

**Der Senator  
für Umwelt, Bau und Verkehr**



Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr  
Ansgaritorstraße 2 28195 Bremen

Bl Bismarckstraße  
c/o G. Suchodolski  
Hornerstrasse 125  
28203 Bremen

Auskunft erteilt  
Herr Wehrse

Dienstgebäude:  
Wegesende 23

Zimmer E 255

T (04 21) 361 95 65

F (04 21) 496 95 65

E-mail

ralf.wehrse@umwelt.bremen.de

Datum und Zeichen  
Ihres Schreibens

Mein Zeichen

(bitte bei Antwort angeben)

22

Bremen 01. August 2011

Durchschriftlich:  
Bl „Keine Stadtautobahn durch Bremen!“  
Herrn Günter Knebel  
c/o Ludwigsburger Str.22  
28215 Bremen

*Erümpf. 14. August 2011*

Bl Rembertiring  
Ulrich Draub  
c/o Hermine-Berthold-Str. 5  
28205 Bremen


**Regelmäßige Überschreitung Grenzwerte für Luftbelastung im Kreuzungsbereich  
Bismarckstraße/Schwachhauser Heerstraße/Am Dobben**

Sehr geehrter Herr Suchodolski, sehr geehrter Herr Knebel, sehr geehrter Herr Draub,  
zunächst möchte ich mich für die von Ihnen übermittelten guten Wünsche und die zugesagte Unterstützung in den Belangen der Luftreinhaltung und Lärminderung bedanken. Auf Ihre vorgetragenen Argumente kann ich folgendes antworten:


Es ist mir bewusst, dass die Luftqualität an verschiedenen Stellen in Bremen noch nicht den gesetzlich vorgeschriebenen Standards entspricht. Genau aus diesem Grund hat die Europäische Union den Mitgliedsstaaten die Möglichkeit einer Fristverlängerung eingeräumt. Eine Voraussetzung für die Bewilligung der Fristverlängerung ist der Nachweis, dass alle verhältnismäßigen wirksamen Möglichkeiten zu Schadstoffverminderung ausgeschöpft wurden. Die Beantragung der Fristverlängerung ist für die betroffenen Länder aus formalen Gründen zwingend notwendig, um mögliche Strafzahlungen bei einer Überschreitung der Grenzwerte zu entgehen. Für die Fristverlängerung zur Einhaltung Feinstaubgrenzwerte hat die EU die Bremer Argumentation akzeptiert und die erbetene Verlängerung bis Mitte 2011 gewährt.

Insbesondere die Einhaltung des Stickstoffdioxidgrenzwertes wird zumindest in den nächsten Jahren, trotz der im Luftreinhalteplan genannten Maßnahmen und der Umweltzonenregelung kaum möglich sein. Um auch hier Strafzahlungen zu entgehen, wird für Bremen ebenfalls eine

- Seite 1 von 3 -

 Dienstgebäude  
Wegesende 23  
28195 Bremen  
Hochgarage Am Brill

 Eingang  
Wegesende 23  
28195 Bremen

 Bus / Straßenbahn  
Haltestellen  
Am Brill und  
Am Wall

Poststelle:  
T (0421) 361 2407  
F (0421) 361 2050  
E-mail office@bau.bremen.de



D-112-00021

Fristverlängerung erwirkt werden müssen. Dies heißt jedoch keinesfalls, dass ich in meinen Anstrengungen zur Einhaltung bzw. Unterschreitung der Grenzwerte verringern werde. Vielmehr ist weiterhin notwendig, alle vorhandenen Instrumente zu nutzen.

Zur Frage der Größe der Umweltzone verweise ich auf das im Jahr 2008 durchgeführte Verfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung. Damals wurden verschiedene große Abgrenzungen der Umweltzone mit den Bürgerinnen und Bürgern, Verbänden und Behörden diskutiert. Das Ergebnis des Beteiligungsprozesses ist die Umweltzone in der heutigen Form. Gleiches gilt für die damals festgelegten Ausnahmeregelungen, die unverändert noch heute gelten. Lediglich die als Übergangsregelung und als solches auch kenntlich gemachten Maßnahmen sind ausgelaufen bzw. werden am Jahresende auslaufen.

