

**Kleine Anfrage** der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 18. Februar 2003

**Grundstücksankäufe Schwachhauser Heerstraße**

Im Zuge der Ausbaumaßnahme Schwachhauser Heerstraße zwischen Hollerallee und Kurfürstenallee sollen 18 Grundstücke von Anliegern und Anliegerinnen um insgesamt 595 m<sup>2</sup> zugunsten des Straßenraums verkleinert werden. Zurzeit laufen zwischen der Stadt Bremen und den verschiedenen Grundstückseigentümern und -eigentümerinnen Verhandlungen zum Grunderwerb. Parallel dazu sind Klagen vor dem Obergerverwaltungsgericht gegen eine drohende Enteignung anhängig. In einem Klagefall (Schwachhauser Heerstraße 45/Ecke Graf-Moltke-Straße) soll es zu einem Vergleich gekommen sein, bei dem die Fläche, die die Stadt von dem Privateigentümer erwerben wollte, auf fast die Hälfte reduziert worden ist.

Wir fragen den Senat:

1. Von welcher Nutzung geht der Senat bei der Ausbauplanung der Schwachhauser Heerstraße aus? Sollen beide Fahrbahnen in eine Fahrtrichtung für Lkw nutzbar sein?
2. Welche Rolle spielt für den Senat bezüglich der Ausbauplanung der Schwachhauser Heerstraße die Erwartung, dass durch den Bau der A 281 die innerstädtischen Verkehrsmengen reduziert werden? Beabsichtigt der Senat, den Straßenzug aus dem Lkw-Führungsnetz zu nehmen? Wenn nein, warum nicht?
3. Hat der Senat Kenntnis darüber, ob sämtliche Alternativen geprüft worden sind, die eine Verringerung der Ausbaubreite ermöglichen:
  - a) durch Reduzierung der Spurbreiten auf das mögliche Mindestmaß,
  - b) durch Reduktion der zulässigen Fahrtgeschwindigkeit,
  - c) durch Begrenzung der Tonnage bzw. Größe der Lkw,
  - d) durch Veränderung der Kurvenradien,
  - e) durch Veränderung der Lage der Haltestellen,
  - f) durch Verkürzen der Aufstellspuren,
  - g) durch ein Überholverbot für Lkw?Wenn ja, mit welchem Ergebnis?
4. Hat der Senat Kenntnis darüber, wo nach dem Ausbau des Straßenabschnitts zukünftig die Haltestelle Hollerallee liegen soll (stadteinwärts und stadtauswärts)? Welchen Abstand haben die Haltestellen zueinander (Relation Parkallee/Hollerallee, Relation Hollerallee/St.-Joseph-Stift)?
5. Hat der Senat Kenntnis von dem kürzlich erzielten Vergleich vor dem Obergerverwaltungsgericht? Mit welchen Begründungen konnte die Fläche, die für den Straßenbau benötigt und von der Stadt erworben wird, reduziert werden?
6. Wie hoch ist der ungefähre m<sup>2</sup>-Preis, den die Stadt für den Erwerb der Flächen der Anliegerinnen und Anlieger, die für den Ausbau der Schwachhauser Heerstraße angekauft werden sollen, zu zahlen bereit ist?

7. Welche Einsparmöglichkeiten sieht der Senat durch das Ausschöpfen aller Reduktionsmöglichkeiten der Fahrbahnbreiten beim Ankauf der Privatflächen?

Karin Krusche, Karoline Linnert und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

D a z u

### Antwort des Senats vom 25. März 2003

1. Von welcher Nutzung geht der Senat bei der Ausbauplanung der Schwachhauser Heerstraße aus? Sollen beide Fahrbahnen in eine Fahrtrichtung für Lkw nutzbar sein?

Die Aufteilung der Fahrbahnbreiten erfolgt dergestalt, dass beide richtungsbezogenen Fahrstreifen von Lkw nutzbar sind. In der Praxis wird aber eine überwiegende Benutzung des rechten Fahrstreifen durch Lkw stattfinden.

