

Amt für Straßen und Verkehr
Jahresbericht
2004



Inhalt

I	BUNDESAUFTRAGSVERWALTUNG	5
I.1	Fortschreibung der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP 2003)	5
I.2	Bundesfernstraßen.....	10
II	AUFGABEN DER LANDESV ERWALTUNG	15
III	AMT FÜR STRASSEN UND VERKEHR.....	16
III.1	Haushalt.....	16
III.2	Personalstand per 31.12.2004	17
III.3	Umsetzung des Organisationsgutachtens zur Einführung des Neuen Steuerungsmodelles.....	19
III.4	Jahresbericht der IT – Gruppe im ASV 2004	24
III.5	Planung.....	35
III.5.1	Planung Stadtstraßen.....	35
III.5.2	ÖPNV-Planungen.....	42
III.6	Baumaßnahmen (ohne BAB).....	47
III.6.1	Neubau und Umbau.....	47
III.6.2	Sanierungsmaßnahmen.....	59
III.6.3	Sanierungen nach Kanalbau.....	60
III.6.4	Fachliche Begleitung privater Erschließungsmaßnahmen.....	63
III.7	Erhaltung	63
III.7.1	Neugliederung der Erhaltungsbezirke	63
III.7.2	Allgemeine Straßendaten.....	65
III.7.3	Erhaltungs- und Unterhaltungsleistungen.....	66
III.7.4	Öffentliche Beleuchtung.....	69

III.8	Brücken- und Ingenieurbauwerke	72
III.9	Planfeststellungen und Erschließungen.....	76
III.9.1	Planfeststellungen.....	76
III.9.2	Erschließungsverträge und –vereinbarungen.....	79
III.9.3	Sonstige Verfahren.....	80
III.10	Straßenverkehrsbehörde und Straßenverkehrstechnik.....	81
III.10.1	Verkehrsbehörde	81
III.10.2	Verkehrstechnik.....	87
III.11	Verdingungs- und Vergabewesen.....	89

Zum fünften Mal

freuen wir uns, einen Jahresbericht, hier für das Jahr 2004 vorzulegen. Wie auch in den Vorjahren, haben wir dieses Papier ohne Hilfe einer Werbeagentur hergestellt, womit das bescheidene „Kleid“ entschuldigt sei.

Wie gewohnt, gliedert sich der Bericht in die Teile Bundesauftragsverwaltung, Landesaufgaben sowie kommunale Aufgaben, die der Stadtgemeinde Bremen obliegen, allerdings ohne die Daten der Bauämter Bremen-Nord und Bremerhaven, die ihre Aufgaben jeweils selbstständig wahrnehmen.

Der Jahresbericht ist kein kaufmännischer Bilanzbericht. Er enthält aber die relevanten Haushaltseckdaten und vergleicht diese mit denen der Vorjahre.

Gezeigt werden die wesentlichen und messbaren Maßnahmendaten des Jahres 2004. Wichtige Projekte werden vorgestellt, so zum Beispiel der Baubeginn des 3. BA der BAB 281, die Inbetriebnahme der Verkehrsmanagementzentrale im Mai 2004, die Aufschaltung der Internetpräsenz des ASV sowie zahlreiche andere Maßnahmen, die das Tagesgeschäft des ASV im Jahr 2004 geprägt haben.

Ebensolches Gewicht erhalten die Bereiche der internen Dienstleister, also der allgemeinen Verwaltung und der IT-Betreuung. Aufgabenwandel und Veränderungsprozesse des ASV werden eindrucksvoll beschrieben. Die im Bereich unserer „IT-Landschaft“ realisierten Ergebnisse werden sehr anschaulich dargestellt.

Auch die Neugliederung und gleichzeitige administrative Verschlinkung der Abteilung Straßenerhaltung hat das Amt auf dem Weg zu einem modernen Dienstleister weiter vorangebracht.

I BUNDESAUFTRAGSVERWALTUNG

I.1 Fortschreibung der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP 2003)

Der von der Bundesregierung bereits im Jahr 2003 beschlossene BVWP 2003 ist Grundlage für alle Neubau- und Ausbauaktivitäten im Bundesfernstraßenbau.

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

Neue Vorhaben

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

Neue Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen 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 281

Die BAB 281 stellt die künftige nordwestliche Eckverbindung zwischen den vorhandenen Autobahnen BAB 27 und BAB 1 dar. Sie ist in vier Bauabschnitte (BA) aufgeteilt, wobei die Bauabschnitte 2 und 3 in jeweils 2 Baustufen unterteilt sind.

Der erste Bauabschnitt zwischen der BAB 27 und der Hafenrandstraße wurde bereits 1995 dem Verkehr übergeben.

Der BA 2/1 vom Neuenlander Ring bis zur Warturmer Heerstraße ist seit dem Sommer 2002 im Bau. Die Trassenfreimachung und die Kampfmittelräumung sind im Jahr 2004 abgeschlossen worden. Beim Trog im Bereich der AS Bremen-Neustadt und beim Überführungsbauwerk über die B 75 sind die Bauarbeiten zügig vorangeschritten, so dass diese Bauwerke schon jetzt in der Trasse sichtbar sind. Im Zuge der Baudurchführung stellte sich heraus, dass das Bauwerk über die Richard-Dunkel-Straße abgängig ist und kurzfristig durch einen Ersatzneubau ersetzt werden musste. Für dieses Bauwerk ist kurzfristig eine Ausschreibung durchgeführt und der Zuschlag erteilt worden.



Bauabschnitt 2.1: Schrägseilbrücke am Flughafendamm

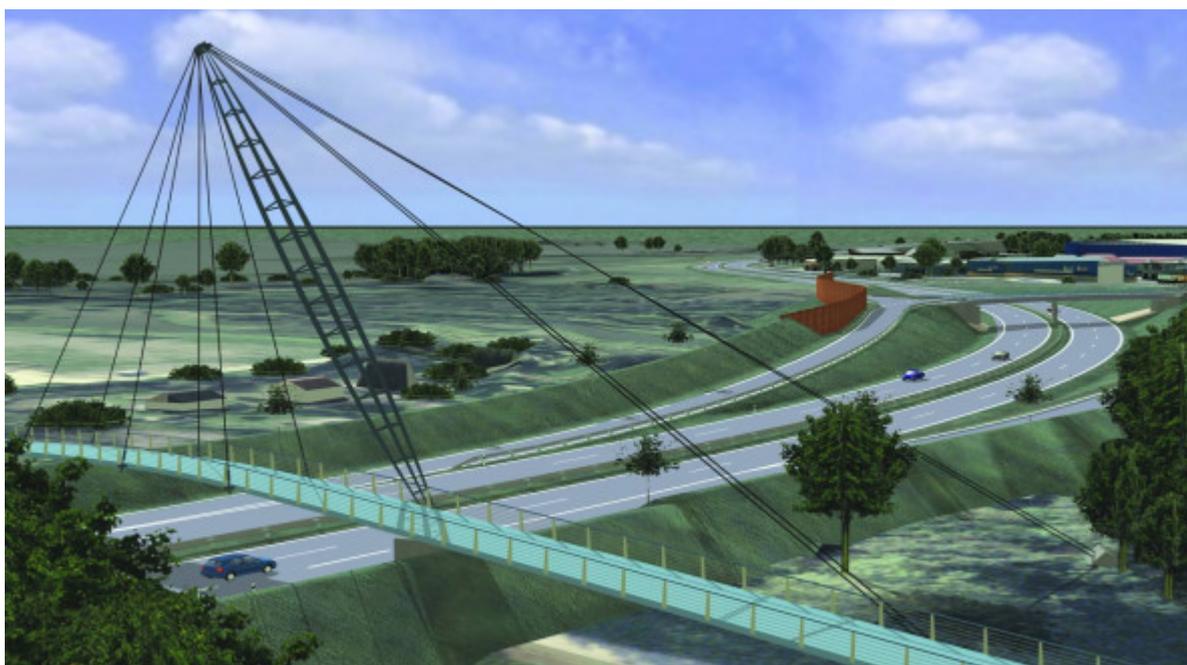
Bei der Schrägseilbrücke Höhe Flughafendamm ist der Auftrag Anfang 2004 erteilt worden. Im Jahr 2005 wird mit der Erstellung des Bauwerkes begonnen. Bei der Großmarktbrücke ist der Entwurf aufgestellt und mit dem BMVBW abgestimmt worden. Zudem ist die Ausschreibung vorbereitet worden.

Der BA 2/2 erstreckt sich vom Neuenlander Ring bis zur Kattenturmer Heerstraße. Nach der Entscheidung für die so genannte Südvariante zwischen Airbus und Metro ist mit der Entwurfsaufstellung begonnen worden, so dass dieser Abschnitt im Jahr 2006 in die Planfeststellung gegeben werden kann.



Bauabschnitt 2.1: Trogbauwerk und Eisenbahnbrücke an der neuen AS Bremen Neustadt

Die Bauarbeiten am BA 3/1 sind am 12. Mai 2004 mit einem Spatenstich begonnen worden. Dieser Abschnitt schließt am BA 2/1 an und erstreckt sich von der Warturmer Heerstraße bis hin zum GVZ (Stromer Landstraße). Der BA 3/1 soll zeitgleich mit dem BA 2/1 Ende 2007 dem Verkehr übergeben werden. Das große Erdbaules mit einem Umfang von 650.000 m³ Sand ist ausgeschrieben und vergeben worden. Mit der Durchführung für diese Aufsandung ist im August begonnen worden. Die Entwürfe für die konstruktiven Ingenieurbauwerke wurden erstellt. Die Ausschreibungen sind vorbereitet worden.



Bauabschnitt 3.1: Geh- und Radwegbrücke Visbecker Straße (Bildanimation)

Der BA 3/2 schließt sich an den BA 3/1 an und verläuft von der Stromer Landstraße südlich des GVZ bis zur AS Bremen-Strom. Beim BA 3/2 ist der Entwurf aufgestellt worden, so dass dieser Abschnitt im Jahr 2006 in die Planfeststellung gegeben werden kann.

Im BA 4, der westlich vom GVZ (AS Bremen-Strom) bis zur Hafenrandstraße verläuft, ist die Weserquerung integriert.

Am 20. Januar 2005 hat sich der Senat aus Kostengründen gegen den Bau eines Bohrtunnels und für den Bau eines Tunnels im Einschwimm- und Absenkverfahren entschieden. Das Bauverfahren „Absenktunnel“ bedeutet, dass im Dock vorgefertigte Tunnelelemente mit dem gesamten Straßenquerschnitt in die Weser eingeschwommen werden. Die einzelnen Elemente werden dabei in eine ausgebaggerte Rinne unterhalb des erforderlichen Fahrwassers abgesenkt, unter Wasser miteinander verbunden und mit Sand abgedeckt. Für die Realisierung dieses Verfahrens ist mit der Entwurfsaufstellung begonnen worden.

I.2 Bundesfernstraßen

a. Planung

Maßnahme	Art der Leistung	in 2004 abgeschlossen	Ing.- Büro
B 75 Airport City Ausbau AS Ochtum II. BA	Ausführungsplanung	Ja	Giloy & Löser, Stadtgrün
B 212 Neubau im Niedervieland	Änderung des Flächennutzungsplanes	-	Bio Consult, Gassner, PGG, GPV
B 6 Zubringer Überseestadt	Entwurfsplanung	Ja	BPR, BMH
BAB 1 AK Bremen- AS Uphusen	Genehmigungsplanung Erarbeitung der RE- Entwurfsunterlagen	-	Odermann Krause, An- haus, Gruppe Freiraumpla- nung
BAB 1 Zubringer Arsten/ kommu- nale Entlastungsstraße Dreye	Erarbeitung der Planfeststel- lungsunterlagen	-	KTU,
BAB 27 zwischen AS- Industriehäfen und AS-Burglesum III.BA	Ausbauplanung	Ja	Lomb, KTU
BAB 281 Bauabschnitt 2.2	RE-Entwurf und Varian- tenuntersuchung	-	GPV
BAB 281 Bauabschnitt 3.1	Planfeststellungsbeschluss liegt vor	-	GPV
BAB 281 Bauabschnitt 3.2	Erarbeitung der Unterlagen RE-Entwurf	-	GPV

Maßnahme	Art der Leistung	in 2004 abge- schlossen	Ing.- Büro
BAB 281 Bauabschnitt 4 (Weserquerung)	Kompensationsmaßnahmen- konzept und Variantenunter- suchung	-	GPV
BAB 27 AS Sebaldsbrück	Voruntersuchungen	-	-

b. Bau

Maßnahme	Art der Leistung	in 2004 abge- schlossen	Ing.- Büro
BAB 27 Lärmschutzwall Achterkämpe	im Bau	Ja	ASV
BAB 1 Anschlussstelle Hemelingen Umbau und Erweiterung	Projektkoordination ASV	Nein	WFG
BAB 27 sechsstreifiger Ausbau von AS Industriehafen bis AS Überseestadt	Fahrbahnverbreiterung und -sanierung	Ja	ASV
BAB 27 sechsstreifiger Ausbau von AS Industriehäfen bis AS Burglesum	Fahrbahnverbreiterung und -sanierung	Nein	ASV

c. Erhaltung und Winterdienst

Erhaltung:	
BAB 27	Einzelfeldsanierung: ca. 250 Platten, entspricht ca. 5.350 m ²
BAB 1	Einzelfeldsanierung: ca. 115 Platten, entspricht ca. 2.500 m ²
Winterdienste: 36 Einsatztage	

Projekt BAB 27: Sechsstreifiger Ausbau

Das Projekt Sechsstreifiger Ausbau der BAB 27 wurde bereits in den vorangegangenen Jahresberichten beschrieben.

Es betrifft den Ausbau zwischen den Anschlussstellen Bremen-Überseestadt und Bremen Ihlpohl. Der Ausbau der BAB 27 auf 6 Fahrstreifen zwischen den AS Bremen-Überseestadt und AS Bremen Ihlpohl wird in 3 Bauabschnitten abgewickelt. Die Fertigstellung ist für Ende 2005 vorgesehen.

Die Bauarbeiten im 1. Bauabschnitt, zwischen den AS Bremen-Überseestadt und AS Bremen-Industriehäfen, Richtungsfahrbahn Cuxhaven, wurden bereits planmäßig am 15. Juli 2003 beendet.



6-spurige Fahrbahn auf der Höhe AS – Überseestadt



Freigabe der neuen Fahrspuren durch Senator Jens Eckhoff

Auch die Bauzeiten im 2. Bauabschnitt, zwischen AS Bremen-Industriehäfen bis AS Bremen-Überseestadt, Richtungsfahrbahn Walsrode, wurden eingehalten. Die Fertigstellung erfolgte im Juni 2004.

Im 1. und 2. Bauabschnitt wurden 3 Bauwerke und 6 Durchlässe verbreitert, 5 Bauwerke saniert und 6300 m Lärmschutzwände aufgebaut. Die Kosten für die BA 1 und 2 betragen 34 Mio. €



Im direkten Anschluss an die Fertigstellung des 2. BA wurden die Arbeiten im 3. Bauabschnitt aufgenommen. Die Arbeiten für beide Richtungsfahrbahnen zwischen km 78+500 und km 82+077 (BA 3a+3b) wurden in einem Bauvertrag ausgeschrieben und vergeben, um die Fertigstellung noch in 2005 gewährleisten zu können. Die Sanierung des Ihlpohler Brückenstrangs (BW 7300) war in diesem Los enthalten.

Durch das oben beschriebene Vorgehen wurde ermöglicht, die Bauzeit für das Projekt BAB 27 um 6 Monate zu verkürzen.

Der Bauabschnitt 3a, Rifa Walsrode, wurde am 30.04.2005 fertig gestellt.

Es wurden/ werden 1800 m Lärmschutzwände auf beiden Richtungsfahrbahnen abgebaut, gelagert und nach Verbreiterung der Fahrbahn auf 14,50 m wieder aufgebaut.

