

Antwort des Senats auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE

Umleitung des Autobahnverkehrs über Straßen in Bremen

**Antwort des Senats
auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE
vom 25.01.2018**

„Umleitung des Autobahnverkehrs über Straßen in Bremen“

Die Fraktion DIE LINKE hat folgende Kleine Anfrage an den Senat gerichtet:

Auf der A1 wird am südwestlichen Rand Bremens bis Ende 2019 eine Großbaustelle entstehen, weil die Fahrbahn erneuert und die Brücke über die Ochtum neu gebaut werden sollen. Diese Baustellen führen einerseits zu Schleichverkehren und Staus in den südlichen Stadtteilen Bremens – wo in diesem Zeitraum außerdem mit dem umstrittenen Bau des Teilstücks 2.2 der A281 begonnen werden soll, was die Situation erheblich verschärfen wird.

Zusätzlich gibt es auch auf der eigentlich nicht tangierten A27 zwischen Bremerhaven und Bremer Kreuz eine offizielle Umleitungsempfehlung an der Abfahrt Überseestadt auf die B6/B75 (Ausschilderung der Richtungsempfehlung Osnabrück mit dem Zeichen 467, orangener Pfeil). Kraftfahrzeuge aus Richtung Norden mit Fahrtziel Südwesten sollen nach dieser Umleitungsempfehlung also nicht mehr über das Bremer Kreuz auf die A1 sondern quer durch die Stadt und über die berühmte Stephanibrücke auf die B6 bzw. die B75 Richtung A1 geleitet werden. Damit werden jene Straßen zusätzlich befahren, wo ohnehin schon eine enorme Verkehrsbelastung herrscht. Innerstädtische Staus sind dabei vor allem für die AnwohnerInnen mit größeren Belastungen verbunden als Staus direkt an den Autobahnbaustellen auf der A1. Der Beirat Walle hat deshalb einstimmig beschlossen, dass die Umleitungsempfehlung sofort entfernt werden soll.

Wir fragen den Senat:

1. Aus welchem Grund und für welchen Zeitraum wurde die Umleitungsempfehlung auf der A27/Abfahrt Überseestadt eingerichtet? Inwiefern wurde das Verkehrsressort an dieser Entscheidung beteiligt?
2. Nach welchen Kriterien werden Umleitungsempfehlungen von Autobahnen durch städtisches Gebiet geprüft und eingerichtet?
3. Welche weiteren Umleitungsempfehlungen von Autobahnen durch städtisches Gebiet bestehen in Bremen aktuell und welche sollen zukünftig eingerichtet werden?
4. Welche Alternativen zur Umleitung des Verkehrs von einer mehrspurigen Autobahn auf eine Strecke durch bewohntes städtisches Gebiet, die zudem im Gebiet Hochbrücke (Utbremer Kreisel) bis zur Weserbrücke nur einspurig ist, wurden im Vorfeld geprüft und mit welchem Ergebnis?
5. Setzt sich der Senator für Verkehr für eine Aufhebung der Umleitungsempfehlung ein?

6. Welche Auswirkungen hat eine erhöhte Verkehrsbelastung auf den Verkehrsabfluss aus der Eduard-Schopf-Allee, der Utbremer Str. und der Hans-Böckler-Str. in Richtung B6/Stephanibrücke?
7. Wie wirken sich die zusätzlichen Umleitungsverkehre auf die Belastung der Brücke am Utbremer Kreisel aus? Wird die verkehrliche und bauliche Belastung der Brücke beobachtet? Wenn ja: mit welchen Ergebnissen?
8. Welche Auswirkungen haben die zusätzlichen Verkehre auf die eingeschränkt belastbare Stephanibrücke und welche Konsequenzen zieht der Senat daraus?
9. Findet entlang der Strecken eine Verkehrszählung statt? Gibt es signifikante Unterschiede gegenüber früheren Verkehrsaufkommen?
10. Finden an der B6/B75 Messungen des Lärms und der Schadstoffbelastungen der Luft statt? Wenn ja: mit welchen Ergebnissen?
11. Inwiefern werden die zusätzlichen Verkehre „links der Weser“ im Zusammenhang mit den Baustellen auf der A1 in die zeitlichen Planungen zum Baubeginn des Bauabschnitts 2.2 der A281 einbezogen?“

Der Senat beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Aus welchem Grund und für welchen Zeitraum wurde die Umleitungsempfehlung auf der A27/Abfahrt Überseestadt eingerichtet? Inwiefern wurde das Verkehrsressort an dieser Entscheidung beteiligt?

