

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

Bericht der Verwaltung für die Sitzung am 11. April 2013

Übersicht über die kurz-, mittel- und langfristigen Lärm- schutzmaßnahmen an Bahnstrecken im Land Bremen

Die Abgeordneten Frau Dr. Schaefer (Bündnis 90/Die Grünen) und Herr Pohlmann (SPD) haben um einen schriftlichen Bericht zum Thema kurz-, mittel- und langfristige Lärmschutzmaßnahmen an Bahnstrecken im Lande Bremen gebeten.

Vorbemerkung

Die Zahlen sprechen eine deutliche Sprache: Bis zum Jahr 2025 wird ein Anstieg der Güterverkehre um etwa 70 Prozent prognostiziert. Auch wenn der größere Anteil des Anstiegs auf der Straße vorhergesagt wird, werden auch die Schienengüterverkehre weiter zunehmen. Sie werden deutlich umweltfreundlicher abgewickelt als der Gütertransport auf der Straße. Sie verursachen pro gefahrenem Tonnenkilometer erheblich geringere Belastungen durch Feinstaub, Stickoxide, Kohlendioxid, Lärm; Straßenschäden und Unfälle werden vermieden. Aufgrund dieser eindeutigen Umweltbilanz wird seit Jahren der Umstieg von der Straße auf die Schiene gefordert.

Dieser in vielen Bereichen eindeutige Vorteil des Schienenverkehrs gegenüber dem Güterverkehr auf der Straße wird bei vielen Anwohnerinnen und Anwohnern an Schienenstrecken kaum noch positiv bewertet, da ihre konkrete Lärmbelastung durch die Ausweitung der Schienengüterverkehre ebenfalls stark ansteigt bzw. noch ansteigen kann. Der Grund liegt im steigenden Verkehrsaufkommen auf der Schiene, das vor allem in den Städten durch Güterzüge zu einer steigenden Lärmbelastung in an den Bahnstrecken grenzenden Wohn- und Gewerbegebieten führt. Der zum Teil veraltete Fahrzeugpark der Transportunternehmen verursacht sehr laute Fahrgeräusche, die vor allem nachts die Lärmkulisse dominieren und dabei eine Gefährdung der menschlichen Gesundheit darstellen.

Betroffenheit durch Schienenverkehrslärm im Land Bremen

Welche Ausmaße der Schienenlärm in Bremen bereits erreicht hat, wird in den vom Eisenbahnbundesamt (EBA) erstellten Lärmkarten deutlich. Gemäß § 47d in Verbindung mit § 47e

Abs. 3 Bundes-Immissionsschutzgesetz¹ (BImSchG) ist das EBA für die Ausarbeitung von Lärmkarten für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes zuständig. Diese können auf den Internetseiten des EBA (www.eba.bund.de) unter der Rubrik Umgebungslärmkartierung eingesehen werden. Der sogenannte „Schienenbonus“, der den Lärmpegel von Eisenbahnen rechnerisch um 5 Dezibel (A) reduziert, ist bei diesen Lärmkarten nicht berücksichtigt worden. Im Rahmen der 2008 in Bremen durchgeführten Lärmkartierung ist auch die Anzahl der Betroffenen geschätzt worden.² Auf Datenbasis des Jahres 2005 waren im Jahr 2008 über 24 Stunden gemittelt (L_{den}) in der Stadtgemeinde Bremen schätzungsweise 118 000 Menschen von Schienenlärm betroffen. Betroffen in diesem Sinne sind alle Menschen, die mit Pegelwerten von mindestens 55 Dezibel(A) belastet sind. In Bremerhaven galten nach diesen Kriterien rund 18.000 Menschen als von Bahnlärm betroffen.

Die 2. Stufe der Lärmkartierung gemäß Umgebungslärmrichtlinie wird vom Eisenbahn-Bundesamt derzeit durchgeführt. Die Ergebnisse werden Ende 2013 erwartet.

Ansätze von Maßnahmen gegen Schienenverkehrslärm

Der von einer Eisenbahnstrecke ausgehende Dauerschallpegel eines bestimmten Zeitraumes hängt maßgeblich von der Anzahl einzelner Zugvorbeifahrten ab. Neben dieser Größe sind auch Art (Personenzug oder Güterzug), Länge und Geschwindigkeit eines Zuges entscheidende Faktoren zur Ermittlung der Lärmbelastung angrenzender Gebiete. Maßgebliche Lärmquelle bei Geschwindigkeiten von ca. 60 Km/h bis ca. 250 Km/h ist das Rollgeräusch, welches auf den Rad-Schienekontakt zurückzuführen ist. Diese lärmbestimmenden Parameter können nicht durch Verwaltungseingriffe im Interesse des Immissionsschutzes beeinflusst werden, so dass bisher Maßnahmen zur Verhinderung der Schallausbreitung im Vordergrund stehen. Dies können Maßnahmen in Form von Lärmschutzwänden oder auch städtebauliche Maßnahmen sein.