Insgesamt wurden 3 Brückenbauwerke (BW 42, 43, 38/39), sowie 1 Durchlass verbreitert sowie 2 Bauwerke (Brücke Ihlpohl BW 7300 und die Lesumbrücke BW 40) während der Bauphasen 3a und 3b saniert.

Die Kosten werden sich voraussichtlich auf 19 Mio. € belaufen.

II Aufgaben der Landesverwaltung

Verwaltung

- der Bundesfinanzhilfen (GVFG) in Höhe von 10,9 Mio. € für rund 51 Maßnahmen
- der Mittel für Maßnahmen nach dem Bremischem ÖPNV-Gesetz, 37,2 Mio. € für 81 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 2004
	Einnahme	Ausgabe	Gesamt
GVFG	10,9	10,9	21,8
ÖPNVG	37,2	37,2	74,4
Gesamtumsatz Land			96,2

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 €	2001	2002	2003	2004
Bundesfernstraßen	39,0	46,1	48,3	64,1
GVFG	22,2	22,0	21,8	21,8
ÖPNVG	68,0	73,8	74,8	74,4
ASV/ SV Infra	67,6	60,3	55,1	82,5
ISP	29,6	52,5	66,4	56,7
Stadtreparaturfond	3,8	3,6	3,1	-
Beleuchtung	5,1	5,9	6,1	5,5
Innenstadtprogramm	9,7	7,1	4,7	10,4
Stadtreinigung	9,0	16,4	13,5	13,9
Entwässerung öff. Flächen	11,0	18,5	17,3	17,4
Erschließungen	1,8	2,8	1,5	1,8
Einnahmen	45,4	67,0	73,4	78,9
Gesamthaushalt	312,2	376,0	386,0	427,4

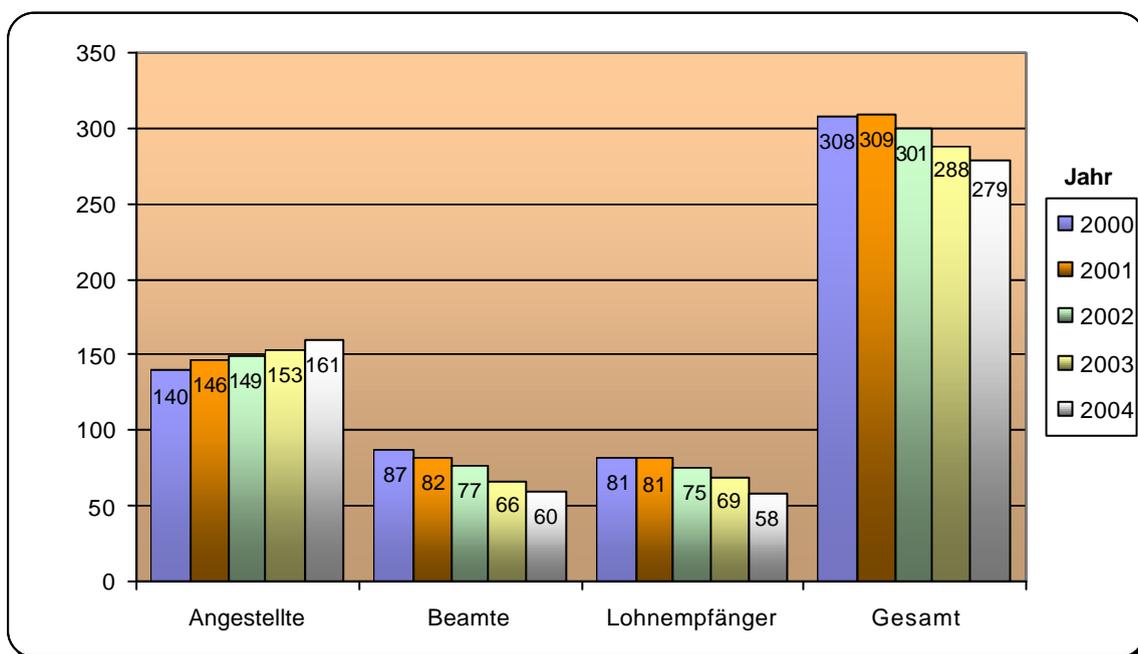
III.2 Personalstand per 31.12.2004

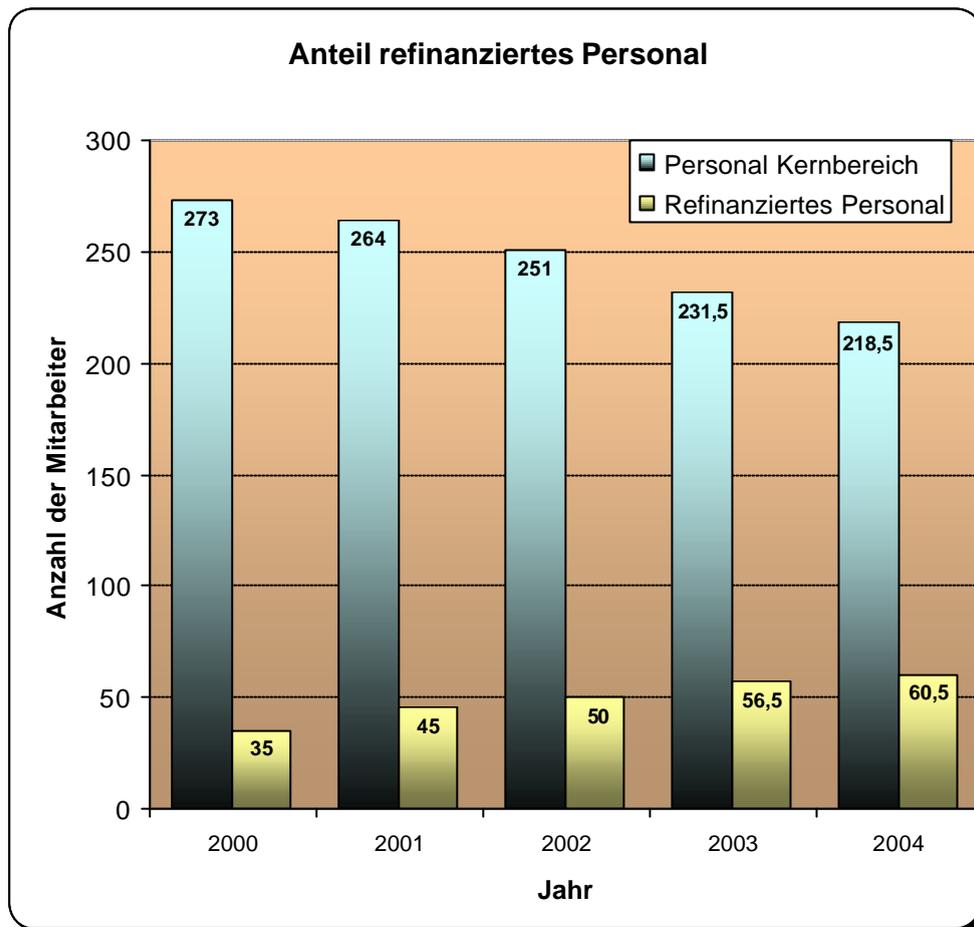
	Gesamt	Verwaltung	Technik	Technik Ingenieure
Beamte	60	31	10	19
Angestellte	161	38	60	63
Lohnempfänger	58			

	Gesamt	Verwaltung	Technik / Ingenieure
Frauenanteile	65	43	22
Frauenanteile (%)	23,3	62,3	14,5

Anzahl Mitarbeiter: 279

Personalentwicklung

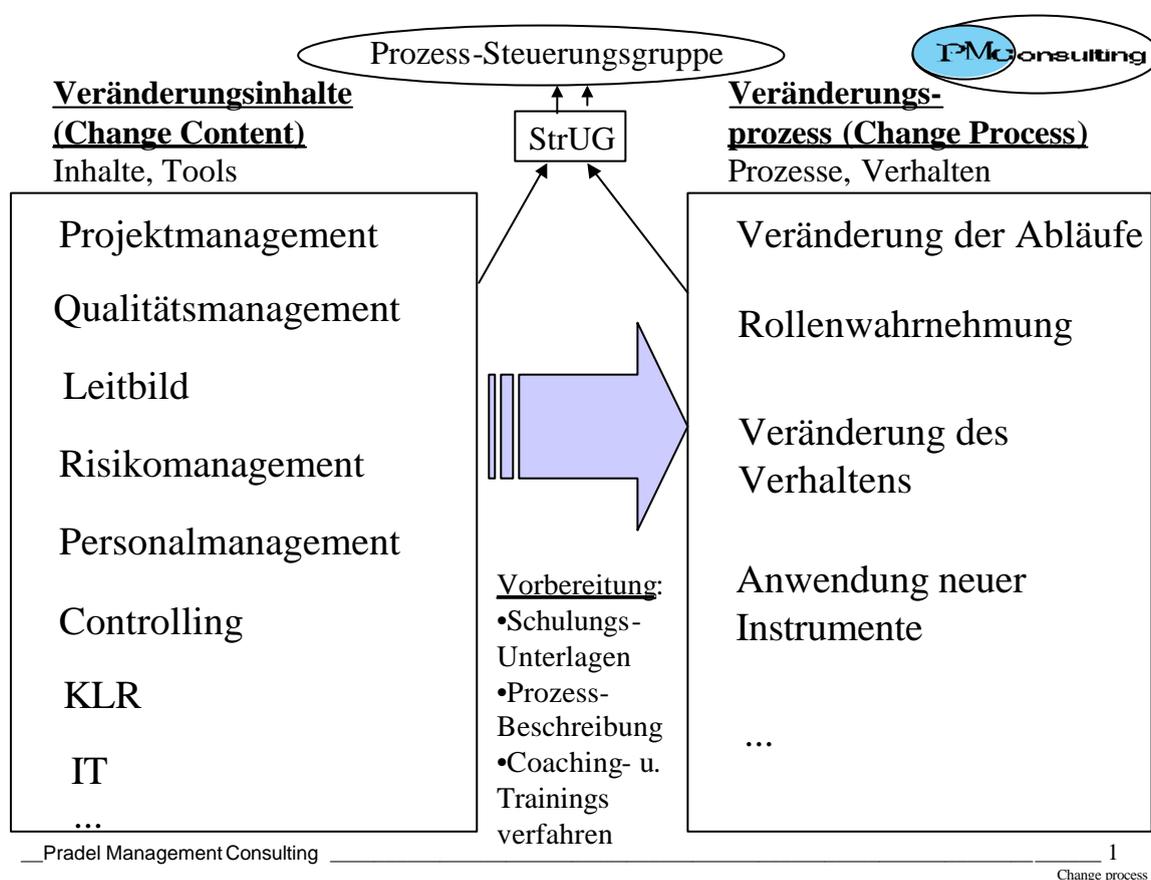




III.3 Umsetzung des Organisationsgutachtens zur Einführung des Neuen Steuerungsmodelles

Die Umsetzungs- und Folgephase

Auf dem Weg zum Managementamt stellte die in den vorherigen Jahren beständig verfolgte Struktur (zentrale Koordination und Steuerung von Projekten und Arbeitsgruppen) des Umsetzungsprozesses, ein weitgehend ganzheitliches Vorgehen sicher. Um auch zukünftig Insellösungen im ASV zu vermeiden, war eine kontinuierliche und inhaltlich-strategische Ausrichtung des Gesamtprozesses unerlässlich.



Die im Verlauf des bisherigen Umorganisationsprozesses erarbeiteten Ergebnisse der verschiedenen Projekte und Arbeitsgruppen gingen auf der Basis von Realisierungskonzepten in eine Umsetzungs-/Folgephase über. Einige sehr komplexe prozessbezogene Themen wurden weiter in Projekten bearbeitet oder durchliefen eine Pilotierungsphase.

Im Rahmen des Projektes „Kosten- Leistungsrechnung(KLR) / Controlling“ wurden verschiedene entscheidende Meilensteine erreicht. Unter anderem erfolgte die SAP-gerechte Kontierung und Buchung sowohl in dem kameralen Geschäftsbereich (seit 1. Januar 2003) als auch beim Sondervermögen (SV) Infra Straße und SV Infra BgA (seit 1. Januar 2004). Weiter wurden ein Vorerfassungssystem zur SAP-gerechten Kontierung von Eingangsrechnungen und ein Verrechnungssystem auf Basis von personal- und sachbezogenen Kennzahlen in SAP aufgebaut. Im Bereich der Leistungsrechnung erfolgte die Etablierung der Leistungserfassung im Betriebsdienst an Stadt- und Bundesfernstraßen der Abteilung 4.

Aufgrund zum Teil unterschiedlicher Zielausrichtungen der Bereiche KLR, projektorientiertes Arbeiten und SV Infra erwies sich die Konzeption der Leistungserfassung für das gesamte ASV als sehr komplex und wird, wie der Aufbau eines regelmäßigen Berichtswesens in 2005, intensiv weiterverfolgt.

Das sich ähnlich vielschichtig gestaltende Projekt „Aufbau der Verkehrsmanagementzentrale (VMZ)“ erreichte mit der Inbetriebnahme der zentralen VMZ-Server und der Erstversorgung des Strategiemoduls (zentrale Steuerlogik der VMZ) eine autoritative Phase der Umsetzung. Als weitere Schritte erfolgten die Anpassung des Verkehrsrechnersystems (zwecks Online-Weitergabe der Verkehrsrechnermesswerte an die VMZ) und die Installation eines autarken Messstellennetzes zur Ergänzung der Verkehrslagedaten. Ferner wurde die Weitergabe automatisch generierter Verkehrsmeldungen über dazu geeignete Schilder des Park- und Informationsleitsystem (PILS) an die Verkehrsteilnehmer eingeführt und zusammen mit den Pilotabnehmern ein Konzept für den Medienmanager (mit anschließendem Probetrieb) erarbeitet. Die Weiterentwicklung der VMZ als ein laufender Prozess erfolgt zukünftig parallel zum Betrieb.

Als eines der Projekte, für die es aus verschiedenen Gründen unerlässlich schien vor der endgültigen Umsetzung der Arbeitsergebnisse eine Pilotierungsphase zu absolvieren, belegte das Projekt „Zielvereinbarungsgespräche (ZVG)“ die Richtigkeit dieser Vorgehensweise. Nachdem alle im Pilotbereich vorgesehenen Schulungen umgesetzt wurden, fand die Durchführung eines Großteils der vorgesehenen ZVG statt. Die Auswertung der zurückgesandten Fragebögen und geführten Interviews ergab, dass dieses Instrument mehrheitlich positiv aufgenommen wurde. Aufgrund erster Erfahrungen zeigte sich aber, dass bei größerer Leitungsspanne eine konzentrierte Durchführung aller ZVG's in einem eng begrenzten Zeitrahmen nicht realisierbar war. Diese Ergebnisse der Projektgruppe bekräftigten unter anderem die Entscheidung zur Durchführung einer zweiten Runde des ZVG, die zugleich die erste

flächendeckende Runde im Haus darstellen wird und die Pilotphase in 2005 abschließen soll.

Das Projekt Internetauftritt wurde in zwei Komplexe unterteilt, welche einen unterschiedlichen Bearbeitungsstand erreichten. Der Internetauftritt des ASV ging Anfang August 2004 online (<http://www.asv-bremen.de>). Zur Optimierung der Kundenorientierung initiierte das Leitungsteam eine Überarbeitung des bisherigen Auftritts. Die Auftragsvergabe für den Internetauftritt der VMZ erfolgte im August 2004. Nach der Durchführung von Abstimmungsgesprächen bzgl. der Inhalte (anzubindendes System, Karten, Schnittstellen zu Euro-Projekt VIKING, etc.) wurden entsprechende Designvorschläge erstellt und parallel eine georeferenzierte Karte angeschafft. Die Einrichtung der Seiten im Content-Management-System (Redaktions-Instrument) startete nach Fertigstellung des Aufbaus der Seiten, kombiniert mit der Einrichtung der Schnittstelle zum VMZ-Rechner.

