

Europäische Kommission
Herrn Kommissar Stavros Dimas
Generaldirektion Umwelt
Avenue de Beaulieu 5

B-1160 Belgien

Vorab per Telefax: 0032 2 / 299 61 98

Unser Zeichen: 954/06DD01/us

D4/339

Bremen, 01. November 2006

Nichtbeachtung des Gemeinschaftsrechts

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Herr Dimas,

namens und im Auftrag

1. der Kassenärztlichen Vereinigung Bremen,
vertr. d. d. Vorstandsvorsitzenden Herrn Dr. Till C. Spiro,
Schwachhauser Heerstraße 26/28, 28211 Bremen,
2. der Firma Optiker Greten, vertr. d. d. Geschäftsführer Herrn G. Mumpro,
Dobbenweg 6, 28203 Bremen,
3. Herrn Prof. Dr. med. Holzhüter, Dobbenweg 6, 28203 Bremen,
4. der Centauren-Apotheke, vertr. d. d. Apotheker H. Bierbaum,
Am Dobben 11, 28203 Bremen,
5. Arztpraxis Dres. Rathscheck-Nensa. A. d. Schleifmühle 77, 28203 Bremen,
6. Herrn Günter Knebel, Parkstraße 4, 28209 Bremen,
7. Familie I. u. M. Rospek, Parkstraße 26, 28209 Bremen,
8. der Frau Norma Ranke, Schwachhauser Heerstraße 35, 28211 Bremen,

- Beschwerdeführerinnen und Beschwerdeführer -

Verfahrensbevollmächtigte: RAe Engel und Partner,
Schwachhauser Heerstraße 25,
28211 Bremen,

erheben wir

Beschwerde

g e g e n

die Bundesrepublik Deutschland, endvertreten durch die Freie Hansestadt Bremen,
Rathaus, Am Markt 21, 28195 Bremen,

- Beschwerdegegnerin -

w e g e n

des Verstoßes gegen die Luftqualitätsrahmenrichtlinie 96/62/EG des Rates vom 27. September 1996 (ABl. Nr. L 296 vom 21.11.1996, S. 55) i.V.m. der Richtlinie 1999/30/EG des Rates vom 22. April 1999 über Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel und Blei in der Luft (ABl. Nr. L 163 vom 29.06.1999, S. 41).

B e g r ü n d u n g :

Die Beschwerde richtet sich einerseits gegen die Untätigkeit des Landes Bremen im Hinblick auf festgestellte erhebliche Überschreitungen der Luftschadstoff-Grenzwerte und andererseits gegen Planungen der Freien Hansestadt Bremen, trotz festgestellter Überschreitungen der Luftschadstoff-Grenzwerte, die Schwachhauser Heerstraße zwischen Hollerallee und Bismarckstraße mit zwei vollwertigen Kfz-Fahrspuren je Fahrtrichtung auszubauen. Dieses Vorhaben ist geeignet, weitere erhebliche Luftschadstoffverschmutzungen in einem schon stark vorbelasteten Raum zu verursachen. In den vergangenen Jahren wurde der Immissionswert für Feinstaub (PM10) von 50 µg/m³ (über 24 Stunden gemittelter Immissionsgrenzwert für Partikel PM10), der für den Schutz der menschlichen Gesundheit einzuhalten ist, in unmittelbarer Nähe von Wohnhäusern an der Schwachhauser Heerstraße stets um mehr als 35 Tage im Jahr überschritten.

Die Beschwerdegegnerin hat unter Missachtung der EU-Richtlinie 1999/30/EG vom 22. April 1999 nicht die notwendigen Maßnahmen ergriffen, um das Ziel der Richtlinie, die Belastung der Atemluft mit krebserregenden bzw. gesundheitsschädigenden Stoffen zu mindern, umzusetzen.

Dazu im Einzelnen:

1. Grenzwertüberschreitungen im Ausbaubereich der Schwachhauser Heerstraße

Der für den Ausbau vorgesehene Abschnitt der Schwachhauser Heerstraße gehört schon jetzt zu dem am stärksten mit Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub belasteten Raum im Stadtgebiet Bremens. Der geplante Ausbauabschnitt endet an der Kreuzung Außer der Schleifmühle/Bismarckstraße/Dobbenweg/Schwachhauser Heerstraße. An dieser Straßenkreuzung befindet sich einer („Bremen Verkehr 1“ = Dobbenweg 5) von drei in der Stadt Bremen installierten verkehrsbezogenen Luftüberwachungsstandorten.

