

GESAMTVERBAND NATUR- UND UMWELTSCHUTZ UNTERWESER E.V.

ZUSAMMENSCHLUß DER NATURSCHUTZORGANISATIONEN IM RAUM BREMEN BREMERHAVEN
ANERKANNTER NATURSCHUTZVERBAND NACH § 43 BREMNATSCHG FÜR DAS LAND BREMEN

Am Dobben 44
28203 Bremen
Telefon 0421-790020 /FAX 77900290

GNUU e.V., Am Dobben 44, 28203 Bremen
Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa
- Referat Immissionsschutz, Herrn Rauch -
Ansgaritorstr. 2
28195 Bremen

Bremen, 06.05.2008

Sehr geehrter Herr Rauch,

hiermit möchte der GNUU, Gesamtverband Natur- und Umweltschutz Unterweser, beispielhaft geeignete Maßnahmen zur Lärminderungsplanung vorschlagen. Vorab einige allgemeine Bemerkungen:

Bislang fehlt in Bremen eine integrative Betrachtung: Die verschiedenen Lärmquellen sollten gemeinsam betrachtet werden. Zusätzlich zur Gesamtumgebungs-lärmbelastung sollte zudem die Schadstoffbelastung betrachtet werden, da sich bestimmte Lärminderungsmaßnahmen wie Geschwindigkeitsreduzierungen oder Lkw-Fahrverbote auch positiv auf Schadstoffkonzentrationen auswirken. Um einen möglichst effektiven Maßnahmenkatalog zu erarbeiten, ist es daher also sinnvoll, ein Gesamtbild zu entwickeln. Auch die straßenabschnittweise Zuordnung zu Betroffenenzahlen fehlt bislang noch.

1. Lärmarmer Straßenbelag: Generell sollte bei allen geplanten Straßenbaumaßnahmen, die eine Straße mit Lärmpegeln von $L_{DEN} \geq 65$ dB(A) und/oder $L_{Night} \geq 55$ dB(A) betreffen, anschließend ein lärmarmer Oberflächenbelag verwendet werden. Das Negativbeispiel Ostertorsteinweg (Wiederherstellung mit grobem Kopfsteinpflaster) führt etwaige Lärminderungsbemühungen ad absurdum und darf sich prinzipiell nicht wiederholen. Bei der anstehenden Straßensanierung Am Dobben und Vor dem Steintor muss das bestehende Kopfsteinpflaster sowohl aus Gründen des Lärmschutzes als auch wegen der Verkehrssicherheit (Vor dem Steintor) unbedingt durch eine Asphaltdecke ersetzt werden. Gegebenenfalls können Vor dem Steintor aus städtebaulichen Erwägungen in Verbindung mit einem kontrollierten Tempo 30 auch eine Auswahl geeigneter ebener Betonsteinpflasterbeläge sowie möglichst großformatige Steinformate mit Diagonalfuge in Erwägung gezogen werden. Die für den Ostertorsteinweg angeführten Argumente (Ästhetik, Flair) dürfen nicht dazu führen, dass nun auch Vor dem Steintor die bedeutendsten Lärminderungspotentiale verschenkt werden. Der Zeitplan für Straßensanierungen sollte maßgeblich von einem Lärmranking (Anzahl der Lärmbetroffenen differenziert nach Pegelstärke) mitbestimmt werden. Sehr hoch lärmbelastete Straßen mit dichter Wohnbebauung sollten auch auf ihre Eignung für den Einsatz von offenporigem Asphalt (zweischichtige offenporige Asphaltbeläge, sog. 2OPA) geprüft werden. Das Umweltbundesamt bestätigt, dass sich mit den offenporigen Belägen mittlerweile sich auf Dauer relative Lärminderungen erreichen lassen. Mittlerweile kommt dieser Flüsterasphalt auch für innerstädtische Hauptstraßen in

Frage. In einem Modellprojekt in Ingolstadt wurde 2005 auf einer innerstädtischen Hauptverkehrsstraße mit Tempo 50 km/h Flüsterasphalt verlegt. Das Ergebnis: Der Flüsterasphalt ist hier um fast 8 dB(A) leiser als konventionelle Asphaltbeläge. Hauptproblem ist hier die Finanzierung, da OPA deutlich teurer als herkömmlicher Asphalt ist. Aber im Rahmen einer Gesamtbetrachtung aller Kostenelemente (Umweltschutz und Baukosten) relativiert sich dieses Kostenbild erheblich.

