

**Kleine Anfrage
der Fraktion der FDP vom 12.05.2025
und Mitteilung des Senats vom 17.06.2025**

Staubilanz von Bremen

Vorbemerkung der fragestellenden Fraktion:

Laut den Auswertungen des Verkehrsdatenanbieters Inrix standen die Bremer im Jahr 2024 durchschnittlich 40 Stunden im Stau. Bremens Autobahnen und Autobahnkreuze sind keine Unbekannten in den täglichen Verkehrs- und Staumeldungen. Zudem gibt es weitere Nadelöhre in Bremen, welche Auto- und LKW Fahrerinnen und -fahrer zur Verzweiflung bringen. Unnützes Warten durch Staus ist nicht nur ein persönliches Ärgernis und eine zusätzliche Belastung für die Umwelt, sondern kostet auch Zeit und Geld. Bremen ist Hafen,- Industrie- und Logistikstandort mit viel Zulieferverkehr und Ziel vieler Einpendler von außerhalb. Deswegen ist es wichtig, dass Bremen seine Stauursachen sorgfältig analysiert und die Auswirkungen von Verkehrsstaus reduziert, um den Wirtschaftsstandort attraktiv zu halten.

Eine besondere Brisanz ergibt sich in den kommenden Jahren aufgrund der notwendigen Sanierungs- und Ersatzneubauten bei den Weserbrücken und zahlreicher weiterer Baustellen, die einen erneuten Anstieg von Staus befürchten lassen.

Der Senat beantwortet die Fragen wie folgt:

1. Wie werden in Bremen Daten für die Staubelastung und Stauanfälligkeit von Straßenabschnitten sowie zum Verkehrsfluss erhoben, ausgewertet und bilanziert?

In Bremen werden keine Daten zur Staubelastung und Stauanfälligkeit von Straßenabschnitten erhoben, ausgewertet und/oder bilanziert.

Es besteht ebenfalls keine Zugriffsmöglichkeit auf ausführliche spezifische Bremer Daten aus externen Datenquellen wie den TomTom-Traffic Index oder dem zitierten INRIX Scoreboard.

2. Welche Entwicklungen und Veränderungen hat es in Bremen in der Staubilanz und im Verkehrsfluss seit 2019 gegeben?

Für die Entwicklung des „Stauaufkommens“ in der Stadtgemeinde Bremen gibt es in verschiedenen Veröffentlichungen durchaus unterschiedliche Aussagen.

Dies liegt auch daran, dass die Definition von Stau von vielen Faktoren abhängig ist und je nach Erhebungsmethodik bei den Anbietern von Verkehrsdaten unterschiedlich gehandhabt wird.

Der TomTom-Traffic Index beispielsweise gibt weltweit für zahlreiche Städte die prozentuale Verlängerung der durchschnittlichen Reisezeit gegenüber der Reisezeit in einem ungehinderten Verkehrsfluss an. Hier wird aktuell für Bremen keine Veränderung im Jahr 2024 zum Vorjahr 2023 ausgewiesen, während der INRIX Index für Bremen einen Rückgang des durchschnittlichen Zeitverlustes um 5 Stunden (auf 40 Stunden) ausweist.

Die Betrachtung dieser statistischen Werte ist daher für einen subjektiven Städtevergleich möglicherweise von Interesse, für konkrete Planungen und Maßnahmen aber wenig zielführend.

2.1. Wie hoch waren die jährlichen Staustunden und Staukilometern in Bremen seit 2019?

Da in Bremen keine entsprechenden statistischen Daten vorliegen ist die Beantwortung dieser Frage nicht möglich.

2.2. Was waren jeweils die staureichsten Tage?

Da in Bremen keine entsprechenden statistischen Daten vorliegen ist die Beantwortung dieser Frage nicht möglich.

2.3. Wie hat sich der Verkehrsfluss in Bremen im selben Zeitraum entwickelt?

Da in Bremen keine entsprechenden Daten vorliegen ist eine zahlenbasierte Beantwortung dieser Frage nicht möglich.

3. In welchen Straßenabschnitten bzw. an welchen Knotenpunkten lagen die Hotspots bzgl. Staus?

3.1. Auf den Autobahnen und Bundesstraßen?

Für die Autobahnen und Bundesstraßen im Land Bremen ist seit 2021 die Autobahn GmbH des Bundes zuständig. Auch hier liegen keine konkreten Daten zur „Stauentwicklung“ vor. Unabhängig von den nicht zur Verfügung stehenden statistischen Daten ist festzuhalten, dass die Hotspots in Bezug auf eine zeitweise Überlastung der Streckenkapazität (per Definition Stau) derzeit auf der B6 zwischen der A 27 und A 281 sowie der A 1 im Bereich der Weserstrombrücke liegen. Dies ist sowohl auf eine zeitweise zu hohe Verkehrsbelastung bzw. die Auswirkung der baustellenbedingten Kapazitäten der Streckenabschnitte zurückzuführen. Besonders von Belang sind hier auch die störanfälligen Zu- und Ausfahrtsituationen mit zum Teil für die Verkehrsteilnehmenden sehr anspruchsvollen Verflechtungsnotwendigkeiten.

3.2. Auf den weiteren landeseigenen und kommunalen Straßen?

Auf den landeseigenen kommunalen Straßen sind temporäre Stauerscheinungen ebenfalls bedingt durch Baustellen oder für die Streckenabschnitte zeitweise zu hohe Verkehrsbelastungen zurückzuführen. Diese zu hohen Verkehrsbelastungen gehen auch auf Ausweichverkehre von anderen Streckenabschnitten zurück. Exemplarisch ist die in 2023 durchgeführte Instandsetzung, aber auch der in den kommenden Jahren anstehende Neubau der Lesumbrücke im Verlauf der A 27 zu nennen. Damit sind jeweils deutliche Auswirkungen auf den parallel verlaufenden Straßenzug der Bremerhavener/Bremer Heerstraße verbunden.

