

Lärmsanierung Bremen Hbf Südwest

1500 Oldenburg Hbf - Bremen Hbf
km 40,662 bis km 43,288

Neubau von Lärmschutzwänden

Bereich:	Bundesland	Bremen
	Gemeinde	Stadt Bremen
	Gemarkungen	Vorstadt am linken Weserufer 044019 / 044015 Altstadt 1 041001 Vorstadt am rechten Weserufer 043055

Bericht zur Erläuterung des Vorhabens und seines Anlasses

Bevollmächtigter des Vorhabenträgers:

DB ProjektBau GmbH
Regionalbereich West
I.BV-W-P (Ä5)
Hinüberstraße 8
30175 Hannover
Tel. 0511 / 286-2340
Fax 0511 / 286-1433

Aufgestellt:

DB ProjektBau GmbH
Regionalbereich Nord
I.BT-N-B (2)
Joachimstraße 8
30159 Hannover
Tel. 0511 / 286-4133
Fax 0511 / 286-4166

Inhaltsverzeichnis

Seite

Abkürzungsverzeichnis

1	Begründung für das Projekt Lärmsanierung Bremen Hbf Südwest	1
1.1	Allgemeines	1
1.2	Erläuterung der Planung	1
1.3	Erläuterung des Ist-Zustandes	2
1.3.1	Beschreibung des Streckenverlaufes	2
1.3.2	Streckenbetrieb.....	2
2	Beschreibung der baulichen Maßnahmen des aktiven Schallschutzes	2
2.1	Gleisanlagen.....	2
2.2	Erdbau	2
2.3	Entwässerung	3
2.4	Lärmschutzwand im Streckenbereich	3
2.5	Lärmschutzwände im Bereich der vorhandenen Eisenbahnüberführungen.....	4
2.5.1	Eisenbahnüberführung „Wasserlöse“ in km 40,695.....	4
2.5.2	Eisenbahnüberführung „Carl-Francke-Straße“ in km 40,766	4
2.5.3	Eisenbahnüberführung „Doventorsteinweg“ in km 43,149.....	5
2.6	Stützwand „Doventorsteinweg“ in km 43,175	5
2.7	Bahnsteige.....	6
2.8	Bahnübergänge	6
2.9	Hochbauten	6
2.10	Denkmalschutz	6
2.11	Signalanlagen	6
2.12	Elektrische Energieanlagen	6
2.13	Telekommunikationsanlagen (DB Netz –eigene-)	6
2.14	Telekommunikationsanlagen der Vodafone AG	6
2.15	Oberleitung	6
3	Grundstücks- und Entschädigungsangelegenheiten	7
4	Fremdleitungen	8
5	Fremdgleise	8
6	Umweltschutz und Landschaftspflege	8
7	Wasserrechtliche Belange	8
8	Immissionsschutzrechtliche Belange	8
9	Baustelleneinrichtung und -erschließung	8

Verzeichnis der Abkürzungen

16. BImSchV	16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissions-Schutzgesetzes
Abzw	Abzweig
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
Ast	Außenstelle
Az	Aktenzeichen
B	Bundesstraße
Bf	Bahnhof
bl	bahnlinks
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
br	bahnrechts
BÜ	Bahnübergang
BWV	Bauwerksverzeichnis
dB (A)	Dezibel (A)
DB AG	Deutsche Bahn AG
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EC	Eurocity
EÜ	Eisenbahnüberführung
Fm-Kabel	Fernmeldekabel
Gel.	Geländer
GOK	Geländeoberkante
Gz	Güterzug
Hbf	Hauptbahnhof
IC	InterCity
ICE	InterCityExpress
i. O.	im Original
i.V.m.	in Verbindung mit
L	Landesstraße
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LSW	Lärmschutzwand
NZ	Nahverkehrszug

OK	Oberkante
QP	Querprofil
Rbf	Rangierbahnhof
RE	Regionalexpress
Ri	Richtung
SE	Stadtexpress
SO	Schienenoberkante
SGV	Schienengüterverkehr
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StB	Stahlbeton
Str.	Strecke
ü	Überhöhung
UG	Untersuchungsgebiet
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVS	Umweltverträglichkeitsstudie
UVU	Umweltverträglichkeitsuntersuchung
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
WA	Weichenanfang
WE	Weichenende
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WIB	Walzträger im Beton

Die vorgenannten Abkürzungen beziehen sich auf die gesamten Unterlagen zur Plangenehmigung und werden in den einzelnen Anlagen nicht erneut erläutert.