Nach einer 4wöchigen Probephase ab Februar 2005 war die Online-Schaltung für März 2005 geplant.

Im Hinblick auf die Zukunft des ASV unter Berücksichtigung sich ändernder politischer Impulse fiel die Entscheidung ein zusätzliches Projekt „Sondierung der zukünftigen Organisationsform des ASV“ aufzulegen. Die Projektgruppe untersuchte die einzelnen Organisationsformen Amt, Fachbereich, Eigenbetrieb und GmbH im Hinblick auf ihre Auswirkungen für das ASV und wertete auf Basis von umfassenden Recherchen, Interviews, Fachvorträgen, etc. gesammelte Informationen aus. Das erarbeitete Ergebnis wurde mit Hilfe einer Nutzwertanalyse untermauert.

Neben den verschiedenen Projekten setzten auch einige Arbeitsgruppen (AG) ihre Tätigkeit fort. Unter anderem befasste sich die AG „Planung der Personalentwicklung (PPE)“ weiter mit der Entwicklung des personalbezogenen Risikomanagements im ASV. In verschiedenen Workshops wurde für den technischen Bereich ein Konzept für die HOAI und AHO basierende Risikoidentifikation und ein Frühwarnindikatoren-/Kennzahlensystem für den Verwaltungsbereich erstellt. Mit Unterstützung der AG „Kontraktmanagement“ wurden die Inhalte des Rahmenkontraktes zwischen dem Senator für Bau, Umwelt und Verkehr und dem ASV erarbeitet und abgeschlossen. Nachfolgend wurde die Arbeit an den möglichen Inhalten für den Jahreskontrakt 2005 aufgenommen. Vor dem Auflegen der sehr umfangreichen Projekte „Qualitätsmanagement (QM)“ und „Dokumentenmanagementsystem (DMS)“

sind noch die vorbereitenden Arbeitsgruppen „Sondierung QM“ und „Sondierung DMS“ geplant.

Der Kontinuierliche Entwicklungsprozess (KEP)

Zur Sicherstellung der inhaltlichen Qualität der Umsetzungsmaßnahmen und um auf die im Zuge von politischen und gesellschaftlichen Anforderungen veränderten Zielvorgaben und Ziele zu reagieren und mit diesen aktiv Schritt halten zu können, wurde die Umsetzungs-/Folgephase in den kontinuierlichen Entwicklungsprozess (KEP) überführt. Aufgrund von Veränderungen im äußeren Umfeld (Politik und Gesellschaft) bestand die Notwendigkeit, die einmal erarbeiteten Inhalte und etablierten Verhaltensweisen regelmäßig entsprechend anzupassen. Hier griff der Leitsatz des ASV, mit aktuellen Entwicklungen aktiv Schritt zu halten, d.h. flexibel zu sein, um zukunftsfähig zu bleiben. Der KEP als Prozess wurde folglich vom Amt selbst getragen.

Im Gegensatz zu den Vorphasen wurden hier im Wesentlichen Anstöße und Korrekturen in der Organisationsentwicklung vorgenommen. Die Umsetzung erfolgte in den so genannten Audit-Gruppen, welche auf Basis der Analyse der Ist-Situation Schritte bzw. Maßnahmen zum Erlangen der angestrebten Soll-Situation entwickeln und einleiten.

Im Rahmen dieser Aufgabenstellung befasste sich die Projektmanagement Audit-Gruppe schwerpunktmäßig mit der Überarbeitung und Herausgabe des Projekthandbuches Version 1.1.

Ergänzend wurden notwendige Arbeitspakete, die außerhalb des Verantwortungsbereichs der PG liegen, definiert und Arbeitsergebnisse, Planungen sowie Arbeitsaufträge in einem Workshop mit dem Leitungsteam abgestimmt. Als nächste Arbeitsschritte werden die Integration des Projektcontrollingkonzeptes in das Projekthandbuch (PHB), die Modernisierung des Instrumentes Der Projekt-Assistent (DPA), Schnittstelle Senator für Bau, Umwelt und Verkehr (SBUV), sowie die stetige Pflege und Weiterentwicklung PHB angestrebt.

Eine weitere Audit-Gruppe beschäftigte sich im Wesentlichen mit zwei Themenkomplexen, dem Abgleich der im Leitbild des ASV formulierten Leitsätze mit der dynamischen Ausrichtung des Amtes und der Lückenanalyse (Prüfung der Erfüllungsgrade der Leitsätze) in Verbindung mit der Erarbeitung von Maßnahmen. Die erarbeiteten Ergebnisse (konkrete Schritte) wurden zwecks Entscheidung und Umsetzung im Amt an das Leitungsteam weitergegeben und notwendige Realisierungsschritte eingeleitet.

Der Umsetzungsprozess befand sich in 2004 mit der zunehmenden Überführung verschiedener Projekte zu den Audit-Gruppen bereits im Kontinuierlichen Entwicklungsprozess (KEP). Andere Projekte, deren Entwicklungen zu einem Großteil abgeschlossen sind, befinden sich in der Umsetzungsphase hin zum KEP. Mit der geplanten Auflage zweier großer Projekte (QM, DMS) steht das ASV zudem im Rahmen der Neuausrichtung vor einer weiteren Herausforderung im Umorganisationsprozess.



Fertigstellungsgrad

Prozessbezogene Projekte und Arbeitsgruppen in 2004		Umsetzung des Orga.Gutachtens	Folgephase	KEP (Audit-Gruppen)
KLR/Controlling		→		
VMZ		→		
ZVG		→		
Internet-auftritt	ASV	→		
	VMZ	→		
Sondierung Betriebsform		→		
PPE		→		
Kontrakt-mangement	Rahmenkontrakt	→		
	Jahreskontrakt	→		
Projektmanagement		→		
Leitbild		→		

Somit gehen auch zukünftig die verschiedenen Veränderungsinhalte, abhängig vom Fertigstellungsgrad der Projekte und Arbeitsgruppen, zu unterschiedlichen Zeitpunkten in die unterschiedlichen Folgephasen über. Es handelt sich hierbei um einen andauernden Prozess.

III.4 Jahresbericht der IT – Gruppe im ASV 2004

Zahlen und Fakten

➤ Arbeitsplätze

Das Einrichten neuer Arbeitsplätze und das Durchführen von Arbeitsplatzumzügen bedeutet, immer mehr umfangreiche Informationstechnik zur Verfügung zu stellen.

Einrichten von Arbeitsplätzen		
	Neueinrichtung von Arbeitsplätzen	20
	Bereitstellung von Arbeitsplätzen für Praktikanten	4

Durchgeführte Arbeitsplatzumzüge		
	innerhalb des Hauses	19
	auf den Betriebshöfen	12
	<u>Summe der Umzüge</u>	<u>31</u>

➤ IT - Benutzerservice

Zusätzlich zur Anwenderunterstützung bei technischen Problemen sind vom IT - Benutzerservice Arbeitsplatz-PC's und verschiedene Endgeräte eingerichtet und auf die Bedürfnisse der Kollegen im Hause angepasst worden.

IT-Benutzersupport		
	Einrichten von Arbeitsplatz-PCs (inkl. Hardwareumrüstungen)	50
	Einrichten und Installation von Druckern	50
	Einrichten von Digitalkamera's	8
	Einrichten von Handheld's	8
	Einrichten „Sonstiger Konfigurationen“ <ul style="list-style-type: none"> • z. B. Aufspielen von neuen Softwareversionen • z. B. Installation von einzelnen, zusätzlichen Anwendungen 	132
	<u>Summe: Einrichtung & Konfiguration von Hardwarekomponenten</u>	<u>240</u>

Betreute Hardware				davon neue Hardware in 2004
PC	Arbeitsplatz - PC		260	25
	Notebook		9	
Drucker	Arbeitsplatzgruppendrucker		266	46
	Kopierer (Netzwerkdrucker)		10	2
	Plotter		3	
Handheld	Pocket-PC / PDA		52	8
Monitore	Bildschirm		233	
	LCD		65	
Netzwerk-komponenten	Hub		15	
	Switch		35	
Server	Server		15	
Scanner	Einzelgeräte		2	
	Kombigeräte			
	- Schwarz / Weiß	4	6	
- Farbe	2			
Digitalkamera			22	8
Summe der betreuten Hardware			<u>993</u>	

IT - Projekte

Zu den Aufgaben des Tagesgeschäftes haben sich die Kollegen der IT – Gruppe in diversen IT-bezogenen Projekten engagiert.

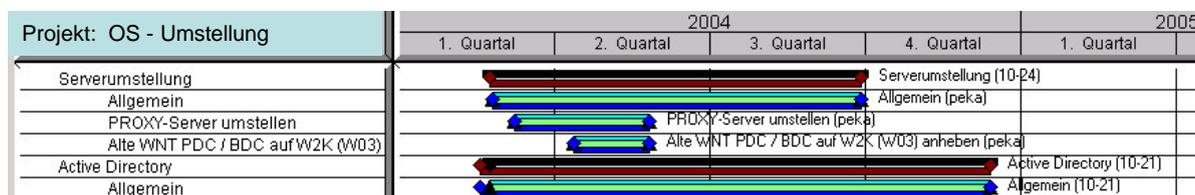
Im Folgenden soll der Teil der aktuellen IT – Projekte dargestellt werden, in denen in 2004 wesentliche Projektfortschritte gemacht werden konnten oder deren Ergebnis dem Amt durch Fertigstellung zur Nutzung zur Verfügung steht.

➤ Betriebssystemumstellung der Server auf Windows 2003

In Vorbereitung für das Projekt der Betriebssystemumstellung der Arbeitsplatz-PCs auf Windows XP wurden bereits in 2004 die fünfzehn Server des ASV auf das Server-Betriebssystem Windows 2003 umgestellt und in die Domänenstruktur des BVN eingebunden.

Die Serverumstellung wurde zunächst in einem Testsystem simuliert. Auf Basis der Testergebnisse konnten „unliebsame Überraschungen“ weitestgehend identifiziert und eliminiert werden, bevor die eigentlichen Umstellungen (über mehrere Wochenenden) der Produktiv-

systeme erfolgreich durchgeführt und im dritten Quartal abgeschlossen wurde. (Siehe nachfolgenden Auszug aus dem Projektterminplan.)



Neben diesem Tagesgeschäft haben die Kollegen des Benutzerservice einen maßgeblichen Teil der Vorbereitung für die 2005 anstehende PC-Betriebssystemumstellung auf Windows XP geleistet.

Die Vorbereitung umfasste im wesentlichen folgende Punkte:

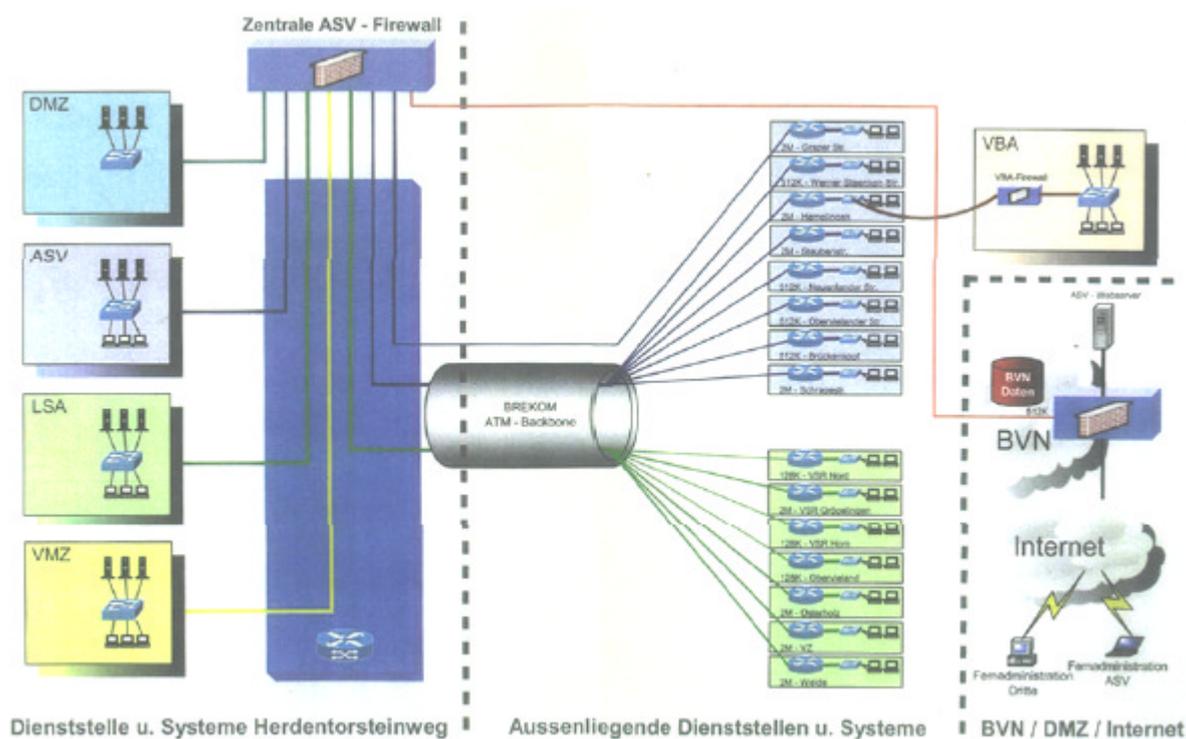
- Optimierung der bestehenden Inventurdatenbank, zur Erfassung der technischen Ausprägungen der vorhandenen Systeme (PC, Drucker, Plotter etc.).
- Test der Hardwarekompatibilität (inklusive der benötigten Treiber) zu Windows XP. Hieraus resultierten notwendige PC – Neuanschaffungen (Ausschreibung und Vergabe) von ca. 200 Stück, da eine erhebliche Anzahl der genutzten PCs bereits bis zu 6 Jahre alt war. Der Austausch der neuen Geräte wird dann in 2005 durchgeführt.
- Evaluierung und Auswahl von “Tools“ zur Administration der Geräte und Systeme unter Windows XP.
- Einführung eines USB – “Tools“ mit dem künftig der Anschluss von externen Geräten verwaltet wird.
- Test der bestehenden Fachanwendungen auf deren Lauffähigkeit / Kompatibilität zu Windows XP

Im IV. Quartal 2004 konnte diese Vorbereitung termingerecht abgeschlossen werden.

Im ersten Quartal 2005 ist das Ausrollen der neuen und die Aktualisierung der bestehenden Arbeitsplatz-PCs auf Windows XP, sowie die Schulung der Mitarbeiter, geplant.

➤ **Netzanschluss: VMZ**

In 2004 wurden die bestehenden Subnetze im Bereich der Verkehrstechnik nicht nur als technisches Netz zusammengeschlossen, sondern wurden als ein physikalisches ASV-DV-Netz integriert. Die technische Umsetzung ist in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.