Expertinnen und Experten der Bahnindustrie sind sich einig, dass über Maßnahmen, die an der Quelle ansetzen, der Lärm sehr effektiv gemindert werden kann. Die Schallentstehung soll bereits im Rad-Schienekontakt vermindert werden. Besonders problematisch sind die zahlreich in Europa verkehrenden alten Güterwaggons. Die Graugussbremsen dieser Fahrzeuge rauhen beim Bremsen die Radoberflächen auf, was zu einer wahrgenommenen Verdoppelung des Fahrgeräusches gegenüber glatten Rädern führen kann. Zusätzlich zu fahrzeugbedingten Maßnahmen können Maßnahmen am Fahrweg zur Lärminderung an der Quelle beitragen.

Maßnahmen gegen Schienenverkehrslärm im Land Bremen

Das Land Bremen trägt formal keine Verantwortung für den von Bundesbahnen ausgehenden Lärm. Eine Verpflichtung zur Einhaltung von Grenzwerten, welche durch das Land Bremen sichergestellt werden müsste, besteht in Bezug auf bundeseigene Schienenwege nicht.

Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte gemäß der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung) müssen vom Vorhabenträger nur dann getroffen werden, wenn eine Baumaßnahme zu einer wesentli-

¹ Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3830), das durch Artikel 8 des Gesetzes vom 8. November 2011 (BGBl. I S. 2178) geändert worden ist

² Vgl. Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB) vom 9. Februar 2007, Seite 5

chen Änderung des Schienenweges führt oder wenn ein Schienenweg neu gebaut wird. Die durch Bremen verlaufenden Strecken sind überwiegend bestehende Schienenwege, die schon weit vor dem Inkrafttreten des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (1.4.1974) und der Verkehrslärmschutzverordnung (12.6.1990) existierten. Eine gesetzliche Verpflichtung zur Einhaltung von Grenzwerten an bestehenden Eisenbahnstrecken besteht derzeit in Deutschland nicht.

Schwerpunktmäßig sind daher in Bezug auf die Lärmbekämpfung Maßnahmen zu ergreifen, die sich unmittelbar auf die Lärmentwicklung an bestehenden Schienenwegen auswirken. Die Umsetzung solcher Maßnahmen liegt im **Verantwortungsbereich des Bundes**. Dieser hat 1999 mit der freiwilligen Lärmsanierung an bestehenden Eisenbahnstrecken begonnen. Hauptvoraussetzung für eine Lärmsanierung ist, dass in an die Bahn grenzenden Wohngebieten der Auslösewert von 70dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts überschritten wird. Aus diesem Programm wurden in Bremen bereits zahlreiche Lärmschutzwände errichtet und passive Schallschutzmaßnahmen (wie z.B. Schallschutzfenster) gefördert. Das Programm der freiwilligen Lärmsanierung wird in Bremen und Bremerhaven voraussichtlich in den nächsten drei bis vier Jahren abgeschlossen werden. Bis zu **40 Mio. Euro Bundesmittel** werden dann für die Lärmsanierung von Bremen und Bremerhaven ausgegeben worden sein. Die **Anlagen 1 und 2** zeigen, wo sich in Bremen und Bremerhaven zum Stichtag 28.02.2013 Lärmschutzwände befinden, und an welcher Stelle noch Maßnahmen aus der freiwilligen Lärmsanierung ausstehen bzw. geprüft werden. Zusätzliche Informationen bietet die Deutsche Bahn auf Ihrer Internetseite <http://www.deutschebahn.com/file/2758736/data/karte.swf>.

Auf kommunaler Ebene werden in Bebauungsplänen Festsetzungen zum Schutz der sich ansiedelnden Wohnbebauung getroffen. Bereits 2005 wurde zwischen dem Gesundheitsressort und dem Senator für Umwelt, Bau und Verkehr eine entsprechende Vereinbarung zum Schallschutz in der städtebaulichen Planung unterzeichnet. Damit wird in der Bauleitplanung Einfluss auf die städtebauliche Konzeption und die Gebäude genommen. Im Land Bremen werden somit mit unterschiedlichen Zeithorizonten Maßnahmen gegen Schienenverkehrslärm sowohl in Verantwortung des Bundes als auch der beiden Kommunen geplant und realisiert.

Die Umsetzbarkeit einzelner Maßnahmen muss jedoch im Einzelfall betrachtet werden. Je nach Komplexität und Beeinträchtigung des Schienenverkehrs durch die Baumaßnahme müssen ca. 3 - 4 Jahre Planungsvorlauf eingerechnet werden. Besonders bei Baumaßnahmen, die nur von der Schiene aus realisiert werden können, müssen entsprechende Sperrpausen, in denen der Zugverkehr auf Grund der Bauarbeiten ruht, durch den Vorhabenträger frühzeitig beantragt werden. Losgelöst von der Finanzierungsfrage sind alle Maßnahmen, bei denen auf vorhandene Techniken zurückgegriffen werden kann, kurzfristig umsetzbar. Dies betrifft z.B. den Bau von Lärmschutzwänden aber auch die Umrüstung der Güterwagen. Im letzteren Fall scheidet eine kurzfristige Umsetzung allerdings an der gesetzlichen Regulierung als auch an der Finanzierbarkeit.

