



Stadt Bramsche

**Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept &
Vorbereitende Untersuchungen
,Bahnhofsumfeld Bramsche‘**

Teil 1: gebietsbezogener Teil



ERGÄNZUNGEN JANUAR 2016
20.01.2016



NWP Planungsgesellschaft mbH &

Escherweg 1
26121 Oldenburg
Telefon 0441/97 17 4 0
Telefax 0441/97 17 4 73
info@nwp-ol.de



re.urban Stadterneuerungsgesellschaft mbH

Escherweg 1
26121 Oldenburg
Telefon 0441/97 17 4 80
Telefax 0441/97 17 4 73
info@re.urban.de

Inhaltsverzeichnis

1	Vorbemerkung	3
2	Erhöhung der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum.....	3
3	Einrichtung eines Verfügungsfonds	3
4	Kosten- und Finanzierungsübersicht	4
5	Beteiligung der Betroffenen – Mitwirkungsbereitschaft.....	6
5.1	Information der Betroffenen.....	6

1 Vorbemerkung

Im Rahmen des Besichtigungs- und Bereisungstermins mit Vertretern des Niedersächsischen Ministeriums für Soziales, Gesundheit und Gleichstellung sowie mit Vertretern des Amtes für regionale Landesentwicklung Weser-Ems bezüglich des vorgelegten Antrages auf Aufnahme des Gebietes „Bahnhofsumfeld“ der Stadt Bramsche in die Städtebauförderung, Programmkomponente Stadtumbau-West, am 19.11.2015 wurden zu den folgenden Punkten Hinweise und Anregungen zu einer noch zu detaillierenden Darstellung gegeben.

Die nachfolgenden Ausführungen sind als ergänzende Konkretisierung der Vorbereitenden Untersuchungen mit Stand vom Mai 2015 zu verstehen.

2 Erhöhung der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum

Im Rahmen der Erneuerung von Straßen und Nebenanlagen wird in der Stadt Bramsche die DIN 18024-1 generell angewandt.

Zur Konkretisierung und Detailabstimmung gibt es bereits eine eingeübte Praxis der Abstimmung mit den Interessenvertretern:

Es besteht ein Forum für Menschen mit Behinderung der Stadt Bramsche und der Gemeinde Wallenhorst; dieses setzt sich aus ehrenamtlichen Bürgern zusammen, die z.T. zuvor in Planungsberufen o.ä. tätig waren.

Das Forum wird bereits heute bei städtebaulichen Planungen, Wettbewerbsverfahren etc. einbezogen – die Maßnahmen werden dem Forum vorgestellt und hier diskutiert.

Das Forum wird bei weiteren Planungen bzgl. der Maßnahme „Bahnhofsumfeld“ selbstverständlich ebenfalls einbezogen.

Die Kosten- und Finanzierungsübersicht wurde um einen Ansatz für Maßnahmen zur Erhöhung der Barrierefreiheit ergänzt.

3 Einrichtung eines Verfügungsfonds

Die Einrichtung eines Verfügungsfonds mit einem Finanzvolumen von 30.000 Euro ist vorgesehen (50% hiervon sind von Eigentümern / Gewerbetreibenden im Gebiet aufzubringen).

Die Mittel können für investitionsvorbereitende / investitionsbegleitende Maßnahmen eingesetzt werden. Die genauen Modalitäten für die Mittelvergabe werden gemeinsam mit dem Gremium nach einer Aufnahme in die Förderung und Konstituierung des Gremiums formuliert.

Das Gremium, das über die Mittelvergabe entscheidet, soll im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit / Beteiligung eingerichtet werden.

4 Kosten- und Finanzierungsübersicht

Die Kosten- und Finanzplanung wurde in folgenden Punkten angepasst:

- Ansatz für Maßnahmen zur Erhöhung der Barrierefreiheit (siehe oben)
- Ansatz für Verfügungsfond (siehe oben)
- Ansatz für Herstellung einer Fußgängeranbindung (Brücke vom Bahnhof) für das Gebiet mit förderfähigen Kosten in Höhe von 200 €/qm
- Ansatz für Lärmschutzwände unter Berücksichtigung der Förderhöchstgrenze von 200 €/qm auf Basis der in Anspruch zu nehmenden Grundfläche (inkl. Unterhaltungstreifen). Nachfolgend eine Ableitung der anzusetzenden Breite durch das bearbeitende Ingenieurbüro¹ (eine ausführliche Ableitung der Erfordernisse des Lärmschutzes findet sich ab S. 21):

Unterhaltungstreifen entlang der Bahnlinie

*Entlang der Bahnstrecke haben wir einen Abstand der LS-Wand bis zur nahegelegenen Gleismitte von 3,5 m berücksichtigt. Hiervon abgezogen wird die Hälfte der Spurweite und ein Bereich für das Schotterbett. Hierfür wird pauschal 1,0 m abgezogen. Daher verbleibt bahnseitig ein Unterhaltungstreifen mit einer Breite von ca. 2,5 m. Ggf. nutzt die Bahn spezielle Gleisfahrzeuge zur Unterhaltung. Die Nutzung der Gleisanlage für die Unterhaltung wird hier nicht berücksichtigt. Abgewandt von der Bahn ist für die Befahrung mit einem Fahrzeug (Fahrzeugbreite ca. 2,5 m) ein Unterhaltungstreifen von mindestens 3,0 m vorzusehen. Für die Lärmschutzwand selbst inkl. Gründung, Fundamenten, Technik, usw. ist eine Breite von 1,0 m zu berücksichtigen. **Hierdurch ergibt sich eine erforderliche Gesamtbreite bzgl. des Lärmschutzes von $2,5 + 1,0 + 3,0 \text{ m} = 6,5 \text{ Meter}$.***

Unterhaltungstreifen entlang der Bundesstraße

*Straßenseitig erfolgt die Unterhaltung von der Bundesstraße aus. Ein Fahrstreifen wird hierbei gesperrt und mit einer Wanderbaustelle versehen. Für eine manuelle Prüfung von Bauwerken bzgl. Statik, Rissbildung, Korrosion, usw. ist ein Streifen von mindestens 1,0 m pauschal anzusetzen. Von der Straße abgewandt erfolgt die Unterhaltung über einen Unterhaltungstreifen. Hierfür sind die oben genannten 3,0 m vorzusehen. Für den Wandbereich können 1,0 m angesetzt werden. **Somit ergibt sich eine Gesamtbreite von $1,0 \text{ m} + 1,0 + 3,0 = 5,0 \text{ Meter}$***

Die Ansätze der förderfähigen Kosten erfolgten auf dieser Grundlage (erforderliche Länge * Breite * 200 €/qm).

¹ IPW INGENIEURPLANUNG GmbH & Co. KG

	Maßnahmenübersicht (Stand 20.01.2016)	Einheit F (m²), V (m³), Stck	EP brutto (€)	Gesamtkosten (€)	förderfähige Kosten (StBauF)	nicht förderf. Kosten StBauF	Eigentümer
A	AUSGABEN						
1.	Weitere Vorbereitung			300.000	300.000		
	- städtebaulicher Wettbewerb, Rahmenplan, Bebauungspläne, FNP-Änderung, Umweltbericht, Verkehrskonzept, Altlastenuntersuchung, sonstige Gutachten	psch.		300.000	300.000		
2	Öffentlichkeitsarbeit	psch.		10.000	10.000		
	Verfügungsfonds	psch.		30.000	15.000		
3	Grunderwerb zur Neuordnung und Entwicklung von minder- oder fehlgenutzten bzw. brachliegenden Flächen sowie im Rahmen der Umgestaltung von Straßen und Plätzen			2.868.000	2.868.000		
	- Grunderwerb DB Immobilien (20 €/qm zzgl. 7% NK)	67.000	21,4	1.433.800	1.433.800		
	- sonst. Grunderwerb von (privaten) Eigentümern	53.000	21,4	1.134.200	1.134.200		
	- Erwerb von Gebäuden	psch.		300.000	300.000		
4	Ordnungsmaßnahmen			11.267.110	9.583.910	1.783.200	
4.1	Umlegung (u.a. Maßnahmen zur Bodenordnung durch Umlegung der Grenzlegung und Neuvermessung von Grundstücken)	psch.		250.000	250.000		
4.2	Abriss von Gebäuden / Umzug von Bewohnern / Verlagerung von Betrieben	psch.		750.000	750.000		
4.3	Herstellung Lärmschutz (Kostenansatz vom Büro IPW, Durchschnittspreis; erstellt werden soll Lärmschutz mit Begrünung), Höhe 5m			2.900.000	1.870.000	1.030.000	
4.3.1	- Herstellung Lärmschutzwand zur B218/ B68 (570 m Länge); Kosten: 317€/qm LSW	570*5=2850 qm		900.000	570.000	330.000	
4.3.1	- Herstellung Lärmschutzwand Bahnlinie (1000 m Länge), Kosten: 400€/qm LSW	1000*6,5=6500		2.000.000	1.300.000	700.000	
4.4	Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen			7.367.110	6.713.910	753.200	
4.4.1	funktionale, gestalterische Erneuerung vorhandener Anlagen (inkl. Nebenanlagen, Randbegrünung u. Möblierung)			2.016.600	2.003.400	13.200	
	- Fußgänger-Unterführung am Friesenweg - Funktionale und gestalterische Erneuerung der Unterführung	34	200	20.000	6.800	13.200	
	- Fußweg zur Unterführung am Friesenweg - gestalterische Erneuerung des Fußweges	200	120	24.000	24.000	*	
	- Friesenweg / Ausbau	1.110	180	199.800	199.800	*	
	- Gerhart-Hauptmann-Str.	6.400	180	1.152.000	1.152.000	*	
	- Am Oeversberg	960	180	172.800	172.800	*	
	- Teilstück Düstergatt	400	180	72.000	72.000	*	
	- P+R am Bahnhof - Ergänzung / Qualifizierung (z.B. Beleuchtung)	1.500	120	180.000	180.000	*	
	- Bahnhofsumfeld (unmittelbar am Bahnhofsgebäude) - gestalterische Erneuerung (z.B. Möblierung), Bike + Ride	1.400	140	196.000	196.000	*	
4.4.2	Herstellung neuer Erschließungsanlagen (inkl. Nebenanlagen, Randbegrünung u. Möblierung)			4.350.000	4.350.000	100.000	
	- als pauschaler Flächenansatz der Entwicklungsfläche Nord (20% der Fläche)	11.100	200	2.220.000	2.220.000	*	
	- Haupteerschließung entlang der Bahn	7.100	200	1.420.000	1.420.000	*	
	- östlich der Bahn	850	200	170.000	170.000	*	
	- Herstellung P+R-Platz nördlich des Bahnhofs	2.000	180	360.000	360.000	*	
	- Herstellung Parkplatzanlage Kirchengemeinde (Ersatz)	1.000	180	180.000	180.000	*	
	- pauschaler Ansatz für Mehrkosten aufgrund der Höhendifferenzen (ggf. Gründung o.ä.)			100.000		100.000	
4.4.3	Verlängerung der Fußgängerbrücke Bahn	psch. gem. Kostenschätzung der Stadt, 300 qm	200	700.000	60.000	640.000	
4.4.4	Ansatz für Mehrkosten - Maßnahmen zur Erhöhung der Barrierefreiheit (u. a. bei Sanierung vorhandener Anlagen)	psch.; ca. 15 %		300.510	300.510		
5.	Baumaßnahmen			1.500.000	700.000	800.000	
	Modernisierung von Gebäuden (Ansatz: anteilige Förderung i.H.v. 40%)	psch.		1.000.000	400.000	600.000	
	Modernisierung Bahnhofsgebäude			500.000	300.000	200.000	
6	Vergütung von Sanierungstrehänderleistungen, sonstige Beauftragte			636.535	636.535		
	- Sanierungstrehänder			636.535	636.535		
Summe				16.611.645	14.113.445	1.783.200	800.000
B	EINNAHMEN						
	zu erwartende Einnahmen (die Einnahmen aus Ausgleichsbeträgen sowie sonstige Erlöse -z.B. Grundstücksveräußerungen - können z.Zt. Nicht genau ermittelt werden/ es handelt sich um Schätzwerte				5.171.500		
B.1	Ausgleichsbeträge				100.000		
B.2	Verkauf erschlossenes Wohnbauland						
	Entwicklungsfläche Nord (55.500 qm abzgl.. 20% für Erschließung u.a.)	44.400	60		2.664.000		
	Entwicklungsflächen Mitte / Süd	37.000	60		2.220.000		
B. 3	Verkauf Gewerbefläche (östlich der Bahn)	7.500	25		187.500		
C	DURCH EINNAHMEN NICHT GEDECKTE KOSTEN				8.941.945		
	davon 2/3 - Bund / Land				5.961.296		
	davon 1/3 Stadt Bramsche (zzgl. nicht förderfähige Kosten)				2.980.648	1.783.200	
	kommunaler Anteil pro Jahr (bei 10 Jahren Laufzeit)				298.065		
	nachrichtlich:						
4.4.4	Herstellung Querung Bahn für MIV			8.200.000	0	8.200.000	
	- Brückenbau zwischen Luisenstr. und Bismarckstr. mit Abzweig in Entwicklungsgebiet	psch.		8.200.000		8.200.000	
	* pot. nicht förderfähige Kosten (bspw. für Kanalbau etc.) konnten aufgrund des derzeitigen Planungsstandes noch nicht berücksichtigt werden						

5 Beteiligung der Betroffenen – Mitwirkungsbereitschaft

5.1 Information der Betroffenen

Eine Informationsveranstaltung fand am 12.01.2016 statt. Auf den Folgeseiten findet sich das Protokoll der Veranstaltung sowie die Präsentation, anhand derer die Vorstellung erfolgte.



