

## BEIRAT HEMELINGEN

Niederschrift über die öffentliche Beiratssitzung

Sitzungstag: 05.02.2015	Sitzungsbeginn: 19:00 Uhr	Sitzungsende: 21:30 Uhr	Sitzungsort: Bürgerhaus Hemelingen Großer Saal (hinten)
----------------------------	------------------------------	----------------------------	---

Anwesend waren:

Vom Ortsamt:

Herr Ullrich Höft

Herr Theodor Dorer

Vorsitzender

f. d. Protokoll

Vom Beirat:

Herr Gerhard Arndt

Herr Ralf Bohr

Frau Gabriele Bredow

Herr Jens Faltus

Frau Hannelore Freudenthal

Herr Andreas Hipp

Herr Heinz Hoffhenke

Herr Kai Hofmann

Herr Hans-Peter Hölscher

Frau Simone Hoyer

Herr Uwe Jahn

Herr Kai Kaufmann

Herr Marco Lübke

Frau Christa Nalazek

Herr Karl-Heinz Otten

Herr Wilhelm Suhr

### **TOP 1: Niederschrift vom 15.01.2015**

### **TOP 2: Fragen, Wünsche, Anregungen in Stadtteilangelegenheiten**

Bürgerantrag der Herren Mandt, Rudolf, und Seekamp

### **TOP 3: Unterbringung der von Obdachlosigkeit Bedrohten und unbegleiteter Jugendlicher Flüchtlinge außerhalb zentraler Einrichtungen im Stadtteil Eingeladen: N.N.**

### **TOP 4: Berichte aus dem Ortsamt**

-Luftschadstoffmessstelle

-Windrichtungsabhängige Geschwindigkeitsregelung an der A1

-Überarbeitung des Brandschutzkonzeptes für die Stadtgemeinde Bremen

-Weiteres Verfahren Querspange Ost

-Verlängerung der Veränderungssperre im Geltungsbereich des Bebauungsplans 2438 zwischen Funkschneise, Elisabeth-Selbert-Straße, Eggestraße und Osterhop

### **TOP 5: Beiratsverschiedenes**

Vorweg weist der Vorsitzende darauf hin, dass im Beirat zukünftig die Redezeit von 3 Minuten konsequent eingehalten werden soll.

## **Niederschrift vom 15.01.2015**

Der Niederschrift wird einstimmig zugestimmt.

### **Fragen, Wünsche, Anregungen in Stadtteilangelegenheiten**

Bürgerantrag der Herren Mandt, Rudolf, und Seekamp sowie Frau Mundt, Bürgermeister Jens Böhrnsen zu den im Stadtteil anstehenden Umweltthemen in den Beirat einzuladen. Da hierfür das Fachressort zuständig ist, wird Herr Böhrnsen zu einer Bürgerfragestunde eingeladen. Der Termin wird voraussichtlich nach der Wahl liegen. Dem anliegenden Beschlussvorschlag wird einstimmig zugestimmt.

Der Bürgerantrag von Herrn Rudolf und Herrn Mandt, der Beirat möge einen zusätzlichen Vertreter in der FLK einfordern, wird im Beirat vorgestellt. Er wird in der nächsten Sitzung des Fachausschusses beraten und in der nächsten Beiratssitzung entschieden.

Bürgerantrag zur Querverbindung Ost. Der Antrag wird im Beirat vorgestellt, in der nächsten Sitzung des Fachausschusses beraten und in der nächsten Beiratssitzung entschieden.

Ein Anwohner aus der Colshornstraße 2/4 weist auf die Lärmbelastungen in Arbergen durch den zunehmenden Busverkehr und den schlechten Zustand der Haltestelle hin. Er fordert als Sofortmaßnahme die Anordnung von Tempo 30. Das ASV soll dazu befragt werden.

Frau Sengstake fragt nach den Planungen für die Flüchtlingsunterbringung in der Stolzenauer Straße. Sobald entsprechende Planungen vorliegen, werden diese öffentlich und im Beirat erörtert.

Herr Meyer weist auf seinen Bürgerantrag zur Verkehrsberuhigung Feuerkuhle hin. Der Sachverhalt wurde in der letzten Bauausschusssitzung behandelt.

Herr Seekamp fragt nach der Nutzung des Parkplatzes in der Hemelinger Bahnhofstraße durch die benachbarte Moschee. Für die Verkehrsregelung ist die Polizei zuständig, die Aufklärung zusagt.

Herr Stratmann erläutert dem Beirat seine Sicht zur geplanten Querspange, die er ablehnt.

Frau Cordts weist darauf hin, dass sich der ruhende Verkehr in der Hannoverschen Straße durch die Abpollerung vor dem Rathaus verlagert hat. Herr Dennhardt weist auf die möglichen Konsequenzen für Falschparker hin. Herr Oehlschläger weist auf die Zuständigkeit des Stadtamtes für die Überwachung des ruhenden Verkehrs hin.

### **Unterbringung der von Obdachlosigkeit Bedrohten und unbegleiteter Jugendlicher Flüchtlinge außerhalb zentraler Einrichtungen im Stadtteil Eingeladen: N.N.**

Herr Oehlschläger informiert den Beirat aus polizeilicher Sicht über die Situation im Hotel Europa, das wegen unhaltbarer Zustände ab dem nächsten Tag geschlossen wird. Dort wurden 40 Obdachlose bzw. von Wohnungsnot Bedrohte und 15 minderjährige Jugendliche Flüchtlinge unter teilweise unwürdigen Bedingungen untergebracht. Es geht dabei um Bauordnungsrechtliche, Feuerpolizeiliche und Hygienerechtliche Verstöße.

Frau Dr. Rose teilt mit, dass die 15 verhaltensauffälligen minderjährigen Jugendlichen Flüchtlinge inzwischen im Hotel Luley untergebracht wurden. Teilweise lebten im Hotel Europa Jugendliche, ohne dort offiziell untergebracht zu sein. Bremen hat aktuell Schwierigkeiten, den

großen Flüchtlingsansturm unterzubringen. In Hemelingen wurden nur im Hotel Europa minderjährige Jugendliche Flüchtlinge untergebracht.

Frau Bredow kritisiert, dass der Beirat über die Unterbringungen dort nicht informiert war. Sie fordert ein verbindliches Unterbringungskonzept.

Herr Bohr kritisiert das Verfahren der Unterbringung und seine Folgen. Er fordert saubere und dauerhafte Lösungen.

Herr Oehlschläger weist noch einmal auf die besonderen Schwierigkeiten mit den verhaltensauffälligen minderjährigen Jugendlichen Flüchtlingen hin, die überwiegend drogenabhängig und gewaltbereit sind.

