember 2022 beschlossen werden. Für den Magistrat wird kurzfristig eine entsprechende Vorlage gefertigt. Aus zeitlichen Gründen (nicht erreichbarer Vorversand am 21. Oktober 2022) wird der Bau- und Umweltausschuss hiermit in Kenntnis gesetzt, dass für den in der Anlage befindlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 504 ein kurzfristiger Aufstellungsbeschluss herbeigeführt werden soll.</p> <p>Der Bau- und Umweltausschuss empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung folgenden Beschluss zu fassen:</p> <p>„Die Stadtverordnetenversammlung beschließt gem. § 2 Abs. 1 BauGB für das im Übersichtsplan gekennzeichnete Gebiet den Bebauungsplan Nr. 510 „Am Werfthafen“ aufzustellen.“</p>	<p>61</p>	<p>Verkaufspreis deutlich über dem ermittelten Verkehrswert liegt. Aktuell ruht das Bebauungsplanverfahren.</p> <p>Die für das beantragte Bauvorhaben Ostrampe 16a vorbereitete Veränderungssperre (Vorlage Nr. II 8/2024 des Bau- und Umweltausschusses vom 07.05.2024) fand keine politische Zustimmung.</p> <p>Der Bau- und Umweltausschuss hat in seiner Sitzung am 04.06.2024 beschlossen, der Stadtverordnetenversammlung die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 510 „Am Werfthafen“ zu empfehlen.</p> <p>Der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 510 „Am Werfthafen“ wurde am 29. August 2024 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen.</p>	
--	-------------------	---	--	-----------	--	--

8.	14.09.2023	<p>II 13/2023 Standardisierte Bewertung Straßenbahn – Sachstand und weiteres Vorgehen</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Der Sachstand zur Standardisierten Bewertung und der vorzuschaltenden Aktualisierung der Machbarkeitsstudie Straßenbahn wird zur Kenntnis genommen. 2. Das Dezernat II wird gebeten, die Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2000 zu aktualisieren und auf dieser Basis das Bewertungsverfahren in Zusammenarbeit mit der BIS und den weiteren Akteuren im begleitenden Arbeitskreis vorzubereiten. 3. Das Dezernat II wird gebeten, das Leistungsbild für die zu vergebenen Bausteine <i>Aktualisierung Machbarkeitsstudie</i> und <i>Standardisierte Bewertung Straßenbahn</i> möglichst in der nächsten Sitzung des Bau- und Umweltausschusses vorzustellen. 	61	Die inhaltliche Bearbeitung wird durch das Ingenieurbüro IVV Aachen durchgeführt. Weiterhin erfolgt eine Begleitung durch einen Arbeitskreis.	
	05.09.2024	<p>II 14/2024 Standardisierte Straßenbahn – Sachstand und weiteres Vorgehen</p>	<p>Der Bau- und Umweltausschuss beschließt wie folgt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Der Sachstand zur Standardisierten Bewertung und der vorzuschaltenden Aktualisierung der Machbarkeitsstudie Straßenbahn wird zur Kenntnis genommen. 2. Das Dezernat II wird gebeten, mit der BIS als zuständige Stelle für die beiden dargestellten Bausteine das Vergabeverfahren voranzubringen. 3. Das Dezernat II wird gebeten, dem Bau- und Umweltausschuss das Ergebnis des Vergabeverfahrens mit der Vergabeempfehlung vor der Beauftragung an Externe zur Kenntnis zu geben. 	61		

9.	02.06.2022	<p>II 10/2022 20. Flächennutzungsplanänderung „Wilhelm-Leuschner-Straße“</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Der Bau- und Umweltausschuss nimmt das Ergebnis der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB (Anlage 1) und der Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB (Anlage 2) zur Kenntnis. 2. Der Bau- und Umweltausschuss stimmt der weiteren Bearbeitung der 20. Änderung des Flächennutzungsplanes auf Grundlage des Planungsvorschlages zu (Anlage 4 und Anlage 5). 3. Der Bau- und Umweltausschuss beschließt, dass die Verfahrensschritte „Öffentliche Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB“ und „Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB“ zeitgleich durchgeführt werden. 	61	<p>Für die anstehenden Verfahrensschritte (Öffentliche Auslegung gem. § 3 (2) BauGB“ und „Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB) werden die inhaltlichen Bearbeitungen durchgeführt.</p>	
	13.09.2022	<p>II 22/2022 Bebauungsplan Nr. 481 "Wilhelm-Leuschner-Straße" - Auslegungsbeschluss Ergebnis der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) und Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB Auslegungsbeschluss</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Der Bau- und Umweltausschuss nimmt das Ergebnis der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB (Anlage 1) und das Ergebnis der Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB (Anlage 2) zur Kenntnis. 2. Der Bau- und Umweltausschuss stimmt der weiteren Bearbeitung des Bebauungsplans Nr.481 „Wilhelm-Leuschner-Straße“ auf Grundlage des überarbeiteten städtebaulichen Entwurfs zu (Anlage 5). 3. Der Bau- und Umweltausschuss beschließt, dass die Verfahrensschritte „Öffentliche Auslegung gem. § 3 Abs. 2 		<p>Für die anstehenden Verfahrensschritte - Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und „Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB - werden die inhaltlichen Bearbeitungen durchgeführt.</p> <p>Aufgrund der aktuellen Entwicklungen – der bestehende Lebensmitteldiscounter beabsichtigt einen Neubau in exponierter Lage in Leherheide – wurde das städtebauliche Konzept in diesem Bereich überarbeitet und am 14. Februar 2025 die aktualisierte Planung einvernehmlich mit dem Vorhabenträger abgestimmt. Diese bildet nunmehr die Grundlage für den in Erstellung befindlichen Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 481. Anstelle des bisherigen Sondergebietes „Einzelhandel“ wird somit auch dieses Grundstück künftig als Urbanes Gebiet ausgewiesen.</p>	

			BauGB" und „Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB" zeitgleich durchgeführt werden.			
10.	13.09.2022	II 28/2022 21. Flächennutzungsplanänderung "Carsten-Lücken-Straße/ Poristraße" Auslegungsbeschluss	<ol style="list-style-type: none"> 1. Der Bau- und Unterausschuss nimmt das Ergebnis der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB (Anlage 1) und der Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB (Anlage 2) zur Kenntnis. 2. Der Bau- und Unterausschuss stimmt der weiteren Bearbeitung der 21. Änderung des Flächennutzungsplanes auf Grundlage des Planungsvorschlages zu (Anlage 4 und Anlage 5). 3. Der Bau- und Unterausschuss beschließt, dass die Verfahrensschritte „Öffentliche Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB" und „Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB" zeitgleich durchgeführt werden. 	61	<p>Für die anstehenden Verfahrensschritte (Öffentliche Auslegung gem. § 3 (2) BauGB" und „Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB) werden die inhaltlichen Bearbeitungen in Zusammenarbeit mit der BIS durchgeführt.</p> <p>Nach den durchgeführten Abstimmungen zur verkehrlichen Erschließung des Plangebietes soll nunmehr eine Anbindung über den Kreisverkehrsplatz (KVP) an der Poristraße erfolgen. Dazu muss der KVP in Form eines sogenannten Turbokreisverkehrs angepasst werden. Die Umbauten werden auf das notwendige Maß begrenzt, so dass kein Komplettumbau erfolgen muss. Die Fertigstellung der Entwurfsplanung wird für Ende November 2024 seitens der BIS angestrebt, so dass anschließend die bautechnische Zuwendungsprüfung erfolgen kann. Anschließend folgen Ausführungsplanung/Genehmigungsplanung und Erstellung der Ausschreibungsunterlagen. Parallel werden die Bauleitplanverfahren bearbeitet mit der Zielsetzung im Herbst 2025 den Feststellungsbeschluss bzw. Satzungsbeschluss zu erreichen. Der Baubeginn wird Anfang 2026 angestrebt. Geprüft wird aktuell, ob der Baumbestand in der derzeitig geplanten Erschließungsachse erhalten werden und die Erschließung und Parzellierung in Lage und Höhe entsprechend angepasst werden kann.“ Ziel ist, den Baumbestand möglichst zu erhalten. Im Rahmen der Eingriffe in die Gräben wird ein wasserrechtliches Genehmigungsverfahren notwendig. Dieses wird im Zuge der Genehmigungsplanung abgearbeitet und bereits im B-Plan-Verfahren vorbereitet, so dass die Genehmigungsreife der Planung in Aussicht gestellt werden kann.</p> <p>Der Geltungsbereich des Bebauungsplans soll um einige Meter nach Süden erweitert werden und damit die Fläche des Kreisverkehrs einschließen. In diesem Zuge wird das wasserrechtliche Verfahren inkludiert.</p>	
	16.03.2023	TOP 9.3.6 Mitteilung B-Plan Nr. 490 „Carsten-Lücken-Straße“	<p>BM Neuhoff gibt bekannt, dass seitens des Stadtplanungsamtes eine Prüfung der Erschließungsvarianten vorgenommen wird.</p> <p>Für die verschiedenen</p>			

	13.09.2022	<p>II 29/2022 Bebauungsplan Nr. 490 "Gewerbegebiet Carsten-Lücken-Straße" Auslegungsbeschluss</p>	<p>Erschließungsoptionen des geplanten Gewerbegebietes „Carsten-Lücken-Straße“ (über Kreisverkehr Poristraße, Schiffdorfer Chaussee, Carsten-Lücken-Straße) wurde eine Bewertungsmatrix erstellt. Die Kriterien werden derzeit auf Vollständigkeit überprüft und inhaltlich beschrieben. Zudem sind die konkreten Erschließungsoptionen zu definieren (Variantenanzahl). Anschließend erfolgt eine fachliche Bewertung, aus der Empfehlungen für eine Vorzugsvariante abgeleitet werden sollen.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Der Bau- und Umweltausschuss nimmt das Ergebnis der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB (Anlage 1) und der Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB (Anlage 2) zur Kenntnis. 2. Der Bau- und Umweltausschuss stimmt der weiteren Bearbeitung zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 490 auf Grundlage des Planungsvorschlages zu (Anlage 3 und Anlage 4). 3. Der Bau- und Umweltausschuss beschließt, dass die Verfahrensschritte „Öffentliche Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB“ und „Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB“ zeitgleich durchgeführt werden. 			
11.	06.02.2025	<p>II 3/2025 B-Plan 493 "Poggenbruchstraße / Weg 89" Satzungsbeschluss</p>	<p>Der Stadtverordnetenversammlung wird empfohlen, nachstehende Beschlüsse zu fassen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Über die im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher 	61	Die Stadtverordnetenversammlung hat in ihrer Sitzung am 20. März 2025 den Satzungsbeschluss gefasst.	

			<p>Belange gemäß § 4 Abs 2 BauGB und der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB zum Bebauungsplan Nr. 493 „Poggenbruchstraße „Weg 89“ eingegangenen Stellungnahmen wird entsprechend der in dieser Vorlage beigefügten Aufstellung (Anlage 3) beschlossen.</p> <p>2. Der Bebauungsplan Nr. 493 „Poggenbruchstraße / Weg 89“ wird gemäß § 10 BauGB als Satzung beschlossen und die Begründung gebilligt.</p>		
12.	10.11.2022	<p>II 33/2022 Einleitung eines Verfahrens zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 506 „Lotjeweg/Tarnowitzer Straße/Rybniker Straße“ Aufhebung des Bebauungsplans Nr. 406 „Lotjeweg/Tarnowitzer Straße“ Aufstellungsbeschluss</p>	<p>Der Bau- und Umweltausschuss beschließt für das im Übersichtsplan (vgl. Anlage 1) gekennzeichnete Gebiet den Bebauungsplan Nr. 506 „Lotjeweg/Tarnowitzer Straße/Rybniker Straße“ .im beschleunigten Verfahren nach § 13a Abs. 1 Nr. 1 BauGB aufzustellen und empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung einen gleichlautenden Beschluss gemäß § 2 Abs. 1 BauGB zu fassen.</p>	61	<p>Die Stadtverordnetenversammlung hat am 1. Dezember 2022 den Aufstellungsbeschluss gefasst. Die frühzeitige öffentliche Beteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB wurde – wie in der Bau- und Umweltausschuss-Sitzung am 01.02.2024 zur Kenntnis gegeben - vom 26.02.2024 bis einschließlich 08.03.2024 durchgeführt.</p> <p>Am 06.03.2024 ist im Büro der Stadtverordnetenversammlung eine Petition zum Stopp der Rodung des Waldes Tarnowitzer Str. / Rybniker Str. / Lotjeweg eingegangen. In Folge wurde in der Sitzung vom 28.05.2024 dem Petitionsausschuss der Stadtverordnetenversammlung das Thema vorgetragen.</p> <p>Der Petitionsausschuss hat in seiner Sitzung am 24.09.2024 den Bericht der Berichterstattenden Schiller und Viebrock sowie die weitere Stellungnahme des Stadtplanungsamtes zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Petitionsausschuss hat die Stadtverordnetenversammlung gebeten, die Petition als erledigt zu erklären.</p> <p>Einzuhaltende Fristen des Kaufvertrages wurden im Rahmen für aufschiebende Bedingungen verlängert und auf den 31.03.2026 datiert.</p> <p>Vorzunehmende Kartierungen der artenschutzrechtlichen Begutachtung, erfolgen im Zeitraum Februar bis Oktober 2025. Unmittelbar anschließend wird die öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und</p>

					Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB angestrebt.	
13.	10.11.2022	II 31/2022-1 Veränderungssperre Nr. 446 für den nördlichen Teilbereich des Bebauungsplanes Nr. 446 „Berberitzenweg/Plätternweg“	Der Bau- und Umweltausschuss empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung folgenden Beschluss zu fassen: Die Stadtverordnetenversammlung beschließt aufgrund der §§ 14, 15, 16 und 17 Baugesetzbuch (BauGB) die Satzung zur Veränderungssperre Nr. 446 zum nördlichen Teilbereich des Bebauungsplanes Nr. 446 „Berberitzenweg/Plätternweg“.	61	Die Stadtverordnetenversammlung hat in ihrer Sitzung am 01. Dezember 2022 die Satzung zur Veränderungssperre beschlossen. Die inhaltliche Bearbeitung des B-Planes wird unter Berücksichtigung der schwierigen personellen Ressourcen bis zum 2. Halbjahr dieses Jahres aufgenommen. Für die anstehenden Verfahrensschritte (Öffentliche Auslegung gem. § 3 (2) BauGB“ und „Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB) werden die inhaltlichen Bearbeitungen durchgeführt. Der bisher ausgewiesene Geltungsbereich für den neuen Bebauungsplan Nr. 446 „Berberitzenweg/Plätternweg“ wird reduziert und bezieht sich nur noch auf den Abschnitt des Plätternweges und das nördlich des Weges gelegene Areal, das bislang im Bebauungsplan Nr. 245 als Allgemeines Wohngebiet festgesetzt ist. Letzteres soll nunmehr als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen werden.	
	05.09.2024	II 12/2024 Bebauungsplan Nr. 446 „Berberitzenweg/Plätternweg“ Auslegungsbeschluss	1. Der Bau- und Umweltausschuss stimmt der Reduzierung des Geltungsbereichs entsprechend der Anlage 3 zu. 2. Der Bau- und Umweltausschuss stimmt dem vorliegenden Planungskonzept als Grundlage des Entwurfs zum Bebauungsplan Nr. 446 „Berberitzenweg / Plätternweg“ zu und beschließt die öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB im Parallelverfahren mit der Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB.	61	Der Bau- und Umweltausschuss hat in seiner Sitzung am 05.09.2024 der Reduzierung des Geltungsbereiches zugestimmt. Ebenfalls am 05.09.2024 hat der Bau- und Umweltausschuss die öffentliche Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB im Parallelverfahren mit der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB zugestimmt. Die vorzunehmenden Kartierungen im Rahmen der Umweltprüfung sind ab Mai 2025 vorgesehen.	
14.	07.02.2023	II 3/2023 Stadtumbaugebiet Lehe Sicherung von Altbauten im Programm „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“ im Goethequartier	1. Der Bau- und Umweltausschuss beschließt, dass für den Erwerb bzw. Zwischenerwerb, die Sicherung der Immobilien Umlandstraße 29,	61	Die Vorbereitungen für den Erwerb / Zwischenerwerb der Immobilien laufen. Die Immobilien Eupener Straße 28 und Heinrichstraße 30 wurden zwischenzeitlich erworben. Weitere Verhandlungen laufen.	

			<p>Heinrichstraße 30 und 32, Eupener Straße 11 und 28, Lutherstraße 15 und Hafenstraße 62 bzw. den Abriss der Gebäude Heinrichstraße 32 und Eupener Straße 11 erstmalig Städtebauförderungsmittel aus dem Jahr 2022 zur Sicherung von Altbauten in Höhe von 2,28 Mio. € eingesetzt werden.</p> <p>2. Der Bau- und Umweltausschuss beschließt, dass die städtische Kofinanzierung in Höhe von 22 %, d.h. 501.600 €, aus dem Kapitel 6625 erfolgt.</p>			
15.	14.09.2023	II 5/2023 24. Änderung des Flächennutzungsplanes „Debstedter Weg/Fehrmoorweg“ Aufstellungsbeschluss	Der Bau- und Umweltausschuss beschließt für das im Übersichtsplan (vgl. Anlage) gekennzeichnete Gebiet die 24. Änderung des Flächennutzungsplanes und empfiehlt der STVV einen gleichlautenden Beschluss gem. § 2 Abs. 1 BauGB zu fassen.	61	Für die anstehenden Verfahrensschritte – Frühzeitige öffentliche Beteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB und „Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB - werden die inhaltlichen Bearbeitungen durchgeführt.	
	14.09.2023	II 4/2023 B-Plan Nr. 507 „Debstedter Weg/ Fehrmoorweg Aufstellungsbeschluss	Der Bau- und Umweltausschuss beschließt für das im Übersichtsplan (vgl. Anlage) gekennzeichnete Gebiet den Bebauungsplan Nr. 507 „Debstedter Weg/Fehrmoorweg“ aufzustellen und empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung einen gleichlautenden Beschluss gemäß § 2 Abs. 1 BauGB zu fassen.		Die Aufstellung des Bebauungsplanes wurde am 30.11.2023 seitens der Stadtverordnetenversammlung beschlossen. Das zwischenzeitlich vorgelegte überarbeitete städtebauliche Konzept wird aktuell geprüft.	
16.	14.09.2023	II 11/2023 Einleitung eines Verfahrens zur Aufstellung des B-Planes Nr. 508 „Gärtnerstraße“ Aufstellungsbeschluss	Der Bau- und Umweltausschuss beschließt für das im Übersichtsplan (vgl. Anlage) gekennzeichnete Gebiet den Bebauungsplan Nr. 508 „Gärtnerstraße“ im beschleunigten Verfahren nach § 13a Abs. 1 Nr. 1 BauGB aufzustellen und empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung einen gleichlautenden Beschluss gemäß § 2 Abs. 1 BauGB zu fassen.	61	Die Aufstellung des Bebauungsplanes wurde am 30.11.2023 seitens der Stadtverordnetenversammlung beschlossen. Dem Vorhabenträger wurden detaillierte Informationen zur Ausschreibung an die Hand gegeben.	
17.	14.09.2023	II 15/2023 Einleitung eines Verfahrens zur	Der Bau- und Umweltausschuss empfiehlt der Stadtverordneten-	61	Die Einleitung eines Verfahrens zur Änderung des Flächennutzungsplanes wurde am 30.11.2023 seitens der	

	14.09.2023	<p>Änderung des Flächennutzungsplanes für den Bereich Karlsbader Straße – 25. Flächennutzungsplanänderung Aufstellungsbeschluss</p> <p>II 12/2023 B-Plan Nr. 479 „Karlsbader Str.“ Aufstellungsbeschluss</p>	<p>versammlung folgenden Beschluss zu fassen: „Die Stadtverordnetenversammlung beschließt gem. § 2 Abs. 1 BauGB für das im Übersichtsplan vom 22.08.2023 gekennzeichnete Gebiet das Verfahren zur 25. Änderung des Flächennutzungsplanes ‚Karlsbader Straße‘ einzuleiten.“</p> <p>Der Stadtverordnetenversammlung wird folgender Beschluss empfohlen:</p> <p>Der Bebauungsplan Nr. 479 „Karlsbader Straße“ für das im Übersichtsplan gekennzeichnete Gebiet zwischen Clausewitzstraße und Karlsbader Straße einschließlich angrenzender vom Siedlungsgebiet umgebener Freiflächen wird aufgestellt.</p>	61	<p>Stadtverordnetenversammlung beschlossen.</p> <p>Die inhaltlichen Bearbeitungen für die Verfahrensschritte– Frühzeitige öffentliche Beteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB und frühzeitige Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 1 BauGB - werden zu gegebener Zeit durchgeführt.</p> <p>Die Aufstellung des Bebauungsplanes wurde am 30.11.2023 seitens der Stadtverordnetenversammlung beschlossen.</p> <p>Die inhaltlichen Bearbeitungen für die Verfahrensschritte– Frühzeitige öffentliche Beteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB und frühzeitige Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 1 BauGB - werden zu gegebener Zeit entsprechend der personellen Ressourcen durchgeführt.</p> <p>Aktuell werden Angebote zur Erstellung der Umweltprüfung eingeholt.</p>	
18.	23.11.2023 05.09.2024	<p>II 18/2023 Bebauungsplan Nr. 509 „Knotenpunkt B6/Zur Siedewurt“ Aufstellungsbeschluss</p> <p>II 17/2024 Bebauungsplan Nr. 509 „Knotenpunkt B6/Zur Siedewurt“ Auslegungsbeschluss</p>	<p>Der Stadtverordnetenversammlung wird folgender Beschluss empfohlen: Der Bebauungsplan Nr. 509 "Knotenpunkt B 6/Zur Siedewurt" wird für das im Übersichtsplan gekennzeichnete Gebiet aufgestellt.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Der Bau- und Umweltausschuss nimmt das Ergebnis der frühzeitigen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung gemäß §§ 3 und 4 Abs. 1 BauGB zur Kenntnis. 2. Der Bau- und Umweltausschuss stimmt der Reduzierung des Geltungsbereichs entsprechend der Anlage 4 zu. 3. Der Bau- und Umweltausschuss stimmt dem vorliegenden Planungskonzept 	61	<p>Dieser Verfahrensschritt ist abgeschlossen.</p> <p>Die öffentliche Auslegung des Planungsentwurfs gemäß § 3 Abs. 2 BauGB wurde vom 02.12.2024 bis einschließlich 15.01.2025 durchgeführt. Die Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB erfolgte vom 10.12.2024 bis 27.01.2025.</p> <p>Die Vorlage zum Satzungsbeschluss ist für die Sitzung des Bau- und Umweltausschusses für den 03. April 2025 vorbereitet und in den Vorversand eingebracht.</p>	erledigt

			<p>als Grundlage des Entwurfs zum Bebauungsplan Nr. 509 „Knotenpunkt B6 / Zur Siedewurt“ zu und beschließt, dass die Verfahrensschritte „Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB“ und „Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB“ zeitgleich durchgeführt werden.</p>			
19.	23.11.2023	<p>II 21/2023-1 Veränderungssperre Nr. 469 für den Bereich des Bebauungsplanes Nr. 469 „Entwicklungsgebiet Rudloffstraße“</p>	<p>Der Stadtverordnetenversammlung werden folgende Beschlüsse empfohlen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Die Stadtverordnetenversammlung beschließt aufgrund der §§ 14, 15, 16 und 17 Baugesetzbuch (BauGB) die Satzung zur Veränderungssperre Nr. 469 zum Bebauungsplan Nr. 469 „Entwicklungsgebiet Rudloffstraße“. 2) Die Stadtverordnetenversammlung beschließt den erweiterten Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 469 „Entwicklungsgebiet Rudloffstraße“ entsprechend der Anlage 2. 	61	<p>Die Veränderungssperre Nr. 469 zum Bebauungsplan Nr. 469 „Entwicklungsgebiet Rudloffstraße“ wurde am 30.11.2023 seitens der Stadtverordnetenversammlung beschlossen. Die Veränderungssperre ist am 04.01.2024 in Kraft getreten.</p> <p>Der Auftrag zur Erstellung des B-Planes wurde erteilt.</p> <p>Zur Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB wurde zu einem Scoping-Termin am 10. September 2024 eingeladen.</p> <p>Auf Grundlage des erfolgten Scoping-Termins sind die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange an das beauftragte Planungsbüro zur weiteren Bearbeitung versendet worden.</p> <p>Eine Vorlage zur Verlängerung der Veränderungssperre wurde für die Bau- und Umweltausschuss-Sitzung am 07. November vorbereitet.</p> <p>Die Verlängerung der Veränderungssperre wurde nicht beschlossen. Vorliegende und künftige Bauanträge, auch die, die der beschlossenen städtebaulichen Rahmenplanung widersprechen, müssen somit zugelassen werden.</p>	
20.	23.11.2023	<p>VI 85/2023 Antrag der SPD-, CDU- und FDP-Fraktion zum Thema: Verkehrsberuhigende Maßnahmen</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Das Dezernat VI wird beauftragt, eine Umgestaltung der Einmündung Eupener Straße/Hafenstraße 	61, 66	<p>Die Planungen zur Umgestaltung der Eupener Straße werden nach der Konzepterstellung zum Leher Pausenhof öffentlich ausgeschrieben.</p>	

		Goethequartier - Umgestaltung der Eupener Straße	<p>vorzunehmen. Der Straßenbereich Eupener Straße zwischen Hafenstraße und Stormstraße ist für den Fußgänger- und Radverkehr neu auszurichten und baulich zu verändern. Die Straßenführung wird im Bereich der Freizeitstätte Lehe-Treff unterbrochen. Der Abschnitt Eupener Straße zwischen Gnesener Straße und Stormstraße wird umgestaltet zur ausschließlichen Nutzung durch den Rad- und Fußgängerverkehr. Der Bereich vor der Freizeitstätte Lehe-Treff ist außerdem für eine mögliche Querung der neuen Aue vorgesehen. Dementsprechend sind die Planungen auszurichten.</p> <p>2. Die Verkehrsführung ist anzupassen. Dem Individualverkehr steht zur Nutzung nun ausschließlich die Fahrtrichtung Abschnitt Eupener Straße/Stormstraße zur Verfügung. Die neue Straßenführung ist zu kennzeichnen. Die Beleuchtung des Straßenabschnitts Einmündung Eupener Straße/Hafenstraße bis zur Gnesener Straße ist dahingehend anzupassen, dass eine bessere Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer:innen gewährleistet wird.</p> <p>3. Die Planungen sind der Stadtteilkonferenz Lehe und der ESG Lehe vorab vorzustellen. Die Umsetzung der Maßnahme ist bis Ende 2025 abzuschließen.</p>			
21.	23.11.2023	VI 87/2023 Antrag der SPD-, CDU- und FDP-Fraktion zum Thema:	1. Das Dezernat VI wird beauftragt, Gespräche mit der Bahn zu führen, bezüglich der weiteren	61	Zu 1.) und 4.) In einem Schreiben des OB an SBMS – inhaltliche Zulieferung durch Amt 61 – sind die genannten Themen	Erledigt

		Klimaschutz Bremerhaven Nahverkehr - Aufwertung Bahnhof Lehe	<p>Umsetzung des kommunal finanzierten Lärmschutzes. Außerdem ist mit dem Senat über die Verbesserung der Nah- und Fernverbindungen in das Hinterland in Verhandlungen einzutreten, dass ein drittes Gleis zwischen Bremerhaven und Bremen benötigt wird.</p> <p>2. Weiterhin ist die Umsetzung einer barrierefreien WC-Anlage durch die Bahn im Bereich des Bahnhofs Lehe in den Gesprächen voranzubringen. Zusätzlich ist ein Konzept aufzusetzen, um die Sauberkeit im Bahnhofsbereich Lehe zu verbessern.</p> <p>4. Das Dezernat VI wird beauftragt, auf verantwortlicher Entscheidungsebene bei der Bahn und dem Land Bremen Gespräche zu führen, dass die Nahverkehrstickets zwischen Bremerhaven und Bremen in den Fernverkehrs-zügen anerkannt werden. Ebenso ist die Einführung eines 10-Euro-Tagestickets für den gesamten Stadtbereich Bremen und Bremerhaven und Fahrten zwischen den Städten in die Gespräche mit aufzunehmen. Der verlässliche Halbstundentakt auf der Schiene zwischen Bremen und Bremerhaven ist sicherzustellen. Die Finanzierung ist über Landeshaushalt abzudecken.</p>		<p>angesprochen worden. Gleichzeitig ist hier auch die Einbindung von Nahverkehrstarifizierung im Fernverkehr angesprochen worden. Eine Rückmeldung liegt derzeit noch nicht vor.</p> <p>Zum Thema 10€-Ticket wird auf die BUA-Vorlage II 7/2022 verwiesen.</p> <p>Unter Federführung der Deutschen Bahn wurde aktuell ein Arbeitskreis zum Fernverkehrsanbindung Bremerhavens eingerichtet. Beteiligt sind hier neben dem Land Bremen auch die LNVG. Die Interessen der Stadt werden seitens des Stadtplanungsamtes in Rückkopplung mit dem OB vertreten.</p> <p>Zu 2.) Die DB hat bereits vor Jahren eine WC-Anlage abgelehnt. Es wird auf die Vorlage II/15/2024 verwiesen.</p> <p><u>Hinweis:</u> Der Punkt 3 des Antrages wird durch das Amt 66 bearbeitet.</p>	
22.	23.11.2023	VI 91/2023 Antrag der SPD-, CDU- und FDP-Fraktion zum Thema: Klimaschutz Bremerhaven Radverkehr - Sanierungskonzept für Fahrradwege und Aktualisierung des Radverkehrskonzeptes Bremerhaven	<p>1. Das Dezernat II wird beauftragt, das Radverkehrskonzept 2014 zügig zu aktualisieren und den heutigen Anforderungen anzupassen. Die Haushaltsmittel sind dementsprechend einzusetzen, um flächendeckend zielgerichtet Maßnahmen zu ergreifen.</p>	61	<p>Zu 1.) und 2.) Die inhaltliche Bearbeitung erfolgt im Rahmen des SUMP (Siehe Punkt 1).</p> <p><u>Hinweis:</u> Die Punkte 3 und 4 des Antrages werden durch das Amt 66 bearbeitet.</p>	

			2. Weiterhin ist das niedersächsische Umland konzeptionell mit einzubeziehen. Hier sind in Verhandlungen mit den Umlandgemeinden die Grundlage für Planungen und Finanzierungen zu erarbeiten.			
23.	23.11.2023	VI 94/2023 Antrag der SPD-, CDU- und FDP-Fraktion zum Thema: Gestaltung Hochschule Campus Innenstadt	<ol style="list-style-type: none"> 1. Der Bau- und Umweltausschuss befürwortet die Erweiterung des Campus der Hochschule zur Stärkung der Innenstadt. 2. Das Dezernat II wird beauftragt, zur Entwicklung eines innerstädtischen Campus der Hochschule entsprechende Planungen zu entwickeln und dem Bau- und Umweltausschuss zum September 2024 vorzulegen. 	61	Dem Stadtplanungsamt obliegt die Federführung für das Förderprojekt ZIZ (Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren). Hier sind immense personelle Ressourcen gebunden. Die Finanzierung läuft ausschließlich über Bundesmittel und komplementierend über Mittel des Referates für Wirtschaft. Das Stadtplanungsamt hat für weitere innerstädtische Planungen – wie hier – Erweiterung des Campus der Hochschule aktuell weder personelle noch finanzielle Ressourcen.	
24.	04.06.2024	VI 32/2024 Antrag der SPD-, CDU- und FDP-Fraktion zum Thema: Nachhaltige Energie für Bremerhaven	5. Der Magistrat wird gebeten, zügig die rechtlichen Voraussetzungen zu schaffen, damit das „Wind an Land Gesetz“ bis 2032 umgesetzt ist.	61	Die Punkte 1-4 und 6 des Antrages werden durch das Amt 58 erarbeitet. Zu 5.: Die rechtlichen Voraussetzungen werden durch die Landesgesetzgebung geschaffen. Die 16. FNP-Änderung wird die relevanten Themen aufgreifen und berücksichtigen.	Erledigt
25.	04.06.2024	VI 34/2024 Antrag der SPD-, CDU- und FDP-Fraktion zum Thema: Autonome CO2-freie Fähranbindung Werftquartier	<ol style="list-style-type: none"> 1. Der Magistrat wird gebeten, das Projekt zu unterstützen und mögliche Standorte für Anleger im Fischereihafen zu prüfen und einen Standort für ein Pilotprojekt vorzulegen. Hierzu sind Punkt-zu-Punkt Verbindungen mit einem Übergang an den ÖPNV sowie touristische Belange zu berücksichtigen. 2. Die Standorte müssen uneingeschränkt zugänglich sein und die Anleger barrierefrei ausgestattet sein. 	61, 58	Die Einbringung einer Fähranbindung im Werftquartier wird aktuell durch die BIS im Rahmen der Planung der Promenade auf dem Kulkengelände berücksichtigt.	

26.	05.09.2024	II 10/2024 Bebauungsplan Nr. 512 „Louise-Schröder-Straße“ Aufstellungsbeschluss	Der Bau- und Umweltausschuss empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung folgenden Beschluss zu fassen: “Die Stadtverordnetenversammlung beschließt gemäß § 2 Abs. 1 BauGB für das im Übersichtsplan gekennzeichnete Gebiet den Bebauungsplan Nr. 511 „Louise-Schröder-Straße“ im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB aufzustellen“.	61	Der Aufstellungsbeschluss wurde am 29.10.2024 von der Stadtverordnetenversammlung gefasst.	
27.	07.11.2024	II 13/2024 Bebauungsplan Nr. 497 „Erhaltungssatzung Goethequartier einschließlich Hafestraße	1) Der Bau- und Umweltausschuss nimmt die Stellungnahme zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB und die Beschlussempfehlung zur Kenntnis. 2) Der Bau- und Umweltausschuss beschließt die öffentliche Auslegung gem. 3 Abs. 2 BauGB im Parallelverfahren mit der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB. 3) Der Bau- und Umweltausschuss stimmt einer Informationsveranstaltung im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB zu.	61	Die öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB sowie die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB hat am 03. März 2025 gestartet und findet bis zum 04. April 2025 statt. Die am 06. März 2025 zusätzlich vorgesehene Informationsveranstaltung wurde durchgeführt.	
28.	07.11.2024	II 3/2024-1 Allgemeines Programm Stadtumbau West – Stadtumbaugebiet Lehe Förderprojekt Sanierung Goethestraße 32-34, Bereitstellung weiterer Fördermittel	Der Bau- und Umweltausschuss beschließt die zusätzliche Förderung des Sanierungsprojektes Goethestraße 32 - 34 im Rahmen des Allgemeinen Programms Stadtumbau West mit einer Fördersumme von 480.000 €.	61	STV Kaminiarz bittet um Aufgabe der Höhe der Rücklagen beim Kapitel 6625 „Städtebauförderung“ Seitens des Amtes 61 wird diesbezüglich erklärt, dass der Bestand in der Drittmittlrücklage für verschiedene Projekte und Maßnahmen gebunden bzw. reserviert ist. Der exakte Bestand ist wenig aussagekräftig, da es zum Haushaltsabschluss sowohl zu einer Zuführung zur Drittmittlrücklage als auch zu Rücklagenentnahmen für den Kapitelausgleich kommen kann. Das Projekt Goethestraße 32/34 ist hiervon nicht betroffen, da es im normalen	

					Haushaltsvollzug des Kapitels 6625 bearbeitet wird. Das Projekt Goethe 32/34 wird endabgerechnet	
29.	07.11.2024	Neuaufstellung des Landesraumordnungsplanes der Freien Hansestadt Bremen (LROP FHB)	Weitere Informationen zur Neuaufstellung des Landesraumordnungsplanes der Freien Hansestadt Bremen finden sich auf der Webseite: https://bau.bremen.de/stadtentwicklung/raumordnung-und-landesplanung-2156232 Der Bau- und Umweltausschuss wird fortlaufend über die weiteren Verfahrensschritte informiert.	61	In inhaltlicher Bearbeitung. Der Bau- und Umweltausschuss wird fortlaufend informiert.	Erledigt
30.	06.02.2025	Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des Lärmaktionsplanes	Frau Kountchev setzt den Bau- und Umweltausschuss darüber in Kenntnis, dass vom 10.02.2025 bis einschließlich 28.02.2025 die Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des fortgeschriebenen Lärmaktionsplans stattfindet. Der Entwurf ist online und im Stadtplanungsamt einsehbar. Dort sind jeweils auch Stellungnahmen und Einwendungen möglich. Die in der 1. Beteiligungsphase eingegangenen Stellungnahmen wurden dem Beschluss des Bau- und Umweltausschusses zur Vorlage Nr. II 11/2024 in seiner Sitzung vom 07.11.2024 entsprechend berücksichtigt. Wie in der Vorlage Nr. II 11/2024 beschrieben, werden die Ergebnisse der 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung anschließend ausgewertet und ggf. eingearbeitet. Die Beteiligungsergebnisse und der (angepasste) Entwurf werden dem Bau- und Umweltausschuss vorgestellt und zur Entscheidung vorgelegt.	61	Eine Vorlage zum Lärmaktionsplan mit den Beteiligungsergebnissen und dem (angepassten) Entwurf wurde für die Sitzung des Bau- und Umweltausschusses am 03. April 2025 zur Beschlussfassung erstellt und in den Vorversand eingebracht.	Erledigt.

62 – Vermessungs- und Katasteramt:

Lfd. Nr.	Beschlussdatum	Nr. der Vorlage	Beschlusslage (ggf. Frist)	Amt	Bearbeitungsstand	Bemerkungen
----------	----------------	-----------------	----------------------------	-----	-------------------	-------------

/.

63 – Bauordnungsamt:

Lfd. Nr.	Beschlussdatum	Nr. der Vorlage	Beschlusslage (ggf. Frist)	Amt	Bearbeitungsstand	Bemerkungen
1.	23.11.2023	VI 82/2023 Antrag der SPD-, CDU- und FDP-Fraktion zum Thema: Restaurierung des historischen Handkrans von 1872	<ol style="list-style-type: none"> 1. Das Dezernat VI wird gebeten, sich beim DSM dafür einzusetzen, dass die Maßnahmen zur Restaurierung des Handkurbelkrans unverzüglich vorgenommen werden. Die Planung soll bis zum Sommer 2024 vorliegen. 2. Der Bau- und Umweltausschuss erwartet vom DSM, dass der Handkurbelkran komplett restauriert und seine technische Funktion wiederhergestellt wird, damit die Funktion der Ladetechnik präsentiert werden kann. 3. Der Kran ist in die Planungen zum Außenareal des DSM mit dem schwimmenden Museum „Najade“ und dem historischen Hafenschuppen zu integrieren. Laden und löschen kann in Kombination mit dem Oder-Haff-Kran „Emma“ der Öffentlichkeit vorgeführt werden, um mit dieser Präsentation historischen Umschlag von Waren und Gütern im maritimen Gewerbe zu vermitteln. 4. Die Finanzierung ist über das DSM zu gewährleisten. 	63	<p>Die Untere Denkmalschutzbehörde hat die Thematik an das DSM am 19.12.2023 herangetragen. Für die Umsetzung sollen Mittel umgewidmet und ins Geschäftsjahr 2024 übertragen werden.</p> <p>Zurzeit wird der Kran in statisch-konstruktiver Hinsicht geprüft, dem vorläufigen Untersuchungsergebnis zu Folge ist ein Aufstellen nach erfolgter Sanierung möglich. Hierfür wird derzeit ein Konzept erstellt</p> <p>Start der Sanierung durch die BBU ist für Herbst 2024 vorgesehen, das Leistungsverzeichnis steht, die Aufstellung soll spätestens 2026 erfolgen.</p> <p>Trotz mehrfacher Nachfrage beim DSM kein neuer Sachstand.</p>	

	11.04.2024	<p>VI 3/2024-1 Mobilitätsstation Große Kirche - Vorzugsvariante</p>	<p>Der Bau- und Umweltausschuss beschließt die Vorplanung der Variante 6 als Vorzugsvariante und beauftragt das Amt für Straßen- und Brückenbau mit der Durchführung einer Anlieger- und Bürgerinformation sowie den weiteren Planungsschritten.</p>	66	<p><u>Stand 08/2024:</u> Die Planungen für die Parkanlage und die Ausgestaltung der Mobilitätsstation widersprechen sich in ihrer Konzeption. Die Planungen zur Mobilitätsstation werden dementsprechend angepasst und in einer der nächsten Sitzungen des Bau- und Umweltschusses vorgestellt.</p> <p><u>Stand 10/2024:</u> Die Anpassung der Planung an die Planung der Parkanlage ist noch nicht abgeschlossen und kann deshalb noch nicht vorgestellt werden. Als erster Schritt werden die Nebenanlagen der Prager Straße und der Mühlenstraße an die spätere Nutzung zurzeit baulich angepasst um den Weihnachtsmarkt nicht zu beeinträchtigen.</p> <p><u>Stand 01/2025</u> Auf die Vorlage Nr. VI 07/2025 „Mobilitätsstation Große Kirche – Überdachung der Mobilitätsstation“ für den BUA am 06.02.2025 wird hingewiesen.</p> <p><u>Stand 03/2025</u> Die Statik der Überdachung liegt vor. Die Ausstattungselemente, Fahrradboxen etc. wurden beauftragt. Die Platzgestaltung wird in Abhängigkeit von der Materiallieferung, Granitkleinpflaster, gelb in Kürze begonnen. Nächste Schritte: Ausführungsplanung der Überdachung, Erstellung der Ausschreibungsunterlagen und Veröffentlichung der Ausschreibung.</p> <p><u>Stand 05/2025</u> Die Ausführungsplanung ist in der Abstimmung. Nach erfolgter Abstimmung werden die Ausschreibungsunterlagen erstellt und die Ausschreibung veröffentlicht.</p>	
2.	15.09.2020	<p>VI 63/2020 Vorstauffläche Cherbourger Straße – Fortsetzung des Planungsprozesses</p>	<p>Der Bau- und Umweltausschuss nimmt die beigefügte Vorlage des Ausschusses für öffentliche Sicherheit Nr. I 18/2020 zur Kenntnis und beauftragt das Amt für Straßen- u. Brückenbau mit der Fortführung d. Planungsprozesses.</p>	66	<p>Der Planungsprozess wird fortgeführt: Da Flächen der planfestgestellten Maßnahme „Hafentunnel“ überplant werden, wäre hier eine Planänderung erforderlich. Nach Abstimmung mit der Naturschutzbehörde: Die Eingriffsregelung nach Bundesnaturschutzgesetz ist zu beachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Unvermeidbarkeit und Alternativlosigkeit des Eingriffs muss nachgewiesen werden. • Unvermeidbare Beeinträchtigungen sind 	

					<p>auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen.</p> <p>Hinsichtlich Unvermeidbarkeit und Alternativlosigkeit wurde um entsprechende Zuarbeit über die Straßenverkehrsbehörde gebeten. Diese hat die Senatorin für Wissenschaft und Häfen eingebunden. Die diesbezügliche Zuarbeit steht noch aus.</p> <p><u>Stand 11/2021</u> Die Straßenverkehrsbehörde hat einen Entwurf vorgelegt. Zur weiteren Abstimmungen wurde zu einem Termin eingeladen.</p> <p><u>Stand 01/2022</u> Ein Abstimmungstermin mit Straßenverkehrsbehörde, Ortspolizeibehörde und Naturschutzbehörde hat stattgefunden. Weiterhin ist SWH einzubinden.</p> <p><u>Stand 01/2023:</u> SWH ist eingebunden worden. Unklar ist noch die Finanzierung der erforderlichen Planungsmittel.</p> <p><u>Stand 09/2023</u> Die zur Fortsetzung der Planung erforderlichen Mittelbedarfe werden in der anstehenden Haushaltsaufstellung berücksichtigt.</p> <p><u>Stand 10/2024</u> Aufgrund der derzeitigen Haushaltssituation konnten bisher keine Haushaltsmittel beantragt werden. Der Sachstand ist somit unverändert.</p> <p><u>Stand: 01/2025</u> Auch in den derzeit laufenden Haushaltsberatungen für das Jahr 2025 sind keine kommunalen Mittel für die Fortführung der Planung zu erwarten. Insofern können die Planungen für die Vorstauffläche Cherbourger Straße durch das Amt für Straßen- und Brückenbau derzeit nicht fortgeführt werden.</p> <p><u>Stand 05/2025</u> Auf die BUA-Vorlage VI 5/2025-1 wird verwiesen: Aufgrund fehlender Haushaltsmittel werden die Planungen für eine Vorstauffläche im Bereich der Cherbourger Straße durch das Amt für Straßen- und Brückenbau nicht weitergeführt.</p>	
--	--	--	--	--	---	--

3.	14.09.2023	<p>II 16/2023 Fahrradachse nach Norden – Ergebnis der Variantenprüfung des Teilabschnitts nördlich der Spadener Straße</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Die vorgestellten Aus- und Umbaumaßnahmen zur Kenntnis genommen. 2. Die Varianten A und C sind als Teil der ‚Fahrradachse nach Norden‘ für den Radverkehr aus- und umzubauen. Die Variante A soll prioritär ausgebaut werden. 3. Beide Varianten werden in das städtische Wegweisungsnetz für den Radverkehr aufgenommen und entsprechend beschildert. 	66, 61		
	01.02.2024	<p>VI 2/2024-1 Fahrradachse nach Norden ausbauen – Am Wischacker II. Bauabschnitt – Spiekaer Weg bis Schlachthofstraße Vorzugsvariante</p>	<p>Der Bau- und Umweltausschuss beschließt die Vorplanung der Variante 1-1 als Vorzugsvariante und beauftragt das Amt für Straßen- und Brückenbau mit der Durchführung einer Anlieger- und Bürgerinformation sowie den weiteren Planungsschritten.</p>	66	<p>II. BA Am Wischacker – Spiekaer Weg bis Schlachthofstraße: Die Planung wurde an das Ingenieurbüro Hiller + Begemann (HBI) vergeben.</p> <p>Stand 01/2024: II. BA Dwarsweg – Bereich Friedhof Lehe: Kein neuer Sachstand.</p> <p>II. BA Am Wischacker – Spiekaer Weg bis Schlachthofstraße: Das Ingenieurbüro Hiller + Begemann (HBI) hat in der Vorplanung 3 Varianten entwickelt, siehe BUA-Vorlage VI 2/2024.</p> <p><u>Stand 08/2024:</u> Die Entwurfsplanung wurde den Ämtern zur Stellungnahme übersandt.</p> <p><u>Stand 10/2024:</u> Die Anhörung der Träger öffentlicher Belange wurde durchgeführt. Die Stellungnahmen werden zurzeit ausgewertet und in die Planung eingearbeitet. Nächster Schritt ist die Ausführungsplanung.</p>	
	04.06.2024	<p>VI 29/2024 Am Wischacker II. Bauabschnitt Spiekaer Weg bis Schlachthofstraße Vergabeermächtigung</p>	<p>Der Bau- und Umweltausschuss ermächtigt den Dezernenten VI zur Vergabe der Bauarbeiten in der Straße Am Wischacker.</p>	66	<p><u>Stand 01/2025:</u> Die Ausführungsplanung steht kurz vor dem Abschluss. Nächster Schritt ist die Erstellung der Ausschreibungsunterlagen.</p>	

			Das Vergabeergebnis ist dem Bau- und Umweltausschuss in einer der folgenden Sitzungen mitzuteilen.		<p><u>Stand 03/2025:</u> Die Ausführungsplanung liegt vor. Auf Grund einer Baustelle der wesernetz Bremerhaven GmbH mit voraussichtlichem Baubeginn Ende Juli / Anfang August 2025 im näheren Umfeld sind noch Abstimmungen erforderlich um gegenseitige Beeinträchtigungen zu minimieren.</p> <p><u>Stand 05/2025</u> Die Abstimmungen mit der wesernetz Bremerhaven GmbH sind erfolgt. Die Ausführungsplanung des Ingenieurbüros liegt vor und befindet sich in der Prüfung durch das Amt 66. Nach erfolgter Prüfung wird die Baumaßnahme öffentlich ausgeschrieben.</p>	
4.	23.11.2021	VI 66/2021-2 Bauprogramm für Wohnstraßen 2021 bis 2025	Der Bau- und Umweltausschuss beschließt die folgenden Straßen ohne Rangfolge in ein Bauprogramm für Wohnstraßen für die Jahre 2021 bis 2025 aufzunehmen: <u>Siehe Anlage</u> . Aus den aufgelisteten Straßen werden je nach vorhandenem Budget und der zur Verfügung stehenden Bauzeit eine oder mehrere Straßen für einen Ausbau in den Jahren 2021 bis 2025 ausgewählt.	66	<p><u>Stand 01/2024:</u> Marschbrookweg: Das Ingenieurbüro HBI Hiller + Begemann Ingenieure GmbH wurde auf Grundlage des § 5 TtVG Abs. 2 Buchstabe d mit den Planungsleistungen der Leistungsphasen 3 sowie 5 und 6 beauftragt.</p>	
	23.11.2023	VI 54/2023 Marschbrookweg – Varianten und Finanzierung	<p>Der Bau- und Umweltausschuss beschließt das Amt für Straßen- und Brückenbau zu beauftragen die Planungen zum Marschbrookweg auf Grundlage der Kombination des I. Bauabschnitts mit der Variante A des II. Bauschnitts fortzusetzen.</p> <p>Der Bau- und Umweltausschuss nimmt die vorgesehene Finanzierung zur Kenntnis.</p>	66	<p><u>Stand 05/2024:</u> Die Entwurfsplanung liegt vor und wird demnächst den Ämtern zur Stellungnahme übersandt.</p> <p><u>Stand 08/2024:</u> Am 11.07.2024 fand eine Informationsveranstaltung zur Umgestaltung des Marschbrookweg statt, in deren Nachgang ein Antrag auf Herstellung von Kfz-Stellplätzen vor den Sportanlagen des BSC Grünhöfe gestellt wurde, siehe Vorlage Nr. VI 56/2024.</p>	
	04.06.2024	VI 30/2024 Marschbrookweg – Ausbau zur Fahrradstraße Vergabeermächtigung	<p>Der Bau- und Umweltausschuss ermächtigt den Dezernenten VI zur Vergabe der Bauarbeiten im Marschbrookweg.</p> <p>Das Vergabeergebnis ist dem Bau- und Umweltausschuss in einer der folgenden Sitzungen mitzuteilen.</p>	66	<p><u>Stand 08/2024:</u> Ein Bewilligungsbescheid der beantragten Fördermittel aus dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ liegt noch nicht vor.</p> <p><u>Stand 10/2024:</u> Der Bewilligungsbescheid liegt jetzt vor. Die</p>	

	05.09.2024	VI 56/2024 Marschbrookweg – Erweiterung des Planungsumfanges	Der Bau- und Umweltausschuss beauftragt das Amt für Straßen- und Brückenbau, die Planungen zum Marschbrookweg um die Planung zur Herstellung von 24 Kfz-Stellplätzen einschließlich 2 Behindertenstellplätzen vor der Sportanlage des BSC Grünhöfe zu erweitern.	66	Anhörung der Träger öffentlicher Belange wurde durchgeführt. Die Stellungnahmen werden zurzeit ausgewertet und in die Planung eingearbeitet. Nächster Schritt ist die Ausführungsplanung. <u>Stand 01/2025:</u> Die Ausführungsplanung ist noch nicht abgeschlossen. Das Ingenieurbüro HBI wurde gebeten die Vorhaben „Am Wischacker – Umbau zur Fahrradstraße“ und das Projekt „Stadtteilzentrum Wulsdorf“ mit Priorität zu behandeln. <u>Stand 05/2025</u> Der Kaufvertrag mit der Bädergesellschaft Bremerhaven mbH für die zum Straßenausbau erforderlichen Flächen ist in Vorbereitung. Die Erweiterung des Bauumfanges um 24 Kfz-Stellplätze vor der Sportanlage des BSC Grünhöfe ist in Angesicht der Haushaltslage zu prüfen, da diese nicht aus dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ finanziert werden kann. Nach Auftragsvergabe der Baumaßnahmen in der Straße „Am Wischacker“ wird das Vorhaben am Marschbrookweg mit Priorität behandelt.	
5.	03.02.2022	II 2/2022 Verknüpfungsanlage am Bahnhof Bremerhaven-Wulsdorf – Westseite	Der Bau- und Umweltausschuss nimmt die Ausführungen zur Kenntnis. Dezernat VI wird gebeten, für die Verknüpfungsanlage westlich der Bahnstation auf Grundlage der Variante 1 (<u>Anlage 2</u>) eine Entwurfs- sowie Ausführungsplanung zu erstellen. Die Ergebnisse sind dem Bau- und Umweltausschuss anschließend zur weiteren Beschlussfassung vorzulegen (Umsetzung).	66, 61	<u>Stand 08/2024:</u> Auf Grund nicht vorhandener Personalkapazitäten kann derzeit die Planung nicht aufgenommen werden. <u>Stand 01/2025:</u> kein neuer Sachstand <u>Stand 03/2025:</u> Es liegt kein genehmigter Haushalt vor. Haushaltsmittel zur Umsetzung der Maßnahme stehen nicht zur Verfügung. Bis zur Sicherstellung der Finanzierung ruht die Maßnahme. <u>Stand 05/2025</u> Kein neuer Sachstand	
6.	13.09.2022	VI 59/2022 Abbau und Ersatz des dynamischen Verkehrsleitplanes in Bremerhaven	Der Bau- u. Umweltausschuss nimmt die beigefügte Vorlage des Magistrats VI/38/2022 zur Kenntnis und bittet das Amt für Straßen- und Brückenbau um weitere Veranlassung.	66	<u>Stand 08/2023:</u> Der Abbau von Masten und Fundamenten ist für 2024 eingeplant. Jedoch zum Abbau des Parkleitsystems muss an den jeweiligen Anlagen Spannungsfreiheit herrschen. Die Stromverträge wurden durch die StäPark gegenüber Wesernetz	

					<p>gekündigt. Eine Freigabe durch Wesernetz steht noch aus.</p> <p><u>Stand 10/2023:</u> Das Konzept und die Ausschreibung sind erstellt. Die finale Abstimmung findet noch im November 2023 statt. Die Ausschreibung/Veröffentlichung erfolgt voraussichtlich noch im Dezember 2023</p> <p><u>Stand 01/2024:</u> Die aktuelle Kalkulation auf Grundlage des Leistungsverzeichnisses hat erhebliche Mehrkosten ergeben. Es werden derzeit Alternativen geprüft.</p> <p><u>Stand 03/2024:</u> Es werden weiterhin Alternativen geprüft.</p> <p><u>Stand 05/2024:</u> Es werden zu den Alternativen zurzeit kalkulatorische Preise ermittelt um in eine qualifizierte Auswertung zu kommen.</p> <p><u>Stand 10/2024:</u> Aufgrund eines längerfristigen Personalausfalles kommt es zu Verzögerungen.</p> <p><u>Stand 01/2025:</u> Die Baukosten und technischen Möglichkeiten wurden ermittelt und eine BUA Vorlage ist in Vorbereitung.</p> <p><u>Stand 03/2025:</u> Die Baukosten und technischen Möglichkeiten wurden ermittelt und eine BUA Vorlage wurde in den Vorversand für die Sitzung des Bau- und Umweltausschusses am 03.04.25 eingebracht.</p> <p><u>Stand 05/2025:</u> Die Baukosten und technischen Möglichkeiten wurden ermittelt und eine BUA Vorlage wurde erneut in den Vorversand für die Sitzung des Bau- und Umweltausschusses am 05.06.25 eingebracht und befindet sich in der Abstimmung.</p>	
7.	07.02.2023	VI 62/2023 Hamburger Straße – Planungsauftrag	Der Bau- und Umweltausschuss beauftragt das Dezernat VI für den Ausbau der Hamburger Straße einen Planungsauftrag für die Leistungsphasen 1 bis 3 gem. HOAI §	66	<p><u>Stand 03/2023:</u> Die Beauftragung eines Ingenieurbüros bedingt hinreichende Zielvorgaben, diese werden derzeit noch entwickelt.</p>	

			<p>47 <i>Verkehrsanlagen</i> auszuschreiben. Dieser beinhaltet unter anderem die Erstellung von Ausbauvarianten für die Hamburger Straße sowie eine Konkretisierung der Kosten.</p> <p>Die Ausbauvarianten sowie die Konkretisierung der Kosten sind dem Bau- und Umweltausschuss vorzustellen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass mindestens der Teilabschnitt zwischen Ibbigstraße und Georgstraße nur als Geh- und Radweg hergestellt wird.</p>		<p><u>Stand 08/2024:</u> Auf Grund fehlender personeller Ressourcen ruht die Planung.</p> <p><u>Stand 10/2024:</u> Die Planung wurde wiederaufgenommen. Nächster Schritt ist die Erarbeitung von Varianten, welche dem Bau- und Umweltausschuss in einer der nächsten Sitzungen vorgestellt wird. Die Finanzierung der Baumaßnahme bleibt weiterhin ungeklärt.</p> <p><u>Stand 01/2025:</u> Die Varianten befinden sich noch in der Ausarbeitung.</p> <p><u>Stand 03/2025:</u> Im Zuge der Vorplanung wurden ersten Varianten entwickelt. Diese befinden sich in der Abstimmung mit den anderen Ämtern.</p> <p><u>Stand 05/2025:</u> Die Finanzierung ist weiterhin nicht geklärt.</p>	
8.	16.03.2023	VI 23/2023 Instandsetzung der Melchior-Schwoon-Straße im Zuge der Sanierung von Schmutz- und Regenleitungen durch die EBB/BEG	<p>Der Bau- und Umweltausschuss beschließt, dass das Amt für Straßen- und Brückenbau sich an der Fahrbahnsanierung in der Melchior-Schwoon-Straße im Bereich vom Ernst-Reuter-Platz bis zur Zufahrt des Wilhelm-Kaisen-Platz auf kompletter Breite einschließlich der Nebenanlagen, an der Ausschreibung der Baumaßnahme der EBB/BEG beteiligt. Der Fahr- und Radweg wird in seiner Breite ausgebaut. Die Melchior-Schwoon-Straße wird auf eine zweispurige Fahrbahn zurückgebaut. Der Fahrradweg wird beidseitig mit einer Asphaltdecke von der Zufahrt Wilhelm-Kaisen-Platz bis zum Ernst-Reuter-Platz versehen.</p> <p>Der städtische Kostenanteil für die Melchior-Schwoon-Straße wird derzeit auf 750.000 € geschätzt.</p>	66	<p><u>Stand 03/2024:</u> Die EBB/BEG plant den Beginn im zweiten Quartal 2024. Ausschreibungsunterlagen für den Straßenbau wurden vom Amt 66 übergeben, die Ausschreibung durch die EBB/BEG läuft zurzeit.</p> <p><u>Stand 08/2024:</u> Die EBB/BEG plant den Beginn am 11.09.2024.</p> <p><u>Stand 10/2024</u> Mit der Baumaßnahme wurde von Seiten der EBB/BEG begonnen.</p> <p><u>Stand 01/2025</u> Kein neuer Sachstand</p> <p><u>Stand 03/2025</u> Die Baumaßnahme befindet sich in der Umsetzung.</p> <p><u>Stand 05/2025</u> Die Baumaßnahme befindet sich in der Umsetzung. Der letzte Bauabschnitt wurde eröffnet.</p>	
9.	14.09.2023	VI 59/2023	Der Bau- und Umweltausschuss	66	<u>Stand 10/2023:</u>	

		<p>Verwendung von GVFG-Mitteln 2023 Vergabeermächtigung</p>	<p>beauftragt das Dezernat VI für folgende Straßenerhaltungsmaßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Eckernfeldstraße zwischen Gaußstraße und Wurster Straße Nordstraße zwischen Atlantic Hotel und Bernhard-Krause-Straße <p>die Ausschreibung bzw. die Vergabe der Bauarbeiten durchzuführen.</p> <p>Der Bau- und Umweltausschuss ermächtigt den Dezernenten VI zur Ausschreibung bzw. Vergabe der Bauarbeiten für die oben genannten Straßenerhaltungsmaßnahmen.</p> <p>Die Straßenerhaltungsmaßnahmen werden aus der Haushaltsstelle 6651/730 66 „Pauschale Investitionsmittel (GVFG)“ finanziert.</p>		<p>Maßnahme Eckernfeldstraße abgeschlossen.</p> <p><u>Stand 01/2024:</u> Auf Grund der haushaltslosen Zeit ruht die Veröffentlichung.</p> <p><u>Stand 05/2024</u> Die Ausschreibung „Nordstraße“ wird aufgrund der Förderung durch das Sonderprogramm Stadt und Land voraussichtlich noch in diesem Jahr erfolgen.</p> <p><u>Stand 08/2024</u> Die Ausschreibung „Nordstraße“ hat sich aufgrund der Personalsituation und der umfangreichen Baumaßnahmen (Wurster Straße, Melchior-Schwoon-Str.) verzögert. Eine Ausschreibung ist derzeit noch für 2024 vorgesehen.</p> <p><u>Stand 01/2025</u> Aufgrund der Personalsituation, ist die Planung nach Abstimmung mit dem Fördergeber auf 2025 verschoben.</p> <p><u>Stand 03/2025</u> Die Planung werden noch mit dem Amt 91, BremerhavenBus und Amt 66 abgestimmt.</p> <p><u>Stand 05/2025</u> Die Ausschreibung ist in Vorbereitung und erfolgt in zwei bzw. drei Abschnitten.</p>	
10.	23.11.2023	<p>VI 67/2023 Baugebiet Wiesenstraße – Teilerstellung von 2 Stichwegen Vergabeermächtigung</p>	<p>Der Bau- und Umweltausschuss ermächtigt den Dezernenten VI zur Vergabe der Bauarbeiten im Baugebiet Wiesenstraße. Das Vergabeergebnis ist dem Bau- und Umweltausschuss in einer der folgenden Sitzungen mitzuteilen.</p>	66	<p><u>Stand 05/2024:</u> Die Ausschreibung der Bauarbeiten wird voraussichtlich im Juni 2024 veröffentlicht.</p> <p><u>Stand 08/2024:</u> Ein Start der Bauarbeiten bedingt eine vorherige Rodung der Flächen sowie eine dazugehörige Genehmigung. Diese Genehmigung ist mit der Ausweisung von Kompensationsflächen verknüpft. Die entsprechenden Kompensationsflächen liegen noch nicht vor (Amt 61). Der in einer öffentlichen Ausschreibung zu benennende Baubeginn kann somit nicht genannt werden. Die Bauarbeiten wurden dementsprechend bisher nicht öffentlich ausgeschrieben.</p> <p><u>Stand 10/2024:</u></p>	

					<p>Der Sachstand ist weiterhin unverändert.</p> <p><u>Stand 01/2025:</u> Die Bauarbeiten wurden öffentlich ausgeschrieben. Die Auftragserteilung zur Teilherstellung der Stichwege ist in Vorbereitung. Der Baubeginn soll zu Beginn des II. Quartals 2025 erfolgen.</p> <p><u>Stand 03/2025:</u> Der Auftrag wurde vergeben. Die Bauarbeiten haben am 17.03.2025 begonnen. Siehe nicht öffentlichen Sachstandsbericht.</p> <p><u>Stand 05/2025:</u> Die Kanalbauarbeiten im 1. Stichweg sind abgeschlossen, die Straßenbauarbeiten sind in der Ausführung. Im 2. Stichweg wurden die Kanalbauarbeiten begonnen.</p>	
11.	23.11.2023	VI 70/2023 Förderprogramm „Klimaanpassung in urbanen Räumen“, Leitprojekt 1: Pflanzung von 262 Bäumen im Stadtgebiet – Vergabeermächtigung	Der Bau- und Umweltausschuss ermächtigt den Dezernenten VI zur Vergabe der Bauarbeiten zur Herstellung von 262 Bauminseln im Stadtgebiet. Das Vergabeergebnis ist dem Bau- und Umweltausschuss in einer der folgenden Sitzungen mitzuteilen.	66	<p><u>Stand 01/2024:</u> Die Herstellung der Bauminseln wurde ausgeschrieben, die Submission hat am 16.01.2024 stattgefunden. Die Angebote befinden sich in der Prüfung.</p> <p><u>Stand 05/2024:</u> Die Herstellung der Bauminseln wurde vergeben. Das Projekt ist in der Bauausführung.</p> <p><u>Stand 10/2024:</u> Das Projekt ist weiterhin in der Bauausführung.</p> <p><u>Stand 01/2025:</u> Der Bau der restlichen Bauminseln wird im I. Quartal 2025 abgeschlossen.</p> <p><u>Stand 03/2025:</u> Die letzten Bauminseln werden zurzeit hergestellt.</p> <p><u>Stand 05/2025:</u> Der Bau der Bauminsel wurde abgeschlossen.</p>	
12.	23.11.2023	VI 78/2023 Antrag der SPD-, CDU-, FDP-Fraktion zum Thema: Sicherheit auf Wegen und Straßen durch mehr Licht	Das Dezernat VI wird aufgefordert, Straßen und Wege im Stadtgebiet zu identifizieren, die z. B. durch bessere Ausleuchtung oder starken Rückschnitt von Bäumen/Büschen/Sträuchern die Sicherheit für die Nutzer:innen deutlich	66, 67	<p><u>Stand 05/2024:</u> Es sind derzeit im 1. Schritt 22 Dunkelzonen ermittelt. Verbesserung nur durch zusätzliche Beleuchtung beseitigt werden. Ein Rückschnitt erbringt keine Verbesserung. Die Kosten belaufen sich nach</p>	

			<p>erhöhen. Dem Fachausschuss ist, ggf. in Zusammenarbeit mit der für die Beleuchtung zuständigen Enercity Contracting GmbH, ein Maßnahmenkatalog vorzulegen, aus dem hervorgeht, welche Maßnahmen unmittelbar, z. B. durch das Gartenbauamt, vorgenommen werden können und welche einen längeren Vorlauf benötigen, bspw. Bei notwendiger Installation neuer Beleuchtung. Für Neu-Installationen, die nicht direkt in das Straßenbeleuchtungsnetz eingebunden werden können, sollen vorrangig solarbetriebene Laternen eingesetzt werden.</p>		<p>derzeitiger Kostenermittlung auf mind. 700.000€. Haushaltsmittel stehen für eine Umsetzung derzeit nicht zur Verfügung. Der Rückschnitt von Bäumen, Sträuchern etc. wird grundsätzlich und regelmäßig nach Bedarf erledigt.</p> <p><u>Stand 08/2024:</u> Siehe hierzu den Sachstandsbericht in der Vorlage BUA VI 58/2024</p> <p><u>Stand 10/2024:</u> kein neuer Sachstand</p> <p><u>Stand 01/2025:</u> kein neuer Sachstand</p> <p><u>Stand 03/2025</u> Es liegt kein genehmigter Haushalt vor, es stehen keine finanziellen Mittel zur Verfügung. Die Maßnahme wird derzeit nicht weiterverfolgt.</p> <p><u>Stand 05/2025:</u> kein neuer Sachstand</p>	
13.	23.11.2023	<p>VI 83/2023 Antrag der SPD-, CDU- und FDP-Fraktion zum Thema: Umgestaltung der Straßeneinmündung Lutherstraße</p>	<p>1. Das Dezernat VI wird gebeten, eine Umgestaltung der Einmündung Lutherstraße/ Hafenstraße vorzunehmen. Der Straßenbereich Lutherstraße zwischen Hafenstraße und Stormstraße ist für den Fußgänger- und Radverkehr neu auszurichten und baulich zu verändern. Damit der Eingangsbereich des Geburtshauses besser wahrnehmbar und zur Geltung kommt, ist hier eine räumliche Neuordnung notwendig. Die Pkw-Stellflächen sind dementsprechend vor dem Gebäude Lutherstraße 3 anzupassen.</p> <p>2. Die „Lale-Andersen-Laterne“ ist an der Straßenecke von einem Schilderwald umgeben. Die Wahrnehmung ist für Tourist:innen und Bürger:innen äußerst schwierig. Die Laterne</p>	66, 61	<p>zu Pkt. 1: <u>Stand 03/2024:</u> Aufgrund von zu geringen Personalkapazitäten ist das Projekt noch nicht begonnen worden.</p> <p><u>Stand 08/2024:</u> kein neuer Sachstand</p> <p><u>Stand 10/2024:</u> Entwurfsplanung zur Punkt 1 wird erstellt.</p> <p><u>Stand 01/2025:</u> kein neuer Sachstand</p> <p><u>Stand 03/2025</u> Es liegt kein genehmigter Haushalt vor, es stehen keine finanziellen Mittel zur Verfügung. Die Maßnahme wird derzeit nicht weiterverfolgt.</p> <p>zu Pkt. 2. <u>Stand 03/2024:</u> Derzeit wird mit einer Planung begonnen und im Anschluss die Kosten ermittelt.</p> <p><u>Stand 05/2024:</u></p>	

			<p>ist umzusetzen auf die Straßenecke Hafestraße 121. Ein Parkplatz vor der Hafestraße 121 ist aus der Parkraumbewirtschaftung dafür zu entnehmen. Der Bürgersteig ist so zu gestalten, dass Mülltonnen zukünftig nicht mehr das Umfeld der Laterne visuell beeinträchtigen. Parkplatz-flächen sind umfangreich nutzbar auf dem Parkplatz „Ernst-Reuter-Platz“.</p> <p>3. Die Planungen sind der Stadtteilkonferenz Lehe und der ESG Lehe vorab vorzustellen. Die Umsetzung der Maßnahme ist bis Dezember 2024 abzuschließen.</p>		<p>Es werden die Kosten für die Baumaßnahme ermittelt</p> <p><u>Stand 10/2024:</u> Aufgrund eines längerfristigen Personalausfalles kommt es zu Verzögerungen.</p> <p><u>Stand 01/2025:</u> kein neuer Sachstand</p> <p><u>Stand 03/2025</u> Es liegt kein genehmigter Haushalt vor, es stehen keine finanziellen Mittel zur Verfügung. Die Maßnahme wird derzeit nicht weiterverfolgt.</p> <p><u>Stand 05/2025:</u> kein neuer Sachstand</p>
14.	23.11.2023	<p>VI 89/2023 Antrag der SPD-, CDU- und FDP-Fraktion zum Thema: Historische Straßenlampen in Stadtteilen mit umfangreichen historischen Gebäudefassaden</p>	<p>1 Das Dezernat VI wird beauftragt, in der Goethestraße und rund um das Polizeirevier Geestemünde (Klußmann-straße, Kaistraße, Bartelstraße, Arndtstraße) Planungen zur Installierung von historischen Straßenbeleuchtungen – mit moderner LED-Ausstattung – vorzunehmen. Für den Bereich des Polizeireviers Geestemünde erfolgt die Aufstellung auf der Fußgängerseite des Polizeireviers.</p> <p>2 Der Stadtteilkonferenz Lehe, der ESG Lehe und der Stadtteilkonferenz Geestemünde sind passende Laternentypen vorzustellen. Hierzu sind für die Straßenlaternen historische Abbildungen aus dem benannten Areal vorab zu prüfen, um gleiche oder ähnliche Laternen anzuschaffen. Die oben benannten Stadtteilkonferenzen und die ESG können in einer öffentlichen Sitzung hierzu ihr Votum abgeben, welcher Straßenlaternentyp aufgestellt werden soll.</p> <p>3 Die Planung, Präsentation und Auswahl sowie Aufstellung der Laternen ist bis Ende 2024</p>	66	<p><u>Stand 03/2024:</u> Das Stadtarchiv wurde angeschrieben und Fotos sind übermittelt worden. Ein passender Leuchtentyp (analog Theodor-Heuss-Platz) ist gefunden.</p> <p>Ein Angebot von enercity für die Klußmannstraße, Kaistraße, Bartelstraße, Arndtstraße wurde abgefordert. Es beläuft sich einschließlich der historischen Masten und Anleuchtung des historischen Gebäudes auf rd. 300.000 € (brutto).</p> <p>Ein Angebot von enercity für die Goethestraße ist abgefordert worden. Es beläuft sich einschließlich der historischen Masten auf rd. 660.000 € (brutto).</p> <p>Haushaltsmittel stehen derzeit nicht zur Verfügung. Voraussichtlich keine Umsetzung in 2024.</p> <p><u>Stand 08/2024:</u> Kein neuer Sachstand</p> <p><u>Stand 10/2024:</u> Kein neuer Sachstand</p> <p><u>Stand 01/2025:</u> Kein neuer Sachstand</p> <p><u>Stand 03/2025</u> Es liegt kein genehmigter Haushalt vor, es stehen keine finanziellen Mittel zur Verfügung. Die</p>

			<p>abzuschließen.</p> <p>4 Zum Schutz von Kleinstlebewesen ist eine insekten-freundliche Beleuchtung auszuwählen. Dieses dient dem Klimaschutz und dem Erhalt der Artenvielfalt.</p>		<p>Maßnahme wird derzeit nicht weiterverfolgt.</p> <p><u>Stand 05/2025:</u> kein neuer Sachstand</p>	
15.	23.11.2023	<p>II 20/2023 Bedarfsanalyse und –prognose für elektrische Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum - Ergebnisse</p>	<p>Das Konzept zum Aufbau einer bedarfsorientierten Ladeinfrastruktur in Bremerhaven wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Das Dezernat II wird gebeten, das Konzept mit dem Auftragnehmer abzuschließen und an das Dezernat VI zu übergeben.</p> <p>Das Dezernat VI wird gebeten, die notwendigen Schritte zum Aufbau und zum Betrieb der Ladeinfrastruktur im öffentlichen und halböffentlichen Raum zu ergreifen.</p> <p>Das Dezernat VI wird gebeten, von Zeit zu Zeit über den Fortgang der Umsetzung der Maßnahmen zu berichten.</p>	66	<p>Stand 05/2024: Grundsätzlich ist eine Übergabe erfolgt. Genauere Standorte für E-Ladesäulen werden derzeit gemeinsam mit dem Stadtplanungsamt ermittelt. Ein Angebot für die juristische Beratung, Ausschreibung und Vergabe für eine Konzession im Stadtgebiet wurde eingeholt und belaufen sich auf rd. 50.000 €. Eine Finanzierung sollte über das Fastlane-Programm erfolgen. Diese Finanzierungsmöglichkeit ist entfallen. Alternativen werden derzeit geprüft.</p> <p><u>Stand 01/2025:</u> Die juristische Beratung wurde beauftragt. Derzeit werden die genaueren Standorte von Ladesäulen zusammengestellt. Im Anschluss daran, soll die Ausschreibung erfolgen.</p> <p>Im Zuge des Aufbaus des Deutschlandnetzes wird eine Schnellladeinfrastruktur am Hauptbahnhof und in der Bülkenstraße von EWE Go GmbH und Hochtief errichtet.</p> <p><u>Stand 03/2025</u> Kein neuer Sachstand</p> <p><u>Stand 05/2025:</u> Die Standorte wurden ermittelt. Der 1. Entwurf eines Vertrages wird gerade geprüft. Im Zuge des Aufbaus des Deutschlandnetzes sind alle notwendigen Verträgen und Genehmigungen erteilt.</p>	
16.	23.11.2023	<p>VI 91/2023 Antrag der SPD-, CDU- und FDP-Fraktion zum Thema: Klimaschutz Bremerhaven Radverkehr – Sanierungskonzept für Fahrradwege und Aktualisierung des Radverkehrskonzeptes Bremerhaven</p>	<p>3. Das Dezernat II wird beauftragt, ein Sanierungskonzept für Fahrradwege in den einzelnen Stadtteilen mit festen Zeitachsen für die Jahre 2023 bis 2027 aufzusetzen.</p> <p>4. Die Beschilderung der Radwege ist flächendeckend auszuführen. Hierzu</p>	66	<p>Die Punkte 1 und 2 des Antrages werden durch das Amt 61 erarbeitet.</p> <p>zu Pkt. 3: <u>Stand 05/2024:</u> Ein Sanierungskonzept ist in Bearbeitung.</p> <p><u>Stand 08/2024:</u></p>	

			sind auch Grünpfeile speziell für Radfahrende miteinzubinden.		<p>kein neuer Sachstand</p> <p><u>Stand 01/2025:</u> Aufgrund der Bearbeitung der neuen Radwegbeschilderung erfolgt eine Befahrung der Radwege. Die Ergebnisse sind im Sanierungskonzept zu berücksichtigen. Daher ruht derzeit die Bearbeitung.</p> <p><u>Stand 03/2025</u> Kein neuer Sachstand</p> <p>zu Pkt. 4: <u>Stand 05/2024:</u> Die Ausschreibungsunterlagen sind mit den beteiligten Ämtern/Institutionen abgestimmt. Die Änderungswünsche sind eingearbeitet. Die Ausschreibung wird kurzfristig veröffentlicht werden.</p> <p><u>Stand 08/2024:</u> Die Ausschreibung ist erfolgt. Es liegt nur ein Angebot vor, welches sich derzeit in der Prüfung befindet.</p> <p><u>Stand 10/2024:</u> Der Auftrag für die Planungsleistung wurde an das Büro „Plan A Verkehrsplanung“ aus Bremen vergeben. Der Planungsprozess befindet sich in der Leistungsphase der Grundlagenermittlung.</p> <p><u>Stand 01/2025:</u> Der Planungsprozess befindet sich in der Leistungsphase der Grundlagenermittlung. Es wird zurzeit eine qualifizierte Zustandserfassung der vorhandenen Beschilderung erstellt.</p> <p><u>Stand 03/2025</u> Kein neuer Sachstand</p> <p><u>Stand 05/2025:</u> kein neuer Sachstand</p>	
17.	23.11.2023	VI 87/2023 Antrag der SPD-, CDU- und FDP-Fraktion zum Thema: Klimaschutz Bremerhaven Nahverkehr - Aufwertung Bahnhof Lehe	3. Es ist durch das Dezernat VI zu prüfen, inwieweit der Park-und-Ride-Parkplatz am Bahnhof Lehe erweitert werden kann. Das Ergebnis ist zum Frühjahr 2024 dem Bau- und Umweltausschuss vorzustellen.	66	<p>Nr. 1 – 2 und 4 des Antrages werden durch das Amt 61 beantwortet.</p> <p>Zu Punkt 3: <u>Stand 10/2024</u> Die DB wurde angefragt. Eine Antwort steht aus.</p>	

18.	11.04.2024	VI 20/2024 Instandsetzung der Pestalozzistr. (zwischen Rickmersstraße und Kistnerstraße/Dresdener Straße) im Zuge der Sanierung von Schmutz- und Regenleitungen durch die EBB/BEG	Der Bau- und Umweltausschuss beschließt, dass das Amt für Straßen- und Brückenbau die Instandsetzungsarbeiten der Fahrbahn Pestalozzistraße gemeinsam mit der BEG logistics GmbH umsetzt. Der Bau- und Umweltausschuss nimmt die vorgesehene Finanzierung der Maßnahme in Höhe von ca. 630.000 € aus der zweckgebundenen Drittmittelrücklage des Amtes für Straßen- und Brückenbau zur Umsetzung der Maßnahmen aus den Landesfinanzhilfen nach dem GVFG zur Kenntnis.	66	<u>Stand 03/2025</u> Die Baumaßnahme ist zu ca. 80 % fertiggestellt. <u>Stand 05/2025:</u> Die Baumaßnahme ist zu ca. 90 % fertiggestellt.
19.	04.06.2024	VI 35/2024 Voßstraße/Am Oberhamm – Sanierung im Zuge der Kanalbaumaßnahme Vergabeermächtigung	Der Bau- und Umweltausschuss beschließt, dass das Amt für Straßen- und Brückenbau und die BEG logistics GmbH die Kanal- und Straßenbauarbeiten unter Federführung der BEG logistics GmbH gemeinsam öffentlich ausschreiben.	66	<u>Stand 01/2025:</u> Die Ausführungsplanung ist noch in Bearbeitung. <u>Stand 03/2025:</u> Die Ausführungsplanung sowie die Leistungsbeschreibung befinden sich in der Endabstimmung. <u>Stand 05/2025:</u> Die erforderlichen Abstimmungen sind erfolgt. Klärungsbedarf besteht noch hinsichtlich der Auswirkungen der geplanten Maßnahme der Deutschen Bahn im Bereich an der Mühle.
20.	07.11.2024	VI 69/2024 Tunnelbauwerk unter der Stresemannstraße (Industriegleis) Planungsauftrag zur Variantenbewertung und Kostenkalkulation	Der Bau- und Umweltausschuss beschließt, die Querung unterhalb der Stresemannstraße in Höhe der Eisarena zu erhalten und in das Radverkehrsnetz der Nord-Süd-Route zu integrieren und damit zukünftig die Eisarena über einem gesicherten Zugang an der östlichen und westlichen gelegenen Bushaltestelle anzubinden. Das Amt 66 wird beauftragt, die möglichen Varianten für die Herstellung eines Ersatzneubaus bis zur Entwurfsreife durchzuplanen und belastbare Kostenberechnungen vorzulegen, die eine Entscheidung über die zu wählende Variante ermöglicht.	66	<u>Stand 01/2025</u> Die erforderlichen Untersuchungen zu Biotoptypen und Artenvielfalt für die Bilanzierung der Schwere des Eingriffes und der notwendigen Kompensation im betroffenen Gebiet sind ausgeschrieben worden. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen werden frühestens Ende des Jahres vorliegen. Alle Planenden, hier hauptsächlich die Versorgungsunternehmen, benötigen die Ergebnisse für die Fortführung der eigenen Planungen. Der geplante Baubeginn wurde daraufhin auf frühestens 2027 verschoben. Die Notunterstützung im Tunnel wird aktuell verstärkt um die Verkehrssicherheit weiterhin gewährleisten zu können. Die weiteren Planungen des eigentlichen Tunnelbauwerkes werden im Laufe des Jahres ausgeschrieben und vergeben.

