



Zürcher Straße
(Namensänderung angedacht)

Jahresbericht 2009

Amt für Straßen und Verkehr Bremen



Inhalt

I	AMT FÜR STRAßEN UND VERKEHR	6
I.1	Planung	7
I.1.1	ÖPNV-Planungen	8
I.1.2	Planung Stadtstraßen	9
I.1.3	Landschaftspflege, Natur- und Umweltschutz	10
I.2	Baumaßnahmen (ohne BAB)	12
I.2.1	Neubau und Umbau	12
I.2.2	Sanierungsmaßnahmen	16
I.2.3	Sanierung nach Kanalbau	17
I.2.4	Fachliche Begleitung privater Erschließungsmaßnahmen	18
I.3	Erhaltung	19
I.3.1	Allgemeine Straßendaten	19
I.3.2	Winterdienst 2009/2010	20
I.3.3	Erhaltungs- und Unterhaltungsleistungen	23
I.3.4	Öffentliche Beleuchtung	25
I.4	Brücken- und Ingenieurbauwerke	28
I.5	Erschließungen und Straßenrechtliche Angelegenheiten	34
I.6	Straßenverkehrsbehörde und Straßenverkehrstechnik	35
I.6.1	Verkehrsbehörde	35
I.6.2	Verkehrstechnik	36
I.7	Verdingungs- und Vergabewesen	37
I.8	Haushalt und Controlling	38
I.9	Personalstand per 31.12.2009	39
I.10	Der Organisationsentwicklungsprozess im Amt für Straßen und Verkehr	41
I.11	Risikolage und -entwicklung	42
II	BUNDESAUFTRAGSVERWALTUNG	43
II.1	Fortschreibung der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP 2003)	43
II.2	Bundesfernstraßen	49
III	AUFGABEN DER LANDESVERWALTUNG	58

Vorwort zum Jahresbericht 2009

Seit 10 Jahren veröffentlicht das Amt für Straßen und Verkehr seinen Jahresbericht. Diese vollständig durch Eigenleistung gestalteten und inhaltlich erarbeiteten Berichte zeigen die wesentlichen und messbaren Maßnahmendaten. Wichtige Projekte aus unterschiedlichen Geschäftsbereichen werden vorgestellt, um einen Einblick in die Tagesgeschäfte des Amtes zu vermitteln. Planung, Bau, Betrieb und Unterhaltung der Verkehrswege sind unsere Kernaufgabe. Das Titelbild im 10. Berichtsjahr stellt bewusst die Planung öffentlicher Nahverkehrsanlagen in den Vordergrund. Nicht nur, um auch diese Leistung des Amtes zu dokumentieren, sondern auch, um den ÖPNV weiter in den Fokus zu rücken. Mobilität ist ein individuelles Grundbedürfnis des Menschen. Bedingt durch die stetige Zunahme des Verkehrs gehören Stau und stockender Verkehr in Spitzenzeiten heute zum Alltag. Öffentlicher Personennahverkehr und das Fahrrad gewinnen in Städten zunehmend an Bedeutung. Dies bedingt, dass eine steigende Anzahl von Planungskriterien Berücksichtigung finden muss. Es kommt zunehmend darauf an, die vorhandene Verkehrsinfrastruktur intelligent zu nutzen. Schaltungen von Lichtsignalanlagen beispielsweise, bei denen alle Verkehrsteilnehmer ausgewogen berücksichtigt werden, bedürfen heute einer hochkomplexen Planung. Systeme zur Verkehrsleitung, Wechselwegweisung und Verkehrsbeeinflussung sind bereits fester Bestandteil unseres Verkehrssystems, Tendenz steigend. Diesem Trend wird im Amt für Straßen und Verkehr seit über 6 Jahren mit einer Verkehrsmanagementzentrale begegnet, die den Verkehrsteilnehmer zudem immer aktuell über die Verkehrslage und die Baustellensituation, auch über die Bremer Landesgrenze hinaus, informiert. In diesem Kontext verstehen wir uns als moderner Mobilitätsdienstleister für täglich 1.000.000 Kunden auf 1.400 Kilometern Straßen, Wegen und Plätzen.

Bei der Erhaltung unserer Verkehrsinfrastruktur beziehen wir seit Jahren auch unsere Kunden ein. Unter dem Motto "Straßenschäden erkennen und melden - der kurze Weg zum Ansprechpartner" geben wir den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt vielfältige Möglichkeiten, uns Schäden an Straßen, Bauwerken und Verkehrstechnik zu melden, um zeitnah handeln und damit Folgeschäden und Folgekosten vermeiden zu können. Mit Erfolg. Und im Sinne einer bürgernahen Verwaltung.

Der Winter 2009/2010 hat durch seine außergewöhnlich strenge Witterung die Bedeutung des Winterdienstes wieder in das Bewusstsein der Menschen gerückt. Die Knappheit des Auftaumittels Salz im gesamten Bundesgebiet hat zu Einschränkungen bei der als selbstverständlich geglaubten uneingeschränkten Mobilität geführt. Wir haben aus diesem Ereignis unsere Lehren gezogen und geben in diesem Bericht einen Einblick in die Organisation des Winterdienstes.

Die Schaffung neuer Verkehrswege und die leistungsfähige Anpassung vorhandener Verkehrswege sind weitere Bausteine, um die Bremer Verkehrsinfrastruktur intakt und leistungsfähig zu erhalten. Beispiele dazu finden sich im vorliegenden Jahresbericht mit den Projekten Neubau B 74n im Bremer Norden und der Umgestaltung Tiefer/Altenwall in der Bremer Altstadt.

Der Jahresbericht ist kein kaufmännischer Bilanzbericht. Er enthält aber die relevanten Haushaltseckdaten und vergleicht diese mit den Vorjahren. Er gibt Einblick in Planung, Betrieb und Erhaltung der Bremer Verkehrsinfrastruktur.

Erstmals in einem Jahresbericht, und passend zum Zeitpunkt der Veröffentlichung in der Weihnachtszeit, präsentieren wir auf den folgenden Seiten das alljährlich von unserer Verkehrsmanagementzentrale für unsere Kunden und Geschäftspartner verfasste ASV- Weihnachtsgedicht. Natürlich passend zu unseren Geschäftsthemen – aber nicht immer ganz ernst gemeint.

Weihnachtsgedicht 2009



Vor langer Zeit, das ist bekannt,
gab es im fernen Morgenland
ein Grüppchen von sehr schlaun Leuten,
die konnten die Signale deuten,
die Gott ihnen am Himmelzelt
als Wegweiser bereitgestellt.



Die Nachricht - kurz - doch sehr präzis:
Ein Stern der klar die Richtung wies.
Ein neuer König werde kommen
für alle Heiden und die Frommen.
Die Weisen sind gleich aufgebrochen
und war'n am Ziel nach ein paar Wochen.



Kein Umweg und kein Zeitverlust;
die Weisen haben stets gewusst,
wohin die Karawanen sollten,
weil sie dem hellen Stern nur folgten.
So war das Reisen angenehm
von Babylon nach Bethlehem.



Auch heut´ in den modernen Zeiten
lassen sich Autofahrer leiten
von Botschaften aus fernen Sphären,
die helfen sollen beim verkehren.

Von Umlaufbahnen Satelliten
uns ständig Ortsangaben piepen,
die dann in Autos hier auf Erden
von Navis ausgewertet werden.
Die rechnen schnell auf welcher Bahn
ein Fahrziel man erreichen kann.



Sanft säuselt´s in des Fahrers Ohr.
Das Navi spricht die Route vor.
Gehorsam, willig, konsequent
fährt man, wohin das Navi lenkt.

Die Straßenkarte wird verschmäht.
- man hat ja schließlich das Gerät -
Selbst nachzudenken fällt so schwer.
Dank Navis braucht man´s auch nicht mehr.

Doch diese Technikgläubigkeit
hat mancher Fahrer schon bereut:



Denn wenn auf einer Autobahn
befohlen wird: Jetzt rückwärts fahr'n!
Ein Tunnel ist für dich zu klein,
das Navi schickt dich trotzdem rein.
Du stehst auf Schienen und hörst gleich
„Sie haben jetzt das Ziel erreicht“
Und das Befahr'n der Navi-Strecken
endet schon mal im Hafenbecken.



Man wundert sich, wie ist das möglich?
Navigation versagt heut kläglich.
Der Rückschritt nach 2000 Jahren
muss doch eine Erklärung haben.

So höret nun die Analyse,
vielleicht führt sie aus dieser Krise.

Die Info einst im Morgenland,
die kam direkt aus Gottes Hand.
Heut` Technik Gottes Platz einnimmt.
Das geht ins Beinkleid, - ganz bestimmt.

Ein zweites ist genauso wichtig:
Prüf` den Empfänger, tickt der richtig?
Die Fahrer schalten ab das Hirn,
weil sie nur noch aufs Navi hör'n.

In Babylon war einst das Reisen
nur etwas für die wirklich weisen.
Die Dummen blieben brav Zuhause`.
- Deshalb gab es auch keine Staus. -



Ein „Frohes Fest“, das wünscht für alle
die Bremer (Verkehrs) Managementzentrale.

Und wir als VMZ-ler raten,
damit es mit dem Navi klappt,
schenkt öfter neue Navi-Karten,
damit ihr Spaß beim Fahren habt.



I Amt für Straßen und Verkehr

Das Amt für Straßen und Verkehr (ASV) sowie der dem Amt zugeordnete Betrieb gewerblicher Art (BgA) "Bau und Vermietung von Nahverkehrsanlagen" (als Teil des Sondervermögens Infrastruktur der Stadtgemeinde Bremen nach § 26 Abs. 2 LHO) sind nachgeordnete Dienststellen des Senators für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa (SUBVE) und fungieren als Baudienststelle für die Freie Hansestadt Bremen (Stadtgemeinde).

Zu den Aufgaben des ASV gehören insbesondere Verwaltung, Planung, Bau und Erhaltung aller öffentlichen Straßen, Wege, Plätze, Brücken und Ingenieurbauwerke im Bereich der Stadtgemeinde Bremen, sofern nicht die Verantwortung anderer Geschäftsbereiche betroffen ist.

Daneben ist das ASV zuständig für Erschließungen im Stadtgebiet, das Setzen von Standards bei Erschließungen durch Dritte, Entwurfs- und Ausführungsplangenehmigungen, Widmung und Entwidmung von Straßen, Verkehrstechnik, Planung, Bau und Betrieb von Lichtzeichenanlagen Eisenbahnkreuzungs- sowie Straßenbenennungsangelegenheiten.

Ferner werden vom ASV straßenverkehrsbehördliche Aufgaben (Straßenverkehrsregelungen; Verkehrszeichen, und Verkehrseinrichtungen) für die gesamte Stadtgemeinde Bremen erfüllt. Eine Verkehrs-Management-Zentrale (VMZ), die die gesamten verkehrlichen Informationen des Amtes sammelt, auswertet und dann steuernd in den Verkehr eingreift, hat im März 2004 den Betrieb aufgenommen.

Aufgabe des BgA ist es, Verkehrswege des öffentlichen Personennahverkehrs zu planen, zu bauen und zu unterhalten und im Rahmen der Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs Verkehrswege, Betriebsanlagen, Betriebshöfe, Werkstätten und Fahrzeuge der Bremer Straßenbahn AG gegen Entgelt zur Verfügung zu stellen.

I.1 Planung

Die Planung von Verkehrsinfrastruktur ist zentraler Baustein in unserem Leistungspaket. Bewusst haben wir diese Leistung auf unserem diesjährigen Titelbild hervorgehoben. Im Vordergrund standen im Jahr 2009 die Planungen für die Verlängerungen der Straßenbahnlinien 1 und 8.

Die Stadtgemeinde Bremen beabsichtigt, das vorhandene Straßenbahnnetz in Bremen zu erweitern. Dafür wurde durch die Bremer Straßenbahn AG (BSAG) bereits im Jahre 1999 das so genannte Zielnetz 2010 formuliert.

Diese Netzerweiterung schafft eine Voraussetzung für die Weiterentwicklung Bremens und der umliegenden Region. Sie stellt eine notwendige Ergänzung zu dem 1998 entworfenen städtebaulichen Entwicklungskonzept dar.

Aufbauend auf dem BSAG-Liniennetz 2000 werden durch die Netzerweiterung im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) die Randbezirke im Bremer Osten, Süden und Westen direkt an die Innenstadt angeschlossen. Nach Beschluss der Deputation für Bau und Verkehr im November 2004 ist beabsichtigt, in einem ersten Baustein die Straßenbahnlinien 1, 2, 8 und 10 zu verlängern. Alle genannten Maßnahmen werden in das Großvorhabenprogramm nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) eingestellt. Damit wird ein wesentlicher Kostenteil durch den Bund getragen.

Mit dem Planungsbeginn des Vorhabens Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 von der heutigen Endhaltestelle Züricher Straße bis zum Bahnhof Mahndorf im Jahre 2006 und den auch bereits begonnen Planungsprozessen für die Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 (Mittelshuchting) und der Linien 2 und 10 wurde der Startschuss für die Umsetzung des Großvorhabenprogramms gegeben.

Im weiteren Projektablauf zur Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 (Mahndorf) wurden die Maßnahmen Linie 1 (einschl. Ausbau Hans-Bredow-Straße), 2 und 10 auf Grund Ihrer örtlichen Lage im Bremer Osten zum Konzept „Anbindung-Ost“ zusammengefasst.

I.1.1 ÖPNV-Planungen



Maßnahme	Art der Leistung	in 2009 abgeschlossen
Hartwigstraße	Entwurfsplanung	nein
Linie 1 Huchting	Entwurfsplanung	nein
Linie 1, Verlängerung zum Bahnhof Mahndorf	Genehmigungsplanung/Ausführungsplanung	ja
Linie 2 Verlängerung Osterholz	Entwurfsplanung	nein
Linie 4, III. BA	Genehmigungsplanung	ja
Linie 8 bis Landesgrenze	Entwurfsplanung	nein
Linie 10 Verlängerung	Entwurfsplanung	nein
Niedersachsendamm	Entwurfsplanung	nein

Die Linie 1 nach Mahndorf



Die Neubaustrecke der Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 verläuft von der gegenwärtigen Endwendeschleife an der Walliser Straße (Haltestelle Züricher Straße) über die St.-Gotthard-Straße und Otto-Brenner-Alle bis zur Osterholzer Heerstraße. Von dort führt sie weiter über die Hans-Bredow-Straße und einer vorhandenen Freifläche bis zum Ehlersdamm. Ab hier verschwenkt die Trasse in Richtung Süden und findet ihr Ende an der Bahnlinie Bremen - Hannover.

Die Straßenbahnstrecke wird grundsätzlich zweigleisig errichtet. Die geplante Straßenbahnstrecke wird mit einem besonderen, von der Straße abgesetzten Bahnkörper errichtet, um eine weitgehende Unabhängigkeit des öffentlichen Personennahverkehrs von dem motorisierten Individualverkehr zu gewährleisten. Dieses Ziel kann nur auf einem Teilabschnitt der St.-Gotthard-Straße (zwischen Brienzer Straße und Engadiner Straße) nicht erreicht werden, da die beengten Verhältnisse eine entsprechende Aufweitung des Straßenkörpers nicht zulassen.

Am geplanten Endpunkt der Straßenbahn, der sich am neu und separat zu planenden Bahnhof Mahndorf befindet, werden eine Wendeschleife sowie eine P+R-Anlage eingerichtet. Aus betrieblichen Gründen wird im Bereich der Koblenzer Straße eine Zwischenwendeschleife angeordnet.

Aus verfahrenstechnischen Gründen wurde die Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 von der Züricher Straße bis zum Bahnhof Mahndorf in drei separate Bauabschnitte geplant.