Herr Hipp versteht die bisherige Problemlösung nicht und fordert eine konsequentere Betreuung der problematischen Jugendlichen und eine bessere Information des Beirats. Frau Rose erläutert noch einmal die Probleme dieser Klientel, die auch dadurch entstehen, dass sich Jugendliche den eingeleiteten Maßnahmen entziehen.

Herr Hoffhenke berichtet von einem Erlebnis mit Jugendlichen „Antänzern“. Er fragt nach den Schließzeiten der Einrichtungen und bemängelt die mangelhafte Information.

Herr Arndt fasst das bisher Gesagte noch einmal zusammen. Er fordert die getrennte Unterbringung von Obdachlosen und Jugendlichen Flüchtlingen und auch schärfere Sanktionen.

Frau Rose erläutert die Schwierigkeiten, einen Jugendlichen Straftäter in die Heimat abzuschieben.

Herr Oehlschläger erläutert die besonderen Schwierigkeiten mit den Betroffenen.

Herr Jahn fragt, ob es in der Vergangenheit in dem betroffenen Hotel Auffälligkeiten gab. Diese sind erst aktuell bekannt geworden.

Herr Otten kritisiert die gemischte Unterbringung und die mangelnde Kontrolle. Frau Rose räumt Fehler bei der Unterbringung und Information ein.

Herr Lübke fragt nach einem Zukunftskonzept für die Unterbringung und Betreuung. Dies wird im Moment situativ gehandhabt.

Herr Kaufmann fragt nach Kooperationen mit anderen Bundesländern wie Niedersachsen. Es gibt Kooperationen mit therapeutischen Einrichtungen. Die Länderübergreifenden Maßnahmen müssen aber richterlich angeordnet sein. Die Kapazitäten sind sehr beschränkt. Für Bremen gibt es keine eigenen Kontingente.

Herr Hipp verlangt von der Fachbehörde ein Lösungskonzept für das weitere Verfahren.

Nur ca. 3% der ankommenden Jugendlichen sind verwahrlost und gehören zu der betroffenen Klientel. Das sind in Bremen ca. 25 - 40.

Herr Bohr hofft auf eine bessere Kooperation der Beteiligten und fragt nach einer Verteilung der Jugendlichen nach dem Königsteiner Schlüssel. Ein Gesetz zum Verfahren befindet sich in der Bundesgesetzgebung, wird aber vor Ende 2015 nicht umgesetzt werden können. Der anliegende fraktionsübergreifende Beschlussvorschlag kommt im Beirat zur Abstimmung und wird einstimmig angenommen.

## **Berichte aus dem Ortsamt**

### **-Luftschadstoffmessstelle**

Das anliegende Schreiben von Herrn Bürger (SUBV) wird im Beirat verlesen. Der Beirat sollte durch Nachhaken zwei Beschlüsse zur Aufstellung einer Anlage und zur Bereitstellung der Mittel im 2. Halbjahr in der Deputation bewirken.

### **-Windrichtungsabhängige Geschwindigkeitsregelung an der A1**

Der anliegende zusammenfassende Bericht der Verwaltung an die Baudeputation wird im Beirat vorgestellt

### **-Überarbeitung des Brandschutzkonzeptes für die Stadtgemeinde Bremen**

Der Senat entscheidet in der nächsten Woche über die Fortführung der Planung. Sollte die Wache in der Bennigsenstraße aufgegeben werden, müssten dafür zwei kleinere Einrichtungen entstehen. Nach weiteren Planungen werden die Beiräte einbezogen.

### **-Weiteres Verfahren Querspange Ost**

Das Ortsamt hat das Fachressort um einen Zeitplan für das weitere Verfahren gebeten. Es gibt insgesamt keinen neuen Sachstand. Der zu Beginn der Sitzung eingegangene Bürgerantrag zu dem Vorhaben soll im Bauausschuss erörtert und zur Beschlussfassung für den Beirat vorbereitet werden. Der Beirat hat bisher seine Zustimmung von der Einhaltung bestimmter Faktoren bei der Umsetzung abhängig gemacht.

### **-Verlängerung der Veränderungssperre im Geltungsbereich des Bebauungsplans 2438**

Die Veränderungssperre wurde um ein weiteres Jahr bis zum 02.06.2016 verlängert.

### **-Die Bezirkssportanlage Hemelingen bekommt einen Kunstrasenplatz und die Sportanlage beim FC Mahndorf wird saniert.**

Das anliegende Schreiben des Sportsenators wird im Beirat verlesen.

## **Beiratsverschiedenes**

Herr Arndt berichtet aus der Baudeputation u. a. zum Thema Haltepunkt Hemelingen und Planungen für den Schienengebundenen ÖPNV. Der Beirat fordert weiterhin als neuen Standort für den Haltepunkt die Marschstraße und nicht den in Planung befindlichen Standort Schlegstraße / Hannoversche Straße ohne vernünftige Anbindungen an den ÖPNV Knoten Schlegstraße.

Herr Polzin hat einen Ortstermin zugesagt und wird vom Ortsamt darauf angesprochen.

Herr Dennhardt fordert keinen Neubau sondern eine Renovierung der bestehenden Bahnhöfe. Eine Umsetzung wird aus finanziellen Gründen nicht vor 2020 stattfinden.

Herr Otten fragt nach der Art der Nutzung des Betriebsgeländes von Jade Stahl im Hemelinger Hafen. Das Ortsamt wird dies klären.

Gez. Höft  
Vorsitzender

Gez. Bredow  
Beiratssprecherin

Gez. Dorer  
f. d. Protokoll

Liste der in Protokollen gebräuchlichen Abkürzungen:

AGÖV	Arbeitsgemeinschaft öffentlicher Personennahverkehr
ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrradclub
ASV	Amt für Straßen und Verkehr
BILL	Bürgerinitiative für lückenlosen Lärmschutz
BSAG	Bremer Straßenbahn AG
BVM	Bundesverkehrsministerium
DB	Deutsche Bahn
FA	Fachausschuss
FLK	Fluglärmkommission
FNP	Flächennutzungsplan
GIRL	Geruchsimmissions-Richtlinie
IB	Immobilien Bremen
KITA	Kindertagesstätte
KOA	Koordinierung und Finanzen
KOB	Kontaktbereichspolizist
NABU	Naturschutzbund Deutschland
SfWAH	Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen
SUBV	Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
UB	Umweltbetrieb Bremen
ÖPNV	Öffentlicher Personen Nahverkehr
VEP	Vorhaben- und Erschließungsplan

Bürgerantrag vom 14.01.2015 „Einladung an den Präsidenten des Senats“

**Beschlussvorschlag für den Beirat Hemelingen:**

Der Beirat Hemelingen greift den Bürgerantrag nicht in Gänze auf, fasst aber den nachfolgenden Beschluss:

Der Beirat Hemelingen lädt den Präsidenten des Senats zum nächstmöglichen Zeitpunkt zu einer Einwohnerversammlung ein, um über folgende Themen zu sprechen:

Welche Rolle spielt der Stadtteil Hemelingen aus der Sicht des Senats für die Stadt Bremen?

