

Beteiligung der Träger Öffentlicher Belange am Lärmaktionsplan Delmenhorst

TÖB	Hinweise / Anregungen	Abwägung (LK Argus)
<p>24.07.2014, Kreishandwerkerschaft Delmenhorst / Oldenburg</p>	<p>Es wird die Angabe vermisst, auf welcher Datengrundlage die Einteilung der Verkehrsmengen (5 Kategorien) erfolgte (S. 30-31).</p> <p>Es wird der gesamtstädtische Ansatz zum Straßennetz kritisiert, da aus Sicht der Kreishandwerkerschaft Delmenhorst die engen finanziellen und personellen Ressourcen ignoriert und Planungen betrieben sowie Handlungsempfehlungen abgeleitet werden, die sich nicht realisieren lassen. Der gewählte Auslösewert wird kritisiert; insbesondere die Abweichung zur Empfehlung der Auslösewerte des Nds. MU.</p> <p>Der gewählte Auslösewert wird kritisiert; insbesondere die Abweichung zur Empfehlung der Auslösewerte des Nds. MU. Daraus resultiert die Frage, weshalb die Stadt Delmenhorst über die Zugrundelegung niedriger Werte als notwendig, höhere "Betroffenheitsszenarien" gezeichnet hat.</p> <p>Maßnahmenplanung und Wirkungsanalysen: Der Wirtschaftsverkehr und deren Aufrechterhaltung muss prioritär bei Maßnahmen zur Lärmaktionsplanung behandelt werden. Alle lärmindernden Maßnahmen müssen unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit erfolgen. Minderungswirkungen < 3 dB(A) erfüllen diesen Grundsatz nicht, da sie von den Betroffenen nicht wahrgenommen werden. Forderung: Untersuchung der geplanten Maßnahmen hinsichtlich der zugrunde gelegten Auslösewerte und der damit verbundenen Wirkung. Nur so lässt sich deren Effektivität beurteilen. Es sollte auf keinen Fall eine Behandlung der Auslösewerte als absolute Grenzwerte erfolgen. Wegzug von Unternehmen und Einwohnern als Folgewirkung von Festlegungen von verkehrsbeeinträchtigenden Maßnahmen, die die wirtschaftliche Entwicklung und den innerstädtischen Bereich gefährden (z. B. Stocken von Produktionen, wegen Zeitverzögerungen bei Transporten, Umsatzverlusten wegen schlechter Erreichbarkeit).</p> <p>Forderung: Kompatibilität aller vorgesehenen Maßnahmen zur Lärminderung mit denen anderer Kommunen (keine Individuallösungen für überregional tätige Unternehmen). Abstimmung auf Ebene des Kommunalverbandes Niedersachsen/Bremen gewünscht. Ausreichender Abstand zwischen schutzwürdigen Gebieten und lärmintensiven Gebieten durch eine vorausschauende Regional- und Bauleitplanung (Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit/Arbeitsplätze).</p> <p>Erreichbarkeit der Unternehmen muss bei jeder Maßnahmenabwägung berücksichtigt werden. Maßnahmen zur Lärminderung müssen flexibel, planungskompatibel und wirtschaftsfreundlich gestaltet werden (keine Verschärfung durch weitere Umweltgesetzgebungsverfahren). Berücksichtigung des überörtlichen Verkehrs auf den Delmenhorster Straßen. Keine Minderung der Leistungsfähigkeit der Straßen durch Rückbau/Temporeduzierungen/Verlagerungen des Verkehrs in sensible Bereiche (Wohngebiete).</p> <p>Hauptfokus bei Maßnahmen zur Lärminderung sollte an der Quelle ansetzen (Instandhaltung/Erneuerung von Straßen- und belägen). Klarstellung, dass keine Rechtsansprüche Dritter aus dem Maßnahmenkatalog des LAP hergeleitet werden können.</p>	<p>Die der Lärmkartierung zu Grunde liegenden DTV-Werte wurden nur zur besseren Darstellbarkeit im Bericht klassifiziert.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Grund für die Wahl der Auslösewerte sind die Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung.</p> <p>Das Ziel der Lärmaktionsplanung ist der Schutz der Bevölkerung vor gesundheitsgefährdendem Lärm unter Berücksichtigung der übrigen Belange. Dementsprechend erfolgte die Abwägung der vorgeschlagenen Maßnahmen.</p> <p>Relevante Wechselwirkungen mit möglichen Lärminderungsmaßnahmen anderer Kommunen bestehen bei den für Delmenhorst vorgeschlagenen Maßnahmen nicht.</p> <p>Die Abwägung der vorgeschlagenen Maßnahmen erfolgte für den jeweiligen Einzelfall. Es ist keine relevante Minderung der Leistungsfähigkeit zu erwarten. Eine mögliche ungewollte Verlagerung von Verkehr in das Nebennetz (Wohngebiete) wurde ebenfalls berücksichtigt.</p> <p>Die Instandhaltung und Sanierung von Fahrbahnbelägen ist ein wichtiges Instrument reicht allein aber nicht aus.</p>
<p>01.08.2014, Aktionsbündnis für "Sicherheit und Nachtruhe an der Bahn", Teil I</p>	<p>Lärminderungsmaßnahmen im Straßenverkehr (zu 3.1.1., Zwischenbericht):</p> <p>1.Vorschlag: Prüfen eines Carsharing Angebot zwecks Minderung der Kraftfahrzeugzulassungen. Hier wäre eine eventuelle Kooperation mit schon existenten Autoverleihern möglich. Ich denke an z.B. Cambio Carsharing Bremen, oder SIXT.</p> <p>2.Vorschlag: Ausweitung des Testlauf der vergünstigten VBN Tickets für Delmenhorster Bürger, die sich bereit erklären ihren Führerschein (evt auf Zeit) bei der Stadtverwaltung/KFZ-Zulassungsstelle zu hinterlegen.</p> <p>Schiennenverkehr (zu 3.3, Zwischenbericht):</p> <p>Im Zuge der prognostizierten Zunahme der lärmbelasteten Delmenhorster Bevölkerung von 10%!, halte ich die Errichtung von Bahnschwellern oder Lärmschutzwänden (Seite 111) für unumgänglich.</p> <p>Maßnahmen Flugverkehr (zu 3.4, Zwischenbericht):</p> <p>Die beauftragte Gutachterfirma schreibt zwar, dass die Delmenhorster Bürger dem Lärm des Flugverkehr nur in geringem Maße ausgesetzt sind. Ich gebe allerdings zu bedenken, dass es sich bei den Messwerten in dem Zwischenbericht jeweils nur um den gemessenen Mittelwert handelt. Die jeweilige Maximalbelastung bei An- und Abflügen über die Route Delmenhorst ist bei weitem höher und wird bei sehr vielen Bürgern als störend empfunden.</p> <p>Um die Lärmimmissionen des Flugverkehr weiter bzw gänzlich auszuschließen schlage ich eine Optimierung von Flugrouten Start Richtung (CLIMB RWY 27) Westen und Landung Richtung Osten (RWY 09) um Delmenhorst herum vor.</p>	<p>Die Verknüpfung des ÖPNV mit Carsharing-Angeboten ist im Bericht als langfristige Strategie zur Vermeidung von Kfz-Fahrten enthalten.</p> <p>Im Delmenhorster Stadtgebiet werden entlang der Bahnstrecke auf einer Abschnittslänge von 7,2 km errichtet. An Häusern die nicht durch Lärmschutzwände geschützt werden können, sollen passive Lärmschutzmaßnahmen vorgenommen werden.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