Für eine Einteilung von Maßnahmen in kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen existiert keine definierte Grundlage. Die folgende Auflistung der Maßnahmen kann auf Grund der unterschiedlichen Handlungsebenen (EU/Bund/Länder/Kommunen) nicht als abschließend betrachtet werden.

Kurzfristige Maßnahmen

Als kurzfristige Maßnahmen werden alle Maßnahmen angesehen, die in den nächsten 5 Jahren in Bremen umgesetzt werden können.

1. Lärmsanierungsmaßnahmen des Bundes

Im Rahmen der freiwilligen Lärmsanierung des Bundes werden voraussichtlich folgende Ortsdurchfahrten saniert:

- a. Bremen Burgdamm, Burg-Grambke und Oslebshausen - *bereits plangenehmigt*
- b. Bremen Utbremen (Nicolaistraße), Altstadt (Stephanieviertel), Woltmershausen - *bereits plangenehmigt*
- c. Bremen Mahndorf (Ehlersdamm / Walseder Straße) - *in Plangenehmigung*
- d. Bremerhaven Nord (Frühlingsstraße / Schierholzweg) - *bereits plangenehmigt*

2. Lärmschutzwand Bremen Walle

Aus Mitteln des Infrastrukturbeschleunigungsprogramms II des Bundes ist eine Lärmschutzwand in Bremen Walle vorgesehen. Die Mittel sollen nach Auskunft des BMVBS bis Ende 2014 ausgegeben sein. Die Wand wird voraussichtlich westlich der Strecke Bremen – Bremerhaven auf Höhe Bergerstraße - Osterfeuerbergstraße realisiert.

3. Lärmschutzmaßnahmen für das Doventorviertel (alte OLB-Kurve)

Die zusätzlich bereitgestellten Haushaltsmittel für die Jahre 2012/2013 sollen für Lärmschutz im Bereich der Oldenburger-Kurve unter Berücksichtigung der Beschlüsse des Beirates Mitte eingesetzt werden. Mit einer Maßnahme sollte der Beurteilungspegel nachts auf unter 60dB(A) sinken. Mit einer ca. 3m hohen Schallschutzwand südlich der Eisenbahnüberführung Breitenweg der Strecke 1500 (südliches Gleis) bis ca. 200m in Richtung Osten hinter die Eisenbahnüberführung könnte eine wesentliche Entlastung des Gebietes erreicht werden. Derzeit wird die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme gutachterlich geprüft, indem Kosten und die Entlastungswirkung in Bezug auf Betroffenen-zahlen ermittelt werden. Die Ergebnisse werden im Mai 2013 vollständig vorliegen.

4. Maßnahmen der Deutschen Bahn im Bereich der alten Oldenburger-Kurve

Die DB hat gegenüber SUBV bestätigt, dass die geforderte Schienenkopfkonditioniereinrichtung zur Vermeidung von Kurvenquietschen und besohlte Schwellen eingesetzt werden. Mit der Umsetzung soll 2013 begonnen werden.

5. Brücke Hastedter Heerstraße

Die Eisenbahnüberführung der Hastedter Herrstraße wird in den nächsten Jahren erneuert. Die heute bestehende Lücke des Lärmschutzes westlich der Eisenbahnstrecke wird im Rahmen der Baumaßnahme geschlossen werden.

6. Brücke Cherbourger Straße Bremerhaven

Die Brücke soll ab 2017 erneuert werden. Die DB hat mit den Vorplanungen begonnen. Aspekte des Lärmschutzes sind im laufenden Verfahren zu prüfen.

7. Überarbeitung der kommunalen Lärmaktionspläne

Der Bahnlärm wird zukünftig stärker in der Lärmaktionsplanung der Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven berücksichtigt werden. Der Gesetzgeber schreibt vor, dass die **Kommunen** für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen für Gebiete in der Nähe von Haupteisenbahnstrecken und in Ballungsräumen verantwortlich sind. Zukünftig werden Maßnahmen zur Reduzierung von Lärmbetroffenen in den Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven auch unter Berücksichtigung des Bahnlärms getroffen, sofern dies im Ermessen der Stadtgemeinden liegt. Die Überarbeitung der 2008 aufgestellten Lärmaktionspläne hat bereits begonnen. Unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger werden die Pläne in diesem Jahr aufgestellt. Das **Land Bremen** ist nicht für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zuständig.

8. Kommunales Lärmschutzprogramm Bahn Bremerhaven

Der Magistrat der Stadt Bremerhaven ist mit Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 8. März 2013 aufgefordert ein Lärmschutzprogramm aufzustellen mit dem Ziel, die nach den Lärmsanierungsmaßnahmen des Bundes verbleibenden Lücken zum Schutz der Bürgerinnen und Bürger Bremerhavens vor Schienenverkehrslärm zu schließen. Das Programm soll für 2013 mit 600.000 Euro ausgestattet werden.

