BREMISCHE BÜRGERSCHAFT
Landtag
19. Wahlperiode

Drucksache 19/942
(zu Drs. 19/875)
14.02.17

Antwort des Senats auf die Große Anfrage der Fraktion der CDU

Bahnlärm in Bremen - Ohren zu und durch?

Mitteilung des Senats
an die Bremische Bürgerschaft (Landtag)
vom 14. Februar 2017

"Bahnlärm in Bremen – Ohren zu und durch?“
(Große Anfrage der Fraktion der CDU vom 13.12.2016)

Die Fraktion der CDU hat folgende Große Anfrage an den Senat gerichtet:

„Laut einer Erhebung aus dem Jahr 2008 sind in Bremen über 118.000 Bremerinnen und Bremer von Bahnlärm betroffen. Hauptursachen für Bahnlärm sind Luftverwirbelungen bei hohen Geschwindigkeiten, Quietschgeräusche verursacht durch Gleiskurven und Bremsanlagen, Rollgeräusche, die durch Berührungen durch Rad und Schiene entstehen und Motoren-, Lüfter- und Kompressorengeräusche. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) bereitet derzeit einen entsprechenden Auftrag aus dem Koalitionsvertrag zwischen CDU/CSU und SPD vor, dass den Betrieb lauter Güterwagen ab dem Jahr 2020 auf dem deutschen Streckennetz verbieten soll. Zusätzlich widmet das BMVI dem Bahnlärm durch weitere Initiativen Aufmerksamkeit. Das Projekt „Plattform leise Bahnen“ beinhaltet u.a. ein bundesweit einheitliches Messkonzept, dass den Lärm durch Güterverkehr mithilfe von 15 Lärmmessstationen in den nächsten Jahren erfassen soll. Die Deutsche Bahn will den Schienenverkehrslärm bis 2020 gegenüber dem Jahr 2000 halbieren. Um das zu erreichen, werden einerseits Schallschutzwände errichtet, vermehrt Schallschutzfenster eingebaut und die Güterwagen auf Verbundstoffbremssohlen umgerüstet. Im Rahmen der Genehmigungsverfahren für das Baurecht müssen „Schalltechnische Untersuchungen“ durchgeführt werden, die dann entscheiden, ob Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden oder nicht. Für diese Maßnahmen stellt das BMVI jährlich 150 Mio. Euro zur Verfügung.

Wir fragen den Senat:

1. Wie beurteilt der Senat die gesundheitliche Belastung von Anwohnern durch Erschütterungsimmissionen und sekundären Luftschall durch den Bahnverkehr in Bremen?
2. Wie bewertet der Senat aktuellen Lärmschutz in Bezug auf Bahnlärm in Bremen?
3. Inwiefern befürwortet der Senat Erschütterungsmessungen an Bahnstrecken, die durch Wohngebiete in Bremen führen?
4. Inwiefern befürwortet der Senat den Einbau besohlter Schwellen in Wohngebieten, um Erschütterungen und sekundären Luftschall zu dämpfen? Inwieweit hat sich der Senat auf Bundesebene dafür eingesetzt? Welche gesetzlichen Regelungen für den Einbau besohlter Schwellen gibt es? Werden diese vom Bund (ko-) finanziert?
5. Wie bewertet der Senat die bisherigen und geplanten Lärmschutzmaßnahmen an der Stolzenauer Straße? Wann sollen diese abgeschlossen sein? Welche Landes- und Bundesmittel stehen für die jeweiligen Maßnahmen zu Verfügung? (Bitte alle bisherigen (letzten zehn Jahre) und geplanten Lärmschutzmaßnahmen in Bremen separat auflisten, einschließlich Stolzenauer Straße, zuzüglich verursachter Kosten und Kostenträger).

6. In welchem regelmäßigen Austausch steht der Bremer Senat mit der Deutschen Bahn und dem Bund bzgl. Lärmschutzmaßnahmen in Bremen? Zu welchen Ergebnissen haben diese in den letzten zehn Jahren geführt? Wann wird die Teilstelle des „Ansprechpartners für Bahnlärm“ beim SUBV wieder besetzt?
7. Wie bewertet der Senat den Gesetzentwurf zum Verbot lauter Güterwagen zum Fahrplanwechsel 2020/2021?
8. Wie viele Anwohner von Gleisanlagen sind in Bremen und Bremerhaven von Bahnlärm betroffen (Bitte Stadtteile separat aufführen, auch die Taktung der durchfahrenden Züge)? Welche avisierten Bauprojekte des Senats und privater Investoren sind von Bahnlärm betroffen? Welche Berücksichtigung findet Bahnlärm bei Bebauungsplänen?
9. Inwieweit findet Bremen Berücksichtigung beim flächendeckenden Lärmmonitoring des Bundes? Welche konkreten Standorte für Messstellen zieht der Senat derzeit in Betracht? Wann und auf welcher Ebene hat der Senat dem Bund Wunschstandorte für Messstellen mitgeteilt? Welche konkreten Aussagen seitens des Bundes liegen dbzgl. vor? Wann soll das Messkonzept abschließend vorliegen und die Messstationen eingerichtet werden? Welchen Informationsgewinn erhofft sich der Senat durch zukünftige Messstationen und welche Konsequenzen werden diese auf bauliche- und planerische Ebene zukünftig haben?“

Der Senat beantwortet die Große Anfrage wie folgt:

1. Wie beurteilt der Senat die gesundheitliche Belastung von Anwohnern durch Erschütterungsimmissionen und sekundären Luftschall durch den Bahnverkehr in Bremen?