TÖB	Hinweise / Anregungen	Abwägung (LK Argus)
<p>01.08.2014, Aktionsbündnis für "Sicherheit und Nachtruhe an der Bahn", Teil II</p>	<p>Lärmkartierung Schienenverkehr: Fragen: Wurde bei der Bestandsanalyse berücksichtigt, dass im April 2013 die aktiven Lärmsanierungsmaßnahmen (LSW) noch nicht komplett installiert waren? Wurden die höheren Immissionen in den gegenüberliegenden Bereichen berücksichtigt, wo nur einseitig LSW erstellt wurden? Forderung: Überprüfung sowie Ermittlung und Berücksichtigung des Maximalpegels. Warum ist die Straße "Sommergarten" nicht mit aufgeführt? Die Bewohner dieser Straße klagen über sehr hohe Lärmbelastungen. Forderung: Ermittlung und Berücksichtigung des Maximalpegels in diesem Bereich. Forderung: Überprüfung der Berechnungsergebnisse durch Messungen, gerne auch mit Abschlägen von 3 bis 4 dB(A), da durch andere Umwelteinflüsse Ungenauigkeiten bei der Messung der Immissionen möglich sind. Forderung: Überprüfung, ob nicht noch für weitere Straßen Handlungsbedarf im Sinne der Lärmaktionsplanung existiert. Lärmkartierung (Zwischenbericht): Kritisiert wird, dass keine konkreten Maßnahmen beschrieben werden (S. 111-115). Zudem werden für die Bereiche, keine Aktionen zur Beseitigung der Belastung vorgeschlagen. Es wird angegeben, dass beim BÜG nach Schall 03 lediglich 3 dB(A) betrage. Forderungen: Die Stadt setzt sich für eine Geschwindigkeitsreduzierung für laute Güterzüge bei der Durchfahrt des Stadtgebietes ein. Das kann insofern kein großes Problem sein, weil die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit der Güterzüge sowieso höchstens 50 Stundenkilometer beträgt (grenzüberschreitend sogar weniger als 20 Stundenkilometer!) Es macht also gar keinen Sinn, dass die Züge mit hoher Geschwindigkeit durch die Städte rattern, um wenig später auf freier Fläche halten zu müssen. Das Problem der Bahn mit den Güterzügen sind die hohen Verspätungen. Dadurch wird der Personenverkehr beeinträchtigt. Bei graugussgebremsten Güterwagen ist die Schienenrauheit ohne Bedeutung. Wenn aber die Forderung nach leisen Bremsen (K- und LL-Sohlen) gestellt wird, dann sind glatte Schienen Grundvoraussetzung. Die Stadt fordert regelmäßiges Schleifen der Schienen. 70 % des Lärms kommen von der Schiene und der Schwelle. Die Stadt soll Grenzwerte für Schienen und Schwellen fordern, da diese völlig fehlen! Gleisneubau zahlt 100 %ig der Bund; Gleisinstandsetzung zahlt die DB Netz zu 100 %. Die Bahn insgesamt hat ein Problem mit dem Spagat zwischen Wirtschaftlichkeit und Gemeinnützigkeit. Die Stadt soll fordern, dass der Bund auch die Kosten für Instandsetzungsmaßnahmen trägt (analog Straßenbau). Bau von Lärmmonitoringstationen zur Überprüfung der Einhaltung der Lärmwerte. Terminsetzungen fehlen völlig. Festlegung, wo welche Minderung bis wann konkret erfolgen soll. Einbeziehung auch des Körperschalls und des Sekundärluftschalls in die Lärminderungsplanung. Da 10 % der Bürgerinnen und Bürger von der Lärmbelastung durch den Schienenverkehr betroffen sind, ist ein Lückenschluss bei den Schallschutzwänden notwendig. Nur so ist das Risiko der Bevölkerung, gesundheitliche Schäden aufgrund des Lärms der Bahn zumindest etwas reduziert werden. Flughafenanwohner bekommen die Einhaltung LDEN < 55 dB(A) garantiert, Bahnanwohner haben bei LDEN > 80 dB(A) keinen Rechtsanspruch, nur Freiwilligenprinzip, mit Maßnahmen am Ausbreitungsweg (Schallschutzmauern und -fenster). Wie kann das sein?</p>	<p>Die Berechnungen für den Bestand stammen aus dem Jahr 2007, die Lärmschutzwände sind demnach noch nicht enthalten. Der Prognosefall stellt die Situation 2025 mit Lärmschutzwänden dar. Ja. Das Berechnungsmodell berücksichtigt auch Reflexionen. Gemäß den Vorgaben für die Lärmaktionsplanung erfolgt nur eine Beurteilung der Mittelungspegel. Bei der Benennung der Lärmbrennpunkte des Schienenverkehrs wurden die größeren Straßenzüge gewählt. Diese beinhalten auch die kleineren Straßen zwischen den größeren Straßenzügen und den Gleisen. Gemäß den Vorgaben für die Lärmaktionsplanung erfolgt nur eine Beurteilung der Mittelungspegel. Gemäß den Vorgaben für die Lärmaktionsplanung ist der Lärm zu berechnen. Eine erneute Überprüfung ist daher nicht notwendig. Wird zur Kenntnis genommen. Die realistischen Einflussmöglichkeiten der Stadt auf den Schienenverkehrslärm werden im Bericht erläutert. Der Lärmaktionsplan hat keinen Einfluss auf die Gesetzgebung.</p>
<p>05.08.2014, Eisenbahnbundesamt, Referat 45 Umgebungslärm-kartierung, Geoinformation und Lärmaktionsplanung</p>	<p>Hinweis auf wechselnde Zuständigkeiten bei der Lärmaktionsplanung für den Schienenverkehr ab 01. Januar 2015 von den Kommunen zum EBA (§ 47e Abs. 4 BImSchG). Keine Mitwirkungspflicht des EBA geregelt. Eine Stellungnahme ist demnach aus der Sicht des EBA nicht erforderlich, da es sich beim Vorhaben der Stadt Delmenhorst um keinen Ballungsraum handelt.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>07.08.2014, Stadtwerke Delmenhorst GmbH (SWD)</p>	<p>Forderung: Durch Umsetzung der lärmindernden Maßnahmen darf es zu keinen Gefährdungen der wirtschaftlichen Sparten des Unternehmens kommen (Bautätigkeiten, Umsetzung der Elektromobilität, Energiesektor, Abfallbeseitigungen (Touren)</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>08.08.2014, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Oldenburg</p>	<p>Die Belange der NLStBV-OL als Träger öffentlicher Belange sind durch die Maßnahmenvorschläge nicht berührt. Hinweis: Zur Planung der Bundesstraße B212neu: Das Raumordnungsverfahren für die B212neu Harmenhausen - Landesgrenze Bremen / Niedersachsen - BAB 281 wurde im Frühjahr 2009 abgeschlossen. Der gemeinsame Antrag der Länder Niedersachsen und Bremen auf Linienbestimmung ging im Frühjahr 2010 an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI, ehemals BMVBS). Die Linienbestimmung ist durch Erlass des BMVI vom 13.12.2012 erfolgt. Es wurde darin die raumordnerisch / landesplanerisch festgestellte Trassenführung bestätigt.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