9. Kapazitätsstudie Schienenverkehr Knoten Bremen

Auf dem Bremer Bahngipfel im Juli 2010 haben die Freie Hansestadt Bremen und die DB AG die gemeinsame Durchführung einer Kapazitätsstudie beschlossen, um ein tragfähiges Zukunftskonzept für den Schienenverkehr in Nordwestdeutschland zu erarbeiten. Derzeit wird gemeinsam mit dem Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen und in enger Abstimmung mit der DB Netz AG diese Kapazitätsstudie für den Schienenverkehr in Bremen erstellt. Dabei wird auch die Möglichkeit einer alternativen Führung von Güterzügen um den Knoten Bremen herum untersucht, so dass die Bevölkerung vom Schienenlärm entlastet werden kann. Ein Zwischenbericht zu den Ergebnissen der Studie wird der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (L/S) nach der Sommerpause vorgelegt.

Mittel- und langfristige Maßnahmen

1. Entdröhnung der Weserbrücke (Stephanibrücke)

Für die Weserbrücke wurden bereits erste Untersuchungen zur Lärmminde- rung durch Dritte angestellt. Unter Einsatz innovativer Lärminderungsmaß- nahmen wie z.B. flexibler Schienenbefestigungen wird grundsätzlich ein Lärminderungspotenzial prognostiziert. In einem Sondergutachten wird kurz- fristig geklärt, ob die Brücke die zusätzlichen Lasten, die durch diese zusätzli- chen Lärminderungsmaßen entstehen, tragen kann, ohne dass der Zugver- kehr beeinträchtigt wird. Das BMVBS hat zugesagt zu prüfen, ob eine Ent- dröhnung der Stephaniebrücke im Rahmen der freiwilligen Lärmsanierung er- folgen kann. Die Umsetzung der Entdröhnungsmaßnahme müsste durch den Bund bzw. die Bahn erfolgen. Bei einer solchen Maßnahme ist mit mehreren Jahren Planungsvorlauf zu rechnen.

2. Führung des Schienengüterverkehrs über Alternativrouten

Im Sinne einer nachhaltigen, zukunftsorientierten Verkehrspolitik ist es unabdingbar, dass eine stärkere Verlagerung der Verkehre auf die Schiene erfolgt. Hierfür ist es erforderlich, zusätzliche Kapazitäten im Schienennetz zu schaffen. Dabei müssen die Güterverkehre auf Alternativstrecken außerhalb der Siedlungsschwerpunkte um die Stadt Bremen herumgeführt werden, um die Lärmbelastung der Bevölkerung zu verringern. Gleichzeitig kann so die Erreichbarkeit der Häfen auch im Störfall verbessert werden. Die durch die Herausnahme der Güterverkehre aus dem Stadtgebiet Bremen frei werdenden Streckenkapazitäten können dann für einen verbesserten S-Bahn-Verkehr genutzt werden, der in stark besiedelten Gebieten seinen größten Nutzen entfaltet.

Blick über die Landesgrenze

Maßnahmen zur Reduzierung des Rollgeräusches, wie z.B. die eingangs erwähnte Umrüstung der Bremssysteme von Güterwagen, sind langfristig auch in Bremen zu spüren. Dabei handelt es sich jedoch nicht um Maßnahmen, auf die direkt Einfluss genommen werden kann. Das bereits durch die DB eingeführte lärmabhängige Trassenpreissystem soll die Wagenhalter finanziell zur Umrüstung stimulieren. Mit Umrüstungen ist jedoch erst dann zu rechnen, wenn die so genannte LowLow-Bremssohle zugelassen wurde. Diese Bremssohle ermöglicht einen einfacheren und kostengünstigeren Austausch der Graugussbremsklötze im Vergleich zur Komposit-Bremssohle, die erhebliche Umbaumaßnahmen am Güterwagen erfordert. Die LL-Sohle ist damit ein wichtiger Bestandteil des zukünftigen leiseren Güterverkehrs.

Beschlussvorschlag

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

Anlagen:

Anlage 1 Liste Lärmschutz an Bundesbahnen in Bremen (Bestand/geplant/in Prüfung)

Anlage 2 Übersichtskarte Stadtgemeinde Bremen und
Übersichtskarte der Stadtgemeinde Bremerhaven

Zum Bericht „Übersicht über die kurz-, mittel- und langfristigen Lärmschutzmaßnahmen an Bahnstrecken im Land Bremen“