Systematische Erhebungen zu Erschütterungsimmissionen und zu sekundärem Luftschall, verursacht durch den Bahnverkehr, sind dem Senat nicht bekannt. Das gilt auch im Hinblick auf epidemiologische Erhebungen gesundheitlicher Wirkungen. Nach bisherigem Wissen können Erschütterungs- und sekundäre Luftschallimmissionen an Bahnstrecken Belästigungen darstellen, die im Rahmen gerichtlich definierter Zumutbarkeitsgrenzen hinzunehmen sind. Sekundärer Luftschall entsteht neben dem den Bahnbetrieb begleitenden primären Luftschall dadurch, dass Schwingungen vom Gleiskörper in den Boden eindringen, sich dort fortpflanzen und an erschütterten Gebäudestrukturen wieder als Luftschall abgestrahlt werden. Die unterirdische Ausbreitung der Schwingungen nimmt durch unterirdische Strukturen oft unbekannte Übertragungswege. An Bahnstrecken werden gleisnah gelegene Gebäude bei Zugvorbeifahrten von Erschütterungen, primärem und sekundärem Luftschall betroffen. Dies gilt gleichermaßen für neue Strecken wie auch mit Lärmschutzwänden versehene Altstrecken. In der Stadtgemeinde Bremen werden Erschütterungen durch Schienenverkehr gelegentlich in Bezug auf die Gleisanlagen der Bremer Straßenbahn AG begutachtet und zum Teil durch Messungen überwacht, da hier die Abstände zu den Gebäuden im Verhältnis wesentlich geringer sind.

In der ständigen Rechtsprechung werden die in der DIN 4150 vorgegebenen Anhaltswerte der zumutbaren Schwingstärken (präzisiert durch die „Hinweise zur Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungsimmissionen“ der Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) vom 10.05.2000) als Maßstab der Zumutbarkeit beim Neubau und der wesentlichen Änderung von

Schienenwegen herangezogen. Im Falle einer Änderung der Auslastung von Schienenwegen wurde in der Rechtsprechung ein Abhilfeanspruch anerkannt, wenn es zu einer wesentlichen Erhöhung der Schwingstärken von mehr als 20% kam.

2. Wie bewertet der Senat aktuellen Lärmschutz in Bezug auf Bahnlärm in Bremen?

Der Bund hat in den letzten Jahren im Rahmen seines freiwilligen Lärmsanierungsprogramms das Schienennetz in Bremen und Bremerhaven saniert und die Abschnitte mit aktivem und passivem Lärmschutz versehen, die nach dem Lärmsanierungsprogramm hierfür in Frage gekommen sind.

In Bremerhaven wurde nach einem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung zur Aufstellung eines kommunalen Lärmschutzprogramms im Jahr 2014 eine schalltechnische Untersuchung zur Ermittlung der Belastungsschwerpunkte an den verbliebenen Lücken erstellt. Eine Verbesserung der Lärmsituation der AnwohnerInnen unter Berücksichtigung der Kosten stellt sich mit der Errichtung von fünf weiteren Schallschutzwänden mit einer Gesamtlänge von etwa 1,66 km als sinnvoll dar. Im Rahmen der Verfügbarkeit kommunaler Mittel soll daher der Lärmschutz durch den Bau dieser Wände verbessert werden. Für die beiden Wände mit dem höchsten Nutzen wird zurzeit die Genehmigungsplanung erarbeitet.

Darüber hinaus überarbeitet der Bund derzeit die sogenannte Gesamtkonzeption seines freiwilligen Lärmsanierungsprogramms. Mit der Fertigstellung der neuen Gesamtkonzeption wird 2018 gerechnet. Notwendig ist die umfangreiche Überarbeitung unter anderem deshalb, da die bisherigen Auslösewerte für die Sanierung von Strecken insgesamt um 8 dB(A) (Entfall Schienenbonus von 5 dB(A) in 2015, Absenkung Grenzwert um 3 dB(A) in 2016) auf nunmehr 57 dB(A) nachts in Wohngebieten abgesenkt wurden.

Konkret bedeutet dies, dass in Zukunft die bereits lärmsanierten Bereiche auf Grund des verbesserten Schutzniveaus – auch in Bremen – erneut überprüft werden und gegebenenfalls auf weiteren Streckenabschnitten Lärmschutzmaßnahmen durch den Bund umgesetzt werden.

3. Inwiefern befürwortet der Senat Erschütterungsmessungen an Bahnstrecken, die durch Wohngebiete in Bremen führen?

Nach normierten Verfahren gewonnene Messergebnisse der Erschütterungs-Schwingstärken (Maßeinheit ist [mm/s]) variieren stark je nach Bodenbeschaffenheit, Entfernung zum Gleis und Gebäudeart oder Gebäudehöhe. Stichprobenartige bzw. anlassbezogene Erschütterungsmessungen wären in Wohngebieten zielführend, weil der Bahnbetreiber einen Ausgangszustand dokumentieren sollte, wenn es zu Auslastungsveränderungen, Neubauten oder zu neuen Schallschutzwänden kommt.
Gerade vor dem Hintergrund der vom Bund beabsichtigten Überarbeitung seines freiwilligen Lärmsanierungsprogramms (siehe die Antwort zu Frage 2) sieht der Senat es als wichtig an, dass durch Erschütterungen ausgelöste Lärmbelastungen (sekundärer Luftschall) erfasst und bei der Dimensionierung von Lärmschutz

auch an Bestandstrecken berücksichtigt werden. Dies ist in ein Bundesprogramm zu integrieren.

