

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

Herrn
Günter Knebel
Bürgerinitiative
„Keine Stadtautobahn durch Bremen“
Ludwigsburger Straße 22
28215 Bremen

Auskunft erteilt
Herr Bartsch

Dienstgebäude:
Contrescarpe 73

Zimmer 4.06

T 0421/ 361-15322
F 0421/ 496-10179

E-mail
robert.bartsch@bau.bremen.de

Datum und Zeichen
Ihres Schreibens
12.08.2009

Mein Zeichen
(bitte bei Antwort angeben)
50-1

Bremen, 1. Oktober 2009

Empf. 6.10.09

Verkehrskonzept Bremer Nordosten und Gestaltung der Schwachhauser Heerstraße

Sehr geehrter Herr Knebel,

ich danke Ihnen für Ihr Schreiben vom 12. August 2009. Es ist mir ein wichtiges Anliegen, die Lebensqualität in Schwachhausen, der Vahr und in der Östlichen Vorstadt vor dem Hintergrund der bestehenden Lärm- und Luftschadstoffbelastungen an den Hauptverkehrsstraßen sowie der nicht barrierefreien Querungsbauwerke in der Kurfürstenallee und in der Richard-Boljahn-Allee zu stärken. Dazu habe ich die Vorschläge aus den verschiedenen Stadtteilbeiräten aufgegriffen und im Rahmen des Verkehrskonzeptes Bremer Nordosten geeignete Maßnahmen ermitteln lassen, mit denen die Verkehrssituation stadtteilverträglicher gestaltet und gleichzeitig die Erreichbarkeit der Innenstadt im notwendigen Maße sichergestellt werden kann.

Zum Abbau von Barrieren für Fußgänger und Radfahrer befürworte ich die Herstellung von Fußgängerampeln in der Kurfürstenallee und in der Richard-Boljahn-Allee sowie eine Geschwindigkeitsdrosselung auf Tempo 50 in diesem Straßenzug. Damit wird ein wesentlicher Beitrag geleistet, die trennende Wirkung dieser Hauptverkehrsstraße insbesondere für mobilitätseingeschränkte Bürgerinnen und Bürger in Schwachhausen und in der Vahr zu verringern.

Die Einführung von Tempo 30 im immissionskritischen Abschnitt der Bismarckstraße zwischen dem Dobbenweg und der St.-Jürgen-Straße sehe ich in diesem Zusammenhang als eine zielführende Maßnahme an, um zu einer spürbaren Verbesserung sowohl der Lärm- als auch der Luftschadstoffsituation in der Bismarckstraße und im Dobbenweg zu gelangen. Ich freue mich sehr, dass die Bürgerinitiative „Keine Stadtautobahn durch Bremen“ dieses Maßnahmenpaket unterstützt. Nähere Informationen zu den Vorhaben stehen Ihnen nach Abschluss der Untersuchungen zur Verfügung.

Mit dem Sprecher des Beirats Schwachhausen, dessen beratenden Verkehrsplaner Stempel und dem Ortsamt Schwachhausen/ Vahr wurden, wie von mir zugesagt, Möglichkeiten diskutiert, die Verkehrsbelastung in der Schwachhauser Heerstraße zu senken. Nach den vorliegenden Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung muss ich davon ausgehen, dass sich eine Querschnittverminderung der Schwachhauser Heerstraße negativ auf die mit Luftschadstoffen und mit Straßenverkehrslärm hoch belastete Bismarckstraße und auf den Stern auswirkt. Leider ist bei einer Fahrbahnbreite von 4,75 m in der Schwachhauser Heerstraße nicht sichergestellt, dass der Verkehr auch unter Berücksichtigung der Wirkungen des Maßnahmenpakets ausreichend abgewickelt werden kann. Mit dem Beirat Schwachhausen besteht Einvernehmen, die vom Senat beschlossene Einstreifigkeit der Schwachhauser Heerstraße entsprechend dem Planfeststellungsbeschluss umzusetzen. Die bestehende Halteverbotsregelung wird nach Beendigung der Baumaßnahme aufgehoben.

Der Einmündungsbereich Parkstraße/ Am Barkhof wird entsprechend der Zusage meines Amtsvorgängers platzartig gestaltet. Dazu ist vorgesehen, die Einmündung zur Schwachhauser Heerstraße unter Beibehaltung der Verkehrsfunktion hoch zu pflastern und den daran angrenzenden, öffentlichen Raum niveaugleich auszuführen. Zur räumlichen Einfassung dieses Platzes wird der Baumbestand durch Neuanpflanzungen ergänzt. Die Umgestaltung der Einmündungsbereiche Parkstraße/ Am Barkhof und Herderstraße soll in dem für die Schwachhauser Heerstraße vorgesehenen Standard erfolgen. Ich habe das Amt für Straßen und Verkehr gebeten, die Planung dem Stadtteilbeirat Schwachhausen vorzustellen. Hier haben Sie gern die Gelegenheit, Ihre Gestaltungsvorschläge einzubringen.