Lärmschutz an Bundesbahnen in Bremen

Lfd. Nr.	Art	Abschnitt	Strecke	Lage	Anfang	Ende	von km	bis km	Länge (km)	Höhe über SO	Aufgestellt im Jahr / voraussichtlich aufgestellt bis
1	LSW	Bremen Burglesum 1	1740	nördlich	Neuer Steindamm	A27	134,325	134,882	0,577	3,0m	2015
2	LSW	Bremen Burglesum 2	1740	nördlich	A27	Marßel 61a	135,235	136,160	0,925	3,0m	2015
3	LSW	Bremen Burglesum 3	1740	südlich	Marßel 67	Landesgrenze	136,108	136,755	0,647	3,0m	2015
4	LSW	Bremen Burglesum 4	1740	nördlich	Marßel 80	Landesgrenze	136,356	136,544	0,188	3,0m	2015
5	LSW	Bremen Burg-Grambke 1	1740	östlich	A281	Am Geestkamp	131,438	132,172	0,718	3,0m	2015
6	LSW	Bremen Burg-Grambke 2	1740	westlich	A281	Grambker See	131,624	131,785	0,146	3,0m	2015
7	LSW	Bremen Burg-Grambke 3	1740	westlich	Grambker See	Burger See	131,850	132,838	0,977	3,0m	2015
8	LSW	Bremen Burg-Grambke 4	1740	östlich	An Smids Park	Lesum	132,591	133,000	0,409		2015
		Abschnitt 1					132,591	132,818	0,227	3,0m	2015
		Abschnitt 2					132,818	133,000	0,182	2,0m	2015
9	LSW	Bremen Burg-Grambke 6	1740	östlich	Am Lesumdeich		133,108	133,241	0,119	3,0m	2015
10	LSW	Bremen Burg-Grambke 5	1740	westlich	Burger See	Lesum	132,970	133,241	0,257	3,0m	2015
11	LSW	Bremen Oslebshausen 1	1740	nördlich	Piepengraben	Ende Randweg	130,273	130,862	0,589	3,0m	2015
12	LSW	Bremen Oslebshausen 2	1422	westlich	Drosselstraße	Rheiersiedlung	1,123	1,670	0,547		2015
		Abschnitt 1					1,123	1,360	0,237	2,5m	2015
		Abschnitt 2					1,360	1,670	0,310	2,0m	2015
13	LSW	Bremen Osterfeuerberg	1424	südlich	Tonderner Straße	Autobahnzubringer (B6)	0,530	1,520	0,990	2,0m	2004
14	LSW	Bremen Walle	1740	westlich	Achterbergstraße	Travemünder Straße	125,345	125,585	0,240	2,0m	2006
15	LSW	Bremen Walle	1740	östlich	Bergedorfer Straße	Osterfeuerbergstraße	124,665	125,444	0,779	2,5m	2006
16	LSW	Bremen Findorff	2200	südlich	parallel Kessinger Straße (von Salzburger Straße)		242,560	243,180	0,620	2,5m	2004
17	LSW	Bremen Findorff	2200	östlich	parallel Kastanienstraße		240,740	241,480	0,740	2,5m	2004

18	LSW	Bremen Horn-Lehe	2200	nördlich	Übergang Achterstraße	A 27	246,545	248,154	1,609		2009
		Abschnitt 1					246,545	247,000	0,455	2,0m	2009
		Abschnitt 2					247,000	247,105	0,105	2,5m	2009
		Abschnitt 3					247,105	247,166	0,061	3,0m	2009
		Abschnitt 4					247,166	247,550	0,384	2,0m	2009
		Abschnitt 5					247,550	247,655	0,105	2,5m	2009
		Abschnitt 6					247,655	248,154	0,499	2,0m	2009
19	LSW	Bremen Horn-Lehe	2200	südlich	Übergang Achterstraße	Unterführung Berckstraße	246,587	247,848	1,261		2009
		Abschnitt 1					246,587	246,650	0,063	2,0m	2009
		Abschnitt 2					246,650	246,725	0,075	2,5m	2009
		Abschnitt 3					246,725	247,050	0,325	2,0m	2009
		Abschnitt 4					247,050	247,205	0,155	3,0m	2009
		Abschnitt 5					247,205	247,450	0,245	2,0m	2009
		Abschnitt 6					247,450	247,525	0,075	2,5m	2009
		Abschnitt 7					247,525	247,800	0,275	2,0m	2009
		Abschnitt 8					247,800	247,848	0,048	3,0m	2009
20	LSW	Bremen Oberneuland 1-1	2200	nördlich	A27	Beim Kronskamp	248,228	249,080	0,852		2013
		Abschnitt 1					248,228	248,564	0,336	2,0m	2013
		Abschnitt 2					248,564	249,024	0,460	2,5m	2013
		Abschnitt 3					249,024	249,080	0,056	2,0m	2013
21	Wall	Oberneuland Lärmschutzwall	2200	südlich	A27	Achterdiek			0,480		
22	Wall	Oberneuland Lärmschutzwall	2200	nördlich		parallel Beim Kronskamp					
23	LSW	Bremen Oberneuland 2	2200	südlich			248,989	250,490	1,501		2012
		Abschnitt 1					248,989	249,088	0,099	2,5m	2012
		Abschnitt 2					249,088	249,667	0,579	3,0m	2012
		Abschnitt 3					249,667	249,924	0,257	2,0m	2012
		Abschnitt 4					249,924	250,490	0,566	3,0m	2012

