



Jahresbericht des Amtes für Straßen und Verkehr
im Berichtsjahr
2 0 0 3



Inhalt

I	BUNDESAUFTRAGSVERWALTUNG	6
I.1	Fortschreibung der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP).....	6
I.2	Bundesfernstraßen.....	8
II	AUFGABEN DER LANDESV ERWALTUNG.....	14
III	AMT FÜR STRAßEN UND VERKEHR.....	15
III.1	Haushalt	15
III.2	Personalstand per 31.12.2003	15
III.3	Umsetzung des Organisationsgutachtens zur Einführung des Neuen Steuerungsmodelles im Amt für Straßen und Verkehr	17
III.4	IT Bereich 2003	21
III.5	Planung	24
III.5.1	Planung Stadtstraßen	25
III.5.2	ÖPNV-Planungen.....	31
III.5.3	Landschaftspflege, Natur- und Umweltschutz	37
III.6	Baumaßnahmen (ohne BAB)	39
III.6.1	Neubau und Umbau.....	39
III.6.2	Sanierungsmaßnahmen	47
III.6.3	Sanierungen nach Kanalbau	48
III.6.4	Fachliche Begleitung privater Erschließungsmaßnahmen	51
III.7	Erhaltung	51
III.7.1	Allgemeine Straßendaten.....	51
III.7.2	Pavement-Management-System (PMS).....	52
III.7.3	Erhaltungs- und Unterhaltungsleistungen	54

III.7.4	Die Öffentliche Beleuchtung.....	56
III.8	Brücken- und Ingenieurbauwerke	60
III.9	Erschließungen und Planfeststellungen.....	71
III.9.1	Planfeststellungen.....	71
III.9.2	Erschließungsverträge und -vereinbarungen.....	72
III.9.3	Sonstige Verfahren.....	72
III.10	Straßenverkehrsbehörde und Straßenverkehrstechnik.....	74
III.10.1	Verkehrsbehörde.....	74
III.10.2	Verkehrstechnik	75
III.11	Verdingungs- und Vergabewesen	78

Einleitung

Dieses ist der vierte Jahresbericht des Amtes für Straßen und Verkehr (ASV) – vorliegend für das Jahr 2003.

Wie bereits in den Jahren zuvor, gliedert sich der Bericht in die Teile Bundesauftragsverwaltung, Landesaufgaben sowie kommunale Aufgaben der Stadtgemeinde Bremen ohne die Daten der Bauämter Bremen - Nord und der Seestadt Bremerhaven. Der Bericht gibt die wesentlichen, messbaren Maßnahmen- und Daten des Jahres 2003 für das ASV wieder, d.h. es werden alle Maßnahmen benannt oder zahlenmäßig dargestellt, die im Jahre 2003 vom ASV geleistet wurden.

Das in den Vorjahren für die Neuausrichtung des ASV zum Managementamt gelegte Fundament konnte im Jahre 2003 sichtbar belastet werden.

Einer der Meilensteine dieser Neuausrichtung war die Gründung der neuen Projekt- und Bauabteilung des ASV, die sich aus den Wurzeln der früheren Abteilungen für Planung und Bau entwickelt hat. Einzelheiten hierzu sind den Darlegungen unter III. 5 zu entnehmen.

Gegenüber dem Berichtsjahr 2000 ist der Bauhaushalt des ASV um 101 Mio. € gestiegen. In dem selben Zeitraum hat sich der Personalbestand auf Grund der zu erbringenden Personaleinsparquoten von 308 auf 288 Beschäftigte verringert.

Allein auf Grund der Haushaltszahlen wird aber deutlich, dass die Aufgaben und Projekte des ASV eine eher zunehmende Tendenz haben, die bei gleichzeitig abschnelzender Personaldecke zu erbringen sind.

Zur Sicherstellung der sich zwischen der Verringerung des Personalbestandes und der wahrzunehmenden Aufgaben auftuenden Lücke wurde ein „Risikomanagementtool“ eingerichtet. Mit Unterstützung dieses Werkzeuges soll sichergestellt werden, die Aufgaben des ASV auch unter den neuen Rahmenbedingungen weiterhin auf unverändert hohem Niveau erfüllen zu können. Die Übertragung und Vergabe zahlreicher operativer Aufgaben an Dritte und die damit

einhergehende Beschränkung, die vergebenen Aufgaben zu „controllen“, spielen in diesem Zusammenhang eine zentral wichtige Rolle.

Um auch künftig auf die hohe Umfeldynamik reagieren zu können, begibt sich das ASV in einen kontinuierlichen Entwicklungsprozess (KEP), der es ihr als lernende Organisation ermöglichen wird, auf die sich verändernden Rahmenvorgaben produktorientiert reagieren zu können.

I Bundesauftragsverwaltung

I.1 Fortschreibung der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP)

Die Bundesregierung hat nach umfangreichen Untersuchungen und intensiven Vorabstimmungen am 02.07.2003 den BVWP 2003 beschlossen.

Im BVWP sind alle Bundesfernstraßenmaßnahmen eingestellt, die im Zeitraum von 2003 bis 2015 geplant, vorbereitet oder realisiert werden dürfen.

Es ist Bremen gelungen, die unten aufgeführten Maßnahmen mit den dort dargestellten Einstufungen in den BVWP 2003 zu integrieren:

Die Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs werden aus den Mitteln, die Bremen vom Bund in fixen Jahresraten zur Verfügung gestellt werden, finanziert.

Diese dem Land 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

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

Neue Vorhaben

BAB 27	Sechsstreifiger Ausbau Bremen/Burglesum – Überseestadt (bereits im Bau)
BAB 27	Sechsstreifiger Ausbau Bremen/Vahr – Bremer Kreuz
B 74	Verlegung Farger Straße - Kreinsloger Straße (BAB 270)
B 212 (Brhv.)	Ausbau von der Hafenstraße bis AS Bremerhaven/Mitte

Neue Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag

B 212 Landesgrenze HB/Nds. – BAB 281

Weiterer Bedarf

Neue Vorhaben mit Planungsrecht

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

Neue Vorhaben

BAB 1 Achtstreifiger Ausbau Bremer Kreuz – Bremen/Brinkum

BAB 27 Sechsstreifiger Ausbau Bremen/Überseestadt – Bremen/Vahr

B 6 Brücke Verteilerkreis Utbremen

Projekt BAB 281

Die BAB 281 ist in vier Bauabschnitte (BA) unterteilt, wobei die Bauabschnitte 2 und 3 noch jeweils in zwei Baustufen geteilt worden sind.

Der erste Bauabschnitt, zwischen der BAB 27 und der Hafenrandstraße wurde bereits 1995 fertig gestellt.

Der BA 2/1 vom Neuenlander Ring bis zur Warturmer Heerstraße ist seit Sommer 2002 im Bau. Im Jahre 2003 sind für die großen Baulose, wie den Trog an der B 75 und die große Schrägseilbrücke vor dem Grundstück der BSAG mit der Hochstraße im Bereich der Richard-Dunkel-Straße, die Ausschreibungen durchgeführt und der Zuschlag an die ausführenden Baufirmen erteilt worden. Die für die Öffentlichkeit sichtbar werdenden Bauarbeiten werden im Frühjahr 2004 beginnen. Mit der Freimachung der für den Bau des BA 2/1 benötigten Flächen ist im Jahr 2003 an vielen Stellen begonnen worden.

Für den an der Warturmer Heerstraße sich anschließenden BA 3/1, der am GVZ endet, ist im Herbst 2003 der Planfeststellungsbeschluss ergangen, so dass auch für diesen Bauabschnitt die bauvorbereitenden Arbeiten begonnen werden konnten.

Für den BA 2/2, vom Neuenlander Ring in Richtung Osten bis zur Kattenturmer Heerstraße verlaufend, ist im Jahr 2003 von renommierten Gutachtern eine "Konzeptionelle Untersuchung" mit dem Ergebnis erarbeitet worden, die so genannte Südvariante, die zwischen den direkt von der Neuenlander Straße erschlossenen Grundstücken (Metro, Hornbach etc.) und dem Grundstück von Airbus verläuft, als die zu bevorzugende Variante zu realisieren.

Im BA 4, der westlich vom GVZ im Ortsteil Strom bis zur Hafenrandstraße verläuft, ist die Weserquerung integriert. Nach der Festlegung durch den Senat, diese Weserquerung als Tunnel zu konzipieren, ist im Jahr 2003 von einem Gutachter eine "Vergleichsstudie Bohrtunnel/Absenktunnel" erstellt worden, in der die Vor- und Nachteile der beiden Verfahren

dargestellt und abgewogen worden sind. Der Gutachter empfiehlt in dieser Vergleichsstudie, unter Berücksichtigung aller relevanten Zielfelder (Verkehr und Sicherheit, Technik, Wirtschaftlichkeit, Natur und Umwelt, Städtebau) der weiteren Planung das Bauverfahren "Absenktunnel" zugrunde zu legen.

Das Bauverfahren "Absenktunnel" bedeutet, dass vorgefertigte Tunnelelemente mit dem gesamten Straßenquerschnitt (beide Fahrtrichtungen) in die Weser eingeschwommen werden. Die Elemente werden dabei in eine ausgebagerte Rinne unterhalb des erforderlichen Fahrwassers abgesenkt, unter Wasser miteinander verbunden und mit Sand abgedeckt.

I.2 Bundesfernstraßen

a. Planung

Maßnahme	Art der Leistung	in 2003	
		abgeschlossen	Ing.- Büro
B 75 Airport City Ausbau AS Ochtum II. BA	Ausführungsplanung	-	Giloy & Löser, Stadtgrün
B212 Neubau im Niedervieland	Flächennutzungsplan- änderung	-	Bio Consult, Gassner, PGG
B6 Zubringer Freihafen	Entwurfsplanung	-	BPR, BMH
BAB 1 AK Bremen- AS Uphusen	Erarbeitung der RE- Ent- wurfsunterlagen	-	Odermann Krause, An- haus, Gruppe Freiraumpla- nung
BAB 1 Zubringer Arsten/ kommunale Entlastungsstraße	Erarbeitung der Planfeststel- lungsunterlagen	-	KTU,
BAB 27 zwischen AS- Industriehäfen und AS-Burglesum III.BA	Ausbauplanung	-	Lomb, KTU

Maßnahme	Art der Leistung	in 2003	
		abge- schlossen	Ing.- Büro
BAB 27 zwischen AS-Industriehäfen und AS-Überseestadt II. BA	Ausbauplanung	ja	Odermann Krause,KTU
	im Bau	-	BPR
BAB 27 zwischen AS-Überseestadt und AS-Industriehäfen I. BA	Ausbauplanung	ja	Odermann
	Bau	ja	Krause, KTU Prager
BAB 281 Bauabschnitt 2.2	RE-Entwurf und Variantenunter- suchung	-	GPV
BAB 281 Bauabschnitt 3.1	Planfeststellungsbeschluss liegt vor	-	GPV
BAB 281 Bauabschnitt 3.2	Erarbeitung der Unterlagen RE-Entwurf	-	GPV
BAB 281 Bauabschnitt 4 (Weserquerung)	Kompensationsmaßnahmen- konzept und Variantenunter- suchung	-	GPV

b. Bau

Maßnahme	Art der Leistung	in 2003	
		abge- schlossen	Ing.- Büro
BAB 1 AS Hemelingen	Projektkoordination	-	WfG
BAB 27 Lärmschutzwall Achter- kämpe	im Bau	-	BPR
BAB 27 zwischen AS- Industriehäfen und AS- Überseestadt II. BA	Ausbauplanung	ja	Odermann Krause,KTU
	im Bau	-	BPR

Maßnahme	Art der Leistung	in 2003	
		abge- schlossen	Ing.- Büro
BAB 27 zwischen AS-Überseestadt und AS-Industriehäfen I. BA	Ausbauplanung Bau	ja ja	Odermann Krause, KTU Prager

Erhaltung und Winterdienst

Erhaltung:	
BAB 27	Einzelfeldsanierung: ca. 200 Platten, entspricht ca. 4.350 qm
BAB 1	Einzelfeldsanierung: ca. 20 Platten, entspricht ca. 440 qm
Winterdienste:	38 Einsatztage

BAB Projekte 2003

BAB 1, Neubau der Anschlussstelle Hemelingen

Im Zuge des Ausbaus der Anschlussstelle Hemelingen zu einem vollen Kleeblatt musste das vorhandene Bauwerk über den Zubringer Hemelingen für die neu zu errichtenden Verflechtungsspuren und für den zu verbreiterten Zubringer verlängert werden. In einem ersten Bauabschnitt wurden seitlich zum Gewerbepark Hansalinie und zur innenstädtischen Seite hin, zwei neue Brückenbauwerke als 2-stegige Plattenbalken in Spannbetonbauweise erstellt. Da der Verkehr auf der BAB1 und auf dem Zubringer kaum beeinflusst werden durfte, waren umfangreiche Untersuchungen über den Bauablauf notwendig.



Der zweite Bauabschnitt sieht die Umlegung der Verkehre von den alten Hauptspuren der vorhandenen Bauwerke auf die neuen Verflechtungsspuren vor. Das alte Bauwerk wird dann abgerissen und durch zwei neue Bauwerke ersetzt. Dies ist für 2004 geplant.

Technische Daten:

Brückenachse:	27,60 m	
Breite Gesimsaußenkanten:	70,50 m	Bauabschnitt 1: 2 x 14,25, Bauabschnitt 2: 2 x 21,00 m
Brückenfläche:	rd. 2087 qm	
Baukosten:	ca. 1,75 Mio. € (brutto 1. Bauabschnitt)	



Ansicht Verflechtungsbauwerk Hansapark



Untersicht Verflechtungsbauwerk City

Sechsstreifiger Ausbau BAB 27

Im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus der BAB 27 zwischen den Anschlussstellen Überseestadt (früher Freihäfen) und Burglesum müssen insgesamt 6 Brücken und 9 Durchlässe beidseitig verbreitert und 8,1 km neue Lärmschutzwände sowie 22 neue Verkehrszeichenbrücken- und -schilder errichtet werden. Gleichzeitig sollen alle Brückenüberführungen neu beschichtet werden. Die Arbeiten wurden in 2003 begonnen und sind für die ersten beiden Bauabschnitte auch fertig gestellt worden, weil der Brückenbau dem Straßenbau vorauslaufen musste. Alle Arbeiten (bis auf die Lärmschutzwände und die Instandsetzungen) wurden im Rahmen des Projektmanagements an Ingenieurbüros vergeben und vom ASV/ SBUV 55 fachlich begleitet. Die Planung und Ausschreibung der Lärmschutzwände sowie Teile der Bauüberwachung wurden dabei in Eigenregie übernommen, um unnötige neue Schnittstellen zu vermeiden und gleichzeitig die Planungskosten („Schubladenplanung“) zu minimieren.

Technische Daten (nur 1. Bauabschnitt 2003):

3 Brückenerweiterungen

6 Durchlasserweiterungen

2,2 km Lärmschutzwände

6 Verkehrszeichenbrücken und -schilder

Baukosten: 2.8 Mio. € (brutto)

BAB 27: Ingenieurbauwerke



Verbreiterung Bauwerk – Ansicht



Sanierung Überführungen – Untersicht



Durchpressung eines Durchlass



Verbreiterung Bauwerk - Flügel



Neue Verkehrszeichenbrücken



Sanierung Fahrbahndecke

II Aufgaben der Landesverwaltung

Verwaltung

- der Bundesfinanzhilfen (GVFG) in Höhe von 10,9 Mio. € für rund 70 Maßnahmen
- der Mittel für Maßnahmen nach dem Bremischem ÖPNV-Gesetz, 37,4 Mio. € für 95 Maßnahmen

Die Landesverwaltung umfasst:

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

Landesverwaltung:	in Mio. €		im Jahre 2003
	Einnahme	Ausgabe	Gesamt
GVFG	10,9	10,9	21,8
ÖPNVG	37,4	37,4	74,8
Gesamtumsatz Land			96,6

III Amt für Straßen und Verkehr

(Planung/ Betrieb/ Erneuerung und Bau von Verkehrsflächen sowie Nahverkehrsanlagen in der Stadtgemeinde Bremen)

III.1 Haushalt

Straßenbauhaushalt in Mio €	2000	2001	2002	2003
Bundesfernstraßen	25,5	39,0	46,1	48,3
GVFG	22,8	22,2	22,0	21,8
ÖPNVG	67,1	68,0	73,8	74,8
ASV/ BgA	40,8	67,6	60,3	55,1
ISP	37,9	29,6	52,5	66,4
Stadtreparaturfond	5,6	3,8	3,6	3,1
Beleuchtung	5,3	5,1	5,9	6,1
Innenstadtprogramm	5,3	9,7	7,1	4,7
Stadtreinigung	10,2	9,0	16,4	13,5
Entwässerung öff. Flächen	14,5	11,0	18,5	17,3
Erschließungen	7,1	1,8	2,8	1,5
Einnahmen	42,8	45,4	67,0	73,4
Gesamthaushalt	284,9	312,2	376,0	386,0

