

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

GNUU e.V., Am Dobben 44, 28203 Bremen

Bremer Straßenbahn
PL32 Herrn Steuer
Flughafendamm 12
28199 Bremen

1. Oktober 2008

Stellungnahme zum „Gleisersatzbau Vor dem Steintor zwischen Römerstraße und Lüneburger Platz

Sehr geehrter Herr Steuer,

Der GNUU möchte zum o.g. Verfahren Folgendes anmerken:

Der GNUU begrüßt ausdrücklich die Planung, die Pflastereindeckung ab der östlichen Kante des Ziegenmarktes bis zur Lübecker Straße durch eine Asphaltdecke zu ersetzen. Die Lärmkartierung nach der EU-Umgebungslärm-Richtlinie hat für den Straßenabschnitt Vor dem Steintor zwischen Römerstraße und Lüneburger Platz ergeben, dass durch die Straßenbahn tagsüber Lärmwerte bis zu 76 dB(A) und durch den Straßenverkehr bis zu 66 dB(A) erreicht werden. Nachts werden bis zu 69 dB(A) durch den Straßenbahnverkehr und bis zu 56 dB(A) durch den Straßenverkehr erreicht. Den Berechnungen zufolge sind Vor dem Steintor keine AnwohnerInnen Pegelwerten von LDen >70 dB(A)/LNight >60 dB(A) ausgesetzt. Dies wird nur sehr bedingt der Realität entsprechen, denn die reale Lärmbelastung ist voraussichtlich erheblich höher: Erstens ergeben natürlich die beiden Hauptlärmquellen (Straßenbahn und Straßenverkehr) zusammen erst die Gesamtbelastung und zweitens basiert die Lärmberechnung auf der Regelgeschwindigkeit – hier 30 km/h –, diese wird jedoch nach übereinstimmender Meinung vor allem nachts häufig überschritten.

Der GNUU plädiert daher dafür, Vor dem Steintor in den Aktionsplan zur Lärminderung einzubeziehen und – wie jetzt z.T. geschehen – Lärminderungspotentiale bei laufenden Planungen zu nutzen. Auch unter dem Aspekt, dass die Auslösekriterien von LDen >70 dB(A)/LNight >60 dB(A) aus gesundheitsmedizinischer Sicht deutlich zu hoch sind, ist eine umfassendere Betrachtung notwendig. Die einzige realistische und effektive Möglichkeit, die gesundheitsschädigende Lärmbelastung durch den Straßenverkehr hier zu senken, besteht in einer Änderung des Oberflächenbelags. Gemäß der *Hinweise der Länderarbeitsgemeinschaft Immissionsschutz zur Lärmaktionsplanung* führt der Ersatz von Kopfsteinpflaster durch Asphalt bei einer Fahrgeschwindigkeit von 50 km/h zu Geräuschkinderungen von 6 bis 12 dB(A) und bei 30 km/h von 3 bis 8 dB(A). Weiterer positiver Effekt ist die erheblich bessere Verkehrssicherheit für RadfahrerInnen. Der Radverkehr ist im Fahrbahnbereich die überwiegende Individualverkehrsart und muss dementsprechend angemessen berücksichtigt und als emissionslose, klimaschonende und geräuscharme Fortbewegungsmöglichkeit gestärkt werden. Die für RadfahrerInnen schlechte und gefahrenträchtige Situation (Kombination von Kopfsteinpflaster, Straßenbahnschienen und z.T. beengter räumlicher Situation) darf so nicht weiter bestehen bleiben. Derzeit trägt die schlechte

Radfahrqualität auf der Straße dazu bei, dass RadlerInnen illegalerweise den Fußweg nutzen. Somit würde eine solche Lösung auch zu einer Steigerung der Aufenthaltsqualität im Fußwegbereich und zu mehr Ruhe und Sicherheit auf dem Bürgersteig führen.

Selbst wenn die Straßenraumgestaltung einen Pflasterbelag erfordern sollte, kann durch die Auswahl geeigneter ebener Betonsteinpflasterbeläge in Verbindung mit Tempo 30 sowie möglichst großformatigen Steinformaten mit Diagonalfuge sogar der gleiche Lärminderungseffekt wie bei Asphalt erzielt werden¹. Für den eventuellen Fall, dass die bestehende Planung geändert und das Kopfsteinpflaster wiederhergestellt werden sollte, wäre es u.E. unverzichtbar, mindestens eine effektive Verkehrsberuhigung durchzuführen und dafür einen verbindlichen Zeit- und Kostenplan aufzustellen bzw. Vereinbarungen (etwa für Polizeikontrollen) zu treffen. Hierzu zählen in erster Linie Maßnahmen zur Geschwindigkeitsbegrenzung wie elektronische Anzeigen (Beispiel: Wachmannstraße), Radargeräte, periodisch intensive Polizeikontrollen, deutlichere Ausweisung als Tempo 30-Zone u.ä. Aus Gründen des Lärmschutzes muss insbesondere auch die Einhaltung des Tempo 30 in der Nacht erheblich verbessert werden

Der GNUU fordert die Lärmquelle Straßenbahn stärker in den Fokus zu nehmen, denn hier werden gesundheitsgefährdende Belastungen verursacht. In dem Erläuterungsbericht vermissen wir Angaben zum Lärminderungspotential. Ob bzw. welche Minderungen bei den Schall- und Erschütterungsemissionen möglich sind und welche Kosten dies für diese Baumaßnahme verursachen würde, ist zu prüfen, darzustellen und in das Verfahren einzubringen. Die BSAG ist aufgefordert, gerade an stark lärmbelasteten Bereichen zu notwendigen Verbesserungen beizutragen.

Zu den „Auslösekriterien“ möchten wir noch anmerken, dass diese aus gesundheitswissenschaftlicher Sicht, wie der BUND gemeinsam mit dem VCD bereits kritisiert hat, schon deutlich zu hoch angesetzt sind. In Übereinstimmung mit dem bremischen Gesundheitsamt halten wir Auslösewerte von LDen >65 und LNight > 55 dB(A) für erforderlich. Auch das Umweltbundesamt hält zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdungen diese Grenze als Auslösekriterium für die Aktionsplanung kurzfristig für notwendig. Mittel- bis langfristig müssen hier sogar noch deutlich niedrigere Lärmbelastungen erreicht werden, denn die wissenschaftlichen Erkenntnisse zeigen, dass zur Vermeidung deutlicher Lärmbeeinträchtigungen eine Unterschreitung von LDEN/LNight von 55/45 dB(A) erforderlich wäre. Hohe Schallintensitäten und chronischer Lärmstress können u.a. zu erhöhtem Blutdruck, Herz-Kreislaufkrankheiten und Schlafstörungen führen. Bereits oberhalb eines nächtlichen Mittelungspegels von 45 dB(A) außen bei zu Lüftungszwecken geöffneten Fenstern ist mit zunehmenden Schlafstörungen zu rechnen. Untersuchungen zeigen, dass das Risiko, einen Herzinfarkt zu erleiden, bei Männern um etwa 30 % steigt, falls sie längere Zeit in Gebieten mit einem Verkehrslärm von > 65 dB(A) (mittlerer Schallpegel im Außenbereich am Tag) wohnen.

Wir verbleiben mit freundlichen Grüßen

Martin Rode

Vorstandssprecher

¹ s. LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung gemäß UMK-Umlaufbeschluss 33/2007 von der Umweltministerkonferenz zur Kenntnis genommen: S.21/22