I.1.2 Planung Stadtstraßen

Im Jahre 2009 wurde an zahlreichen Straßenplanungen gearbeitet, die in der nachfolgenden Tabelle benannt sind:

Maßnahme	Art der Leistung	in 2009 abgeschlossen
Admiralstraße	Entwurfsplanung	nein
Am Stern	Moderationsprozess	nein
Barrierefreiheit Bahnhofplatz	Entwurfsplanung	ja
Falkenstraße	Entwurfsplanung	nein
Haltepunkt Föhrenstraße	Studie	ja
Niedersachsendamm	Entwurfsplanung	nein
Oberneuland Kirchplatz	Entwurfsplanung	ja
Osterholzer Heerstraße	Entwurfsplanung	nein
Ritterhuder Heerstraße (Wümmebrücke)	Genehmigungsplanung	ja
Waller /Osterfeuerberger Ring	Entwurfs-/Ausführungsplanung	ja

Maßnahme	Art der Leistung	in 2009 abgeschlossen
Wartburgplatz	Entwurfsplanung	ja
Wasserhorst Kirchplatz	Entwurfsplanung	eingestellt
Zielplanung Fahrrad (div. Elemente)	Ausbauplanung	nein

I.1.3 Landschaftspflege, Natur- und Umweltschutz

a. Planung von Kompensationsmaßnahmen

Maßnahme	Art der Leistung	in 2009 abgeschlossen
A 1 - Bremer Kreuz bis AS Uphusen – Ausbau und Lärmschutz	Landschaftspflegerische Begleitplanung	nein
A 27 – Grundsanierung zwischen AS Ihlpohl und Uthlede	Landschaftspflegerischer Fachbeitrag	ja
A 281, BA 3/2	Landschaftspflegerische Ausführungsplanung	ja
A 281, BA 4 (Planfeststellungsantrag)	Landschaftspflegerische Begleitplanung	ja
Netzschluss BAB-Zubringer Arsten / KE Dreye, 3. BA	Landschaftspflegerische Ausführungsplanung	nein
Anbindung OE Lilienthal an das Bremer Straßennetz	Landschaftspflegerische Ausführungsplanung	ja
B 74n – Farger Straße bis Kreinsloger	Landschaftspflegerische Ausführungsplanung, Teil 1	ja
Ersatzbau Wümmebrücke Ritterhuder Heerstraße	Überarbeitung Landschaftspflegerische Begleitplanung	ja
Überbauerneuerung Lesumbrücke Burg	Landschaftspflegerischer Fachbeitrag	ja

Maßnahme	Art der Leistung	in 2009 abgeschlossen
Straßenbahnlinie 1 – Verlängerung bis Mittelshuchting	Landschaftspfleg. Begleitplanung	nein
Straßenbahnlinie 1 Mahndorf	Landschaftspfleg. Begleitplanung	ja
Straßenbahnlinie 8 – Verläng. bis zur Landesgrenze	Landschaftspfleg. Begleitplanung	nein
Straßenbahnlinie 2 – Verläng. bis Osterholzer Landstraße	Landschaftspfleg. Begleitplanung	nein
Straßenbahnlinie 10 – Verlängerung bis Hermann-Koenen-Straße	Landschaftspfleg. Begleitplanung	nein

b. Ausführung von Kompensationsmaßnahmen

Maßnahme	Art der Leistung	in 2009 abgeschlossen
A 27 – 6-streifiger Ausbau, 3. BA	Entwicklungspflege	ja
A 27 -Ausbau AS Sebaldsbrück / Ausbau Hans-Bredow- / Julius-Faucher-Straße (BBau 2346)	Bepflanzung	ja
B 74n – Ausbau und Verlegung zwischen Farger Straße und Kreinsloger	Bepflanzung und Wegebau, Teil 1	nein
B 75 – Anbindung Airport City, 2. BA	Entwicklungspflege	nein
BAB-Zubringer Überseestadt (B°6)	Fertigstellungspflege Pflanzung am Zubringer; Herstellung Ersatzmaßnahme Waller Fleet	ja
Verlegung BAB-Zubringer Ritterhuder Heerstraße mit Anbindung GE Schragestraße	Herstellung Bepflanzung und Fertigstellungspflege	ja

I.2 Baumaßnahmen (ohne BAB)

I.2.1 Neubau und Umbau

Maßnahme	Art der Bauleistung	in 2009 abge- schlossen
Erlenstraße	Umbau Nebenflächen	ja
Erschließung ab Osterholzer Heerstraße	Straßenneubau	nein
Erschließung Arsten –Südwest	Straßenneubau	nein
Erschließung Zwischen Dorpen	Straßenneubau	nein
Gastfeldstraße	Straßenumbau	ja
Gröpelinger und Oslebshauser Heerstraße	Verkehrsberuhigung	ja
Kommunale Entlastungsstraße Arsten / Dreye	Straßenneubau	nein
Lauenburger Straße / Ernst- Waldau-Theater	Straßenumbau	nein
Lehmhorster Straße	Pkw Aufstellflächen	ja
Menkenkamp	Straßenneubau	ja
Ortsentlastungsstraße Lilienthal	Straßenneubau	nein
Pappelstraße	Straßenumbau	ja
Tiefer / Altenwall	Straßenumbau	nein

Projekt Umgestaltung Tiefer/Altenwall

Allgemeines

Die Straße Tiefer befindet sich im Bereich der Bremer Altstadt. Sie stellt einen wichtigen Straßenzug für die Abwicklung innerstädtischer Verkehre im Randbereich der Innenstadt dar. Das Projekt beinhaltete die Neugestaltung der Kreuzung Altenwall/Tiefer/Osterdeich sowie die Umgestaltung der Nebenflächen unter Beibehaltung der vorhandenen Dreiecksfläche.



Ziel

In den vergangenen Jahren hat sich der Knotenpunktbereich Tiefer/Altenwall als Unfallschwerpunkt erwiesen, den es zu entschärfen galt. Des Weiteren sollte durch den Austausch des vorhandenen, verkehrlich hoch frequentierten Pflasters, die Lärmbelastung für die Anlieger erheblich reduziert werden. Zusätzlich war die Führung der Radfahrerverkehre inklusive aller Querungsmöglichkeiten den entsprechenden Verkehrserfordernissen anzupassen.

Knotenpunkt Tiefer / Altenwall / Osterdeich

Mit dem Umbau des Knotenpunktes wurden die unsignalisierten Rechtsabbieger vom Altenwall in die Tiefer und vom Osterdeich in den Altenwall aufgehoben. Dadurch ließ sich insbesondere für die Fußgänger und Radfahrer eine wesentliche Verbesserung beim Queren der Fahrbahnen in diesem Knotenpunkt erreichen, da nunmehr die Furten nahezu rechtwinkelig zur jeweiligen Straßenachse angeordnet werden konnten. Im Ergebnis erhöht sich die Verkehrssicherheit aufgrund der Sichtbeziehungen zwischen den motorisierten und nicht

motorisierten Verkehrsteilnehmern. Darüber hinaus konnten die Querungszeiten (Ampelphasen) verkürzt werden und durch die Zusammenlegung der Geradeausrichtung vom Osterdeich in Richtung Tiefer mit dem Rechtsabbieger in Richtung Altenwall eine zusätzliche Lichtsignalphase gespart werden, die zur Leistungsfähigkeitssteigerung des gesamten Verkehrsknotens beiträgt.

Die Anzahl der Fahrbeziehungen sowie Aufteilung und Breite der Fahrstreifen blieben signalisiert erhalten. Der Radweg östlich des Altenwalls wurde für den Zweirichtungsverkehr auf eine Breite von jeweils 2,40 m ausgebaut.

Platzfläche Altenwall

Eine vorhandene, zum Parken genutzte Platzfläche am Altenwall blieb in der ursprünglichen Form erhalten. Die Ausfahrt Altenwall in Richtung Tiefer wurde aus Gründen der Verkehrssicherheit gesperrt. Für Müllfahrzeuge wurde eine Ausfahrmöglichkeit durch herausnehmbare Poller geschaffen.

Fahrbahnsanierung Tiefer

Im Fahrbahnbereich der Tiefer wurden gravierende Straßenschäden im ehemaligen Pflastermaterial beseitigt, welche teilweise in den vergangenen Jahren sehr kostenintensiv erhalten werden mussten. Des Weiteren wurde die Lärmbelastung für die Anlieger im Bereich Tiefer/Altenwall durch das vorhandene, verkehrlich hoch frequentierte Pflaster entschärft. Zu diesem Zweck wurden die Pflasterflächen zwischen dem Knotenpunkt Tiefer/Altenwall/Osterdeich und der Straße Hinter der Holzpforte gegen Asphalt ausgetauscht.

Radwege Tiefer

Mittels Verringerung der Fahrbahnbreite der Straße Tiefer um ca. 1,00 m auf 12,00 m (4x 3,00m) konnte auf der Südseite (Weserseite) ein kombinierter Geh- und Radweg in einer Breite von 3,00 m realisiert werden. Die Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr blieb bei dieser Straßenbreite erhalten.

Der gemeinsame Geh- und Radweg endet nun an der Radfahrerfurt Tiefer / Altenwall. Ab hier sind wieder ausreichend Flächen für getrennte Geh- und Radwege vorhanden.

Der Radweg vom Altenwall kommend an den nördlichen Radweg in der Tiefer bis zur Straße Hinter der Holzpforte in einer Breite von 1,60m verlängert und die bestehende Lücke somit geschlossen. Hierdurch wird nun verhindert, dass Radfahrer sich in dieser Fahrtrichtung in den fließenden Verkehr einordnen- und die Straße mit benutzen müssen. Die Verkehrssicherheit zwischen motorisierten und nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern konnte auch durch diese Maßnahme erhöht werden.

Bauzeiten:

Nach ca. 3,5 Monaten Gesamt- Bauzeit erfolgte im November 2009 wie angestrebt die Freigabe des Projektes „Umgestaltung Tiefer“, pünktlich zum Beginn des Weihnachtsgeschäftes durch den Verkehrssenator Dr. Reinhard Loske.

Kosten:

Das Projekt Umgestaltung Tiefer/ Altenwall wurde in drei verschiedene Kostenbereiche unterteilt und entsprechend finanziert.

1) Straßenbau	800.000€
2) Lärmschutzprogramm	350.000€
3) Radwegeprogramm	250.000€
Gesamtkosten brutto	1.400.000€

I.2.2 Sanierungsmaßnahmen

(Maßnahmen ohne nennenswerte Änderungsplanung)

Maßnahme	Art der Bauleistung	in 2009 abge- schlossen
B 75	Asphaltarbeiten	Ja
B 6	Asphaltarbeiten	Ja
Findorffallee	Fahrbahnsanierung	Ja
Georg-Gleistein-Straße	Erneuerung der Busaufstellfläche in der Fahrbahn einschl. Rinne	ja
Gröpelinger Heerstraße	Sanierung einer Teilfläche	Ja
Hindenburgstraße	Fahrbahnerneuerung einschl. Rinne	Nein
Kurfürstenallee in Höhe des ehemaligen Ortsamtes	Sanierung einer Teilfläche	Ja
Landrat-Christians-Straße / Bus-Bahnhof	Fahrbahnerneuerung	ja
Lesmonastraße / Haltestelle an Knoops Park	Erneuerung der Busbucht	ja
Oberneulander Heerstraße/ Oberneulander Landstraße	Sanierung einer Teilfläche	Ja
Oslebshäuser Heerstraße	Sanierung einer Teilfläche	Ja
Parkallee gegenüber Tagesklinik	Sanierung einer Teilfläche	Ja
Parkstraße/Slevogtstraße	Sanierung einer Teilfläche	Ja
Waller Heerstraße	Sanierung einer Teilfläche	Ja

I.2.3 Sanierung nach Kanalbau

Maßnahme	in 2009 abge- schlossen	Maßnahme	in 2009 abge- schlossen
Altenwall	Ja	Klattenweg	Ja
Am Holzhafen	Ja	Kuhlenkampffallee	Ja
Argonnenstraße	Ja	Landrat-Berthold-Straße	Ja
Auf dem Dreieck	Ja	Loignystraße	Ja
Auf dem Pickkamp	Ja	Mainstraße	Ja
Bandelstraße	Ja	Marterburg	Ja
Baumstraße	Ja	Max-Reger-Straße	Ja
Breitenweg	Ja	Meyerstraße	Ja
Deichhauser Weg	Ja	Nancystraße	Ja
Dietrich-Schäfer-Straße	Ja	Neuenburger Straße	Ja
Duckwitzstraße	Ja	Ochtumstraße	Ja
Eggestraße	Ja	Rablinghauser Landstraße	Ja
Eickedorfer Straße	Ja	Rechtenflether Straße	Ja
Emmastraße	Ja	Richard-Dehmel-Straße	Ja
Erlingweg	Ja	Ritterhuder Straße	Ja
Fritz-Gansberg-Straße	Ja	Saarbrückener Straße	Ja
Fürther Straße	Ja	Slevogtstraße/Parkstraße	Ja
Gastfeldstraße	Ja	Teerhof	Ja
Hafenstraße	Ja	Vogelsangstraße	Ja
Heidbergstraße	Nein	Vogelweide	Ja
Heisiusstraße	Ja	Vor dem Steintor	Ja
Herbststraße	Nein	Wätjenstraße	Ja
Im Pohl	Ja	Wölbacker	Ja
Karl-Peters-Straße	Ja	Wulphoopstraße	Ja
Kirchweg	Ja	Zwischenahner Straße	Ja

I.2.4 Fachliche Begleitung privater Erschließungsmaßnahmen

Maßnahme	
▪ Achterdiek - Seerosenpark	▪ Gewerbepark Hansa-Linie II
▪ Alt Hastedt (ehemaliges TÜV-Gelände)	▪ Grete – Stein – Straße
▪ Am Holdheim/Artur-Schnitger-Weg	▪ Heino–Wührmann–Straße
▪ Am Lehester Deich/Wellhausenweg	▪ Hinrich- Claußen-Straße
▪ Am Postmoor 251 N/Maria-Montessori-Straße	▪ Holler Landhof
▪ Barbarossastraße	▪ Minna–Wilkens-Weg
▪ Borgfeld-West	▪ Osenbrückstraße
▪ Erschließung ab Belmerstraße	▪ Oslebshauer Bahnhof
▪ Erschließung „Arberger Hof“	▪ Thomas-Mann-Straße/Rathenauweg
▪ Erschließung ab „Osterhop“	▪ Uni-Süd
▪ Gartenallee/Floraweg	▪ Zur Elle
▪ Gewerbegebiet Vulkan-West/ Maschgehren, Zum Krempel, Zum Kammstuhl, Nicolaus-H.-Schilling- Straße (1. Baustufe)	▪

I.3 Erhaltung

I.3.1 Allgemeine Straßendaten

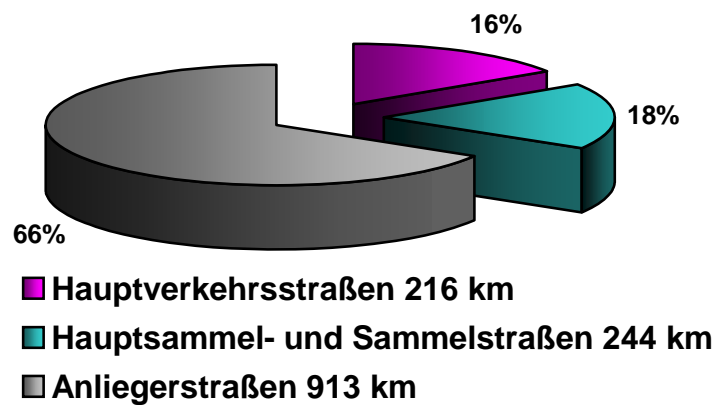
Im Jahr 2009 war das Amt für Straßen und Verkehr für die oben geschilderte Erhaltung von:

- Stadtstraßen (Gesamtlänge 1.382 km)
- Bundesautobahnen (75 km)
- Bundesstraßen (20 km)
- Radwege (441 km)

zuständig.