2. Geschwindigkeitsbeschränkungen:

Geschwindigkeitsreduzierungen von 50 km/h auf 30 km/h vermindern nicht nur die Lärmbelastung, sondern führen auch zu einer Minderung von bis zu 2-3 % bei Feinstaub und Stickoxiden (u.a. weniger Abrieb von Reifen und Bremsen und eine geringere Aufwirbelung von Feinstaub). Überdies wirkt sich eine solche Maßnahme natürlich positiv auf die Verkehrssicherheit aus.

2.1. TEMPO 30 in der gesamten Umweltzone: In Bremen-Mitte, im Steintor, in der östlichen Vorstadt sowie in der Neustadt wurden zahlreiche Überschreitungen der Feinstaub- und der ab 2010 gültigen NO₂-Grenzwerte berechnet. Die Einführung der Umweltzone wird zu einer deutlichen Verbesserung führen, dieser Erfolg kann durch die Begrenzung der Geschwindigkeit auf allen Hauptverkehrsstraßen innerhalb der Umweltzone (Gesamtpegel > 65 dB(A)) noch gesteigert werden. Minderungen von 2-3 % bei Feinstaub und Stickoxiden sind in Anbetracht der durch die Umweltzone erreichbaren Verbesserungen im ein- bis zweistelligen Bereich (bis max. 16 %) ein durchaus nicht zu vernachlässigender Beitrag. Zu den sehr stark lärmbelasteten Straßen mit gesundheitsschädigend hohen Lärmwerte von über 70 dB(A) innerhalb der Umweltzone gehören im Prinzip alle Hauptverkehrsstraßen (Friedrich-Ebert-Straße, Langemarckstraße, Wester-/Osterstraße, Kornstraße, Gastfeldstr., Osterdeich, Martinistr., Doventor, Herdentor, Altenwall, **Am Wall**, Bgm.-Smidt-Str., Hochstr., Rembertiring, **Eduard-Grunow-Str./Ernst-Glässel-Str./Am Dobben**, Schwachhauser Heerstr., **Dobbenweg**, **Tiefer**, Faulenstr., und **Bismarckstraße**). Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h auf diesen Hauptverkehrsstraßen in der Umweltzone würde erheblich zu der notwendigen Reduzierung der Lärmbelastung beitragen und zusätzlich die Luftqualität weiter verbessern. Die fünf fett gedruckten Straßen und eventuell die Faulenstraße werden auch nach Einführung der dritten Stufe der Umweltzone im Jahr 2011 noch Überschreitungen der Grenzwerte für Feinstaub bzw. Stickstoffdioxid aufweisen. Daher ist es hier zwingend notwendig, über weitere schadstoffreduzierende Maßnahmen nachzudenken: Die Einführung Tempo 30 inklusive Kontrollen ist u.E. am Dobbenweg/Eduard-Grunow-Str., am Tiefer, Am Wall, an der Faulenstraße sowie an der Bismarckstraße (stadtauswärts bis Friedrich-Karl-Str.) ohne Alternative.

2.2. Mindestens Tempo 40 auf allen anderen Hauptverkehrsstraßen in Bremen:

Die allermeisten Hauptverkehrsstraßen sind viel zu laut, die Reduzierung der Regelgeschwindigkeit wird sich sowohl positiv auf den Lärmpegel auswirken als auch natürlich ein Gewinn für die Verkehrssicherheit darstellen. Für die Straßen/Straßenabschnitte, die nach dem kartierten Straßennetz über einer Gesamtbelastung von LDEN ≥ 60 dB(A) und/oder LN_{ight} ≥ 70 dB(A) liegen, muss überprüft werden, ob hier erstens bereits eine Temporeduzierung vorhanden und ob diese eingehalten wird bzw. welche Maßnahmen ergriffen werden müssen, damit dies eingehalten wird und ob zweitens eine Tempo 40 oder eine Tempo 30-Ausweisung sinnvoll ist. Zu beachten ist in diesem Zusammenhang, dass die reale Lärmbelastung u.U. deutlich über den berechneten Lärmpegel liegt. Die Berechnungen basieren auf der Regelgeschwindigkeit, wird diese überwiegend überschritten, so ist von erheblich höheren Lärmpegeln auszugehen. Dies trifft z.B. auf den Ostertorsteinweg zu:

