

Die Belastungssituation durch Verkehrs- Emissionen in der Östlichen Vorstadt- Grenzen für eine weitere Nutzungs- Verdichtung der Östlichen Vorstadt.

Seit Ausbau des Straßenzugs Schwachhauser Heerstr. – Rembertiring / Breitenweg ist die Überlastung durch Immissionsmessungen für diesen Stadtbereich nachgewiesen¹. Bisher sind nur punktuelle Einzel-Maßnahmen durchgeführt worden, die keine ausreichende Abhilfe bei dieser Belastungs- Situation darstellen. Die Bremer Umweltzone ist zu klein und von Ausnahmereglungen durchlöchert, Die großen Fahrzeugflotten auch der öffentlichen Verwaltungen sind nicht saniert, im Gegenteil der Anteil von Dieselfahrzeugen wächst in Bremen schneller als im Bundesdurchschnitt. Die Wetterverhältnisse haben sich in den letzten zwei Jahrzehnten ungünstig entwickelt, weil für die Frühjahrsmonate die Sonnenscheindauer erheblich zugenommen haben. Dieser Trend wird sich aufgrund der säumigen Klimapolitik verstärken, denn die CO₂- Verkehrsemissionen bleiben ein Hauptantreiber der Klimaveränderungen.

Auch die Beschleunigung des Verkehrs im südlichen Ende der Schwachhauser Heerstr. / Bismarckstr. hat zu verstärkten Feinstaubbelastungen in diesem Jahr geführt.

Nun ist eine weitere erhebliche Nutzungs- Verdichtung durch Umnutzung des Klinikums Mitte angestrebt, die nur bei entsprechenden Anstrengungen zur Reduzierung von Verkehrs- Emissionen eingeleitet werden können.

Schon heute ist das Fesenfeld- Viertel in seiner Größenordnung der verdichtetste Wohnbereich in Bremen. Eine beabsichtigte Verdichtung am westlichen Rand dieses Stadtteils, eingeleitet durch den Entwurf des BP 1521 ist in den Jahren 2002 bis 2005 aufgrund der Verkehrsbelastungen gescheitert. Wenn nicht nachhaltige Reduzierungen für den Durchgangsverkehr in den betroffenen Straßenzügen jetzt geplant werden, ist ein Scheitern der Nutzungsverdichtung im östlichen Grenzbereich dieses Stadtteils absehbar, also auch die zukünftigen Freiflächen des Klinikums Mitte bleiben dann eine Verkehrsbrache.

D.h. erhebliche Anstrengungen zur klima-, CO₂- und schadstoff- neutralen Infrastrukturentwicklung sind unbedingt notwendig. Hierfür muss eine ausreichende Wissensbasis für die flächendeckende Belastung der angrenzenden Stadtteile erarbeitet werden (A).

Modelle der emissionsfreien Erschließung für Wohn- und Dienstleistungsgebiete sind aus Süddeutschland zu importieren(B) und schon jetzt erkennbare oder bekannte Ansätze der Verkehrsdämpfung sind für diesen Bereich der östlichen Vorstadt sind aufzuarbeiten bzw. konkret durchzuführen(C).

Folgende Bewertungen/ Maßnahmen sind notwendig und müssen in den geplanten Gutachten abgearbeitet werden:

(A-1)Was bedeutet eine Umnutzung im Sinne einer Nutzungsverdichtung im Zusammenhang mit einer Verkehrszunahme. Dabei sind auch andere Bereiche der Umnutzung einzubeziehen bzw. zu überprüfen (z.B. das Bauhaus/ Post- Gelände an der Stresemannstr.).

(A-2)Eine systematische Analyse der Verkehrsimmissionen ist für den gesamten Stadtteil unumgänglich, denn die bisherigen punktuellen Messungen vermitteln keine Aussage für die flächendeckende Belastung der hochverdichteten Wohnbereiche.

Auch die bisherigen Prognosen zur Belastungsentwicklung waren stets zu optimistisch.

(A-3)Bei dieser Emissions-/ Immissions- Analyse müssen die gesundheitlichen Aspekte fundiert bewertet werden, denn die verschiedenen Belastungsfaktoren Lärm / Ozon / NO₂, PM 10 oder PM 2,5 haben sehr unterschiedliche Auswirkungen auf die Gesundheit.

(B-1)Gibt es aus anderen Städten, wie z.B. Freiburg, Münster, Tübingen, die eine nachhaltige Verkehrsentwicklung im Zusammenhang mit innerstädtischen Erschließungen betreiben, übertragbare Pilotprojekte.

Beispiele wie bei Verdichtungen der Wohn- / Dienstleistungsnutzungen ein Mehr an Verkehrsbelastungen weitestgehend vermieden werden, sind auf die Situation der Gesamtnutzung der Klinikumsflächen zu übertragen.

(B-2)Zum wiederholten Male weisen wir auf die Pilotprojekte des Mobilitätsmanagement in Freiburg und Aachen hin, die für ihre Krankenhäuser eine entsprechende Verkehrsreduzierung erreicht haben. Hier sind auch Vorhaben für Schulen und andere Dienstleistungsbereiche modellhaft ausgearbeitet worden, die in Bremen Anwendung finden sollten.