Wie Sie zu dem Eindruck gelangt sind, dass die Gegenmaßnahmen gegen die Luftbelastung schrittweise reduziert worden sind, ist für mich nicht nachvollziehbar. Vielmehr besteht der Luftreinhalteplan aus dem Jahr 2005 mit allen dort genannten Maßnahmen fort. Die Maßnahme Umweltzone war in der damaligen Luftreinhalteplanung bereits erwähnt, aber inhaltlich noch nicht ausgestaltet. Luftreinhalteplan und Umweltzone bilden insoweit eine Einheit und dienen gemeinsam dem Ziel der Schadstoffreduzierung. Lediglich die Maßnahme Straßenspülung, die wir im Rahmen der Aktionsplanung als Versuch gestartet hatten, wurde als wenig wirksames Instrument nicht weiter verfolgt.

Der von Ihnen bemerkte Anstieg der Feinstaubbelastung in diesem Jahr ist an allen Messstationen nicht nur in Bremen feststellbar und ist insbesondere durch die stabile Wetterlage im Frühjahr verbunden, mit einem geringen Luftaustausch und Ferntransport aus anderen Regionen zu sehen.

Zur Eindämmung des Lkw-Verkehrs in der Schwachhauser Heerstraße wurden seit 2005 mehrere Maßnahmen ergriffen. Im selben Jahr erfolgte die Änderung der Wegweisung an der A27 (AS Vahr und AS Horn-Lehe), um die Lkw-Verkehre schon hier großräumig auf die Achse Autobahnzubringer Überseestadt/Oldenburger Straße zu lenken. Parallel dazu ging bis 2009 der Ausbau des Zubringers Überseestadt in mehreren Abschnitten mit einer deutlichen Leistungssteigerung einher. Im Rahmen der Aktualisierung des Lkw-Führungsnetzes 2006 wurde in der überarbeiteten Karte der Bereich Innenstadt mit einer Zone bis zur Hollerallee als Bereich ohne Lkw-Durchgangsverkehr ausgewiesen.

Die umgesetzten Maßnahmen haben sich mindernd auf den Lkw-Verkehr in der Schwachhauser Heerstraße ausgewirkt. Dies ist vor allem auch deswegen bemerkenswert, weil die Gesamt-Kfz-Menge, die vom Tiefstand in 2005 mit 22.000 Kfz/Tag gesamt jetzt wieder auf rund 24.000 Kfz gesamt pro Tag angestiegen ist. Noch in 2001 befuhren pro Tag rund 840 Lkw ab 3,5t die Schwachhauser Heerstraße im Bereich des Concordia-Tunnels. 2005 waren es noch 550 und den vorläufigen Erhebungsergebnissen für 2011 zufolge sind es jetzt rund 430 Lkw ab 3,5t. Dieser spürbare Rückgang um fast 50% in 10 Jahren geht auf die geschilderten Maßnahmen zurück. Im Ergebnis ist der leichte Anstieg der Gesamtverkehrsmenge eine Folge des zunehmenden Pkw-Verkehrs an dieser Stelle. Den größten Anteil der verbliebenen Menge an Lkw-Fahrten stellen die für die Innenstadt notwendigen Lieferfahrten sowie Ver- und Entsorgungsfahrten dar. Darüber hinaus sind es die stadtteilübergreifenden, aber innerstädtischen Fahrten benachbarter Stadtteile, für die die Routen über die Fernstraßen zu große Umwege bedeuten und daher nicht in Frage kommen.

Verkehrsbeschränkungen für die verbliebenen Lkw-Verkehre hätten zur Folge, dass diese über andere Routen (z. B. Osterdeich oder Schwachhauser Ring/Parkallee/Am Stern) ausweichen müssten. Da die im Nahbereich liegenden weiteren Bahnunterführungen z. T. deutlich höhenbeschränkt sind, würden erhebliche Umwegfahrten erzeugt, die in vielerlei Hinsicht nicht verträglich wären und den Zielen des Lkw-Führungsnetzes zuwiderlaufen würden. Darüber hinaus würde dies eine Schwächung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der Innenstadt darstellen. Ein straßenverkehrsrechtliches Durchfahrtsverbot des Schwerlastverkehrs, der die Innen-

stadt nicht zum Ziel hat, ist kaum kontrollierbar und wird von der bremischen Polizei voraussichtlich auch nicht kontrolliert werden können.