Der Wiederbeschaffungswert (berechnete Neuwert) für die stadtbremischen Verkehrsflächen einschließlich aller Fußwege, Sicherheitsstreifen, Parkstreifen etc. betrug am 01.01.2009 1.311 Mio. €

Die Stadtstraßen unterteilen sich weiter in die folgenden Kategorien:



I.3.2 Winterdienst 2009/2010

Der Winter 2009/2010 war aufgrund seiner ungewöhnlich lang anhaltenden Frostperiode ein Winter mit besonderen Anforderungen an alle Winterdienstbeteiligten aber auch für alle Verkehrsteilnehmer.

Der Winterdienst im Land Bremen wird von verschiedenen Institutionen durchgeführt. Dazu gehören die Entsorgung Nord GmbH, der Umweltbetrieb Bremen, Bremenports, private Anlieger und das Amt für Straßen und Verkehr. Dem Amt für Straßen und Verkehr obliegt der Winterdienst in den Stadtteilen Oberneuland, Borgfeld, Blockland, Habenhausen, Arsten, Huchting und Seehausen, sowie im Rahmen der Auftragsverwaltung für die Bundesautobahnen (A1, A 27, A 270, A 281) und Bundesstraßen (B 75, B 6, B 6 n).

Die Art und der Umfang des Straßenwinterdienstes richten sich nach dem Bremischen Landesstraßengesetz vom 20. Dezember 1976, nach den Erfordernissen zur Aufrechterhaltung des Straßenverkehrs, den fachlichen Weisungen des Senators für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa und nach dem Winterstreudienstkatalog in der jeweils gültigen Ausgabe.

Die Winterdienststützpunkte des ASV sind die Autobahnmeisterei in Hemelingen, der Betriebshof in Obervieland für die linke Weserseite und der Betriebshof Grazer Straße für die rechte Weserseite. Von der Autobahnmeisterei werden ca. 75 km Autobahn geräumt und gestreut. Für den Zuständigkeitsbereich des ASV betreuen die beiden Winterdienstbezirke Obervieland und Grazer Straße ca. 400 km Fahrbahnen und zusätzlich diverse Lichtsignalanlagen, Bushaltestellen, Treppen und Rampen, Gehwege, Radwege und Einmündungen.

Die Personalstärke der im Winterdienst für das ASV Mitwirkenden besteht aus ca. 70 Mitarbeitern, von denen ca. 55 Mitarbeiter nach Bedarf von Firmen hinzugezogen werden. Die Fahrzeugstärke umfasst 21 große Lkw mit Feuchtsalzstreuern für die Fahrbahnen, sowie 8 Kleingeräte zum Streuen der Rad- und Gehwege, 8 Kleintransporter für die Handarbeiten, 8 Radlader für Schneeräumung und Beladung der Lkw und 3 Pkw für Kontrollfahrten und den ergänzenden Einsatz.

Da das ASV nur noch auf der Autobahnmeisterei über 6 eigene Lkw verfügt und die Bezirke keine Kleingeräte mehr vorhalten, werden alle zwei Jahre 15 Lkw, 8 Kleingeräte und 8 Kleintransporter und das Personal für den Winterdienst europaweit ausgeschrieben. Lediglich die Streuaufsätze und die Schneepflüge sind Eigentum des Amtes für Straßen und Verkehr und werden auf die externen Fahrzeuge aufgesetzt.



Für die Streusalzlagerung stehen auf der Autobahnmeisterei in Hemelingen eine Salzhalle mit der Kapazität von ca. 800 t und drei - im Herbst 2009 erbaute - Silos mit einer Gesamtkapazität von 900 t zur Verfügung.

Salzsilos der Autobahnmeisterei Hemelingen



Salzsilos im Einsatz

Zusätzlich wird ein Lager auf dem Nebenstützpunkt in Walle mit einer Halle und einem Silo vorgehalten, mit einer Lagerkapazität von weiteren 550 t Salz. Die beiden Winterdienstbezirke Obervielander Straße und Grazer Straße halten ca. 700 t Streusalz vor, welches ausschließlich für die Stadtgemeinde verwandt wird.

Der Winterdienst wird in der Regel in der Zeit vom 15. Oktober bis zum 1. Mai durchgeführt. In dieser Zeit wird bei entsprechender Wetterlage beim ASV eine Rufbereitschaft ausgerufen. Bei Anforderungen zum Winterdienst sind die Fahrzeuge spätestens 45 Minuten nach Meldung einsatzbereit auf den jeweiligen Stützpunkten. Die Anforderungen zum Winterdienst kommen von der Polizei, der Entsorgung Nord GmbH oder durch eigene Feststellung. Auf der Autobahnmeisterei wird der größte Teil der Anforderungen durch die Betriebszentrale Hannover, einer Außenstelle der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr ausgerufen.

Die letzten Jahre war der Winter relativ milde, so dass z.B. die Einsatzzahlen der Autobahnmeisterei in den Winterdienstperioden 2006/07, 2007/08 und 2008/09 zwischen 35 und 50 Streueinsätzen lag, wobei es selten zu Einsätzen mit Schneeräumung kam. Im Winter 2009/2010 belief sich die Anzahl der Streueinsätze auf über 100 und die Einsätze mit Schneeräumung auf ca. 30. Dementsprechend wurde eine etwa vierfache Menge an Streusalz und Natriumchloridlauge verbraucht.

Da die Salzindustrie von dem Extremwinter überrascht wurde und daher nicht die erforderlichen und vertraglich zugesicherten Salzlieferungen abdecken konnte, wurden ab Januar 2010 bundesweit – ebenso auch in Bremen - ausschließlich Autobahnmeistereien beliefert. Aufgrund der Engpässe bei den Streusalzlieferungen mussten weitgehende und in den Verkehr eingreifende Notfallpläne aufgestellt werden, die dazu führten, dass einzelne Fahrspuren (3. Spur A 1, linke Spur der A 270 und die linke Spur der A 281) bei der Streuung nicht berücksichtigt werden konnten und zeitweise gesperrt werden mussten. So konnte bei Engpässen eine längere Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses auf den verbliebenen Fahrbahnen der Bremer Autobahnen gesichert werden.

Da auf der Autobahnmeisterei im Herbst 2009 drei neue Salzsilos mit einer zusätzlichen Kapazität von 900 t. Streusalz errichtet wurden, kam es aber nur vereinzelt dazu, dass dieser Notfallplan greifen musste.

In den Winterdienstbezirken links und rechts der Weser verhielt es sich mit den Streusalzvorräten deutlich anders, da nur die Autobahnmeistereien von den Salzlieferanten mit erster Priorität und die Kommunen hingegen nur sehr eingeschränkt beliefert wurden. In diesen Bezirken konnten nur noch die wichtigsten Verkehrsstraßen (B 75 mit Auf- und Abfahrten, Busstrecken und andere wichtige Verkehrsknotenpunkte) mit Salz gestreut werden. Auf den verbleibenden Strecken kamen abstumpfende Mittel zum Einsatz.

Alles in allem konnte das Amt für Straßen und Verkehr aufgrund der hoch motivierten Winterdienstmitarbeiter auch in diesem außergewöhnlich starken Winter kontinuierlich und dauerhaft die urbane Mobilität auf Bremens Autobahnen und auf den vom ASV betreuten Straßen im Winterdienst sicherstellen.

I.3.3 Erhaltungs- und Unterhaltungsleistungen

a. Rad- und Gehwegsanierungen

▪ Am Lehester Deich (Gehweg Teilbereich)	▪ Mahlstedtstraße (Gehweg Teilbereich)
▪ Borgfelder Landstraße (Gehweg Teilbereich)	▪ Malthusstraße (Gehweg)
▪ Bremerhavener Heerstraße (Geh- u. Radweg Teilbereich)	▪ Münchener Straße (Radweg Teilbereich)
▪ Dresdener Straße (Gehweg Teilbereich)	▪ Nordstraße (Gehweg Teilbereich)
▪ Driftsether Straße (Gehweg Teilbereich)	▪ Osmerweg (Radweg)
▪ Grambker Heerstraße (Gehweg Teilbereich)	▪ Pastorenweg (Radweg Teilbereich)
▪ Grambker Heerstraße, Ellerbuschort bis Am Geestkamp (Radweg beidseitig)	▪ Reiherstraße (Gehweg Teilbereich)
▪ Grambker Heerstraße, Grambker Kirchweg bis Brücke (Radweg)	▪ Richard-Boljahn-Allee (Radweg)

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Hammersbecker Straße (Geh- und Radweg - Beteiligungsmaßnahme mit swb) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rockwinkeler Heerstraße (Gehweg Teilbereich)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Hemelinger Hafendeich (Geh- u. Radweg) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Seewenjestraße (Radweg Teilbereich)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Hochschulring (Radweg) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stader Landstraße (Geh- u. Radweg Teilbereich)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Hollerallee (Radweg) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Steffensweg (Gehweg Teilbereich)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konrad-Adenauer-Allee (Radweg) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Thomas-Mann-Straße (Gehweg)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kraftwerksdeich (Geh- u. Radweg) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wohldstraße im Bereich Klinikum Nord (Radweg Teilbereich)

b. Oberflächenschutzschichten

<ul style="list-style-type: none"> ▪ 35 Stadtstraßen mit ca. 43.000 qm 	
---	--

I.3.4 Öffentliche Beleuchtung

LED Beleuchtung in Bremen

Die Straßenbeleuchtung mit LED wird von nahezu allen Leuchtenherstellern als energiesparende und langlebige Alternative zu herkömmlicher Beleuchtung beworben. Aufgrund der stetig voranschreitenden Entwicklung scheint es nur noch eine Frage der Zeit zu sein, bis sich LED- Leuchten flächendeckend durchsetzen werden. Um auch in Bremen Erfahrungen mit der neuen Technologie zu sammeln, wurde in Zusammenarbeit mit der swb Beleuchtung GmbH im Frühjahr 2009 ein Teilstück der Straße Contrescarpe als Teststrecke mit LED-Leuchten ausgestattet.

Als Ersatz für die Altanlage, die aus neun technischen Leuchten mit 24W Kompaktleuchtstofflampen bestand, wurde die Leuchte „Stela“ des Herstellers Indal mit 14 W LED ausgewählt, die die Vorteile der LED optimal ausnutzt:

- hohe Energieeffizienz
- bessere Insektenfreundlichkeit
- geringe Lichtemission
- sehr hohe Leuchtdichten
- weißes Licht



Leuchte INDAL STELA



Die LED- Beleuchtung mit ihrer kaltweißen Lichtfarbe hat in der Bevölkerung bisher zu keinerlei Beanstandungen geführt. Vergleicht man aber die relevanten Systemleistungen, so hat die LED- Leuchte (22W) gegenüber der Kompaktleuchtstofflampe (26W) nur einen Vorteil von 4W. Trotz der geringfügig besseren Ausleuchtung des Testabschnittes, rechtfertigt der deutlich höhere Anschaffungspreis der Leuchte zurzeit noch keine flächendeckende Umstellung auf LED.

Da sich die Entwicklung von LED-Leuchten für die Straßenbeleuchtung langsam auch auf den Bereich der Großleuchten für Verkehrsstraßen ausdehnt, wurde im

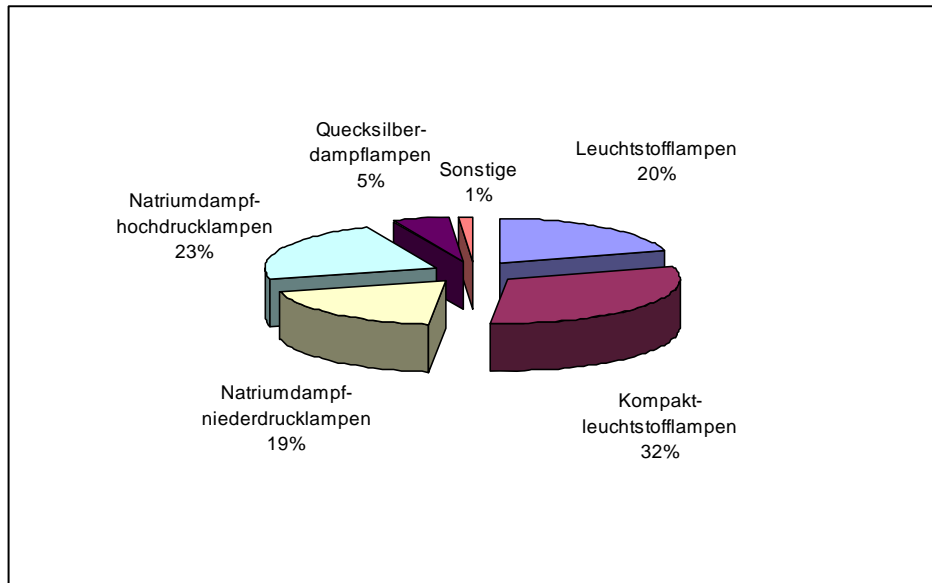
November 2010 eine weitere Teststrecke mit LED-Großleuchten eingerichtet. Da auch LED-Leuchten regelmäßig technisch überprüft und gereinigt werden müssen, spielt der Vorteil der angegebenen höheren Lebensdauer nur eine nachgeordnete Rolle. Teilweise kursierende Angaben zur Lebensdauer von bis zu 100.000 Stunden beruhen zudem auf hochgerechneten Laborwerten und konnten in der Praxis noch nicht belegt werden.

Weitere Teststrecken mit weißem Licht wurden im letzten Jahr in der Erlen- und der Pappelstraße eingerichtet. Hier sind herkömmliche Leuchten mit dem Leuchtmittel Cosmopolis eingesetzt worden. Auch hier fällt der Vorteil des weißen Lichts gegenüber der gelben Lichtfarbe der Natriumdampflampen trotz geringerer Leistung positiv aus. Der Nachteil dieses Leuchtmittels ist die kürzere Lebensdauer und der höhere Preis.

Erneuerung der Straßenbeleuchtung in Bremen

Im Zuge der Erneuerung der Straßenbeleuchtung konnte durch konsequenten Einsatz moderner Leuchten und energiesparender Leuchtmittel der für das Jahr 2010 vereinbarte Energieeffizienzwert von 3,29kW/km bereits im Jahr 2009 realisiert werden. Die Anschlussleistung wurde um insgesamt ca. 58kW reduziert.

Ähnlich wie in den Vorjahren wurden ca. 450 weitere Quecksilberdampflampen ausgetauscht, dessen Bestand sich dadurch auf ca. 3.850 Stück (ca. 5% des Lampenbestandes) reduziert hat. Auf das kommende Verbot der Quecksilberdampflampen ab 2015 ist die öffentliche Beleuchtung in Bremen somit bestens vorbereitet.