					<p><u>Stand 03/2025</u> Kein neuer Sachstand</p> <p><u>Stand 05/2025:</u> kein neuer Sachstand</p>	
21.	06.02.2025	<p>VI 10/2025 Technische Erneuerung von „Senkelektanten“ im Bereich der Innenstadt zur Sicherstellung der Stromversorgung in der Bürgermeister-Smidt-Straße, Bereich Große Kirche</p>	<p>Der Bau- und Umweltausschuss beschließt, dass das Amt für Straßen- und Brückenbau zur Vermeidung weiterer technischen Probleme durch Verschmutzung und Wassereintritt sowie zur Reduzierung des hohen Wartungsaufwandes, den Ersatz der im Bereich der Großen Kirche vorhandenen Senkelektanten durch oberirdische Stromverteiler an geeigneter Stelle veranlasst. Vorrangig werden hierbei zunächst die u. a. für den Wochenmarktbetrieb wichtigsten zwei Senkelektanten (Nr. 1 u. 2), wie unter Lösung beschrieben, ausgetauscht.</p> <p>Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt unter dem Vorbehalt eines rechtskräftigen Haushaltes 2025 aus den konsumtiven Haushaltsmitteln des Amtes für Straßen- und Brückenbau bei der Haushaltsstelle 6651/517 07 „Bewirtschaftung und Unterhaltung Innenstadt“.</p>	66	<p><u>Stand 03/2025</u> Die Ausschreibung wird vorbereitet.</p> <p><u>Stand 05/2025:</u> Bei der Vorbereitung der Ausschreibung erfolgte eine Messung der Stromleitungen, hierbei wurden zu geringe Werter der Durchleitung ermittelt. Eine Beseitigung der Ursache ist eingeleitet.</p>	

67 – Gartenbauamt:

Lfd. Nr.	Beschlussdatum	Nr. der Vorlage	Beschlusslage (ggf. Frist)	Amt	Bearbeitungsstand	Bemerkungen
1.	16.03.2023	VI 34/2023 Antrag der SPD-, CDU-, FDP-Fraktion zum Thema: Wassermanagements für die Parks	Das Gartenbauamt wird gebeten, ein Wassermanagement für die Städtischen Parkanlagen zu entwickeln, die Kosten für so ein Konzept abzuschätzen und innerhalb eines Jahres nach Beschlussfassung dem Ausschuss zu berichten.	67	Aktuell wird eine Bestandsaufnahme der Problemlagen durch das Gartenbauamt erstellt. Eine Abstimmung mit Amt 58 hat im 1. Quartal 2024 stattgefunden. Kontakt zu Büros für eine Konzepterstellung wird hergestellt.	
2.	14.09.2023	VII 5/2023 Prioritäre Maßnahmen des kommunalen Klimaschutzaktionsplans	Der Bau- und Umweltausschuss beschließt, dass im Rahmen des Haushaltsaufstellungs-verfahrens für die Bereitstellung der finanziellen Mittel zur Komplementierung der Fördermittel aus dem Bundesförderprogramm „Aktionsprogramm Natürlicher Klimaschutz“ für die Vergabe von Honorarleistungen für Planungen und Gutachten sowie zur Vergabe der Bauleistungen zur Herstellung der Pflanzflächen und Pflanzungen, entsprechende Haushaltsmittel für den Haushalt 2024/2025 einzuwerben sind. Das Gartenbauamt wird aufgefordert, sämtliche Teilnahmebeiträge gemäß den Anforderungen der Förderprogramme zu erstellen und eine Bewerbung sicherzustellen.	67	Im Bundes-Förderprogramm „Aktionsprogramm Natürlicher Klimaschutz - ANK“ wurden im April 2024 drei Projektskizzen in der 1. Phase zur weiteren Bearbeitung ausgewählt. Der Fördermittelantrag „Sanierung Baumstandorte Bürgermeister-Smidt-Straße“ wurde im Dezember 2024 bewilligt Das Gesamtvolumen der Maßnahme beträgt € 1.795.000,00, davon werden 90% d. h. 1.615.500,00 € vom Bund gefördert, der Eigenanteil von 10% beläuft sich auf € 179.500,00. Diese Mittel müssen von der Stadt Bremerhaven in den Jahren 2025-2029 bereitgestellt werden. Die anderen beiden Fördermittelanträge: „Sanierung Baumstandorte Konrad-Adenauer-Platz“ und „Zusätzliche Bäume (etwa 110) im Stadtgebiet“ wurden auf Anraten der Zuwendungsstelle zurückgezogen, da sie keine Aussicht auf Bewilligung hatten. Für neue Baumpflanzungen im Stadtgebiet an Straßen und weiteren Standorten sind zeitgleich Mittel aus einem anderen Bundes-Förderprogramm „natürlicher Klimaschutz in Kommunen - NKK“ beantragt und bereits bewilligt worden. Die Förderquote beträgt analog zu ANK 90 %. Es stehen ca. € 1,7 Mio. zur Verfügung. Der Eigenanteil von ca. € 196.000,00 muss von der Stadt Bremerhaven zur Verfügung gestellt werden.	

3.	23.11.2023	VI 88/2023 Antrag der SPD-, CDU- und FDP-Fraktion zum Thema: Konzept zur Ertüchtigung und Erhaltung der Grünanlagen in Bremerhaven durch das Gartenbauamt	<ol style="list-style-type: none"> 1. Das Dezernat VII wird beauftragt, ein umfassendes Konzept zur Stärkung und Erhaltung der Grünanlagen in Bremerhaven, insbesondere hinsichtlich Wege, Versorgungsleitungen, Gemeinschafts-grünflächen und Gräben, zu erarbeiten. Dieses Konzept soll dem Bau- und Umweltausschuss zur Beschlussfassung vorgelegt werden. 2. Das Dezernat VII wird beauftragt, dem Bau- und Umweltausschuss innerhalb eines Jahres nach Beschlussfassung über den Stand der Konzeptentwicklung Bericht zu erstatten. 	67	In Bearbeitung	
4.	23.11.2023	VI 93/2023 Antrag der SPD-, CDU- und FDP-Fraktion zum Thema: Wiederherstellung der Parkanlage an der Parkstraße nach historischem Vorbild	<ol style="list-style-type: none"> 1. Das Dezernat VII wird beauftragt, eine Planung zu entwickeln, dass die Parkanlage an der Parkstraße nach historischem Vorbild wiederhergestellt wird und damit der Bezug zum Freilichtmuseum Speckenbüttel sichtbar wird. 2. Die Planungen sind dem Bau- und Umweltausschuss zum Sommer 2024 zur Beschlussfassung vorzulegen. 3. Die Aufenthaltsqualität ist durch passende Bänke mit Lehnen, die dem historischen Charakter der Anlage entsprechen, zu ergänzen. Eine angemessene Anzahl von Abfallbehältern sind aufzustellen. 	67, 61	Zur Ermittlung des historischen Vorbildes hat das Amt 67 im Stadtarchiv um Informationen angefragt. Aus personellen Kapazitätsgründen noch nicht weiter bearbeitet.	
5.	04.06.2024	VI 31/2024 Antrag der SPD-, CDU und FDP-Fraktion zum Thema: Neue Parks in der Innenstadt – Mehr Stadtgrün zur Erholung	<ol style="list-style-type: none"> 1. Der Ausschuss Bau und Umwelt befürwortet die Umgestaltung der ehemaligen Fläche Finanzamt Schifferstraße zu einer Parkanlage. 2. Der Magistrat (Gartenbauamt) wird gebeten, mehrere Gartenbauunternehmen zu 	67, 61, 66	Siehe auch BUA-Vorlage: VII 3/2025 Neue Parks in der Innenstadt-Mehr Stadtgrün zur Erholung“ 1.-3. Das Gartenbauamt hat die Fläche des ehemaligen Finanzamtes Anfang August 2024 übergeben bekommen und hat mit der Planung begonnen. Fördergelder des Bundesprogramms Natürlicher Klimaschutz in Kommunen für einen dauerhaften Pikopark sind bereits bewilligt und	

			<p>beauftragten, die Fläche mit den inhaltlichen Vorgaben des Antrags neu zu beplanen. Der Park wird anlässlich der Sail 2025 eingeweiht.</p> <p>3. Der Magistrat wird beauftragt, einen Wettbewerb für Namensvorschläge für die Parkanlage durchzuführen und Patenschaften für einzelne Bäume und Parkbänke, analog wie in anderen Städten, durch Bürgerinnen und Bürgern zu ermöglichen.</p> <p>4. Die Fläche an der Großen Kirche (Bereich Mühlenstraße/Pragerstraße) ist mit einem inklusiven Kinderspielplatz und einer kleinen klassischen Parkanlage zu beplanen. Das vorhandene Pflaster wird entfernt. Der Kinderspielplatz ist in seinem Konzept (Spielgeräte und Spielfläche) entsprechend dem maritimen Charakter Bremerhavens und unter Klimaanpassungsmaßnahmen zu entwickeln.</p> <p>5. Der Kinderspielplatz ist in eine kleine Parkanlage zu integrieren. Zur Umsetzung der Maßnahmen sind 50% der vorhandenen Parkplatzfläche (Bereich Mühlenstraße/Pragerstraße) hinter der Großen Kirche mitaufzunehmen.</p> <p>6. Die anderen 50% der Parkplätze bleiben für Besucherinnen und Besucher der Kirche und Gewerbetreibende als Kurzzeitparkplätze bestehen. Die Interessen der ansässigen Gewerbetreibenden sind hierbei zu berücksichtigen.</p> <p>7. Der Magistrat (Gartenbauamt) wird gebeten, mehrere Fachunternehmen zu beauftragen, die Fläche mit den</p>		<p>mit bestimmten klimafreundlichen Auflagen verbunden. Der Eigenanteil von 10% ist sichergestellt.</p> <p>Die Grundlagenermittlung, die Beteiligung der Bevölkerung, die Planungsphase, die Gremienzustimmung, die Vergabe der Baumaßnahme benötigen mehrere Monate Zeit. Der Umbau zu einem dauerhaften Pikopark wird erst nach der Sail 2025 starten können. Eine temporäre Bepflanzung soll ab August 2025 umgesetzt werden. Die Finanzierung ist durch einen Magistratsbeschluss gesichert</p> <p>4.-8. Umfeld Große Kirche siehe Vorlage VII 3/2024, die im BUA am 5.9.2024 vorgestellt wurde. Der Baubeginn erfolgte im Dezember 2024. Die Fertigstellung bis Juli 2025 ist geplant.</p>	
--	--	--	---	--	---	--

			<p>inhaltlichen Vorgaben zum Kinderspielplatz und der kleinen Parkanlage zu beplanen. Für die kleine Parkanlage gelten die gleichen Vorgaben angepasst an die räumlichen Möglichkeiten wie bei der zu entwickelnden Parkanlage Grundstück Schifferstraße (ehem. Finanzamt). Unterhalt und Pflege erfolgt analog wie bei den grünen Glasarkaden und der Parkanlage Schifferstraße.</p> <p>8. Der Spielplatz und die Parkanlage werden anlässlich der Sail 2025 eingeweiht.</p> <p>9. Der Magistrat wird beauftragt, die Säulen der Glasarkaden in der Fußgängerzone mit Kletterpflanzen zu begrünen. Eine fachliche Begleitung ist zu gewährleisten bezüglich der Pflanzenauswahl und der Baumaßnahme. Die Säulen sind mit demontierbaren Kletterhilfen zu versehen. Die Hege und Pflege der begrünter Säulen ist in Kooperation mit Arbeitsmarkträgern und kommerziellen Garten- und Landschaftsbauunternehmen durchzuführen in Zusammenarbeit mit dem Gartenbauamt. Die Fertigstellung der Maßnahme ist bis zur Sail 2025 auszuführen.</p> <p>10. Der Magistrat wird beauftragt, einen jährlichen Blumenschmuckwettbewerb mit heimischen Blumen- und Pflanzenarten in der Fußgängerzone und angrenzenden Straßenzügen über den Cityskipper oder das Innenstadtmanagement ab Frühjahr 2024 umzusetzen.</p> <p>11. Der Magistrat wird beauftragt, dem Bau- und Umweltausschuss halbjährlich über die Fortschritte zu berichten.</p>		<p>9. Die Glasarkaden befinden sich in Zuständigkeit des Amtes für Straßen- und Brückenbau. Nach Rücksprache mit dem Amt wird aufgrund von erheblichen Schwierigkeiten in der Umsetzung von einer Begrünung der Glasarkaden abgeraten.</p> <p>10. Cityskipper und Innenstadtmanagement gibt es nicht mehr. Die Durchführung des Blumenschmuckwettbewerbs wird dem Kulturamt übertragen.</p>	
--	--	--	--	--	---	--

58 – Umweltschutzamt:

Lfd. Nr.	Beschlussdatum	Nr. der Vorlage	Beschlusslage (ggf. Frist)	Amt	Bearbeitungsstand	Bemerkungen
1.	16.03.2023	VI 26/2023 Mehrweggebot bei öffentlichen Veranstaltungen und Märkten	Für die Umsetzung des Mehrweggebots über die Novellierung des Verpackungsgesetzes hinaus empfiehlt der Bau- und Umweltausschuss dem Magistrat eine enge Zusammenarbeit mit Bremen hinsichtlich einer einheitlichen Vorgehensweise bzgl. Des Mehrweggebots für Veranstaltungen aufzunehmen, um die in Bremen gewonnenen Erkenntnisse synergetisch zu nutzen.	58 Klimastadtbüro	Die Erkenntnisse aus der Stadt Bremen im Rahmen eines Pilotprojektes bieten keinen synergetischen Erkenntnisgewinn für die Stadtgemeinde Bremerhaven. Es wurde ein Gespräch mit der Erlebnis Bremerhaven vereinbart. Ziel: Sondierung vertraglicher Regelung bei Veranstaltungen durch Erlebnis Bremerhaven	
2.	16.03.2023	VI 33/2023 Antrag der SPD-, CDU-, FDP-Fraktion zum Thema: Insektenlehrpfad in Bremerhaven	Das Umweltschutzamt wird gebeten: 1. die Realisierung eines Insektenlehrpfades bzw. Erweiterung bestehender Naturlehrpfade in Hinblick auf Insekten mit erlebnispädagogischem Schwerpunkt zu prüfen. Hierbei soll anhand von Schautafeln über Wildbienen, Schmetterlinge und andere Insektenarten sowie deren Gefährdung informiert werden. Diese Inhalte sollen so aufbereitet werden, dass sie insbesondere Familien mit Kindern ansprechen und insbesondere die Hinweise zur Gefährdung laufend aktualisiert werden können. 2. die notwendigen Kosten für so einen Insektenpfad zu ermitteln. 3. dem Ausschuss Bau und Umwelt innerhalb von 6 Monaten nach Beschlussfassung zu berichten.	58	Eine aktuelle Vorlage zum „Insektenlehrpfad für Bremerhaven“ ist für den Bau- und Umweltausschuss am 05.06.2025 vorgesehen.	
	04.06.2024	V 2/2024 Sachstandsbericht Insektenlehrpfad für Bremerhaven	Der Bau- und Umweltausschuss erklärt sich mit dem vorgeschlagenen Vorgehen zur Realisierung eines Insektenlehrpfades in Bremerhaven einverstanden und bittet das Dezernat V in der letzten Sitzung des Bau- und Umweltausschusses in 2024 über den Fortgang zu informieren.	58		

3.	14.09.2023	<p>VI 49/2023 Anträge zum Stellenplan 2024/2025 Umweltschutzamtes (Amt 58)</p>	<p>Der Bau- und Umweltausschuss nimmt den folgenden zusätzlichen Personalbedarf des Umweltschutzamtes zur Realisierung der Maßnahmen im Zusammenhang mit den Beschlüssen zur Klimaschutzstrategie 2038 der Freien Hansestadt Bremen zur Kenntnis:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1,0 Gewässerkoordinator:in (EG 13 TvöD/VKA), vorbehaltlich Bewertung • 1,0 Ingenieur:in in der Wasserbehörde (EG 12 TvöD/VKA), vorbehaltlich Bewertung • 1,0 Sachbearbeitung Waldbehörde (EG 12 TvöD/VKA), vorbehaltlich Bewertung • 1,0 Sachbearbeitung Kompensation/Schutzgebietmanagement (EG 12 TvöD/VKA), vorbehaltlich Bewertung • 1,0 Nachhaltigkeitsmanager:in (EG 11 TvöD/VKA), vorbehaltlich Bewertung • 1,0 Klimaneutralitätskoordinator:in (EG 12 TvöD/VKA), vorbehaltlich Bewertung • 1,0 Referent:in für kommunale Wärmeplanung (EG 13 TvöD/VKA), vorbehaltlich Bewertung <p>Der Bau- und Umweltausschuss beschließt die Weiterleitung an den Personal- und Organisationsausschuss.</p>	58	<p>Die Stellenbewertungsanträge befinden sich derzeit in der Abstimmung mit dem Personalamt.</p> <p>Für die Stelle „Sachbearbeitung Kompensation/Schutzgebietsmanagement“ sowie Waldbehörde wurden die Stellenbewertungsanträge eingereicht. Ergebnisse stehen noch aus.</p> <p>Zudem wurden für die Stellen „Gewässerkoordinator:in“ sowie „Ingenieur für die Wasserbehörde“ im Dezember 2024 die Stellenbeschreibungen zur Stellenbewertung eingereicht. Mit dem Abschluss der Stellenbewertung wird im Oktober 2025 gerechnet.</p> <p>Die Stelle „Referent:in für kommunale Wärmeplanung“ wurde zwischenzeitlich ausgeschrieben. Bewerbungsschluss ist am 22.05.2025.</p>	
4.	23.11.2023	<p>VI 84/2023 Antrag der SPD-, CDU- und FDP-Fraktion zum Thema: Ausweisung von Naturschutz- und Landschaftsschutzgebieten in Bremerhaven</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Das Umweltdezernat wird beauftragt, gemeinsam mit den relevanten Expert:innen und Behörden die erforderlichen Schritte für die Ausweisung der Naturschutzgebiete (Rohrniederung & Fehrmoor) einzuleiten und umzusetzen. 2. Das Umweltdezernat wird beauftragt, die nötigen Planungen für einen Rundlauf und einen barrierefreien Moorerlebnispfad im Fehrmoor in die Wege zu leiten. 3. Das Umweltdezernat wird beauftragt, die erforderlichen Schritte für die Ausweisung der Flächen als Landschaftsschutzgebiete „In den Plättern“ in Leherheide sowie die Restmoorflächen in Surheide und 	58	<p>Die Ausweisung von Schutzgebieten obliegt der senatorischen Dienststelle, die erst tätig werden kann, wenn die Voraussetzungen für eine Ausweisung erfüllt sind.</p> <p>Das Aufhebungsverfahren des Bebauungsplanes 245 durch das Stadtplanungsamt ist eingeleitet worden.</p> <p>Die Aufhebung des Bebauungsplanes 247 als planerische Grundvoraussetzung steht weiterhin aus.</p> <p>Im Anschluss erarbeitet das Umweltschutzamt Gremienvorlagen als Grundlage für die weiteren Planungen.</p> <p>Die Planungen für einen Moorerlebnispfad sollten</p>	

			<p>Leherheide einzuleiten und umzusetzen.</p> <p>4. Das Umweltdezernat berichtet dem Bau- und Umweltausschuss innerhalb von sechs Monaten über den Stand der Ausweisung der neuen Naturschutzgebiete und Landschaftsschutzgebiete.</p>		<p>sinnvollerweise erst erfolgen, wenn die Planungen für die Wiedervernässung abgeschlossen sind.</p>	
5.	23.11.2023	<p>VI 86/2023 Antrag der SPD-, CDU- und FDP-Fraktion zum Thema: Ökologische Aufwertung und Renaturierung der Neuen Aue in Bremerhaven</p>	<p>1. Der Bau- und Umweltausschuss beschließt, das Gebiet der Neuen Aue ökologisch aufzuwerten und einer Freizeitnutzung zugänglich zu machen.</p> <p>2. Das Umweltdezernat wird beauftragt, zeitnah ein umfassendes und effizientes Konzept zur Renaturierung und ökologischen Aufwertung der Neuen Aue vorzulegen.</p> <p>3. Das Umweltdezernat berichtet dem Bau- und Umweltausschuss innerhalb von sechs Monaten über den Stand der Konzepterstellung zur Renaturierung der Neuen Aue.</p>	58	<p>Im Rahmen der Haushaltsaufstellung 2025 wurden zunächst Veränderungsbedarfe in Höhe von 350.000 € zur Erarbeitung einer Defizitanalyse angemeldet. Gegenstand der Defizitanalyse ist die Identifikation konkret notwendiger Maßnahmen zur ökologischen Aufwertung und Renaturierung der Neuen Aue sowie ebenfalls Grauwalkanal, Geeste, Rohr, Alte Lune. Konzeption, Ausschreibung und Begleitung des Vorhabens soll wesentlich durch eine:n Gewässerkoordinator:in (vgl. lfd. Nr. 4.) erfolgen. Erst mit der Besetzung der Stelle kann mit der geforderten Konzeptionierung begonnen werden. Zum Stand der Stellenbewertungsanträge siehe Ziff. 3.</p>	
	04.06.2024	<p>VI 33/2024 Antrag der SPD-, CDU- und FDP-Fraktion zum Thema: Wiederherstellung der Wasserführung entlang des ursprünglichen Verlaufs der Aue in Lehe</p>	<p>1. Der Magistrat wird beauftragt, ein Konzept für die Wiederherstellung der Wasserführung entlang des ursprünglichen Verlaufs der Aue in Lehe zu erstellen.</p> <p>2. Der Magistrat berichtet dem Ausschuss für Bau und Umwelt innerhalb von sechs Monaten über den Stand der Wiederherstellung der Wasserführung entlang des ursprünglichen Verlaufs der Aue im Stadtteil Lehe.</p>	58, 61, 67, EBB	<p>Die Möglichkeiten des Vorhabens wurden im April 2025 im Rahmen einer Ämterrunde (Amtsleiterbesprechung Bauverwaltung) vorgestellt und diskutiert. Sofern eine Finanzierung in Höhe von ca.1 Mio. € zur Verfügung gestellt werden kann, wären einzelne Maßnahmen aus dem Maßnahmenpaket „Schwammstadt“ der Klimaanpassungsstrategie Bremen/Bremerhaven örtlich umsetzbar (Förderung einer Dezentralen Regenwasserbewirtschaftung, Speicherung von Niederschlagswasser, Nutzung des Regenwassers).</p>	
6.	23.11.2023	<p>VI 90/2023 Antrag der SPD-, CDU- und FDP-Fraktion zum Thema: Entwicklung eines waldwirtschaftlichen Konzepts für den städtischen Reinkenheider Forst als attraktives Naherholungsgebiet</p>	<p>1. Das Umweltdezernat wird beauftragt, ein waldwirtschaftliches Konzept für den städtischen Reinkenheider Forst als attraktives Naherholungsgebiet zu erarbeiten.</p> <p>2. Das Konzept soll die nachhaltige Bewirtschaftung des Waldes, die Schaffung von Erholungsmöglichkeiten für die Bürger:innen von Bremerhaven, den Schutz der Artenvielfalt sowie</p>	58, 67	<p>Erst mit der Besetzung der Stelle Sachbearbeitung Waldbehörde (vgl. lfd. Nr. 4) kann mit der geforderten Konzeptionierung begonnen werden. Stellenbewertungsinterviews bzgl. Waldstelle mit der Bewertungsstelle des Personalamtes haben im Dez. 2024 stattgefunden. Ergebnisse stehen noch aus.</p>	

			<p>mögliche Maßnahmen zur Förderung des Tourismus umfassen.</p> <p>3. Das Umweltdezernat wird aufgefordert, innerhalb eines Jahres nach Beschlussfassung über den Fortschritt der Konzeptentwicklung dem Bau- und Umweltausschuss Bericht zu erstatten.</p>			
7.	04.06.2024	<p>VI 32/2024 Antrag der SPD-, CDU- und FDP-Fraktion zum Thema: Nachhaltige Energie für Bremerhaven</p>	<p>1. Der Ausschuss für Bau und Umwelt spricht sich für die Einrichtung eines schwarzstartfähigen Kraftwerkes aus.</p> <p>2. Der Magistrat wird beauftragt, gemeinsam mit dem Betreiber der MBA und anderen Akteur:innen der Energieversorgung in unserer Stadt ein Konzept für die Einrichtung eines schwarzstartfähigen Kraftwerks zu erarbeiten. Hierbei ist auch die Finanzierung zu klären.</p> <p>3. Der Magistrat wird beauftragt, den Nutzen für Bremerhaven und mögliche Standorte für eine Biogasanlage zu prüfen und einen Standort vorzulegen.</p> <p>4. Weiterhin sind die Voraussetzungen zu schaffen, dass der erzeugte Strom aus der Biogasanlage vorrangig zur kommunalen Selbstversorgung genutzt werden kann.</p> <p>6. Der Magistrat berichtet dem Ausschuss für Bau und Umwelt innerhalb von einem Jahr nach Beschlussfassung über den Stand der Umsetzung.</p>	58, Feuerwehr	<p>zu 1. und 2. Siehe Mitteilung in der BUA-Sitzung am 06.02.2025.</p> <p>zu 3. und 4. Aufgrund der derzeitigen haushaltslosen Zeit und prekären Haushaltslage ist es geplant, diese Aspekte im Rahmen der Maßnahmenumsetzung der Wärmeplanung Bremerhavens umzusetzen.</p>	
8.	06.02.2025	<p>V 1/2025-1 Strategische Wärmeplanung Bremerhaven / EU Interreg Ostsee-Programm Projekt Plan-Heat – Senatsbeschluss zur Finanzierung 2025 bis 2028</p>	<p>Der Bau- und Umweltausschuss begrüßt Bremerhavens Lead Partner Rolle im PlanHeat – Projekt als substanziellen und finanzieller Beitrag zur Umsetzung des Handlungsschwerpunktes Wärmeversorgung des kommunalen Klimaschutzaktionsplans der Klimaschutzstrategie des Landes Bremen 2038 sowie den Senatsbeschluss zur Finanzierung der Wärmeplanung auf kommunaler Ebene.</p> <p>Der Bau- und Umweltausschuss befürwortet die vollständig aus Drittmitteln finanzierte Einrichtung von zwei befristeten Vollzeitstellen (2025 – 2028), anzusiedeln beim Umweltschutzamt Bremerhaven.</p> <p>Der Bau- und Umweltausschuss bittet den Personal- und Organisationsausschuss einem entsprechenden überplanmäßigen Bedarf zuzustimmen.</p>	58	<p>Der Personal- und Organisationsausschuss hat der Anerkennung der Stellen in der Sitzung vom 10.03.2025 mehrheitlich zugestimmt. Die Bewertung der Stelle ist abgeschlossen. Eine Ausschreibung erfolgt zeitnah.</p>	

9.	06.02.2025	V 3/2025 Antrag auf Änderung des Stellenplanes für das Projektmanagement Klimaanpassung	Der Bau- und Umweltausschuss begrüßt den Anschluss-Antrag „Klimaanpassungsmanagement“ und stimmt einer Aufstockung der im Stellenplan 2025 mit 1 VZÄ EG 12 berücksichtigten Projektsteuerung auf 1,5 VZÄ EG 12 für einen überplanmäßigen Bedarf bis 30. April 2028 zu. Der Personal- und Organisationsausschuss wird gebeten gleichlautend zu beschließen.	58	Die Stelle Klimaanpassungsmanagement wurde ausgeschrieben. Bewerbungsschluss ist der 02.06.2025.	
10.	03.04.2025	V 2/2025-1 Antrag auf Änderung des Stellenplans für das Projektmanagement im Verbundprojekt nach Förderrichtlinie der Nationalen Klimaschutz Initiative mit dem Titel „Jugendklimarat: Jugendliche unterstützen kommunalen Klimaschutz in Deutschland“ zur Gründung eines bundesweiten Netzwerkes mit einem Dachverband in Brhv.	Der Bau- und Umweltausschuss begrüßt den Verbundantrag „Jugendklimarat: Jugendliche unterstützen kommunalen Klimaschutz in Deutschland“ und stimmt einer Aufstockung der im Stellenplan 2025 mit 0,5 EG 10 berücksichtigten Projektsteuerung auf 1,0 EG 12 für einen üpl. Bedarf bis 31. Mai 2027 zu. Mit Ablauf des Projektes endet auch die befristete Stelle. Er bittet den P+O Ausschuss um gleichlautenden Beschluss.	58	Die Bewertung der Stelle läuft derzeit noch. Eine Ausschreibung erfolgt zeitnah.	

EBB – Entsorgungsbetriebe:

Lfd. Nr.	Beschlussdatum	Nr. der Vorlage	Beschlusslage (ggf. Frist)	Amt	Bearbeitungsstand	Bemerkungen
----------	----------------	-----------------	----------------------------	-----	-------------------	-------------

/.

VI/1 – Baureferat:

Lfd. Nr.	Beschlussdatum	Nr. der Vorlage	Beschlusslage (ggf. Frist)	Amt	Bearbeitungsstand	Bemerkungen
1.	03.04.2025	TOP 10.2.2 Anfrage STV Kaminiarz zum Thema: Schulwegenetz	STV Kaminiarz bittet um Mitteilung des Sachstands in der nächsten Sitzung des Bau- und Umweltausschusses.	VI/1	<p>Am 07.03.2024 hat der Ausschuss für Schule und Kultur den Antrag der Koalition "Klimaschutz Bremerhaven Radverkehr – Einrichtung eines Schulradwegnetzes" beschlossen (vgl. Vorlage IV-S 11/2024). Zielsetzung des Antrages ist es, Kindern und Jugendlichen ein Netz aus sicheren Schulwegen zur Verfügung zu stellen.</p> <p>Das Dezernat IV wurde gebeten, in Zusammenarbeit mit dem Dezernat VI, Planungen für ein Schulwegenetz zu erarbeiten, beginnend mit zwei Schulen in verschiedenen Stadtteilen. Die Planung hierfür soll dem Ausschuss für Schule und Kultur bis zum Sommer 2025 vorgelegt werden.</p> <p>Als Modellschule haben das Schulamt und die Stabstelle Nahmobilität (Dezernat VI) die Friedrich-Ebert-Schule gewinnen können. Entgegen der ursprünglich angedachten Reduzierung auf Schulradwege wurde die Maßnahme auf die aktive Nutzung von Schulwegen erweitert, da Grundschülerinnen und Grundschüler bis zum Erwerb des Fahrradführerscheins den Schulweg meist nur zu Fuß bestreiten.</p> <p>Derzeit befindet sich das Projekt in der</p>	Erledigt

					Analysephase. Gemeinsam mit Schülerinnen und Schülern, Eltern, Lehrkräften sowie der Polizei wurden unsichere Stellen auf den Schulwegen identifiziert. Diese Erkenntnisse bilden nun die Grundlage für die weitere Planung und Entwicklung des Schulwegenetzes.
--	--	--	--	--	--

VI/2 – Steuerung Bauentwicklung:

Lfd. Nr.	Beschlussdatum	Nr. der Vorlage	Beschlusslage (ggf. Frist)	Amt	Bearbeitungsstand	Bemerkungen
1.	13.09.2022	II 27/2022 Bebauungsplan Nr. S 183 „Bundesautobahnzubringer Mitte / Ost“ Gemarkung Geestendorf Flur 43 Flurstücke 57/4 (6.806 m ²), belegen Wiesenstraße Gemarkung Geestendorf Flur 43 Flurstück 122 (9.410 m ²), belegen Wiesenstraße Bildung von 18 Baugrundstücken und Vermarktung	Der Bau- und Umweltausschuss nimmt zur Kenntnis, dass das Stadtplanungsamt für die Stadt Bremerhaven die im Zuge der Planungen vorgesehenen 18 Baugrundstücke im Bereich Wiesenstraße mit einer Größe zwischen ca. 638 m ² und ca. 1.150 m ² zu einem Kaufpreis von 150 € / m ² erschließungsbeitragspflichtig veräußert.	VI/2	Von den 18 Baugrundstücken sind derzeit 11 Grundstücke fest reserviert. Verkaufsgespräche werden weiterhin geführt. Die Rodungsarbeiten und die Arbeiten des Kampfmittelräumdienstes sind abgeschlossen. Der Bau der beiden öffentlichen Stichwege wurde begonnen Im Zuge der begleitenden Arbeiten durch einen Bodengutachter wurden erhöhte PAK-Werte durch eine Altablagerung (mächtige Auffüllung) festgestellt. Ein bereits beauftragtes Bodengutachten soll zeigen, ob die bisherigen, punktuellen Messergebnisse ggf. flächendeckend bestätigt werden. In diesem Fall würde der Boden nicht nur teilweise, sondern flächendeckend bis zu 1,5 Meter Tiefe ausgetauscht werden müssen, um eine Wohnbebauung zu ermöglichen. Ein Zwischenbericht ist für Ende Juni und das abschließende Ergebnis für Mitte August vorgesehen.	

SI - Seestadt Immobilien:

Lfd. Nr.	Beschlussdatum	Nr. der Vorlage	Beschlusslage (ggf. Frist)	Amt	Bearbeitungsstand	Bemerkungen
1.	23.11.2023	VI 77/2023 Antrag der SPD-, CDU-, FDP-Fraktion zum Thema: Bürgerhaus Geestemünde Nachnutzung und Fassadenrekonstruktion Polizeirevier	<p>1. Das Dezernat VI wird beauftragt, ein Konzept zu erarbeiten, um das Gebäude des Polizeireviers Geestemünde in seiner historischen Fassadengestaltung entsprechend der damaligen Fassade mit den Giebeln, Erkertürmen, der Haupteingangstreppe, Fenster, Türen und dem Treppenhausturm wiederherzustellen.</p> <p>Ziel ist es, auch den Innenbereich des Gebäudes zurückzubauen und dem ehemaligen Zuschnitt der Räumlichkeiten anzupassen und zu rekonstruieren. Noch vorhandene Artefakte sind zu sichern und zu ergänzen. Die Umsetzung ist von Fachunternehmen vorzunehmen, die umfangreiche Erfahrung im Bereich der Sicherung und Rekonstruktion von historischer Bausubstanz haben. Die Baumaßnahmen sind bis zum zweihundert-jährigen Stadtjubiläum 2027 abzuschließen. Die Umsetzung der Baumaßnahmen hat den Vorgaben des Denkmalschutzes in enger Zusammenarbeit mit dem Fachamt soweit wie möglich zu folgen.</p> <p>2. Das Dezernat VI wird beauftragt, parallel zur Sanierung ein Konzept für Nutzungsmöglichkeiten des Gebäudes vorzulegen. Ziel ist es, Räumlichkeiten für</p>	SI	In Arbeit	Wird im Immobilienausschuss behandelt

			<p>Kultureinrichtungen, Bürgerversammlungen und Beratungsangebote im Stadtteil zu schaffen.</p> <p>3. Die Bewirtschaftung des städtischen Gebäudes ist nach Fertigstellung der Baumaßnahmen von einem städtischen Träger analog der Einrichtung „die theo“ durchzuführen.</p> <p>4. Das Dezernat VI wird beauftragt, dem Bau- und Umweltausschuss halbjährlich über die Fortschritte zu berichten.</p> <p>5. Das Finanzierungskonzept soll bis Sommer 2024 vorgelegt werden.</p>			
2.	23.11.2023	<p>VI 80/2023 Antrag der SPD-, CDU- und FDP-Fraktion zum Thema: Rekonstruktion der Fassade und Neunutzung des historischen Warthäuschens "Alte Wache"</p>	<p>1. Das Dezernat VI wird beauftragt, die Rekonstruktion des Warthäuschens an der „Alten Geestebrücke“ zu planen. Das Gebäude ist in seiner historischen Fassadengestaltung entsprechend den Entwürfen Hagedorns mit dem säulen-tragenden Giebel und anderen Bauelementen wie Fenster etc. zu rekonstruieren. Weiterhin sind entsprechende Sanierungsmaßnahmen vorzunehmen. Die Umsetzung ist von Fachunternehmen vorzunehmen, die umfangreiche Erfahrung haben im Bereich der Sicherung und Rekonstruktion von historischer Bau-substanz. Die Baumaßnahmen sind bis zum Stadtjubiläum 2027 abzuschließen. Parallel ist ein Konzept für Nutzungsmöglichkeiten des Gebäudes vorzulegen.</p> <p>2. Das Baudezernat wird beauftragt, dem Bau- und Umweltausschuss halbjährlich über die Fortschritte zu berichten.</p>	SI	<p>Der Immobilienausschuss nimmt den Beschluss vom Bau- und Umweltausschuss und den Finanzierungsvorschlag zur Kenntnis und beauftragt Seestadt Immobilien mit den Leistungsphasen 1-3.</p> <p>Seestadt Immobilien wird nach Erarbeitung der Kostenschätzung den Immobilienausschuss zeitnahe begrüßen.</p>	Wird im Immobilienausschuss behandelt

3.	23.11.2023	VI 81/2023 Antrag der SPD-, CDU- und FDP-Fraktion zum Thema: Machbarkeitsstudie für die Dach- und Fassadenbegrünung städtischer Gebäude in Bremerhaven	<ol style="list-style-type: none"> 1. Das Dezernat VI wird beauftragt, eine Machbarkeitsstudie für die Dach- und Fassadenbegrünung städtischer Gebäude in Auftrag zu geben. 2. Die Machbarkeitsstudie sollen das Potenzial und die Umsetzungsmöglichkeiten für die Dach- und Fassadenbegrünung städtischer Gebäude prüfen und konkrete Vorschläge für mögliche Projekte und Maßnahmen vorlegen. 3. Das Dezernat VI berichtet dem Bau- und Umwelt-ausschuss innerhalb von 6 Monaten nach Beschlussfassung über den Umsetzungsstand der Machbarkeitsstudien. 	SI	In Arbeit.	Wird im Immobilienausschuss behandelt
4.	23.11.2023	VI 92/2023 Antrag der SPD-, CDU- und FDP-Fraktion zum Thema: Erhalt historischer Bausubstanz für die Stadtentwicklung Sicherung der beiden historischen Hafenschuppen an der Rudloffstraße	Das Dezernat VI wird beauftragt, die Hafenschuppen zu sichern. Hier sind zuerst erforderliche Maßnahmen zur Sicherung der Dachkonstruktionen vorzunehmen, so dass die Schuppen für Stadtentwicklungsperspektiven gesichert sind.	SI, 63	In Arbeit.	Wird im Immobilienausschuss behandelt

Anlage zu Nr. 4 (Beschlusslage) des Amtes für Straßen- und Brückenbau 66
– Vorlage Nr. VI 66/2021-2:

Nr.	Straße	Kostenannahme	Länge
1	Marschbrookweg <i>Sportanlage bis Greifswalder Straße</i>	630.000,- €	350 m
2	Auf den Wohden <i>Hohenfriedberger Straße bis Clausewitzstraße</i>	275.000,- €	160 m
3	Drosselweg <i>Schiffdorfer Chaussee bis Immenweg</i>	540.000,- €	225 m
4	Allersstraße <i>Farger Straße bis Boshämme</i>	300.000,- €	125 m
5	Fuhrenweg <i>Wacholderweg bis Brandenburger Weg</i>	560.000,- €	232 m
6	Grodenstraße <i>ab Heinrich-Kappelman-Straße zur Anbindung Fischereihafen</i>	600.000,- €	250 m
7	Holzackerweg <i>Myslowitzer Straße bis Gleiwitzer Straße</i>	690.000,- €	352 m
8	Kattowitzer Straße <i>Glatzer Straße bis Bredenweg</i>	1.075.000,- €	550 m
9	Langmirjen <i>Schierholzweg bis Eichenweg</i>	1.200.000,- €	530 m
10	Neuemoorweg <i>Entenmoorweg bis Brombeerweg</i>	390.000,- €	200 m
11	Postbrookstraße <i>Brameler Weg bis Minna-Rattay-Weg</i>	550.000,- €	300 m
12a	Schierholzweg <i>Beuthener Straße bis Langmirjen</i>	840.000,- €	350 m
12b	Schierholzweg <i>Langmirjen bis Lotjeweg</i>	335.000,- €	170 m
13	Stoteler Straße <i>Mehlandstraße bis Hagener Weg</i>	350.000,- €	175 m
14	Tarnowitzer Straße <i>Lotjeweg bis Myslowitzer Straße</i>	750.000,- €	385 m
15	Verbindungsweg <i>Fehrmoorweg – Maronenweg</i>	325.000,- €	200 m
16	Weißdornweg <i>Otto-Oellerich-Straße bis Mecklenburger Weg</i>	345.000,- €	175 m
17	Berberitzenweg <i>Maronenweg bis Tamariskenweg</i>	400.000,- €	291 m
18a	Langener Grenzweg <i>Auf der Geest bis Im Gandersefeld</i>	720.000,- €	300 m
18b	Langener Grenzweg <i>Im Gandersefeld bis Haus-Nr. 52</i>	1.044.000,- €	435 m
	Summe	11.919.000,- €	5.755 m

Vorlage Nr. V/ 4/2025 - 1		
für die Sitzung des Bau- und Umweltausschusses.		
Beratung in öffentlicher Sitzung:	ja	Anzahl Anlagen: 2

Insektenlehrpfad für Bremerhaven

A Problem

Der Bau- und Umweltausschuss hat auf seiner Sitzung am 16.03.2023 die Realisierung eines Insektenlehrpfades für Bremerhaven beschlossen (VI 33/2023). Das Umweltschutzamt wurde um Prüfung der Umsetzbarkeit eines Pfades mit Schwerpunkt auf Informationsvermittlung über Insekten (Schmetterlinge, Wildbienen u. a.) und deren Gefährdung gebeten. Die Informationsvermittlung sollte insbesondere Familien mit Kindern ansprechen. Außerdem sollten die notwendigen Kosten abgeschätzt werden.

Am 04.06.2024 wurde dem Bau- und Umweltausschuss mit Vorlage Nr. V/2/2024 berichtet, dass das Umweltschutzamt einen Förderantrag bei der KfW im Rahmen der Förderrichtlinie „Natürlicher Klimaschutz in Kommunen (NKK)“ (KfW Antragsformular 444) in Höhe von 400.000 € gestellt und mit Schreiben vom 04.04.2024 die Bewilligung erhalten hat. Der Zuschuss beträgt für finanzschwache Kommunen 90 % der förderfähigen Kosten. Der Eigenanteil liegt bei 40.000 €.

Durch die Förderung können kleine lokalklimatisch wirksame Parkanlagen von 300 - 500 m² - sog. Pikoparks - entstehen, welche so gestaltet werden sollen, dass sich Informationen über Insekten und biodiversitätsfördernde Maßnahmen mit Verbesserungen der Aufenthaltsqualität ergänzen lassen. Miteinander verbunden sollen diese Pikoparks so einen Insektenlehrpfad bilden. Die anschließende dauerhafte Unterhaltung dieser Pikoparks ist mindestens für die Dauer der Fördermittelbindung bis 2046 sicherzustellen.

Für die Schaffung dieser sog. Pikoparks müssen geeignete Flächen zur Verfügung gestellt werden. Da die Eignung der Flächen für einen Insektenlehrpfad an einige Bedingungen geknüpft ist, wurden zur Flächensuche diverse Naturschutz- und Umweltbildungsverbände sowie das Gartenbauamt hinzugezogen.

B Lösung

Dem Bau- und Umweltausschuss wird vorgeschlagen, dass die im Anhang dargestellten stadteigenen Flächen für die Schaffung sog. Pikoparks mit Insektenlehrpfad zur Verfügung gestellt werden.

Die Flächen erfüllen folgende Bedingungen:

- Erreichbarkeit für Familien
- Nähe zu Schulen und Kitas, um Lehrkräften und externen Anbieter:innen Umweltbildungsangebote zu erleichtern. Hier wurde bereits seitens der Kita Folkert-Potrykus-Straße sowie diverser Umweltverbände Interesse geäußert.

- Nähe zu einer öffentlichen Einrichtung (Kita Folkert-Potrykus-Straße), um Ehrenamtlichen während der Öffnungszeiten Zugang zu Wasser, WC und ggf. Lagermöglichkeiten zu ermöglichen. Dieses ist mit der Kita-Leitung abgesprochen.
- Anbindung an bestehende Insektenhabitats (hier Kleingartenanlage), um eine Trittsteinwirkung und Biotopvernetzung zu erzielen. Diese Trittsteinwirkung wird über regelmäßig verteilte Flächen in Reichweite zueinander, die Tieren und Pflanzen einen zeitweisen Lebensraum bieten und so auch in einer urbanen Umgebung Wanderung und genetischen Austausch erlauben, erreicht.
- Barrierefreier Zugang
- Großes ökologisches Aufwertungspotential der Flächen bei geringer bestehender Versiegelung

Zur Unterhaltung der Flächen sind dem Gartenbauamt ausreichende finanzielle Mittel zur Pflege und Instandhaltung des Insektenlehrpfads und seiner Elemente zur Verfügung zu stellen, um damit die Förderbedingungen einzuhalten. Laut vorläufiger Kostenschätzung beläuft sich diese Pflege auf ca. 30.000 € bis 35.000 € im Jahr. Bei einer guten und wertschätzenden Kooperation mit Ehrenamtlichen (die bereits Interesse geäußert haben) fallen die Kosten sehr wahrscheinlich geringer aus.

C Alternativen

1. Es werden die im Anhang benannten Flächen nicht zur Verfügung gestellt. Es müssen neue Flächen gesucht und geprüft werden. Dies geht mit einer Zeitverzögerung einher, die es unwahrscheinlich macht, dass das Projekt innerhalb des Förderzeitraums (04.04.2024 - 04.04.2026) durchgeführt und die Fördervoraussetzungen eingehalten werden können. Da die Fördersumme von 360.000 € in diesem Fall hinfällig werden würde, wird davon abgeraten.
2. Es wird lediglich ein Teil der im Anhang benannten Flächen zur Verfügung gestellt. Der Insektenlehrpfad würde damit weniger umfangreich ausfallen, der Einfluss auf das Stadtklima und die Möglichkeiten zur Umweltbildung würden deutlich sinken. Die Pflegekosten würden ebenfalls sinken; allerdings nicht proportional zur Fläche, sondern zu den eingesetzten Elementen (Schautafeln, Sitzgelegenheiten, Abfallbehälter, Beete, Pflanzen, etc.). Um dem Anspruch auf Umweltbildung, Artenvielfalt und innerstädtischen Erholungs- und Begegnungsorten gerecht zu werden, wird von einer Verkleinerung der Flächen abgeraten.
3. Es wird auf die Schaffung eines Insektenlehrpfads verzichtet. Da diese Alternative nicht dem Beschluss des Bau- und Umweltausschusses vom 16.03.2023 entspricht, wird davon abgeraten.

D Finanzielle/Personalwirtschaftliche/Klimaschutzrechtliche Auswirkungen/Genderprüfung

Es fallen einmalige Kosten für die Herstellung mit einem Eigenanteil i. H. v. 40.000 € an. Das Umweltschutzamt hat die Zusage seitens der Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft (SUKW), dass der Eigenanteil aus dem Landesprogramm „Biodiversitätsstrategie/Insektenschutzprogramm“ übernommen wird. Kommunale Mittel sind insoweit nicht erforderlich.

Für die Unterhaltungspflege fallen beim Gartenbauamt Kosten in Höhe von ca. 30.000 € bis 35.000 € im Jahr an und sind im Rahmen der Haushaltsberatungen bereitzustellen. Die erforderlichen jährlichen Mittel ergeben sich zum Beispiel aus der Notwendigkeit der Beseitigung von Vandalismusschäden und Graffiti an Schautafeln und Ausstattungsgegenständen wie Sitzmobiliar, Abfallbehälter oder Überdachung. Hierin enthalten sind auch die Kosten für die Verkehrssicherungspflicht auf den Wegen, für den Einkauf von notwendigen Materialien wie z. B. Sand, Oberboden, Pflanzen und die Entsorgungskosten für Grünschnitt.

Über die Arbeit der Ehrenamtlichen hinaus, ist es erforderlich, dass anfallende Unterhaltungsarbeiten durch das Gartenbauamt ausgeführt werden müssen. Der Zeitaufwand für die Unterhaltung und Pflege des Insektenlehrpfades beläuft sich auf ca. 3 - 4 Stunden in der Woche für einen Mitarbeitenden. Hieraus ergibt sich ein Stellenmehrbedarf von 0,1 Personalstelle „Gärtner:in“.

Für eine Gleichstellungsrelevanz gibt es keine Anhaltspunkte.

Der Beschlussvorschlag hat derzeit noch keine Klimaschutzzielrelevanten Auswirkungen. Bei Schaffung eines Insektenlehrpfades im urbanen Gebiet sind positive Auswirkungen auf das lokale Stadtklima zu erwarten.

Ausländische Mitbürger:innen sind von dem Beschlussvorschlag nicht betroffen.

Auf die besonderen Belange der Menschen mit Behinderung wird bei der Schaffung des barrierefreien Insektenlehrpfades gezielt Rücksicht genommen.

Kinder und Jugendliche erhalten bei Umsetzung des Beschlussvorschlages im Rahmen der Umweltbildung eine weitere Informationsmöglichkeit über Insekten und werden für die Themengebiete Natur, Tier- und Pflanzenwelt sensibilisiert. Familien und Gartenbesitzer:innen werden angeleitet, selber durch Schaffen von Trittsteinbiotopen zum Erhalt der Biodiversität beizutragen.

E Beteiligungen/Abstimmung

Die Vorlage ist mit dem Gartenbauamt, dem Stadtplanungsamt, Seestadt Immobilien und der Stadtkämmerei abgestimmt.

F Öffentlichkeitsarbeit/Veröffentlichung nach dem BremIFG

Geeignet. / Für eine Veröffentlichung nach dem BremIFG geeignet.

G Beschlussvorschlag

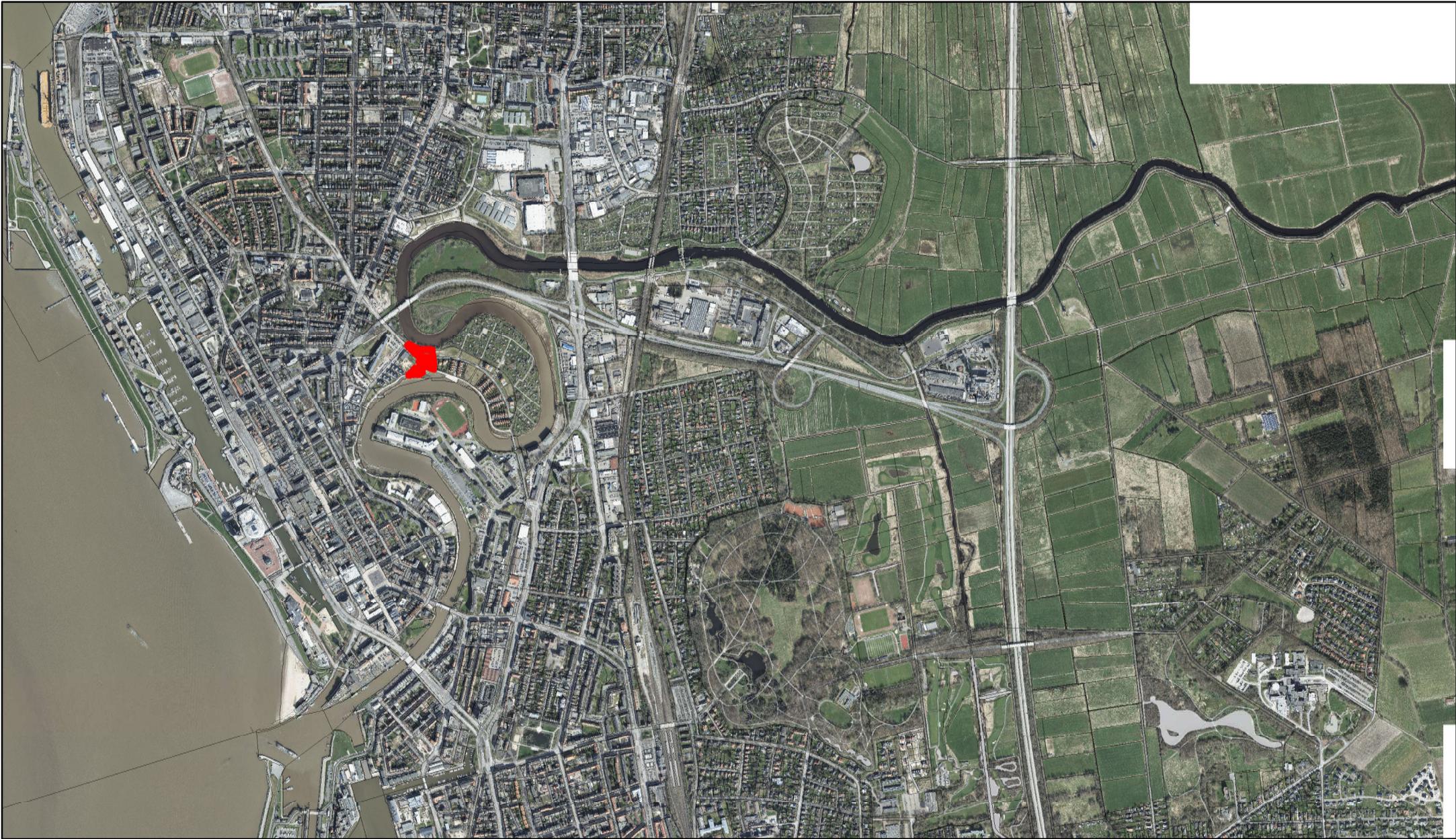
Der Bau- und Umweltausschuss beschließt:

1. Die im Anhang benannten Flächen werden für die Herstellung und Erhaltung eines Insektenlehrpfades zur Verfügung gestellt.
2. Das Umweltschutzamt wird gebeten, die Komplementärfinanzierung in Höhe von einmalig 40.000 € in 2025 aus Landesfördermitteln sicherzustellen.
3. Das Gartenbauamt wird gebeten, dafür Sorge zu tragen, dass die jährlichen Unterhaltungskosten in Höhe von 30.000 € ab der Fertigstellung bis 2046 anerkannt werden.

A. Toense
Stadträtin

Anlage 1: Flächen Insektenlehrpfad, Übersicht

Anlage 2: Flächen Insektenlehrpfad, Detail



**Magistrat der Stadt Bremerhaven
Vermessungs- und Katasteramt**

Fährstraße 20, 27568 Bremerhaven
Tel.: 0471 590-3307
E-mail: geoportal@magistrat.bremerhaven.de

Nur für den Dienstgebrauch!

Dieser Auszug ist gesetzlich geschützt. Vervielfältigung, Umarbeitung oder die Weitergabe an Dritte nur mit Zustimmung des Herausgebers, ausgenommen Vervielfältigungen und Umarbeitungen zur innerdienstlichen Verwendung bei Behörden. © Geobasis - DE / Magistrat der Stadt Bremerhaven - Vermessungs- und Katasteramt
Internet: www.vermessungsamt.bremerhaven.de E-Mail: geoportal@magistrat.bremerhaven.de

Insektenlehrpfad Übersicht

Ausdruck durch: Umweltschutzamt

Ersteller: Paula Roloff-Dieck (proloffdieck)

Datum: 04.03.2025

Maßstab: 1:20 000



Titel



**Magistrat der Stadt Bremerhaven
Vermessungs- und Katasteramt**

Fährstraße 20, 27568 Bremerhaven
Tel.: 0471 590-3307
E-mail: geoportal@magistrat.bremerhaven.de

Nur für den Dienstgebrauch!

Dieser Auszug ist gesetzlich geschützt. Vervielfältigung, Umarbeitung oder die Weitergabe an Dritte nur mit Zustimmung des Herausgebers, ausgenommen Vervielfältigungen und Umarbeitungen zur innerdienstlichen Verwendung bei Behörden. © Geobasis - DE / Magistrat der Stadt Bremerhaven - Vermessungs- und Katasteramt
Internet: www.vermessungsamt.bremerhaven.de E-Mail: geoportal@magistrat.bremerhaven.de

Datenauszug
Ausdruck durch: Umweltschutzamt

Ersteller: Paula Roloff-Dieck (proloffdieck)
Datum: 04.03.2025
Maßstab: 1:2 000



Titel

Vorlage Nr. VI 33/2025		
für die Sitzung des Bau- und Umweltausschusses.		
Beratung in öffentlicher Sitzung:	ja	Anzahl Anlagen: 1

Aufhebung des „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“-Gebiets Bremerhaven-Wulsdorf

A Problem

Die Durchführung von Projekten und Maßnahmen aus dem Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ für das Fördergebiet Bremerhaven-Wulsdorf ist abgeschlossen und abgerechnet. Die Aufhebung des Fördergebiets muss daher formal beschlossen werden.

Ausgangssituation

Bremerhaven hat von 2003 - 2006 an einem ExWoSt-Projekt mit Impulsprogrammen teilgenommen. Dieses Projekt war notwendig bzw. Grundlage für ein dauerhaft zu implementierendes Fördergebiet und zur Nutzung von Regelprogrammen der Städtebauförderung.

Am 26.09.2007 wurde von der Stadtverordnetenversammlung Bremerhaven die Erweiterung und Festlegung von weiteren Stadtumbaugebieten in Bremerhaven beschlossen. Bestandteil dieses Beschlusses war u.a. die Festlegung des Stadtumbaugebietes mit der lfd. Nr. 6 Bremerhaven-Wulsdorf. Der Beschluss erfolgte auf Grundlage der vorbereitenden Untersuchungen zu den Stadtumbaugebieten. Die Träger öffentlicher Belange sind vorab beteiligt worden. Die Beteiligung erfolgte in schriftlicher Form. Die Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgte vor Ort in Stadtteilkonferenzen. Als Bestandteil der Beschlussempfehlung wurde zur genauen Gebietsabgrenzung ein Lageplan beigefügt.

Neben dem Stadtumbauprogramm im Jahre 2005 haben Bund und Länder 2008 mit dem Programm "Aktive Stadt- und Ortsteilzentren" einen weiteren Förderschwerpunkt gesetzt. Ziel sollte sein, die zentralen Versorgungsbereiche durch eine Kombination von Bau- und Beteiligungs- und Mitwirkungsmaßnahmen, die Stärkung der Nutzungsvielfalt in den Zentren zu unterstützen. Dies betraf insbesondere Innenstadtzentren, sowie in Städten mit größerem Einzugsbereich auch Grund- und Nahversorgungszentren in Stadt- und Ortsteilen. Das Programm "Aktive Stadt- und Ortsteilzentren" sollte zur Vorbereitung und Durchführung von Gesamtmaßnahmen bei der Erhaltung und Entwicklung dieser Bereiche dienen mit der Intention, diese als Standorte für Wirtschaft, Kultur sowie als Orte zum Wohnen, Arbeiten und Leben weiterzuentwickeln.

Das Programm "Aktive Stadt- und Ortsteilzentren" diene als Ergänzung zum Stadtumbauprogramm und war im Einklang mit § 139 Abs. 2 i.V. mit §171 Abs. 3 Baugesetzbuch. Das "Aktive Stadt- und Ortsteilzentren" Programm hatte die selben regulativen Voraussetzungen zu erfüllen, wie das eigentliche Stadtumbauprogramm. Dieses vierte Programm innerhalb der Städtebauförderung hatte die Besonderheit, dass es als Ergänzungsprogramm zum Stadtumbauprogramm dienen sollte. Das war neu, aber auch das

Besondere an diesem Programm.

Es gab seinerzeit keine praktischen Erfahrungen über die Herangehensweise bei diesem neuen Programm. Ausformulierte Handlungshilfen gab es auch nicht.

Die Stadtgemeinde Bremerhaven bewarb sich um die Aufnahme in dieses neue Förderprogramm und erhielt in 2008 den Zuschlag.

Durchführung

In der Stadtteilkonferenz vom 31.08.2007 wurden diverse Projekte identifiziert, die im Rahmen des Stadtumbaus auf Realisierung weiterverfolgt wurden. Eine genaue programmscharfe Zuordnung zwischen dem Stadtumbauprogramm und dem „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“-Programm erfolgte nicht. Die Erstellung der Projektlisten und der Beschluss durch Stadtverordnetenversammlung hatte den gleichen Verfahrensweg wie die Erstellung eines integrierten Entwicklungskonzeptes. Zum damaligen Zeitpunkt hatte man keine Erfahrungswerte mit der Herangehensweise und der Umsetzung dieses Programms.

Im Zeitraum von 2009 bis 2015 wurden die umgesetzten Projekte für dieses Gebiet ausschließlich aus dem Stadtumbauprogramm finanziert; ab 2015 wurden für Maßnahmen aus dem Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ Fördermittel eingesetzt.

Ergebnis

Den Fördermitteleinsatz im Zusammenspiel mit dem Stadtumbauprogramm kann man als erfolgreich ansehen. Es wurden diverse Maßnahmen, die seinerzeit in der Stadtteilkonferenz festgehalten wurden, umgesetzt. Das allerdings schwerpunktmäßig im Stadtumbauprogramm. Das Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ wurde nur nachrangig eingesetzt.

Als Fazit muss man feststellen, dass es durch die Kreativität der Stadt Bremerhaven gelungen ist, bei dem Zusammenwirken mit den beiden Stadtumbauprogrammen, ohne irgendwelche Erfahrungswerte, eine erfolgreiche Stadtsanierung hervorzubringen.

Für die gesamten Maßnahmen aus dem Förderprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ sind insgesamt Mittel in Höhe von 108.159,29 € eingesetzt worden.

B Lösung

Die nach dem Planungs- und Handlungskonzept vorgesehenen Maßnahmen sind wie unter A. ausgeführt nahezu vollständig durchgeführt worden. Daher ist das Ziel der Festlegung als Fördergebiet weitestgehend erreicht. Die festgestellten städtebaulichen und sozialen Missstände sind nahezu vollständig behoben. Demzufolge wird die Festlegung des „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“-Gebiets Bremerhaven-Wulsdorf aufgehoben.

C Alternativen

Alternativen werden nicht vorgeschlagen.

D Auswirkungen des Beschlussvorschlags

Für die gesamten Maßnahmen sind insgesamt an Bundes- und kommunalen Mitteln **108.159,29 €** eingesetzt worden. Diese setzen sich wie folgt zusammen:

Einnahmen

Städtebauförderungsmittel des Bundes	36.050,00 €
Eigenmittel der Stadt Bremerhaven	72.109,29 €
	108.159,29 €

Ausgaben

Maßnahmen der Vorbereitung	30.625,84 €
Ordnungsmaßnahmen	73.133,45 €
Abwicklung der Maßnahmen	4.400,00 €
	108.159,29 €

Durch die Aufhebung des „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“-Gebiets Bremerhaven-Wulsdorf entstehen der Stadt keine Kosten.

Weitere Auswirkungen nach § 35 GOSTVV sind nicht ersichtlich.

E Beteiligung / Abstimmung

Der Magistrat und die Stadtverordnetenversammlung werden jeweils mit einer gleichlautenden Vorlage begrüßt.