24	LSW	Bremen Oberneuland 1-2	2200	nördlich	Beim Kronskamp	Wendehammer Hans am Ende Weg	249,210	250,165	0,955		2013
		Abschnitt 1					249,210	249,364	0,154	2,0m	2013
		Abschnitt 2					249,364	249,552	0,188	2,5m	2013
		Abschnitt 3					249,552	249,720	0,168	2,0m	2013
		Abschnitt 4					249,720	250,022	0,302	3,0m	2013
		Abschnitt 5					250,022	250,165	0,143	2,5m	2013
25	LSW	Bremen Oberneuland	2200	nördlich	Rockwinkler Heerstraße 84		250,408	250,463	0,055		PRIVAT
26	LSW	Bremen Oberneuland	2200	nördlich	Rockwinkler Heerstraße 74-56		250,610	250,880	0,270		80er
27	LSW	Bremen Oberneuland	2200	südlich	Mühlenfeldstraße	Auf der Heide	251,897	252,115	0,218		80er
28	LSW	Bremen Oberneuland	2200	nördlich	Hodenbergstr	100m östlich Rickmerstr	252,178	252,500	0,322		80er
29	LSW	Bremen Oberneuland	2200	südlich	parallel Am Grashof		252,140	252,500	0,360		80er
30	LSW	Bremen Mahndorf	1404	nördlich	Arberger Heerstraße 113	Arberger Heerstraße 130	8,614	9,016	0,402	2,0m	
31	LSW	Bremen Mahndorf	1404	südlich	Mahndorfer Heerstraße 2	Mahndorfer Heerstraße 24b	9,096	9,446	0,350	2,0m	
32	LSW	Bremen Mahndorf	1404	südlich	Nußhorn	Bruchweide	10,310	10,668	0,358	2,0m	
33	LSW	Bremen Mahndorf	1404	nördlich	Ehlersdamm	Ende Walseder Straße	9,831	10,008	0,177	2,0m	ab 2014
34	LSW	Bremen Mahndorf	1740	nördlich	Bahnhof Mahndorf	Thalenhorstraße	111,200	112,000	0,800		wird geprüft
35	LSW	Bremen Mahndorf	1740	südlich	Bahnhof Mahndorf	Thalenhorstraße	111,200	112,000	0,800		wird geprüft
36	Wall	Bremen Arbergen	1740	südlich	Herrmann-Osterloh-Straße	Scheidhainerstraße					wird geprüft
37	LSW /Wall	Bremen Hemelingen	1740	südlich	Hemelinger Tunnel				0,330		
38	LSW	Bremen Hemelingen	2200	östlich	Bultstraße	Drebberstraße	231,850	232,104	0,254		
39	LSW	Bremen Hemelingen	2200	östlich	Rüschenstraße 2	Bultstraße	231,900	232,108	0,208		
40	LSW	Bremen Hemelingen	2200	westlich	Bultstraße	Parzellegebiet	232,127	232,350	0,223		
41	LSW	Bremen Hemelingen	2200	westlich	100m nördl. Bultstraße	Bultstraße	232,130	232,235	0,105		
42	LSW	Bremen Hastedt	2200	westlich	Qintschlag 1	Sagehorner Straße	234,400	234,670	0,270		
43	LSW	Bremen Hastedt	1401	westlich	Neuen Weg	Hastedter Heerstr.	0,203	0,663	0,460		
44	LSW	Bremen Hastedt	2200	westlich	Brücke Hastedter Heerstraße				0,077		ab 2014