Aufteilung der Leuchtmittel (Stand Dez. 2009)

➤ **Kosten der öffentlichen Beleuchtung 2009**

Unterhaltung und Betrieb (inkl. Energiekosten)	6,37 Mio. €
Erneuerung	1,41 Mio. €
Neubau (bei Straßenbauprojekten)	0,96 Mio. €
Neubau / Ergänzung	0,11 Mio. €
Gesamt:	8,85 Mio. €

I.4 Brücken- und Ingenieurbauwerke

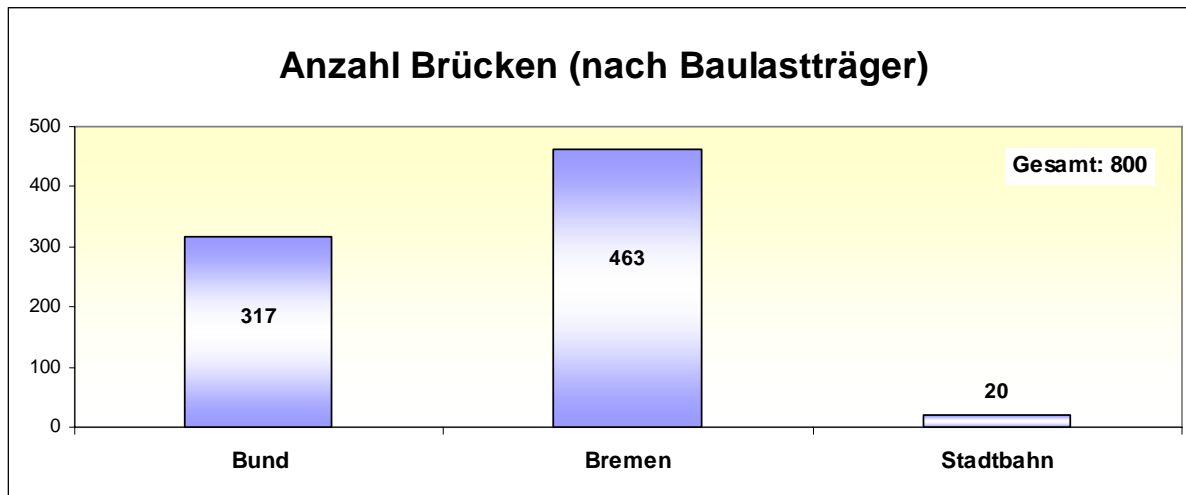
Zahlen und Fakten

Anzahl der gesamten Brücken- und Ingenieurbauwerke	2.128
davon Brücken	800
Anzahl der 2009 bearbeiteten Planungen für Brücken- und Ingenieurbauwerke	93
Anzahl 2009 fertig gestellter Brücken- und Ingenieurbauwerke	19
Anzahl der 2009 durch Projektgesellschaften (BIG und GPV) und Erschließungsträger fertig gestellten Brücken- und Ingenieurbauwerke	9
Anzahl der 2009 instand gesetzten Brücken- und Ingenieurbauwerke (> 10.000 €)	20
Anzahl der Bauten und Instandsetzungen (> 10.000 €), die sich am 31.12.2009 noch im Bau befanden	4
Anzahl der 2009 von anderen Baulastträgern übernommenem Bauwerken	1
Nachrechnungen von Brücken für Schwerlasttransporte	13.284

Durch Neubau und Rückbau, Änderung der Baulast von Bauwerken und Ergänzungen im Datenbestand kann es zu Verschiebungen in den hier dargestellten Statistiken im Vergleich zu den Vorjahren kommen.

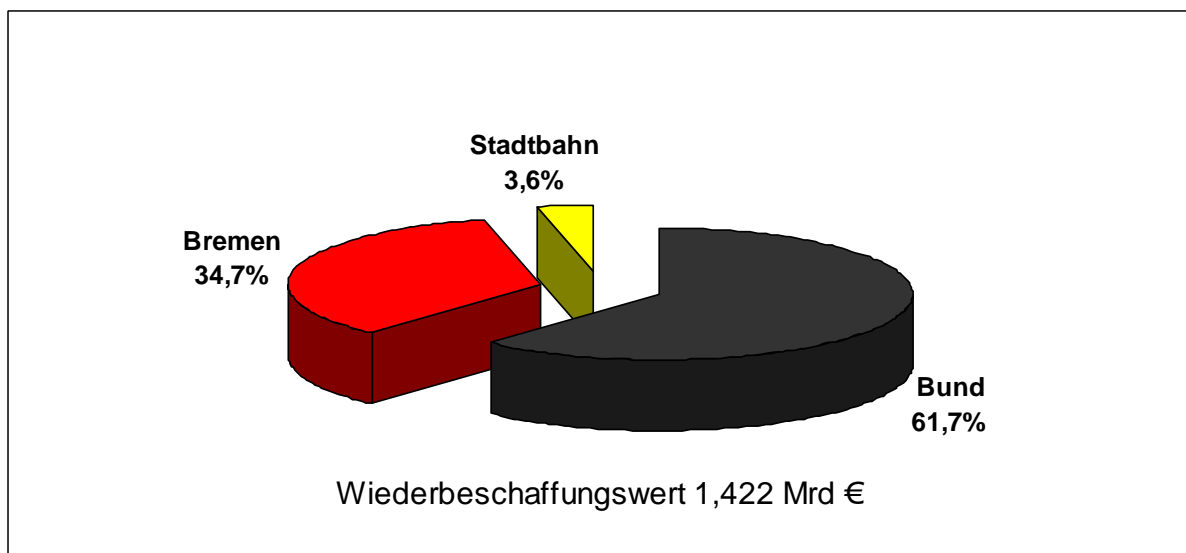
Die Statistiken spiegeln einen punktuellen Datenstand der von der Fachabteilung geführten Datenbank wieder.

Anzahl der Brücken nach Baulastträger

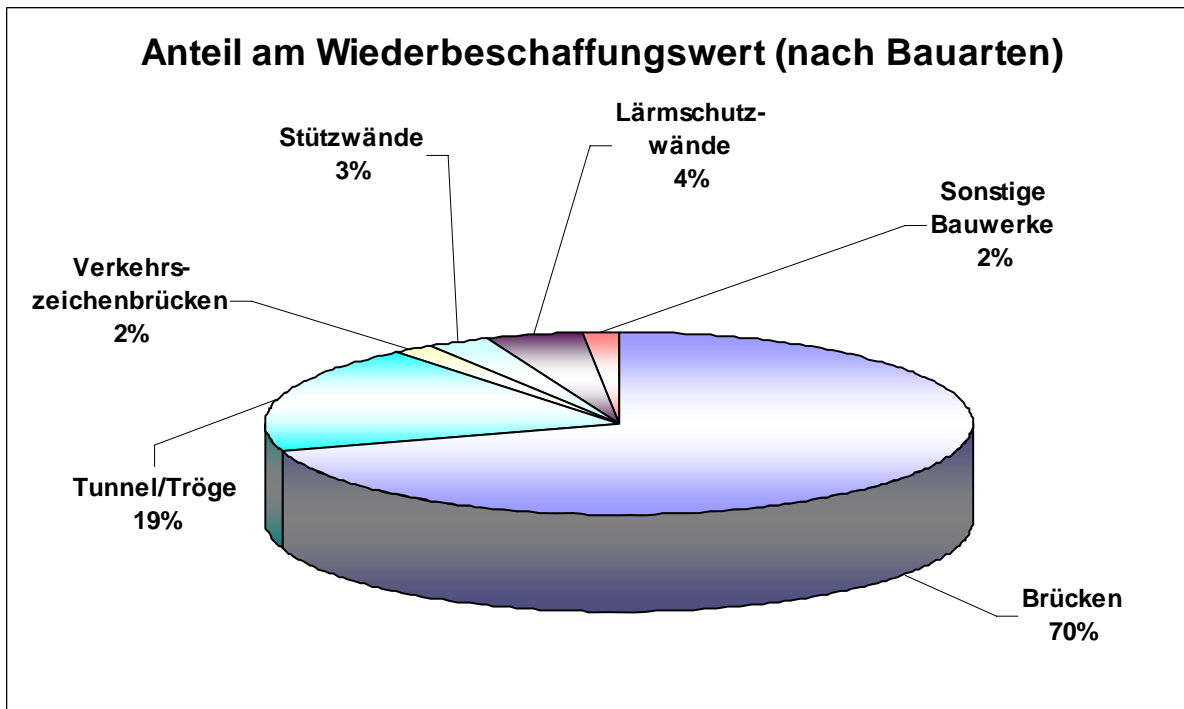


Wiederbeschaffungswert der Brücken und Ingenieurbauwerke 1,422 Mrd. €

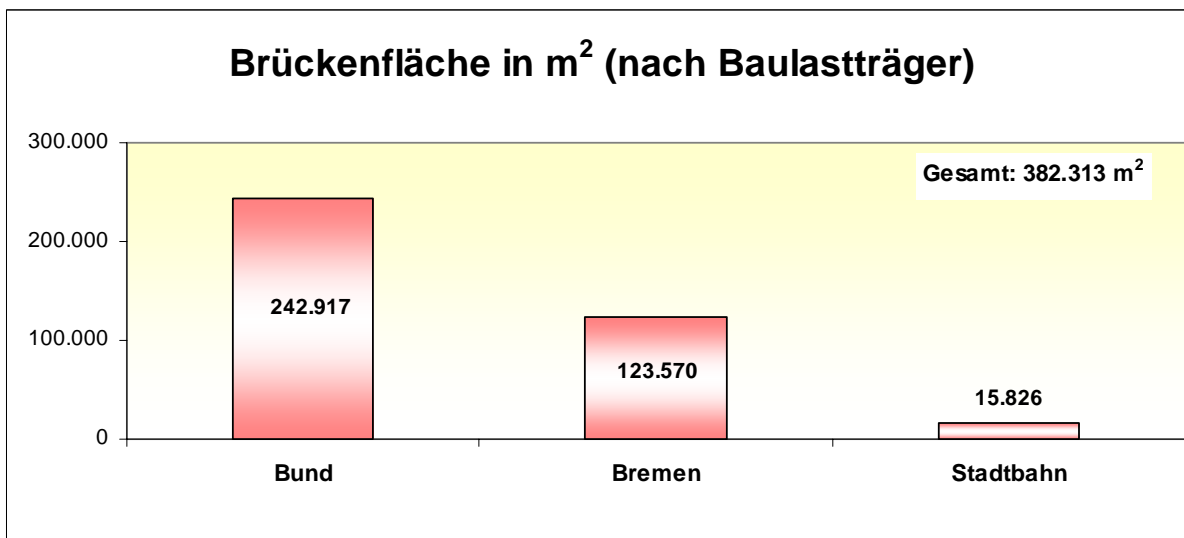
a) nach Baulastträger



b) nach Bauarten



Brückenfläche in m²



Projekt Instandsetzung Weserbrücke Autobahn A 1 Fahrtrichtung Hamburg

Die Weserbrücke im Zuge der A1 besteht, genau genommen, aus zwei nebeneinander liegenden Brücken, von denen sich jede nochmals in zwei Brückenteile unterschiedlicher Konstruktion aufteilt. Unterschieden wird zwischen einer 8 – Feld – Hohlkasten – Spannbetonbrücke (Vorlandbrücke)



und einer 3 – Feld – Hohlkasten – Stahlbrücke (Strombrücke).



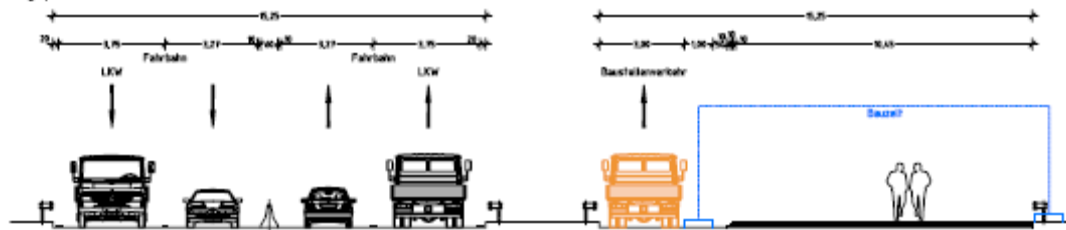
Zwischen der Betonplatte, der Strombrücke, der Vorlandbrücke und der Unterführung sind jeweils Übergangskonstruktionen vorhanden. Insgesamt liegen in dem zu bearbeitendem Bereich drei Übergangskonstruktionen, die jeweils die beiden Brückenkörper voneinander und die Brückenkörper vom erdverbundenen Straßenbau trennen. Die Weserbrücke hat insgesamt eine Länge von 541,15m, die sich zusammensetzt aus der Vorlandbrücke (260,35m) und der Strombrücke (280,80m). Die Fahrbahnbreite beträgt 15,25m, die sich in drei Fahrspuren aufteilt. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens wird der Standstreifen auf der Brücke als vierte Fahrspur mitbenutzt.

Durch Verformungen (Spurrinnen) auf der Fahrbahn in Fahrtrichtung Hamburg und einer Schädigung der darunter liegenden Abdichtung wurde eine Erneuerung des Fahrbahnbelags und der Abdichtung auf der Weserbrücke erforderlich. Schadhafte Abdichtungen auf Brückenbauwerken haben zur Folge, dass Niederschlagswasser, in denen in den Wintermonaten zudem Auftausalze gelöst sind, in die tragende Brückenkonstruktion eindringt und diese nachhaltig schädigt. Nach dem feststellen schadhafter Abdichtungen ist daher grundsätzlich zeitnahes Handeln erforderlich. Für die beiden nebeneinander liegenden Brücken über die Weser im Zuge der A1 wurde daher ein Baukonzept erarbeitet, dass eine Sanierung in zwei Schritten vorsah, aufgeteilt auf die Jahre 2009 und 2010. Aufgrund einer Verkehrsbelastung von mehr als 100.000 KFZ/Tag, mussten Ausführungstermin und Verkehrsführung für die Arbeiten bestmöglich aufeinander abgestimmt werden, um die Auswirkungen auf den Verkehr so verträglich wie möglich zu gestalten. Für die gesamte Baumaßnahme wurde der Verkehr in Fahrtrichtung Hamburg auf die Gegenseite, in Fahrtrichtung Osnabrück, gelegt. Je Fahrtrichtung standen zwei Fahrspuren zur Verfügung, der in Fachkreisen als 4+0 –Verkehr bezeichnet wird.

4s + 0 - Abschnitt 1

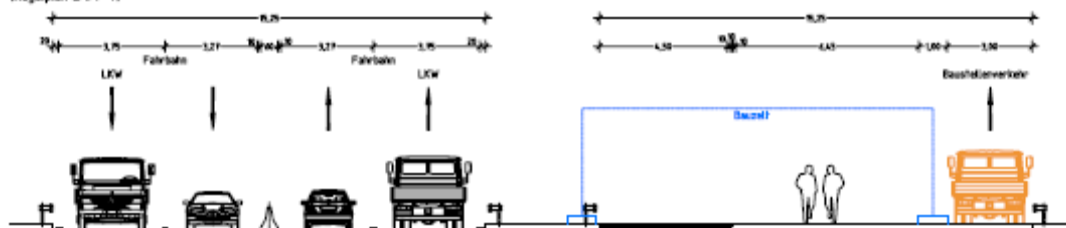
(analog RI Fa HB/HH)

(Regelplan D I / 7)



4s + 0 - Abschnitt 2

(Regelplan D I / 7)



Auf Grund der kalkulierten Bauzeit von 3 Monaten musste bereits vor Ende der Sommerferien mit der Baumaßnahme begonnen werden.

Den Hauptteil der Arbeiten (über 60%) machten die Oberflächenvorbereitung und die Abdichtung der Fahrbahn mit Kunststoffen aus. Da die Verarbeitung solcher Baustoffe stark witterungs- bzw. temperaturabhängig ist, konnte aufgrund der über der Weser schnell einsetzenden Taubildung oder Nebelnässe nicht in den frühen Morgen- oder späten Abendstunden gearbeitet werden. Um die verkehrlichen Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten, und dennoch einen hohen baulichen Qualitätsstandart gewährleisten zu können, wurde deshalb ein Arbeitszeitmodell gewählt, das die Tageshelligkeit in vollem Umfang ausnutzte.