F Öffentlichkeitsarbeit / Veröffentlichung nach dem BremIFG

Eine Veröffentlichungspflicht nach dem BremIFG ist gegeben.

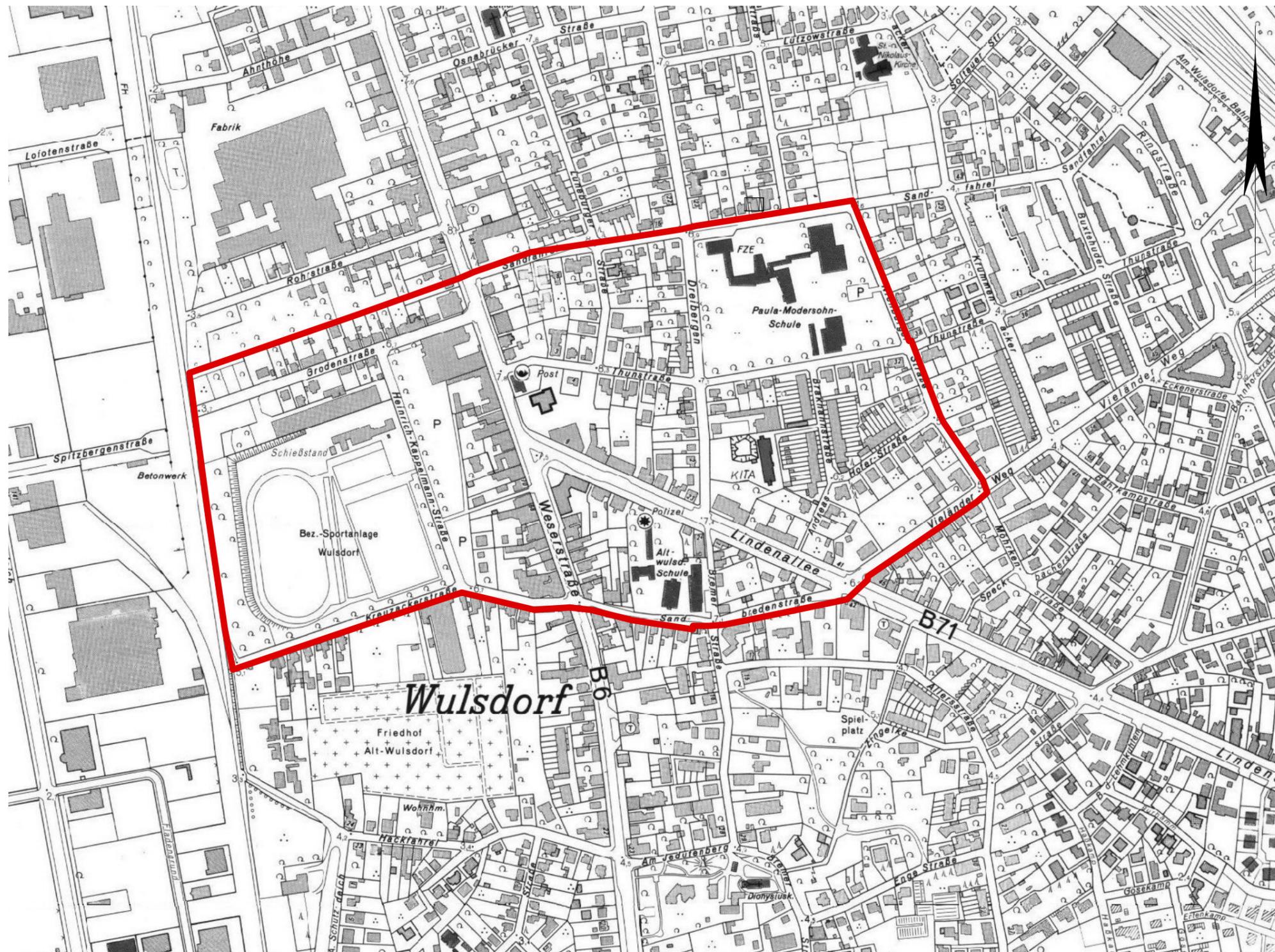
G Beschlussvorschlag

Der Bau- und Umweltausschuss empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung folgenden Beschluss zu fassen:

„Die Stadtverordnetenversammlung beschließt die Aufhebung der Festlegung des „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“-Gebiets Bremerhaven-Wulsdorf.

gez.
Charlet
Baustadtrat

Lageplan „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“-Gebiet



— Abgrenzung des
Stadtumbaugebietes
Nr. 6 Wulsdorf
gemäß § 171b BauGB
ohne Maßstab

Größe: 30 ha

Stadtplanungsamt
61/3

Festgelegt von der
Stadtverordnetenversammlung
am 27. September 2007

Vorlage Nr. VI 34/2025		
für die Sitzung des Bau- und Umweltausschusses.		
Beratung in öffentlicher Sitzung:	ja	Anzahl Anlagen: 5

Stadtumbaugebiet Geestemünde – Erweiterung des vorhandenen Stadtumbaugebietes und Durchführung von vorbereitenden Untersuchungen

A Problem

Im Stadtteil Geestemünde bestehen derzeit zwei Gebiete der Städtebauförderung: das Stadtumbaugebiet Nr. 3 Geestemünde (Ausweisung 2007) und das Fördergebiet „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ (Ausweisung 2010) Für beide Gebiete hatte die Stadtverordnetenversammlung (Vorlage Nr. V 29/2013) am 25.04.2013 eine Erweiterung beschlossen (vgl. Anlage 1).

Am 01.01.2020 hat der Bund die Städtebauförderung komplett neu strukturiert. Die bis dahin geltenden sechs Programme der Städtebauförderung – für Geestemünde die Programme „Stadtumbau“ und „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ - wurden mit der Verwaltungsvereinbarung 2019 (VV 2019) letztmalig aufgelegt. Die noch verfügbaren Mittel der Programme können noch bis Ende 2025 eingesetzt, die Gebiete müssen bis Ende 2026 abgerechnet werden. Gemäß Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 05.07.2022 soll das Gebiet des Programms „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ abgerechnet und aufgehoben werden (Vorlage Nr. V 35/2022). Dies ist gleichlautend für das Programm „Stadtumbau“ anzuwenden. Gleichzeitig wird das Stadtumbaugebiet erweitert und überführt in eines der drei neuen Städtebauförderungsprogramme, in das Programm „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“ (siehe Anlage 2).

Die räumliche Abgrenzung eines Fördergebietes ist eine von insgesamt drei Voraussetzungen für die Förderung von Gesamtmaßnahmen in den Fördergebieten über die verfügbaren Mittel der Städtebauförderung. Eine weitere Voraussetzung ist, dass in jeder Gesamtmaßnahme (d.h. in jedem Fördergebiet) in jedem Jahr jeweils mindestens eine Maßnahme des Klimaschutzes bzw. zur Anpassung an den Klimawandel, insbesondere durch Verbesserung der grünen Infrastruktur, umzusetzen ist. Die weitere und insbesondere im Fall von Geestemünde entscheidende Voraussetzung ist das Vorliegen eines Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (IEK), welches die Ziele und Maßnahmen im Fördergebiet darstellt. Dieses wird ressortübergreifend und in breiter Abstimmung mit den lokalen Akteur:innen und unter Beteiligung der Bürger:innen erarbeitet und umgesetzt.

Hintergrund ist, dass in Geestemünde bisher der Einsatz von Städtebauförderungsmitteln auf Grundlage des Handlungskonzeptes von 2009 erfolgte.

In den aktuell im Stadtteil Geestemünde bestehenden Gebieten der Städtebauförderung – im Stadtumbaugebiet Nr. 3 Geestemünde sowie dem Fördergebiet „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ - wurden die nachfolgenden Projekte in den letzten 5 Jahren umgesetzt bzw. mit Mitteln der Städtebauförderung unterstützt:

- Planungsleistungen für die Kajensanierung Kaistraße (noch nicht abgeschlossen)
- Planungsleistung für den Umbau der Kaistraße (noch nicht abgeschlossen)
- Standortmanagement Geestemünde (aktuelle Laufzeit bis 31.12.25)
- Planungsleistungen sowie Gutachten für die Umsetzung des Verfahrens zum B-Plan 495 „Eingang Geestemünde und Werftquartier“
- Grundinstandsetzung der Kanaldrehbrücke Klußmannstraße (Amt 66)
- Holzhafen – Umgestaltung der Grünanlage 2021 (Amt 67)
- Barrierefreie Umgestaltung „Am Holzhafen“ / Rheinstraße (Amt 66)
- Ankauf Brandruinen Georgstraße 120-122 sowie Georg-Seebeck-Str. 8, Abbruchkosten (SI)
- **Geestemünde geht zum Wasser – Laufzeit von 2013 bis 2019 – Umsetzung über das Bremer EFRE-Programm 2007-2013 – einige Leistungen (Planung und Bau) wurden auch über Mittel der Städtebauförderung realisiert. Zum Projekt gehörten Maßnahmen am Holzhafen, Yachthafen sowie am Elbinger Platz**

Für die weitere Beantragung von Städtebauförderungsmitteln hat der Bund das Land Bremen aufgefordert, Entwicklungskonzepte zu erstellen und laufend fortzuschreiben. Auf Grundlage dessen beauftragte 2015 das Stadtplanungsamt die Arbeitsgemeinschaft des Büros FORUM Huebener, Karsten & Partner und plan-werkStadt, Büro für Stadtplanung & Beratung mit der Fortschreibung bzw. Neufassung des Handlungskonzeptes von 2009 als „Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (IEK) Geestemünde“ (nachfolgend IEK genannt). Die Erarbeitung eines Entwurfes für dieses IEK erfolgte zwischen Herbst 2015 und Sommer 2017 unter intensiver Mitwirkung zahlreicher Akteur:innen und der Öffentlichkeit. Der im Sommer 2017 erstellte Entwurf sowie die Ergebnisse der Beteiligungen sollten in einem weiteren Schritt ab 2018 der Politik und Öffentlichkeit vorgestellt werden. Aufgrund von mangelnden personellen Kapazitäten wurde die darauffolgende öffentliche Auslegung sowie Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 139 Abs. 2 i.V.m. § 4 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB) nicht fortgeführt.

Im Rahmen der Konzepterarbeitung des IEKs hat sich gezeigt, dass es sinnvoll und geboten ist, das Stadtumbaugebiet zu vergrößern. Die Erweiterung umfasste insbesondere die gewerblichen Flächen der ehemaligen Schichau-Seebeck-Werft und die nördlichen Geeste-Kajen. Ziel der Erweiterung war unter anderem eine städtebauliche Neuordnung des teilweise brachliegenden Werftgeländes zu ermöglichen. **Weiterhin wurde im 2017 erstellten Entwurf des IEKs eine Erweiterung des Stadtumbaugebietes im Norden, Osten und Süden vorgeschlagen** (siehe Anlage 3).

Aktuelle Entwicklungen im Bestandsgebiet von Geestemünde zeigen, dass hier dringender Handlungsbedarf besteht. Mit der neuen Oberschule Geestemünde auf dem Areal an der Hamburger Straße und dem südlich angrenzenden Siedlungsbereich des Ortsteils Geestemünde-Süd sollen daher weitere Entwicklungsbereiche einbezogen werden im Sinne einer städtebaulichen Aufwertung. Dies gilt in gleicher Weise für einen Teilbereich von Geestemünde-Nord. Auch hier hat sich gezeigt, dass wichtige Infrastrukturen wie das Haus der Jugend einbezogen werden könnten, da sie für das Gesamtgefüge Geestemündes und dessen Funktionsfähigkeit sowie Entwicklung eine wichtige Rolle spielen.

Diese vorgesehene Erweiterung sowie die definierten Entwicklungsziele des Entwurfes des IEKs entsprechen nicht mehr den aktuellen Gegebenheiten und müssen vollständig überarbeitet und aktualisiert werden. In diesem Zuge sind auch die herausgearbeiteten Schwächen, Risiken, Stärken und Potentiale von Geestemünde zu überprüfen und zu aktualisieren.

Die Vorlage der Stadtverordnetenversammlung Nr. V 35/2022 vom 05.07.2022 sieht zudem eine vollständige Erweiterung des Stadtumbaugebietes um die Fläche des sogenannten „Werftquartiers“ vor (vgl. Anlage 2).

Die Entwicklung des Werftquartiers ist ein gemeinsames Projekt der Stadt Bremerhaven und

des Landes Bremen. Auf einer ca. 140 ha großen Fläche soll das neue Stadtquartier mit einer Mischung aus Gewerbe, Wohnen, Erholung, Bildung, Kultur sowie Forschung und Entwicklung entwickelt werden. Seit 2018 wird die Entwicklung des Gebietes in einer Lenkungsrunde vorangetrieben. Auf Grundlage eines zweistufigen Wettbewerbes wurde das dänische Planungsbüro COBE beauftragt, einen Rahmenplan zu erarbeiten. Der am 05.07.2022 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossene Rahmenplan bildet die Grundlage für die vorbereitenden und verbindlichen Bauleitplanungen des Wertquartiers (Vorlage Nr. V 44/2022, siehe Anlage 4).

Auf Grundlage des Beschlusses der Stadtverordnetenversammlung am 05.07.2022 - welche eine vollständige Erweiterung des Gebietes vorsieht (Vorlage Nr. V 35/2022) - wurden lediglich vorbereitende Maßnahmen für die Entwicklung der Fläche des Wertquartiers eingeleitet. Dies bezieht sich auf Planungsleistungen sowie Gutachten für das Verfahren der Änderung des Flächennutzungsplanes sowie Verfahren der Bebauungspläne.

B Lösung

Die in der Anlage 5 dargestellte Abgrenzung beinhaltet demzufolge sämtliche zwischenzeitlich thematisierten Erweiterungen des Stadtumbaugebietes **von Geestemünde, dies umfasst** auch das Stadtentwicklungsvorhaben „Wertquartier“. Für dieses dargestellte Gebiet sollen entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen zunächst vorbereitende Untersuchungen durchgeführt werden. Hierzu muss ein leistungsfähiges Unternehmen beauftragt werden. Zum Umfang der Untersuchung gehört die Aufstellung eines Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes, welches den Entwurf des Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes aus 2017 sowie das bestehende Handlungskonzept aus 2009 für den Bereich Geestemünde und angrenzende Bereiche sowie das Wertquartier adäquat berücksichtigt. Weiterhin sind der beschlossene Rahmenplan für das Wertquartier sowie die aktuellen Verfahrensstände der Bebauungspläne im Wertquartier zu berücksichtigen.

Die vollständige Erweiterung des Stadtumbaugebietes um die Fläche des Wertquartiers bietet die Möglichkeit und gleichzeitig die Chance, eine gemeinsame und voneinander profitierende Entwicklung des Stadtteils Geestemünde und des neuen Stadtteils Wertquartier zu fördern und entsprechende gemeinsame Entwicklungsziele zu definieren. **Dabei soll weiterhin der Fokus auf dem Bestandsgebiet von Geestemünde einschließlich der Erweiterung nach Süden (Geestemünde-Süd), Osten und Norden (Geestemünde-Nord) liegen. Die Verzahnung von Geestemünde und künftigem Wertquartier soll insbesondere auch dazu dienen, die verdichteten Siedlungsbereiche Geestemündes im Sinne der Stadt der kurzen Wege über kurze und gezielte Ost-West-Verbindungen ans Wasser zu führen und neue Freiraumqualitäten im Übergangsbereich zu erschließen.** Gleichzeitig werden durch die Erarbeitung eines IEKs die Voraussetzungen dafür geschaffen, **in Geestemünde sowie im gesamten erweiterten Gebiet Entwicklungsmaßnahmen durch Mittel der Städtebauförderung zu finanzieren. In diesem Zuge soll somit eine Möglichkeit für die Weiterentwicklung von Geestemünde sowie die Verzahnung mit dem Gebiet des Wertquartiers geschaffen werden.**

Nach Vorliegen der ersten Untersuchungsergebnisse **der vorbereitenden Untersuchungen** ist entsprechend den gesetzlichen Vorgaben eine intensive Beteiligungsphase aller Bürger:innen, lokalen Akteur:innen, Interessent:innen sowie der Behörden / Träger:innen der öffentlichen Belange vorgesehen.

Bei der Durchführung von vorbereitenden Untersuchungen sowie der Aufstellung eines Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes soll geprüft werden, ob es sinnvoll und geboten ist, das vorhandene Stadtumbaugebiet gemäß § 171 b BauGB um den dargestellten Bereich zu erweitern.

Im Zuge der Erarbeitung des Entwurfes des IEKs sind Schwächen, Risiken, Stärken

und Potentiale für das komplette Gebiet zu erarbeiten bzw. zu überprüfen und Entwicklungsziele zu definieren bzw. zu aktualisieren.

Für die vorgeschlagene Erweiterung des Gebietes um die Fläche des Werftquartiers sind weiterhin Maßnahmen für die Entwicklung der Fläche des Werftquartiers vorgesehen. Dies bezieht sich auf noch nicht abgeschlossene oder noch nicht beauftragte Planungsleistungen sowie Gutachten für das Verfahren der Änderung des Flächennutzungsplanes sowie Verfahren der Bebauungspläne.

In diesem Zuge weiterhin vorgesehen ist die Berücksichtigung der Entwicklung des Quartiersparks westlich der Ellhornbrache, welcher ebenfalls im Rahmen des integrierten städtebaulichen Konzeptes berücksichtigt werden soll. Eine Berücksichtigung setzt eine Gebietserweiterung zwingend voraus.

Bisher sind die folgenden Projekte im bestehenden Gebiet von Geestemünde noch nicht abgeschlossen, sodass eine Aufnahme in das zu entwickelnde Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept vorgesehen ist:

- Umsetzung der Kaistraße – Kajensanierung sowie Umbau der Kaistraße
- Fortführung des Standortmanagements Geestemünde bis zum 31.12.2025.

Zudem sollen folgende Maßnahmen im Bestandsgebiet von Geestemünde vorrangig berücksichtigt werden:

- Sanierung und Nachnutzung des Polizeireviers Geestemünde an der Klußmannstraße
- Planung und Umgestaltung des Elbinger Platzes
- Sicherung von Orten und Schaffung von Angeboten für Jugendliche (z.B. für Freizeitaktivitäten wie Pumprack, Skateranlage, Jugendcafé etc.)
- Schaffung neuer Freiräume und kurze Wege zum Wasser für die verdichteten Siedlungsbereiche von Geestemünde sowie
- Stärkung der Nahmobilität durch attraktive Fuß- und Radwegeverbindungen.

Die Finanzierung der vorbereitenden Untersuchungen soll aus den zur Verfügung stehenden Mitteln aus dem Kapitel 6625 Städtebauförderung erfolgen. Die Förderung erfolgt über das Programm „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“.

C Alternativen

Keine, im bestehenden Stadtumbaugebiet Geestemünde können ohne Aufstellung eines aktualisierten bzw. fortgeschriebenen IEKs längerfristig keine Städtebauförderungsmittel mehr eingesetzt werden, da eine Aktualisierung seitens des Bundes vorgegeben ist. Ein entsprechendes Verfahren ist einzuleiten, andernfalls werden die Mittel in absehbarer Zeit nicht mehr zur Verfügung stehen.

Für den neuen Stadtteil Werftquartier ist der Einsatz von Städtebauförderungsmitteln nicht möglich ohne die **Erweiterung des Stadtumbaugebietes, die Durchführung** von vorbereitenden Untersuchungen sowie **nachfolgend ein beschlossenes IEK. Die bereits auf Grundlage der Vorlage V 35/2022 eingesetzten Mittel müssten demnach zurückgezahlt werden.**

D Auswirkungen des Beschlussvorschlags

Personalwirtschaftliche Auswirkungen bestehen insofern, als die vorbereitenden Untersuchungen und die damit verbundene Beauftragung nunmehr vordringlich zu bearbeiten sind. Vorgesehen ist, eine **ab 01. Juli 2025** wieder besetzte Stelle im Stadtplanungsamt mit dieser Aufgabe nach Besetzung und Einarbeitung zu betrauen.

Die Genderneutralität wird durch den Beschlussvorschlag nicht beeinflusst.

Mit einer Erweiterung des Stadtumbaugebietes werden die Voraussetzungen für den Einsatz von Städtebauförderungsmitteln in diesem Bereich geschaffen. Wie zuvor beschrieben ist die Umsetzung von mindestens einer Maßnahme des Klimaschutzes bzw. zur Anpassung an den Klimawandel, insbesondere zur Verbesserung der grünen Infrastruktur, in jedem Jahr eine Voraussetzung für die Förderung von Gesamtmaßnahmen in den Fördergebieten. Den Klimaschutzzielen wird damit sachgerecht Rechnung getragen.

Besondere Belange von ausländischen Mitbürger:innen, Menschen mit Behinderung oder des Sports sowie von Kindern, Jugendlichen und jüngeren Erwachsenen werden in den vorbereitenden Untersuchungen berücksichtigt und weiter thematisiert.

Die Information und Beteiligung der Stadtteilkonferenz Geestemünde erfolgt im Rahmen des weiteren Verfahrens.

E Beteiligung / Abstimmung

Die Beteiligung der Bürger:innen, lokalen Akteur:innen, Interessent:innen sowie der Behörden / Träger:innen der öffentlichen Belange ist im weiteren Verfahren vorgesehen.

F Öffentlichkeitsarbeit / Veröffentlichung nach dem BremIFG

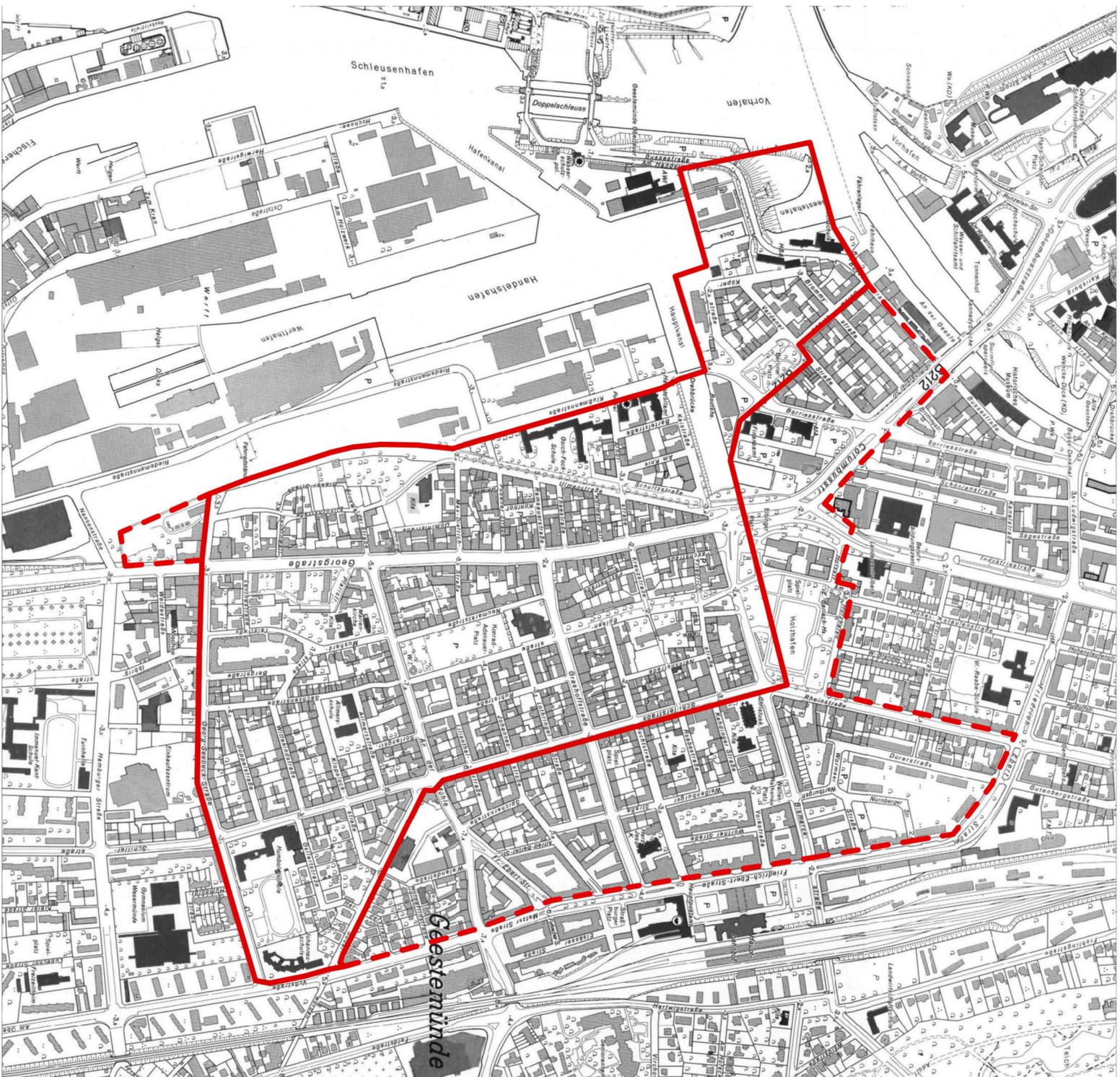
Es besteht eine Veröffentlichungspflicht nach dem BremIFG.

G Beschlussvorschlag

Der Bau- und Umweltausschuss beschließt für das in der Anlage 5 dargestellte erweiterte Gebiet in Geestemünde und im Werftquartier vorbereitende Untersuchungen durchzuführen und ein Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept aufzustellen. In diesem Zuge soll geprüft werden, ob es sinnvoll und geboten ist, das vorhandene Stadtumbaugebiet gemäß § 171 b BauGB um die in der Anlage 5 dargestellten Bereiche zu erweitern.

gez.
Charlet
Baustadtrat

Anlage 1: Abgrenzung Erweiterung Gebiete Geestemünde 2013
Anlage 2: Neuregelung Städtebauförderung Stand 2022
Anlage 3: Vorschlag Abgrenzung Erweiterung 2017
Anlage 4: Rahmenplan Werftquartier Bremerhaven
Anlage 5: Abgrenzung vorgesehene Erweiterung



— Stadtumbaugebiet
Nr. 3 Geestemünde
(Ausweisung 2007)
und
Fördergebiet "Aktive Stadt-
und Ortsteilzentren"
(Ausweisung 2010)

- - - Erweiterung des
Stadtumbaugebietes
Nr. 3 Geestemünde
gemäß § 171b BauGB
und des
Fördergebietes "Aktive
Stadt- und Ortsteilzentren"

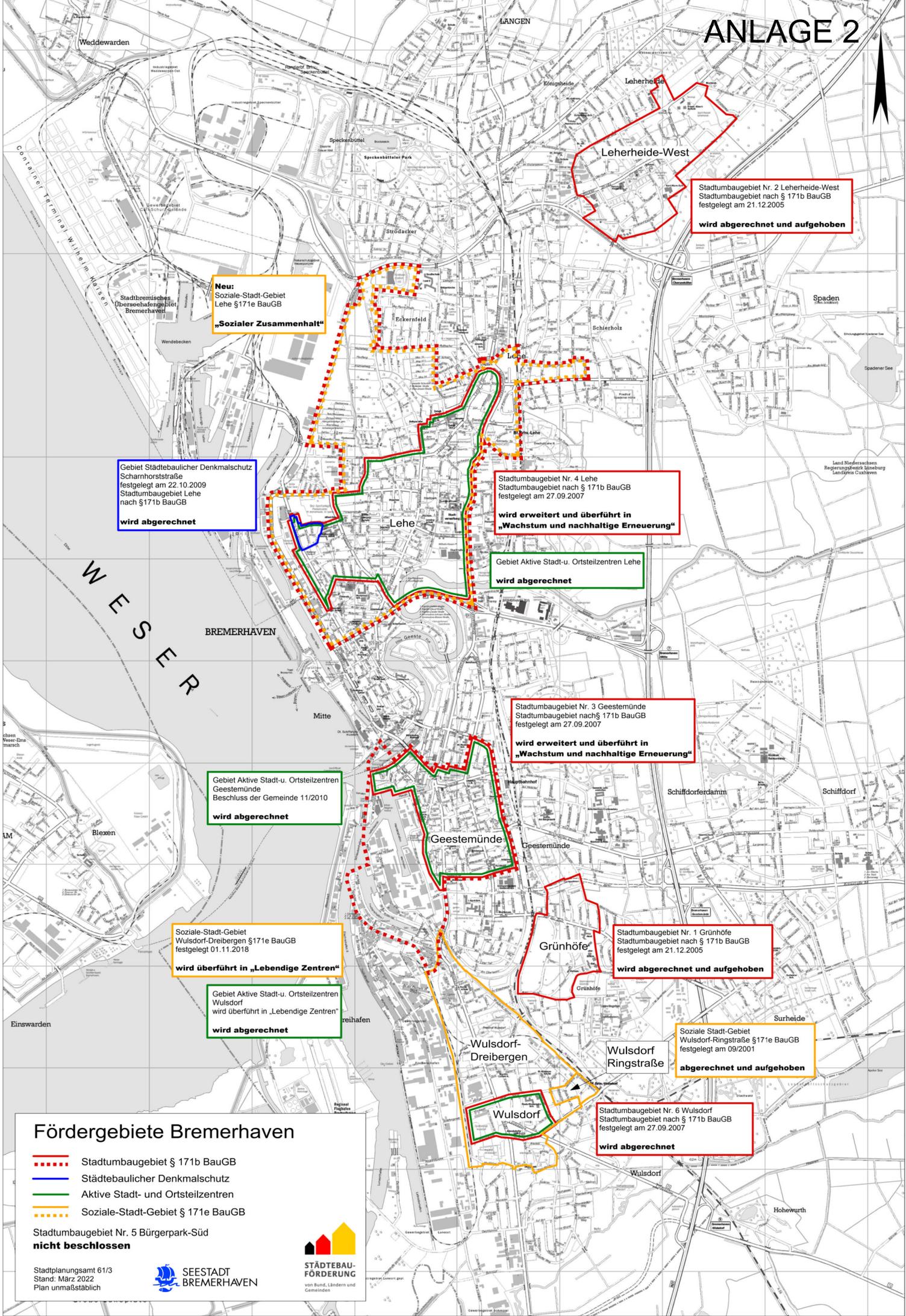
ohne Maßstab

Größe: 105 ha



Stadtplanungsamt
61/3

10. Januar 2013



Stadumbauegebiet Nr. 2 Leherheide-West
Stadumbauegebiet nach § 171b BauGB
festgelegt am 21.12.2005
wird abgerechnet und aufgehoben

Neus
Soziale-Stadt-Gebiet
Lehe §171e BauGB
„Sozialer Zusammenhalt“

Gebiet Städtebaulicher Denkmalschutz
Scharnhorststraße
festgelegt am 22.10.2009
Stadumbauegebiet Lehe
nach §171b BauGB
wird abgerechnet

Stadumbauegebiet Nr. 4 Lehe
Stadumbauegebiet nach § 171b BauGB
festgelegt am 27.09.2007
**wird erweitert und überführt in
„Wachstum und nachhaltige Erneuerung“**

Gebiet Aktive Stadt-u. Ortsteilzentren Lehe
wird abgerechnet

Stadumbauegebiet Nr. 3 Geestemünde
Stadumbauegebiet nach § 171b BauGB
festgelegt am 27.09.2007
**wird erweitert und überführt in
„Wachstum und nachhaltige Erneuerung“**

Gebiet Aktive Stadt-u. Ortsteilzentren
Geestemünde
Beschluss der Gemeinde 11/2010
wird abgerechnet

Soziale-Stadt-Gebiet
Wulsdorf-Dreibergen §171e BauGB
festgelegt 01.11.2018
wird überführt in „Lebendige Zentren“

Gebiet Aktive Stadt-u. Ortsteilzentren
Wulsdorf
wird überführt in „Lebendige Zentren“
wird abgerechnet

Stadumbauegebiet Nr. 1 Grünhöfe
Stadumbauegebiet nach § 171b BauGB
festgelegt am 21.12.2005
wird abgerechnet und aufgehoben

Soziale Stadt-Gebiet
Wulsdorf-Ringstraße §171e BauGB
festgelegt am 09/2001
abgerechnet und aufgehoben

Stadumbauegebiet Nr. 6 Wulsdorf
Stadumbauegebiet nach § 171b BauGB
festgelegt am 27.09.2007
wird abgerechnet

Fördergebiete Bremerhaven

- Stadumbauegebiet § 171b BauGB
- Städtebaulicher Denkmalschutz
- Aktive Stadt- und Ortsteilzentren
- Soziale-Stadt-Gebiet § 171e BauGB

Stadumbauegebiet Nr. 5 Bürgerpark-Süd
nicht beschlossen

Stadplanungsamt 61/3
Stand: März 2022
Plan unmaßstäblich



ANLAGE 3



— Stadtumbaugebiet
Nr. 3 Geestmünde
und
Fördergebiet „Aktive Stadt-
und Ortsteilzentren“
(Ausweisung 2013)

Größe ca. 105 ha

- - - Erweiterung des
Stadtumbaugebiet
Nr. 3 Geestmünde
gemäß § 171b BauGB
und des
Fördergebietes „Aktive Stadt-
und Ortsteilzentren“

Größe ca. 235 ha

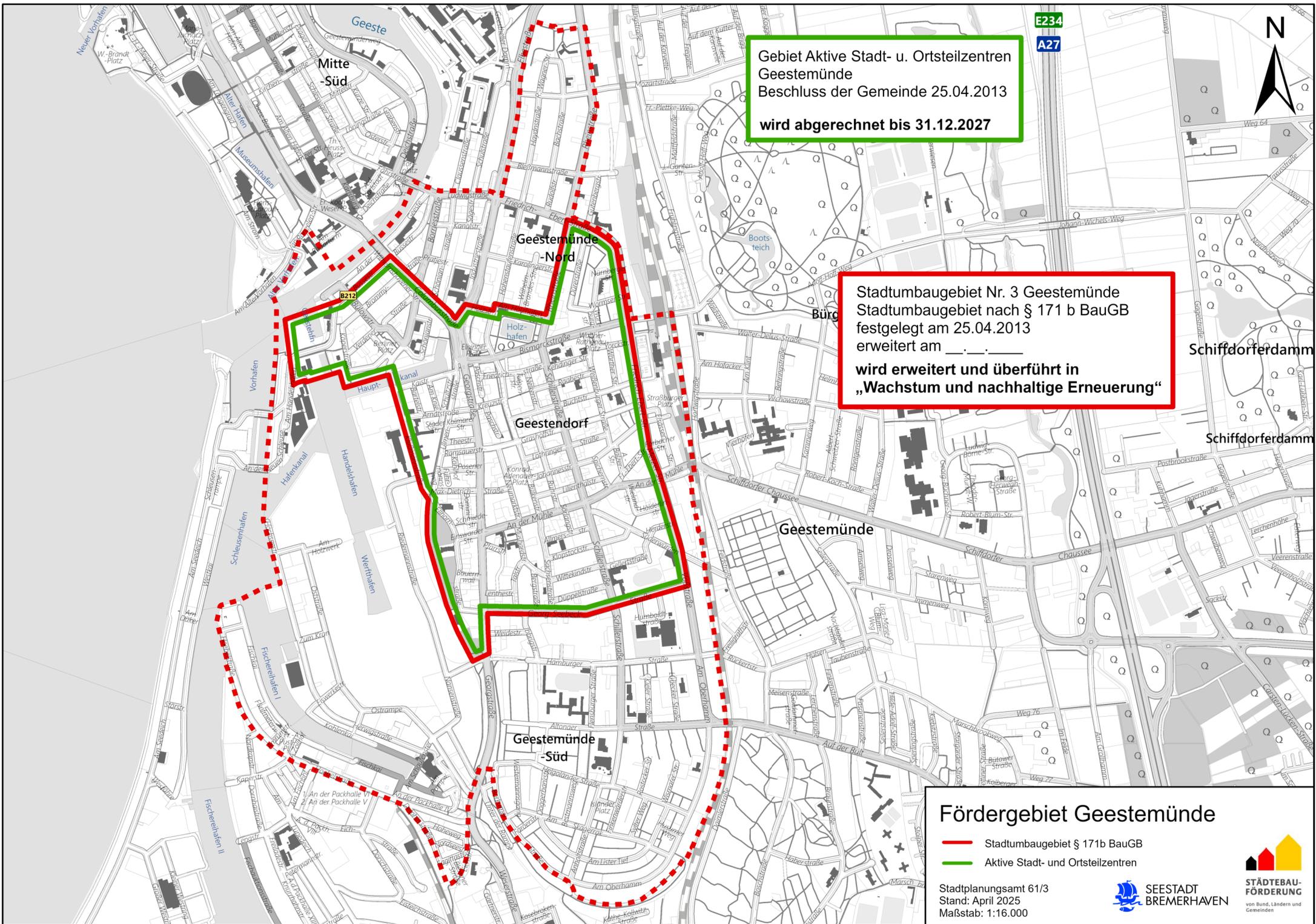
SEESTADT BREMERHAVEN



Stadtplanungsamt 61/3

ohne Maßstab
Juli 2017





Gebiet Aktive Stadt- u. Ortsteilzentren
 Geestemünde
 Beschluss der Gemeinde 25.04.2013
wird abgerechnet bis 31.12.2027

Stadtumbaugebiet Nr. 3 Geestemünde
 Stadtumbaugebiet nach § 171 b BauGB
 festgelegt am 25.04.2013
 erweitert am _____
**wird erweitert und überführt in
 „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“**

Fördergebiet Geestemünde

- Stadtumbaugebiet § 171b BauGB
- Aktive Stadt- und Ortsteilzentren

Stadtplanungsamt 61/3
 Stand: April 2025
 Maßstab: 1:16.000



Vorlage Nr. VI 35/2025 - 1		
für die Sitzung des Bau- und Umweltausschusses.		
Beratung in öffentlicher Sitzung:	ja	Anzahl Anlagen: 0

Stadtumbaugebiet Geestemünde -Umbau der Kaistraße Kostensteigerung für die Herstellung der Ufersicherung

A Problem

Der Bau- und Umweltausschuss hat in seiner Sitzung am 23.08.2018 mit der Vorlage Stadtumbaugebiet Geestemünde – „Geestemünde geht zum Wasser“, Umbau der Kaistraße mit Neugestaltung einer Uferpromenade am Hauptkanal/Yachthafen (Vorlage Nr. 18/20218-1) beschlossen, eine Entwurfsplanung erarbeiten zu lassen. In der Sitzung des Bau- und Umweltausschusses am 19.01.2021 wurde mit der Vorlage Nr. II 13/2020 Stadtumbaugebiet Geestemünde – „Geestemünde geht zum Wasser“ – Umbau der Kaistraße – Änderungen der Vorzugsvariante u.a. zur Kenntnis genommen, dass die Uferpromenade die Herstellung einer Spundwand als Uferbefestigung erforderlich macht und diese Baumaßnahme vor den übrigen Arbeiten durchzuführen ist.

Die EBB wurde mit Magistratsbeschluss vom 02.11.2022 nach § 2 Absatz 2 EBBOG beauftragt, einen Sanierungsplan der Deiche und Kajen zu erstellen.

Die Planungen für die Kajensanierung im Bereich der Kaistraße erfolgen in Zusammenarbeit von EBB und BEG. Laut BEG besteht Veranlassung über die aktuelle Kostenentwicklung zu informieren. Hierzu wird im Einzelnen ausgeführt:

Aufgrund erheblicher Veränderungen auf dem Baumarkt sind die Kosten für Bauleistungen in den letzten 6 Jahren deutlich gestiegen.

Zwischen 2019 und 2023 („Coronazeit“) haben sich die Baukosten um etwa 30 % erhöht. Diese Steigerung ist hauptsächlich auf steigende Material- und Lohnkosten zurückzuführen. Für die Jahre 2023 bis 2025 ergibt sich eine weitere Kostensteigerung von circa 10 %. In der vorangegangenen Berechnung der zu erwartenden Baukosten ging man zunächst davon aus, die Daten und Untersuchungsergebnisse des Kampfmittelräumdienstes aus einer sehr umfangreichen Untersuchung eines in direkter Nähe befindlichen Projektes nutzen zu können. Da dies nicht möglich ist wurden zusätzlich 200.000 € für den Kampfmittelräumdienst berücksichtigt, basierend auf den Kosten, die bei dem vergleichbaren Projekt angefallen sind.

Die zuvor genannten Kostensteigerungen wirken sich wie folgt auf die Baukosten aus: Im Jahr 2019 betragen die zu erwartenden Baukosten 2.713.526,57 €. Aufgrund der erheblichen Preissteigerungen, insbesondere bei Material- und Lohnkosten, steigen die zu erwartenden Baukosten im Jahr 2025 auf voraussichtlich 3.628.002,46 €. Das entspricht einer Steigerung von etwa 33,7 % innerhalb dieses Zeitraums. Dabei wurden die Baunebenkosten bereits in der Kalkulation berücksichtigt.

Die genannten Beträge sind inkl. 19% MwSt.

Das Stadtplanungsamt ist in die konkrete Planung der Ufersicherung inklusive Kostenentwicklung nicht involviert und konnte daher den politischen Beschlussgremien keinen aktuellen Sachstand geben. Künftig wird eine rechtzeitige Sachstandsmitteilung gewährleistet sein.

Der städtische Eigenanteil der Mehrkosten kann aus der Drittmittelrücklage der Städtebauförderung dargestellt werden.

Die Mehrkosten haben ihren wesentlichen Ursprung in Anforderungen des Kampfmittelräumdienstes an ein Pumpwerk sowie den zusätzlich erforderlichen Bau einer Treppenanlage als Anschluss an die künftige Promenade als baubedingte Schnittstelle.

B Lösung

Der Bau- und Umweltausschuss nimmt von dem aktuellen Kostenrahmen in Höhe von 3.630.000,-- € Kenntnis.

C Alternativen

Keine

D Auswirkungen des Beschlussvorschlags

Mit dieser Vorlage sind keine Auswirkungen gemäß § 35 Abs. GOStVV ersichtlich.

E Beteiligung / Abstimmung

Die BEG, EBB sowie das Amt für Straßen- und Brückenbau wurden beteiligt.

F Öffentlichkeitsarbeit / Veröffentlichung nach dem BremIFG

Es besteht eine Veröffentlichungspflicht gemäß BremIFG.

G Beschlussvorschlag

Der Bau- und Umweltausschuss nimmt von dem aktuellen Kostenrahmen in Höhe von 3.630.000,-- € im Zuge der geplanten Herstellung der Ufersicherung in der Kaistraße Kenntnis.

gez.
Charlet
Stadtrat

Vorlage Nr. VI 36/2025		
für die Sitzung des Bau- und Umweltausschusses.		
Beratung in öffentlicher Sitzung:	ja	Anzahl Anlagen: 3

Bebauungsplan Nr. 490 "Gewerbegebiet Carsten-Lücken-Straße" Erweiterung des Geltungsbereiches

A Problem

Am 12.09.2019 wurde die teilweise Änderung des Bebauungsplanes Nr. 190 „Kohlenmoor/BAB-Zubringer Schiffdorf“ und damit einhergehend die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 490 „Gewerbegebiet Carsten-Lücken-Straße“ durch Beschluss der Stadtverordnetenversammlung gem. § 2 Abs. 1 BauGB eingeleitet. Es gilt der beigefügte Geltungsbereich des Stadtplanungsamtes im Maßstab 1:2000 vom 23.05.2019 (siehe Anlage 1).

Für das Plangebiet wurden im Zeitraum vom 04.07.2022 bis einschließlich zum 15.07.2022 die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB und die frühzeitige Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB durchgeführt. Im Rahmen dieser Beteiligung kritisierten mehrere Bürger:innen die ursprünglich vorgesehene verkehrliche Erschließung über die angrenzende Carsten-Lücken-Straße. Dabei wurde insbesondere auf den Konflikt zwischen Wohn- und Gewerbenutzung hingewiesen und die daraus resultierende Beeinträchtigung der Wohn- und Lebensqualität erläutert. Zur Entschärfung dieser Problematik wurden verschiedene Erschließungsvarianten über die südlich gelegene Poristraße sowie den dort bestehenden Kreisverkehrsplatz geprüft. Als favorisierter Planungsvorschlag für den Durchgangsverkehr von Schiffdorf nach Geestemünde und zugleich wirtschaftlichste Variante erwies sich ein sogenannter Turbokreisverkehr (siehe Anlage 2). Dieser erfordert die Anpassung des vorhandenen Kreisverkehrsplatzes, jedoch keinen vollständigen Umbau. Vom Kreisverkehrsplatz aus ist die neue Erschließungsstraße in nördlicher Richtung in das Planungsgebiet vorgesehen.

Für den Geltungsbereich ergibt sich daher eine Erweiterung um einige Meter nach Süden, in Richtung des Kreisverkehrsplatzes. Diese Erweiterung umfasst auf der Breite des Kreisverkehrsplatzes den nördlichen Straßenbegleitgraben der Poristraße und ist in der beigefügten Karte (siehe Anlage 3) dargestellt.

B Lösung

Der bisher ausgewiesene Geltungsbereich für den Bebauungsplan Nr. 490 „Gewerbegebiet Carsten Lücken-Straße“ wird erweitert und bezieht sich von nun an auch auf den Abschnitt nördlich des Kreisverkehrsplatzes an der Poristraße.

Der Bau- und Umweltausschuss stimmt der Erweiterung des Plangebietes zu (Anlage 3).

C Alternativen

Werden nicht empfohlen

D Auswirkungen des Beschlussvorschlags

Das Verfahren hat keine finanziellen und personalwirtschaftlichen Auswirkungen. Das Verfahren hat keine genderspezifischen Auswirkungen. Die Klimaschutzrechtlichen Auswirkungen werden im weiteren Verfahren im Umweltbericht behandelt. Hinweise auf eine Gleichstellungsrelevanz sind nicht gegeben. Ausländische Mitbürger:innen sind von diesem Beschlussvorschlag nicht in besonderer Weise betroffen. Die besonderen Belange der Menschen mit Behinderung sowie sportliche Belange werden in der Planung adäquat berücksichtigt. Die Stadtteilkonferenz wird im Zuge der öffentlichen Auslegung an der Planung beteiligt.

E Beteiligung / Abstimmung

BIS

F Öffentlichkeitsarbeit / Veröffentlichung nach dem BremIFG

Bekanntmachung über die öffentliche Auslegung in der Nordseezeitung, Einstellung des Plannentwurfs mit Begründung im Internet

G Beschlussvorschlag

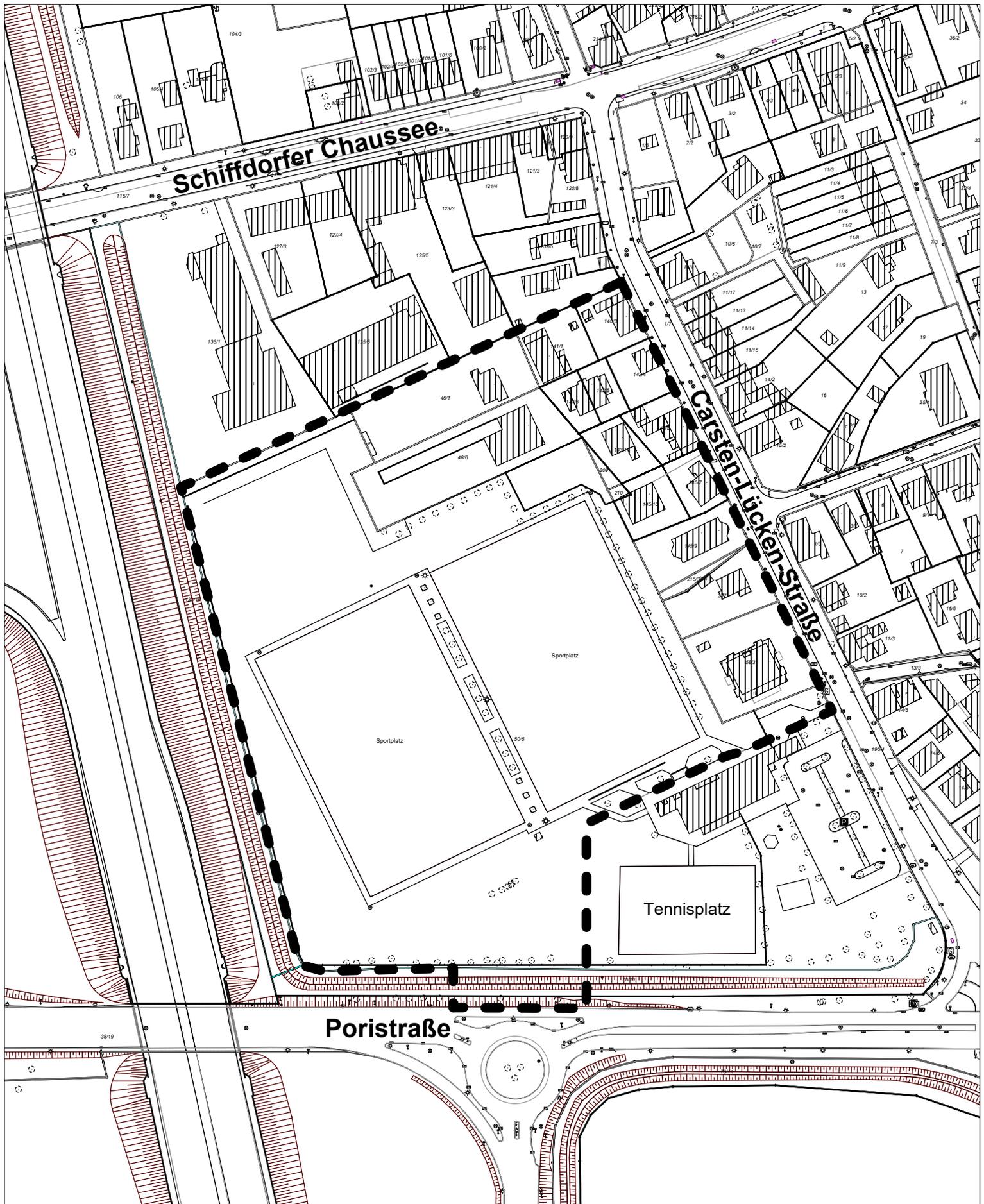
Der Bau- und Umweltausschuss stimmt der Erweiterung des Geltungsbereichs entsprechend der Anlage 3 zu.

gez.
Charlet
Baustadtrat

Anlage 1: Ursprünglicher Geltungsbereich, vom 23.05.2019

Anlage 2: Planungskonzept Erschließungsstraße inklusive Turbokreisverkehr, Entwurf 2025

Anlage 3: Erweiterter Geltungsbereich, Mai 2025



**Magistrat der Stadt Bremerhaven
Stadtplanungsamt**

Fährstraße 20, 27568 Bremerhaven
Tel.: 0471 590-2885
E-mail: stadtplanungsamt@magistrat.bremerhaven.de

Geltungsbereichserweiterung zu
Bebauungsplan Nr. 490
"Gewerbegebiet Carsten-Lücken-Straße"

Ersteller: Alexander Bäuerle
Datum: 13.05.2025
Maßstab: 1:2.000



Dieser Auszug ist gesetzlich geschützt. Vervielfältigung, Umarbeitung oder die Weitergabe an Dritte nur mit Zustimmung des Herausgebers, ausgenommen Vervielfältigungen und Umarbeitungen zur innerdienstlichen Verwendung bei Behörden.

Vorlage Nr. VI 37/2025		
für die Sitzung des Bau- und Umweltausschusses.		
Beratung in öffentlicher Sitzung:	ja	Anzahl Anlagen: 3

Bebauungsplan Nr. 506 "Lotjeweg / Tarnowitzer Straße / Rybniker Straße" Auslegungsbeschluss

A Problem

Für das Gebiet zwischen Lotjeweg, Tarnowitzer Straße und Rybniker Straße gilt derzeit der Bebauungsplan 406 „Lotjeweg/Tarnowitzer Straße“ (rechtskräftig seit 29.05.2007). Die topographische Situation dieses städtischen Areals (Senke) ist problematisch und hatte viele Jahre kein Kaufinteresse ausgelöst.

Nunmehr hat ein Investor das im o.a. Bebauungsplangebiet befindliche städtische Grundstück erworben und beabsichtigt im Sinne der Innenentwicklung die Errichtung von Reihenhäusern. Anders als nach der derzeitigen Bauleitplanung soll die vorgesehene Erschließung nicht über die Rybniker Straße, sondern über den Lotjeweg erfolgen.

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 506 soll nun ein Bebauungsplan der Innenentwicklung gem. § 13 a Abs. 1 Nr. 1. BauGB aufgestellt werden, der den Bebauungsplan 406 aufhebt. Danach kann ein Bebauungsplan für die Wiedernutzbarmachung von Flächen wie in diesem Fall, die Nachverdichtung oder andere Maßnahmen der Innenentwicklung im beschleunigten Verfahren aufgestellt werden, sofern in ihm eine zulässige Grundfläche von weniger als 20.000 m² festgesetzt wird. Das rd.1,28 ha große Plangebiet, bei Festsetzung einer vorgesehenen Grundflächenzahl (GRZ) von 0,4, lässt eine zulässige Grundfläche von rd. 5.100 m² zu und erfüllt somit die o.g. Vorgabe für ein beschleunigtes Verfahren.

Am 23.11.2022 wurde durch den Magistrat und am 01.12.2022 durch die Stadtverordnetenversammlung, gem. § 2 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB), die Aufstellung eines Bebauungsplans der Innenentwicklung im beschleunigten Verfahren gem. § 13a Abs. 1 Nr. 1 BauGB beschlossen.

Für die vorliegende Planung (siehe Anlagen 1 und 2) wurde vom 26.02.2024 bis einschließlich 08.03.2024 die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 1 BauGB durchgeführt. Die Stellungnahmen und Beschlussempfehlungen werden zur Kenntnis genommen (vgl. Anlage 3).

B Lösung

Der Bau- und Umweltausschuss nimmt das Ergebnis der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung zur Kenntnis.

Der Bau- und Umweltausschuss stimmt dem vorliegenden Planungskonzept (Anlage 1) als Grundlage des Bebauungsplanentwurfes zu und ist damit einverstanden, dass nach Erarbeitung des Bebauungsplanentwurfes die öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB zeitgleich durchgeführt werden.

C Alternativen

Keine

D Auswirkungen des Beschlussvorschlags

Die Bau- und Erschließungskosten übernimmt der Vorhabenträger. Personalwirtschaftliche Auswirkungen bestehen nicht. Für eine Gleichstellungsrelevanz gibt es keine Anhaltspunkte. Entsprechend der Innenentwicklung werden die Belange des Klimaschutzes im weiteren Verfahren sachgerecht gewürdigt.

Ausländische Mitbürger:innen sind von diesem Beschlussvorschlag nicht in besonderer Weise betroffen. Auch werden von dieser Planung die besonderen Belange der Menschen mit Behinderung nicht tangiert. Sportliche Belange sind nicht betroffen. Die Belange von Kindern und jungen Erwachsenen werden durch die Anlage eines Quartier-Spielplatzes adäquat berücksichtigt.

Die Beteiligung der Stadtteilkonferenz erfolgt im Zuge der öffentlichen Auslegung.

E Beteiligung / Abstimmung

Die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB und der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB an der Bauleitplanung ist im Zuge des Verfahrens adäquat erfolgt.

F Öffentlichkeitsarbeit / Veröffentlichung nach dem BremIFG

Bekanntmachung über die öffentliche Auslegung in der Nordseezeitung, Einstellung des Planentwurfes mit Begründung im Internet.

G Beschlussvorschlag

1. Der Bau- und Umweltausschuss nimmt das Ergebnis der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB zur Kenntnis.
2. Der Bau- und Umweltausschuss stimmt dem vorliegenden Planungskonzept als Grundlage des Entwurfs zum Bebauungsplan Nr. 506 „Lotjeweg / Tarnowitzer Straße / Rybniker Straße“ zu und beschließt, dass die Verfahrensschritte „Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB“ und „Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB“ zeitgleich durchgeführt werden.

gez.
Charlet
Baustadtrat

Anlage 1: Städtebauliches Konzept Dezember 2003

Anlage 2: Kurzbegründung, Vorentwurf Februar 2024

Anlage 3: Abwägung zu den im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung eingegangenen Stellungnahmen



STÄDTEBAULICHES KONZEPT
 LOTJERQUARTIER
 STAND: 10. DEZEMBER 2023
 M.: 1:500
 VARIANTE STADTPLANUNGSAHFT



Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit zum

Bebauungsplan Nr. 506

„Lotjeweg / Tarnowitzer Straße / Rybniker Straße“

(zugleich teilweise Aufhebung des Bebauungsplanes Nr. 406 „Lotjeweg / Tarnowitzer Straße“)

Allgemeine Ziele und Zwecke der Planung

Anlage eines neuen Wohnquartiers



Kurzbegründung

Frühzeitige öffentliche Unterrichtung / Erörterung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB vom **26. Februar 2024** bis einschließlich **08. März 2024**

im Technischen Rathaus, 1. Obergeschoss, R. 109, Fährstraße 20,
27568 Bremerhaven (während der Öffnungszeiten) und
im Internet unter www.stadtplanungsamt.bremerhaven.de

Liebe Bürgerinnen und Bürger,

jeder Bauleitplan in unserem Stadtgebiet sichert und erschließt neue Räume für die Entwicklung Bremerhavens als attraktive, lebenswerte Seestadt. Gleichzeitig greift Planung aber auch in die Lebensverhältnisse der Betroffenen ein. Deshalb garantiert das Baugesetzbuch allen Bürgerinnen und Bürgern die Mitwirkung an der Planung.

Das Baugesetzbuch (BauGB) regelt für Bauleitplanverfahren, dass Sie als Bürgerinnen und Bürger frühzeitig an der Bauleitplanung zu beteiligen sind. Ein Bauleitplanverfahren ist bei Aufstellung oder Änderung von Flächennutzungsplänen und Bebauungsplänen erforderlich.

Sie können mitwirken, unabhängig davon, ob sie von der Planung betroffen sind oder nicht.

Das Beteiligungsverfahren ist zweistufig. Im Baugesetzbuch heißt es in § 3 Abs. 1:
„Die Öffentlichkeit ist möglichst frühzeitig über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung, sich wesentlich unterscheidende Lösungen, die für die Neugestaltung oder Entwicklung eines Gebiets in Betracht kommen, und die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung öffentlich zu unterrichten; ihr ist Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung zu geben. Auch Kinder und Jugendliche sind Teil der Öffentlichkeit im Sinne des Satzes 1.“

- ➔ In der ersten Stufe zeigt ein Planungsvorschlag (Vorentwurf) die vorgesehenen Festsetzungen des Bauleitplanes auf und benennt die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung. Sie haben hier die Möglichkeit sich in dem genannten Zeitraum im Stadtplanungsamt bzw. im Internet über die Planung zu informieren und zu den Planungen zu äußern. Gern können Sie sich auch schriftlich an die Stadt Bremerhaven wenden. Ihre Stellungnahmen fließen in das weitere Verfahren mit ein.
- ➔ In der zweiten Stufe der Öffentlichkeitsbeteiligung sieht das BauGB in § 3 Absatz 2 Ihre weitere Mitwirkung vor. Diese Stufe nennt sich öffentliche Auslegung. Der Entwurf des Bauleitplans mit Begründung wird für die Dauer eines Monats, mindestens jedoch für die Dauer von 30 Tagen, öffentlich ausgelegt.

Auslegungsort und Zeitraum werden rechtzeitig vorher in der örtlichen Presse angekündigt (öffentliche Bekanntmachung). Innerhalb der Auslegungsfrist können Sie Stellungnahmen zu den ausgelegten Planungen abgeben. Diese werden bei der weiteren Bearbeitung geprüft.

Das bedeutet, dass die von Ihnen eingebrachten Vorschläge und Anregungen sowie die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander abzuwägen sind, und entschieden wird, inwieweit sie Eingang in die weitere Planung finden. Nicht fristgerecht eingereichte Stellungnahmen können unberücksichtigt bleiben.

Nach Abwägung der im Verfahren zu wertenden Belange wird der Bebauungsplan (verbindlicher Bauleitplan) von der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Bremerhaven beschlossen (Satzungsbeschluss). Der Satzungsbeschluss wird im Amtsblatt der Freien Hansestadt Bremen bekannt gemacht. Damit tritt der Bebauungsplan in Kraft. Im Anschluss erfolgt eine Hinweisbekanntmachung in der örtlichen Presse. Der vollständige Bekanntmachungstext findet sich auf unserer Internetseite unter www.stadtplanungsamt.bremerhaven.de.

Die folgenden Seiten informieren Sie über die beabsichtigte Planung.

Mit freundlichen Grüßen

Ihr Magistrat der Stadt Bremerhaven
Stadtplanungsamt, Fährstraße 20, 27568 Bremerhaven

Ihre Ansprechpartnerin:
Frau Kountchev, Tel: 0471 – 590 3220
Amtsleiterin

1. Planungsanlass / -ziele

Das Plangebiet befindet sich zwischen den Straßen Lotjeweg, Tarnowitzer Straße und Rybniker Straße und ist mit Ausnahme der Gebäudezeile an der Tarnowitzer Straße derzeit nicht bebaut.

Es besteht für die aktuelle Planfläche ein Planrecht über den Bebauungsplan Nr. 406, welches abgesehen von der Straßenrandbebauung an der Tarnowitzer Straße seit Rechtskraft des Bebauungsplanes im Jahr 2007 nicht realisiert wurde. Aufgrund der fehlenden Nutzung hat sich in den letzten Jahren auf dieser tieferliegenden Fläche (Senke) ein Wald entwickelt.

Entsprechend der vorhandenen Nachfrage nach bezahlbarem Wohnraum sollen die grundlegenden Planungsziele des Ursprungsbebauungsplanes für diese Teilfläche (Flurstück 105/8) überprüft, jedoch die grundsätzliche Nutzung als Wohngebiet weitergeführt werden. Dabei werden die ursprünglichen Ziele zur Realisierung des Einfamilienhausbaus verlassen und Wohnformen im verdichteten Hausbau wie Reihenhäuser angeboten.

Mit seiner zentralen Lage im Stadtteil Lehe, Ortsteil Schierholz bietet sich die Wiederaufnahme der wohnbaulichen Nachnutzung an.

Städtebauliches Ziel ist es daher, durch die Neuordnung der Erschließung und Änderung des städtebaulichen Konzeptes der anhaltenden Nachfrage nach Wohnbaugrundstücken, insbesondere für flächensparende, verdichtete und kostengünstigere Wohnformen, gerecht zu werden.

Mit der Aufstellung dieses Bebauungsplanes sollen daher die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Realisierung eines Wohnquartiers hergestellt werden, das verschiedenen Ziel- und Altersgruppen ein attraktives und abwechslungsreiches Wohnangebot bietet.

Umsetzung diese Planungsziele

Zur Umsetzung dieser Planungsziele hat die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Bremerhaven in ihrer Sitzung am 01.12.2022 die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 506 „Lotjeweg / Tarnowitzer Straße / Rybniker Straße“ beschlossen. Zugleich wird die Aufhebung bzw. Teilaufhebung des Bebauungsplanes Nr. 406 „Lotjeweg / Tarnowitzer Straße“ für diesen Bereich durchgeführt.

2. Planverfahren

Der Bebauungsplan Nr. 506 „Lotjeweg / Tarnowitzer Straße / Rybniker Straße“ wird im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB ohne Durchführung einer Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB aufgestellt.

Die im Plangebiet (unbebautes Flurstück 105/8) zulässige überbaubare Grundfläche liegt mit ca. 5.000 m² deutlich unter der gemäß § 13a BauGB maximal zulässigen Höchstgrenze von 20.000 m².

Eingriffe, die aufgrund der Aufstellung des Bebauungsplanes zu erwarten sind, gelten im Sinne des § 1a Abs. 3 Satz 6 BauGB als vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig (§ 13a Abs. 2 Nr. 4 BauGB). Gleichwohl sind externe Kompensationsmaßnahmen erforderlich. Bei der zwischen Lotjeweg und Rybniker Straße befindlichen brachliegenden Fläche mit Gehölzbestand handelt es sich um Wald gemäß § 2 BremWaldG. Demzufolge enthält der zwischen der Stadt und dem neuen Eigentümer geschlossene Kaufvertrag einen Passus, wonach die Kosten für die Ersatzmaßnahme in Form einer Aufforstung vom Käufer und anteilig von der Stadt zu tragen sind.

Der Aufstellungsbeschluss ist gemäß § 2 Abs. 1 BauGB am 17.02.2024 ortsüblich bekannt gemacht worden.

3. Planungsrechtliche Situation

Flächennutzungsplan

Der wirksame Flächennutzungsplan (FNP) 2006 stellt das Plangebiet bereits als Wohnbaufläche dar, so dass der Bebauungsplan aus dem Flächennutzungsplan heraus entwickelt werden kann. Eine Änderung des Flächennutzungsplanes ist demzufolge nicht erforderlich.

4. Beschreibung und Lage des Plangebietes

Das rd. 12.400 m² große Plangebiet liegt im Stadtteil Lehe, Ortsteil Schierholz. Der Lotjeweg führt in Richtung Norden auf die „Cherbourger Straße“ sowie im Süden auf die „Spadener Straße“, so dass das Plangebiet über zwei Hauptverkehrsstraßen an die westlich der Bahnlinie liegenden Siedlungsbereiche angebunden ist.

Das Plangebiet umfasst neben der Tarnowitzer Straße mit ihrer südlichen Straßenrandbebauung und der Rybniker Straße das Flurstück 105/8 der Flur 69 in der Gemarkung Lehe. Bei dieser zwischen dem Lotjeweg im Norden und der Rybniker Straße im Süden gelegenen Fläche handelt es sich um eine Senke, eine ehemalige Sandgrube, die von Gehölzbestand – Wald gemäß § 2 BremWaldG – geprägt ist.

Das Plangebiet ist durch die umliegenden Straßen voll erschlossen und mit dem übrigen Stadtgebiet verkehrsgünstig verbunden.

Das Umfeld des Bebauungsplangebietes ist im Osten, Süden und Westen wohnbaulich, zumeist Einfamilienhäuser, geprägt. Auf der Nordseite, nördlich des Lotjeweges finden sich gewerbliche Nutzungen, u.a. Holz- und Baustoffhandel, Autohandel und Selbsthilfwerkstatt. Die genaue Abgrenzung des Geltungsbereiches ist aus dem nachfolgenden Plan ersichtlich.

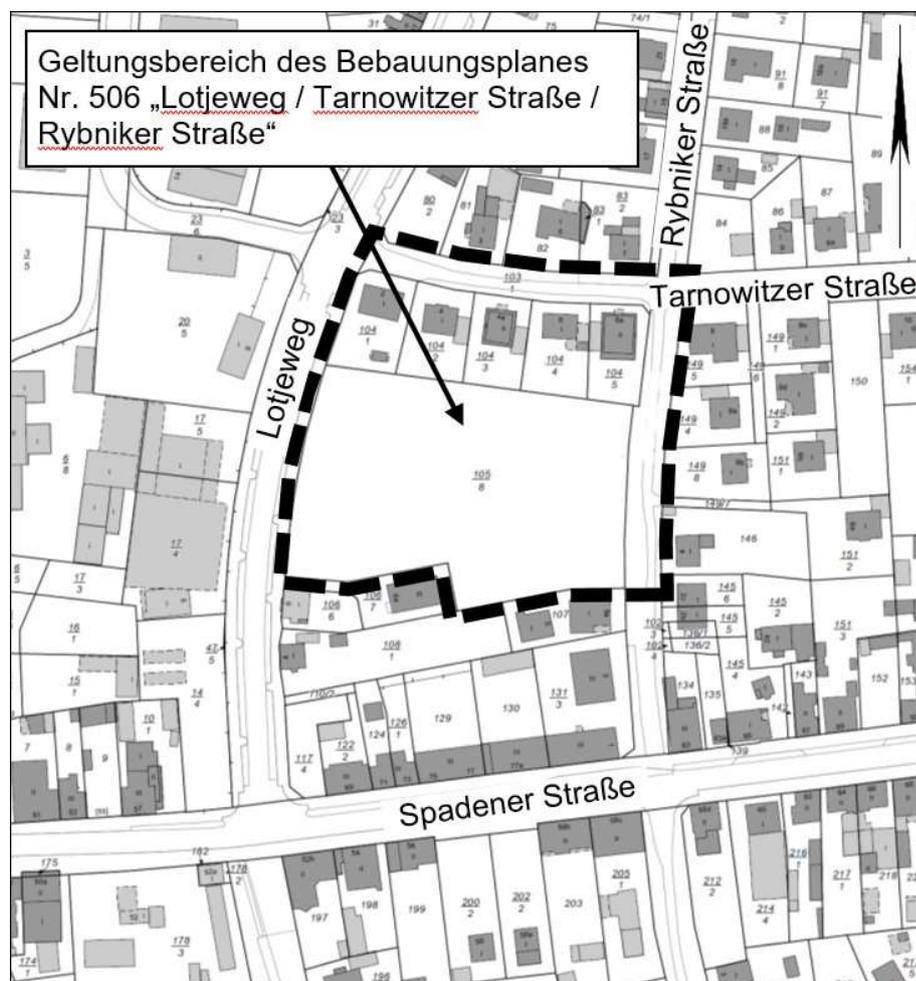


Abbildung 1: Geltungsbereich

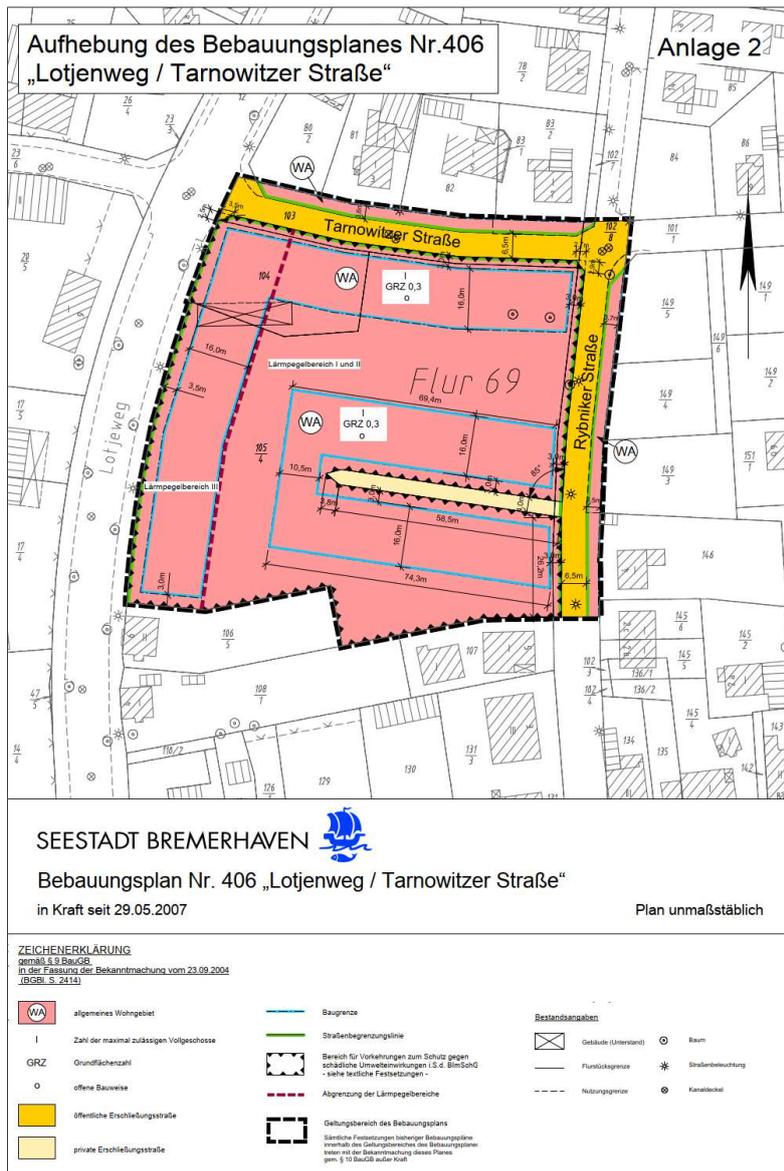


Abbildung 2: Aufhebung / Teilaufhebung Bebauungsplan Nr. 406

5. Städtebauliches Konzept / Planung

Das Wohngebiet soll nach den Vorgaben des Bau- und Umweltausschusses (Kenntnisnahme vom 01.02.2024) entwickelt werden. Die Planung sieht weiterhin ein Allgemeines Wohngebiet (WA) mit einer I-geschossigen Bebauung für eine kleinteilige Reihenhausbebauung vor. Die Grundflächenzahl (GRZ I) als Maßgabe der städtebaulichen Dichte wird mit 0,4 festgesetzt und liegt somit geringfügig über dem Wert des Ursprungsbebauungsplanes mit 0,3, s. Abbildung 2. Das ist so gewollt und liegt in dem Planverfahren der Innenentwicklung und Nachverdichtung begründet. Die maximale Ausnutzung bestehender Siedlungsbereiche schont die Inanspruchnahme von unberührten Außenbereichslagen und folgt dem Grundsatz des schonenden Umgangs mit Grund und Boden. Die Grundflächenzahl (GRZ II) wird entsprechend der beabsichtigten verdichteten Siedlungsstruktur mit 0,7 ausgewiesen und umfasst alle für die Erschließung des Gebietes erforderlichen Nebenanlagen wie Fahrradschuppen, Erschließungswege, Müllsammelstellen etc.).