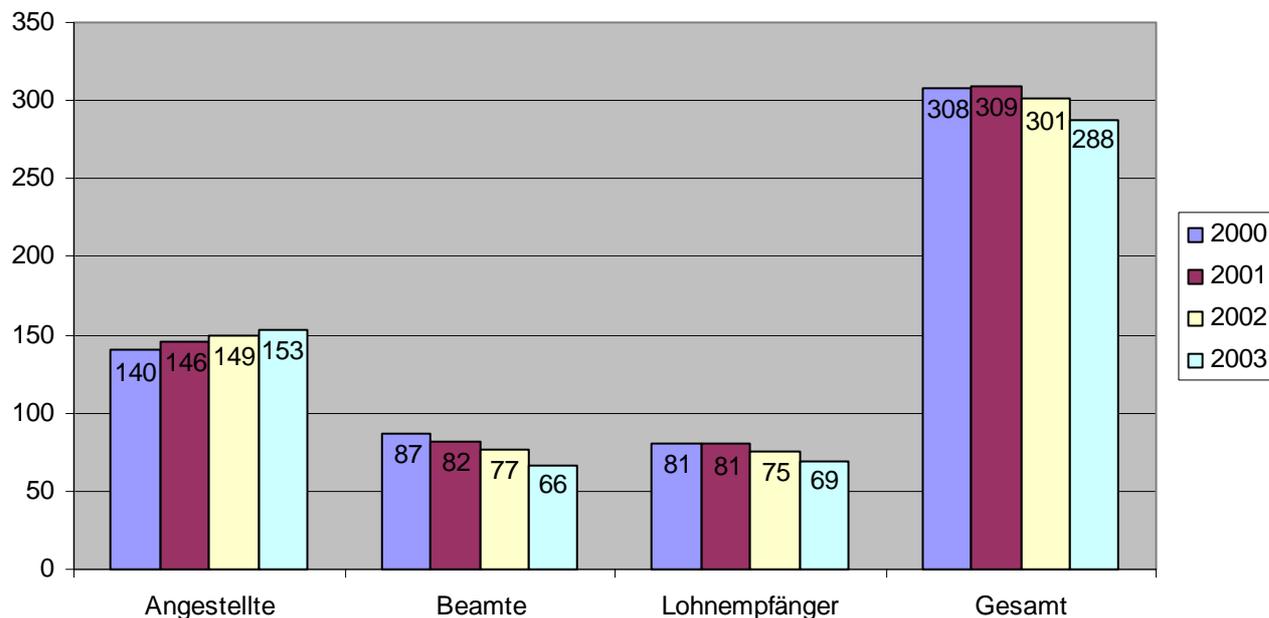
III.2 Personalstand per 31.12.2003

	Gesamt	Verwaltung	Technik	Technik Ingenieure
Beamte	66	33	12	21
Angestellte	153	36	55	62
Lohnempfänger	69			

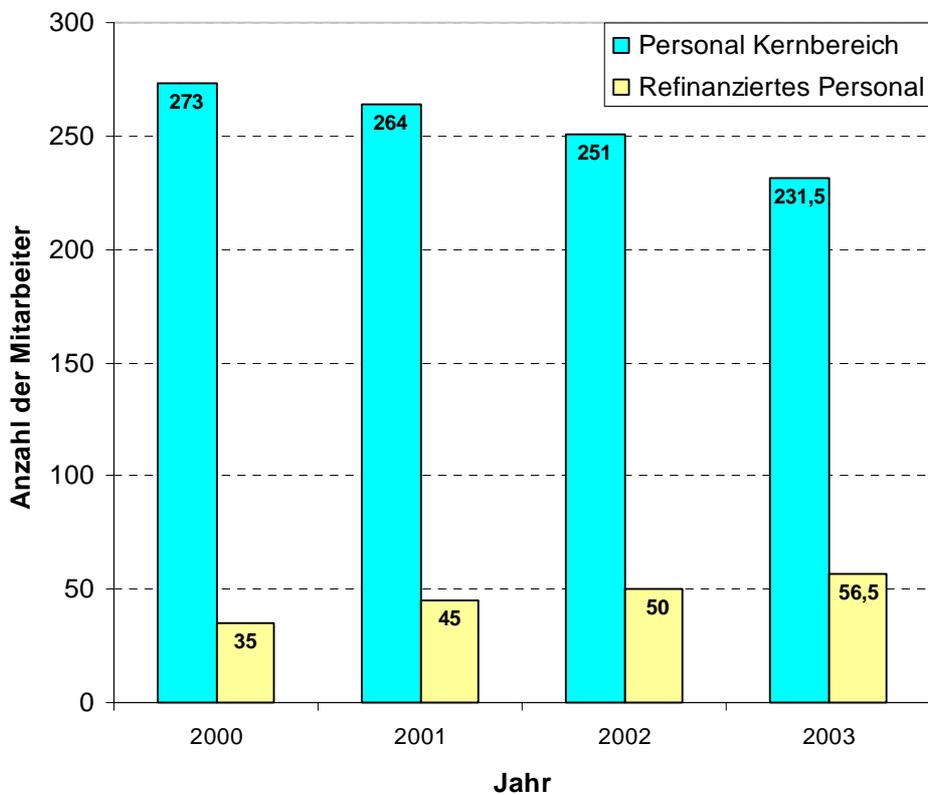
	Gesamt	Verwaltung	Technik / Ingenieure
Frauenanteile	63	41	22
Frauenanteile (%)	21,9	59,4	14,7

Anzahl Mitarbeiter:	288
----------------------------	-----

Personalentwicklung



Anteil refinanziertes Personal



III.3 Umsetzung des Organisationsgutachtens zur Einführung des Neuen Steuerungsmodelles im Amt für Straßen und Verkehr

Die Notwendigkeit für eine Neuausrichtung des ASV ergab sich aus den Vorgaben des vom Senat beschlossenen Gesamtkonzeptes zur koordinierten Einführung des Neuen Steuerungs Modells (NSM) und der bereits im Amt angestellten Überlegungen, sich den Anforderungen an eine modernisierte Verwaltung zu stellen. Nach Zustimmung der Deputation für das Bauwesen (Stadt) fertigte die heutige Mummert Consulting AG (ehem. Mummert + Partner Unternehmensberatung AG) ein Organisationsgutachten an.

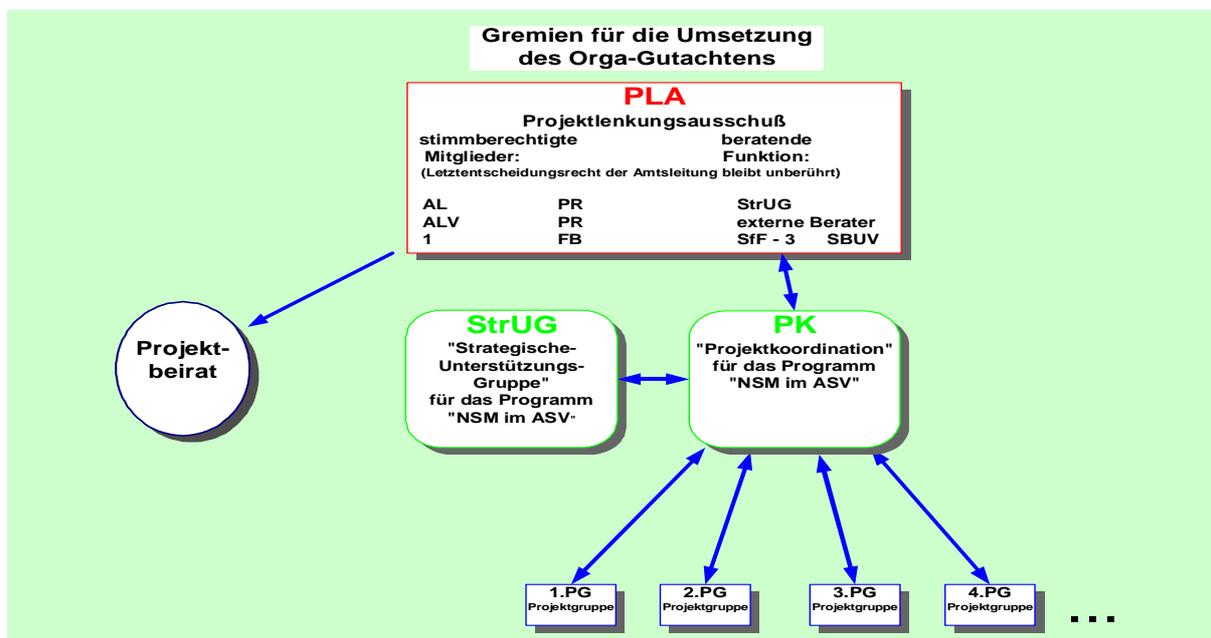
Die Umsetzung dieses Organisationsgutachten zur Einführung des Neuen Steuerungsmodells (NSM) - unter weitgehender Beteiligung der Bediensteten sowie der Personalvertretungen - erfolgte auf Beschlussgrundlage der Deputation für das Bauwesen. Während des Prozesses wurden 23 Projekte aufgelegt und einzelne Aufträge sowohl durch Arbeitsgruppen als auch durch verwaltungsorganisatorische Maßnahmen durchgeführt.



Um diese Projekte und Arbeitsgruppen zu steuern und die Zielrichtung des Gutachtens bzw. des NSM zu fokussieren, wurden verschiedene Gremien (z.B. Projektleitungsausschuss, Strategische Unterstützungsgruppe, Projektbeirat) sowie ein Projektkoordinator eingesetzt.

Bereits in einem frühen Stadium des Entwicklungsverlaufes stellte sich auch aufgrund des Reorganisationsprozesses beim Senator für Bau, Umwelt und Verkehr (SBUV) ein Paradigmenwechsel des ASV hin zum Managementamt als notwendig heraus. Der Ressortstrategie folgend, wurde u. a. ein Konzept zur möglichen Vergabe der operativen Aufgaben erarbeitet und die Abteilung Straßenerhaltung (Abt.4) neu strukturiert. Neben weiteren äußeren Einflüssen, wie neue Personaleinsparungsvorgaben oder die bremenweite Umsteuerung des Rechnungswesens zu SAP R/3, trugen auch die durch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Projekt- und Arbeitsgruppen erarbeiteten Ergebnisse zu Veränderungen einzelner Projektziele bei. Beispielsweise wurden veränderte Organisationsstrukturen in der Abteilung für Brückenbau (ASV5) und der Abteilung für Erschließungen, Planfeststellungen und Rechtsangelegenheiten (ASV 6) abweichend von der ursprünglichen Gutachterempfehlung eingeführt.

Der Prozess zur Umsetzung des Organisationsgutachtens endete am 31. März 2003. Im Rahmen dieses Reorganisationsprozesses fand ein gelungenes Zusammenspiel zwischen externer Beratung und Begleitung, dem Leitungsteam des Amtes, zahlreichen engagierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und einer Personalvertretung statt, die eine beachtliche Doppelrolle wahrnahm von aktiver Beteiligung in den Projektgremien bis zu kritischer Begleitung des Gesamtprozesses.

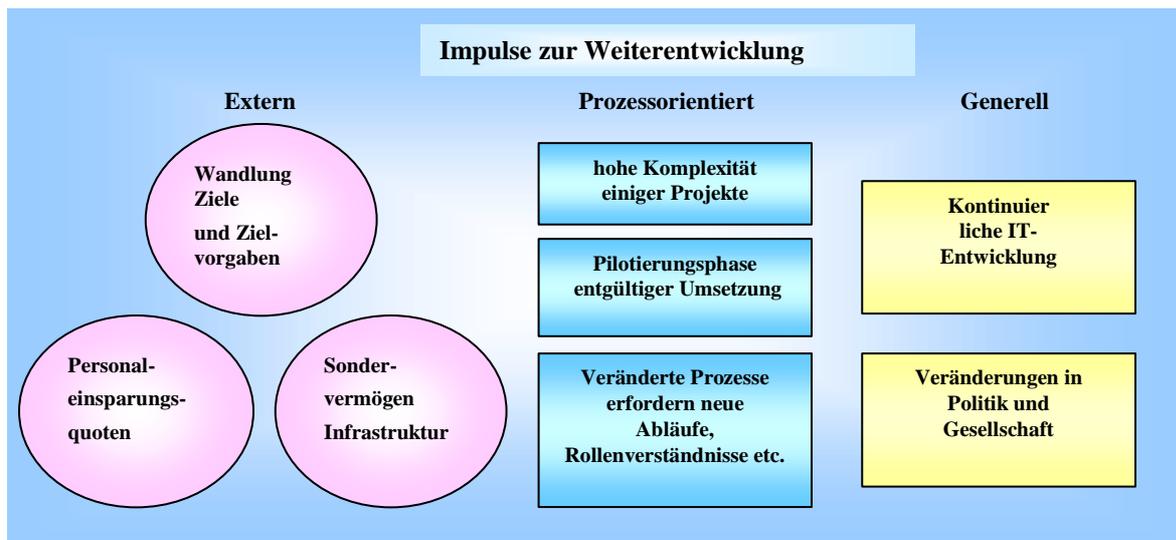


Die durchgeführten Projekte, Arbeitsgruppen und verwaltungsorganisatorischen Maßnahmen wurden u. a. in die folgenden umsetzungsfähigen Ergebnisse überführt:

-
- Erstellung eines für das gesamte ASV gültige Leitbildes, dem es sich verpflichtet fühlt und entsprechend lebt
 - Entwicklung der Grundlagen für ganzheitliches Arbeiten in Projekten im ASV und Konzeption eines entsprechenden Projekthandbuches (Anwendung seit 01. Januar 2003)
 - Einführung betriebswirtschaftlicher Instrumente des so genannten internen Rechnungswesens – insbesondere KLR, um Informationen zur Beurteilung der Wirtschaftlichkeit betrieblicher Leistungserbringungsprozesse zu erhalten
 - Informationstechnologische Neuausrichtung (Geschäftsdatenmodell, Verkehrsmanagementzentrale, Pavement-Management-System, Straßeninformationsbank, etc.)
 - Verschlankeung der Hierarchie durch Reduzierung der Abteilungen des ASV insgesamt und Abschaffung der Unterteilung der Sachgebiete in Abschnitte einhergehend mit Personalreduzierung, Neustrukturierungen von Abteilungen, Verkürzung der Informations-, Abstimmungs- und Entscheidungswege, um eine größere strukturelle Flexibilität und Reaktionsfähigkeit zu erreichen
 - Umsetzung weiterer Empfehlungen des Organisationsgutachtens.

Detailliertere Ausführungen zu den Ergebnissen des Prozesses wurden in dem „Abschlussbericht zum Prozess zur Umsetzung des Organisationsgutachtens zur Einführung des Neuen Steuerungsmodelles im Amt für Straßen und Verkehr“ zusammengestellt.

Im Hinblick auf die weitere Entwicklung des ASV war es notwendig einige der Projekte fortzuführen. So befanden sich z.B. „Verkehrsmanagementzentrale“ und „Controlling/KLR“ aufgrund ihrer Komplexität noch in der Erarbeitungsphase. Die Fortentwicklung der Informationstechnologischen Ausrichtung des Amtes wurde ebenfalls kontinuierlich weiterverfolgt. Für andere Projekte war es unerlässlich, vor der endgültigen Umsetzung eine Pilotierungsphase zu durchlaufen. Als weiteres Projekt sollte „Qualitätsmanagement“ nach Umsetzung des Gesamtprojektes in naher Zukunft durchgeführt werden. Zusätzlich wurde in Folge von neuen Personaleinsparungsvorgaben die Fortführung der „Planung der Personalentwicklung“ (PPE) zur Unterstützung des Amtsleiters und des Leitungsteams erforderlich, da in diesem Rahmen Instrumente des Risiko- und des Personalmanagements erarbeitet werden. Darüber hinaus waren als ein nächster Schritt in den täglichen Umsetzungsprozessen die neuen Managementmethoden mit Leben zu füllen, sowie neue Abläufe und Rollenverständnisse herauszubilden.



Die bisher erarbeiteten Projektergebnisse gingen somit auf der Basis von Realisierungskonzepten in eine Umsetzungsphase/Folgephase über, die wiederum in einen „Kontinuierlichen Entwicklungsprozess (KEP) mündet. Diese Entscheidung begründet sich in der Erkenntnis und in der Notwendigkeit, flexibel auf die, sich im Zuge von gesellschaftlichen und politischen Anforderungen verändernden Ziele und Zielvorgaben reagieren und aktiv Schritt zu halten zu können.

III.4 IT Bereich 2003

Im Zuge des Umorganisationsprozesses des ASV sind durch das IT-Team verschiedene PC-Arbeitsplatzumzüge innerhalb des Hauses und auf den Betriebshöfen umgesetzt worden.

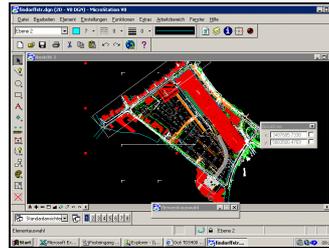
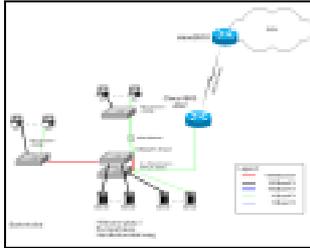
Mit dem Austausch unterschiedlicher Peripheriegeräte, dem Neuaufbau bzw. der Neuinstallation verschiedenster Arbeitsplatz- und Handheld-PCs sind den Kollegen im ASV insgesamt 144 neue Geräte zur Verfügung gestellt worden. Im Rahmen der Anwenderunterstützung des IT-Benutzersupports sind weitere Hardwarekomponenten eingerichtet bzw. konfiguriert und im Zuge der Bestandsrevision der Hardwarelandschaft des ASV inventarisiert worden. Im Berichtszeitraum 2003 sind den Anwendern somit 445 Hardwarekomponenten für ihre Arbeit im ASV neu zur Verfügung gestellt worden.

Durchgeführte Arbeitsplatzumzüge		
	innerhalb des Hauses	9
	auf den Betriebshöfen	32
	Summe der Umzüge	<u>41</u>

Zur Verfügung gestellte Hardware		
Austausch, Neuaufbau & Neuinstallation		
	Arbeitsplatzdrucker	48
	Arbeitsplatz-PCs	69
	Handheld-PCs	26
Einrichtung & Konfiguration im Rahmen des IT-Benutzersupports		
	Hardwarekomponenten	301
	Summe zur Verfügung gestellte Systeme & Hardwarekomponenten	<u>445</u>

In Bezug auf die Einführung neuer Fachapplikationen sind wesentliche Schwerpunkte insbesondere auf die Unterstützung der Etablierung des Projektmanagements nach Projekthandbuch sowie auf die nachhaltige Effizienzsteigerung der Softwaredistribution gelegt worden. Hierzu sind die Fachanwendungen 2KH-DPA (Der Projektassistent) 1.3 auf 80 Arbeitsplätzen installiert und das Softwareverteilungssystem Baramundi Suite 6.0 in Vorbereitung auf die Systemumstellung auf Windows XP amtsumfassend eingeführt worden.