Was kann und wird der Senat für die weitere positive Entwicklung des Stadtteils vor dem Hintergrund der teilweise bestehenden sozialen, infrastrukturellen und ökologischen Probleme unternehmen?

Welche Konzepte verfolgt der Senat zur Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität im Stadtteil?

Der Beirat erhofft sich hieraus eine fruchtbare Diskussion und Information über die weiteren Perspektiven des Stadtteils Hemelingen.

Das Ortsamt wird gebeten, die Einladung zu übermitteln und mit der Senatskanzlei Ort, Termin und inhaltliche Abwicklung der Einwohnerversammlung abzustimmen.

## Bürgerantrag

Sehr geehrter Herr Höft,

der Beirat Hemelingen möge einen Antrag für ein zweites Mitglied in der FLK stellen.

Begründung:

Beirat Obervieland: Zwei Mitglieder.

Beirat Huchting: Zwei Mitglieder.

Beirat Stuhr: Zwei Mitglieder.

Beirat Neustadt/Woltmershausen: Zwei Mitglieder.

Delmenhorst: Ein Mitglied.

Gemeinde Weyhe: Ein Mitglied.

Osterholz: Ein Mitglied.

Beirat Hemelingen: Ein Mitglied.

Betrachtet man die hohen Fluglärmkosten im Stadtteil Hemelingen, so ist der große Stadtteil Hemelingen mit nur einem Mitglied völlig unangemessen vertreten.

Die Ungleichbehandlung Hemelingsens ist augenfällig.

Das Verhältnis links der Weser zu rechts der Weser ist in der FLK sogar 10:2! Was das bedeutet, haben wir schmerzlich erfahren müssen.

Hemelingen stellt jetzt zwar den FLK Vorsitzenden, dieser ist dadurch aber fast zur Neutralität verpflichtet. Es ist problematisch, als Vorsitzender selbst einen

Antrag für Hemelingen einzubringen. Das würde sich mit einem zweiten Vertreter ändern. Wir bitten um Behandlung des Bürgerantrages nach der

Geschäftsordnung des Beirates Hemelingen.

Ich bitte um Eingangsbestätigung.

Mit freundlichen Grüßen

Günter Rudolf

Karin Mundt

Hans-Werner Mandt

Hemelingen, den 4. 2. 2015

# Gemeinsamer Antrag der Fraktionen im Beirat Hemelingen

## Der Beirat Hemelingen möge beschließen:

1. Der Beirat Hemelingen findet es nicht hinnehmbar, dass er nur zufällig von der Unterbringung von wohnungslosen Menschen sowie von Flüchtlingen in Hemelinger Hotels erfahren hat und fordert die zuständigen Stellen auf, zukünftig **VOR** der Unterbringung dieser Menschen den Beirat zu informieren sowie offenzulegen, wo Unterbringungen von Flüchtlingen und Obdachlosen im Stadtteil erfolgt sind.
2. Der Beirat Hemelingen fordert die beteiligten Ressorts auf, sich zukünftig gemeinsam im Vorfeld einer Unterbringung von der baulichen Eignung der in Frage kommenden Immobilien zu überzeugen.
3. Der Beirat Hemelingen fordert, dass unbegleitete jugendliche Flüchtlinge, die in Wohnungen oder Hotelzimmern untergebracht werden, auch durchgehend durch die Sozialbehörde betreut werden. Hierzu sind die notwendigen personellen Ressourcen zu schaffen.  
Weiterhin fordert der Beirat Hemelingen die zuständige Behörde auf, bei der Unterbringung unbegleiteter jugendlicher Flüchtlinge darauf zu verzichten, sie zusammen mit Erwachsenen unterzubringen, die ihre Unterbringung ebenfalls durch die gleiche Behörde erhalten.
4. Der Beirat Hemelingen fordert außerdem, Wohnungslose und von Obdachlosigkeit bedrohte Menschen adäquat zu betreuen.



**Der Senator  
für Umwelt, Bau und Verkehr**



Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr  
Contrescarpe 72 • 28195 Bremen

An  
Ortsamt Hemelingen  
Herrn Ortsamtsleiter Höft  
Godehardstraße 19  
28309 Bremen

**Per E-Mail**  
**(ullrich.hoeft@hemelingen.ortsamt.bremen.de)**

Auskunft erteilt  
Michael Bürger  
Dienstgebäude:  
Ansgaritorstraße 2  
Zimmer E 255  
T +49 421 3 61-9 68 19  
F

E-mail  
Michael.Buerger  
@umwelt.bremen.de

Datum und Zeichen  
Ihres Schreibens  
14.12.2014

Mein Zeichen  
(bitte bei Antwort angeben)  
22

Bremen, 21. Januar 2015

**Einrichtung einer Luftmessstation in Hemelingen**

Sehr geehrter Herr Höft,

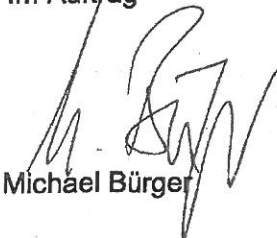
zunächst danke ich Ihnen für die Übersendung des Beschlusses des Beirats Hemelingen sowie unserer Telefonat vom 12. Januar 2015.

Wie wir Ihnen bereits mehrfach mitgeteilt haben, wird derzeit ein Sondermessprogramm in Bremerhaven durchgeführt. Dieses läuft noch mindestens bis Ende Juli 2015. Nach dessen Abschluss werden wir prüfen, ob im Rahmen der Kapazitäten ein weiteres Sondermessprogramm aufgelegt werden wird. Dabei kann auch Hemelingen als Standort in Frage kommen. Sollte die Entscheidung für Hemelingen getroffen werden, so werden wir ein fachliches Konzept vor dem Hintergrund der immissionsschutzrechtlichen Regelungen entwickeln und dem Beirat Hemelingen zu gegebener Zeit vorstellen.