Das gesamte Grundstück wird aufgefüllt, bis auf die Höhe des Lotjeweges; im Bereich der Grundstücksgrenzen zur Rybniker Straße und Teilen der südlichen Grundstücksgrenzen wird eine Betonwand erstellt, um die Grundstücksauffüllungen abzusichern. Diese wird entsprechend begrünt.

Die ursprünglich als private Anliegerstraße konzipierte Erschließung wird der neuen Bebauungsstruktur angepasst und als öffentliche Straße konzipiert. Es wird keine Durchfahrtsmöglichkeit zur Rybniker Straße geben, was den „Schleichverkehr“ vermeidet. Gleichwohl ist im Sinne der Stadt der kurze Wege eine Geh- und ggf. Radwegeanbindung zur Rybniker Straße vorgesehen. Im Zentrum des Gebietes wird eine Wendeanlage für den motorisierten Verkehr und das dreiachsige Müllfahrzeug eingerichtet. Zudem besteht hier eine Freifläche als Spielplatz / Quartiersplatz / Treffpunkt für die Bewohnerinnen und Bewohner des Wohngebietes.

Der Umgang mit den Ver- und Entsorgungseinrichtungen wird im weiteren Verfahren geprüft. Die schadlose Entwässerung wird über ein Oberflächenentwässerungskonzept nachgewiesen.

Aus immissionsschutzrechtlicher Sicht werden die Reihenhäuser entlang des Lotjeweges als Riegelbebauung angeordnet. Der Nachweis erfolgt im weiteren Planverfahren.



Abbildung 3: Städtebauliches Konzept Lotjequartier, 10.12.2023, Stadtplanungsamt

5. Beabsichtigte Festsetzungen

Im Bebauungsplan (unbebauter Bereich (Flurstück 105/8 der Flur 69, Gemarkung Lehe), vgl. Abb. 3) soll ein allgemeines Wohngebiet in einer offenen Bauweise für Reihenhäuser entstehen. Das bedeutet, dass kleinere Gebäudegruppen von maximal 3-5 Gebäuden errichtet werden können. Die Geschossigkeit verbleibt bei einem (I) Vollgeschoss. Zugleich entfallen die festgesetzten Baugrenzen und werden durch angepasste Baugrenzen ersetzt.

Die Erschließung der Fläche erfolgt vom Lotjeweg aus.

Zur Realisierung der baulichen Strukturen ist es erforderlich, den vorhandenen Gehölzbestand zu roden. Im Verfahren wird geprüft, wie Grünstrukturen im Plangebiet integriert werden können. Vorgesehen sind straßenbegleitende Baumpflanzungen wie auch grünordnerische

Regelungen für die privaten Flächen (vgl. Abb. 3 Städtebauliches Konzept, Vorentwurf vom Dezember 2023).

Im Ursprungsplan wurden immissionsschutzrechtliche Festsetzungen entlang des Lotjeweges formuliert. Im Zuge des neuen Planverfahrens ist eine Überprüfung der tatsächlichen Gegebenheiten über ein Schallschutzgutachten erforderlich.

Hinsichtlich des Klimaschutzes ist beabsichtigt, 50 % der nutzbaren Dachflächen für die Errichtung von Photovoltaikanlagen vorzusehen. Zuvor wird ein Energiekonzept erstellt.

6. Natur und Landschaft

Als Zielsetzungen mit besonderer grünordnerischer und umweltrelevanter Bedeutung sind zu nennen:

- Sachgerechter Umgang mit dem vorhandenen Gehölzbestand.
- Waldersatz in Form einer Kostenteilung von Käufer und Veräußerer (Stadt) auf Grundlage der im Kaufvertrag vom 24. August 2022 geregelten Bedingungen.
- Neubepflanzung von kronenbildenden Laubbäumen auf den Privatgrundstücken und entlang des Erschließungsweges.
- Bereitstellung von Grünflächen für die allgemeine Nutzung.
- Stärkung des Fuß- und Radverkehrs durch Vernetzung mit den angrenzenden Straßen (Lotjeweg mit der Rybniker Straße).

7. Hinweise

Mit Inkrafttreten des Bebauungsplanes Nr. 506 „Lotjeweg / Tarnowitzer Straße / Rybniker Straße“ treten die Festsetzungen des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Nr. 406 „Lotjeweg / Tarnowitzer Straße“ im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 506 außer Kraft.

Im weiteren Verfahren wird geprüft, ob der Geltungsbereich ggf. reduziert werden kann.

Aufgestellt:

Bremerhaven, 20.02.2024
Stadtplanungsamt – 61

Bearbeitet:

Oldenburg, 19.02.2024



NWP Planungsgesellschaft mbH
Escherweg 1, 26121 Oldenburg

SEESTADT BREMERHAVEN



Bebauungsplan Nr. 506 „Lotjeweg / Tarnowitzer Straße / Rybniker Straße“

Stellungnahmen zu den vorgebrachten Anregungen und Hinweisen

- Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB
- Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB
- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB**
- Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB**

Nr.	Bürger:in / Öffentlichkeit	Schreiben vom	Anregungen und Hinweise	Abwägungsvorschlag
01	Bürger:in 01	04.03.2024	<p>Das Plangebiet wurde früher als Grabeland genutzt und liegt schon seit mehreren Jahrzehnten brach. In dieser Zeit hat sich dort ein schützenswertes Biotop in Form eines Waldes nach dem BremWaldG entwickelt.</p> <p>Mit dem B-Plan 406 sollte die Nutzung dieser Fläche durch eine schonende Bebauung mit Einfamilienhäusern genutzt werden. Am nördlichen Rand sind so in den letzten Jahren entlang der Tarnowitzer Str. einige Einfamilienhäuser realisiert worden.</p> <p>Für die südlich davon gelegene Senke (ehem. Sandkuhle) war geplant, diesen Bereich über die Rybniker Str. mit einer Privatstrasse zu erschliessen und dort ebenfalls freistehende Einfamilienhäuser zuzulassen; mit einem nicht bebauten Bereich zu der bestehenden Bebauung. Weiterhin ergibt sich aus der Art der Anbindung, daß das Gelände nicht bis zum Niveau des Lotjewegs aufgefüllt werden sollte.</p> <p>Aus diesem Grund habe ich mich vor längerer Zeit auch für einen der dortigen Bauplätze interessiert und mich mit Seestadt Immobilien in Verbindung gesetzt, leider ohne jegliche Rückmeldung bis heute. Es gab also durchaus schon früher Interesse an diesem Gebiet mit dem noch gültigen B-Plan 406.</p>	<p>Es besteht für die aktuelle Planfläche ein Baurecht über den rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 406, dessen Inhalte jedoch seit Rechtskraft des Bebauungsplanes im Jahr 2007 – ausgenommen die Straßenrandbebauung der Tarnowitzer Straße - nicht realisiert wurden. Aufgrund der fehlenden Nutzung hat sich in den letzten Jahren in diesem bislang ungenutzten Teilbereich (ehemalige Sandkuhle) ein Gehölzbestand entwickelt.</p> <p>Der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 406 setzt für das gesamte Plangebiet ein Allgemeines Wohngebiet mit einer Grundflächenzahl (GRZ) von 0,3 und eine offene Bauweise fest. Auf dieser Grundlage können sowohl das klassische Einfamilienhaus, als auch Doppel- und ebenso Reihenhäuser umgesetzt werden.</p> <p>Entlang der Tarnowitzer Straße ist auf dieser Grundlage seit Rechtskraft des Bebauungsplanes Nr. 406 (29.05.2007) eine Straßenrandbebauung in Form von Einfamilienhäusern entstanden.</p> <p>Für den südlich angesprochenen Bereich (ehemalige Sandkuhle) haben sich nunmehr die städtebaulichen Ziele dahingehend geändert, dass im Sinne der Innenentwicklung dem Bedarf an kleineren Baugrundstücken in verdichteter Bauweise (ausschließlich Reihenhäuser) an dieser Stelle entsprochen werden soll. Dabei ändert sich gegenüber dem bestehenden rechtskräftigen Bebauungsplan „lediglich“ die Erschließung, die nunmehr direkt in den Lotjeweg mündet, und die Grundflächenzahl wird von 0,3 auf 0,4 erhöht.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>

Nr.	Bürger:in / Öffentlichkeit	Schreiben vom	Anregungen und Hinweise	Abwägungsvorschlag
			<p>Der jetzt neue B-Plan 506 weicht vom vorherigen Plan 406 jedoch in vielen und sehr erheblichen Punkten von den bisherigen Festsetzungen ab.</p> <p>Das Gelände soll jetzt komplett auf das Niveau des Lotjewegs aufgefüllt werden und die Anbindung über den Lotjeweg erfolgen, jedoch nicht mehr über eine private Strasse, sondern mittels einer öffentlichen Strasse, deren Bau und/oder Unterhalt dann wohl auch zu Lasten der Allgemeinheit gehen werden; wobei die Strasse doch nur der Erschliessung der Anlieger dient. Warum diese Änderung?</p> <p>Weiterhin soll die Rybniker Str. in ihrer jetzigen Form und Ausführung inklusive der Senke und damit einem mehrere Meter betragenden Höhenunterschied beibehalten und durch aufwändige Konstruktionen (Betonelemente) aufgerüstet werden. Es steht zu befürchten, daß dieser Bereich in Zukunft unter Wasser stehen wird, weil es in dem Bereich auch keine Entwässerung gibt, die jetzt noch ganz natürlich über die Brachfläche geschieht.</p> <p>Warum gleicht man die Höhe der Strasse dann nicht gleich mit an?</p>	<p>Diese Darstellung entspricht – wie bereits dargelegt – nicht den Tatsachen. Die Festsetzungen beider Planungen sind weitgehend identisch. Lediglich die Stichstraßenerschließung, vormals von der Rybniker Straße ausgehend, nunmehr direkt vom Lotjeweg aus, und die Grundflächenzahl erhöht sich von bisher 0,3 auf neu 0,4. Damit korrespondierend wird die überbaubare Grundstücksfläche an das geänderte städtebauliche Konzept angepasst.</p> <p>Grundsätzlich ist darauf hinzuweisen, dass die städtebauliche Entwicklung einer stetigen Veränderung unterlegen und damit an den vorhandenen Bedarf anzupassen ist.</p> <p>Im Zuge der kommunalen Planungshoheit sieht es die Stadt Bremerhaven demzufolge als erforderlich an, die städtebauliche Entwicklung an die Nachfragebedingungen anzupassen.</p> <p>Die innere Erschließung wird in Abstimmung mit dem Amt für Straßen- und Brückenbau ausgeführt und als öffentliche Straße übernommen. Das sichert vergleichbare Standards im Stadtgebiet. Im Übrigen wird über diese öffentliche Straße der gebietsintegrierte öffentliche Spielplatz erschlossen, der nicht nur für das Plangebiet sondern auch Kindern aus der Nachbarschaft zur Verfügung stehen wird. In gleicher Weise wird die Stichstraße mittels Gehweg an die Rybniker Straße anschließen, sodass ein Zugang für alle und insofern eine fußläufige Vernetzung über das Plangebiet zwischen Lotjeweg und Rybniker Straße ermöglicht wird.</p> <p>Die schadloose Entwässerung der Fläche ist im Zuge der weiteren Planung nachzuweisen. Aufbauend auf dem bestehenden Planrecht, welches bereits heute eine grundsätzliche Bebauung zulässt, werden die Fragen der inneren Erschließung im Zuge des Planverfahrens mit betrachtet.</p>

Nr.	Bürger:in / Öffentlichkeit	Schreiben vom	Anregungen und Hinweise	Abwägungsvorschlag
			<p>Der grösste Kritikpunkt ist aber die jetzt vorgesehen Bebauung mit Reihenhäusern (24 Stück!) und die Anhebung der GRZ I von 0,3 auf 0,4, immerhin ein Drittel höher und nicht nur „geringfügig“, wie in der Kurzbegründung zum Plan formuliert.</p> <p>Hierfür wird vom jetzt vorhandenen Wald wahrscheinlich nichts, nicht ein Baum, übrigbleiben. Zudem ist das gesamte nähere Umfeld mit Ein- und sehr vereinzelt mit Zweifamilienhäusern bebaut. Reihenhäuser passen damit nicht zur vorhandenen Bebauung. Ist diese Bebauung dem Interesse des Investors geschuldet, mehr Wohnfläche pro qm Grundstück zu generieren?</p> <p>Und die unmittelbar an der Tarnowitzer Str. neu gebauten Einfamilienhäuser sind direkt davon betroffen. Nach dem damals gültigen B-Plan 406 war ja nicht damit zu rechnen, daß dort mal direkt „vor deren Nase“ Reihenhäuser gesetzt werden können, sondern nur, daß in entsprechend grossem Abstand und auf niedrigerem Niveau, Häuser errichtet werden dürfen.</p> <p>Aufgrund der tiefgreifenden und für die Umgebung nachteiligen Änderungen im B-Plan 506 zu dem vorherigen B-Plan 406 bin ich gegen die Genehmigung des neuen Plans.</p>	<p>Der Hinweis wird mit Verweis auf die 2007 neu in das Baugesetzbuch eingeführte Innenentwicklung zur Kenntnis genommen. Der vorliegende Bebauungsplan ist ein Bebauungsplan der Innenentwicklung mit der Intention, eine innerstädtische Brachfläche, für die bereits aktuell Baurecht besteht, einer städtebaulich angemessenen und bedarfsgerechten baulichen Entwicklung zuzuführen.</p> <p>Der Ursprungsbebauungsplan hat bereits eine Bebauung mit Reihenhäusern für den in Rede stehenden Bereich ermöglicht. Die Erhöhung der städtebaulichen Dichtewerte ist den geänderten Anforderungen an Wohnraum geschuldet und liegt innerhalb der zulässigen Werte der Baunutzungsverordnung. Hier ist für Allgemeine Wohngebiete eine Grundflächenzahl von 0,4 ausgewiesen.</p> <p>Im Übrigen sind im direkten Umfeld auch II- bzw. III-geschossige Mehrfamilienhäuser vorhanden (u.a. Lotjeweg 6a). Für das vorliegende Plangebiet wurde ganz bewusst weiterhin die Zahl der Vollgeschosse auf I begrenzt, um den Gebietscharakter zu bewahren.</p> <p>Die Aussage wird mit Verweis auf das bestehende Planrecht zur Kenntnis genommen. Der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 406 lässt im Rahmen der offenen Bauweise bereits aktuell Reihenhäuser zu.</p> <p>Mit Ausnahme der eingeschränkten Aussicht gehen von den Neubauten keine weiteren „maßgeblichen Auswirkungen“ auf das Grundstück des Einwenders aus. Das Interesse am Erhalt eines unverbauten Blicks stellt keinen Aspekt dar, der für die Abwägung erheblich ist. Jeder Grundstückseigentümer muss damit rechnen, dass eine städtebauliche „Umplanung“ bestehendes Baurecht erfolgt und seine Aussicht durch Bautätigkeiten auf dem Nachbargrundstück beeinträchtigt werden kann. Hier liegt auch kein Ausnahmefall mit städtebaulich relevantem Bezug vor.</p> <p>Zudem ist mit Einhaltung der landesbauordnungsrechtlichen Grenzabstände die Berücksichtigung der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt. Auch werden Beeinträchtigungen von möglichen nachbarschaftlichen Belangen vermieden.</p> <p>Diese Aussage wird zur Kenntnis genommen.</p>

Nr.	Bürger:in / Öffentlichkeit	Schreiben vom	Anregungen und Hinweise	Abwägungsvorschlag
			<p>Zusammenfassend noch einmal die wichtigsten Fragen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Warum wurde ich als Interessent nicht berücksichtigt oder zumindest informiert? 2. Warum keine Privatstrasse im Neubaugebiet? 3. Warum wird die Rybniker Str. nicht mit angehoben? 4. Warum die erhebliche Abweichung bei der zulässigen Bebauung? 	<p>Diese Aussage ist irreführend und nicht korrekt. Das Planverfahren wird unter der Beteiligung der Bürger:innen durchgeführt. Die Stellungnahme erfolgt im Übrigen im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung (Bürgerbeteiligung).</p> <p>Die Klassifizierung des Straßennetzes erfolgt in Abstimmung mit der Stadt Bremerhaven und ist in der Abwägung auf S.3, 1. Absatz detailliert dargelegt.</p> <p>Die Rybniker Straße ist eine bestehende Erschließungsstraße, die kein Ausbaurfordernis hat und die Erschließung des Plangebietes sichert.</p> <p>Die Darlegung der städtebaulichen Zielsetzung ist in der Begründung beschrieben. Die Änderungen gegenüber dem bestehenden Baurecht sind nicht erheblich, sondern maßvoll, entsprechen der Innenentwicklung und dem gesetzlich fixierten Gebot nach einem sparsamen Umgang mit Grund und Boden.</p>
02	Bürger:in 02	05.03.2024	<p>Wir, die Anwohner der Tarnowitzer Str. und der Rybniker Str. haben Einwände bezüglich des o.g. Bebauungsplanes einzureichen und sprechen uns hiermit gegen eine Bebauung des Flurstückes 105/8 aus!</p> <p>Das geplante Gebiet ist mit den Jahren (weit über 20 Jahre) inmitten Bremerhavens zu einem seltenen und für die Allgemeinheit sehr wichtigen Wald gemäß § 2 BremWaldG gewachsen. Für die dort lebenden Tiere ist dieses Waldstück natürlich umso wichtiger geworden.</p>	<p>Diese Aussage wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Ursprungsbebauungsplan ermöglicht bereits eine bauliche Entwicklung für den in Rede stehenden Bereich.</p> <p>Diese Einschätzung ist nicht korrekt. Es handelt sich nicht um einen seltenen Wald. Vielmehr hat sich aufgrund der fehlenden Nutzung in den letzten Jahren auf der tieferliegenden und bislang brachliegenden Fläche (Senke) ein Wald im Sinne von § 2 BremWaldG entwickelt. Der Wald begründet sich durch Gartengehölze und hat sich durch das Auflassen der Gartengrundstücke und natürlichen Samenflug in den zurückliegenden Jahren gebildet.</p>

Nr.	Bürger:in / Öffentlichkeit	Schreiben vom	Anregungen und Hinweise	Abwägungsvorschlag
			<p>Nach dem von Ihnen veröffentlichten Konzept soll nicht ein Baum übrig sein und das Waldstück soll durch ein paar neu Bepflanzungen „ersetzt“ werden. Dieses Vorhaben kann diese wertvollen und teilweise riesigen Bäume, die jetzige ökologische / biologische Funktion und den damit verbunden Schutz des Klimas in keinster Weise ersetzen. Das Versetzen ist sogar nicht hinnehmbar. Sie geben mit diesem Vorhaben Ihre Einwilligung für die Abschaffung einer wertvollen biologischen Raumentwicklung!</p> <p>Zudem ist die Frage zu stellen, warum der Bebauungsplan Nr. 506 im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB ohne Durchführung einer Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB aufgestellt wird. Wurden die zuständigen Behörden nach dem § 3 BNatSchG unterrichtet und wenn ja, wie ist die Stellungnahme dazu?</p> <p>Der Flächennutzungsplan von 2006 stellte zwar diese Fläche bereits als Wohngebiet dar, allerdings sprechen wir hier von fast 20 vergangenen Jahren! Wir weisen Sie darauf hin, dass demzufolge eine erneute Überprüfung durch zuständige Behörden dringend erforderlich ist!</p> <p>Sie sprechen selber über die Rodung dieses Waldes. Die nächste Frage ist dann, ob hier das Bundeswaldgesetz durchgängig beachtet wurde. Wurde dies beachtet und wie ist die Stellungnahme hierzu?</p> <p>Bundeswaldgesetz: § 1 Zweck ist es den Wald wegen seines wirtschaftlichen Nutzens (Nutzfunktion) und wegen seiner Bedeutung für die Umwelt, insbesondere für die dauernde Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes, das Klima, den Wasserhaushalt, die Reinhaltung der Luft, die Bodenfruchtbarkeit, das Landschaftsbild, die Agrar- und Infrastruktur und die Erholung der Bevölkerung (Schutz- und Erholungsfunktion) zu erhalten, erforderlichenfalls zu mehren und seine ordnungsgemäße Bewirtschaftung nachhaltig zu sichern.</p>	<p>Die Umweltbelange werden im Rahmen der städtebaulichen Planung bearbeitet und dargelegt. Gemäß bestehendem Planrecht des B-Planes Nr. 406 ist eine vollständige Bebauung bzw. Nutzung der Fläche als Allgemeines Wohngebiet bereits seit der Rechtskraft (29.05.2007) möglich.</p> <p>Das Planverfahren entspricht den gesetzlichen Regelungen zur Innenentwicklung und Nachverdichtung von Flächen gemäß § 13a BauGB.</p> <p>Der Flächennutzungsplan ist als vorbereitende Bauleitplanung das Planwerk für die grundsätzlichen Zielaussagen der städtebaulichen Entwicklung und Ordnung einer Kommune. Der darauf aufbauende Bebauungsplan stärkt und bestätigt diese Aussagen.</p> <p>Die Belange des Waldes werden im Zuge des Verfahrens sachgerecht berücksichtigt.</p> <p>Die Aussagen zum Waldgesetz werden zur Kenntnis genommen.</p>

Nr.	Bürger:in / Öffentlichkeit	Schreiben vom	Anregungen und Hinweise	Abwägungsvorschlag
			<p>Bitte beachten Sie auch: Auszug § 9 Abs. 1 BWaldG - Die Genehmigung soll versagt werden, wenn die Erhaltung des Waldes überwiegend im öffentlichen Interesse liegt, insbesondere wenn der Wald für die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts, die forstwirtschaftliche Erzeugung oder die Erholung der Bevölkerung von wesentlicher Bedeutung ist.</p> <p>Wir sehen hier deutliche Missachtungen auch hinsichtlich des Klimaschutzes!</p> <p>Zudem ist noch hinzuzufügen, dass wir als Anwohner erheblich gestört und empört sind! Der jetzige Bebauungsplan weicht auch erheblich vom ursprünglichen Bebauungsplan Nr. 406 ab und ist deutlich erschreckender. Für uns als Anwohner der Tarnowitzer Str. bedeutet dies natürlich auch, dass die jetzige Privatsphäre erheblich eingeschränkt wird und wir sozusagen aufrüsten müssen, dass uns nicht direkt in den Garten, geschweige denn ins Haus geschaut wird. Ich weise Sie auch auf zukünftige Nichtbewohner der Reihenhäuser und demzufolge den damit für uns verbundenen voraussichtlichen Gefahren hin. Hier ist auch zu beachten, dass die Reihenhäuser vermietet werden sollen und man mit einer höheren Fluktuation rechnen kann.</p>	<p>Unter Kenntnis der Sachlage, d.h. dass sich an der Stelle der offengelassenen Sandkuhle in den letzten Jahren Wald entwickelt hat, hat die Stadtverordnetenversammlung in ihrer Sitzung am 01.12.2022 den Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 506 „Lotjeweg / Tarnowitzer Straße / Rybniker Straße“ gefasst.</p> <p>Für das Planareal gilt bereits der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 406, der hier ein Allgemeines Wohngebiet und insofern eine wohnbauliche Nutzung vorsieht.</p> <p>In seinen Grundsätzen und Grundzügen wird der B-Plan 406 nicht berührt, sodass mit dem Bebauungsplan Nr. 506 diese innerstädtische Lage im Sinne der Innenentwicklung weiterhin wohnbaulich etabliert werden soll.</p> <p>Die Belange des Klimaschutzes werden durch die Inanspruchnahme einer Innenbereichsfläche für eine wohnbauliche Nutzung und durch gezielte Festsetzungen im Zuge der Planung adäquat berücksichtigt.</p> <p>Mit Ausnahme der eingeschränkten Aussicht gehen von den Neubauten keine weiteren „maßgeblichen Auswirkungen“ auf das Grundstück der Nachbarn aus. Das Interesse am Erhalt eines unverbauten Ausblicks stellt keinen Aspekt dar, der für die Abwägung erheblich ist. Jeder Grundstückseigentümer muss damit rechnen, dass eine städtebauliche „Umplanung“ bestehenden Baurechtes erfolgt und seine Aussicht durch Bautätigkeiten auf dem Nachbargrundstück beeinträchtigt werden kann. Hier liegt auch kein Ausnahmefall mit städtebaulich relevantem Bezug vor.</p> <p>Zudem ist mit Einhaltung der landesbauordnungsrechtlichen Grenzabstände die Berücksichtigung der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt. Auch werden so Beeinträchtigungen von möglichen nachbarschaftlichen Belangen vermieden.</p> <p>Die angesprochenen Belastungen durch Reihenhäuser und mögliche Fluktuationen sind spekulativ und nicht im Zuge der Bauleitplanung zu lösen.</p>

Nr.	Bürger:in / Öffentlichkeit	Schreiben vom	Anregungen und Hinweise	Abwägungsvorschlag
			<p>Kurz zusammengefasst: Dieses Bauvorhaben liegt nicht im Sinne der Allgemeinheit (hier Klimaschutz), nicht im Sinne der Anwohner und schon gar nicht im Sinne der dort lebenden Tiere! Unserer Meinung nach sind viele Fragen ungeklärt und wurden nach unserem jetzigen Wissenstand nicht geprüft (durch Forstämter etc.). Außerdem wurde der Abstand zu den Bewohnern der Tarnowitzer Str. nicht genau in Betracht gezogen (Abweichungen der Bebauungspläne Nr. 406 zu Nr. 506). Wie Sie den einzelnen Punkten entnehmen können, sprechen viele Gründe und Gesetze gegen diese Bebauung! Wir bitten Sie daher, nach erneuter Prüfung und nach Prüfung der zuständigen Behörden hierzu Stellung zu nehmen.</p> <p>Die Presse und demnach die Bevölkerung sollten auch stärker und transparenter über Rodung dieses Waldes unterrichtet werden! Anzumerken: Die regelmäßigen Demonstrationen in Bremerhaven am „Fridays for Future“.</p> <p>Ansprechpartnerin: Bürger:in K.</p> <p>Familie E. Familie A. Familie D. Familie Ö. Familie A. Familie F. Familie K. Familie B. & B. Familie Z.</p>	<p>Dieser Darstellung wird widersprochen. Die Neuaufstellung des Bebauungsplans Nr. 506 führt ein bereits bestehendes Baurecht mit aktualisierten städtebaulichen Dichtewerten fort. Die Stadtverordnetenversammlung hat sich daher bewusst für die weitere wohnbauliche Entwicklung dieses innerstädtischen Areals entschieden und in ihrer Sitzung am 01.12.2022 den Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 506 gefasst.</p> <p>Das Verfahren wird im zweiten Verfahrensschritt gemäß § 3 (2) und § 4 (2) BauGB weitergeführt. Die Ergebnisse werden dargelegt.</p> <p>Die Beteiligung der Öffentlichkeit und Darlegung der betroffenen Belange erfolgt gemäß den Vorgaben des BauGB.</p>

Nr.	Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange	Schreiben vom	Anregungen und Hinweise	Abwägungsvorschlag
01	Amt 58/31 Umweltschutzamt/Naturschutzbehörde	15.03.2024	<p><u>Untere Naturschutzbehörde / Waldbehörde</u></p> <p>Wir verweisen auf unsere Stellungnahmen zur Waldeigenschaft im Plangebiet vom 14.03.2023 sowie zum erforderlichen Untersuchungsumfang (E-Mail vom 20.01.2023).</p> <p>Innerhalb des Geltungsbereiches hat sich Wald im Sinne von § 2 BremWaldG entwickelt. Folglich ist das Gebiet als Fläche mit prägendem Baumbestand im Landschaftsprogramm (Plan 1: Ziel- und Maßnahmenkonzept; Entwurf 2023) dargestellt.</p> <p>Wir weisen auf die Regelungen zur Waldumwandlung gem. § 8 BremWaldG hin, insbesondere auf folgende Aspekte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Wald darf nur mit Genehmigung der Waldbehörde in Flächen anderer Nutzungsart umgewandelt werden. Die Genehmigung muss vorliegen, bevor mit dem Fällen, dem Roden oder der sonstigen Beseitigung begonnen wird (§ 8 Abs. 1 BremWaldG). <input type="checkbox"/> Die Waldfläche darf erst unmittelbar vor der Verwirklichung der anderen Nutzung gerodet oder sonst beseitigt werden. Bis dahin bleibt die waldbesitzende Person zum Waldschutz und zu den Maßnahmen der ordnungsgemäßen Forstwirtschaft (§ 5) verpflichtet (§ 8 Abs. 7 BremWaldG). <p>Die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen sind dauerhaft zu sichern und die Flächen dauerhaft vom Vorhabenträger oder dessen Rechtsnachfolger entsprechend der naturschutzfachlichen Entwicklungsziele zu unterhalten (§ 14 Abs. 4 BNatSchG).</p> <p>Der Untersuchungsumfang und die Untersuchungsmethoden zum Monitoring der Kompensationsmaßnahmen hinsichtlich der Zielerreichung werden durch die Untere Naturschutzbehörde / Waldbehörde festgelegt.</p>	<p>Der Hinweis zum Waldgesetz wird zur Kenntnis genommen und im weiteren Verfahren beachtet. Gemäß einer rechtlichen Einstufung wurde folgendes ermittelt:</p> <p>Nach Paragraph 8 des bremischen Waldgesetzes heißt es zur Waldumwandlung, dass Wald nur mit Genehmigung der Waldbehörde in Flächen anderer Nutzungsart umgewandelt werden darf. Weiter heißt es in Paragraph 8 Abs. 2 des Waldgesetzes, dass es einer Genehmigung nicht UVPG pflichtiger Vorhaben nicht bedarf, wenn es Regelungen in einem Bebauungsplan zu dieser Fläche gibt.</p> <p>Durch die Größe des Waldes dürfte nach Anlage 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung auch keine UVP- Pflicht bestehen.</p> <p>Dieser Hinweis wird zur Kenntnis genommen und im Hinblick auf den erforderlichen Waldersatz an geeigneter Stelle sachgerecht berücksichtigt.</p> <p>Weitere Kompensationsmaßnahmen sind hier nicht gegeben, da es sich um ein beschleunigtes Verfahren nach § 13a BauGB handelt. Im Verfahren gemäß § 13a BauGB gilt ein Eingriff gemäß § 13a (2) Nr. 4 BauGB als vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig.</p>

Nr.	Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange	Schreiben vom	Anregungen und Hinweise	Abwägungsvorschlag
			<p>Der Planungsraum besitzt als letzter noch nicht bebauter Bereich eine hohe bioklimatische Bedeutung (Plan D: Klima / Luft; Entwurf 2023). Die Stadtklimaanalyse (SKUMS 2019) gibt folgende Hinweise:</p> <p><i>Zum Erhalt des Luftaustausches in die angrenzende Bebauung sollte bei nicht vermeidbaren baulichen Eingriffen die Gebäudeausrichtung parallel zur Strömungsrichtung erfolgen sowie die Bauhöhen möglichst gering gehalten werden. Abriegelnde Randbebauung oder dichte Baumbepflanzung sollte vermieden werden, der Baumbestand sollte in Form einer lockeren Bepflanzung optimiert werden. Grünflächen sollten erhalten und untereinander vernetzt werden.</i></p> <p>Wir sehen keine Möglichkeit, den vorhandenen Baumbestand bzw. Teile davon durch die erforderliche Auffüllung des Geländes und die sich anschließenden Bautätigkeiten zu erhalten. Neuanpflanzungen großkroniger Bäume begrüßen wir, weisen jedoch darauf hin, dass die Wachstumsbedingungen durch das verwendete Auffüllmaterial beeinträchtigt werden können und als nicht optimal bewertet werden müssen.</p> <p>Die Festsetzung von Baumpflanzungen auf privaten Grundstücken lehnen wir ab, da derartige Festsetzungen nach unseren Erfahrungen in Bremerhaven nicht kontrolliert und durchgesetzt werden. Insofern sind standortgerechte Baumpflanzungen in ausreichender Zahl ausschließlich im öffentlichen Bereich vorzusehen. Es sind entsprechende Pflanzbereiche einzuplanen.</p> <p>Sollte das Planungsziel einer Fuß-/Radwegeverbindung aufrechterhalten werden, sehen wir die Notwendigkeit der Herstellung einer Treppen- bzw. Rampenanlage, da die Rybniker Straße eine „Wanne“ darstellt. Bei Anschluss an das Kanalnetz am Lotjeweg ist zudem davon auszugehen, dass der östliche Teil des Plangebietes für eine gesicherte Entwässerung höher aufgefüllt werden muss und sich dadurch die Betonwand zur Rybniker Straße aus statischen Gründen vergrößern wird. Wir verweisen auf Erfahrungen aus dem Waldviertel.</p>	<p>Die Hinweise zum Klimaschutz werden berücksichtigt. Zum Entwurfsstand werden einzelne Maßnahmen zum Klimaschutz dargelegt.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und im Zuge der weiteren Planung und Umsetzungsplanung beachtet.</p> <p>Im Sinne einer Durchgrünung des Plangebietes werden Gehölzpflanzungen sowohl auf öffentlichen als auch auf privaten Grundstücksflächen vorgesehen.</p> <p>Im Hinblick auf die Durchsetzbarkeit auf den privaten Grundstücksflächen ist es vielmehr Aufgabe der Stadt, hier künftig für entsprechende Kontrollen und Ahndungen bei Nichtbeachtung zu sorgen. Ohne Festsetzungen fehlt jegliche Handhabe. Im Übrigen ist hier auf eine Gleichbehandlung mit anderen Baugebieten zu achten.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und im Zuge der weiteren Planung und Umsetzungsplanung beachtet.</p>

Nr.	Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange	Schreiben vom	Anregungen und Hinweise	Abwägungsvorschlag
			<p>Die am Lotjeweg vorhandenen Straßenbäume sind bei der Planung der Lage der Erschließungsstraße zu berücksichtigen und zu erhalten.</p> <p>Wir setzen voraus, dass grundsätzliche Aspekte wie die durch den Magistrat beschlossenen Klimaanpassungsstrategie Bremen/Bremerhaven mit der Schlüsselmaßnahme BHV 2 sowie die Grünflächenstrategie planerisch berücksichtigt und umgesetzt werden.</p> <p>Die Belange des allgemeinen Artenschutzrechtes (§ 39 BNatSchG) und des besonderen Artenschutzrechtes (§ 44 BNatSchG) sind bei der Planung und Realisierung jederzeit zu berücksichtigen.</p> <p><u>Wasserbehörde – Oberflächengewässer</u> Keine Anmerkungen.</p> <p><u>Wasserbehörde – Grundwasser</u> Das Plangebiet des Bebauungsplans Nr. 506 „Lotjeweg / Tarnowitzer Straße / Rybniker Straße“ liegt innerhalb eines ehemaligen Sandabbaus, der nach unserem Kenntnisstand ca. 3 m unter GOK abgeteuft worden ist und aktuell eine Geländehöhe von ca. 2,7-3,0 m NN aufweist (DGM5).</p> <p>Ferner liegen hier aus unserer Sicht Grundwasserhöchststände vor, die ggf. bei Eingriffen in den Untergrund für Bauwerke (u.a. Kanalisation, Keller) ohne eine vorherige, geeignete Geländeaufhöhung problematisch sein können. Entsprechende gutachterliche Bewertungen hierzu sind uns nicht bekannt (Baugrundgutachten).</p> <p>Die o.g. Rahmenbedingungen in Hinblick auf eine etwaige Grundwasserproblematik sollten in der weiteren Planung Berücksichtigung finden.</p> <p>Eine Grundwasserbeeinträchtigung durch die geplanten baulichen Maßnahmen ist gutachterlich auszuschließen. Hierbei sind die jahreszeitlichen Grundwasserschwankungen und Grundwasserhöchststände zu berücksichtigen. Eine entsprechende gutachterliche Bewertung ist der Wasserbehörde vorzulegen.</p> <p>Jegliche Bohrungen sind der Wasserbehörde anzuzeigen. Entsprechende Baugrundgutachten sind der Wasserbehörde vorzulegen. Grundwasserhaltungen/ Absenkungen sind erlaubnispflichtig.</p>	<p>Die Lotjestraße ist nicht Bestandteil der Bauleitplanung. Die Umsetzung der Baumaßnahmen dürfen nicht zu Lasten der nachbarschaftlichen Bestände gehen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und im Zuge der weiteren Entwurfsplanung beachtet.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und im weiteren Verfahren beachtet.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Aussagen zum Grundwasser werden in die Planung eingestellt.</p> <p>Der Hinweis wird im Zuge der weiteren Bearbeitung beachtet.</p> <p>Es wird ein Oberflächenentwässerungskonzept erstellt, welches den Umgang mit dem Oberflächen- und Schmutzwasser darlegen wird.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>

Nr.	Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange	Schreiben vom	Anregungen und Hinweise	Abwägungsvorschlag
			<p><u>Untere Bodenschutz- und Altlastenbehörde</u> Die Auffüllungen der ehem. Sandgrube hat nur mit Boden der Klasse BM- 0 nach EBV (Ersatzbaustoffverordnung) nachweislich zu erfolgen. Alle Erdarbeiten sind mit einer bodenkundlichen Baubegleitung (BBB nach DIN 19639) durch einen Bodengutachter zu geleiten und zu dokumentieren</p>	<p>Dieser Hinweis wird als nachrichtlicher Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen und im Zuge der Bauumsetzung beachtet.</p>
02	Amt 67/2 Gartenbauamt	14.03.2024	<ol style="list-style-type: none"> 1. Aufgrund der aktuellen Topographie soll gemäß Planentwurf das Plangebiet aufgefüllt werden. Um die Höhenunterschiede zu angrenzenden öffentlichen und privaten Flächen hochwertig und benutzerfreundlich zu gestalten, müssen die Anschlusshöhen im Bebauungsplan festgelegt werden. 2. Für eine Neubepflanzung von kronenbildenden Laubbäumen auf den Privatgrundstücken und entlang des Erschließungsweges bietet das städtebauliche Konzept vom 10.12.2023 aus unserer Sicht nicht ausreichend Platz. Das Gebiet soll mit Bäumen durchgrünt werden. Eine Festsetzung auf den Privatgrundstücken ist nach unserer Erfahrung nicht zielführend, zumal die Grundstücke sehr klein sind. Es ist daher bei der Planung ausreichend Platz für Standorte mittel- bis großkroniger Bäume im öffentlichen Bereich zu berücksichtigen. 3. Im Bereich der Stellplätze sind die Baumstandorte gemäß Stellplatzortsgesetz zu berücksichtigen. 	<p>Hierfür ist ein Aufmaß und eine Erschließungsplanung erforderlich.</p> <p>Eine Durchgrünung mit Gehölzen erfolgt mit auf den Standort angepassten Baumarten. Das können auch kleinkronige Gehölze sein. Großkronige Bäume führen im Siedlungsraum immer wieder zu Belastungen der Anwohner und stehen selbst unter einem erhöhten Druck am Standort.</p> <p>Eine Durchgrünung des Gebietes erfolgt mit standortangepassten Gehölzen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Gemäß § 9 (4) dieses Ortsgesetzes sind „auf einem Grundstück je sechs Stellplätze mindestens ein großkroniger Laubbaum innerhalb der Stellplatzfläche zu pflanzen. Die Pflanzorte sind so zu wählen, dass durch die Bäume der Eindruck der befestigten Flächen abgemildert wird.“</p>

Vorlage Nr. VI 38/2025		
für die Sitzung des Bau- und Umweltausschusses.		
Beratung in öffentlicher Sitzung:	ja	Anzahl Anlagen: 3

**Stadtumbaugebiet Lehe / Mitte-Nord
Klimamaßnahme im Erhaltungsgebiet Scharnhorststraße – Umgestaltung Innenhof
Scharnhorststraße / Gneisenaustraße „Steinstraße“**

A Problem

Das Quartier Scharnhorststraße ist seit 2009 Fördergebiet im Städtebauförderprogramm des Bundes „Städtebaulicher Denkmalschutz“. Am 06. Februar 2019 ist der Bebauungsplan Nr. 436 „Erhaltungsgebiet Scharnhorststraße“ in Kraft getreten, der als Erhaltungssatzung die Grundlage der Planungen vorgibt.

In den vergangenen Jahren – 2024 bis 2018 - wurden mit Fördermitteln des städtebaulichen Denkmalschutzes die Scharnhorststraße und die Hardenbergstraße saniert und entsprechend den Vorgaben des Denkmalschutzes gestaltet. Dazu wurden Gebäude, zugehörige Freiflächen (Innenhöfe) und Vorgartenbereiche entlang der Bürgermeister-Smidt-Straße, Scharnhorststraße bzw. Hardenbergstraße von den Eigentümern STÄWOG und GWF denkmalgerecht saniert.

2019 haben der Magistrat und der Bau- und Umweltausschuss weitere Sanierungsmaßnahmen im Erhaltungsgebiet Scharnhorststraße beschlossen. Neben der denkmalgerechten Erneuerung im öffentlichen Straßenraum (Gneisenaustraße, Steinstraße und Waldemar-Beckè-Platz) wurden erneut auf Grundlage vorgelegter Förderanträge auch weitere Sanierungsmaßnahmen der Gebäude der Stäwog und GWF beschlossen.

Nunmehr beabsichtigt die Stäwog, den zur Steinstraße offenen U-förmigen Innenhof zwischen Scharnhorststraße / Hardenbergstraße und Gneisenaustraße spürbar zu entsiegeln und im Sinne des Klimaschutzes neu zu gestalten. Die Klimaveränderungen, die insbesondere in den verdichteten Stadträumen immer stärker zu Tage treten mit dem Trend zu immer wärmer werdenden und trockeneren Sommermonaten erfordern in den urbanen Quartieren Klimaanpassungsmaßnahmen. Extreme Trockenphasen stehen kurzfristig auftretende Starkregenereignisse gegenüber. Gerade Innenhöfe weisen hier ein großes Flächenpotential zur Entsiegelung auf.

Die von der Stäwog geplante Umgestaltung ist daher ein erster Meilenstein, die Klimamaßnahmen im Erhaltungsgebiet Scharnhorststraße deutlich voranzubringen. Die Neugestaltung ermöglicht die Integration von Grünflächen und Bepflanzungen, die zur Verbesserung der Luftqualität und des Mikroklimas im Quartier beitragen werden. Zusätzlich werden hier neue Räume für soziale Interaktionen und gemeinschaftliche Aktionen geschaffen. Ein besserer Zugang und eine erhöhte Sicherheit steigern zudem die Attraktivität des Innenhofes. In einem anschließenden Projekt werden noch Spielgeräte und Sitzmöglichkeiten geschaffen, die mit einer Begrünung vom Straßenraum abgegrenzt werden.

Aufgrund dessen, dass der nördliche Teilabschnitt aktuell noch Bestandteil des Straßengrundstücks Steinstraße und somit im städtischen Eigentum befindlich ist, wird die Umgestaltung des Innenhofs in zwei Bauabschnitte unterteilt (vgl. Anlagen 1 und 2). Zwischenzeitlich haben sich Stadt und Stäwog darauf verständigt auf Grundlage des rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 436 „Erhaltungsgebiet Scharnhorststraße“ und den aktuellen Infrastrukturplänen den für die öffentliche Erschließung nicht benötigten südlichen Teilabschnitt der Steinstraße an die Stäwog zu veräußern. Sobald dieses Grundstücksgeschäft abgeschlossen ist, wird dieser Teilbereich integraler Bestandteil der Neugestaltung des Innenhofs (vgl. Anlage 3).

B Lösung

Seit der Neuregelung der Städtebauförderungsprogramme 2020, wonach die vormals bestehenden sechs Förderprogramme „Stadtumbau“, „Soziale Stadt“, „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“, „Städtebaulicher Denkmalschutz“, „Stadtgrün“ sowie „Kleinere Städte und Gemeinden“ 2019 letztmalig aufgelegt und ab 2020 durch die drei „neuen“ Förderprogramme „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“, „Sozialer Zusammenhalt“ und „Lebendige Zentren“ ersetzt wurden, besteht die Verpflichtung, in den Städtebaufördergebieten Maßnahmen des Klimaschutzes und zur Anpassung an den Klimawandel durchzuführen. Artikel 3 Abs. 2 der Verwaltungsvereinbarung (VV) Städtebauförderung 2025 benennt hier insbesondere Maßnahmen durch Verbesserung der grünen Infrastruktur.

Eine derartige Klimamaßnahme im Stadtumbaugebiet Lehe / Mitte-Nord plant die Stäwog mit der Umgestaltung des Innenhofs Scharnhorststraße, Hardenbergstraße und Gneisenaustraße, kurz „Innenhof Steinstraße“. Die hierfür veranschlagten Gesamtkosten der Bauabschnitte 1 und 2 betragen rd. 725.000 €. Die Stäwog benötigt hierfür eine Förderung in Höhe von 480.000 €, d.h. 268.000 € für den 1. Bauabschnitt und 212.000 € für den 2. Bauabschnitt, das entspricht rd. 66 %.

Für das Förderprogramm „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“ Bremerhaven 2025 Bundesmittel in Höhe von rd. 1,18 Mio. € zur Verfügung. Dies entspricht Projektmitteln in Höhe von rd. 3,54 Mio. €.

C Alternativen

Keine, die zur zeitnahen Umsetzung der verpflichtenden Klimaschutzmaßnahmen führen

D Auswirkungen des Beschlussvorschlags

Die Finanzierung erfolgt aus dem Kapitel 6625 Städtebauförderung / 79015 Wachstum und nachhaltige Erneuerung. Die Summe von 480.000 € setzt sich aus 1/3 Bundesmittel (160.000 €), 1/3 Landesmittel (160.000 €) und 1/3 städtischen Komplementärmittel (160.000 €) zusammen.

Die Maßnahme führt zu einer Verbesserung der Luftqualität und des Mikroklimas. Weitere Auswirkungen nach § 35 GOSTVV sind nicht ersichtlich.

E Beteiligung / Abstimmung

STÄWOG

F Öffentlichkeitsarbeit / Veröffentlichung nach dem BremIFG

Wird durch das Dezernat VI vorgenommen. Es besteht eine Veröffentlichungspflicht nach dem BremIFG.

G Beschlussvorschlag

Der Bau- und Umweltausschuss beschließt, dass die Klimamaßnahme der Stäwog „Umgestaltung Innenhof Scharnhorststraße / Gneisenaustraße „Steinstraße“ mit 268.000 € für den Bauabschnitt 1 und 212.000 € für den Bauabschnitt 2 aus der Städtebauförderung aus dem Programm Wachstum und nachhaltige Erneuerung des Stadtumbaugebietes Lehe / Mitte-Nord, Haushaltsstelle 6625 / 79015 erfolgt.

gez.
Charlet
Baustadtrat

Anlagen 1: Entwurf Innenhof Steinstraße, 1. Bauabschnitt
2: Entwurf Innenhof Steinstraße, 2. Bauabschnitt
3: Entwurf Innenhof Steinstraße, gesamt



Scharnhorststraße

Gneisenstraße

Hardenbergstraße

Bauvorhaben: **Innenhof Steinstraße, Bremerhaven**
Neugestaltung

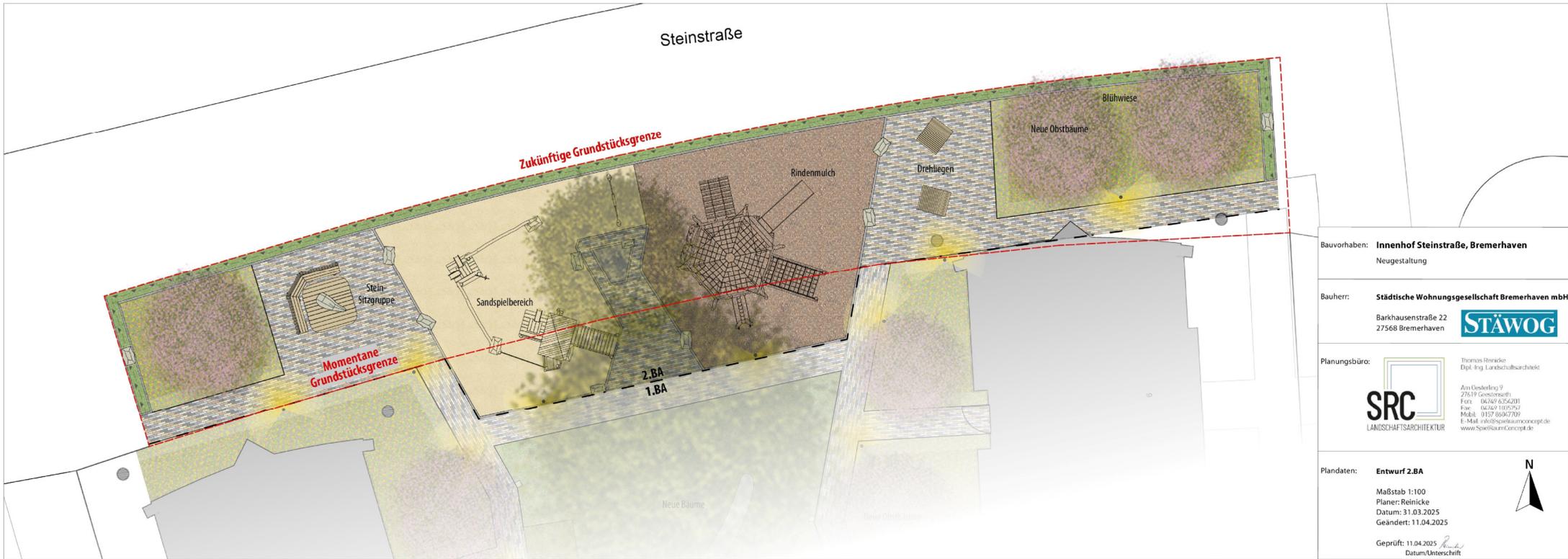
Bauherr: **Städtische Wohnungsgesellschaft Bremerhaven mbH**
Barkhausenstraße 22
27568 Bremerhaven

Planungsbüro: **SRC**
LANDSCHAFTSARCHITEKTUR
Technische Beratung
Bau- und Landschaftsarchitektur
Am Orlowring 9
27619 Osterndorf
Tele: 04291 574200
Fax: 04291 110757
E-Mail: info@src-architektur.de
www.src-architektur.de

Planstatus: **Entwurf 1.BA**
Maßstab: 1:100
Planer: Reinecke
Datum: 31.03.2025
Gelände: 11.04.2025

Geprüft: 11.04.2025
Datum/Unterschrift





Bauvorhaben: **Innenhof Steinstraße, Bremerhaven**
Neugestaltung

Bauherr: **Städtische Wohnungsgesellschaft Bremerhaven mbH**
Barkhausenstraße 22
27568 Bremerhaven



Planungsbüro: Thomas Reinicke
Dipl.-Ing. Landschaftsarchitekt



Am Oesdewling 7
27618 Genserseth
Fon: 06749 635201
Fax: 06749 1105992
Mobil: 0157 86367709
E-Mail: info@spielraumconcept.de
www.spielraumconcept.de

Plandaten: **Entwurf 2.BA**

Maßstab 1:100
Planer: Reinicke
Datum: 31.03.2025
Geändert: 11.04.2025

Geprüft: 11.04.2025
Datum/Unterschrift



Steinstraße

Zukünftige Grundstücksgrenze

Momentane Grundstücksgrenze

2.BA
1.BA

Scharnhorststraße

Gneisenstraße

Hardenbergstraße



Bauvorhaben: **Innenhof Steinstraße, Bremerhaven**
Neugestaltung

Bauherr: **Städtische Wohnungsgesellschaft Bremerhaven mbH**
Barkhausenstraße 22
27568 Bremerhaven

Planungsbüro: **SRC**
LANDSCHAFTSARCHITEKTUR

Planstufen: **Entwurf**

M Maßstab 1:100
Planer: Reinecke
Datum: 31.05.2024
Geändert: 07.08.2024, 27.09.2024, 29.11.2024, 15.01.2025
18.02.2025, 24.02.2025, 11.04.2025
Geprüft: 11.04.2025
Datum/Gemessen

Technische Details:
Anm. (Bauherr):
27539 Bremerhaven
Tele: 04291 574200
Fax: 04291 110757
E-Mail: info@src-architektur.de
www.src-architektur.de

N

Vorlage Nr. II/ 5/2025		
für die Sitzung des Bau- und Umweltausschusses.		
Beratung in öffentlicher Sitzung:	ja	Anzahl Anlagen: 5

Fortschreibung Lärmaktionsplan Bremerhaven

Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung (Phase 2) gemäß § 47d Abs. 3 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) Beschluss der Fortschreibung des Lärmaktionsplans

A Problem

Die Stadt Bremerhaven ist nach der EU-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (2002/49/EG) dazu verpflichtet, regelmäßig Lärmkarten zu erstellen und den Lärmaktionsplan zu überprüfen und erforderlichenfalls fortzuschreiben.

Der Bau- und Umweltausschuss wurde über die bevorstehende zweite Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des fortgeschriebenen Lärmaktionsplans mit Mitteilung Nr. 2 des Dezernates II zur Sitzung am 06. Februar 2025 informiert.

Vom 10.02.2025 bis 28.02.2025 fand die zweite Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des fortgeschriebenen Lärmaktionsplans statt. In dieser Phase bestand für Träger Öffentlicher Belange und die interessierte Öffentlichkeit die Möglichkeit Stellungnahmen und Einwendungen zum Entwurf der Fortschreibung des Lärmaktionsplans abzugeben. Es bestand die Möglichkeit der Information und Beteiligung im Stadtplanungsamt, im Internet oder per Mail.

Die Stellungnahmen der ersten Beteiligungsphase wurden dem Beschluss des Bau- und Umweltausschusses zur Vorlage Nr. II 11/2024 in seiner Sitzung vom 07.11.2024 entsprechend berücksichtigt.

B Lösung

Die zur Öffentlichkeitsbeteiligung der zweiten Phase gem. § 47d Abs.3 BImSchG eingegangenen Stellungnahmen werden für den Entwurf des Lärmaktionsplans so berücksichtigt, wie es in **Anlage 4** dargestellt ist.

Die Fortschreibung des Lärmaktionsplans wurde unter Berücksichtigung der zwei Phasen der Öffentlichkeitsbeteiligung erstellt.

Nach Beschluss der Fortschreibung des Lärmaktionsplan erfolgt die Meldung über das Land Bremen an den Bund und die EU und wird der Öffentlichkeit zugänglich gemacht

C Alternativen

Keine.

D Auswirkungen des Beschlussvorschlags

Die Beteiligung der Stadtteilkonferenzen erfolgte im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung. Weitere Auswirkungen nach § 35 GOStVV sind nicht ersichtlich.

E Beteiligung / Abstimmung

Öffentlichkeits- und Trägerbeteiligung gem. § 47d Abs. 3 BImSchG

F Öffentlichkeitsarbeit / Veröffentlichung nach dem BremIFG

Es besteht eine Veröffentlichungspflicht nach dem BremenIFG. Die weitere Öffentlichkeitsarbeit erfolgt nach Beschlussfassung.

G Beschlussvorschlag

Der Bau- und Umweltausschuss wird gebeten, nachstehende Beschlüsse zu fassen:

1. Die zur zweiten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 47d Abs.3 BImSchG eingegangenen Stellungnahmen werden für den Lärmaktionsplan so berücksichtigt wie in **Anlage 4** dargestellt.
2. Der Bau- und Umweltausschuss beschließt die Fortschreibung des Lärmaktionsplans (**Anlage 5**) inklusive der zugehörigen **Anlagen 1 bis 4**.

Neuhoff
Bürgermeister

Anlage 1: Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung (Phase 1) gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG

Anlage 2: Verkehrsberuhigung in Bremerhaven

Anlage 3: Ruhige Gebiete

Anlage 4: Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung (Phase 2) gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG

Anlage 5: Lärmaktionsplan Bremerhaven – Fortschreibung für Stufe 4 nach EU-Umgebungslärmrichtlinie

Anlage Nr. 1

Abwägungstechnische Bearbeitung der eingegangenen
Stellungnahmen im Rahmen der ersten Phase der
Öffentlichkeitsbeteiligung vom
22.04.2024 bis 17.05.2024
gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG
zur
Fortschreibung des Lärmaktionsplans Bremerhaven

Fortschreibung Lärmaktionsplan Bremerhaven

1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 47 d Abs. 3 BImSchG

Nr.	Bürger Mail/Schrei ben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschluss- vorschlag der Verwaltung
1	Anonym, Kartendienst 2024	<p><i>Ort: Barkhausenstr. Südl. Querstraße</i> Die Belastung durch LKW und auch PKW insbesondere Nachts ist enorm. Tempo 30 mit Kontrolle; neue Straßendecke; RSL 19 Berechnung; evtl. Nachtfahrverbot</p>	<p>Die hier von der Straße zurückstehenden Gebäude am Neuen Hafen liegen laut Kartierung an der straßenseitigen Fassade nachts im unteren Bereich der Klasse 55-59 dB(A), sonst darunter. Die bestehende Geschwindigkeitsbeschränkung für den Schwerverkehr ist dabei noch nicht berücksichtigt. Dies ist eine hohe Belastung, die weder bzgl. Höhe noch Betroffenheit prioritär ist, dem Gebietstyp (MI) entspricht und für den Bebauungsplan berücksichtigt wurde. Sollte für diesen Abschnitt der Hauptverkehrsstraße eine Geschwindigkeitsreduzierung angestrebt werden, ist ohnehin eine Berechnung nach RLS-19 durchzuführen.</p> <p>Weitere Möglichkeiten, um für Lärmentlastung zu sorgen (z.B. Schließung Zolltor Roter Sand) sind ungeachtet der Eingabe zu bewerten.</p>	<p>Detaillierte Bewertung soll im LAP vorgenommen werden.</p>
2	Anonym, Kartendienst 2024	<p><i>Ort: Rickmersstraße Kreisverkehr</i> Nahe Grünflächen und Spielplatz und Schulweg für Schüler zu den Bussen. Benötigt Tempo 30 und Verkleinerung der Straße.</p>	<p>Maßnahmen im Lärmaktionsplan lassen sich nicht durch die Schaffung von Sicherheit auf Schulwegen und Spielplätzen begründen.</p>	<p>Dem Vorschlag kann nicht im Rahmen des LAP gefolgt werden.</p>

Fortschreibung Lärmaktionsplan Bremerhaven

1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 47 d Abs. 3 BImSchG

Nr.	Bürger Mail/Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschluss- vorschlag der Verwaltung
3	Anonym, Kartendienst 2024	<i>Ort: Hinrich-Schmalfeld-Straße, Stadtpark Lehe</i> Parkerlebnis könnte verbessert werden durch Kontrollen des Ordnungsdienstes	Ein Ordnungsdienst könnte nur den verhaltensbezogenen Lärm anderer Parknutzer mindern. Dies kann nicht durch einen Lärmaktionsplan geregelt werden.	Dem Vorschlag kann nicht im Rahmen des LAP gefolgt werden.
4	Anonym, Kartendienst 2024	<i>Ort: Melchior-Schwoon-Straße, Baumarkt</i> Einführung einer Busing Linie an Wochentagen	Dieser Bereich ist bereits durch mehrere Linien erschlossen, die eine Verbindung in das gesamte Stadtgebiet ermöglichen.	Dem Vorschlag kann nicht im Rahmen des LAP gefolgt werden
5	Anonym, Kartendienst 2024	<i>Ort: Goethestraße nördlich Kistnerstraße</i> Goethestraße zur reinen Fahrradstraße machen.	Eine „reine“ Fahrradstraße ist dem Radverkehr vorbehalten. Mobilitätseingeschränkte Anwohnende würden in der Wohnnutzung beeinträchtigt, die Anlieferung von Geschäften eingeschränkt etc.. Die Freigabe für Anlieger, um diesen Problemen zu entgehen, bietet aus Lärmsicht keine Verbesserung gegenüber dem bestehenden verkehrsberuhigten Bereich.	Dem Vorschlag kann nicht im Rahmen des LAP gefolgt werden.
6	Anonym, Kartendienst 2024	<i>Ort: Barkhausenstraße südlich Else- und - Helmut-Beer-Straße</i> Lauter Verkehr durch abgefahrenen Asphalt. Lösung: Reduzierung der Durchfahrtsgeschwindigkeit durch Straßenschäden	In Bereich nördlich der Schleusenstraße liegen keine schutzbedürftigen Nutzungen an, die einer Regelung im Lärmaktionsplan bedürfen. Der Straßenzustand wird durch den Baulastträger kontrolliert, nötige Sicherheitsmaßnahmen durch die Verkehrsbehörde angeordnet.	Dem Vorschlag kann nicht im Rahmen des LAP gefolgt werden.
7	Anonym, Kartendienst 2024	<i>Ort: Schleusenstraße / Lohmannstraße</i> Hoher LKW Verkehr beeinträchtigt Naturerlebnis, Durchfahrtsverbot für außerörtlichen Verkehr.	Die Strecke ist Zufahrt zum Zolltor Kaiserschleuse. Insbesondere nach dem Ausfall der Drehbrücke ist diese Zufahrt von enormer	Dem Vorschlag kann nicht im

Fortschreibung Lärmaktionsplan Bremerhaven

1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 47 d Abs. 3 BImSchG

Nr.	Bürger Mail/Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschluss- vorschlag der Verwaltung
-----	---------------------------------	-------------------------	--	---

			Bedeutung zur Erschließung der Columbusinsel mit Kreuzfahrtterminal und anliegendem Gewerbe. Ein Durchfahrtsverbot für außerörtlichen Verkehr steht dem entgegen.	Rahmen des LAP gefolgt werden.
8	Anonym, Kartendienst 2024	<i>Ort: Grimsbystraße westlich Stresemannstraße</i> Grimsbystraße für LKW Verkehr durch Höhenkontrolle schließen.	Die Grimsbystraße ist eine Bundesstraße und dient damit per Definition dem überörtlichen Verkehr. Über Sie werden auch Geschäfte und Betriebe in der Innenstadt erschlossen und versorgt. Eine Schließung für den Lkw Verkehr würde zu Umfahrungen durch das bewohnte Stadtgebiet führen und somit die Lärmsituation insgesamt verschlechtern.	Dem Vorschlag kann nicht im Rahmen des LAP gefolgt werden.
9	Anonym, Kartendienst 2024	<i>Ort: Lange Straße südlich Krüselstraße</i> Reduzierung der Durchfahrtsgeschwindigkeit	Es handelt sich um eine Hauptverkehrsstraße mit Busverkehr. Laut Lärmkartierung befindet man sich hier jeweils im Grenzbereich zweier Klassen – nachts um 60, tags 70 dB(A). Eine Relevanz ist gegeben. Radarzählungen zeigen aber, dass die gefahrene Durchfahrtsgeschwindigkeit niedriger liegt. Eine weitere Geschwindigkeitsdämpfung durch die angepasste Markierung für den Radverkehr ist zu erwarten. Die tatsächliche Belastung stellt sich daher etwas geringer, aber noch immer sehr hoch dar.	Dem Vorschlag kann nicht im Rahmen des LAP gefolgt werden.
10	Anonym, Kartendienst 2024	<i>Ort: Schiffdorfer Chausse / Hegerstraße</i> es wäre schön, wenn die Krankenwagen Nachts bei leeren Straßen auf den Einsatz von Martinshorn verzichten würden.	Regelungen zu Sonderrechten finden sich in §§ 35, 38 StVO. Blaulicht allein dient zur Aufmerksamkeit für den restlichen Verkehr,	Dem Vorschlag kann nicht im

Fortschreibung Lärmaktionsplan Bremerhaven

1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 47 d Abs. 3 BImSchG

Nr.	Bürger Mail/Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschluss- vorschlag der Verwaltung
-----	---------------------------------	-------------------------	--	---

			die Einsatzfahrzeuge müssen sich aber an die Regelungen der StVO halten. Nur in Verbindung mit der Sirene können die Sonderrechte genutzt werden, um Menschenleben zu retten oder schwere gesundheitliche Schäden abzuwenden. Daher kann in diesen Fällen nicht auf das Signal verzichtet werden.	Rahmen des LAP gefolgt werden.
11	Anonym, Kartendienst 2024	<i>Ort: südlich Poristraße</i> Nutzung des Außenbereiches insbesondere am Wochenende, ohne Motorradbelastung auf der Poristraße. Auf die Nutzung des Martinshornes der Krankenwagen könnte häufig verzichtet werden. Geschwindigkeitskontrolle an der Stadtgrenze (Poristraße) wäre hilfreich.	Bezüglich Einsatzfahrzeuge wird auf die Nr. 10 verwiesen. Durch die Reduzierung der Geschwindigkeit auf 50 km/h im Stadtgebiet Bremerhavens ist bereits eine Verbesserung eingetreten. Die Auswirkungen dieser Maßnahme werden überwacht.	Dem Vorschlag kann nicht im Rahmen des LAP gefolgt werden.
12	Mail, 2024	Die Lange Straße ist eine Einbahnstraße und normaler Straßenlärm ist natürlich unvermeidbar. Jedoch möchte ich Ihnen einmal mitteilen wie laut es in meiner Wohnung im ersten Stock durch Poser ,Raser sowie Motorradfahrer fast durchgängig ist. Durch die Gebäude die sich an der Langen Straße befinden, scheint es bekannt zu sein das es „ordentlich hallt“ wenn man hier extra Gas gibt. Zudem ist es absolut gefährlich mit welchen Geschwindigkeiten hier lang geheizt wird, das es noch nicht zu ernsthaften Unfällen kam ist mir ein Rätsel. Wenn ich mal fernsehen schauen möchte, ist dies nicht unter einer Lautstärke um die 50 möglich, ansonsten versteht man kein Wort. Vom unnützen Hupen möchte ich garnicht erst anfangen. Natürlich	„Autoposen“ gehört zum verhaltensbezogenen Lärm, der nicht durch das strategische Instrument der Lärmaktionsplanung umfasst wird. Nichtsdestotrotz unterstützt das Stadtplanungsamt die Polizei bereits durch Radarzahlungen und –messungen, um die Grundlage für Schwerpunktaktionen zu liefern. Messungen in diesem Bereich haben bezüglich der Geschwindigkeit keine Anhaltspunkte geliefert.	Dem Vorschlag kann nicht im Rahmen des LAP gefolgt werden.