I.5 Erschließungen und Straßenrechtliche Angelegenheiten

Erschließungsverträge und -vereinbarungen

Erschließung 953	Kattenturmer Heerstraße
Erschließung 955	Stadtwerder I
Erschließung 958	ab Robert-Hooke-Straße

Sonstige Verfahren

Straßenbenennungen	12
Eisenbahnkreuzungsvereinbarungen	3
Abrechnung von Erschließungsbeiträgen mit einer Gesamtsumme von	1,548 Mio. €
Schadenersatzangelegenheiten	753
Passiver Lärmschutz (Vorgänge)	19
Widmungsverfahren	8
Entwidmungsverfahren	10
Haftpflichtangelegenheiten	45

I.6 Straßenverkehrsbehörde und Straßenverkehrstechnik

I.6.1 Verkehrsbehörde

Das Aufgabenspektrum der Verkehrsbehörde, das sich in erster Linie auf die Sachverwaltung der Straßenverkehrsordnung stützt, reicht von der Erteilung von Ausnahmegenehmigungen allgemeiner Art (Ausnahme von Halte- und Parkverboten) bis hin zu der Genehmigung von Baustellen auf den Bundesautobahnen einschließlich der notwendigen Kontrollen vor Ort.

Der Umfang der vom Bürgerbüro erstellten Ausnahmegenehmigungen lässt sich der nachfolgenden Tabelle entnehmen.

Straßenverkehrsbehördliche Angelegenheiten	2005	2006	2007	2008	2009
Verkehrsordnungen					
Anhörungen	155	108	123	128	126
Verkehrsordnungen	242	277	344	382	287
Verkehrsordnungen Einricht. pers. Behindertenparkplatz	101	103	97	94	125
Baustellen					
Baustellenanordnungen/ Baustellenbetreuungen	1.282	1.189	1.406	1.158	1.090
Baustellenverlängerungsanordnungen	206	177	261	193	174
Bewohnerparkgebiete					
Bewohnerparkgenehmigungen	1.378	1.994	1.893	1.930	1.921
Gewerbeparkgenehmigungen	348	353	355	360	370
Besucherkarten	2.024	2.292	2.701	4.141	4.415
Wochenkarten	619	481	468	766	825
Anhängerkarten	0	0	0	0	0
Ausnahmegenehmigungen					
Anwohnerzone Weser-Stadion (Einrichtung 2007)			2.893	433	2.989
Deichscheine	507	494	396	411	491
allgem. Parkerleichterungen	691	569	645	595	635
Handwerker-AG	1.803	1.653	1.907	1.952	1.855
Soziale Dienste-AG	300	270	271	254	318
Befreiung von Helm- Gurtpflicht	46	32	22	32	25
Allgemeine Ausnahmegenehmigungen (außer Tempo 100)	664	611	596	656	805
Gewichtsbeschränkte Straßen	151	120	105	157	135
Tempo 100	174	144	0	0	0
Schwerverkehr					
Genehmigung von Schwertransporten	5.000	3.000	3.160	3.690	2.545
Zustimmungen zu Schwertransporten Dritter	16.900	17.600	19.000	22.653	24.358
Sonn-/Feiertags-AG	191	262	318	314	528
Veranstaltungen					
Veranstaltungserlaubnisse	45	45	56	46	44
Rechtsbehelfsverfahren (förmlich)	./.	./.	3	3	1

I.6.2 Verkehrstechnik

Das Jahr 2009 war in besonderer Weise von planerischen Vorarbeiten für laufende als auch anstehende Projekte geprägt. Insbesondere sind hier zu nennen: Verlängerung der Linie 4 nach Lilienthal und Verlängerungen der Straßenbahnlinie 1 nach Mahndorf sowie im Bremer Westen zur Huchtinger Heerstraße bzw. als Linie 8 Richtung Weyhe. Intensiv sind die Arbeiten an der Erstellung eines Verkehrsprognosemoduls, mit dessen Hilfe nicht nur die Informationen über zu erwartende Verkehrslagen eine neue Qualitätsstufe erreicht, sondern für den motorisierten Verkehrsteilnehmer spürbar der Verkehrsfluss auf den Hauptverkehrsrouten optimiert werden kann. Spürbar heißt hier, dass mit weniger Staustunden und geringeren Staulängen pro Tag und Jahr zu rechnen ist. Der Jahresbericht 2010 wird hierzu die ersten Erfahrungen und Messergebnisse präsentieren. Besonders beachtenswert ist die Internetpräsenz der Verkehrsmanagementzentrale, die 2009 mit ca. 240.000 Aufrufen einen hohen Akzeptanzgewinn in der Bevölkerung zu verzeichnen hat. Ca. 18.000 Steuerungseingriffe, ca. 1.900 Baustelleneinträge, ca. 13.500 Meldungen der Landesmeldstelle u. a. tragen dazu bei, dass Verkehrsmeldungen mit hoher Verlässlichkeit und Pünktlichkeit wahrgenommen werden. Intensiv wird an radfahrerfreundlichen Signalschaltungen und geradlinigen Führungen gearbeitet, die im Rahmen von konkreten Umsetzungsmaßnahmen für 2010 für die Knoten Am Brill, Schwachhauser Heerstraße/Graf-Moltke-Straße, Schwachhauser Heerstraße/ Bismarckstraße, Bremerhavener Straße/Lloydstraße, Oslebshauer Heerstraße/Ritterhuder Heerstraße u.a. vorgesehen sind. Die Infrastruktur für den Radverkehr wird im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel von alten Zöpfen befreit, um den neuesten Erkenntnissen der Unfallforschung für eine sichere Radwegführung und Radverkehrssteuerung Rechnung zu tragen.

S t a t i s t i k	2005	2006	2007	2008	2009
Anzahl Lichtsignalanlagen (LSA)	567	571	578	579	584
Anzahl LSA an Kreuzungen + Einmündungen	358	358	360	366	369
Anzahl Fußgängerfurten	197	198	197	198	198
Sicherung Gleisanlagen ÖV	6	7	8	8	8
Bahnübergangsanlagen	7	7	7	7	9
LSA mit ÖPNV-Beeinflussung	378	391	400	422	436
LSA mit Blindenakustik	>200	324	340	360	ca. 370
Verkehrssteuerungsrechner	7	7	7	7	7
Anzahl LSA an Verkehrsrechnern	456	465	469	484	489
Zählstellen/Messstellen	203	203	358	290	366
Nachtabstaltung von LSA	66%	65%	64%	59%	59%
Neubau und Änderungen an LSA	41	43	75	59	61
Verkehrsleitsysteme	3	3	3	3	3
BAB A1/ VBA, Anzeigenquerschnitte	61	61	61	61	60
BAB A1/ VBA, Wetterstationen	9	9	9	9	9
BAB A1/ VBA, Messstellen	262	262	262	262	262
VMZ - Internetbesuche			77.000	155.650	237.900
VMZ - Baustelleneinträge			910	1.020	1.860
VMZ - Steuerungseingriffe			15.600	17.100	18.200
VMZ - Landesmeldestelle, Anzahl der Meldungen			13.244	13.700	13.460
VMZ - Anzahl der Wechselwegweiser an BAB			14	14	16

Statistik verkehrstechnischer Daten

Abkürzungen:

ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr), BAB (Bundesautobahn), VBA (Verkehrsbeeinflussungsanlage), VMZ (Verkehrsmanagementzentrale), LSA (Lichtsignalanlage)

I.7 Verdingungs- und Vergabewesen

Zu der Querschnittsaufgabe Verdingungs- und Vergabewesen im Amt für Straßen und Verkehr gehört das Abschließen von Ingenieurverträgen, das Nachtragsmanagement und die Durchführung von Submissionen. Die Koordination der Deputations- und Senatsvorlagen sowie die Koordinierung von Berichten der Verwaltung zur Information der politischen Gremien sind Aufgaben, die ebenfalls in diesem Zusammenhang wahrgenommen werden.

Verdingungen und Vergaben	2005	2006	2007	2008	2009
Zahl der abgeschl. Ing.- Verträge	112	96	111	94	95
Zahl der Nachträge/ Bund	46	36	5	10	28
Zahl der Nachträge/ FHB	32	38	35	27	16
Zahl der Submissionstermine	65	92	61	63	63
Zahl der Deputationsvorlagen	29	16	14	16	15
Zahl der Berichte der Verwaltung	21	25	18	14	15
Zahl der Senatsvorlagen	18	16	26	28	26
Summen:	323	319	270	252	258

I.8 Haushalt und Controlling

Straßenbauhaushalt in Mio €	2005	2006	2007	2008	2009
Bundesfernstraßen	79,7	72,2	70,4	43,9	54,7
GVFG	10,7	10,6	11,1	11,1	11,1
ÖPNVG	38,6	38,8	36,9	36,7	37,2
ISP/ AIP/ AIP-Abwicklung	41,2	34,9	41,2	20,7	13,8
ASV/ SV Infra	71,2	65,5	65,5	65,9	66,0
Wartung/ Betrieb Beleuchtung	6,0	6,2	6,2	6,2	7,0
Innenstadtprogramm	14,7	1,7	3,6	2,3	1,0
Stadtreinigung	14,4	16,1	16,5	16,0	15,9
Entwässerung öff. Flächen	17,5	17,6	18,5	18,3	18,1
Erschließungen	0,6	1,4	0,8	1,3	0,5
Einnahmen	71,5	82,5	85,2	77,2	64,5
Gesamthaushalt	366,1	347,5	355,9	299,6	289,8

I.9 Personalstand per 31.12.2009

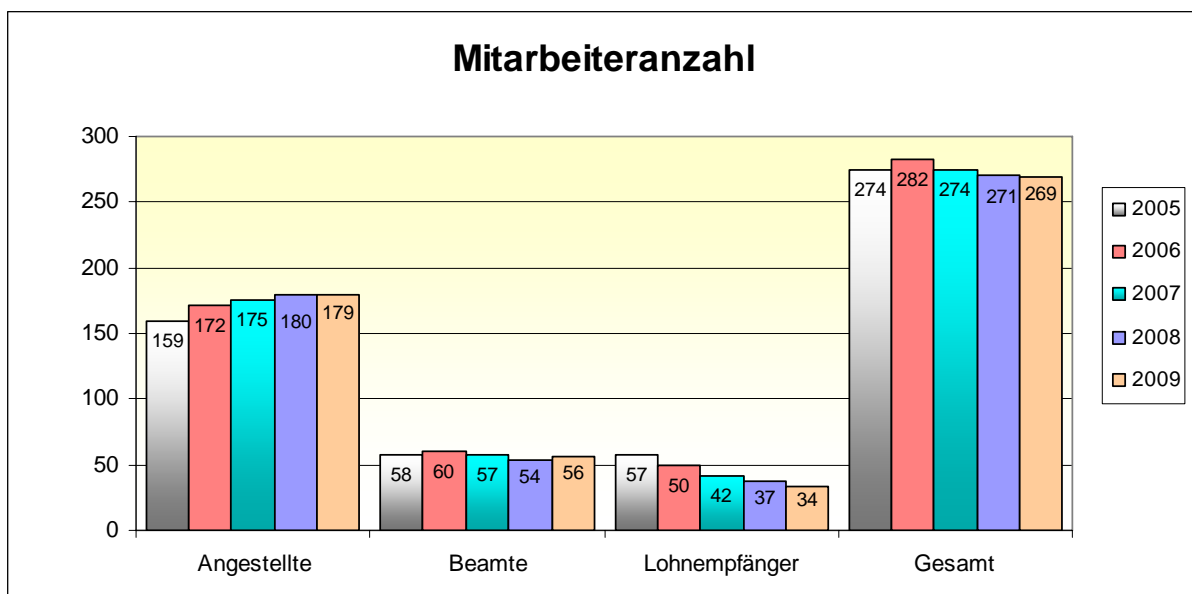
Zuordnung der Bediensteten nach Beschäftigtengruppen

	Gesamt	Verwaltung	Technik	Technik Ingenieure
Beamte	56	32	4	20
Angestellte	179	41	60	78
Lohnempfänger	34			
Gesamt	269			

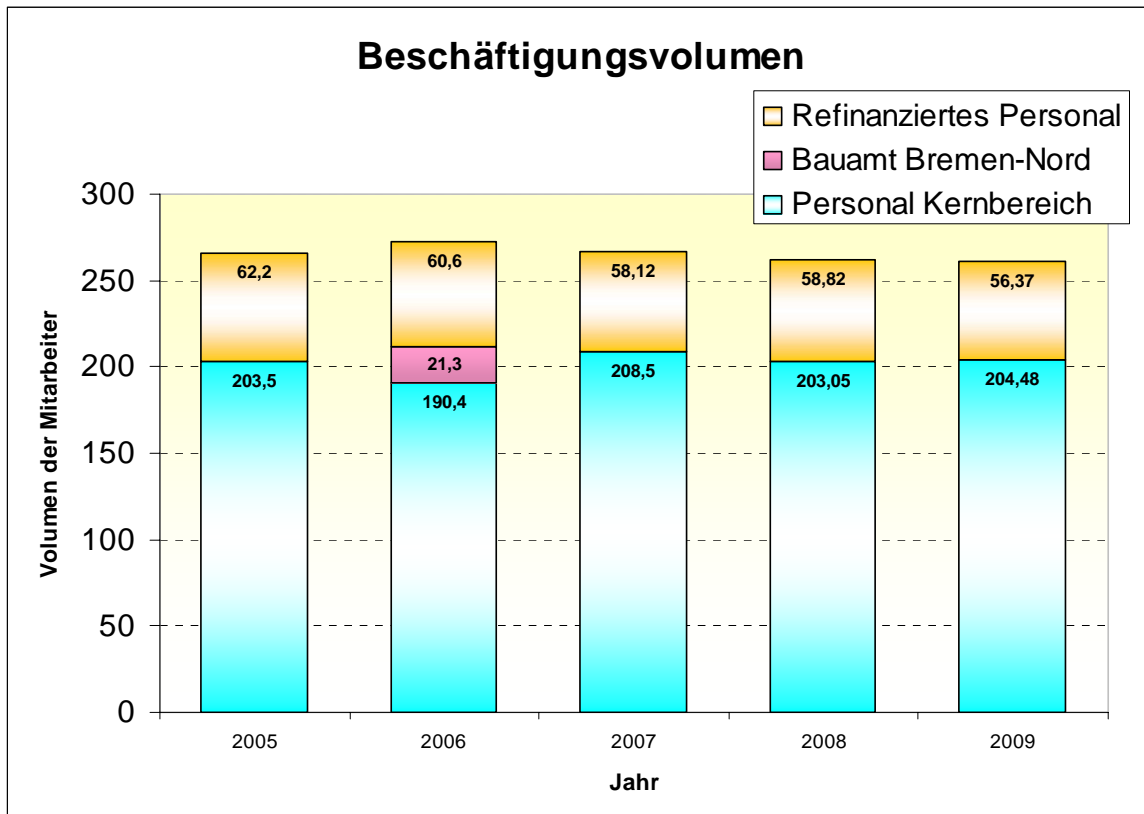
	Gesamt	Verwaltung	Technik / Ingenieure
davon Frauen	69	41	28
Frauen (in %)	25,7	56,2	17,3