Nachdem bereits im September 2005 die maximal zulässige 35-malige Überschreitung des über 24 Stunden gemittelten Immissionsgrenzwertes für Feinstaub von 50 µg/m³ an diesem Überwachungsstandort überschritten wurde, ist durch den Senator für Bau, Umwelt und Verkehr der Freien Hansestadt Bremen am 13. Oktober 2005 ein „Aktionsplan zur Verminderung der Feinstaubbelastung für den Bereich Dobbenweg/Bismarckstraße“, der als **(Anlage)** beigefügt ist, aufgestellt worden.

Die in diesem Aktionsplan vorgesehenen Maßnahmen erwiesen sich als untauglich und haben zu keinen positiven Veränderungen im Hinblick auf eine Reduzierung der Immissionseinträge in diesem Problembereich geführt. Im Gegenteil, die aktuelle Belastung stellt sich ausweislich der durch den Senator für Bau, Umwelt und Verkehr der Freien Hansestadt Bremen im Internet veröffentlichten Immissionsbelastungen für das Jahr 2006 wie folgt dar:

Stationsname:	Ort	Anzahl der Überschreitungen
Bremerhaven	Hansastraße	8
Bremen - Mitte	Theodor-Heuss-Allee	11
Bremen - Ost	Osterholzer Heerstraße 32	11
Bremen - West	Ortstraße	15
Bremen - Nord	Aumunder Feldstraße	8
Bremen – Verkehr 1	Dobbenweg 5	38
Bremen – Verkehr 2	Neuenlander Straße / Lange-marckstraße	51
Bremen – Verkehr 3	Bremerhaven / Stresemannstr.	10

Luftmesswagen	Westerstraße	27
---------------	--------------	----

Stand: 09. Oktober 2006

Damit ist auch in diesem Jahr schon jetzt die zulässige Anzahl der Überschreitungen erreicht und überschritten worden. Aufgrund der andauernden Grenzwertüberschreitungen sah sich der Senator für Bau, Umwelt und Verkehr der Freien Hansestadt Bremen veranlasst, einen „Luftreinhalte- und Aktionsplan Bremen“ aufzustellen. Dieser „Luftreinhalte- und Aktionsplan Bremen“ (Stand: 14. August 2006, der als **(Anlage)** beigefügt ist, nimmt zu dem Problembereich Dobbenweg/Schwachhauser Heerstraße wie folgt Stellung:

„ ...

Feinstaub

*Der ab 01.01.2005 einzuhaltende Immissionsgrenzwert für Feinstaub (PM10) von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahresmittel wird an keiner Messstation überschritten. An der Verkehrsmessstation Neuenlander Str. wurde der Grenzwert allerdings mit $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahr 2005 erreicht. Der ab 01.01.2005 einzuhaltende Tages-Immissionswert von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$, mit maximal 35 zulässigen Überschreitungen im Kalenderjahr, wurde an allen Messstationen für den städtischen Hintergrund eingehalten. Im Bereich der Verkehrsmessstationen wurde dieser Wert im Jahr 2005 nicht eingehalten. **An der Station Dobbenweg wurden 46** [Hervorh. d. d. Verf.] und an der Station Neuenlander Straße 82 Überschreitungen registriert.*

Stickstoffdioxid (NO₂)

Bei dem Schadstoff Stickstoffdioxid (NO₂) wäre der erst ab 2010 geltende Jahres-Immissionsgrenzwert der 22. BImSchV von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ an keiner der verkehrsfernen Messstellen erreicht (Stadtgebiet von Bremen 2005 22 bis $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$, Bremerhaven $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Bedingt durch die Emissionen des Kraftfahrzeugverkehrs lag die Stickstoffdioxid-Immissionsbelastung an den beiden verkehrsnah messenden Stationen Dobbenweg und Neuenlander Str. etwa doppelt so hoch. Der ab 01.01.2010 einzuhaltende Immissionsgrenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ NO₂ im Jahresmittel wäre an den beiden Stationen mit $57 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (Dobbenweg) und $55 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (Neuenlander Str.) überschritten. Da auch der zukünftige Immissionsgrenzwert zuzüglich der geltenden Toleranzmarge von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ NO₂ an der Messstationen Dobbenweg überschritten und an der Neuenlander Str. erreicht wird, ist ein Luftreinhalteplan entsprechend § 47 BImSchG zu entwickeln, der eine Minderung von Stickstoffdioxid und Feinstäube zum Ziele hat. Der Stundenmittelwert von $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ mit 18 zulässigen Überschreitungen wird an allen Stationen eingehalten.