Erfahrungen aus Nordrhein-Westfalen benennen gesteigerte Wahrnehmungen von Erschütterungen, nachdem der ursprünglich dominierende Eisenbahnlärm durch neue Schallschutzanlagen eingedämmt wurde. Die Messung tatsächlich vorkommender Erschütterungen würde damit der Objektivierung dienen.

4. Inwiefern befürwortet der Senat den Einbau besohlter Schwellen in Wohngebieten, um Erschütterungen und sekundären Luftschall zu dämpfen? Inwieweit hat sich der Senat auf Bundesebene dafür eingesetzt? Welche gesetzlichen Regelungen für den Einbau besohlter Schwellen gibt es? Werden diese vom Bund (ko-)finanziert?

Die besohlte Schwelle, welche unterseitig mit elastischen Materialien versehen ist, reduziert vor allem Erschütterungen und daraus folgenden sekundären Luftschall entlang von Bahnstrecken. Grundsätzlich befürwortet der Senat den Einsatz besohlter Schwellen dort, wo diese zur Reduktion der Belästigung auf Grund von Erschütterungen aus dem Schienenverkehr führen. Die Wirkung – und damit ein sinnvoller Einbau – hängen dabei allerdings von den örtlichen Gegebenheiten ab (z.B. Geschwindigkeit der Züge, Bodeneigenschaften, Konstruktion der angrenzenden Gebäude).

Eine komplette Vermeidung einer Belästigung ist allerdings nicht möglich. Die besohlte Schwelle ist als Technologie zugelassen. Produkte unterschiedlicher Hersteller sind kommerziell verfügbar. Schwellensohlen wurden im Rahmen des Konjunkturprogramms II der Bundesregierung erfolgreich erprobt.

Vor diesem Hintergrund werden von der DB AG beim Neu- und Ausbau von Strecken Schutzmaßnahmen auf Basis von erschütterungstechnischen Untersuchungen geprüft und umgesetzt. Ziel ist dabei, eine unzumutbare Erhöhung der Erschütterungen und des daraus resultierenden sekundären Luftschalls zu vermeiden. Ist unter diesen Voraussetzungen der Einsatz besohlter Schwellen angezeigt, so werden diese auch vom Bund finanziert. Da an Bestandstrecken kein Anspruch der AnwohnerInnen auf Schutzmaßnahmen besteht und auch ein Erschütterungssanierungsprogramm nicht existiert, beteiligt sich der Bund dort nicht an den Kosten von besohlten Schwellen.

5. **Wie bewertet der Senat die bisherigen und geplanten Lärmschutzmaßnahmen an der Stolzenauer Straße? Wann sollen diese abgeschlossen sein? Welche Landes- und Bundesmittel stehen für die jeweiligen Maßnahmen zu Verfügung? (Bitte alle bisherigen (letzten zehn Jahre) und geplanten Lärmschutzmaßnahmen in Bremen separat auflisten, einschließlich Stolzenauer Straße, zuzüglich verursachter Kosten und Kostenträger).**
Mangels Vorliegen der Voraussetzungen hatte der Bund den Abschnitt Stolzenauer Straße seinerzeit nicht lärmsaniert.

Derzeit hat das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zur Untersuchung technisch möglicher Maßnahmen an der Stolzenauer Straße Finanzmittel freigegeben. Die Ergebnisse der Untersuchung sollen der Öffentlichkeit präsentiert werden. Die Ausschreibung soll zeitnah an den Markt gehen. Anfang 2017 soll seitens der DB Netz AG zu einem ersten Projektgespräch eingeladen werden.

Im Lärmsanierungsprogramm des Bundes sind für Bremen insgesamt 16 Teilprojekte mit 50 km Streckenlänge enthalten. Von 2001 bis Dezember 2015 wurden bereits
- über 55,4 Mio. Euro Bundesmittel investiert,
- 13 Teilprojekte mit einer Streckenlänge von 39,0 km vollständig saniert,
- 34,2 km Schallschutzwände (SSW) anteilig erstellt und
- 1.444 Wohnungen durch passive Maßnahmen (Schallschutzfenster, Dachsanierungen, Schalldämmlüfter) saniert.
- Weitere 1,6 km Schallschutzwände sind in Planung oder Bau.

Die bisher durchgeführten und beabsichtigten Maßnahmen in der Stadt Bremen ergeben sich aus der in der Anlage 01 beigefügten Übersicht der DB Netz AG. Für die Stadt Bremerhaven ist eine Übersicht zum Lärmschutz an Bahnanlagen als Anlage 02 angefügt. Dabei sind der Bestand, die durch das Lärmsanierungsprogramm des Bundes errichteten Lärmschutzwände und die für das Kommunale Lärmschutzprogramm auf Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) geprüften Lärmschutzwände aufgeführt.

Die Internetseite
http://www1.deutschebahn.com/laerm/infrastruktur/laermsanierung.html enthält eine interaktive Übersichtskarte für Bremen mit weiteren Informationen.

6. **In welchem regelmäßigen Austausch steht der Bremer Senat mit der Deutschen Bahn und dem Bund bzgl. Lärmschutzmaßnahmen in Bremen? Zu welchen Ergebnissen haben diese in den letzten zehn Jahren geführt? Wann wird die Teilstelle des „Ansprechpartners für Bahnlärm“ beim SUBV wieder besetzt?**
Vertreter des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr stehen in regelmäßigem Austausch mit Vertretern der Bahn und des Bundes.

Über die Maßnahmen nach dem Lärmsanierungsprogramm des Bundes hinaus laufen Bemühungen des Senats zur Lärmsanierung an der Oldenburger Kurve. Darüber hinaus konnte vor wenigen Wochen eine zusätzliche aktive Schallschutzmaßnahme in Walle fertig gestellt werden.

