

# **Anlage Nr. 1**

Abwägungstechnische Bearbeitung der eingegangenen Stellungnahmen  
im Rahmen der Information der Öffentlichkeit über Lärmkarten gem.

§ 47c BImSchG und § 7 der 34. BImSchV

und

Beteiligung zur Lärmaktionsplanung gem. § 47d Abs. 3 BImSchG

Lärmkartierung/ Lärmaktionsplanung – Information und Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 47c/d BImSchG

| Nr. | Schreiben vom...               | Äußerungen und Anregungen  | Problemanalyse<br>Bewertung von Zusammenhängen  | Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung |
|-----|--------------------------------|--|---|--|
| 1.  | Kontaktformular vom 07.02.2013 | <p>Jahnstraße zwischen Batteriestraße und Am Twischkamp. Teilweise recht hohes Verkehrsaufkommen (mehr als 100 Pkw/Stunde)- die Jahnstraße (zwischen Nordsee-Stadion und Am Tischkamp) wird unerlaubterweise von vielen Pkw-Fahrern als Abkürzung genutzt, die dann auf dem schön asphaltiertem Abschnitt hier so richtig aufdrehen (während der Sperrung sind weitaus weniger Pkw durchgekommen) - die meisten halten sich nicht an die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, sondern fahren deutlich (!) schneller - vorgenommene Tempomesungen haben dies bestätigt (ich hatte eine ausdauernde Korrespondenz mit dem Bürger- und Ordnungsamt ), Abhilfe wurde leider nicht geschaffen. Die Lärmbelästigung durch die vielen schnellen Kfz ist immens. Geöffnete Fenster sind bzw. ein Aufenthalt auf den zur Straßenseite gelegenen Balkonen ist häufig nicht möglich.</p> <p>Schwellen o. ä. auf der Fahrbahn, damit die Kfz langsamer fahren, Umwidmung der Jahnstraße auf diesem Abschnitt in eine Einbahnstraße bzw. Sperrung der Jahnstraße in Höhe der Werkstraße</p> | <p>Die genannte Straße ist nicht als Straße mit einer täglichen Verkehrsstärke über 1.000 Fahrzeugen erfasst. Um den Sachverhalt zu prüfen und eine Grundlage für eine Einschätzung der Lärmbelästigung zu erhalten, soll eine Verkehrszählung, durchgeführt werden. Bei Anhaltspunkten für deutliche Geschwindigkeitsübertretungen, erfolgt eine genauere Klärung in Zusammenarbeit mit dem Bürger- und Ordnungsamt.</p> | Wir bitten, Kenntnis zu nehmen.                  |
| 2.  | Kontaktformular vom 16.02.2013 | <p>Eine regelmäßige Kontrolle der Geschwindigkeit in der Hartwigstraße (anliegendes Altenwohnheim) Tempo 30 ist utopisch! Ferner das Nutzen der Reisebusse vom P+R Parkplatz Bismarckstraße verbieten! Wohnstraße! Die Taxen nutzen ebenfalls die Hartwigstraße als Abkürzung zur Autobahn! Ferner keine angepasste Geschwindigkeit! Die Hartwigstraße / Virchowstraße / Kammerweg wird als Umgehung des Hbf von vielen</p>  | <p>In Bremerhaven werden umfangreiche und regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt, was die Zahl von ca. 100.000 Ahndungsfällen/a zeigt.</p> <p>Um den Sachverhalt zu prüfen und eine Grundlage für eine Einschätzung der Lärmbelästigung zu erhalten, soll eine Verkehrszählung,</p>  | Wir bitten, Kenntnis zu nehmen.                  |

Lärmkartierung/ Lärmaktionsplanung – Information und Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 47c/d BImSchG

| Nr. | Schreiben vom...               | Äußerungen und Anregungen  | Problemanalyse<br>Bewertung von Zusammenhängen   | Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung |
|-----|--------------------------------|--|--|--|
|     |                                | genutzt!<br>Hier wäre eine geänderte Verkehrsführung (Einschränkung für Anwohner) angepaßt!  | durchgeführt werden. Bei Anhaltspunkten für deutliche Geschwindigkeitsübertretungen, erfolgt eine genauere Klärung in Zusammenarbeit mit dem Bürger- und Ordnungsamt.  |  |
| 3.  | Kontaktformular vom 16.02.2013 | <p>Straße: An der Geeste / Autoverkehr speziell Zubringerverkehr zur Fähre Bremerhaven-Nordenham</p> <p>Auf der Straße An der Geeste und den dazugehörigen Parkplatzflächen besteht der Straßenbelag ausschließlich aus Kopfsteinpflaster. Obwohl eine 30ziger Zone eingerichtet ist, wird diese kaum bzw. selten beachtet und von vielen Autofahrern ständig überschritten. Die Abrollgeräusche welche dabei auf dem Kopfsteinpflaster entstehen sind sehr laut. Dies bezieht sich sowohl auf die Tages wie auch Nachtzeit.</p> <p>Durch das aufbringen von sogenannten "Schikanen" wäre eine Verkehrsberuhigung sehr leicht zu erreichen und somit eine Reduzierung des Geräuschpegels wie auch die Erhöhung der Sicherheit erreichbar. Die Straße An der Geeste wird auch vermehrt von Fußgängern benutzt welche zur Fähre wollen oder von dieser kommen.</p> | Die genannte Straße ist nicht als Straße mit einer täglichen Verkehrsstärke über 1.000 Fahrzeugen erfasst. Um den Sachverhalt zu prüfen und eine Grundlage für eine Einschätzung der Lärmbelastung zu erhalten, soll eine Verkehrszählung, durchgeführt werden. Bei Anhaltspunkten für deutliche Geschwindigkeitsübertretungen, erfolgt eine genauere Klärung in Zusammenarbeit mit dem Bürger- und Ordnungsamt. | Wir bitten, Kenntnis zu nehmen.                  |
| 4.  | Kontaktformular vom 17.02.2013 | <p>Keilstr. 12 bis Ecke Bürgermeister-Smidt-Straße, Bremerhaven</p> <p>Umleitung der Busse. Verlegung der Haltestelle zum Auswandererhaus.</p> <p>Zurzeit, insbesondere im Sommer, keine Möglichkeit, die Fenster zu öffnen, da der Lärm der vorbeifahrenden Busse Telefongespräche u.a. unmöglich macht. Restaurant Asia und das Re-</p>  | Dieser Bereich wurde aufgrund des lärmrelevanten Busverkehrs in die Kartierung aufgenommen, obwohl das Kriterium von mehr als 1.000 Kfz am Tag nicht erreicht wird. Einige Fassadenbereiche liegen an der Grenze zu den Auslösewerten für eine Überprüfung, von 65/55 dB(A)  | Dem Anliegen wird nicht gefolgt.                 |

Lärmkartierung/ Lärmaktionsplanung – Information und Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 47c/d BImSchG

| Nr. | Schreiben vom...               | Äußerungen und Anregungen   | Problemanalyse<br>Bewertung von Zusammenhängen  | Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung |
|-----|--------------------------------|---|---|--|
|     |                                | <p>staurant Giese können im Sommer keine Tische und Stühle nach draußen stellen, da die Abgase und der Lärm der vorbeifahrenden Busse ein Sitzen außerhalb der Restaurants unmöglich macht. Im Übrigen scheint die Belastung des Hauses Keilstr. 12-14 durch vorbeifahrende Busse die Substanz des Hauses zu schädigen (Neigung zur Straße).</p>  | <p>tags/nachts. Das Auslösekriterium ist zur Betrachtung der Situation der Anwohner und nicht der Gewerbetreibenden gewählt. Zudem zeigt das Beispiel anderer Gewerbetreibender, dass eine Nutzung des Aussenbereichs möglich ist.</p> <p>Die vorhandene Führung der Busse ist ein wichtiger Bestandteil für einen attraktiven Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Die Nutzung des ÖPNV vermeidet Autofahrten und somit Lärmbelastungen in der gesamten Stadt. Durch die Modernisierung der Busflotte durch BremerhavenBus verbessert sich die Situation bereits.</p> |  |
| 5.  | Kontaktformular vom 18.02.2013 | <p>Fahrzeuqlärm Straße An der Geeste zwischen der Weserfähre und der alten Geestebrücke. Obwohl hier eine Tempo 30 Zone ist, wird hier viel zu schnell gefahren. Durch das Kopfsteinpflaster sind die damit verbundenen Abrollgeräusche extrem hoch. Im Sommer kann man kaum bei geöffnetem Fenster auf der Terasse sitzen. Gelegentliche Tempomessungen bringen absolut nichts. Um die Fähre zu erreichen, wird hier mehr als 60 Km/h gefahren. Mehrere Versuche, auch vom Verwalter, haben bis jetzt keine Lösung gebracht.</p> <p>Unser Wunsch wäre es, 4 halbrunde Schwellen (für 30 Km/h) einzubauen. das ist die preiswerteste Lösung. Man kann die Schwellen auch pflas-</p> | <p>Es handelt sich um die gleiche Problematik wie in Stellungnahme 3, daher werden sie zusammen betrachtet.</p> <p>Die genannte Straße ist nicht als Straße mit einer täglichen Verkehrsstärke über 1.000 Fahrzeugen erfasst. Um den Sachverhalt zu prüfen und eine Grundlage für eine Einschätzung der Lärmbelästigung zu erhalten, soll eine Verkehrszählung, durchgeführt werden. Bei Anhaltspunkten für deutliche Geschwindigkeitsübertretungen, erfolgt eine genauere Klärung in Zusammenarbeit</p>  | Wir bitten, Kenntnis zu nehmen.                  |