Eine Umsetzung der Luftmessstation am Präsident-Kennedy-Platz kommt nicht in Frage. Hierbei handelt es sich um eine zentrale Hintergrundmessstation, die zur Beurteilung der Luftbelastung im städtischen Hintergrund von hoher Bedeutung ist. Die Station dokumentiert die langjährige Entwicklung der Belastungen in der Stadt Bremen. Durch eine Umsetzung der Station würde diese Dokumentation abgebrochen werden.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



Michael Bürger

**P** Dienstgebäude  
Ansgaritorstraße 2  
28195 Bremen  
Hochgarage Am Brill

**♿** Eingang  
Ansgaritorstraße 2  
28195 Bremen

**H** Bus / Straßenbahn  
Haltestellen  
Am Brill und  
Am Wall

Poststelle:  
T (0421) 361 2407  
F (0421) 361 2050  
E-mail office@bau.bremen.de

- Seite 1 von 1 -



D-112-00021

Bremen, 23. Januar 2015

Tel.: 2162 (Herr Polzin)

Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,  
Stadtentwicklung und Energie (S)

**Bericht der Verwaltung**  
**für die Sitzung der Deputation für**  
**Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S)**  
**am 5. Februar 2015**

**Windabhängige Geschwindigkeitsregulierung auf der BAB A 1**

**A. Sachdarstellung**

Der Abgeordnete Herr Ralph Saxe hat in der Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) am 11. September 2014 um einen Bericht zur windabhängigen Geschwindigkeitsregulierung auf der Bundesautobahn BAB A1 unter Nutzung der vorhandenen Verkehrsbeeinflussungsanlage (VBA) gebeten, um Anwohner vor windabhängigen Lärmsteigerungen zu schützen.

Bei der Beurteilung der Möglichkeiten für eine windabhängige Geschwindigkeitsregulierung auf der BAB A 1 müssen neben den Fragen der technischen Machbarkeit unter Einbeziehung der vorhandenen VBA, weitere Aspekte, wie die konkrete Belastungssituation und die meteorologischen Verhältnisse vor Ort und gleichwohl die verkehrlichen Auswirkungen sowie die rechtliche Umsetzung berücksichtigt werden.

**Belastungssituation vor Ort**

Ausgangspunkt der Betrachtungen bildet die konkrete Belastungssituation vor Ort. Zusammenfassend wird diese in der nachfolgenden Tabelle wiedergegeben.

Tabelle 1: BAB A 1: Verkehrsmengen und Berechnungsgrundlagen für die schalltechnischen Berechnungen

Straßenabschnitt/Jahr	DTV <sup>1</sup> Kfz/24h	M <sub>T</sub> Kfz/h	M <sub>N</sub> Kfz/h	p <sub>24</sub> %	p <sub>T</sub> %	p <sub>N</sub> %	V <sub>Pkw</sub> Km/h	V <sub>Lkw</sub> Km/h
AS Bremen Brinkum-Arsten								
BAB A1/2012	109.953	6.148	1.447	18	14,3	33	120	80
BAB A1/ Prognose 2015	111.473	6.198	1.542	25	22	49	120	80

<sup>1</sup> DTV... Durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge, M<sub>T</sub>, M<sub>N</sub> ... Mittlere stündliche Verkehrsstärken Tag, Nacht nach RLS-90, p<sub>24</sub>, p<sub>T</sub>, p<sub>N</sub> .... Anteil des Lkw-Verkehrs an den jeweiligen Tageszeiträumen.

Aufgrund der insgesamt starken Auslastung der BAB A1 wurde bereits mit dem Ausbau der Autobahn auf sechs Fahrspuren in den 1980-er Jahren nach den Grenzwerten der Lärmvorsorge die gesetzlich möglichen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen realisiert. 1989 wurde eine 4 m hohe Lärmschutzwand im Bereich HB-Hemelingen - HB-Arbergen sowie im Bereich HB-Arsten - HB-Brinkum fertig gestellt.

Um die Zahl der Betroffenen im Bereich der BAB A1, die nachts einem Lärmpegel von mehr als 60 dB(A) ausgesetzt waren, deutlich zu verringern, wurde seit April 2008 eine dauerhafte Geschwindigkeitsbeschränkung von 120 km/h umgesetzt. Damit werden schon Spitzengeschwindigkeiten einzelner, besonders schneller Fahrzeuge bei der Vorbeifahrt und damit Lärmpegelspitzen vermieden.

Aufgrund der Absenkung der Grenzwerte für die freiwillige Lärmsanierung des Bundes im Jahr 2010 um 3 dB(A) wurden weitere Lärmschutzmaßnahmen in diesem Bereich möglich.

Ein schalltechnisches Gutachten aus dem Jahr 2010 hatte ergeben, dass sich nun eine Verlängerung der vorhandenen 4 m hohen Lärmschutzwand an der BAB A1 im Bereich Hemelingen-Arbergen begründen lässt. Im Ergebnis wurde ermittelt, dass eine 5 m hohe Lärmschutzwand mit einer Länge von 800 m und mit einem Abstand von 2,5 m vom Fahrbahnrand zu realisieren ist (Siehe Abb. 1). Der Bau der Lärmschutzwand wurde bereits abgeschlossen. Durch diese Lärmschutzwand werden Lärmpegelminderungen zwischen 3 - 5 dB(A) erreicht.

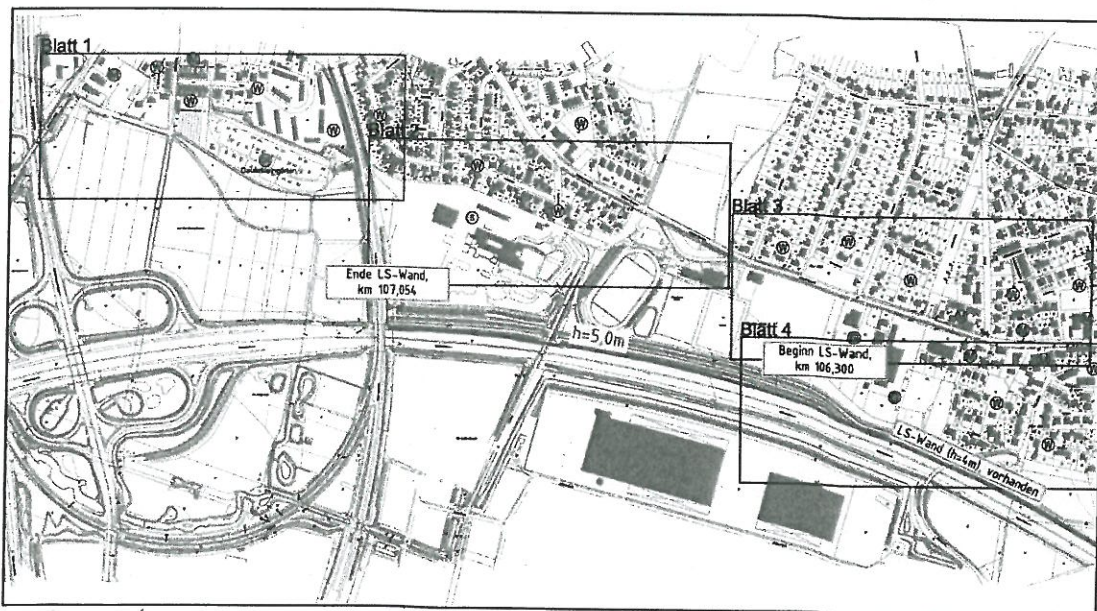


Abb. 1: Übersichtslageplan der Lärmschutzwände an der BAB 1 Bereich Hemelingen - Arbergen