Fazit

*Im Lande Bremen wurden im Jahr 2005 die Grenzwerte der 22. BImSchV an fast allen Messstellen eingehalten. **Lediglich an den Verkehrsmessstationen Dobben-***

weg und Neuenlander Str. lagen die Jahresmittelwerte für Stickstoffdioxid (NO₂) oberhalb der Summe aus Grenzwert und Toleranzmarge. Für Feinstaub wurde der Grenzwert für den Tages-Immissionswert an beiden Verkehrsmessstationen überschritten [Hervorh. d. d. Verf.] “

2. Die Gesundheitsgefahr durch Feinstaub

Die vorliegenden Erkenntnisse über die Auswirkungen der Luftverschmutzung durch Feinstäube sind besorgniserregend. Nach Angaben der Weltgesundheitsorganisation WHO reduzieren Rußpartikel die Lebenserwartung von EU-Bürgern durchschnittlich um 8,6 Monate.

Die tief lungengängigen Feinstaubpartikel, insbesondere die kleinen Korngrößen, lösen Atemwegs- und Herz-Kreislaufkrankungen aus. Die natürlichen Abwehrmechanismen der Lungen versagen gegenüber den Feinstäuben. Auch geringste Immissionsbelastungen sind gesundheitsschädlich, es gibt keinen „no effect level“. Besonders gefährliche Immissionsquellen stellen dabei die Abgase aus Dieselmotoren dar.

Verkehrsbezogene Maßnahmen, insbesondere Verkehrsbeschränkungen, haben daher eine besondere Bedeutung zur Reduzierung der Luftschadstoffbelastung. Verkehrsbeschränkungen in Form von Straßenrückbau bzw. durch Reduktion der Fahrstreifenzahl oder -breite wurden in einem vom Senator für Bau, Umwelt und Verkehr in Auftrag gegebenen Gutachten im Mai 2004 empfohlen („Ausbreitungsberechnungen für den Bereich der Messstation Verkehr 1 in Bremen zur Ursachenermittlung der erhöhten NO₂- und PM₁₀-Immissionen - Erstellung eines Minderungs-/Maßnahmenplans“, Ingenieurbüro Lohmeier, Karlsruhe, S. 58). Darin wurde die „Einschätzung der Wirksamkeit“ der empfohlenen Maßnahmen, nämlich „**Straßenrückbau (...) entweder in Form eines kompletten Rückbaus, was einer Sperrung gleichkommt, oder durch REDUKTION der Fahrstreifenzahl oder -breite**“ [Hervorh. d. d. Verf.] mit „+++“ (= positiver Höchstwert) beurteilt.

3. Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau der Schwachhauser Heerstraße

Vor dem Hintergrund dieser grenzwertüberschreitenden Belastungen beabsichtigt die Freie Hansestadt Bremen den Ausbau der Schwachhauser Heerstraße, einer Wohn- und Geschäftsstraße. Das Ausbaustück verläuft vom mit der Messstation versehenen Kreuzungsbereich bis zum stadtauswärts gelegenen Kreuzungsbereich Schwachhauser Heerstraße/Hollerallee.

Die Schwachhauser Heerstraße ist im Bremer Straßenverkehrsnetz Teil einer stark genutzten Ost-West-Verbindung zwischen der Autobahn A 27 (Anschlussstelle Vahr) und der Bundesstraße B 75 (Richtung Oldenburg). Diese stark frequentierte Ost-West-Verbindung durchquert das innerstädtische Zentrum Bremens.

Zur Zeit verfügt die Schwachhauser Heerstraße im Ausbauabschnitt über eine mittig verlaufende Straßenbahntrasse mit je einer sich seitlich anschließenden Fahrbahnspur pro Richtung. Stellenweise erlaubt die Verkehrsführung eine Nutzung der ebenerdigen Straßenbahntrasse als zusätzliche Fahrbahn.