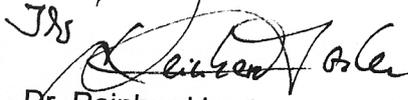
Der Senat hat bereits mehrere Schritte unternommen, um den Lkw-Verkehr in der Schwachhauser Heerstraße einzudämmen:

- 1.) Anfang 2005 wurde die Wegweisung für den Lkw-Verkehr mit separatem Hinweisschild an den Anschlussstellen "Vahr" und "Horn-Lehe" der A 27 für Verkehre vom Bremer Kreuz dergestalt verändert, dass Lkw-Verkehre mit Fahrtziel "Centrum" auf die Nutzung der Anschlussstelle "Überseestadt" geleitet werden. Hiermit wurde der Beschluss der Bremischen Bürgerschaft umgesetzt.
- 2.) Bei der letzten Überarbeitung der Karte des Lkw-Führungsnetzes im März 2006 wurde die Innenstadt einschließlich des Barkhofs bis zur Hollerallee und Graf-Moltke-Str. als Bereich ohne Lkw-Durchgangsverkehr ausgewiesen. Hiermit konnte dem Beschluss der Bremischen Bürgerschaft teilweise Rechnung getragen werden, da die Straßen der Innenstadt aus dem Lkw-Führungsnetz herausgenommen worden sind und damit auch kein Anreiz für Durchgangsverkehre auf der Schwachhauser Heerstr. besteht.
- 3.) Der Ausbau des Überseestadtzubringers im Bereich der Anschlussstelle der A27 ist im Jahr 2009 abgeschlossen worden, sodass seine Nutzung für regionale und überregionale Lkw-Verkehre in/aus der Innenstadt attraktiver wird. Dies unterstützt die o.g. Änderung der Wegweisung.

Es sei mir an dieser Stelle auch der Hinweis erlaubt, dass die von Ihnen genannten Belastungswerte nicht richtig sind: Ausweislich der Planfeststellungsunterlagen zur Schwachhauser Heerstr. (Planungsabschnitt 2) lagen diese bei der Verkehrszählung 2001 für den "Durchschnittlichen Täglichen Verkehr" (DTV) bei 25.700 Kfz und einem Lkw-Anteil von 2,09%, bei der Prognose 2015 (Nullvariante) für den DTV bei 23.800 und 3,07% Lkw-Anteil und bei der Prognose 2015 (Ausbauvariante) für den DTV bei 24.800 Kfz und 2,98% Lkw-Anteil. Für die Ausbauvariante sind es daher nicht 840 Lkw/Tag, sondern 740 Lkw/Tag, die den Straßenzug befahren werden. Bei dem genannten Werten ist weiterhin zu berücksichtigen, dass der Lkw-Anteil alle Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2,8 t umfasst, der überwiegende Teil allerdings Lieferfahrzeuge und nicht schwere Lkw sind. Bei zahlreichen Hauptverkehrsstraßen in Bremen mit gleich hohem oder niedrigerem DTV ist der Lkw-Anteil wesentlich höher als 3%.

Die Einführung eines Lkw-Nachfahrverbots zwischen 22 und 6 Uhr in der Schwachhauser Heerstr. stößt auf mehrere Schwierigkeiten: Ein Nachfahrverbot würde nicht nur, wie von der Bremischen Bürgerschaft gewollt, den Durchgangsverkehr verhindern, sondern auch den Zuliefer- und Abgangsverkehr der Innenstadt, der Bahnhofsvorstadt, des Viertels und der Bürgerweide. Diese müssten andere Straßen, z. T. mit erheblichen Umwegen, nutzen und würden dort die Anwohner zusätzlich belasten (z. B. Osterdeich, Bürgerweide, Am Dobben, Kirchbachstr., Eickedorfer Str.). Für den Anlieferverkehr der Bereiche beidseits der Schwachhauser Heerstr. wären Ausnahmegenehmigungen von den Unternehmen zu beantragen und die Einhaltung müsste auch entsprechend überwacht werden. Aufgrund der Notwendigkeit von Anlieferverkehr, z.B. für den Einzelhandel, kann daher ein vollständiges Lkw-Nachfahrverbot nicht erlassen werden. Ich hoffe dafür auf Ihr Verständnis.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Reinhard Loske
Senator