TÖB	Hinweise / Anregungen	Abwägung (LK Argus)
<p>11.08.2014, NABU</p>	<p>Flugverkehr: Es wird die Feststellung angezweifelt, dass in Delmenhorst keine Lärmschutzbereiche festgelegt wurden. Der Süden von Delmenhorst ist durch Startvorgänge stark lärmbelastet.</p> <p>Forderungen: Unverzügliche Erstellung eines Lärmgutachtens für Delmenhorst. Beginnend städtische Krankenanstalten, umliegende Wohnbebauung, Innenstadt Delmenhorst mit St. Josef-Stift; folgende Bebauung bis Outermarker, danach Erweiterung der Immissionsaufzeichnungen in einem breiten Bereich rechts und links der Anflug- und Abflugroute.</p> <p>Vertreter der Stadt Delmenhorst, die in der Fluglärmkommission tätig sind, sollen auf den Senat und den Betreiber des Flughafens Bremen einwirken, dass der Airport Bremen nur noch mit Flugzeugen der neuesten Triebwerksgeneration angefliegen wird, d. h. die Triebwerke sollen ein Fanratio von 12:1 oder dementsprechend geminderte Emissionen haben.</p> <p>Straßenverkehr: Forderungen: Erstellung und Umsetzung eines Radwegeplanes.</p> <p>Bessere Ampelschaltungen programmieren (Verkehrsfluss verbessern, sicheres Überquerungen ermöglichen).</p> <p>Erneuerung der Fahrbahnbeläge im Riedeweg zwischen Brandenburger und Sonderburger Straße (Loch an Loch). Überprüfung der vorgegebenen Tempo 30 Zone in diesem Bereich. Missbrauch der Strecke Yorckstraße, Riedeweg zum Hasporter Damm als Umgehungsstraße von Ganderkesee zum Hasporter Damm (Errichtung von Lkw Durchfahrtsverboten in diesem Bereich). Keine Nutzung öffentlicher Plätze und Straßen für Lkw Abstell- und Ruheorte. Ablehnung des Neubaus der B212neu. Redundante Geschwindigkeitskontrollen für Delmenhorster Straßen, dazu ebenfalls Lärmmessungen an Straßen. Überprüfungen von "getunten" Fahrzeugen im Stadtverkehr zur Lärmentlastung. Entmischung von Industrie/Gewerbe und Wohnbebauungen im Stadtsüden; es bietet sich ein Gemeinschaftspool mit Ganderkesee und Groß Ippener an (Vorteil: Gute Autobahn-anbindungen).</p> <p>Einführung von Tempo 30 auf allen Straßen im Stadtgebiet von Delmenhorst.</p> <p>Schienerverkehr: Forderungen: Überprüfung sämtlicher Bahnverkehre im Stadtbereich (von und hin zu Produktionsstätten). Aufstellung eines "Lärmmasterplanes" unter Einbeziehung der Bürger in Zusammenhang mit der Entwicklung des Jade-Weser-Ports. Entwicklung und Festlegung von Bauverbotszonen entlang der Schienentrasse. Einführung von Geschwindigkeitsbeschränkungen für Züge, die das Stadtgebiet queren. Einführung von Vorrangplanungen für Schienenverkehren vor Lkw Verkehren (Voraussetzung neueste Waggotechniken); Überlegung einer Frachttumgehungsstrecke für Oldenburg/Delmenhorst/Bremen.</p> <p>Industrie-/Gewerbebetriebe: Aussiedlung von Gewerbe/Industrie in der unmittelbaren Nähe zu Wohngebieten. Schlechte Luftqualität durch einen Lkw Abstellplatz im Stadtsüden auf einer ehem. Industriefläche sowie durch Chemiebetriebe. Ziel: Langfristige Verbesserung der Luftqualität in diesen Bereichen. Umsetzung eines "Foot Print" für das Stadtgebiet von Delmenhorst.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Die Festlegung der Lärmschutzbereiche erfolgte durch das Land Niedersachsen.</p> <p>Die Lärmimmissionen durch den Flugverkehr in Delmenhorst wurden im Rahmen der Lärmaktionsplanung neu berechnet.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen und an die entsprechenden Stellen weitergeleitet.</p> <p>Der aktuell in Arbeit befindlichen Verkehrsentwicklungsplan beschäftigt sich intensiv mit dem Radverkehr. Die Umsetzung der dort vorgeschlagenen Maßnahmen ist aus Sicht der Lärmaktionsplanung zu unterstützen.</p> <p>Der Vorschlag ist Teil der Empfehlungen des Lärmaktionsplans.</p> <p>Die Vorschläge werden zur Kenntnis genommen und zur Prüfung an die entsprechend zuständigen Stellen der Delmenhorster Stadtverwaltung weitergeleitet.</p> <p>Eine generelle Einführung von Tempo 30 auf allen Straßen in Delmenhorst ist nicht Ziel der Lärmaktionsplanung.</p> <p>Die realistischen Einflussmöglichkeiten der Stadt auf den Schienenverkehrslärm werden im Bericht erläutert.</p> <p>Der Industrie- und Gewerbelärm ist entsprechend der rechtlichen Vorgaben nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans Delmenhorsts.</p>
<p>11.08.2014, Oldenburgische Industrie- und Handelskammer (IHK)</p>	<p>Lärmreduzierung darf nicht zu einem Standortnachteil für die regionale Wirtschaft führen. Die WHO Werte werden als unverhältnismäßig betrachtet, derweil sie mit massiven Einschränkungen für die regionale Wirtschaft verbunden sind.</p> <p>Forderung: Verbesserung der Fahrbahnbeläge und des Fahrbahnzustandes, vor allem bei Straßen mit schlechtem Fahrbahnzustand. Verbesserung der Lärmbelastung durch Verwendung von Flüsterasphalt. Verbesserung des Lärmschutzes entlang der Schienentrasse Bremen - Oldenburg und ein stetiger Verkehrsfluss durch eine Koordination der Lichtsignalanlagen (Grüne Welle).</p> <p>Keine Fahrverbote und Tempobeschränkungen für bestimmte Fahrzeuge (LKW) und / oder zu bestimmten Zeiten (z. B. nachts), wegen zu erwartender Einschränkung für die Wirtschaft und der Attraktivität als Wirtschaftsstandort (bestimmte Branchen müssen aufgrund ihrer Produktionszyklen rund um die Uhr durch Transportunternehmen erreichbar sein; Folgewirkung: Einschränkung von Wettbewerbsfähigkeiten ggf. Standortverlagerungen durch Abwanderungen). Bitte: Alle Maßnahmen sollen unter dem Tenor des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit getroffen werden.</p>	<p>Maßnahmen werden vorrangig an den Straßenabschnitten empfohlen, deren Werte oberhalb der Auslösewerte und damit deutlich über den WHO-Werten liegen.</p> <p>Die aufgeführten Maßnahmen sind im Lärmaktionsplan enthalten.</p> <p>Eine Beeinträchtigung des Wirtschaftsverkehrs durch die bewusst möglichst kurz gehaltenen Tempo 30-Abschnitte ist nicht zu erwarten.</p>

Ziele: Die Deutsche Bahn AG hat erhebliche Anstrengungen unternommen den Lärm zu mindern. Die DB AG hat sich das Ziel gesetzt, den vom Schienenverkehr ausgehenden Lärm bis 2020 im Vergleich zum Jahr 2000 zu halbieren.