2. Welche Rolle spielt für den Senat bezüglich der Ausbauplanung der Schwachhauser Heerstraße die Erwartung, dass durch den Bau der A 281 die innerstädtischen Verkehrsmengen reduziert werden? Beabsichtigt der Senat, den Straßenzug aus dem Lkw-Führungsnetz zu nehmen? Wenn nein, warum nicht?

Die verkehrlichen Auswirkungen des Baus der A 281 sind in die Verkehrsprognose zum Ausbau der Schwachhauser Heerstraße eingestellt und bei der Planung berücksichtigt worden.

Die Herstellung des geschlossenen Autobahnringes A 281/A 1/A 27 führt zur Reduzierung des innerstädtischen Lkw-Verkehres. Durch die allgemeine Steigerung der prognostizierten Verkehrsmenge wird sich im Querschnitt Schwachhauser Heerstraße jedoch nur eine relative Reduzierung der Lkw-Anteile einstellen. In absoluten Zahlen bleibt der Wert annähernd gleich.

Aufgrund ihrer Bedeutung für die Erreichbarkeit der Innenstadt und des Messezentrums Bürgerweide aus Richtung Süd-Osten ist die Schwachhauser Heerstraße im Abschnitt Kurfürstenallee/Hollerallee als Hauptverkehrsstraße im Lkw-Führungsnetz für den stadtteilübergreifenden Verkehr ausgewiesen. Eine Herausnahme aus dem Lkw-Führungsnetz in diesem Bereich würde in sich die Gefahr der Belastung von sensiblen Wohngebieten durch vermehrte Lkw-Schleichverkehre bergen. Aus diesem Grund beabsichtigt der Senat nicht die Herausnahme dieses Streckenabschnittes aus dem Lkw-Führungsnetz.

3. Hat der Senat Kenntnis darüber, ob sämtliche Alternativen geprüft worden sind, die eine Verringerung der Ausbaubreite ermöglichen:

- a) durch Reduzierung der Spurbreiten auf das mögliche Mindestmaß,
- b) durch Reduktion der zulässigen Fahrtgeschwindigkeit,
- c) durch Begrenzung der Tonnage bzw. Größe der Lkw,
- d) durch Veränderung der Kurvenradien,
- e) durch Veränderung der Lage der Haltestellen,
- f) durch Verkürzen der Aufstellspuren,
- g) durch ein Überholverbot für Lkw?

Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

- a) Bei der in diesem Streckenabschnitt erwarteten Verkehrsmenge ist der geplante Straßenquerschnitt in den geraden Abschnitten bereits auf das erforderliche Mindestmaß, das einen reibungslosen Verkehrsfluss ermöglicht, reduziert worden. Bei einer prognostizierten Verkehrsmenge von ca. 38.500 Kfz/d und einem Schwerverkehrsanteil von 2,95 % (einschließlich der Reisebusse und des ÖPNV-bedingten Schwerverkehrsanteil) ist eine Fahrbahnbreite unter 5,80 m nicht geeignet zur Umsetzung der Pla-

nungsziele. Grundsätzlich stehen Eingriffe in private Grundstücke im Rahmen der Abwägung immer an letzter Stelle aller Möglichkeiten. Die Inanspruchnahme privater Grundstücksflächen wird deshalb so gering wie möglich gehalten.