1 Begründung für das Projekt Lärmsanierung Bremen Hbf Südwest

1.1 Allgemeines

Die Lärmsanierungsmaßnahmen des Bundes werden seit 1999 als freiwillige Leistungen vom Bund finanziert. Ein Rechtsanspruch darauf besteht nicht.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS) hat mit der „Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes“ (Förderrichtlinie) vom 07. März 2005 die Rahmenbedingungen für das Lärmsanierungsprogramm herausgegeben.

Mit dem vom Bundesministerium für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung am 11. Februar 2005 herausgegebenen Gesamtkonzept „Lärmsanierung“ sind alle Ortsdurchfahrten definiert worden, in denen Lärmsanierungsmaßnahmen geplant werden sollen.

In der Anlage 3 zum Gesamtkonzept „Lärmsanierung“ ist die Ortsdurchfahrt Bremen Hbf Südwest von km 42,9 bis km 43,3 an der DB-Strecke 1500 Oldenburg Hbf - Bremen Hbf enthalten.

Dieser Abschnitt wurde wie folgt fortgeschrieben und am 19.03.09 zur Bearbeitung freigegeben:

- Bremen Hbf Südwest km 42,0 - 44,1

Nachträglich wurde die Ortsdurchfahrt erneut wie folgt fortgeschrieben:

- Bremen Hbf Südwest km 40,4 - 44,1

Diese Änderung ist in der Anlage zum Protokoll des BMVBS Jour Fixe Lärmsanierung vom 17.09.2009 mit aufgeführt.

1.2 Erläuterung der Planung

Gemäß Förderrichtlinie sind die nachfolgend aufgeführten Sanierungsgrenzwerte mit sinnvollen Maßnahmen unter Wahrung der Verhältnismäßigkeit von Kosten und erreichbarem Schutz anzustreben:

	Tag	Nacht
1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie Kleinsiedlungsgebieten	70 dB (A)	60 dB (A)
2. in Kerngebieten, Dorfgebieten, Mischgebieten	72 dB (A)	62 dB (A)
3. in Gewerbegebieten	75 dB (A)	65 dB (A)

Eine Möglichkeit der Lärmsanierung stellt die Errichtung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden dar. Hierfür ist die Durchführung eines Plangenehmigungsverfahrens nach §18 AEG i.V.m. §74 Abs. 6 VwVfG und §18b AEG erforderlich. Andere Lärmsanierungsmaßnahmen (z.B. passive Lärmschutzmaßnahmen), die allein oder in Kombination mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen in Betracht kommen, sind nicht Bestandteil dieses Verfahrens. Sie werden bei Bedarf gesondert geregelt.

Für die Dimensionierung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen wurde eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt (siehe Anlage 10). Diese Unterlage ist keine Planunterlage, sie wird zur Information beigelegt.

1.3 Erläuterung des Ist-Zustandes

1.3.1 Beschreibung des Streckenverlaufes

Die zweigleisige und elektrifizierte Eisenbahnstrecke 1500 Oldenburg Hbf - Bremen Hbf ist eine Strecke 1. Ordnung und zählt im von den Planungen betroffenen Abschnitt zum Leistungsnetz. Ausgewiesen ist die Strecke 1500 als Hauptbahn für Personen- und Güterzugverkehr. Im Planungsbereich ist die Strecke für eine Geschwindigkeit von 160 km/h ausgelegt.

Die Strecke verläuft im Planungsbereich von Bremen-Grolland bis Bremen Hbf in Südwest-Nordost-Relation.

Die Strecke 1500 befindet sich im Bereich der geplanten Baumaßnahmen in Damm-lage.

1.3.2 Streckenbetrieb

Durch die Baumaßnahme ergibt sich keine Veränderung des Bahnbetriebes. Bei der Planung der Lärmschutzmaßnahmen ist gemäß der Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung die zukünftige Verkehrsentwicklung berücksichtigt worden.

Die Zugzahlen der Strecke im Bereich der Lärmschutzwand können aus der Anlage 10 „Schalltechnische Untersuchung“ entnommen werden.