Einhergehend mit der generellen Ausrichtung des öffentlichen Dienstes, die Situation auf dem Ausbildungsmarkt im Rahmen der eigenen Möglichkeiten zu verbessern, wird trotz kontinuierlich steigender Anforderungen an das IT-Team in Bezug auf zu realisierende technische Lösungen und die zur Umsetzung zur Verfügung stehenden Zeit- und Budgetrahmen mit Beginn des Ausbildungsjahres 2003 mit großem Engagement ein Auszubildender im Berufsbild Fachinformatiker Systemintegration betreut.



Im Bereich der Netzwerkadministration und des strukturoptimierenden Netzwerkausbaus sind im Berichtszeitraum sowohl auf Hard- als auch auf Softwareebene verschiedene Projektvorhaben realisiert worden. Zu diesen Projekten zählen auf Hardwareebene insbesondere die Integration eines Fileserverclusters, die Einbindung eines Backupserver inklusive einer TapeLibrary sowie eines Autoloaders, die Erneuerung bzw. Erweiterung der aktiven Netzwerkkomponenten sowie die Netzintegration verschiedener Server für die Anwendungen CityServer, SAM, Baramundi und ARRIBA. Auf Softwareebene ist insbesondere die Installation der entsprechenden Backupsoftware anzuführen.

Im CAD-Bereich konnte eine zukunftsorientierte Veränderung der Softwarelandschaft realisiert werden. Hierzu ist die CAD-Fachapplikation AUGUSTUS durch die AutoDesk-Anwendung Architectural Desktop sowie Land Desktop abgelöst worden. Des Weiteren sind alle Komponenten der im ASV eingesetzten Statik-Software sowie der CAD-Software MicroStation auf die jeweils aktuelle Version bzw. auf ME „upgedatet“ worden.

Im Rahmen des weiterführenden Aufbaus der Straßendatenbanken sind insbesondere in den Projekten TT-SIB und OKSTRA-Add-On wesentliche Entwicklungen vollzogen und eine GDM-konforme Ausrichtung des Ausbaus vorangetrieben worden.

In Bezug auf das Projekt TT-SIB bedeutete dies vor allen Dingen die Beschaffung der ATKIS-Daten, die unter Verwendung des SIB-spezifischen Tools GIS LIN die Basis für die Erzeugung der Netzknoten darstellen.

Mit der Erstellung der Datenbank OKSTRA-Add-On ist eine Datenbankapplikation geschaffen worden, in der die Daten des kommunalen Straßennetzes vorgehalten werden können, die nicht in der OKSTRA Standardapplikation (Bund) vorgehalten werden. Des Weiteren ist

eine Integrationsbasis für die parallel entwickelten Anwendungen Rosy Win (kommunales Pavement Management System) und SAM (Controlling Anwendung) geschaffen worden, deren Ausbau insbesondere in Hinblick auf eine optimale GDM-Konformität in 2004 fortzusetzen ist.

III.5 Planung

Die Gründung der Projektteilung

Seit dem 1. Januar 2003 sind die ursprünglich zwei getrennten Abteilungen „Neubau“ und „Planung“ zu einer neuen Abteilung „**Entwurf und Neubau von Straßen**“ zusammen gelegt.

Die neu geschaffene Projektteilung mit ihren 45 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ist in die Sachgebiete 20 und 21 unterteilt und wickelt alle Straßenbauprojekte ganzheitlich nach modernen Projektmanagementmethoden ab.

Es sind Grundsätze, Abläufe, Methoden und Instrumente entwickelt worden, die es erlauben, große und kleine Vorhaben des Amtes unter Nutzung weitreichender Synergieeffekte interdisziplinär mit einer flachen Hierarchie abzuwickeln.

Die Realisierung der Projekte erfolgt anhand eines wirkungsvollen und wirtschaftlichen Projektmanagement-Konzeptes.

Der Schwerpunkt der Arbeit liegt hierbei auf der ganzheitlichen Betrachtung der einzelnen Projektphasen (Planung und Ausführung) unter Berücksichtigung bestehender Wechselwirkung zu anderen Planungen und Bauvorhaben in dieser Stadt.

Das Sachgebiet 20 beschäftigt sich schwerpunktmäßig mit dem **Entwurf** von Anlagen des Öffentlichen Personennahverkehrs und dem Entwurf von Bundesfernstraßen sowie Stadtstraßen.

Die Experten für die **Bauausführung** von Verkehrsanlagen sind im Sachgebiet 21 zusammengefasst.

Für jedes Projekt wird **ein** verantwortlicher Projektleiter/Leiterin aus der Abteilung 2 bestellt. Hierbei spielt die Zuordnung zu den Sachgebieten keine Rolle. Die Mitarbeit in den Projekten erfolgt von so genannten Arbeitspaketverantwortlichen. Diese sind während der Projektphase dem Projektleiter fachlich zugeordnet und setzen sich aus unterschiedlichsten Abteilungen/Bereichen des Amtes zusammen.

Diese neuen Arbeitsstrukturen sind angelehnt an modern ausgerichtete und aufgestellte Betriebe/ Firmen und garantieren eine hohe Effektivität und Effizienz.

Die Aufgabe des Entwurfes umfasst im Wesentlichen:

- die Entwurfs- und die Ausführungsplanung
- die gesamte ÖPNV-Planung,

- sowie die Wahrnehmung der Eingriffs- / und Ausgleichskonzeption

Die Aufgabe des Neubaus umfasst im Wesentlichen:

- den Neu- und Umbau von Stadt- und Fernstraßen
- die Erschließung von Wohn- und Gewerbegebieten

III.5.1 Planung Stadtstraßen

Im Jahre 2003 wurde an zahlreichen Straßenplanungen gearbeitet, die in der nachfolgenden Tabelle benannt sind.

Maßnahme	Art der Leistung	in 2003	
		abge- schlossen	Ing.- Büro
Ahrling Tunnel	Projektleitung	-	Projekt- steuerung Gewoba
Alfred-Faust-Straße, Kreisverkehr	Ausbauplanung	ja	BPR
Am Alten Sportplatz	Ausbauplanung im Bau	- -	- GLB
Am Wall Umgestaltung Herdentorsteinweg / Doventor	ruht zur Zeit	-	BPR
Auf den Häfen	Entwurfsplanung	-	-
Aufhebung BÜ Oberneuland	Genehmigungsplanung	-	M & O, Atelier Schreckenber
B-Plan 1792 Osterholzer Dorfstr. und Schmidt-Barrien-Weg, Verbin- dung zur Osterholzer Heerstr.	Ausbauplanung	ja	-
B-Plan 2071 Verlegung Ritterhuder Heerstraße	Ausbauplanung	ja	KTU, Stadtgrün
Brüggeweg	Ausbauplanung	ja	Schnüll-Haller

Maßnahme	Art der Leistung	in 2003	
		abge- schlossen	Ing.- Büro
Constantin-Frick-Straße	Ausbauplanung	-	-
Delfterstraße	Ausbauplanung	-	-
	im Bau	-	GLB
Dünenstraße	Entwurfsplanung	ja	-
Gustav-Deetjen-Allee	Entwurfsplanung	-	BPR
Habenhauser Brückenstraße	Ausbauplanung zum I. BA	-	BPR
Ingeborg-Andresen-Weg	Planung und gestoppt; evtl. Neubearbeitung	-	Nockemann, Stiehler, BPR
Innenstadtanbindung an die Überseestadt	Planfeststellungsverfahren nach FStrG	-	BPR
Julius-Faucher-Straße	Vorplanung, Projekt ruht z. Zt.	-	-
Kapitän-König-Weg	Vorentwurf	ja	-
Lahnstraße	Ausbauplanung	-	-
Langemarckstraße	Entwurfsplanung	ja	Schnüll-Haller
Leibnizplatz	Entwurfsplanung	ja	BPR
Loosesweg II.BA	Entwurfsplanung	-	-
Luxemburger Straße/ Huchtinger Heerstraße	Ausbauplanung	ja	-
Malerstraße	Ausbauplanung	-	-
Marktplatz Dötlinger Straße	Ausbauplanung	ja	Arch. Deeken
Marktplatz Oslebshausen	Ausbauplanung	-	-
Marktplatz Osterholz	Ausbauplanung	ja	-
Marktstraße/ Wachtstraße	Entwurfsplanung	-	-
Menkenkamp	Ausbauplanung	-	-

Maßnahme	Art der Leistung	in 2003	
		abge- schlossen	Ing.- Büro
Mühlenfeldstraße	Entwurfsplanung	-	M & O
Museumsstraße	Ruht zur Zeit	-	-
OE Lilienthal (Bremer Gebiet)	Bebauungsplanverfahren (2253)	-	-
Osterholzer Heerstraße	Entwurfsplanung	-	BPR
Ostertorstraße	Entwurfsplanung	-	BPR
Pfalzburger Str.	Ausbauplanung, im Bau	ja -	M & O Obermeyer
Platz vor der St. Georg-Kirche	Entwurfsplanung	ja	-
Rembertikreisel/ Eduard-Grunow- Straße/ Breitenweg	Entwurfsplanung	-	BPR
Ritterhuder Heerstraße	Entwurfsplanung	ja	BPR, Stadtgrün
Schosterboorn	Ausbauplanung	ja	Lepere
Stiftstraße	ruht zur Zeit	-	-
Sudweyher Weg	Ausbauplanung und Bau Bau	ja ja	- GLB
Überseestadtanbindung	Projektkoordination Planung	- -	Überseestadt BPR
Umbau der Admiralstraße	Ausbauplanung	ja	-
Umgestaltung im Bereich Anna-Stiegler-Straße	Entwurfsplanung	-	BPR
Umgestaltung Tiefer/ Altenwall/ Wilhelm-Kaisen-Brücke	Entwurfsplanung	ja	BPR
Verlegung der Straße „Hinter dem Sielhof“	Entwurfsplanung	-	BPR

Maßnahme	Art der Leistung	in 2003	
		abge- schlossen	Ing.- Büro
Verlegung des Zubringers Ritterhuder Heerstraße	Ausbauplanung	ja	BPR, KTU, Stadtgrün
Waller Heerstraße	Ausbauplanung	ja	-
Waller Ring	Ausbauplanung, im Bau	ja -	GfL
Wetterschutz Breitenweg (ZOB C)	Entwurfsplanung	-	GBI
Wümmebrücke	Genehmigungsplanung	-	KTU
Zubringer Horn-Lehe II.BA	Planfeststellungsverfahren eingeleitet nach FStrG	ja	BPR

Planungsbeispiel: Projekt Brüggeweg

Das Projekt Brüggeweg entstammt, als eine der flankierenden Maßnahmen zum Bau des Straßentunnels, dem Programm der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme Hemelingen.

Das Programm dient der städtebaulichen Verbesserung des Stadtteils und der verkehrlichen und funktionalen Neuordnung der Planungsräume.



Der heutige Brüggeweg in Richtung Schlegelstraße und
in Richtung Sebaldsbrücker Heerstraße

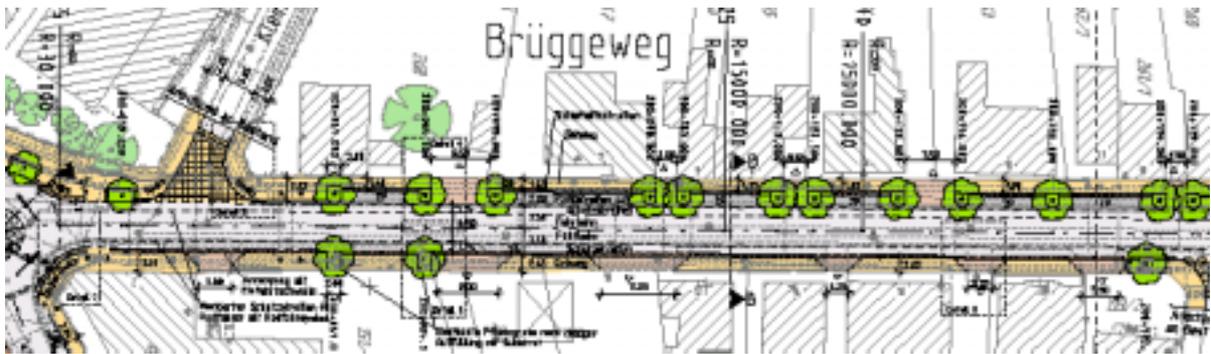
Mit dieser Maßnahme wird ein wichtiger Beitrag zur Verkehrsberuhigung, zur Verbesserung der Wohnqualität und des Wohnumfeldes sowie zur Entsiegelung und Begrünung von Straßenräumen im Stadtteil geleistet.

Das Konzept sieht vor, die heutige Straßenbreite, zwischen Christernstraße und Schlegelstraße, zwar um einen Meter zu verbreitern, aber mit einer beidseitigen Abmarkierung von Angebotsstreifen für Radfahrer, eine optisch gegliederte Fahrbahn zu schaffen. Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und einer Fahrbahnbreite von 4,50 m ist der Begegnungsfall Pkw/Pkw möglich (siehe Abb. 2, Variante 2), Großfahrzeuge überfahren den Angebotsstreifen.

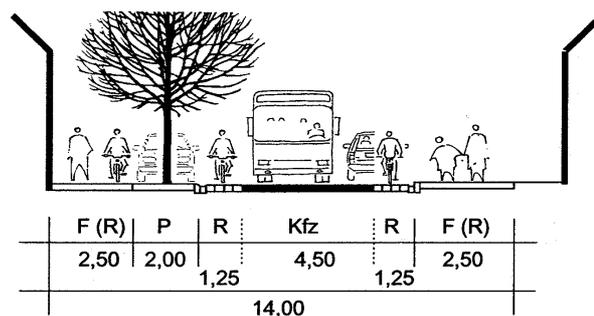
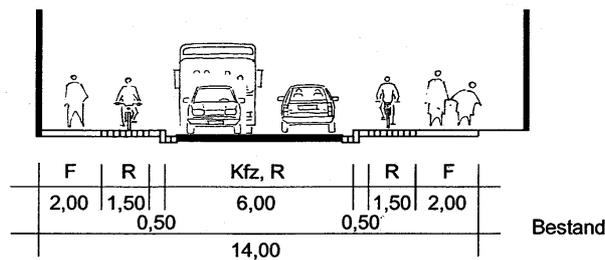
Ein eigener Radweg wird nur im Bereich der Christernstraße - Robertstraße angeordnet. Der Gehweg variiert in einer Breite zwischen 1,50 m und 2,50 m.

Der vergrößerte Einmündungsbereich Klausstraße-Westerholzstraße wird als zusammenhängender Platz gestaltet und erhält mit Granitkleinpflaster eine besondere Oberflächengestaltung. Er soll die Straße gliedern und eine „Mitte“ erkennbar machen. In diesem etwa 35 m langen Bereich wird die Fahrbahn auf eine Breite von 5,00 m verengt und somit eine zusätzliche Verkehrsberuhigung erzielt.

Eine weitere Verkehrsberuhigung soll mit der Herstellung einer Kreisverkehrsanlage erzielt werden. Dazu erfolgt die Umgestaltung des heutigen Knotenpunktes Brüggeweg / Schlangstraße / Bruchweg/ Tägtmeierstraße zu einem Minikreis mit einem Außendurchmesser von 19 Metern.



Lageplanausschnitt vom Minikreis Schlangstraße/Tägtmeierstraße/Bruchweg in Richtung Sebaldsbrücker Heerstraße



Gestaltungsvorschlag zum Brüggeweg

Für den ruhenden Kfz-Verkehr sowie für den Lieferverkehr werden am westlichen Fahrbahnrand Längsparkstände angeordnet, die abschnittsweise durch Baumscheiben und Ausfahrten unterbrochen werden.

Das Parkplatzangebot wird hierdurch um 26 Stellplätze erweitert, da vorher nur zu bestimmten Zeiten auf der Fahrbahn geparkt werden durfte.

Zur Verbesserung der Verkehrsabläufe für den ÖPNV und den Radverkehr wird im Brügge-
weg eine Halteverbotszone eingerichtet, die heutige Ausschilderung mit Tempo 30 beibehal-
ten und ein Durchfahrtsverbot für Schwerlastfahrzeuge zur weiteren Sicherstellung der ver-
kehrlichen Entlastung eingeführt.

Der positive Effekt der Lärminderung wird durch die Erneuerung des Fahrbahnoberbaus
weiter verstärkt, die Verbesserung der Wohnqualität wird durch die Anpflanzung von 42 neu-
en Linden gewährleistet.

Mehrere Baumtore sorgen für eine zusätzliche Gliederung der räumlichen Struktur und beto-
nen den Wohnstraßencharakter.

Die Gesamtkosten zur Durchführung der Baumaßnahme belaufen sich auf ca. 3,25 Mio. €.
Die Bauzeit wird ca. 21 Monate betragen. Zur Aufrechterhaltung des Verkehres in einer
Fahrtrichtung, wird eine halbseitige Bauweise in mehreren Abschnitten angestrebt.