Im Übrigen hat der Senat wiederholt die Berücksichtigung Bremens bei der Einrichtung einer Monitoringstation für den Bereich Bremen eingefordert. Absicht des Bundes ist es, Bremen zu berücksichtigen. Bei der Konzeption will der Bund die Länder – und damit auch Bremen – mit einbeziehen.

Die Ansprechperson für den Bahnlärm wird im Rahmen einer Umorganisation des zuständigen Bereichs im Laufe des Jahres 2017 in der Verkehrsabteilung zur Verfügung stehen.

7. Wie bewertet der Senat den Gesetzentwurf zum Verbot lauter Güterwagen zum Fahrplanwechsel 2020/2021?

Grundsätzlich wird der Gesetzentwurf begrüßt. Er wird zeitnah zu einer Flottenumrüstung führen und damit die Belastung der AnwohnerInnen von Bahnstrecken mit Bahnlärm zurückgehen. Einzelne Ausnahme- und Befreiungstatbestände wurden von mehreren Ländern im Bundesratsverfahren zum Schienenlärmschutzgesetz in der Stellungnahme an den Bund kritisiert. Eine weitere Bewertung wird im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens abzugeben sein.

8. Wie viele Anwohner von Gleisanlagen sind in Bremen und Bremerhaven von Bahnlärm betroffen (Bitte Stadtteile separat aufführen, auch die Taktung der durchfahrenden Züge)? Welche avisierten Bauprojekte des Senats und privater Investoren sind von Bahnlärm betroffen? Welche Berücksichtigung findet Bahnlärm bei Bebauungsplänen?

Mit Stand vom Mai 2015 hat das Eisenbahn-Bundesamt folgende Zahlen ermittelt:

In Bremen sind über 24 Stunden gemittelt 11.410 Menschen von einem Lärmpegel von mehr als 65 dB(A) betroffen, nachts 30.320 von einem Lärmpegel von mehr als 55 dB(A). In Bremerhaven sind über 24 Stunden gemittelt einem Lärmpegel von mehr als 65 dB(A) 2.840 Menschen ausgesetzt, nachts sind 7.290 Menschen von einem Lärmpegel von mehr als 55 dB(A) betroffen. Die genannten Lärmpegel entsprechen den Auslöseschwellenwerten der Lärmaktionspläne für Bremen und Bremerhaven gemäß der Umgebungslärmrichtlinie.

Die durch das EBA ermittelten Betroffenenzahlen sind nicht nach Stadtteilen untergliedert. Für die Beurteilung und Priorisierung der (Lärmsanierungs-) Projekte wird die Betroffenheit der jeweiligen AnwohnerInnen berücksichtigt, insofern ist eine Ermittlung nach Stadtteilen nicht zielführend. Das Gutachten „Kapazitive Leistungsfähigkeit des Eisenbahnnetzes im Großraum Bremen; Teil 1: Analyse und Prognose der Verkehre und Produktionsstrukturen“ von 2013 (siehe hierzu die Vorlage Nr. 18/304-L vom 18.10.2013 für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie am 31.10.2013) stellte für 2012 über 273.000 Züge durch den Knoten Bremen dar. Dabei lag der Anteil an Güterzügen bei rund 47.000.

Bahnlärm ist – ebenso wie andere Immissionen – ein wichtiger Belang in der Abwägung von Bebauungsplänen, insbesondere dann, wenn Wohnnutzung oder andere lärmempfindliche Nutzungen ausgewiesen werden sollen. Im Ergebnis muss der Bebauungsplan stets gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sicherstellen. Wenn es keinen Lärmschutz im Bereich der Bahnanlage gibt (z.B. eine Lärmschutzwand), kommt eine Lösung des Problems durch städtebauliche, ar-

chitektonische und/oder bautechnische Maßnahmen in Betracht.
Dazu gehören z.B. Festsetzungen über Lärmschutzwände oder -wälle auf dem Baugrundstück sowie Festsetzungen zur Stellung der Gebäude, zur Ausrichtung der Räume in den Gebäuden, spezielle Fensterausführungen und/oder schallgedämmte Lüftungstechniken. Maßstab für die Abwägung ist grundsätzlich die DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“. Ergänzend wird aber auch die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) herangezogen. Sämtliche Maßnahmen haben das Ziel, im Inneren der Aufenthaltsräume einen Immissionswert von 30 dB(A) einzuhalten.

Das Thema Bahnlärm ist bei diversen städtebaulichen Projekten und konkreten Bauvorhaben Dritter zu berücksichtigen. Dabei handelt es sich um Vorhaben in der zentralen Innenstadt wie etwa der Entwicklung des Stephaniviertels, das Bebauungsplanverfahren Postamt 5, das die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Ansiedlung von studentischem Wohnen im Bereich der ehemaligen Sortierhalle der Post ermöglicht, bis hin zu Einzelvorhaben wie der Neubebauung auf dem Grundstück des ehemaligen Concordia-Theaters. Darüber hinaus ist auch bei Projekten in den Stadtteilen das Thema Bahnlärm zu behandeln. Beispiele hierfür sind die Weiterentwicklung der Gartenstadt Vahr mit der behutsamen Ergänzung durch sogenannte Bremer Punkte der Gewoba, neue Wohnbaugebiete wie z.B. südlich der Rockwinkler Heerstraße (Bebauungsplan 2491) oder im Bereich Haberloher Straße (Bebauungsplan 2480), der Campus Ohlenhof und Ergänzungsbebauungen am Osterfeuerberger Ring.