Grundlage für die Umsetzung dieser Lärmschutzmaßnahme waren prognostische Werte für die Verkehrsbelastung für das Jahr 2015 (vgl. Tab. 1) und Berechnungen nach der RLS-90. In diesem Zusammenhang ist zu berücksichtigen, dass dem Rechenverfahren der RLS-90 ohnehin eine von der Autobahn in allen Richtungen ausgehende Gegenwind-situation mit einer Windgeschwindigkeit von 3 m/s zugrunde gelegt wird. Darüber hinaus wurden diese Werte mit der Verabschiedung des Bundeshaushaltes 2010 auf freiwilliger Basis um 3 dB(A) im Vergleich zu den Richtwerten für mögliche straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen abgesenkt (siehe dazu die Ausführungen im Abschnitt „Verkehrliche und rechtliche Grundlagen für eine windabhängige Geschwindigkeitsregulierung“).

## **Ergebnisse von schalltechnischen Szenarien an der BAB A1**

Für den Bereich der A 1 ist (dargestellt im Bericht der Verwaltung für die 29. Sitzung der staatlichen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr Stadtentwicklung und Energie (L/S) am 09.01.2014, TOP 5 c) in 2013 mit verschiedenen Szenarien geprüft worden, wie im Nahbereich der Autobahn in Obervieland die Lärmbelastung reduziert werden kann. Durch die Einführung einer Tempobeschränkung von 80 / 60 km/h (Pkw / Lkw) in diesem Bereich ließen sich Lärminderungen von bis zu 2,1 dB(A) erreichen. Durch die Berücksichtigung eines offenporigen Belages (OPA-Belag, Flüsterasphalt) und bei Tempo 130 / 80 km/h (Pkw / Lkw) wurden Lärmreduzierungen von bis zu 2,8 dB(A) prognostiziert.

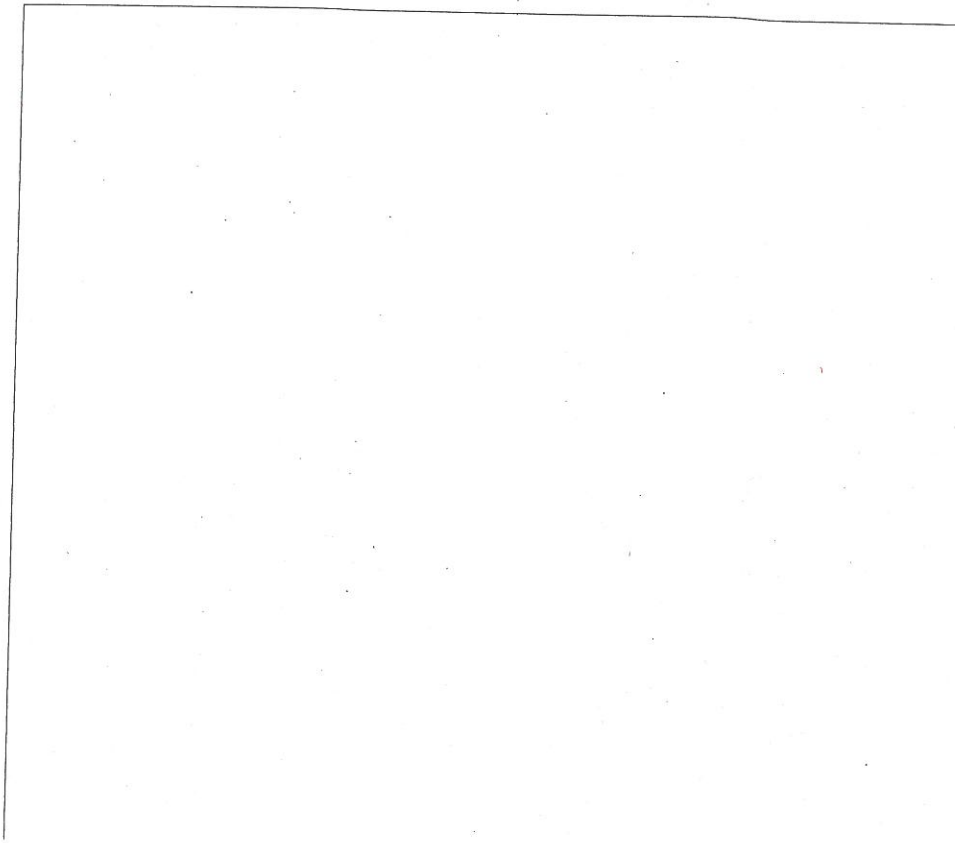
Nunmehr ist vorgesehen, aufgrund des Erhaltungszustandes der BAB A1 Teilbereiche ab 2017 grundhaft zu erneuern. In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, inwieweit eine weitere Lärminderung von bis zu 2,8 dB(A) durch lärmindernde Straßenoberflächen im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms des Bundes herbeigeführt werden kann. Ein weiterer Rückgang der Lärmbelastung für den Bereich HB-Arsten bis HB-Brinkum wird durch die endgültige Fertigstellung des Bauabschnittes 2/2 der A 281 prognostiziert.