Lärmkartierung/ Lärmaktionsplanung – Information und Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 47c/d BImSchG

| Nr. | Schreiben vom... | Äußerungen und Anregungen | Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen | Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung |
|-----|------------------|---------------------------|---|--|
|-----|------------------|---------------------------|---|--|

|    |                                       |  |   |  |
|----|---------------------------------------|--|---|--|
|    |                                       | <p>tern, wie in Leherheide, aber das ist zu teuer. Jeweils 2 halbrunde Schwellen zwischen der alten Geestebrücke und der Kennedy-Brücke und 2 Schwellen zwischen der Kennedy-Brücke und der Weserfähre wären ausreichend um eine e c h t e Tempo 30 Zone zu erreichen</p>  | <p>mit dem Bürger- und Ordnungsamt.</p>   |  |
| 6. | <p>Kontaktformular vom 18.02.2013</p> | <p>1) Hier (leider nun) Hauptverkehrsstrassen: Vieländer Weg / Karlsweg<br/>                     Ursächlich die Erschließung bzw. Eröffnung "Am Grollhamm" und Verschluss der "Lindenallee" führt zu erhöhtem Verkehrsaufkommen aus dem Landkreis, PKW sowie Schwerlast LKW. Rüde Fahrweise, sprich, hochbeschleunigen und starkes abbremsen, verstärken diesen Lärmpegel. Besonders beladene LKW fallen durch unangenehme laute Brems- und Beschleunigungsgeräusche auf.</p> <p>Zuerst: vor der Erschließung "Am Grollhamm" war das wohnen, trotz Autobahn, ruhig. Das ist vorbei!</p> <p>Zu 1) In Anbetracht der Tatsache, daß Surheide Verkehrsberuhigt ist und der Bereich ab Zugang Baggerkuhle von vielen Kindern/Erwachsenen/Wildtieren (zB.Rehe) frequentiert werden, sollte mind. ab Höhe "Naturschule / Comet" (Vieländer Weg) mit einer 30er Zone beruhigt werden. Ebenfalls sollte der Bereich ab Auf der Bult/Karlsweg weiterführend mit der Tempo Zone 30 beruhigt werden. Zum einen würde grundsätzlich der Lärmpegel durch "rasende" Fahrzeuge reduziert und die gefährliche Einmün-</p> | <p>Diese Strecke dient unter anderem der Anbindung des Gewerbegebietes Weißenstein an die Autobahn. Damit die Anbindung attraktiv ist, ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in diesem Bereich nicht sinnvoll. Die Anbindung über „Am Grollhamm“ wurde auch im Verfahren für den Bebauungsplan Nr. 413 thematisiert, der nach erfolgter Bürgerbeteiligung beschlossen wurde. Eine Untersuchung der Schwerverkehrslenkung wird Bestandteil des zu erstellenden Verkehrsentwicklungsplans sein.</p> | <p>Wir bitten, Kenntnis zu nehmen.</p> |

Lärmkartierung/ Lärmaktionsplanung – Information und Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 47c/d BImSchG

| Nr. | Schreiben vom... | Äußerungen und Anregungen  | Problemanalyse<br>Bewertung von Zusammenhängen  | Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung                              |
|-----|------------------|--|---|---|
|     |                  | <p>dung "Am Grollhamm" würde sogar entschärft!<br/>(Das Stoppschild in der Einmündung Am Grollhamm/Karlsweg wird hier extrem oft ignoriert, für die Schulkinder mit Fahrrad ein unnötiger Gefahrenpunkt!!)</p> <p>2) Durch die Erneuerung der Fahrbahnbeläge auf der A27 ist es deutlich lauter geworden, bei Westwind ist es unerträglich laut. Im Sommer gemäßigter in der Lautstärke warscheinlich durch Laub/Blätter der Bäume, im Winter sogar sehr laut wahrscheinlich mangels Laub. In jedem Fall frapierend dieser Unterschied. Allein der Unterschied zwischen 80km/h während der Bauphase und nun wieder 120km/h ist auffällig.</p> <p>Zu 2) A27 ab Bremerhaven Tempo 80km/h</p> <p>3) Zu TA Lärm, sicherlich ist es different in Ihrer Bewertung zu betrachten, jedoch gilt im Wohngebiet Surheide 45dB (Nacht)lt. TA Lärm, dies korreliert weder mit den von Ihnen gemachten Angaben, noch mit den Grenzwerten, die somit nicht eingehalten werden. Demnach sind wir größeren Stressoren ausgesetzt! Im Weiteren kommt in diesem Wohnbereich aktuell eine Infraschallbelastung hinzu (Ermittlung durch Gewerbeaufsicht).</p> | <p>Dies sind subjektive Eindrücke, möglicherweise verstärkt durch den Vergleich zur Bauphase. Objektiv führt eine Verbesserung der Fahrbahnbeläge nicht zu einer Erhöhung der Lautstärke.</p> <p>Aufgrund der relativ geringen Minderung durch ein Tempolimit, der geringen Betroffenheit, vorhandenen Lärmschutzmaßnahmen und der Funktion der Straße wird ein Tempolimit in diesem Bereich nicht als sinnvoll betrachtet. Es würde auch zu einer unerwünschten Verlagerung von Verkehren auf das städtische Hauptverkehrsstraßennetz führen.</p> <p>(siehe auch Stellungnahme Nr.20)</p> <p>In Surheide sind keine Anlagen, die gemäß der Umgebungslärmrichtlinie zu kartieren wären. Daher ist dort kein Beurteilungspegel für Industrie- und Gewerbelärm verzeichnet.</p> <p>Für die Überwachung der Einhaltung der Grenzwerte nach TA Lärm ist die Gewerbeaufsicht zuständig, die bereits kontaktiert und tätig wurde.</p> | <p>Wir bitten, Kenntnis zu nehmen.</p> <p>Wir bitten, Kenntnis zu nehmen.</p> |

Lärmkartierung/ Lärmaktionsplanung – Information und Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 47c/d BImSchG

| Nr. | Schreiben vom...                      | Äußerungen und Anregungen   | Problemanalyse<br>Bewertung von Zusammenhängen  | Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung |
|-----|---------------------------------------|---|---|--|
|     |                                       | <p>Derzeit wird noch von "alten Hörschwellen" ausgegangen, diese werden derzeit durch BMU überarbeitet.</p> <p>Denn: auch zB. PKW erzeugen Infraschall welches Industrielärm (zb. 50Hz) durch aufschwingen in den Frequenzen in der Lautstärke sogar verstärkt!</p> <p>Zu 3) Man muss sich auf einen Nenner einigen!<br/>Beachtung von krankmachendem Infraschall!!!</p>  | <p>Die Thematik Infraschall und damit Änderung der Hörschwelle ist Gegenstand von wissenschaftlicher Diskussion und Forschung, der noch nicht in rechtliche Regelungen (TA-Lärm, Umgebungslärmrichtlinie) Eingang gefunden hat.</p>   |  |
| 7.  | <p>Kontaktformular vom 19.02.2013</p> | <p>Bremerhaven-Wulsdorf - Weserstraße (Lärmbelastung &gt; 70 - 75 dB (A))</p> <p>Ich wohne im südlichen Bereich der Weserstraße. Der tägliche Verkehrslärm und die täglichen Autokolonnen sind kaum zu ertragen. Insbesondere die riesigen Trecker und LKW's führen zu Erschütterungen und zu einer erheblichen Lärmbelastung. Die Windenergiebranche möchte nun auch ihre Schwerlasttransporte und LKW's in der Nacht durch die Weserstraße fahren lassen.</p> <p>Durch die Schließung der Lindenallee, Öffnung des Wesertunnels und Ansiedlung des Gewerbegebiets Bohmsiel und der Offshoreindustrie ist es zu einem erheblich erhöhtem Verkehrsaufkommen in den vergangenen Jahren gekommen.</p> <p>Die geplante Ansiedlung von einem Nahversorger auf dem Warringsgelände dürfte zu einem weiteren Anstieg des Verkehrsaufkommens in der Weserstraße führen. Die Ansiedlung des Investors IKEA wir ebenfalls zu Stauungen führen.</p> | <p>(Zur Information: Der angegebene Pegelbereich tritt nach unseren Berechnungen nur direkt auf der Straße auf. Bei genauerer Betrachtung der Ergebnisse liegen an der straßenseitigen Fassade ca. 65/55 dB(A) [DEN/nachts] vor. An der straßenabgewandten Fassade sind dies ca. 50/40 dB(A))</p> <p>Die lärm- und verkehrsrelevanten Auswirkungen der genannten geplanten Ansiedlungen werden in den Bauleitplanverfahren betrachtet und bewertet. Es besteht im Rahmen der Bürgerbeteiligung die Möglichkeit Einwendungen und Bedenken vor-</p> | <p>Wir bitten, Kenntnis zu nehmen.</p>           |

