

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung  
und Wohnungsbau • Contrescarpe 72 • 28195 Bremen

Ortsamt Borgfeld  
Borgfelder Landstr. 21

28357 Bremen

Auskunft erteilt  
Kristin Götz

Dienstgebäude:  
Contrescarpe 73

Zimmer C 4.17

Tel. +49 421 3 61-91 14

Fax

E-Mail  
kristin.goetze  
@bau.bremen.de

Datum und Zeichen  
Ihres Schreibens

Mein Zeichen  
(bitte bei Antwort angeben)  
50-2

Bremen, 15. August 2022

## **Beschluss des Beirates Borgfeld vom 22.02.2022 - Lärmpegel-, Feinstaub-/CO<sub>2</sub>- und Geschwindigkeitsmessungen sowie Verkehrsmengenzählungen durchzuführen**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der eingereichte Beiratsbeschluss zielt auf die Prüfung von durch den Verkehr verursachten schädlichen Umwelteinwirkungen auf der Straße Upper Borg ab.

Am Knotenpunkt Upper Borg/Am Lehester Deich wurde im März 2022 eine Verkehrszählung über 24h durchgeführt. Dabei wurde auf der Straße Upper Borg eine durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge (DTV) von ca. 2.200 Kfz/24h ermittelt. Der ermittelte Schwerverkehrs-Anteil (>3,5t) beträgt weniger als 1 %. Die Verkehrsmenge in der Spitzenstunde beträgt etwa 200 – 230 Kfz/h. Die Zähl-  
daten erhalten Sie in der Anlage.

2003 wurde dieser Knotenpunkt bereits gezählt. Die damals ermittelte Verkehrsmenge betrug auf der Straße Upper Borg ca. 3.100 Kfz/24h.

Die Straße Upper Borg ist als Feldweg eingetragen und gilt als gewidmet. Sie ist der Straßen-  
gruppe C zuzuordnen. Eine Veränderung der Verkehrsbedeutung, so dass eine Aufstufung in  
Gruppe B (dienen überwiegend dem Verkehr innerhalb der Gemeinde (dies sind i.d.R. die Heerstra-  
ßen, die die Verbindung der Stadtteile sicherstellen)) ist nicht erkennbar.

Die angesprochene 16. BImSchV gilt nur für den Neubau oder die wesentliche Änderung einer  
Straße. Unter welchen Umständen eine Änderung wesentlich ist, ist in §1 der 16. BImSchV definiert.  
Eine vom Beirat beschriebene Verkehrszunahme seit 2004 stellt aber keine wesentliche Änderung  
dar, sofern nicht die Fahrbahn z.B. um eine Fahrspur erweitert oder der Beurteilungspegel des Ver-  
kehrslärms, der von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgeht, durch einen erheblichen baulichen  
Eingriff erheblich erhöht wurde. Dies ist nicht der Fall.

Zum Schutz der Anwohner:innen vor Straßenverkehrslärm an Bestandsstraßen sind die Richtlinien  
für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-



Richtlinien-StV) zu Grunde zu legen. In Nr. 2 dieser Richtlinien sind für verschiedene Gebietsnutzungsarten Beurteilungspegel nach RLS genannt, ab denen die Straßenverkehrsbehörde straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen, wie z.B. Tempo 30 oder optimierte Ampelschaltungen zu prüfen hat. Für Wohngebiete belaufen sich diese Pegel auf 70 dB(A) am Tag (6-22 Uhr) bzw. 60 dB(A) in der Nacht (22-6 Uhr). In Mischgebieten liegen die Pegel jeweils 2 dB(A) darüber. Die Berechnungsvorschrift RLS-90 wurde zwischenzeitlich von der RLS-19 ersetzt. So dass Berechnungen im Regelfall nach der neuen Vorschrift durchzuführen wären. Auch haben durch Geschwindigkeitsmessgeräte festgestellte Überschreitungen keinen Einfluss auf die Berechnung der Lärmimmissionen. Berechnungsgrundlage ist immer die zugelassene Höchstgeschwindigkeit und eine repräsentative Verkehrszahl, um den Einfluss starker Schwankungen bei einer tatsächlichen Messung gering zu halten. Geschwindigkeitsüberschreitungen sind verhaltensbezogen und beispielsweise durch die Ortspolizeibehörden zu kontrollieren.