Ein wesentlicher Nachteil offenporiger Asphalte sind die hohen Herstellungs- und Erhaltungskosten. Die Lebensdauer einer Splittmastix Deckschicht liegt bei 15 bis 20 Jahren. Die Lebensdauer einer Deckschicht OPA liegt bei 8 bis 12 Jahren abhängig von der verkehrlichen Belastung, durch die Schwerverkehrsbelastung auf der BAB A 1 eher bei 5 Jahren. Die Unterhaltung eines OPA Belages ist wesentlich kostenintensiver, da der Belag regelmäßig gereinigt werden muss. Die Wirksamkeit des Belages kann nur erhalten werden, wenn die Schmutzanteile aus dem Asphalt herausgespült bzw. herausgesaugt werden. Zudem entsteht eine hohe Belastung im Winterdienst. Bei normaler Asphalt- oder Betonfahrbahn werden zw. min. 5 g. bis max. 40 gr. Salz (Feuchtsalz) gestreut. Im Mittel um 20 gr. m<sup>2</sup>. Bei einem OPA-Belag ist grundsätzlich von der doppelten Menge (bis 80 gr. m<sup>2</sup>) auszugehen. Des Weiteren ist die Fahrbahn früher abzustreuen und die Streuvorgänge sind öfters zu wiederholen. Hier entstehen erhebliche Mehrkosten im Winterdienst, wobei bei nur leicht verspäteten Einsatz eine erhebliche Vereisungsgefahr (Unfälle, Staus) der Fahrbahn besteht. Offenporige Asphalte werden in Bereichen eingesetzt, in denen herkömmliche Lärmschutzmaßnahmen nicht wirtschaftlich und/oder nicht mehr ausreichend sind.

Ein Einsatz von OPA in diesem Bereich der A 1 muss durch den Bund genehmigt werden. Hiervon kann wohl bei der vorhandenen Situation auf der BAB A 1 zwischen Brinkum und Arsten zurzeit nicht ausgegangen werden. Daher müsste die Aufteilung der Kosten für Bau und Unterhaltung zwischen Bremen und dem Bund erstellt werden. Grundsätzlich ist der Einbau offenporigen Asphalts eine Möglichkeit, ohne Eingriff in die Höchstgeschwindigkeit und ohne den Bau von höheren und technisch aufwändigeren Lärmschutzwänden eine spürbare Lärminderung zu erreichen.

## Beurteilung der Windverhältnisse an der A1

Zur Beurteilung der Windverhältnisse an der BAB A1 kann die DWD-Messstation Bremen-Flughafen herangezogen werden. Die Häufigkeitsverteilung der Windrichtung und -geschwindigkeit wird mit der Abb. 1 veranschaulicht. Hervorzuheben sind ein ausgeprägtes Primärmaximum aus südsüdwestlicher Richtung und ein Sekundärmaximum aus ost-südöstlicher Richtung.



## Technische Machbarkeit der windabhängigen Steuerung der Verkehrsbeeinflussungsanlage

Die windabhängige Steuerung von Verkehrs- bzw. Streckenbeeinflussungsanlagen ist technisch grundsätzlich möglich. Bei der vorhandenen Streckenbeeinflussungsanlage auf der A 1 sind die dafür notwendigen Voraussetzungen zurzeit nicht gegeben. Es fehlt u.a. an den dafür notwendigen Winderfassungseinrichtungen sowie der Leistungsfähigkeit der rechnergestützten Systeme. Vor einer möglichen Nachrüstung bedarf es zunächst einer Konzepterstellung, welches u.a. die Auswertung von Windereignissen wie Mittelwerte der Windstärke und Windrichtung, Preisanfragen bei Herstellern, Abstände und Einrichtungen zur Erfassung, eine Akzeptanz-Analyse und die Planung und Durchführung eines Feldversuches umfasst, um die umfangreichen planerischen und investiven Auswirkungen abschätzen zu können. Eine belastbare Kostenschätzung ist aus den vorgenannten Gründen ohne eine vertiefte planerische Aufarbeitung nicht möglich.

Dabei wäre zu berücksichtigen, dass für eine verwaltungsrechtliche Umsetzung windabhängiger Geschwindigkeitsreduktion zusätzlich zu den schalltechnischen Berechnungen ggf. Messungen im Umfeld erforderlich werden können. Abschließend ist die Wirtschaftlichkeit der Maßnahmen im Sinne der geltenden Haushaltsordnungen durch geeignete Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen (Kosten-Nutzen-Analyse) zu bewerten.

## Verkehrliche und rechtliche Grundlagen für eine windabhängige Geschwindigkeitsregulierung

Für windrichtungsabhängige Geschwindigkeitsbeschränkungen als straßenverkehrsrechtliche Maßnahme zum Schutz der Wohn-/Bevölkerung vor Straßenverkehrslärm bedarf es einer Anordnung der Straßenverkehrsbehörde auf Grundlage des § 45 StVO. Die Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen kann in Betracht kommen, wenn der herrührende Beurteilungspegel am Immissionsort den in den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm, Ausgabe 2007 (Lärmschutz-Richtlinien-StV) angegebenen Richtwerte überschreitet (vgl. Tabelle 2). In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass die bereits realisierten Maßnahmen auf Grundlage wesentlich niedrigerer Grenzwerte der Lärmvorsorge bzw. der Lärmsanierung basieren und damit alle gesetzlich verfügbaren Grundlagen für die Realisierung von Lärmschutzmaßnahmen ausschöpfen.

Tabelle 2: Richtwerte des Beurteilungspegels für Lärmschutzmaßnahmen: für Maßnahmen der Lärmvorsorge, Lärmsanierung und für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen

Reine und allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete	Tag	Nacht
Lärmvorsorge (bei Neubaumaßnahmen, 16. BImSchV)	59 dB(A)	49 dB(A)
Freiwillige Lärmsanierung und Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutz-Richtlinien-StV)	70 dB(A)	60 dB(A)
Um 3 dB(A) abgesenkte Lärmsanierungswerte (freiwillige Maßnahmen!)	67 dB(A)	57 dB(A)

Maßgebend für die Berechnung des Beurteilungspegels und die Bestimmung des Immissionsortes sind die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990 (RLS-90). Das Bewertungsverfahren dieser Richtlinie gilt für die straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen, beispielsweise eine windabhängige Geschwindigkeitsreduzierung auf Grundlage der Lärmschutz-Richtlinien-StV. Sie tragen den gewonnenen Erfahrungen und Forschungsergebnissen Rechnung und sind mit den VDI-Richtlinien 2714 „Schallausbreitung im Freien“ und 2720 „Schallschutz durch Abschirmung im Freien“ abgestimmt. Auf die RLS-90 wird außerdem in der Anlage 1 der 16. BImSchV ausdrücklich Bezug genommen. Die nach diesen Richtlinien berechneten Beurteilungspegel berücksichtigen bereits windrichtungsabhängige Einflüsse. Sie gelten für Windgeschwindigkeiten von 3 m/s von der Straße zum Immissionsort und Temperaturinversionen, welche die Schallausbreitung fördern. Damit wird eine durchgängig ungünstige Wetterlage vorausgesetzt. Mit dieser pauschalisierten Annahme wird für einen größeren Schutzbereich ein zugunsten der Betroffenen höherer Lärmschutzgrad erreicht. Eine darüber hinaus gehende windabhängige Berechnung des Beurteilungspegels ist nach der gegenwärtigen Berechnungsmethodik der RLS-90 nicht möglich. Hierzu bedarf es einer Änderung der gesetzlichen Grundlagen, um der durch Wind beeinflussten Lärmausbreitung Rechnung zu tragen sowie eine Grundlage für die straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen zu bilden. Eine Lärmsteigerung aufgrund windrichtungsabhängiger Einflüsse kann nach der DIN ISO 9613-2 „Dämpfung des Schalls bei der Ausbreitung im Freien Teil 2 Allgemeines Verfahren“ berechnet werden. Unter der Annahme, dass eine solche Harmonisierung der gesetzlichen Grundlagen erfolgt ist, muss gleichwohl nachgewiesen werden, dass bei der ungünstigen Windrichtung eine „deutliche“ Lärmsteigerung eintritt.