Lärmkartierung/ Lärmaktionsplanung – Information und Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 47c/d BImSchG

| Nr. | Schreiben vom...                      | Äußerungen und Anregungen   | Problemanalyse<br>Bewertung von Zusammenhängen   | Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung |
|-----|---------------------------------------|---|--|--|
|     |                                       | <p>Ich bitte daher zu prüfen, ob eine Entlastung durch geeignete verkehrliche Maßnahmen möglich ist. Mit der Firma könnte eine freiwillige Vereinbarung über die zu fahrenden Routen getroffen werden. (Anmerkung: Traktoren)</p> <p>Zu prüfen wäre auch eine Sperrung der Weserstraße für den Durchgangsverkehr, da ausreichende Alternativrouten (A27, Fischereihafen vorhanden sind). Alternativ käme eine Tonnagebeschränkung für Lkw ab 3,5 t oder Tempo 30 in Betracht. Ein Nachtfahrverbot für Schwerlasttransporte und LKW's ist schon jetzt unbedingt erforderlich.</p> <p>Auch eine Kombination verschiedener Maßnahmen wäre zu prüfen.</p> | <p>zubringen.</p> <p>Mit der Firma wurden bereits in der Vergangenheit Gespräche über die „Monstertraktoren“ und Fahrwege geführt.</p> <p>Durch die verkehrliche Funktion der Weserstraße ist eine Sperrung für den Durchgangsverkehr nicht möglich. Die Auswirkungen von Restriktionen für den Lkw-Verkehr werden geprüft.</p> <p>Die Aufstellung eines Verkehrsentwicklungsplanes wurde durch die StVV beschlossen. Die Entlastung der Weserstraße aus verkehrsplanerischer Sicht wird im Zuge der Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes untersucht. Der Plan wird auch ein Schwerverkehrskonzept beinhalten.</p> | <p>Wir bitten, Kenntnis zu nehmen.</p>           |
| 8.  | <p>Kontaktformular vom 20.02.2013</p> | <p>Ich beziehe mich auf die Lindenallee bis Poggenbruchstr.</p> <p>Ich hätte in dieser Strecke eine 30ziger Zone.</p>   | <p>Die Möglichkeit der Einrichtung einer Beschränkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h wird geprüft. Zu beachten ist, dass in diesem Abschnitt BremerhavenBus fährt.</p>  | <p>Wir bitten, Kenntnis zu nehmen.</p>           |
| 9.  | <p>Kontaktformular vom 21.02.2013</p> | <p>Ich rege an, dass die Herausnahme der Verbindungsstraße von der Georgstraße über die Hamburger Straße zur Autobahnanbindung Geestemünde aus dem Flächennutzungsplan zurückgenommen wird. Nach Bau der Verbindungsstraße ist ein verringertes Fahrzeugaufkommen, und</p>  | <p>Aus lärmtechnischer Sicht steht einer geringen Entlastungswirkung (-3 dB bei Halbierung des Verkehrs) entlang An der Mühle ein enormer Anstieg der Belastung an der neuen Verbindung gegenüber, so dass in der Ge-</p>  | <p>Dem Anliegen wird nicht gefolgt.</p>          |

Lärmkartierung/ Lärmaktionsplanung – Information und Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 47c/d BImSchG

| Nr. | Schreiben vom...               | Äußerungen und Anregungen   | Problemanalyse<br>Bewertung von Zusammenhängen  | Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung |
|-----|--------------------------------|---|---|--|
|     |                                | damit Verkehrslärm, entlang der Strecke Autobahnabfahrt Geestemünde, Schiffdorfer-Chaussee, An der Mühle zu erwarten.   | samtbetrachtung die Zahl der von Lärm Betroffenen steigen würde.  |  |
| 10. | Kontaktformular vom 03.03.2013 | <p>In der Straße Bohnenbreden, wohne ich seit über 17 Jahren. Mit der Vergrößerung der Betriebe und Ansiedlung neuer Betriebe im Fischereihafengebiet, wird es immer lauter.</p> <p>Tagsüber ist es für mich nicht so störend, da ich momentan in keinem Schichtdienst arbeite.</p> <p>Nachts sollten die Betriebe ihre Produktion runterfahren, damit man bei offenem Fenster schlafen kann.</p>   | Die Überwachung von Industrie- und Gewerbelärm erfolgt durch die Gewerbeaufsicht. Diese wird über den Sachverhalt informiert.   | Wir bitten, Kenntnis zu nehmen.                  |
| 11. | Kontaktformular vom 04.03.2013 | <p><b>Bussestraße: Container und Monstertrecker</b><br/>Die Strecke Berliner Platz, Bussestraße über die Fischereihafenschleuse wird verstärkt von Containern benutzt. Dazu kommen die LKW mit Baumaterialien und vor allem die großen Trecker</p> <p>Für die Container müßte endlich ein Verkehrskonzept erarbeitet werden, das diese Fahrzeuge aus dem Stadtverkehr raushält, da diese vermehrt Nebenstrecken durch Wohngebiete suchen.</p> <p>Der Lärm durch die Monstertrecker könnte durch Geschwindigkeitsbegrenzung etwas abgemildert werden. Selbst durch Schallschutzfenster ist dieser Lärm zeitweise unerträglich.</p> | <p>Die Aufstellung eines Verkehrsentwicklungsplanes wurde durch die StVV beschlossen. Der Plan wird auch ein Schwerverkehrskonzept beinhalten.</p> <p>Eine Geschwindigkeitsbegrenzung nur für die „Monstertrecker“ ist rechtlich nicht möglich. Für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen durch die Straßenverkehrsbehörde liegen die lärm- und sicherheitsrelevanten Grundlagen hier nicht vor.</p> | Wir bitten, Kenntnis zu nehmen.                  |
| 12. | E-Mail vom 24.02.2013          | Ich denke, dass bremenports und die DB AG als größte Lärmverursacher in der Pflicht sind, über den gesetzlichen Rahmen hinaus Lärmschutzmaßnahmen und zu ergreifen und Lärm zu mindern. Das ist nicht nur ein Frage des Geldes,   | Sowohl die DB (freiwillige Lärmsanierung) als auch bremenports (CT IV) haben Maßnahmen über den gesetzlichen Rahmen hinaus ergriffen.   | Wir bitten, Kenntnis zu nehmen.                  |

Lärmkartierung/ Lärmaktionsplanung – Information und Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 47c/d BImSchG

| Nr. | Schreiben vom...      | Äußerungen<br>und Anregungen  | Problemanalyse<br>Bewertung von Zusammenhängen   | Abwägungs- und Beschluss-<br>vorschlag der Verwaltung                          |
|-----|-----------------------|---|--|--|
|     |                       | <p>sondern in erster Linie eine Frage des Willens, auch und gerade des politischen Willens.</p> <p>Die DB AG hat gerade das beste Betriebsergebnis ihrer Geschichte erzielt. Insbesondere im schwer umkämpften Geschäft des Güterverkehrs konnten Zuwächse erzielt werden.</p> <p>Die Stadt lebt vom Güterverkehr über den Hafen und umgekehrt. Es wäre also auch eine Frage des gegenseitigen Respekts und der Wertschätzung der Menschen, hier mehr zu tun.</p> <p>Ich denke, ein großer und umfassender Schritt sollte der vermehrte Bau von Schallschutzwänden sein. Beispielsweise könnten die bestehenden Schallschutzwände um den Containerterminal verdoppelt oder gar verdreifacht werden.</p> <p>Ein weiterer Schritt könnte das ausschließliche Verwenden von Strom während der Liegezeiten in den Häfen sein. Dies hätte den nicht zu unterschätzenden positiven Nebeneffekt, dass gleichzeitig weniger Emissionen, insbesondere Rußpartikelfilter, ausgestoßen werden.</p> <p>Als Neubürger in 2013 bitte ich Sie darum, meine Anregungen aufzunehmen und ich würde mich freuen, wenn Sie mich auf dem Laufenden halten.</p> | <p>Um den Containerterminal bestehen keine Schallschutzwände. Die Errichtung, insbesondere in den geforderten Höhen, würden enorme Kosten bei einem fragwürdigen akustischen Nutzen verursachen. Nur wenige Belastete würden davon profitieren. Zudem hätten Wände in diese Höhe Einfluss auf das Stadtbild.</p> <p>Eine Landstromversorgung wurde im Jahr 2009 gutachterlich untersucht und verworfen. Die hohen Anschlussleistungen (bis zu 6,5 MVA) und unterschiedlichen Standards ziehen einen erheblichen Aufwand nach sich, der z.Zt. nicht leistbar ist. Die Entwicklung der Versorgung über Flüssiggas bleibt abzuwarten.</p> | <p>Dem Anliegen wird nicht gefolgt.</p> <p>Wir bitten, Kenntnis zu nehmen.</p> |
| 13. | E-Mail vom 06.03.2013 | Zu1. Wir wohnen seit annähernd 30 Jahren in der Allgäuer Straße. Nördlich angrenzend verläuft die Poristraße als eine der Hauptschließungsstraßen zur Anbindung der Verkehre aus dem Stadtumland auch an die A 27. Die Darstellung der Lärmausbreitung in der Lärmkartierung endet  | Die K58 wurde bis etwa Höhe „Alter Apeler Weg“ für die Lärmkartierung Bremerhavens berücksichtigt. Da es sich um die Lärmkartierung für Bremerhaven handelt, endet die Darstellung der Pegel an der Stadtgrenze.   | Wir bitten, Kenntnis zu nehmen.  |