Durch Planfeststellungsbeschluss vom 22. Dezember 2005 erwägt die Freie Hansestadt Bremen eine durchgängige Separierung des Gleiskörpers der Straßenbahn mit einer seitlich sich anschließenden durchgängig doppelspurigen Fahrbahn je Fahrtrichtung. Hinzu kommt, dass eine Eisenbahnunterquerung im Ausbauabschnitt mit einer Durchfahrthöhe von derzeit 3,80 m auf 4,20 m erweitert wird.

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss ist von einigen betroffenen Anwohnern und Anwohnerinnen Klage vor dem Oberverwaltungsgericht Bremen erhoben worden. Dieses Verfahren ist zur Zeit noch anhängig.

Die bereits heute durch den PKW- und LKW-Verkehr hervorgerufenen Schadstoffbelastungen werden durch den geplanten Ausbau weiter zunehmen. Die diesbezüglich im Erörterungsverfahren vorgebrachten Einwendungen der Anwohner und Anwohnerinnen und die ablehnenden Beschlüsse der betroffenen Stadtteilbeiräte - wie auch die o. a. Empfehlungen des eigenen Gutachters (Ingenieurbüro Lohmeier) - wurden durch die Freie Hansestadt Bremen ignoriert.

Gerade der Ausbau dieses Straßenabschnitts mit zwei durchgängigen Fahrspuren je Richtungsfahrbahn wird neuen und zusätzlichen Verkehr anziehen, der zu weiteren schädlichen Umwelteinwirkungen führt.

Für den LKW-Verkehr erweist sich die Aufweitung der Eisenbahnunterführung als attraktivitätssteigernd. Die Schwachhauser Heerstraße ist Bestandteil des bremischen LKW-Führungsnetzes. Da für alle anderen innerstädtischen Tunnel in den Karten des LKW-Führungsnetzes lediglich eine Durchfahrthöhe von 3,80 m ausgewiesen ist, wird die Aufweitung zu einer Zunahme des LKW-Verkehrs in der Schwachhauser Heerstraße führen.

4. Kein Luftreinhalteplan mit effektiv schadstoffmindernden Maßnahmen

Das Land Bremen hat für sein Gebiet den bereits oben erwähnten „Luftreinhalte- und Aktionsplan Bremen“ erstellt. Ausweislich der dortigen Ausführungen zur Prognose für das Jahr 2010 sind für den Bereich Dobbenweg/Swachhauser Straße unter Einbeziehung aller vorgesehenen Varianten keine durchgreifenden Verbesserungen, geschweige denn ein Einhalten der Grenzwerte, zu erreichen:

„Vor dem Hintergrund der erhöhten NO₂-Immissionen im Überschreitungsgebiet Dobbenweg wurde bereits im Dezember 2003 eine Ausbreitungsrechnung zur Untersuchung der Schadstoffbelastung in diesem Gebiet in Auftrag gegeben. Ziel der Untersuchung war die Ursachenermittlung der hohen Schadstoffbelastung an der Verkehrsmessstation Dobbenweg und die Angabe geeigneter Minderungsmaßnahmen.“

men, um die Immissionen unter die Grenzwerte der 22. BImSchV zu senken. Zur Ursachenermittlung sind Ausbreitungsrechnungen für den Bereich des Überschreitungsgebietes durchgeführt worden, die u.a. die Einflüsse der dichten Bebauungssituation und die Schadstoffemissionen der umliegenden Quellen berücksichtigten. Die Berechnungen wurden für den Ist-Zustand (Bestand 2002) sowie für die Prognose 2010 erstellt. Da der Bereich des Überschreitungsgebietes umgebaut werden soll, wurden zwei Planungsvarianten (Prognose 2010) untersucht:

Variante A: Blockumfahrung (Verkehrsführung in etwa wie bisher, plus Bebauung der Eduard-Grunow-Straße)

Variante B: Bündelung des Verkehrs im Dobbenweg plus Bebauung der Eduard-Grunow-Straße.