Auch in Bremerhaven wird Bahnlärm bei Bebauungsplänen und Bauvorhaben gemäß obiger Ausführungen berücksichtigt, beispielsweise u.a. beim Bebauungsplan 455 „Hartwigstraße/Virchowstraße“ durch die Ausweisung von Lärmpegelbereichen. Aktuell stellt sich das Thema beim Bau des Hafentunnels und der geplanten Erneuerung der Eisenbahnüberführung Cherbourger Straße.

Weitere Informationen zum Thema Bahnlärm können auf der Internetseite http://laermkartierung1.eisenbahn-bundesamt.de/mb3/app.php/application/eba eingeholt werden.

9. Inwieweit findet Bremen Berücksichtigung beim flächendeckenden Lärmmonitoring des Bundes? Welche konkreten Standorte für Messstellen zieht der Senat derzeit in Betracht? Wann und auf welcher Ebene hat der Senat dem Bund Wunschstandorte für Messstellen mitgeteilt? Welche konkreten Aussagen seitens des Bundes liegen dbzgl. vor? Wann soll das Messkonzept abschließend vorliegen und die Messstationen eingerichtet werden? Welchen Informationsgewinn erhofft sich der Senat durch zukünftige Messstationen und welche Konsequenzen werden diese auf bauliche und planerische Ebene zukünftig haben?

Seitens des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) wurde die Auskunft erteilt, dass am 25.11.2016 das Haushaltsgesetz für das Jahr 2017 verabschiedet worden sei. Seit dem In-Kraft-Treten am 01.01.2017 ist damit die Rechtsgrundlage für das Lärmmonitoring gegeben.

Weiter teilte das BMVI mit, dass es beabsichtigt, ein deutschlandweites Lärmmonitoring einzuführen. Damit soll der Fortschritt der Umrüstung von Güterwagen auf LL-Sohlen und der vermehrte Einsatz leiser Güterwagen transparent und für

die Öffentlichkeit nachvollziehbar dargestellt werden.
Mit wahrscheinlich achtzehn Messstellen an aufkommensstarken Hauptstrecken sollen mehr als zwei Drittel des gesamten Schienengüterverkehrs erfasst werden.

Die Auswahl der Standorte werde dabei ausschließlich nach verkehrlichen und nicht nach regionalen oder gebietsräumlichen Kriterien erfolgen. Die fachliche Auswahl soll durch einen beauftragten Dritten erfolgen, der auf Basis eines Vergabeverfahrens ermittelt werde. Die Ausschreibung sei für das Frühjahr 2017 vorgesehen.

Der Senat geht davon aus, dass die Hauptstrecken, die durch die Stadtgemeinde Bremen führen, die genannten verkehrlichen Kriterien erfüllen. Insofern wird auf das Schreiben von Staatssekretär Odenwald vom 05.08.2016 verwiesen, wonach Bremen beim Lärmmonitoring des Bundes berücksichtigt werden solle.

Wie bereits oben dargestellt, dient das Lärmmonitoring dazu, reale Lärmwerte zu ermitteln und eingeleitete Minderungsmaßnahmen zu kontrollieren und die Entwicklung der Lärmbelastung zu überwachen. Insofern wird das Lärmmonitoring Informationen liefern, die auch für die (Bauleit-)Planung und für die Planung und Umsetzung konkreter Einzelmaßnahmen herangezogen werden können.