2 Beschreibung der baulichen Maßnahmen des aktiven Schallschutzes

2.1 Gleisanlagen

Die Gleisanlagen der vorhandenen Strecke bleiben in der jetzigen Form erhalten. Somit bezieht sich die Höhe der Lärmschutzwand auf die Soll-SO der vorhandenen Gleise der DB-Strecke 1500.

2.2 Erdbau

Für den Bau der Lärmschutzwand sind Erdarbeiten erforderlich für:

- Gründungsarbeiten der Lärmschutzwand

- Anpassungen von Randwegen im Bereich der Strecke
- den Neubau von Treppen und Zuwegungen zu den Flucht- und Servicetüren sowie Zugängen in der neu zu errichtenden Lärmschutzwand

2.3 Entwässerung

An den Entwässerungsanlagen der Strecke werden keine Veränderungen vorgenommen.

Die Sockelelemente der Lärmschutzwand binden ca. 10 cm in den Boden ein.

2.4 Lärmschutzwand im Streckenbereich

Folgende Lärmschutzwände sind an der DB-Strecke 1500 im Bereich des Plangenehmigungsabschnittes geplant.

BW-Nr.	Bezeichnung	Lage	Höhe ü. Soll-SO	Anfangs-km	End-km	Länge
1.01	LSW Bremen-Neustadt	bl	3,00 m	40,662	40,898	236 m
2.01	LSW Bremen-Stephanitor	br	2,50 m	42,378	42,536	158 m
3.01	LSW Bremen Hbf Südwest	br		43,105	43,288	183 m
			2,00 m	43,105	43,149	44 m
			3,00 m	43,149	43,288	139 m

Die Prinzipdarstellung der Wandkonstruktion ist als Anlage 7 beigelegt.

Der Abstand zwischen Lärmschutzwand und dem Gleis beträgt in der Regel $d \geq 3,80$ m in Abhängigkeit von den vorhandenen Gegebenheiten, wie Kabeltrassen, Kabelkanälen, Oberleitungsmasten und anderen Anlagen.

Die Lärmschutzwand wird in der Regel um bestehende Anlagen wie z.B. Oberleitungsmaste und Signale anliegerseitig herumgeführt. In diesen Fällen wird der Regelabstand zum äußeren Gleis teilweise weit überschritten.

Die in den Planungsgrundlagen der DB AG geforderten Service- und Fluchttüren werden den örtlichen Gegebenheiten und dem Bedarf entsprechend vorgesehen.

Ausführung der Lärmschutzwand

Die Gründung der Lärmschutzwand erfolgt in der Regel durch eine Tiefgründung aus Stahlrohren mit einem Durchmesser von ca. 50 cm, die im Abstand von maximal 5,0 m in den Untergrund eingebracht werden. Die Gründungsrohre werden im Regelfall eingerüttelt.

Alle Rohre, die in einem geringeren Abstand als 10 m zu Gebäuden und Bauwerken gegründet werden, werden durch ein nahezu erschütterungsfreies Drehdruckverfahren eingebracht, um so Schäden zu vermeiden.

In die Stahlrohre werden Stahlträger einbetoniert. Als unterer Abschluss der Lärmschutzwand werden Betonsockelelemente zwischen den Stahlträgern abgesetzt.

Auf diese Sockelelemente werden bahnseitig hochschallabsorbierende Lärmschutzelemente aus Aluminium bis zur Solloberkante der Lärmschutzwand verlegt. In Bereichen parallel verlaufender oder kreuzender Straßen werden beidseitig hochschallabsorbierende Lärmschutzelemente aus Aluminium eingebaut. Um Kleinlebewesen eine Fluchtmöglichkeit aus dem Gleisbereich zu bieten, werden in Bereichen angrenzender Vegetationsflächen alle 25 m Öffnungen in den Sockeln der Lärmschutzwand vorgesehen.

Die Farbgebung der Stahlträger und der Elemente wird mit der Stadt Bremen abgestimmt.

2.5 Lärmschutzwände im Bereich der vorhandenen Eisenbahnüberführungen

2.5.1 Eisenbahnüberführung „Wasserlöse“ in km 40,695

Bestand:

Eisenbahnüberführung

Das Bauwerk überführt die zweigleisige DB-Strecke 1500 Oldenburg Hbf - Bremen Hbf bei km 40,695. Es besteht aus einer geschlossenen Rahmenkonstruktion mit einer Lichtenweite von 5,00 m und Lichtenhöhe von 3,10 m. Der massive Rahmen ist auf Bohrpfählen tiefgegründet. Das Bauwerk und die DB-Strecke kreuzen sich in einem Winkel von ca. 55 gon.