Bei einem Gespräch am 20.Nov 2006 im Ortsamt Mitte sollte die Durchführung eines Mobilitätsmanagement für das Klinikum Mitte vorbereitet werden. Dabei ist die ungünstige Zuordnung von Haltepunkte der ÖPNV Linien zu den direkten Eingangspforten des Krankenhauses angesprochen worden.

¹ Seit Jahren regelmäßige Überschreitung der NO₂ Werte und teilweise der Feinstaubwerte an der Kreuzung Dobbenweg

(B-3) Entsprechende Konzepte, wie Shared- Space- Zonen sollten nicht als Abfallprodukt von BSAG-Sanierungen betrieben werden, sondern in einem Zusammenhang mit notwendigen Beruhigungsachsen gestellt werden. Auch hier sollten gute Beispiele anderer Städte aufgearbeitet werden und so weit möglich gemeinsam umgesetzt werden.

(C-1) Eine MIV- Verkehrsdämpfung durch Kreisel Bismarckstr. / Dobbenweg / Schwachhauser Heerstr.

(C-2) 30 Kmh- Bereiche an allen Stadtstraßen A im Bereich der Umweltzone und Ausweitung der Umweltzone. Dabei ist besonders in diesen Bereichen der Fahrradverkehr direkt zu fördern.

(C-3) Lärmarme Fahrbahnbeläge und konkrete Sanierungsgebote bei einer unabwendbaren Zunahme von Verkehr.

Im Zusammenhang mit den Überlegungen zum Neuen Hulsbergviertel (NHV) sind bisher in Bremen kaum allgemeine Konzepte sichtbar, die eine systematische Entlastung von Verkehrsemissionen für die Zukunft erkennen lassen. Da aber der FNP überarbeitet werden muss und auch ein "Generalverkehrsplan" als Fachplan erstellt werden soll, müsste ein qualitativer und quantitativer Rahmen für die Reduzierung von MIV- Verkehren und die entsprechenden Immissionsreduzierungen festgelegt werden. Durch die angestrebten Gutachten sind für diese notwendigen Belastungsminderungen konkrete Handlungsvorschläge auszuarbeiten, die mit den Gestaltungsideen für dieses neue Hulsbergviertel vereinbar sein werden und die allgemeinen Eingang in die Verkehrsplanungen finden.

Auf der Ebene des Bundes- und Europaebene² sind einige wenige Allgemenkonzepte bekannt geworden, die aber oft die Klimaprobleme zum Maßstab zukünftiger Verkehrsreduzierungen festgelegt hatten. Hier ist kürzlich ein beachtenswerter Beitrag von Oscar Reutter : >Klimaschutz als Herausforderung für einen zukunftsfähigen Stadtverkehr< im UVP – report 1/11 veröffentlicht worden. Die Kernaussage dieses Berichtes lautet:

► Bis 2050 muss der MIV- Verkehr mehr als halbiert werden. ◀

Eine entsprechende nachhaltige Forderung zur Entwicklung des MIV- Verkehrs hatte die BI- Rembertiring im Gestaltungsbeirat zum Entwurf des BP 1521 am 15. Feb 2002 erhoben. Dieser Gestaltungsbeirat bemühte sich um eine stadtverträgliche Konzeption des dritten Bauabschnitts für den Straßenzug: Kurfürstenallee / Schwachhauser Heerstr. bis zum Breitenweg. In dem BI- Bericht: > Bewertung des Planungsproblems „Rembertiring“ aus Sicht des Umweltschutzes < lautete damals die Kernforderung:

► Bei Vorrang von aktiven Vermeidungsmaßnahmen verlangt der Lärmschutz eine 50%tige Absenkung der Verkehrsdichte.

Auch die Situation der Luftbelastung verlangt eine 30 bis 40%tige Absenkung der damaligen Verkehrsdichte. Eine weitere Aktivierung des Lkw- Verkehrs verbietet sich bei den Belastungsfakten. ◀

Der Entwurf des BP 1521 und auch dieser Bericht ist leider schubladisiert worden, was aber bisher nur einen Beitrag zur Verdrängung der faktischen Probleme darstellt.

Die Fehler beim Ausbau des Concordia- Tunnels, dürfen bei diesen Planungen nicht wiederholt werden; d.h. die frühzeitige Bearbeitung und vor allem Verminderung dieser Belastungsprobleme muss angegangen werden, die hier erkennbaren Probleme müssen als Herausforderung angenommen werden, die dann mit anderen vergleichbaren Modellprojekten aus anderen Bundesländern abgearbeitet werden müssen. Dabei muss eine Einheit zwischen den Problemfeldern Luftreinhaltung, Lärminderung und Klimaschutz auch in der Bearbeitung hergestellt werden und externe Potentiale für die Lösung dieser Probleme dürfen nicht ausgegrenzt werden.

Belastung ÖVS-1.doc / Ulrich Drb.— Okt. 2011 –

Diese Stellungnahme zur Vorbelastung des östlichen Vorstadt ist mit den BI's Am Hulsberg / Bismarckstr. / Rembertiring und dem BUND- Bremen abgestimmt.

² Vgl. das Weißbuch der EU- Kommission zu einer umwelt- und ressourcenschonenden Verkehrspolitik in der EU bis zum Jahr 2050. Link: http://neu.keine-stadtautobahn.de/uploads/SN/white_paper_com%282011%29_144_de.pdf