Lärmkartierung/ Lärmaktionsplanung – Information und Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 47c/d BImSchG

| Nr. | Schreiben vom... | Äußerungen und Anregungen   | Problemanalyse<br>Bewertung von Zusammenhängen  | Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung |
|-----|------------------|---|---|--|
|     |                  | <p>aber an der Stadtgrenze zur Gemeinde Schiffdorf. Für mich ist daher nicht erkennbar, ob die Auswirkungen des Verkehrslärmes im weiteren Verlauf der K 58 in Richtung Osten und die Emissionen des angrenzenden Gewerbegebietes Am Fernsehturm auf das Stadtgebiet berücksichtigt und soweit erforderlich auch dargestellt sind.</p>  | <p>Das Gewerbegebiet Schiffdorf (Bebauungsplan 26) wurde gemäß den Bestimmungen der 34. BImSchV hier nicht berücksichtigt. Die Belange der Anwohner wurden durch die Festlegung von Schallkontingenten im B-Plan berücksichtigt, die Überwachung erfolgt durch das Staatliche Gewerbeaufsichtsamt Cuxhaven.</p> |  |
|     |                  | <p>zu 2. Am östlichen Ende des Lärmschutzwalles, südlich der Poristraße, ist, wie in der Lärmkartierung auch dargestellt, durch die dann freie Schallausbreitung eine verstärkte Beeinträchtigung der Bebauung an der Allgäuer Straße zu verzeichnen. Dies umso mehr, als erst nach der Errichtung des Lärmschutzwalles auf dem Gebiet der Seestadt das Gewerbegebiet Am Fernsehturm und der Einzelhandel an der K 58 in Schiffdorf entwickelt wurde. Um eine Verbesserung der Wohnqualität an der Allgäuer Straße zu erreichen ist es wünschenswert, den Lärmschutzwall auf der Südseite der Poristraße zumindest so weit in Richtung Osten zu verlängern, dass er mit der Lärmschutzwand nördlich der Poristraße auf einer Höhe endet. Die hierfür erforderliche Fläche liegt zwar auf dem Gebiet der Gemeinde Schiffdorf, wird aber lediglich als Pferdeweide genutzt. Ferner habe ich den Eindruck, dass die ursprüngliche Höhe des Lärmschutzwalles an der Poristraße und somit die ursprüngliche Schutzfunktion, nicht mehr in vollem Umfang gegeben ist.</p> | <p>Eine mögliche Absackung des Lärmschutzwalls wird überprüft. Ebenso werden die Planungen, die zum Bau des Walls geführt haben in Verbindung mit den Daten aus der Lärmkartierung zur Prüfungen eines weiteren Lärmschutzes durch eine Verlängerung des Walls untersucht.</p>                                  | <p>Wir bitten, Kenntnis zu nehmen.</p>           |
| 14. |                  | Weddewarden – Verkehr/Straße  | Die Erneuerung der Straße wurde im  | Wir bitten, Kenntnis zu nehmen.                  |

Lärmkartierung/ Lärmaktionsplanung – Information und Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 47c/d BImSchG

| Nr. | Schreiben vom...                      | Äußerungen und Anregungen  | Problemanalyse<br>Bewertung von Zusammenhängen   | Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung |
|-----|---------------------------------------|--|--|--|
|     | Stellungnahmen Auslage vom 25.02.2013 | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tempo 30 Wurster Straße von Grauer Wall Kanal bis Ortsausgang nach Insum</li> <li>- Erneuerung der Straße in obigen Bereich, dann wieder Tempo 50, allerdings nach vorheriger Überprüfung</li> <li>- häufigere Überwachung des Tempolimits</li> <li>- Schallschutzfensterprogramm</li> </ul> <p>(Zusätzliche Anmerkung: Auf dem Bürgersteig – durch Bäume Anhebung der Gehwegplatten um bis zu 15 cm -&gt; Unfallgefahr; Fußweg sackt ab)</p>               | <p>Hauptverkehrsstraßen-Bauprogramm 2014 beschlossen.</p> <p>In Bremerhaven werden umfangreiche und regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt, was die Zahl von ca. 100.000 Ahndungsfällen/a zeigt.</p> <p>Ein Schallschutzfensterprogramm zur Minderung von gesundheitsgefährdenden Lärmpegeln wird befürwortet.</p> <p>Als Hauptverkehrsstraße hat die Wurster Straße eine verkehrliche Funktion, die durch ein Tempolimit beeinträchtigt würde.</p> |  |
| 15. | Stellungnahmen Auslage vom 25.02.2013 | <p>Weddewarden – Hafen/WEA</p> <p><u>WEA</u> sind zu nah am Wohngebiet, daher besteht zum einen Gefahr und es ist zudem zu laut. Der Lärm durch die WEA sollte bei allen Windrichtungen überprüft werden.</p> <p><u>Hafen</u>: -Stromanschluss für Schiffe, damit der Schiffsdiesel nicht laufen muss (auch relevant in Hinblick auf die Luftverschmutzung [verschmierte Fenster])</p> <p>Belegung der Schiffsanliegeplätze überprüfen (wenn frei und möglich, ev. erst Belegung weiter südlich)</p> | <p>Grundlage für die Genehmigung von Windenergieanlagen ist ein Lärmgutachten. Dabei werden alle auftretenden Windrichtungen überprüft.</p> <p>Zum Thema Landstromversorgung siehe Stellungnahme Nr.12</p> <p>Zum Thema Anliegeplätze wird das Gespräch über eine Umsetzbarkeit mit bremenports gesucht.</p>   | Wir bitten, Kenntnis zu nehmen.                  |
| 16. | Stellungnahme vom 07.03.2013          | <p>Kransburger Str./Bramskampweg – Verkehr Straße</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Forderung: verkehrsberuhigte Straße (Ist-Situation: T30, wird aber nicht eingehalten)</li> <li>- Öfter Kontrollen zur Geschwindigkeitsüber-</li> </ul>  | Die genannte Straße ist nicht als Straße mit einer täglichen Verkehrsstärke über 1.000 Fahrzeugen erfasst. Um den Sachverhalt zu prüfen und eine Grundlage für eine Ein-   | Wir bitten, Kenntnis zu nehmen.                  |

Lärmkartierung/ Lärmaktionsplanung – Information und Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 47c/d BImSchG

| Nr. | Schreiben vom...             | Äußerungen und Anregungen   | Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen  | Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung |
|-----|------------------------------|---|--|--|
|     |                              | <p>wachung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nicht als Umgehung für Langener Landstr. Nutzen (Kransburger Straße ist nur „befestigter Feldweg“, aber ca. 6 Ampeln werden umfahren)</li> <li>- Bauliche Maßnahmen (Blumenkübel, Schwellen)</li> <li>- Beschränkung für Lkw</li> </ul>   | <p>schätzung der Lärmbelastigung zu erhalten, soll eine Verkehrszählung, durchgeführt werden. Bei Anhaltspunkten für deutliche Geschwindigkeitsübertretungen, erfolgt eine genauere Klärung in Zusammenarbeit mit dem Bürger- und Ordnungsamt.</p>   |  |
| 17. | Stellungnahme vom 07.03.2013 | <p>Kransburger Str./Bramskampweg – Verkehr Schiene</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Geschwindigkeit herabsetzen („sanfte Beschleunigung“, in dieser Höhe ist ein Anstieg, daher besonders relevant -&gt; Potential für Fahrerschulungen)</li> <li>- Elektrifizierung der gesamten Strecke, da E-Loks leiser sind als Dieselloks</li> <li>- zw. den Gleisen ist jetzt ein „Parkplatz“ für Dieselloks (DB Railion), die dort mit laufendem Motor abgestellt werden. Problematisch ist dies insbesondere in der Nacht. Daher entweder woanders parken (Hafen) oder den Motor abstellen.</li> </ul> | <p>Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (DB Netz AG) müssen sich an der Lärmaktionsplanung beteiligen. Dazu wird es Gespräche mit der DB Netz AG geben, in dem die Punkte angesprochen werden.</p>  | Wir bitten, Kenntnis zu nehmen.                  |
| 18. | Schreiben vom 26.02.2013     | <p>Schiffdorfer Damm / BAB A 27 – Verkehr/Straße <u>Eingangsdaten Lärmkartierung 2011</u></p> <p>2005 Straßenverkehrszählung: DTV 52.700 Kfz/24h</p> <p>2006 Lärmkartierung: DTV 44.100 Kfz/24h Kfz/h( Lkw-Anteil) tags: 2734,2 (13,4); nachts: 617,4 (24,1); abends: 1852,2 (18,7)</p> <p>2011 Lärmkartierung: DTV 54913 Kfz/24h Kfz/h( Lkw-Anteil) tags: 2734,2 (13,4); nachts:</p>   | <p>Eine Bestimmung der maßgebenden stündlichen Verkehrsstärke M für tags/ abends/ nachts aus der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) ist nur notwendig, wenn die Unterteilung nicht explizit vorliegt. Im Rahmen des Verkehrsmodells liegen Zahlen zur Verkehrsstärke und den Lkw-Anteilen für die drei Zeiträume direkt vor. Daher ist eine Korrektur</p> | Wir bitten, Kenntnis zu nehmen.                  |