Eine windrichtungsabhängige Geschwindigkeitsreduzierung auf Grundlage der Lärmschutz-Richtlinien-StV soll den o. g. Beurteilungspegel unter den o. g. Richtwert absenken, mindestens jedoch eine Pegelminderung um 3 dB(A) bewirken. Dies bedeutet dass nach dieser für die Lärmvorsorge entwickelten Vorschrift schon ab einer berechneten Differenz von 2,1 dB(A) straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen geeignet sein können. Unter Berücksichtigung der konkreten Belastungssituation (gem. Tab. 1) bedeutet dies über-

schlägig ermittelt, eine Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten für Pkw und Lkw auf jeweils 70 km/h tags und 60 km/h nachts.

In diesem Kontext ist grundsätzlich anzumerken, dass die Berechnungen nach RLS-90 nach oben aufgerundeten Ergebnisse liefern und diese insgesamt ein günstigeres Ergebnis im Sinne der Lärmbetroffenheit liefern als „genaueren“ Berechnungen z. B. nach DIN ISO 9613-2.

## Z u s a m m e n f a s s e n d e B e w e r t u n g

Im Bereich der BAB A1 wurden in der Vergangenheit umfangreiche aktive Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt auf Grundlage der wesentlich niedrigeren Richtwerte der freiwilligen Lärmsanierung. Die geltende Berechnungsgrundlage der RLS-90 berücksichtigt bereits windabhängige Einflüsse. Durch diesen pauschalisierten Ansatz wird für einen größeren Wirkungsbereich Lärmschutzwirkung erzielt. Auch auf Basis der heute geltenden Gesetzeslage ist die Lärmberechnung nicht zu beanstanden, da die lärmtechnischen Ergebnisse im Sinne der Betroffenen günstiger ausfallen, als bei einer Berechnung mit einer „höheren Genauigkeit“ bei der Abbildung von windrichtungsabhängigen Einflüsse. Nicht zuletzt sind schalltechnisch gesehen die Einflüsse weiterer meteorologischen Bedingungen wie die Temperatur und die Luftfeuchtigkeit abzubilden. Darüber hinaus ist für eine rechtsbeständige Umsetzung aus heutiger Sicht eine Kombination aus schalltechnischen Berechnungen und Messungen im Einflussbereich der BAB A 1 erforderlich.

Darüber hinaus sind die rechtlichen Voraussetzungen u. a. eine Angleichung der Grenzwerte der verschiedenen technischen Vorschriften erforderlich. Die Zuständigkeit für die Harmonisierung dieser Vorschriften liegt beim Bund. Eine aus Sicht des Lärmschutzes wünschenswerte Absenkung hätte dann Folgen für alle Straßenbaulastträger, die dann zusätzlichen Lärmschutz finanzieren und herstellen müssten.

Um die vorhandene VBA für eine windrichtungsabhängige Geschwindigkeitsreduktion zu nutzen, ist eine technisch aufwendige Aufrüstung erforderlich. Aufgrund der vorhandenen Lärmschutzwand wird eine Entlastungswirkung erst in einer größeren Entfernung erreicht, d. h. die Wirksamkeit einer windrichtungsabhängigen Geschwindigkeitsregulierung würde sich in einem weit entfernten Bereich entfalten, der geringer belastet ist. Mit einer windabhängigen Geschwindigkeitsregelung können sicherlich einzelne Starkwindepisoden auf der BAB A1 technisch beherrscht werden. Dabei muss die Geschwindigkeitsreduktion eine signifikante Pegelminderung bewirken, weil nach der Lärmschutz-Richtlinien-StV durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen der Beurteilungspegel unter den Richtwert abgesenkt werden soll, mindestens jedoch eine Pegelminderung um 3 dB (A) bewirkt werden.

Eine Umsetzung einer windrichtungsabhängigen Geschwindigkeitsregulierung ist gegenwärtig nicht möglich, da

- a) die Grenzwerte für Lärmsanierung nicht überschritten werden
- b) daher eine Regulierung der Höchstgeschwindigkeit keine rechtliche Grundlage hat
- c) die technische Machbarkeit nicht erprobt ist.

Wenn nun im vorliegenden Fall die Lärminderung durch windabhängige Geschwindigkeitsregulierung erfolgen sollte, so ist der Weg dorthin wie folgt denkbar:



- a) Zunächst muss eine politische Initiative auf Bund-Länder-Ebene zur Absenkung der Grenzwerte für Lärmvorsorge und Lärmsanierung vorbereitet und mehrheitlich beschlossen werden,
- b) Gleichzeitig ist eine weitere Anpassung der Berechnungsgrundlagen notwendig, um die windrichtungsabhängigen Einflüsse einwandfrei abbilden zu können.
- c) Dies alles ist nur sinnvoll, wenn im vorliegenden Fall durch diese Maßnahmen auch Lärminderungen von mehr als 3 db(A) erreicht werden können

## Alternative Möglichkeiten zur Lärminderung

Ungeachtet der gesetzlichen Rahmenbedingungen liegt offenbar in Verbindung mit Witterungseinflüssen in den an die A 1 angrenzenden Wohnlagen eine Situation vor, die bei ungünstigen Windverhältnissen in Verbindung mit dem steigenden Lkw-Aufkommen als unangenehm empfunden werden kann.

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr erwägt, eine wissenschaftliche Studie zur Wirkung und technischen Machbarkeit einer windabhängigen Geschwindigkeitsregulierung zu beauftragen.