Fortschreibung Lärmaktionsplan Bremerhaven

1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 47 d Abs. 3 BImSchG

Nr.	Bürger Mail/Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschluss- vorschlag der Verwaltung
-----	------------------------------	-------------------------	--	---

		<p>ist es bei geschlossenen Fenstern etwas erträglicher, jedoch kann man grade im Sommer nicht fortwährend die Fenster geschlossen halten. Viele Anwohner, mit denen ich bereits gesprochen habe, sind der gleichen Meinung und machen sich auch aufgrund der Raser, Sorgen um ihre Kinder. Irgendwie scheint die Lange Straße zum Rasen und Posen zu animieren.</p> <p>Ich würde nun gerne in Erfahrung bringen, warum die Lange Straße keine Durchgängige 30 er Zone ist, den die Nebenstraßen sind es ja größtenteils. Auch die Lange Straße ist in einem Teilstück eine 30er Zone (in Nähe der Kirche und Kita)</p> <p>Es würde die Lebensqualität massiv erhöhen und sich eventuell auch positiv auf die Infrastruktur auswirken, denn wir haben viele ehemalige Geschäftsräume entlang der Langen Straße die leer stehen.</p>	<p>Bezüglich Lärmeinordnung wird auf die Nr. 9 verwiesen.</p>	
13	Mail, 2024	<p>im Bereich der Folkert-Potrykus-Straße kommt es durch den ständig wachsenden Fahrzeugverkehr auf dem Autobahnzubringer Grimsbystraße zu einer extrem hohen Lärmbelästigung für die Anwohner. Der permanente Lärm ist, trotz geschlossener Fenster, an der der Grimsbystraße zugewandten Seite sowie auch auf den Balkonen/Terrassen auf der abgewandten Seite extrem hoch. Auf der Nordseite der Grimsbystraße befindet sich eine Lärmschutzwand. Diese fehlt jedoch auf der Südseite. Insbesondere das Befahren der Übergänge zwischen Brücke und Fahrbahn erzeugt einen hohen Geräuschpegel. Laut Autobahn GmbH gibt es für das Kapitänsviertel ein Gutachten, dass eine Lärmschutzwand in diese Richtung, bis zu einer neuen Überprüfung im Jahr 2025, nicht für nötig hält. Das Neubaugebiet Folkert-Potrykus-Straße befindet sich aber nicht direkt im</p>	<p>Die Lärmkartierung ergab für den südlich der Kita gelegenen Bereich der Folkert-Potrykus-Straße nachts Werte unter 50 dB(A). Für den gesamten Tag (DEN) wurden Werte bis maximal 55 dB(A) berechnet.</p> <p>Durch das Gebäude des Jobcenters wird die Bebauung vor dem näher gelegenen Teil der Grimsbystraße geschützt. Die kürzeste (ungeschützte) Entfernung sind etwa 180 Meter. Nördlich der Grimsbystraße beträgt die geringste Entfernung dagegen 30 Meter.</p>	<p>Dem Vorschlag kann nicht im Rahmen des LAP gefolgt werden.</p>

Fortschreibung Lärmaktionsplan Bremerhaven

1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 47 d Abs. 3 BImSchG

Nr.	Bürger Mail/Schrei ben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschluss- vorschlag der Verwaltung
-----	-------------------------------------	-------------------------	--	---

		<p>Kapitänsviertel sondern in unmittelbarer Nähe des Zubringer. Außerdem scheint die Einschätzung durch die erhebliche Zunahme des Fahrzeugverkehrs nicht mehr zeitgemäß.</p> <p>Eine Anfrage bei der Autobahn GmbH verlief negativ. Diese lehnte eine Zuständigkeit ab und verwies auf die Stadt Bremerhaven, da diese dort, ohne entsprechende Lärmschutzaufgaben, keine Genehmigung für die Bebauung hätte geben dürfen. Ich bitte darum, die Situation umgehend zu überprüfen und eine Lärmschutzwand installieren zu lassen.</p>	<p>Die Zahlen der Bundesverkehrszählung können im Übrigen die subjektive Beobachtung des ständig wachsenden Fahrzeugverkehrs auf dem Autobahnzubringer nicht bestätigen. Seit 2010 stagnieren die Zahlen mit leicht fallender Tendenz.</p> <p>Unter diesen Gegebenheiten lässt sich der Bau einer Lärmschutzwand nicht begründen.</p>	
14	Brief, Januar 2024	<p>Lärm macht physisch und psychisch krank. Nach der Luftverschmutzung ist Lärm die zweitgrößte umweltbedingte Ursache für Gesundheitsprobleme. Der Straßenverkehr ist dabei die mit Abstand größte Lärmquelle: Drei Viertel der Menschen in Deutschland fühlen sich durch Straßenverkehrslärm gestört oder gar belästigt - dazu gehöre auch ich.</p> <p>Als von einer hohen Lärmbelastung betroffene Person fordere ich hiermit, dass dem Schutz vor Verkehrslärm in Bremerhaven eine deutlich höhere Priorität zugemessen wird.</p> <p>Besonders dringlich ist die Situation im Bereich Langener Landstraße zwischen Cherbourger Str. und Stadtgrenze Langen (27578).</p> <p>Daher beantrage ich hiermit, dass folgende Maßnahmen in dem Lärmaktionsplan der aktuellen vierten Runde für den oben genannten Bereich festgeschrieben und umgesetzt werden: Die zulässige Höchstgeschwindigkeit soll ganztägig auf 30km/h begrenzt werden. Tempo 30 ist nachweislich eine wirksame und kostengünstige Maßnahme zur Minderung von Verkehrslärm und</p>	<p>Der nördliche Abschnitt, aus dem die Stellungnahme stammt, ist planungsrechtlich ein Reines Wohngebiet. Die Berechnungen der Lärmkartierung bestätigen die hohe Lärmbelastung im Bereich der Langener Landstraße. An den straßennahen Aussenfassaden wurden z.T. nachts Werte über 60 dB(A), tags über 70 dB(A) ermittelt. Daher sind Maßnahmen zur Lärminderung angebracht. Ob diese grundsätzlich umsetzbar sind oder aber nur für bestimmte Tagesabschnitte (nachts), muss das weitere Verfahren zeigen.</p> <p>Eine Temporeduzierung stellt zwar eine grundsätzlich geeignete Maßnahme dar, aber da es sich hier um eine wichtige Hauptverkehrsstraße mit ÖPNV-Bedienung handelt ist derzeit keine ganztägige</p>	<p>Detaillierte Bewertung soll im LAP vorgenommen werden.</p>

Fortschreibung Lärmaktionsplan Bremerhaven

1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 47 d Abs. 3 BImSchG

Nr.	Bürger Mail/Schrei ben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschluss- vorschlag der Verwaltung
-----	-------------------------------------	-------------------------	--	---

		<p>kann im Rahmen der Lärmaktionsplanung schnell und rechtssicher umgesetzt werden.</p> <p>Anordnung verkehrsberuhigender Maßnahmen z.B. in Form von Durchfahrtsperren für Kfz-Verkehr. Lärmschutz muss an der Quelle ansetzen - um Betroffene dauerhaft wirksam zu entlasten, muss der motorisierte Individualverkehr im oben genannten Bereich deutlich reduziert werden. Ohne entsprechende verkehrsberuhigende Maßnahmen wird eine dauerhafte Lärmreduktion nicht realisierbar sein.</p> <p>Straßenverkehrslärm belastet mich in meinem Alltag wie folgt: Wir fühlen uns vom Straßenverkehrslärm sehr stark belästigt, weil durch diese Straße besonders auch der Durchgangsverkehr ins Landgebiet läuft, dabei treten zu bestimmten Zeiten besondere Belastungen auf mit ununterbrochener Lärm und Abgasbelästigung (sog. rush hour).</p> <p>Zusätzlich verführt der Verlauf der Straße zu besonders hohen Geschwindigkeiten bei Autofahrern, besonders auch in der Nacht, man erschreckt sich förmlich!</p> <p>Fensteröffnungen sind nur zu bestimmten Zeiten und nur zum kurzen Luftaustausch möglich.</p> <p>Selbst in den Gärten hinter den Häusern ist der Lärm zu hören.</p> <p>An diesem Straßenabschnitt gibt es links und rechts der Straße ausschließlich Wohnbebauung, das Problem betrifft also alle Anlieger.</p> <p>In Freiburg im Breisgau kann man sehen, dass auch solche Straßen durchaus mit 30km/h versehen werden können.</p> <p>Ein Rechtsgutachten der renommierten Kanzlei Geulen und Klinger im Auftrag der Deutschen Umwelthilfe bestätigt, dass Behörden</p>	<p>Umsetzung vorstellbar. Weiterhin denkbar sind beispielsweise leisere Straßenoberflächen, Durchfahrtsbeschränkungen oder die Förderung passiven Schallschutzes.</p> <p>Gegen eine Beschränkung der Geschwindigkeit lassen sich die Nutzung durch den ÖPNV und die Bündelungswirkung für den Verkehr in die anliegenden Orte anführen.</p> <p>Vor einer Umsetzung ist zu untersuchen, ob und in welchem Umfang Ausweichverkehre in die umliegenden Wohngebiete z.B. durch die Straßen Im Gandersefeld, Kransburger Straße oder Jasminweg zu erwarten sind und dadurch nicht die Gesamtbelastung und – betroffenenheit zunimmt.</p> <p>Für eine rechtssichere Umsetzung sind zunächst die aktuellen Verkehrszahlen und die Auswirkungen von Beschränkungen zu ermitteln und damit Berechnungen nach RLS-19 durchzuführen. Dabei ist die Straßenverkehrsbehörde zu beteiligen.</p>	
--	--	--	---	--

Fortschreibung Lärmaktionsplan Bremerhaven

1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 47 d Abs. 3 BImSchG

Nr.	Bürger Mail/Schrei ben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschluss- vorschlag der Verwaltung
-----	-------------------------------------	-------------------------	--	---

		<p>weitaus mehr Handlungsmöglichkeiten in Sachen Lärmschutz haben als weitläufig angenommen. Kommunen können mittels der Lärmaktionsplanung bereits unter geltender Rechtslage beispielsweise über streckenweise oder großflächige Einführung von Tempo 30 entscheiden.</p>		
15	Mail, 2024	<p>[der Bereich Flettnerstraße / Daimlerstraße / Siemensstraße] ... war immer ein wunderbarer Ort an dem geruhsam gelebt wurde. Leider nur bis die Werkstatthalle der Regio Bahn erweitert wurde. Die neu gemieteten Bahngleise zum Abstellen der Bahngebäude befinden sich zwischen Vieländerweg/Bahnhof und Dreibergen. Jeden Abend um 21.50 Uhr beginnt das gebrumme der abgestellten Bahngebäude. Die Lüfter der einzelnen Wagen müssen 4 Std nachlaufen und um 2.30/ 3.00 Uhr werden die Lüfter wieder auf vorlaufen gestartet. So ist eine ungestörte Nachruhe nicht gegeben. Die Regiobahn, vertreten durch den Werkstattleiter, hat durch seinen Hörtest gesagt.... es ist für ihn nicht hörbar. Ausserdem würden die 62 Dezibel Lärmbelastung nicht überschritten. Aber hier entsteht ein anderer Lärmwert "HERZ". Es befindet sich im Infrschallbereich. Hörgeschädigte hören es nicht... aber wer noch gut hört, wird jede Nacht gestört... je nach Windrichtung mehr oder weniger. Ein kleines Relle an die richtige Stelle der Lüfter und die Belästigung wäre vorbei. Dänemark forscht bereits an dieser Lärmbelastung. Es gibt bereit mehrere Menschen die sich krank fühlen-...</p>	<p>Neben der Lärmaktionsplanung und dem Betrieb sind / wurden bereits die Gewerbeaufsicht und das Gesundheitsamt eingeschaltet. Verletzungen der Vorschriften konnten bei mehreren Begehungen und Messungen nicht festgestellt werden. Es wird versucht Art und Quelle des Geräuschs zu bestimmen. Bisher hat sich keine Relevanz für die Lärmaktionsplanung ergeben.</p>	<p>Dem Vorschlag kann nicht im Rahmen des LAP gefolgt werden.</p>

Fortschreibung Lärmaktionsplan Bremerhaven

1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 47 d Abs. 3 BImSchG

Nr.	Bürger Mail/Schrei ben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschluss- vorschlag der Verwaltung
16	Auslage Telefonat, Mai 2024	<i>Ort: Hamburger Straße / Flensburger Straße</i> Die Erschließung der im Bau befindlichen Schule soll so gestaltet werden, dass die Anwohner durch die zu erwartenden Bring- und Holverkehre so wenig wie möglich belastet werden.	Die Lärmkartierung erfasst den Bestand, so dass noch keine Berücksichtigung erfolgt. Die Bedenken werden weitergegeben, ggf. der Kontakt hergestellt.	Dem Vorschlag kann nicht im Rahmen des LAP gefolgt werden.
17	Auslage Mai 2024	<i>Ort: Borriessstraße, Köperstraße, Hauptkanal</i> Es ist zu laut, neben dem Kopfsteinpflaster ist auch der Ausbauzustand der Straße schlecht, was in der Berechnung keine Berücksichtigung findet. Da die Brücke nur einspurig genutzt werden kann, warten die Fahrzeuge vor der Brücke, was zusätzlichen Lärm verursacht. Die herunterfahrenden Fahrzeuge beschleunigen daher auch und fahren schneller als die geltenden 30 km/h. Weiterhin lärmverstärkend ist der Übergang von der Brücke auf das Kopfsteinpflaster. Der Bereich nördlich der Brücke stellt sich als zu breit dar (historisch bedingt, [Gewerbegebiet] und verführt dazu schneller zu fahren. Für Fahrräder, aber auch andere Fahrzeuge ist die Bestandssituation gefährlich. Daher fordern wir, eine Neugestaltung des Verkehrsraums – Asphaltierung, Verkleinerung, Verbesserung der Situation für Radfahrer, Neuordnung Parken, etc. Aufgrund der dynamischen Entwicklung südlich des Kanals (Wertquartier, AWI, etc.) ist zukünftig zu erwarten, dass sich die Problematik verschärft und eine Veränderung umso dringlicher ist. Wie beschrieben wird die geltende Geschwindigkeitsbeschränkung wenig befolgt. Wir fordern daher häufigere Kontrollen.	Die Lärmkartierung ergab für die straßennahen Gebäude in diesem Bereich Werte um 60 dB(A) für den DEN, um die 50 dB(A) für die Nacht. Aufgrund des benannten schlechten Zustandes ist von erhöhten (insbesondere Spitzen-) Pegeln auszugehen. Die wartenden Fahrzeuge finden ebenso keinen Eingang in die Berechnung. Durch die Erneuerung der Brücke hat sich die Situation etwas verbessert. Der Verkehrsraum nördlich der Brücke ist wie in der Stellungnahme beschrieben ungeordnet und überdimensioniert. Als Eingang zum geplanten Wertquartier ist eine Überplanung bedenkenswert.	Dem Vorschlag kann nicht im Rahmen des LAP gefolgt werden.
18	Anonym, Kartendienst 2022	<i>Ort: Bülowstraße</i> Tempo 30 in der Zeit von 20 bis 6 Uhr. Ganzjährig besonders im Sommer fahren hier Autoposer zur Mole. Sie nutzen die Kurve	„Autoposen“ gehört zum verhaltensbezogenen Lärm, der nicht durch das strategische Instrument der Lärmaktionsplanung umfasst	Dem Vorschlag kann nicht im

Fortschreibung Lärmaktionsplan Bremerhaven

1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 47 d Abs. 3 BImSchG

Nr.	Bürger Mail/Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschluss- vorschlag der Verwaltung
		Bülowstraße, Bussestr. zum abbremsen und lauten beschleunigen in beide Richtungen. Schlafen bei offenen Fenster fast nicht möglich	wird. Nichtsdestotrotz unterstützt das Stadtplanungsamt die Polizei bereits durch Radarzahlungen und –messungen, um die Grundlage für Schwerpunkttaktionen zu liefern. Auch nach einer Geschwindigkeitsreduzierung ist ein Abbremsen und Beschleunigen zu erwarten, das bereits jetzt gemäß §30 StVO als unnötiger Lärm verboten ist. Die Lärmkartierung weist hier nachts 55-59 dB(A) aus. Die Bülowstraße ist eine Bundesstraße (B212) und somit von besonderer verkehrlicher Bedeutung. Aufgrund dieser Bedeutung und Lärmwerten, die unter den Richtwerten der Lärmschutz-Richtlinien-StV liegen, ist nach § 45, Abs. 1 Nr. 3 StVO eine Geschwindigkeitsreduzierung nicht durch die Straßenverkehrsbehörde anordnungsfähig und kann somit nicht in den LAP aufgenommen werden.	Rahmen des LAP gefolgt werden.
19	Anonym, Kartendienst 2022	<i>Ort: Leher Pausenhof</i> Es könnte der Erholung dienen. Problem dieses Platzes ist, dass sämtliche Geräusche durch die umliegenden Häuser reflektiert und verstärkt werden. Selbst abewandte Hausseiten "profitieren" so von den Geräuschen. Zur Zeit wird die Fläche überwiegend als Spielplatz und Veranstaltungsort genutzt. Es ist laut. (zu laut)	Ruhige Gebiete in ihren verschiedenen Kategorien sollen eine Mindestgröße haben. Stadtoasen sollten mindestens 3ha umfassen, ausnahmsweise im Rahmen des Landschaftsprogrammes 1ha. Der Leher Pausenhof hat rund 0,4ha und eignet sich bereits aufgrund der Größe nicht.	Dem Vorschlag kann nicht im Rahmen des LAP gefolgt werden.

Fortschreibung Lärmaktionsplan Bremerhaven

1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 47 d Abs. 3 BImSchG

Nr.	Bürger Mail/Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschluss- vorschlag der Verwaltung
20	Anonym, Kartendienst 2022	<i>Ort: Speckenbüttler Park – Rosengarten östl. Marschenhaus</i> Erholung, Entspannung durch die Anlage der Rosen	Der Speckenbüttler Park, nicht nur im Bereich des Rosengartens, ist von der Geräuschsituation, der Größe, Zugänglichkeit und Nutzung gut geeignet und wird daher als Vorschlag für ein Ruhiges Gebiet in den Entwurf zur Fortschreibung aufgenommen.	Der Vorschlag für ein „Ruhiges Gebiet“ wird in den Entwurf aufgenommen.
21	Anonym, Kartendienst 2022	<i>Ort: Schulhof/Sportplatz Johann-Gutenberg-Schule</i> Um hier ein ruhiges Wohngebiet, wie es vor zehn Jahren einmal war, hinzubekommen sollte der Schulhof der Johann-Gutenberg-Schule nicht zum Fußballplatz nach Schulschluss umfunktioniert werden. Hierfür gibt es im Stadtteil Leherheide andere Flächen. Eine Möglichkeit einige Bolzplätze anzulegen wäre zum Beispiel am Autobahnzubringer, wo sich schon ein großer Spielplatz befindet.	Der Bereich des Bolzplatzes ist durch seine zu geringe Größe (rund 0,3 ha) nicht als Ruhiges Gebiet geeignet. Zudem unterliegt es als Schulgelände nur einer eingeschränkten öffentlichen Zugänglichkeit. Lärm auf Spiel- und Bolzplätzen unterliegt zudem den Kinderlärmprivileg des BImSchG.	Dem Vorschlag kann nicht im Rahmen des LAP gefolgt werden.
22	Mail, 2022	...Plätze der Ruhe könnte ich mir sehr gut in Lehe, Gebiet Goethequartier vorstellen. Signifikante Lärmquellen sind hier Baulärm, Lärm auf dem Pausenhof und durch das Gebiet fahrende ("posende") Autos mit ihrer unnatürlich lauten Musik. Vorschlag für einen Ruheplatz, der der Erholung dienen kann, ist von meiner Seite der Pausenhof in Lehe und seine Umgebung: Aktuell ist der Platz es allerdings noch nicht. Problem dieses Platzes hinsichtlich Lärm ist, dass sämtliche Geräusche durch die umliegenden Häuser reflektiert und verstärkt werden. Selbst abgewandte Hausseiten "profitieren" so von den Geräuschen. Zur Zeit wird die Fläche überwiegend als Spielplatz und Veranstaltungsort genutzt, was wiederum eher Lärm produziert. Vorschläge um hier mehr Ruhe zu erreichen:	Ruhige Gebiete in ihren verschiedenen Kategorien sollen eine Mindestgröße haben. Stadtoasen sollten mindestens 3ha umfassen, ausnahmsweise im Rahmen des Landschaftsprogrammes 1ha. Der Leher Pausenhof hat rund 0,4ha und eignet sich bereits aufgrund der Größe nicht.	Dem Vorschlag kann nicht im Rahmen des LAP gefolgt werden.

Fortschreibung Lärmaktionsplan Bremerhaven

1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 47 d Abs. 3 BImSchG

Nr.	Bürger Mail/Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschluss- vorschlag der Verwaltung
-----	---------------------------------	-------------------------	--	---

		<p>Die Öffnungszeiten auf bis zum frühen Abend begrenzen. Hier ist im Sommer Lärm bis 22:30h (gelegentlich noch darüber hinaus) von Kleinkindern (Die Anzahl der Kinder ist dreistellig, vormittags ist da allerdings von diesen Kindern nicht so viel zu sehen.)</p> <p>Die Veranstaltungszahl von lärm erzeugenden Veranstaltungen auf ein erträgliches Maß begrenzen. Den Einsatz von Verstärkeranlagen mindern; kleine Gruppen können auch ohne Mikrofonanlagen geführt werden. Was den Vorteil hat, dass die Teilnehmer zuhören und dadurch auch leiser wären und die Bewohner der umliegenden Häuser nicht an jeder Veranstaltung passiv teilnehmen.</p> <p>Eine parkähnliche Bepflanzung des Platzes.</p> <p>Lärmschutz auf dem Platz und umzu (vielleicht lassen sich ja sogar die Reflexionen der Schallwellen durch die umliegenden Häuser durch eine andere Oberflächenbehandlung der Häuser minimieren)</p>	<p>Hierbei handelt es sich um verhaltensbezogenen Lärm, der nicht durch die Umgebungslärmrichtlinie umfasst ist.</p> <p>Die Gestaltung des Platzes</p>	<p>Dem Vorschlag kann nicht im Rahmen des LAP gefolgt werden.</p>
		<p>Zum Baulärm</p> <p>In diesem Gebiet wird sehr viel renoviert und umgebaut. Das ist erstmal gut! Leider ergibt sich aufgrund der vielen baulichen Maßnahmen jedoch auch ein nahezu dauerhafter Lärm dessen Pegel weit über den normalen Werten, auch für Baulärm hinausgeht.</p> <p>Vorschläge:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Keine Samstagarbeit (beginnt um 7h endet nur selten vor 17h-18h), zumindest doch eine eingeschränkte Samstagarbeitszeit. 2. Koordination der Baustellenzahl, damit ein erträgliches Maß gehalten werden kann. 3. Begrenzung auch der Arbeitszeit unter Woche (hier scheint es aktuell gar kein Maß zu geben.) 	<p>Baulärm ist nicht Inhalt der Lärmaktionsplanung.</p> <p>Aus der Anregung ist nicht ersichtlich, ob es sich um private oder gewerbliche Bauarbeiten handelt, daher ist auch kein Ansprechpartner auszumachen.</p> <p>Nach geltender Rechtslage (z.B. Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung, AVV Baulärm) sind Arbeiten, auch samstags, von 07 bis 20 Uhr bei Einhaltung der zulässigen Werte erlaubt.</p> <p>Neben der Ansprache der Verursacher und Bauherren ist insbesondere bei Arbeiten</p>	<p>Dem Vorschlag kann nicht im Rahmen des LAP gefolgt werden.</p>

Fortschreibung Lärmaktionsplan Bremerhaven

1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 47 d Abs. 3 BImSchG

Nr.	Bürger Mail/Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschluss- vorschlag der Verwaltung
-----	---------------------------------	-------------------------	--	---

		<p>4. Mehr Werkstattarbeit der Unternehmen oder mehr Arbeiten innerhalb der Häuser ausführen (Teile werden vor Ort mit Schleifmaschinen, Trennschleifern, Hämmer usw. erstellt und gerichtet.)</p> <p>5. Keine lauten Baustellenradios</p> <p>6. Überprüfung der Einhaltung von Lärmgrenzwerten</p>	<p>außerhalb dieser Zeiten das Ordnungsamt oder die Polizei hinzuzuziehen.</p> <p>Eine Koordinierung erscheint nur bei genehmigungsbedürftigen Bauvorhaben durch die Genehmigungsbehörde möglich.</p>	
		<p>Zu den Autos Vorschläge:</p> <p>1. Die Verursacher durch die Ordnungspolizei und Polizei kontrollieren und bzgl. des Lärms und was das für andere bedeutet, ansprechen.</p> <p>2. Durchgangsverkehr beschränken</p>	<p>„Autoposer“ verursachen verhaltensbezogenen Lärm, der nicht unter die Umgebungslärmrichtlinie fällt. Die Polizei in Bremerhaven geht bereits schwerpunktmäßig gegen „Autoposer“ vor.</p> <p>Die Verkehrszahlen im Goethequartier sind auf einem niedrigen Niveau und hauptsächlich durch den Anliegerverkehr geprägt. Dies bestätigen Verkehrszählungen.</p>	<p>Dem Vorschlag kann nicht im Rahmen des LAP gefolgt werden.</p>
23	Anonym, Kartendienst 2022	<p><i>Ort: Schillerstraße</i> Reduzierung der Geschwindigkeit (vor allem nachts) zw. Bismarckstr. und An der Mühle.</p>	<p>Hier werden aufgrund der baulichen und verkehrlichen Situation nachts Werte knapp unter 60 dB(A) ermittelt, auch im Bereich von Allgemeinen Wohngebieten (WA). In der Nacht liegt kein Busverkehr an. Dies wäre dies eine Verlängerung der Maßnahme in der Rheinstraße.</p> <p>Zur Diskussion und Prüfung ist eine vertiefende Untersuchung bzgl. Verkehrszahlen, mögliche Ausweichverkehre etc. notwendig. Wird die Maßnahme mit dem LAP politisch beschlossen, besteht zudem die</p>	<p>Dem Vorschlag kann nicht im Rahmen des LAP gefolgt werden.</p>

Fortschreibung Lärmaktionsplan Bremerhaven

1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 47 d Abs. 3 BImSchG

Nr.	Bürger Mail/Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschluss- vorschlag der Verwaltung
-----	---------------------------------	-------------------------	--	---

			Notwendigkeit einer Neuberechnung nach RLS-19.	
24	Anonym, Kartendienst 2022	<i>Ort: Schiffdorfer Chaussee westlich Im Felde)</i> Wäre schön wenn die LKWs bei Nacht in der Schiffdorfer-Chaussee 30 km fahren würden. Es ist so laut und ein Krach das man aus dem Schlaf gerissen wird. Der Zustand des Fahrbahnbelags der Bushaltestellen verschlechtert die Situation. Geschwindigkeitsbeschränkungen für LKWs in der Nacht in der Schiffdorfer Chaussee auf 30km/h	Nach der Lärmkartierung finden sich hier nachts Werte um 60 dB(A), im Übergangsbereich zwischen 2 Klassen. Planungsrechtlich liegen Allgemeine Wohngebiete an, so dass prinzipiell aus Lärmsicht eine Anordnungsfähigkeit zu prüfen wäre. In einer ersten Vorprüfung ist abwägungsrelevant, dass 2 Krankenhäuser über die Straße erreicht werden können, hier der ÖPNV fährt und es sich um einen Autobahnzubringer handelt. Da die Straße überwiegend einstreifige Richtungsfahrbahnen aufweist, würde mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung für Lkw auch der Pkw-Verkehr eingebremst und eine Gefährdungslage durch riskante Überholmanöver provoziert. Der Vorschlag ist im weiteren Verfahren zu prüfen.	Dem Vorschlag kann nicht im Rahmen des LAP gefolgt werden.
25	Mail 2022	1) Der Speckenbütteler Park inclusive der Randbereiche sollten als ruhiges Gebiet ausgewiesen und durch ein Tempolimit auf 30 km/h auf der Parkstraße und der Wurster Straße zwischen Cherbourger Straße und Deponie Grauer Wall weiterentwickelt werden. Begründung:	Der Speckenbütteler Park ist von Größe, Lärmsituation, Funktion und Zugänglichkeit sehr gut als Ruhiges Gebiet geeignet und wird daher als Vorschlag in den Entwurf zum LAP aufgenommen.	Der Vorschlag für ein „Ruhiges Gebiet“ wird in den Entwurf aufgenommen.

Fortschreibung Lärmaktionsplan Bremerhaven

1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 47 d Abs. 3 BImSchG

Nr.	Bürger Mail/Schrei ben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschluss- vorschlag der Verwaltung
-----	-------------------------------------	-------------------------	--	---

		<p>Der Speckenbütteler Park dient als Naherholungsgebiet für den gesamten Stadtnorden, mithin für etwa 40 % der Einwohner Bremerhavens. In der Coronazeit hat die Bedeutung des Parks weiter zugenommen. Im Prinzip sind bereits Maßnahmen zur Lärminderung getroffen worden: z.B. wird die Nutzung des Siebenbergensweg als Abkürzung in Richtung Hafen durch eine Sperre verhindert. Leider hat sich durch den Bau des Hafentunnels die Parkstraße immer mehr zu einer Durchgangs- bzw. Abkürzungsstrecke für Hafens- und Innenstadtkommunikation entwickelt, die das Potential des Parks als ruhiges Gebiet stark mindert. Das wird sich noch weiter verfestigen, wenn es in den nächsten Monaten durch den Bau der Eisenbahnbrücke in der Langener Landstraße zu Verkehrsbeeinträchtigung kommt. Im Sommer ist sie im übrigen bei Motorradfahrern wegen der langgezogenen Kurve im Bereich Parktor sehr beliebt, mit den entsprechenden Lärmbelastungen, weil auch 50 km/h häufig weit überschritten werden.</p>	<p>Prinzipiell sollen ruhige Gebiete nach § 47d Abs. 2 BImSchG zunächst einmal vor zukünftiger Verlärmung geschützt werden. Eine Weiterentwicklung widerspricht aber nicht der Lärmaktionsplanung. Als Baumaßnahmen waren die genannten Behinderungen temporär. Nach Fertigstellung gewinnen diese Verbindungen wieder an Attraktivität, so dass zunächst nicht von einer Verfestigung vermuteter zugenommener Durchgangs- und Abkürzungsverkehre auszugehen ist. Im Rahmen der regelmäßigen Erfassung von Verkehrszahlen wird die Entwicklung verfolgt und bewertet.</p>	
		<p>Beiderseits der Parkstraße befinden sich reine Wohngebiete (z.B. BebPl. N133) bzw. allg. Wohngebiete; direkt an der Straße findet sich beidseitig alter bis sehr alter Baumbestand, kurzum, die Parkstraße durchschneidet den Park. Aus dem Stadtsüden kommend nutzen viele Fußgänger die Parkstraße als Zugang zum Park. Gleichzeitig ist sie wichtig für Radler aus Leherheide und Langen in Richtung Innenstadt/Schulen und Hafen. Der PKW- und LKW-Lärm beeinträchtigt also nicht nur die relativ wenigen Anlieger der Parkstraße, sondern auch und insbesondere viele der Ruhe und Erholung suchenden Besucher des Parks und die Radler.</p>	<p>Planungsrechtlich befinden sich „nur“ die Karrees an der Wurster Straße im Umgriff von Bebauungsplänen, wie beschrieben als WR und WA. Bis auf den Bereich des Parktores / Hühnerkämpfe liegt südlich der Parkstraße Bebauung an, so dass die Straße eher die Grenze des Parks darstellt, als dass sie ihn durchschneidet.</p>	<p>Dem Vorschlag kann nicht im Rahmen des LAP gefolgt werden.</p>

Fortschreibung Lärmaktionsplan Bremerhaven

1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 47 d Abs. 3 BImSchG

Nr.	Bürger Mail/Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschluss- vorschlag der Verwaltung
-----	---------------------------------	-------------------------	--	---

		<p>Ein Tempolimit auf 30 km/h würde eine Reihe von Problemen lösen: es wird sicher viel Durchgangsverkehr vergrämt, der ja ohne nennenswerte Beeinträchtigungen die Langener Landstraße und die maximal ausgebaute Cherbourger Straße nutzen kann; das Radeln wird attraktiver, die Radwegführung im Bereich der Bahnunterführung ist ohnehin Brandgefährlich und mit 50 km/h-Verkehren nach meinem Dafürhalten unvereinbar.</p>		
		<p>Der Busverkehr würde rechnerisch bei 30 km/h- wenn ich richtig gerechnet habe- etwa 80 Sekunden länger für das Durchfahren der Parkstraße (ca. 1,6 km) brauchen. Da es jedoch in der Parkstraße 3 Haltestellen gibt, an denen der Bus hält/anfährt, ist der tatsächliche Zeitverlust mit Sicherheit weitaus geringer, weil 50 km/h schon jetzt nur für wenige Sekunden erreicht werden können. Evtl gibt es da Erfahrungswerte. Es kommen hier im übrigen gelegentlich Busse "verfrüht" und warten dann an irgendeiner Haltestelle. Wenn es von der ÖPNV-Seite gleichwohl Bedenken gibt, könnte man den Linienbusverkehr auch vom Tempolimit ausnehmen. Ohne Durchgangsverkehr lassen sich dann 50 km/h auch regelmäßig erreichen. Alternativ: 30 km/h zwischen etwa Parktor und Langener Landstraße. Das reicht zum Vergrämen des Durchgangsverkehrs möglicherweise schon aus. Zeitverlust für den Bus: rechnerisch 40 Sekunden, faktisch vielleicht 10-20 Sekunden.</p>	<p>Inwiefern eine Fahrzeitverlängerung an dieser Stelle Auswirkungen auf den Betriebsablauf von BremerhavenBus hat, ist in der Gesamtbetrachtung in Abstimmung mit BremerhavenBus im weiteren Verfahren zu prüfen. Ob bei einstreifigen Richtungsfahrbahnen im Mischverkehr unterschiedliche Geschwindigkeiten angeordnet werden können, ist durch die Straßenverkehrsbehörde zu prüfen. Praktikabel erscheint es für den Busverkehr nicht. Es sind vermehrtes Beschleunigungen und Abbremsen zu erwarten, mit Auswirkungen auf Lärm, Schadstoffe, Kraftstoffverbrauch und Fahrgastkomfort.</p>	<p>Dem Vorschlag kann nicht im Rahmen des LAP gefolgt werden.</p>
		<p>Im Bereich der Wurster Straße ist zu berücksichtigen, das dort demnächst ein Hospitz und eine Kita entstehen. Gerade dort wird aber in Richtung Norden gern stark beschleunigt. Trotz des</p>	<p>Zu Busverkehr und verschiedenen Tempolimits s.o.</p>	<p>Dem Vorschlag kann nicht im</p>

Fortschreibung Lärmaktionsplan Bremerhaven

1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 47 d Abs. 3 BImSchG

Nr.	Bürger Mail/Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschluss- vorschlag der Verwaltung
-----	---------------------------------	-------------------------	--	---

		<p>Durchfahrtsverbot am Grauen Wall gibt es Durchgangsverkehr. Die Ausführungen im Hinblick auf den Park als ruhiges Gebiet treffen auch für die Wurster Straße zu. Eigentlich soll es eine reine Wohnsammelstraße sein und da sind 30 km/h ausreichend. Im Hinblick auf die Buslinie Richtung Imsum kann man die auch vom Tempolimit ausnehmen.</p>	<p>Die Auswirkungen der Wurster Straße auf den Park sind als geringer und weniger relevant einzuschätzen, da ein größerer Abstand durch Sportanlagen und Wohnbebauung vorliegt.</p>	<p>Rahmen des LAP gefolgt werden.</p>
		<p>2) Bundesverkehrsministerium, sowie TÜV/DEKRA usw sollten auf den unnötigen Verkehrslärm durch leere Autotransport-LKW aufmerksam gemacht werden. Begründung: die Aufbauten leerer Autotransport-LKW scheppern wie blöde, obwohl man die Bleche durch einfachste Maßnahmen (z.B. Gummipuffer oder Verzurren) ruhigstellen könnte. Es hat immer wieder Beschwerden aus der Barkhausenstraße, der Cherbourger Str. usw gegeben. Die fahren ja überall im Stadtgebiet herum. Nach der TA Lärm ist das unnötiger Lärm, der ohne weiteres vermeidbar ist. Hier sollten TÜV/DEKRA usw sensibilisiert werden und Anhänger, die nicht gegen das Scheppern gesichert sind, den TÜV-Stempel verweigern. Vorschlag daher: der Magistrat sollte sich an das Verkehrsministerium und/oder Umweltministerium wenden, damit diese ggfs die technischen Anforderungen an Autotransport-Anhänger ergänzen und überarbeiten, jedenfalls das Problem Bundesweit lösen. Da hier mehrere Millionen Autos umgeschlagen werden, ist Bremerhaven von diesem unnötigen Problem besonders betroffen.</p>	<p>Die TA Lärm gilt für Anlagen nach dem BImSchG. Autotransporte fallen nicht darunter. Mit Fertigstellung des Hafentunnels ist von einer Verbesserung der Situation auszugehen, da dieser genutzt wird. Ein kommunaler LAP kann keine Regelungen für bundes- oder europaweite Fahrzeuganforderungen treffen.</p>	<p>Dem Vorschlag kann nicht im Rahmen des LAP gefolgt werden.</p>
		<p>3) Der Lärmaktionsplan sollte umgesetzt werden Begründung: Pläne nutzen nichts, wenn man sie nicht in die Tat umsetzt</p>	<p>Damit Maßnahmen des LAP umgesetzt werden können, ist vor Aufnahme als Maßnahme mit der umzusetzenden Behörde</p>	<p>Dem Vorschlag kann nicht im</p>

Fortschreibung Lärmaktionsplan Bremerhaven

1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 47 d Abs. 3 BImSchG

Nr.	Bürger Mail/Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschluss- vorschlag der Verwaltung
-----	---------------------------------	-------------------------	--	---

			zu prüfen, ob die rechtlichen Voraussetzungen für eine Umsetzung gegeben sind.	Rahmen des LAP gefolgt werden.
26	Mail, 2022	<p>die Bereiche zwischen Columbusstraße von der Geeste bis zur Lloydstraße inclusive Weserdeich bis zur Weser werden als ruhiges Gebiet ausgewiesen. Zu diesem Zweck wird die Columbusstraße von der Geeste bis zur Lloydstraße als 30 km/h-Zone ausgewiesen</p> <p>Begründung: In diesem Bereich befinden sich das Schiffahrtsmuseum, Mediterraneo, Klimahaus sowie das Auswandererhaus. Alle diese Einrichtungen und deren Umgebung werden jährlich von Hunderttausenden Touristen und Einwohnern fußläufig betreten und touristisch und als Naherholungsfläche genutzt. Die Columbusstraße ist für weite Teile dieses Bereiches die einzige, aber bedeutende Lärmquelle für sehr, sehr viele Menschen.</p> <p>Der Lärmaktionsplan berücksichtigt bei der Berechnung der Zahl von Betroffenen von Lärm und Profitierenden von Lärmschutz im wesentlichen die Anlieger/Bewohner, nicht hinreichend aber die Zahl der Menschen, die sich nur vorübergehend an einem Ort aufhalten, also Radfahrer und Fußgänger. Gerade im o.a. Gebiet ist diese Zahl aber von überragender Bedeutung.</p> <p>Direkt an der Columbusstraße befinden sich die Bibliothek und 2 Lehrgebäude der Hochschule. Diese Gebäude müssen rein</p>	<p>Beide Punkte sind getrennt und nacheinander zu betrachten. Das beschriebene Gebiet hat einen hohen Wert für die Erholung der Bevölkerung. Auch im Bestand sind im Inneren des Gebiets, westlich von Alten, Neuen und Museumshafen ruhigere Bereiche. Zu beachten ist, dass gerade die benannten Gebäude und kulturellen Einrichtungen auch durch eine Vielzahl von Veranstaltungen geprägt sind. Die damit verbundenen Geräusche sind ebenso wie der Schiffsverkehr nicht in der Lärmkartierung berücksichtigt. Inwiefern ein Einkaufszentrum als Ruhiges Gebiet geeignet ist, bleibt der weiteren Diskussion überlassen.</p> <p>Die Ermittlung der betroffenen Anwohnenden entspricht den Anforderungen der Umgebungslärmrichtlinie, auf deren Grundlage der Lärmaktionsplan erstellt wird.</p> <p>Neben aktiven Lärmschutz, beispielsweise durch Geschwindigkeitsbeschränkungen</p>	<p>Dem Vorschlag kann nicht im Rahmen des LAP gefolgt werden.</p> <p>Es wird Kenntnis genommen.</p> <p>Es wird Kenntnis genommen.</p>

Fortschreibung Lärmaktionsplan Bremerhaven

1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 47 d Abs. 3 BImSchG

Nr.	Bürger Mail/Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschluss- vorschlag der Verwaltung
-----	---------------------------------	-------------------------	--	---

		<p>rechtlich besonders vor Lärm geschützt werden. Wenn ich es recht sehe, ist der Ermessensspielraum der Behörden in dieser Konstellation ohnehin stark eingeschränkt, d.h., es besteht möglicherweise eine Pflicht zum Handeln.</p> <p>Die Stadt Bremerhaven hat keinen Verkehrsentwicklungsplan, kein Radverkehrskonzept und nicht einmal kleinteilig ein Konzept zur Einbindung und Lenkung der Fußverkehre zwischen der Fußgängerzone/Columbuscenter und dem Weserseitigen Teil der Columbusstraße. Es ist daher im Rahmen der Ermessensabwägungen im Rahmen des BImSchG sinnvoll und geboten, bis zum Vorliegen der genannten Konzepte und Planungen eine vorläufige Lärmschutzmaßnahme im Rahmen des Lärmaktionsplanes auf der Columbusstraße 30 km/h festzusetzen. Schließlich sind täglich Tausende Touristen, ruhesuchende Einwohner und Studenten der Hochschule tangiert. Im Rahmen der allfälligen Planungen für die Verkehrsentwicklung, für ein Rad- und Fußwegekonzept kann man diese Maßnahme ggfs nochmals prüfen..</p>	<p>besteht auch die Möglichkeit / Pflicht des passiven, baulichen Lärmschutzes. So bewirbt die Hochschule die Bibliothek damit, „Hausarbeiten in ruhiger Atmosphäre schreiben“ zu können.</p> <p>Lärmaktionsplanung kann keine Verkehrsplanung betreiben, sondern Lärm dort als einen wichtigen, zu beachtenden Aspekt einbringen.</p>	
		<p>Ein nicht vorhandenes Lärmminderungskonzept für den o.a. Bereich ist im übrigen mit den Tourismuszielen der Stadt unvereinbar.</p>	<p>Dies gilt es bei der weiteren Beteiligung der Träger öffentliche Belange herauszufinden. Zu Bedenken ist, dass gerade städtischer Tourismus auch Erlebnisse und Veranstaltungen anspricht, die nicht mit Ruhe einhergehen.</p>	<p>Es wird Kenntnis genommen.</p>
		<p>30 km/h auf der Columbusstraße führt auch nicht zu einer nennenswerten Beeinträchtigung des ÖPNV. Die weitaus meisten</p>	<p>Bei der Columbusstraße handelt es sich um eine wichtige Hauptverkehrsstraße und Bundesstraße mit ÖPNV-Bedienung, so dass</p>	<p>Es wird Kenntnis genommen.</p>

Fortschreibung Lärmaktionsplan Bremerhaven

1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 47 d Abs. 3 BImSchG

Nr.	Bürger Mail/Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschluss- vorschlag der Verwaltung
-----	---------------------------------	-------------------------	--	---

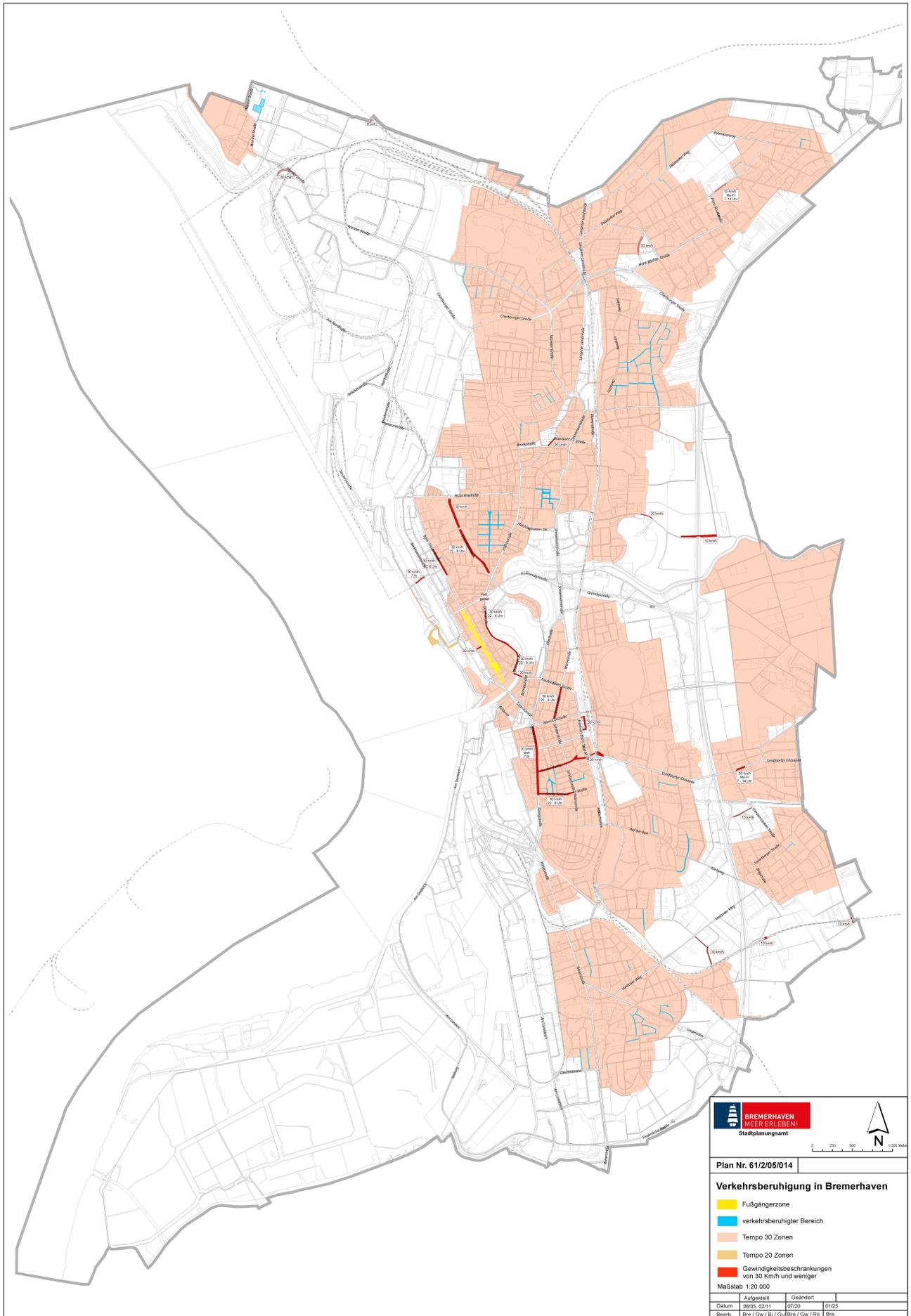
		<p>Buslinien fahren ja über die Keilstraße und Kirchenstraße, nutzen also die Columbusstraße nur auf einer Strecke von nur ca 120 m. Sofern die Columbusstraße als Hafenzufahrt über das Zolltor Roter Sand genutzt wird, ist dem entgegenzuhalten, dass Bund, Land und Kommune fast 200 Mio Euro für den Hafentunnel investiert haben. Alle Haferverkehre können bereits jetzt im Regelbetrieb über die Cherbourger Straße abgewickelt werden. Mit der Inbetriebnahme des Tunnels wird das noch komfortabler.</p>	<p>hier eine ganztägige Temporeduzierung derzeit nicht vollstellbar ist.</p>	
		<p>Die übrigen Verkehre auf der Columbusstraße sind lokale Verkehre (Anfahrt zu Parkhäusern oder anderen Parkflächen) zur Nutzung der Fußgängerzone und des Weserseitigen Berreiches. Es gibt insofern also keinen vernünftigen Grund, von Lärmschutzmaßnahmen in diesem von Fußgängern hoch frequentierten Bereich abzusehen.</p>	<p>Völlig unberücksichtigt bleiben in der Forderung berufliche Verkehre, abseits des Hafens. Viele Arbeitsplätze befinden sich in der Innenstadt.</p>	<p>Es wird Kenntnis genommen.</p>
		<p>Die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs im übrigen Stadtgebiet würde durch diese Maßnahme nur unwesentlich verändert. Dazu ist die Strecke zu kurz.</p>	<p>Zu dieser pauschalen Behauptung wäre eine umfassende Prüfung und Untersuchung notwendig. Hauptsächlich betrifft dies Verkehrsverlagerungen und einhergehende mögliche Verschlechterungen für andere Anwohnende (z.B. in der Deichstraße denkbar) und die Leistungsfähigkeit der Verkehrsknoten.</p>	<p>Es wird Kenntnis genommen.</p>
		<p>Sofern die Stadt den o.a. Bereich nicht als ruhiges Gebiet ausweisen will, müsste sie nachvollziehbar dartin, warum ein Lärmschutz für Hunderttausende betroffene Fußgänger nicht möglich sein soll</p>	<p>Dies entspricht nicht den Bestimmungen und dem Sinne der Umgebungslärmrichtlinie und der Umsetzung im BImSchG. Es sollen bereits ruhige(re) Gebiete vor einer Lärmzunahme geschützt werden. In diesem</p>	<p>Es wird Kenntnis genommen.</p>

Fortschreibung Lärmaktionsplan Bremerhaven

1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 47 d Abs. 3 BImSchG

Nr.	Bürger Mail/Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschluss- vorschlag der Verwaltung
-----	---------------------------------	-------------------------	--	---

			Sinne kann das Plädoyer auch so verstanden werden, dass das Gebiet nicht ruhig(er) ist und somit nicht zur Ausweisung als Ruhiges Gebiet geeignet ist.	
--	--	--	--	--




BREMERHAVEN
 MEER. ERLEBEN!
 Stadtplanungsamt

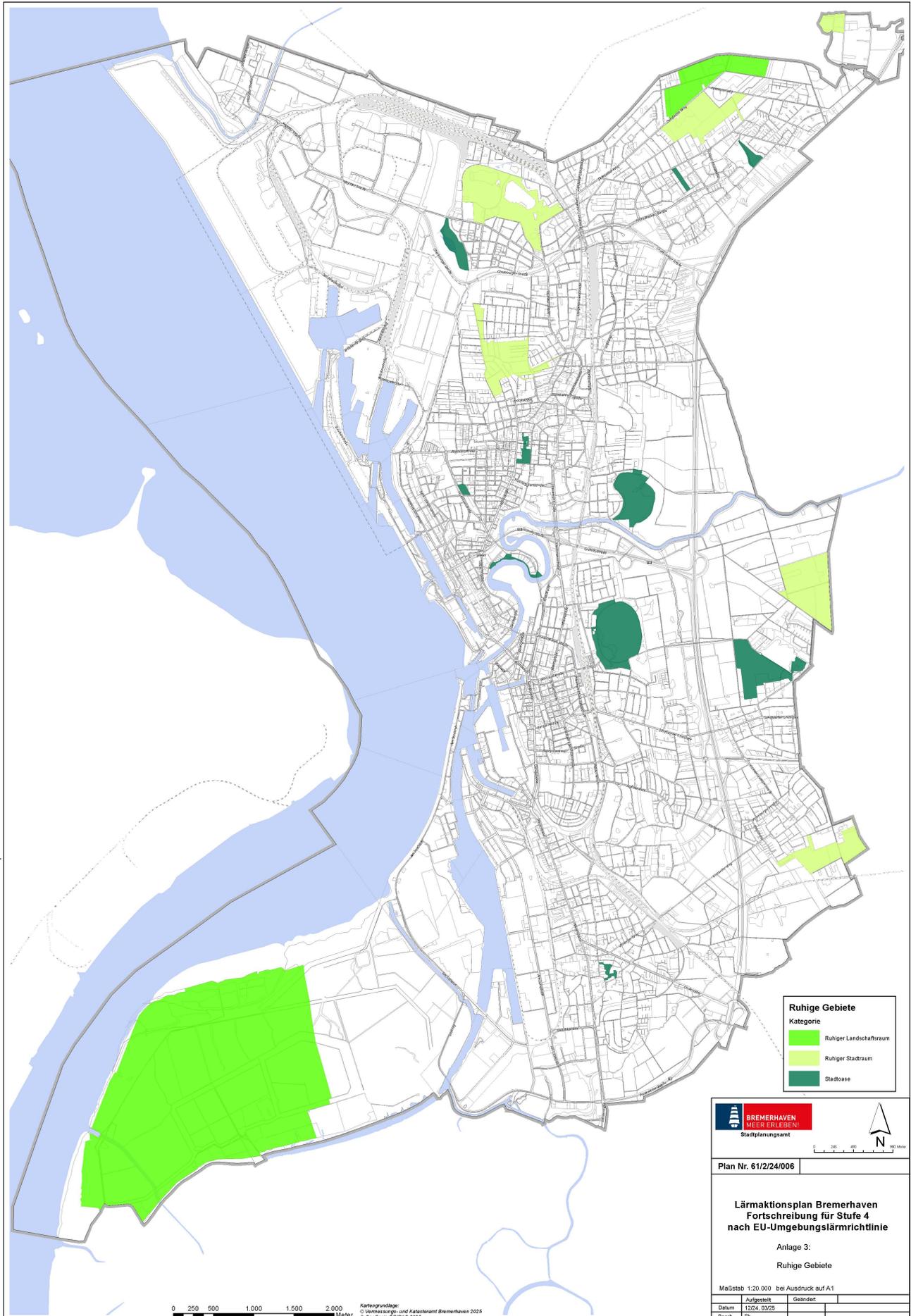
Plan Nr. 61/2/05/014

Verkehrsberuhigung in Bremerhaven

- Fußgängerzone
- verkehrsberuhigter Bereich
- Tempo 30 Zonen
- Tempo 20 Zonen
- Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 Km/h und weniger

Maßstab 1:20.000

Aufgestellt	Gekündet
Datum: 06.05.2011	07/20
Bearb.: Bre / Gw / Bl / GJ	Bre / Gw / Rb



Ruhige Gebiete
 Kategorie

- Ruhiger Landschaftsraum
- Ruhiger Stadtraum
- Stadtoase

BREMERHAVEN
 MEER ERLEBEN!
 Stadtplanungsamt

Plan Nr. 61/2/24/006

Lärmaktionsplan Bremerhaven
 Fortschreibung für Stufe 4
 nach EU-Umgebungsrichtlinie

Anlage 3:
 Ruhige Gebiete

Maßstab 1:20.000 bei Ausdruck auf A1

Aufgestellt	Gesendet
Datum 12/04, 03/25	
Bearb. Sk	

0 250 500 1.000 1.500 2.000 Meter
 Kartogrundlage:
 © Vermessungs- und Katasteramt Bremerhaven 2025
 © GeoBasis-DE/BKG 2025

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 Geesteniederung 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 lärmindernde 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 forstwirtschaftliche oder naturnah geprägte Räumen, 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 Erholung (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	<p>Eisenbahn-Bundesamt, Schreiben vom 19.02.2025</p>	<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: https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermaktionsplanung/laermaktionsplanung_node.html</p> <p>Entwurf des Lärmaktionsplanes der Stadt Bremerhaven Belastetenzahlen 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.</p> <p>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"> 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. 	<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 Bremische Hafeneisenbahn inklusive des Rangierbahnhofs Speckenbüttel 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 Serviceschiffahrt, wie Lotsen, Schlepper, Zoll oder Baggerschiffe wird bereits überwiegend Landstrom bereitgestellt. Gleiches gilt auch für die Binnenschiffahrt. 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 Seeschiffahrt 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 & 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 & 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 > 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.
		Ausmaß der Lärmbelastung 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>Mangelnde Maßnahmenplanung 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. 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. 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>Fehlende Festlegung ruhiger Gebiete und Schutzmaßnahmen 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>Fehlende Angaben zur Entlastung Betroffener</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>Fazit: 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>Bürgermeister Smidt Straße</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>Bahrhausenstraße Roter Sand bis Schleusenstraße 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>Barkhausenstraße: Schleusenstraße - Querstraße 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 Hafenbetrieb 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 Buschkämpen/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
		Deshalb möchte ich hier die folgenden Aspekte darlegen in der Hoffnung, diese im LAP wiederzufinden.		
		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.	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.	Es wird Kenntnis genommen.
		Den aufgeführten Bedenken zu dieser Maßnahme möchte ich wie folgt begegnen: 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.	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> .	Es wird Kenntnis genommen.
		2. Die Wiedereinführung einer Straßenbahn stellt einen hohen finanziellen Aufwand dar, ganz abgesehen von den baulichen	Die Wiedereinführung einer Straßenbahn wurde im LAP nicht im Zusammenhang einer Verkehrsberuhigung in der Langener	Es wird Kenntnis genommen.

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 Siebenbergsweg 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.



**BREMERHAVEN
MEER ERLEBEN!**

LÄRMAKTIONSPLAN BREMERHAVEN FORTSCHREIBUNG FÜR STUFE 4 NACH EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINE



**SEESTADT
BREMERHAVEN**

Zuständige Behörden

Der Magistrat der Stadt Bremerhaven ist für das Gemeindegebiet der Stadt Bremerhaven nach der Bekanntmachung der Zuständigkeiten für Aufgaben des Immissionsschutzes [1] für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen und Festlegung von Maßnahmen sowie die Mitteilung der Informationen nach § 47d Absatz 1 und 7 BImSchG [2] die zuständige Behörde. Das Stadtbremische Überseehafengebiet wird aufgrund der Auswirkungen auf das Gemeindegebiet der Stadt Bremerhaven sowohl bei Lärmkartierung als auch der Lärmaktionsplanung der Seestadt Bremerhaven einbezogen.

Innerhalb des Magistrats wird die Zuständigkeit durch die Abteilung 61/2 (Flächennutzungsplanung und Verkehrsplanung) des Stadtplanungsamtes übernommen.

Ansprechpartner:

Herr Mirko Strunck
Tel.: 0471 - 590 2755
Mail: Mirko.Strunck at magistrat.bremerhaven.de

Postanschrift:

Magistrat der Stadt Bremerhaven
Stadtplanungsamt – 61/2
Postfach 21 03 60
27524 Bremerhaven

Für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes stellt nach § 47e BImSchG Absatz 4 [2] das Eisenbahn-Bundesamt einen bundesweiten Lärmaktionsplan auf. An den Lärmaktionsplänen für Ballungsräume soll das EBA mitwirken. Dies geschieht hauptsächlich durch die Bereitstellung von Daten aus der Kartierung und Öffentlichkeitsbeteiligung. Der Aktionsplan und weiterführende Unterlagen finden sich auf der Seite

[HTTPS://WWW.LAERMAKTIONSPLANUNG-SCHIENE.DE](https://www.laermaktionsplanung-schiene.de)

Eisenbahn-Bundesamt

Referat 53: Umgebungslärmkartierung,
Lärmaktionsplanung und Geoinformation
Heinemannstraße 6
53175 Bonn
umgebungslaerm at eba.bund.de

Inhaltsverzeichnis

Zuständige Behörden	2
Tabellenverzeichnis.....	5
Abbildungsverzeichnis	6
Anlagenverzeichnis	6
Literatur- und Quellenverzeichnis	7
Abkürzungen und Fachbegriffe	10
1. Einleitung	11
2. Grundlagen für die Fortschreibung des Lärmaktionsplanes.....	12
2.1 Beschreibung des Ballungsraums Bremerhaven.....	12
2.2 Rechtlicher Hintergrund.....	13
2.3 Geltende Grenzwerte.....	13
2.4 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung	15
2.4.1 Straßenverkehr	15
2.4.2 Industriegelände einschließlich Häfen	16
2.4.3 Schienenverkehr	17
2.5 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind	18
2.5.1 Straßenverkehr	19
2.5.2 Industriegelände einschließlich Häfen	19
2.5.3 Schienenverkehr	20
2.5.4 Fazit	20
2.6 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen	21
3. Mitwirkung der Öffentlichkeit (bei der Erarbeitung und Überprüfung des LAP)	22
3.1 Phase 1 – Erarbeitung des Lärmaktionsplans	22
3.2 Phase 2 – Prüfung des Entwurfs des Lärmaktionsplans.....	23
3.3 Änderungen am Entwurf des Lärmaktionsplans.....	23
4. Ruhige Gebiete.....	24
4.1 Ruhige Gebiete.....	25
4.2 Auswirkung der Festsetzung von ruhigen Gebieten	32
4.3 Maßnahmen zum Schutz Ruhiger Gebiete	32
5. Maßnahmenplanung.....	34
5.1 Straßenverkehr	34
5.1.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung	36
5.1.2 Geplante (und in Umsetzung befindliche) Maßnahmen.....	39

5.2	Schienenverkehr	42
5.2.1	Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung	42
5.2.2	Geplante Maßnahmen	43
5.3	Industriegelände einschließlich Häfen	44
5.3.1	Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung	44
5.3.2	Geplante Maßnahmen	45
5.4	Mobilitätswende	46
5.4.1	Nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan (SUMP) – langfristige Strategie	46
5.4.2	Förderung des Umweltverbundes	46
5.4.3	Elektromobilität	47
5.5	Bauleitplanung	48
5.6	Finanzielle Informationen	49
5.7	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen	49
5.8	Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Lärmaktionsplans	49
6.	Zusammenfassung	51

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	verbindliche Grenzwerte nach TA Lärm und Verkehrslärmschutzverordnung	13
Tabelle 2	Orientierungswerte und Auslösewerte für die städtebauliche Planung und freiwillige Lärmsanierung	14
Tabelle 3	geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen in Bremerhaven durch Straßenverkehr in Hauptverkehrsstraßen (>3 Mio Kfz/a)	15
Tabelle 4	geschätzte Zahl lärmbelasteter Gebäude, Wohnungen und Flächen durch Straßenverkehr in Hauptverkehrsstraßen (>3 Mio. Kfz/a)	15
Tabelle 5	geschätzte Fälle von gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen durch Straßenverkehr in Hauptverkehrsstraßen (>3 Mio. Kfz/a)	16
Tabelle 6	geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen in Bremerhaven durch Straßenverkehr in allen berücksichtigten Straßen.	16
Tabelle 7	geschätzte Zahl lärmbelasteter Gebäude, Wohnungen und Flächen durch Straßenverkehr in allen berücksichtigten Straßen	16
Tabelle 8	geschätzte Fälle von gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen durch Straßenverkehr in allen berücksichtigten Straßen	16
Tabelle 9	geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen in Bremerhaven durch Industriegelände einschließlich Häfen	16
Tabelle 10	geschätzte Zahl lärmbelasteter Gebäude, Wohnungen und Flächen durch Industriegelände einschließlich Häfen	17
Tabelle 11	geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen in Bremerhaven durch Schienenwege von nichtbundeseigenen Eisenbahnnetzen	17
Tabelle 12	geschätzte Zahl lärmbelasteter Gebäude, Wohnungen und Flächen durch Schienenwege von nichtbundeseigenen Eisenbahnnetzen	17
Tabelle 13	geschätzte Fälle von gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen durch Schienenwege von nichtbundeseigenen Eisenbahnnetzen	17
Tabelle 14	geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen in Bremerhaven durch Haupteisenbahnstrecken im Ballungsraum Bremerhaven [22].....	18
Tabelle 15	geschätzte Zahl lärmbelasteter Gebäude, Wohnungen und Flächen durch Haupteisenbahnstrecken im Ballungsraum Bremerhaven [22]	18
Tabelle 16	geschätzte Fälle von gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen durch Haupteisenbahnstrecken im Ballungsraum Bremerhaven [22]	18
Tabelle 17	Übersicht der Änderungen am Entwurf des Lärmaktionsplans	23
Tabelle 18	Wirksamkeit von Maßnahmen im Straßenverkehr nach LAI [35].....	35

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1	Ruhige Gebiete.....	27
Abb. 2	Übersicht der Bereiche und Abschnitte mit Geschwindigkeiten von 30 km/h und weniger.....	37

Anlagenverzeichnis

Anlage 1:	Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung (Phase 1) gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG
Anlage 2:	Verkehrsberuhigung in Bremerhaven
Anlage 3:	Ruhige Gebiete
Anlage 4:	Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung (Phase 2) gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG

Literatur- und Quellenverzeichnis

- [1] *Bekanntmachung der Zuständigkeiten für Aufgaben des Immissionsschutzes*, Brem.ABL. Nr. 73 vom 01.07.2011 S. 647-652, 2011.
- [2] *Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG)*, Neugefasst durch Bek. v. 17.5.2013 I 1274; 2021, 123; zuletzt geändert durch Art. 11 Abs. 3 G v. 26.7.2023 I Nr. 202, 1974.
- [3] *Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Umgebungslärmrichtlinie)*, ABl. Nr. L 189 vom 18.07.2002, S.12, 2002.
- [4] *Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung) (34. BImSchV)*, V. v. 06.03.2006 BGBl. I S. 516 (Nr. 12), zuletzt geändert durch Art. 1 V v. 28.5.2021 I 1251, 2006.
- [5] *Aktionsplan zur Lärminderung nach der Umgebungslärm-Richtlinie 2002/49/EG*, Seestadt Bremerhaven, 2008.
- [6] *Lärmaktionsplan der Seestadt Bremerhaven - 2. Stufe zur Umsetzung der EG-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG)*, Seestadt Bremerhaven, 2014.
- [7] *Beschluss der Stadtverordnetenversammlung aus der 13. öffentlichen Sitzung am 07.03.2013*, 07.03.2013.
- [8] *Beschluss der Stadtverordnetenversammlung aus der 26. öffentlichen Sitzung am 12.02.2015*, 12.02.2015.
- [9] *Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm)*, GMBL. 1998 S. 503; BANz AT 08.06.2017, ber. v. 07.07.2017, 1998.
- [10] *Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV)*, Zuletzt geändert durch die Verordnung vom 4. November 2020 (BGBl. I S. 2334), 1990.
- [11] *DIN 18005 Beiblatt1: Schallschutz im Städtebau - Beiblatt 1: Schalltechnische Orientierungswerte für die Städtebauliche Planung*, Beuth Verlag, 2023.
- [12] *VLärmSchR 97 - Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes*, VkbL. 1997 S. 434, geändert 04.08.2006 S. 665, 1997.
- [13] *Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe)*, BANz AT 05.10.2021 B4, Ber. 02.12.2021 B6, 2021.
- [14] *Lärmschutz-Richtlinien-StV - Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm*, VkbL. Heft 24-2007 S. 767, 2007.
- [15] *Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen RLS-90*, Korrigierte Fassung 1992 Hrsg., Bundesministerium für Verkehr, Abteilung Straßenbau, 1990.
- [16] *Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS-19*, FGSV Verlag, Köln - FGSV 052 (R 1), 2019.

- [17] Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), In der Fassung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367); Zuletzt geändert durch Artikel 24 der VO vom 11. Dezember 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 411), 2013.
- [18] Für eine entschlossen Umweltpolitik in Deutschland und Europa - Umweltgutachten 2020, Sachverständigenrat für Umweltfragen, 2020.
- [19] *Empfehlungen zu Umwelthandlungszielen für die Lärmaktionsplanung*;
<https://www.umweltbundesamt.de/themen/laerm/umgebungslaermrichtlinie/laermaktionsplanung>, UBA, ; letzter Abruf 08.01.2025, 2022.
- [20] *Lärmkartierung Bremerhaven: Stufe 4 nach EU-Umgebungslärmrichtlinie - Bericht*, Seestadt Bremerhaven, 2022.
- [21] *Richtlinie 2010/75/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. November 2010 über Industrieemissionen (integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung)*, Amtsblatt der Europäischen Union L 334 vom 17. Dezember 2010, 2010.
- [22] *Themenseite des EBA mit Verweisen zu Geoportal, Lärmkarten und -statistiken*:
<http://www.eba.bund.de/laermkartierung>, zuletzt abgerufen am 08.12.2023.
- [23] *Themenseite des EBA zur Lärmaktionsplanung*:
https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermaktionsplanung/laermaktionsplanung_node.html, Letzter Abruf 11.12.2024.
- [24] *Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm*, BAnz AT 05.10.2021 B4, 2021.
- [25] *Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS)*, BAnz. Nr. 154a vom 17.08.2006 S. 30, 2006.
- [26] *Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm durch Industrie und Gewerbe (VBUI)*, BAnz. Nr. 154a vom 17.08.2006 S. 209, 2006.
- [27] *Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen (VBUSch)*, BAnz. Nr. 154a vom 17.08.2006 S. 6, 2006.
- [28] *Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB)*, BAnz. Nr. 75 vom 20.04.2007 S. 4137, 2007.
- [29] *Anhang II zum Lärmaktionsplan der Runde 4 für die Schienenwege des Bundes*, EBA, Juli 2024.
- [30] *Neuaufstellung des Landschaftsprogramms - Teil Stadtgemeinde Bremerhaven, Entwurf*, 30.05.2023.
- [31] *Lärmaktionsplan für die Stadt Bremen (Vierte Stufe), Beschluss der Stadtbürgerschaft in der 17. Sitzung*, 17.09.2024.
- [32] *Identifikation und Beurteilung von "ruhigen Gebieten" in Bremerhaven*, Mosewitz, Martin; Bachelorarbeit im Studiengang Geographie an der Universität Bremen, 15.08.2015.
- [33] *Geräuschemissionskontingentierung im Rahmen des Bebauungsplan-Verfahrens Nr. 494 "Green Economy-Gebiet Lune Delta" der Seestadt Bremerhaven*, technologie entwicklungen & dienstleistungen GmbH, 22.04.2024.
- [34] *Flächennutzungsplan 2006*, Seestadt Bremerhaven, 03.07.2006.

- [35] *LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung - Dritte Aktualisierung, 19.09.2022.*
- [36] *Gesetz zum Schienenlärm (SchlärmschG), Neugefasst durch Bek. v. 02.10.2024 BGBl. 2024 I Nr. 301, 2017.*
- [37] *Lärm-Monitoring - Jahresbericht 2022, Schallmessung im Schienenverkehr, EBA, September 2023.*
- [38] *FuelEU Maritime - Verordnung (EU) 2023/1805 des europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG, ABl. L234 vom 22.09.2023.*

Abkürzungen und Fachbegriffe

Avifauna	Vogelwelt in einem Gebiet
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
dB(A)	Dezibel, A-bewertet; Maßeinheit in der Akustik für Pegel; Dezibel beschreibt das logarithmierte Verhältnis eines aktuellen Schallwertes (z.B. Druck) zu einem festen Bezugswert und wird als Hilfsmaß verwendet, da das menschliche Ohr einen enormen Bereich zwischen Hörschwelle und Schmerzgrenze wahrnehmen kann; Mit der A-Bewertung wird versucht die unterschiedliche Empfindlichkeit des menschlichen Ohres für verschiedene Frequenzen zu berücksichtigen. Tiefe und sehr hohe Töne mit gleichen Pegeln werden weniger laut wahrgenommen als Töne mittlere Frequenzen.
DTV	Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke [Kfz/24h]
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
ESI	Environmental Ship Index, zu Deutsch Schiffsumweltindex
ischämische Herzkrankheit	Krankheiten die durch das Versagen des Herzens verursacht werden, beispielsweise bei reduzierter Durchblutung aufgrund von Ablagerungen in den Blutgefäßen
Isophone	Kurven gleicher Lautstärke
Kfz	Kraftfahrzeug
LAI	Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz, Arbeitsgremium der Umweltministerkonferenz der Bundesrepublik Deutschland
LaPro	Landschaftsprogramm
L_{DEN}	Tag-Abend-Nacht-Index (day-evening-night) für die allgemeine Belästigung über 24 h, Abendstunden (18 – 22 Uhr) und Nachtstunden (22 – 06 Uhr) werden durch einen Zuschlag verstärkt berücksichtigt.
LNG	Liquefied natural Gas, zu Deutsch Flüssigerdgas bzw. verflüssigtes Erdgas
L_{Night}	Mittelungspegel für die Zeit von 22 – 06 Uhr, Lärmindex für Schlafstörungen
Modal Split	Verteilung des Verkehrsaufkommens auf die verschiedenen Verkehrsmittel
NHN	Normalhöhennull
ÖPNV	Öffentlicher Personen-Nahverkehr
PKZ	Priorisierungskennziffer, z.T. auch Priorisierungskennzahl; gibt den Rang des Sanierungsabschnittes für die Bearbeitung des Lärmsanierungsprogramms Bahn des Bundes an.
SRU	Sachverständigenrat für Umweltfragen
SUMP	Sustainable Urban Mobility Plan; zu Deutsch Nachhaltiger Urbaner Mobilitätsplan – um Nachhaltigkeitsaspekte erweiterter Verkehrsentwicklungsplan
UBA	Umweltbundesamt
ULR	Umgebungslärmrichtlinie
VBN	Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen
WEA	Windenergieanlage
WHO	World Health Organization; zu Deutsch Weltgesundheitsorganisation

1. Einleitung

Mit der EU-Umgebungslärmrichtlinie (ULR) [3] wurde ein europäisches Instrument zur kontinuierlichen Erfassung und Verbesserung der Lärmsituation erlassen und in nationales Recht [2] überführt. Hintergrund ist, dass Lärm eine der am stärksten empfundenen Umweltbeeinträchtigungen in der Bevölkerung ist.

Lärm beeinträchtigt dabei nicht nur das subjektive Wohlbefinden der Menschen, sondern führt auch zu objektiven Auswirkungen. Neben direkten Wirkungen im Ohr (aurale Wirkungen), wie Tinnitus und Hörverlust, erhöht sich das Risiko von Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Schlafstörungen und Beeinträchtigungen der Kommunikation sind weitere folgenreiche Auswirkungen, die körperliche Stressreaktionen hervorrufen (extra-aurale Wirkungen).

Als häufigste Quelle für Belästigungen wird der Verkehrslärm benannt. Aufgrund des gut ausgebauten Verkehrsnetzes spielt dabei der Straßenverkehrslärm eine bedeutsame Rolle.

Umgebungslärm im Sinne der EU-Richtlinie [3] sind „belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten ausgeht“. Bau- und Nachbarschaftslärm oder verhaltensbezogener Lärm, wie er beispielsweise beim „Autoposen“ auftritt, sind damit nicht umfasst, auch wenn diese Belästigungen immer wieder im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung aufgrund ihrer akuten Störwirkungen thematisiert werden. (So es einen rechtlichen Rahmen gibt, wird diesen Themen aber trotzdem nachgegangen, z.B. durch die Weiterleitung an die zuständigen Ämter).

Mit Lärmkartierung [4] und Lärmaktionsplanung wird die Information der Öffentlichkeit über Umgebungslärm und seine Auswirkungen sichergestellt. Dies erfolgt sowohl auf lokaler, nationaler und europäischer Ebene. Damit ist es auch möglich besonders effiziente Maßnahmen, die an der Quelle ansetzen auf übergeordneter Ebene anzugehen. Beispielhaft seien hier die Beschränkungen für besonders laute Güterwagen angeführt.

Die Lärmaktionsplanung ist eine Querschnittsaufgabe und somit ein integraler Bestandteil von vielfältigen kommunalen Planungen. Damit verbunden ist auch, dass bei vielen Maßnahmen der Lärm nicht originärer Grund für die Durchführung dieser Maßnahmen ist. Durch die Berücksichtigung von Lärm können aber Entscheidungen für Maßnahmen und die Priorisierung im Sinne des Gesundheitsschutzes erleichtert werden. Durch die fachbereichsübergreifenden Zuständigkeiten für Planung, Finanzierung sowie Anordnung und Umsetzung sind somit unterschiedlichste Ämter beteiligt, was einen hohen Abstimmungsbedarf nach sich zieht.

Im Rahmen der bisher bestehenden Lärmaktionsplanung [5] [6] wurde überwiegend der Straßenverkehrslärm durch bauliche und planerisch-organisatorische Maßnahmen adressiert. Das Kommunale Lärmschutzprogramm Bahn wurde außerhalb der Lärmaktionsplanung im parlamentarischen Verfahren aufgestellt [7] [8], inhaltlich ist es aber trotzdem der Lärmaktionsplanung zugehörig.

2. Grundlagen für die Fortschreibung des Lärmaktionsplanes

Im Anhang V der ULR [3] sind die inhaltlichen Mindestanforderungen für Aktionspläne festgelegt. Um diesen Anforderungen zu genügen sind in diesem Kapitel die wichtigsten Grundlagen für die Maßnahmenentwicklung dargestellt.

2.1 Beschreibung des Ballungsraums Bremerhaven

Die Stadt Bremerhaven liegt im Nordwesten der Bundesrepublik Deutschland in der norddeutschen Tiefebene im Mündungsbereich der Weser. Der Fluss stellt die westliche Grenze des Stadtgebiets dar. Bremerhaven gehört als Exklave im niedersächsischen Umland zur Freien Hansestadt Bremen. Auf der anderen Weserseite grenzt der Landkreis Wesermarsch an. Ansonsten ist die Stadt vom Landkreis Cuxhaven mit den Gemeinden Geestland, Schifffdorf und Loxstedt umschlossen. Der mit der rund 70 km südlich gelegenen Stadt Bremen gebildete Zwei-Städte-Staat ist das kleinste Bundesland der Bundesrepublik Deutschland.