Personalentwicklung

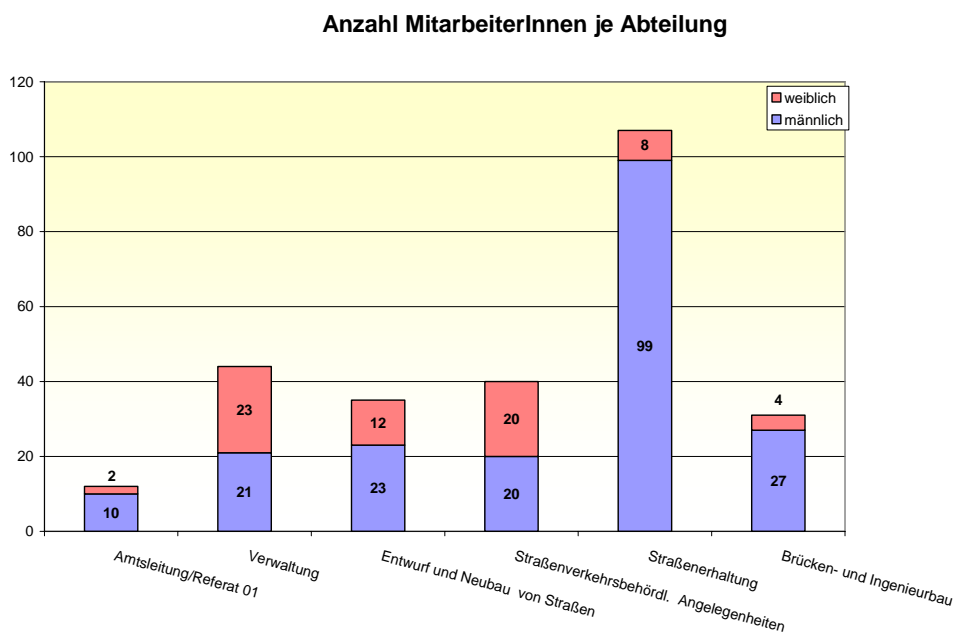
➤ Anzahl der Mitarbeiter



➤ Gruppierung der Arbeitsstellen

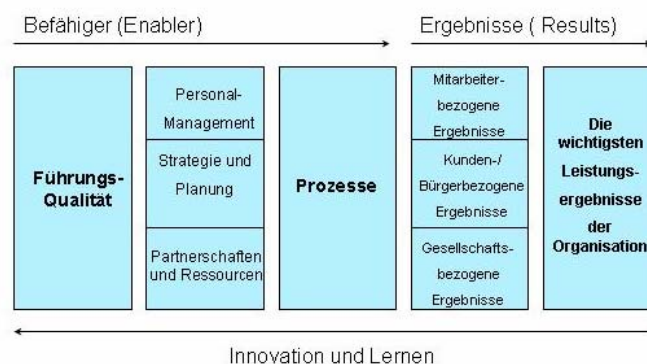


➤ Gruppierung nach Geschlecht



I.10 Der Organisationsentwicklungsprozess im Amt für Straßen und Verkehr

Im Geschäftsjahr 2009 ist die Einbindung des Kontinuierlichen Entwicklungsprozess (KEP) in das ganzheitliche Konstrukt des Qualitätsmanagements eingeleitet worden. Alle Aktivitäten des Kontinuierlichen Entwicklungsprozesses (KEP) werden als Teil des Qualitätsmanagements bearbeitet. Grundlegendes QM-System ist der CAF-Ansatz, der einen umfassenden Ansatz darstellt. Folgende Themenfelder werden im Rahmen dieses Ansatzes betrachtet.



Umsetzung im Kontinuierlichen Entwicklungsprozess (KEP)

CAF-Themenfeld Prozesse

In 2009 wurde das gesamte Vergabe- und Vertragswesen intensiv betrachtet. Die Regelung dieses Themas beinhaltete auch die abschließende Optimierung der Prozesse im Bereich „Vergabe- und Vertragswesen“. Daneben lag ein Schwerpunkt auf der Prozessanalyse im Arbeitsbereich der Straßenverkehrsbehörde. Betrachtet wurden die Verfahren Verkehrs-anordnungen, Veranstaltungserlaubnisse, Ausnahmegenehmigungen und Betriebspläne. Die ermittelten Veränderungsbedarfe wurden in einem Bericht zusammengefasst, der als Grundlage für einen Organisationsentwicklungsprozess dient. Das Qualitätsmanagement-Konzept wurde in 2009 soweit vorangetrieben, dass eine abschließende Befassung der Entscheidungsgremien in 2010 erfolgen kann.

CAF-Themenfelder Strategie und Planung und Leistungsergebnisse

Zur Weiterentwicklung des Finanz- und Projektcontrollings wurde ein neues Projekt aufgelegt. Ziel ist es, die Projekt- und die Finanzsichten nach einheitlichen Kriterien zu strukturieren und damit Projekt- und Finanzcontrolling zu verknüpfen.

I.11 Risikolage und -entwicklung

Erhaltung, Betrieb, Planung und Neubau von Straßeninfrastruktur, sowie verkehrsbehördliche Aufgaben und die Verkehrstechnik bilden ein solides Fundament für die Auftragslage des Amtes für Straßen und Verkehr. Straßenerhaltung und Neubauvorhaben sind hinsichtlich ihrer baurechtlichen Absicherung, ihrer Finanzierbarkeit und ihrer externen Realisierungspartner von Faktoren abhängig, die durch das Amt für Straßen und Verkehr nicht beeinflussbar sind. Dadurch auftretende Schwankungen der personellen Auslastung werden künftig zunehmend durch interne Kapazitätsverlagerungen ausgeglichen werden müssen.

Als Maßnahme zur Sicherung eines Mindeststandards kommt daher der Qualifizierung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eine immer größere Bedeutung zu. Die Herausforderung besteht darin, im Rahmen des Risikomanagements das vorhandene Personal so zu qualifizieren und flexibel einzusetzen, dass der verkehrspolitische Auftrag und die zwingend vorgeschriebenen, gesetzlichen Aufgaben gesichert wahrgenommen werden können.

II Bundesauftragsverwaltung

Die Organisation der Straßenverwaltung in Deutschland ergibt sich aus den Bestimmungen des Grundgesetzes (GG) und den Verpflichtungen der Straßenbaulast. Für die Bundesfernstraßen hat der Gesetzgeber das Instrument der sog. Auftragsverwaltung gewählt. Das bedeutet, dass die Länder die Bundesfernstraßen im Auftrag des Bundes verwalten (Art. 85 GG). Dabei bleibt der Bund Eigentümer und Baulastträger der Bundesfernstraßen (Art. 90 GG). Zugleich obliegt die Wahrnehmung der Verwaltung jedoch den Ländern selbst, d.h. die Struktur der Organisation und die Gliederung der Verwaltung ist nicht durch den Bund vorgegeben, sondern Aufgabe des Landes. Für das Land Bremen ist das ASV sowohl mit der Hoheitsverwaltung als auch mit der Vermögensverwaltung auf dem Gebiet der Bundesautobahnen und der Bundesstraßen (Bundesfernstraßen) betraut. Der Bereich der Bundesfernstraßen umfasst die Nebenbetriebe, Nebenanlagen, Verkehrszeichen, Verkehrseinrichtungen sowie diejenigen Straßenbau- und Unterhaltungsgeräte, die aus Bundesmitteln beschafft worden sind.

II.1 Fortschreibung der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP 2003)

Der von der Bundesregierung im Jahr 2003 beschlossene BVWP 2003 ist Grundlage für alle Neubau- und Ausbauaktivitäten im Bundesfernstraßenbau. Im BVWP 2003 sind alle Bundesfernstraßenmaßnahmen integriert, die im Zeitraum bis zum Jahr 2015 geplant, vorbereitet oder realisiert werden dürfen.

Die unten aufgeführten, sich im Land Bremen befindlichen Maßnahmen mit den dort dargestellten Einstufungen sind Bestandteil des BVWP 2003.

Die Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs werden aus den Mitteln, die Bremen vom Bund in fixen Jahresraten zur Verfügung gestellt werden, finanziert. Diese, Bremen vom Bund zur Verfügung gestellten Jahresraten werden nicht ausreichen, alle aufgeführten Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs bis zum Jahre 2015 finanzieren zu können.

Die Planungen der Maßnahmen des weiteren Bedarfs dürfen nur in Ausnahmefällen (in Bremen nur die B 6n) vor 2015 begonnen oder fortgeführt werden. Die Planung der restlichen Maßnahmen des weiteren Bedarfs muss bis zum Jahre 2015 ruhen.

Vordringlicher Bedarf

Laufende und fest disponierte Vorhaben

- A 281 BA 2/1 Warturmer Heerstraße – Neuenlander Ring (fertig gestellt)
- A 281 BA 2/2 Neuenlander Ring – Kattenturmer Heerstraße (fertig gestellt)
- A 281 BA 3/1 Stromer Landstraße – Warturmer Heerstraße (fertig gestellt)
- A 281 BA 3/2 Bremen/Strom – Stromer Landstraße (im Bau)
- A 281 BA 4 Hafenrandstraße – Bremen/Strom (Wesertunnel)
- B 71 (Brhv.) Landesgrenze HB/Nds. – AS Bremerhaven/Wulsdorf
(fertig gestellt)

Neue Vorhaben

- A 27 Sechsstreifiger Ausbau Bremen / Burglesum – Überseestadt
(fertig gestellt)
- A 27 Sechsstreifiger Ausbau Bremen / Vahr – Bremer Kreuz
- B 74 Verlegung Farger Straße - Kreinsloger Straße (B 74) (fertig gestellt)
- B 212 (Brhv.) Ausbau von der Hafenstraße bis AS Bremerhaven/Mitte

Neue Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag

- B 212 Landesgrenze HB / Nds. – A 281

Weiterer Bedarf

Neue Vorhaben mit Planungsrecht

- B 6n Neuenlander Straße (A 281) – Bremen / Brinkum (A 1)

Neue Vorhaben

- A 1 Achtstreifiger Ausbau Bremer Kreuz – Bremen/Brinkum
- A 27 Sechsstreifiger Ausbau Bremen / Überseestadt – Bremen / Vahr
- B 6 Brücke Verteilerkreis Utbremen

Projekt BAB A 281

Die A 281 stellt die nordwestliche Eckverbindung zwischen den vorhandenen Bundesautobahnen A 1 und A 27 auf bremischem Stadtgebiet dar und ist als Bundesverkehrswegeplanmaßnahme des Vordringlichen Bedarfes (VB) in vier Bauabschnitten (BA) vorgesehen, wobei die Bauabschnitte 2 und 3 in jeweils 2 Baustufen unterteilt sind.

Der Ringschluss dient der Entlastung der Autobahnen A 1 und A 27 sowie der Bundesstraßen B 75 (Oldenburger Straße) und B 6 (Zubringer Überseestadt, Stephanibrücke sowie im weiteren Verlauf der Neuenlander Straße und Kattenturmer Heerstraße).



Der Baubeginn der umfangreichen Straßen- und Brückenbauarbeiten im Bauabschnitt 3/2 begann am 02.04.2009 mit einem offiziellen Spatenstich unter Beteiligung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Die Fertigstellung des Bauabschnittes ist für Ende 2013 vorgesehen.

Zwischen dem unter Verkehr stehenden 1. Bauabschnitt und dem sich in der Realisierung befindlichen Teilbauabschnitt 3/2 wird derzeit eine neue Weserquerung im Zuge des 4. Bauabschnittes geplant. In diesem rd. 4,9 km langen und rd. 230 Mio. € teuren Bauabschnitt, der westlich vom GVZ (AS Bremen-Strom) bis zur AS Bremen Gröpelingen (Hafenrandstraße) verläuft, ist die Weserquerung (Tunnel im E- und A-Verfahren) mit einer Tunnelstrecke von rd. 1.095 m integriert. Nach Erteilung des Sichtvermerks im Juli 2006 durch das BMVBS sind die Planfeststellungsunterlagen erstellt und im Februar 2008 das Planfeststellungsverfahren für diesen Abschnitt eingeleitet worden. Das Anhörungsverfahren wurde im Juli 2009 abgeschlossen, der Beschluss erging im Juni 2010.

Parallel ist die Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2002 zur Prüfung einer privatwirtschaftlichen Rentabilität als Public Private Partnership Variante (ppp) aktualisiert worden. Der Bund und Bremen haben auf Basis der neuen Erkenntnisse die Anschubfinanzierung für das F-Modell Weserquerung auf 115 Mio. € erhöht. Unter Beteiligung verschiedener Fachberater werden die Vergabeunterlagen für die Investorensuche zwischen dem Bund und Bremen abgestimmt. Das europaweite Vergabeverfahren, das voraussichtlich als Wettbewerblicher Dialog durchgeführt wird, soll zeitnah mit Erlass des Planfeststellungsbeschlusses eingeleitet werden.

Projekt B 212n

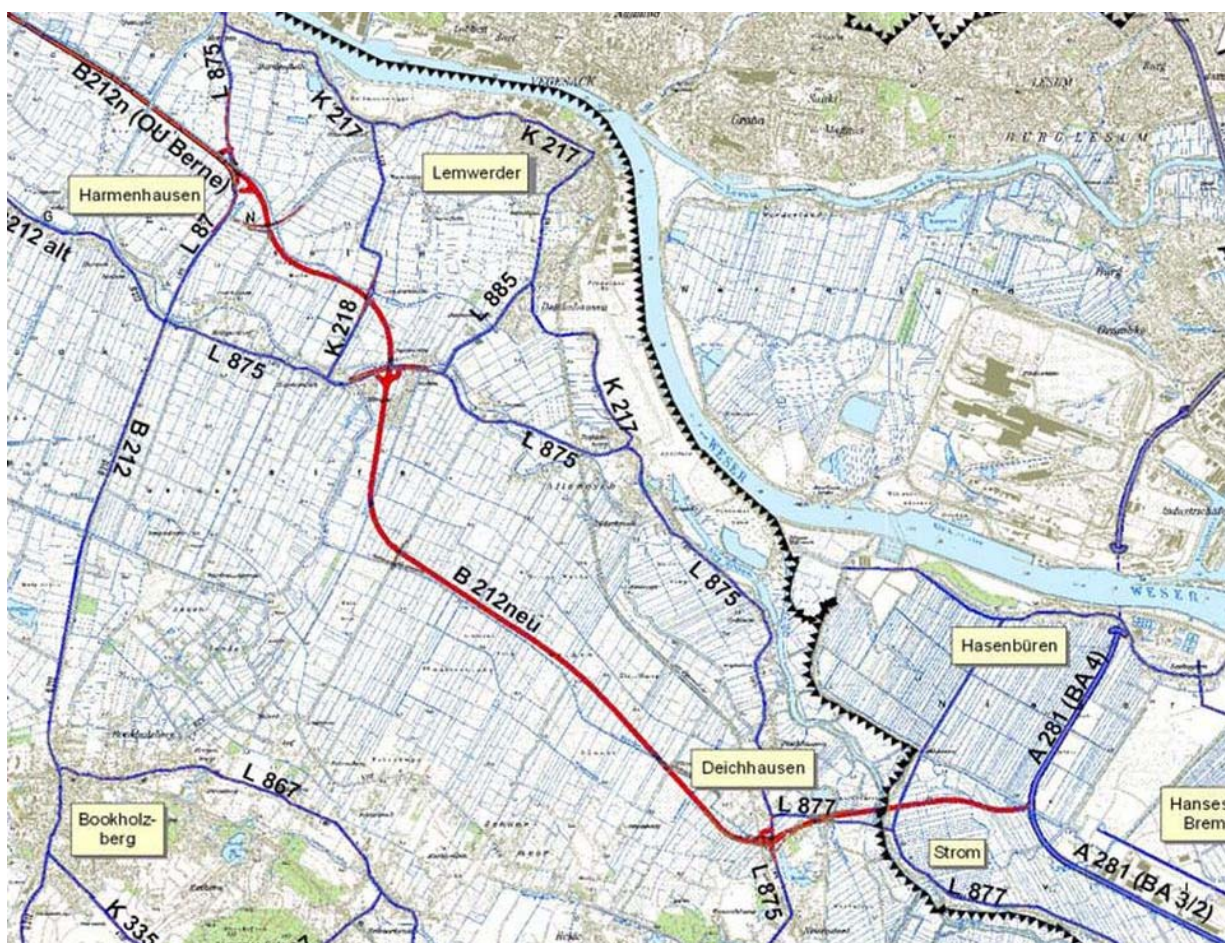
Die Planung der B 212n von Berne-Harmenhausen bis zur Landesgrenze Niedersachsen / Bremen und weiter mit Anschluss an die A 281 (AS Bremen-Strom, BA 3/2) nordwestlich des Güterverteilzentrums Bremen (GVZ) erfolgte auf der Grundlage der Einstufung der Gesamtmaßnahme in den Vordringlichen Bedarf (VB) des Bundesverkehrswegeplans.