B a u B e C o n

Sanierungsträger GmbH

Ein Unternehmen der DSK-Gruppe

<u>Veranstaltungsvermerk</u>	
Stadt / Projekt	: VU Bramsche „Bahnhofsumfeld“
Anlass	: Bürgerinformationsveranstaltung
Ort / Datum	: Ratssaal Rathaus Bramsche, 12.01.2016, 18:00 – 20:00 Uhr
Teilnehmer	: Herr Pahlmann, Stadt Bramsche Herr Greife, Stadt Bramsche Herr Tangemann, Stadt Bramsche Frau Strack, re.urban Frau Schwenker, BauBeCon Sanierungsträger GmbH ca. 80 Bürger
Verteiler	: Stadt Bramsche; re.urban; Akte

TOP	Ergebnis	Wer? Mit wem?	Bis Wann?
	Herr Pahlmann begrüßt die Anwesenden, erläutert die Hintergründe sowie die Zielrichtung der VU „Bahnhofsumfeld“ der Stadt Bramsche (Brachflächen wiederbeleben, Wohnraum schaffen, verbesserte Anbindung). 1. Präsentation zu den Vorbereitenden Untersuchungen „Bahnhofsumfeld“ – „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ (vgl. Präsentation im Anhang) Frau Schwenker präsentiert den Anwesenden den Status Quo zur Programmanmeldung 2016 zum Städtebauförderungsprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“, den Ablauf der Programmanmeldung, die Verwendungsmöglichkeiten der Fördermittel sowie die Rechte und Pflichten in einem Sanierungsgebiet. Anschließend stellt Frau Strack die Ergebnisse der Vorbereitenden Untersuchung vor, u. a. die städtebaulichen Missstände, das Erneuerungskonzept, die Maßnahmenvorschläge sowie den Vorschlag zur Abgrenzung des Sanierungsgebietes und die Kosten- und Finanzierungsübersicht. Im Anschluss an die Präsentation besteht für die anwesenden Bürger/innen die Möglichkeit einer Frage- und Diskussionsrunde.		



B a u B e C o n

Sanierungsträger GmbH

Ein Unternehmen der DSK-Gruppe

TOP	Ergebnis	Wer? Mit wem?	Bis Wann?
	2. Überblick über die Ergebnisse der Diskussion • Die Präsentation der Bürgerversammlung wird auf der Homepage der Stadt Bramsche veröffentlicht. • Die Bürger werden in die weitere Planung einbezogen (z. B. in Form von Brainstorming-Gesprächen). • Wenn die Stadt nicht in die Städtebauförderung aufgenommen wird, können die Planungen nicht umgesetzt werden. • Es wurden erste Gespräche mit der DB AG zum Verkauf von im Bahneigentum befindlichen Flächen geführt. Grundsätzlich wäre ein Verkauf möglich. • Die Straßen Gerhard-Hauptmann-Straße und Düstergatt stellen einen Anknüpfungspunkt für das weitere Gebiet dar. An den Straßen müssen ggf. nicht zwingend Sanierungsmaßnahmen durchgeführt werden, sie sind in der Planung jedoch zu berücksichtigen. • Welche Maßnahmen bzgl. des Bunkers durchzuführen sind, ist im weiteren Verfahren zu prüfen. • Es werden im weiteren Verfahren Gespräche mit den Grundstückseigentümern geführt. • Das Eigentum ist durch das Grundgesetz geschützt. Herr Pahlmann weist darauf hin, dass es nicht Ziel der Stadt sei, Eigentümer zu enteignen. • Für Gebäude im Sanierungsgebiet können Zuschüsse beantragt werden und es besteht die Möglichkeit der steuerlichen Abschreibung. • In welchen Bereichen sich wirklich „Wohnen“ realisieren lässt, ist im weiteren Verfahren detailliert zu prüfen. • Für die geplante Straße westlich der Bahn gab es bislang keine Untersuchungen / Planungen. • In dem Erneuerungskonzept ist eine PKW-Anbindung in Form einer Brücke über die Bahnschienen dargestellt, die aber nicht Bestandteil des Konzeptes bzw. der eingereichten Kosten beim MS ist. • Es besteht Sorge bei den Bürgern, dass der Wert der Grundstücke gemindert wird (u. a. durch den aufkommenden Verkehr).		



TOP	Ergebnis	Wer? Mit wem?	Bis Wann?
	• Die Ausgleichsbeträge werden zum Ende des Verfahrens erhoben und von einem unabhängigen Gutachterausschuss (durch Anfangs- und Endwert) festgelegt. Der Ausgleichsbetrag berücksichtigt nur die durch die Sanierung bedingte Bodenwertsteigerung des Grundstücks. Für jedes Grundstück wird eine Wertermittlung durchgeführt. • Die bisherigen Sanierungsverfahren der Stadt Bramsche haben zur Aufwertung der Stadt beigetragen. • Die Abgrenzung des Gebietes berücksichtigt auch die Verbindung einzelner Maßnahmen. Ein zusammenhängendes Gebiet ist Fördervoraussetzung. Es gibt auch Häuser im Gebiet an denen kein Modernisierungsbedarf besteht, die aber in das Sanierungsgebiet aufzunehmen sind. • Der Vorschlag zur Abgrenzung des Sanierungsgebietes wird vom Rat der Stadt Bramsche beschlossen. Ggf. ist der Vorschlag durch Hinweise des MS zu verändern. Der Eigentümer hat kein individuelles Entscheidungsrecht. Bedenken zur Zugehörigkeit des Sanierungsgebietes seitens der Eigentümer sind der Stadt gegenüber zu äußern und zu begründen. Es wird seitens der Bürger um eine erneute Prüfung der Abgrenzung gebeten. • Die ungeordneten Parkverhältnisse am Bahnhof werden von den Bürgern bezweifelt. • Die Höhenunterschiede im Gebiet wurden bei dem derzeitigen Planungsstand berücksichtigt, sind bei der Umsetzung jedoch im Detail zu berücksichtigen. • Es geht um die Chance brachliegende Flächen in Innenstadtnähe zu revitalisieren und u. a. die Verbindung (u. a. fußläufig) zu verbessern. • Die Bürger werden rechtzeitig über weitere Planungsschritte informiert. • Es handelt sich lediglich um erste Ideen für die Entwicklung des Bahnhofsumfeldes. Beispielsweise bei der Realisierung von Wohnbauflächen wäre ein B-Plan-Verfahren einzuleiten. • Pächter von Grundstücken werden durch Verkauf der Eigentümer nicht entpachtet. • Gebäude im Bereich der Molkestraße wurden aufgrund des Sanierungsbedarfs in den Vorschlag zur Abgrenzung des Sanierungsgebietes aufgenommen. Es wird angeregt, die Gebäude südlich der Molkestraße aus dem Gebietsvorschlag herauszunehmen.		



TOP	Ergebnis	Wer? Mit wem?	Bis Wann?
	• Die Lärmschutzwände sind derzeit mit einer Höhe von ca. 5m geplant. Die Sorge um die steigende Schallemission in Richtung Innenstadt kann durch die absorbierende Leistung der Wand entkräftet werden. • Es wird angezweifelt, dass der Bau der Lärmschutzwand an der Bahn schallschutztechnische Auswirkungen auf die bereits bestehende Wohnbebauung (insb. in den Höheren Wohnlagen wie z. B. Bramscher Berg) hat. <i>Nachtrag: Die Stadt hat hierzu die IPW INGENIEURPLANUNG GmbH & Co. KG beauftragt, die schallschutztechnischen Auswirkungen auf die bereits bestehende Wohnbebauung zu untersuchen. Die Ergebnisse sind dem Protokoll beigelegt.</i> • Es wird darauf hingewiesen, dass im Vorschlag zur Abgrenzung des Sanierungsgebietes relativ feuchte Gebiete, die bereits versucht wurden zu entwässern, liegen und die in den derzeitigen Planungen bebaut werden sollen. • Eine ausschließliche Errichtung einer Parkanlage wird im Programm nicht gefördert. Es geht um die Entwicklung des Gebietes. Zudem ist Ziel der Stadt Bramsche die Revitalisierung und die Nachverdichtung. • Das erhöhte Verkaufsaufkommen in einigen Bereichen wird von den Bürgern kritisch gesehen. Die Verwaltung fordert seit längerem die Erstellung eines Verkehrsentwicklungskonzeptes / eines Verkehrsentwicklungsplans. • Die Anzahl der geplanten Wohneinheiten kann zum derzeitigen Planungsstand noch nicht beziffert werden. • Eigentümer dürfen ihre Grundstücke auch in einem Sanierungsgebiet verkaufen. Die Verträge sind jedoch der Stadt vorzulegen. • Die Stadt besitzt im Sanierungsverfahren ein Vorkaufsrecht. • Im Frühjahr 2016 entscheidet das MS über die Aufnahme in die Städtebauförderung.		
Bremen, 15.01.2016 Unterschrift: Carolin Schwenker			

Einreden gegen den Inhalt des Protokolls bitten wir innerhalb von 2 Wochen per E-Mail an folgende Adresse zu richten: CSchwenker@baubeconstadtsanierung.de, BauBeCon Sanierungsträger GmbH, Anne-Conway-Straße 1, 28359 Bremen.

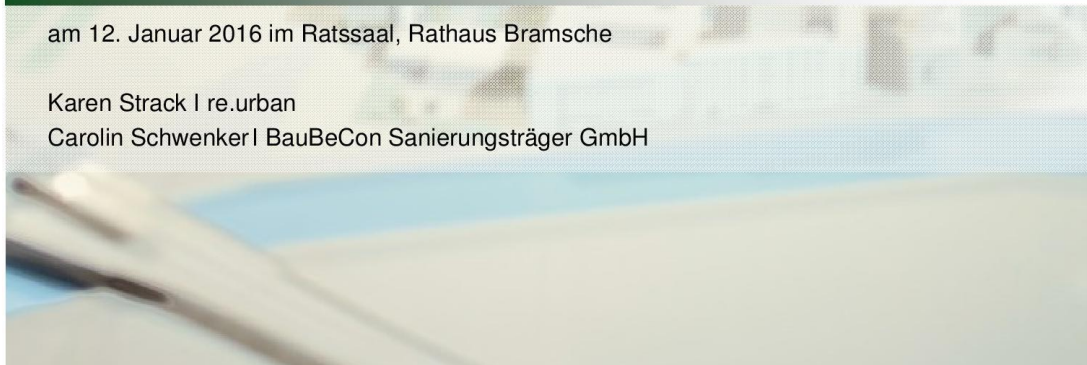


Stadt Bramsche - Vorbereitende Untersuchungen „Bahnhofsumfeld“ Bürgerversammlung

am 12. Januar 2016 im Ratssaal, Rathaus Bramsche

Karen Strack | re.urban

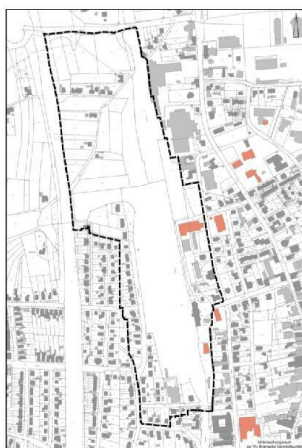
Carolin Schwenker | BauBeCon Sanierungsträger GmbH



Folie 1 | 12. Januar 2016



Inhalt



1. Vorhaben der Stadt Bramsche / Verfahrensschritte
2. Förderprogramm „Stadtumbau West“
3. VU Bahnhofsumfeld



Folie 2 | 12. Januar 2016



Vorhaben der Stadt Bramsche / Verfahrensschritte

Vorhaben

- ➔ **ZIEL: Aufnahme in das Städtebauförderprogramm „Stadtumbau West“**
- ➔ Förderung solcher Gebiete, die von **erheblichen städtebaulichen Funktionsverlusten** betroffen sind
- ➔ **„Bahnhofsumfeld“ der Stadt Bramsche**



Folie 3 | 12. Januar 2016



Vorhaben der Stadt Bramsche / Verfahrensschritte

WELCHE VERFAHRENSSCHRITTE SIND ABZUARBEITEN?

- ➔ Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) mit Vorbereitenden Untersuchungen
- ➔ Beteiligung und Mitwirkung öffentlicher Aufgabenträger (§ 139 BauGB)
➔ **Verfahren ist abgeschlossen**
- ➔ Beteiligung und Mitwirkung der Betroffenen (§ 137 BauGB)
➔ **Durchführung einer Bürgerversammlung**
- ➔ Ratsbeschluss über das Ergebnis der Vorbereitenden Untersuchungen



Folie 4 | 12. Januar 2016



Vorhaben der Stadt Bramsche / Verfahrensschritte

WELCHE VERFAHRENSSCHRITTE SIND ABZUARBEITEN?

Nach der Aufnahme in die Städtebauförderung - ggf. Herbst 2016

- ➡ Kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit / Bürgerbeteiligung
- ➡ Festlegung eines Sanierungsgebietes als Satzung gem. § 142 BauGB
- ➡ Initiierung und Einsetzung eines Sanierungsmanagements (Ausschüsse / Sanierungsträger)
- ➡ Im **Herbst 2016** Vorbereitung und Durchführung erster Projekte und Baumaßnahmen



Folie 5 | 12. Januar 2016



Förderprogramm „Stadtumbau West“

WAS SIND DIE ZIELE DES FÖRDERPROGRAMMS?