4. Inwieweit gibt es bereits Daten und Erkenntnisse dazu, welche Veränderungen im Verkehrsfluss es im Zuge der bisherigen Sperrungen und Sanierungsmaßnahmen im Bereich der Weserbrücken es gegeben hat?

4.1. Wenn ja: Was sind die Erkenntnisse?

Der Verkehrsfluss im Verlauf der A1 ist bereits mit der aktuellen Reduzierung der Fahrspuren deutlich eingeschränkt. Dies führt nach Analysen, die im Rahmen eines Gemeinschaftsprojektes gemeinsam mit der DEGES und Autobahn GmbH des Bundes sowie der Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) durchgeführt wurden, auch zu Verlagerungen von Verkehren auf andere Strecken. Betroffen ist hier in Bremen vor allem die Habenhauser Brückenstraße und in Verlängerung die Karl-Carstens-Brücke. Weiträumigere Ausweichverkehre sind für die A 27 und den Streckenzug B 6 / B 75 zu erwarten, wobei hier bereits auch ein hoher Auslastungsgrad der Streckenkapazität erreicht ist.

4.2. Wenn nein: Warum nicht und wann werden diese vorliegen?

Entfällt.

4.3. Welche Prognosen für künftige Staus gibt es angesichts der geplanten Baustellen und wie werden diese erhoben?

Es werden keine Stauprognosen erstellt. Für die geplanten Baustellen werden im Vorfeld mögliche Auswirkungen anhand des Bremer Verkehrsmodells simuliert. Daraus wird abgeleitet, welche Baumaßnahmen aufgrund ihrer Wirkung im Straßennetz zeitgleich erfolgen können. Das Ziel ist hier eine zeitliche Koordinierung und Entzerrung der sich zum Teil ansonsten gegenseitig zusätzlich negativ beeinflussenden Baustellen. Auch das allgemeine Verkehrsgeschehen wird kontinuierlich beobachtet, um auf konkrete negative Auswirkungen sofern möglich mit verkehrslenkenden Maßnahmen reagieren zu können.

Aufgrund der Gesamtgemengelage und dem allgemein als nicht sehr gut einzuschätzenden Zustand der verkehrlichen Infrastruktur (hier vor allem die Brücken) sind die Handlungsspielräume aber begrenzt.

5. Was ist über die jeweiligen temporären oder permanenten Ursachen der Staus (z.B. lokale Störung durch Baustelle oder Unfall, hohes Verkehrsaufkommen aufgrund von Großveranstaltung oder Ferienbeginn, zu geringe Kapazitäten, suboptimale Verkehrsführung, fehlende Koordination und Information, etc.) bekannt?

Die beispielhaft genannten Ursachen sind grundsätzlich bekannt. Das Zusammenspiel zwischen Genehmigung von Baustellen und z.B. Schulferien und oder Großveranstaltungen ist gelebte Praxis und wird auch bei künftigen Baumaßnahmen berücksichtigt.

Zeitweise zusätzliche Belastungen durch erhöhtes Verkehrsaufkommen lassen sich aber auf lokaler Ebene und unter Berücksichtigung der teilweise mehrjährigen Baumaßnahmen nicht vermeiden.

6. Was waren die Stau-Hotspots auf den Zufahrtsstraßen nach Bremen im unmittelbaren niedersächsischen Umland und was ist über die Ursachen bekannt?

Der markanteste Hotspot im direkten Umland liegt aus Sicht des Senats vor allem im Bereich der B 75 und ist dort bedingt durch verschiedene Baumaßnahmen.

7. Wie fließen die Erkenntnisse über Staus in die langfristige Verkehrsplanung in Bremen ein?

Die langfristige Verkehrsplanung in Bremen beinhaltet u.a. die Analyse von aktuellen und unter prognostischen Bedingungen erwartete Defizite in der Leistungsfähigkeit der verkehrlichen Infrastruktur. So sind die Erkenntnisse zur Überlastung der B 6 / B 75 in Bremen daher seit langem bekannt und nicht unerwartet. Die langfristige Planung hat hier entsprechend mit der Entwicklung des Autobahnringes um Bremen reagiert, der mit den letzten beiden aktuell im Bau befindlichen Bauabschnitten 2.2 (Huckelriede) und 4 (Weserquerung) absehbar fertiggestellt werden wird und zu einer signifikanten Entlastung der B 6 insbesondere von den auf das Güterverkehrszentrum bezogenen Schwerverkehre führen wird.

8. Welche Maßnahmen zur Stauvermeidung sind aktuell bereits ergriffen worden, welche sind bereits begonnen worden und welche sind in Planung?

Zur Vermeidung von Staus sind verschiedene Maßnahmen ergriffen worden, die sich neben der Koordinierung von verschiedenen Baumaßnahmen vor allem auch mit der Information der Verkehrsteilnehmenden befassen. Die Information der Verkehrsteilnehmer zu den zu erwarteten Beeinträchtigungen und auch das Aufzeigen von Alternativen zum eigenen Kfz spielen aus Sicht des Senats hier eine wesentliche Rolle und werden weiter auf verschiedenen Wegen verfolgt.

Beschlussempfehlung:

Die Stadtbürgerschaft nimmt von der Antwort des Senats auf die Kleine Anfrage Kenntnis.