Lärmkartierung/ Lärmaktionsplanung – Information und Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 47c/d BImSchG

| Nr. | Schreiben vom...         | Äußerungen und Anregungen   | Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen  | Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung |
|-----|--------------------------|---|--|--|
|     |                          | <p>617,4 (24,1); abends: 1852,2 (18,7)</p> <p>Auswertung der automatischen Zählstellen A 27 20120 Stotel, HB-Industriehäfen, HB-Sebaldsbrück: tags: 0,063 x DTV nachts: 0,01 x DTV abends: 0,04 x DTV</p> <p>Lärmkartierung (Kfz/h)<br/>2006 tags: 0,062 x DTV nachts: 0,014 x DTV abends: 0,042 x DTV<br/>2011 tags: 0,066 x DTV nachts: 0,008 x DTV abends: 0,034 x DTV</p> <p>2011 korrigiert (Kfz/h) tags: 3460 nachts: 549 abends: 2197</p> <p>Obwohl der tägliche Lkw-Verkehr von 2006 bis 2011 erheblich zugenommen hat, ist die absolute Zahl der Lkw/Tag 2011 geringer als 2006?</p>                     | <p>nicht angebracht.</p> <p>Die verwendeten Zahlen für Lkw im Jahr 2011 entsprechen den aktuellen Zählungen und liegen sogar leicht über den Werten der Bundesverkehrszählung 2010 in diesen Abschnitt. Ein Vergleich mit vergangenen Bundesverkehrszählungen zeigt, dass die Lkw Zahlen in der 1. Lärmkartierung zu hoch angesetzt waren. Daher ist bezogen auf die 1. Kartierung die Zahl der Lkw in der 2. Kartierung geringer. Real hat der Lkw-Verkehr aber zugenommen.</p> |  |
| 19. | Schreiben vom 26.02.2013 | <p><b>„Moorbrücke“</b></p> <p>Die Fahrbahnoberfläche der „Moorbrücke“ BAB A 27 wurde vor 1974 hergestellt und mit Dehnungsfugen versehen. Der Korrekturwert <math>D_{Str0}</math> für die jetzt vorhandene Fahrbahnoberfläche darf deshalb nicht mit -2 dB(A) angesetzt werden, sondern sollte mit einem Wert von mindestens +4 dB(A) in die Berechnung einfließen.</p> <p>Für eine intakte Betonfahrbahn kann ein Korrekturwert <math>D_{Str0}</math> von +2 dB(A) angenommen werden</p> <p>Nach höchstrichterlicher Meinung sind zur Vermeidung von lästigen Lärmwirkungen solche Korrekturen erforderlich.</p> | <p>Die in der Lärmkartierung verwendeten Daten wurden durch die zuständige niedersächsische Landesbehörde bestätigt. Zudem ist zu berücksichtigen, dass es sich um eine strategische Lärmkartierung handelt. Die Thematik ist zudem Gegenstand eines schwebenden Gerichtsverfahrens.</p> <p>Auch wenn die Korrekturwerte im Sinne des Anliegers angewandt würden, ergäbe sich für den Wohnort keine Überschreitung im Sinne der Auslösewerte für die Lärmkartierung.</p>         | Wir bitten, Kenntnis zu nehmen.                  |
| 20. | Schreiben vom            | Schiffdorfer Damm / BAB A 27 – Verkehr/Straße   | Die in der Lärmkartierung verwendete   | Wir bitten, Kenntnis zu nehmen.                  |

Lärmkartierung/ Lärmaktionsplanung – Information und Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 47c/d BImSchG

| Nr. | Schreiben vom... | Äußerungen und Anregungen  | Problemanalyse<br>Bewertung von Zusammenhängen   | Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung |
|-----|------------------|--|--|--|
|     | 26.02.2013       | <p>In Schiffdorfer Damm herrschen von der Autobahn bis über die Hegerstraße hinaus belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, d.h., für die Regelung dieser Lärmprobleme und Lärmauswirkungen sind Lärmaktionspläne aufzustellen.</p> <p>Begründung:<br/>In die Lärmpegelberechnung für die Lärmkartierung 2011 sind Korrekturwerte für intakte Fahrbahnoberflächen von -2 dB(A) eingeflossen. Nach LAI (Fahrbahnqualität) ist diese Vorgehensweise nicht richtig!</p> <p>Für eine texturlose, wellig abgeflachte Oberfläche ohne Oberflächenmörtel hergestellte Fahrbahnoberfläche liegt der Lärmpegel um ca. 5 dB(A) höher!</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Herstellungsschlampereien sind vom Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa mit Schreiben vom 30. Juni 2009 anerkannt.</li> <li>- Das Umweltbundesamt sagt, dass der eingebaute Beton nicht den Spezifikationen entspricht.</li> </ul> <p>Der ADAC meint, dass eine dauerhafte Reduzierung der Geräusche nur durch bauliche Maßnahmen zu erreichen ist.</p> <p><b>Maßnahmen</b><br/>Bis zur Erneuerung der Fahrbahnen (z.B. Flüsterasphalt) muss eine Geschwindigkeitsbeschränkung eingeführt werden. Die Lärmpegelreduzierung wird bei über 3 dB(A) liegen!</p> | <p>ten Daten wurden durch die zuständige niedersächsische Landesbehörde bestätigt. Zudem ist zu berücksichtigen, dass es sich um eine strategische Lärmkartierung handelt. Die Thematik ist zudem Gegenstand eines schwebenden Gerichtsverfahrens.</p> <p>Auch wenn die Korrekturwerte im Sinne des Anliegers angewandt würden, ergäbe sich für den Wohnort keine Überschreitung im Sinne der Auslösewerte für die Lärmkartierung.</p> |  |
| 21. | Schreiben vom    | Schiffdorfer Damm / BAB A 27 – Verkehr/Straße  | Das Thema „ruhige Gebiete“ wird im   | Dem Anliegen wird gefolgt.                       |

Lärmkartierung/ Lärmaktionsplanung – Information und Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 47c/d BImSchG

| Nr. | Schreiben vom...      | Äußerungen und Anregungen   | Problemanalyse<br>Bewertung von Zusammenhängen   | Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung |
|-----|-----------------------|---|--|--|
|     | 26.02.2013            | <p>Die Stadt Bremerhaven hat bisher keine „ruhigen Gebiete“ ausgewiesen, z.B. Wohngebiete, unbebaute Gebiete usw.</p> <p>Nach § 47 d Abs. 2 BImSchG sollen auch „ruhige Gebiete“ zu den Zielen der Lärmaktionspläne gehören.</p>  | weiteren Verlauf der Lärmaktionsplanung behandelt.   |  |
| 22. | E-Mail vom 16.02.2013 | <p><b>1. <u>Ist-Situation in Bremerhaven</u></b></p> <p><b>Gemäß den Berechnungen der Gutachter für Luft und Lärm hat Bremerhaven eine "Lärm- und Abgasschneise" auf der Trasse der ehemalige B 6.</b></p> <p>Obwohl "unsere Umgehungsstraße", die A 27 nur einige hundert Meter entfernt verläuft, ist die "B 6" heute für alle die "Rennstrecke". Pendler fahren zu 80% mit eigenem Fahrzeug in die Stadt. Die Bebauung an dieser innerstädtischen Trasse verfällt zusehends.</p> <p>Es gibt keine Umweltzone, obwohl auch die Belastungen der Luft erheblich sind.</p> <p><b>2. <u>Lärmminderung durch ein neues Verkehrskonzept</u></b></p> <p><b>a. Die "Transitfunktion" der alten B 6 wird aufgehoben und der unnötige Verkehr wird aus der Stadt auf die Autobahn gelenkt.</b></p> <p><b>b. Entschleunigung des innerstädtischen Verkehrs.</b></p> <p>Die Zubringer der Autobahn sind entsprechend zum Schutz der Anlieger zu gestalten. Die Zubringer werden mit höherer Geschwindigkeit be-</p> | <p>Die Aufstellung eines Verkehrsentwicklungsplanes wurde durch die StVV beschlossen. Ein Kriterium ist dabei auch die Lärmminderung. Die Vorschläge werden als Anregung für die Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplans aufgenommen.</p> <p>Eine Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs soll durch das zu erstellende Radverkehrskonzept erfolgen.</p> <p>Die Förderung des ÖPNV wird ein Ziel für die Lärmaktionsplanung sein.</p> | Wir bitten, Kenntnis zu nehmen.                  |

| Nr. | Schreiben vom... | Äußerungen<br>und Anregungen  | Problemanalyse<br>Bewertung von Zusammenhängen | Abwägungs- und Beschluss-<br>vorschlag der Verwaltung |
|-----|------------------|---|--|---|
|     |                  | <p>fahren. Ab "Verteilpunkt Stadt" wird der Verkehr langsamer, da nur noch "kurze Reststrecke" bis zum Ziel verbleibt.</p> <p>Im Einzelnen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Beschränkung des LKW-Verkehrs<br/>Beschilderung der Autobahnausfahrten und der weiteren Zufahrten zur Stadt für LKW "über 3,5 t nur für Lieferverkehr", Ausnahme Cherbourger Str..</li> <li>2. Lenkung der "Transit-PKW" auf die Autobahn<br/>Entschleunigung des innerstädtischen PKW-Verkehrs durch entsprechende Kontrollen und "Grüne Welle" auf 50 km/h, zur Verkehrsberuhigung und um die Attraktivität der Stadtpassage zu senken.</li> <li>3. Geschwindigkeitsbegrenzung innerstädtisch auf 30 km/h für alle LKW<br/>Nach Verlassen des Zubringers gilt für alle LKW und auch Traktoren 30 km/h.</li> <li>4. Ausbau des ÖPNV und Attraktivitätssteigerung für den Radverkehr.<br/>Der ÖPNV ist mit den Umlandgemeinden auszubauen, um Pendler zum "Umsteigen" zu bewegen. Die bereits eingeleiteten fahrradbezogenen Maßnahmen sind weitervorzutreiben.</li> <li>5. Schließen des Rotersand und der Kaiserschleuse für LKW-Verkehr</li> </ol> <p><b>3. Fazit</b></p> <p><b>Alle hier aufgezeigten Maßnahmen sind ohne größere bauliche Maßnahmen umsetzbar. Sie</b></p> |  |   |