III.5.2 ÖPNV-Planungen



Maßnahme	Art der Leistung	in 2003	
		abge- schlossen	Ing.- Büro
Buntentorsteinweg	Ausbauplanung	ja	BPR
Dobbenweg/ Am Dobben	Entwurfsplanung	-	BPR
Duckwitzstraße	ruht bis zur Fertigstellung der A281-Brücke	-	BPR
Große Sortillenstraße Anschluss RSB	Projektsteuerung Planung	-	CTB BPR
Linie 10, Straßenbahnverlängerung bis zum Tor 8 DC bzw. Bottropper Straße	Vorplanung bis Tor 8 abge- schlossen, Variante 2 in der Bearbeitung, Entwurfsplanung	-	BSAG
Linie 4, III. BA	Genehmigungsplanung, ruht zur Zeit	-	BSAG, BPR

Maßnahme	Art der Leistung	in 2003	
		abge- schlossen	Ing.- Büro
Schwachhauser Heerstraße EÜ	Planfeststellungsverfahren nach PBfG	-	BPR, DB AG
Straßenbahn Huchting Verlängerung der Linien 1 und 8	Planungsbeginn nach Auftragserteilung durch SBUV, Projekt ruht zur Zeit	-	-
Straßenbahn Tenever	Vergleichsstudie	ja	BSAG
Straßenbahn Überseestadt	Planungsbeginn nach Auftragserteilung durch SBUV	-	-
Wachmannstraße zwischen Am Stern und Benquestraße	Entwurfsplanung	-	BPR

Das ÖPNV Projekt „Langemarckstraße“

Im Zuge der Realisierung der BAB 281 im Bereich der Neustadt und Woltmershausen werden Begleitmaßnahmen im öffentlichem Raum erforderlich, die die verkehrsentlastenden Wirkungen der BAB 281 nachhaltig unterstützen. Diesen Maßnahmen ist auch der Umbau der Langemarckstraße zwischen Neuenlander Straße und Lahnstraße zuzuordnen.

Ein weiterer Anlass für das Vorhaben Langemarckstraße ist der im Jahre 2004 anstehende Gleisersatzbau durch die Bremer Straßenbahn AG (BSAG) und die Kanalsanierungsmaßnahmen durch hanseWasser Bremen GmbH.

Weil, bedingt durch den Gleisersatzbau und der Kanalsanierung, ohnehin erhebliche Eingriffe in den gesamten Straßenraum, einschl. der Nebenanlagen notwendig werden, sollen diese Maßnahmen mit einer durchgreifenden Neuordnung der Verkehrsflächen im gesamten Straßenraum verbunden werden.

Planungsziel ist es, die gegenwärtigen erheblichen Missstände der Langemarckstraße im Planungsbereich zwischen Neuenlander Straße und Lahnstraße zu beseitigen, die verkehrlichen Bedingungen für alle Verkehrsteilnehmer zu verbessern, das Wohnumfeld attraktiver zu

gestalten sowie insgesamt die Aufenthaltsqualität und das Erscheinungsbild des Straßenraumes aufzuwerten.



Langemarckstraße in Blickrichtung Knotenpunkt Neuenlander Straße

Im Einzelnen werden durch den Umbau folgende Planungsziele umgesetzt:

- Neubau der Gleisanlagen und der Haltstellen
- Neuordnung des Straßenraumes einschl. der Nebenanlagen und Radwege
- Neuordnung des ruhenden Verkehr mit der Möglichkeit der Bewirtschaftung der Stellplätze
- Verbesserung im Verkehrsablauf, insbesondere für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den ÖPNV, z. B. durch neue verkehrsabhängige Signalsteuerung.
- Begrünungsmaßnahmen und Aufwertung des Straßenbildes durch Gliederung der Verkehrsflächen sowie Verwendung einheitlicher Materialien.

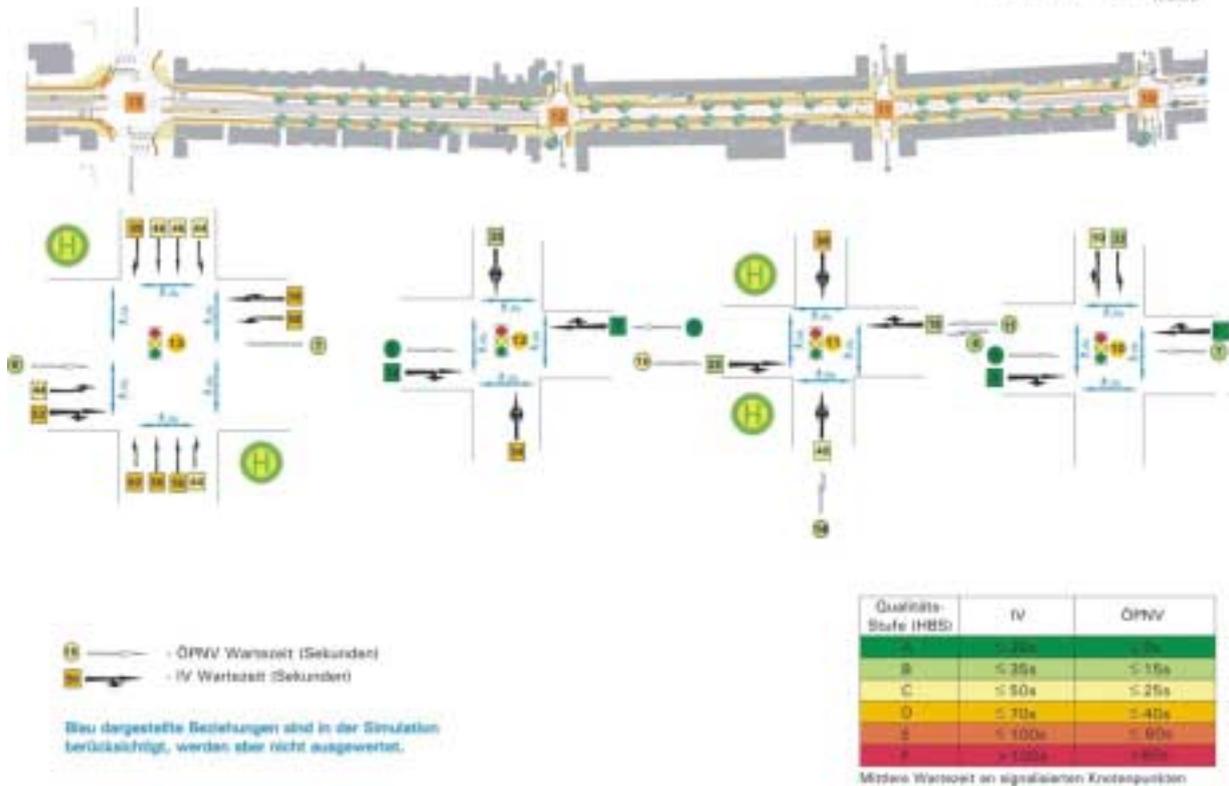
Um eine Verbesserung im Verkehrsablauf sicherzustellen, wurde seitens des ASV eine Simulation des Verkehrsablaufes zum Umbau der Langemarckstraße von Lahnstraße bis Neuenlander Straße beauftragt.

Ziel der Simulation war es, die Simulationsergebnisse (Makrowerte für den Stadtbahnverkehr und für den motorisierten Individualverkehr) in eine Bewertung des Entwurfskonzeptes einzubeziehen und bei der Konsenssuche mitzuwirken.

Als Grundlage zur Ermittlung von verkehrlichen Kenngrößen mittels Simulation, wurden mehrere im Rahmen der Entwurfsplanung erarbeiteten Entwurfsvarianten herangezogen.

Ergebnisdarstellung Wartezeiten an Knotenpunkten

Variante D
Langenmarkstraße in Bernen



Die Ergebnisse der Verkehrssimulation in Bezug auf Wartezeiten in den Knotenpunkten und die Beförderungsgeschwindigkeiten im ÖPNV haben gezeigt, dass keine nennenswerten Unterschiede zwischen den Entwurfsvarianten bestehen.

Die Entwurfsvariante D wurde jedoch auf Grund der nachgewiesenen verkehrlichen Leistungsfähigkeit und wegen der mehrheitlichen positiven städtebaulichen Aspekte der anderen Entwurfsvarianten vorgezogen.

Die durch das Simulationsergebnis bestätigte und in der weiteren Planung berücksichtigte Variante D stellt sich im Detail wie folgt dar.

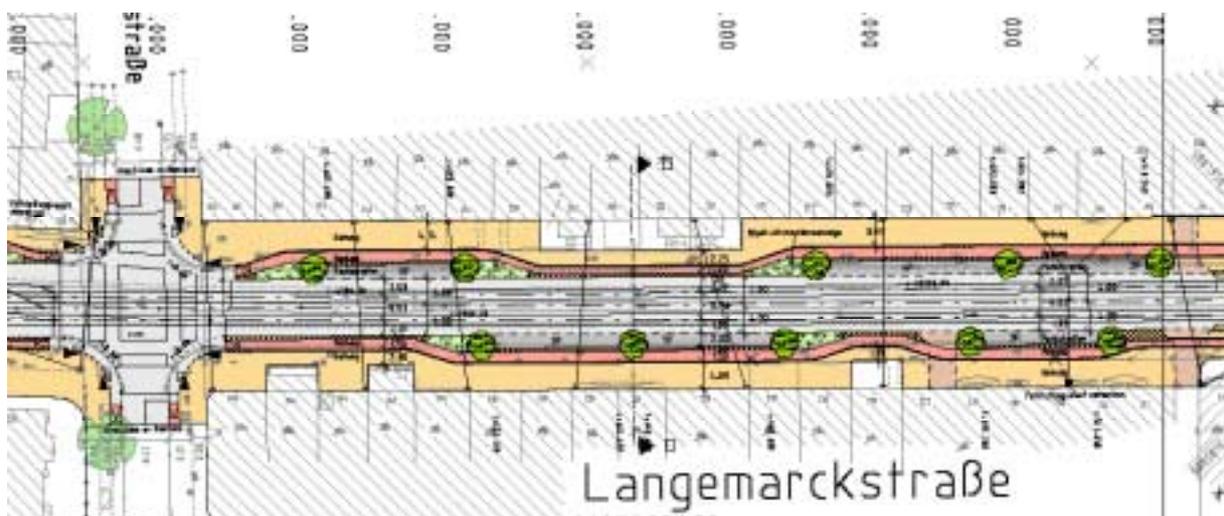
Der MIV wird im Streckenabschnitt zwischen der Erlenstraße und der Lahnstraße zweistreifig auf der Gleistrasse geführt. Der Streckenabschnitt zwischen der Neuenlander Straße und der Erlenstraße wird so ausgeführt, dass der stadtauswärtige MIV auf einem von der Gleistrasse abgesetzten Fahrstreifen geführt wird.

Die Verkehrsflächen zwischen den Bordanlagen betragen außerhalb der Knotenpunkte zwischen 8,00 m und 10,55 m. An die Fahrbahn schließen sich zum größten Teil 2,00 m breite

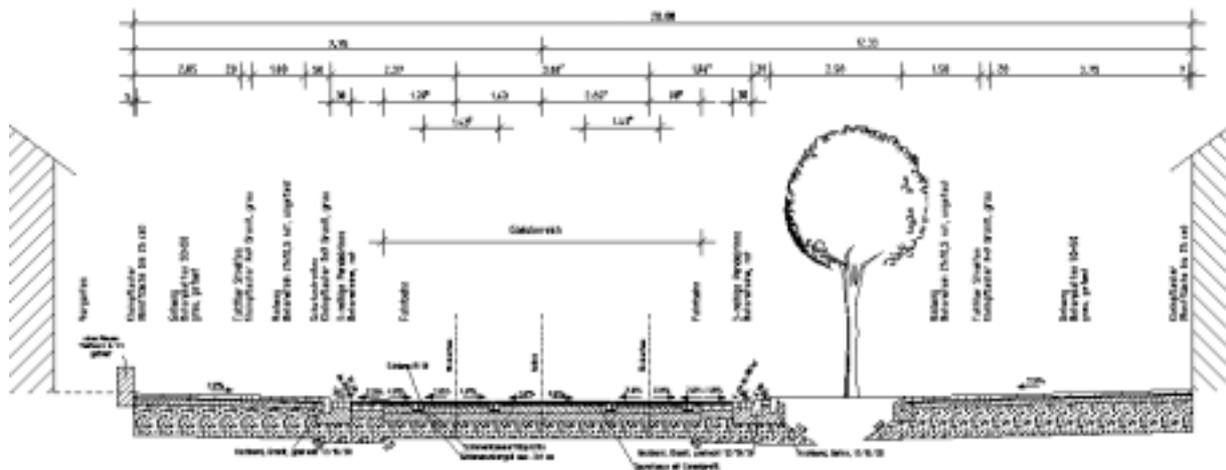
Längsparkstreifen an. Die Längsparkstände werden abschnittsweise durch Bauminseln unterbrochen, die dem Straßenzug einen Alleecharakter vermitteln. Das Stellplatzangebot bleibt mit 76 Stellplätzen nahezu unverändert. Eine Bewirtschaftung der Stellflächen mit Einrichtung von Anlieferungszeiten ist zukünftig möglich. Im Anschluss an die Parkstände/Fahrbahn wird ein mindestens 1,00 m breiter Radweg angeordnet, der durch einen 0,50 m breiten Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn/Parkstreifen und einen 0,20 m breiten Kleinpflasterstreifen zum Gehweg getrennt wird. Die verbleibende Gehwegbreite liegt innerhalb der Verkehrsfläche zwischen 2,00 und 4,70 m.

Im Bereich der zweistreifigen Abschnitte werden die Fahrstreifen unter Einbezug der Gleistrasse jeweils mit einer Breite von 4,00 m ausgeführt. Im Bereich des Anschnittes zwischen der Neuenlander Straße und der Erlenstraße erhält die stadtauswärts fahrende Straßenbahn eine 3,30 m abmarkierte Gleiszone. Die Fahrstreifenbreite für den MIV beträgt stadtauswärts 3,25 m und stadteinwärts 4,00 m, um die möglichen Behinderungen der Ein- und Ausparkvorgänge zu minimieren.

Es werden zwei Haltestelleninseln im Bereich des Knotenpunktes Neuenlander Straße/ Langemarckstraße vorgesehen, die jeweils hinter dem Knotenpunkt liegen. Entgegen dem vorhandenen Zustand, werden die Haltestellen auf 2,60 m verbreitert. Die heutige Haltestelle Pappelstraße wird beidseitig südlich der Pappelstraße als Haltestellenkap angeordnet.



Lageplanausschnitt: Vom Knotenpunkt Erlenstraße in stadteinwärtiger Richtung bis Langemarckstraße 211



Querschnitt D-D: Langemarckstraße 232

Die Gleiszone wird komplett mit einem Oberbau aus Gussasphalt erneuert. Die Fahrbahnen werden in bituminöser Bauweise hergestellt. Der Radweg erhält eine Pflasterdecke aus 21/10,5 rot ungefasten Betonsteinen. Der Gehweg wird aus Betonplatten 50/50 hergestellt. Für die Parkstreifen ist als Material für die Deckschicht ein Betonstein 21/10,5 vorgesehen. Im Zuge der beabsichtigten koordinierten Steuerung der Lichtsignalanlagen (LSA) in der Langemarckstraße (und darüber hinaus) wird eine Erneuerung der alten LSA erforderlich. Hierdurch werden die Verlustzeiten für den Kfz-Verkehr an den Knotenpunkten minimiert und der ÖPNV durch bevorrechtigte Schaltung beschleunigt.

Mit der Durchführung der Baumaßnahme soll im Mai 2004 begonnen werden. Sie soll voraussichtlich 1 ½ Jahre andauern. Es ist beabsichtigt die Baumaßnahme in drei Bauabschnitten von je ½-jähriger Bauzeit unter jeweiliger Vollsperrung, bautechnisch umzusetzen. Die drei Bauabschnitte sind wie folgt unterteilt:

1. Bauabschnitt : Neuenlander Straße bis Erlenstraße; ab Mai 2004
2. Bauabschnitt: Erlenstraße bis Pappelstraße; 1. Halbjahr 2005
3. Bauabschnitt: Pappelstraße bis Lahnstraße; 2. Halbjahr 2005

Die Baukosten für die Gesamtmaßnahme (Ohne ÖPNV-Anlagen (2,4 Mio. €) und Kanalsanierung (1,1 Mio. €)) betragen nach derzeitigen Berechnungen ca. 4,33 Mio. €

III.5.3 Landschaftspflege, Natur- und Umweltschutz

Ein Schwerpunkt der Tätigkeit im Bereich Naturschutz und Landschaftspflege im Jahr 2003 bildete die Auseinandersetzung mit den Vorgaben der inzwischen in nationales Recht umgesetzten FFH-Richtlinie und Vogelschutzrichtlinie der EU-Kommission. Deren Bestimmungen sind bei den Projekten BAB 281, Bauabschnitte 3/ 2 und 4, der B 212n, dem Ersatzbau der Wümmebrücke Ritterhuder Heerstraße, der Anbindung der Ortsentlastungsstraße Lilienthal auf Bremer Gebiet sowie dem Ausbau des Autobahnzubringers Horn-Lehe, 2. Bauabschnitt zu beachten. Diese Straßenplanungen liegen in oder am Rande von EU-Vogelschutzgebieten und/oder FFH-Gebieten. Es wurden (z. T. schon im Jahr 2002) Studien bei Fachbüros beauftragt, die die Auswirkungen der Vorhaben auf die Erhaltungsziele der Schutzgebiete darstellen. Diese Studien dienen in den jeweiligen Genehmigungsverfahren als Grundlage für die vom Gesetzgeber vorgeschriebene so genannte „FFH-Verträglichkeitsprüfung“.

Für die großen Bundesfernstraßen-Bauvorhaben BAB 281, Bauabschnitte 3/ 2 und 4 sowie B 212n im Nordniederrhein wurde die schwierige Suche nach Flächen zur Durchführung von Maßnahmen zur Kompensation der zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft begonnen. Dabei muss auch über die Landesgrenze hinaus nach Niedersachsen (Ochtumnerde, Wesermarsch) geschaut werden. Heftigen Gegenwind spürten alle Beteiligten auf einer denkwürdigen Versammlung mit den Blocklander Landwirten im dortigen Dorfgemeinschaftshaus (sogar mit fingiertem Feueralarm!) und aus Delmenhorst.