Ergebnisse

Die **Feinstaub-Immissionen** sind in allen drei Untersuchungsfällen hoch. Im Bestand 2002 wird der ab 2005 geltende Jahreshgrenzwert eingehalten, nicht jedoch der Grenzwert für den Tagesmittelwert. In den Prognosen für 2010 wurden v.a. für die Variante B im Dobbenweg Überschreitungen des Grenzwertes von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ermittelt. Damit würde dort auch der Grenzwert für die Feinstaub-Tagesmittelwerte größer $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ nicht eingehalten werden können. Gleiches gilt in abgeschwächter Form für die Variante A. Die ermittelten **NO₂-Immissionen** (Jahresmittelwert) im Untersuchungsgebiet sind sehr hoch. Im Bestand 2002 treten im Dobbenweg und in der Bismarckstraße Überschreitungen des Grenzwertes plus Toleranzmarge nach der 22. BImSchV für NO₂-Immissionen von $56 \mu\text{g}/\text{m}^3$ auf. In der Prognose 2010 für die Variante A sind die NO₂-Immissionen etwas geringer als im Bestand. Der Grenzwert für das NO₂-Jahresmittel von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird jedoch an den Untersuchungspunkten im Dobbenweg, in der südwestlich anschließenden Eduard-Grunow-Straße und in der Bismarckstraße überschritten. Die Prognose 2010 für die Variante B ergibt dort ebenfalls Grenzwertüberschreitungen mit noch höheren NO₂-Immissionen. Mit Hilfe der Ausbreitungsrechnungen konnte gezeigt werden, dass die Emissionen des Straßenverkehrs einen dominanten Beitrag zur NO₂-Immission an der Verkehrsmessstelle Dobbenweg liefern.“

Unter Berücksichtigung dieser aktuellen und prognostizierten Belastungssituation lässt sich der geplante Ausbau der innerstädtischen Ost-West-Verbindung nicht in Einklang mit den im Luftreinhalteplan vorgesehenen Maßnahmen bringen. Während einerseits erweiterte innerstädtische Verkehrsflächen inmitten von Wohngebieten neue Verkehrsströme anziehen, soll gerade dieses Verkehrsaufkommen über Lenkungskonzepte aus den Wohnbereichen herausgehalten werden:

„Lenkungskonzepte

Generell besteht das Ziel, den überörtlichen MIV über das Netz der Bundesfernstraßen (A1, A27, A270, A281, B6, B74 und B75) zu lenken, um Durchgangsverkehre über das nachgeordnete Straßennetz in Bremen zu minimieren. Dies wird durch die

bestehende Wegweisung unterstützt. Verkehre mit Ziel oder Quelle in Bremen werden durch die örtliche Wegweisung geleitet. Dabei wird der stadtteilübergreifende MIV über das Hauptstraßennetz geführt. So sollen Wohnbereiche bzw. Bereiche mit empfindlichen Nutzungen von Durchgangsverkehren freigehalten werden. Dies wird mit Hilfe straßenverkehrsbehördlicher Anordnungen unterstützt, so durch Ausweisung von Tempo-30-Zonen, Einbahnstraßenregelungen, Durchfahrtsbeschränkungen, Lkw-Fahrverbote (dauerhaft oder Nachtfahrverbote) usw.

...

Lenkung und Wegweisung

An der Lenkung des überörtlichen MIV über die Bundesfernstraßen in Bremen ist festzuhalten, da dies unverändert geeignet ist, die Durchgangsverkehre aus dem Stadtgebiet weitgehend herauszuhalten. Dagegen ist die Lenkung des auf Bremen bezogenen MIV (Quell- und Zielverkehr), und hier insbesondere des Lkw-Verkehrs zu überdenken. Ziel ist es, diesen auf Alternativrouten zu lenken und auf diese Weise - soweit möglich - aus den bereits bekannten und möglicherweise noch zu identifizierenden (Verdachtsfälle) Überschreitungsgebieten herauszuhalten. Konkret wird künftig die Wegweisung für Lkw von der A27 zur Innenstadt statt wie bisher über die Anschlussstelle Vahr über die Anschlussstelle Überseestadt erfolgen. Der Autobahnzubringer Überseestadt wird in den kommenden Jahren leistungsfähig ausgebaut, so dass hierüber weitere Verkehrsmengen abgewickelt werden können. Über den Nordwestknoten und Breitenweg ist die Innenstadt für Liefer- und Wirtschaftsverkehre gut erreichbar. Die Route über Kurfürstenallee, Schwachhauser Heerstraße und Außer der Schleifmühle / Dobbenweg wird entlastet und damit auch der Überschreibungsbereich Dobbenweg / Außer der Schleifmühle.“