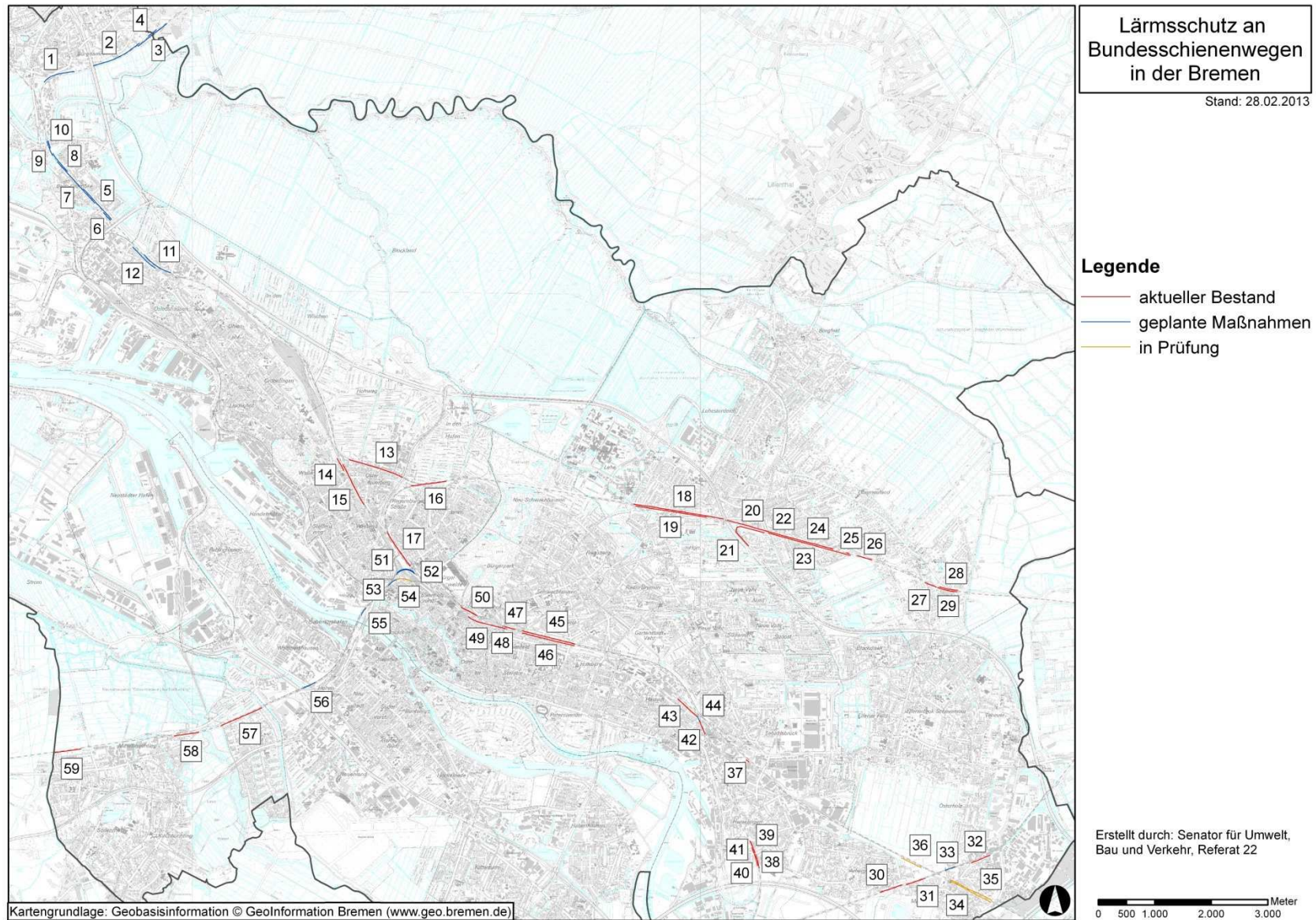
45	LSW	Bremen Schwachhausen/Vahr	1740	nördlich	Eisenbahnstraße	Friedrich-Karl-Straße	119,958	120,915	0,957	2,0m	2005
46	LSW	Bremen Schwachhausen/Vahr	1401	südlich	Graf-Moltke-Straße	Friedrich-Karl-Straße	2,777	3,726	0,949	2,0m	2005
47	LSW	Bremen Schwachhausen/Vahr	1740	nördlich	Schwachhauser Heerstraße	Dammweg	121,055	121,238	0,183	2,0m	2005
48	LSW	Bremen Schwachhausen/Vahr	1401	südlich	Herderstraße	162 m Richtung Hbf	4,040	4,202	0,162	1,5m	2011
49	LSW	Bremen Hbf - Gleis 1		südlich	parallel Außer der Schleifmühle				0,523	4,0m	2013
50	LSW	Bremen Hbf - Gelis 1		nördlich	parallel Hohenlohestraße				0,313	3,0m	2013
51	LSW	Bremen Hbf - OLB-Kurve	1500	nördlich	Neues Gleis Oldenburger-Kurve				0,403		2013
52	LSW	Bremen Hbf - OLB-Kurve	1500	südlich	Neues Gleis Oldenburger-Kurve				0,349		2013
53	LSW	Bremen Hbf - Südwest	1500	südlich	Doventorsteinweg	Breitenweg	43,105	43,288	0,183		2013
		Abschnitt 1					43,105	43,149	0,044	2,0m	2013
		Abschnitt 2					43,149	43,288	0,139	3,0m	2013
54	LSW	Bremen Hbf - Südwest	1500	südlich	Breitenweg	Daniel-von-Büren-Straße			0,275	3,0m	wird geprüft
55	LSW	Bremen Stephaniator	1500	östlich	Weser	Eduard-Schopf-Allee	42,378	42,536	0,158	2,5m	2015
56	LSW	Bremen Neustadt/Woltmershausen	1500	nördlich	A281	Wartumer Platz 6	40,662	40,898	0,236	3,0m	2013
57	LSW	Bremen Grolland	1500	südlich	Strobling 11	Storchenweg / Ochstum	39,060	39,850	0,790		
		Abschnitt 1					39,060	39,222	0,162	3,0m	
		Abschnitt 2 - Bahnübergang					39,222	39,240	0,018	0,0m	
		Abschnitt 3					39,240	39,345	0,105	3,0m	
		Abschnitt 4					39,345	39,850	0,505	2,5m	
58	LSW	Bremen Huchting	1500	südlich	Zum Huchtinger Bahnhof	Alte Heerstraße	38,218	38,655	0,437	3,0m	
59	LSW	Bremen Huchting	1500	südlich	parallel Roggenkamp		36,067	36,549	0,482		
		Abschnitt 1					36,067	36,130	0,063	3,0m	
		Abschnitt 2					36,130	36,167	0,037	2,5m	
		Abschnitt 3					36,167	36,549	0,382	2,0m	