Zur Vorbereitung von Planfeststellungsverfahren wurden Entwürfe landschaftspflegerischer Begleitpläne und schalltechnischer Untersuchungen für die Vorhaben „6-streifiger Ausbau“ und Lärmschutz an der BAB 1 westlich Bremer Kreuz und Ersatzbau Wümmebrücke Ritterhuder Heerstraße im Auftrag des ASV erarbeitet. Der landschaftspflegerische Begleitplan für die Aufhebung der Bahnübergänge Oberneuland musste aufgrund der im Planfeststellungsverfahren eingegangenen Anregungen und Bedenken angepasst werden.

Für den 1. Bauabschnitt des 6-streifigen Ausbaus der BAB 27 zwischen den Anschlussstellen Bremen-Überseestadt (Freihafen) und Bremen-Industrieafen (Rifa Cuxhaven), den Bauabschnitt 2/ 1 der BAB 281 in der Neustadt, den Ausbau der Anschlussstelle Bremen-Hemelingen an der BAB 1 sowie den zu erhöhenden Lärmschutzwall am Rastplatz Achterkämpe an der BAB 27 wurden Ausführungspläne für die landschaftsgärtnerischen Arbeiten erstellt.

Der Schwerpunkt für Straßenbegrünungsmaßnahmen lag im Bereich Hastedt/Peterswerder (Hamburger Straße, Stader Straße, Fleetrade, Fährstraße). Südlich der B 75 am Ortseingang von Huchting wurde der im Jahr 2002 als Ausgleichsmaßnahme geschüttete Erdwall bepflanzt. Nördlich der B 75 wurde die vorhandene Alleebaumpflanzung ergänzt. Aber auch in vielen anderen Bereichen konnte das Ortsbild durch straßenbegleitende Laubbäume bereichert werden.

Ohne direkten Projektbezug, aber für die zukünftige Arbeit wichtig war ein Interview, das Mitarbeiterinnen des Instituts für Landschaftspflege und Naturschutz der Universität Hannover im Rahmen der Überarbeitung der „Handlungsanleitung für die Anwendung der Eingriffsregelung in Bremen“ aus dem Jahr 1998 mit dem ASV führten. Es konnten unsere Erfahrungen als „Eingriffsverursacher“ mit der „Handlungsanleitung...“ dargestellt und vor allem Verbesserungsvorschläge eingebracht werden.

III.6 Baumaßnahmen (ohne BAB)



Die neue Hamburger Straße im Bauabschnitt 1 zwischen Stader- und Blankenburger Straße

III.6.1 Neubau und Umbau

Tabelle Neubau- und Umbaumaßnahmen

Maßnahme	Art der Leistung	in 2003 abgeschlossen	Ing.-Büro
Achterdiek	Bau	ja	GLB
Airport Stadt West	Projektbetreuung	-	BIG
Am Deich II	Ausbauplanung im Bau	ja -	Kreiken- baum/ Heine- mann
Arsten Süd-West, Erschließung	im Bau	-	GLB
Berliner Freiheit Karl-Kautsky-Straße	Bau	ja	GLB
Berliner Freiheit Richard-Boljahn-Allee	Bau	ja	GLB
B-Plan 1723 I.BA Erschließung Osterholz	Ausbauplanung, im Bau	ja -	GLB

Maßnahme	Art der Leistung	in 2003 abge- schlossen	Ing.- Büro
B-Plan 1723 II.-V. BA	Ausbauplanung	ja	GLB
Erschließung Osterholz	im Bau	-	
B-Plan 1792 Osterholzer Dorfstr. (Schmidt-Barrien-Weg bis Anfang B-Plan 1723) II.BA	Entwurfsplanung	ja	-
Bürgermeister-Smidt-Straße	im Bau	-	BPR
Fährstraße	Bau	ja	Ober- meyer
Fleetrade	Bau	ja	Ober- meyer
Georg-Bitter-Straße	Restarbeiten Grünanlagen und Kleingärten sind noch offen	-	Stiehler, PGG, Stadtgrün
Hamburger Straße	I. + III. BA Bau	ja	Schnüll-
	II. + IV. BA Ausbauplanung	ja	Haller
	im Bau	-	Schnüll- Haller Ober- meyer
Heukämpendamm Platzgestal- tung	Bau	ja	GLB
Hohentorsheerstraße III.BA	Ausbauplanung, im Bau	ja -	-
Kreuzblöckenweg	Bau	ja	GLB
KSB Platz (Lucie-Flechtmann-Platz)	Bau	ja	Ober- meyer

Maßnahme	Art der Leistung	in 2003 abge- schlossen	Ing.- Büro
Landwehrstraße	I. BA im Bau	-	GLB
	II. BA Entwurfsplanung	ja	Stiehler
Marcusallee Parkplätze	Bau	ja	-
Neuer Markt I. und II.BA	Ausbauplanung	ja	Prof.
	I. BA Bau	ja	Lange
	II. BA ruht zur Zeit	-	Ober- meyer
Rickmersstraße	Bau	ja	-
Schüsselkorb	Bau	ja	BPR
Schwachhauser Heerstraße (Hollerallee bis Kurfürstenallee)	Bau	ja	BPR
Sielwalkreuzung	im Bau	-	BPR
Stader Straße	Bau	ja	Ober- meyer



Die neue Schwachhauser Heerstraße im Bauabschnitt zwischen
Hollerallee und Kurfürstenallee

Realisierungsbeispiel: Domshof – Schüsselkorb

Der Schüsselkorb befindet sich in der Bremer Innenstadt zwischen der Sögestraße im Westen und der Violenstrasse im Osten. Er stellt einen wichtigen Straßenzug für die Abwicklung innerstädtischer Verkehre, besonders des ÖPNV, am nördlichen Rand der Innenstadt dar.

Die Realisierung beinhaltet den Aufbruch sowie die Neuherstellung dieses gesamten Straßenzuges unter Berücksichtigung diverser Vorgaben und Aspekte, einschließlich der Neuordnung der Straßenbahnhaltestellen.

Mit der gestalterischen Aufwertung des Streckenabschnittes Schüsselkorb (u.a. durch neue Straßenbeläge aus Naturstein) und der erfolgten Umgestaltung der angrenzenden Sögestraße wächst der Innenstadtbereich zwischen Sögestraße und Domsheide als gestalterische Einheit zusammen.



Die geänderte Lage und Neugestaltung der Haltestelle Schüsselkorb stellt ein wesentliches Ziel dieser Maßnahme dar.

Zur Entscheidungsfindung für die Anordnung von Haltestellen für die ÖPNV -Linien, die Dimensionierung von Straßen und die verkehrliche Erschließung der Innenstadt in diesem Bereich hat das Amt für Straßen und Verkehr 1997 die Studie „Verkehrliche und stadträumliche Konzeptionen für die Bereiche Herdentorsteinweg, Schüsselkorb, Domshof unter besonderer

Berücksichtigung der Haltestellen der BSAG und der Erschließung der Parkhäuser“ erstellen lassen.

Im Rahmen dieser Studie sind mehrere Varianten untersucht worden. Das ASV hat sich der Empfehlung dieser Studie angeschlossen und auf dieser Grundlage die Planung erstellen lassen. Hierbei waren folgende Ziele zu berücksichtigen:

- Zwei ÖPNV Haltestellen zwischen Hauptbahnhof und Domsheide – „Herdentor“ und „Schüsselkorb“ und hier insbesondere die Aufwertung und Neugestaltung der Haltestelle Schüsselkorb
- Berücksichtigung des durchgängigen Fahrradverkehrs
- Andienung der Domshof – Zelle für den Kfz - Verkehr

Der Umbau der Betriebsanlagen der Straßenbahn und der von diesem Umbau betroffenen Straßenanlagen erfolgte auf der Grundlage eines Planfeststellungsverfahrens nach dem Personenbeförderungsgesetz.

Mit dem Ausbau dieses Streckenabschnittes im Verkehrsliniennetz der BSAG wurde die Lücke zwischen dem 1987/88 umgestalteten Bereich Balgebrückstraße / Domsheide / Violentstraße und der 1998 umgebauten Bahnhofstraße geschlossen. Mit der gestalterischen Aufwertung des Streckenabschnittes Schüsselkorb und der erfolgten Umgestaltung der gesamten Sögestraße wächst der Innenstadtbereich zwischen Sögestraße und Domsheide als gestalterische Einheit zusammen.

Baustellenbedingungen und Verkehrsabläufe:

Verkehrslogistisch wurde mit der „Realisierung Schüsselkorb“ eines der anspruchsvollsten Projekte der vergangenen Jahre in der Bremer Innenstadt umgesetzt. Speziell die Koordination des motorisierten Individualverkehrs, der zahlreichen ÖPNV – Linien, der Bewirtschaftung der anliegenden Parkhäuser, des Fahrradverkehrs und der hohen Fußgängerströme, stellte insbesondere unter Berücksichtigung der Interessen und Wünsche der anliegenden Einzelhandelsunternehmen, eine große logistische Herausforderung dar.

Unter den zuvor genannten Aspekten sowie der beengten räumlichen Verhältnisse und der permanent aufrecht zu erhaltenden Fußgänger-, Kunden- und Baustellenverkehre, konnte die Realisierung Schüsselkorb ausschließlich abschnittsweise durchgeführt werden.

Im Baustellenbereich mussten über die gesamte Bauzeit sämtliche Verkehre (auch BSAG) analog zum Bestand und abhängig von dem Baufortschritt aufrecht erhalten werden.

Dies galt für alle Verkehrsgruppen. Den Anforderungen der Fußgänger galt dabei ein besonderes Augenmerk, insbesondere die flexible Schaffung von Querungsmöglichkeiten im Baustellenbereich.

Die permanent aufrecht zu erhaltenden Zuwegungen zu den verschiedenen Einzelhandelsunternehmen wurden durch den Auftragnehmer durch entsprechende Maßnahmen zur Fußgängerführung (z.B. Stahlplatten, etc.) innerhalb des Baufeldes flexibel umgesetzt. Darüber hinaus wurden Maßnahmen wie z.B. die Unterstützung bei der Müllentsorgung oder der Belieferung der Anlieger angeboten und geleistet.

Grundsätzlich wurde eine tägliche Rahmenarbeitszeit im Zeitraum von 06.00 bis 22.00 Uhr an Werktagen (Montag bis einschließlich Samstag) vorgesehen. Der Bauablauf erforderte die Ausnutzung der Zeiten in vollem Umfang unter Berücksichtigung eines Zwei - Schichten - Betriebes.

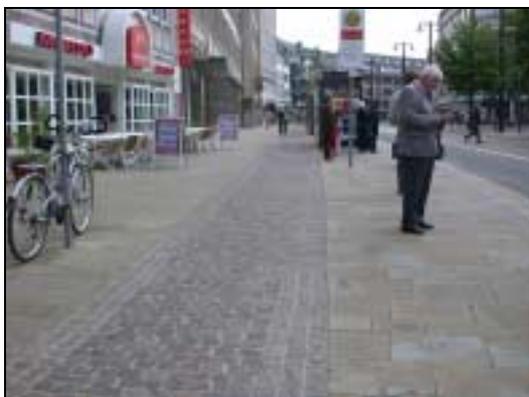
Die „Realisierung Schlüsselkorb“ ist als abschließender Teil des „Sofortprogramm Innenstadt“ angesiedelt und wurde genauso erfolgreich, wie zuvor ausgeführte, zuzuordnende Projekte der vergangenen Jahre umgesetzt.

Bauzeiten:

Nach ca. 7 monatiger Bauzeit erfolgte die feierliche Einweihung termingerecht am 8. November 2003, pünktlich zu Beginn des Weihnachtsgeschäftes.

Kosten

Die reinen Straßen-Gesamtbaukosten belaufen sich auf ca. 1,85 Mio. Euro



Schlüsselkorb: Neuer Radweg



Neugeordnete Haltestelle

Die neue Anschlussstelle „Berliner Freiheit“

Die Neugestaltung des Einkaufszentrums (EKZ) „Berliner Freiheit“ wurde durch eine radikale Neuordnung der unmittelbar an das EKZ gelegenen öffentlichen Verkehrsflächen eskortiert. Hierzu zählt u. a. eine direkte Verkehrsanbindung an die Richard-Boljahn-Allee, die nunmehr mittels des Neubaus eines „Viertelohres“ (siehe nachfolgendes Bild) direkt über die Karl-Kautsky-Straße an das EKZ anschließt und damit eine schnelle Verbindung für die, aus Richtung Oberneuland und BAB 27 kommenden Verkehre darstellt.



Entsprechend lautete auch der politische Auftrag, das Einkaufszentrum aus Richtung Oberneuland/ BAB 27 möglichst direkt an die Richard-Boljahn-Allee anzuschließen. Dabei sollten die anliegenden Wohngebiete von einer maximalen Verkehrsbelastung profitieren können. Die Planer standen also vor der Frage, ob die Anbindung des EKZ über die bereits vorhandene Friedrich-Stampfer-Straße oder über eine neu herzustellende Straße zu realisieren sei. Im Rahmen der Abwägung fiel sodann die Entscheidung, das heutige Viertelohr zu bauen. Nur dieser Neubau versprach, die Wohnquartiere angemessen vom Durchgangsverkehr zu entlasten.

Der Neubau wirkte mehrfach synergetisch: Optimale Anbindung des EKZ an das überörtliche Verkehrsnetz, größtmögliche Entlastung der anliegenden Wohnquartiere von Zielverkehren

zur Berliner Freiheit und zu anderen Gewerbeeinheiten, eine deutliche Verbesserung der gesamten städtebaulichen Situation und schließlich die Möglichkeit, die gesamten Durchgangsverkehre im Bereich der Friedrich-Stampfer -Straße mittels der Herstellung einer Sackgassenlösung abzukoppeln.

In der Gesamtbetrachtung ist also die Schließung der Friedrich-Stampfer-Straße für den Durchgangsverkehr und ihr verkehrlicher Ersatz in Form der Anschlussstelle Richard-Boljahn-Allee/ Karl-Kautsky-Straße eine entwicklungspolitische Maßnahme, die den schleichenden Veränderungstrend in der Neuen Vahr bremst und dem Gebiet Stabilität vermittelt. Die Wohn- und Aufenthaltsqualität wurde deutlich verbessert.

Die notwendige Überbauung des Gewässers "Mittelkampsfleet" durch die neue Anschlussstelle war letztendlich eine besondere ingenieurtechnische Herausforderung, die mit konstruktiven Maßnahmen, wie z. B. von Spundwandanlagen die erforderliche Standsicherheit der Straßendammaufschüttungen gewährleistet.

Die einschneidenden baulichen Eingriffe in Natur und Oberflächengewässer konnten größtenteils im Bereich des Mittelkampsfleetes zwischen August-Bebel-Allee und Richard-Boljahn-Allee kompensiert werden.

So wurde der Gewässereingriff in das Mittelkampsfleet durch Änderungen des Böschungsverlaufes im Umbaubereich zwischen Richard-Boljahn-Allee bis zur August-Bebel-Allee ausgeglichen.

Da der landschaftliche Ausgleich nicht umfassend im Umbaubereich realisierbar ist wird eine Kompensationsmaßnahme auf einem Areal an der Wilhelm-Leuschner-Straße in der Vahr ausgeführt (noch nicht realisiert).



III.6.2 Sanierungsmaßnahmen

(Maßnahmen ohne nennenswerte Änderungsplanung)

Maßnahme	Art der Bauleistung	in 2003 abgeschlossen (+ / -)	Ing. Büro
Ackerstraße	Fahrbahnsanierung (Decke)	(+)	ASV 4
Arster Heerstraße	Fahrbahnsanierung	(+)	ASV 4
B 6 Höhe Hohentorsplatz	Deckensanierung	(+)	ASV 4
B 75 stadtauswärts	Deckensanierung	(+)	ASV 4
Blocklander Deich- straße	Fahrbahnsanierung (Decke)	(+)	ASV 4
Bremerhavener- straße	Fahrbahnsanierung (Decke)	(+)	ASV 4
Fleetstraße	Fahrbahnsanierung (Decke)	(+)	ASV 4
Habenhauser Brücken- straße	Bushaltestellensanierung	(+)	ASV 4
Hans- Bredow- Straße vor Krzg. Thalenhorststraße	Fahrbahnsanierung	(+)	ASV 4
Huchtinger Heerstraße	Bushaltestellensanierung.	(+)	ASV 4
Jakobi-Kirchhof	Parkplatzsanierung	(+)	ASV 4
Kaufmannsmühlenkamp	Fahrbahnsanierung	(+)	ASV 4
Neuenlander Straße	Deckensanierung	(+)	ASV 4
Niedersachsendamm	Bushaltestelle (Neubau)	(+)	ASV 4
Norderländer Straße	Nebenanlagen	(+)	ASV 4
Osterholzer Dorfstraße	Fahrbahnsanierung	(+)	ASV 4
Rembertitunnel	Fahrbahn + Nebenanlagen	(+)	ASV 4

Maßnahme	Art der Bauleistung	in 2003 abgeschlossen (+ / -)	Ing. Büro
	saniert		
Sebaldsbrücker Heerstraße vor Depot	Fahrbahnsanierung der Busspur	(+)	ASV 4
Tiefer (Notmaßnahme)	Fahrbahnsanierung in Teilbereichen	(+)	ASV 4
Vehrels	Fahrbahnsanierung	(+)	ASV 4
Waller-Damm	Fahrbahnsanierung (Decke)	(+)	ASV4
Zubringer Hemelingen	Fahrbahnsanierung	(+)	ASV 4

III.6.3 Sanierungen nach Kanalbau

Sanierung der Roonstraße und der Horner Straße

In den beiden Straßen waren die Kanäle sanierungsbedürftig. Die beiden Maßnahmen wurden von hanseWasser ausgeschrieben einschließlich der erforderlichen Straßenbauarbeiten. In der Roonstraße wurde das vorhandene Großpflaster nach der Kanalsanierung wiedereingebaut. Die vorhandene Rinne aus Basaltkleinpflaster wurde in Großpflaster hergestellt.