Insbesondere die nächtliche Belastung wird hier, wie auch an vielen anderen Straßen, sicherlich unterschätzt. Umso wichtiger ist es, hier Lärminderungen zu erreichen. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h birgt vor allem bei unebenen Oberflächen wie z.B. bei Kopfsteinpflaster erhebliche Minderungspotenziale. Aber auch bei nicht geriffeltem Gussasphalt sind deutliche Verbesserungen zu erreichen. Tempo 30 führt bei Asphalt zwar nur zu einer vergleichsweise geringen Minderung des Mittelungspegels, der Maximalpegel sinkt aber deutlich^[1]. Im Berliner Modellversuch verringerte sich beispielsweise durch die Einführung von Tempo 30 der Anteil stark und äußerst stark Belästigter um 26 %, obwohl der Mittelungspegel dabei nur um 1,4 dB(A) sank. Zahlreiche weitere Beispiele aus der Praxis zeigen, dass bei Reduzierungen der Mittelungspegel um deutlich weniger als 3 dB(A) spürbare Entlastungen möglich sind (s. auch LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung). Die in den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) geforderten Pegelminderungen um mindestens 3 dB(A) sind daher nicht Ziel führend, dringend überarbeitungsbedürftig und sollten keinesfalls als Handlungsanweisung dienen.

Für die Ausweisung von Tempo 30-Straßen/Straßenabschnitten ist ein Kriterienkatalog zu entwickeln: Neben der Lautstärke sollten die

- Luftschadstoffbelastung mit Feinstaub, Stickstoffdioxid und Ozon (laut Lohmeyer-Gutachten sind z.B. die Hansestraße, die Utbremer Straße, die Nordstraße, die Bürger Heerstraße und die Kattenturmer Heerstraße sehr stark belastet, hier wird der Grenzwert erreicht bzw. überschritten)
- die Verkehrssicherheit (Querungsbedarf von Fußgänger, hoher Radverkehrsanteil, Unfallzahlen) und die
- Aufenthaltsqualität (Einkaufsstraße, touristische Relevanz), aber auch das
- Minderungspotential (Kopfsteinpflaster)

eine wichtige Rolle spielen.

Es ist zu klären, ob der ÖPNV von dem Tempolimit ausgenommen werden kann (eigenes Gleisbett bzw. Busfahrspuren vorhanden). Falls dies nicht der Fall ist, muss in Absprache mit der BSAG eine sorgfältige Prüfung vorgenommen werden. Eine Schwächung des Umweltverbundes ist zu vermeiden.

2.3. Tempo 30 nachts: Ein weiteres Instrument ist die Ausweisung von nächtlichen Tempolimits von 30 km/h. Diese Maßnahme führt, wenn sie von entsprechenden Kontrollen (Radar,...) begleitet wird, zu erheblichen Verbesserungen für die AnwohnerInnen (ungestörterer Schlaf). Auch hier sollte ein Kriterienkatalog und ein Lärmranking entwickelt werden (wo liegen die stärksten Betroffenen bei Pegelüberschreitungen von 60 dB(A) nachts). Berlin hat 65 Straßenkilometer für ein nächtliches Tempolimit ausgewählt. Auch in Bremen ist die nächtliche Ruhestörung ein wichtiges Thema: Im Gesamtstraßennetz sind 6.200 Personen Pegeln von > 60 dB(A) ausgesetzt. Zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdungen sollten laut Umweltbundesamt und auch nach Ansicht des Bremer Gesundheitsamtes Pegelsenkungen auf mindestens 55 dB(A) erreicht werden. Bereits ab einem nächtlichen Mittelungspegels von 45 dB(A) außen sehen Lärmmediziner bei geöffneten Fenstern den ungestörten Schlaf gefährdet, d.h. es ist mit zunehmenden Schlafstörungen zu rechnen. Die Grenze von 60 dB(A) ist also aus gesundheitlicher Sicht erheblich zu hoch angesetzt. Umso wichtiger ist es, für die davon Betroffenen Lärminderungen zu erreichen. Dies kann und darf jedoch nur der erste Schritt sein.

[1] Bei einem Lkw-Anteil von 10 % ist beispielsweise von einem um 2,6 dB(A) geringeren Mittelungspegel und einem um bis zu 5 dB(A) kleineren Maximalpegel auszugehen. Der Berliner Modellversuch (VEPRO) aus dem Jahr 2000 ergab, dass sich durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung für den gesamten Kfz-Verkehr auf Tempo 30 eine Reduzierung des Mittelungspegels um 1,4 dB(A) ergab.