- ➡ **Bestandserneuerung**
- ➡ **Rückbau** ungenutzter und maroder Bausubstanz
- ➡ **Flächenaktivierung** als Mobilisierung von Brachflächen vorrangig vor Neuausweisung
- ➡ Verbesserung der Erschließung / Lärmschutz
- ➡ Entwicklung nachhaltiger, dem Klimaschutz und der Klimaanpassung dienender **Nach- oder Zwischennutzung für brach liegende Flächen**



Folie 6 | 12. Januar 2016



Förderprogramm „Stadtumbau West“

WAS KANN GEFÖRDERT WERDEN ? – Aufwertungs- und Rückbauinvestitionen

- ➔ **städtebauliche Neuordnung** sowie Wieder- und Zwischennutzung von Industrie- und Militärbrachen,
- ➔ Verbesserung des **öffentlichen Raums** und des **Wohnumfeldes**,
- ➔ **Bau- und Ordnungsmaßnahmen**, die für den Stadtumbau erforderlich sind sowie Anpassung der städtischen Infrastruktur,
- ➔ **Aufwertung / Umbau des Gebäudebestandes**, z. B. Instandsetzung und Modernisierung von Gebäuden,
- ➔ **Rückbau** leer stehender, dauerhaft nicht mehr benötigter Gebäude,
- ➔ die **Wieder- und Zwischennutzung** freigelegter Flächen,
- ➔ Leistungen **Beauftragter**



Folie 7 | 12. Januar 2016



Förderprogramm „Stadtumbau West“

WELCHE REGELN SIND ZU BEACHTEN? RECHTE UND PFLICHTEN!

- ➔ **Sanierungsvermerk** im Grundbuch (hinweisender Charakter - wird nach Abschluss automatisch gelöscht)
- ➔ **Auskunftspflicht** - Genehmigungspflichtige Vorhaben und Rechtsvorgänge
- ➔ Förderung von **privaten Hausmodernisierungen** (kein Rechtsanspruch)
- ➔ **Abschreibungsmöglichkeiten im Sanierungsgebiet**
- ➔ Erhebung von **Ausgleichsbeträgen**



Folie 8 | 12. Januar 2016



VU Bahnhofsumfeld

Vorbereitende Untersuchungen

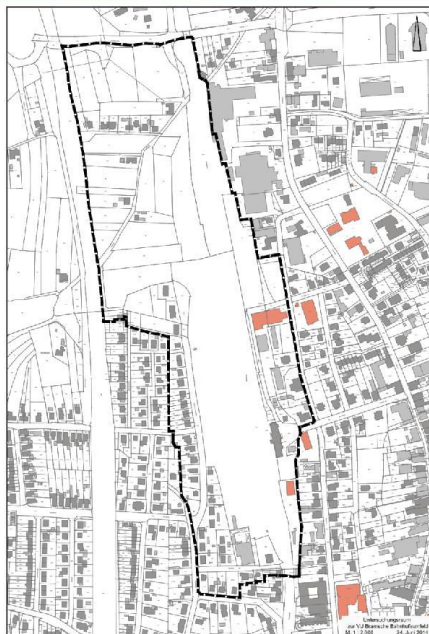
- ➡ **Grundlage** für die Bewerbung auf Aufnahme in die Städtebauförderung
- ➡ **Darstellung** der Situation, der städtebaulichen Missstände, des Erneuerungskonzeptes und der Kosten/beantragten Fördermittel
- ➡ **Antragsstellung** zum 01.06.2015



Folie 9 | 12. Januar 2016



VU Bahnhofsumfeld



Untersuchungsgebiet

Einleitungsbeschluss wurde
gefasst am 09.07.2014

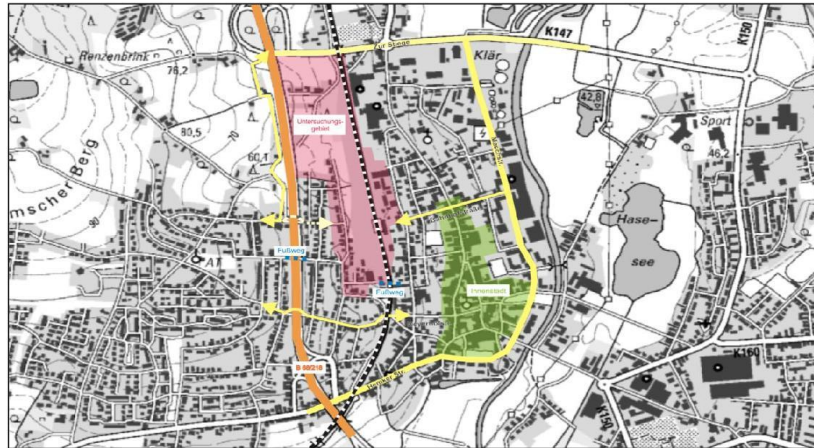
Ziel: Antrag auf Aufnahme in
die Städtebauförderung,
Programm Stadtumbau-West

Folie 10 | 12. Januar 2016



VU Bahnhofsumfeld

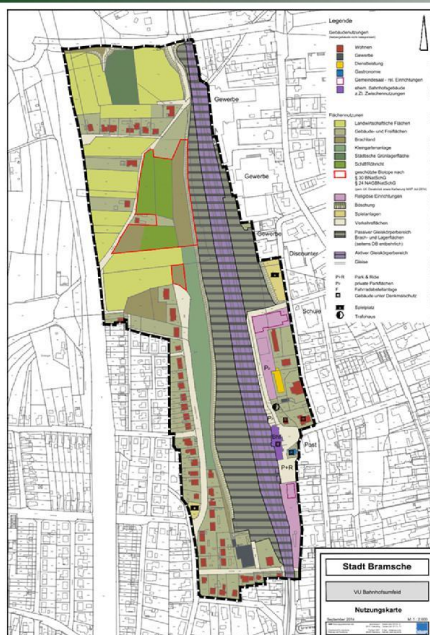
Lage des Gebietes



Folie 11 | 12. Januar 2016



VU Bahnhofsumfeld

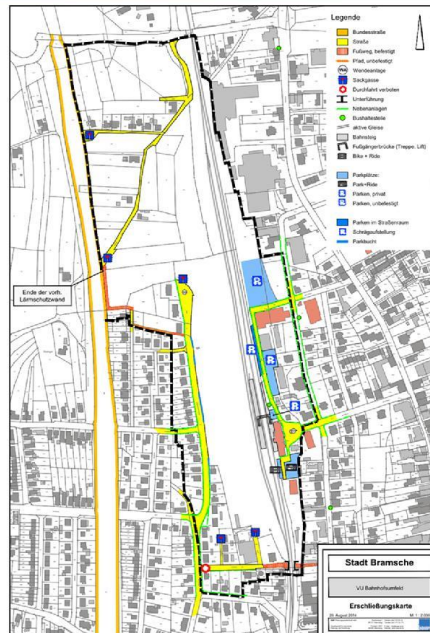


Ergebnisse

Nutzungsstruktur

Folie 12 | 12. Januar 2016

VU Bahnhofsumfeld

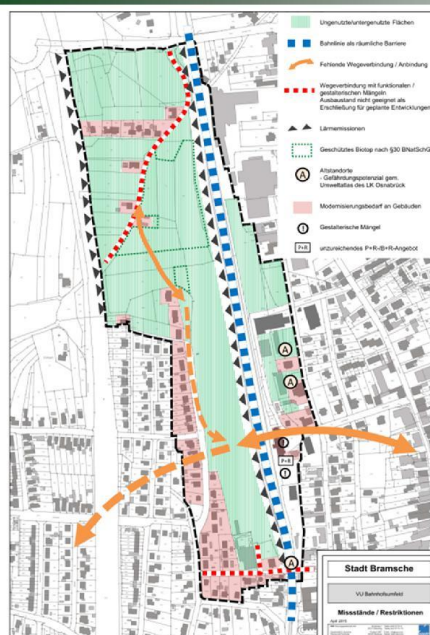


Ergebnisse

Erschließungsstruktur

Folie 13 | 12. Januar 2016

VU Bahnhofsumfeld



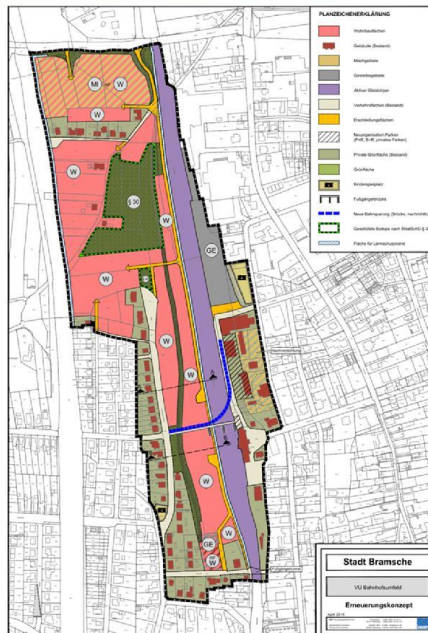
Ergebnisse

Städtebauliche Missstände / Hemmnisse für eine Entwicklung

Folie 14 | 12. Januar 2016



VU Bahnhofsumfeld



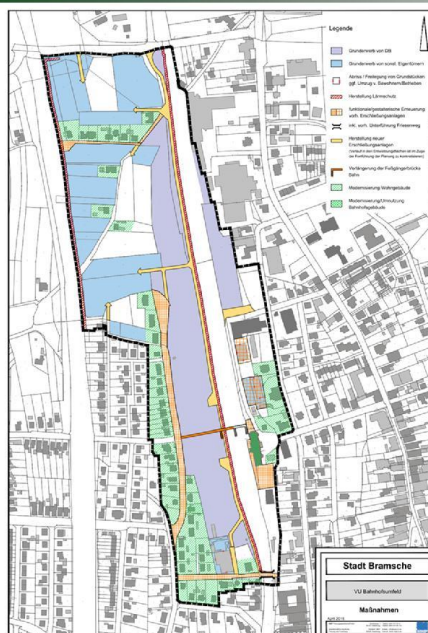
Ergebnisse

Erneuerungskonzept

Folie 15 | 12. Januar 2016



VU Bahnhofsumfeld



Ergebnisse

Maßnahmen

Folie 16 | 12. Januar 2016



VU Bahnhofsumfeld

Kostenschätzung



auf Grundlage der geplanten Maßnahmen

- förderfähige Ausgaben
- abzüglich Einnahmen aus Grundstücksverkauf
- = nicht gedeckte Kosten in Höhe von rd. 9 Mio. Euro
- 2/3 werden bei Bund/Land beantragt
- 1/3 ist von der Stadt Bramsche aufzubringen
- (sowie ggf. nicht-förderfähige Kosten)



Förderung privater Eigentümer: z.B. Förderung der Gebäudemodernisierung (anteilige Förderung – Zuschuss)



Folie 17 | 12. Januar 2016



VU Bahnhofsumfeld

Ergebnisse – Kosten (Arbeitsstand Dezember 2015)

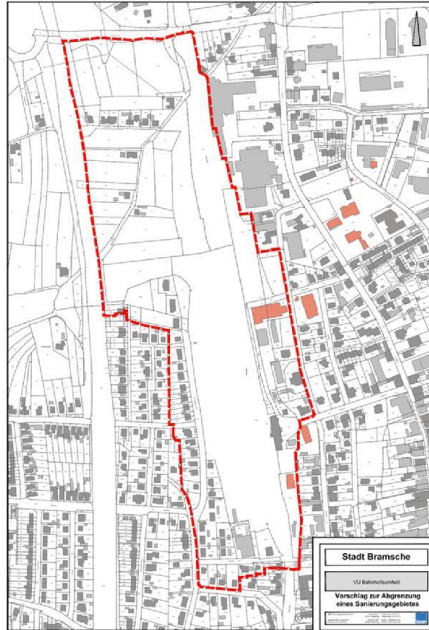
Maßnahmen- und Kostenübersicht (Stand 17.12.2015, Grundlage: Schätzungen)	Gesamtkosten (€)	förderfähige Kosten (StBauF)	nicht förderf. Kosten StBauF	Maßnahmen privater Eigentümer
AUSGABEN	16.671.048	14.157.848	1.713.200	(800.000)
EINNAHMEN		5.171.500		
Grundstücksverkäufe, Ausgleichsbeträge				
DURCH EINNAHMEN NICHT GEDECKTE KOSTEN		8.986.348		
davon 2/3 - Bund / Land		5.990.899		
davon 1/3 Stadt Bramsche (zzgl. nicht förderfähige Kosten)		2.995.449	1.713.200	
kommunaler Anteil pro Jahr (bei 10 Jahren Laufzeit)		299.545		



Folie 18 | 12. Januar 2016



VU Bahnhofsumfeld



Ergebnisse

Vorschlag zur Abgrenzung eines Sanierungsgebietes

Folie 19 | 12. Januar 2016



Ihr Ansprechpartner

Stadt Bramsche

Fachbereich 4 – Stadtentwicklung, Bau und Umwelt

Abteilungsleiter Planung und Umwelt

Herr Wolfgang Tangemann

Tel.: 05461 83 – 192

Wolfgang.tangemann@stadt-bramsche.de

Beauftragte Büros

re.urban Stadterneuerungsgesellschaft mbH

Escherweg 1 | 26121 Oldenburg

<http://www.reurban.de>

BauBeCon Sanierungsträger GmbH |

Anne-Conway-Straße 1 | 28359 Bremen

www.baubeconstadtsanierung.de



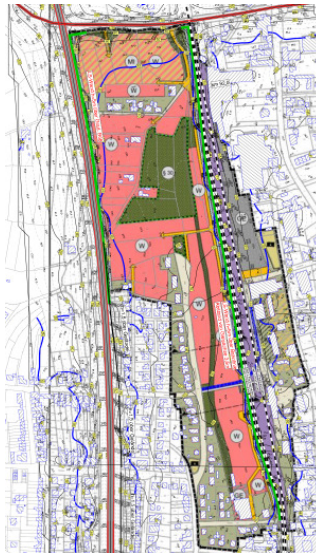
Folie 20 | 12. Januar 2016



**STADT
BRAMSCH**

LANDKREIS OSNABRÜCK

**Stadtumbau West /
ISEK Bahnhofsumfeld**



**Schalltechnische Beurteilung
- Ergebnisbericht**

Auftraggeber:
Stadt Bramsche
Hasestraße 11
49565 Bramsche

Projektnummer: 214292
Datum: 2016-01-19

IPW
INGENIEURPLANUNG
Wallenhorst

1 Zusammenfassung / Ergebnisse Vorberechnung

Die Ergebnisse der Berechnungen sind nachfolgend kurz dargestellt. Der Bericht ist nicht vollständig und auch nicht abschließend. Es ist ein Zwischenstand nach der Bürgerinformation vom 12.01.2016. Ergänzend wurden Schnittlärmkarten im Bereich zwischen „Marienstr.-Im Breuel“ erstellt, um den Einfluss der Höhenlage an der Gerhart-Hauptmann-Str. darstellen zu können.