Die Fahrbahn der Horner Straße bestand vor der Kanalsanierung aus verschiedenen Materialien und zwar im Bereich zwischen „Bismarckstraße“ und „Feldstraße“ aus Basaltkleinpflaster, zwischen „Feldstraße“ und „Humboldtstraße“ aus Asphalt und zwischen „Humboldtstraße“ und „Vor dem Steintor“ aus Großpflaster.

Um der Horner Straße nach der Kanalsanierung ein einheitliches Straßenbild zu verleihen, wurde in Zusammenarbeit mit dem Ortsamt Mitte/ Östl. Vorstadt eine Neugestaltung der öffentlichen Verkehrsfläche vorgenommen. Die Fahrbahn wurde auf einer Breite von 2,50 m in Asphalt hergestellt. Beidseitig der Fahrbahn wurden 1,6 Meter breite Parkstreifen aus Großpflaster vorgesehen, die durch einen bepflanzten Grünstreifen vom Gehweg in Platten getrennt sind.

Die Ausführung der Straßenbauarbeiten in beiden Straßen wurde von hanseWasser beaufsichtigt und vom ASV bautechnisch begleitet. Die Ausführung der vorgegebenen Planung gestaltete sich nicht immer leicht, da man an vorgegebene Höhen gebunden war. Auftretende Schwierigkeiten wurden von allen Beteiligten gelöst. Die Umgestaltung der Horner Straße konnte nur durchgeführt werden, weil alle beteiligten Behörden eine hervorragende Zusammenarbeit geleistet haben.



Horner Straße

Maßnahme	in 2003 abgeschlossen (+ / -)	Ing. Büro
Bischoffstraße	+	hanseWasser
Bogenstraße (Begleitung)	+	hanseWasser
Borgfelder Straße	+	hanseWasser

Maßnahme	in 2003 abgeschlossen (+ / -)	Ing. Büro
Böttcherstraße	+	hanseWasser
Brandtstraße	+	hanseWasser
Brebacher Straße	+	hanseWasser
Bückeburger Straße	-	hanseWasser
Contrescarpe	+	hanseWasser
Erasmusstraße	+	hanseWasser
Friedrichstraße	+	hanseWasser
Häschenstraße	+	hanseWasser
Hegelstraße	+	hanseWasser
Heidelberger Straße	-	hanseWasser
Hohentorsheerstraße 3. BA	-	hanseWasser
Horner Straße	-	hanseWasser
Insumstraße (Begleitung)	-	hanseWasser
Kleine Annenstraße	+	hanseWasser
Mittelstraße	+	hanseWasser
Neptunstraße	+	hanseWasser
Roonstraße	+	hanseWasser
Schildstraße	+	hanseWasser
Süderstraße	+	hanseWasser
Woltmershauser Straße	+	hanseWasser
Yorkstraße	+	hanseWasser

III.6.4 Fachliche Begleitung privater Erschließungsmaßnahmen

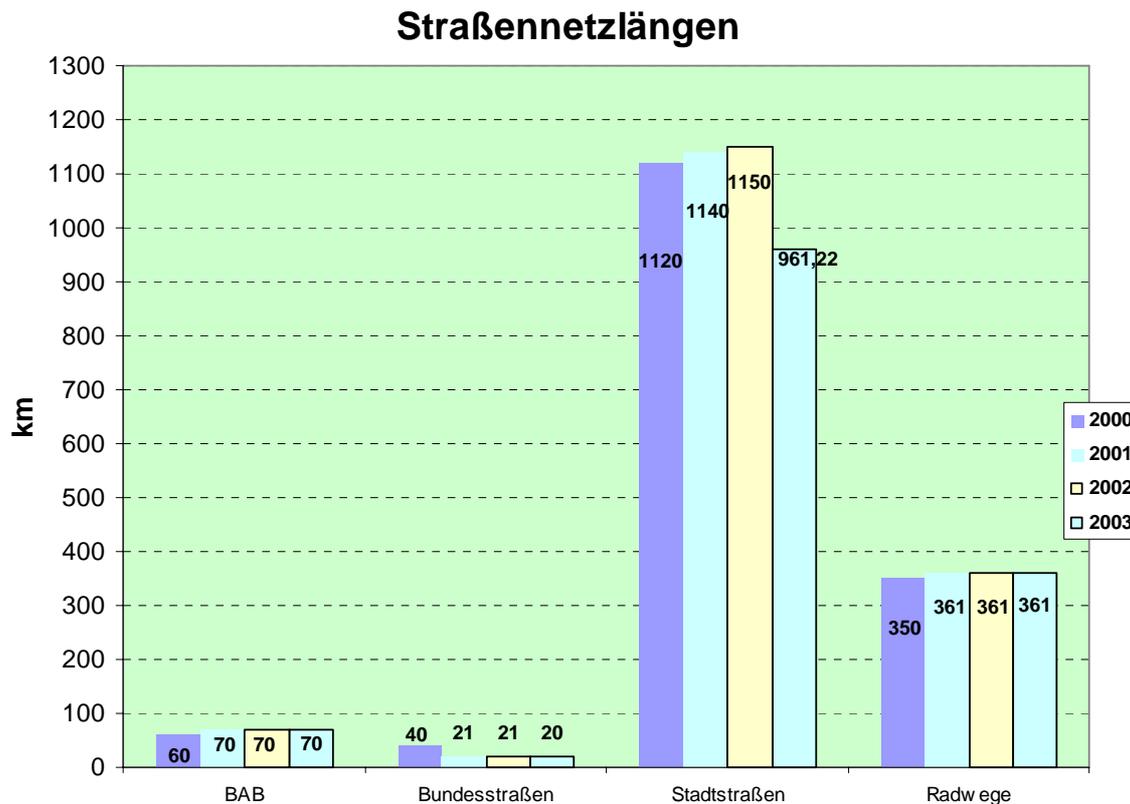
Titel der Maßnahme

- | | |
|---|---------------------------------|
| ▪ Findorffstraße | ▪ Space Park |
| ▪ Kuhweidedamm | ▪ Am Heiddamm/Paul-Reusche-Weg |
| ▪ Arsten Mitte | ▪ Rickmersstraße |
| ▪ Airport-Stadt III BA | ▪ Seniorenheim Mühlenfeldstraße |
| ▪ Borgfeld-Ost | ▪ Gewerbepark Oberneuland |
| ▪ Borgfeld-West | ▪ Linie 4 |
| ▪ Gewerbegebiet Horn-Lehe | ▪ Achterndiek |
| ▪ Berliner-Freiheit | ▪ Rotdornpfad/Landgutweg |
| ▪ Hemelinger Tunnel | ▪ Am Waller Park |
| ▪ Schanzendorfer Straße | ▪ Am Heiddamm/Paul-Reusche-Weg |
| ▪ Funkschneise – Osterholzer Heerstraße | |

III.7 Erhaltung

III.7.1 Allgemeine Straßendaten

- Das Straßenvermögen, d.h., der Wiederbeschaffungswert des zu erhaltenden Straßenkapitals/ Bremen Stadt betrug am 31.12.2003 ca. 1. 980 Mio. € (ohne Bauwerke, ohne Verkehrstechnik und ohne BAB).
- Die Netzlänge der Stadtstraßen beträgt 961,22 km. Insgesamt stehen etwa 361 km Radwege zur Verfügung.
- Die Autobahnmeisterei unterhält 70,0 Streckenkilometer (Achismaß) Bundesautobahn und 20 km Bundesstraßen.
- Der Aufbau einer systematischen Straßenerhaltungsdatenbank (Pavement-Management-System) wird seit 1998 betrieben.
Die vollständige Erfassung des Straßennetzes wurde im Jahre 2002 abgeschlossen. z. Z. beginnt die Einarbeitung der Baumaßnahmen der Jahre 1999 bis 2002.



III.7.2 Pavement-Management-System (PMS)

Auch in 2003 diente das PMS zur technischen, wirtschaftlichen und verwaltungsmäßigen Steuerung der durchzuführenden Straßenerhaltungsmaßnahmen.

In der Straßendatenbank RoSy BASE wurden neben den Bestandsdaten der Fahrbahnen und Nebenanlagen auch der funktionelle Zustand der Fahrbahnen erfasst und verwaltet. Im Berechnungsmodul RoSy PLAN wurden die wirtschaftlich optimalen Lösungen in einem Wirtschaftplan und die wirtschaftlichen Lösungen unter Berücksichtigung der Mittelbereitstellung in Budgetplänen berechnet und dargestellt.

Zum Nutzen des PMS in Schlagworten:

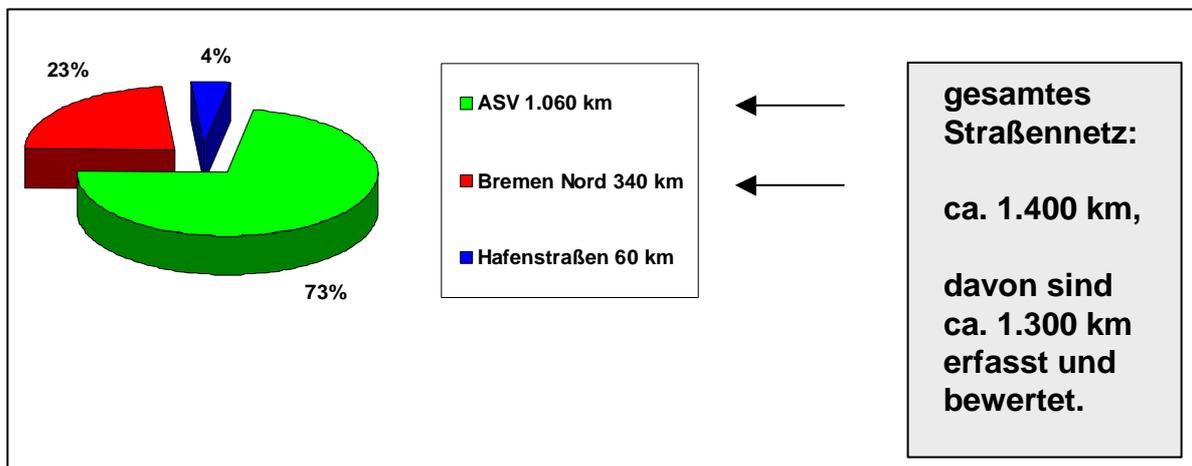
- Erhaltung eines leistungsfähigen Straßennetzes
- Beweisbarkeit der Sanierungsbedürftigkeit
- Bewertung und Entwicklung des Straßenkapitals
- Ausweisung des Investitionsbedarfs
- Vermeidung von Substanzverlusten (Kapitalverlust)
- Gewährleistung der Verkehrssicherheit
- Basis für Ausschreibungen

Das Straßennetz in der Freien Hansestadt Bremen (Stadtgemeinde)

Die Freie Hansestadt Bremen, Stadtgemeinde, ist Straßenbaulastträgerin der gewidmeten Verkehrsflächen, die zur Zeit ca. 1.400 km Straßenfahrbahn umfassen. Davon wurden mittlerweile ca. 1.300 km mittels PMS erfasst und bewertet.

Das mit Unterstützung des PMS errechnete derzeitige Anlagevermögen der Straßenfahrbahnen beträgt zur Zeit über 1,1 Milliarden Euro. Ein hoher Wert, der wirtschaftlich zu verwalten ist.

Die Aufteilung des Straßennetzes nach PMS



Fährstraße



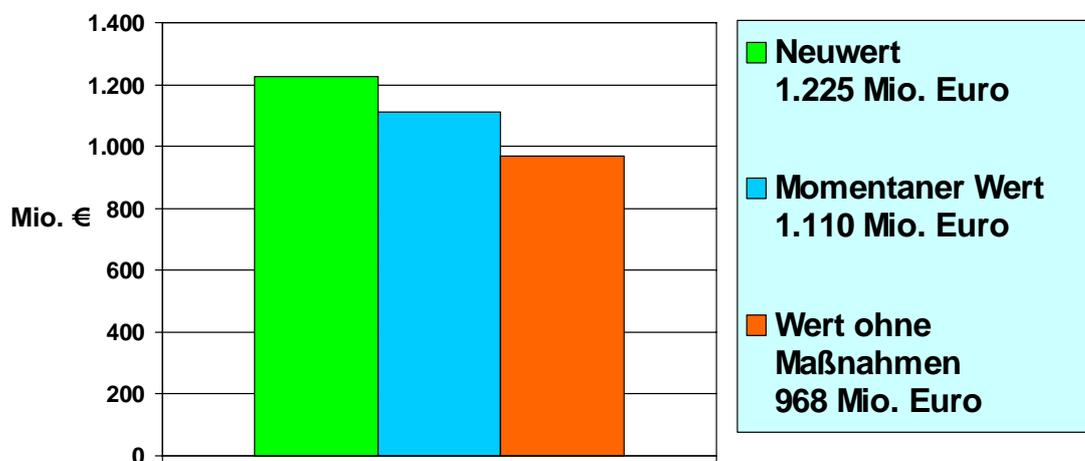
Stader Straße

Die Entwicklung des Anlagevermögens

Aus der Bewertung des Straßenkapitals ergibt sich ein theoretischer Neuwert in Höhe von 1,225 Mrd. €

Die reale Bewertung des Straßenkapitals basiert auf den Daten der Zustandserfassung und wurde mit 1,110 Mrd. € errechnet.

Nach dem Schadenentwicklungsmodell ergibt sich somit ein Verlust des Straßenkapitals von mindestens 142 Mio. € innerhalb von 10 Jahren, sollten keine adäquaten Erhaltungsmaßnahmen durchgeführt werden.



III.7.3 Erhaltungs- und Unterhaltungsleistungen

a. Betonierungen in Bushaltestellenbereichen

- Haltestelle „Colshornstraße“
beide Richtungen
- Haltestelle „Christernstraße“
stadtauswärts

b. Rad- und Gehwegsanierungen:

- Arberger Heerstraße
- Arster Heerstraße
- Bogenstraße
- Hemmstraße von Utbremer.Ring
bis Mittelwiese
- Lange Reihe
- Neuenlander Straße
im Bereich Aral Tankstelle

- | | |
|----------------------------------|--|
| ▪ Columbusstraße | ▪ Neuenlander Straße
im Bereich Kirchweg |
| ▪ Contrescarpe | ▪ Oewerweg i. H. der Schule |
| ▪ Dithmarscher Freiheit Stichweg | ▪ Osterholzer Landstraße |
| ▪ Findorffstraße | ▪ Posener Straße Stichweg |
| ▪ Findorffstraße, Radweg | ▪ Steffensweg |
| ▪ Grenzwehr im Kurvenbereich | ▪ Stephanikirchhof |
| ▪ Hansestraße „Ortsbahn“ | ▪ Utbremer Ring |
| ▪ Hansestraße „Ortsbahn“ Gehweg | ▪ Wartburstraße / St-Magnus-Straße
„Verkehrinsel“ |
| ▪ Hastedter Heerstraße | |

c. **Oberflächenschutz**

43 Einzelmaßnahmen

ca. 133.000,00 qm Fläche

III.7.4 Die Öffentliche Beleuchtung

Als herausragende beleuchtungstechnische Maßnahme wurde in Zusammenarbeit mit dem Hamburger Lichtbüro Brandi und der swb Norvia das Beleuchtungskonzept „Marktplatz und Umzu“ erstellt.

Da Licht für eine zeitgemäße Stadtgestaltung, für ein modernes Stadtmarketing und für Atmosphäre und Aufenthaltsqualität eine entscheidende Rolle spielt, werden nachfolgende Gebäude, Straßen und Plätze, künftig in einem neuen Licht präsentiert:

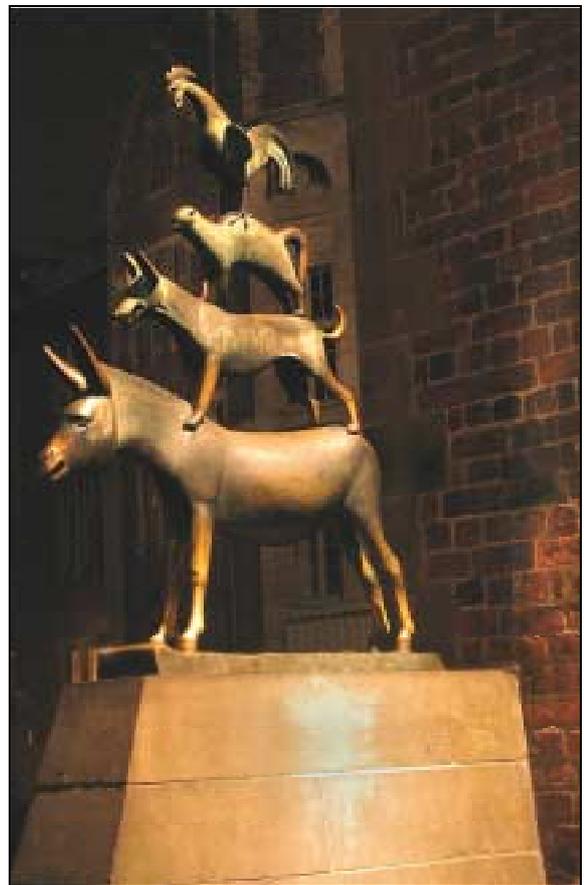
- Bereich rund um das Rathaus mit Schoppensteal, Stadtmusikanten
- Ergänzung der Beleuchtung um den Marktplatz z.B. Haus der Bürgerschaft
- Langenstraße, Böttcherstraße, Wachtstraße, Marktstraße, Unser - Lieben - Frauen - Kirchhof, Ostertorstraße, Domshof, Hakenstraße, Schüsselkorb
- Bereiche um zentrale und historische Gebäude wie Glocke, Theater, Dom, Unser - Lieben - Frauen – Kirche, etc.