Lärmsanierungsabschnitt	Strecke	Streckenbezeichnung	Bahn-km	Lage	Lage "straßenseitig"	Bearbeitungsstand	Bau vorauss. ab	Bemerkungen	Länge [km]	Stand 20.12.16	von km	bis km	hinsichtlich der Daten aktualisiert; nicht neu sortiert/formatiert
Abgeschlossene Maßnahmen		**Lärmschutzwände**											
Bremen - Schwachhausen / Vahr	1740	Hannover - Bremen	119,958 - 120,915	nördl. der Bahn	zw. ca. 100 m östl. Friedrich-Karl-Straße bis Eisenbahnstraße	abgeschlossen			**0,957**		119,958	120,915	
Bremen - Schwachhausen / Vahr	1401	Bremen - Sebaldsbrück - Bremen Rbf	2,777 - 3,726	südl. der Bahn	zw. ca. 100 m östl. Friedrich-Karl-Straße bis ca. 50 m westl. Graf-Moltke-Straße	abgeschlossen			**0,949**		2,777	3,726	
Bremen - Schwachhausen / Vahr	1740	Hannover - Bremen	121,055 - 121,238	nördl. der Bahn	zw. Dammweg u. Schwachhauser Heerstraße	abgeschlossen			**0,183**		121,055	121,238	
Bremen - Hemelingen	2200	Osnabrück - Bremen	231,850 - 232,104	östl. der Bahn	zw. Bultstraße bis ca. in Höhe Wendehammer Drebberstraße	abgeschlossen			**0,254**		231,85	232,104	
Bremen - Hemelingen	2200	Osnabrück - Bremen	232,127 - 232,350	östl. der Bahn	zw. Bultstraße u. Rüschstraße 2	abgeschlossen			**0,223**		232,127	232,35	
Bremen - Hemelingen	2200	Osnabrück - Bremen	231,900 - 232,108	westl. der Bahn	zw. Bultstraße bis in Höhe Parzellengelände südl. der Straße Angeln	abgeschlossen			**0,208**		231,9	232,108	
Bremen - Hemelingen	2200	Osnabrück - Bremen	232,130 - 232,235	westl. der Bahn	v. Bultstraße 100 m in nördl. Ri.	abgeschlossen			**0,105**		232,13	232,235	
Bremen - Hastedt	2200	Osnabrück - Bremen	234,400 - 234,670	westl. der Bahn	zw. Sagehorner Straße u. Quintschlag 1	abgeschlossen			**0,270**		234,4	234,67	
Bremen - Hastedt	1402	Abzw. Hastedt - Abzw. Vahr	0,203 - 0,663	westl. der Bahn	zw. Hastedter Heerstraße u. Neuenweg	abgeschlossen			**0,460**		0,203	0,663	
Bremen - Findorf Nord	2200	Bremen - Hamburg	242,560 - 243,180	südl. der Bahn	zw. Salzburger Straße u. östl. Ende der Kissinger Straße	abgeschlossen			**0,620**		242,56	243,18	
Bremen - Findorf West	2200	Bremen - Hamburg	240,740 - 241,480	östl. der Bahn	zw. Herbststraße u. Münchener Straße	abgeschlossen			**0,740**		240,74	241,48	
Bremen - Osterfeuerberg	1424	Bremen Utbremen - Bremen Rbf	0,530 - 1,520	südl. der Bahn	zw. Verteilerkreis Utbremen/bzw. westl. Autobahnzubringer Freihäfen u. ca. 50 m westl. Wendehammer Tonderner Straße	abgeschlossen			**0,990**		0,53	1,52	
Bremen - Walle	1411	Bremen Hbf - Bremen Rbf	8,176 - 8,416	westl. der Bahn	zw. Travemünder Straße u. ca. bis in Höhe Achterbergstraße 17	abgeschlossen			**0,240**		8,176	8,416	
Bremen - Walle	1740	Bremen - Bremerhaven	124,665 - 125,444	östl. der Bahn	zw. Osterfeuerbergstraße u. Bergedorfer Straße	abgeschlossen			**0,779**		124,665	125,444	
Bremen - Rbf / Gröpelingen	*1740*	*Bremen - Bremerhaven*	*125,9 - 128,9*	***nur passiv !***	*zw. ? ? ? u. Abbiegung Karl-Krohne-Straße*	*abgeschlossen*							
Bremen Mahndorf / Ahrbergen	1404	Abzw Gabelung - Sagehorn	8,614 - 9,016	nördl. der Bahn	zw. Arberger Heerstraße 113 u. Arberger Heerstraße 130	abgeschlossen			**0,402**		8,614	9,016	
Bremen Mahndorf / Ahrbergen	1404	Abzw Gabelung - Sagehorn	9,096 - 9,446	südl. der Bahn	zw. Unterführung Mahndorfer Heerstraße u. Mahndorfer Heerstraße 24b	abgeschlossen			**0,350**		9,096	9,446	
Bremen Mahndorf / Ahrbergen	1404	Abzw Gabelung - Sagehorn	10,310 - 10,668	südl. der Bahn	zw. Unterführung Nußhorn u. Auf den Conroden 60	abgeschlossen			**0,358**		10,31	10,668	
Bremen - Lehe, Horn	2200	Bremen - Hamburg	246,545 - 248,154	nördl. der Bahn	zw. Bahnübergang Achterstraße u. A27	abgeschlossen			**1,609**		246,545	248,154	
Bremen - Lehe, Horn	2200	Bremen - Hamburg	246,587 - 247,848	südl. der Bahn	zw. Bahnübergang Achterstraße u. Unterführung Berckstraße	abgeschlossen			**1,261**		246,587	247,848	
Bremen - Grolland	1500	Bremen - Oldenburg	39,060 - 39,850	südl. der Bahn	zw. Strobiling 11 u. Ochtum	abgeschlossen			**0,772**				
Bremen - Huchting / Mittelshuchting	1500	Bremen - Oldenburg	36,067 - 38,650	südl. der Bahn	zw. Wendehammer Roggenkamp u. Brokhuchtinger Landstraße; sowie zwischen Bahnübergang Wardamm und Wendehammer Alte Heerstraße	abgeschlossen			**0,914**				
Bremen - Oberneuland	2200	Hamburg - Bremen	248,228 - 249,080	nördl. der Bahn	zw. A27 u. Am Kronskamp	abgeschlossen			0,852		248,228	249,08	