Gerade die im Bremer Luftreinhalte- und Aktionsplan für das Jahr 2010 enthaltenen Prognosen machen den Zusammenhang zwischen der Begünstigung von Straßenausbaumaßnahmen und der Verharmlosung der durch diese Ausbaumaßnahmen verursachten Luftbelastungen deutlich. Das Eingeständnis, dass auch zukünftig von einer Überschreitung der Grenzwerte auszugehen ist, spiegelt schon jetzt die Erfolglosigkeit der im Luftreinhalte- und Aktionsplan Bremen vorgesehenen Maßnahmen wider. Eine konsequente Ausrichtung der zu treffenden Maßnahmen im Hinblick auf eine effektive Bekämpfung der Immissionsbelastungen lässt der Plan vermissen. Ohne das dazu eine tatsächliche Auseinandersetzung im Plan stattgefunden hat, wird damit den Anwohnern und Anwohnerinnen des Belastungsraumes Dobbenweg/Swachhauser Heerstraße auf Dauer eine Grenzwertüberschreitung zugemutet. Gegen diese Zumutung wendet sich auch eine an die Bremische Stadtbürgerschaft (Drucksache 16/404 S vom 15. Juni 2006) gerichtete Petition, die von 54 Ärzten (Initiator M. von Rotenhan) und der Beschwerdeführerin zu 1. unterstützt wird. Einwendungen gegen die vom Bremer Senat beschlossene Luftreinhalteplanung erhebt außerdem eine gemeinsame Stellungnahme der Verbände Bund für Umwelt und Naturschutz Bremen (BUND) und Verkehrsclub Deutschland (VCD), Landesverband Bremen.

5. Die Verletzung der Richtlinie

Der allgemeine Zweck der Richtlinie 1999/30/EG vom 22. April 1999 ist die Festlegung der Grundsätze für eine gemeinsame Strategie mit folgendem Ziel:

- Definition und Festlegung von Luftqualitätszielen für die Gemeinschaft im Hinblick auf die Vermeidung, Verhütung oder Verringerung schädlicher Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt insgesamt;
- Beurteilung der Luftqualität in den Mitgliedsstaaten anhand einheitlicher Methoden und Kriterien;
- Verfügbarkeit von sachdienlichen Informationen über die Luftqualität und Unterrichtung der Öffentlichkeit hierüber, unter anderem durch Alarmschwellen;
- Erhaltung der Luftqualität, sofern sie gut ist, und Verbesserung der Luftqualität, wenn dies nicht der Fall ist.

Die Mitgliedstaaten ergreifen nach der Richtlinie die erforderlichen Maßnahmen, um die Einhaltung der Grenzwerte sicherzustellen. Die Mitgliedstaaten erstellen zudem Aktionspläne, in denen die Maßnahmen angegeben werden, die im Fall der Gefahr einer Überschreitung der Grenzwerte und/oder einer Überschreitung der Alarmschwellen kurzfristig zu ergreifen sind, um die Gefahr der Überschreitung zu verhindern. Diese Pläne können, je nach Fall, Maßnahmen zur Kontrolle und, soweit erforderlich, zur Aussetzung der Tätigkeiten vorsehen, die zu einer Überschreitung der Grenzwerte beitragen, einschließlich des Kraftfahrzeugverkehrs.

Die Mitgliedstaaten erstellen nach der Richtlinie weiterhin die Liste der Gebiete und Ballungsräume, in denen die Werte eines oder mehrerer Schadstoffe die Summe von Grenzwert und Toleranzmarge überschreiten. Für diese Gebiete und Ballungsräume ergreifen die Mitgliedstaaten Maßnahmen, um zu gewährleisten, dass ein Plan oder Programm ausgearbeitet oder durchgeführt wird, aufgrund dessen der Grenzwert binnen der festgelegten Frist erreicht werden kann.

Die Bundesrepublik Deutschland, vorliegend das Land Bremen, verstößt im Zusammenhang mit den oben aufgeführten hohen Schadstoffbelastungen im Problembereich Schwachhauser Heerstraße und fehlenden durchgreifenden Minderungsmaßnahmen für dieses Gebiet in mehrfacher Hinsicht gegen die Vorgaben der Richtlinie.