Das Bauwerk wurde 1969 gebaut und in Betrieb genommen.

Planung:

Lärmschutzwand

Auf der Westseite der EÜ ist eine Lärmschutzwand von 3,00 m Höhe über Soll-SO vorgesehen, die einen Mindestabstand von 3,80 m zur Gleisachse hat. Die Pfosten der LSW werden im Raster von 2,50 m auf einem Sonderbauwerk befestigt. Zwischen den Stahlträgern werden hochschallabsorbierende Lärmschutzelemente aus Aluminium verlegt. Das Sonderbauwerk ist eine selbsttragende Konstruktion, die seitlich des vorhandenen Rahmentragwerks tiefgegründet wird.

2.5.2 Eisenbahnüberführung „Carl-Francke-Straße“ in km 40,766

Bestand:

Eisenbahnüberführung

Das Bauwerk überführt die zweigleisige DB-Strecke 1500 Oldenburg Hbf - Bremen Hbf bei km 40,766. Die Eisenbahnbrücke besteht aus massiven Widerlagern und zwei eingleisigen Stahlüberbauten. Die Trogüberbauten haben eine Stützweite von 12,75 m. Die unterführte zweispurige Carl-Francke-Straße kreuzt die DB-Strecke in einem Winkel von ca. 64 gon.

Das Bauwerk wurde 1906 gebaut und in Betrieb genommen. Die Überbauten wurden 1967 erneuert.

Planung:

Lärmschutzwand

Auf der Westseite der EÜ ist eine Lärmschutzwand von 3,00 m Höhe über Soll-SO vorgesehen, die einen Abstand von mind. 3,80 m zur Gleisachse hat. Die Pfosten der LSW werden im Raster von 2,50 m auf einem Sonderbauwerk befestigt. Zwischen den Stahlträgern werden hochschallabsorbierende Lärmschutzelemente aus Aluminium verlegt. Das Sonderbauwerk ist eine selbsttragende Konstruktion, die hinter den Brückenwiderlagern tiefgegründet wird.

2.5.3 Eisenbahnüberführung „Doventorsteinweg“ in km 43,149**Bestand:**

Eisenbahnüberführung

Das Bauwerk überführt die zweigleisige DB-Strecke 1500 Oldenburg Hbf - Bremen Hbf bei km 43,149 und die zweigleisige DB-Strecke 1412 Bremen Hbf, W 601 - Bremen Hbf, W 524 bei km 0,096. Die Eisenbahnbrücke besteht aus massiven Widerlagern und vier eingleisigen Stahlüberbauten. Die Trogüberbauten haben eine Stützweite von 25,00 m. Der unterführte Doventorsteinweg kreuzt die DB-Strecken in einem Winkel von ca. 92 gon.

Das Bauwerk wurde 1965 gebaut und in Betrieb genommen.

Planung:

Lärmschutzwand

Auf der Ostseite der EÜ ist eine Lärmschutzwand von 2,00 m Höhe über Soll-SO vorgesehen, die einen Abstand von mind. 3,30 m zur Gleisachse hat. Die Pfosten der LSW werden im Raster von 2,00 m auf einem Sonderbauwerk befestigt. Zwischen den Stahlträgern werden hochschallabsorbierende Lärmschutzelemente aus Aluminium verlegt. Das Sonderbauwerk ist eine selbsttragende Konstruktion, die neben den vorhandenen Brückenwiderlagern tiefgegründet wird.

Die bestehende Zufahrt zum Grundstück am südöstlichen Brückenflügel wird durch den Einbau der Gründungskörper für das vorgesetzte Bauwerk eingeengt. Um diese Zufahrt weiterhin mit Kraftfahrzeugen befahren zu können, wird sie teilweise verlegt und umgebaut.

2.6 Stützwand „Doventorsteinweg“ in km 43,175

Im Bereich der EÜ Doventorsteinweg in km 43,149 wurde der nordöstliche Brückenflügel mit einer Stützwand verlängert. In diesem Bereich wird die LSW auf ca. 50 m-Länge mit Hilfe von Sonderkonstruktionen anliegerseitig vor der Stützwand tiefgegründet.