Ein Lkw-Nachfahrverbot für den genannten Straßenzug kann nur dann angeordnet werden, wenn damit eine deutliche Verbesserung der Immissionsverhältnisse erreicht werden kann. Dies ist zum Beispiel im Hinblick auf die Lärmimmissionen sehr unwahrscheinlich, da von der Rechtsprechung eine Reduzierung des Mittelungspegels um 3 dB(A) als relevant angesehen wird. In Abhängigkeit von der Zusammensetzung des Lkw-Verkehrs ist eine derartige Reduzierung i. d. R. ab einem Lkw-Anteil von ca. 12 - 15 % anzunehmen. Der Lkw-Anteil im genannten Gebiet liegt als Tageswert jedoch erheblich niedriger und dürfte nachts besonders gering sein.

Fazit: Die Schwachhauser Heerstraße ist für die Erreichbarkeit der Innenstadt unverzichtbar. Die weiträumigen Lkw-Verkehre ohne Ziel oder Quelle in der Innenstadt wurden durch die umgesetzten Maßnahmen nachhaltig verlagert, so dass in weiten Teilen nur noch die notwendigen Fahrten aus den benachbarten Stadtteilen übrig geblieben sind. Deren Verlagerung wäre mit erheblichen Nachteilen verbunden, so dass hier weiterhin, ganz abgesehen von den nicht gegebenen rechtlichen Bedingungen, keine Verkehrsbeschränkungen angeordnet werden.

Sie beanstanden darüber hinaus unsere Messdatenerfassung und haben Sorge, dass wir die Grenzwertüberschreitungen nicht sorgfältig erfassen. Hierzu kann ich ausführen:

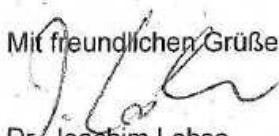
Die Erfassung der Messdaten erfolgt mit kontinuierlich arbeitenden Messgeräten, deren Werte stündlich und aktuell zunächst ungeprüft ins Internet gestellt werden und für alle Bürger/innen somit unmittelbar und schnell verfügbar sind. Es findet natürlich im Nachhinein regelmäßig eine Überprüfung der Daten und ggfs. Korrektur statt. Dabei handelt es sich um allgemein gültige Überprüfungsschritte, die in allen Messnetzen der Bundesländer stattfinden. Die Darstellung der Daten in Tabellen und Diagrammen im Internet kann sich dadurch im Nachhinein verändern. Die Veränderung wird nachprüfbar dokumentiert. Aus meiner Sicht ist das gewählte Verfahren schnell, transparent und im Sinne der betroffenen Bürger/innen. Gern können Sie sich dies vor Ort in meinem Haus zeigen und erklären lassen.

Darüber hinaus möchte ich bereits jetzt darauf hinweisen, dass aufgrund der von der EU bereits gewährten Fristverlängerung für Feinstaub am Jahresende eine gesonderte Auswertung erfolgen muss. Das Ergebnis der Auswertung wird sich anschließend im Jahresbericht BLUES wiederfinden und dazu führen, dass sich die gegenüber der EU zu meldenden Überschreitungstage aufgrund der gewährten höheren Toleranzschwelle für den Tages und Jahresgrenzwert beim Feinstaub vermindern werden.

Ein Mobilitäts- und Flottenmanagement bei (großen) Anrainern in den in Rede stehenden Stadtteilen wird von mir ausdrücklich begrüßt. Mein Hause setzt sich immer wieder und an verschiedenen Stellen für eine bewusst wahrgenommene und nachhaltige Mobilität ein. Allerdings befinden wir uns in dieser Frage in derselben Situation: Genau wie Sie kann ich hier nur darauf setzen, dass die Hinweise und Unterstützungsangebote letztlich zu dem gewünschten Ziel führen. Die Entscheidung liegt an anderer Stelle.

Ich versichere Ihnen, dass unabhängig von den formal notwendigen Fristverlängerungsanträgen auch weiterhin alle notwendigen wirksamen Maßnahmen zur Verbesserung der lufthygienischen Situation ergriffen werden. Hierzu ist es insbesondere notwendig Anreize für eine zügige Erneuerung der Fahrzeugflotten zu schaffen. Soweit ich im Rahmen der Gesetzgebungs- und Beteiligungsverfahren hierauf Einfluss nehmen kann, werde ich davon Gebrauch machen.

Mit freundlichen Grüßen

  
Dr. Joachim Lohse  
Senator