Die Stadt Bremerhaven besitzt eine Fläche von 93,77 km². Zusammen mit dem Stadtbremisches Überseehafengebiet (7,71 km²) ergibt sich für den Ballungsraum Bremerhaven eine Fläche von 101,48 km². Mit Stand 1.1.2024 hatte Bremerhaven 119.357 Einwohnern (laut Auswertung aus dem Bestand des Einwohnermelderegisters). Somit ergibt sich für den Ballungsraum Bremerhaven eine Bevölkerungsdichte von 1.176 Einwohner / km².

Damit sind die Anforderungen für einen Ballungsraum nach ULR [3] und BImSchG [2] (> 100.000 EW; > 1.000 EW / km²) erfüllt, was sich im zu berücksichtigenden Umfang für die Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung auswirkt.

Mit einer durchschnittlichen Höhe von 2,6 m über NHN und der höchsten natürlichen Erhebung von 11,4 m über NHN gibt es abseits von Brücken und Tunneln keine relevanten Steigungen im Stadtgebiet. Die maximale Länge Bremerhavens beträgt ca. 15 km, die maximale Breite ca. 11 km.

Die überregionale verkehrliche Anbindung Bremerhavens erfolgt straßenseitig über die Bundesautobahn A 27, die am östlichen Stadtrand das Stadtgebiet über die gesamte Länge von Nord nach Süd durchzieht. Eine parallele Nord-Süd-Achse stellt die (im Stadtgebiet) ehemalige B 6 dar. Die bedeutendsten, die Stadt durchziehenden West- Ost-Verbindungen führen zu den Anschlussstellen der A 27 und zum Teil darüber hinaus in das niedersächsische Umland. Über die B 212 in Verbindung mit der Weserfähre ist die westliche Weserseite angebunden, ebenso über den südlich Bremerhavens gelegenen Wesertunnel als Teil der B 437 bzw. zukünftig als Bestandteil der BAB A 20.

An das Schienennetz ist Bremerhaven über die Strecke 1740 Wunstorf – Bremerhaven-Seehafen angebunden, die ebenfalls als Nord-Süd-Achse, zwischen A 27 und (ehemaliger) B 6 gelegen, die Stadt in voller Länge durchzieht. Weiterhin verläuft eine Eisenbahnverbindung nach Cuxhaven und über Bremervörde nach Buxtehude, mit Anschluss in Richtung Hamburg. Der ÖPNV in der Stadt wird durch ein engmaschiges Busnetz gewährleistet, das in den Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN) eingebunden ist

Verkehrlich und wirtschaftlich prägend für Bremerhaven ist der Überseehafen. Er ist der zweitgrößte deutsche und siebtgrößte europäische Seehafen. Als traditioneller „Eisenbahn-Hafen“ erfolgt die Anbindung an die Strecke 1740 über die Bremische Hafeneisenbahn und den DB-Bahnhof Bremerhaven-Speckenbüttel (Rbf.). Die straßenseitige Anbindung an das überregionale Netz erfolgt vorrangig durch den 2024 fertiggestellten Hafentunnel.

2.2 Rechtlicher Hintergrund

Bereits im Jahr 2002 hat die Europäische Union mit dem Beschluss der ULR [3] auf die Belästigungen durch Umgebungslärm reagiert. Alle Mitgliedsstaaten sollen die Lärmbelastung nach einheitlichen Kriterien ermitteln, mit dem Ziel „Auswirkungen, einschließlich Belästigung, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern“.

Im Jahr 2005 wurde zur Umsetzung der ULR [3] in deutsches Recht das Bundes-Immissionsschutzgesetz geändert und durch einen Sechsten Teil Lärminderungsplanung (§§ 47a - 47f) [2] ergänzt.

Demnach sind von den zuständigen Behörden Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden. Die Aktionspläne sollen von den zuständigen Behörden nach Anhörung der Öffentlichkeit ausgearbeitet werden. In den Aktionsplänen sollen für die Gebiete Prioritäten gesetzt werden. Ziel soll es auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen. Die Lärmaktionspläne sind regelmäßig zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten.

2.3 Geltende Grenzwerte

In der Umgebungslärmrichtlinie [3] finden sich ebenso wenig wie im Teil Lärminderungsplanung des BImSchG [2] einzuhaltenen Werte oder Werte ab denen Maßnahmen in den Lärmaktionsplan aufzunehmen sind. Von der Möglichkeit des § 47f BImSchG [2], Kriterien für die Festlegung von Maßnahmen in Lärmaktionsplänen im Rahmen einer Rechtsverordnung zu erlassen, wurde bisher durch den Gesetzgeber kein Gebrauch gemacht.

Dies bedeutet, es ergeben sich keine zusätzlichen Rechtsansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen, zumal auch die Festlegung von Maßnahmen in des Ermessen der zuständigen Behörde gestellt ist. Allerdings zeigt das Einschreiten der EU-Kommission, dass die Aufstellung eines Lärmaktionsplans erforderlich ist. Als Grenz-, Richt-, Orientierungs-, oder Auslösewerte (s. Tabelle 1 und Tabelle 2) sind somit die ohnehin nach deutschem Recht geltenden Werte zur Bewertung heranzuziehen.

TABELLE 1 verbindliche Grenzwerte nach TA Lärm und Verkehrslärmschutzverordnung

Nutzung	TA Lärm [9] Immissionsrichtwerte		16. BImSchV [10] Immissionsgrenzwerte Neubau oder wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge)	
	Tags [dB(A)] 06 - 22 Uhr	Nachts [dB(A)] 22 – 06 Uhr	Tags [dB(A)] 06 - 22 Uhr	Nachts [dB(A)] 22 – 06 Uhr
Urbanes Gebiet	63	45	64	54
Kerngebiete	60	45	64	54
Mischgebiete	60	45	64	54
Allgemeine Wohngebiete	55	40	59	49
Reine Wohngebiete	50	35	59	49
Krankenhäuser, (Schulen, Altenheime)	45	35	57	47

TABELLE 2 Orientierungswerte und Auslösewerte für die städtebauliche Planung und freiwillige Lärmsanierung

Nutzung	DIN 18005 [11] Orientierungswerte * Der 1. Wert gilt für Verkehrslärm, der 2. Für Industrie-, Gewerbe- und Freizeitlärm		VLärmSchR 97 [12] Lärmsanierung – Auslösewerte Die Absenkungen der Auslösewerte im Bundeshaushalt (zuletzt 2020) um nun 6 dB wurde berücksichtigt.	
	Tags [dB(A)] 06 - 22 Uhr	Nachts [dB(A)] 22 – 06 Uhr	Tags [dB(A)] 06 - 22 Uhr	Nachts [dB(A)] 22 – 06 Uhr
Urbanes Gebiet	60	50 / 45	-	-
Kerngebiete	63 / 60	53 / 45	66	56
Mischgebiete	60	50 / 45	66	56
Allgemeine Wohngebiete	55	45 / 40	64	54
Reine Wohngebiete	50	40 / 35	64	54
Krankenhäuser, (Schulen, Altenheime)	-	-	64	54

Zu beachten ist, dass die in der Umgebungslärmkartierung geltenden Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night} nicht direkt zum Vergleich und zur rechtlich sicheren Begründung von Maßnahmen herangezogen werden können, da sie sich in der Berechnungsmethodik und zum Teil der Zeitdauer für die Mittelung unterscheiden. Vom Bundesumweltministerium wurde zwar im Jahr 2012 eine überschlägige Übertragung der nationalen Grenzwerte auf die Lärmindizes der Umgebungslärmkartierung an die EU-Kommission übermittelt, allerdings haben sich zur vierten Lärmkartierung die Berechnungsmethoden [13] geändert. Ebenso haben sich teilweise Berechnungsmethoden im nationalen Recht geändert, so dass auch diese überschlägigen Werte nicht mehr fortgelten können. Nichtsdestotrotz lassen sich die Lärmindizes der Lärmkartierung zur qualitativen Beurteilung und groben Orientierung heranziehen. Gegebenenfalls ist für bestimmte Maßnahme eine detaillierte Neuberechnung nach deutschem Recht erforderlich.

Um straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Lärmschutz anordnen zu können, gilt im Verwaltungshandeln formal noch die nach Lärmschutz-Richtlinien-StV [14] als Orientierungshilfe für die Straßenverkehrsbehörde. Maßnahmen kommen demnach für Wohngebiete ab Richtwerten von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts in Betracht. Für Kern- und Mischgebiete liegen diese Werte noch 2 dB höher. Da diese Werte sich aber noch auf Berechnungen nach der RLS-90 [15] beziehen (mittlerweile sind Berechnungen nach der RLS-19 [16] durchzuführen) und durch die Novellierung der StVO [17] es mittlerweile erweiterte Spielräume auch für den Lärmschutz gibt, ist es mindestens fraglich, inwiefern diese Richtlinie noch Orientierung geben kann.

Die Lärmaktionsplanung dient aber nicht der Durchsetzung geltender Grenzwerte, sondern einer Minderung der schädlichen Auswirkungen und Belästigungen auch unterhalb der gesetzlichen Mindestanforderungen. Dazu sollen mit den Lärmaktionsplänen wie zuvor beschrieben Prioritäten gesetzt werden. Um dem gerecht zu werden, werden in der Regel Auslösewerte angesetzt. Darunter versteht man Werte, bei deren Überschreitungen Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung in Erwägung gezogen werden sollen. Dies bedeutet nicht, dass unterhalb dieser Werte keine Maßnahmen in Betracht gezogen werden sollen – gleichzeitig aufgrund der fehlenden verankerten Rechtsansprüche auch nicht, dass oberhalb der Auslösewerte Maßnahmen umgesetzt werden müssen.

In der ersten Stufe der Lärmaktionsplanung wurden zur Minderung der akuten Probleme Auslösewerte von $L_{DEN} = 70$ dB(A) für den gesamten Tag und $L_{Night} = 60$ dB(A) für die Nacht berücksichtigt. Nachfolgend wurden und werden im Land Bremen die Auslösewerte von 65 dB(A) bzw. 55 dB(A) berücksichtigt. Dies entspricht dem kurzfristigen Ziel der Vermeidung gesundheitlicher Beeinträchtigungen die als Empfehlung in das Umweltgutachten 2020 vom SRU [18] auf Basis eines Vorschlags des UBA aufgenommen wurde. Seit dem Jahr 2022 schlägt das UBA zur Vermeidung gesundheitlicher Auswirkungen 60 dB(A) bzw.

50 dB(A) als kurzfristiges Ziel vor [19]. Zur Vermeidung erheblicher Belästigungen werden mittelfristig jeweils 55 dB(A) bzw. 45 dB(A) empfohlen.

2.4 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung

Der vollständige Bericht zur Lärmkartierung der 4. Stufe [20], inklusive Anlagen und einem Link zu den interaktiven Lärmkarten des Umweltbundesamtes finden sich auf der Internetpräsenz der Seestadt <https://www.bremerhaven.de> auf den Unterseiten des Stadtplanungsamtes über die Themenseite Umgebungslärm und Luftgüte (Kurzlink: <https://t1p.de/laerm-bhv>).

2.4.1 Straßenverkehr

Entsprechend den Anforderungen der ULR [3] sind zunächst die Daten für die Hauptverkehrsstraßen aufgeführt. Damit sind in diesem Zusammenhang Straßen gemeint, welche ein Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Millionen Fahrzeugen im Jahr besitzen.

Ballungsräume müssen nach der Verordnung über die Lärmkartierung [4] darüber hinaus auch sonstige Straßen berücksichtigen, soweit diese „erheblichen Umgebungslärm“ hervorrufen. Es gibt keine bundes- oder gar europaweite Regelung, ab welcher Verkehrsstärke von einem erheblichen Umgebungslärm auszugehen ist. Im Land Bremen hat man sich auf eine Berücksichtigung von Straßen ab einer DTV von etwa 1.000 Kfz/24h festgelegt. Im bundesweiten Vergleich werden damit besonders viele Straßen berücksichtigt, was sich auch im Vergleich bei der geschätzten Anzahl lärmbelasteter Menschen auswirkt.

Das somit berücksichtigte und dargestellte „Gesamtstraßennetz“ mit einer Länge von gut 204 km bildet die Lärmsituation im Ballungsraum besser ab, als nur die Hauptverkehrsstraßen mit einer Länge von gut 87 km. Daher werden für die weiteren Bewertungen zu Auswirkungen und Maßnahmen nur die entsprechenden Daten und Lärmkarten berücksichtigt.

Tabelle 3 geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen in Bremerhaven durch Straßenverkehr in Hauptverkehrsstraßen (>3 Mio Kfz/a)

Hauptverkehrsstraßennetz - Lärmbelastete			
L _{DEN} [dB(A)]	Belastete	L _{Night} [dB(A)]	Belastete
ab 55 bis 59	12.800	ab 50 bis 54	6.700
ab 60 bis 64	5.700	ab 55 bis 59	6.300
ab 65 bis 69	5.900	ab 60 bis 64	4.100
ab 70 bis 74	4.000	ab 65 bis 69	400
ab 75	300	ab 70	0

Tabelle 4 geschätzte Zahl lärmbelasteter Gebäude, Wohnungen und Flächen durch Straßenverkehr in Hauptverkehrsstraßen (>3 Mio. Kfz/a)

Hauptverkehrsstraßennetz				
L _{DEN} [dB(A)]	Schulgebäude	Krankenhausgebäude	Fläche [km ²]	Wohnungen
> 55	13	0	24	13.700
> 65	3	0	6	4.800
> 75	0	0	1	100

Tabelle 5 geschätzte Fälle von gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen durch Straßenverkehr in Hauptverkehrsstraßen (>3 Mio. Kfz/a)

Hauptverkehrsstraßennetz – gesundheitsschädliche Auswirkungen und Belästigungen	
geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	11
geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung	5.361
geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung	1.252

Tabelle 6 geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen in Bremerhaven durch Straßenverkehr in allen berücksichtigten Straßen.

Gesamtstraßennetz - Lärmbelastete			
L_{DEN} [dB(A)]	Belastete	L_{Night} [dB(A)]	Belastete
ab 55 bis 59	22.600	ab 50 bis 54	16.300
ab 60 bis 64	14.900	ab 55 bis 59	13.300
ab 65 bis 69	12.600	ab 60 bis 64	4.600
ab 70 bis 74	4.200	ab 65 bis 69	400
ab 75	300	ab 70	0

Tabelle 7 geschätzte Zahl lärmbelasteter Gebäude, Wohnungen und Flächen durch Straßenverkehr in allen berücksichtigten Straßen

Gesamtstraßennetz				
L_{DEN} [dB(A)]	Schulgebäude	Krankenhausgebäude	Fläche [km²]	Wohnungen
> 55	35	2	30	26.000
> 65	5	0	8	8.100
> 75	0	0	1	100

Tabelle 8 geschätzte Fälle von gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen durch Straßenverkehr in allen berücksichtigten Straßen

Gesamtstraßennetz – gesundheitsschädliche Auswirkungen und Belästigungen	
geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	19
geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung	9.822
geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung	2.275

2.4.2 Industriegelände einschließlich Häfen

Für die Lärmkartierung zu berücksichtigen sind Gelände, auf denen Tätigkeiten nach Anhang I der IED Richtlinie [21] ausgeführt werden, sowie Häfen mit einem Gesamtumschlag von mehr als 1,5 Mio. t/a. Ergänzt wurde dies durch gewerbliche Flächen, die als lärmrelevant bekannt sind. Die wesentlichsten berücksichtigten Quellen sind damit der Überseehafen und die Gewerbeflächen im Fischereihafengebiet.

Tabelle 9 geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen in Bremerhaven durch Industriegelände einschließlich Häfen

Industriegelände einschließlich Häfen - Lärmbelastete			
L_{DEN} [dB(A)]	Belastete	L_{Night} [dB(A)]	Belastete
ab 55 bis 59	1.200	ab 50 bis 54	200
ab 60 bis 64	100	ab 55 bis 59	0
ab 65 bis 69	200	ab 60 bis 64	0
ab 70 bis 74	0	ab 65 bis 69	0
ab 75	0	ab 70	0

Tabelle 10 geschätzte Zahl lärmbelasteter Gebäude, Wohnungen und Flächen durch Industriegelände einschließlich Häfen

Industriegelände einschließlich Häfen				
L _{DEN} [dB(A)]	Schulgebäude	Krankenhausgebäude	Fläche [km ²]	Wohnungen
> 55	0	0	19	700
> 65	0	0	10	100
> 75	0	0	0	0

2.4.3 Schienenverkehr

Nichtbundeseigene Schienenwege

Berücksichtigung fanden die evb Strecke nach Bremervörde und die Bremische Hafeneisenbahn, mit dem Bahnhof Bremerhaven Seehafen und seinen Bahnhofsteilen im Überseehafen. Ebenfalls wurde der DB-Bahnhof Bremerhaven-Speckenbüttel (Rbf.) berücksichtigt, da dieser nicht in der EBA-Lärmkartierung enthalten ist.

Tabelle 11 geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen in Bremerhaven durch Schienenwege von nichtbundeseigenen Eisenbahnnetzen

Schienenwege von nichtbundeseigenen Eisenbahnnetzen - Lärmbelastete			
L _{DEN} [dB(A)]	Belastete	L _{Night} [dB(A)]	Belastete
ab 55 bis 59	0	ab 50 bis 54	0
ab 60 bis 64	0	ab 55 bis 59	0
ab 65 bis 69	0	ab 60 bis 64	0
ab 70 bis 74	0	ab 65 bis 69	0
ab 75	0	ab 70	0

Tabelle 12 geschätzte Zahl lärmbelasteter Gebäude, Wohnungen und Flächen durch Schienenwege von nichtbundeseigenen Eisenbahnnetzen

Schienenwege von nichtbundeseigenen Eisenbahnnetzen				
L _{DEN} [dB(A)]	Schulgebäude	Krankenhausgebäude	Fläche [km ²]	Wohnungen
> 55	0	0	3	0
> 65	0	0	0	0
> 75	0	0	0	0

Tabelle 13 geschätzte Fälle von gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen durch Schienenwege von nichtbundeseigenen Eisenbahnnetzen

Schienenwege – gesundheitsschädliche Auswirkungen und Belästigungen	
geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung	3
geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung	1

Bundeseigene Haupteisenbahnstrecken im Ballungsraum Bremerhaven

Die Lärmkartierung erfolgte durch das EBA [22], ebenso wie die Lärmaktionsplanung [23] für diese Strecken. Bei Lärmaktionsplänen für Ballungsräume wirkt das EBA an der Lärmaktionsplanung mit. Dies geschieht hauptsächlich durch die Bereitstellung von Daten aus der Öffentlichkeitsbeteiligung und Kartierung.

Tabelle 14 geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen in Bremerhaven durch Haupteisenbahnstrecken im Ballungsraum Bremerhaven [22]

Haupteisenbahnstrecken - Lärmbelastete			
L _{DEN} [dB(A)]	Belastete	L _{Night} [dB(A)]	Belastete
ab 55 bis 59	6.200	ab 50 bis 54	4.500
ab 60 bis 64	1.400	ab 55 bis 59	1.100
ab 65 bis 69	300	ab 60 bis 64	200
ab 70 bis 74	0	ab 65 bis 69	0
ab 75	0	ab 70	0

Tabelle 15 geschätzte Zahl lärmbelasteter Gebäude, Wohnungen und Flächen durch Haupteisenbahnstrecken im Ballungsraum Bremerhaven [22]

Haupteisenbahnstrecken				
L _{DEN} [dB(A)]	Schulgebäude	Krankenhausgebäude	Fläche [km ²]	Wohnungen
> 55	4	3	7	3.800
> 65	0	0	2	200
> 75	0	0	0	0

Tabelle 16 geschätzte Fälle von gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen durch Haupteisenbahnstrecken im Ballungsraum Bremerhaven [22]

Haupteisenbahnstrecken – gesundheitsschädliche Auswirkungen und Belästigungen	
geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung	1252
geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung	526

2.5 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Für die Bewertung der Lärmbelastung wird in diesem Zusammenhang auf die bisher in Bremerhaven verwendeten Auslösewerte Bezug genommen. Analog zur 1. Lärmkartierung werden Werte von L_{DEN} > 70 dB(A) und L_{Night} > 60 dB(A) als sehr hohe Belastungen bewertet. Die darunterliegenden Werte bis zu den derzeitigen Auslösewerten von 65 dB(A) / 55 dB(A) sind als hohe Belastungen bewertet. Die verbleibenden Spannen von L_{DEN} = 55 – 64 dB(A) und L_{Night} = 50 – 54 dB(A) sind als (zeitweise) Belästigung oder geringe Belastung zu verstehen.

Die Darstellung der Lärmbelastung erfolgt den Vorschriften entsprechend getrennt für die verschiedenen Lärmquellen. Daher erscheint es angebracht, auch die Bewertung zunächst getrennt nach Lärmquellen vorzunehmen.

Neue Berechnungsvorschriften

Für eine Bewertung wäre ein Vergleich mit vorhergehenden Lärmkartierungen wünschenswert, um die Entwicklung und somit die Wirksamkeit von Maßnahmen beurteilen und darstellen zu können. Im Rahmen der 4. Stufe der Lärmkartierung wurden aber erstmals europaweit harmonisierte Berechnungsnormen sowohl für die Bestimmung der Lärmbelastung [13] als auch die Ermittlung der Anzahl der Lärmbetroffenen [24] genutzt, die sich von den zuvor in Deutschland genutzten vorläufigen Berechnungsvorschriften [25], [26], [27], [28] zum Teil erheblich unterscheiden. Besonders augenfällig ist dies beispielsweise bei der Berechnung der Zahl der Belasteten. Während zuvor alle Fassaden eines Wohngebäudes für die Zuordnung der Belasteten berücksichtigt wurden, wird nun nur noch die lautere Hälfte der

Fassaden(punkte) berücksichtigt. Damit einher geht eine deutliche Erhöhung der berechneten Anzahl Belasteter.

Die aktuellen **Ergebnisse** der Belastetenzahlen und Lärmkarten sind demnach mit den **Ergebnissen** vorheriger Kartierungen **nicht vergleichbar**. Lediglich qualitative Aussagen über Belastungsschwerpunkte sind im Vergleich möglich.

Neu ist auch die Ergänzung der Zahl der Belasteten um die geschätzten Zahlen der Fälle für ischämische Herzkrankheiten, starke Belästigungen und starke Schlafstörung. Diese Zahlen beruhen auf in epidemiologischen Studien der WHO ermittelten Expositions-Wirkungs-Beziehungen und sollen die abstrakten Zahlen von Lärmbelasteten anschaulicher machen.

2.5.1 Straßenverkehr

Die Hauptverkehrsstraßen im Sinne der ULR (>3 Mio. Kfz/a) machen mit den berücksichtigten Längen etwa 42 % des Gesamtstraßennetzes im Ballungsraum aus. Die Summe der Belasteten durch diese Hauptverkehrsstraßen macht etwas mehr als 50 % aus. Die höchsten Belastungsklassen sind jeweils nur durch die Hauptverkehrsstraßen geprägt. Der sich daraus auch ergebende Anteil von knapp 50 % der Belasteten von Straßen mit weniger als 3 Mio. Kfz/a zeigt die Bedeutung dieser Straßen und dass es richtig ist, auch diese Straßen im Rahmen der Lärmkartierung zu berücksichtigen. Zu beachten ist dabei allerdings, dass die Bevölkerungsdichte entlang der besonders belasteten Straßen (insbesondere der Autobahn) geringer ist. Durch den Lärm der „sonstigen Straßen“ resultieren hauptsächlich Belästigungen oder geringe Belastungen. In Kreuzungsbereichen mit / und in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen ist aber davon auszugehen, dass durch die Addition die Belasteten in einer höheren Lärmpegelklasse zu verorten sind.

Für die weitere Bewertung werden die Zahlen des Gesamtstraßennetzes, also aller Straßen ab ca. 1.000 Kfz/24h herangezogen. Fast die Hälfte der Bremerhavener Bevölkerung (46,4%) ist über den gesamten Tag (L_{DEN}) gesehen, von Umgebungslärm im Sinne der ULR (ab 55 dB(A)) betroffen. Sehr hohen Belastungen sind demnach 3,8% der Anwohnenden ausgesetzt, 10,7% der Anwohnenden sind hohen Belastungen ausgesetzt. Zusammen sind also über den ganzen Tag etwa 14,5% der Bevölkerung durch Lärm über dem Auslösewert betroffen. Die Gesamtbetroffenheit durch Umgebungslärm im Nachtzeitraum ist mit ca. 29,4% der Bevölkerung geringer, allerdings sind die hohen (11,3%) und sehr hohen Belastungen (4,2%) etwas höher ausgeprägt. Somit ist auch die Anzahl der Betroffenen über dem Auslösewert mit 15,5% nachts höher. Die Zahl der geschätzten Fälle starker Schlafstörungen beträgt dabei gut 1,9%, die der starken Belästigung etwa 8,4%. Es wird die Anzahl von 19 Fällen ischämischer Herzkrankheiten durch Straßenverkehrslärm abgeschätzt.

Es zeigt sich, dass große Teile der Bevölkerung Bremerhavens durch Straßenverkehrslärm belästigt werden und noch eine spürbare Anzahl von hohen und sehr hohen Belastungen verblieben ist.

2.5.2 Industriegelände einschließlich Häfen

Nachts sind den Berechnungen zufolge weniger als 0,2% der Bevölkerung von Umgebungslärm durch Industrie, Gewerbe und Häfen belästigt. Bezogen auf den gesamten Tag (L_{DEN}) sind weniger als 1,3% der Bevölkerung durch Umgebungslärm im Sinne der Richtlinie betroffen, wobei für etwa 0,2% eine hohe Belastung ermittelt wurde.

Für Gewerbelärm gibt es im Rahmen der TA Lärm [9] (strengere) Grenzwerte, die im Rahmen der Überwachung und Genehmigung durch die Gewerbeaufsicht des Landes Bremen kontrolliert werden. Für Seehafenumschlagsanlagen gilt die TA Lärm nicht, wird aber auch hier in Planverfahren (z.B. zum CT IV) zur Orientierung herangezogen. So wurde dann auch im Planverfahren zum CT IV der Schutz der Anwohnenden vor dem Hafendlärm berücksichtigt. Dies erfolgte überwiegend durch passiven Schallschutz

an den Gebäuden (z.B. Schallschutzfenster). Passiver Schallschutz findet in den Berechnungen für die Belasteten nach der ULR keine Berücksichtigung, zudem sind die Berechnungen nach der ULR nur grobe Berechnungen im Vergleich zu Berechnungen in Genehmigungsverfahren. Berücksichtigt man all diese Punkte, stellt sich die ohne hin schon relativ niedrige Belastungssituation noch geringer dar.

2.5.3 Schienenverkehr

Nichtbundeseigene Schienenwege

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. Damit ergibt sich keine Relevanz durch diese Lärmquelle, insbesondere im Vergleich zum Straßenverkehr und dem Lärm von Haupteisenbahnstrecken. Allerdings gibt es im Bereich des Rangierbahnhofs Speckenbüttel Überschneidungen mit den vorbeiführenden bundeseigenen Schienenstrecken. Daher sollte der Rangierbahnhof künftig im Rahmen der Lärmkartierung des EBA mit berücksichtigt werden, wie es auch in der Stellungnahme Bremerhavens zum Lärmaktionsplan des EBA [29] angemerkt wurde.

Bundeseigene Haupteisenbahnstrecken im Ballungsraum Bremerhaven

Für den gesamten Tag (L_{DEN}) sind etwa 7% der Bevölkerung von Umgebungslärm durch den Zugverkehr auf Haupteisenbahnstrecken betroffen, für rund 0,3% ist von einer hohen Belastung auszugehen. Die geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung betrifft etwa 1% der Bremerhavener Bevölkerung. Die ermittelte Betroffenheit für den Nachtzeitraum stellt sich aufgrund des nächtlichen Güterverkehrs höher dar. Gut 5,1% der Anwohnenden sind nachts durch Umgebungslärm von den Haupteisenbahnstrecken betroffen, etwa 1% davon im Bereich einer hohen Belastung und 0,2% im Bereich einer sehr hohen Belastung. Dies zeigt sich auch an den geschätzten Fällen starker Schlafstörungen, die ca. 0,46% der Bevölkerung betreffen.

Auch hier ist darauf hinzuweisen, dass passiver Schallschutz der im Rahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes umgesetzt wurde (317 Wohneinheiten, Stand 2022) bei den Berechnungen zum Umgebungslärm unberücksichtigt bleibt.

Andererseits sei auch an die Stellungnahme der Stadt Bremerhaven zum Lärmaktionsplan des EBA [29] erinnert. Die berücksichtigte Zahl von Fahrten stammt aus der Corona Zeit (für den Straßenverkehr wurden beispielsweise höhere Vor-Corona-Werte genutzt), in der zudem Bauarbeiten an der Infrastruktur durchgeführt wurden. Tritt hier eine Normalisierung ein, ist mit einem Anstieg der Belastung zu rechnen. Zur Bewertung der Anzahl der Personen, die Lärm von Haupteisenbahnstrecken ausgesetzt sind, ist zu beachten, dass die berücksichtigten Einwohnerzahlen des Ballungsraumes einen älteren, geringeren Stand im Vergleich zur Lärmkartierung der Stadt Bremerhaven darstellen. Für einen Vergleich mit der Zahl von Belasteten im Straßenverkehr ist auch zu berücksichtigen, dass die durch den Schienenverkehr betroffene Fläche geringer ist.

2.5.4 Fazit

Lärm von nichtbundeseigenen Schienenwegen und Industriegeländen einschließlich Häfen spielt im Rahmen der Umgebungslärmkartierung und somit auch bei der Lärmaktionsplanung anhand der Zahl der Betroffenen eine untergeordnete Rolle. Die nicht unerhebliche Hauptbelastung erfolgt durch den Straßenverkehrslärm. Ebenfalls relevant, allerdings in erheblich geringerem Ausmaß, ist der Schienenverkehrslärm durch den Verkehr auf den bundeseigenen Haupteisenbahnstrecken. Die absoluten Zahlen der Belasteten im Vergleich zum Straßenverkehrslärm sind geringer, allerdings sind auch die zugehörigen Verkehrsflächen kleiner. Entlang der Bahnstrecken wurden bereits zahlreiche Lärmschutzmaßnahmen durch Bund, Netzbetreiber und die Stadt umgesetzt, was sich hier auch in der verringerten Zahl der Belasteten ausdrückt. Das trotz zahlreicher Maßnahmen Belastete verbleiben, zeigt die Relevanz.

Die Zahl der Belasteten zu den einzelnen Lärmquellen lässt sich nicht einfach zu einer Gesamtbelastung summieren, da Anwohnende auch mehreren Lärmquellen ausgesetzt sein können. Dementsprechend kann auch die individuelle Belastung höher ausfallen, als hier dargestellt. Quantitative Angaben können in diesem Rahmen aber dazu nicht getroffen werden, die Charakteristik der Lärmquellen und verschiedenen Berechnungsmethoden stehen dem entgegen.

Verglichen mit der 3. Lärmkartierung ist formal beispielsweise der Anteil von Straßenverkehrslärm betroffener Personen im Rahmen der ULR von 21% auf gut 46% gestiegen. Dabei sind die Verkehrszahlen nicht gestiegen, insgesamt tendenziell eher gesunken. Wie zuvor bereits beschrieben ist der Anstieg also nicht durch eine schlagartig geänderte Lärmsituation zu erklären, sondern überwiegend auf die neuen Berechnungsvorschriften zur Ermittlung der Lärmbelastung und der Anzahl der Belasteten zurückzuführen. Dies sollte bei der Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, bedacht werden.

2.6 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Straßenverkehr

Die schiere Anzahl der im Rahmen der Lärmkartierung [20] ermittelten Belasteten zeigt, dass im städtischen Kontext mit dem Mobilitätsbedürfnis in Arbeit und Freizeit durch die Nähe von Verkehrsinfrastruktur und Wohnen Umgebungslärm in Bremerhaven ein flächendeckendes Problem darstellt. Eine nachhaltige großflächige Minderung ist nur durch ein verändertes Mobilitätsverhalten und den Umstieg auf lärmärmere Verkehrsmittel zu erreichen. Besondere Lärmprobleme und damit verbesserungsbedürftige Situationen, stellen die hohen und sehr hohen Belastungen über den Auslösewerten der Lärmaktionsplanung dar. Diese Belastungen finden sich insbesondere an den verkehrsstarken Achsen durch Bremerhaven und / oder nah anliegender, geschlossener, mehrstöckiger Wohnbebauung. Diese Bedingungen treffen beispielsweise entlang der Lloydstraße, Hafenstraße, Bürgermeister-Smidt-Straße, Stresemannstraße, Langener Landstraße oder Georgstraße zu.

Die größten Emissionen gibt es aufgrund der höchsten Verkehrsstärken auf der Autobahn. Da die nächste Bebauung jedoch überwiegend in größerer Entfernung liegt oder durch Lärmschutzwände geschützt ist, sind im städtischen Vergleich hier kaum und eher geringe Lärmprobleme zu verorten.

Schienenverkehr

In weiten Teilen entlang der Bahngleise im Stadtgebiet mindern bereits Lärmschutzwände die Ausbreitung des Bahnlärms. Durch die vormals geltenden Bedingungen in der Förderrichtlinie zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes sind aber Lücken im Lärmschutz für anliegende Wohngebiete verblieben. Hier besteht eine verbesserungsbedürftige Situation, der durch Lückenschluss abgeholfen werden kann. Schwerpunkte liegen dabei nordwestlich des Hauptbahnhofs, westlich des Abstellbahnhofs Lehe und östlich im Bereich des Schierholzgebietes.

3. Mitwirkung der Öffentlichkeit (bei der Erarbeitung und Überprüfung des LAP)

Die Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgt in der Regel in zwei Phasen. In der ersten Phase werden auf der Grundlage der Ergebnisse der Lärmkartierung zunächst einmal Informationen zu den Lärmquellen und Belastungsschwerpunkten, den Inhalten und Zielen von ULR und Lärmaktionsplanung vermittelt. Die Ergebnisse der Lärmkartierung und dargestellten Schwerpunkten sind im Rahmen dieser Öffentlichkeitsbeteiligung kritisch zu prüfen. Weiterhin werden Vorschläge für die Erarbeitung beziehungsweise Überarbeitung des Lärmaktionsplans gesucht.

In der zweiten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung wird der Entwurf des (fortgeschriebenen) Lärmaktionsplans vorgestellt, zu dem Stellungnahmen und Einwendungen abgegeben werden können.

Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Dies bedeutet, dass eine inhaltliche Auseinandersetzung durch die Behörde stattfinden muss, aber nicht zwingend, dass die Anregungen in die Lärmaktionsplanung einfließen müssen.

3.1 Phase 1 – Erarbeitung des Lärmaktionsplans

Die Öffentlichkeitsbeteiligung der Phase 1 fand vom 22.04.2024 bis 17.05.2024 statt. Die Amtliche Bekanntmachung erfolgte in der Nordsee-Zeitung vom 13.04.2024 und über die Portale zur Amtlichen Bekanntmachung der Stadt Bremerhaven und des Landes Bremen. Die Information und Beteiligung war sowohl vor Ort im Technischen Rathaus, als auch Online über die Seiten des Stadtplanungsamtes möglich. Zum schnellen Auffinden der Unterseite zu Umgebungslärm und Luftgüte kann der Kurzlink <https://t1p.de/laerm-bhv> genutzt werden. Im Rahmen der Onlinebeteiligung bestand sowohl die Möglichkeit Beiträge per Mail zu übermitteln, als auch anonym über einen durch das Vermessungs- und Katasteramt bereitgestellten Kartendienst Probleme und Vorschläge zu verorten und mit einem Kommentar zu versehen.

Für die Fortschreibung des Lärmaktionsplans waren insbesondere Vorschläge für Maßnahmen zur Lärminderung und Ausweisung der Ruhigen Gebiete gesucht. Insgesamt wurden 26 Beiträge eingebracht. Darin enthalten sind auch Beschwerden und Wünsche von Betroffenen die bereits vor dem Beteiligungszeitraum im Rahmen der alltäglichen Arbeit eingegangen sind. Weiterhin sind auch Stellungnahmen einer Beteiligung vom 14.02.2022 bis 25.02.2022, insbesondere zu Ruhigen Gebieten enthalten. Diese Beteiligung fand im Rahmen der 3. Stufe der Lärmaktionsplanung statt. Die Ergebnisse der Lärmkartierung der 3. Stufe und der Beteiligung dazu sowie die noch laufenden Minderungsmaßnahmen des geltenden Lärmaktionsplans machten aus Sicht u.a. der Kommune keine Fortschreibung des Lärmaktionsplans notwendig. Da die EU-Kommission aber deutlich machte, dass unabhängig davon eine Fortschreibung notwendig ist, wurde diese Beteiligung verspätet durchgeführt. Durch die kurz darauffolgende 4. Stufe von Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung inklusive der neuen Berechnungsvorschriften wurde aber in Abstimmung diese Fortschreibung zugunsten der 4. Stufe abgebrochen.

Die für die Lärmaktionsplanung relevanten Vorschläge befassen sich vor allem mit Beschränkungen der Geschwindigkeit oder des Schwerverkehrs. Ein Großteil der Vorschläge befasst sich allerdings mit Themen, die nicht unter die ULR fallen und damit nicht im Rahmen der Lärmaktionsplanung berücksichtigt und behoben werden können. Dies betrifft u.a. Krankenwagen, Lärm von Baustellen oder auch „Autoposer“. Soweit möglich wurden diese Themen an die zuständigen Behörden zur Befassung weitergegeben. Die Bedenken zum Schulzentrum Hamburger Straße wurden beispielsweise in den Planungen durch die BIS berücksichtigt. Den möglichen tieffrequenten Geräuschen wurde durch die Gewerbeaufsicht und das Gesundheitsamt in Zusammenarbeit mit den Betreibern des Werkes

nachgegangen. Die Problematik des „Autoposens“ ist bereits ein Schwerpunkt der Arbeit der Behörden, wie die Maßnahmen auf dem Parkplatz der Stadthalle oder im Bereich der Havenwelten zeigen. Das Stadtplanungsamt unterstützt dabei die Polizei durch Radarzählungen und – messungen als Grundlage für Schwerpunktaktionen.

Die Ergebnisse dieser Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung zusammen mit der Bewertung und dem Beschlussvorschlag der Verwaltung finden sich als **Anlage 1** zum Lärmaktionsplan. Laut dem Beschluss des Bau- und Umweltausschusses vom 07.11.2024 sind die Stellungnahmen gemäß dem Beschlussvorschlag der Verwaltung im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen.

3.2 Phase 2 – Prüfung des Entwurfs des Lärmaktionsplans

Die zweite Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung, in der Stellungnahme zum Entwurf der Fortschreibung des Lärmaktionsplans abgegeben werden können, fand vom 10.02.2025 bis 28.02.2025 statt. Die Äußerungsfrist für die Abgabe von Stellungnahmen und Einwendungen war der 07.03.2025. Diese Phase beinhaltete auch die Beteiligung der Träger Öffentlicher Belange. Die Ergebnisse der Beteiligung wurden in den Entwurf eingearbeitet, die wichtigsten Änderungen finden sich im folgenden Abschnitt 3.3. Die Stellungnahmen und die Abwägungsvorschläge der Verwaltung finden sich in **Anlage 4** des Lärmaktionsplans. Anschließend wird der Entwurf in die politischen Gremien eingebracht, wo ein Beschluss über Annahme oder Anpassungen und die Fortschreibung des Lärmaktionsplans zu treffen ist.

3.3 Änderungen am Entwurf des Lärmaktionsplans

Seit der Fertigstellung des Entwurfs zum Lärmaktionsplan haben sich durch die zweite Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung [**Anlage 4**] verschiedene Änderungen ergeben, die in Tabelle 17 dokumentiert wurden.

TABELLE 17 Übersicht der Änderungen am Entwurf des Lärmaktionsplans

Kapitel	Thema	Änderung
2.4.3	Berücksichtigte Strecken und Bahnhöfe für nichtbundeseigene Strecken.	Es wird nun unterschieden zwischen der Bremischen Hafenbahn, dem Bahnhof Bremerhaven-Seehafen mit seinen Bahnhofsteilen im Überseehafen und dem DB-Bahnhof Bremerhaven-Speckenbüttel.
2.4.3; 2.5.3; 2.5.4	Schienenverkehr, Belastetenzahlen nachts durch Haupteisenbahnstrecken	Richtige Zuordnung der Zahlen zu den Klassen. Demnach sind die nächtlichen Belastungen durch den Eisenbahnverkehr erheblich geringer als zuvor dargestellt. Die damit einhergehenden Bewertungen wurden ebenso angepasst.
4.1	Kategorie Ruhiger Stadtraum	Verweis auf noch nicht gebauten Weg entfernt.
4.1; Anlage 3	Ruhige Gebiete	Ergänzung um die Stadtoase Ackmann
5.2.1; 2.5.3	Freiwilliges Lärmsanierungsprogramm des Bundes	Korrektur der Daten zu umgesetzten passiven Schallschutzmaßnahmen
5.2.2	Harmonisierung zwischen dem Lärmsanierungsprogramm des Bundes und der Lärmaktionsplanung des EBA	Konkretisierung und Präzisierung der Formulierung nach Vorschlag des EBA
5.2.2	Freiwilliges Lärmsanierungsprogramm des Bundes	Einordnung der PKZ und Zeithorizont für die zukünftige Lärmsanierung durch eine Stellungnahme der DB Infra Go AG
5.4.2	E-Scooter	Aufgrund des derzeit eingestellten Verleihs wurde der Abschnitt angepasst.

4. Ruhige Gebiete

Die ULR [3] umfasst gemäß Artikel 2 nicht nur bebaute Gebiete, in denen Menschen Umgebungslärm ausgesetzt sind, sondern auch öffentliche Parks oder andere ruhige Gebiete eines Ballungsraums. Ruhige Gebiete in einem Ballungsraum sind demnach von der zuständigen Behörde festgelegte Gebiete, in denen ein bestimmter, festgelegter Wert eines geeigneten Lärmindex für sämtliche Schallquellen nicht übersteigt. Auch in diesem Zusammenhang wurden bisher die Möglichkeiten durch den Gesetzgeber nicht genutzt, entsprechende Werte festzusetzen. Ein Ziel des Lärmaktionsplans ist es dann, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms nach dem Grundsatz der Vorbeugung zu schützen.

Mit den ruhigen Gebieten sollen der Bevölkerung wohnortnahe ruhigere Rückzugsmöglichkeiten geboten und gesichert werden. Daraus ergibt sich, dass diese Gebiete für die breite Öffentlichkeit zugänglich und möglichst über das gesamte Stadtgebiet verteilt oder zumindest schnell erreichbar sind.

Dabei müssen diese Gebiete sich nicht unbedingt durch absolute Ruhe auszeichnen, sondern relativ zum Umfeld (insbesondere im Inneren des Gebietes) ruhiger sein und von Art, Größe und Aufenthaltsqualität als Rückzugsort geeignet sein.

In der Praxis gibt es zumeist drei Kategorien, die sich in Mindestgröße und Lärmniveau voneinander unterscheiden. Berücksichtigung für die lärmbezogenen Kriterien findet dabei der 24h Index L_{DEN} aus der Lärmkartierung. Der nächtliche Index L_{Night} wäre insbesondere unter den Gesichtspunkten Erholung und Aufenthaltsqualität nicht ausreichend.

Für das Land Bremen einigte man sich beispielsweise im Rahmen der 1. Lärmaktionsplanung auf die folgenden Kategorien:

- Ruhiger Landschaftsraum: mindestens 30 Hektar groß, $L_{DEN} \leq 50$ dB(A)
- Ruhiger Stadtraum: mindestens 3 Hektar (in Ausnahmen ab 1 Hektar) groß, $L_{DEN} \leq 55$ dB(A)
- Stadtoase: diese Gebiete können kleiner als 3 Hektar oder lauter als $L_{DEN} = 55$ dB(A) sein, sollten dann aber im Kernbereich 6 dB ruhiger als am Rand sein.

Im Entwurf des Landschaftsprogramms Bremerhaven [30] sind im Plan 2 „Maßnahmen Erholung und Landschaftserleben“ als Zielgebiete Ruhiger Erholung die Kategorien Ruhige Landschaftsräume (5 Flächen) und Ruhige Stadträumen (6 Flächen) dargestellt. Auf die Darstellung von kleineren Stadtoasen wurde mit Verweis auf die Fortschreibung des Lärmaktionsplans verzichtet, ihre Bedeutung für die innerstädtische Beruhigung aber betont.

Die Stadt Bremen hat im Rahmen der Lärmaktionsplanung der 4. Stufe [31] die Kategorien angepasst und erweitert. Hintergrund ist eine bessere Anpassung an das Landschaftsprogramm und ein oberer Kontrollwert für die bisherigen Stadtoasen, der eine Einschränkung bestehender Gewerbegebiete verhindern soll. Durch die neuen Berechnungsvorschriften [13] und den damit verbundenen zum Teil breiteren Pegelbändern und damit auch höheren dargestellten Belastungen waren auch Anpassungen an bestehende ruhige Gebiete notwendig sowie die Einführung eines 75% Kriteriums. Dies besagt, dass mindestens 75% der Fläche des Gebietes die Kriterien der jeweiligen Kategorie einhalten. Letztlich stellt dies eine Konkretisierung der bisherigen Anforderung dar, dass es in lauterer Gebieten im Kernbereich 6 dB ruhiger sein soll und überträgt diese Anforderung auf alle Kategorien.

Die jetzt in der Stadt Bremen genutzten Kategorien stellen sich wie folgt dar:

- Ruhiger Landschaftsraum bis 50 dB(A): land- und forstwirtschaftliche oder naturnah geprägte Räume größer 30 ha mit einer aktuellen Belastung im L_{DEN} bis 50 dB(A)
- Wenig belastete Ruhige Gebiete bis 55 dB(A): Städtisch geprägte Grün- und Freiflächen oder land- und forstwirtschaftliche oder naturnah geprägte Räume größer 3 ha, die Zielgebiete der Naherholung sind, mit einer aktuellen Belastung im L_{DEN} bis 55 dB(A)

- Mäßig belastete Ruhige Gebiete bis 65 dB(A): Städtisch geprägte Grün- und Freiflächen oder land- und forstwirtschaftliche oder naturnah geprägte Räume, die Zielgebiete der Naherholung sind, größer 1 ha mit einer aktuellen Belastung im L_{DEN} bis 65 dB(A)
- Stark belastete Ruhige Gebiete: Städtisch geprägte Grün- und Freiflächen oder land- und forstwirtschaftliche oder naturnah geprägte Räume, die Zielgebiete der Naherholung sind, größer 1 ha ohne Pegelbegrenzung.

Da die Zielgebiete Ruhiger Erholung für das LaPro, Teil Bremerhaven sich an den bisherigen Kategorien orientieren und sich viele der Problematiken, die zur Erweiterung der Kategorien in der Stadt Bremen geführt haben, aus den neuen Berechnungsmethoden und die Auswirkungen auf bereits bestehende ruhige Gebiete ergeben, besteht keine Notwendigkeit, die Erweiterung der Kategorien in Bremerhaven nachzuvollziehen.

Übernommen wird aber eine Konkretisierung für eine obere Begrenzung bei Stadtoasen. Diese soll 65 dB(A) betragen. Dies entspricht den verbindlichen Immissionsrichtwerten der TA Lärm [9] für Gewerbegebiete am Tag. Dies soll noch einmal verdeutlichen, dass es nicht darum geht, angrenzende, bestehende, genehmigte Betriebe, welche die rechtlichen Anforderungen einhalten, in Ihrer Tätigkeit zu beschränken. Aufgrund der Aufenthaltsqualität, der relativen Ruhe im Vergleich zum Umfeld und der Erholungsfunktion, können auch solche Fläche als Rückzugsorte aus dem Alltag geeignet sein.

Flächen mit überwiegenden Mittelungspegeln über 65 dB(A) sollten bei einer Neuausweisung schon aus gesundheitlichen Erwägungen nicht als Rückzugs- und Erholungsgebiete in Frage kommen. Eine Ausweisung könnte eine erhöhte Nutzung aufgrund der Erwartungshaltung nach sich ziehen und somit kontraproduktiv wirken. Auch wenn man hier als Ziel eine Lärminderung statt „nur“ des Schutzes vor Lärmzunahme vorsieht, zeigen die Erfahrungen, dass für eine erhebliche Minderung des Lärms mehrere Maßnahmen notwendig sind und die Wirkungen somit einige Zeit benötigen.

4.1 Ruhige Gebiete

Grundlage bilden der Entwurf des Landschaftsprogramms [30] und ergänzend eine im Stadtplanungsamt betreute Bachelorarbeit [32]. Anpassungen an Anzahl, Ausmaß und Kategorie dieser Vorschläge erfolgten auf Grundlage der Ergebnisse der aktuellen Lärmkartierung [20] und somit auch der geänderten Berechnungsvorschriften und bereits umgesetzter Maßnahmen. Der Bürgerpark beispielsweise entspricht nun den Kriterien einer Stadtoase, im westlichen Bereich zur Bahn hin sogar den Kriterien eines Ruhigen Stadtraums. Der Park profitiert dabei von Verbesserungen im Schutz gegen Bahnlärm (hauptsächlich der Umrüstung von Bremsen an Güterwagen). Windenergieanlagen (WEA) sind im Rahmen der Lärmkartierung den Vorschriften und Absprachen im Lande Bremen entsprechend nicht berücksichtigt, beeinträchtigen aber das Ruhebedürfnis und Naturerlebnis in der Umgebung in gewissem Ausmaß. Daher wurden im Entwurf des LaPro Mindestabstände zu den WEA von 350m berücksichtigt.

Die konkreten Flächenabgrenzungen orientieren sich soweit möglich an den Flurstücken. Die genauen Abgrenzungen werden als Geodaten im Shape Format veröffentlicht. Aufgrund dieser Möglichkeit wird auf die Angabe der beinhalteten Flurstücke verzichtet, die beispielsweise für die Luneplate einen erheblichen Umfang hätte.

In Abgrenzung zu den als Grundlage genannten Arbeiten orientieren sich die Flächenbegrenzungen nicht genau entlang der Grensisophonen für die Kategorien. Die Flächenbegrenzungen sollen bestenfalls auch den Funktionszusammenhang berücksichtigen und nicht willkürlich Parks o.ä. Flächen durchschneiden (ohne vor Ort erkennbar zu sein). Mit der grundlegenden Orientierung an den Flurstücken wird dies erleichtert. Damit umgeht man auch Probleme durch Änderungen in folgenden Kartierungen, wie sie sich beispielsweise schon durch den Abriss eines Hauses ergeben können. Die Kriterien sollen die Charakteristik des Gebietes beschreiben, Abweichungen in den Grenzbereichen die auch durch die (verkehrliche) Erschließung bedingt sind, können hingenommen werden.

Die Ruhigen Gebiete sind in Abb. 1 und in besserer Auflösung in **Anlage 3** dargestellt und werden im folgenden Abschnitt kurz den Kategorien nach vorgestellt.

Kategorie Ruhiger Landschaftsraum

Diese Gebiete sollen großflächige (> 30 ha), erlebbare, auch land- und forstwirtschaftlich geprägte Naturräume mit einer überwiegenden Lärmbelastung $L_{DEN} < 50 \text{ dB(A)}$ sein.

1. **Luneplate** (~618,5 ha)

Die Luneplate wurde im Jahr 2010 in das Stadtgebiet von Bremerhaven eingegliedert, u.a. da hier viele ökologische Ausgleichsflächen für Hafenbauprojekte liegen. Im Bereich der Luneplate liegen ein Naturschutzgebiet, ein FFH-Gebiet und ein EU-Vogelschutzgebiet. Aufgrund dieser natürlichen Landschaft, der Größe und Weitläufigkeit oder auch der Zugänglichkeit über Rundwege ist das Gebiet gut geeignet. Im Osten der Luneplate wird das nachhaltige Gewerbegebiet Lunedelta entwickelt. Im Rahmen der Bauleitplanung wurde eine Geräuschemissionskontingentierung [33] vorgenommen, die den verschiedenen Gewerbeflächen unterschiedliche Lärmemissionen zuordnet. Damit können die Flächen optimal ausgenutzt werden, unter Berücksichtigung der Immissionsanforderungen der Bevölkerung. Es wird verhindert, dass einzelne Betriebe so laut sind, dass sich kein weiteres, (geräuschemittierendes) Gewerbe ansiedeln kann. Im Sinne der Nachhaltigkeit und des Naturschutzes wurden hier nicht nur die Anwohnenden berücksichtigt, sondern auch die geschützte (insbesondere Avi-) Fauna. Dazu wurde der geplante Zustand (Vorbelastung der umliegenden Flächen und Ausschöpfung aller gewährten Geräuschemissionskontingente) berechnet und als Isophonen [33] dargestellt. Die 50 dB(A) Isophone verläuft dabei etwas östlich der Grenze des Vogelschutzgebietes. Dementsprechend wurde sich für die östliche Grenze des Ruhigen Landschaftsraums am Vogelschutzgebiet orientiert. Bestandteil des nachhaltigen Gewerbegebietes Lunedelta ist auch ein Lärmmanagementkonzept, dass eine dauerhafte Geräuschüberwachung durch Messungen beinhaltet. Somit ist auch das ruhige Gebiet vor einer Zunahme des Lärms über die Grenze dieser Kategorie geschützt.

2. **Nördlicher Wasserwerkswald / In den Plättern** (~37,5 ha)

Der Wasserwerkswald in Leherheide inmitten eines Wohngebietes ist ein natürlicher Rückzugsort für Spaziergänge im nördlichen Leherheide. Durchschnitten wird er vom Debstedter Weg. Nordöstlich entlang des Drangstedter Wegs und des Plätternwegs schließen sich Wald- und Freiflächen an. Dort soll ein Landschaftsschutzgebiet entstehen, in dem Ruhe und Stille erlebbar ist, das sich durch eine reich gegliederte Landschaft am Rand des Geestrückens auszeichnet und für ruhige Naherholung sehr gut geeignet ist. Da in großen Teilen auch die akustischen Voraussetzungen gegeben sind, bietet sich die Ausweisung als Ruhiger Landschaftsraum an. Mit zunehmender Annäherung an die Autobahn nimmt auch die Geräuschkulisse zu, so dass nicht die gesamte Fläche des geplanten Landschaftsschutzgebietes berücksichtigt wird. Im Nahbereich des Debstedter Weges sind durch den dort auftretenden Verkehr auch Überschreitungen der Grenze dieser Kategorie zu verzeichnen. Die Wirkung aufgrund des Waldes, die Minderung des Lärms im weiteren Verlauf dieser zusammenhängenden Flächen und die Größe der Fläche erlauben aber eine Ausweisung als Ruhiger Landschaftsraum.

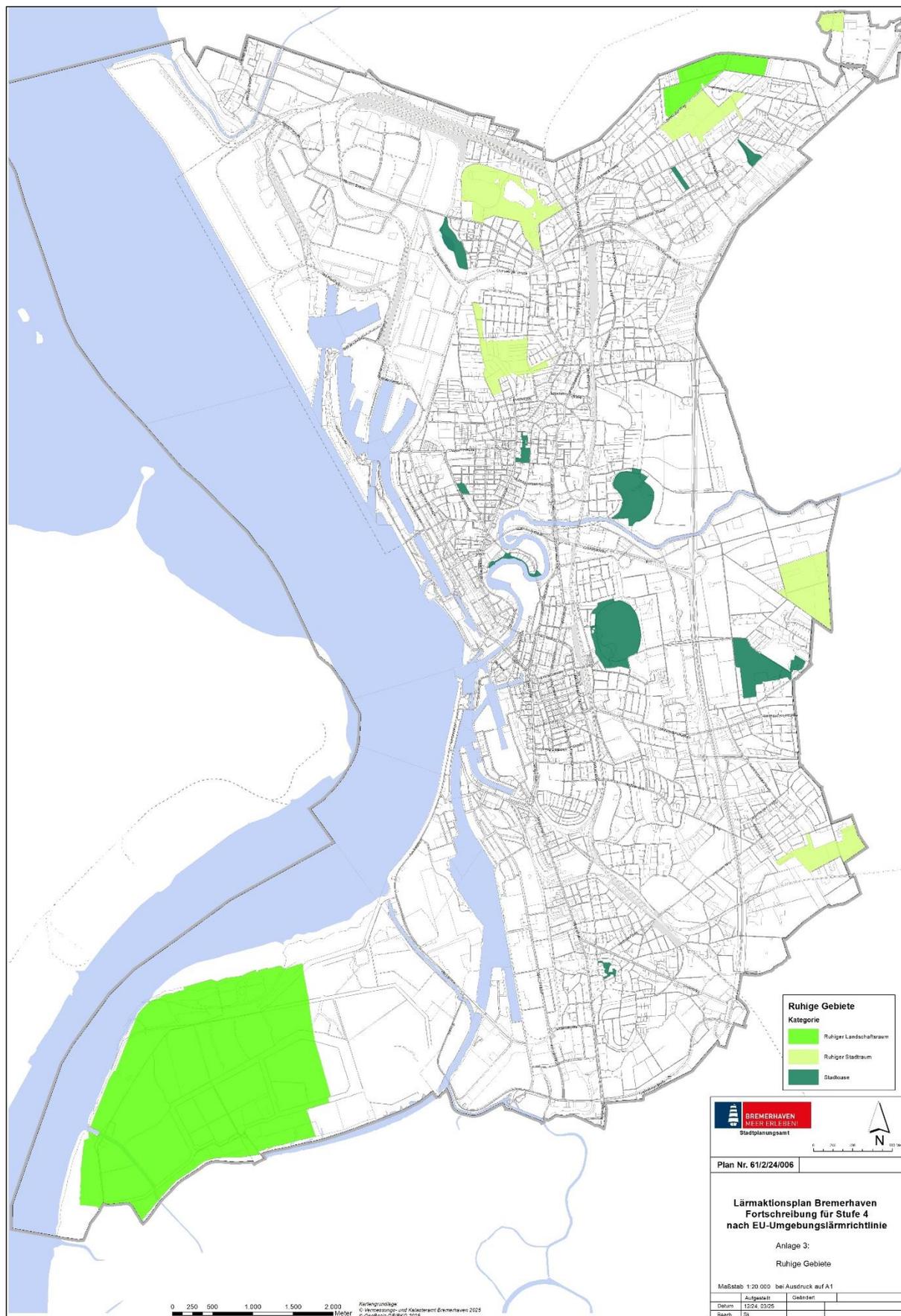


ABB. 1 Ruhige Gebiete

Kategorie Ruhiger Stadtraum

Hierbei handelt es sich um städtisch geprägte Grün- und Freiflächen mit einer Mindestgröße von 3 ha. Es sollte sich um Ziele zur Naherholung handeln mit einer überwiegenden Lärmbelastung $L_{DEN} < 55 \text{ dB(A)}$.

- 1. Wasserwerkswald südlich des Debstedter Weges (~31,4 ha)**

Dieser ruhige Stadtraum schließt direkt an den ruhigen Landschaftsraum des Wasserwerkswaldes zusammen mit In den Plättern an. Das Gebiet ist aber im weiteren Sinne von den Hauptverkehrsstraßen Debstedter Weg, Fehrmoorweg und Mecklenburger Weg eingeschlossen, so dass sich die Geräusche überlagern und das Niveau des L_{DEN} überwiegend zwischen 50 und 55 dB(A) liegt, direkt an der Straße auch geringfügig darüber. Daher ist die Kategorie des Ruhigen Stadtraumes angemessener, auch wenn die Gebiete im Verbund betrachtet werden können.
- 2. Nordwestliches Fehrmoor (~6,4 ha)**

Das Fehrmoor ist das einzige Hochmoor im Land Bremen. Weite Teile sollen aus Gründen des Natur- und Artenschutzes unzugänglich bleiben. Über grüne Wege besteht eine Verbindung zu den Ruhigen Gebieten des Wasserwerkswaldes und In den Plättern, in der der Übergang zur freien Landschaft und ins Umland erlebbar wird. Die nah gelegene Autobahn in Verbindung mit den über den Lärmschutz hinaus gehenden Schutzfunktionen verhindern eine großflächigere Ausweisung.
- 3. Gesundheitspark Speckenbüttel (~53,8 ha)**

Seit 2001 wird der Park, der vormals ein Freibad beinhaltete, sukzessive zu einem Wellnesspark transformiert. Man kann auf der Liegewiese oder im Rosengarten einfach nur die Seele baumeln lassen, aber auch u.a. im Motorikpark, auf dem Fitness-Parcours oder im Ruderboot aktiv entspannen. Der nördliche Teil des Parks liegt im Einwirkungsbereich der Bahntrasse, so dass nur das innerhalb des durch den Siebenbergensweg beschriebenen Bogens gelegene Gebiet als ruhiger Stadtraum geeignet ist. Trotzdem sind in den bahnnäheren Bereichen und entlang der Parkstraße kleinflächig Werte über der Kategoriengrenze von 55 dB(A) möglich. Die Sportanlagen im Park und im westlichen Bereich sind ebenso aus dem ruhigen Stadtraum ausgespart. Mangelnde Zugänglichkeit und der Fokus auf den Vereinssport sprechen dagegen. Eine Berücksichtigung könnte zu falschen und unbeabsichtigten Erwartungen führen. Die Erholungsfunktion der verbleibenden Flächen wird aber durch die Sportnutzung nicht beeinträchtigt. Der Gesundheitspark ist gut per ÖPNV oder per Rad auch abseits von viel befahrenen Straßen erreichbar und bietet einen ruhigen Stadtraum für den Stadtbezirk Nord und ganz Bremerhaven.
- 4. Twischkamp / Eckernfeld (~34,3 ha)**

In den Ortsteilen Twischkamp und Eckernfeld zwischen dem Überseehafengebiet und der Gaußstraße findet sich ein großflächiges Gebiet mit Kleingarten- und Grabelandparzellen als innerstädtische Grün- und Freiflächen die laut des LaPro eine hohe Bedeutung für das Landschaftserleben haben. Aufgrund der kleinteiligen Nutzung und Verpachtung können viele Menschen diesen ruhigen Stadtraum nutzen, eine durchgehend Nutzung und Zugänglichkeit für die breite Öffentlichkeit ist aber nicht gewährt. Die zahlreichen Wege bieten aber viele Möglichkeiten zum Spazieren und Entdecken. Das Gebiet besitzt auch Bedeutung als grüne Verbindungsachse von der Innenstadt zu den ruhigen Gebieten Auesee und Gesundheitspark Speckenbüttel. Die Jahnstraße wurde zur Berücksichtigung des vom Überseehafengebiet ausgehenden Gewerbe- und Hafenzulärm als östliche Grenze des ruhigen Stadtraums gewählt.
- 5. Reinkenheider Forst (~39,3 ha)**

Die südlich der Geeste am östlichen Stadtrand gelegene Fläche zeichnet sich durch einen Mischwaldbestand aus, umgeben von Wallhecken, Wiesen, Weiden und Äckern. Unmittelbar nördlich und westlich schließt sich das weitläufigen Grünland-Graben-Areal der Südlichen Geesteneriederung an. Direkt anliegend bietet auch der Reitclub Bremerhaven Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten. Der Park Reinkenheide liegt unweit des Forstes, auch der Bürgerpark ist

über den Johann-Wichels-Weg gut erreichbar. In unmittelbarer Nähe befinden sich auch der Geestewanderweg und die Radverbindung zwischen Schiffdorf und Spaden.

In der Geesteniederung befinden sich einige WEA. Wie zuvor beschrieben, wurden für diese Mindestabstände von 350m berücksichtigt, die hier eingehalten werden. Bedingt durch die im Bund beschlossene verpflichtende Flächenausweisung für Windenergie an Land wird derzeit an einer Flächennutzungsplanänderung gearbeitet, um Vorrangflächen festzulegen. Dies betrifft auch die südliche Geesteniederung. Inwiefern sich daraus Änderungen am Anlagenbestand ergeben, ist derzeit nicht abzusehen. Mögliche Vorrangflächen überschneiden sich aber nicht mit dem ruhigen Gebiet. Durch die gesetzlichen Regelungen, wäre es aber möglich, dass die Immissionen der Windenergieanlagen die Kriterien für den ruhigen Stadtraum überschreiten (siehe dazu Kap. 4.2)

6. **Surheide-Süd** (~24,8 ha)

Dieser Stadtraum ist überwiegend Teil des Landschaftsschutzgebietes Surheide-Süd / Ahnthammsmoor. Naturhaushalt, Vielfalt und Landschaftsbild sind Schutzzweck dieses Idylls, das auch der Erholung der Bevölkerung dient und somit ideal als ruhiger Stadtraum geeignet ist. Einzig die nahe Autobahn und die gelegentlich das Gebiet durchfahrenden Züge auf der evb Strecke nach Bremervörde verhindern eine großflächigere Ausweisung als ruhiger Landschaftsraum.

Kategorie Stadtoase

Stadtoasen stellen (inner)städtisch geprägte Grün- und Freiflächen dar, die daher stärker lärmbelastet sein können. Sie besitzen eine Mindestgröße von 1 ha und sind mit maximal $L_{DEN} = 65 \text{ dB(A)}$ belastet. Im Kernbereich des Gebietes soll bei der Höchstbelastung die nächsttiefere Lärmkategorie, also $L_{DEN} < 60 \text{ dB(A)}$ vorherrschen.

1. **Agenda-Wald** (~3,2 ha)

Das Projekt will in Anlehnung an alte Bräuche des Baumpflanzens zu festlichen Anlässen die Bevölkerung einbinden, in einem dicht bebauten städtischen Raum die Lebensqualität zu verbessern. Damit wird das Stadtklima verbessert, Erholungsraum geschaffen, aber auch Rückzugsräume für heimische Tiere bereitgestellt. Die Bäume sollen auch dem Lärmschutz (vor der nahen Autobahn) dienen und entspricht somit im besten Sinne einer Stadtoase.

2. **Thieles Garten** (~1,9 ha)

Dieses Kleinod inmitten Leherheides besticht durch alten Baumbestand, Exotik, Kunst und Kultur. Der eigenen Beschreibung nach vermittelt der Ort ein besonderes Lebensgefühl jenseits aller Hektik des Alltags. Eine wahre Stadtoase. Veranstaltungen wie Konzerte oder Lesungen können kurzzeitig den Geräuschpegel etwas ansteigen lassen und bieten auf andere, angenehme Art eine Flucht aus dem Alltag, die einer Ausweisung als ruhiges Gebiet nicht im Wege stehen.

Das Gelände ist grundsätzlich öffentlich für jedermann zugänglich, dies beschränkt sich aber auf den überwiegenden Tageszeitraum.

3. **Auesee** (~8,9 ha)

Diese Stadtoase befindet sich am Auesee, der aufgestauten Neuen Aue, und ist vor allem beliebt bei Hundebesitzern und Spaziergängern. Sie befindet sich entlang der für Fußgänger und Radfahrer attraktiven Verbindung der ruhigen Stadträume Gesundheitspark Speckenbüttel und Twischkamp / Eckernfeld. Im südlichen Randbereich des Gebietes sind durch die nahe gelegene Cherbourger Straße auch Werte über 55 dB(A) möglich, ansonsten ist das Gebiet aber durch den westlichen gelegenen Lärmschutzwall gut vor Verkehrs- und Hafentlärm geschützt.

4. **Stadtpark Lehe** (~3,3 ha)

Auch wenn der Stadtteil Lehe mit dem Gesundheitspark Speckenbüttel oder den Kleingarten- und Grabelandgebieten im Twischkamp und Eckernfeld viele grüne und ruhige Orte bietet, ist es von den mehr innerstädtischen und dicht bebauten Ortsteilen Klushof und Goethestraße ein weiter Weg

zu Ruhe und Erholung. Die naheliegende grüne Insel des Stadtparks Lehe bietet Raum für eine kurze Auszeit auf den zahlreichen Sitzgelegenheiten mit Ruhe, Erholung aber auch Spiel- und Fitnessmöglichkeiten.

5. **Zolli** (~1,3 ha)

Der Zollinlandsplatz, liebevoll Zolli genannt, ist ein zur Grünfläche umgestalteter legendärer ehemaliger Fußballplatz an der Schnittstelle von Lehe und Mitte, der von der nachbarschaftlichen Zolli-Initiative e.V. gestaltet und gepflegt wird. Man kann sich für Natur, Bildung und Kultur gemeinschaftlich engagieren und all das auch genießen. In den Sommermonaten kann es bei spannenden Veranstaltungen rund um das Kulturkioskcafé „das Beet“ auch mal etwas lauter werden, was in aller Entspannung auch zu einer Stadtoase dazugehört. Der Zolli bietet eine wohnortnahe Zuflucht für die innerstädtischen Anwohnerinnen und Anwohner von Lehe und Mitte.

6. **Rickmersdock / Werftkran / Kapitänsviertel** (~2,4 ha)

Auf der ehemaligen Rickmers-Werft findet sich heute das Kapitänsviertel. Die Wasserflächen der Geeste bleiben aber dank eines frei zugänglichen Spazierweges, in dessen Umfeld sich Rasenflächen finden, für Alle erlebbar. Ein Werftkran als Landmarke und das ehemalige Rickmersdock erinnern an die Zeiten des Schiffsbaus in der Geeste. Der Weg führt direkt in Richtung Innenstadt und Fußgängerzone, so dass man hier schnell Arbeits- und Einkaufsstress vergessen kann. Die Wohnbebauung des Kapitänsviertels und die angrenzenden Kleingärten wurden wegen ihrer eingeschränkten Zugänglichkeit abseits der Hauptwege nicht in der Stadtoase berücksichtigt. Zudem wirken im Bereich der Gärten auch Belastungen des Zubringers Mitte sowie der Bahnstrecke.

7. **Bürgerpark** (~41,7 ha)

Aufgrund seiner Lage direkt nordöstlich „hinter“ dem Hauptbahnhof ist der Bürgerpark Bremerhaven für die ganze Bevölkerung der Stadt gut und schnell erreichbar. Damit bietet er sich insbesondere für die Bewohner und Bewohnerinnen der Stadtteile Mitte und Geestemünde als Ort der Ruhe und Erholung an. Der Park bietet Laubwälder, Teiche mit Bootsverleih, Spaziergänge entlang Stauden und Sommerblumen, aber auch Aktivitäten wie Disc-Golf oder einen Fitness-Parcours. Trotz der nahe gelegenen Eisenbahnstrecke sind durch Lärmschutzmaßnahmen wie Bremsumrüstung oder Lärmschutzwände gemäß der Lärmkartierung des EBA [22] keine Werte über 55 dB(A) im Park zu erwarten. Diese ergeben sich aber für den östlichen Teil des Parks durch die Belastungen von der Autobahn, so dass eine Ausweisung als Stadtoase erfolgt. Analog zum Gesundheitspark Speckenbüttel, in Verbindung mit der skizzierten Problematik der Autobahn wurden die Sportflächen östlich des Adolf-Hoff-Wegs nicht in die Stadtoase einbezogen.

8. **Parks am Klinikum Reinkenheide / Bürgerhain** (~28,5 ha)

Diese Stadtoase verbindet die Parkanlage Klinikum Reinkenheide mit dem westlich gelegenen Park Reinkenheide und dem sich anschließenden Bürgerhain. Im Bürgerhain konnten seit 2010 in Zusammenarbeit vom Grünen Kreis und dem Gartenbauamt Bäume gespendet werden. Dies wurde durch die Bevölkerung Bremerhavens so gut angenommen, dass mittlerweile eine neue Fläche in Leherheide angelegt werden konnte. Der Park Reinkenheide mit Teich, Flusslauf und Sitzmöglichkeiten ist ein für alle zugänglicher Ort zum Verweilen. Erreichbar ist das Gebiet mit dem Bus zum Klinikum oder per Fuß und Rad über den Geestewanderweg oder vom Bürgerpark aus über den Johann-Wichels-Weg. Besondere Bedeutung besitzt er für die Bürgerinnen und Bürger des Stadtteils Schiffdorferdamm. Durch die nah gelegene Autobahn und die mit dem Betrieb des Klinikums einhergehenden Geräusche von Krankenwagen oder aber auch Helikoptern, findet man hier keine absolute Ruhe, aber jederzeit eine Flucht aus dem Alltag.