2.7 **Bahnsteige**

Bahnsteige sind von der Maßnahme nicht betroffen.

2.8 **Bahnübergänge**

Im Bereich der geplanten Baumaßnahme ist kein Bahnübergang vorhanden.

2.9 **Hochbauten**

Ein Eingriff in Hochbauten ist durch die Planung der LSW nicht notwendig.

2.10 **Denkmalschutz**

Belange des Denkmalschutzes werden von der Maßnahme nicht betroffen.

2.11 **Signalanlagen**

Die Signalanlagen bleiben in der Regel von der Baumaßnahme unberührt. Umlegungen und Sicherung während der Bauzeit erfolgen in Einzelabsprache.

2.12 **Elektrische Energieanlagen**

Im Bereich der Baumaßnahme liegen Energieversorgungsleitungen der DB Netz AG. Diese bleiben in der Regel von der Baumaßnahme unberührt. Umlegungen und Sicherung während der Bauzeit erfolgen in Einzelabsprache.

2.13 **Telekommunikationsanlagen (DB Netz –eigene-)**

Im gesamten Streckenbereich liegen Telekommunikationskabel der DB Netz AG, die von der DB Kommunikationstechnik GmbH betrieben werden. Diese bleiben in der Regel von der Baumaßnahme unberührt. Umlegungen und Sicherung während der Bauzeit erfolgen in Einzelabsprache.

2.14 **Telekommunikationsanlagen der Vodafone AG**

Im Streckenbereich liegen parallel und quer zu den Gleisanlagen Telekommunikationskabel der Vodafone AG. Diese bleiben in der Regel von der Baumaßnahme unberührt. Umlegungen und die Sicherung während der Bauzeit erfolgen in Einzelabsprache.

2.15 **Oberleitung**

Sämtliche Gleise dieser Maßnahme sind mit Oberleitung ausgerüstet. Die Lärmschutzwand wird in der Regel anliegerseitig um die Oberleitungsmasten herumgeführt.

Bauzeitlich ist eine Beeinträchtigung der Oberleitung nicht auszuschließen. Während der Gründungsarbeiten ist ein zeitweiliges Abschalten der Oberleitung erforderlich. Weiterhin können das Versetzen von Isolatoren und der Einbau von Mastschaltern erforderlich werden.

Die Lärmschutzwand wird den Vorschriften entsprechend bahngeerdet.

3 Grundstücks- und Entschädigungsangelegenheiten

Die Grundstücke, die für die Baumaßnahme in Anspruch genommen werden, sind in den Grunderwerbsplänen (Anlage 8.2) und im Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 8.1) nach folgenden Kriterien gekennzeichnet und dargestellt:

- „Zu erwerbende Flächen“:

Nicht DB Netz AG - eigene Flächen, die für die Maßnahme auf Dauer benötigt werden und von der DB Netz AG erworben werden müssen.

- „Dinglich zu sichernde Flächen / Wege“:

Nicht DB Netz AG - eigene Flächen, auf denen für die Maßnahme Rechte zu sichern sind. Hierunter ist zu verstehen:

- * Das Recht, die Lärmschutzwand auf Fremdgrund zu errichten und auf Dauer dort zu belassen.
- * Das Recht, für Zwecke der Unterhaltung der Lärmschutzwand, Wege und Flächen zu benutzen.

- „Während der Bauzeit vorübergehend zu beanspruchende Flächen/Wege“:

Nicht DB Netz AG - eigene Flächen, die während der Baudurchführung vorübergehend für die Baustelleneinrichtung, die Zuwegung zur Baustelle oder die Montage benötigt werden.

Sofern für die Bauzeit die Inanspruchnahme von Fremdeigentum, ausgenommen öffentliche Straßen und Wege, für Baustellenzufahrten und -einrichtungen vorübergehend erforderlich wird, werden hierfür rechtzeitig besondere Nutzungsverträge mit den Eigentümern/Nutzungsberechtigten oder Baulastträgern geschlossen, wobei gleichzeitig Regelungen über Instandsetzungen und/oder Rekultivierungen getroffen werden.

Den notwendigen Grunderwerb wird die DB Netz AG durchführen. Grundeigentumsregelungen und Entschädigungsangelegenheiten sind nicht Gegenstand dieses Plangenehmigungsverfahrens. Sie werden gegebenenfalls außerhalb des Verfahrens gesondert geregelt.