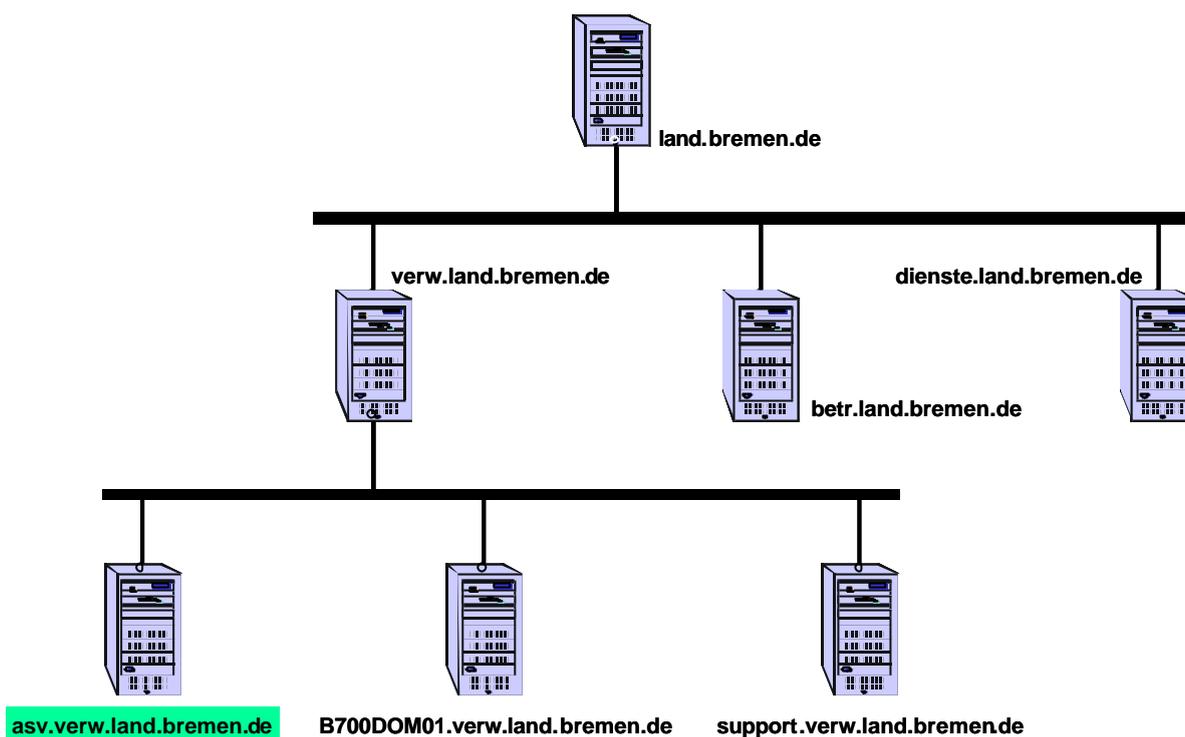
Mit der Netzwerkintegration wurden für das ASV folgende Vorteile umgesetzt:

- Reduzierung der monatlichen Verbindungskosten zu den Außenstellen.
- Schutz der einzelnen Netzbereiche (DMZ, ASV, LSA und VMZ) sowohl untereinander als auch gegenüber „Dritten“ durch die Zentrale ASV – Firewall.
- Zentrale Administration der einzelnen Netzbereiche.
- Kostengünstig, flexibel und schneller werden künftig weitere Teilbereiche oder Fachnetze in die bestehende ASV – Netzwerkstruktur integriert werden können.

IT - Strukturprojekte

➤ Einbindung des ASV in die (Computer-) Domäne des Landes Bremen

Mit dem Aufbau der Domänenstruktur des Landes Bremen durch das BVN (Bremische Verwaltungsnetzwerk) wurde der informationstechnischen Abbildung der „IT-Kommunikationsstruktur“ Rechnung getragen. In 2004 wurde das ASV als eigenständige „Sub-Domäne“ innerhalb der Domäne „Bremen-Land“ realisiert. Das Ergebnis ist, dass alle Server miteinander vernetzt sind, jede Sub-Domäne aber weiterhin als eigenständige Einheit agiert. In der nachfolgenden Abbildung ist die aktuelle Domänenstruktur in einer vereinfachten Form dargestellt.

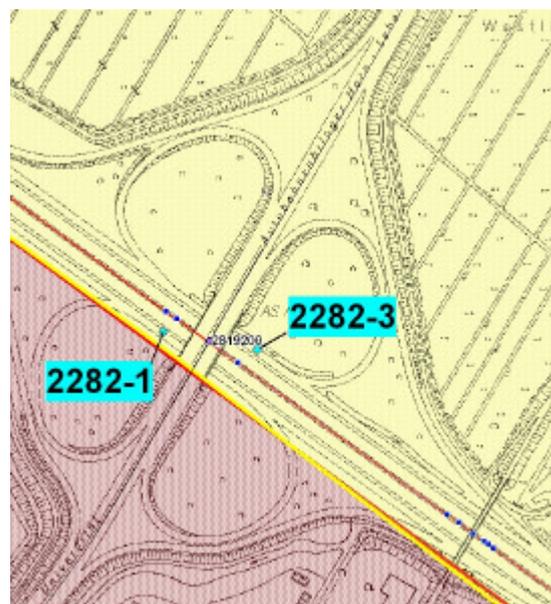


IT - Fachprojekte

➤ Integration der Bauwerksdaten zu dem Bundesfernstraßennetz

Jährlich muss jedes Bundesland an den Bund (Bestands-) Informationen über bundesrelevante Bauwerke und Straßen (Bundesfernstraßen) liefern, die in das System BISStra (Bundesinformationssystem Straße) der BAST (Bundesanstalt für Straßenwesen) übernommen werden. Die Anforderungen an diese Datenlieferungen wurden erweitert. Künftig müssen die Bauwerksdaten nicht mehr nur die technischen Informationen und den nach Gauß-Krüger-Koordinaten georeferenzierten Ort des Bauwerkes enthalten, sondern zusätzlich zur Lage der Bauwerke auch die Stationierungsinformation auf die Netzknoten des Bundesfernstraßennetzes bezogen, enthalten.

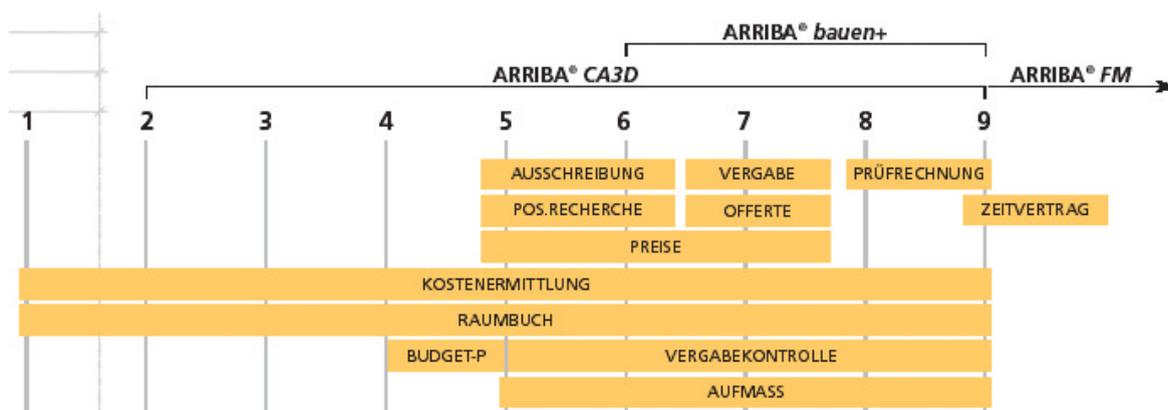
Bremen kann dieser Informationspflicht seit Mitte 2004 nachkommen. Nachdem die Daten – Schnittstelle der Fachanwendung Sib-Bauwerke und TT-SIB gemeinsam mit den Softwarelieferanten realisiert worden ist, können die Datenlieferungen des ASV nun direkt in die BISStra – Fachanwendung importiert werden. Das ASV unterstützt durch diese Art der Datenlieferung die BAST in der länderübergreifenden Planung und Verwaltung der Bundesfernstraßen und der Bauwerke des Bundes.



➤ **Einführung der Fachanwendung ARRIBA**

Zum Oktober 2004 ist im Amt für Straßen und Verkehr die Fachanwendung ARRIBA, der Firma RIB Software AG alleinverbindlich eingeführt und für den Produktivbetrieb freigegeben worden.

Das Programm, das zukünftig von ca. 60 Mitarbeitern des ASV genutzt werden wird, unterstützt diese bei der Erstellung von Ausschreibungen und bei der Vergabe (Angebotsbewertung) von Aufträgen an Auftragnehmer. (siehe nachfolgende Abbildung).



Mit Frau Schmidt als Projektleiterin, Herrn Mazanec als stellvertretendem Projektleiter für den fachlichen Teil, Herrn Liebich als stellvertretendem Projektleiter für den informationstechnischen Teil und der „Key-User“, den Anwendern die die spezifischen Anforderungen aus den jeweiligen Fachabteilungen eingebracht haben, hat sich ein fachlich qualifiziertes

und engagiertes Kernteam gebildet, das die Anwendungseinführung leidenschaftlich vorangetrieben hat.

Nachdem das Engagement der Teammitglieder und aller dem Projekt nahe stehender Kollegen dafür gesorgt hat, dass u. a.

- die Datenhaltung sowie
- die Projekt- und Berechtigungsstrukturen organisiert und eingerichtet wurden
- eine Struktur für die Projekt- und LV-Nummernvergabe entwickelt worden ist und
- alle Anwender geschult worden sind,

konnte das mit Projektstart am 05.04.2004 definierte Ziel erreicht und der offizielle Produktivstart des Systems terminkonform zum 04.10.2004 eingehalten werden.

Das erfolgreiche ARRIBA – Projektteam:

Hr. Sauer;
 Hr. Rathkamp
 Hr. Dibadj
 Hr. Häfker
 Hr. Käshammer
 Hr. Glanert
 Fr. Schmidt
 Hr. Mazanec
 (v. links)



Hr. Liebich konnte an dem Fototermin leider nicht teilnehmen.

Durch den Einsatz dieser Fachanwendung können u. a. folgende Vorteile genutzt werden:

- Nutzung von Standardvorlagen
- Verwendung des Standardleistungskataloges (STLK) und des Mutterleistungsverzeichnis (MLV), die für alle Fachanwender zentral bereitgestellt werden. Die Pflege und Aktualisierung des STLK und des MLV erfolgt ebenfalls an zentraler Stelle.
- Vergabe einer systemweit eindeutigen Projektnummer für jedes Leistungsverzeichnis (Ausschreibung).
- Import der von den Bietern in „Dateiform“ gelieferten Angebote.
- Direkte Preisspiegellieferung aus ARRIBA auf „Knopfdruck“.

Die manuelle Erstellung des Preisspiegels gehört damit der Vergangenheit an!

Das Programm ARRIBA ist vom Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen auch für den Bereich Bundesfernstraßen freigegeben.

➤ **Online-Dienste**

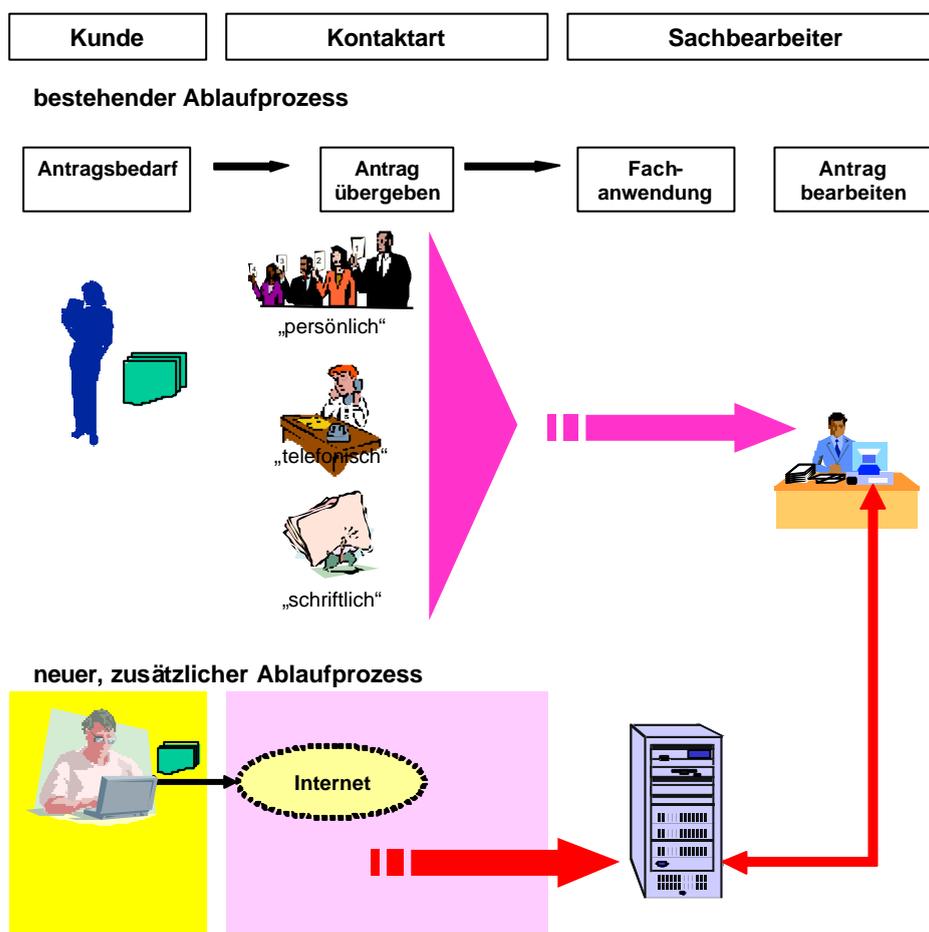
Um das bestehende Service- und Dienstleistungsangebot des ASV für Kunden und Bürger noch attraktiver zu gestalten, wurde in 2004 das Projekt „Online-Dienste“ aufgesetzt.

Das Projektergebnis (Ende 2005) wird sein, dass künftig alle Ausnahmegenehmigungen, für die ein persönliches Erscheinen oder die Vorlage der Originale nicht notwendig ist, direkt über das Internet (24 Stunden am Tag / 7 Tage die Woche) beantragt werden können.

Zeitersparnis, die durch die nicht mehr notwendige persönliche Antragstellung im Amt entsteht, kann durch den Kunden anderweitig genutzt und für den Sachbearbeiter für die effiziente Antragsbearbeitung des Kunden eingesetzt werden.

Die Projektgruppe hat in 2004 das Projekt – unter Einbindung des bundesweiten Standards Governikus – konzipiert und die fachlichen Anforderungen in Leistungsverzeichnis-dokumenten niedergeschrieben.

In 2005 ist die Auftragsvergabe, die Realisierung, der Test und die Produktivsetzung geplant. In der nachfolgenden Abbildung sind die unterschiedlichen Antragsprozesse dargestellt.



Ausbildung

Ihren Beitrag zum Thema Ausbildung leistet die IT – Gruppe des ASV, indem sie einen Auszubildenden, zum Fachinformatiker für Systemintegration, betreut.

Zu den in Praxis und Theorie im ASV vermittelte Inhalte der Ausbildung gehören insbesondere:

- Die Konzeption und Realisierung komplexer Systeme der Informationstechnik durch Integration von Hard- und Software.
- Die Behebung von Störungen durch den Einsatz von Experten- und Diagnosesystemen.
- Die Installation und Konfiguration vernetzter informations- und telekommunikationstechnischer Systeme.
- Die Administration von informations- und telekommunikationstechnischen Systemen sowie deren Inbetriebnahme.

Arbeitsgruppenengagement der IT - Gruppe

➤ Geodatenmanagement - Bremen

Die IT - Gruppe vertritt die informationstechnischen Belange des ASV in der Arbeitsgruppe Geodatenmanagement ebenso, wie sie deren Anforderungen an das ASV koordiniert und steuert.

Der Aufbau einer funktionierenden und zukunftsorientierten Geodateninfrastruktur ist eine wichtige Voraussetzung für die Bereitstellung von fachabteilungsübergreifenden „Geodaten“. Die Koordinierungsaktivitäten der Arbeitsgruppe Geodatenmanagement sollen neben der Mobilisierung von Synergien innerhalb der bremischen Verwaltung das Fördern von Innovationsimpulsen für ortsansässige Wirtschaftsunternehmen und wissenschaftliche Institutionen sein. Der Aufbau eines zentralen Geodatenmanagements für den Bereich des Landes verfolgt folgende, wesentliche Aufgaben:

- länderübergreifende Koordinierung und Schnittstelle zur Wirtschaft
- Koordinierung innerhalb der FHB unter Einbindung aller relevanten Ressorts.