Die Berechnungen in dem vorgelegten Konzept haben ergeben, dass mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen die Ausweisung von Allgemeinem Wohngebiet im Bahnhofsumfeld zwischen der Bahnlinie und der B 68 aus schalltechnischer Sicht in der dargestellten Form möglich ist. Es sind ergänzend Festsetzungen zum passiven Lärmschutz erforderlich.

Zum relevanten Schutz der ebenerdigen Außenwohnbereiche sind voraussichtlich Lärmschutzwände mit einer Höhe von ca. 5 m entlang der B 68 und entlang der Bahnlinie erforderlich.

Für die vorhandene Bebauung ergeben sich deutliche Lärmminderungen, wenn der Lärmschutz wie hier dargestellt errichtet wird. Die Lärmminderungen sind deutlich.

Auch im Bereich der Gerhart-Hauptmannstraße sind die Lärmminderungen deutlich, obwohl die Häuser dort deutlich gegenüber den Gleisen erhöht stehen.

Die Berechnungsergebnisse sind im Anhang beigefügt.

1. Gerhart-Hauptmann-Str.

Im ebenerdigen Außenwohnbereich in einer Höhe von 2 Metern über dem Gelände ist mit Lärminderungen von 4 bis 6 dB(A) zu rechnen. Dies ist als deutliche Lärminderung einzustufen. Eine Minderung um 3 dB(A) entspricht von der Lärmenergie her eine Halbierung. Dies ist vergleichbar mit einer Halbierung der Zugzahlen.

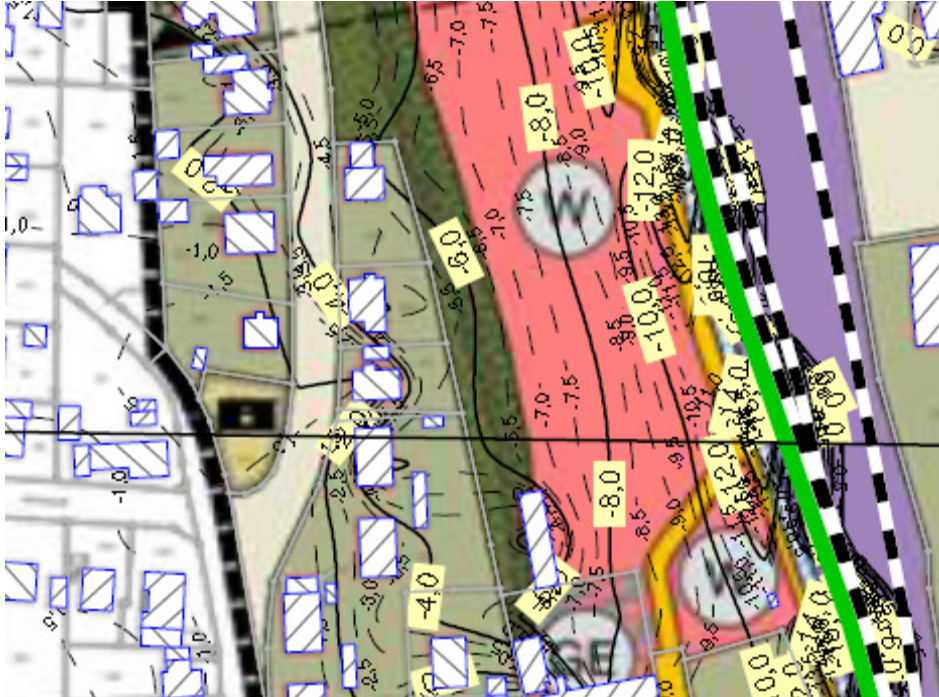


Abbildung: Auszug aus Anlage 1.3

Im 1. Obergeschoss in einer Höhe von 5,5 Metern über dem Gelände ist mit Lärminderungen von 4 bis 5 dB(A) zu rechnen. Dies ist als deutliche Lärminderung einzustufen.

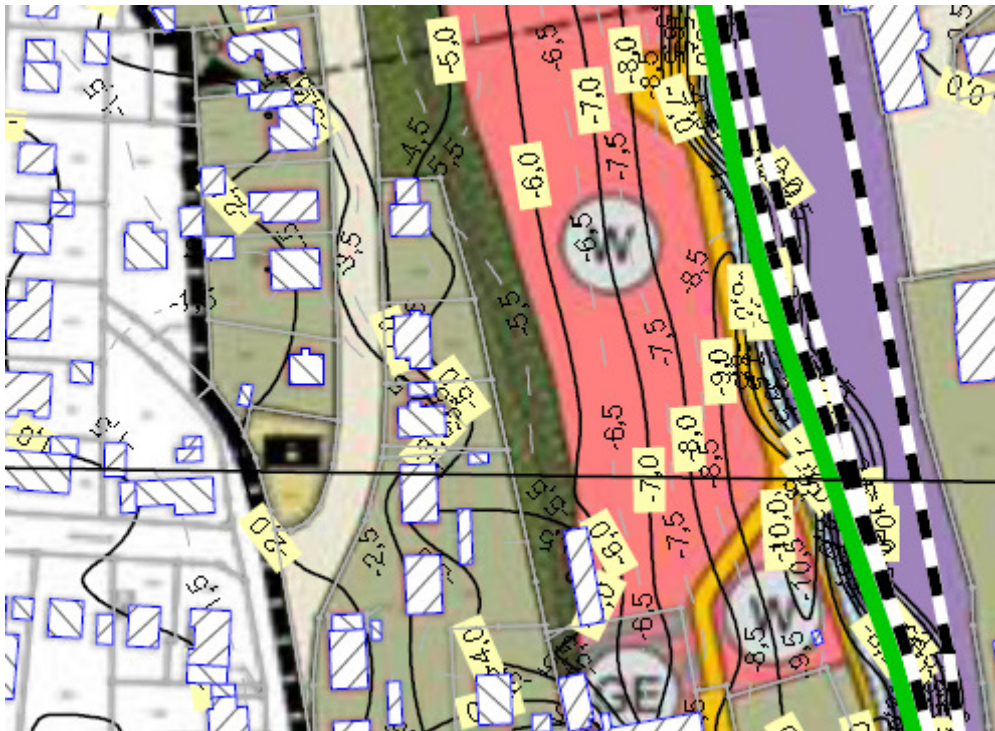


Abbildung: Auszug aus Anlage 2.3

In der Schnittlärmkarte sind ebenfalls die 4 bis 6 dB(A) Minderung durch den aktiven Lärmschutz (Lärmschutzwände) zu erkennen.

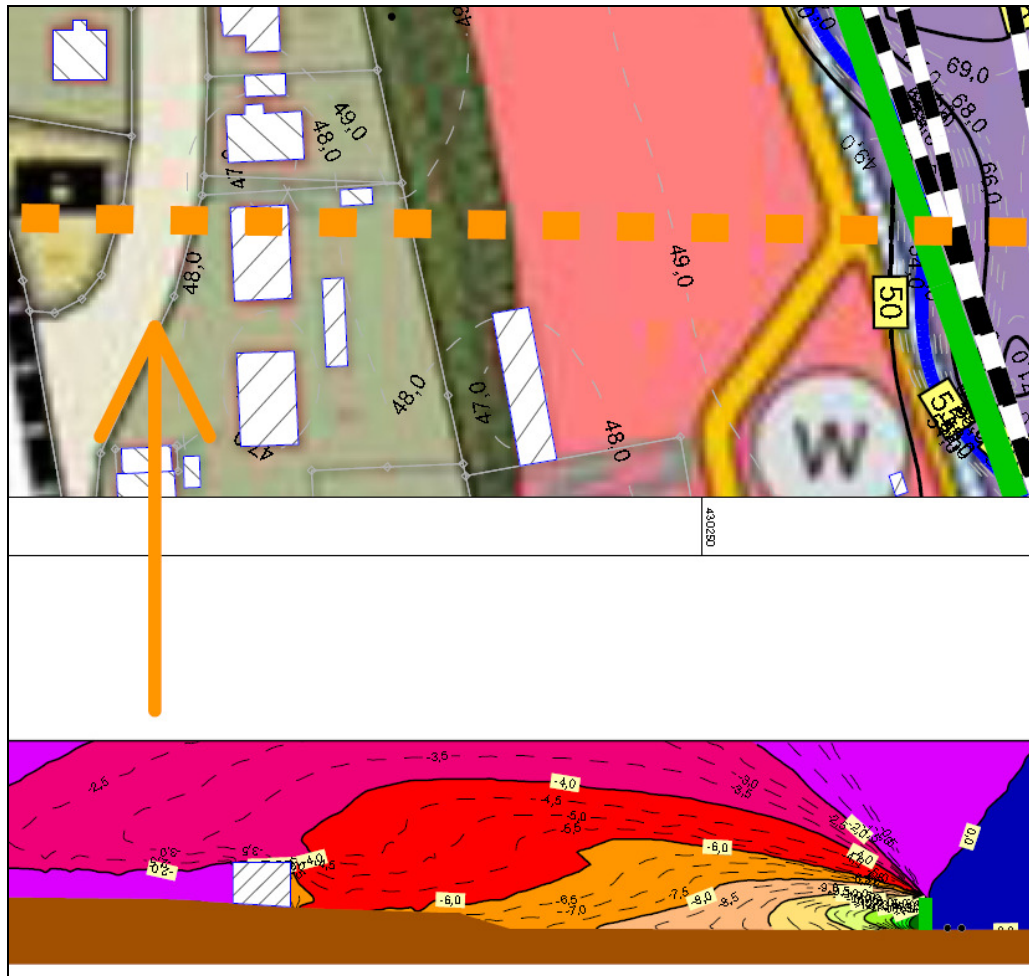


Abbildung: Schnittlärmkarte Differenzpegel Tag

2. Am Oeversberg

Im ebenerdigen Außenwohnbereich in einer Höhe von 2 Metern über dem Gelände ist mit Lärminderungen von 4 bis 8 dB(A) zu rechnen. Dies ist als deutliche Lärminderung einzustufen.

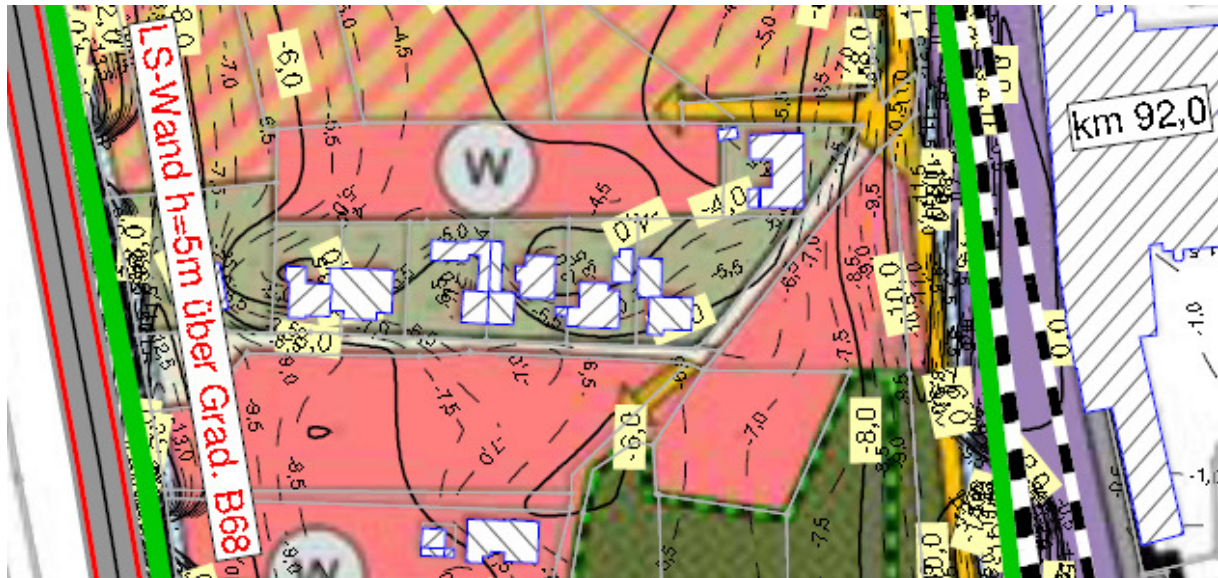


Abbildung: Auszug aus Anlage 1.3

Im 1. Obergeschoss in einer Höhe von 5,5 Metern über dem Gelände ist mit Lärminderungen von 4 bis 6 dB(A) zu rechnen. Dies ist als deutliche Lärminderung einzustufen.