Lärmkartierung/ Lärmaktionsplanung – Information und Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 47c/d BImSchG

| Nr. | Schreiben vom... | Äußerungen und Anregungen | Problemanalyse<br>Bewertung von Zusammenhängen | Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung |
|-----|------------------|---------------------------|--|--|
|-----|------------------|---------------------------|--|--|

|     |                       |  |   |                                  |
|-----|-----------------------|--|---|----------------------------------|
|     |                       | <p><b>haben großen Nutzen für die betroffenen Bürger und verbessern das Bild der Klimastadt Bremerhavens nachhaltig.</b><br/>Die finanzielle Situation der Stadt verbessert sich, da manche Wohnbereiche wieder im Wert steigen und damit die Steuern auf Mieteinnahmen oder Immobilienverkäufe zunehmen.</p>  |   |                                  |
| 23. | E-Mail vom 16.02.2013 | <p>hiermit beantrage ich für den LKW- und Schwerlastverkehr eine Geschwindigkeitbegrenzung von 30 km/h in der Stresemannstraße, analog zur Georgstrasse.</p> <p><b>Begründung</b><br/>Durch den übermässigen LKW-Verkehr auf der Stresemannstraße sind in der Fahrbahn Spurrillen und Unebenheiten entstanden, die zu unerträglichem Lärm führen. Transporter von Müll, Containern und PKW verursachen durch die vielen beweglichen Konstruktionsteile, eine Besonderheit dieser Transporter, erhebliche mechanische Geräusche. Diese Lärmspitzen "bereichern" den hohen Mittelwert</p> <p>Die Unebenheiten bringen des Weiteren bei sehr schweren Fahrzeugen, z. B. den Großtraktoren für Sandtransport, starke Erschütterungen, die bis in in unser Haus deutlich spürbar sind.<br/>Ebenso ist das Anfahren an der Ampel übermäßig laut, da diese Fahrzeuge ihre Betriebsgenehmigung sicher nicht im Hinblick auf innerstädtischen sondern eher landwirtschaftliche Verkehr erhalten haben.</p> <p>Gemäß Lärmkataster ist die Stresemannstr.</p> | <p>Grundsätzlich wird die Geschwindigkeit im Hauptverkehrsstaßennetz in Bremerhaven auf 50 km/h beschränkt. Dieses entspricht auch den Vorschriften der StVO. Schäden an der Fahrbahn, die zu unerträglichen Lärmbelastungen führen, sind nicht bekannt.<br/>Darüber hinaus würde eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h auf der gesamten Länge der Stresemannstraße zu erheblichen Beeinträchtigungen des ÖPNV führen, denn eine Trennung zwischen dem Lkw-Verkehr und dem ÖPNV ist nicht möglich und kann auch nicht überwacht werden.</p> | Dem Anliegen wird nicht gefolgt. |

Lärmkartierung/ Lärmaktionsplanung – Information und Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 47c/d BImSchG

| Nr. | Schreiben vom... | Äußerungen und Anregungen | Problemanalyse<br>Bewertung von Zusammenhängen | Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung |
|-----|------------------|---------------------------|--|--|
|-----|------------------|---------------------------|--|--|

|     |                       |   |   |                                  |
|-----|-----------------------|---|---|----------------------------------|
|     |                       | schon in der Lärmaktionsplanung 1 mit hohem Handlungsbedarf ausgewiesen.  |   |                                  |
| 24. | E-Mail vom 16.02.2013 | <p>hiermit beantrage ich für den PKW-Verkehr eine Geschwindigkeitbegrenzung von 30 km/h in der Stresemannstraße.</p> <p><b>Begründung</b></p> <p>Die Stresemannstraße dient den Pendlern als Durchgangsstraße. Das ist den Anwohnern nicht weiter zuzumuten. Der wirtschaftliche Schaden für die Stadt und die Anwohner/Eigentümer ist immens.</p> <p>Der Verkehr zur Arbeitsaufnahme und zum Arbeitsende besteht zu ca. 50 % auf PKW mit CUX-Kennzeichen. Statt die natürliche Umgehungsstraße A 27 zu nutzen, fährt "man" die gesamte alte B6 mit "grüner Welle" bei ca. 70 km/h, weil es kürzer und schneller ist.</p> <p>Die Lärmaktionsplanung ist jedoch ausdrücklich zum Schutz lärmgeplagter Anwohner vorgesehen. Eine Empfehlung der LAI, Ihnen sicher bekannt, ist daher, Umgehungsstraßen zu bauen. Bei uns ist sie vorhanden. Bei 30 km/h in der Stadt wird sie sicher genutzt. Andere Städte waren damit erfolgreich. Ein Ausweichen in das nachgelagerte Netz würde die Pendler nur noch mehr Zeit kosten, ist also nicht zu befürchten.</p> <p>Gemäß Lärmkataster ist die Stresemannstr. schon in der Lärmaktionsplanung 1 mit hohem Handlungsbedarf ausgewiesen. Bisher sind keine nachhaltigen Maßnahmen zur Lärminderung ergriffen.</p> | Grundsätzlich wird die Geschwindigkeit im Hauptverkehrsstraßennetz in Bremerhaven auf 50 km/h beschränkt. Dieses entspricht auch den Vorschriften der StVO. Nach den Bestimmungen der StVO ist innerhalb geschlossener Ortschaften ein leistungsfähiges Hauptverkehrsstraßennetz aufrecht zu erhalten. Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h sollen deshalb grundsätzlich außerhalb dieses Netzes erfolgen | Dem Anliegen wird nicht gefolgt. |

Lärmkartierung/ Lärmaktionsplanung – Information und Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 47c/d BImSchG

| Nr. | Schreiben vom...      | Äußerungen und Anregungen  | Problemanalyse<br>Bewertung von Zusammenhängen  | Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung |
|-----|-----------------------|--|---|--|
|     |                       | Die geplante optimierte Ampelschaltung (bitte auf 50 km/h) hat nicht stattgefunden.  | Die Steuerung der Lichtsignalanlagen wurde umgesetzt, Optimierungsbedarf wird aber geprüft.   | Wir bitten, Kenntnis zu nehmen.                  |
| 25. | E-Mail vom 16.02.2013 | <p>hiermit beantrage ich die Stresemannstraße für den LKW-Verkehr zu sperren, ausgenommen Anlieferverkehr für angesiedeltes Gewerbe.</p> <p><b>Begründung</b><br/>Der überflüssige LKW-Verkehr auf der Stresemannstraße führt zu unerträglichem und damit gesundheitsschädigendem Lärm. Die gesetzlichen Vorgaben der Lärmaktionsplanung erfordern, bei Überschreitung von 65dB(A) tags, was in der Stresemannstraße der Fall ist, Maßnahmen zu ergreifen, die geeignet sind eine entsprechende Lärminderung zu erzielen.</p> <p>Transporter von Müll, LKW für Container und PKW-Transporte fahren als sogenannte "Mautpreller" oder aus anderen Gründen (McDonalds, Arztbesuch usw.) unnötig innerstädtische Routen. Sie verursachen durch die vielen beweglichen Konstruktionsteile, eine Besonderheit dieser Transporter, erhebliche mechanische Geräusche. Diese Lärmspitzen reichern den ohnehin zu hohen Mittelwert empfindlich an.</p> <p>Ebenso ist das Anfahren an der Ampel bei sehr schweren Fahrzeugen, insbesondere den Großtraktoren für Sandtransport, sehr laut.</p> <p>Gemäß Lärmkataster ist die Stresemannstr. schon in der Lärmaktionsplanung 1 mit hohem Handlungsbedarf ausgewiesen.</p> | Die Stresemannstraße wird als Hauptverkehrsstraße für die innerstädtischen Wirtschaftsverkehre, z.B. zwischen den Hafengebieten im Norden und Süden der Stadt, genutzt. Diese Verkehre müssen aufrecht erhalten werden, so dass eine Sperrung der Straße nicht in Betracht kommt. | Dem Anliegen wird nicht gefolgt.                 |

Lärmkartierung/ Lärmaktionsplanung – Information und Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 47c/d BImSchG

| Nr. | Schreiben vom...      | Äußerungen und Anregungen  | Problemanalyse<br>Bewertung von Zusammenhängen   | Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung |
|-----|-----------------------|--|--|--|
|     |                       | Gemäß BImSchG sind Maßnahmen in den stärksten betroffenen Bereichen zuerst erforderlich.   |  |  |
| 26. | E-Mail vom 16.02.2013 | <p>hiermit beantrage ich ein Fahrverbot für "Monstertraktoren" in der Stadt.</p> <p><b>Begründung</b><br/>                     Zum Schutz der weiteren Verkehrsteilnehmer sind LKW mit Unterfahrschutz ausgestattet. Das hilft bei seitlichen und frontalen Kollisionen.</p> <p>Monstertraktoren werden so genannt, weil sie mit ihren großen Rädern und ohne jeden Unterfahrschutz, so wie die "Monstertrucks" amerikanischer Autoshow, alle "Hindernisse" übersteigen können. Der erste derartige Unfall wird dieses Übel deutlich machen.</p> <p>Wir sollten die sicher vorhandenen wirtschaftlichen Interessen hier nachrangig sehen.</p> <p>Des Weiteren ist das Anfahren an der Ampel bei den Großtraktoren extrem laut. Nach meiner Einschätzung wird die zulässige Achslast von 10 Tonnen überschritten. Erschütterungen sind im Boden über große Distanz zu spüren und führen zu Gebäudeschäden.</p> <p>Diese Fahrzeuge sind auf landwirtschaftlichen Verkehr ausgelegt und sollten dort bleiben.</p> | Diese Fahrzeuge sind nach der StVZO zugelassen. Es besteht keine Handlungsebene zum Verbot in der Stadt Bremerhaven. | Dem Anliegen wird nicht gefolgt.                 |
| 27. | E-Mail vom 16.02.2013 | <p>hiermit beantrage ich ein Fahrverbot für Quads und andere übermäßig laute Fahrzeuge in der Stadt.</p> <p><b>Begründung</b><br/>                     Quads sind reine Freizeitfahrzeuge und wie manche Motorräder oder vermeintlich besonders</p>  | Diese Fahrzeuge sind nach der StVZO zugelassen. Es besteht keine Handlungsebene zum Verbot in der Stadt Bremerhaven. | Dem Anliegen wird nicht gefolgt.                 |