➤ Projekt- und Betreuungsgruppen (Bund)

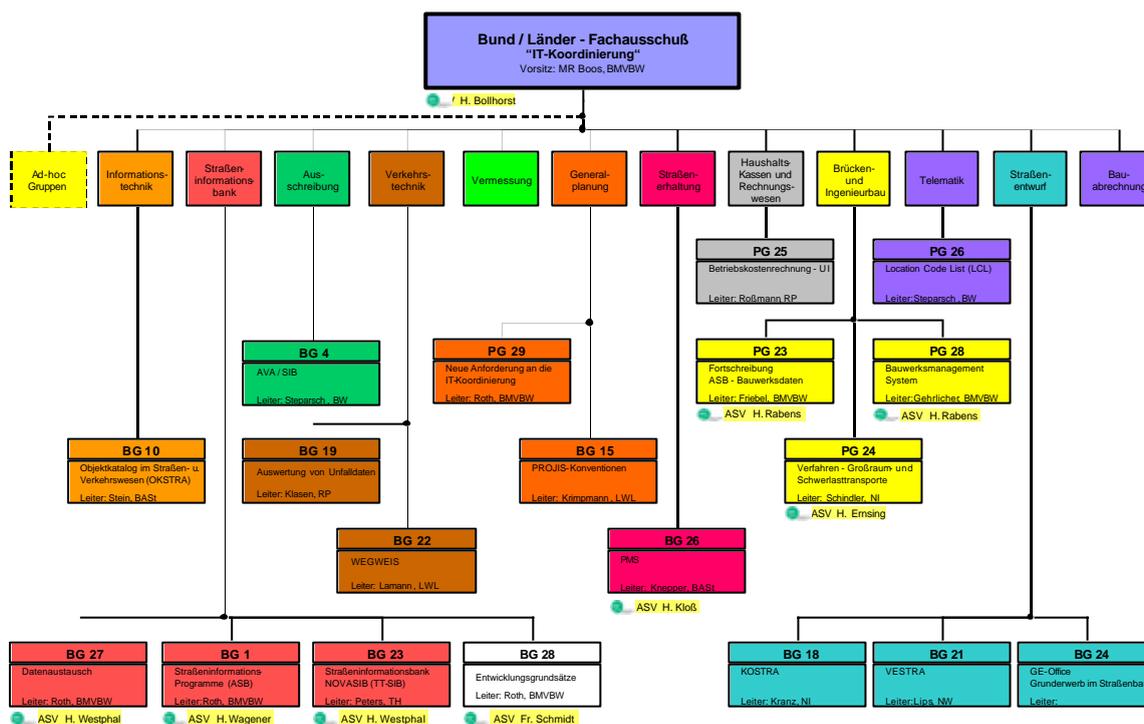
In einigen der Bund / Länder – Arbeitsgruppen: „IT – Koordination“ ist die IT – Gruppe des ASV aktiv vertreten (siehe nachfolgende Abbildung).

Diese Arbeitsgruppen agieren als Projektgruppe (PG) oder als Betreuungsgruppe (BG). In PGs werden Einzelprojekte bearbeitet und durchgeführt. In BGs werden beispielsweise

Fachanwendungen, die länderübergreifend eingesetzt werden, bezüglich der Themen Weiterentwicklung und Optimierung betreut.

Für 2005 bestehen Planungen die Arbeitsgruppen neu auszurichten und die Struktur den aktuellen Erfordernissen anzupassen.

Bund / Länder - Arbeitsgruppen



➤ ➤ IT-KoA – IT – Koordination

Die Arbeitsgruppe „IT-Koordination“ (IT-KoA) nimmt die Aufgabe der „übergeordneten Integration“ der Projekt- und Betreuungsgruppen wahr.

➤ ➤ BG 23 → Straßeninformationsbank

Diese BG betreut die Fachanwendung TT-SIB. Sie steuert und koordiniert die Weiterentwicklungen und Optimierungen der Fachanwendung, die mit dem Lieferanten abgestimmt werden. Die Basisdaten dieser Fachanwendung ist das „Netz“ der Bundesfernstraßen.

In 2004 wurde für die Fachanwendung die XML – Schnittstelle für den Datenimport und Datenexport realisiert. Weiter wurde der fachliche Inhalt für die Modulerweiterung zu dem Thema Bestand / Erhaltung definiert, der dann in 2005 umgesetzt werden soll.

➤ ➤ **BG 28 – Entwicklungsgrundsätze**

In dieser BG werden Standards und Richtlinien für die Erstellung von Softwareprodukten festgelegt. Damit wird sicher gestellt, dass die unterschiedlichen Softwarelieferanten immer in der gleichen Art ihre Softwareprojekte realisieren. Der Vorteil hierbei ist, dass ggf. länder-spezifische Erweiterungen, leichter zu realisieren sind.

➤ ➤ **BG 27 – Datenaustausch**

Als wesentliches Ergebnis dieser Betreuungsgruppe ist in 2004 die Festlegung der Form und des Umfanges der Datenlieferungen (Straßennetz und Baustellen) für den zukünftigen Planungsteil des Mautsystems zu nennen.

III.5 Planung

III.5.1 Planung Stadtstraßen

Im Jahre 2004 wurde an zahlreichen Straßenplanungen gearbeitet, die in der nachfolgenden Tabelle benannt sind.

Maßnahme	Art der Leistung	in 2004 abge- schlossen	Ing. Büro
Ahrling Tunnel	Projektleitung	eingestellt	Projekt- steuerung Gewoba
Am Wall Umgestaltung Herdentorsteinweg / Doventor	Ausführungsplanung	Ja	BPR
Auf den Häfen	Ausführungsplanung	Ja	-
Aufhebung BÜ Oberneuland	Genehmigungsplanung	Ja	M & O, Atelier Schre- ckenberg
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	Ausführungsuplanung	Ja	Schnüll- Haller
Constantin-Frick-Straße	Ausbauplanung	-	-
Delfterstraße	Ausbauplanung im Bau	- -	- GLB
Dünenstraße	Entwurfsplanung	Ja	-

Maßnahme	Art der Leistung	in 2004 abge- schlossen	Ing. Büro
Innenstadtanbindung an die Überseestadt	Planfeststellungsverfahren nach FStrG	-	BPR
Julius-Faucher-Straße	Vorplanung, Projekt ruht z. Zt.	-	-
Kapitän-König-Weg	Vorentwurf	ja	-
Lahnstraße	Ausbauplanung	-	-
Loosesweg II.BA	Entwurfsplanung	-	-
Luxemburger Straße/ Huchtinger Heerstraße	Ausführungsplanung	Ja	-
Malerstraße	Ausbauplanung	-	-
Marktplatz Dötlinger Straße	Ausbauplanung	Ja	Arch. Deeken
Marktplatz Oslebshausen	Ausbauplanung	-	-
Marktplatz Osterholz	Ausführungsplanung	Ja	-
Marktstraße/ Wachtstraße	Ausführungsplanung	Ja	BPR
Menkenkamp	Ausbauplanung	-	-
Mühlenfeldstraße	Entwurfsplanung/ Ausführungsplanung	abgeschlos- sen	M & O
Museumsstraße	Ruht zur Zeit	-	-
OE Lilienthal (Bremer Gebiet)	Bebauungsplanverfahren (2253)	-	-
Osterholzer Heerstraße	Entwurfsplanung	-	BPR
Ostertorstraße	Ausführungsplanung	ja	BPR

Maßnahme	Art der Leistung	in 2004 abge- schlossen	Ing. Büro
Pfalzburger Str.	Ausbauplanung, Bau	ja ja	M & O Ober- meyer
Rembertikreisel/ Eduard-Grunow- Straße/ Breitenweg	Entwurfsplanung ruht z. Z.	-	BPR
Ritterhuder Heerstraße	Genehmigungsplanung	-	BPR, Stadtgrün
Stiftstraße	ruht zur Zeit	-	-
Überseestadtbinding	Projektkoordination Planung	- -	Übersee- stadt BPR
Umgestaltung im Bereich Anna-Stiegler-Straße	Entwurfsplanung	-	BPR
Umgestaltung Tiefer/ Altenwall/ Wilhelm-Kaisen-Brücke	Entwurfsplanung	ja	BPR
Verlegung der Straße „Hinter dem Sielhof“	Vorplanung	-	BPR
Verlegung des Zubringers Ritterhuder Heerstraße	Ausführungsplanung	ja	BPR, KTU, Stadtgrün
Wetterschutz Breitenweg (ZOB C)	Entwurfsplanung	-	GBI
Wümmebrücke	Genehmigungsplanung	-	KTU
Zubringer Horn-Lehe II.BA	Genehmigungsplanung	-	BPR
Bruchweg	Entwurfsplanung	-	Schnüll/ Haller
Landwehrstraße	Ausführungsplanung	-	-

Maßnahme	Art der Leistung	in 2004 abge- schlossen	Ing. Büro
Anna-Stiegler-Straße	Ausführungsplanung	-	BPR
Knotenpunkt Doventor	Entwurfsplanung	-	BPR/ Übersee- stadt
Obere Schlachte, I. BA	Entwurfs- und Ausführungsplanung	-	Kreiken- baum/ Heine- mann
Vegesacker Straße	Entwurfsplanung	-	-
Erweiterung Parkhaus Langenstraße	Entwurfsplanung	-	BPR
Erschließung Neustadtsgüterbahnhof	Vorplanung	ja	BPR
Münchener Straße	Vorplanung	-	Kreiken- baum/ Heine- mann + M + O
Radweg Senator-Apelt-Straße	Entwurfsplanung	ja	Bremen Ports

Planungsbeispiel: Umgestaltung Am Wall

Erklärtes Ziel der bremischen Stadtentwicklungsplanung ist es, die Bremer Innenstadt, als eigentliches Zentrum des Bremer Stadtstaates, weiter zu entwickeln und zu stärken.

Zur Stabilisierung der positiven Entwicklungen der vergangenen Jahre hat der Senat im April 2004 einen Grundsatzbeschluss zur weiteren Entwicklung der Innenstadt gefasst und einen Maßnahmenkatalog für die Jahre 2004 und 2005 beschlossen.

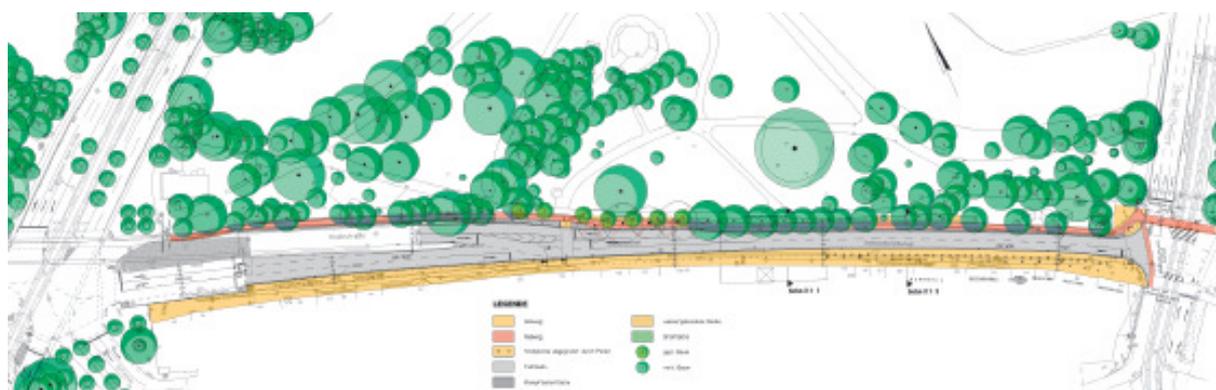
Eine Maßnahme aus diesem Paket ist die Umgestaltung der Straße Am Wall zum Boulevard im Abschnitt zwischen Herdentorsteinweg und Bürgermeister-Smidt-Straße.



Bereits heute lässt sich zwischen Ostertorstraße und Herdentorsteinweg eindrucksvoll ablesen, wie eine ansprechende Gestaltung des Straßenraums zur Vitalisierung des öffentlichen Lebens beitragen kann.

Schon im Jahre 1999 wurde die Straße Am Wall, von der Weser in Richtung Herdentorsteinweg hin, zum Boulevard ausgebaut. Zudem wurden die geschäftsseitigen Nebenanlagen von Bischofsnadel bis zum Herdentorsteinweg unter Beteiligung privater Investoren mit einer Überdachung versehen.

In einem intensiven Dialog haben sich Kaufleute, Politik und Verwaltung verabredet, die Überdachung der geschäftsseitigen Nebenanlagen auch im weiteren Bereich des „Wall“ fortzusetzen. Zusammen mit der durchgängig neuen Oberflächengestaltung entsteht somit auch für diesen Straßenabschnitt ein homogenes und attraktives Straßenbild, das auch hier die Aufenthaltsqualität verbessern wird und vielfältige Entwicklungsmöglichkeiten im Einzelhandels- bzw. Gastronomiebereich mit sich bringen wird.



Die Maßnahme in Kürze:

Fußgänger

Zukünftig erfolgt auf der südwestlichen Straßenseite nur noch die Führung der Fußgänger- verkehre. Im Bereich der geplanten Überdachung wird dann, wie im bereits fertig gestellten Abschnitt, das Bummeln auch bei Regenwetter ohne Schirm möglich sein und zu einer erhöhten Aufenthaltsqualität beitragen.

Radverkehr

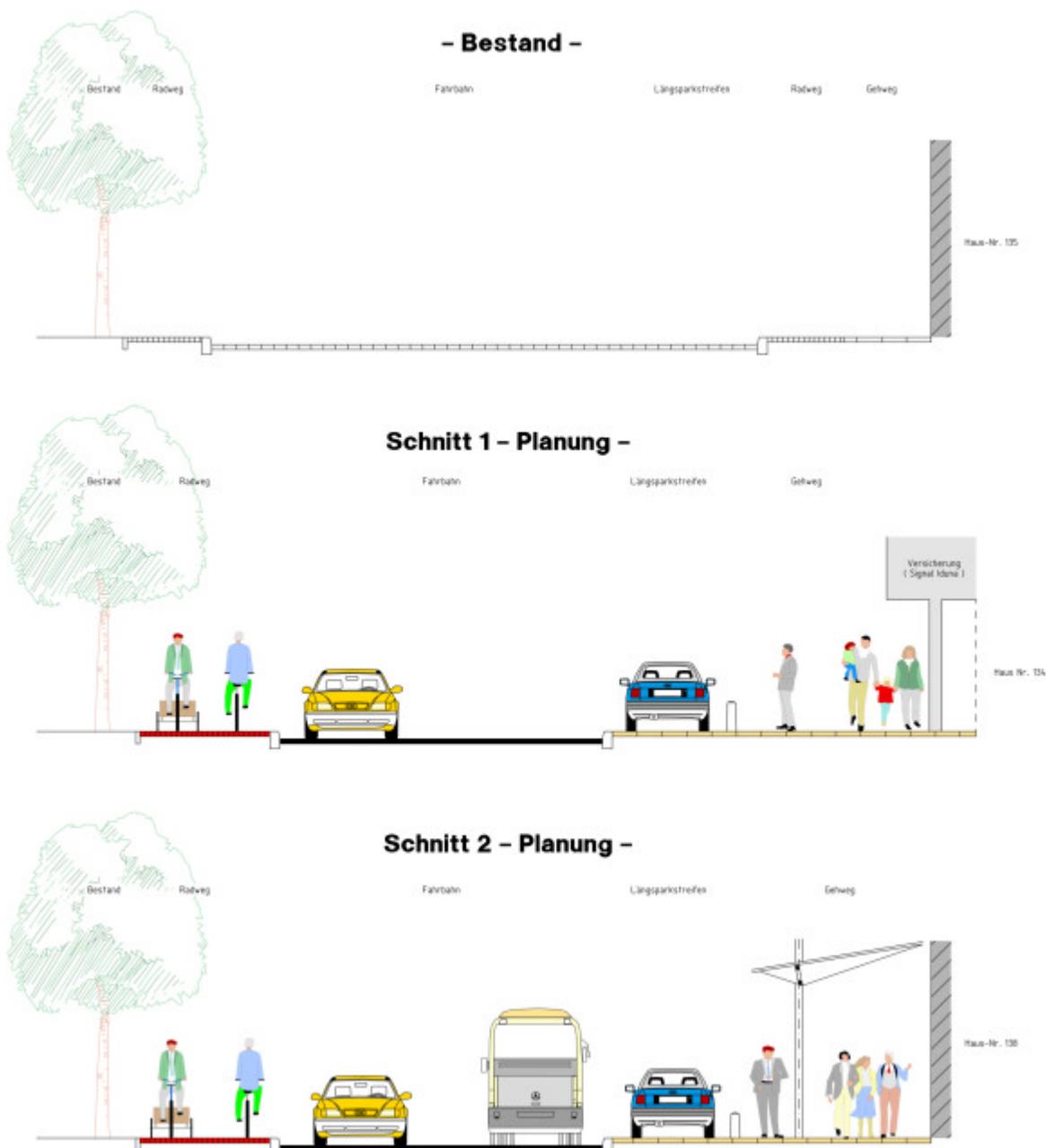
Für den Radverkehr wird auf der Wallseite ein befestigter Zweirichtungsradweg angelegt, der sich am Verlauf der Führung des im Streckenabschnitt zwischen Ostertorstraße und Herdentorssteinweg fertig gestellten Radweges orientiert.