Aus diesem Beleuchtungskonzept wurden im Jahr 2003 bereits diverse Einzelmaßnahmen umgesetzt. So konnte die Anstrahlung der Süd- und Westfassade des Rathauses sowie der Stadtmusikanten und die Beleuchtung der Hakenstraße, und des Schüsselkorbes bereits fertig gestellt und der Öffentlichkeit vorgestellt werden.



Im Jahr 2004 soll die Anstrahlung der übrigen Rathausfassaden sowie die Beleuchtung des Schoppensteel abgeschlossen und die Beleuchtung in der Langenstraße und auf dem Liebfrauenkirchhof ergänzt bzw. erneuert werden.



Kosten der öffentlichen Beleuchtung

Energiekosten	2.575.500,00 €
Unterhaltung und Betrieb	2.780.000,00 €
Erneuerung	721.000,00 €
Neubau	1.041.000,00 €
Neubau / Ergänzung	118.000,00 €
Gesamt:¹	7.333.000,00 €



¹ Die Differenz zu den auf Seite 14 für Beleuchtung genannten Gesamtkosten ergibt sich durch eine positive Bereinigung der Beleuchtungsausgaben aufgrund von Querfinanzierungen aus selbstständigen Bauprojekten. Durch diese Querfinanzierung erhöht sich der Beleuchtungshalt nur faktisch, nicht formal.

III.8 Brücken- und Ingenieurbauwerke

Die Abteilung Brücken- und Ingenieurbau hat im Rahmen des Geschäftsjahres 2003 zahlreiche Projekte begleitet.

Teilweise wurden Projekte im Rahmen eigener Planungen, Entwürfe, Ausschreibungen, Vergaben und Bauüberwachungen für Regelkonstruktionen und einfache Bauvorhaben durchgeführt. Gleichzeitig hat die Abteilung 5 auch im Rahmen von Schnittstellenoptimierung und zur Erhaltung der Kernkompetenz einige Maßnahmen komplett eigenverantwortlich oder innerhalb von Projekten des ASV abgewickelt.

Der überwiegende Teil des zu planenden und bauenden Bauvolumens wurde jedoch im Sinne der Umgestaltung des ASV zu einem Managementamt vergeben und bestellt.

Zudem fungiert die Abteilung 5 als Baugenehmigungsbehörde und Auftragsverwaltung für Bundesmaßnahmen. In diesem Sinne sind u. a. die durch die Bremer Gesellschaft für Projektmanagement im Verkehrswegebau (GPV) durchgeführten Großprojekte im Bremer Osten (Hemelinger Tunnel und Funkschneise) sowie die Planungen der BAB 281 durch die Brückenbauabteilung begleitet worden.

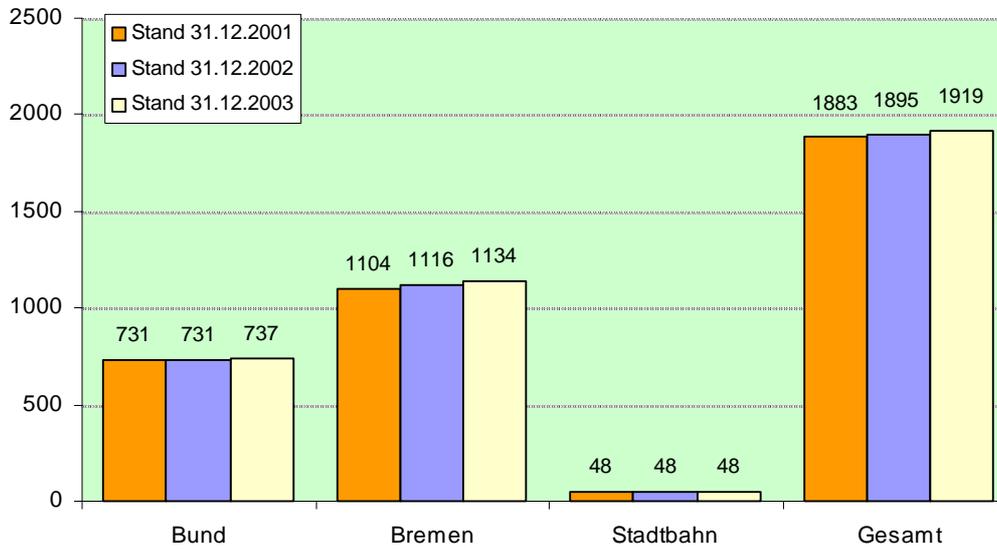


Hemelinger Tunnel

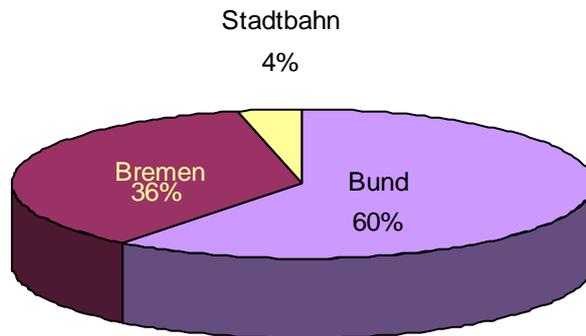
Insgesamt wurden im Jahr 2003 zweiundzwanzig neue Bauwerke fertig gestellt. Circa 100 Brücken- und Ingenieurbauwerke befanden sich im abgelaufenen Geschäftsjahr in der Planungsphase. 36 Instandsetzungsarbeiten wurden 2003 abgeschlossen, 32 Projekte befinden sich noch in der Ausführung. Eine genauere Auflistung ist in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt.

Anzahl der gesamten Brücken- und Ingenieurbauwerke	1919
davon Brücken	656
Anzahl der in 2003 bearbeiteten Planungen für Brücken- und Ingenieurbauwerke, (einschl. Planungen für Durchlässe/ Schilderbrücken etc. miterfasst)	100
Anzahl in 2003 fertig gestellter Brücken- und Ingenieurbauwerke, u. a. Steindamm, Verbreiterung BAB 27, Berliner Freiheit	22
Anzahl der in 2003 durch Projektgesellschaften (BIG und GPV) und Erschließungsträger fertig gestellten Brücken- und Ingenieurbauwerke, Hemelinger Tunnel	2
Anzahl der Bauten und Instandsetzungen (> 10.000 €), die sich am 31.12.2003 noch im Bau befanden, u. a. Borgfeld West, BAB 1, AS Hemelingen	32
Anzahl der in 2003 von anderen Baulastträgern übernommenem Bauwerken	0
Nachrechnungen von Brücken, für Schwerlasttransporte.	1550

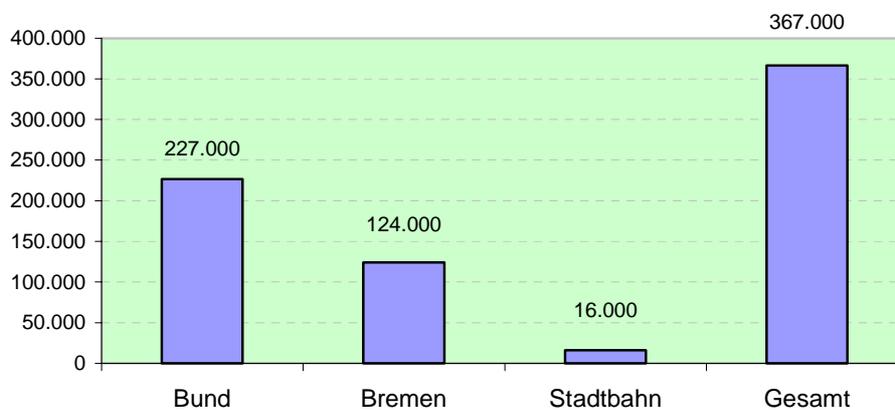
Anzahl der Brücken- und Ingenieurbauwerke



Wiederbeschaffungswert der Brücken und Ingenieurbauwerke 1,001 Mrd €



Brückenfläche in qm



Projektmanagement

Zahlreiche Großprojekte sind im Laufe des Geschäftsjahres im Zuge von Planungen und Entwurfsbearbeitungen weiterentwickelt worden. Andere Projekte sind in die Baurealisierung übergegangen und im Jahre 2003 fertig gestellt worden bzw. befinden sich noch im Bau.

Für die Maßnahmen, Ersatzbau Brücke Hindenburgstraße, Burger Brücke in Lesum (Entwurfsphase) und die Brücke in der Ritterhuder Heerstraße über die Wümme (Entwurfsphase und Vorbereitung Planfeststellung) oblag der Abteilung Brückenbau die originäre Projektleitung.

Für die Bauvorhaben „6-streifiger Ausbau der BAB 27“ zwischen den Anschlussstellen Überseestadt und Ihlpohl, „Neubau der Zufahrt Karl-Kautsky-Straße/Richard-Boljahn-Allee“ und für den Ausbau der Verkehrsbeeinflussungsanlagen auf der BAB 1 stellte die Abteilung Brückenbau ihre Mitarbeiter als Projektmitglieder zur Verfügung.

Aufgaben der Obersten Landesstraßenbaubehörde und Aufgaben der sonstigen Bauüberwachung

Im Zuge der Tätigkeit als oberste Bauaufsicht wurden zahlreiche Projekte begleitet. Einige davon sind im Jahre 2003 fertig gestellt worden.

Die größte Maßnahme war die von der GPV projektierte Maßnahme „Hemelinger Tunnel“ (s. w. u.). Mit den Baumaßnahmen begonnen wurde bei der ebenfalls von der GPV projektierten Baumaßnahme „Funkschneise“ im Bremer Osten. Hier entstehen neben einer Brücke über die Bahnlinie diverse Durchlässe, Geh- und Radwegbrücken und Lärmschutzmaßnahmen.

Ebenfalls begleitet wurde die Baumaßnahme A 281. Hier wurden die Brücken- und Ingenieurbauwerke im Rahmen von Gestaltungs- und Entwurfsrunden für den Bauabschnitt 2.1 abgestimmt als Kernstück der neuen Autobahn. Dieser Bauabschnitt besteht fast ausschließlich aus einer Aneinanderreihung von Ingenieurbauwerken. Die drei wesentlichsten und anspruchvollsten Bauwerke innerhalb dieses Bauabschnitts sind eine neue Brücke für die Überführung der B 75 über die A 281, das Trogbauwerk auf dem ehemaligen Kocks-Gelände und die Hochstraße zwischen der Duckwitzstraße und der Georg-Wulf-Straße.

Das mit Abstand größte Ingenieurbauwerk in diesem Bauabschnitt ist die Hochstraße zwischen der B 75 und der Georg-Wulf-Straße mit einer Gesamtlänge von 1.122 m. Auf der Längsachse wird sie über der Richard-Dunkel-Straße verlaufen, den Flughafendamm in Form einer Schrägseilbrücke queren und im Bereich der zukünftigen Anschlussstelle Bremen-Flughafen enden.

Brücke Steindamm

Wie viele andere Projekte auch, hat die Brücke „Steindamm“ eine lange Geschichte hinter sich. Bereits Anfang der 90er Jahre gab es erste Planungen im damaligen Amt für Straßen und Brückenbau Bremen. Die Brücke sollte das geplante Gewerbegebiet Steindamm, das bisher nur sehr unzureichend über einen beschränkten Bahnübergang am Burger Bahnhof erreichbar war, durch eine kreuzungsfreie Verbindung an das bestehende Straßennetz anschließen.

Bedingt durch lange Planungs-, Anhörungs- und Einspruchverfahren wurde schließlich in 2002 der Auftrag erteilt und mit den Bauarbeiten begonnen. Statt des Amtsentwurfes (Einfeldbrücke in Stahl- bzw. Spannbetonbauweise) wurde eine Brücke als Stahlbetonverbundbau hergestellt. Dies hatte den Vorteil, dass auf ein aufwendiges Lehrgerüst über die Bahngleise verzichtet werden konnte. Nach Herstellung der Widerlager und Flügel außerhalb des Bahnkörpers wurden insgesamt 5 Stahlträger mit jeweils 2,70 m breiten Ortbetonplatten als Halbfertigteile über die Bahngleise eingehoben. Die Stahlträger waren insgesamt rund 35 m lang und stark gevoutet (Höhe in Brückenmitte ca. 0,50 m, am Widerlager ca. 2,35 m). Dadurch konnte die Bauzeit verkürzt werden und der laufende Bahnbetrieb wurde nur geringfügig gestört. Nach Einheben und Ausrichten der Stahlverbundträger wurden die Endquerträger und die Ortbetonfahrbahnplatte betoniert.

Technische Daten:

Brückenachse:	35,50 m
Breite Gesimsaußenkanten:	14,10 – 14,53 m
Brückenfläche:	rd. 494 qm
Baukosten:	ca. 2,50 Mio € brutto



Brückenansicht



Stahlbeton-Verbundträger Anlieferung

Brücke Hindenburgstraße

Mitte des Jahres 2003 wurde mit dem Abriss und Neubau der Brücke Hindenburgstraße begonnen. Diese Brücke mitten im Ortskern Lesums ging 1994 von der Deutschen Bahn in die Unterhaltslast der Stadtgemeinde Bremen über.

Vorausgegangen waren Vereinbarungen über die Abfindung (Herstellung des ordnungsgemäßen Zustandes) zwischen der Freien Hansestadt Bremen (Stadtgemeinde) und DB AG. Neben Gutachtertätigkeiten und Verträgen wurde eine Eisenbahnkreuzungsvereinbarung mit der DB AG und eine Planungsvereinbarung mit der DB-Station & Service AG zur Kostenteilung geschlossen. Verzögerungen im Bauablauf ergaben sich durch den Umstand, das die Vollsperrung der Brücke in das Baustellenmanagement der Maßnahme 6-streifiger Ausbau der BAB 27 eingebettet werden musste.

Vorhanden war eine Bogenbrücke aus Mauerwerk aus dem Jahre 1892 wie in der benachbarten Brücke Oberreihe - diese wurde 1997 aufwendig saniert - mit baulichen Ergänzungen aus dem Jahre 1931 (Druckplatte im Bogen aus Stahlbeton und Aufständigung der Fahrbahn).

Eine Nachrechnung aus dem Jahre 1998 führte zu einer Reduzierung der Brückenklasse. Durch eine im Oktober 2001 durchgeführte Bauwerkshauptprüfung ergab sich eine weitere Beeinträchtigung der Stand- und Verkehrssicherheit mit der Folge, dass u. a. der Begegnungsverkehr auszuschließen war. Das Bauwerk musste, in Abstimmung mit der DB-Netz AG, komplett abgerissen werden und durch einen Neubau ersetzt werden. Dadurch konnte gleichzeitig eine deutliche Verbesserung der Nebenanlagen (Geh- und Radweg) erzielt werden. Das Brückenbauwerk wurde im Zusammenhang mit der Modernisierung und Verbesserung der verkehrlichen Infrastruktur des Bahnhof Lesum gemeinsam mit dem Neubau zweier Treppen und einer behindertengerechten Rampe als neue Zuwegung für die DB-Station & Service AG gebaut.

Mit dem Baubeginn von Rampe und Treppen wurde im April 2003 begonnen, um die Zuwegungen zum Bahnhofsbereich Lesum aufrechtzuerhalten. Ab Mitte Juli begann dann die Vollsperrung der Brücke, nachdem eine Behelfsbrücke für Fußgänger und Radfahrer errichtet wurde. Die Arbeiten mussten an den aufrecht zu erhaltenen Bahnbetrieb angepasst werden und wurden im Monat August im Drei-Schichtbetrieb durchgeführt (Powermonat). Das alte Bauwerk musste abgebrochen werden. Unter großem, begeistertem Anteil der Bevölkerung wurden am 29.08.03 die alten, zuvor in 6 Teile zersägten Bogensegmente bis nachts 2.00 Uhr herausgehoben. Später wurden dann die Widerlager hergestellt und 4 neue stählerne Bögen eingehoben. Bis Ende 2003 wurden dann die Brückenplatte fertig gestellt und

alle anderen notwendigen Arbeiten fortgeführt. Die Arbeiten liegen im finanziellen und zeitlichen Rahmen und werden in 2004 fortgeführt.

Technische Daten:

Stützweite der Bögen:	23,00 m
Brückenlänge:	31,70 m
Breite Gesimsaußenkanten:	15,00 m (Fahrbahn 2 x 3,50 m, Geh- und Radweg beidseitig je 4,00 m)
Brückenfläche:	rd. 476 qm
Baukosten:	ca. 2,6 Mio. € brutto (einschl. Abbruch und Treppen und Rampe)



Vorhandene Brücke



Abbruch alte Bogenbrücke



Einheben neue Bögen



Neue Treppe

Stephanibrücke

An der gesamten Stephanibrücke musste ein neuer Korrosionsschutz aufgetragen werden. Zu diesem Zweck musste die Brücke eingehaust werden, damit während der Strahlenschutz- und Beschichtungsarbeiten keine chemischen Stoffe in die Weser gelangen.

Außerdem wurde ein neues Gestaltungskonzept erarbeitet, da die unterseitig angehängten Geh- und Radwege dieser wichtigen Wegebeziehung über die Weser vor allem in den Abend- und Nachtstunden als Angstraum wahrgenommen wurde. Eine neue Farbgebung an den Seitenwänden der Hohlkästen wurde in Abstimmung mit einem Design-Berater gewählt,

wobei die Rahmenbedingungen der Wasser- und Schifffahrtsbehörden zu berücksichtigen waren. Gleichzeitig wurde eine neue Deckenabhängung und ein neues Beleuchtungskonzept erstellt.