Erklärung der Farbgebung:

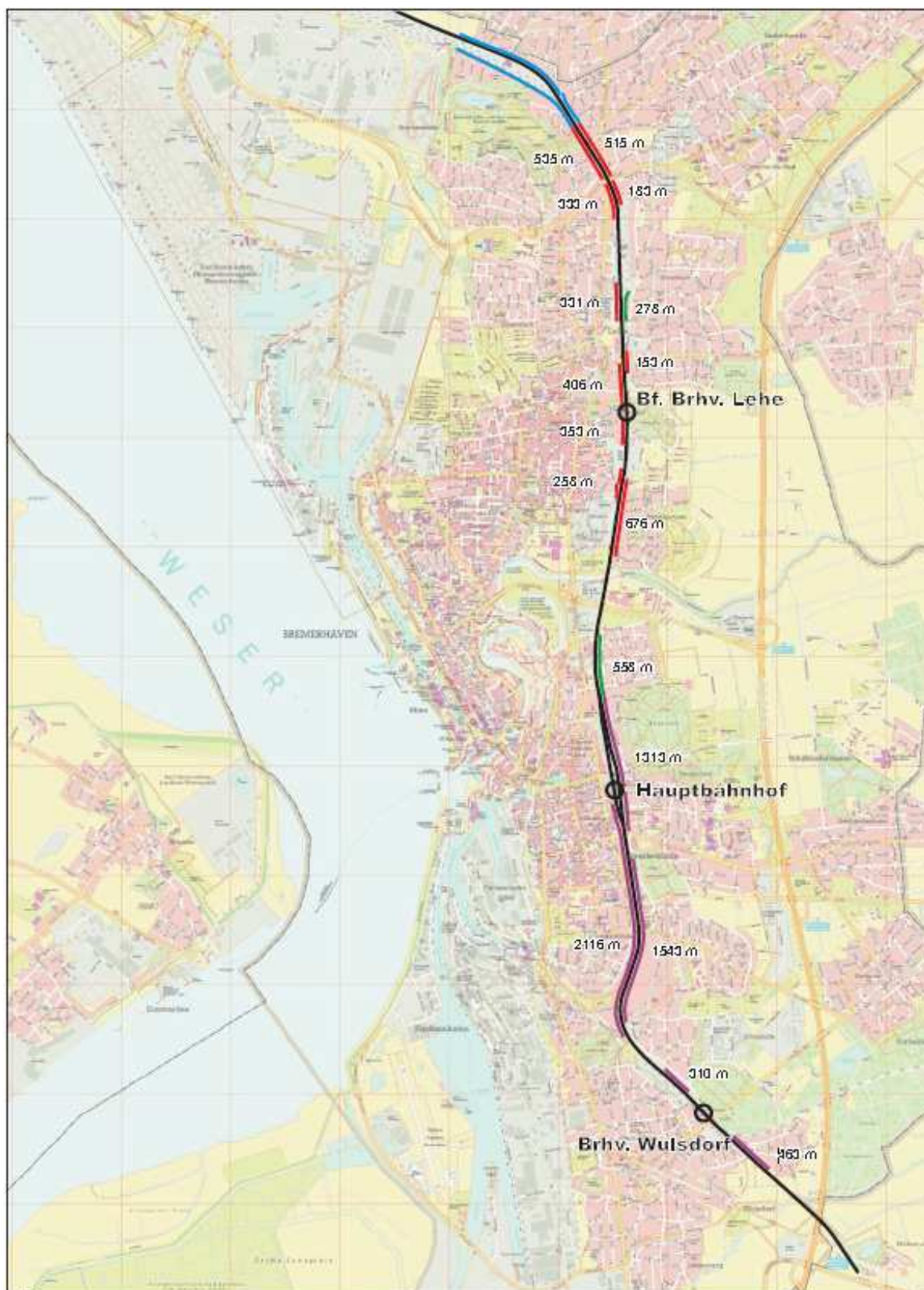
	Maßnahme im Bestand
	Maße geplant
	Maßnahme wird geprüft

Zum Bericht „Übersicht über die kurz-, mittel- und langfristigen Lärmschutzmaßnahmen an Bahnstrecken im Land Bremen“

Lärmschutz an Bundesbahnen in Bremen



Lärmschutz an Bundesbahnen in Bremerhaven



Übersicht Lärmsanierung an Bahnanlagen in Bremerhaven

- Lärmschutzwände an den Gleisen 3m hoch, Baustufe 2013
 - Lärmschutzwände an den Gleisen 2 - 3m hoch, Baustufe 2010-2011
 - Lärmschutzwände an den Gleisen 2 - 3m hoch, Baustufe 2008-2009
 - Lärmschutzwände an den Gleisen 2 - 3m hoch, Bestand
- Stadtplanungsamt
Bremerhaven 61/2
21.03.2011