Motorisierter Individualverkehr

Die Fahrbahn wird auf die verkehrlich notwendige Breite von 6,50 m zu Gunsten der Nebenanlagen zurückgebaut und in Asphaltbauweise neu hergestellt. Die gewählte Bauart der Fahrbahn führt gegenüber dem heutigen Zustand zu deutlichen Lärminderungen und durch die verbesserte Griffbarkeit der Oberfläche auch zu einer erhöhten Verkehrssicherheit.

Laden, Liefern, Parken

Der ruhende Verkehr wird auf den südwestlichen Nebenanlagen untergebracht. In Analogie zu den bisher umgebauten Abschnitten der Straße Am Wall werden die entsprechenden Flächen nicht fahrbahnbündig, sondern mit einem geringen Bordsteinvorstand hergestellt. Durch dieses Vorgehen wird erreicht, dass die Nebenanlagen insgesamt optisch breiter wirken und der fließende Verkehr durch parkende Fahrzeuge nicht behindert wird. Bei Bedarf kann diese Fläche aber auch in den Gehwegbereich einbezogen und z. B. bei Veranstaltungen problemlos mitgenutzt werden.



Bauzeit:

Die Baumaßnahme soll im März 2005 mit den erforderlichen Leitungsverlegungs- und Kanalsanierungsmaßnahmen beginnen. Ab Juli 2005 folgen dann die Straßenbauarbeiten. Parallel hierzu werden die Arbeiten an der Dachkonstruktion ausgeführt. Das Ende der Baumaßnahme ist pünktlich zu Beginn des Weihnachtsgeschäfts für Mitte November 2005 vorgesehen. Aufgrund des engen Realisierungszeitraums ist es geplant, die Straßenbauarbeiten im Zweischichtbetrieb durchzuführen.

Kosten:

Die Kosten der Straßenbaumaßnahme belaufen sich auf ca. 2.100.000,- € Brutto.

III.5.2 ÖPNV-Planungen



Maßnahme	Art der Leistung	in 2004 abge- schlossen	Ing. Büro
Gustav-Deetjen-Allee	Entwurfsplanung	Ja	BPR
Langemarckstraße	Ausführungsplanung	Ja	Schnüll- Haller
Leibnizplatz	Genehmigungsplanung	Ja	BPR
Dobbenweg/ Am Dobben	Entwurfsplanung	Ja	BPR
Duckwitzstraße	ruht bis zur Fertigstellung der A 281-Brücke	-	BPR
Linie 10, Straßenbahnverlängerung bis zum Tor 8 DC bzw. Bottropper Straße	Vorplanung bis Tor 8 abge- schlossen, Variante 2 in der Bearbeitung, Entwurfsplanung	Ja	BSAG
Linie 4, III. BA	Genehmigungsplanung	-	BSAG, BPR
Schwachhauser Heerstraße EÜ	Planfeststellungsverfahren nach PBfG	-	BPR, DB AG
Straßenbahn Huchting Verlänge- rung der Linien 1 und 8	Planungsbeginn nach Auf- tragserteilung durch SBUV	-	-
Straßenbahn Tenever	Vergleichsstudie	Ja	BSAG
Straßenbahn Überseestadt	Genehmigungsplanung	-	BSAG
Wachmannstraße zwischen Am Stern und Benquestraße	Ausführungsplanung	Ja	BPR
Wartburgstraße/Wartburgplatz	Entwurfsplanung	-	BPR

Maßnahme	Art der Leistung	in 2004 abge- schlossen	Ing. Büro
Linie 2	Vergleichsstudie	-	BSAG

Neuer Stadtteil: Überseestadt

Straßen, Brücken und Straßenbahn in der Hafenvorstadt

Unter dem Titel „Überseestadt“ wird auf dem Gebiet der Alten Hafenvorstadt rechts der Weser ein neuer Stadtteil entwickelt. Das Gebiet erstreckt sich über eine Fläche von 288 ha im Bereich des ehemaligen Europa- und Überseehafens.

Mit der Entwicklung des neuen Stadtteiles wird das seit Anfang der 1960er Jahre bestehende Zollausschlussgebiet „Altes Hafenviertel“ wieder für den allgemeinen Verkehr geöffnet.



Korffsdeich 1962: Foto aus 100 Jahre Bremer Straßenbahn von Volker Hille

Das städtebauliche Entwicklungskonzept sieht hierbei im Wesentlichen die Umwandlung der Hafenvorstadt zu einem modernen Dienstleistungs- und Gewerbestandort vor aber auch Wohnen wird Bestandteil der Flächenentwicklung sein. Grundlage für diese Entwicklungskonzeption, die in einen so genannten „Masterplan“ formuliert und dargestellt ist, ist ein entsprechender Beschluss durch den Senat der Freien Hansestadt Bremen im Jahre 2000.

Zur Realisierung dieses Vorhabens wurde vom Senat die dem Wirtschaftssenator zugeordnete Projektentwicklungsgesellschaft Überseestadt GmbH gegründet. Diese Gesellschaft ist im Wesentlichen für die Herstellung der Infrastruktur, d.h. Kanal-, Straßen- und Brückenbau im Gebiet der Überseestadt verantwortlich.

Das Amt für Straßen und Verkehr (im Übrigen vor Gründung der Überseestadt GmbH für die Erschließungskonzeption in der HafenVorStadt zuständig) ist Planungsträger für die wesentlichen Schnittstellen zum stadtbremischen Straßennetz und zur Bundesfernstraße B 6 im Stephaniviertel.

Als Betrieb gewerblicher Art, „Bau und Vermietung von Nahverkehrsanlagen“ (SV INFRA BgA) trägt das ASV die Verantwortung für Planung und Herstellung der Hafenstraßenbahn, einschließlich der Eisenbahnverkehrsanlagen die im Mischbetrieb befahren werden.

Wesentlicher Baustein des Entwicklungskonzeptes ist die Wiederherstellung der direkten Straßenanbindung des Entwicklungsgebietes an die Bremer Innenstadt. Diese wurde mit der Herstellung der Bundesstraße 6 in den Jahren 1960 bis 1970 unterbrochen. Die neue Straßenverbindung wird in Verlängerung der Straße Am Wall ab Doventorstraße / Doventor die B6 und die DB-AG Strecke nach Oldenburg unterquerend, in dem Bereich der heutigen Straße Auf der Muggenburg in die „HafenVorStadt“ einlaufend hergestellt. Über den insgesamt neu erstellten Straßenraum mit Verlängerung der Hansestraße, ergibt sich dann eine neue Straßenverbindung zum heutigen ‚Hansator‘. Der Straßenneubau beinhaltet auch den Abbruch der bestehenden Ostauffahrtsbrücke zur Stephanibrücke sowie die Herstellung von zwei Brückenbauwerken für Straße und Eisenbahn, die vom Schöpfer des Münchner Olympia-Daches, dem Stuttgarter Brückenplaner Prof. Schlaich entworfen wurden.

Inhalt der Konzeption war von Beginn an, die erneute Erschließung dieses Gebietes durch den Öffentlichen Personennahverkehr mit der Straßenbahn Linie 3, die zwischen Doventor und Hansator, nicht wie bis 1962 über Korffsdeich und Neptunstraße, sondern in Mittellage dieser neuen Innenstadtanbindung geführt wird.



Mit der Straßenbahn zum Zolltor Europahafen – Verlauf der alten Straßenbahntrasse

Nach Prüfung und Feststellung der Wirtschaftlichkeit der Straßenbahnanbindung haben die Wirtschaftsförderungsausschüsse im Juli 2004 beschlossen, dass gleichzeitig mit der neuen Straßenanbindung an die Hafenvorstadt – so wird dieser Bereich der Überseestadt genannt – sowie der Verlängerung der Straße Hansator auch die Straßenbahnverbindung herzustellen ist.

Die neue Straßenbahnstrecke durch die Hafenvorstadt erhält zwei neue Haltestellen und wird auf einem Teilabschnitt, nämlich im Bereich der heutigen Straße „Auf der Muggenburg“ für den Mischbetrieb Straßenbahn/Eisenbahn hergerichtet. Dies geschieht, um die Andienung von Gewerbebetrieben auf der Südseite des Europahafens über die DB Railion mit Eisenbahnwaggons weiterhin sicherstellen, gleichzeitig dabei aber auf eine separate Eisenbahntrasse verzichten zu können.

III.6 Baumaßnahmen (ohne BAB)

III.6.1 Neubau und Umbau

a) Neubau (erstmalige Bebauungen, wie z.B. Erschließungen)

Maßnahme	Art der Bauleistung	in 2004 abge- schlossen	Ing. Büro
Osterholzer Dorfstraße Bebau 1723	Neubau (Erschließung)	-	GLB
Arsten Südwest Teil A	Neubau (Erschließung)	-	GLB
Arsten Südwest Teil C	Neubau (Erschließung)	-	GLB
Ritterhuder Heerstraße Zubringer	Verlegung	Nein	Bremen Ports
Im Hollergrund Erschl. 850	Neubau (Erschließung)	-	GLB

b) Umbaumaßnahmen (Neubau im Bestand nach Umplanung)

Maßnahme	Art der Bauleistung	in 2004 abge- schlossen	Ing. Büro
Pfalzburger Str.	Umbau	+	Ober- meyer
Waller Ring	Umbau	+	GFL
Alter Postweg	Umbau	+	Ober- meyer

Maßnahme	Art der Bauleistung	in 2004 abge- schlossen	Ing. Büro
Admiral Str. zw. Hemmstr. u. Herbststr.	Umbau	+	GLB
Woltmershauser Str. / Dötlinger Str. Wochenmarkt	Umbau	+	GLB
Am Wall /Sögestr. Linksabbieger	Umbau	+	BPR
Auf den Häfen	Umbau	+	ASV
Ostertorstr./ Buchtstr.	Umbau	-	BPR
Brüggeweg	Umbau	-	BPR
Langemarckstraße von der Neuenlander Straße bis Lahnstraße	Umbau	Nein	CTB
Bgm.-Smidt-Str. 3. BA	Umbau	+	BPR
Hamburger Str. ab Stader Str. stadteinwärts	Umbau	+	Obermeyer
Alfred-Faust-Str. Kreisverkehr	Umbau	+	GLB
Anschluss Karl-Kautsky-Str./ Richard-Boljahn-Allee	Umbau	+	GLB
Am Deich zw. Bürgm –Smidt-Brücke und Auf dem Dreieck	Sanierung	+	Kreikenbaum u. Heinemann
Landwehrstraße 1 BA ab Hansestr. stadteinwärts		+	GLB

Langemarckstraße: von der Neuenlanderstraße bis Lahnstraße

Der Umbau der Langemarckstraße schließt an den bereits umgebauten Teil der Langemarckstraße ab Lahnstraße in Richtung Innenstadt an. Im Bereich der flankierenden Maßnahmen werden die Kreuzungsbereiche der Neulanderstraße, Lahnstraße und der Pappelstraße ebenfalls umgebaut.

Als einer der bisher wichtigsten Zufahrtsstraßen in die Bremer Altstadt wird das Profil dieser Straße im Zuge des Neubaus der A 281 grundlegend verändert. Auch ist der bisherige Zustand der Langemarckstraße nicht mehr mit dem heutigen Stadtbild vereinbar.

Durch den im gleichen Zuge angestrebten Gleisumbau der Bremer Straßenbahn AG (BSAG) und der Kanalsanierungs-



maßnahme im Bereich der Langemarckstraße durch die hanse-Wasser GmbH finden sich weitere Gründe, um den Umbau der Langemarckstraße endlich in die Tat umzusetzen.

Der Umbau wurde im 2. Halbjahr 2004 begonnen und staffelt sich in 3 Bauabschnitte (BA). Der 1. BA wurde im Mai 2004 begonnen und im Dezember 2004 beendet. Dieser beinhaltet die Erneuerung der Kreuzung Neulanderstraße/Langemarckstraße bis zur Lahnstraße. Der 2. BA startete im Januar 2005 und wird Ende Juli 2005 beendet sein. In diesem Zeitfenster wird ebenfalls der Kreuzungsbereich der Lahnstraße sowie der Pappelstraße erneuert. Gleich im Anschluss wird der 3. BA begonnen der bis November 2005 andauert. Dieser beinhaltet den Umbau der Langemarckstraße bis zur Lahnstraße. Damit ergibt sich eine Bauzeit von insgesamt 1 1/2 Jahren.



Die Baukosten für die 3. Bauabschnitte belaufen sich nach derzeitigen Berechnungen auf ca. 4,3 Mio €

Durch die Umgestaltung der Straßenräume ergibt sich ein komplett neues Bild der Langemarckstraße. Zwischen der Lahnstraße und der Erlenstraße wird der Motorisierte Individualverkehr (MIV) im Bereich des zweistreifigen Abschnittes mit Einbe-

ziehung der Gleistrasse geführt. Auf der stadtauswärtigen Seite zwischen Lahnstraße und Neulanderstraße wird der MIV auf einer separaten Fahrbahn geführt. Der Fahrradweg wird mit einem mindestens 1m Breite beidseitig geführt und hat dazu noch die benötigten Sicherheitsstreifen zu jeder Seite. Durch die Trennung der einzelnen Parkstände durch Bauminseln erhält die Straße einen Alleecharakter. Trotzdem wird das Angebot an Parkplätzen im Verhältnis zum Urzustand nicht verändert.



Der Fußgänger wird durch einen bis zu 4,70 m breiten Gehweg durch die Straße geführt. Insgesamt erhält die Langemarckstraße durch den Umbau einen Charakter, der das Wohnen und Einkaufen mehr in den Vordergrund stellt und daher zu einer Aufwertung der Neustadt beiträgt.

Der bisherige Verlauf der Baumaßnahme enthält alle Kriterien einer modernen Koordinationsleistung, die durch die Projektleitung gewährleistet wird.

Die Hamburger Straße 2.BA und 4.BA

Mit der Verkehrsfreigabe der Hamburger Straße am 29.09.2004 durch den Senator für Bau, Umwelt und Verkehr, Jens Eckhoff ging für die Anwohner und Geschäftsleute in der Hamburger Straße aber auch die am Bau Beteiligten eine Zeit erheblicher Belastungen zu Ende.