2.4. Kontrolle der Geschwindigkeitsbeschränkungen:

Nicht oder kaum kontrollierte Geschwindigkeitsbeschränkungen sind weitgehend wirkungslos, da sich vor allem nachts, je nach Verkehrslage aber auch tags nur wenig Verkehrsteilnehmer daran halten. Hier besteht bereits jetzt sehr großer Handlungsbedarf wie z.B. die allgemeine Einschätzung im Ostertorsteinweg zeigt (Tempo 30 wird v.a. nachts überwiegend nicht eingehalten). Dies bestätigt auch eine eigene nicht-repräsentative Umfrage in der Pappelstraße. Die Einhaltung von Geschwindigkeitseinschränkungen muss generell mit geeigneten Maßnahmen (Displays, Kontrollen etc.) sichergestellt werden. Positives Beispiel in Bremen ist hier die Wachmannstraße.

2.5 Der Widerspruch zwischen den Begriffen Verflüssigung und Verstetigung von Verkehrsströmen

Die Widersprüchlichkeit, die in dem Begriffspaar Verflüssigung und Verstetigung von Verkehrsströmen versteckt ist, wurde im Zusammenhang mit unserer regionalen Verkehrsplanung noch nicht aufgearbeitet. Es ist auffallend, dass die Veröffentlichungen des UBA/LAI usw. immer von Verstetigung sprechen. Ansonsten werden die Begriffe fast immer gemischt verwendet und nicht im Sinne der konkreten Bedeutung verwendet. In Bremen wird immer nur von Verflüssigung des Verkehrs gesprochen, auch wenn oft Verstetigung gemeint ist, d.h. Anstreben einer optimalen Durchschnittsgeschwindigkeit, die die Anzahl von Brems- und Beschleunigungsvorgängen im gesamten Verkehrspool/-netz minimiert. Dabei werden Querverkehr und Enden von Trassenabschnitten berücksichtigt. Verflüssigung bedeutet dagegen hohe Durchschnittsgeschwindigkeit in begrenzten Trassenabschnitten.

3. Rückbau von Straßen:

Die Neuenlander Straße gehört mit bis zu 80 dB(A) zu den lautesten Straßen in der Neustadt. Mit der Eröffnung der A 281 kann und muss die Neuenlander Straße nun zurückgebaut werden. Der immer noch sehr hohen Luftschadstoffbelastung (der Feinstaub-Tagesgrenzwert wird hier ähnlich häufig überschritten wie am Dobbenweg – am 6.5.0813 wurden bereits 13 Überschreitungen gemessen) zusammen mit der sehr hohen Lärmbelastung sollte nun mit baulichen Maßnahme entgegengewirkt werden. Eine Verkehrsberuhigung wäre auch für den Heerstraßenzug im Bremer Westen von großer Bedeutung, die im Rahmen eines gerichtlichen Vergleiches mit dem GNUU auch bereits zugesagt wurde (siehe Anlage). Die bisher umgesetzten Maßnahmen sind ungenügend und führten nicht zu einer relevanten Reduzierung des Individualverkehrs. Die vertraglich vereinbarte Entsiegelung und Begrünung von Fahrbahnflächen wurde bislang nicht umgesetzt. Dies würde jedoch nicht nur die Aufenthaltsqualität steigern, sondern durch die Veränderung des Straßenbildes auch dem Eindruck einer Schnellstraße entgegenwirken.

Der Heerstraßenzug (Waller Heerstraße und ihre Fortsetzung nach Nordwesten) dient in weiten Teilen als Einkaufs- und Versorgungszentrum für die dortige Bevölkerung und ist stark belebt. Ein hohes Verkehrsaufkommen führt jedoch zu starken Lärmbelastungen (mit Werten von über 70 dB(A) jeweils für den Straßenverkehr und den Straßenbahnverkehr) und auch zu entsprechenden Abgasemissionen. Um die Aufenthaltsqualität hier zu verbessern, sollte der Verkehr vorrangig über die parallel gelegene Hafenanrandstraße geführt werden (hier liegt eine deutlich geringere Wohnbebauung vor) und auf der Heerstraße über einen partiellen Rückbau (mit Ausnahme von Abbiegespuren durchgängig einspurig) gekoppelt mit einem Tempolimit von 30 km/h eine Verkehrsberuhigung erzielt werden. Hinzu kommt, dass die Fußwege teilweise so schmal sind, dass sie extrem unattraktiv sind. Der GNUU plädiert dafür, die Radwege wenn möglich auf die Straße zu verlegen (abmarkierte Fahrradspur auf der Fahrbahn), somit stünde den Fußgängern auch erheblich mehr Fläche zur Verfügung. Die Verbesserung der Aufenthaltsqualität muss hier entschieden stärker berücksichtigt werden als dies bislang der Fall war. Da die Barrierewirkung des Heerstraßenzugs besonders stark