Dieses Ziel kann nur mit einem Maßnahmenbündel erreicht werden:

- Fortsetzung des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes und der Lärmvorsorge
- Neubeschaffung der Güterwagen mit und Umrüstung der Güterwagen auf die Verbundstoffbremssohle; Umsetzung des Pilot- und Innovationsprogramm des Bundes
- Vor-Ort- Erprobung innovativer technischer Maßnahmen zur Lärminderung am Fahrweg, um rasch die technische Reife und Zulassung zu erreichen
- Erforschung und Entwicklung weitergehender Technologien zur Lärminderung am Fahrzeug und am Gleis und in Kombination (z.B. Projekte „Leiser Zug auf realem Gleis“ – LZarG, „Lärmreduzierter Güterverkehr durch innovative Verbundstoff-Bremsklotzsohlen“ LÄGIV, usw.)

Die Umrüstung der Bestands Güterwagen auf die Verbundstoffbremssohle (sog. K- und LL Sohlen) ist die effektivste und effizienteste Maßnahme mit einer flächendeckenden Lärminderungswirkung.

Geforderte Lärminderungsmaßnahmen können dem Verkehrsträger an Bahnstrecken des Bundes nicht auferlegt werden.

Lärmsanierungsprogramm des Bundes (aktiver und passiver Schallschutz): Bei Neubau bzw. bei wesentlichen Änderungen an vorhandenen Schienenwegen gilt die gesetzliche Vorgabe, dass auf Grundlage des Bundesimmissionschutzgesetzes §§ 41 bis 43 und 50 sowie der 16. Verordnung zur Durchführung dieses Gesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV -) Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen sind. Diese Rechtsverordnung legt die Immissionsgrenzwerte zum Schutz der Nachbarschaft vorschädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche fest und schreibt das Verfahren für die Berechnung des Beurteilungspegels vor.

Die Bildung eines Summenpegels für die Schallimmissionen aus dem Straßenverkehr (Berechnungsvorschrift RLS 90) und dem Schienenverkehr (Berechnungsvorschrift Schall03) ist bisher im deutschen Immissionschutzrecht nicht vorgesehen. Jeder Verkehrsträger ist gesondert zu betrachten.

Für Bestandsstrecken existiert das freiwillige Lärmsanierungsprogramm für die Eisenbahnstrecken des Bundes. Die Umsetzung der Maßnahmen richtet sich nach den Bestimmungen, im Wesentlichen nach der dem Programm zugehörigen Förderrichtlinie des Bundes, in der Grenzwerte und Kosten-Nutzen-Aspekte für die Lärmsanierungsmaßnahmen festgelegt sind. Die ortsbezogenen Planungen erfolgen auf Grundlage einer schalltechnischen Untersuchung. Die daraus abzuleitenden Lärmschutzmaßnahmen werden durch die seitens der DB Netz AG mit der Umsetzung des Lärmsanierungsprogramms beauftragten DB ProjektBau in Erörterung mit der jeweiligen Gemeinde durchgeführt. Dabei lässt die Förderrichtlinie ausdrücklich eine Beteiligung der Gemeinden für über die nach der Förderrichtlinie hinausgehenden Lärmschutzmaßnahmen z.B. eine kommunal finanzierte Erhöhung und / oder Verlängerung einer Lärmschutzwand zu, sofern die Lärmschutzmaßnahme planrechtlich noch nicht abgeschlossen ist bzw. noch nicht durchgeführt wurde.

Erschütterungsimmissionen: Rechtliche Vorgaben, wie es sie in Form der 16. Bundes-Immissionschutzverordnung für den Luftschall gibt, existieren für Erschütterungsemissionen nicht. Stattdessen wird die DIN 4150 bei der Beurteilung von verkehrsbedingten Erschütterungen herangezogen. Diese DIN definiert für Neu- und Ausbauprojekte Anhaltswerte, die der Orientierung dienen, für die Beurteilung

- der Einwirkung auf Menschen in Gebäuden (DIN 4150 Teil 2) und
- der Einwirkung auf Gebäude (DIN 4150 Teil 3).

Für Erschütterungsschutzmaßnahmen ist über das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes keine Finanzierung möglich. Aufgrund des zurzeit noch unzureichenden Kenntnisstandes und, damit verbunden, einer fehlenden rechtlichen Regelung, hat sich die DB AG in einem internationalen Projekt engagiert, das dazu beitragen soll, vorhandene Wissenslücken zu schließen. Im 7. Rahmenprogramm der EU ist mit einem Budget von ca. 8 Mio. € ein Projekt mit 25 Partnern aus 10 europäischen Ländern eingerichtet, um innovative Technologien zur Minderung von Erschütterungen aus dem Schienenverkehr zu entwickeln. Die technische Projektleitung wird von der DB Systemtechnik im Auftrag des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) wahrgenommen. Die Teilprojekte von RIVAS (Railway induced vibration abatement solutions) fokussieren auf Erschütterungsminderung durch Maßnahmen am Fahrzeug, im Bereich des Rad-Schiene-Kontakts, an der Infrastruktur und am Ausbreitungsweg. Im Rahmen des Konjunkturprogramms II werden ebenfalls Maßnahmen erprobt, die dazu beitragen sollen, die Erschütterungsemissionen zu senken.

Maßnahmen am Fahrweg: Im Rahmen des v. g. Konjunkturprogramms II wurde der Einsatz von Lärminderungsmaßnahmen am Fahrweg in den Jahren 2010 bis Ende 2011 erprobt. Hiermit sollen Technologien, die bisher noch nicht in ihrer emissionsmindernden Wirkung anerkannt sind, auf ihre Praxisstauglichkeit unter Betriebsbedingungen erprobt werden. Durch intensive messtechnische Begleitung werden die Effekte ermittelt und nachgewiesen. Damit lärmindern-den Technologien je nach Ausgang der Versuchsergebnisse später im Regelbetrieb angewandt werden können, ist zuvor eine behördliche Anerkennung der Höhe der Lärminderung dieser Schallschutzmaßnahme durch die für die Eisenbahnen des Bundes zuständigen Behörden erforderlich. Wann diese Technologien zugelassen werden, ist derzeit noch nicht absehbar, bisher ist noch keine der innovativen Technologien anerkannt. Nach deren Zulassung werden allerdings diese Technologien das Maßnahmenportfolio auch für den Bereich der Lärmsanierung am Fahrweg sinnvoll ergänzen. Es ist allerdings festzustellen, dass die von der DB Netz AG praktizierten Maßnahmen zur Instandhaltung des Fahrweges auch den Zustand der Schienenfahrflächen einbeziehen. Riffel, Wellen und andere Abnutzungserscheinungen werden in festgelegten Zeitabständen durch Messfahrzeuge und Inaugenscheinnahme mehrmals jährlich kontrolliert. Bei Abweichungen von festgelegten Verschleißwerten werden Instandhaltungsmaßnahmen durchgeführt. Sinngemäß gilt dies für die Fahrzeuge. Mit diesen Instandhaltungszyklen werden die zustandsbedingten Lärmemissionen begrenzt.