Die Maßnahme schließt an den bereits umgebauten Teil der Hamburger Straße (aus dem Begleitprogramm der Georg-Bitter-Straße) mit den weiterführenden Straßenzügen Auf der Hohwisch und Fleetrade an, die ebenfalls im Rahmen der flankierenden Maßnahmen der Georg-Bitter-Straße umgebaut wurden.

Als wichtige Ost-West-Verkehrsachse, auf der auch die Straßenbahnlinie 3 verkehrt, wurde die frühere Hamburger Straße dem städtebaulichen Befund der überwiegend historisch geprägten Bebauung nicht mehr gerecht. Aus verkehrlichen wie auch aus städtebaulichen Belangen war ein Umbau geboten.

Die Baumaßnahme wurde im Januar 2003 begonnen und aus logistischen Gründen in vier Bauabschnitte unterteilt. Im Jahr 2004 standen zur Realisierung die Bauabschnitte 2. BA + 4. BA an. Der 2. BA umfasste den Umbau von der Blankenburger Straße bis zur Verdener Straße. Von der Straße Auf dem Peterswerder bis Lüneburger Straße wurde im 4. BA gebaut. Die Maßnahme umfasst die Erneuerung der Kanalisation und der Hausanschlussleitungen, die Erneuerung der Gleisanlagen und der Haltestellen sowie die Neugliederung und Erneuerung des Straßenraumes. Die Kosten für die Gesamtmaßnahme belaufen sich für das Jahr 2004 auf ca. 5 Millionen Euro. Für den Straßenbau in den beiden Bauabschnitten 2. BA und 4. BA auf ca. 1,2 Millionen Euro.

Das künftige Verkehrsaufkommen bleibt im gesamten Straßenzug weitgehend unverändert.

Der motorisierte Individualverkehr wird auf einem Fahrstreifen pro Richtung abgewickelt. Für den Wirtschaftsverkehr wurden teilweise verbreiterte Längsparkstände hergestellt. Für den

Radfahrverkehr wurden beidseitig durchgehende Radstreifen angelegt. Durch vorgezogene Seitenräume und lichtsignalisierte Furten werden die Quermöglichkeiten für Fußgänger verbessert. Die Aufenthaltsqualität gewinnt insgesamt durch die Neugliederung des Straßenraumes, insbesondere auch durch die Neuanpflanzung von 34 Bäumen, die den Alleecharakter in der Hamburger Straße künftig wieder betonen wird.

Nach insgesamt 20-monatiger Bauzeit, davon 9 Monate in 2004 und damit eineinhalb Monate früher als geplant, haben die Projektleitung des ASV und die am Bau Beteiligten mit der Fertigstellung der Maßnahme unter Beweis gestellt, dass durch einen gut geplanten Bauablauf und durch hohe Koordinationsleistungen auch die Sanierung zentraler Straßenzüge bei weitgehender Aufrechterhaltung der örtlichen Verkehrsbeziehungen und im Konsens mit den betroffenen Anliegern realisierbar ist.



Auf den Häfen

Im Rahmen des Stadtreparaturfonds wurden für die Sanierung dieser Straße zwischen "Am Dobben" und "Heinrichstraße" rund 400.000 € zur Verfügung gestellt.

Die Straße Auf den Häfen war und ist eine zentrale Straße im Bremer Osten. Neben ihrer Durchgangsfunktion für die Verkehre zum höheren Straßennetz erfüllt sie seit vielen Jahren eine wichtige Aufenthaltsfunktion für ihre Anlieger und das Gewerbe aber auch für die Besucher des anliegenden Nachtquartiers „Auf den Höfen“.

Aufgrund des schlechten Straßenzustandes hatte sich das ASV entschlossen, die Sanierung des Straßenkörpers als Stadtreparaturmaßnahme vorzusehen. Die Bedeutung dieser Straße bewog uns aber schließlich dazu, die Sanierung auf weite Teile der Nebenanlagen auszuweiten, um städtebauliche wie verkehrliche Funktionen nachhaltig in Einklang zu bringen.

So wurde die Fahrbahn, dieser auch künftigen Einbahnstraße, auf das für den KFZ Verkehr nötige Mindestmaß zurückgebaut und aus Lärminderungsgründen in Asphaltbauweise hergestellt.



Die in der Fahrbahn liegenden Großpflastersteine wurde aufgenommen und im Zuge des Straßenumbaus für die Herstellung von Parklätzen in Schrägaufstellung verwendet. Der so entstandene Parkraum hat sich damit positiv auf das Straßenbild ausgewirkt.

Die Gehweganlagen auf der nördlichen Straßenseite wurden über die gesamte Straßenlänge erneuert und teilweise verbreitert. Auf der südlichen Straßenseite waren die Gehwege in einem sehr guten Zustand und wurden daher im Bestand belassen.



Details: Vom Grundsatz her war geplant, von ca. 650 m Straßenlänge ca. 300 m auszubauen. Im Querschnitt sollten die Anlagen von Haus- bis Hauskante erneuert werden, wobei die Flucht des östlichen Fahrbahnrandes der Admiralstraße weitestgehend einzuhalten war. Der daran angrenzende Parkstreifen sollte durch zusätzliche Baumbestecke ergänzt und neu gegliedert werden. Hinter einem 0,50 m breiten Sicherheitsstreifen sollte ein 1,50 m breiter Radweg entstehen. Die restliche Fläche bis zum Haus würden als Fußweg hergestellt.

Die Asphaltfahrbahn ist 6,50 m breit und hat im Bereich Herbststraße zwei Bushaltestellen, deren Brems- und Beschleunigungsstreifen aus einer Betonfahrbahnplatte besteht.

Das Parken auf der Westseite sollte auf Grund des außerordentlich hohen Parkdruckes in Senkrechtaufstellung stattfinden. Anschließend, an die Parkplätze, sollte ein 0,70 m breiter Sicherheits- bzw. Überhangstreifen und ein 1,50 m breiter Radweg entstehen. Die restliche Fläche sollte, wie auf der anderen Seite, als Gehweg ausgewiesen werden.

Die Einmündungsbereiche der Worpsweder- und der Herbststraße werden hochgepflastert.

Verkehrs-, Baustellenbedingungen: Im Vorfeld der Bauarbeiten wurde auf einem Ortstermin festgelegt, dass die vorhandene Buslinie der BSAG, alleine schon wegen der Senioren im Heim auf der Ecke Hemmstraße / Admiralstraße, aufrechterhalten werden sollte. Das

führte zu einem geplanten Ausbau in drei Teilbereichen von jeweils 100 m halbseitig unter Ampelsteuerung, also insgesamt sechs Bauabschnitten. Dafür wurden als minimale Bauzeit neun Monate angesetzt. So wurde auch ausgeschrieben.

Die Auswertung der Angebote erbrachte als preisgünstigsten Bieter eine Arbeitsgemeinschaft aus drei Bauunternehmen, die u. a. in einem Nebenangebot den Ausbau in zwei Bauabschnitten unter Einbahnstraßenregelung (Busse stadtauswärts über Eickedorfer Straße) ausführen wollten. Der Vorteil dieses Angebotes lag in der erheblich reduzierten Bauzeit. Statt mindestens 9 Monate wurden 5,5 Monate angegeben, eine Reduzierung von ca. 60 %. Auf einer Besprechung mit Beteiligten von Ortsamt, Bremer Straßenbahn AG, Polizei und den Findorffer Geschäftsleuten wurde das neue Baukonzept vorgestellt und wegen der erheblich verkürzten Bauzeit angenommen.

Bauzeiten: Die Bauarbeiten begannen am 8. März 2004 auf der Ostseite. Nach der Fertigstellung Anfang Mai wurde die westliche Seite begonnen, die Fertigstellung und Abnahme war am 13.07.2004. In dieser Zeit sind noch ein Teilstück des Sammlers in der Herbststraße und die Kanalschlüsse Worpsweder Straße saniert worden. Die endgültige Bauzeit lag bei 4,5 Monaten.

Kosten: Die Kosten für 300 m Straße beliefen sich auf ca. 750.000,-- €

Umbau der Wachmannstraße zwischen der Haltestelle „Am Stern“ und Schubertstraße

Sachdarstellung: Die Wachmannstraße soll im Bereich zwischen der Haltestelle „Am Stern“ und der Schubertstraße umgebaut werden. Konkreter Anlass für das Vorhaben ist der künftige Einsatz der breiteren Straßenbahnfahrzeuge der BSAG (neue Fahrzeuggeneration). Im Rahmen des Umbaus wird parallel, durch Einzug eines zusätzlichen Rohres in den vorhandenen und zum Teil abgängigen Abwasserkanal (sog. Inliner-Sanierung), der Kanal voll funktionstüchtig wiederhergestellt. Die Umbaumaßnahme wird für eine städtebauliche Neuordnung des gesamten Straßenraumes einschließlich der Nebenanlagen genutzt.

Die städtebauliche Struktur der Wachmannstraße im o.g. Teilstück ist heute in einem sehr guten Zustand. Es sind 30 kleine Geschäfte vorhanden, die die Nahversorgung der Anwohner gewährleisten und darüber hinaus exklusive Waren für die Kundschaft anbieten.

Der heute vorhandene Straßenraum ist durch einen hohen Parkdruck und durch sehr schmale Radwege geprägt.

Die vorhandene Baumreihe ist gut erhalten und kann als raumbildendes Element angesehen werden.

Die Führung des Radverkehrs erfolgt zurzeit auf einem ca. 1,25 m breiten Radweg, der direkt neben der Fahrbahn verläuft. Die Situation ist nicht zufrieden stellend und problematisch, da diese Strecke eine Hauptradfahrtroute zur Universität darstellt.

Nach dem Umbau verbleibt die Wachmannstraße weiter in der Funktion einer Hauptsammelstraße mit gleichzeitig wichtiger Erschließungsfunktion für das Quartier. In dem Umbauabschnitt der Wachmannstraße hat der Straßenzug sowohl den Charakter einer Wohnstraße als auch einer Geschäftsstraße. Es sind neben den Anwohnerverkehren auch Kunden- und Anlieferungsverkehre zu berücksichtigen.

Die künftigen Kraftfahrzeugverkehrsstärken (einschließlich des ruhenden Verkehrs) werden im gesamten Straßenzug weitgehend unverändert bleiben.

Der Straßenzug Wachmannstraße wird in dem vorgenannten Bereich durch den Umbau räumlich neu gegliedert. Die sich subjektiv überbreit darstellende Fahrbahn soll auf zwei Fahrstreifen mit straßenbündigen Bahnkörper in einer Gesamtbreite von 6,05 m optisch eingengt werden mit beidseitig daneben liegenden 0,30 m breiten Sicherheitsstreifen und 1,80 m Radfahrstreifen. Daran anschließend erfolgt beidseitig 2,50 m Parkstreifen, 0,30 m Sicherheitsstreifen und ca. 2,25 m Gehweg.

Die Straßenbahnlinien (6 und 8) werden weiterhin in Mittellage geführt. Die Gleiszonen werden durchgehend bis zur Schubertstraße vom Kfz-Verkehr mit befahren. Die Planung sieht nur eine geringe Verschiebung der Gleisachsen vor. Der Gleisabstand wird um ca. 30 cm aufgeweitet, so dass er den zukünftigen Anforderungen für die breiteren Straßenbahnfahrzeuge entspricht.

Die Fahrbahnen einschließlich Gleiskörper sollen einen bituminösen Aufbau bzw. Asphaltdeckschicht erhalten. Somit wird das vorhandene Großpflaster in der Fahrbahnfläche vollständig ersetzt.

Für Radfahrer sind neben der Fahrbahn beidseitig durchgehende Radfahrstreifen, streckenweise auch abgesetzte Radwege, vorgesehen. Im Zusammenhang mit der Hauptradfahrtroute zur Universität und den prognostizierten Kfz-Verkehrsstärken erweisen sich die Radverkehrsanlagen in der Wachmannstraße als unverzichtbar.

In dem Haltestellenbereich wird der Radfahrer auf separaten Radwegen hinter dem Wartebereich geführt, um Gefährdungen des Radfahrers und der Fahrgäste im Gleisbereich zu minimieren. Alle Radwegeanlagen werden rot eingefärbt. Die Gehwegbreiten orientieren sich am vorhandenen Zustand.

Für den ruhenden Verkehr sowie für den Lieferverkehr werden hinter den Radwegen, zwischen den vorhandenen und zu pflanzenden Bäumen, neue gepflasterte Längsparkstände geschaffen. Hierdurch wird die Anzahl der Stellplätze, in Abstimmung mit den Anliegern und

dem Ortsamt, für den ruhenden Verkehr von ca. 92 auf ca. 77 Stellplätze verringert, dafür kann der Fahrradverkehr aber wesentlich verkehrssicherer geführt werden. Die Bewirtschaftung, die in Teilbereichen der Wachmannstraße zurzeit durchgeführt wird, soll auch nach dem Umbau weiter erfolgen.

Die Längsparkstreifen werden abschnittsweise durch Pflanzscheiben/ Bauminseln unterbrochen. Durch die Pflanzung von zusätzlichen Bäumen im Straßenraum soll der Alleecharakter des Straßenzuges noch weiter betont werden, wobei aufgrund der Nutzung als Wohn- und Geschäftsbereich ein sehr hoher Parkdruck vorliegt, so dass dem Wunsch nach neuen, zusätzlichen Bäumen nur begrenzt nachgekommen werden kann. Insgesamt werden ca. 11 neue Bäume gepflanzt und sechs kleinkronige Bäume entfernt.

Durch die Umgestaltung der Wachmannstraße ist mit einer Verringerung der Lärmemission zu rechnen. Die Modernisierung der Gleisanlagen und die Erneuerung des Fahrbahnoberbaus bewirken zukünftig eine verminderte Beeinträchtigung durch Lärm und Erschütterungen. Lärmschutzmaßnahmen sind nicht erforderlich. Andere erhebliche umweltbelastende Einflüsse bzw. Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

Mit der Baumaßnahme wurde im Januar 2005 begonnen. Sie soll im Oktober/November 2005 bis auf geringe Restarbeiten abgeschlossen werden.

Kosten: Die Gesamtkosten zur Durchführung der Baumaßnahme betragen 4,75 Mio Euro.

Die Summe beinhaltet die Kosten für den Straßenbau (1,8 Mio. Euro.) und für den Gleisbau (2,275 Mio. Euro.).