ausgeprägt ist, gehört hierzu u.a. auch eine verbesserte Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer sowie schnellere und längere Grünphasen.

3.1 Innenstadt-Maut zur Leitung von Verkehrsströmen

Nach den Erfahrungen in Rostock mit der Tunnel Maut, sollte das Konzept einer Tunnel-Maut systematisch überprüft werden. Denn Ziel der A 281 ist es den Innenstadt-Verkehr von Lkw auf den Umfahrungsring zu verlagern. Dies sollte nicht durch ein aufgesatteltes Finanzierungskonzept in Frage gestellt werden. Wenn eine „Finanzierungsmaut“ sinnvoll sein soll, dann wäre in Zukunft der Nordwest-Knoten und hier besonders die Weserbrücken in die Überlegung mit einzubeziehen, d.h. Mautstellen ggfs. hierher zu verlagern. Von dieser Maut würde das klare Signal ausgehen, die Innenstadt von Durchgangsverkehr freihalten zu wollen und wäre im Sinne der EU-Schutzplanungen zur Luftreinhaltung, Lärminderung und in Zukunft zum Klimaschutz. Leider sind diese Aspekte zum Schutze vor Verkehrsemissionen im deutschen Recht unzureichend entwickelt worden und die geringen Ansätze (§ 47 BImSchG) sind in Bremen nicht genutzt worden.

4. Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs

Um die Lärmbelastung zu reduzieren, werden auch Anstrengungen in langfristig angelegte Maßnahmen gehen müssen, die eine Reduzierung des MIV bzw. eine Erhöhung des Anteils von im Umweltverbund zurückgelegten Fahrten zur Folge haben. Ein wichtiger Anteil am MIV stellt der Berufsverkehr dar. Hier besteht unserer Einschätzung nach noch ein großes Minderungspotential. Gerade in Verbindung mit der Umweltzone könnte offensiv auf größere Betriebe und Institutionen zugegangen werden und Unterstützung seitens der Stadt Bremen im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements angeboten werden. Ein möglicher Partner wäre z.B. das Krankenhaus Mitte, das unmittelbar von der Umweltzone betroffen ist.

5. Ruhige Gebiete identifizieren und vor einer Zunahme des Lärms schützen

Ruhige Gebiete sollen nach § 47d Abs. 2 BImSchG gegen eine Zunahme des Lärms geschützt werden (hierbei kommen sowohl bebaute Gebiete wie z. B. Wohngebiete als auch unbebaute Bereiche in Frage). Daher muss in der Lärminderungsplanung dem Schutz ruhiger Gebiete ein besonderer Stellenwert eingeräumt werden. In Anlehnung an bereits bestehende Konzepte anderer Städte (Celle, Norderstedt) sollten in Bremen drei Kategorien unterschieden werden:

1. Erholungsgebiete mit einem Pegel von < 50 dB(A)
2. Stadtparks u.ä. mit einem Pegel von < 55 dB(A) und
3. Verbindungsachsen für den Fuß- und Radverkehr mit einem Pegel von < 60 dB(A).

Bei allen zukünftigen Verkehrsvorhaben bzw. Vorhaben mit Einfluss auf das Verkehrsaufkommen muss der Einfluss auf ruhige Gebiete abgeschätzt werden und der Schutz gewährleistet werden. Darüber hinaus gilt es aber auch Gebiete mit Erholungsfunktion durch eine verminderte Lärmbelastung aufzuwerten. Öffentliche Plätze mit einer hohen Aufenthaltsqualität sollten systematisch von einem weiteren Anstieg von Verkehrsbelastungen befreit werden.