Betriebliche Maßnahmen: Durch das Allgemeine-Eisenbahn-Gesetz (AEG) § 4 (1) sind wir aufgefordert, für einen sicheren Eisenbahnbetrieb zu sorgen. Instandhaltungsarbeiten mit Personen- und Geräteeinsatz wird meist in den betriebsärmeren Nachtstunden ausgeführt. Nächtliches Hupen geschieht daher nicht aus Willkür des Fahrpersonals, sondern erfolgt an Gefahrenstellen durch entsprechende Signalisierung (Pfeiftafel) nach Signalordnung.

Sanierung von Bestandsfahrzeugen: Neben dem am Fahrweg vorzusehenden Schallschutz schreitet auch intensiv der Einsatz innovativer Lärminderungstechnologien am Fahrzeug voran. Es handelt sich dabei um Umrüstungsmaßnahmen an den vorhandenen Bremsanlagen der Fahrzeuge. Durch diese Anpassungen entstehen hohe Kosten.

Deshalb soll für die Umrüstung der Bestandsfahrzeuge die sog. „LL“-Sohle zum Einsatz kommen. Diese kann mit geringem Aufwand gegen die Graugussklotzbremssohle ausgetauscht werden. Allerdings steht derzeit keine LL-Sohle zur Verfügung, die zu akzeptablen Betriebsbedingungen eingesetzt werden kann. Die Beschleunigung der Entwicklung der LL-Sohle unterstützt die Bundesregierung auch mit dem Projekt „Leise Güterwagen“, bei der 5.000 deutsche Güterwagen jeweils zur Hälfte auf LL-Sohlen und K-Sohlen umgerüstet werden sollen. Nach unserer Kenntnis hat die DB AG mit ihrer Schienengüterverkehrstochter, DB Schenker Rail Deutschland AG, als einziges Eisenbahnverkehrsunternehmen bisher beim BMVBS einen Förderantrag gestellt und für 1.250 Güterwagen bewilligt bekommen. Die DB Netz AG unterstützt die Umrüstung der Güterwagen als die effektivste und effizienteste Maßnahme mit einer flächendeckenden Lärminderungswirkung in einem ersten Schritt durch ein laufabhängiges Trassenpreis-Bonussystem als Anreiz zur Wagenumrüstung. Diese Umrüstungsmaßnahme wird aufgrund ihrer flächendeckenden Lärmwirkung in den kommenden Jahren auch zur Lärmreduzierung führen.

Neubeschaffung von Fahrzeugen:

Auf Initiative der DB AG wurde die Verbundstoff-Bremsklotzsohle (K-Sohle) als wichtigste Komponente zur Lärmreduzierung bei Güterzügen europaweit getestet und zugelassen. Die Verbundstoff-Klotzbremse an Güterwagen verhindert, anders als die herkömmlichen Graugussklotzbremsen, das Aufrauen der Räder beim Bremsvorgang. Dies führt, unabhängig vom Bremsvorgang zu einer um 10 dB(A) geringeren Lärmabstrahlung jeder Achse bei jeder Vorbeifahrt. Neue Güterwagen werden seit 2005 grundsätzlich mit diesem Bremssystem ausgerüstet, zurzeit sind es bei deutschen Eisenbahnverkehrsunternehmen ca. 13.000 Wagen, Tendenz steigend.

Der für 2020 erwartete Einsatzgrad der V-Sohle im Güterverkehr von über 85 % wird zu einer Reduzierung des Mittelungsschallpegels - auch in den bereits sanierten Abschnitten - von 5 dB(A) führen.

Maßnahmen an Weichen:

Die Technologie der Tiefrillenherzstücke in Weichen, wurde vor geraumer Zeit, relativ erfolglos, erprobt – eine weitere Verfolgung / Nutzung dieser Technologie wurde verworfen.

Brückendröhnen – Brückenzuschlag von 3 dB(A):

Die Berechnungsvorgaben der Berechnungsvorschrift „Schall03“ sind vom Gesetz- und Verordnungsgeber in Kraft gesetzt, denn die Berechnungsvorschrift ist Bestandteil des BImSchG bzw. der 16. BImSchV.

Verlagerung der Güterverkehre:

Eine erneute Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege durch den Gesetz- und Verordnungsgeber bzw. durch das BMV erfolgte im November 2010. Derzeit ist eine Entlastungsstrecke im aktuellen Bedarfsplan des Bundes enthalten.

Geschwindigkeitsreduzierung, Fahrverbot:

Eine Geschwindigkeitsbegrenzung oder auch ein Nachtfahrverbot werden zu erheblichen Wettbewerbsnachteilen nicht nur für den Schienengüterverkehr führen mit dem Erfolg, dass versucht wird, Verkehre mit allen anderen damit verbundenen wirtschaftlichen und ökologischen Auswirkungen auf die Straße zu verlagern. Derartige Maßnahmen kommen zur Lärminderung daher nicht in Betracht.

Lärmabhängige Trassenpreise:

Zum Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2012 wurde das lärmabhängige Trassenpreissystem (LaTPS) eingeführt. Hiermit soll die Umrüstung der Güterwagen beschleunigt werden. Im Ergebnis all dieser angestoßenen und bereits laufenden Maßnahmen werden wir bis zum Jahr 2020 die Lärmbelastung deutlich reduzieren. Wir werden das Ziel "Mehr Verkehr auf die Schiene" nur erreichen, wenn wir durch eine erfolgreiche Lärminderung die Akzeptanz für den Verkehrsträger Schiene erhalten.

Aktuelle Hinweise zu den Lärminderungsaktivitäten der Deutschen Bahn und der Bundesregierung finden Sie unter: <http://www1.deutschebahn.com/laerm> und http://www.bmvi.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/Verkehrstraeger/Schiene/LaerschutzSchiene/laerschutz-schiene_node.html

Die DB unternimmt erhebliche Anstrengungen zur Verminderung des vom Schienenverkehr ausgehenden Lärms. Wir nehmen hier Ihre Erwartungen und die der Anwohner auf. Die Notwendigkeit der Lärmreduktion ist uns sehr bewusst und wird mit hoher Ernsthaftigkeit angegangen

27.08.2014, Handwerkskammer Oldenburg

Vorschläge: Trennende Darstellung in verpflichtend zu untersuchende Hauptverkehrs- und ggf. Haupteisenbahnstrecken und die darüber hinaus einbezogene (freiwillige) Straßen und Schienennetze (bessere Transparenz).

Abstimmung von Zielen aus dem LAP mit anderen Planungs- und Kostenträgern.

Die Anwendung bzw. Ausführung der WHO Werte stellt sich für die IHK als nicht sachdienlich da. Dem Zwischenbericht ist nicht bzw. nur erschwert zu entnehmen, welche Bereiche verpflichtend in den Lärmaktionsplan einbezogen werden und welche nicht. Entsprechend ist auch eine Priorisierung eventuellen Handlungsbedarfs kaum transparent.

Anregungen: Entgegensteuerung einer Verdrängung des Handwerks aus wohn- und Mischbereichen (Stadt der kurzen Wege, Abstimmung zwischen Belangen des Lärmschutzes und denen der Stadtplanung, Entwicklung eines Einzelhandelskonzeptes mit Berücksichtigung der handwerklichen Interessen). Bei "lärmoptimierten Überplanungen von Gemengelagen" sollten im Rahmen einer Bauleitplanung keine pot. Kosten auf die Handwerksbetriebe erzeugt werden, da oftmals die Wohnbebauungen an die Gewerbe herangerückt sind.