Wie bereits dargelegt, kann im Zuge der ab 2017 beginnenden Grundsanierung der BAB A1 eine Pegelminderung durch Einbau von einem offenporigen Belag (OPA-Belag, Flüs-terasphalt) und bei Tempo 130 / 80 km/h (Pkw / Lkw) Lärmreduzierungen von bis zu 2,8 dB(A) erreicht werden. Einen gesetzlichen Anspruch gibt es hierzu nicht. Daher müsste zwischen Bremen und dem Bund die Finanzierung für Bau- und Unterhaltung geklärt werden.

Daher wird sich das Ressort beim Bund weiter darum bemühen, zukünftig die Verwendung von OPA zu ermöglichen.

### **B. Beschlussvorschlag**

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Christian Meyer  
Feuerkuhle 37  
28207 Bremen

An den  
Beirat Hemelingen

### **Bürgerantrag**

Der Beirat Hemelingen wird aufgefordert, sich unverzüglich energisch gegen die geplante Querverbindung Ost einzusetzen und das Vorhaben abzulehnen.

Begründung:

Der Beirat Hemelingen muss eindeutig Position beziehen, das sich andere Beiräte bereits positioniert haben. Für den Stadtteil sind die negativen Folgen der Querverbindung Ost:

- Dauerstau in Bennigsen- und Steubenstraße
- Unverhältnismäßig hohe Kosten
- 150 alte Bäume müssen gefällt werden
- Verkehrsverbindungen im Stadtteil werden sich durch den Wegfall der Linie 2 massiv verschlechtern
- In Sebaldsbrück fahren zukünftig stinkende Busse statt sauberer Bahnen.

Da das Bauressort seine Zusage, die Verkehrssimulation öffentlich zu präsentieren, nicht eingehalten hat, lehnt der Beirat das Vorhaben ab.

**Der Senator  
für Umwelt, Bau und Verkehr**



Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr  
Contrescarpe 72 • 28195 Bremen

Ortsamt Hemelingen  
Godehardstr. 19  
28309 Bremen

e.g. 26.01.15  
Mo

Auskunft erteilt  
Silvia Brünjes

Dienstgebäude:  
Contrescarpe 72

Zimmer S 2.08

T +49 421 3 61-26 40

F +49 421 4 96-26 40

E-mail

silvia.bruejnes@BAU.BREMEN.de

Datum und Zeichen  
Ihres Schreibens

Mein Zeichen

(bitte bei Antwort angeben)

FB 010-2/163. OG

Bremen, 23. Januar 2015

→ Berat. v

**Ortsgesetz über die nochmalige Verlängerung der Geltungsdauer des 163. Ortsgesetzes über eine Veränderungssperre nach dem Baugesetzbuch im Geltungsbereich des Bebauungsplans 2438 für ein Gebiet in Bremen-Hemelingen zwischen Funkschneise, Elisabeth-Selbert-Straße, Eggestraße und Osterhop**

**Anlagen**

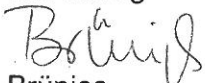
**Deputationsvorlage zum Ortsgesetz (8-fach)**

**einschließlich Kopie des Übersichtsplans (Bearbeitungsstand: 11.07.2012)**

In der Anlage übersende ich Ihnen die oben genannten Unterlagen zur Information.


Die Verwaltung schlägt der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie vor, in der Sitzung am 5. Februar 2015 dem **Ortsgesetz über die nochmalige Verlängerung der Geltungsdauer des 163. Ortsgesetzes über eine Veränderungssperre nach dem Baugesetzbuch im Geltungsbereich des Bebauungsplans 2438 für ein Gebiet in Bremen-Hemelingen zwischen Funkschneise, Elisabeth-Selbert-Straße, Eggestraße und Osterhop** zuzustimmen.

Im Auftrag

  
Brünjes

 Dienstgebäude  
Contrescarpe 72  
28195 Bremen  
Hochgarage Herdentor  
Hochgarage Am Bahnhof

 Eingang  
Contrescarpe 72  
28195 Bremen

 Bus/Straßenbahn  
Haltestellen  
Herdentor

Bankverbindungen  
Sparkasse Bremen BIC SBREDE22  
IBAN DE73 2905 0101 0001 0906 53  
Bremer Landesbank BIC BRLADE22XXX  
IBAN DE27 2905 0000 1070 1150 00

- Seite 1 von 1 -



D-112-00021

## Der Senator für Inneres und Sport Sportamt



Der Senator für Inneres und Sport, Sportamt •  
Contrescarpe 22/24 • 28203 Bremen

Ortsamt Hemelingen

Auskunft erteilt  
Herr Brünjes

Zimmer 338 / Altbau

T (04 21) 3 61 5657

F (04 21) 3 61 59186

E-mail

JBrienjes@sportamt.bremen.de

Datum und Zeichen  
Ihres Schreibens

Unser Zeichen: SpA200  
(bitte bei Antwort angeben)

Bremen, 30. Januar 2015

### Bezirkssportanlage Hemelingen, Bau eines Kunstrasenplatzes Sportanlage Mahndorf, Sanierung Rotgrandplatz

Sehr geehrter Herr Höft,

ich freue mich Ihnen mitteilen zu können, dass die Deputation für Inneres und Sport meiner Planung der Sanierung des Rotgrandplatzes auf der Bezirkssportanlage Hemelingen mit Umbau zu einem Kunstrasenplatz sowie der Sanierung der Deckschicht des Rotgrandplatzes auf der Sportanlage Mahndorf zugestimmt hat.

Vorbehaltlich der Zustimmung des Haushalts- und Finanzausschusses beabsichtige ich, die Maßnahme in diesem Jahr durchzuführen. Die Durchführung der Maßnahmen übernimmt der Umweltbetrieb Bremen. Ich werde in Kürze den örtlichen Vereinen die Maßnahmen vorstellen.

Der Kunstrasenplatz auf der Bezirkssportanlage Hemelingen soll neben der SV Hemelingen auch dem TV Arbergen und dem FC Mahndorf als Ausweichplatz zur Verfügung stehen. Nähere diesbezügliche Absprachen werde ich nach Fertigstellung des Platzes mit den Vereinen treffen.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag

Brünjes



Eingang Schulhof



Contrescarpe 22/24  
28203 Bremen



Hauptbahnhof  
Theater am Goetheplatz

#### Sprechzeiten

Mo. – Do.  
09.00 – 15.00 Uhr  
Fr.  
09.00 – 13.00 Uhr  
und nach Absprache

#### Bankverbindungen

Bremer Landesbank (BIC BRLADE22XXX)  
IBAN DE27290500001070115000  
Bundesbank (BIC MARKDEF1290)  
IBAN DE3229000000029001566  
Sparkasse Bremen (BIC SBREDE22XXX)  
IBAN DE73290501010001090653