Bremen - Oberneuland	2200	Hamburg - Bremen	249,210 - 250,165	nördl. der Bahn	zw. Am Kronskamp u. Höhe Wendehammer Hans-am-Ende - Weg	abgeschlossen			0,955		249,21	250,165	
Bremen - Oberneuland	2200	Bremen - Hamburg	248,989 - 250,490	südl. der Bahn	zw. Achterdiek u. ca. 100m östlich Wendehammer Hartlaubstraße	abgeschlossen			1,501		248,989	250,49	
								Abgeschlossen Gesamt	**15,952**				
Bremen - Oberneuland	2200	Bremen - Hamburg	ca. 251,815 - ca. 251,898	nördl. der Bahn	zw. ehemaligen EG Bf Oberneuland und Mühlenfeldstraße	im Zuge der Nutzung des ehemaligen Sportplatzes als Baugebiet soll der Bauträger ggf. auf der ehemaligen Ladestraße eine LSW errichten; vorauss. frühestens 20?? keine Lärmsanierungsmaßnahme !			**0,250**		251,6	251,85	
Bremen - Oberneuland	2200	Bremen - Hamburg	ca. 251,815 - ca. 251,898	südl. der Bahn	zw. Mühlenfeldstraße u. Stellwerksgebäude	im Zuge der Baumaßnahmen für die Aufhebung des Bahnüberganges; vorauss. frühestens 2014 keine Lärmsanierungsmaßnahme !			**0,100**		251,75	251,85	
Bremen - Oberneuland	*2200*	*Bremen - Hamburg*	*250,054 - 250,088*	*nördl. der Bahn*	*Bereich Hans-am-Ende-Weg 13a*	*abgeschlossen keine Lärmsanierungsmaßnahme !*			***0,034***		*250,054*	*250,088*	*LSW wurde von Bauträgern oder der Stadt Bremen erstellt; keine Lärmsanierungsmaßnahme !*
Bremen - Oberneuland	*2200*	*Bremen - Hamburg*	*250,408 - 250,463*	*nördl. der Bahn*	*Bereich Rockwinkeler Heerstraße 84*	*abgeschlossen keine Lärmsanierungsmaßnahme !*			***0,055***		*250,408*	*250,463*	*LSW wurde von Bauträgern oder der Stadt Bremen erstellt; keine Lärmsanierungsmaßnahme !*
Bremen - Oberneuland	*2200*	*Bremen - Hamburg*	*250,610 - 250,880*	*nördl. der Bahn*	*zw. Rockwinkeler Heerstraße 74 - 56*	*abgeschlossen keine Lärmsanierungsmaßnahme !*			***0,277***		*250,61*	*250,887*	*LSW wurde im Zuge der Linienverbesserung erstellt; keine Lärmsanierungsmaßnahme !*
Bremen - Oberneuland	*2200*	*Bremen - Hamburg*	*252,178 - 252,502*	*nördl. der Bahn*	*zw. Tilingweg (Durchlass Hollerfleet) und von Höhe Rickmersstraße ca. + 100 m*	*abgeschlossen keine Lärmsanierungsmaßnahme !*			***0,320***		*252,18*	*252,5*	*LSW wurde im Zuge der Linienverbesserung erstellt; keine Lärmsanierungsmaßnahme !*
Bremen - Oberneuland	*2200*	*Bremen - Hamburg*	*251,898 - 252,115*	*südl. der Bahn*	*zw. Mühlenfeldstraße und Auf der Heide*	*abgeschlossen keine Lärmsanierungsmaßnahme !*			***0,218***		*251,897*	*252,115*	*LSW wurde im Zuge der Linienverbesserung erstellt; keine Lärmsanierungsmaßnahme !*
Bremen - Oberneuland	*2200*	*Bremen - Hamburg*	*ca. 252,142 - ca. 252,530*	*südl. der Bahn*	*zw. Auf der Heide und bis kurz vor Wendehammer Am Grashof*	*abgeschlossen keine Lärmsanierungsmaßnahme !*			***0,360***		*252,14*	*252,5*	*LSW wurde seitens der Stadt Bremen erstellt; keine Lärmsanierungsmaßnahme !*
								keine Lärmsanierung	**1,614**				
Abgeschlossene Maßnahmen													
Bremen - Hastedt	2200	Osnabrück - Bremen	234,670 - 234,747	westl. der Bahn	zw. Quintschlag 1 u. Hastedter Heerstraße 326	Realisierung Verbindung mit Brückenerneuerung; abgeschlossen			**0,077**		234,67	234,747	
Bremen Mahndorf / Ahrbergen	1404	Abzw Gabelung - Sagehorn	9,831 - 10,008	nördl. der Bahn	zw. Unterführung Ehlersdamm u. Walseder Straße 7	Realisierung Brückenerneuerung; abgeschlossen			**0,177**		9,831	10,008	
								Abgeschlossen Gesamt	**0,254**				
Bremen - Hbf-Südwest	1500	Bremen - Oldenburg	43,105 - 43,288	südl. der Bahn	zw. Doventorsteinweg u. Breitenweg	abgeschlossen			0,183		43,105	43,288	
Bremen - Neustadt/Woltmershausen	1500	Bremen - Oldenburg	40,662 - 40,898	nördl. der Bahn	zw. A 281 u. ca. Wartumer Platz 6	abgeschlossen			0,236		40,662	40,898	
Bremen - Stephanitor	1500	Bremen - Oldenburg	42,378 - 42,536	südl. der Bahn	zw. Weserbrücke u. Eduard-Schopf-Allee	abgeschlossen			0,158		42,378	42,536	
									0,577				
								Abgeschlossen Gesamt	**16,783**				
Oslebshausen LSW 1	1740	Bremen - Bremerhaven	130,273 - 130,835	nördl. der Bahn	zw. Pumpwerk II u. Sonnenweg	abgeschlossen			0,589		130,273	130,862	
Oslebshausen LSW 2	1422/ (1740)	Bremen - Bremerhaven	1,015 - 1,728	südl. der Bahn; LSW neben Güterbahn	zw. Dohlenweg u. Reihersiedlung	abgeschlossen			0,547		1,123	1,670	