Es bestehen Bedenken, dass es bei kleinräumigen Maßnahmen wie den 300 m Fahrbahnanierungen (Verkehrsberuhigung) zu einer schlechteren Erreichbarkeit von Handwerksbetrieben und damit zu einem Kundenverlust kommt.

Forderung: Fahrverbote für Lkw oder nachts werden abgelehnt (Begründung: Parkflächen für wartende Lkws erforderlich, Ausweichen von Lkw auf Nebenstrecken, Kostenerhöhung für An- und Auslieferung von Materialien/Werkstücken, Mitbewerbernachteile für Delmenhorster Betriebe).

Hinweise: Es wird darauf hingewiesen, dass es nach Angabe der Straßenbauverwaltung NRW bei LOA 5D noch keine allgemein gültigen Aussagen hinsichtlich der zu erzielenden Lärmreduzierung gäbe. Zudem ist bei Lkws nach der Expertise "Erfahrungen mit lärmarmen Fahrbahnoberflächen in Nordrhein - Westfalen" die Wirkung lärmarmen Deckschichten bei Tempo ≤ 50 km/h deutlich gemindert (Antriebsgeräusch größer als Rollgeräusch).

Einer Pegelminderung von 3 dB(A) durch eine Temporeduktion von 50 km/h auf 30 km/h wird aufgrund der geringen akustischen Wahrnehmbarkeit sowie einer Erhöhung von Fahrzeiten und Einsatzzeiten von Handwerksbetrieben bzw. deren Mitarbeitern und der damit resultierenden Kostensteigerung für den Endkunden, (Kostensteigerungen durch Verschleiß an den Fahrzeugen durch Abfahr- und Bremsvorgängen) kritisch gesehen. Problematisch wird gesehen, dass nur Straßenabschnitte gewählt werden sollen, bei denen eine erkennbare zusammenhängende Bebauungsstruktur bzw. Wohnbebauung vorliegt. Aus diesem Grunde werden alle vier kleinräumigen Maßnahmenkonzepte als problematisch eingestuft.

Sinnvoll wird die Verstetigung des Verkehrsflusses betrachtet (Grüne Welle bei 50 km/h). Es sollten insgesamt ausreichend Parkflächen angeboten werden (Parkraummanagement). Die Umbildung von Bushaltestellen zu Kaps wird ebenfalls wegen der Beeinträchtigung des fließenden Verkehrs sowie einer Erzeugung von höheren Emissionen durch dadurch verursachte Staubbildungen sowie längeren Anfahrzeiten für Handwerksbetriebe kritisch gesehen.

Ebenfalls bemängelt wird die Straßenbreitenreduzierung bei den kleinräumigen Maßnahmenkonzepten. (Begründung: Zu enge Straßenbreiten für Handwerksfahrzeuge - Lkw mit Anhängern - , Sicherheit der Radfahrer bei Verlagerung auf die Straße ist durch mögliche Ausweichmanöver der Lkws nicht mehr gegeben, eine Straßenbreitenreduzierung führt zur Verringerung der Geschwindigkeiten und damit wieder zu höheren Fixkosten der Handwerksbetriebe , keine Lärmreduzierung bei Lkws bei zu niedrigen Geschwindigkeiten - ≤ 50 km/h). Ebenfalls zu gleichen Folgewirkungen wären mit der Auflösung von Linksabbiegestreifen verbunden. Kritisiert wird die fehlende Erläuterung bei der Darstellung von kleinräumigen Maßnahmen, wie hoch der Lärmreduzierungsanteil der jeweiligen Teilmaßnahme an der Gesamtmaßnahme ist (keine Überprüfung der Wirksamkeit möglich). Ziele: Auswirkungen lärmreduzierter Maßnahmen müssen in Relation zu den Nachteilen der gewerblichen Wirtschaft, zu den Kosten/tatsächlich erreichbarer Lärmreduzierung und der Sicherung der Stadt der kurzen Wege - Handwerksbetriebe/Kunden/Innenstadt/Erreichbarkeit - stehen (Nachhaltigkeit).

Eine getrennte Betrachtung von Pflicht- und freiwilligem Netz ist aus Sicht der Lärmaktionsplanung nicht zielführend. Die entscheidende Grundlage zur Priorisierung von Handlungsschwerpunkten ist die tatsächliche Lärmbetroffenheit.

Eine Abstimmung erfolgte bereits im Rahmen der Erstellung des Lärmaktionsplanung und wird auch im Zuge der Maßnahmenumsetzung angestrebt.

Eine getrennte Betrachtung von Pflicht- und freiwilligem Netz ist aus Sicht der Lärmaktionsplanung nicht zielführend. Die entscheidende Grundlage zur Priorisierung von Handlungsschwerpunkten ist die tatsächliche Lärmbetroffenheit.

Wird zur Kenntnis genommen.

Die im Rahmen der kleinräumigen Maßnahmenkonzepte vorgeschlagenen Umgestaltungsmaßnahmen sind als grundsätzlich in Frage kommende Möglichkeiten zu verstehen. Vor einer Umsetzung sind weitreichende Prüfungen und Planungen über die konkret untersuchten Abschnitte hinaus notwendig. Das Ziel für die Umgestaltungsvorschläge ist nicht die Verkehrsberuhigung sondern eine Verstetigung des Verkehrsflusses und eine Verbesserung der Attraktivität und Sicherheit für den nicht motorisierten Verkehr.

Fahrverbote werden im Lärmaktionsplan für Delmenhorst nicht empfohlen.

LOA 5D ist nur einer von mehreren speziell lärmindernden Asphalten, die sich derzeit in Erprobung befinden. Der aktuelle Erfahrungsstand zu lärmindernden Fahrbahnbelägen ist bekannt.

Die Geschwindigkeitsreduzierung ist eine wichtige und wirksame Maßnahme in den besonders hoch durch Lärm belasteten Bereichen, in denen keine Alternativen vorhanden sind.

Wird zur Kenntnis genommen.

Bei der Entwicklung der Planungsvarianten wurden die unterschiedlichen Ansprüche aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigt. Vor einer Umsetzung sind weitere vertiefenden Untersuchungen notwendig. Die geäußerten Befürchtungen werden nicht geteilt.