Die B 212neu stellt mithin eine wichtige Zulaufstrecke für den über Maut zu finanzierenden Wesertunnel dar. Eine zusammenhängende länderübergreifende Linienplanung einschließlich der Verknüpfung der Neubaustrecke mit dem nachgeordneten Straßennetz in Niedersachsen ist somit unabdingbar und stellt eine verbesserte verkehrliche Verbindung zwischen den Räumen Wesermarsch, Delmenhorst, Oldenburg-Land und Bremen mit ihren vielfältigen Verflechtungsbeziehungen untereinander sowie einem Anschluss des Unterweserraumes mit seinen Seehafenstandorten an das Fernstraßennetz in Aussicht.

Zur Sicherstellung einer länderübergreifenden Linienplanung der Bundesstraße B 212n erfolgt seit 2002 die 64. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadtgemeinde Bremen parallel und in enger Abstimmung zum Raumordnungsverfahren des Niedersächsischen

Ministeriums für Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz und Landesentwicklung – Regierungsvertretung Oldenburg – auf Antrag der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr – Geschäftsbereich Oldenburg.

Das Raumordungsverfahren konnte mit der Landesplanerischen Feststellung vom 27.04.2009 abgeschlossen werden. Die 64. Änderung des Flächennutzungsplans wurde von der Bremer Stadtbürgerschaft am 29.09.2009 beschlossen und am 13.10.2009 im Amtsblatt der Freien Hansestadt Bremen rechtsverbindlich veröffentlicht. Beide Verfahren beinhalten, nach vorliegenden Untersuchungsergebnissen, der Anhörung von Bürgern und Behörden sowie eines umfangreichen Abwägungsprozesses, die am besten geeignete Linie (Variante). Mit der Aufstellung der länderübergreifenden Antragsunterlagen zum anschließenden Linienbestimmungsverfahren durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), wurde, unter Leitung der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr – Geschäftsbereich Oldenburg, noch Ende 2009 begonnen.



Die Antragstellung und Bestimmung der Linie von Berne - Harmenhausen bis zur Landesgrenze Niedersachsen / Bremen und weiter bis zum Anschluss an die A 281 (AS Bremen-Strom, BA 3/2) soll 2010 erfolgen.

Projekt B 6n

Im aktuellen Bundesverkehrswegeplan ist die B 6n im weiteren Bedarf mit Planungsrecht (WB*) eingestuft und als Verbindung zwischen dem BA 2/2 der A 281 sowie der A 1 im Bereich der AS Brinkum vorgesehen. Sie stellt zusätzlich zum Arster Zubringer einen Anschluß an die A 1 dar und soll die Kattenturmer Heerstraße als heutige Ortsdurchfahrt der B 6 und das nachgeordnete Straßennetz deutlich vom Verkehr entlasten.

Die Maßnahme befindet sich in der Vorplanung. Auf der gemeinsamen Kabinettsitzung am 05.05.2009 haben die Länder Bremen und Niedersachsen beschlossen, die länderübergreifende Planung gemeinsam voranzutreiben. Es wurden erste Abstimmungsgespräche mit der niedersächsischen Straßenbauverwaltung aufgenommen.

Im Jahr 2009 wurden im Rahmen eines Runden Tisches unter Beteiligung von Bürgerinitiativen und Beiräten erste Untersuchungen zu möglichen Varianten auf bremischen Gebiet abgeschlossen. Die Kosten für die verschiedenen Varianten der B 6n liegen zwischen rd. 110 Mio. € (4-spurige Flughafenumfahrung) und rd. 270 Mio. € (Flughafenuntertunnelung). Die sog. Bremer Vorzugsvariante des Runden Tisches wurde dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vorgestellt.

Die Zuständigkeiten und Kostentragung bei der Planung werden zwischen dem Land Niedersachsen und dem Land Bremen in Form einer Verwaltungsvereinbarung geregelt. Bremen ist aufgrund des größeren Streckenanteils federführend. Auf Grundlage der gemeinsamen Vereinbarung sollen die Planungsarbeiten zur Linienfindung aufgenommen werden. Die Überprüfung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses wird darüber entscheiden, welche Variante als Linie bestimmt wird.

Auf Grundlage der aktuellen Verkehrswertgutachten werden die Länder Bremen und Niedersachsen vorerst die Aufstufung zur 4-Streifigkeit beantragen, da der aktuelle Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen derzeit lediglich einen 2-streifigen Querschnitt vorsieht.

II.2 Bundesfernstraßen

a. Planung

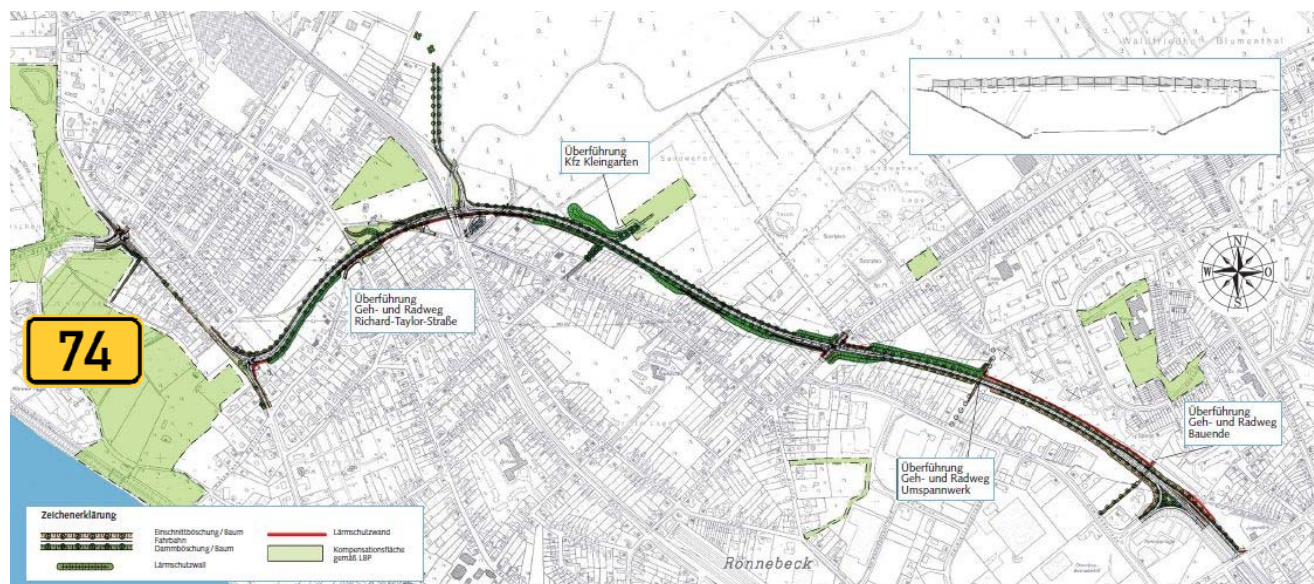
Maßnahme	Art der Leistung	in 2009 abgeschlossen
B 212 Neubau im Niedervieland	Änderung des Flächennutzungsplanes	ja
B 75 AS Ochtum	Änderung der Genehmigungsplanung	nein
BAB A 1 Lärmschutz	RE-Unterlagen	nein
BAB A 27, Grundsanie rung zwischen Ihlpohl und AS Uthlede	Ausführungsplanung RE-Entwurfsunterlagen	nein ja
BAB A 27 Wildschutz	Ausbauplanung	nein
BAB A 270 AS St. Magnus	Genehmigungsplanung	nein
Kompensationsflächenpool Kreuzdeich	Genehmigungsplanung	nein

b. Bau

Maßnahme	Art der Leistung	in 2009 abgeschlossen
B 6 Zubringer Überseestadt	Fahrbahnverbreiterung	ja
B 74 neu / von Farger Straße bis Kreinsloger	Straßenneu- und Straßenumbau	ja
A1 / A 27	Nachtstellplätze für Lkw	ja

Projekt B 74 neu / von Farger Straße bis Kreinsloger

Der Bau der Bundesstraße B74n ist eine Fernstraßenmaßnahme der Bundesrepublik Deutschland auf bremischem Stadtgebiet.



Verkehrsmenge 2015	Länge	Verkehrsfreigabe	Kosten	Ausbau
bis ca. 17.000 Kfz/24h [DTV]	rd. 2.630 m	Ende 2009	rd. 27,9 Mio. € (Ges.kosten) rd. 21,9 Mio. € (Baukosten) rd. 6,0 Mio. € (Grunderwerb)	Zweistreifig ohne Standstreifen (gem. RQ 10,5)

Die Bundesstraße B74/A270 verläuft in Ost-West-Richtung durch Bremen-Nord und bildet die überregionale Verbindung zwischen den Räumen Unterelbe/Stade, Bremen/Bremen-Nord und den Unterweserhäfen (Elsfleth, Brake und Nordenham) sowie dem Raum Oldenburg/Ostfriesland. Für den Stadtbezirk Bremen-Nord und das Mittelzentrum Vegesack ist die B74 (A270) eine Schnellverkehrsstraße (Stadtautobahn) mit bedeutenden Sammel- und Verteilfunktionen zwischen den Stadt- bzw. Ortsteilen, über den Doppelknotenpunkt Bremen-Nord und die BAB 27 eine leistungsfähige Anbindung an das Oberzentrum Bremen-Stadt sowie über die Fähre Farge eine an Bedeutung gewinnende Anbindung an die B212 auf der linken Weserseite.

Der seit 1986 fertig gestellte Bereich der B74/A270 zwischen der BAB 27 (Anschlussstelle Burglesum) und der Anschlussstelle Kreinsloger ist 4-streifig mit Mitteltrennung und Standspuren z.T. in Tieflage ausgebaut. Der Anschluss an das untergeordnete Netz erfolgt über zehn planfreie Knotenpunkte mit einem mittleren Knotenpunktabstand von 1,2 km. Der

Ausbau endet derzeit an der Anschlussstelle Kreinsloger Straße. Von dort führt die B74 über die vorhandenen Straßenzüge Kreinsloger, Rönnebecker, Dillener, Farger und Wilhelmshavener Straße zur Fähre Farge. Der Bedarf für den weiteren Ausbau der B74 war vorgegeben, weil die Baumaßnahme im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen (2004) als Vorhaben des vordringlichen Bedarfes (Überhang) eingestuft ist.

Neben der Verbindungsfunktion der Mittel- und Oberzentren dient die B74 (A270) dem Berufs- und Wirtschaftsverkehr als wichtige Sammelachse für Pendlerströme von und nach Bremen aus dem nordwestlichen Großraumgebiet. Der Ausbau der B74 bis zur Farger Straße stärkt die Wirtschaftskraft dieser Region. Aufgrund der günstigen verkehrlichen Infrastruktur ergeben sich Standortvorteile für Industrie, Handel und Gewerbe, die eine weitere Entwicklung in diesem Bereich erwarten lassen.

Durch den Ausbau und die Verlegung der B74 (A270) zwischen Farger Straße und Kreinsloger wird die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer wesentlich erhöht. Durch die Wahl der geringen zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der signalgeregelten Knotenpunkte, die nachts nicht abgeschaltet werden sollten, wird sich auf der Ausbaustrecke der B74 bis zur Farger Straße ein sehr hohes Sicherheitsniveau einstellen.

Ein deutlicher Sicherheitsgewinn ist auch auf der entlasteten Ortsdurchfahrt und den Sammelstraßen zu erwarten. Konflikte mit dem nicht motorisierten Verkehr können weitgehend minimiert werden. Ein weiterer Sicherheitsgewinn lässt sich durch einen ortsgerechten und angepassten Rückbau in Verbindung mit restriktiven Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr erreichen. Die hohe Verkehrsqualität auf der B74n sowie der verbesserte Verkehrsablauf auf den entlasteten Ortsdurchfahrten bringen für alle Verkehrsteilnehmer einen Zeitgewinn und deutliche Ersparnisse bei den Betriebskosten.

Straßenplanung und -realisierung

Der Ausbau beginnt auf der Farger Straße (vorhandene B74) in Höhe der Straße Uppe Höchte. Von dort schwenkt die B74n in Richtung Norden in der 0-Ebene entlang der vorhandenen Bebauung ab und kreuzt mit vorliegender Ausnahmegenehmigung im Sinne des Eisenbahnkreuzungsgesetzes höhengleich die nichtbundeseigene öffentliche Eisenbahnanlage (NE) der Farge-Vegesacker Eisenbahn (FVE) sowie das Anschlussgleis des Bundeswehr-Dienstleistungszentrums Schwanewede. Der Bahnübergang wurde mit Halbschranken und, aufgrund der benachbarten Einmündung der Claus-von-Lübken-Straße, mit einer Lichtzeichenanlage (BÜSTRA) gesichert. Der anschließende Straßenverlauf der

B74n bewegt sich weiter geländenah in östlicher Richtung und quert dabei höhengleich und signalgesteuert die Turnerstraße. Erst ab hier wird die B74n im Einschnitt bzw. in Tieflage trassiert, an der Straße Kreinsloger auf 4 Fahrstreifen aufgeweitet, und an die vorhandene B74/A 270 angeschlossen. Flankierend zum Neubau der B74 wird der Knotenpunkt Farger Straße/Wilhelmshavener Straße (Einmündung zur Weserfähre) ausgebaut, ein Rad- und Gehweg auf der östlichen Seite der Farger Straße zwischen der Einmündung Wilhelmshavener Straße und dem Bauende auf der Farger Straße (B74 alt) angelegt sowie das Gewerbegebiet Farge mit einer Verbindung zur Claus-von-Lübken-Straße erschlossen. Die Baulänge der B74n beträgt ohne die Anschlüsse und ohne Knoten Wilhelmshavener Straße 2,630 km. Der Neubauabschnitt umfasst eine 2-streifige, anbau- und zufahrtenfreie, plangleiche Weiterführung der B74n von der Farger Straße bis zur Straße Kreinsloger. Er wurde als 2-streifiger Regelquerschnitt RQ 10,5 mit 0,25m bzw. 0,50 m breiten Randstreifen realisiert. Im betrachteten Untersuchungsraum erfüllt die B74 im Wesentlichen überregionale/regionale Verbindungsfunktionen und ist daher der Straßenkategorie A II zuzuordnen.

Die vorhandene B74/A270 wird von der BAB A27 bis zur Anschlussstelle Kreinsloger vierstreifig und in der Ortsdurchfahrt Rönnebeck im Zuge Kreinsloger/Rönnebecker Straße/Dillener Straße/Farger Straße zweistreifig geführt. Aufgrund der hohen Belastungen (DTV zurzeit bis 10.300 Kfz/24 h) und der Überlagerung mit innerörtlichen Verkehrsströmen und nicht motorisierten Nutzungsansprüchen konnte die B74 mit ihrem bisherigen Verlauf den geforderten Anforderungen der Straßenkategorie AII nicht genügen. Der Bau der B74n wird vorwiegend den überregionalen/regionalen Verkehr zwischen den Mittelzentren in Bremen-Nord und dem Oberzentrum Bremen aufnehmen. Durch die realisierte Streckencharakteristik werden die Leistungsfähigkeit, die Sicherheit und auch die Wirtschaftlichkeit des Verkehrs sowohl auf der B74n als auch auf der verlassenen Ortsdurchfahrt erheblich gesteigert. Die Verkehrsqualität verbessert sich für alle Verkehrsteilnehmer deutlich.

Umweltauswirkungen

Durch die Verlegung der B74 wurden die Verkehrsbelastungen und damit die Lärm- und Schadstoffimmissionen im Bereich der alten B74 erheblich verringert und somit wesentliche Verbesserungen für die Anwohner in den angrenzenden Wohngebieten erreicht.