6. Alternative Verkehrskonzepte entwickeln und umsetzen: Shared Space in Bremen

Shared Space, das heißt dass sich alle Verkehrsteilnehmer den Straßenraum gemeinsam teilen, die Verkehrsbeschilderung und Ampeln auf ein Minimum reduziert und die Wege ohne Bordsteine gebaut werden. Zahlreiche Erfahrungen mit Shared Space zeigen, dass es entgegen allen Befürchtungen zu mehr Sicherheit und zu einem deutlichen Gewinn an Lebensqualität kommt. Die Bedürfnisse der Autofahrer stehen nicht mehr dominant an erster Stelle, sondern es entsteht eine neue Kultur des Verkehrs. Der öffentliche Raum wird zur Begegnungsstätte und es kann eine lebhaftes Flaniermeile entstehen. Durch die verminderte Kfz-

Geschwindigkeit verringert sich auch die Lärmbelastung. Wenn hoch lärmbelastete Straßen ohnehin aufgerissen werden, sollte geprüft werden, ob sie sich für ein Shared Space-Projekt eignen. Hierfür bedarf es einer intensiven öffentlichen Beteiligung, denn Shared Space ist keine Standardlösung, sondern muss immer wieder neu erarbeitet werden. Der ADFC hat im Zuge der Gleisersatzbaumaßnahmen im Ostertorsteinweg für ein Shared Space-Projekt dort geworben, wurde dann aber von der vorgezogenen Planung ausgebremst. Das darf aber keinesfalls das Ende der Shared Space Debatte in Bremen darstellen. Sehr gut eignen würde sich z.B. Vor dem Steintor oder auch Am Dobben, wo es u.a. durch die Integration der Straßenbahn zu einer bislang noch nicht praktizierten Form von Shared Space kommen würde. Ein gut funktionierendes Shared Space-Projekt an einem prominenten Ort kann eine große Signalwirkung für die Verkehrskultur in einer Stadt entfalten und birgt somit ein großes Veränderungspotential.

7. Flugverkehr

Neueste wissenschaftliche Untersuchungen zeigen, dass Flugverkehr, besonders nachts (22.00 bis 7.00 Uhr), krank macht. Diese Erkenntnisse müssen Eingang finden, in die Beurteilung des Fluglärms. Der aktuellen Entwicklung mit den stark ansteigenden Flugbewegungen durch die Ansiedlung von Ryanair wurde bei der jetzigen Lärmkartierung keine Rechnung getragen. Im Jahr 2007 fanden 5.651 Nachtflugbewegungen in der Zeit von 22.00-7.00 Uhr statt, dies ist die höchste Zahl in den letzten 10 Jahren! Die Anzahl der nächtlichen Flugbewegungen wird aufgrund des steigenden Flugaufkommens dieses Jahr vermutlich noch höher ausfallen. Zwar konzentriert sich derzeit die Mehrzahl der nächtlichen Flüge in den sog. Tagesrandzeiten, aber auch diese Zeiten sind für eine ungestörte Nachtruhe wichtig (v.a. von 22.00-24.00 Uhr). Die gesundheitlichen Belastungen der Anwohner durch nächtlichen Lärm müssen dringend vermieden werden, daher fordert der GNUU eine achtstündige Nachtruhe mit einem strikten Nachtflugverbot. Das heißt, die Home-Carrier-Regelung und die Regelung für sog. Kapitel-3-Flugzeuge müssen entsprechend verändert werden und Ausnahmen sind auf echte Notfälle zu beschränken. Des Weiteren sollte die Landegebühr wie in Hamburg nach Schadstoffen und Lärm gestaffelt werden.

8. Eisenbahnverkehr

Die Verzögerung des Planungsprozesses für die Lärminderung durch die Nichtlieferung der Daten durch das Eisenbahnbundesamt darf nicht zu zeitlichen Einschränkungen der Mitwirkungsmöglichkeiten der betroffenen Bürger führen.

Die Lärmsanierung an der Innenstadttrasse (Schwachhauser Heerstr.) wird mit bürokratischer Einschränkung betrieben, weil hier nur die Auflagen zum Planfeststellungsverfahren verfolgt werden, die eigentlich notwendige Lärmsanierung jedoch nicht berücksichtigt wird.

Wir weisen darauf hin, dass bei einer Realisierung der geplanten Y-Trasse die Lärmbelastung durch Personen- und v.a. von Güterzügen im Stadtgebiet von Bremen nicht reduziert wird.

Wir hoffen sehr, dass Bremen den Lärminderungsverpflichtungen Rechnung trägt und verbleiben mit freundlichen Grüßen.

Martin Rode

Vorstandssprecher