Zur weiteren Erläuterung dienen auch die Vorbemerkungen zum Grunderwerbsverzeichnis in Anlage 8.

4 Fremdleitungen

Im Rahmen dieser Baumaßnahme sind die den Bereich der zu errichtenden Lärmschutzwand kreuzenden Fremdleitungen zu beachten.

Leitungen, die im Straßenbereich die Betriebsanlagen der Eisenbahn kreuzen, sind in die Planunterlage nur insoweit aufgenommen worden, wie diese von den Baumaßnahmen eventuell betroffen sind.

Weitere Angaben zur Art und Lage der betroffenen Fremdleitungen sind in der Anlage 4 „Bauwerksverzeichnis“ enthalten.

5 Fremdgleise

- entfällt -

6 Umweltschutz und Landschaftspflege

Laut Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 03.08.2001, muss jeder Neubau oder die Änderung einer Betriebsanlage einem sogenannten „Screening“, einer Vorprüfung des Einzelfalls über die Notwendigkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) unterzogen werden. Die Umwelterklärung (Screeningliste) und ein Beiblatt zur Umwelterklärung nach § 3c UVPG liegt den Antragsunterlagen bei.

Die Durchführung einer UVP ist im vorliegenden Fall nicht erforderlich. Die Eingriffsregelung und der Artenschutz wurden im beiliegenden Landschaftspflegerischer Fachbeitrag bearbeitet.

Die Eingriffsregelung und der Artenschutz werden im beiliegenden Landschaftspflegerischen Fachbeitrag in der Anlage 9 behandelt.

7 Wasserrechtliche Belange

Durch den Bau der Lärmschutzwand ergibt sich keine Veränderung im Wasserhaushalt. Die Gründung der Lärmschutzwand erfolgt nur punktuell, nicht linienförmig. Der Grundwasserfluss wird nicht beeinträchtigt.

Wasserrechtliche Belange sind somit nicht betroffen.

8 Immissionsschutzrechtliche Belange

Durch die Lärmschutzwand wird eine erhebliche Verminderung der heutigen Lärmbelastung der Anwohner erreicht.

9 Baustelleneinrichtung und -erschließung

Die Baustelleneinrichtungflächen sind in den Baustelleneinrichtungsplänen der Anlage 11 dargestellt. Zudem sind die zu beanspruchenden Flächen in der Anlage 8, Grunderwerbsverzeichnis und -pläne, dargestellt und erfasst worden.

Die Baustellenerschließung erfolgt über die geplanten Baustellenzufahrten und im Streckenbereich über die DB-Gleise aus. Folgende Lärmschutzwände werden anliegerseitig von angelegten Baustraßen aus gebaut:

- LSW Bremen-Neustadt von km 40,780 bis km 40,898
- LSW Bremen-Stephanitor von km 42,420 bis km 42,536
- LSW Bremen Hbf Südwest von km 43,105 bis km 43,288

Die restlichen Wandabschnitte werden vom Gleis aus gebaut.

Für die Bereiche der EÜ „Carl-Francke-Straße“ in km 40,766 und der EÜ „Doventorsteinweg“ in km 43,149 erfolgt die Erschließung über die jeweiligen öffentlichen Straßen. Hier sind zeitweilige Sperrungen für die Montage der Lärmschutzwände und der Vorsatzkonstruktionen erforderlich. Diese Sperrungen erfolgen in Abstimmung mit der jeweiligen Straßenverkehrsbehörde bzw. dem Straßenbaulastträger.

Die Baustelleneinrichtungsflächen und Montageflächen werden nach Beendigung der Maßnahme in den Ursprungszustand zurück versetzt.

Aufgestellt:

DB ProjektBau GmbH
Regionalbereich West
I.BV-W-P (Ä5)
Portfolio Lärmsanierung
Hinüberstraße 8
30175 Hannover

Tel. 0511 - 286 2340
Fax 0511 - 286 1433

Hannover, den 08.02.2012


(Gerhard Warnke)

DB ProjektBau GmbH
Regionalbereich Nord
I.BT-N-B (2)
Planung Bautechnik
Joachimstraße 8
30159 Hannover

Tel. 0511 - 286 4133
Fax 0511 - 286 4166

Hannover, den 08.02.2012


(Arthur Scholtyssek)