Art. 1 der Richtlinie formuliert mit den Worten „Erhaltung der Luftqualität dort, wo sie gut ist“ zusammen mit den Grenzwertfestlegungen ein Verschlechterungsgebot. Gegen dieses Verschlechterungsgebot verstößt der geplante Straßenausbau Schwachhauser Heerstraße, da nicht durch geeignete Maßnahmen sichergestellt werden kann, dass die Grenzwerte in absehbarer Zeit eingehalten werden können.

Die Ausbauplanung für die Schwachhauser Heerstraße verstößt zudem gegen Art. 5 Abs. 1 der Richtlinie 1999/30/EG. Danach treffen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Grenzwerte des Anhang III Abschnitt 1 ab dem dort genannten Zeitpunkt nicht überschritten werden. Die Grenzwerte werden jedoch bereits heute erheblich überschritten und das im Zusammenhang mit dem Ausbau prognostizierte erhöhte Verkehrsaufkommen wird zu einer weiteren Überschreitung führen. Damit verstößt die Bundesrepublik Deutschland, vorliegend das Land Bremen, zugleich gegen die in Art. 5 Abs. 1 angeführte Richtlinie 96/62/EG. Nach Art 8 Abs. 3 dieser Richtlinie ergreifen die Mitgliedstaaten für Gebiete und Ballungsräume, in denen die Werte eines oder mehrerer Schadstoffe die Grenzwerte überschreiten, Maßnahmen, um zu gewährleisten, dass ein Plan oder Programm ausgearbeitet oder durchgeführt wird, aufgrund dessen der Grenzwert binnen der festgelegten Frist erreicht werden kann.

6. Konsequenzen der Vertragsverletzung

Aufgrund der genannten Gemeinschaftsrechtsverstöße ist die Kommission aufgefordert, ein Vertragsverletzungsverfahren nach Art. 226 EGV gegen die Bundesrepublik Deutschland einzuleiten.

Nach Art. 211 EGV ist die Kommission die Hüterin der Verträge. Die Bundesrepublik Deutschland, vorliegend das Land Bremen, verstoßen in schwerwiegender und nachhaltiger Weise gegen die genannten EU-Richtlinien. Die Untätigkeit und die geplanten Straßenverkehrsausbaumaßnahmen im innerstädtischen Bereich gefährden die Gesundheit und das Leben vieler tausend Anwohner und Anwohnerinnen von Hauptverkehrsstraßen in der Freien Hansestadt Bremen.

Eine Duldung dieser Gemeinschaftsrechtsverletzungen würde das Gemeinschaftsrecht entwerten, ja punktuell außer Kraft setzen und eine erheblich negative Vorbildfunktion für andere Ballungsräume und Großstädte in den Mitgliedstaaten haben.

Vor dem Hintergrund der nachgewiesenen schwerwiegenden Gesundheitsgefahren, unzureichender Minderungsmaßnahmen und der geplanten Erweiterung innerstädtischer Straßenverkehrsflächen, verdichtet sich für die Beschwerdeführerinnen und Beschwerdeführer das Ermessen der Kommission zur Einleitung eines Vertragsverletzungsverfahrens zur Pflicht.

Mit freundlichen Grüßen

Detlef Driever
Rechtsanwalt

Unterstützerinnen und Unterstützer

Die nachfolgend aufgelisteten Mandatsträgerinnen und Mandatsträger unterstützen die Beschwerde auf parlamentarischer Ebene:

Dr. Helga Trüpel MdEP, Fraktion der Grünen im Europaparlament,
Lessingstr. 10, 28203 Bremen.

Dr. Mathias Güdner MdBB,
Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN in der Bremischen Bürgerschaft,
Mathildenstr. 6, 28203 Bremen.

Dr. Karin Mathes MdBB,
Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN in der Bremischen Bürgerschaft,
Schenkendorfstr. 9, 28211 Bremen.

Karin Krusche MdBB,
Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN in der Bremischen Bürgerschaft,
Schönhausenstr. 18, 28203 Bremen.

Ralph Saxe, Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN im Beirat Schwachhausen,
Parkstr. 75, 28209 Bremen.

Monika Heuß, Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN im Beirat Mitte,
Köpkenstr. 13, 28203 Bremen.

Ute Treptow, Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN im Beirat östliche Vorstadt,
Stedinger Str. 3, 28203 Bremen.