

**Ihr Zeichen: ENV A2/MD/pd D(2007) 1464**  
**Beschwerdeverfahren 2006/4988 - Unzureichende Maßnahmen gegen**  
**Überschreitung von PM10 Grenzwerten in Bremen**

Sehr geehrte Damen und Herren,

Bezug nehmend auf Ihr Schreiben vom 28. Juli 2007 soll ergänzend auf folgende Gesichtspunkte hingewiesen werden:

**1. Verletzung der UVP-Richtlinie**

Der von den deutschen Behörden und vom OVG Bremen vertretenen Auffassung liegt die Annahme zu Grunde, dass das Bremische UVPG gemeinschaftsrechtskonform ist. Die landesrechtliche Regelung ist nach unserer Auffassung jedoch nicht mit Art. 4 Abs. 2 UVP-RL vereinbar.

Das Bremische UVPG in Verbindung mit den Vorschriften des Landesstraßengesetzes schreibt eine Vorprüfung erst ab einer durchgehenden Länge von zwei Kilometern, die vorliegend nicht erreicht wird, und auch nur für den Bau, nicht aber für die Änderung einer Straße vor. Änderungsvorhaben sind bis zu einer Ausbaulänge von zehn Kilometern nach Anlage 1 Nr. 5 zum Bremischen UVPG nicht vorprüfungspflichtig.

Zwar sind nach der Rechtsprechung des EuGH Schwellenwerte grundsätzlich zulässig, sie dürfen aber potentiell umweltrelevante Vorhaben nicht von vornherein von der Vorprüfungspflicht ausschließen (EuGH, Urteil vom 21. September 1999 – C 392/96 – Kommission ./. Irland). Es ist kaum zu bezweifeln, dass die vollständige Freistellung von Änderungsvorhaben bis zu einer Ausbaulänge von zehn Kilometern mit dieser Rechtsprechung nicht vereinbar ist. Dies gilt insbesondere für Änderungsvorhaben im innerstädtischen Bereich, die vielfältige Immissionsfragen aufwerfen. Die in Frage stehende Ausbaustrecke ist ein Musterbeispiel dafür.

Darüber hinaus möchten wir darauf hinweisen, dass die deutschen Behörden einen unzureichenden Sachverhalt mitgeteilt haben. Das Vorhaben bewirkt eine Erweiterung der Straße auf jeweils zwei volle Fahrstreifen für den motorisierten Individualverkehr in beide Fahrrichtungen, während vor dem Ausbau - bis auf einen Abschnitt von 300 Metern Länge auf einer der beiden Fahrrichtungen - lediglich jeweils ein voller Fahrstreifen bestand und die Fahrstreifen der Straßenbahn vom motorisierten Individualverkehr mitgenutzt werden konnten. Diese Erweiterung der Straße auf vier volle Fahrstreifen ist als Erweiterung einer Straße im Sinne der Nr. 13 des Anhangs II der UVP-RL zu werten. Die gegenteilige Auffassung der deutschen Behörden ist eine Verkennung dessen, was Art. 4 UVP-RL vorschreibt.

Sollte die Kommission die Auffassung der deutschen Behörden akzeptieren, wäre es möglich, dass Straßen mit Hotspot-Charakter (Straßen in dichtbewohnten Gebieten, Trasse durch wertvolle Biotope, vielspurige Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen und damit hohem Schadstoffausstoß), die unter zwei Kilometern lang sind, bei Änderungsvorhaben sogar bis zu zehn Kilometern Länge, ohne UVP und überhaupt Einzelfallprüfung gebaut werden dürften, obwohl die besondere Umweltrelevanz auf der Hand liegt. Dies widerspräche der zitierten EuGH-Rechtsprechung.

Wenn die Kommission die Beschwerde wie angekündigt einstellt, würde das Land Bremen dies als Bestätigung seiner gemeinschaftsrechtswidrigen UVP-Gesetzgebung begreifen. Zugleich wäre dies ein Signal an andere Bundesländer und Mitgliedsstaaten, insoweit gleichzuziehen.

Soweit die deutschen Behörden und das OVG meinen, dass ein möglicher Rechtsfehler sich jedenfalls im Ergebnis nicht auswirke, weil die Planfeststellungsbehörde trotz Leugnung einer rechtlichen Verpflichtung de facto eine Vorprüfung vorgenommen habe, verkennen sie den unstreitigen Umstand, dass die „Vorprüfung“ sich nicht auf die Auswirkungen des Vorhabens auf das Klima erstreckt hat. Es ist aber augenfällig, dass gerade Eingriffe in die innerstädtischen Verkehrssysteme zahlreiche und nachhaltige Klimaauswirkungen zur Folge haben können. Dies wird beim vorliegenden Ausbauvorhaben besonders deutlich, wenn man die Entwicklung der Grenzwertüberschreitungen betrachtet.

## 2. Überschreitung der Grenzwerte

Hinsichtlich der Feinstaubgrenzwerte sind die deutschen Behörden bei ihrer Beurteilung ebenfalls von einem unzutreffenden Sachverhalt ausgegangen. Dem Planfeststellungsverfahren lag in der Tat die Annahme zugrunde, dass eine Beschleunigung des Verkehrs auf der Schwachhauser Heerstraße eine Verminderung der Immissionsbelastungen mit PM 10 und NO<sub>2</sub> bewirken wird.

Diese Annahme, die Grundlage des von den deutschen Behörden angeführten Immissionsgutachtens vom 10. April 2003 ist, hat sich mittlerweile als falsch herausgestellt. Die Prognosen des Immissionsgutachtens, wonach die Grenzwerte eingehalten werden, haben sich in Wirklichkeit nicht bewahrheitet. Im Gegenteil ist es in den Jahren 2003 bis 2006 zu einem dramatischen Anstieg der Grenzwertüberschreitungen gekommen, was die beigefügten Auswertungen der Verkehrsmessstelle 1, die sich ursprünglich an der Schwachhauser Heerstraße 9 befand und später zum Dobbenweg 6 (Kreuzungsbereich zur Schwachhauser Heerstraße) verlegt wurde, nachdrücklich belegen.

Bei Betrachtung der Auswertungen für das Jahres 2007 fällt auf, dass ab Mitte des Jahres, als mit dem Straßenausbau begonnen und dadurch in den Hauptverkehrszeiten eine erhebliche Verlangsamung des Verkehrs bewirkt wurde, besonderes die Werte für PM 10 sanken. Daran wird deutlich, dass die mit dem Ausbau bezweckte Verkehrsbeschleunigung keine Minderung, sondern eine weitere Steigerung der Grenzwertüberschreitungen bewirken wird.

Sollte eine ablehnende Entscheidung der Kommission bereits getroffen sein, wird um erneute Überprüfung gebeten.

Mit freundlichen Grüßen

Detlef Driever  
Rechtsanwalt