9. **Zingelke** (~1,8 ha)

Die Parkanlage Zingelke im Ortsteil Jedutenberg des Stadtteils Wulsdorf liegt inmitten eines

Wohngebietes, abseits der stark befahrenen Weserstraße oder Lindenallee und bietet für viele Anwohnende fußläufig eine kurze Ruhepause auf dem Weg zu Schule, Einkauf oder Arbeit. Aufgrund der relativ geringen Fläche erfolgt die Zuordnung in die Kategorie Stadtoase.

10. **Ackmann** (~25 ha)

Die Kleingartenanlage ist eine grüne Oase und stadtnaher Erholungsraum, der insbesondere für das mit Grünfläche unterversorgte südliche Lehe schnell erreichbar ist.

In Summe ergeben sich somit ruhige Gebiet mit einer Fläche von rund 964 ha. Damit sind gut 10% der Fläche Bremerhavens (ohne Überseehafengebiet) als ruhige Gebiete ausgewiesen.

Nicht berücksichtigte Gebiete

Ziel der Ausweisung ruhiger Gebiete ist es im Sinne der Umweltgerechtigkeit auch, dass ruhige Gebiete für alle Bevölkerungsschichten schnell und gut erreichbar sind und möglichst wohnortnah liegen. Durch die zentral gelegenen und gut angebundenen Parks in Bremerhaven (Bürgerpark, Gesundheitspark Speckenbüttel) ist eine schnelle und gute Erreichbarkeit für die gesamte Bevölkerung gesichert. Ein Blick in Abb. 1 bzw. **Anlage 3** zeigt, dass nicht für Alle ein ruhiges Gebiet wohnortnah erreichbar ist. Dies betrifft die Ortsteile Geestemünde-Süd, Grünhöfe, Dreibergen, Schierholz, Buschkämpen oder auch Fischereihafen (hier allerdings bei einer geringen Bevölkerungszahl). Schaut man sich die Siedlungsstruktur an, ist dies für die meisten Bereiche vertretbar, da es sich um Einfamilien- oder Reihenhausbereiche mit zugehörigen Gärten oder kleinteiligen wohnortnahen Grünflächen handelt. Trotzdem wurden weitere Flächen zur Ausweisung als ruhige Gebiete betrachtet, die letztendlich nicht als Vorschläge aufgenommen wurden. Die Gebiete und Gründe die dazu geführt haben, sollen nachfolgend kurz aufgeführt werden.

- **KGA Grünhöfe:** Auch hier die Kombination der Belastung von Autobahn, aber auch Karlsweg und den fehlenden größeren öffentlich zugänglichen Freiflächen. Zudem grenzen nördlich und südlich die Gewerbegebiete Grollhamm und Weißenstein an.
- **Holzhafen:** Durch die Belastung von 3 Seiten sind die ruhigeren Flächen hier nicht im Inneren des Gebietes, sondern am nördlichen Rand und von begrenzter Größe. Es gibt zwar einigen Baumbestand, aber auch bedingt durch die Wasserfläche wirkt das Gebiet relativ offen, so dass sich auch nur eine geringe subjektive Lärminderung einstellt.
- **Rohniederung:** Von der Charakteristik eher ein Ruhiger Landschaftsraum, bei dem aber Belastungen durch die Autobahn und Frederickshavner Straße prägend und großflächig > 55 dB(A) sind. Durch die Entwicklungen in Siedewurt, Lunedelta oder Energy Port sind kurz- bis mittelfristig hier keine Verbesserung umsetzbar.
- **Friedhöfe** (beispielsweise Wulsdorf): Zum einen liegen die Friedhöfe an der Bahntrasse und / oder Straßen mit höherer Verkehrsbelastung, so dass eine Eignung der gesamten Flächen begrenzt ist. Eine Ausweisung scheint im Sinne von Pietät zudem grundsätzlich fragwürdig.
- **Deich** (insbesondere in der Innenstadt mit Havenwelten): Zunächst ist darauf zu verweisen, dass der Schiffsverkehr in Hafen und Weser nicht im Rahmen der Lärmkartierung berücksichtigt wird. Man denke an die Schnellboot Fahrten oder die Schlepperliegeplätze. Ebenso wenig finden sich Belastung durch Freizeit- (und Veranstaltungs-) Lärm in den Berechnungen. Weiterhin herrscht hier eine Vielfalt von Interessen, die zum Teil konträr zu durchgehendem Ruhe- und Erholungsbedürfnis sind. Die Havenwelten sind ein Anlaufpunkt für den Tourismus, der auch Bedürfnisse nach Erlebnissen und Veranstaltungen umfasst und befriedigt. Es sei allein an die Sail gedacht. Auch dort finden sich aber Orte und Zeiten der Ruhe und Erholung. Der Fokus nur auf einen Aspekt, wird den Wünschen und Erwartungen der Besucher und Besucherinnen, den Veranstaltungshäusern und (touristischen) Gewerbebetrieben, aber auch der Mehrzahl der Bremerhavener Bevölkerung nicht gerecht.
- **Schulgelände:** Dies wurde gelegentlich in der Öffentlichkeitsbeteiligung vorgeschlagen, ist aber durch die zu geringe Flächengröße und nur eingeschränkte öffentliche Zugänglichkeit nicht zur Ausweisung als ruhiges Gebiet geeignet

- Leher Pausenhof: Ebenfalls ein Vorschlag aus der Beteiligung, der aber schon den Größenanforderungen nicht genügt.

4.2 Auswirkung der Festsetzung von ruhigen Gebieten

Die ruhigen Gebiete sind nach dem BImSchG (47d Absatz 6 BImSchG i. V. m. § 47 Absatz 6 Satz 2) [2] von den zuständigen Planungsträgern bei ihren Planungen zu berücksichtigen. Festlegungen zum Schutz ruhiger Gebiete sind dabei in die Abwägung neben anderen Belangen einzustellen. Dies bedeutet in der Praxis, dass es trotz der Zielstellung des Schutzes vor einer Zunahme des Lärms in der Lärmaktionsplanung, *kein generelles Verschlechterungsgebot* gilt, falls sich in der Abwägung andere Belange (z.B. Entwicklung von Gewerbe) als bedeutsamer darstellen. Insbesondere gilt dies für den Ausbau Erneuerbarer Energien. Mit dem EEG 2023 liegt ein überragendes öffentliches Interesse für Errichtung und Betrieb derartiger Anlagen vor. Damit besitzt dies in einer Abwägungsentscheidung ein besonderes Gewicht.

Eine Festsetzung von ruhigen Gebieten hat per se zunächst auch keine Auswirkung auf die Bestandssituation, beispielsweise für Gewerbe im ruhigen Gebiet oder im direkten Umfeld, da es Ziel ist vor einer Lärmzunahme zu schützen. Konkrete Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete, die über die reine Festsetzung hinausgehen, sind auf der Grundlage des jeweiligen Fachrechts durchzusetzen und ggf. in den Lärmaktionsplan aufzunehmen.

4.3 Maßnahmen zum Schutz Ruhiger Gebiete

Wichtigste Maßnahme ist zunächst einmal die Ausweisung der ruhigen Gebiete, die bisher in Bremerhaven nicht erfolgte. Dadurch verstärkt sich die Gewichtung der Thematik Lärm bei den gesetzlich vorgeschriebenen Abwägungen in Planungsprozessen. Damit ist im Rahmen dieser 4. Stufe der Lärmaktionsplanung für die ruhigen Gebiete der Fokus auf den Schutz vor der Lärmzunahme gelegt. Längerfristig im Rahmen der folgenden Fortschreibungen sind dann auch Lärminderungen in den Blick zu nehmen.

Für den vorgeschlagenen ruhigen Landschaftsraum Luneplate, stellt der im Rahmen der Entwicklung des nachhaltigen Gewerbegebietes Lunedelta aufgestellte Bebauungsplan 494 „Green Economy-Gebiet Lune Delta“ eine Maßnahme zum Schutz des Ruhigen Gebietes dar. Wie schon in der Beschreibung des Landschaftsraums dargestellt, wird durch die Geräuschemissionskontingentierung [33] und das Lärmmanagementkonzept inklusive einer dauerhaften Geräuschüberwachung sichergestellt, dass die vom Gewerbegebiet ausgehende Belastung nicht über 50 dB(A) steigt.

Der Gesundheitspark Speckenbüttel wurde u.a. aufgrund des hohen Erholungs- und Freizeitwertes als ruhiger Stadtraum vorgeschlagen. Um diesen zu erreichen und erhalten wurden auch bisher schon Maßnahmen durchgeführt, die auch vor einer Zunahme durch Lärm schützen. So ist der Siebenbergsweg nicht mehr durchgehend befahrbar, um Abkürzungs- und Durchgangsverkehre aus dem Park und den umliegenden Wohngebieten herauszuhalten. Im Bereich der Bockwindmühle wurde die sich in schlechtem Zustand befindende Fahrbahn in Pflasterbauweise durch eine Fahrbahn in Asphaltbauweise ersetzt.

Für den Wasserwerkswald in Leherheide und die zugehörigen beiden ruhigen Gebiete konnten gerade in den problematischen, da etwas lauterem, Randbereichen entlang des Debstedter Weges Verbesserungen erreicht werden. Durch die Sanierung der sich in einem schlechten Zustand befindlichen und somit lauten Fahrbahn, wurde die Geräuschentwicklung gemindert. Bei den Arbeiten im Jahr 2024 wurde auch ein abgetrennter Gehweg angelegt. Damit ist die Zugänglichkeit zu den ruhigen Gebieten einfacher und sicherer.

Im Park Reinkenheide wurde Anfang 2024 die abgängige Teichbrücke ersetzt. Da diese auch Bestandteil einer Radwegverbindung in Richtung Surheide und Schiffdorferdamm ist, wurde die Attraktivität und Erreichbarkeit dieser Stadtoase gesichert. Indirekt wird damit auch einer Lärmzunahme durch den Umstieg auf den Pkw vorgebeugt.

Für anstehende Bebauungsplanverfahren, die in Bereichen der ruhigen Gebiete aufgestellt werden sollen, wird neben der Berücksichtigung in der Abwägung eine Darstellung im Plan angestrebt.

Für die Neuaufstellung des Flächennutzungsplans [34] ist die Übernahme der ruhigen Gebiete als Beiplan oder Anhang vorgesehen.

5. Maßnahmenplanung

Eine wesentliche Maßnahme stellt bereits die im vorhergehenden Kapitel 4 vorgeschlagene Ausweisung ruhiger Gebiete dar, wodurch diese Gebiete vor einer Zunahme von Lärm geschützt werden sollen.

In den nachfolgenden Abschnitten wird auf die bereits im Rahmen der Lärmaktionsplanung umgesetzten Maßnahmen ebenso eingegangen, wie auf die zeitlich nach dem Beschluss des geltenden Lärmaktionsplans [6] hinzugekommenen Maßnahmen. Zur Fortschreibung werden die zukünftigen Maßnahmen zur Lärminderung bzw. laufende Maßnahmen aufgenommen. Dies erfolgt wie zuvor der besseren Übersichtlichkeit halber für die Lärmquellen getrennt. In weiteren Abschnitten werden Maßnahmen behandelt, die auf eine Änderung des Mobilitätsverhaltens abzielen. Weiterhin wird das übergreifende Thema Bauleitplanung behandelt

Es sind auch Maßnahmen aufgeführt, die nicht in der Zuständigkeit des Magistrats liegen aber geeignet sind die Lärmsituation in Bremerhaven zu verbessern (Lärmsanierungsprogramm Bahn des Bundes, Landstrom).

Unabhängig von der Lärmquelle und den Zuständigkeiten gibt es *zwei Grundprinzipien* zur Lärminderung. Am nachhaltigsten und in der Regel auch effektivsten ist es, die Entstehung von Geräuschen zu verhindern. Dies kann durch „technische“ Maßnahmen (leisere Maschinen, andere Fahrbahnoberfläche für geringeres Reifen-Fahrbahn-Geräusch) oder organisatorische Maßnahmen (z.B. weniger Verkehr durch Bündelung oder Vermeidung von Leerfahrten) geschehen.

Ein weiterer Ansatzpunkt ist es die Ausbreitung des Lärms und damit die Einwirkung auf die Menschen zu mindern. Dies kann baulich geschehen (Lärmschutzwände, geschickt angeordnete Betriebsgebäude, besonders ausgeführte Fenster und Fassaden), aber auch organisatorisch, planerisch (ausreichend große Abstände zu den Lärmquellen).

Dabei gibt es keine Patentrezepte. Ob und welche Maßnahme in Frage kommen ist immer eine Frage der speziellen Umstände und Abwägung mit anderen relevanten Aspekten. Um es an einigen der zuvor genannten Beispielen zu verdeutlichen – leisere Fahrbahnoberflächen wirken nur ab einer gewissen Geschwindigkeit, sind erheblich teurer und haben dabei eine signifikant kürzere Lebensdauer. Lärmschutzwände etwa sind im (inner-) städtischen Kontext nicht nur durch Ihre optische Barrierewirkung nicht überall einsetzbar und müssen um ihr Potenzial auszuschöpfen möglichst nah an der Quelle errichtet werden. Um ausreichend große Abstände einzuhalten, fehlt es im städtischen Raum häufig an Platz. Zudem ist dies oft mit der Vernichtung von Naturräumen und Flächenversiegelung verbunden. Abseits gelegenes Gewerbe erzeugt auch wieder Verkehr und somit auch Lärm.

5.1 Straßenverkehr

Wie in den Kapiteln 2.4, 2.5 und 2.6 deutlich wird, sind die Belastungen durch den Straßenverkehr für die Lärmsituation in der Stadt prägend. Der hohe Einfluss den dabei auch die „sonstigen Straßen“ besitzen (siehe Abschnitt 2.5.1), zeigt, dass nicht nur überörtliche oder Pendlerverkehre die Situation bestimmen, sondern auch innerstädtische Fahrten für Arbeit, Einkauf und Freizeit.

Die hohe Anzahl von Belasteten und die zum Teil verbliebenen hohen Belastungen machen dabei deutlich, dass einzelne, lokale Maßnahmen nur ein Baustein sein können. Eine großflächige und nachhaltige Lärminderung ist nur durch den Mix verschiedener Maßnahme zu erreichen, insbesondere mit dem Fokus auf ein geändertes Mobilitätsverhalten und den Umstieg auf lärmärmere Verkehrsmittel.

In Tabelle 18 sind mögliche Maßnahmen und eine Abschätzung der Wirksamkeit dargestellt.

TABELLE 18 Wirksamkeit von Maßnahmen im Straßenverkehr nach LAI [35]

Maßnahme	Entlastungswirkung	Räumliche Wirkung / Sekundäreffekte	Zeitraumen
Reduzierung der fahrzeugseitigen Geräuschemissionen	++	Gesamtstädtische Wirkung	Entsprechend der techn. Entwicklung
Reduzierung der Kfz-Verkehrsmenge durch weitgehende Modal-Split-Änderungen	0+	Gesamtstädtische Wirkung; positive Effekte Verkehrsreduzierung	langfristig
Gesamtstädtische Reduzierung der Lkw-Anteile	0+	Gesamtstädtische Wirkung; positive Effekte Verkehrsreduzierung	langfristig
Verkehrslenkung und -umverteilung	+	Straßenraum; Verdrängungseffekte	kurz- bis mittelfristig
Kleinräumige Reduzierung der Lkw-Anteile	+	Straßenraum; Verdrängungseffekte	kurz- bis mittelfristig
Erhöhung der Anteile lärmarmen Fahrzeuge im Straßenraum	++	Straßenraum; ggf. Verdrängungseffekte	kurzfristig; bei techn. Weiterentwicklung nachlassende Effekte
Reduzierung der Geschwindigkeit	++	Straßenraum; Erhöhung Verkehrssicherheit	kurzfristig
Verbesserung des Verkehrsflusses	+	Straßenraum	kurz- bis mittelfristig
Immissionsmindernde Straßenraumorganisation	0+	Straßenraum; ggf. Verbesserung Verkehrsabwicklung	kurz- bis mittelfristig
Lärmindernder Fahrbahnbelag	++	Straßenraum	kurz- bis mittelfristig
Instandsetzung der Fahrbahnoberfläche	++	Straßenraum	kurz- bis mittelfristig
Verlegen der Fahrstreifen in Straßenmitte	+	Straßenraum	kurz- bis mittelfristig
Schallschutzwand	++	Straßenraum	kurz- bis mittelfristig

- ++ sehr positive Auswirkungen
- + positive Auswirkungen
- 0+ weitgehend wirkungsneutral, mit positiver Tendenz

Zu beachten sind dabei die Handlungsebenen und -möglichkeiten der kommunalen Lärmaktionsplanung. Maßnahmen für Straßen in Baulast des Bundes müssen beim zuständigen Baulastträger vorgetragen werden. Regelungen über die Emissionsanforderungen von Fahrzeugen und Fahrzeugkomponenten werden beim Bund bzw. der EU getroffen. Die Typenprüfung von Kraftfahrzeugen nach den Richtlinien der Europäischen Gemeinschaft schreibt die zulässigen Geräuschpegel vor. In den vergangenen Jahrzehnten wurde so die zulässige Lautstärke einzelner Fahrzeuge in etwa halbiert. Technisch sind weitere Minderungen ohne weiteres möglich, so dass hier noch Potential besteht. Dies ist insbesondere auch notwendig da die Minderungen durch zunehmende Verkehre relativiert werden und das Durchschnittsalter der Fahrzeuge steigt. Einzelne kostengünstige und kurzfristig umsetzbare Maßnahmen der Verkehrslenkung und des Verkehrsmanagements, wie beispielsweise die Beschränkung von Verkehr und Geschwindigkeiten zu lärmsensiblen Zeiten, bringen vergleichsweise geringe Minderungen. So ist für eine effektive und spürbare Minderung, die Kombination von verschiedenen Maßnahmen eine sinnvolle Möglichkeit.

Bauliche Maßnahmen sind in der Regel aufwändig und teuer, daher bietet es sich an, die Synergieeffekte bei notwendigen Sanierungen, Aus- und Umbauten zu nutzen und den Lärmschutz verstärkt einzubeziehen. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die Wirksamkeit mancher Maßnahmen sich dabei nur bedingt mit Lärmkarten und den Berechnungen darstellen lässt. In die Berechnungen fließt nur die Art der Straßenoberfläche ein (beispielsweise Gussasphalt oder Kleinpflaster). Keinen Einfluss findet der Straßenzustand. Schadhafte Fahrbahnen verursachen erhöhte Emission, so dass Instandsetzungen und Beseitigungen von Unebenheiten zu spürbaren Verbesserungen führen können, ohne dass sich dies in den Lärmkarten oder der Anzahl der Belasteten wiederfindet.

Ebenso wenig findet sich eine Verstärkung des Verkehrsflusses dort wieder, wie sie durch geeignete Schaltungen von Lichtsignalanlagen erreicht werden kann. Messungen haben ergeben, dass durch das Wegfallen von (lauten) Beschleunigungsvorgängen 1-2 dB niedrigere Mittelungspegel auftreten.

Ein weiteres Phänomen ist, dass für manche Maßnahmen die wahrgenommene Minderung der Belästigung durch die Anwohnenden höher ausfällt, als dies Messergebnisse zeigen. Diese Wirkung wird beispielsweise durch die Begrünung von Straßenbäumen erreicht. Auch lärmoptimierte Straßenbeläge werden aufgrund der geänderten Geräuschcharakteristik oft leiser wahrgenommen, als es Mess- und Berechnungsergebnisse belegen können.

Daher wird bei der Planung und Umsetzung von Maßnahmen nicht nur auf rechnerisch ermittelte Minderungen, sondern auch spürbare Verbesserungen geachtet.

5.1.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

In den beiden beschlossenen Lärmaktionsplänen [5] [6] wurden zahlreiche Maßnahmen ausgewiesen und umgesetzt. Für eine Auflistung sei auf den geltenden Lärmaktionsplan verwiesen [6]. Nachfolgend sind die in den zurückliegenden Jahren hinzugekommenen durchgeführten Maßnahmen mit Auswirkungen auf Lärmimmissionen aufgeführt.

Geschwindigkeitsreduzierungen

Wie in der nachstehenden Abb. 2 (großformatiger in **Anlage 2**) zu erkennen ist, bestehen in Bremerhaven bereits großflächig Tempo 30-Zonen sowie ergänzende Geschwindigkeits- und Verkehrsbeschränkungen. (Einige Änderungen sind sogar aufgrund fehlender Meldungen noch nicht eingearbeitet.) Im Nebenstraßennetz bestehen Ausnahmen von Tempo 30 nur in Abschnitten mit Linienbusverkehr oder durch weitergehende Geschwindigkeitsbeschränkungen.

Nicht dargestellt in Abb. 2 sind Beschränkungen mit resultierenden Geschwindigkeiten über 30 km/h. So ist im Stadtbereich Bremerhavens die Höchstgeschwindigkeit auf der Autobahn auf eine Geschwindigkeit von 120 km/h beschränkt. Weitere Einschränkungen bestehen auf den Autobahnzubringern (Mitte, Poristraße). In der Poristraße musste die Geschwindigkeit am Ortsausgang auf 50 km/h reduziert werden, da der beim Bau der Straße zum Schutz vor Lärm mit errichtete Lärmschutzwall abgängig war.

Im Rahmen des geltenden Lärmaktionsplans wurden an fünf Hauptverkehrsstraßen (Pestalozzistraße, Deichstraße, Rheinstraße, An der Mühle, Georg-Seebeck-Straße) eine nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen umgesetzt. Dies war möglich, da hier hohe Belastungen auftraten, keine Verlagerungseffekte zu erwarten waren und während dieser Zeiten keine Belegung mit Linienbusverkehren erfolgte.

Nach Beschluss des Lärmaktionsplans wurde in der Alten Bürger Tempo 30 eingeführt. Hier spielten hauptsächlich Sicherheitsaspekte, aber auch der Lärmschutz eine Rolle. Weiterhin kamen aufgrund von geänderten gesetzlichen Regelungen einige Abschnitte vor Schulen und Kitas hinzu, die Tempo 30-Zone am Mecklenburger Wege wurde ausgedehnt.

Die im Lärmaktionsplan aufgeführte Geschwindigkeitsbeschränkung in der Straße Am Lunedeich, die aufgrund der Verkehrssicherheit durchgeführt wurde, ist wieder zurückgenommen worden, da die Gründe zur Anordnung nicht mehr vorlagen. Die Betroffenheit durch Lärm ist hier aber gering.

In der Barkhausenstraße wurde aufgrund des schlechten Fahrbahnzustands eine Geschwindigkeitsbeschränkung für den Schwerverkehr eingeführt.

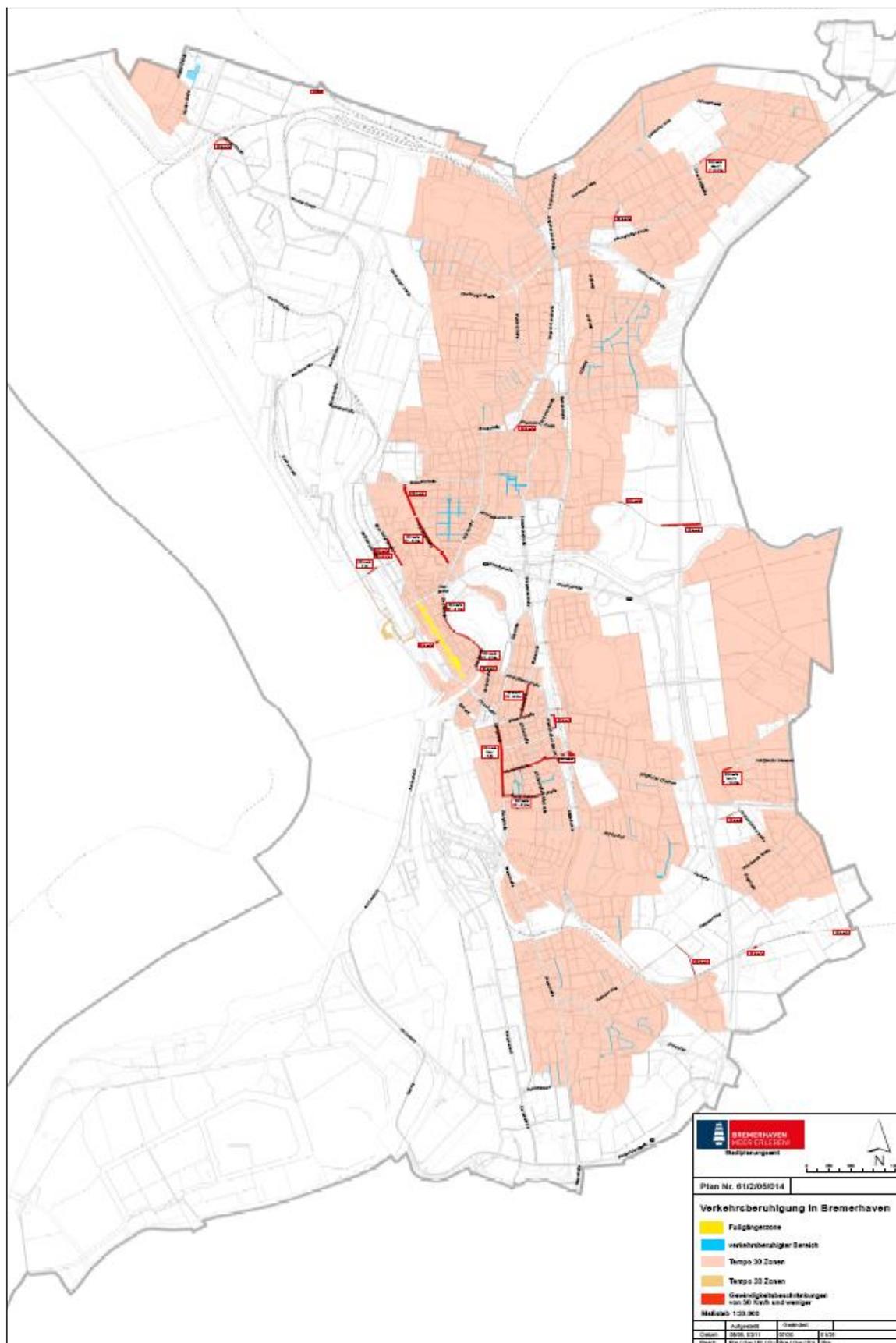


ABB. 2 Übersicht der Bereiche und Abschnitte mit Geschwindigkeiten von 30 km/h und weniger

Hafentunnel

Der Hafentunnel wurde zu Beginn des Jahres 2024 freigegeben. Damit wird der hafenbezogene (insbesondere Schwer-) Verkehr kreuzungs- und barrierefrei zwischen Überseehafen und Autobahn geführt. Dies entlastet sowohl die nähere Umgebung erheblich und macht die Strecke attraktiver gegenüber dem dichten Stadtverkehr. Da die Lärmkartierung die Situation zum Zeitpunkt ihrer Erstellung darstellt, finden sich die nicht unerheblichen Auswirkungen weder in den Lärmkarten noch in der Anzahl der Belasteten wieder.

Verbesserung der Fahrbahnoberfläche

Besonders wirkungsvoll aus akustischer Sicht ist der Ersatz von Pflaster durch Asphalt. Abhängig von der Art des Pflasters, Verkehrsmengen- und zusammensetzung und der gefahrenen Geschwindigkeit sind Minderungen von 6 – 7 dB möglich. In den folgenden Straßen wurden Fahrbahnen in Pflasterbauweise durch Fahrbahnen in Asphaltbauweise ersetzt:

- Hartwigstraße: zwischen Virchowstraße und Schiffdorfer Chaussee
- Schillerstraße: zwischen Georg-Seebeck-Straße und Hamburger Straße
- Bremer Straße: Teilausbau
- Bereich Bockwindmühle
- Midgard Weg: Teilausbau
- Kistnerstraße: zwischen Pestalozzistraße und Körnerstraße

Die nachstehenden Straßen wurden saniert oder endgültig hergestellt, wodurch sich die Fahrbahnoberfläche und damit die akustische Situation verbessert hat:

- Mecklenburger Weg: zwischen Debstedter Weg und Otto Ollerich Straße
- Bürgermeister-Smidt-Straße: zwischen Marcusstraße und Am Gitter
- Am Parkbahnhof: südlich der Parkstraße
- Wurster Straße: zwischen Cherbourger Straße und Ortsgrenze Weddewarden, in mehreren Bauabschnitten, teilweise inkl. Geh- und Radwege
- Cherbourgerstraße: zwischen Jägerhof und Wurster Straße
- Kistnerstraße
- Maronenweg
- Hagedornweg
- Stolper Straße
- Stralsunder Straße
- Fasanenstraße
- Blaustraße
- Brigachstraße
- Im Bruch

Durch das Sonderprogramm „Stadt und Land“ gefördert vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wurden und werden als Bestandteil des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung Investitionen in den Radverkehr gefördert. Teile dieser Mittel wurden auch für den Umbau zu Fahrradstraßen unter Verbesserung der Fahrbahnoberfläche verwendet. Da diese Straßen auch für Kfz freigegeben sind, werden die Lärmemissionen dieser Fahrzeuge geringer. Weiterhin lärm mindernd wirken die Geschwindigkeitsdämpfung und -verstetigung durch die Bevorrechtigung des Radverkehrs sowie mittelfristig die Zunahme des Radverkehrs (bei Änderung des Modal Split) infolge der verbesserten und durchgängigen Infrastruktur.

Dies betrifft die folgenden Straßen und Abschnitte:

- Prager Straße
- Dwarsweg: zwischen Auf der Eeke und Am Fleeth
- Am Wischacker: zwischen Am Fleeth und Spiekaer Weg
- Marschbrookweg: zwischen Greifswalder Straße und Fritz-Reuter-Schule

5.1.2 Geplante (und in Umsetzung befindliche) Maßnahmen

Geschwindigkeitsreduzierungen

Geschwindigkeitsreduzierungen sind relativ leicht, kostengünstig und kurzfristig umzusetzen. Damit der Verkehrsfluss gesichert bleibt, sind allerdings die Signalsteuerungen der Ampeln anzupassen, was Auswirkungen auf Umsetzungszeit, Kosten und ggf. auch weitere Straßenabschnitte hat. Wie in Kapitel 5.1.1 und Abb. 2 / Anlage 2 dargestellt gilt beinahe im gesamten Nebenstraßennetz in Wohnbereichen Tempo 30. Dazu kommen Einschränkungen an Hauptverkehrsstraße vor Schulen, Altenheimen, Kitas sowie die nächtlichen Einschränkungen resultierend aus dem geltenden Lärmaktionsplan. Eine Initiative von Städten, Gemeinden, Landkreisen und Regionalverbänden mit dem Namen „Lebenswerte Städte durch angemessenen Geschwindigkeiten“ fordert eine innerstädtische Regelgeschwindigkeit von Tempo 30. Hintergrund ist, dass bisher der Ausweisung von Tempo 30 hohe Hürden gesetzt waren (Durch die Novellierung der StVO sind diese Hürden allerdings gesenkt worden). Dies beinhaltet aber nicht, dass flächendeckend in den Städten eine Geschwindigkeit von Tempo 30 umgesetzt werden soll. Weiterhin soll an Strecken Tempo 50 gelten, allerdings soll dies dann in Umkehrung des bisherigen Vorgehens begründet werden müssen. Auch für Tempo 50 gibt es gute Gründe, auch aus Lärmsicht. Die Hauptverkehrsstraßen bündeln u.a. den Verkehr. Gilt überall Tempo 30 ohne umfangreiche und schwer zu kontrollierende Begleitmaßnahmen wie Durchfahrtsverbote, sind Ausweich- und Abkürzungsverkehre durch Wohngebiete zu erwarten. Geringen Lärminderungen an den (weiterhin) viel befahrenen Hauptverkehrsstraßen stehen dann enorme Lärmzunahmen in den Wohnbereichen gegenüber. Fahren auf einer Hauptverkehrsstraße am Tag 19.000 statt 20.000 Fahrzeugen verringert sich der Mittelungspegel um nicht einmal 1 dB. Die Änderung wäre so gut wie nicht wahrnehmbar. Fahren diese 1.000 Fahrzeuge stattdessen auf einer Straße, wo bisher nur 1.000 Fahrzeuge fahren, erhöht sich dort der Mittelungspegel um 3 dB. Diese 3 dB erreicht man in der Regel auch durch eine Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h. In der Gesamtheit betrachtet ist es nicht unwahrscheinlich sich insgesamt die Anzahl der Lärmbelastung erhöht.

Dieser Vorbemerkung entsprechend stehen weitere Geschwindigkeitsreduzierungen auf Hauptverkehrsstraßen derzeit nicht im Fokus der Lärmaktionsplanung. Im Rahmen der 1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung sind allerdings auch Vorschläge zu Geschwindigkeitsreduzierungen eingegangen, die nachfolgend kurz thematisiert werden.

- **Langener Landstraße** an der Stadtgrenze zu Langen (Ifd. Nr.14): Die im Rahmen der Lärmkartierung hier ermittelten Werte liegen über den Auslösewerten der Lärmaktionsplanung. Das anliegende Gebiet ist planungsrechtlich ein Reines Wohngebiet. Beides spricht für eine Lärminderung. Dagegen sprechen die ÖPNV-Belegung, die Bedeutung als Pendlerachse ins Umland (Stadt Geestland) und zu erwartende Ausweichverkehre. In einer ersten orientierenden Abschätzung zusammen mit der fachlich zuständigen Behörde überwiegen insbesondere tagsüber letztgenannte Gründe. Für eine endgültige Entscheidung sind aber alle zuvor genannten Gründe genau und tiefer gehend zu untersuchen. Daher ist ein **Prüfauftrag** zur Untersuchung des Vorliegens der straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen zu erteilen.

- **Lange Straße** südlich der Krüselstraße (Ifd. Nr.9):
Aus den Berechnungen ergibt sich eine Relevanz, allerdings haben Messungen ergeben, dass die tatsächlich gefahrene Durchschnittsgeschwindigkeit niedriger liegt, als die rechnerisch berücksichtigte. Durch angepasste Markierungen für den Radverkehr und der geringen Breite der Straße steht zu erwarten, dass eine weitere Geschwindigkeitsdämpfung erfolgt. Dies soll zunächst durch weitere Messungen überwacht werden. Daher ist hier derzeit keine Geschwindigkeitsreduzierung geplant.
- **Barkhausenstraße** südlich der Querstraße (Ifd. Nr.1):
Die Berechnungen zeigen „nur“ an den straßenseitigen Fassaden geringfügige Überschreitungen des Auslösewertes von 55 dB(A). Dabei blieb allerdings die bereits aufgrund des Straßenzustandes geltende Geschwindigkeitsbeschränkung für den Schwerverkehr unberücksichtigt.
Planungsrechtlich handelt es sich um ein Mischgebiet, die Gebäude südlich der Querstraße werden überwiegend gewerblich genutzt und sind relativ neu. Im Bebauungsplan sind Lärmbereiche aufgrund der stark befahrenen Barkhausenstraße ausgewiesen, daher ist von ausreichend baulichen Lärmschutz auszugehen und eine Priorität für eine Geschwindigkeitsreduzierung derzeit nicht gegeben.
- **Parkstraße** (Ifd. Nr. 25):
Dieser Vorschlag wurde in Zusammenhang mit der Ausweisung des Gesundheitsparks Speckenbüttel als ruhiges Gebiet gemacht. Begründet wurde dies auch mit den Bauarbeiten für den Hafentunnel und die Eisenbahnüberführung Cherbourger Straße.
Zunächst muss erst einmal eine Ausweisung als ruhiges Gebiet erfolgen. Anhand der derzeitigen Lärmbelastung ist dies möglich. Im Rahmen dieser Fortschreibung liegt der Fokus für die dann ausgewiesenen ruhigen Gebiete auf dem Schutz vor einer Lärmzunahme. Zwischenzeitlich sind zudem die genannten Baumaßnahmen abgeschlossen. Die Verkehrs- und Geschwindigkeitsentwicklung wird trotzdem fortdauernd überwacht. Daher ist hier derzeit keine Geschwindigkeitsreduzierung geplant.

Verbesserung der Fahrbahnoberfläche

Die Verbesserung der Fahrbahnoberfläche ist relevant für das Reifen-Fahrbahn-Geräusch. Dieses Rollgeräusch überwiegt das Motorengeräusch bei Pkw bei einer Geschwindigkeit um 40 km/h. Für Lkw geschieht dies ab etwa 50 km/h. Bei Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb sind die Motorengeräusche erheblich geringer, so dass das Rollgeräusch schon bei niedrigeren Geschwindigkeiten relevant ist. Die Erneuerung der Fahrbahnoberfläche ist relativ kostenintensiv, so dass diese oft in Verbindung mit anderen Eingriffen wie Kanalsanierungen erfolgt oder bei bereitstehenden Fördermitteln. Lärmoptimierte Fahrbahnoberflächen, unzulässig verkürzend auch „Flüsterasphalt“ genannt, sind mittlerweile auch bei niedrigeren städtischen Geschwindigkeiten wirksam. Allerdings sind Liegezeiten (insbesondere bei hohen Schwerverkehrsanteilen) und die Dauer der Wirksamkeit begrenzt, bei höheren Kosten gegenüber herkömmlichen ebenfalls leiseren Oberflächen. Daher kommt ein Einsatz in Bremerhaven ohne großzügige Förderungen nicht in Frage.

Ersatz von Fahrbahnen in Pflasterbauweise durch Asphaltbauweise:

- Melchior-Schwoon-Straße: zwischen Hafenstraße und Stresemannstraße (in Bau)
- Pestalozzistraße: zwischen Dresdener Straße und Rickmersstraße (in Bau), die bestehende Geschwindigkeitsbeschränkung bleibt u.a. aufgrund des Schulneubaus und der anliegenden Kita erhalten

Verbesserung der Fahrbahnoberfläche (Sanierung oder endgültiger Ausbau)

- Zur Hexenbrücke: Bereich der Eisenbahnbrücke (in Bau)
- Schierholzweg
- Langmirjen
- Deichsfeld: Anbindung an Fahr(G)Rad8
- Grodenstraße
- Kaistraße
- Hamburger Straße: im Bereich der Schule
- Voßstraße / Am Oberhamm: nach Kanalbauarbeiten.
- Nansenstraße / Georgstraße: Im Zusammenhang mit Polizeirevier Geestemünde
- Weserstraße / Lindenalle: Im Zusammenhang mit dem Stadtteilzentrum Wulsdorf.

Durch den Bau des Stadtteilzentrums Wulsdorf sind Anpassungen im Bereich Weserstraße nötig, die einer wesentlichen Änderung der Straße entsprechen. Daher sind die strengeren Grenzwerte entsprechend einem Neubau zu berücksichtigen (s. Tabelle 1). Dies führt dazu, dass für viele Gebäude sich ein Anspruch auf passiven Schallschutz ergibt, sich also die Lärmsituation verbessert. Diese Verbesserungen werden allerdings nicht in den Ergebnissen der Lärmkartierung Berücksichtigung finden.

Umbau zur Fahrradstraße im Rahmen der Förderung durch Sonderprogramm „Stadt und Land“:

- Am Wischacker: zwischen Spiekaer Weg und Schlachthofstraße

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Phase 1 wurde eine Fahrbahnerneuerung für die Borriesstraße im Bereich Köperstraße, Hauptkanal gefordert (Ifd. Nr. 17). Anhand der derzeitigen Verkehrsstärken und Lärmwerte, besitzt dieser Abschnitt für die Fortschreibung keine Priorität. Mit den Entwicklungen des Werftquartiers und als Eingang dorthin ist dieser Abschnitt mittelfristig für eine Neuordnung zu prüfen.

Verkehrsberuhigung Alten Bürger

Die Stadtverordnetenversammlung hat den Magistrat beauftragt, Planungen für eine Sperrung des motorisierten Durchgangsverkehrs in der Bürgermeister-Smidt-Straße im Abschnitt zwischen Querstraße und Am Gitter vorzulegen. Trotz der in großen Teilen dieses Abschnittes geltenden Beschränkungen sind allein durch die straßennahe, dichte Bebauung die Lärmbelastungen hoch. Die Planungen sind noch in der Diskussion und Erstellung, es ist aber zu erwarten, dass auch die weiteren Abschnitte der Straße zwischen Lloydstraße und Rickmersstraße von dieser Sperrung des Durchgangsverkehrs profitieren.

Autobahnen

Die Autobahn GmbH des Bundes ist der zuständige Baulastträger für die Autobahnen im Bereich Bremerhavens. Aufgrund der vorhandenen Lärmschutzmaßnahmen und der relativ geringen Bevölkerungsdichte entlang der Autobahn sind die resultierenden Belastungen relativ gering. Dem schlechten Zustand geschuldet, werden weite Teile der Autobahnabschnitte saniert und teilweise umgestaltet. Im Rahmen der Beteiligung durch die Autobahn GmbH an den Planrechtsverfahren wird der Magistrat dies begleiten und dafür Sorge tragen, dass der Lärmschutz den aktuellen rechtlichen Anforderungen genügt. Gleiches gilt für den geplanten Neubau der A20.

RE:SET

„RE:SET – Renaturierung einer Hafenstadt“ ist ein durch das Bundesprogramm „Anpassung urbaner Räume an den Klimawandel“ des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen gefördertes Programm, das Bremerhaven grüner, kühler und klimafreundlicher machen will. Bestandteil ist auch eine klimagerechte Anpassung des Straßenraums durch pflanzen von Straßenbäumen oder

Entsiegelung von Sperrflächen an Hauptverkehrsstraße. Dadurch wird in gewissem Maße das subjektive Lärmempfinden beeinflusst. In den Berechnungen findet sich dies nicht wieder.

Verkehrsfluss

Die Verstetigung des Verkehrsflusses durch die Steuerung und Koordinierung ist kontinuierliche Aufgabe des Amtes für Straßen und Brückenbau. Dies ist ein komplexes Optimierungsproblem. Die Fahrten in verschiedene Richtungen müssen koordiniert werden, immer mehr rückt auch die Koordinierung des Radverkehrs in den Fokus, der Busverkehr soll bevorzugt werden und Fußgänger genug Zeit haben, die Kreuzung ohne lange Wartezeiten zu überqueren.

Mit der fortschreitenden Entwicklung der Technik (Sensoren, Kameras, KI) können immer wieder Verbesserungen erreicht werden.

Die Umstellung der Ampelanlagen auf LED-Technik wird auch dazu genutzt, um Steuergerät, Programmierung und Verkabelung anzupassen und somit für die Zukunft gerüstet zu sein.

Mit der Verbesserung des Verkehrsflusses lassen sich Lärminderungen von etwa 1 dB erreichen. Diese Minderung wird nicht in den Berechnungen nachvollzogen.

5.2 Schienenverkehr

Entlang der Haupteisenbahnstrecke 1740 treten insbesondere nachts Belastungen für die Bremerhavener Bevölkerung auf. Die Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung an der Strecke liegt beim EBA, dort wurde auch ein Lärmaktionsplan erstellt. An dieser Stelle erfolgt auf Grund der Relevanz ein kurzer Abriss der Inhalte, inklusive einer kritischen Würdigung.

In der Vergangenheit wurden die Lärmschutzmaßnahmen von Bund und Bahn nicht immer als ausreichend angesehen. So sind im Lärmschutz entlang der Bahnstrecke Lücken verblieben. Bremerhaven hat daher unabhängig vom Verursacherprinzip zum Schutz der Bevölkerung eigene Maßnahmen durchgeführt. Diese sind hier ergänzend aufgeführt.

5.2.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Kommunales Lärmschutzprogramm Bahn für Bremerhaven

Aufgrund der nach der freiwilligen Lärmsanierung des Bundes verbliebenen Lärmschutzlücken und der hohen Belastung der Bremerhavener Bevölkerung wurde durch die Stadtverordnetenversammlung die Aufstellung eines Kommunalen Lärmschutzprogramms beschlossen [7], [8]. Im Rahmen des Programmes wurde bisher eine Lärmschutzwand nordöstlich des Bahnhofs Wulsdorf als Lückenschluss errichtet. Beim Neubau der Eisenbahnüberführung Cherbourger Straße beteiligte sich die Stadt mit Mitteln aus dem Programm. Dadurch wurde ein weit über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehender Lärmschutz (u.a. eine 2,5 m hohe Schallschutzwand) möglich. Beide Maßnahmen sind in der aktuellen Lärmkartierung des EBA noch nicht berücksichtigt.

Schienenlärmschutzgesetz

Durch das Gesetz [36] ist seit Ende 2020 der Einsatz lauter Güterwagen verboten. Dafür wurde zuvor die Umrüstung (insbesondere der Bremsen) lauter Bestandsgüterwagen durch ein lärmabhängiges Trassenpreissystem gefördert. Für die transparente, nachvollziehbare Darstellung der Entwicklung der Lärmemissionen der Züge wurde durch den Bund ein Lärm-Monitoring errichtet (<https://www.laerm-monitoring.de>). Demnach hat sich der Mittelungspegel an allen Messstationen von 2019 zu 2022 um bis zu 4,7 dB verringert [37]. Das EBA überwacht zusätzlich durch Kontrollen die Einhaltung des Schienenlärmschutzgesetzes. Über die Ergebnisse der Kontrollen wird für jede Fahrplanperiode ein Jahresbericht veröffentlicht.

Freiwilliges Lärmsanierungsprogramm des Bundes

Für Bremerhaven ist die Lärmsanierung zunächst abgeschlossen, wann eine Sanierung nach dem neuen Gesamtkonzept durchgeführt wird, ist noch unklar (siehe folgendes Kapitel 5.2.2). Für die beiden Sanierungsbereich Süd und Nord in Bremerhaven (Streckenlänge 11,5 km) wurden Schallschutzwände mit einer Länge von 9.956 m und Höhen von 2 – 3 m errichtet. In 337 Wohneinheiten wurden im Rahmen der freiwilligen Lärmsanierung passive Schallschutzmaßnahmen umgesetzt.

5.2.2 Geplante Maßnahmen

Nichtbundeseigene Schienenwege

Wie in Kapitel 2.5.3 beschrieben ist der derzeit von den nichtbundeseigenen Schienenwegen ausgehende Lärm im Ballungsraum Bremerhaven nicht relevant. Daher sind hier keine Maßnahmen notwendig. Mögliche Änderungen (Stellwerk und Kapazitäten im Rangierbahnhof Speckenbüttel, Fahrbetrieb im Fischereihafen) werden in den fachlichen Verfahren begleitet und im Hinblick auf die gesetzlichen Vorgaben bewertet. Anhand der geplanten Fahrten ist auch zukünftig keine Änderung der Relevanz zu erwarten.

Bundeseigene Haupteisenbahnstrecken im Ballungsraum Bremerhaven

Die in Tabelle 1 genannten Immissionsgrenzwerte sind nur beim Neubau oder wesentlichen Änderungen der Strecke im Rahmen der Lärmvorsorge verbindlich. Für Bestandsstrecken gelten die Werte der Lärmvorsorge nicht. Der Bund stellt seit 1999 jährlich Mittel für die Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen bereit. Dies ist ein freiwilliges Programm, es gibt dadurch also keinen Rechtsanspruch auf Schallschutz. Die Bedingungen wo, in welchem Umfang und zum Teil auch wann eine Lärmsanierung durchgeführt werden kann sind in der Förderrichtlinie Lärmsanierung geregelt. Die Bedingungen sind regelmäßigen Änderungen unterworfen. Die Auslösewerte für die Lärmsanierung werden zudem durch das Bundesministerium für Digitalisierung und Verkehr angepasst. Die derzeitigen gültigen Werte finden sich in Tabelle 2.

Die Lärmsanierung für den Ballungsraum Bremerhaven nach den vormals geltenden Förderbedingungen ist seit 2013 abgeschlossen. Seit 2015 sind allerdings die Auslösewerte für die Lärmsanierung in mehreren Schritten um 11 dB abgesenkt worden (inklusive des weggefallenen Schienenbonus von 5 dB).

Mit der Änderung der Förderrichtlinie 2019 wurde daher ein neues bundesweites Gesamtkonzept erarbeitet, das 2022 aktualisiert wurde. Dabei wurden alle Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes, also auch die bereits früher lärmsanierten, unter Berücksichtigung der aktuellen Auslösewerte (s. Tabelle 2) untersucht und mit einer sogenannten Priorisierungskennziffer (PKZ) versehen. Aus der PKZ ergibt sich die Reihenfolge der Bearbeitung der Sanierungsabschnitte. Zukünftig sollen das Lärmsanierungsprogramm des Bundes und Lärmaktionsplanung des EBA harmonisiert werden. 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.

Eine weitere wichtige Änderung der Förderbedingungen im Vergleich zur bereits umgesetzten Lärmsanierung betrifft den Stichtag für die Ausweisung der Flächennutzung beziehungsweise der Errichtung der Gebäude. Hier wird nun das Jahr 2015 statt bisher 1974 herangezogen. Dies war ein Hauptgrund für die in Bremerhaven nach der Lärmsanierung verbliebenen Lücken im Lärmschutz, die auch zu einer Aufstellung des Kommunalen Lärmschutzprogramms Bahn geführt haben.

Prinzipiell wird damit für Bremerhaven Lärmschutz an bisher nicht berücksichtigten Abschnitten möglich, bereits berücksichtigte Abschnitte können einen verbesserten Lärmschutz erhalten. Wann der Lärmschutz beziehungsweise zunächst die Bearbeitung des Sanierungsabschnittes kommt, lässt sich derzeit nicht genau abschätzen. Dies hängt von den vom Bund bereitgestellten Fördermitteln ebenso ab, wie von den Bearbeitungskapazitäten bei der DB Infra Go AG. Während der anstehenden Generalsanierung werden

keine Lärmsanierungsmaßnahmen nach Auskunft der DB Infra Go AG an das EBA stattfinden. (Mail vom 16.02.2024 „Die Priorisierungskennzahl (PKZ) gibt an, in welcher Abfolge die belasteten Abschnitte bearbeitet werden müssen. Da der Abschnitt „Bremerhaven – Wurster Nordseeküste“ mit einer PKZ von 68,514 [29] eine im Vergleich zu anderen Abschnitten geringere Priorisierung aufweist, können wir aktuell noch nicht absehen, wann wir mit der erneuten Bearbeitung des Abschnittes beginnen können. Zum Vergleich: die niedrigste PKZ hat einen Wert von 0,006 und die höchste PKZ von 233,533. Während der Generalsanierung der Strecke werden daher keine Lärmsanierungsmaßnahmen stattfinden. Es ist voraussichtlich erst frühestens ab Mitte der 2030er Jahre mit erneuten Lärmsanierungsmaßnahmen in diesem Bereich zu rechnen. Die Planungs- und Bauteams der Lärmsanierung sind zurzeit mit Projekten an Strecken, die bisher noch gar keine Lärmsanierungsmaßnahmen bekommen haben, kapazitativ ausgelastet. Dafür bitten wir um Verständnis und auch um Geduld.“).

Wie die PKZ berechnet wird, ist grundsätzlich bekannt. Für die Eingangsdaten (Bevölkerungszahlen, Prognosezahlen) erfolgt aber keine Plausibilitätskontrolle durch die Kommunen. Im Rahmen der bisher durchgeführten Lärmsanierung waren für Bremerhaven zunächst geringere Prognoseverkehre für den Hafenverkehr angesetzt worden. Ein intervenieren der Kommune ergab Anpassungen und somit eine frühere Sanierung der Abschnitte. In Anlage 2 des „Gesamtkonzepts der Lärminderung“ mit Stand vom 31.08.2022 wird für die Prognose 2030 eine höhere Emission an Streckenabschnitten ausgewiesen, die geringere Verkehrsbelastungen als Bremerhaven haben.

5.3 Industriegelände einschließlich Häfen

Die Situation für den Industrie- und Gewerbelärm unterscheidet sich wesentlich vom Straßen- und Schienenverkehrslärm, wie es auch in der Anzahl der Belasteten zum Ausdruck kommt. Für Betriebe gilt die TA Lärm [9], deren Grenzwerte (Tabelle 1) verbindlich einzuhalten sind und unter den Auslösewerten der Lärmaktionsplanung liegen. Die Pflicht zur Einhaltung gilt nicht nur bei wesentlichen Änderungen oder neuen Betrieben, sondern auch für Bestandsbetriebe. Die Genehmigung und Kontrolle von Betrieben und Tätigkeiten erfolgt durch die Gewerbeaufsicht des Landes Bremen, als zuständige Immissionsschutzbehörde.

Das Entstehen von Geräuschen kann vor allem durch die Einhaltung des Standes der Technik minimiert werden. Die Ausbreitung der Geräusche kann neben der Errichtung von Lärmschutzwänden und -wällen auch durch die geschickte Anordnung von Arbeitsschritten und -prozessen zueinander und auf dem Gelände erfolgen. Zum Schutz der Anwohner vor Störungen durch Lärmeinwirkungen kann auch die Ausführung von bestimmten Tätigkeiten nur zu gewissen, abgestimmten Zeiten hilfreich sein. Halten die Betriebe die Immissionsrichtwerte der TA Lärm [9] ein, beruhen weitergehende Maßnahmen zumeist auf Freiwilligkeit. Aktive und passive Maßnahmen zur Minderung der Schallausbreitung werden häufig im Rahmen der Bauleitplanung festgelegt, wo aber auch zeitliche Festlegungen getroffen werden können.

5.3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

In der Bauleitplanung werden bei der Aufstellung oder Änderung von Flächennutzungs- und Bebauungsplänen bestehende Anlagen und Nachbarschaften anhand der ausgewiesenen oder vorhandenen Schutzwürdigkeit berücksichtigt. Zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen werden die Flächen so verträglich wie möglich einander zugeordnet. Zur Steuerung, Vermeidung oder auch Lösung von Konflikten können in den Bebauungsplänen beispielsweise Emissionskontingenten für Gewerbeflächen festgelegt werden oder aber auch Lärmschutz für Wohngebiete. Dies in zahlreichen Plänen in Bremerhaven geschehen, siehe dazu auch das Kapitel 5.5.

Hafenlärm

Bremenports erhebt im Auftrag der Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation eine Hafengebühr. Besonders umweltfreundlichen Schiffen kann dabei ein Rabatt über eine Einstufung im Rahmen des ESI

gewährt werden. 25 Schiffe / Quartal mit dem besten ESI-Wert über 45 Punkten erhalten diesen Rabatt. Schiffe mit einem Lärm-Mess-Report zur Reduzierung der Geräuschemission erhalten bereits 20 ESI-Punkte.

5.3.2 Geplante Maßnahmen

Die im vorhergehenden Kapitel 5.3.1 getätigten Worte zur Bauleitplanung gelten auch hier.

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 auf emissionsärmere 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 werden im Überseehafen noch im Jahr 2025 vier Landstromanlagen errichtet werden. Die Kosten für bremenports betragen insgesamt 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 Serviceschiffahrt, wie Lotsen, Schlepper, Zoll oder Baggerschiffe wird bereits überwiegend Landstrom bereitgestellt. Gleiches gilt auch für die Binnenschiffahrt. 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 Seeschiffahrt und Hydrographie.

Genauere Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen lassen sich vorerst daraus noch nicht ableiten, dies hängt auch von der tatsächlichen Nutzung und den Standorten ab.

Werftquartier

Das Gebiet rund um die ehemalige Seebeckwerft im Fischereihafen wird zu einem urbanen und lebendigen Quartier weiterentwickelt, das als Wohn- und Arbeitsplatz attraktiv ist und dabei Raum für Kultur, Kunst, Natur und Wissenschaft bietet.

Die Lärmkartierung versucht den aktuellen Zustand darzustellen. Daher wurden in der Lärmkartierung zur 4. Stufe [20] weite Teile des zukünftigen Werftquartiers ihrer derzeitigen Nutzung bzw. derzeit möglichen Nutzung entsprechend als Industrie- bzw. Gewerbeflächen berücksichtigt, die Lärm emittieren.

Durch die Transformation des Werftquartiers werden diese Flächen zukünftig überwiegend planungsrechtlich als Urbanes Gebiet ausgewiesen. Dies bedeutet eine Mischung aus Wohnnutzung sowie Gewerbe und Einrichtungen, die die Wohnnutzung nicht wesentlich stören.

Damit werden diese Flächen in zukünftigen Lärmkartierungen nicht mehr als Emittenten berücksichtigt. Formal handelt es sich damit um eine Lärmschutzmaßnahme für die östlich an das Gebiet angrenzenden Wohnungen.

Übergreifend betrachtet rückt aber auch Wohnbebauung näher an die bestehenden und verbleibenden Gewerbebetriebe im westlichen und südlichen Fischereihafen heran. Gleichzeitig wird im Umfeld des

ehemaligen Flughafens an Planungen für einen EnergyPort als wichtigen Baustein für die Energiewende gearbeitet.

Es obliegt damit den beiden Planungen für das Werftquartier und den EnergyPort, wie zuvor als allgemeine Aufgabe der Bauleitplanung beschrieben, durch entsprechende Maßnahmen gesunde Lebensverhältnisse sicherzustellen ohne das bestehende Gewerbe in ihrem Betrieb und Entwicklungsmöglichkeiten einzuschränken.

5.4 Mobilitätswende

Nachfolgend werden Maßnahmen dargestellt, die auch Auswirkungen auf verschiedene Lärmquellen haben können und übergeordneten eine Änderung des Mobilitätsverhaltens zum Ziel haben.

5.4.1 Nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan (SUMP) – langfristige Strategie

Der Magistrat ist aufgefordert einen Mobilitätsplan aufzustellen. Dafür wurde eine finanzielle Förderung durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr beantragt und gewährt. Die Förderung bezieht sich auf einen von der Europäischen Kommission entwickelten Sustainable Urban Mobility Plan. Darin werden verkehrsträger- und verkehrsmittelübergreifend ökonomische, soziale und ökologische Aspekte betrachtet. Durch den SUMP werden Leitbilder für eine nachhaltige Mobilität und konkrete Maßnahmen zur Umsetzung entwickelt. Alle diese Aspekte haben Berührungspunkte mit der Verkehrslärmbelastung. Daher können die Maßnahmen langfristig zu einer weitergehenden Entlastung des Stadtgebietes von Verkehrslärm dienen. Zu bearbeiten sind dabei u.a. die folgenden Bereiche und Ihre Verknüpfungen:

- Verkehrssteuerung und Verkehrsmanagements
- Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs
- Parken
- Nachhaltige Mobilität
- Umweltverbund (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr, Carsharing)
- Schienenverkehr

Damit stellt der SUMP einen wichtigen, übergreifenden Beitrag zum Erreichen der Ziele der Lärmaktionsplanung dar. Durch die Berücksichtigung aller Aspekte und Überschneidung ist dies die effektivste Strategie.

5.4.2 Förderung des Umweltverbundes

Unter Umwelt- oder auch Mobilitätsverbund wird in der Regel die Kooperation der Verkehrsmittel abseits des eigenen Pkw verstanden. Dazu zählen der ÖPNV, Fußgänger, Radverkehr, mittlerweile auch E-Scooter, aber auch Carsharing und Mitfahrzentralen.

Für diese Themen wurde beim Magistrat eine Stabsstelle Mobilität mit einer Mobilitätsbeauftragten eingerichtet. Dort wird unter anderem eine Mobilitätsberatung mit dem Fokus auf nachhaltigen, klimafreundlichen Mobilitätsformen des Umweltverbundes. Die Stabsstelle ist auch verantwortlich für die Organisation der Europäischen Mobilitätswoche in Bremerhaven. Dort gibt es Aktivitäten und Ideen rund um nachhaltige Mobilität.

In der Bremerhavener Innenstadt wird die Mobilitätsstation „Große Kirche“ auf bisher dem Kfz-Verkehr vorbehaltenen Stellplätzen errichtet. Es werden Möglichkeiten zum Abstellen von Fahrrädern, Lastenrädern und E-Scootern geschaffen. Zur Mobilitätsstation gehören unter anderem 24 abschließbare Fahrradboxen, 24 Schließfächer, eine Servicestation für kleinere Reparaturen sowie ein Car-Sharing-Angebot mit vier Stellplätzen.

ÖPNV

Die Förderung des ÖPNV wird seit vielen Jahren vorangetrieben. Der Nahverkehrsplan ist dabei das wesentliche Instrument zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV. Er bildet den Rahmen für die Entwicklung und die Grundlage für die Verknüpfung der Angebote in der gesamten Verbundregion des VBN.

Nur für Bremerhaven wurde das UMSTEIGEN70-Ticket geschaffen. Bei Abgabe des Führerscheins erhalten Senioren und Seniorinnen ab 70 lebenslang ein Ticket für das Stadtgebiet Bremerhaven, gefördert durch die Stadt als Baustein des kommunalen Klimaplanes. Das Ticket ist sehr erfolgreich mit vierstelligen Nutzungszahlen.

Zur Attraktivitätssteigerung wird der Busverkehr beschleunigt, insbesondere durch eigene Signale und Bevorrechtigung an Ampeln. So wurden z.B. zur Beschleunigung des städtischen Linienverkehrs vom Hauptbahnhof in die Stadtmitte 6 Lichtsignalanlagen umgerüstet. In diesem Zusammenhang wurden auch die Straßenübergänge barrierefrei gestaltet.

In Bremerhaven wird die Wiedereinführung einer Straßenbahn geprüft. Dazu werden zunächst Vorzugsvarianten geprüft und dann in einer Standardisierten Bewertung eine gesamtwirtschaftliche Nutzen-Kosten-Untersuchung durchgeführt. In vielen Städten hat die Einführung einer Straßenbahn zur einer Steigerung der Attraktivität und höheren Nutzung des ÖPNV geführt.

Radverkehr

In Bremerhaven werden zahlreiche Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs umgesetzt, welche die Attraktivität steigern und damit den Umstieg vom Pkw erleichtern.

Wie bereits im Abschnitt zu den Fahrbahnoberflächen dargestellt, wurden in einigen Straßen die Fahrbahnoberfläche zusammen mit dem Umbau zur Fahrradstraße verbessert. Neben Straßen mit gemeinsamen Rad- und Kfz-Verkehr betraf dies auch reine Radwege, wie den Rainer-Maria-Rilke-Weg.

In Wulsdorf wurde mit dem Fahr(G)Rad 8 zwischen Hoebelstraße und Deichhämme eine eigene neue Trasse für Rad- und Fußverkehr als Alternative zur dicht befahrenen Weserstraße gebaut.

Auf der Kennedybrücke und auf der Columbusstraße in Richtung Elbinger Platz wurden Kfz-Fahrstreifen in Radfahrstreifen umgewandelt und somit auch der Abstand des Kfz-Verkehrs zur Bebauung erhöht.

Die Stadt Bremerhaven beteiligt sich jährlich an der Aktion „Stadtradeln“.

E-Scooter

Seit 2023 war auch in Bremerhaven ein E-Scooter Verleiher aktiv, das bediente Gebiet und die Anzahl der Scooter wurden schrittweise erweitert. Im Winter 2024/25 wurde wegen interner Problem und einem bevorstehendem Rebranding der Betrieb zwischenzeitlich eingestellt. Die Stadt ist weiterhin an einem eigenwirtschaftlichen Betreiber eines Verleihs als Ergänzung zum ÖPNV Angebot interessiert.

5.4.3 Elektromobilität

Grundsätzlich beschreibt die Elektromobilität die Fortbewegung mithilfe elektrischer Antriebe. Ein Teil davon ist auch dem vorhergehenden Abschnitt 5.4.2 zugehörig. In diesem Abschnitt sind Elektroautos und -lastkraftwagen gemeint.

Diese besitzen insbesondere innerstädtisch ein erhebliches Lärminderungspotenzial. Wie bereits bei den Fahrbahnoberflächen beschrieben, dominiert bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren bei niedrigen Geschwindigkeiten das Motorengeräusch (Pkw ca. bis 40 km/h; Lkw ca. bis 50 km/h). Da das

Motorengeräusch bei Elektroautos und -lastkraftwagen erheblich leiser ist, sind es auch die Fahrzeuge bei den in der Stadt gefahrenen Geschwindigkeiten. Bei höheren Geschwindigkeiten ist außerhalb des Fahrzeuges das Reifen-Fahrbahn-Geräusch dominant. Innerhalb von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren ist auch weiterhin das Motorengeräusch nicht unbedeutend. Aus dieser subjektiven Sicht der Fahrenden heraus wird vielmals die Wirksamkeit der Elektromobilität zur Lärminderung bei hohen Geschwindigkeiten überschätzt.

Der Magistrat geht bei der Elektromobilität mit gutem Beispiel voran. 2022 wurde die Änderung der Richtlinie zur Beschaffung, Nutzung und Veräußerung von Dienstkraftfahrzeugen beschlossen. Damit ist nur noch die Anschaffung von Dienstkraftfahrzeugen mit klimafreundlichen Antriebsarten erlaubt. Die Umwandlung des Fuhrparks erfolgt sukzessive. Voraussetzung dafür war der Aufbau einer ausreichenden Ladeinfrastruktur auf den städtischen Liegenschaften mit Hilfe von Fördermitteln der KfW-Bank.

Für die Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum unterstützt der Magistrat die Anbieter bei der Suche nach geeigneten Standorten. Zudem wurde ein Konzept für den Ausbau der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum erarbeitet. Diese Standorte werden in verschiedenen Losen vergeben. Ziel ist es eine ausreichende Infrastruktur für das gesamte Stadtgebiet zu schaffen, so dass sich die Anbieter nicht nur auf die kommerziell interessantesten Bereiche beschränken.

5.5 Bauleitplanung

Vorausschauende Konfliktvermeidung ist bereits jetzt ein grundlegendes Prinzip in der Bauleitplanung. Übergreifend geschieht dies in der vorbereitenden Flächennutzungsplanung nach dem Trennungsgrundsatz des §50 BImSchG. Das direkte Angrenzen beispielsweise von Wohn- und Gewerbeflächen soll zur Vermeidung von schädlichen Umwelteinwirkungen vermieden werden. Auf Bebauungsplanebene wird versucht mit bestehenden Konflikten umzugehen. Zu diesen Konflikten kann es trotz aller vorausschauenden Planungen z.B. durch Umnutzung von gewerblichen Flächen und getrieben durch fehlendem Wohnraum kommen.

Die Karten der Lärmkartierung dienen in der Stadt- und Bauleitplanung als Grundlage, um Lärm stärker in der Abwägung zu berücksichtigen. Damit wird die Voraussetzung geschaffen, dass zukünftig Lärmspitzen und neue Lärmbetroffenheiten vermieden werden. Anhand der Lärmkarten kann bei der Entwicklung neuer Standorte für Wohngebiete die Einhaltung der Orientierungswerte des Beiblatts 1 der DIN 18005 (siehe Tabelle 2) bereits frühzeitig und ohne ein aufwändiges und kostenintensives Lärmgutachten berücksichtigt werden. Liegen die geplanten Standorte in Bereichen über den Orientierungswerten, kann der Umfang der notwendigen aktiven oder passiven Maßnahmen zum Schutz vor Lärmbelastungen, der für eine Bebauung notwendig ist und im Bebauungsplan festgesetzt werden muss, abgeschätzt werden.

Genannt seien dabei neben Lärmschutzwänden und Schallschutzfenstern beispielsweise abschirmende Bauten oder angepasste Wohnungsgrundrisse. Im Zweifel und in Übergangsbereichen wird weiterhin ein Lärmgutachten notwendig sein, um den Anforderungen der Berechnung für die nationalen Grenzwerte in der Bauleitplanung zu entsprechen.

Auf Bebauungsplanebene gibt es aber nicht nur die Möglichkeit auf bestehende Konflikte zu reagieren. Durch Festlegungen bestehen zahlreiche Gestaltungsmöglichkeiten für die zukünftige Entwicklung und Konfliktvermeidung. Beispielhaft ist das Nachhaltige Gewerbegebiet Lunedelta. Es wird angestrebt den Anteil des motorisierten Individualverkehrs auf unter 30% zu halten. Dazu sind Mobilitätszentren vorgesehen, die Infrastruktur beispielsweise zum Laden oder für den Radverkehr (Fahrradboxen, Umkleiden und Duschen) vorhalten, aber auch als Logistikhub dienen. Hier soll die Annahme von Waren und innergebietliche Verteilung, z.B. mit Lastenrädern organisiert werden. Durch ein betriebliches Mobilitätsmanagement oder die Beteiligung an übergreifenden Initiativen wie autonomen Shuttleverkehren besteht die Möglichkeit der Reduzierung der vorgeschriebenen Stellplatzzahl.

5.6 Finanzielle Informationen

Für die Lärmaktionsplanung und daraus zu planende Lärmschutzmaßnahmen sind derzeit keine eigenen Mittel in der Haushaltsplanung vorgesehen. Aufgrund der angespannten Haushaltssituation ist kurzfristig eine Änderung nicht zu erwarten. Anfallende Kosten einzelner Maßnahmen sind von denen für die Planung und Umsetzung zuständigen Stellen aus dem laufenden Haushalt zu finanzieren. Da Lärmschutz zum Teil nur ein Aspekt von Maßnahmen ist, beispielsweise bei der Erneuerung von Straßenoberflächen, die u.a. auch der Verkehrssicherheit zugutekommen, ist dies in gewissem Ausmaß vertretbar. Lärmschutz kann dann als Aspekt für die Prioritätensetzung von anstehenden Maßnahmen genutzt werden.

Durch Nutzen und Einwerben von Bundes- und Forschungsmitteln lassen sich auch direkte und indirekte Lärmschutzmaßnahmen umsetzen. Erinnert sei dabei an den Fahrgrad8, die Förderung von Fahrradstraßen durch das Programm „Stadt und Land“ oder die Förderung der Aufstellung des SUMP. Da aber nicht vorherzusehen ist, wann, in welchem Umfang und unter welchen Bedingungen Mittel aus diesen Töpfen zur Verfügung stehen, ist eine vorausschauende Planung im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht möglich.

Für besondere Maßnahmen konnten und können Haushaltsstellen und – mittel bei entsprechender Haushaltslage projektbezogen zur Verfügung gestellt werden. Erinnert sei an das kommunale Lärmschutzprogramm Bahn [7] [8], in dessen Rahmen eine Lärmschutzwand an der Bahn errichtet wurde und ein Lärmschutz im Rahmen der Erneuerung der Eisenbahnüberführung Cherbourger Straße umgesetzt werden konnte, der über das gesetzlich vorgeschriebene Maß hinaus geht.

5.7 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

Da die Freigabe des Hafentunnels nach der aktuellen Lärmkartierung erfolgte, fand dies dort keine Berücksichtigung. Daher sei an dieser Stelle noch einmal auf die im Rahmen des Variantenvergleichs berechnete Entlastungswirkung verwiesen. Demnach würden nachts knapp 7.400 Personen entlastet, gut 2,500 davon um mehr als 3 dB.

Für die im Rahmen dieses Lärmaktionsplans in Umsetzung befindlichen oder geplanten Maßnahmen wurde keine Wirksamkeitsberechnung durchgeführt. Somit ließe sich nur anhand der Bevölkerungszahlen im Umfeld der Maßnahmen die ungefähre Zahl von Personen abschätzen, die von den Auswirkungen einer Maßnahme profitieren. Ob und in welcher Höhe diese Personen wirklich profitieren, kann so nicht verlässlich gesagt werden. Für die geplante Verkehrsberuhigung in der Alten Bürger muss die genaue Umsetzung erarbeitet werden. Ähnlich wie bei der Einführung von Tempo 30 in manchen Straßen kann es zu Verlagerungseffekte kommen, so dass es auch zu Personen mit höheren Belastungen kommen kann. Zusätzlich zu den Lärmberechnungen wären daher zunächst diese Effekte zu ermitteln. Daher wird an diese Stelle auf eine Schätzung verzichtet.

5.8 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Lärmaktionsplans

Nach § 47d Abs. 5 BImSchG [2] wird der Lärmaktionsplan bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch alle fünf Jahre überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Die wesentliche Überprüfung erfolgt im Rahmen der Lärmkartierung. Hier werden die verkehrlichen und gewerblichen Eingangsdaten aktualisiert und in Bezug zur Bebauung gesetzt. In Verbindung mit den umgesetzten Maßnahmen lassen sich auch grundsätzlich Aussagen zur Wirksamkeit treffen.