Antwort zu Frage 1:

Vor Durchführung der von der Niedersächsischen Bauverwaltung geplanten Erneuerungsmaßnahme auf der A1 wurde im Jahr 2016 die Umleitungsempfehlung mit Niedersachsen abgestimmt. Hierdurch sollten Möglichkeiten zur Umfahrung des o.g. Streckenabschnittes aufgezeigt werden. Bei der B 6 / B 75 handelt es sich um eine anbaufreie und dem Fernverkehr dienende Streckenverbindung. Andere verkehrlich sinnvolle Umleitungsstrecken, die im Übrigen nur das kommunale, weniger leistungsfähige, bremische Straßennetz betreffen könnten, bestehen nicht. Auf der Südseite der BAB A 1 kommt als kurze Umleitungsstrecke lediglich noch die B 322 / B 51 / B 6 zwischen dem Autobahndreieck Stuhr und der Anschlussstelle Brinkum in Betracht, die bei entsprechender Verkehrslage ebenfalls von den Verkehrsteilnehmern intensiv genutzt wird.

2. Nach welchen Kriterien werden Umleitungsempfehlungen von Autobahnen durch städtisches Gebiet geprüft und eingerichtet?

Antwort zu Frage 2:

Bedarfsumleitungen für den Autobahnverkehr sollen den Verkehr im Bedarfsfall über das nachgeordnete Straßennetz von einer Anschlussstelle zu einer anderen an der Störungsstelle vorbeiführen. In der Regel ist die „andere“ Anschlussstelle die in Fahrtrichtung nächste Ausfahrt zur gleichen Autobahn. Dabei ist die Leistungsfähigkeit der Umleitungsstrecke besonders zu beachten. Die Umleitung durch städtisches Gebiet ist deshalb erforderlich, weil es keine anderen sinnvollen Streckenalternativen gibt. Bei diesen Strecken handelt es sich meistens um Straßen für den überörtlichen Verkehr. Wenn eine Bundesfernstraße – z. B. für die Dauer von Straßenbauarbeiten – gesperrt wird, haben die Baulastträger anderer öffentlicher Straßen die notwendige Umleitung des Verkehrs auf ihren Straßen zu dulden. Grundsätzlich gibt es an verschiedenen Abfahrten Umleitungsempfehlungen durch das nachgeordnete Netz durch feste Beschilderungen. Umleitungsempfehlungen auf den Autobahnen mit mobilen Vorwarnern wie 2017 sind für 2018 nicht vorgesehen, da die erwartete Lenkungswirkung nicht vollumfänglich erreicht wurde.

3. Welche weiteren Umleitungsempfehlungen von Autobahnen durch städtisches Gebiet bestehen in Bremen aktuell und welche sollen zukünftig eingerichtet werden?

Antwort zu Frage 3:

Grundsätzlich gibt es an den Autobahnen BAB A 1, A 281 und A 270 Umleitungsempfehlungen durch das nachgeordnete Netz durch feste Beschilderungen. Umleitungsempfehlungen auf den Autobahnen mit mobilen Vorwarnern wie 2017 sind für 2018 nicht vorgesehen.

4. Welche Alternativen zur Umleitung des Verkehrs von einer mehrspurigen Autobahn auf eine Strecke durch bewohntes städtisches Gebiet, die zudem im Gebiet Hochbrücke (Utbremer Kreisel) bis zur Weserbrücke nur einspurig ist, wurden im Vorfeld geprüft und mit welchem Ergebnis?

Antwort zu Frage 4:

In den Fällen von Staubildungen auf der BAB A 1 und der von den Verkehrsteilnehmern in Anspruch genommenen Umleitungsstrecken (z.T. auch Empfehlungen der Navigationsgeräte) über die Bundesstraße kann es, insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten, zu Einschränkungen des Verkehrsflusses auf dem nachgeordneten Straßennetz kommen. Diese Behinderungen sind nicht vermeidbar. Andere verkehrlich sinnvolle Umleitungsstrecken, die im Übrigen nur das kommunale bremische Straßennetz betreffen könnten, bestehen nicht.

5. Setzt sich der Senator für Verkehr für eine Aufhebung der Umleitungsempfehlung ein?

Antwort zu Frage 5:

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr setzt sich aufgrund der bisherigen Erkenntnisse für eine Aufhebung der Umleitungsempfehlung ein. Aus diesem Grund sind Umleitungsempfehlungen mit mobilen Vorwarnern für 2018 nicht vorgesehen.

6. Welche Auswirkungen hat eine erhöhte Verkehrsbelastung auf den Verkehrsabfluss aus der Eduard-Schopf-Allee, der Utbremer Str. und der Hans-Böckler-Str. in Richtung B6/Stephanibrücke?