Technische Daten:

Korrosionsschutz insgesamt	16.700 qm
Baukosten:	1,8 Mio. €



Gerüsteinhausung



Sanierung untergehängter Geh- und Radweg



Neue Decken- und Wandbekleidung

Hemelinger Tunnel

Nach jahrzehntelanger Planung wurde am 10.05.2003 endlich der Hemelinger Tunnel für den öffentlichen Verkehr freigegeben. Insgesamt wurde mit rund 20.000 Fahrzeugen gerechnet, die täglich eine neue Trasse (Tunnel) durchqueren werden. Für die Projektierung und Projektsteuerung wurde die GPV – Bremer Gesellschaft für Projektmanagement im Verkehrswegebau - gegründet. Die Abteilung 5 des ASV begleitete alle Planungs- und Ausführungsphasen als Baugenehmigungsbehörde und Oberste Landesstraßenbaubehörde.

Mit Übergabe des Bauwerkes an das ASV ging auch die Verkehrssicherungspflicht an die Abt. 5 über. Das Tunnelbauwerk ist mit umfangreichen Sicherheitseinrichtungen bestückt. Dazu gehören die Bereiche der zentralen Steuerungs- und Überwachungsanlagen, der Beleuchtung, der Lüftungs- sowie der Sicherheitsanlagen.

Im Tunnel befinden sich Videokameras, davon 12 im Tunnel verteilt in den Notrufrischen, die mit Gegensprechstelle, Feuerlöscher, Feuermelder und Löscheinrichtungen ausgerüstet sind sowie 2 Portalkameras. Insgesamt befinden sich 430 Leuchten, 8 Abstrahlventilatoren und 10 Sichttrübungsmessgeräte im Tunnel.

Die Tunnelentwässerung läuft über 4 Pumpstationen. Sie wird über Speicherbecken und Oelabscheider in den Hemelinger Hafen (Weser) abgeführt.

Die Erfassung einer Brandmeldung erfolgt über ein an der Tunneldecke befindliches Sensorkabel, das eine Erwärmung detektiert, und gegebenenfalls einen Brandalarm auslöst und diesen dann direkt zur Feuerwehr leitet.

In den Portalbereichen der Fahrbahnrampen befinden sich Sensoren, die Rückschlüsse über den Fahrbahnzustand (trocken, feucht, Eis, Raureif/ Schnee, Restsalz, überfrierende Nässe) zulassen, um einen anderen Betriebszustand zu wählen.

Die Tunnelbeschilderung umfasst 18 Wechselweg- bzw. Wechselverkehrszeichen, die in Abhängigkeit des Betriebszustands verändert werden bzw. automatisch geschaltet werden. Wechselseitig sind Fluchtweg-Piktogramme angebracht, die zusätzlich zum Fluchtsymbol die Entfernung zum nächstgelegenen sicheren Bereich angeben.

In Tunnelmitte befindet sich eine Fluchttür, die über das Betriebsgebäude ins Freie führt. Bei Brandalarm werden Rauch und Feuer durch eine Luftschleuse zurückzuhalten.

Das Betriebsgebäude ist mit einer Einbruchmeldeanlage ausgerüstet. Zusätzlich befindet sich im Betriebsgebäude ein Batterieraum, um beim totalen Stromausfall den Notbetrieb des Tunnels für ca. 2 Std. zu gewährleisten.

Für alle Erhaltungs- und Betriebstechnikaufgaben wie Sicherheitstechnik oder Brandschutz ist das Sachgebiet Erhaltung zuständig. Ein Sicherheits- und Brandschutzbeauftragter trägt

dafür Sorge, dass im Rahmen des Betriebsmanagements in halbjährlichen Intervallen alle oben genannten sicherheitsrelevanten Einrichtungen gereinigt, gewartet, überprüft und ggf. instand gesetzt bzw. erneuert werden.

Technische Daten:

Länge:	559 m Gesamtlänge (davon 286 m Trogstrecke und 593 m geschlossene Tunnelstrecke)
Geländeoberkante:	ca. + 6,50 m NN
OK Tunneldecke:	ca. + 4,75 m NN
UK Tunnelsohle:	ca. - 4,80 m NN
Gradiententiefpunkt:	ca. - 2,20 m NN
UK Baugrube:	ca. - 6,00 m NN
Mengen:	17.000 Tonnen Stahl und 58.000 cbm Beton
Bauzeit:	1999 bis 2003
Baukosten:	ca. 67 Millionen € (nur Rohbau und technische Ausstattung)



Eröffnung



Blickrichtung Sebaldsbrück



Tunnelportal Hemelingen



Brandversuch im Tunnel



Fluchttür



Abstrahlventilatoren



Notrufsäule



Notrufnische

III.9 Erschließungen und Planfeststellungen

III.9.1 Planfeststellungen

Im Jahre 2003 konnte die Planfeststellungsbehörde vier Verfahren abschließen:

Vor allem ist hier das Planfeststellungsverfahren für den Neubau der 1. Stufe des 3. Bauabschnittes der BAB 281 zu nennen, mit dem der Weiterbau der BAB 281 im Anschluss an den bereits im Bau befindlichen Bauabschnitt 2/1 im Bereich der Warturmer Heerstraße rechtlich abgesichert werden konnte.

Darüber hinaus war ein weiterer Änderungsbeschluss zum Straßentunnel Hemelingen erforderlich, um eine nötig gewordene Änderung im nachgeordneten Verkehrsnetz durchführen zu können.

Nach intensiver fachlicher Begleitung der beauftragten Ingenieurbüros konnte Ende des Jahres der erste von zwei notwendigen Planänderungsbeschlüssen für den Umbau und die Erweiterung der AS Hemelingen festgestellt werden.

Ferner konnte - aufgrund der hoheitlich/ fachlichen Betroffenheit zweier Bundesländer in direkter Zusammenarbeit mit der Bezirksregierung Lüneburg – das Planfeststellungsverfahren für den Umbau des Rastplatzes Debstedt zur PWC-Anlage sowohl auf der Ost- wie auf der Westseite im Zuge der BAB 27 mit den erforderlichen Beschlüssen beendet werden.

Der Planfeststellungsbeschluss für die Verlängerung der B 74 von Kreinsloger bis Farger Straße wurde so weit wie möglich vorbereitet; allerdings waren die Unterlagen noch nicht vollständig, so dass kein Beschluss ergehen konnte.

Insbesondere zum zweiten Änderungsverfahren für die AS Hemelingen wie auch für das Verfahren zur Anbindung Überseestadt (B 6) waren diverse Beratungen und Besprechungen sowohl über Art wie auch Inhalt der Verfahren notwendig. Für beide Verfahren sollen die Planfeststellungsbeschlüsse im Jahre 2004 erarbeitet werden.

Zusätzlich wurde die Restflächenregulierung an BAB 1, BAB 27 und B 74 fortgesetzt, während für die laufenden Maßnahmen an der BAB 27 und der BAB 281 die Anpachtung und der Ankauf der Flächen mit betreut wurden.

Außerdem waren wir als ASV im Bereich des passiven Lärmschutzes tätig. Aus älteren Maßnahmen und nach dem 6-streifigen Ausbau der BAB 27 waren ca. 34 Anträge zu bearbeiten. Weiterhin haben wir die GPV bei der Durchführung der entsprechenden Maßnahmen beraten und für die CTB Anträge als BgA bearbeitet.

Im Jahre 2003 konnte die Planfeststellungsbehörde für vier Verfahren Bestandskraft herstellen. Diese Verfahren sind:

- BAB 281 1.Stufe des 3. BA
- BAB 27 Umbau Rastplatz Debstedt
- BAB 1 Änderungsbeschluss AS Hemelingen (Nord-West-Bereich)
- Tunnel Hemelingen Änderungsbeschluss

III.9.2 Erschließungsverträge und -vereinbarungen

Ers. 904 Sanierungsgebiet Hemelingen

Bruchweg, Bellmerstraße, Osterhop

Ers. 905 Sanierungsgebiet Hemelingen

Diedrich-Wilkens-Straße

Ers. 906 Entwicklungsbereich Findorff, Weidedamm III

Astrid-Lindgren-Straße

Ers. 907 Sanierungsgebiet Hemelingen

Westerholzstraße, Ahlringtunnel

Ers. 908

Öffentlicher Weg zwischen Dötlinger Straße und Alter Schutzdeich

Einnahmen für Erschließungsbeiträge in 2003 ca: € 2.600.000,00

III.9.3 Sonstige Verfahren

Straßenbenennungen	21
Eisenbahnkreuzungsvereinbarungen	1
Überfahrten	893

Schadensersatzangelegenheiten	813
Gestattungsverträge	54
Telekommunikationsangelegenheiten	45
Passiver Lärmschutz (Vorgänge)	34
Widmungsverfahren	13
Entwidmungsverfahren	8
Haftpflichtangelegenheiten	56

III.10 Straßenverkehrsbehörde und Straßenverkehrstechnik

III.10.1 Verkehrsbehörde

Mit der Einführung einer neuen Fachanwendung im Bereich „Straßenbehördliche Angelegenheiten“ wurde die Auswertung statistischer Daten erstmals in einer detaillierteren Form als in den vorherigen Jahresberichten ermöglicht.

Die verkehrsbehördlichen Fallzahlen des Jahres 2003 ergeben sich aus nachfolgender Tabelle.

Straßenverkehrsbehördliche Angelegenheiten	2003
Verkehrsordnungen	
Verkehrsordnungen	335
Baustellen	
Baustellenanordnungen/ Baustellenbetreuungen	1036
Baustellenverlängerungsanordnungen	154
Bewohnerparkgebiete	
Bewohnerparkgenehmigungen	1202
Gewerbeparkgenehmigungen	331
Besucherkarten	1320
Wochenkarten	401
Anhängerkarten	0
Ausnahmegenehmigungen	
Deichscheine	560
allgem. Parkerleichterungen	616
Handwerker-AG	1378
Soziale Dienste-AG	265
Allgemeine Ausnahmegenehmigungen (außer Tempo 100)	725
Tempo 100	178
Schwerverkehr	
Genehmigung von Schwertransporten	4945
Zustimmungen zu Schwertransporten Dritter	14500
Sonn-/Feiertags-AG	keine Angaben
Veranstaltungen	
Veranstaltungserlaubnisse	30
Rechtsbehelfsverfahren (förmlich)	6

III.10.2 Verkehrstechnik

Im Jahre 2003 lag der Schwerpunkt der Arbeiten in der Bearbeitung folgender Projekte:

- Aufbau einer Verkehrsmanagementzentrale, Vorbereitung Internetauftritt des ASV,
- Modernisierung und Weiterentwicklung von Lichtsignalanlagen im Linienbus- und Straßenbahnnetz der BSAG,
- Verbesserung der Ampelschaltungen auf Hauptverkehrsstraßen in Bremen,
- Erweiterung der Verkehrsbeeinflussungsanlage BAB 1,
- Aufbau eines Messe- und GVZ- Leitsystems und
- Aufrüstung von Lichtsignalanlagen mit blindengerechter Signaltechnik.

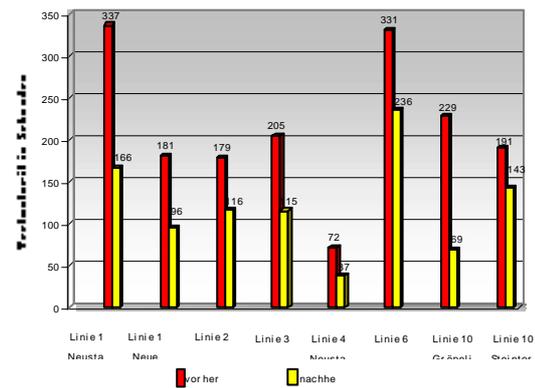
S t a t i s t i k	2001	2002	2003
Anzahl Lichtsignalanlagen (LSA)	554	553	568
Anzahl LSA an Kreuzungen + Einmündungen	348	346	354
Anzahl Fußgängerfurten	190	192	199
Sicherung Gleisanlagen ÖV	8	7	7
Bahnübergangsanlagen	8	8	8
LSA mit ÖPNV-Beeinflussung	303	325	351
LSA mit Blindenakustik	-	192	>200
Verkehrssteuerungsrechner	8	8	8
Anzahl LSA an Verkehrsrechnern	415	421	442
Verkehrsingenieursarbeitsplätze	8	10	10
Zählstellen/Messstellen	11	ca.30	ca.190
Neubau von LSA	42	39	25
Nachabschaltung von LSA	-	35%	35%
Änderungen an LSA	49	27	46
Verkehrsleitsysteme	3	3	3
BAB A1/ VBA, Anzeigenquerschnitte	29	29	30
BAB A1/ VBA, Wetterstationen	5	5	5
BAB A1/ VBA, Messstellen	174	174	180
Personal	8	10	10
Bearbeitete Projekte	-	-	26

Im Juli konnte das Projekt 6 Monate vor geplanter Fertigstellung abgeschlossen werden. Der Kostenrahmen in Höhe von ca. 7,5 Mio. € wurde eingehalten. Es wurden innerhalb von 4,5 Jahren 116 Ampelanlagen im Bereich des Straßenbahnnetzes mit intelligenter Steuerung und an geeigneter Stelle mit Vorsignalen ergänzt. Reisezeitgewinne und Verbesserungen im Fahrkomfort führen zu einer messbaren Attraktivitätssteigerung des ÖPNV.



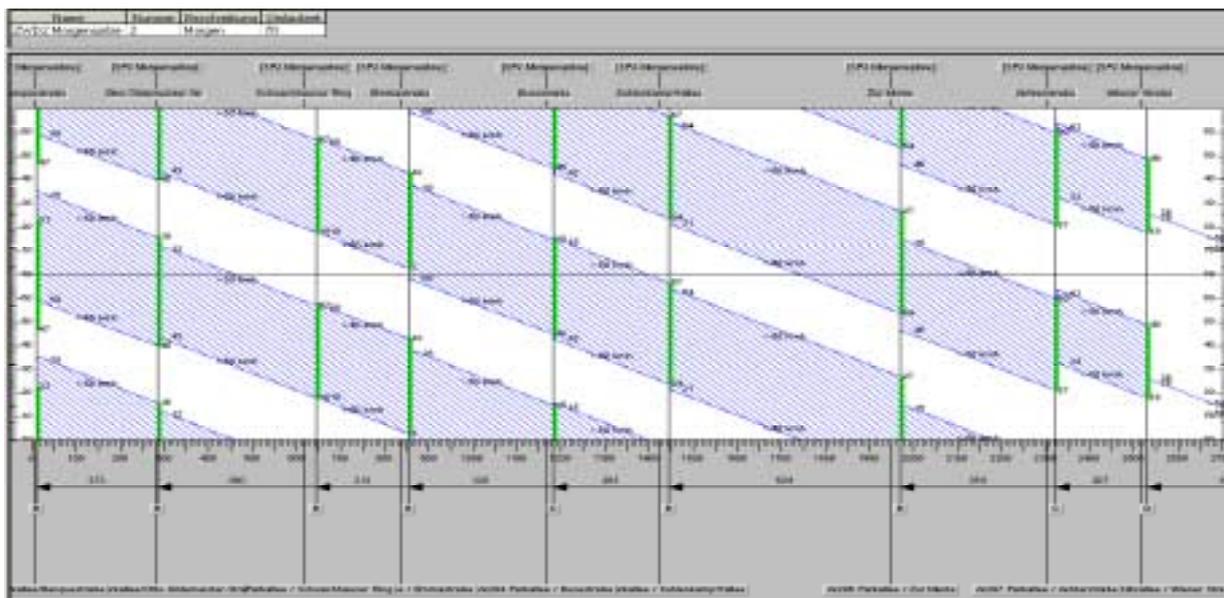
Straßenbahnen fahren auf Vorsignal

Modernisierung und Weiterentwicklung der Signalsteuerung
Verlustzeiten an LSA im Vergleich



Verbesserung der Ampelschaltungen auf Hauptverkehrsstraßen in Bremen

Darstellung des Grünwellenbandes Parkallee stadteinwärts



Dank intelligenter Signalsteuertechnik wurden die Grüne-Wellen-Schaltungen auf insgesamt sechs Hauptverkehrsachsen mittels adaptiver Netzsteuerung herausgearbeitet, um

den Verkehrsfluss zu optimieren. Hierzu war es erforderlich auf den Strecken Parkallee, Senator-Apelt-Straße, Hafenrandstraße, Osterdeich, Hastedter Osterdeich, Malerstraße, Georg-Bitter-Straße, Stresemannstraße und Bismarckstraße an 53 Ampelanlagen neue Verkehrserfassungssysteme einzubauen und die Gerätetechnik mit verbesserter Verkehrssteuerungssoftware auszustatten. Hierfür wurden ca. 8,4 km Zuleitungskabel verlegt und 1200 Meter Induktionsschleifen eingebaut. Für die Parkallee konnte z.B. die mittlere Anzahl der Rotfahrten von 4,5 auf 2 reduziert und die mittlere Fahrgeschwindigkeit damit von 33 km/h auf 46 km/h erhöht werden. Ende April 2004 soll das gesamte Projekt abgeschlossen sein.

III.11 Verdingungs- und Vergabewesen

Verdingungen und Vergaben	2000	2001	2002	2003
Zahl der abgeschl. Ing.- Verträge	54	41	69	73
Zahl der Nachträge/ Bund	9	15	17	26
Zahl der Nachträge/ FHB	31	34	38	40
Zahl der Submissionstermine	110	139	127	97
Zahl der Deputationsvorlagen	26	25	30	19
Zahl der Berichte der Verwaltung	36	27	32	22
Zahl der Senatsvorlagen	25	21	15	24

² Herausgegeben vom Amt für Straßen und Verkehr im Juli 2004

Verantwortlich: Thorsten.Bergt@ASV.Bremen.de

IT-Unterstützung Peter Käshammer; 2KH tema Systemhaus GmbH