Für das Ortszentrum von Rönnebeck, das bislang durch die stark belastete B74 negativ geprägt ist, ergeben sich sehr gute Voraussetzungen, durch Verkehrsberuhigung attraktiver

zu werden und damit die Funktionsfähigkeit zu verbessern. Im Bereich der Neubaustrecke wird die Belastung durch verkehrsbedingte Luftschadstoffe, vor allem aber durch Verkehrslärm zunehmen.

Aufgrund der schwierigen Planungsgeschichte der B 74n hat die geplante Straßentrasse ca. 25 Jahre brach gelegen. In dieser Zeit hatte sich eine vielschichtige Spontanvegetation angesiedelt, die von Wegeverbindungen der Anwohner durchzogen, aber auch als Müllkippe genutzt wurde. In Höhe des Spielhauses Lüssum war ein Abenteuerspielplatz mit Bolzplatz entstanden. Eine Amphibienpopulation mit zum Teil stark gefährdeten Arten, deren Laichgewässer im nördlich gelegenen Naturschutzgebiet „Eispohl/Sandwehen“ (heute auch FFH- Gebiet) liegen, nutzte die Gehölzbestände auf der geplanten Bundesstraße als Sommer- und / oder Winterlebensraum. Durch den Bau der B 74n zwischen Farger Straße und Kreinsloger sind diese Lebensräume und Lebensraumbeziehungen verloren gegangen.

Erdarbeiten

Es wurden 40.000 m³ Oberboden ausgebaut, von denen 4.000 m³ in den Lärmschutzwällen und 5.000 m³ in den übrigen Bereichen wieder eingebaut wurden. Die verbleibenden 31.000 m³ Oberboden wurden zur weiteren Verwendung abgefahren. Weiterhin wurden 136.000 m³ Boden ausgebaut, von denen 33.000 m³ für die Lärmschutzwälle und 24.000 m³ für die Dammbereiche benötigt wurden. Die verbleibenden 79.000 m³ Boden wurden mit Verwendungsnachweis abgefahren.

Ingenieurbauwerke

Es sind vier Fußgänger- und Radwegbrücken errichtet worden, um die wichtigen Wegeverbindungen im Rad- und Fußgängerverkehr aufrecht zu erhalten. Es handelt sich um die Brücken an der Richard-Taylor-Straße (Bau-km 0+523), bei den Kleingärten (Bau-km 1+082), am Umspannwerk (Bau-km 2+004) und am Bauende (Bau-km 2+446).

Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Für die B74n wurde eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt. Aufgrund der Ergebnisse wurden in einigen Bereichen aktive Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt, um die Neubelastung auf die in der 16. BImSchV genannten Immissionsgrenzwerte zu reduzieren.

Zur Vermeidung einer erheblichen Beeinträchtigung der Wanderbeziehungen der Amphibienpopulation aus dem NSG „Eispohl / Sandwehen“ hat der planfestgestellte Landschaftspflegerische Begleitplan den Einbau von Kleintierdurchlässen zwischen der Turner Straße und Am Rottpohl vorgesehen. Sowohl wegen großer bautechnischer Schwierigkeiten als auch wegen der beginnenden Bebauung einer Brachfläche im Süden der Trasse wurde - nach Feststellung einer Planänderung von unwesentlicher Bedeutung gemäß § 17d FStrG i.V.m. § 76 (2) VwVfG - statt der Durchlässe eine Amphibiensperreinrichtung auf der dem Naturschutzgebiet zugewandten Nordseite der B 74 eingebaut. Am Rande des Naturschutzgebietes und im nördlich gelegenen Wald des Tanklagers Farge sind Maßnahmen zur Aufwertung von Amphibienlebensräumen vorgesehen.

Zur Kompensation des Verlustes von Lebensräumen und Lebensraumbeziehungen durch den Bau der B 74n sieht der Landschaftspflegerische Begleitplan Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vor. Durch die Pflanzung von 583 Laubbäumen (448 Hochstämme, 135 Heister), 28 Obstbäumen, ca. 15.700 Sträuchern und Sämlingen und ca. 1.750 Kletterpflanzen wird das technische Bauwerk Straße einschl. Lärmschutzwänden in die Umgebung des Stadtteils Blumenthal eingebunden. Die Wiederherstellung von durchschnittenen Wegebeziehungen erfolgt, um die direkten Verbindungen für Fußgänger (Schulkinder) und Radfahrer zwischen den Quartieren beidseitig der Straße aufrechtzuerhalten.

Nicht alle Eingriffe in Natur und Landschaft durch den Straßenbau sind im direkten Umfeld ausgleichbar. Daher sind weitere Ersatzmaßnahmen am Farger Geestrand zur Aufwertung der dortigen landwirtschaftlichen Nutzflächen und Brachen für den Naturhaushalt, das Landschaftsbild und die Erholungsnutzung vorgesehen.

Erhaltung und Winterdienst

Erhaltung	2005		2006		2007		2008		2009	
	Platten	qm	Platten	qm	Platten	qm	Platten	qm	Platten	qm
BAB A 27	ca. 325	ca. 7.050	ca. 95	ca. 2.150	ca. 250	ca. 5.350	ca. 300	ca. 6.400	268	ca. 5.750
BAB A 1	--/--	--/--	ca. 275	ca. 5.900	ca. 25	ca. 500	ca. 45	ca. 1.000	109	ca. 2.350

Die Kosten der Plattensanierung betragen in 2009 ca. 975.000 €.

Fugensanierung (Längs- und Querfugen)	2009
	Meter
BAB A1	ca. 177.500

Die Kosten der Fugensanierung betragen in 2009 ca. 692.000 €.

Fahrbahnmarkierung	2009	
	Art	Meter
BAB A27	Längsmarkierung Breite 0,30 m	ca. 1.000
	Strich/Lücke Breite 0,30 m	ca. 800
	Strich/Lücke Breite 0,15 m	ca. 1.200

Die Kosten der Fahrbahnmarkierung betragen in 2009 ca. 66.000 €.

Winterdienst	2005	2006	2007	2008	2009
Einsatztage	58	42	32	45	102

c. Betriebsdienst auf Bundesfernstraßen

Der Betriebsdienst umfasst alle Maßnahmen, die unmittelbar dem Betrieb der Bundesfernstraßen oder ihrer Bestandteile zugeordnet werden können und die der anforderungsgemäßen und sicheren Nutzung, die Funktionsfähigkeit sowie der Verkehrssicherheit der Bundesfernstraßen dienen.

Das Bundesministerium hat mit der Einführung eines Leistungsheftes im Jahr 2005 für die betriebliche Straßenunterhaltung auf Bundesfernstraßen für die vom Bund im Rahmen des Betriebsdienstes zu finanzierenden Ausgaben bundeseinheitliche Standards definiert.

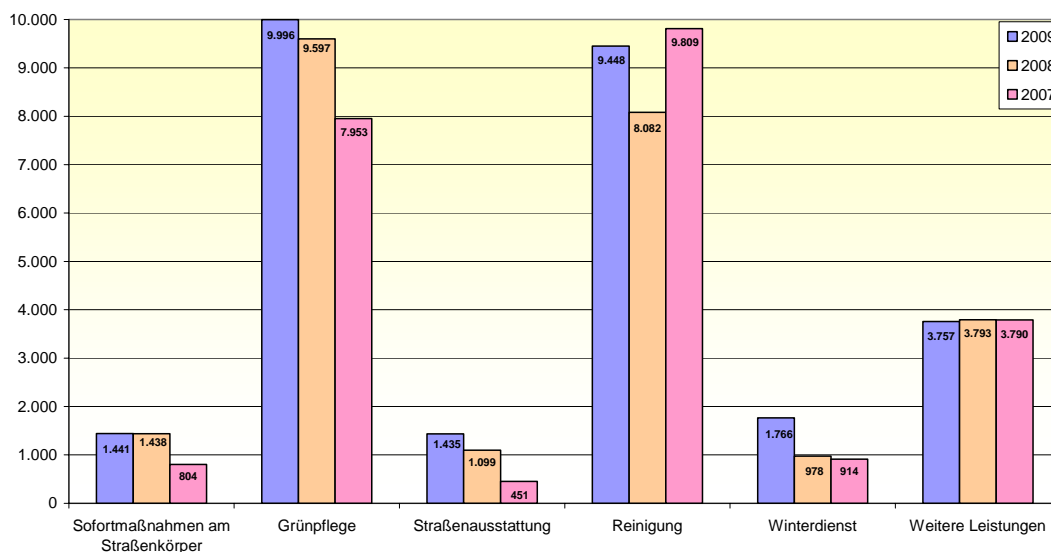
Das Leistungsheft gliedert sich in sechs Leistungsbereiche, deren Leistungen im Leistungsheft detailliert beschrieben sind:

- Leistungsbereich 1: Sofortmaßnahmen am Straßenkörper (12 Leistungen)
- Leistungsbereich 2: Grünpflege (15)
- Leistungsbereich 3: Wartung und Instandhaltung der Straßenausstattung (16)
- Leistungsbereich 4: Reinigung (22)
- Leistungsbereich 5: Winterdienst (9)
- Leistungsbereich 6: Weitere Leistungen (3)

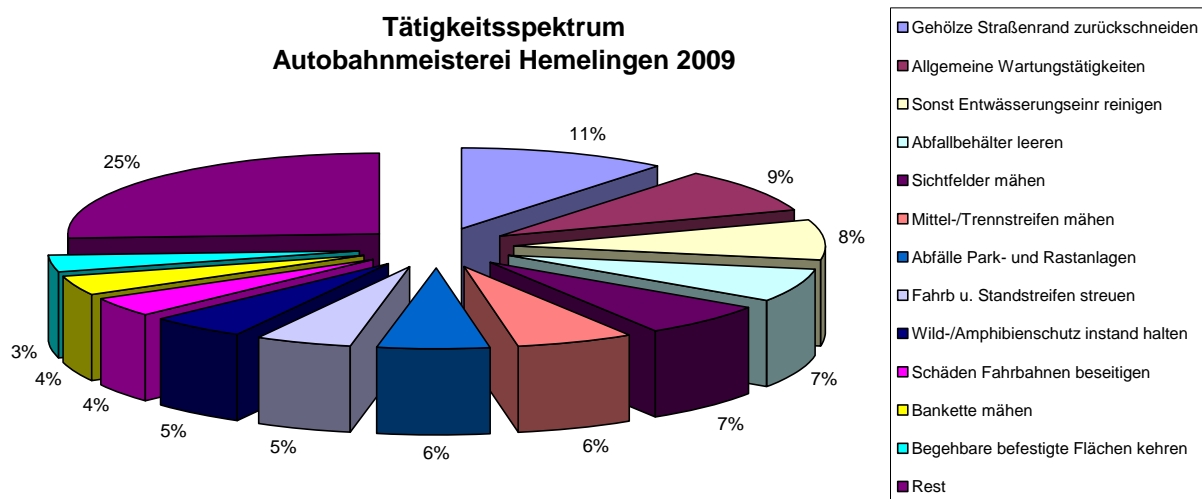
Durch die Anwendung des Leistungsheftes soll es künftig u.a. möglich sein:

- Leistungen mit bundeseinheitlichen Ergebnissen zu erbringen,
- den individuellen Leistungsumfang der Autobahnmeisterei zu beschreiben,
- detaillierte Leistungsnachweise zu erstellen und
- die Mittelzuweisung den tatsächlich notwendigen Bedarfen und Leistungen der Länder anzupassen.

**Geleistete Stunden je Leistungsbereich 2007 - 2009
Autobahnmeisterei Hemelingen**



Im Jahr 2009 wurden von der Autobahnmeisterei insgesamt 27.843 Stunden für 40 verschiedene Leistungspositionen erbracht. Demgegenüber wurden 2008 insgesamt 24.988 für 39 verschiedene Leistungspositionen erbracht. Größte Aufwandstreiber 2009 waren die Leistungsbereiche Grünpflege mit 36% und der Leistungsbereich Reinigung mit 34% der geleisteten Stunden. Aber auch der strenge Winter spiegelt sich deutlich in den Zahlen wieder. Heruntergebrochen auf die einzelnen Leistungspositionen haben die Straßenwärter der Autobahnmeisterei im Jahr 2009 folgende Tätigkeitsschwerpunkte erbracht:



Diese 12 Leistungen machen insgesamt 75% des Gesamtaufwandes aus.

III Aufgaben der Landesverwaltung

Durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gewährt der Bund den Ländern Finanzhilfen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden. Im Rahmen der Föderalismusreform wurden die Regelungen des GVFG modifiziert. Näheres dazu regelt das Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz – EntflechtG) vom 5. September 2006.

Für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden stellt der Bund ein Finanzvolumen in Höhe von 1,67 Mrd. Euro zur Verfügung. Davon werden den Ländern seit dem 1. Januar 2007 jährlich 1.335,5 Mio. Euro nach einem gesetzlich festgelegten Schlüssel als Kompensationszahlungen für den Wegfall der GVFG-Länderprogramme zugeteilt. Ab 2014 fällt für diese Mittel die verkehrliche Zweckbindung weg, die Mittel müssen dann von den Ländern nur noch zweckgebunden für Investitionen jeglicher Art eingesetzt werden. Spätestens ab 2020 fallen die Bundesmittel komplett weg, es sei denn Bund und Länder einigen sich im Rahmen der „Revisionsklausel“ (§ 6 EntflechtG) auf eine Weiterfinanzierung durch den Bund.

Der bremische Anteil an GVFG-Mitteln betrug im Jahr 2009 14,9 Mio. Euro, davon entfallen 3,8 Mio. Euro auf das GVFG-Bundesprogramm für Großvorhaben des ÖPNVG und 11,1 Mio. Euro auf die GVFG-Landesmittel.

Das Regionalisierungsgesetz (RegG) stellt im §1 klar, dass die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr eine Aufgabe der Daseinsvorsorge ist. Bei der Daseinsvorsorge handelt es sich um einen Anspruch aus dem Grundgesetz, der den Menschen deren Grundbedürfnisse erfüllen soll. Der Personennahverkehr ist damit ein Grundbedürfnis, das der Gesetzgeber erfüllen muss. Das Regionalisierungsgesetz (RegG) überträgt die Verantwortung der Daseinsvorsorge auf die Bundesländer. Die Bundesländer haben hierzu ihrerseits eigene Regionalisierungsgesetze erlassen. In Bremen wird dies durch das Bremische ÖPNV-Gesetz (BremÖPNVG) geregelt.

Der Bund hat 2009 für diesen Aufgabenbereich rund 6,8 Mrd. € zur Verfügung gestellt, die nach einem festgelegten Schlüssel auf die Bundesländer verteilt wurden. Diese Mittel sind zweckgebunden und müssen vorrangig für den Schienenpersonennahverkehr verwendet werden. Der bremische Anteil an ÖPNVG-Mitteln betrug im Jahr 2009 rund 37,3 Mio. €. Davon entfielen 25,7 Mio. € auf konsumtive und 11,6 Mio. € auf investive Ausgaben.

Zuwendungsempfänger für investive Maßnahmen in Bremen sind neben dem Sondervermögen Infrastruktur u.a. der Magistrat Bremerhaven, die BSAG, die BrePark, die Deutsche Bahn AG, die Verkehrsgesellschaft Bremerhaven und diverse Busbetriebe.

Aufgabe der Landesverwaltung ist die Abwicklung

- der Bundesfinanzhilfen (GVFG) in Höhe von 14,9 Mio. € für 32 Maßnahmen
- der Mittel für Maßnahmen nach dem Regionalisierungsgesetz in Höhe von 37,3 Mio. € für 55 Maßnahmen.

Die Landesverwaltung umfasst für die investiven Mittel:

- die finanzielle Planung und Abrechnung mit dem Bund,
- die Programmaufstellung für einen 5-Jahres-Zeitraum,
- die Bewilligung der Mittel,
- das Controlling und
- die Abrechnung der Bundesfinanzhilfen nach § 44 LHO.

i