Lärmkartierung/ Lärmaktionsplanung – Information und Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 47c/d BImSchG

| Nr. | Schreiben vom... | Äußerungen und Anregungen | Problemanalyse<br>Bewertung von Zusammenhängen | Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung |
|-----|------------------|---------------------------|--|--|
|-----|------------------|---------------------------|--|--|

|  |  |   |  |  |
|--|--|---|--|--|
|  |  | <p>sportliche PKW mit 4 Auspuffendrohren extrem laut (bei entsprechender Fahrweise, was natürlich gern "ausgekostet" wird).<br/>Die Fahrzeuge müssen die Einwohner der Stadt mit ihrem Lärm nicht belasten. Es gibt nur noch wenige, die sich darüber freuen, die Zeiten sind vorbei.</p> |  |  |
|--|--|---|--|--|

|     |                       |  |  |                                 |
|-----|-----------------------|--|--|---------------------------------|
| 28. | E-Mail vom 16.02.2013 | <p>1. Der Auslöseschwellwert zur Gesundheitsgefährdung beträgt tags 70 und nachts 60 dB(A), gemäß BImSchG.<br/>Ist dieser Wert an den Hauptverkehrsstrassen mit Lärmaktionsplan 1 eingestellt oder besteht noch Handlungsbedarf?</p> | <p>Das BImSchG nennt weder Grenzwerte noch Auslöseschwellenwerte. Zweck des Gesetzes ist es aber nach § 1 vor schädlichen Umwelteinwirkungen zu schützen. Der Gesetzgeber hat nicht die Möglichkeiten nach § 47f BImSchG genutzt, durch eine Rechtsverordnung die Bewertung gesundheitsschädlicher Auswirkungen anhand von Pegelwerten näher zu bestimmen.<br/>Es ist aber anerkannte Rechtssprechung, dass ab 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts eine Gesundheitsgefährdung besteht. Bezüglich der Lärmkartierung ist dabei zu berücksichtigen, dass sich die Berechnungsmethoden für den Umgebungslärm von den sonst im deutschen Recht verwendeten Methoden (z.T. erheblich) unterscheiden. Zudem handelt es sich um eine strategische Kartierung, mit einem entsprechen relativ groben Raster. Im Zweifel wäre eine detaillierte Berechnung</p> | Wir bitten, Kenntnis zu nehmen. |
|-----|-----------------------|--|--|---------------------------------|

Lärmkartierung/ Lärmaktionsplanung – Information und Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 47c/d BImSchG

| Nr. | Schreiben vom... | Äußerungen und Anregungen  | Problemanalyse<br>Bewertung von Zusammenhängen   | Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung |
|-----|------------------|--|--|--|
|     |                  |  | <p>nach den üblichen Berechnungsmethoden durchzuführen.<br/>Wie Sie der Zahl der belasteten Menschen im Bericht zur Lärmkartierung der Stadt Bremerhaven entnehmen können, besteht auch für die Werte von LDEN &gt;70 dB(A) und LNight &gt;60 dB (A) in der Stadt Bremerhaven noch Handlungsbedarf.<br/>Aus der Wirkungsabschätzung zur 1. Aktionsplanung können Sie entnehmen, dass auch nach der 1. Aktionsplanung noch Handlungsbedarf für diesen Bereich bestand.</p>  |  |
|     |                  | <p>2. In Lärmaktionsplan 2 ist neben den Hauptverkehrsstrassen, vorgabegemäß, auch das Gesamtstraßennetz dargestellt. Werden zunächst offene Punkte aus Aktionsplan 1 abgearbeitet, da noch gesundheitsgefährdende Überschreitungen vorliegen oder wie ist das Vorgehen?</p> | <p>Der Aktionsplan zur 1.Stufe nach Umgebungslärmrichtlinie umfasste bereits vorhandene und geplante bauliche sowie koordinierende Maßnahmen. Die baulichen Maßnahmen, so sie noch nicht komplett umgesetzt sind, werden teilweise momentan durchgeführt oder sind ins Bauprogramm ab 2014 übernommen worden. Die koordinierenden Maßnahmen sind umgesetzt, werden aber hinsichtlich von weiterem Optimierungsbedarf geprüft. Für Überschreitungen wird die 1. Kartierung nicht mehr herangezogen, da die 2. Kartierung aktueller und somit maßgebend ist.</p> | <p>Wir bitten, Kenntnis zu nehmen.</p>           |
|     |                  | <p>3. Werden Prioritäten zum Schutz der stärke</p>   | <p>Die Stärke der Belastung findet Ein-</p>  | <p>Wir bitten, Kenntnis zu nehmen.</p>           |

Lärmkartierung/ Lärmaktionsplanung – Information und Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 47c/d BImSchG

| Nr. | Schreiben vom... | Äußerungen und Anregungen   | Problemanalyse<br>Bewertung von Zusammenhängen  | Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung |
|-----|------------------|---|---|--|
|     |                  | ker belasteten Bürger gesetzt?  | gang in die Lärmkennziffer (LKZ), so dass durch die Berücksichtigung der LKZ für die Prioritäten aktiver Maßnahmen auch Prioritäten zum Schutz der stärker belasteten Bürgerinnen und Bürger gesetzt werden. Die Gesundheitsgefährdung ist ein weiteres Kriterium.  |  |
|     |                  | 4. Wird nach Karten 8a und 8b geplant oder 10a und 10b?   | Grundsätzlich werden alle Karten für die Planung berücksichtigt. Um insbesondere für die Verwendung von Mitteln für aktive Maßnahmen Prioritäten zu setzen, eignen sich die Karten 10a und 10b am Besten. Da nur Überschreitungsbereiche aus den Karten 8a und 8b eine LKZ > 0 ergeben, sind die Karten 8a und 8b praktisch in den Karten 10a und 10b integriert. | Wir bitten, Kenntnis zu nehmen.                  |
|     |                  | 5. Fragen zu den Eingangsdaten Straßennetz<br>5.1. wie wurde gezählt?, (manuell, elektronisch)  | Die verkehrlichen Eingangsdaten für das Straßennetz liefert ein Verkehrsmodell. Als Grundlage und zur Eichung dieses Modells wurden aktuelle Zählungen durchgeführt. Diese erfolgten sowohl manuell als auch elektronisch.  | Wir bitten, Kenntnis zu nehmen.                  |
|     |                  | 5.2. warum gibt es teilweise so viele Zählstellen? Z. B. Beuthener Str. Key STRb 063 bis 68 und 450, immer mit gleichen Werten, 114,0, 36,1, usw. | Die Unterteilung der Straßen ist nicht durch Zählstellen bedingt, sondern durch das 3-D Stadtmodell und das Verkehrsmodell. Änderungen beispielsweise beim Straßenbelag oder der Steigung machen eine Untertei-   | Wir bitten, Kenntnis zu nehmen.                  |

Lärmkartierung/ Lärmaktionsplanung – Information und Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 47c/d BImSchG

| Nr. | Schreiben vom... | Äußerungen und Anregungen   | Problemanalyse<br>Bewertung von Zusammenhängen   | Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung |
|-----|------------------|---|--|--|
|     |                  |   | lung in Straßenabschnitte mit jeweils einheitlichen Eingangsdaten für eine exakte Berechnung notwendig.  |  |
|     |                  | 5.3. wo liegen die Zählstellen jeweils in der Straße?   | Siehe 5.2. – es handelt sich nicht um Zählstellen  | Wir bitten, Kenntnis zu nehmen.                  |
|     |                  | 5.4. warum gibt es zur leichteren Darstellung der Veränderungen gegenüber 2008 keine Tagessummen aus der Zählung?   | Auch bei der 1. Kartierung im Jahr 2007 wurden die Eingangsdaten für das Straßennetz durch die stündlichen Verkehrsstärken, unterteilt nach Tag/Abend/Nacht (bedingt durch die Berechnungsvorschrift und damit auch der Software), dargestellt. Somit ist in diesem Sinne eine Vergleichbarkeit gegeben. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass durch die Verwendung eines Verkehrsmodells bei der 2. Kartierungsstufe die Verkehrszahlen nun viel detaillierter und somit heterogener und realitätsnäher vorliegen, d.h. dass Straßenzüge, die 2007 mit einer einheitlichen durchschnittlichen Verkehrsstärke (DTV) dargestellt waren, nun viele verschiedene DTV aufweisen. | Wir bitten, Kenntnis zu nehmen.                  |
|     |                  | 5.5. eine eigene Berechnung ergibt teilweise nicht nachvollziehbare Ergebnisse.<br>5.5.1. Die Nordstraße wird am KEY 094 mit 7516 und 134 mit 9644 Fzg ausgewiesen. In der nachfolgenden Brookstr. kommen davon nur 3600 an. Wer die Situation kennt, weiß, daß bei weitem keine 50 % oder mehr % abzwei- | Die Verwendung eines Verkehrsmodells für Bremerhaven ist neu und wird aber insbesondere im Hinblick auf die Erstellung eines Verkehrsentwicklungsplans und der Wirksamkeitsuntersuchung von Maßnahmen als notwendig erachtet.  | Wir bitten, Kenntnis zu nehmen.                  |