Antwort zu Frage 6:

Auch hier gilt die Antwort zu Frage 4. Unabhängig von den Umleitungen befindet sich für die Überseestadt ein integriertes Verkehrskonzept in Bearbeitung. Die sich daraus ergebenden Maßnahmen beziehen sich auch auf die Optimierung des Verkehrsabflusses von der Eduard-Schopf-Allee zur B6/Stephanibrücke sowie von der Lloydstraße zur Hans-Böckler-Straße Richtung B6/Stephanibrücke.

7. Wie wirken sich die zusätzlichen Umleitungsverkehre auf die Belastung der Brücke am Utbremer Kreisel aus? Wird die verkehrliche und bauliche Belastung der Brücke beobachtet? Wenn ja: mit welchen Ergebnissen?

Antwort zu Frage 7:

Das Fly-Over über dem Utbremer Kreisel (Bauwerk BW 270) unterliegt regelmäßigen Überprüfungen und Kontrollen der nach DIN 1076 regelmäßig stattfindenden Bauwerksprüfungen. Die momentane Zustandsnote unter Berücksichtigung der „Richtlinien zur einheitlichen Erfassung, Bewertung, Aufzeichnung und Auswertung der Bauwerksprüfungen nach DIN 1076 (RI-EBW-PRÜF)“ beträgt 2,5.

Die Zustandsnote bildet die Grundlage für die weitere Erhaltungsplanung, sie lässt die Dringlichkeit notwendiger Maßnahmen erkennen, gibt aber keinen Aufschluss über Art und Umfang der Schäden oder Kosten der Instandsetzungsmaßnahme. Die bei der Bauwerksprüfung ggf. festgestellten Schäden werden je nach Dringlichkeit sowie Art und Umfang umgehend bis mittelfristig im Rahmen des

Erhaltungsprogramms behoben, was zu einer Verbesserung der Zustandsnote außerhalb des Zyklusses der Bauwerksprüfung führt.

8. Welche Auswirkungen haben die zusätzlichen Verkehre auf die eingeschränkt belastbare Stephanibrücke und welche Konsequenzen zieht der Senat daraus?

Antwort zu Frage 8:

Die Stephanibrücke (BW 141-2) ist für den normalen PKW-Verkehr nicht eingeschränkt. Einschränkungen bestehen im Hinblick auf die LKW-Verkehre in Form eines Überholverbotes und einer Abstandsanordnung. Weitere Einschränkungen gibt es im Rahmen des genehmigungspflichtigen Schwerverkehres. Die zusätzlichen Belastungen durch die Umleitungsverkehre können von der Brücke aufgenommen werden.

9. Findet entlang der Strecken eine Verkehrszählung statt? Gibt es signifikante Unterschiede gegenüber früheren Verkehrsaufkommen?

Antwort zu Frage 9:

Entlang der Strecke finden keine besonderen Verkehrszählungen statt, die eine konkrete Aussage zu den Umleitungsverkehren von der Autobahn A1 erlauben. Standardmäßig wird der Verkehr auf der B75 in Höhe der Landesgrenze zu NDS und auf der A27 zwischen Bremer Kreuz und Anschlussstelle Bremen-Sebaldsbrück über Dauerzählstellen erhoben. Hierbei kann festgestellt werden, dass der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) auf der B75 hier in 2017 im Vergleich zu früheren Jahren um etwa 2.750 auf 45.350 Kfz/24h zugenommen hat. Die Zunahme auf der A27 bewegt sich etwa in der gleichen Größenordnung bei einem DTV von hier etwa 63.500 Kfz/24h. Unter Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrsentwicklung kann auf Basis der vorliegenden Datengrundlage auf keine signifikante Veränderung im DTV, die auf Umleitungs/Ausweichverkehre zurückzuführen ist, geschlossen werden.

10. Finden an der B6/B75 Messungen des Lärms und der Schadstoffbelastungen der Luft statt? Wenn ja: mit welchen Ergebnissen?

Antwort zu Frage 10:

An der B6/B75 finden Lärmmessungen und Messungen der Schadstoffbelastung der Luft nicht statt.

11. Inwiefern werden die zusätzlichen Verkehre „links der Weser“ im Zusammenhang mit den Baustellen auf der A1 in die zeitlichen Planungen zum Baubeginn des Bauabschnitts 2.2 der A281 einbezogen?

Antwort zu Frage 11:

Der Eingriff in den Verkehr im Zuge des Bauschnittes 2/2 an der Kattenturmer Heerstraße / des Tunnelbauwerks ist für ca. Ende 2019 terminiert. Die Maßnahme des Ersatzneubaus des BW3430 über die Ochtum findet planmäßig in den Jahren 2018 und 2019 statt. Es existieren somit keine zeitlichen Überschneidungen der beiden Maßnahmen.