Durch die geänderten Berechnungsvorschriften [13] und der damit einhergehenden fehlenden Vergleichbarkeit zu vorhergehenden Runden ist eine Aussage zur Wirksamkeit anhand der Entwicklung der Betroffenheiten diesmal nicht möglich. Die Maßnahmen des geltenden Lärmaktionsplans [6] sind aber zum

größten Teil umgesetzt oder derzeit in Umsetzung. Die langfristigen Strategien werden berücksichtigt und auch anhand der geänderten rechtlichen Rahmenbedingungen (z.B. Klimaziele) fortgeschrieben.

Eine nicht zu unterschätzende Wirksamkeit der Lärmaktionsplanung und –kartierung ergibt sich aus der sich ergebenden fortdauernden Thematisierung in Öffentlichkeit und Planungsprozessen. Durch weitere Umweltproblematiken (z.B. Klima) und gesellschaftliche Entwicklungen (u.a. mangelnder Wohnraum) drohen andernfalls die gesundheitlichen Auswirkungen von Lärm aus dem Fokus der Öffentlichkeit zu geraten.

6. Zusammenfassung

Der Ballungsraum Bremerhaven wird von drei parallel verlaufenden Verkehrsachsen (Autobahn, Bahnstrecke, [ehemalige] Bundesstraßen) durchzogen. Hinzu kommt entlang der Weser eine weitere Achse mit Hafen-, Gewerbe- und Industrienutzung im Überseehafengebiet und dem Fischereihafen. Folgerichtig zeigt sich, dass ein hoher Anteil der Bevölkerung durch Lärm im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie beeinträchtigt ist. Da sich im Vergleich zu vorhergehenden Lärmkartierungen die Eingangsdaten zur Lärmberechnung nicht verschlechtert, sondern tendenziell verbessert haben, kann die Veränderung in der dargestellten Zahl der Belasteten auf die veränderten Berechnungsverfahren zurückgeführt werden. So lassen sich weder Rückschlüsse und Ansatzpunkte aus dem Anstieg ziehen, noch Aussagen zur Wirksamkeit umgesetzter Maßnahmen treffen. Offensichtlich ist aber, dass noch viel Arbeit verbleibt und ruhige Gebiete als Rückzugs- und Erholungsort geschaffen und gesichert werden müssen.

Daher werden 18 ruhigen Gebiete in 3 Kategorien ausgewiesen.

Ruhiger Landschaftsraum: Luneplate; Nördlicher Wasserwerkswald / In den Plättern

Ruhiger Stadtraum: Wasserwerkswald südlich des Debstedter Weges; Nordwestliches Fehrmoor; Gesundheitspark Speckenbüttel; Twischkamp / Eckernfeld; Reinkenheider Forst; Surheide-Süd

Stadtoase: Agenda-Wald; Thieles Garten; Auesee; Stadtpark Lehe; Zolli; Rickmersdock / Werftkran / Kapitänsviertel; Bürgerpark; Parks am Klinikum Reinkenheide / Bürgerhain; Zingelke, Ackmann

Relevanteste Lärmquelle ist der Straßenverkehr. Mit der Fertigstellung des Hafentunnels ergibt sich insbesondere für den Stadtnorden eine erhebliche Entlastung.

In Bremerhaven sind auf die Fläche bezogen bereits sehr viele Geschwindigkeitsbeschränkungen umgesetzt, daher steht diese Möglichkeit bei der Fortschreibung nicht im Fokus. Für eine im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangene Stellungnahme zur Langener Landstraße ist allerdings eine tiefer gehende Prüfung erforderlich, für die ein Prüfauftrag beinhaltet ist.

Die Verbesserungen der Fahrbahnoberfläche, unter anderem auch durch das Ersetzen von Pflaster durch Asphalt wie in der Pestalozzistraße, ist ein wichtiger Schwerpunkt zur Lärminderung. Im Rahmen der Verbesserung der Fahrbahnoberfläche werden auch einige Straßen zu Fahrradstraßen umgebaut, auf denen Kfz weiterhin zugelassen, aber nun leiser unterwegs sind.

Die Umsetzung eines Beschlusses der Stadtverordnetenversammlung zur Verkehrsberuhigung der hoch belasteten Bürgermeister-Smidt-Straße entlastet eine Vielzahl von Anwohnerinnen und Anwohnern.

Langfristig ist eine nachhaltige großflächige Minderung nur durch ein verändertes Mobilitätsverhalten und den Umstieg auf lärmärmere Verkehrsmittel zu erreichen. Ein wichtiger Ansatzpunkt dafür ist die Aufstellung eines SUMP:

Elektromobilität bietet neben hohen Effekten im Klimaschutz und bei der Luftgüte insbesondere auch bei innerstädtischen Geschwindigkeiten Potenziale zur Lärminderung. Daher wird der Aufbau der Ladeinfrastruktur unterstützt und der städtische Fuhrpark umgestellt.

Impressum:

Magistrat der Stadt Bremerhaven,
vertreten durch den Oberbürgermeister Melf Grantz
Postfach 21 03 60
27524 Bremerhaven

Hausanschrift Verwaltungszentrum (Stadthäuser 1 - 6):
Hinrich-Schmalfeldt-Straße
27576 Bremerhaven

Telefon: 0471 590-0
E-Mail: Stadtverwaltung at magistrat.bremerhaven.de

Verantwortliche Dienststelle:

Magistrat der Stadt Bremerhaven
Stadtplanungsamt – 61/2
Postfach 21 03 60

Hausanschrift Technische Rathaus
Fährstraße 20
27568 Bremerhaven

Lizenz:



Die Texte dieser Publikation stehen grundsätzlich unter der Lizenz „Creative Commons Namensnennung – Nicht kommerziell – Keine Bearbeitung 3.0 (CC BY-NC-ND 3.0)“.

Anlagen 7a, 7b Eisenbahn-Bundesamt, Bestimmungen der Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0- www.govdat.de/dl-de/by-2-0

Bildrechte:

Titelbild: Stadtplanungsamt Bremerhaven

Vorlage Nr. VI 5/2025 - 1		
für die Sitzung des Bau- und Umweltausschusses.		
Beratung in öffentlicher Sitzung:	ja	Anzahl Anlagen: 0

Vorstaufläche Cherbourger Straße

A Problem

Mit der Vorlage VI/63/2020 wurde das Amt für Straßen- und Brückenbau (Amt 66) beauftragt, den Planungsprozess hinsichtlich der Vorstaufläche Cherbourger Straße fortzuführen.

In Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde und der Ortpolizeibehörde wurden unterschiedliche Standorte einer Vorstaufläche betrachtet. Als weiter zu verfolgende Vorzugsvariante ergab sich der Standort nördlich der Cherbourger Straße zwischen BAB A27 und dem Hafentunnel. Da am favorisierten Standort an der Cherbourger Straße Flächen der planfestgestellten Maßnahme „Hafentunnel“ überplant werden müssten, wäre hier eine Planänderung des rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses „Hafentunnel“ erforderlich. Mit dem Umweltschutzamt wurden die naturschutzrechtlichen Eingriffsregelungen nach Bundesnaturschutzgesetz erörtert. Demnach muss die Unvermeidbarkeit und Alternativlosigkeit des Eingriffs nachgewiesen werden. Unvermeidbare Beeinträchtigungen wären auszugleichen.

Um die Planungen fortzuführen zu können, ist die Bereitstellung von Haushaltsmitteln für die Beauftragung externer Gutachter und Ingenieurbüros erforderlich. Der Mittelbedarf wird auf ca. 150.000 € geschätzt. Da die Planungshoheit bei Bremerhaven liegt, wären diese Mittel kommunal zu finanzieren. Von der beteiligten senatorischen Dienststelle (Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation) konnten keine Haushaltsmittel in Aussicht gestellt werden.

Bereits in den vergangenen Haushaltsaufstellungsverfahren waren die benötigten Planungsmittel aufgrund der angespannten Haushaltslage nicht darstellbar. Auch in den derzeit laufenden Haushaltsberatungen für das Jahr 2025 sind keine kommunalen Mittel für die Fortführung der Planung zu erwarten.

Insofern können die Planungen für die Vorstaufläche Cherbourger Straße durch das Amt für Straßen- und Brückenbau derzeit nicht fortgeführt werden.

Der o. g. Sachstand gemäß § 49 Abs. 2 GStVV ist insofern seit Anfang 2023 unverändert.

B Lösung

Der Bau- und Umweltausschuss nimmt zur Kenntnis, dass aufgrund fehlender Haushaltsmittel die Planungen für eine Vorstaufläche im Bereich der Cherbourger Straße durch das Amt für Straßen- und Brückenbau nicht weitergeführt werden.

C Alternativen

Keine

D Auswirkungen des Beschlussvorschlags

Finanzielle, personalwirtschaftliche und klimaschutzzielrelevante Auswirkungen sowie Hinweise auf eine Gleichstellungsrelevanz sind nicht gegeben. Ausländische Mitbürgerinnen und Mitbürger sind von diesem Beschlussvorschlag nicht in besonderer Weise betroffen. Auf die besonderen Belange der Menschen mit Behinderung wird bei der Bauausführung geachtet. Auf die besonderen Belange des Sports wirkt sich dieser Beschlussvorschlag nicht aus. Eine besondere örtliche Betroffenheit eines Stadtteils kann nicht festgestellt werden.

E Beteiligung/Abstimmung

Das Amt 91 wurde informiert.

F Öffentlichkeitsarbeit / Veröffentlichung nach dem BremIFG

Geeignet. Es besteht eine Veröffentlichungspflicht nach dem BremIFG.

G Beschlussvorschlag

Der Bau- und Umweltausschuss nimmt zur Kenntnis, dass aufgrund fehlender Haushaltsmittel die Planungen für eine Vorstafläche im Bereich der Cherbourger Straße durch das Amt für Straßen- und Brückenbau nicht weitergeführt werden.

gez.
Maximilian Charlet
Stadtrat

Vorlage Nr. VI 21/2025		
für die Sitzung des Bau- und Umweltausschusses.		
Beratung in öffentlicher Sitzung:	ja	Anzahl Anlagen: 1

Erneuerung des Parkleitsystems (PLS) in der Stadt Bremerhaven

A Problem

Der Magistrat hat in seiner Sitzung am 10.08.2022 beschlossen das dynamische Parkleitsystem (PLS) durch ein statisches System mit Wegweisern zu den Parkplätzen und Parkhäusern zu ersetzen. Aufgrund der eingeschränkten personellen Kapazitäten sollte ein Ingenieurbüro mit der Erstellung eines Konzeptes der Parkraumbeschilderung beauftragt werden. Der Bau- und Umweltausschuss wurde in seiner Sitzung am 13.09.2022 mit der Vorlage Nr. VI 59/2022 über die Maßnahme in Kenntnis gesetzt.

Zur Vermeidung zusätzlicher Planungskosten wurde ein Konzept der Parkraumbeschilderung in Eigenleistung des Amtes für Straßen- und Brückenbau erstellt. Nach einem Erfahrungsaustausch mit vergleichbaren Kommunen und der Vorlage entsprechender Kostenkalkulationen ist der ursprünglich angestrebte Austausch der vorhandenen dynamischen Schilder durch ein ausschließlich statisches System mit Wegweisern zu den Parkplätzen und Parkhäusern nicht zu empfehlen. Aus diesem Grund wurden drei Varianten mit Kostenannahmen betrachtet.

1. Alle 35 Schilderstandorte werden zurückgebaut inkl. der Fundamente und Neubau von statischen Schildern. Fehlmengen im Boden werden aufgefüllt. Der Betonabbruch wird entsorgt. Die Kosten für diese Maßnahme belaufen sich voraussichtlich auf rund 770.000 € brutto.
2. Alle 35 Schilder mit Rohrpfeosten werden demontiert. Die Fundamente verbleiben im Erdboden. Montage von Masten und statischen Schildern auf den vorhandenen Fundamenten. Die Kosten für diese Maßnahme belaufen sich voraussichtlich auf rund 410.000 € brutto.
3. Installation von sechs dynamischen Schildern, ergänzende Montage von statischen Schildern an bestehenden Masten und Rückbau der nicht benötigten Fundamente für rund 530.000 € brutto.

B Lösung

Nach dem vorliegenden Variante Nr. 3 werden zukünftig im Bereich der Stadtmitte sechs dynamische Schilder an den wichtigsten Standorten bzw. Knotenpunkten durch sogenannte „Voll-LED-Paneele“ ausgetauscht, welche die Darstellung der bisherigen Schilder vollgraphisch ersetzen. Um die Mehrausgaben durch die Berücksichtigung der Anforderungen nach der Windlastzone 4 (größeres Fundament und verstärkte Rohrpfeosten) zu vermeiden, orientiert sich die Größe der dynamischen LED-Paneele an der bisherigen Beschilderung. Durch den Einbau von effizienteren Detektoren in den Parkhäusern wird die Parkdatenerfassung

zukünftig verlässlich erfolgen und an die jeweiligen dynamischen LED-Paneele übertragen. Zur besseren Verkehrslenkung können bei besonderen Ereignissen wie z. B. Umleitungen, Unfällen, Veranstaltungen (Sail, Jahrmarkt etc.) die Anzeigen automatisch oder manuell beliebig gestaltet und eingestellt werden.

Zusätzlich werden an 15 Standorten die bisherigen dynamischen Hinweisschilder abgebaut und durch statische Beschilderung ersetzt. Fünf weitere statische Schilder werden für die Verkehrslenkung neu aufgebaut. Die restlichen 20 Schilder werden inkl. Mast und Fundament zurückgebaut. Der beigefügte Lageplan stellt die zukünftigen Standorte detailliert dar.

Auf eine Wegweisung zu den öffentlichen Parkplätzen wird zur Reduzierung von Parksuchverkehren verzichtet.

Die Kosten für diese Maßnahme belaufen sich voraussichtlich auf rund 530.000 € brutto.

Der Bau- und Umweltausschuss beschließt den Ersatz des bisherigen Parkleitsystems durch sechs dynamische Voll-LED-Paneele und zwanzig statischen Schildern an den im Lageplan dargestellten Standorten und beauftragt das Amt für Straßen- und Brückenbau die Ausschreibung der Bau- und Lieferleistungen vorzubereiten.

C Alternativen

Keine, die empfohlen werden kann.

D Auswirkungen des Beschlussvorschlags

Die Baukosten werden aus der Haushaltsstelle 6651/700 03 „Verbesserung und Erweiterung der Verkehrseinrichtungen“ finanziert. Die Kosten belaufen sich auf rund 530.000 €. Zur Deckung der dargestellten Ausgaben werden Mittel aus der Rücklage für das städtische Parkleitsystem bei der Stäpark mbH herangezogen.

Aufgrund der aktuellen Haushaltslosen Zeit wird die o. g. Maßnahme erst nach dem Inkrafttreten eines rechtskräftigen Haushaltes für das Jahr 2025 durch das Amt für Straßen- und Brückenbau beauftragt.

Personalwirtschaftliche und klimaschutzzielrelevante Auswirkungen sind nicht erkennbar. Für eine Gleichstellungsrelevanz gibt es keine Anhaltspunkte. Ausländische Mitbürgerinnen und Mitbürger sind von diesem Beschlussvorschlag nicht in besonderer Weise betroffen. Auf die besonderen Belange des Sports wirkt sich dieser Beschlussvorschlag nicht aus. Die Beteiligung der Stadtteilkonferenz Mitte erfolgt zum nächstmöglichen Zeitpunkt.

E Beteiligung / Abstimmung

Amt 91, Amt 61, Amt 20, Städtische Parkgesellschaft Bremerhaven mbH

F Öffentlichkeitsarbeit / Veröffentlichung nach dem BremIFG

Die Öffentlichkeitsarbeit erfolgt zum Zeitpunkt der Ausführung. / Eine Veröffentlichungspflicht nach dem BremIFG besteht.

G Beschlussvorschlag

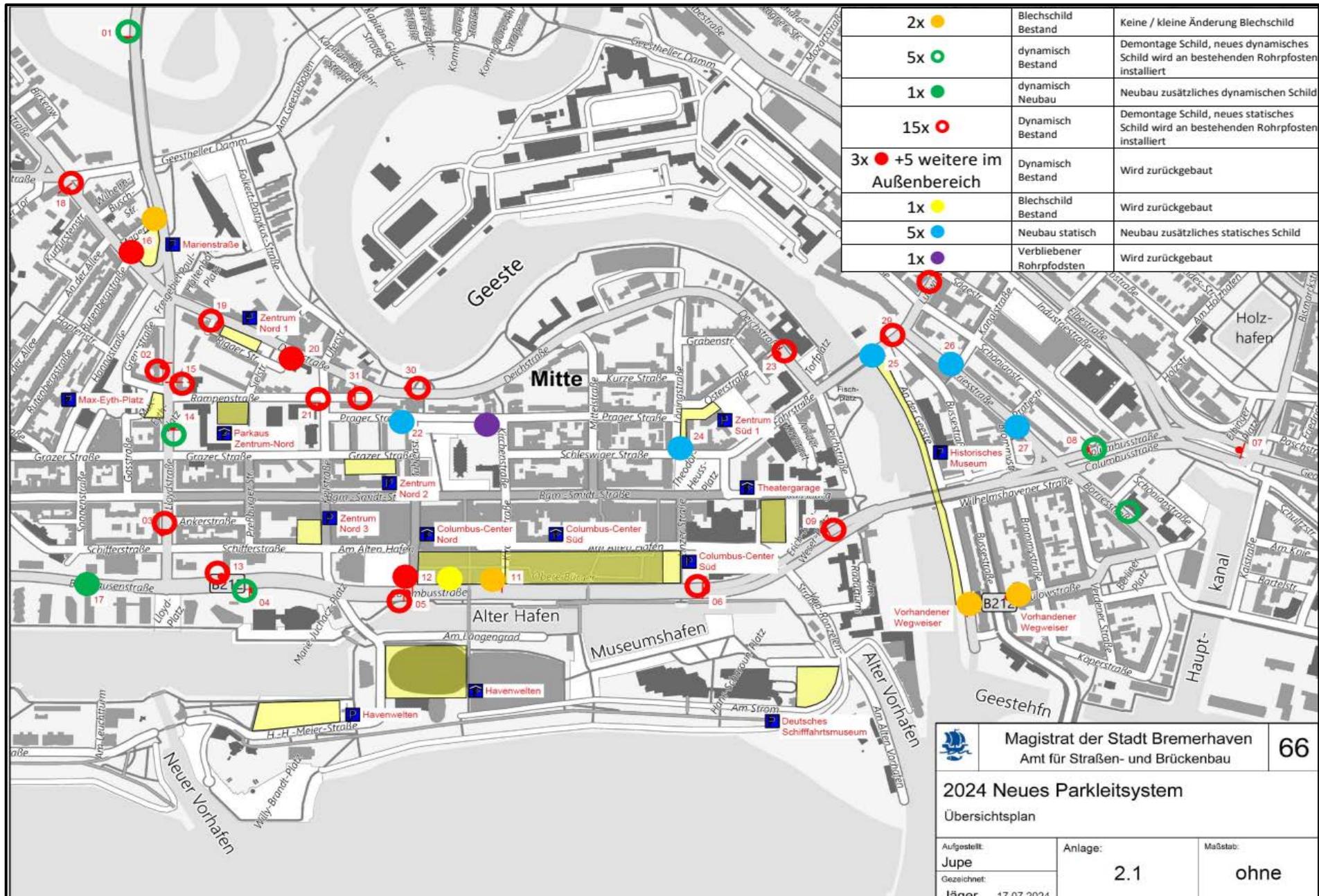
Der Bau- und Umweltausschuss beschließt den Ersatz des bisherigen Parkleitsystems durch sechs dynamische Voll-LED-Paneele und zwanzig statischen Schildern an den im Lageplan dargestellten Standorten und beauftragt das Amt für Straßen- und Brückenbau die Ausschreibung der Bau- und Lieferleistungen vorzubereiten.

Die Baukosten werden aus der Haushaltsstelle 6651/700 03 „Verbesserung und Erweiterung der Verkehrseinrichtungen“ finanziert. Zur Deckung der voraussichtlichen Baukosten in Höhe von 530.000 € brutto werden Mittel aus der Rücklage für das städtische Parkleitsystem bei der Stäpark mbH hinzugezogen.

gez.
Schomaker
Stadtrat

Anlage: Lageplan Parkleitsystem

Anlage 1: Lageplan Parkleitsystem



Vorlage Nr. VI 22/2025		
für die Sitzung des Bau- und Umweltausschusses.		
Beratung in öffentlicher Sitzung:	ja	Anzahl Anlagen: 2

Ausbau des Radwegenetzes - Neuordnung des Knotenpunktes Hafenstraße / Pestalozzistraße / Geestheller Damm so-wie Erneuerung der Lichtsignalanlage im Rahmen des Sonderprogramms Stadt und Land

A Problem

Die Westroute der Radverkehrsachse Nord-Süd sowie die Fahrradrouen Fisch und Schipp und Grüne Wege führen über den Kreuzungsbereich Hafenstraße, Pestalozzistraße und Geestheller Damm. Dieser Knotenpunkt führt die Radfahrenden vom Geestheller Damm über die Hafenstraße in Richtung Rickmersstraße und wird zum Erreichen des öffentlichen Personennahverkehrs auch von den Schülerinnen und Schülern der Schulen an der Wiener Straße stark frequentiert. Die an dem Knotenpunkt unmittelbar angrenzende Tankstelle sowie das hohe Verkehrsaufkommen durch den motorisierten Individualverkehr in der Hafenstraße führt regelmäßig zu Konflikten zwischen den verschiedenartigen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern.

Die vorhandene Radverkehrsführung entspricht nicht den aktuellen Richtlinien der Forschungsgesellschaft. Der Radverkehr z. B. in Fahrtrichtung Norden, nutzt den vorhandenen Radweg bis zur Kreuzung, überquert der Fahrspur zum Geestheller Damm und wartet auf der Zufahrt zur Tankstelle bzw. im Haltestellenbereich auf das grüne Lichtsignal der gemeinsamen Rad- und Fußgängerfurt in Richtung Pestalozzistraße. Da im Bereich der Zufahrt zur Tankstelle die Wartefläche für die wartenden Radfahrenden ist, behindern diese den abbiegenden Verkehr zur Tankstelle und werden selber dadurch gefährdet.

Zur Verbesserung der Radverkehrsführung und gleichzeitigem Austausch der veralteten Lichtsignalanlage wurden entsprechende Fördermittel im Rahmen des Sonderprogrammes Stadt und Land bereits im Jahr 2024 beantragt und bewilligt. Der Förderantrag umfasst ebenfalls die Neuordnung des Radverkehrs im weiteren Verlauf der Pestalozzistraße. Hier wird bisher der Radverkehr auf einem Radweg geführt, welcher in der Einmündung zur Goethestraße und Moltkestraße jeweils in die entsprechende Straße verschwenkt wird. Dieses hat eine akute Gefährdung des Radverkehrs zur Folge, da abbiegende Fahrzeuge nicht mit den gradeausfahrenden Radfahrern rechnen. Zukünftig wird der Radverkehr bis zum Knotenpunkt in einem Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt.

Im Jahr 2024 wurden die umfangreichen Planungsarbeiten zur Neuordnung des Kreuzungsraumes beauftragt und von einem externen Planungsbüro erarbeitet. Eine Realisierung der Maßnahme wurde aufgrund der erheblichen Verkehrseinschränkungen durch die Baumaßnahmen in der Melchior-Schwoon-Straße und Pestalozzistraße (Höhe Schulzentrum Geschwister Scholl) im Jahr 2024 nicht veranlasst, da die zeitgleiche Ausführung dieser Baumaßnahmen die verkehrliche Anbindung des Stadtteils Lehe erheblich beeinträchtigt hätte.

Der Bau- und Umweltausschuss wurde bereits regelmäßig im Rahmen der Berichterstattung zur Umsetzung von Maßnahmen für den Radverkehr (siehe auch Vorlage Nr. VI 74/2024) über die Maßnahme in Kenntnis gesetzt.

B Lösung

Die Kreuzung wird neu geordnet und die vorhandene Lichtsignalanlage wird gegen einen Neubau mit neuem Steuergerät ausgetauscht. Die Fahrbeziehungen insbesondere für Radfahrende werden neu geregelt. Für die abbiegenden Radfahrer werden Abbiegetaschen markiert und signalisiert. Die Signalisierung erfolgt so, dass der Radfahrende vor dem motorisierten Individualverkehr die Kreuzung räumt und die Fußgänger und Radfahrenden werden in der Führung über die Straße getrennt. Die Schleppkurven für Busse und LKW werden berücksichtigt und verbessert. Die Radfahrtsicherheit in der Pestalozzistraße, wird durch das Verlegen des Radfahrstreifens ebenfalls deutlich verbessert.

Die Baukosten von ca. 1.200.000 € sind der Tatsache geschuldet, dass die Kreuzung Hafenstraße, Pestalozzistraße und Geestheller Damm in ihrer Gesamtheit zu betrachten ist. Die Lichtsignalanlage wird einschließlich des Steuergerätes überarbeitet und neu programmiert. Die Entwässerung im gesamten Bereich ist aufgrund neuer Bordführung für den Rad-, PKW- und LKW / Busse sowie des Rückbaus der Mittelinsel in der Pestalozzistraße neu auszurichten. Daher werden im oben genannten Bereich auch der Fahrbahnbelag und die Markierung erneuert.

Der Bau- und Umweltausschuss beauftragt das Amt für Straßen- und Brückenbau die Ausschreibung der Baumaßnahme des Kreuzungsraumes Hafenstraße, Pestalozzistraße und Geestheller Damm auf Grundlage der vorliegenden Ausführungsplanungen (Anlagen 1 und 2) durchzuführen und erteilt dem Dezernenten VI eine Vergabeermächtigung. Die Arbeiten werden unter Berücksichtigung des Baufortschrittes der Baumaßnahmen Melchior-Schwoonstraße, Pestalozzistraße (Höhe Schulzentrum Geschwister Scholl) und der Sail 2025 voraussichtlich im Jahr 2025 begonnen.

C Alternativen

Keine, die empfohlen werden können.

D Auswirkungen des Beschlussvorschlags

Die Baukosten werden mit ca. 1.200.000 € angenommen. Die Finanzierung erfolgt aus dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ zu 90%, die Komplementärmittel in Höhe von 10% stehen in der Drittmittelrücklage des Amtes für Straßen- und Brückenbau zur Verfügung.

Da die Ausgaben für die oben genannte Maßnahme mit mindestens 90% durch Drittmittel aus dem Sonderprogramm Stadt und Land finanziert werden, fällt die Maßnahme im Sinne der Verwaltungsvorschriften zur vorläufigen Haushalts- und Wirtschaftsführung der Stadt Bremerhaven nicht unter die Ausgabebeschränkungen des Artikels 132a BremLV. Ein gesonderter Beschluss des Magistrats sowie des Finanz- und Wirtschaftsausschusses ist somit nicht erforderlich.

Personalwirtschaftliche Auswirkungen sind nicht erkennbar. Die Klimaschutzrelevanten Auswirkungen sind durch die Förderung des Radverkehrs als positiv zu bewerten. Für eine Gleichstellungsrelevanz gibt es keine Anhaltspunkte. Ausländische Mitbürgerinnen und Mitbürger sind von diesem Beschlussvorschlag nicht in besonderer Weise betroffen. Auf die besonderen Belange des Sports wirkt sich dieser Beschlussvorschlag nicht aus. Die Stadtteilkonferenz wird über die Maßnahme informiert.

E Beteiligung / Abstimmung

Amt 61, Amt 91, ADFC, Amt 20, BremerhavenBus

F Öffentlichkeitsarbeit / Veröffentlichung nach dem BremIFG

Geeignet / Es besteht eine Veröffentlichungspflicht nach dem BremIFG.

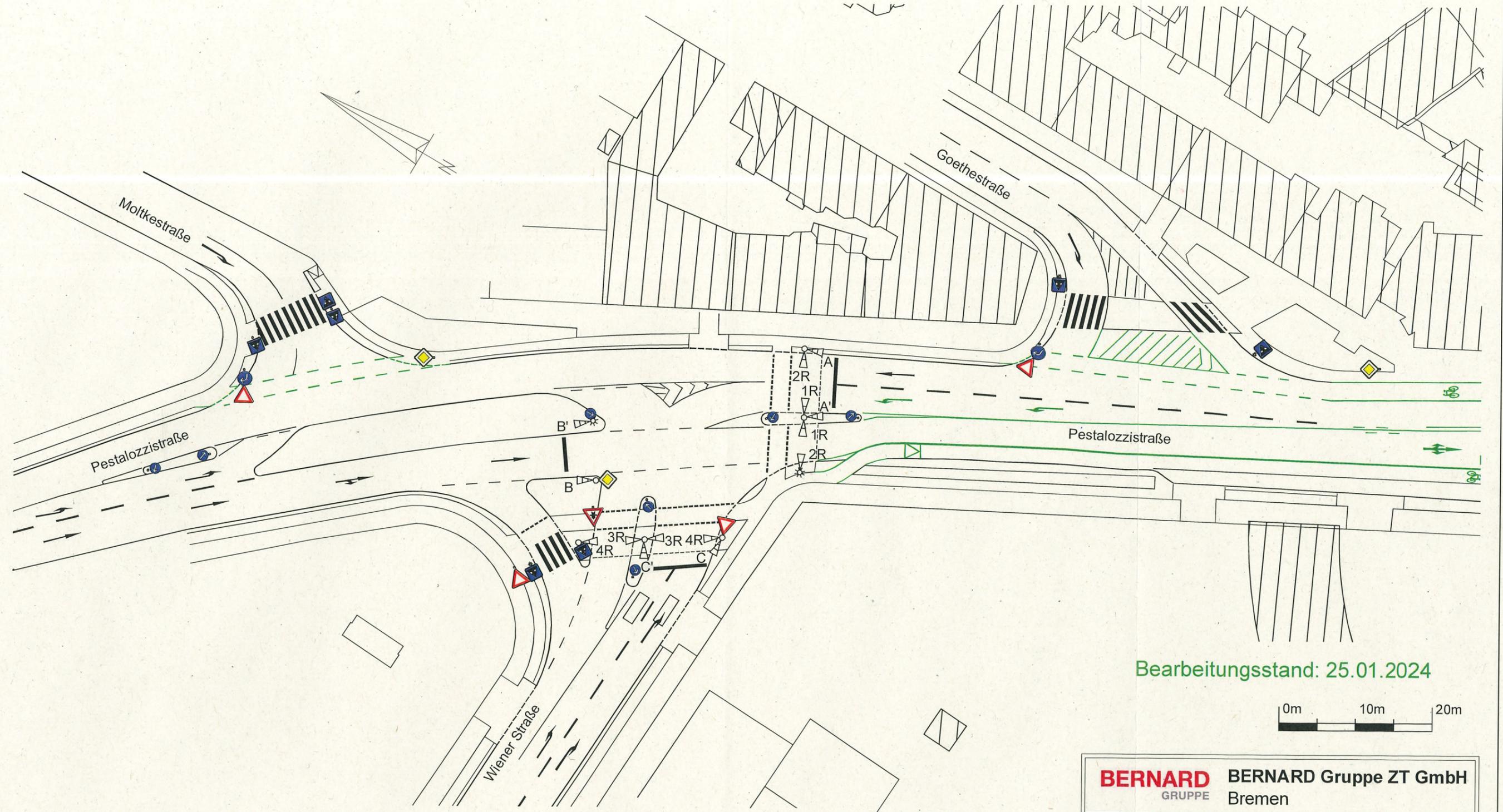
G Beschlussvorschlag

Der Bau- und Umweltausschuss beauftragt das Amt für Straßen- und Brückenbau die Ausschreibung der Baumaßnahme des Kreuzungsraumes Hafenstraße, Pestalozzistraße und Geestheller Damm auf Grundlage der vorliegenden Ausführungsplanungen (Anlagen 1 und 2) durchzuführen und erteilt dem Dezernenten VI eine Vergabeermächtigung. Die Arbeiten werden unter Berücksichtigung des Baufortschrittes der Baumaßnahmen Melchior-Schwoonstraße, Pestalozzistraße (Höhe Schulzentrum Geschwister Scholl) und der Sail 2025 voraussichtlich im Jahr 2025 begonnen.

Schomaker
Stadtrat

Anlage 1 Ausführungsplan Knotenpunkt Hafenstraße / Pestalozzistraße / Geestheller Damm

Anlage 2 Ausführungsplan Pestalozzistraße (Einmündung Goethestraße und Moltkestraße)



Bearbeitungsstand: 25.01.2024



Markierung nur nachrichtlich!

Grafik	Bezeichnung			
	Induktionsschleife			
	Heimdall-Detektor			
	Multi-Lane-Radar			
	Detektionsfeld			
	Fußgänger- und Blindenanforderungsdetektor			
	Blindensummeranforderungsdetektor			
	Fußgänger-/Radanforderungsdetektor			
Symbole	Leuchtfeld-	Leuchtfelder		
	durchmesser	1	2	3
	300mm			
	200mm			
100mm				

Signalgeber:	Steuergerät:
<input type="checkbox"/> schwarz	Blindentchnik: RTB
<input checked="" type="checkbox"/> grün	Taster Typ: E+
<input type="checkbox"/> grau	C+
<input checked="" type="checkbox"/> SILUX2 VLP 24V	
<input checked="" type="checkbox"/> LED-3 40V	
<input type="checkbox"/> Lampe 220V	
<input type="checkbox"/> Classic	Akustik A
<input checked="" type="checkbox"/> Ecolight	KombiS in 3. Kammer

Sign-gruppe	A	A'	B	B'	C	C'	1R	2R	3R	4R
Ø mm	200	200								
Rot		Rot								
Gelb		Grün								
Grün										

BERNARD GRUPPE BERNARD Gruppe ZT GmbH
Bremen

Seestadt Bremerhaven

Signallageplanskizze
Lichtsignalanlage
Pestalozzistraße

Bremerhaven,

VSR	LSA	Maßstab	Aufgestellt	Gezeichnet	Gültig ab
		1:500		21.02.22 BG, Ha	

Vorlage Nr. VI 31/2025		
für die Sitzung des Bau- und Umweltausschusses.		
Beratung in öffentlicher Sitzung:	ja	Anzahl Anlagen: 0

STZ Wulsdorf – Aktualisierung der Kostenentwicklung

A Problem

Zur Revitalisierung des Stadtteilzentrums Wulsdorf und auf Grundlage des rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 461 „Stadtteilzentrum Wulsdorf“ ist die Verschwenkung der Fahrbahn der Weserstraße und die Überbauung des öffentlichen Verkehrsraumes mit einer Hochbaumaßnahme vorgesehen. Nach vorangegangenem Magistratsbeschluss hat der Bau- und Umweltausschuss in seiner Sitzung am 16.03.2023 beschlossen, dass das Amt für Straßen- und Brückenbau für die in diesem Zusammenhang erforderlichen Leitungsverlegungen gegenüber den Leitungsträgern Kostenübernahmeerklärungen in Höhe von insgesamt 435.000 € ausspricht. Des Weiteren wurde das Amt für Straßen- und Brückenbau beauftragt, die Kosten für die Verkehrslenkungs- und -absicherungsmaßnahmen in Höhe von voraussichtlich 85.000 € direkt mit der durch die Leitungsträger beauftragten Baufirma abzurechnen, siehe Vorlage VI 27/2023.

Auf Grund der erheblichen Preissteigerungen im Baugewerbe in Höhe von ca. 22% im Jahr 2023 und voraussichtlich 8% im Jahr 2024 hat der Bau- und Umweltausschuss nach vorangegangenem Magistratsbeschluss in seiner Sitzung am 05.09.2024 beschlossen, die Kostenübernahmeerklärungen gegenüber den Leitungsträgern von 435.000 € auf 488.000 € zu erhöhen. Des Weiteren wurde das Amt für Straßen- und Brückenbau beauftragt, neben den Kosten für Verkehrslenkungs- und -absicherungsmaßnahmen in Höhe von voraussichtlich 85.000 €, jetzt auch die Kosten für die Baufeldfreimachung in Höhe von voraussichtlich 25.000 € sowie die Kosten zur Herstellung einer provisorischen Fahrbahn in Höhe von voraussichtlich 350.000 € direkt mit der durch Leitungsträger beauftragten Baufirma abzurechnen, siehe Vorlage VI 55/2024.

Im Zuge der Leitungsverlegungen auf der Ostseite der Weserstraße wurden im Bereich der zukünftigen Fahrbahn vorher nicht bekannte Kellerfundamente vorgefunden, deren Verbleib im Boden die Leitungsverlegungen unnötig erschwert sowie zu negativen Auswirkungen auf die Nutzungsdauer des Oberbaus der Straße geführt hätte. Deshalb wurde entschieden die Beseitigung der Kellerfundamente einschließlich der Entsorgung des Bauschutts im Zuge der Leitungsverlegungen mit zu beauftragen. Für die Beseitigung und Entsorgung entstanden Kosten in Höhe von 165.500 €. Da die Beseitigung der Kellerfundamente eine größere Fläche betraf, kam es auch hinsichtlich der provisorischen Fahrbahn zu einer Mengenerhöhung und somit zu einer Kostensteigerung von 350.000 € auf 386.500 €.

Ein Angebot für die provisorische Herstellung der Fahrbahn und des Gehweges auf der Westseite der Weserstraße wurde angefordert, ist aber noch nicht eingegangen.

Nach Abschluss der Leitungsverlegungen entspricht die provisorische Fahrbahn der endgültigen Verkehrsführung im Bereich des Stadtteilzentrums Wulsdorf. Es ist anzumerken, dass die provisorischen Fahrbahnen mit den zugehörigen Tragschichten z.T. den späteren endgültigen Fahrbahnaufbau beinhalten und somit zu einer Kostenreduzierung des späteren Umbaus beitragen.

Die Lichtsignalanlagen sowie deren Steuerung im neu geplanten Kreuzungsraum sind wie geplant generell zu erneuern. Die erforderlichen Vorarbeiten, hier die Verlegung der Steuerungskabel für die Lichtsignalanlagen wurden zur Beschleunigung des späteren Umbaus zum jetzigen Zeitpunkt beauftragt. Die Auftragssumme beträgt 242.000 €. Noch nicht beauftragt wurde die Herstellung der eigentlichen Lichtsignalanlage, Peitschenmasten etc. Zur Anfertigung der hierzu erforderlichen Leistungsbeschreibung ist ein Fachplaner beauftragt.

B Lösung

Der Bau- und Umweltausschuss nimmt die Aktualisierung der Kostenentwicklung zur Kenntnis. Die Kosten stellen sich wie folgt dar:

• Leitungsverlegung der Wesernetz Bremen GmbH	275.000 €
• Leitungsverlegung der Deutsche Telekom Technik GmbH	150.000 €
• Leitungsverlegung der EWE Netz GmbH in Höhe	47.500 €
• Leitungsverlegung der Vodafone Deutschland GmbH	15.500 €
• Verkehrssichtungs- und Lenkungsmaßnahmen	85.000 €
• Provisorische Fahrbahn	386.500 €
• Baufeldfreimachung	16.700 €
• Beseitigung der Kellerfundamente	165.000 €
• <u>Vorarbeiten Lichtsignalanlagen</u>	<u>242.000 €</u>
<u>GESAMT</u>	<u>1.383.200 €</u>

Der Bau- und Umweltausschuss nimmt zur Kenntnis, dass die Finanzierung der Leitungsverlegungen in Höhe von 1.141.200 € aus der Haushaltsstelle 6625/790 02 „Städtebauförderungsmaßnahmen Stadtumbau West“ bzw. „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“ erfolgt. Die Finanzierung der Vorarbeiten für die Lichtsignalanlagen in Höhe von 242.000 € erfolgt aus der Haushaltsstelle 6651/730 21 „Ausbau Weserstraße (GVFG)“. Zur Deckung der Kosten werden die Finanzhilfen des Landes (ehemals GVFG) bzw. die hierfür gebildete Drittmittelrücklage des Amtes 66 herangezogen.

C Alternativen

Keine, die empfohlen werden könnte.

D Auswirkungen des Beschlussvorschlags

Für die Verlegung der Leitungen in der Weserstraße im Bereich des Stadtteilzentrums Wulsdorf einschließlich der Vorarbeiten für die Lichtsignalanlagen werden insgesamt 1.383.200 € kalkuliert. Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt anteilig aus den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln bei der Haushaltsstelle 6625/790 02 „Städtebauförderungsmaßnahmen Stadtumbau West“ bzw. „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“ sowie aus den Finanzhilfen des Landes (ehemals GVFG) bzw. der hierfür gebildeten Drittmittelrücklage.

Personalwirtschaftliche und klimaschutzzielrelevante Auswirkungen sowie Hinweise auf eine Gleichstellungsrelevanz sind nicht gegeben. Ausländische Mitbürgerinnen und Mitbürger sind von diesem Beschlussvorschlag nicht in besonderer Weise betroffen. Auf die besonderen Belange der Menschen mit Behinderung und auf die besonderen Belange des Sports wirkt sich dieser Beschlussvorschlag nicht aus.

E Beteiligung / Abstimmung

Stadtplanungsamt

F Öffentlichkeitsarbeit / Veröffentlichung nach dem BremIFG

Eine Veröffentlichungspflicht nach dem BremIFG besteht nicht.

G Beschlussvorschlag

Der Bau- und Umweltausschuss nimmt die Aktualisierung der Kostenentwicklung zur Kenntnis. Die Kosten stellen sich wie folgt dar:

• Leitungsverlegung der Wesernetz Bremen GmbH	275.000 €
• Leitungsverlegung der Deutsche Telekom Technik GmbH	150.000 €
• Leitungsverlegung der EWE Netz GmbH in Höhe	47.500 €
• Leitungsverlegung der Vodafone Deutschland GmbH	15.500 €
• Verkehrssichtungs- und Lenkungsmaßnahmen	85.000 €
• Provisorische Fahrbahn	386.500 €
• Baufeldfreimachung	16.700 €
• Beseitigung der Kellerfundamente	165.000 €
• <u>Vorarbeiten Lichtsignalanlagen</u>	<u>242.000 €</u>
<u>GESAMT</u>	<u>1.383.200 €</u>

Der Bau- und Umweltausschuss nimmt zur Kenntnis, dass die Finanzierung der Leitungsverlegungen in Höhe von 1.141.200 € aus der Haushaltsstelle 6625/790 02 „Städtebauförderungsmaßnahmen Stadtumbau West“ bzw. „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“ erfolgt. Die Finanzierung der Vorarbeiten für die Lichtsignalanlagen in Höhe von 272.000 € erfolgt aus der Haushaltsstelle 6651/730 21 „Ausbau Weserstraße (GVFG)“. Zur Deckung der Kosten werden die Finanzhilfen des Landes (ehemals GVFG) bzw. die hierfür gebildete Drittmittelerücklage des Amtes 66 herangezogen.

gez.
Charlet
Stadtrat

Vorlage Nr. VI 32/2025 - 1		
für die Sitzung des Bau- und Umweltausschusses.		
Beratung in öffentlicher Sitzung:	ja	Anzahl Anlagen: 0

Kostenentwicklung der Betriebsführung der öffentlichen Straßenbeleuchtung durch die enercity Contracting GmbH, Hannover

A Problem

Der Magistrat und der Bau- und Umweltausschuss werden regelmäßig seit 2017 über die Umsetzung des zwischen der Stadt Bremerhaven und enercity Contracting GmbH geschlossenen Beleuchtungsvertrages in Kenntnis gesetzt. Die Laufzeit des Vertrages beträgt 20 Jahre. Im Rahmen der Sitzung des Bau- und Umweltausschusses am 06.02.2025 (Vorlage Nr. VI 8/2025) wurden die jährlichen Preissteigerungen aufgrund der vertraglich vereinbarten Preisgleitklauseln beschrieben und eine Darstellung der Kostenentwicklung für das erste Halbjahr 2025 angekündigt.

Der Betreiber erhält für die vertragliche Leistung ein Beleuchtungsentgelt, welches sich aus einer Betriebsführungs- und einer Erneuerungspauschale multipliziert mit der Anzahl der jeweiligen Lichtpunkte zusammensetzt. Zu Vertragsbeginn wurden 12.437 Lichtpunkte berücksichtigt. Das Beleuchtungsentgelt umfasst alle vertraglichen Leistungen einschließlich der Kosten für die Beschaffung des zur Beleuchtung erforderlichen Ökostroms sowie die staatlich veranlassten Kosten (u. a. Netznutzungsentgelte, Stromsteuer, EEG- und KWK-Umlagen der Offshore-Umlage und der Konzessionsabgabe). Die Erneuerungspauschale deckt die vertraglich vereinbarten Erneuerungen der Leuchten (insgesamt 12.225), Masten (insgesamt 3.800) und Schaltschränke (insgesamt 175) ab, die in vier Intervallen umgesetzt werden. Nach Abschluss eines Kalenderjahres wird dem Amt für Straßen- und Brückenbau eine Schlussrechnung unter Berücksichtigung des vereinbarten Beleuchtungsentgeltes und der etwaigen Preisanpassung gemäß § 17 des Beleuchtungsvertrages übergeben. Die vertraglich vereinbarte Preisgleitklausel und die daraus resultierende Anpassung des Beleuchtungsentgeltes werden jährlich von einem unabhängigen Wirtschaftsprüfer bzw. Steuerberater (hier: Fa. PWC; PricewaterhouseCoopers GmbH) überprüft und im Auftrag des Dienstleisters durch ein Testat bestätigt.

Ermittlung der jährlichen Betriebskosten Straßenbeleuchtung

Während der bisherigen Vertragslaufzeit vom 01.10.2017 bis zum 31.12.2024 wurden in der Summe die Einheitspreise bisher wie folgt um insgesamt 25 Prozent für die Betriebsführungspauschale und um 18 Prozent für die Erneuerungspauschale angehoben. Als Ausnahme muss das Jahr 2023 betrachtet werden, da aufgrund des Ukraine Konfliktes die Betriebskosten außergewöhnlich angestiegen sind:

Jahr	Betriebsführungspauschale			Erneuerungspauschale		
	€, netto	€, brutto	%Anstieg zum Vorjahr	€, netto	€, brutto	%Anstieg zum Vorjahr
2017	88,70	105,55		53,04	63,12	
2018	88,70	105,55	0	53,04	63,12	0
2019	91,94	109,41	3,65	53,89	64,13	1,60
2020	95,22	113,31	3,57	55,06	65,52	2,17
2021	93,99	111,85	-1,29	55,82	66,43	1,38
2022	100,27	119,32	6,68	56,89	67,70	1,92
2023	139,41	165,90	39,03	59,80	71,16	5,12
2024	111,18	132,30	-20,25	62,63	74,53	4,73
Gesamtanstieg%			25,34			18,08

Die Anzahl der Lichtpunkte hat sich seit Vertragsbeginn um rund 700 Leuchten erhöht (siehe untenstehende „Maßnahmen zur Erneuerung und zum Substanzerhalt der Straßenbeleuchtung“). Dies ist für die Ermittlung des vertraglichen Beleuchtungsentgeltes von wesentlicher Bedeutung und lässt sich wie folgt darstellen:

Jahr	Anzahl der Lichtpunkte für Betriebsführungspauschale	Anzahl der Lichtpunkte für Erneuerungspauschale	Summe Betriebsführungspauschale [€, brutto]	Summe Erneuerungspauschale [€, brutto]	Vertragliches Beleuchtungsentgelt [€, brutto]
2017	12.437	12.437	1.312.725	785.023	2.097.748
2018	12.492	12.439	1.318.530	785.149	2.103.680
2019	12.597	12.597	1.378.237	807.845	2.188.063
2020	12.808	12.597 *	1.451.274	825.355	2.276.629
2021	12.717	12.597 *	1.422.396	836.818	2.259.215
2022	12.779	12.597 *	1.524.790	852.816	2.377.607
2023	13.014	12.597 *	2.159.022	896.402	3.055.425
2024	13.128	12.597 *	1.736.569	938.854	2.675.424

(*) Gleichbleibend, da die Erneuerungspauschale gem. § 16 Abs. 3 des Beleuchtungsvertrages für Bestandsanlagen anfällt (Mischkalkulation).

Dem Amt für Straßen- und Brückenbau standen im Haushaltsjahr 2024 für die Unterhaltung und Betrieb der Straßenbeleuchtung Haushaltsmittel in Höhe von 2.410.000 € zur Verfügung. Aufgrund der Beanspruchung von Fördermitteln für die energetische Sanierung der Straßenbeleuchtung und der im Rahmen des Haushaltsaufstellungsverfahrens 2024 bereitgestellten Mittel für „Sicherheit auf Wegen und Straßen durch mehr Licht“ erhöhten sich die verfügbaren Mittel im Haushaltsjahr 2024 einmalig auf insgesamt 2.650.000 €.

Im Jahr 2024 betrug das Beleuchtungsentgelt 2.675.424 € zuzüglich der Jahresabrechnung

2023 mit Preis- und Mengenanpassung der Betriebsführungspauschale in Höhe von rund 500.000 €. Das Beleuchtungsentgelt für die Straßenbeleuchtung im Jahr 2024 lässt sich somit auf rund 3.100.000 € beziffern.

Darstellung der Beleuchtungskosten Innenstadt / Bereich Fußgängerzone

Nachrichtlich wird hier auch auf die Beleuchtung der Fußgängerzone mit dem sogenannten Blauen Band und der Poller Beleuchtung eingegangen. Diese Beleuchtung war seinerzeit nicht Bestandteil des Beleuchtungsvertrages. Neben der Straßenbeleuchtung fällt zusätzlich für das Blaue Band und die beleuchteten Granitpoller in der Bürgermeister-Smidt-Straße (Fußgängerzone) ein Beleuchtungsentgelt in Anlehnung an den Beleuchtungsvertrag mit der enercity Contracting GmbH jährlich wie folgt an:

Jahr	beleuchtete Poller Innenstadt			"Blaues Band" Innenstadt		
	Anzahl Lichtpunkte	Betriebsführungs-pauschale		Anzahl Lichtpunkte	Betriebsführungs-pauschale	
		Einzelpreis (€, netto)	Summe (€, brutto)		Einzelpreis (€, netto)	Summe (€, brutto)
2019	54	15,79	1.014			
2020	54	16,42	1.055			
2021	54	16,79	1.078	182	44,93	9.730
2022	53	17,35	1.094	182	46,43	10.055
2023	53	17,35	1.094	182	46,43	10.055
2024	53	18,60	1.173	182	49,76	10.777

Maßnahmen zur Erneuerung und zum Substanzerhalt der Straßenbeleuchtungsanlagen

Der Betreiber hat gemäß § 6 des städtischen Beleuchtungsvertrages für die Erneuerung und den Substanzerhalt der Straßenbeleuchtungsanlagen jährlich ein Konzept für das nächste Jahr mit dem Amt für Straßen- und Brückenbau abzustimmen. Während der Vertragslaufzeit sind hierbei Erneuerungsintervalle, in denen eine bestimmte Mindestmenge von Leuchten, Masten und Schaltstellen zu erneuern sind, zu berücksichtigen.

Zusätzlich fallen im Zusammenhang mit dem Rückbau der Freileitungen, den erforderlichen Masterneuerungen und der Behebung von Unfallschäden ohne Unfallverursachern jährlich erhebliche Mehrausgaben über die vertraglich vereinbarte Leistung der enercity Contracting GmbH wie folgt hinaus an.

Im Rahmen des Ausschreibungsverfahrens wurde von einem Rückbau von 17 km oberirdische Freileitungen ausgegangen und vertraglich vereinbart. In den Jahren 2018 bis 2023 wurden bereits 17 km Freileitung vertragsgemäß zurückgebaut. Leider waren die Datensätze des vorherigen Dienstleisters jedoch nicht allumfassend. Es stellte sich heraus, dass insgesamt 27 km Freileitungen in Bremerhaven vorhanden sind. Somit sind weitere 10 km Freileitungen im Stadtgebiet zusätzlich durch unterirdische Leitungen zu ersetzen. Davon sind 3,7 km in 2023/24 durch enercity Contracting GmbH ausgeführt und gemäß Leitungsverzeichnis Bau gesondert mit rund 600.000 € (brutto) abgerechnet worden. Es verbleiben somit noch rund 6 km Freileitungen, die sukzessive bis zum 31.012.2027 (Vertragsbestandteil) zurückzubauen sind.

Darüber hinaus wurden zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit und der Verbesserung des Sicherheitsempfindens der Bürgerinnen und Bürger diverse Dunkelzonen im Bereich der Freileitungen und sonstige Dunkelzonen durch zusätzliche Lichtpunkte beseitigt. Diese Maßnahmen führen bzw. führten sowohl durch die Erhöhung der abrechnungsrelevanten Lichtpunkte als auch durch die Baumaßnahmen mit einem Auftragsvolumen in Höhe von rund 470.000 € (brutto) in den Jahren 2023 und 2024 zu deutlichen Mehrausgaben.

Weitere Maßnahmen, die zu einer Erhöhung der abrechnungsrelevanten Lichtpunkte führten, sind die in den Jahren 2020 bis 2023 beauftragten Neubauten an den Beleuchtungsanlagen (die Finanzierung der entsprechenden Investitionsmittel erfolgte im Rahmen der jeweiligen Bauvorhaben).

Zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit sind darüber hinaus jegliche Unfallschäden an den Beleuchtungseinrichtungen unverzüglich zu beheben. Sofern ein Unfallverursacher polizeilich erfasst ist, erfolgt eine Kostenerstattung, oftmals nach Abzug eines sog. Zeitwertes, durch den Unfallverursacher bzw. dessen Versicherung. Im Jahr 2024 haben sowohl die Unfälle mit bekanntem Verursacher als auch die Unfälle ohne bekannten Verursacher deutlich zugenommen. Vertragsgemäß erfolgt eine unentgeltliche Schadensbehebung der nicht abrechnungsfähigen Kosten (ohne Unfallverursacher) durch die enercity Contracting GmbH bis zu einem Auftragsvolumen in Höhe von rund 20.000 € pro Jahr. Bei Überschreitung dieses Auftragsvolumens sind die Kosten durch das Amt für Straßen- und Brückenbau zu tragen. Im Jahr 2024 lassen sich die daraus resultierenden Mehrausgaben des Amtes für Straßen- und Brückenbau bei insgesamt 55 Schäden ohne Unfallverursacher auf rund 65.000 € beziffern.

Fördermittel für die städtische Straßenbeleuchtung

Zusätzlich konnten von 2018 bis 2022 insbesondere die Fördermittel aus dem Förderprogramm des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (Projektträger Jülich) zur „Energetischen Sanierung der Straßenbeleuchtung im Stadtgebiet“ wie folgt beansprucht werden:

von	bis	Aufwendungen Gesamt	Bundeszuwendung Fördersumme
01.03.2018	28.02.2019	583.484 €	145.871 €
01.04.2019	31.03.2020	379.061 €	94.765 €
01.04.2020	31.03.2021	418.521 €	83.704 €
01.10.2020	30.09.2021	84.658 €	16.932 €
01.10.2022	30.09.2023	531.161 €	84.986 €

Auch wurden im Jahr 2023 die Landesmittel aus dem Aktionsplan Klimaschutz – Fastlane Mobilität - für die Umstellung der Straßenbeleuchtung auf LED in Höhe von 190.000 € und im Jahr 2024 weitere 282.000 € aus dem sog. Sonderprogramm Notlagenfinanzierung zur Deckung der Erneuerungsmaßnahmen herangezogen.

Die darüber hinaus zu verzeichnenden Mehrausgaben wurden im Rahmen des Haushaltsvollzuges durch Minderausgaben im Bereich des Amtes für Straßen- und Brückenbau weitestgehend gedeckt.

In den Haushaltsjahren 2025/26 zeichnet sich unter Berücksichtigung der o. g. Ausführungen folgender Mittelbedarf zur Betriebsführung der Straßenbeleuchtung ab:

1.	Haushaltsansatz für das Amt 66 Beleuchtungsentgelt 2025	2.410.000 €
2.	zzgl. Jahresabrechnung 2024 (mit Preis- und Mengenanpassung für 2024)	ca. 300.000 €
3.	zus. erforderliche Investitionskosten, mindestens jährlich auszuführen (ausgesetzt 2025, erforderlich ab 2026; z.B. Masterneuerungen, Freileitungen, Dunkelzonen)	(ab 2026: ca. 225.000 €)
4.	Unfallschäden ohne Verursacher (analog 2024)	ca. 65.000 €
	GESAMT 2025	ca. 2.775.000 €
	GESAMT 2026	ca. 3.000.000 €

Im Haushaltsjahr 2024 betrug der originäre Haushaltsansatz 2.410.000 € und wurde durch die einmalige Bereitstellung zusätzlicher Haushaltsmittel für mehr „Sicherheit auf Straßen und Wegen durch mehr Licht“ auf 2.650.000 € erhöht. Für das Haushaltsjahr 2026 ist mit einer Kostensteigerung auf ca. 3,0 Mio. € zu rechnen. Demzufolge entsteht ein geschätzter Mehrbedarf im Jahr 2025 von ca. 365.000 € und für die weiteren Jahre in Höhe von rund 600.000 €.

B Lösung

Der Bau- und Umweltausschuss nimmt die Kostenentwicklung der Betriebsführung der öffentlichen Straßenbeleuchtung und die zu erwartenden Mehrausgaben im Haushaltsjahr 2025 in Höhe von 365.000 € zur Kenntnis. Der Bau- und Umweltausschuss beschließt, dass bis zur Veröffentlichung eines rechtskräftigen Haushaltes der Betrieb der Straßenbeleuchtung ausschließlich im Rahmen der vertraglichen Verpflichtungen fortgeführt wird. Die Beseitigung von Dunkelzonen bzw. die Fortsetzung des Rückbaues von Freileitungen (ca. 6,0 km), wird bis auf weiteres (im Jahr 2025) zurückgestellt.

C Alternativen

Keine die empfohlen werden können.

D Auswirkungen des Beschlussvorschlags

Die finanziellen Auswirkungen wurden unter A und B bereits ausführlich dargestellt. Personalwirtschaftliche und klimaschutzrelevante Auswirkungen sowie Hinweise auf eine Gleichstellungsrelevanz sind nicht gegeben. Ausländische Mitbürger/innen sind von diesem Beschlussvorschlag nicht in besonderer Weise betroffen. Auf die besonderen Belange der Menschen mit Behinderungen wirkt sich dieser Beschlussvorschlag nicht aus. Das gilt auch für die besonderen Belange des Sports.

E Beteiligung / Abstimmung

Keine

F Öffentlichkeitsarbeit / Veröffentlichung nach dem BremIFG

Eine Veröffentlichungspflicht nach dem BremIFG besteht nicht.

G Beschlussvorschlag

Der Bau- und Umweltausschuss nimmt die Kostenentwicklung der Betriebsführung der öffentlichen Straßenbeleuchtung und die zu erwartenden Mehrausgaben im Haushaltsjahr 2025 in Höhe von 365.000 € zur Kenntnis. Der Bau- und Umweltausschuss beschließt, dass bis zur Veröffentlichung eines rechtskräftigen Haushaltes der Betrieb der Straßenbeleuchtung ausschließlich im Rahmen der vertraglichen Verpflichtungen fortgeführt wird. Die Beseitigung von Dunkelzonen bzw. die Fortsetzung des Rückbaues von Freileitungen (ca. 6,0 km), wird bis auf weiteres (im Jahr 2025) zurückgestellt.

gez.
Charlet
Stadtrat

Vorlage Nr. VII 4 / 2025		
für die Sitzung des Bau- und Umweltausschusses.		
Beratung in öffentlicher Sitzung:	ja	Anzahl Anlagen: 1

Spielleitplanung Steuerungsrunde und Scopingtermine

A Problem

In der Stadtverordnetenversammlung am 09.10.2014 (StVV-V-52/2014) wurde die Spielleitplanung für alle Stadtteile als Planungsinstrument für die zukünftige Entwicklung der Stadt Bremerhaven beschlossen. Die Aussagen der Spielleitplanung sollen seitdem im Zuge der Abwägungsprozesse in der Stadt- und Bauleitung eingebunden werden.

Eine Steuerungsrunde unter der Federführung des Gartenbauamtes soll lt. Beschluss zweimal jährlich einen Scopingtermin festsetzen, bei dem grundsätzlich sämtliche öffentliche Maßnahmen und Vorhaben für das gesamte Stadtgebiet auf ihre Relevanz für Kinder und Jugendliche untersucht werden. Geprüft werden soll, in welcher Weise die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen durchgeführt werden kann. Das von der Steuerungsrunde Spielleitplanung festgesetzte Beteiligungsformat ist verbindlich. Im Sinne eines Monitorings ist der Sachstand jährlich den politischen Gremien zu berichten.

Bei diesen Scopingterminen ist das Gartenbauamt als federführendes Amt auf die Teilnahme der bauenden Ressorts angewiesen. Das bedeutet: Die Teilnehmenden müssen Projekte melden, die in Planung sind, um eine Partizipation von Kindern und Jugendlichen in den Ablauf einzubinden. Dies hat die ersten fünf Jahre gut funktioniert. Es gab zugewiesene und konstante Ansprechpartnerinnen und -partner, die sich angesprochen und für diese Form der Zusammenarbeit verantwortlich gefühlt haben.

Sukzessive nahm die Anzahl der Teilnehmenden bei den Scopingterminen ab und es kam immer öfter vor, dass die Ansprechpartner und Ansprechpartnerinnen durch Arbeitsplatzwechsel oder aufgrund anderer Umstände nicht mehr zuständig waren und Nachfolgeregelungen in den Ämtern und Ressorts nicht getroffen wurden.

In der Pandemiezeit seit 2020 wurde aufgrund gesetzlicher Rahmenbedingungen aus dem in Präsenz stattfindenden Scopingtermin eine digitale Abfrage. Ämter und Ressorts wurden angeschrieben und um Benennung der laufenden Bauprojekte gebeten, damit die Steuerungsgruppe das anzuwendende Beteiligungsformat festlegen konnte.

Der Rücklauf war spärlich, es wurde vermehrt rückgemeldet, dass keine geeigneten Bauprojekte vorhanden seien. Im Jahr 2023 wurde durch das Gartenbauamt digital abgefragt, aber keine Beteiligungsprojekte gemeldet. Eine Berichterstattung im BUA ist nicht erfolgt.

Meist waren die hausinternen Projekte des Gartenbauamtes die einzigen Bauprojekte, die im jährlichen Monitoring erfasst werden konnten.

Die personelle Bindung und der zeitliche Aufwand für die Abwicklung der Abfragen und Dokumentationen bzw. Berichterstattungen war und ist aufwendig und wird hauptsächlich von einer Mitarbeiterin des Gartenbauamtes neben der eigentlichen Projektbearbeitung als Freiraumplanerin geleistet.

Die Doppelrolle des Gartenbauamtes stellt sich als problematisch heraus. Einerseits setzt das Gartenbauamt eigene Bauprojekte mit einer integrierten Kinder- und Jugendbeteiligung um und stimmt sich dabei prozessbedingt mit anderen Ämtern und Institutionen ab. Andererseits hat das Gartenbauamt eine ‚kontrollierende Rolle‘ bei anderen Ämtern, wenn es um das Scoping Spielplatzplanung geht.

Grundsätzlich wäre es wünschenswert am Beschluss mit seinem kommunalpolitischen Ansatz zur Beteiligung von Kindern und Jugendlichen auch in Zukunft festzuhalten. Die Umsetzung des Beschlusses in Zukunft ist weiterhin erstrebenswert um Bremerhaven als kinder- und jugendfreundliche Kommune zu stärken. Dieses Vorgehen aufgrund der Vorlage von 2014 hat bundesweit Beachtung gefunden und es meldeten sich etliche Kommunen, die das System und die Vorlage auf ihre Gremienarbeit übertragen wollten wie z.B. die Stadt Kiel.

Angesiedelt wurde und wird die Federführung aber bei anderen Kommunen und Städten nie in einem bauenden Amt, sondern eher beim Jugendamt oder in der Kinderförderung.

Nach Abstimmung mit dem Amt für Jugend, Familie und Frauen kann mitgeteilt werden, dass dort bereits eine Vielzahl von koordinierenden Aufgaben im Rahmen der Kinder- und Jugendbeteiligung wahrgenommen werden, insbesondere beim Kinder- und Jugendbeauftragten. Weitere Aufgabenbereiche können dort ohne zusätzliche personelle Ressourcen nicht übernommen werden.

B Lösung

Die Steuerungsrunde wird aufgelöst und ein Scoping findet nicht mehr statt. Der Beschluss StVV-V-52/2014 wird aufgehoben.

C Alternativen

Die Federführung der Steuerungsrunde und Weiterführung des Scopings wird von einem anderen Amt außerhalb der Ämter Gartenbau und Jugend, Familie und Frauen oder von einer anderen Organisationseinheit übernommen.

D Auswirkungen des Beschlussvorschlags

Es sind keine finanziellen Auswirkungen vorhanden

Das Gartenbauamt hat mehr Kapazitäten für die eigentlichen Aufgaben.

Die Hinweise auf eine Gleichstellungsrelevanz sind nicht gegeben.

Es sind keine direkten klimaschutzzielrelevanten Auswirkungen vorhanden.

Ausländische Mitbürgerinnen und Mitbürger sind von diesem Beschlussvorschlag nicht in besonderer Weise betroffen

Besonderen Belange der Menschen mit Behinderung werden nicht berührt.

Auf die besonderen Belange des Sports wirkt sich dieser Beschlussvorschlag nicht aus.

Es ist keine besondere örtliche Betroffenheit vorhanden.

Die besonderen Belange von Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen sind betroffen und weniger berücksichtigt. Die Beteiligung wird mit diesem Beschlussvorschlag nicht mehr sichergestellt.

E Beteiligung / Abstimmung

Amt für Jugend, Familie und Frauen

F Öffentlichkeitsarbeit / Veröffentlichung nach dem BremIFG

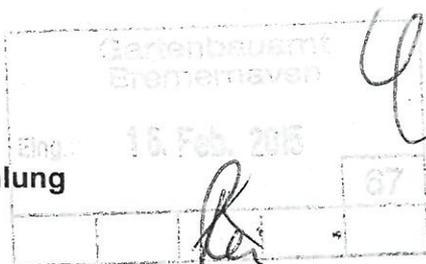
Die Vorlage ist für die Öffentlichkeit geeignet. Es besteht eine Informationspflicht gemäß Bremer Informationsfreiheitsgesetz – BremIFG.

G Beschlussvorschlag

Die Steuerungsrunde wird aufgelöst und ein Scoping findet nicht mehr statt. Der Beschluss StVV-V-52/2014 wird aufgehoben.

gez. Kathe-Heppner
Stadträtin

Anlage 1: Beschluss der Stadtverordnetenversammlung aus der 24. öffentlichen Sitzung am 09.10.2024



B e s c h l u s s
d e r S t a d t v e r o r d n e t e n v e r s a m m l u n g
a u s d e r 24. ö f f e n t l i c h e n S i t z u n g
a m 09.10.2014

- a) Dez. I, II, III, VI, VII
- b) Magistratsdirektor I/1, Magistratsprotokoll MK 2
- c) Amt 00, Amt 51 (K), Amt 61 (K), Amt 66 (K), Amt 67 (V), Seestadt Immobilien (K), VI/1 (K)

erhalten nachfolgenden Beschluss zur Kenntnis und ggf. weiteren Veranlassung:

TOP 3.3 StVV - V 52/2014
Spielleitplanung Bremerhaven

Die Stadtverordnetenversammlung fasst folgenden Beschluss:

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt die Spielleitplanung für alle Stadtteile als einen sektoralen Fachplan und als Planungsinstrument zur zukünftigen Entwicklung der Stadt Bremerhaven. Die Verwaltung wird beauftragt, die darin gemachten Aussagen in die erforderlichen Abwägungsprozesse der Stadt- und Bauleitplanung einzubinden sowie die vorgeschlagenen Maßnahmen schrittweise umzusetzen.

Es gelten die der Spielleitplanung zugrunde gelegten folgenden Grundsätze:

- Kinder- und Familienfreundlichkeit ist als Querschnittsaufgabe in alle Maßnahmen und Vorhaben der Stadtplanung zu integrieren und vorrangig in Eigenverantwortung der Fachämter umzusetzen.
- Die mit der Spielleitplanung eingerichtete Steuerungsgruppe unter Federführung des Gartenbauamtes soll fortgesetzt werden.
- Die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen soll als kommunalpolitischer Grundsatz fortgeführt werden. Zukünftig sollen Beteiligungsverfahren mit Kindern und Jugendlichen mit denen von Erwachsenen im Sinne eines Dialogs der Generationen verknüpft werden.
- Die Kosten für die Beteiligung sollen aus den Durchführetats der jeweiligen Baumaßnahmen finanziert werden.

Um eine ernsthafte und erfolgreiche Berücksichtigung der Interessen von Kindern und Jugendlichen zu gewährleisten, ist die frühzeitige Identifizierung entsprechend relevanter Vorhaben zu gewährleisten.

Hierzu soll zweimal jährlich, von der Steuerungsgruppe ein Scopingtermin festgesetzt werden, bei dem grundsätzlich sämtliche öffentlichen Maßnahmen und Vorhaben für das gesamte Stadtgebiet auf ihre Relevanz für Kinder und Jugendliche untersucht werden. Geprüft wird, in welcher Weise die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen durchgeführt werden kann.

Zudem trägt die Steuerungsgruppe einmal jährlich im Sinne eines Monitoring den Sachstand der Stadtverordnetenversammlung, dem Bau- und Umweltausschuss, dem Ausschuss für Jugend, Familie und Frauen sowie dem Jugendhilfeausschuss vor.

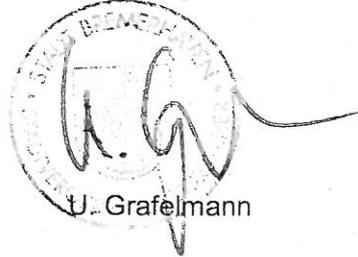
Für die Durchführung von Mikroprojekten im gesamten Stadtgebiet benötigt das Dezernat VII jährlich einen Verfügungsfonds in Höhe von 20.000 €, aus dem flexibel und zeitnah Bedarfe von Kindern und Jugendlichen umgesetzt werden können.

Die Dezernate III, VI und VII werden beauftragt, Förderkulissen und Programme für die Durchführung von Spielleitplanungen für weitere Stadtteile (bereits durchgeführt: Geestemünde und Lehe) zu erschließen.

Ab 2016 werden dem Dezernat VII Haushaltsmittel in Höhe von 20.000 € zur Verfügung gestellt.

gez. A. Beneken
Stadtverordnetenvorsteher

Beglaubigt:

The image shows a circular official seal of the City of Bismarck. The seal contains the text 'STADT BISMARCK' at the top and 'VEREINIGTE GEMEINSCHAFTEN' at the bottom. In the center of the seal, there is a handwritten signature in black ink. The signature is stylized and appears to be 'U. Grafelmann'. A long horizontal line extends from the right side of the signature.

U. Grafelmann

Vorlage Nr. VI 39/2025		
für die Sitzung des Bau- und Umweltausschusses.		
Beratung in öffentlicher Sitzung:	ja	Anzahl Anlagen: 0

Anfrage der CDU-Fraktion zum Thema: RE:SET - Renaturierung einer Hafenstadt

Im Rahmen des Projekts "RE:SET - Renaturierung einer Hafenstadt" wurden für die Jahre 2021 bis 2024 insgesamt 5 Mio. € bereitgestellt (4,5 Mio. € vom Bund und 500.000 € von der Stadt Bremerhaven) mit dem Ziel, 800 Bäume in Bremerhaven zu pflanzen. Tatsächlich wurden bis 2025 jedoch nur 280 Bäume gepflanzt, von denen viele in Anliegerstraßen (z. B. Berdessaer Weg) umgesetzt wurden, deren Straßenausbaukosten weitgehend von den Anliegern finanziert werden.

Wir bitten um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Stellen Sie bitte die geplanten Standorte nebst Angabe, welches Amt den Standort bestimmt hat sowie die erfolgten Standortabweichungen nebst Begründung, dar.
2. Wie viele Quadratmeter versiegelte Fläche im Straßenraum wurden zwischenzeitlich umgewidmet?
 - a. Wie viele Parkplätze wurde bislang zurückgebaut?
3. Womit wird begründet, dass während der Ausführungsgruppen viele Führungskräfte aus den zu beteiligenden und weiteren projektverantwortlichen Ämtern regelmäßig zu Abstimmungsrunden zusammenkommen (Stichwort Effektivität)?

gez.
Charlet
Stadtrat