Abbildung: Auszug aus Anlage 2.3

Wallenhorst, 2016-01-19

IPW INGENIEURPLANUNG GmbH & Co. KG

i. A. Dipl.-Ing. (FH) Matthias Dähne

INHALTSVERZEICHNIS

Abkürzungsverzeichnis, Literaturverzeichnis, Rechenprogramm

1	Zusammenfassung / Ergebnisse Vorberechnung.....	1
2	Planungsvorhaben / Aufgabenstellung	7
3	Aufgabenstellung	7
4	Beurteilungsgrundlagen und Methodik	7
4.1	Rechtliche Beurteilungsgrundlagen und Normen.....	7
4.1.1	DIN 18 005 "Schallschutz im Städtebau".....	7
4.1.2	Dimensionierung des Schalldämm-Maßes nach DIN 4109.....	8
4.2	Ermittlung und Einstufung maßgeblicher Immissionsorte	9

Anhang

Tabellen

Tabelle 1: DIN 18 005, Beiblatt 1 – Orientierungswerte	8
Tabelle 2: DIN 4109 (Tabelle 8).....	9

Abkürzungsverzeichnis

OW	= Orientierungswerte gem. DIN 18005 in dB(A)
$L_{m,E}$	= Emissionspegel des Verkehrsweges, in dB(A)
$R'w$	= Schalldämm-Maß, in dB
$p_{t,n}$	= Lkw-Anteile in % (Tag / Nacht)
DTV	= Durchschnittliche-Tägliche-Verkehrsstärke in Kfz/24h

Literaturverzeichnis

- [1] Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge, "Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), das durch Artikel 76 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist"
- [2] DIN 18 005-1 "Schallschutz im Städtebau", Juli 2002
- [3] Beiblatt 1 zu DIN 18 005 Teil 1 "Schallschutz im Städtebau", Berechnungsverfahren, Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung, Mai 1987
- [4] RLS - 90 (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen), 2/92
- [5] DIN 4109, Schallschutz im Hochbau; Anforderungen und Nachweise, 11/1989
- [6] Akustik 03 bzw. Schall 03 – Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen -, 1990
- [7] "Das erforderliche Schalldämm-Maß von Schallschutzfenstern – Vergleich verschiedener Regelwerke"; Bayerisches Landesamt für Umwelt, Ref. 26, München; August 2007
- [8] Uppenkamp und Partner; Immissionsschutz-Gutachten Schallimmissionsprognose Nr. 05 0390 14 zum Schienen- und Straßenverkehrslärm im Rahmen der Bauleitplanung Nr. 159 "Stapelberger Weg" in Bramsche; vom 15. Juli 2014

Rechenprogramm

EDV-Programmsystem "SoundPlan", Version 7.4

2 Planungsvorhaben / Aufgabenstellung

Planungsvorhaben

Die Stadt Bramsche plant die Ausweisung von Flächen für Allgemeine Wohngebiete im Bahnhofsumfeld von Bramsche. Vorrangig sollen die Flächen zwischen der Bahnlinie und der B 68 auf eine mögliche Wohnbebauung hin untersucht werden.

3 Aufgabenstellung

Innerhalb dieser schalltechnischen Beurteilung ist zu überprüfen:

- ⇒ Verträglichkeit der Lärmemissionen der Bahnstrecke und der relevanten Straßen mit der geplanten Wohnbebauung, ggf. Angabe von möglichen Lärmschutzmaßnahmen

4 Beurteilungsgrundlagen und Methodik

4.1 Rechtliche Beurteilungsgrundlagen und Normen

Für die Beurteilung der Lärmsituation sind unterschiedliche Beurteilungsgrundlagen relevant. Übergeordnet ist dies das **Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)** [1]. Es enthält grundlegende Aussagen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge. Für städtebauliche Planungen ist die **DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“** relevant. Sie enthält in ihrem Beiblatt 1 Orientierungswerte für die städtebauliche Planung.

Nachfolgend sind einige für diese Beurteilung maßgebliche rechtliche Grundlagen und Normen kurz erläutert und auszugsweise aufgeführt.

4.1.1 DIN 18 005 "Schallschutz im Städtebau"

Für städtebauliche Planungen ist generell die DIN 18 005 "Schallschutz im Städtebau" [2] anzuhalten. Hierbei sind den verschiedenen schutzbedürftigen Nutzungen die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18 005, Beiblatt 1, zugeordnet. Diese Orientierungswerte sind eine sachverständige Konkretisierung der in der Planung zu berücksichtigenden Ziele des Schallschutzes und somit die Folgerung der §§ 50 BImSchG und 1 Abs. 5 BauGB.

Diese Orientierungswerte stellen keine Grenzwerte dar, sondern haben vorrangige Bedeutung für die Planung von Neubaugebieten mit schutzbedürftigen Nutzungen. Die Orientierungswerte gelten für die städtebauliche Planung und unterscheiden sich nach Zweck und Inhalt von immissionsschutzrechtlich festgelegten Werten, wie etwa den Immissionsrichtwerten der TA Lärm (gewerblicher Lärm) oder den Immissionsgrenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (Straßen- und Schienenverkehrslärm).

Insgesamt bedeutet die DIN 18 005:

- Die Orientierungswerte stellen notwendige Beurteilungsgrößen für die in den Berechnungsverfahren ermittelten Schallpegel (Beurteilungspegel oder Immissionspegel) dar,
- Sie beinhalten eine Planungs-Zielaussage für das im jeweiligen Baugebiet anzustrebende bzw. einzuhaltende Maß an städtebaulichem Schallschutz,
- Sie konkretisieren die bei der bauleitplanerischen Abwägung insbesondere zu berücksichtigenden Belange (§ 1 Abs. 1 BauGB) an
 - die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse,
 - die Belange des Umweltschutzes.

In diesem Sinne der DIN 18 005 sind folgende Orientierungswerte für den Bebauungsplanbereich an der Grenze der überbaubaren Grundstücksfläche im jeweiligen Baugebiet anzuhalten:

Tabelle 1: DIN 18 005, Beiblatt 1 – Orientierungswerte

Gebietskategorie	Orientierungswerte in dB (A)	
	tags	nachts *
Reine Wohngebiete (WR), Wochenendhausgebiete, Ferienhausgebiete	50	40 bzw. <u>35</u>
Allgemeine Wohngebiete (WA), Kleinsiedlungsgebiete, (WS), Campingplatzgebiete	55	45 bzw. <u>40</u>
Friedhöfe, Kleingartenanlagen, Parkanlagen	55	55
Besondere Wohngebiete (WB)	60	45 bzw. <u>40</u>
Dorfgebiete (MD) und Mischgebiete (MI)	60	50 bzw. <u>45</u>
Kerngebiete (MK) und Gewerbegebiete (GE)	65	55 bzw. <u>50</u>
Sonstige Sondergebiete, soweit schutzbedürftig, je nach Nutzungsart	45 bis 65	35 bis 65

* Bei zwei angegebenen Nachtwerten soll der niedrigere für Industrie-, Gewerbe- und Freizeitlärm, sowie für Geräusche von vergleichbaren öffentlichen Betrieben gelten.

Diese Orientierungswerte stellen keine DIN-Werte im engeren Sinne dar, da diese Werte ausdrücklich im Beiblatt zur DIN 18 005 veröffentlicht wurden, so dass in begründeten Fällen durchaus Abweichungen möglich sind.

4.1.2 Dimensionierung des Schalldämm-Maßes nach DIN 4109

In der DIN 4109 [5] wird das Verfahren zur Ermittlung des erforderlichen Schalldämm-Maßes der Außenbauteile auf der Grundlage des maßgeblichen Außenlärmpegels beschrieben. Dies ist insbesondere dann erforderlich, wenn die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 überschritten werden.

Für den Fall, dass eine Nutzung nur tags zu erwarten ist (beispielsweise Bürogebäude) und Überschreitungen an betroffenen Gebäuden nur nachts auftreten, sind keine Maßnahmen notwendig.

Der maßgebliche Außenlärmpegel L_a wird aus dem berechneten Verkehrslärm ermittelt, indem der Beurteilungspegel (Tag) durch Addition von 3 dB(A) und damit dann die Lärmpegelbereiche bestimmt werden.

Anhand der ermittelten Lärmpegelbereiche ist dann im weiteren Planungsprozess eine Bestimmung der erforderlichen Schalldämm-Maße in Abhängigkeit der möglichen Raumarten nach der Tabelle 8 der DIN 4109 vorzunehmen. Weiterführend kann auf der Basis des erforderlichen Schalldämm-Maßes und des Verhältnisses der Fläche des entsprechenden Außenbauteils zu der Grundfläche des zu schützenden Raumes die erforderliche Schallschutzklasse der Fenster entsprechend der VDI 2719 unter Berücksichtigung der Einflusskriterien nach Kapitel 6.1 VDI 2719 festgelegt werden.

Tabelle 2: DIN 4109 (Tabelle 8)

Zeile	Lärmpegelbereich	„maßgeblicher Außenlärmpegel“	Raumarten		
			Bettenräume in Krankenanstalten und Sanatorien	Aufenthaltsräume in Wohnungen, Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten, Unterrichtsräume u.ä.	Bürräume ¹⁾ und ähnliches
		dB(A)	erf. R' _{w,ges} des Außenbauteils in dB		
1	I	bis 55	35	30	-
2	II	56 bis 60	35	30	30
3	III	61 bis 65	40	35	30
4	IV	66 bis 70	45	40	35
5	V	71 bis 75	50	45	40
6	VI	76 bis 80	²⁾	50	45
7	VII	> 80	²⁾	²⁾	50

- 1) An Außenbauteile von Räumen, bei denen der eindringende Außenlärm aufgrund der in den Räumen ausgeübten Tätigkeiten nur einen untergeordneten Beitrag zum Innenraumpegel leistet, werden keine Anforderungen gestellt.
- 2) Die Anforderungen sind hier aufgrund der örtlichen Gegebenheiten festzulegen.

4.2 Ermittlung und Einstufung maßgeblicher Immissionsorte

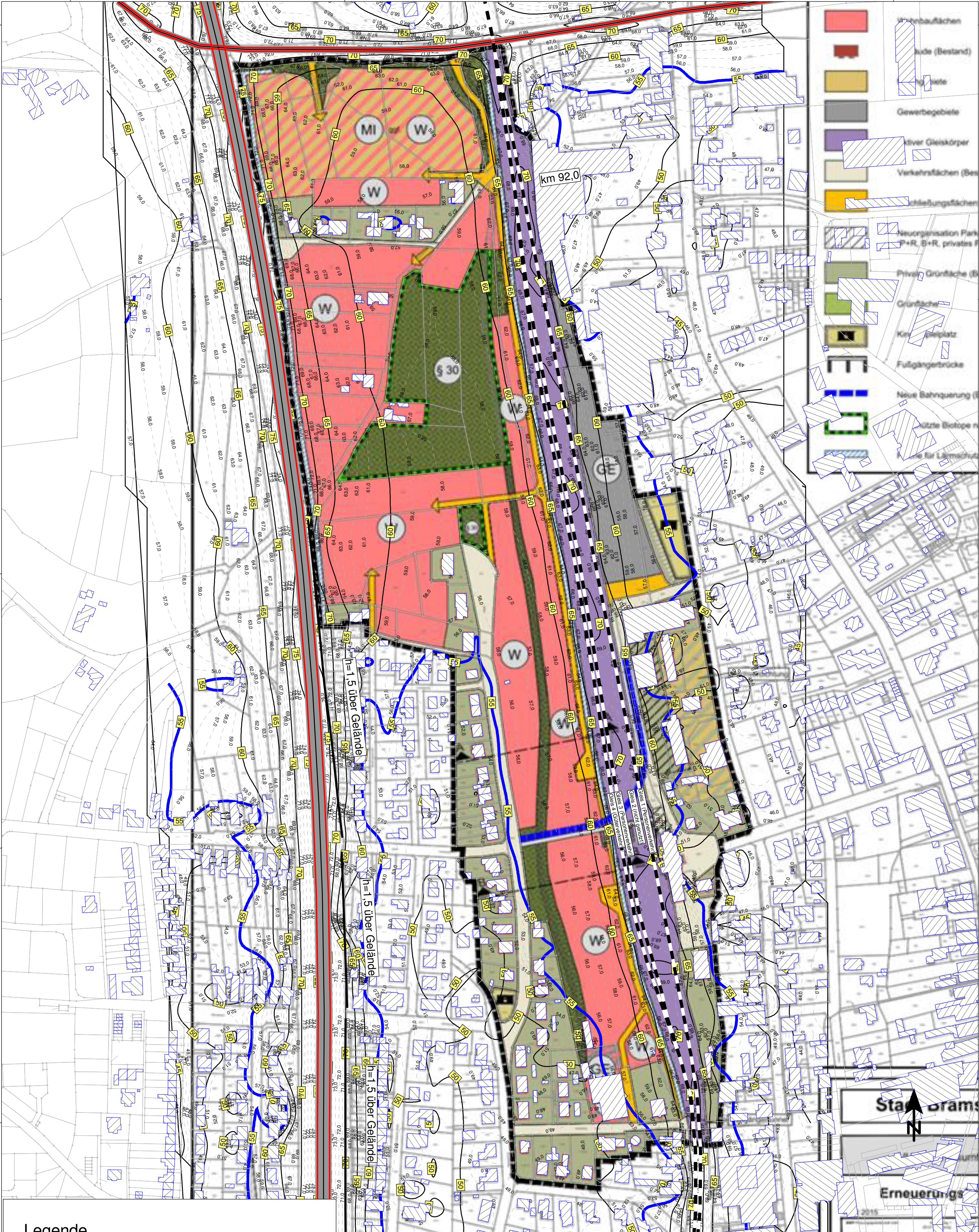
Da zur Berechnung der Lärmpegelbereiche im Rahmen dieser Schalltechnische Beurteilung Rasterlärmkarten des Planbereiches berechnet werden, ist die Ermittlung einzelner Immissionsorte nicht erforderlich. Im Planbereich soll vorrangig die Ausweisung von Allgemeinem Wohngebiet (WA) ermöglicht werden.