Beteiligung der Öffentlichkeit am Lärmaktionsplan Delmenhorst

Bürger	Hinweise / Anregungen	Abwägung (LK Argus)
27.06.2014, Bürger 1	Ausweisung von Lkw Parkflächen vor allem die für Speditionen außerhalb von Wohngebieten; Entlastungen von Lkw Parken in Wohngebieten; Schwerpunkte der Belastung sind die Parkbuchten an der Elbinger Straße zwischen Königsberger und Breslauer Straße sowie vor der Schule in der Königsberger Straße, Moorkampsstraße und Görliitzer Straße.	Die Vorschläge werden zur Kenntnis genommen und zur Prüfung an die entsprechend zuständigen Stellen der Delmenhorster Stadtverwaltung weitergeleitet. Eine Aufnahme in den Lärmaktionsplan erfolgt nicht.
30.06.2014, Bürger 2, Einsichtnahme im Fachdienst	Nordwollestraße: Wunsch nach Tempo 30 für diese Straße.	Die für die Empfehlung für Tempo 30 zu Grunde gelegten Kriterien werden in der Nordwollestraße nicht erfüllt.
01.07.2014, Bürger 3, Einsichtnahme im Fachdienst	Annenheider Straße: Wunsch Tempo 30, weniger Schwerlastverkehr, Fahrbahnsanierungen, hoch stehende Kanaldeckel; Anregung telefonisch erfolgt,	Für die Annenheider Straße wird zwischen Hasporter Damm und Höhe Brendelweg eine Fahrbahnsanierung mit lärmoptimiertem Asphalt empfohlen. Die für die Empfehlung für Tempo 30 zu Grunde gelegten Kriterien werden in der Annenheider Straße nicht erfüllt. Die Anregung bezüglich der hoch stehenden Kanaldeckel wird zur Prüfung an die entsprechend zuständigen Stellen der Delmenhorster Stadtverwaltung weitergeleitet.
	Dwostraße (Goethestraße / Nutzhorner Straße): Soll leiser werden, Geschwindigkeitsreduzierung, Fahrbahnsanierung OPA etc.;	Für den Straßenzug Landwehrstraße - Dwostraße – Nordstraße zwischen Schanzenstraße und Nordenhamer Straße ist bereits eine Fahrbahnsanierung geplant. Darüber hinaus wird eine optimierte LSA-Koordinierung empfohlen. Die für die Empfehlung für Tempo 30 zu Grunde gelegten Kriterien werden in der Dwostraße nicht erfüllt.
02.07.2014, Bürger 4, Einsichtnahme im Fachdienst	Dreiliniweg: Reduzierung des Flug- und Maschinenlärms.	Die Einflussmöglichkeiten der Stadt zur Reduzierung des Fluglärms werden im Bericht erläutert. Maschinenlärm ist gemäß den rechtlichen Vorgaben nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung.
07.07.2014, Bürger 5, Klosterdamm	Einbeziehung des Klosterdamms in den LAP; Straße ist bereits Tempo 30 Zone, die Beschilderungen sind schlecht sichtbar. Die Verkehrsteilnehmer einschließlich die ÖPNV Busse halten sich nicht an Tempo 30, Verkehrssicherheit ist gefährdet, vor allem für die Schulkinder (Schulweg), Forderung nach Verkehrsüberwachung und besserer Beschilderung, Hinweis auf Lärmbelastung durch Flugzeuge.	Die Auswahl der Handlungsschwerpunkte erfolgt nach den im Lärmaktionsplan beschriebenen objektiven Kriterien. Die Vorschläge werden zur Kenntnis genommen und zur Prüfung an die entsprechend zuständigen Stellen der Delmenhorster Stadtverwaltung weitergeleitet. Eine Aufnahme in den Lärmaktionsplan erfolgt nicht.
11.07. 2014, Bürger 6, Berliner Straße	Einbeziehung der Berliner Straße als Lärmschwerpunkt. Forderung nach Tempo 30 Zone u. a. im Bereich der Schule (Hermann-Allmers-Schule); Kritischer Überquerungsbereich auf Höhe Klosterdamm.	Die Auswahl der Handlungsschwerpunkte erfolgt nach den im Lärmaktionsplan beschriebenen objektiven Kriterien. Die Vorschläge werden zur Kenntnis genommen und zur Prüfung an die entsprechend zuständigen Stellen der Delmenhorster Stadtverwaltung weitergeleitet. Eine Aufnahme in den Lärmaktionsplan erfolgt nicht.
04.08.2014, Bürger 7 und 8, Bismarckstraße	Einbeziehung des Bereiches -Bismarckstraße nach der Arthur - Fitger - Straße (stadtauswärts) als Handlungsschwerpunkt. Gleiche Handlungsschwerpunkte wie für den Abschnitt L887 (Reduzierung Lkw Verkehre, Einrichtung einer Tempo 30 Zone, Reduzierung des Einsatzes von Martinshörnern von Polizei und Feuerwehren in diesem Bereich); Bessere Abfahrabwicklungen bei Veranstaltungen im "Kleinen Haus" im Bereich der Einmündung der Max-Planck-Straße auf die Bismarckstraße. Anpassung der Fluglärmbelastungen auf die reale Situation, d. h. es finden regelmäßig auftretende Lärmbelastungen durch Linienflüge im Bereich der Bismarckstraße statt, da diese auf einer Linie mit der Landebahn des Bremer Flughafens liegt. Forderung: Neben leiseren Antrieben, eine Verlegung der Einflugschneise.	Die Auswahl der Handlungsschwerpunkte erfolgt nach den im Lärmaktionsplan beschriebenen objektiven Kriterien. Die Vorschläge werden zur Kenntnis genommen und zur Prüfung an die entsprechend zuständigen Stellen der Delmenhorster Stadtverwaltung weitergeleitet. Eine Aufnahme in den Lärmaktionsplan erfolgt nicht. Die Lärmimmissionen durch den Flugverkehr in Delmenhorst wurden im Rahmen der Lärmaktionsplanung neu berechnet.
04.08.2014, Bürger 9 und 10, Bismarckstraße	Einbeziehung des Bereiches -Bismarckstraße nach der Arthur - Fitger - Straße (stadtauswärts) als Handlungsschwerpunkt. Gleiche Handlungsschwerpunkte wie für den Abschnitt L887 (Reduzierung LKW Verkehre, Einrichtung einer Tempo 30 Zone, Reduzierung des Einsatzes von Martinshörnern von Polizei und Feuerwehren in diesem Bereich); Bessere Abfahrabwicklungen bei Veranstaltungen im "Kleinen Haus" im Bereich der Einmündung der Max-Planck-Straße auf die Bismarckstraße. Anpassung der Fluglärmbelastungen auf die reale Situation, d. h. es finden regelmäßig auftretende Lärmbelastungen durch Linienflüge im Bereich der Bismarckstraße statt, da diese auf einer Linie mit der Landebahn des Bremer Flughafens liegt. Forderung: Neben leiseren Antrieben, eine Verlegung der Einflugschneise.	Die Auswahl der Handlungsschwerpunkte erfolgt nach den im Lärmaktionsplan beschriebenen objektiven Kriterien. Die Vorschläge werden zur Kenntnis genommen und zur Prüfung an die entsprechend zuständigen Stellen der Delmenhorster Stadtverwaltung weitergeleitet. Eine Aufnahme in den Lärmaktionsplan erfolgt nicht. Die Lärmimmissionen durch den Flugverkehr in Delmenhorst wurden im Rahmen der Lärmaktionsplanung neu berechnet.