- b) Bei dem in Rede stehendem Streckenabschnitt handelt es sich um eine Hauptverkehrsstraße mit maßgebender Zubringerfunktion für die Innenstadt und Bürgerweide/Messezentrum. Eine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit kommt für Straßen dieser Kategorie nicht in Betracht. Da eine Geschwindigkeitsreduzierung auch für den ÖPNV gelten würde, wäre zudem das Planungsziel der ÖPNV-Beschleunigung verfehlt.
- c) Eine Beschränkung der zulässigen Gesamtlast bzw. der zulässigen Größe steht aus den zuvor genannten Gründen nicht zur Diskussion.
- d) Die verwendeten Kurvenradien entsprechen den bei Straßen dieser Kategorie anzuwendenden Maßen. Eine Veränderung führt hier nicht zu einer Verringerung des Grunderwerbs.
- e) Die vorgesehene Lage der Haltestellen ist Ergebnis eines Abwägungsprozesses, um einzelne private Grundstückseigentümer nicht über Gebühr belasten zu müssen. Hier steht die mögliche Grundstücksinanspruchnahme einem möglichen Eingriff in vorhandene Bausubstanz gegenüber.
- f) Die Aufstellspuren weisen das für eine reibungslose Verkehrsabwicklung notwendige Maß auf. Im Übrigen hat eine Verkürzung hier keinen Einfluss auf notwendigen Grunderwerb.
- g) Ein Überholverbot für Lkw würde keinen Einfluss auf die notwendige Fahrbahnbreite von 5,80 m haben.

4. Hat der Senat Kenntnis darüber, wo nach dem Ausbau des Straßenabschnitts zukünftig die Haltestelle Hollerallee liegen soll (stadteinwärts und stadtauswärts)? Welchen Abstand haben die Haltestellen zueinander (Relation Parkallee/Hollerallee, Relation Hollerallee/St.-Joseph-Stift)?

Die Haltestelleninseln liegen zukünftig sowohl für die stadteinwärtige als auch die stadtauswärtige Richtung östlich des Knotenpunktes Schwachhauser Heerstraße/Hollerallee/Graf-Moltke-Straße. Dadurch verbessert sich die Abstandsrelation zwischen den Haltestellen. Der Haltestellenabstand zwischen den Haltestellen Parkstraße und Hollerallee liegt zukünftig bei ca. 300 m bzw. zwischen Hollerallee und St.-Joseph-Stift bei ca. 400 m.

5. Hat der Senat Kenntnis von dem kürzlich erzielten Vergleich vor dem Oberverwaltungsgericht? Mit welchen Begründungen konnte die Fläche, die für den Straßenbau benötigt und von der Stadt erworben wird, reduziert werden?

Bei dem angesprochenen Vergleich handelt es sich um eine außergerichtliche Einigung. Um in dieser Angelegenheit einen langwierigen Rechtsstreit zu vermeiden und damit eine zügige bauliche Umsetzung nicht in Frage zu stellen, hat es hierzu mehrere konstruktive Gespräche zwischen den Parteien gegeben. Bezüglich der Einwände ist die Planung im Rahmen der Ausführungsplanung nochmals detailliert untersucht und schließlich in einigen Punkten unter Beibehaltung der ursprünglichen Planungsziele überarbeitet worden. Der Kläger hat daraufhin seine vor dem OVG Bremen anhängige Klage zurückgezogen und steht nun einem freihändigen Grunderwerb positiv gegenüber.

6. Wie hoch ist der ungefähre m<sup>2</sup>-Preis, den die Stadt für den Erwerb der Flächen der Anliegerinnen und Anlieger, die für den Ausbau der Schwachhauser Heerstraße angekauft werden sollen, zu zahlen bereit ist?

Die Gesellschaft für Bremer Immobilien führt hier für die Stadtgemeinde die Verhandlungen mit den betroffenen Eigentümern. Die Preise pro m<sup>2</sup> richten sich dabei nach der von GeoInformation Bremen herausgegebenen Bodenrichtwertkarte. Die Preise liegen im fraglichen Bereich bei 153,19 €/m<sup>2</sup> bis 163,40 €/m<sup>2</sup> für Gemeinbedarfsflächen bzw. bei 245,10 €/m<sup>2</sup> bis 255,31 €/m<sup>2</sup> für Privatflächen.

7. Welche Einsparmöglichkeiten sieht der Senat durch das Ausschöpfen aller Reduktionsmöglichkeiten der Fahrbahnbreiten beim Ankauf der Privatflächen?  
Für diesen Ausbauabschnitt ist eine Reduzierung der Fahrbahnbreiten nicht weiter möglich, ohne die grundsätzlichen Planungsziele aufzugeben. Weitere Einsparmöglichkeiten beim Ankauf von Privatflächen werden nicht gesehen.