Die Orientierungswerte nach der DIN 18005 betragen:

55 / 45 dB(A) (Tag / Nacht)

Anhang**Verkehrslärm (Bahn und Straße), Beurteilungspegel und Pegeldifferenzen**

- Anlage 1.1 Isolinen, Tag, Berechnungshöhe $h=2,0$ m über dem Gelände, mit vorhandener Bebauung ohne aktiven Lärmschutz, 1 Blatt
- Anlage 1.2 Isolinen, Tag, Berechnungshöhe $h=2,0$ m über dem Gelände, mit vorhandener Bebauung mit aktivem Lärmschutz zum Schutz der ebenerdigen Außenwohnbereiche, 1 Blatt
- Anlage 1.3 Differenzpegel, Tag, Berechnungshöhe $h=2,0$ m über dem Gelände, mit vorhandener Bebauung mit aktivem Lärmschutz zum Schutz der ebenerdigen Außenwohnbereiche, 1 Blatt
- Anlage 2.1 Isolinen, Tag, Berechnungshöhe $h=5,5$ m über dem Gelände, mit vorhandener Bebauung ohne aktivem Lärmschutz, 1. Obergeschoss, 1 Blatt
- Anlage 2.2 Isolinen, Tag, Berechnungshöhe $h=5,5$ m über dem Gelände, mit vorhandener Bebauung mit aktivem Lärmschutz, 1. Obergeschoss, 1 Blatt
- Anlage 2.3 Differenzpegel, Tag, Berechnungshöhe $h=5,5$ m über dem Gelände, mit vorhandener Bebauung mit aktivem Lärmschutz zum Schutz der ebenerdigen Außenwohnbereiche, 1 Blatt
- Anlage 3.1 Schnittlärmkarte, Tag, mit vorhandener Bebauung ohne aktiven Lärmschutz, 1 Blatt
- Anlage 3.2 Schnittlärmkarte, Tag, mit vorhandener Bebauung, mit aktivem Lärmschutz, 1 Blatt
- Anlage 3.3 Differenzpegel, Tag, mit vorhandener Bebauung, mit - ohne aktivem Lärmschutz, 1 Blatt



- Legende**
- Emission Straße
 - Emission Schiene
 - Grenzwertlinie WA 55 dB(A) tags
 - Untersuchungsgebiet
 - Lärmschutzwand (h = Höhe ü. Grad. bzw. Gleis)
 - Hauptgebäude
 - vorh. Lärmschutzwand

Maßstab 1:2500
0 12,5 50
m

**Stadt Bramsche
Bahnhofsumfeld**

Proj.: 214292

Datum: 2016-01-19

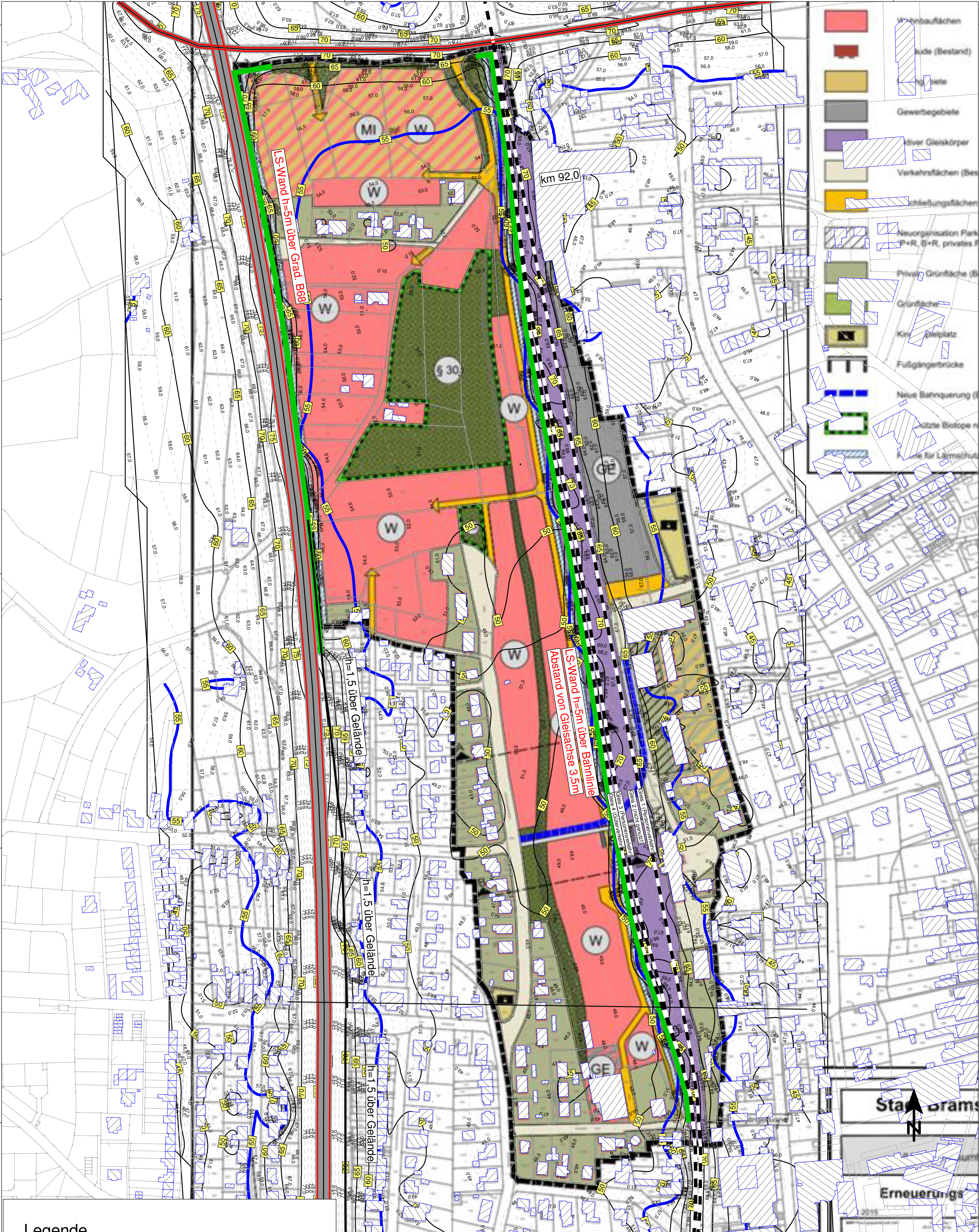
Datei: sc03-an-1-1.sgs

RL 02: Verkehrslärm ohne aktiven Lärmschutz
Beurteilungspegel H=2m über Gelände, Tag 06.00 bis 22.00 Uhr
alle Gebäude h=7m

IPW INGENIEURPLANUNG GmbH & Co.KG
Marie-Curie-Str. 4a • 49134 Wallenhorst
Tel. 05407/880-0 • Fax 05407/880-88

Schalltechnische Beurteilung

Anlage 1.1



- Legende**
- Emission Straße
 - Emission Schiene
 - Grenzwerlinie WA 55 dB(A) tags
 - Untersuchungsgebiet
 - Lärmschutzwand (h = Höhe ü. Grad. bzw. Gleis)
 - Hauptgebäude
 - vorh. Lärmschutzwand

Maßstab 1:2500
0 12,5 50
m

Stadt Bramsche
Bahnhofsumfeld

Proj.: 214292

Datum: 2016-01-19

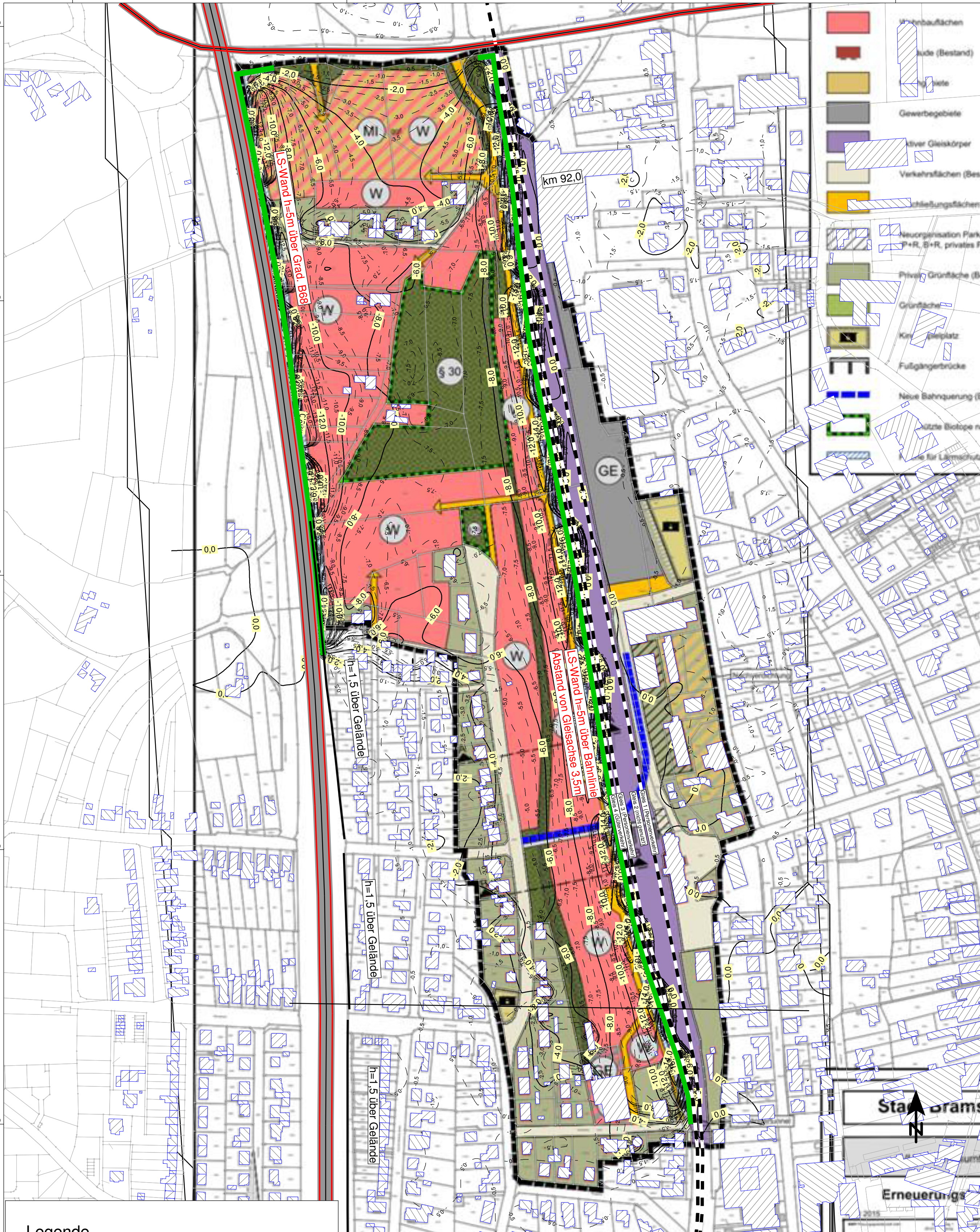
Datei: sc03-an1-2.sgs

RL 03: Verkehrslärm mit aktivem Lärmschutz
Beurteilungspegel H=2m über Gelände, Tag 06.00 bis 22.00 Uhr
alle Gebäude h=7m

IPW INGENIEURPLANUNG GmbH & Co.KG
Marie-Curie-Str. 4a • 49134 Wallenhorst
Tel. 05407/880-0 • Fax 05407/880-88

Schalltechnische Beurteilung

Anlage 1.2



Legende

Emission Straße

Emission Schiene

Grenzwertlinie WA 55 dB(A) tags

Untersuchungsgebiet

Lärmschutzwand (h = Höhe ü. Grad. bzw. Gleis)

Hauptgebäude

vorh. Lärmschutzwand

Maßstab 1:2500
0 12,5 25 50
m

Stadt Bramsche

Bahnhofsumfeld

Proj.: 214292

Datum: 2016-01-19

Dati: sc03-an1-3.sgs

RL 03-02: Verkehrslärm mit/ohne aktivem Lärmschutz

Differenzpegel H=2m über Gelände, Tag 06.00 bis 22.00 Uhr

alle Gebäude h=7m; Lärminderungen in dB(A)