Darstellungen der Lärmsituation in Lärmkarten (§ 47 c BImSchG mit Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV) reichen für straßenverkehrsbehördliche Anordnungen nicht aus und sind auf Grund des unterschiedlichen Berechnungsverfahrens auch nicht geeignet, um das Überschreiten der o.g. Richtwerte zu belegen. Sollten sich aus der Lärmkartierung Anhaltspunkte für Überschreitungen der Richtwerte ergeben, ist eine schalltechnische Untersuchung nach RLS-19 erforderlich, um Maßnahmen rechtssicher bestimmen zu können.

Lärmberechnungen liegen für die Straße Upper Borg nur aus der Lärmkartierung 2017 vor. Die Lärmkartierung unterscheidet im Gegensatz zur Lärmschutz-Richtlinien-StV die Beurteilungszeiträume 24 Stunden (den = day, evening, night) und Nacht (22-6 Uhr).

Aus der Lärmkartierung 2017 ergeben sich folgende Beurteilungspegel in der Straße:

Upper Borg ab Am Lehester Deich bis Rethfeldsfleet:

$L_{den}$ : im Bereich der Fahrbahn bis zum Fahrbahnrand größtenteils zwischen 60 und 65 dB(A), an der Wohnbebauung größtenteils Pegelbänder 60-65 bzw. 55-60 dB(A)

$L_{night}$ : im Bereich der Fahrbahn bis zum Fahrbahnrand größtenteils zwischen 50 und 55 dB(A), an der Wohnbebauung größtenteils Pegelbänder 50-55 bzw. 45-50 dB(A)

Upper Borg ab Rethfeldsfleet bis Albert-Bischof-Straße:

$L_{den}$ : im Bereich der Fahrbahn bis zum Fahrbahnrand größtenteils zwischen 60 und 65 dB(A), an der Wohnbebauung größtenteils Pegelbänder 55-60 dB(A)

$L_{night}$ : im Bereich der Fahrbahn bis zum Fahrbahnrand größtenteils zwischen 50 und 55 dB(A), an der Wohnbebauung größtenteils Pegelbänder 45-50 dB(A)

Basierend auf den Daten der Lärmkartierung ergeben sich keine Hinweise auf Überschreitung der Beurteilungspegel nach Lärmschutz-Richtlinien-StV. Berechnungen nach RLS-19 oder Hinweise zur Umrechnung der Lärmkartierung 2017 in Beurteilungspegel nach RLS-19 liegen nicht vor. Bis Ende des Jahres werden die Ergebnisse der nächsten Stufe der Lärmkartierung (findet alle 5 Jahre statt) veröffentlicht.

Zur Beurteilung der Luftqualität wird die 39. Verordnung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen - 39. BImSchV) herangezogen. Die 22. BImSchV wurde 2010 außer Kraft gesetzt.

Die Straße Upper Borg ist eine schmale Wohngebietserschließungsstraße mit niedriger und offener Randbebauung.

Die geringe Verkehrsbelastung und die niedrige und offene Randbebauung führen zu einer geringen Luftschadstoffbelastung der Anwohner:innen.

Eine verkehrsbedingte Überschreitung der gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte für Feinstaub und Stickstoffdioxid ist unter diesen Rahmenbedingungen ausgeschlossen.

Eine Messung von Luftschadstoffen in diesen Straßenabschnitten wird als nicht erforderlich betrachtet.

Im gesamten Stadtgebiet von Bremen werden seit Jahren für beide Luftschadstoffe die entsprechenden Grenzwerte eingehalten, selbst an stark befahrenen Straßen mit hoher und geschlossener Randbebauung und deutlich höherer Verkehrsbelastung (z.B. Dobbenweg oder Nordstraße).

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Götze