Bürger	Hinweise / Anregungen	Abwägung (LK Argus)
04.08.2014, Bürger 11, 12 und 13, Bismarckstraße	<p>Kritik: Zu kleinräumige Betrachtung der Bismarckstraße, fehlende Betrachtung im Verlauf der Bismarckstraße zwischen Arthur - Fitger - Straße und Cramerstraße;</p> <p>Fragen zur Einstufung der Lärmbetroffenheit: Im Straßenabschnitt zwischen Moltkestraße und Karlstraße werden für die Bismarckstraße sehr hohe Lärmbelastungen am Tag (>70 dB(A)) und in der Nacht (> 60 dB(A)) festgestellt (Tab. 18, S. 85). Weshalb sich daraus (nur) eine mittlere / geringe Lärmbetroffenheit ableitet, anstelle einer hohen Lärmbetroffenheit, ist nicht ersichtlich. Die Einstufung -mittlerer bis geringer Handlungsbedarf- wird im Zwischenbericht (S. 12, unteres Drittel) mit mittleren bis niedrigen LKZ von ≤ 50 angegeben, was offenbar im Widerspruch zu der Einstufung in der Tabelle steht (s. o.). Forderung: Beantragung, dass die Bismarckstraße mindestens im v. g. Streckenabschnitt ebenfalls als "hoch lärmbeeinträchtigt" eingestuft wird. Signalhörner der Einsatzfahrzeuge von Polizei, Feuerwehr und Rettungsdiensten führen in ihrer Summe zu hohen Belastungen.</p> <p>Im Zwischenbericht erfolgt keine Unterscheidung zwischen gewerblichen Verkehren und dem ÖPNV (Linien 202, 204, 205, 212 und 213) Forderung: Die hohe ÖPNV - Belastung muss im avisierten Streckenabschnitt in die Beurteilung einfließen. Die Belastung der Bismarckstraße durch Lkw - Verkehre ist hoch, vor allem in der Nachtzeit. Daneben verursachen diese Lkw-Verkehre Erschütterungen.</p> <p>Forderung: Beantragung, dass die Bismarckstraße für den Schwerlastverkehr, insbesondere zu Nachtzeiten gesperrt werden soll.</p> <p>Die Start- und Landebahn des Flughafens Bremen befindet sich in 9 km Luftlinie von den Häusern der Bismarckstraße. Die Luftverkehre kreuzen die Bismarckstraße auf Höhe Grafteingang, Arthur - Fitger - Straße und Max - Planck - Straße. Die Flugzeuge befinden sich im Endanflug; die Fahrwerke sind bereits ausgefahren. Der Zwischenbericht weist (S. 16) darauf hin, dass keine Lärmschutzbereiche zum Flugverkehr ausgewiesen sind, weil keine Mittelungspegel $LDEN \geq 55$ dB(A) bzw. $LNight \geq 45$ dB(A) errechnet wurden. Es gibt eine Abweichung zwischen tatsächlicher und errechneter Belastung (teilweise 10 Überflüge pro Stunde; keine Kommunikation möglich; auch in den Nachtzeiten, höhere Belastungen mit steigendem Flugverkehrsaufkommen) Forderungen: Beantragung, dass Fluglärmmessungen vor Ort in der vegetationslosen Zeit durchgeführt werden, die Zahl der Flugbewegungen ermittelt werden, Delmenhorst in die lärmoptimierten Routen mit einbezogen wird, ein strenges Nachtflugverbot zwischen 22 - 6 Uhr ausgewiesen wird und der Fluglärm für die Beurteilung der Lärmbelastung einbezogen wird.</p> <p>Einbeziehung weiterer Lärmquellen: Freizeitlärm (Stadtfest, Kramermarkt und innerstädt. Veranstaltungen; Einschlafen erst nach Veranstaltungsende möglich; nach 1 Uhr) und Maschinenlärm (Pfleger der Graftanlage mit technischen Geräten wie Kettensägen, Rasenmähern, Häckslern, Laubbläsern, Pumpen u.a.).</p> <p>Der Zwischenbericht kommt auf Seite 109 für die Bismarckstraße zwischen Moltkestraße und Arthur - Fitger - Straße zu dem Ergebnis, dass insgesamt nur wenige Handlungsmöglichkeiten bestehen. Begründet wird dies mit den vorhandenen Bäumen. Fakt ist, dass es zwischen Moltkestraße und Arthur - Fitger - Straße nur vor Hausnummer 98 zwei Bäume gibt, ansonsten ist der komplette Abschnitt baumfrei. Auf dem Abschnitt zwischen Delmehgarten und Moltkestraße (der für diese Aussage des Zwischenberichts aber nicht einbezogen wurde) befinden sich einige Linden, deren Stammumfang bei ca. 50 cm liegt und damit nicht unter die geschützten Bäume nach der Baumschutzsatzung fallen (Schutz beginnt ab 100 cm Stammumfang). Dies trifft auch auf alle Straßenbäume in Richtung stadteinwärts von der Arthur - Fitger - Straße bis zur Parkstraße zu. Forderung: Beantragung, dass die Schlussfolgerungen dahingehend geändert werden, dass Baumaßnahmen nicht von vornherein ausgeschlossen und diese Prüfung und der Entwicklung weiterer Handlungsmöglichkeiten unterzogen werden. Neben Geschwindigkeitsmesstafeln, mobilen und stationären Blitzgeräten, Tempo 30, Verbot des Schwerlastverkehrs und weiteren geeigneten Maßnahmen, sollten die Seitenstreifen dazu genutzt werden, optische Begrenzungen zur Fahrbahnverengung durch verdichtete Anpflanzungen herzustellen. Stärkung der Radfahrer auf der Straße mit Schutzstreifen. Die in der Vergangenheit angestellten Überlegungen zur Errichtung eines "Share Space" ab Rudolf-Königer - Straße bis Delmehgarten sollten dringend wieder aufgegriffen und umgesetzt werden.</p>	<p>Die kleinräumigen Betrachtungen sind als Maßnahmenbeispiele zu verstehen und wurden mit der Stadt abgestimmt.</p> <p>Bei der Priorisierung spielt sowohl die Höhe der Lärmpegel als auch die Anzahl der von Lärm betroffenen Personen eine Rolle. Dieses Verhältnis wird mit der Lärmkennziffer (LKZ) dargestellt. Damit ist eine objektive Bewertung der Handlungsschwerpunkte gegeben.</p> <p>Die Einstufung mittlerer bis geringer Handlungsbedarf ist nicht absolut sondern im gesamtstädtischen Vergleich zu verstehen.</p> <p>Signalhörner von Einsatzfahrzeugen sind kein Bestandteil der Lärmberechnung.</p> <p>Im Berechnungsmodell ist die Summe aus Bus- und Lkw-Verkehr enthalten.</p> <p>Eine Sperrung der Bismarckstraße für Lkw wird nicht als zielführend erachtet.</p> <p>Die Lärmimmissionen durch den Flugverkehr in Delmenhorst wurden im Rahmen der Lärmaktionsplanung neu berechnet. Jahreszeitliche Einflüsse (Vegetation, etc.) werden bei der Berechnung des Jahrmittels berücksichtigt. Die Einflussmöglichkeiten der Stadt Delmenhorst auf lärmindernde Maßnahmen im Flugverkehr werden im Bericht erläutert.</p> <p>Freizeit- und Maschinenlärm ist gemäß den rechtlichen Vorgaben nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung.</p> <p>Die Umgestaltungsvorschläge im Rahmen der kleinräumigen Maßnahmenkonzepte sind nur als erste Maßnahmenideen zu verstehen. Diese sind vor einer Umsetzung unter Einbeziehung der angrenzenden Straßenabschnitte zu erweitern und zu vertiefen. Dabei ist auch zu prüfen, wie mit den vorhandenen Straßenbäumen umgegangen werden soll. Keinesfalls werden durch die Vorschläge andere in Frage kommenden Gestaltungen ausgeschlossen.</p>