IPW

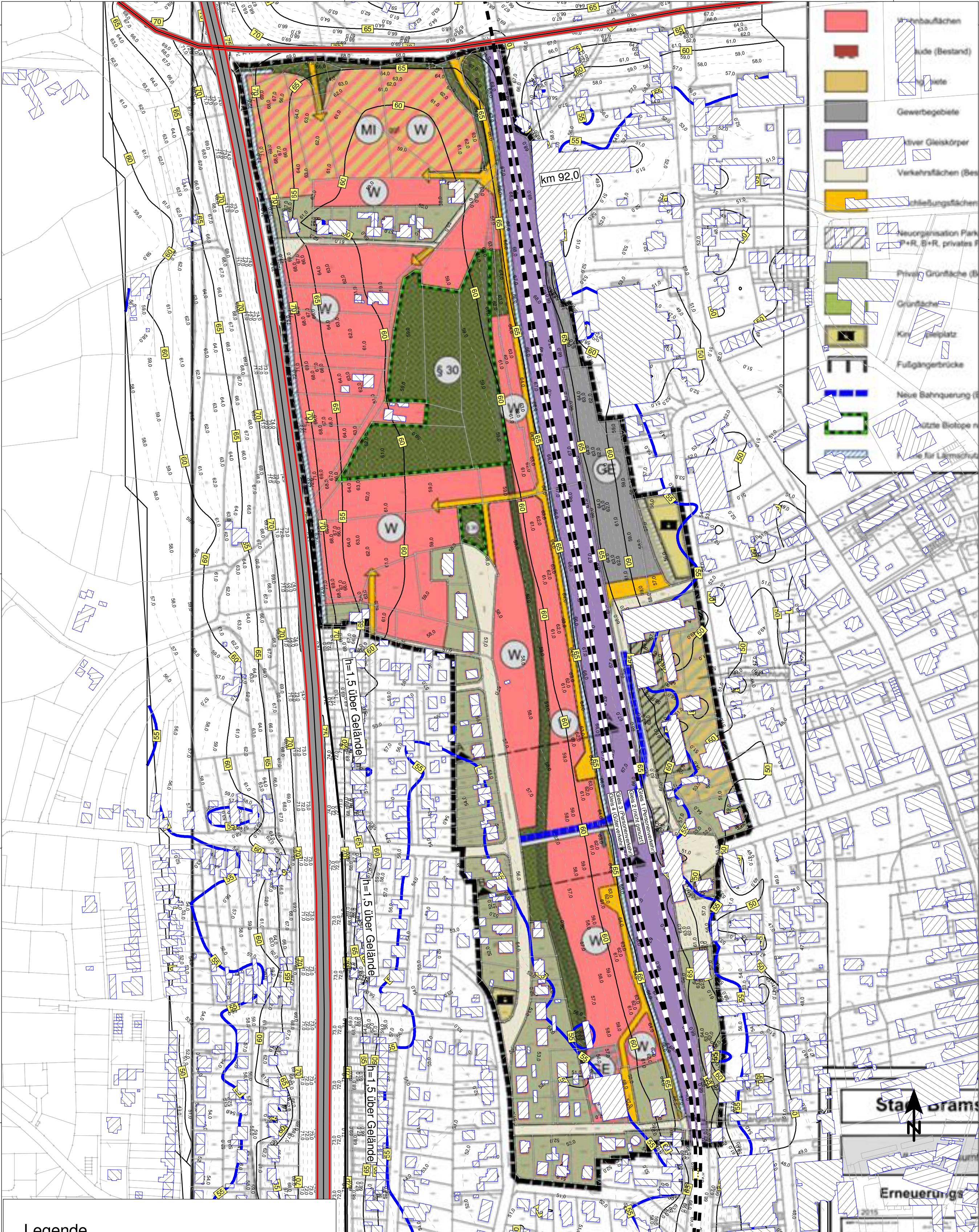
INGENIEURPLANUNG GmbH & Co.KG

Marie-Curie-Str. 4a • 49134 Wallenhorst

Tel. 05407/880-0 • Fax 05407/880-88

Schalltechnische Beurteilung

Anlage 1.3



- Legende**
- Emission Straße
 - Emission Schiene
 - Grenzwertlinie WA 55 dB(A) tags
 - Untersuchungsgebiet
 - Lärmschutzwand (h = Höhe ü. Grad. bzw. Gleis)
 - Hauptgebäude
 - vorh. Lärmschutzwand

Maßstab 1:2500
0 12,5 50
m

- Wohnbauflächen
- Aufw. (Bestand)
- Wohnfläche
- Gewerbegebiete
- Gründer Gleiskörper
- Verkehrsflächen (Bestand)
- Verkehrsflächen (neu)
- Neue Organisation Park
- Private Grünfläche (Bestand)
- Grünfläche
- Kleinplatz
- Fußgängerbrücke
- Neue Bahnquerung (Bestand)
- Gutbürger Biotope
- Grünfläche für Lärmschutz



Stadt Bramsche
Bahnhofsumfeld

Proj.: 214292

Datum: 2016-01-19

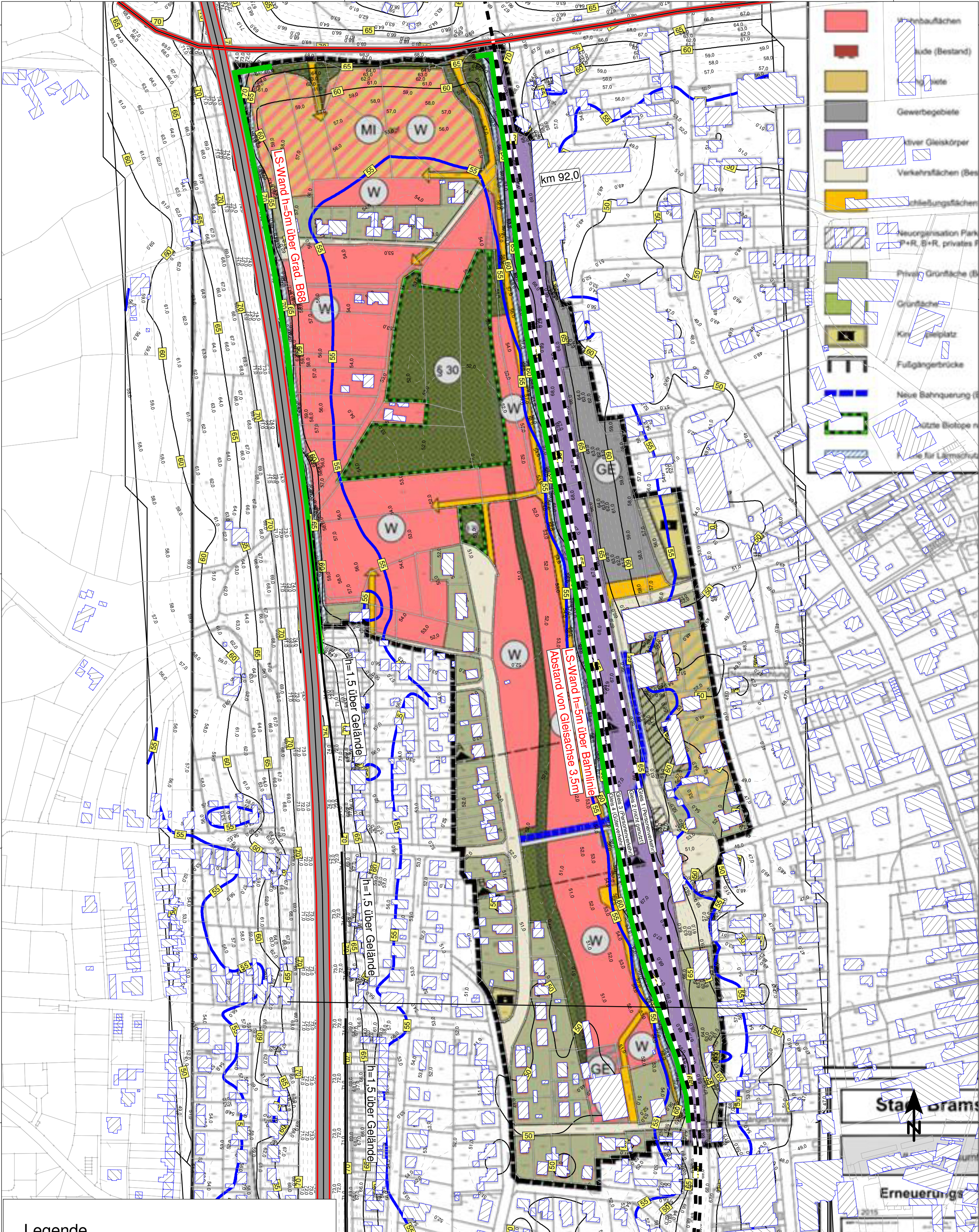
Datei: sc03-an2-1.sgs

RL 02: Verkehrslärm ohne aktiven Lärmschutz
Beurteilungspegel H=5,5m über Gelände, Tag 06.00 bis 22.00 Uhr
alle Gebäude h=7m

IPW INGENIEURPLANUNG GmbH & Co.KG
Marie-Curie-Str. 4a • 49134 Wallenhorst
Tel. 05407/880-0 • Fax 05407/880-88

Schalltechnische Beurteilung

Anlage 2.1



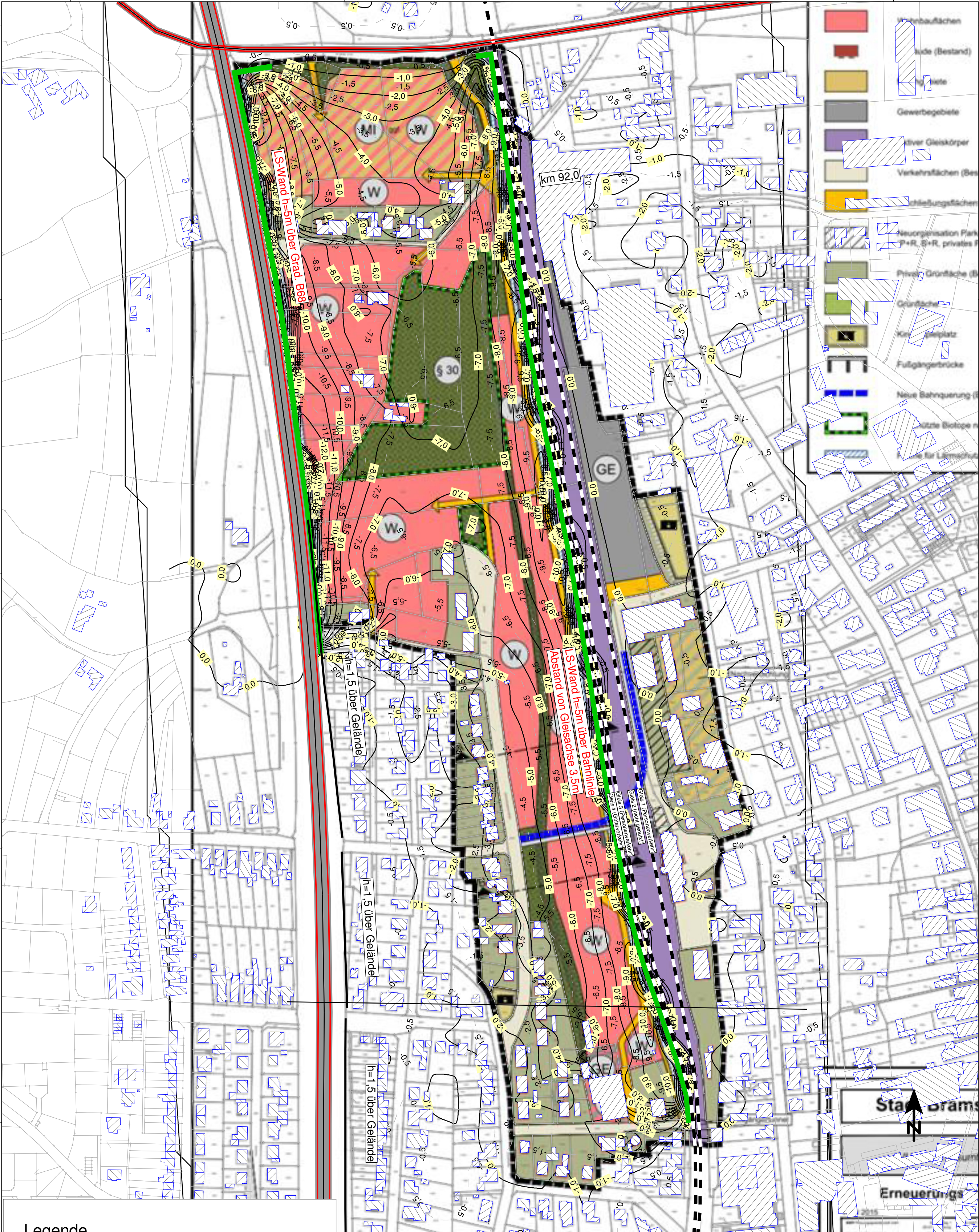
- Legende**
- Emission Straße
 - Emission Schiene
 - Grenzwertlinie WA 55 dB(A) tags
 - Untersuchungsgebiet
 - Lärmschutzwand (h = Höhe ü. Grad. bzw. Gleis)
 - Hauptgebäude
 - vorh. Lärmschutzwand

Maßstab 1:2500
0 12,5 50
m

- Unterbauflächen
- Aufbau (Bestand)
- Wohnfläche
- Gewerbegebiete
- Öffentl. Gleiskörper
- Verkehrsflächen (Bestand)
- Schließungsflächen
- Neue Organisation Park P+R, B+R, privates F
- Private Grünfläche (Bestand)
- Grünfläche
- Kleinplatz
- Fußgängerbrücke
- Neue Bahnquerung (Bestand)
- Gützte Biotope n
- Maßnahmen für Lärmschutz

Stadt Bramsche
Bahnhofsumfeld
Proj.: 214292
Datum: 2016-01-19
Datei: sc03-an2-2.sgs
RL 03: Verkehrslärm mit aktivem Lärmschutz
Beurteilungspegel H=5,5m über Gelände, Tag 06.00 bis 22.00 Uhr
alle Gebäude h=7m
IPW INGENIEURPLANUNG GmbH & Co.KG
Marie-Curie-Str. 4a • 49134 Wallenhorst
Tel. 05407/880-0 • Fax 05407/880-88

Schalltechnische Beurteilung
Anlage 2.2



Legende

Emission Straße

Emission Schiene

Grenzwertlinie WA 55 dB(A) tags

Untersuchungsgebiet

Lärmschutzwand (h = Höhe ü. Grad. bzw. Gleis)