Grambke LSW 1	1740	Bremen - Bremerhaven	131,438 - 132,172	östl. der Bahn	zw. A281 / Am Geestkamp	abgeschlossen			0,734		131,438	132,172	
Grambke LSW 2	1740	Bremen - Bremerhaven	132,058 - 132,713	westl.der Bahn	zw. südl. Grambker Dorfstraße / nördl. Grambker Dorfstraße	abgeschlossen			0,161		131,624	131,785	
Grambke LSW 3	1740	Bremen - Bremerhaven	132,335 - 132,947	westl.der Bahn	zw. Grambker See / Burger Brake	abgeschlossen			0,988		131,850	132,838	
Grambke LSW 4	1740	Bremen - Bremerhaven	132,973 - 133,191	östl. der Bahn	zw. Islandstraße / nördl. Burger Brake	abgeschlossen			0,409		132,591	133,000	
Grambke LSW 5	1740	Bremen - Bremerhaven	134,473 - 134,777	westl.der Bahn	zw. Burger Brake / Lesum	abgeschlossen			0,271		132,970	133,241	
Grambke LSW 6	1740	Bremen - Bremerhaven	135,693 - 136,014	östl. der Bahn	zw. südl. Grambkermoorer Landstraße / Lesum	abgeschlossen			0,133		133,108	133,241	
Burglesum LSW 1	1740	Bremen - Bremerhaven	134,325 - 134,882	nördl. der Bahn	zw. 100 m westl. "Neuer Steindamm" / Einmündung Marßel in Stader Landstraße	abgeschlossen			0,557		134,325	134,882	
Burglesum LSW 2	1740	Bremen - Bremerhaven	135,235 - 136,160	nördl. der Bahn	zw. A 27 / östl. Ende des Pumpwerkes Marßel	abgeschlossen			0,925		135,235	136,160	
Burglesum LSW 3	1740	Bremen - Bremerhaven	136,108 - 136,755	südl. der Bahn	zw. westl. Marßel 71 / Kiepelbergstraße 24	abgeschlossen			0,647		136,108	136,755	
Burglesum LSW 4	1740	Bremen - Bremerhaven	136,356 - 136,544	nördl. der Bahn	zw. westl. Marßel 86A / östl. Ringstraße 3	abgeschlossen			0,188		136,356	136,544	
			ab km 136,460 --> Niedersachsen !!					**LSW Bremen Nord**	6,149				
								LSW (nur Lärmsan.) in Bremen	**22,932**				
Bremen - Mahndorf	1740	Bremen - Bremerhaven Ri Hannover	111,2 - 112,0	ggf. nördl. u. südl. der Bahn	zw. Thalenhorstraße u. Bahnhof Mahndorf	in Planung	2019	nur Abschnittslänge; nicht LSW	0,800		111,2	112	Bereich in dem ggf. Lärmschutzwände möglich sind
Bremen - Sebaldsbrück	1740	Bremen - Bremerhaven Ri Hannover	115,2 - 116,8	ggf. nördl. u. südl. der Bahn	zw. Bahnübergang Sulzbacher Straße u. Hohensteiner Straße	Planungsbeginn z. Zt. nicht terminierbar		nur Abschnittslänge; nicht LSW	1,600 ▼		115,2	116,8	Bereich in dem ggf. Lärmschutzwände möglich sind
Bremen - Walle	1412	Bremen Hbf, Stw Bwn - Stw Bgw, G-Bahn	im Bereich 1740 v. km 124,4 -124,5	westl. der Bahn	Osterfeuerbergstraße	abgeschlossen		Länge ca.	0,220		1,430	1,650	besondere Maßnahme auf Veranlassung BMVI; nicht direkt Lärmsanierung
								Summe incl. Walle, Osterfeuerberg-straße	**25,552**				
Bremen - Schwachhausen	*1401*	*Bremen - Sebaldsbrück*	*4,040 - 4,202*	*südl. der Bahn*	*ab Höhe Herderstraße 162 m westlich in Ri Hbf; ~ 1,5 m ü. SO*	***ist abgeschlossen*** *keine Lärmsanierungsmaßnahme !*			***0,162***		*4,04*	*4,202*	*LSW wurde im Zuge der EkrG-Maßnahme Schachhauser Heerstraße 2009/2010 erstellt; keine Lärmsanierungsmaßnahme !*
Bremen - Schwachhausen	*1401*	*Bremen - Sebaldsbrück*	*4,202 - 4,725*	*südl. der Bahn*	*zw. Wandende vorh. neuer LSW Herderstraße/Schwachh.-Heerstr./Dobbenweg bis ehem. Postgebäude, ca. 120 m westlich der Parkallee; Durchbindung Gleis 1*	***ist abgeschlossen*** *keine Lärmsanierungsmaßnahme !*			***0,523***		*4,202*	*4,725*	*gepl. LSW im Zusammenhang mit Linienverbesserung Durchbindung Gleis 1 Bre.-Hbf*
Bremen - Hbf	*1401/ 1412*	*Bremen - Sebaldsbrück - Güterbahn*	*0,933 - 0,530*	*östl. des Gleises*	*zw. Hbf und Breitenweg; neues Güterzuggleis; Oldb.-Kurve*	***ist abgeschlossen*** *keine Lärmsanierungsmaßnahme !*			***0,403***		*0,933*	*0,53*	*gepl. LSW im Zusammenhang mit Neubau Güterzuggleis zw. Hbf und Breitenweg; Verbindung Str. 1401 mit Str. 1412 u. weiter 1500 Ri. Oldb.*
Bremen - Hbf	*1401/ 1412*	*Bremen - Sebaldsbrück - Güterbahn*	*0,895 - 0,546*	*westl. des Gleises*	*zw. Hbf und Breitenweg; neues Güterzuggleis; Oldb.-Kurve*	***ist abgeschlossen*** *keine Lärmsanierungsmaßnahme !*			***0,349***		*0,895*	*0,546*	*gepl. LSW im Zusammenhang mit Neubau Güterzuggleis zw. Hbf und Breitenweg; Verbindung Str. 1401 mit Str. 1412 u. weiter 1500 Ri. Oldb.*
								Summe Lärmvorsorge Bre Hbf	1,437				

Übersicht Lärmschutz an Bahnanlagen in Bremerhaven

- Untersuchung 2014: NKV > 1
- Untersuchung 2014: NKV < 1
- LSW Lärmsanierung 2 - 3m hoch, Baustufen 2008-2013
- LSW Bestand 2 - 3m hoch

Stadtplanungsamt
Bremerhaven 61/2
21.01.2015