Lärmkartierung/ Lärmaktionsplanung – Information und Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 47c/d BImSchG

| Nr. | Schreiben vom... | Äußerungen und Anregungen  | Problemanalyse<br>Bewertung von Zusammenhängen   | Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung |
|-----|------------------|--|--|--|
|     |                  | gen. Was rausfährt kommt auch wieder dazu.   | Die Eichung und Überprüfung des Modells stellt eine ständige Aufgabe dar. In der durchgeführten Umlegung ist eine modellbedingte Priorisierung der Straßen Am Leher Markt/ Krüselstraße anstatt der Brookstraße angenommen worden, die sich mit der Realität nicht deckt. Die Auswirkungen werden bei der akustischen Betrachtung berücksichtigt. Zudem wird dieser Punkt für die Optimierung des Verkehrsmodells erfasst.   |  |
|     |                  | 5.5.2. Die Goethestr. hat angeblich mit 7248 Fzg. so viel Verkehr wie die Nordstr. und wird nach den Berechnungen damit zu einer stärkst belasteten Straße und das als Spielstraße!    | Die genannte Zahl bezieht sich auf den südlichen Abschnitt der Goethestraße, hier besteht noch kein verkehrsberuhigter Bereich. In der durchgeführten Umlegung ist eine modellbedingte Priorisierung für die Goethestraße angenommen worden, die sich mit der Realität nicht deckt. Grundsätzlich fällt daher die Verkehrsbelastung hier etwas zu hoch aus. Die Auswirkungen werden bei der akustischen Betrachtung berücksichtigt. Zudem wird dieser Punkt für die Optimierung des Verkehrsmodells erfasst. | Wir bitten, Kenntnis zu nehmen.                  |
|     |                  | 5.5.3. Die Stresemannstr. hat auf 129 nun 21769 Fzg und auf 166 31772 Fzg.. Wo liegt 129 und wieso sollen dort mit -12531 Fzg. über 30 % weniger sein? Ist das eine sinnhafte Darstel- | Der Abschnitt der Stresemannstraße zur Nummer 166 befindet sich zwischen Eisenbahnstraße und Friedhofstraße. Der Abschnitt zur Nummer  | Wir bitten, Kenntnis zu nehmen.                  |

Lärmkartierung/ Lärmaktionsplanung – Information und Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 47c/d BImSchG

| Nr. | Schreiben vom... | Äußerungen und Anregungen   | Problemanalyse<br>Bewertung von Zusammenhängen  | Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung                              |
|-----|------------------|---|---|---|
|     |                  | <p>lung?</p> <p>5.5.4. In der Lindenallee sind nur 1064 Fzg. Rückgang. Das Ziel von 11000 auf 6400 zu senken wurde nicht erreicht, das Ergebnis einer unzulässig durchgeführten und einberechneten Lenkungsmaßnahme (Sperrung der Lindenallee).</p> <p>5.5.5. Dafür sind in der Weserstr. auf KEY 428 nun + 3644 FZG statt 3800 weniger. Die stark belastete Weserstr. wurde nun stärker belastet, eine Fehlplanung!</p> <p>5.5.6. Die Lloydstr. hat mit + 5908 Fzg. einen Zuwachs um 25 % hinzunehmen, ebenso die Georgstr. mit+ 7000 Fzg.</p> <p><b>All diese Werte, bei weitem nicht alles, lassen vermuten, dass mit einem Zufallsgenerator gezählt wurde!</b></p> <p>In jedem Falle zeigt es dass die Aktionsplanung 1 auf Grund fehlender konzeptioneller Vorgehensweise ein Schlag ins Wasser war.</p> <p><b>Und nichts ist in den vergangenen 5 Jahren im Stadtplanungsamt zur Vorbereitung des Aktionsplanes 2 getan worden, trotz gesetzlicher Grundlage.</b></p> <p>5.6. Warum wurde das Hauptstrassennetz</p> | <p>129 beginnt an der Hermann-Legenhusen-Straße und führt ca. 110 m in südliche Richtung. Da auch Verkehr über die Eisenbahnstraße/Blumenstraße abfließt, bleibt diese Darstellung als plausibel anzunehmen.</p> <p>Die genannten Zahlen beziehen sich auf die Prognosen für die Wirkungsabschätzung und den Bereich zwischen Weserstraße und Vieländer Weg. Prognosen bauen auf Annahmen auf und unterliegen einer gewissen Unsicherheit (Anbindung über Am Grollhamm z.B. noch nicht berücksichtigt). Verglichen mit den Werten der 1. Kartierung ist der Rückgang noch einmal ca. 500 Kfz höher. Zählungen aus dem Jahr 2011 zeigten sogar noch einen weiteren Rückgang. Das Verkehrsmodell wird in diesem Bereich noch weiter optimiert.</p> <p>Dieser Bereich ist aber nur ein kleiner Teil der Lindenallee. Für den weitaus größeren Bereich der Lindenallee fällt die Entlastung noch stärker aus (auch unter die Prognose), so dass Teile der Lindenallee diesmal nicht in die Kartierung aufgenommen werden brauchten.</p> <p>Das Hauptstraßennetz wurde nicht</p> | <p>Wir bitten, Kenntnis zu nehmen.</p> <p>Wir bitten, Kenntnis zu nehmen.</p> |

Lärmkartierung/ Lärmaktionsplanung – Information und Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 47c/d BImSchG

| Nr. | Schreiben vom... | Äußerungen und Anregungen  | Problemanalyse<br>Bewertung von Zusammenhängen  | Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung |
|-----|------------------|--|---|--|
|     |                  | verändert, z. B. Wurster Str. ist nicht mehr durchgängig?  | verändert. Für die Meldung an die EU gemäß Umgebungslärmrichtlinie wurden Hauptverkehrsstraßen ab einer Zahl von 3 Mio Kfz/a definiert. Für die Wurster Straße wurde dieser Wert nicht durchgängig erreicht.  |  |
|     |                  | <p>6. <b>Sind vom Stadtplanungamt Mittel für Maßnahmen eingeplant? Für den Bahnlärm, für den wir (die Kommune) nicht verantwortlich sind, wurden soeben 60000 € beantragt!</b></p>   | <p>Vom Stadtplanungamt wurden keine Mittel zum Thema Bahnlärm beantragt. Dies ist eine Initiative der Politik.<br/>Unter Federführung des Stadtplanungsamts und unter Mitwirkung der Bevölkerung wird der 2. Lärmaktionsplan erarbeiten. Dieser muss durch die Politik beschlossen werden, wobei die Mittel zur Umsetzung abzusichern sind.</p> | Wir bitten, Kenntnis zu nehmen.                  |
|     |                  | <p>7. <b>die BImSchG ist kein Wunschkonzert sondern ein Gesetz.</b></p> <p><b><u>Grundlagen der Lärmaktionsplanungen</u></b></p> <p>Aus NVwZ (Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht) auf beck-online Datenbank Jahrgang 2012 Heft 13</p> <p>Dr. Dominik Kupfer:</p> <p><b>"Lärmaktionsplanung - Effektives Instrument zum Schutz der Bevölkerung vor Umgebungslärm?"</b></p> <p><b><u>1. Die Verbindlichkeit des Lärmaktionsplanes ergibt sich daraus, dass sie bundesgesetzlich</u></b></p> |   | Wir bitten, Kenntnis zu nehmen.                  |

Lärmkartierung/ Lärmaktionsplanung – Information und Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 47c/d BImSchG

| Nr. | Schreiben vom...                     | Äußerungen<br>und Anregungen  | Problemanalyse<br>Bewertung von Zusammenhängen  | Abwägungs- und Beschluss-<br>vorschlag der Verwaltung |
|-----|--------------------------------------|---|---|---|
|     |                                      | <p><b><u>vorgesehen ist und die diese Regel des §47d VI BImSchG entgegenstehendes Bundes- und Landesrecht verdrängt.</u></b><br/>                     Diese Derogationswirkung entfaltet die gesetzliche Vorschrift "erst recht" gegenüber Verwaltungsvorschriften.</p> <p><b><u>2. Entscheidend ist, ob die Pflicht zur Umsetzung von Maßnahmen gem. §§47d VI i.v. mit 47 VI 1 BImSchG nur im Rahmen verfügbarer Haushaltsmittel besteht?</u></b><br/>                     Die Frage ist zu verneinen. <b><u>Einen "Finanzierungsvorbehalt" für die Umsetzung der in einem Lärmaktionsplan festgelegten Maßnahmen kennt das BImSchG nicht.</u></b></p> |   |   |
| 29. | Stellungnahme Auslage vom 16.02.2013 | Konstruktionszeichnung für Eisenbahnbrücke mit Lärmschutz (EÜ Cherbourger Str.)   | Die Zeichnung wurde zur Beurteilung und Abstimmung zu den Planungen für den Hafentunnel weitergereicht. | Wir bitten, Kenntnis zu nehmen.                       |