Hauptgebäude

vorh. Lärmschutzwand

Maßstab 1:2500
0 12,5 50
m

Stadt Bramsche

Bahnhofsumfeld

Proj.: 214292

Datum: 2016-01-19

Datei: sc03-an2-3.sgs

RL 05-04: Verkehrslärm ohne/mit aktivem Lärmschutz

Differenzpegel H=5,5m über Gelände, Tag 06.00 bis 22.00 Uhr

alle Gebäude h=7m; Pegeldifferenz in dB(A)

IPW

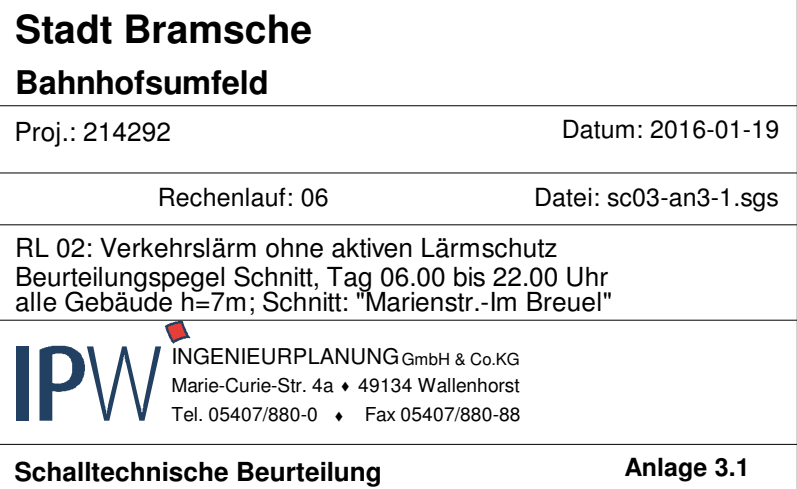
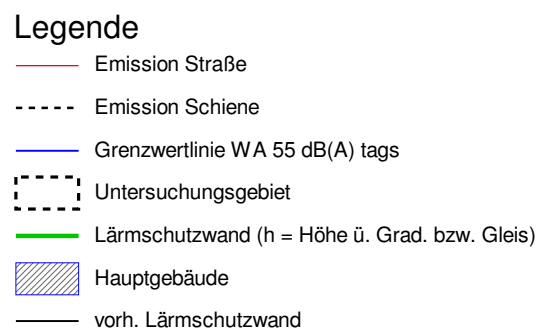
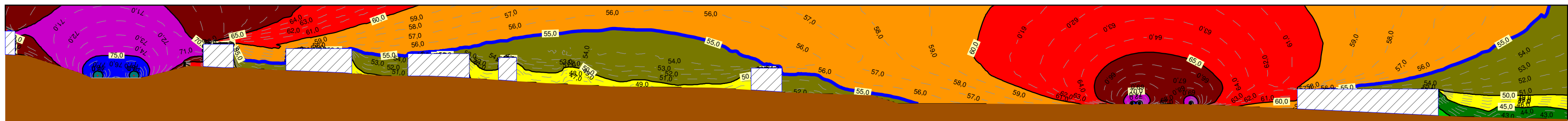
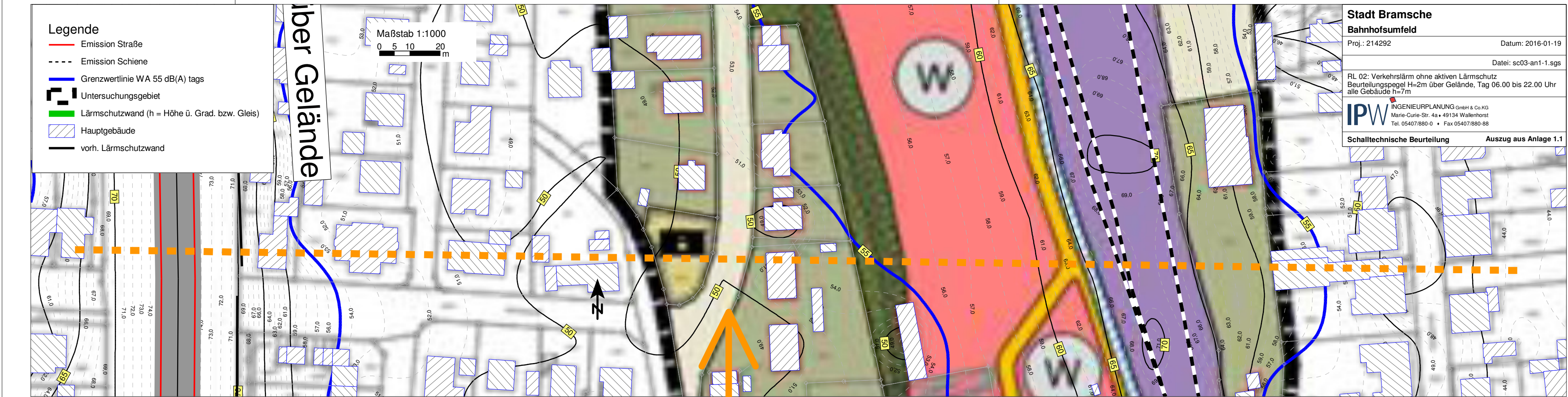
INGENIEURPLANUNG GmbH & Co.KG

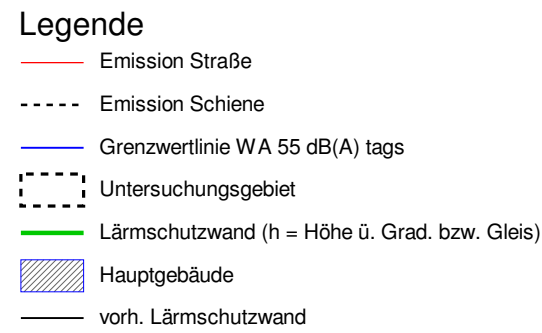
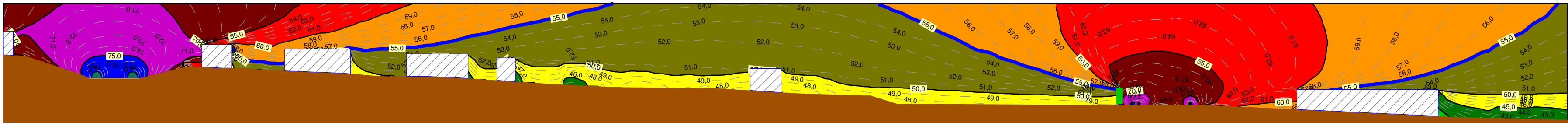
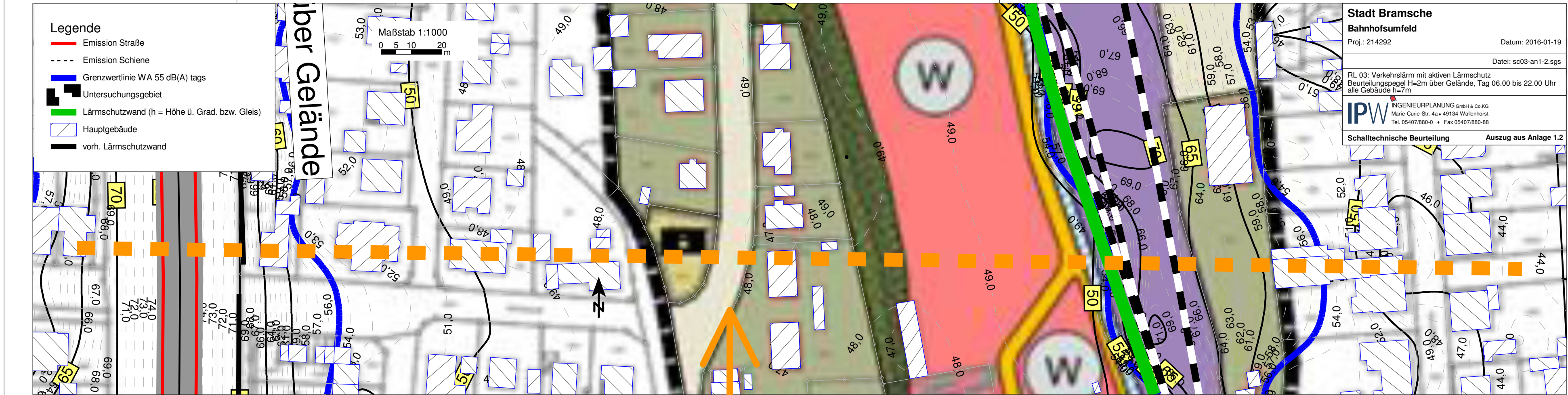
Marie-Curie-Str. 4a • 49134 Wallenhorst

Tel. 05407/880-0 • Fax 05407/880-88

Schalltechnische Beurteilung

Anlage 2.3





Stadt Bramsche
Bahnhofsumfeld

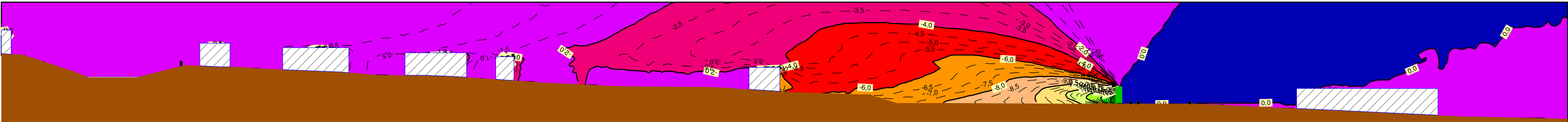
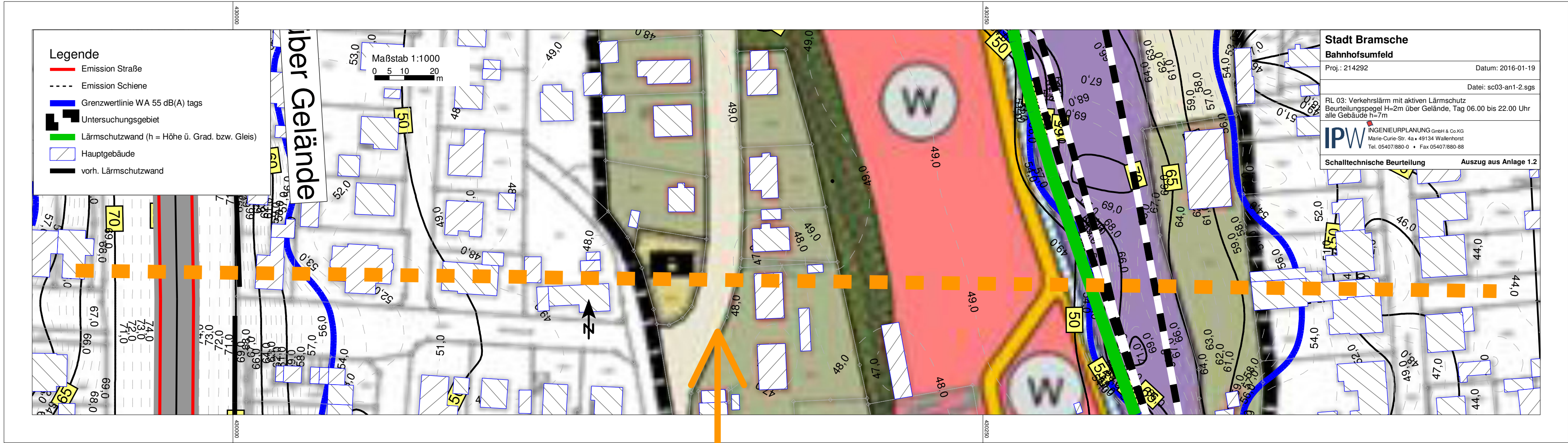
Proj.: 214292 Datum: 2016-01-19

Rechenlauf: 07 Datei: sc03-an3-2.sgs

RL 02: Verkehrslärm ohne aktiven Lärmschutz
Beurteilungspegel Schnitt, Tag 06.00 bis 22.00 Uhr
alle Gebäude h=7m; Schnitt: "Marienstr.-Im Breuel"

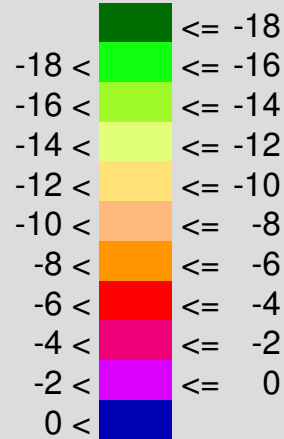
IPW INGENIEURPLANUNG GmbH & Co.KG
Marie-Curie-Str. 4a • 49134 Wallenhorst
Tel. 05407/880-0 • Fax 05407/880-88

Schalltechnische Beurteilung Anlage 3.2



- Legende
- Emission Straße
 - Emission Schiene
 - Grenzwertlinie WA 55 dB(A) tags
 - Untersuchungsgebiet
 - Lärmschutzwand (h = Höhe ü. Grad. bzw. Gleis)
 - Hauptgebäude
 - vorh. Lärmschutzwand

Differenzpegel in dB(A)



Maßstab 1:1000

0 5 10 20 m

Stadt Bramsche
Bahnhofsumfeld

Proj.: 214292

Datum: 2016-01-19

Rechenlauf: 07

Datei: sc03-an3-3.sgs

RL 02: Verkehrslärm ohne aktiven Lärmschutz
Beurteilungspegel Schnitt, Tag 06.00 bis 22.00 Uhr
alle Gebäude h=7m; Schnitt: "Marienstr.-Im Breuel"

INGENIEURPLANUNG GmbH & Co.KG
Marie-Curie-Str. 4a • 49134 Wallenhorst
Tel. 05407/880-0 • Fax 05407/880-88

Schalltechnische Beurteilung

Anlage 3.2