III.6.2 Sanierungsmaßnahmen

(Maßnahmen ohne nennenswerte Änderungsplanung)

Maßnahme	Art der Bauleistung	in 2004 abgeschlossen (+ / -)	Ing. Büro
Adlerstraße	Fahrbahnsanierung	+	ASV 4
Auf der Heide	Fahrbahnsanierung	+	ASV 4
B 6 n	Deckensanierung	+	ASV 4
B 75 stadtauswärts	Deckensanierung	+	ASV 4
Bückeburger Straße	Fahrbahn und Nebenanlagen saniert	+	ASV 4
Dammweg	Fahrbahnsanierung	+	ASV 4
Große Annenstraße	Fahrbahnsanierung	+	ASV 4
Große Vieren	Fahrbahnsanierung	+	ASV 4
Hastedter Osterdeich	Fahrbahnsanierung	+	ASV 4
Horner Straße	Fahrbahnsanierung	+	ASV 4
Höxter Straße	Fahrbahnsanierung	+	ASV 4
Kuhkamp-Siedlung	Fahrbahnsanierung	+	ASV 4
Ludwig-Roselius-Allee / Holter Feld	Fahrbahnsanierung	+	ASV 4
Neuenlander Straße	Deckensanierung	+	ASV 4
Osterhop/ Osternadel	Fahrbahnsanierung	+	ASV 4
Rembertitunnel	Fahrbahnsanierung	+	ASV 4
Rockwinkeler Landstr.	Fahrbahnsanierung	+	ASV 4
Roonstraße	Fahrbahnsanierung	+	ASV 4
Sebaldsbrücker Heerstraße	Fahrbahnsanierung	+	ASV 4

Maßnahme	Art der Bauleistung	in 2004 abgeschlossen (+ / -)	Ing. Büro
Vehrels	Fahrbahnsanierung	+	ASV 4
Vorstraße	Fahrbahnsanierung	+	ASV 4
Zubringer Hemelingen, Zufahrt	Fahrbahnsanierung	+	ASV 4

III.6.3 Sanierungen nach Kanalbau

Maßnahme	in 2004 abgeschlossen (+ / -)	Ing. Büro
Alexanderstraße	+	hanseWasser
Altmannstraße	+	hanseWasser
Am Hahnenkamp	+	hanseWasser
Am Hexenberg	+	hanseWasser
Am Krummen Fleet	+	hanseWasser
Andreestraße	+	hanseWasser
Arensburgstraße	+	hanseWasser
Böhmestraße	+	hanseWasser
Borkumstraße	+	hanseWasser
Bürgermeister - Schmidt - Straße Schlachte	+	hanseWasser
Contrescarpe	+	hanseWasser
Fesenfeld	+	hanseWasser
Große Annenstraße	+	hanseWasser

Maßnahme	in 2004 abgeschlossen (+ / -)	Ing. Büro
Hawermannweg	+	hanseWasser
Heidelberger Straße	+	hanseWasser
Hemelinger Straße	-	hanseWasser
Herbststraße zw. Falkenberger Str. und Lohmannstr.	+	hanseWasser
Herderstraße	-	hanseWasser
Hohenhorster Weg	+	hanseWasser
Imsumstraße	+	hanseWasser
Kötnerweg	+	hanseWasser
Luzerner Straße, Wohnweg	+	hanseWasser
Munte 2. BA	+	hanseWasser
Oderstraße	+	hanseWasser
Oewerweg 1.BA	+	hanseWasser
Preiswerckstraße	+	hanseWasser
Rablinghausen 3. BA	+	hanseWasser
Rablinghausen EMDL 2. BA	+	hanseWasser
Reitbrake	+	hanseWasser
Sankt Magnus Straße 1. BA	+	hanseWasser
Schaumburger Straße	+	hanseWasser
Schlangstraße	+	hanseWasser
Schwarzer Weg	+	hanseWasser
Sebaldsbrücker Heerstraße	+	hanseWasser
Stedinger Straße	-	hanseWasser

Maßnahme	in 2004 abgeschlossen (+ / -)	Ing. Büro
Sulzbacher Straße	+	hanseWasser
Thalendorststraße	+	hanseWasser
Tölzer Straße	+	hanseWasser
Wanfrieder Straße	+	hanseWasser

Die St. Magnusstraße nach der Kanalsanierung

Hier wurde der Straßenraum neu gegliedert. In der heutigen Tempo 30 Zone sind nach StVO keine Radwege mehr erforderlich, weshalb ein Rückbau erfolgte. Die Nebenanlage auf der westlichen Straßenseite dient heute als Stellfläche für Kraftfahrzeuge. Der frühere Radweg auf der östlichen Straßenseite wurde begrünt und aus Baumschutzgründen mit Pfählen gegen unerlaubtes Parken geschützt.



Nach der Kanalsanierung: Die Andreestraße

Nach der Sanierung des Kanals wurde die Andreestraße in Findorff mit Asphalt geschlossen und mit einer roten Standardrinne versehen. Dem Wunsch der Anwohner, die Straße erneut in Großpflaster wiederherzustellen, konnte aus Kostengründen nicht entsprochen werden.



III.6.4 Fachliche Begleitung privater Erschließungsmaßnahmen

Titel der Maßnahme	
▪ Achterndiek	▪ Gewerbepark Oberneuland
▪ Airport-Stadt	▪ Hohenkampsweg
▪ Am Heiddamm/Paul-Reusche-Weg	▪ Kirchhuchtinger Landstr. / Dovemoorstr.
▪ Am Waller Park	▪ Kuhweidedamm
▪ Apfelallee	▪ Linie 4
▪ Arsten Mitte	▪ Martenstraße / Brüggeweg
▪ Berliner-Freiheit	▪ Rickmersstr.
▪ Borgfeld-Ost	▪ Rockwinkler Landstraße, Demenz-centrum
▪ Borgfeld-West	▪ Rotdornpfad/Landgutweg
▪ Dötlinger Straße	▪ Seerosenpark
▪ Funkschneise – Osterholzer Heerstraße	▪ Seniorenheim Mühlenfeldstr.
▪ Gewerbegebiet Bayernstraße	▪ Unionweg
▪ Gewerbegebiet Horn-Lehe	▪ Westerholdstraße

III.7 Erhaltung

III.7.1 Neugliederung der Erhaltungsbezirke

Damit Bremer Bürgerinnen und Bürger es künftig leichter haben, die Mitarbeiter des ASV zu finden, haben wir bereits Ende 2003 eine Neugliederung der Erhaltungsbezirke vorgenommen, die sich ab 2004 faktisch ausgewirkt hat.

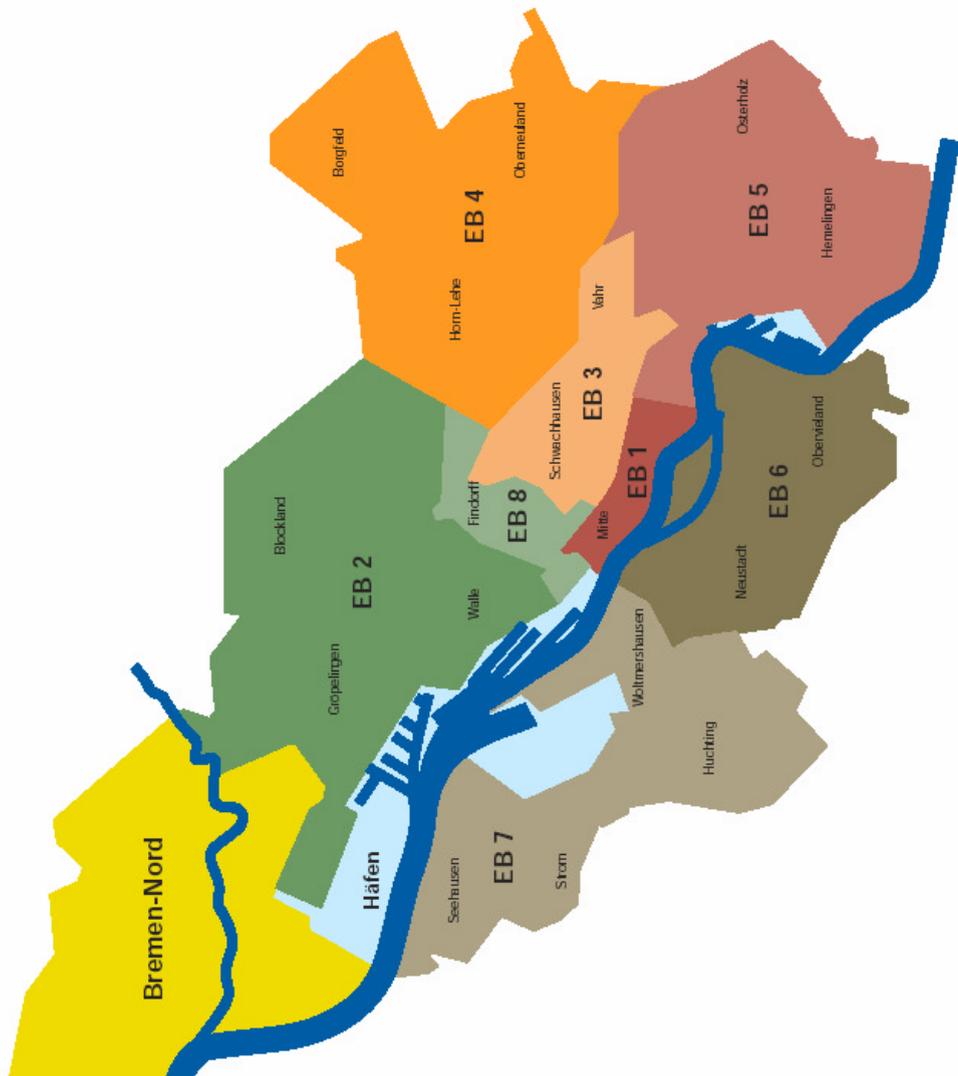
So wurde das Stadtgebiet (außer Bremen Nord) in vier Erhaltungsbereiche gegliedert, deren Aufgaben sowohl in der Verwaltung und Steuerung der einzelnen Erhaltungsbezirke als auch in der Gewährleistung gleicher Erhaltungsstandards im ganzen Stadtgebiet bestehen.

Mit der Neuschaffung dieser Erhaltungsbereiche, vgl. Karte, haben wir uns im Wesentlichen an den bereits bestehenden Ortsamtsgrenzen orientiert, um mehr Transparenz zu schaffen.

- Legende**
- Bremen-Nord
 - Bereich Häfen
 - Weser
 - Erhaltungsbereich
 - Bereich Links der Weser
 - Bereich Rechts der Weser I
 - Bereich Rechts der Weser II
 - Bereich Rechts der Weser III

Straßenerhaltungsbezirke

BEZIRKE	STADTEILE	ADRESSE	RUFNUMMER
EB 1	Mitte/Ostliche Vorstadt Altstadt, Bahnhofsvorstadt, Friedrich, Hülsberg, Ostl. Vorstadt, Ostertor, Peterswerder, Stambor	Staubensstraße 14	361-3071
EB 2	Walle, Gropelring, Ostspäthausen, Blockland, Gropelring, Hühweg, Osterhülberg, Ostspäthausen, Steffensweg, Walle, Westend	Schragstraße 12	361-9257
EB 3	Schwachhausen, Vahr Barkhof, Bürgerpark, Gartenstadt Vahr, Gelle, Neue Vahr SW, Neue Vahr SO, Neue Vahr Nord, Radio Bremen, Bensenberg, Schwachhausen	Staubensstraße 14	361-3626
EB 4	Horn-Lehe, Borgfeld, Oberneuland	Grazer Straße 7	361-6796
EB 5	Osterholz, Hemelingen, Abergien, Blockdeck, Ellenrieder, Schevenbor, Feldmark, Haselhof, Hemelingen, Mählndorf, Osterholz, Sebaldstrack, Tenover	Hammersche Straße 102	361-3490
EB 6	Oberneuland, Neustadt, Alle Neustadt, Anst. Brühlhof, Gartenstadt Süd, Hebelmannsh., Holtenor, Hülsheds, Kallenssch., Kallenturm, Neuland, Neustadt, Südevorstadt	Niederschensdamm 9/11	361-9921
EB 7	Huchting, Grolland, Strom, Seehausen, Grolland, Hohenbroselhof, Kuchhuchting, Mitte Huchting, Sodenmoor, Wolfrumshausen	Oberneulander Straße 73	361-9921
EB 8	Findorff, Birgerweids, Findorff, Irden, Hüfen, Regelesburger Straße, Ulbremen, Wehbedamm	Steubensstraße 14	361-3054
	Bremen-Nord (Bauamt Bremen-Nord)	Gerhard-Rohms-Str. 48 a	361-7374
	Häfen (Bremelhafen)		361-9461
	NOTDIENSTE	TAGS ÜBER	ÜBRIGE ZEITEN
	Schaden an Stadtstraßen	Betriebskollektiv	110
	Störungsdienst für Lichtsignalanlagen (Ampamp)	361-16666	361-16666
	Berechtigungsstellen swb-Netz (24 Stunden-Dienst)	399-4545	399-4545
	Schaden an Brücken	361-91150	110
	Außerbetriebsetzung Klare Marschstraße 32	435190	110

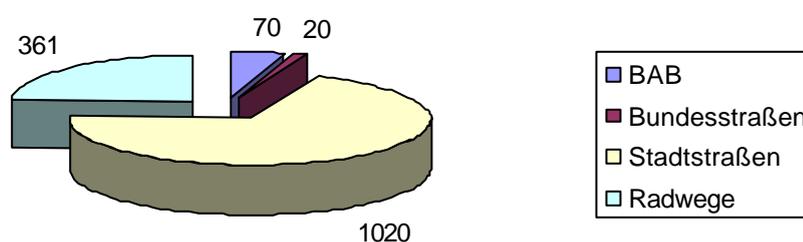


III.7.2 Allgemeine Straßendaten

- Das Straßenvermögen der Straßenfahrbahnen, d.h., der Wiederbeschaffungswert des zu erhaltenden Straßenkapitals/ Bremen Stadt betrug am 31.12.2004 ca. 827 Mio. € (ohne Bauwerke, ohne Verkehrstechnik und ohne BAB).
- Die Netzlänge der Stadtstraßen beträgt 1.020 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. Die Einarbeitung der Baumaßnahmen ist derzeit auf den Stand 1. Dezember 2004.

2004: Straßennetzlängen in km



III.7.3 Erhaltungs- und Unterhaltungsleistungen

a. Betonierungen in Bushaltestellenbereichen

▪ Haltestelle "Balgebrückstraße" beide Richtungen	▪ Haltestellen in der Huchtinger Heerstraße: - Harriersand, - Bauerland, - Mittelshuchtinger Dorfstraße
▪ Rablinghauser Landstraße	

b. Rad- und Gehwegsanierungen:

▪ Am Deich, behindertengerechte Rampe	▪ Lehester Deich
▪ Bakeweg	▪ Moorstraße
▪ Bauhüttenstraße	▪ Neuenlander Straße, Radweg, Teilstück
▪ Dirschauer Straße	▪ Norderländer Straße
▪ Franz-List-Straße	▪ Parkstraße
▪ Friedrich-Mißler-Straße	▪ Pastorenweg
▪ Frieslandstraße	▪ Rockwinkler Landstraße
▪ Gnesener Straße	▪ Soester Straße
▪ Greizer Straße	▪ Undeloher Straße
▪ Grollander Straße	▪ Verrels
▪ Gröpelinger Heerstraße	▪ Waller Heerstraße
▪ Heinrich-Plett-Allee	▪ Zum Huchtinger Bahnhof
▪ Huchtinger Heerstraße	

Radwegsanierung in der Norderländer Straße

Verwerfungen im alten Rad- und Gehweg erforderten eine Sanierung.

Die in 2004 begonnene Maßnahme wird in 2005 fortgeführt.



c. Oberflächenschutz

A 270 auf 5 km Achslänge

ca. 90.000,00 m² Fläche

Beschreibung der Bauweise Oberflächenschutzschicht:

Dünne Schichten im Kalteinbau, DSK

Die Oberflächenschutzschichten aus DSK dienen der Unterhaltung und Instandsetzung von Verkehrsflächen. Man versteht darunter eine Schlämme - Rezeptur die aus bis zu 8 Gemischkomponenten besteht und mit einer modifizierten Bitumenemulsion gebunden wird. Die DSK - Schlämme wird mit einer gemäß TLG Asphalt-DSK-StB geprüften DSK - Verlegemaschine mittels eines Verteilerkastens auf die Asphaltfahrbahn gebracht, wo sofort die Kohäsion einsetzt und nach ca. 20 Minuten so abgebunden ist, dass die Fahrbahn wieder befahrbar ist.

Ausgemagerte und von Abnutzungen betroffene Deckschichten können so vor weiterem Verschleiß geschützt werden und bleiben dadurch für längere Zeit erhalten.

Die Zielsetzung einer Oberflächenschutzschicht liegt in der Regenerierung einer vorhandenen, und in der Regel ausgemagerten, verschlissenen Asphaltunterlage. Durch dosiertes Aufbringen der DSK, wird eine dauerhafte Sanierung der Asphaltdecke zu einer neuen, äußerst widerstandsfähigen Schicht mit ausgezeichneter Griffigkeit und hoher Abdichtungswirkung erreicht.

Vorteile:

- Sie bewirken eine Abdichtung der Unterlage durch Verwendung von Bindemitteln mit hoher Kohäsion, ausgeprägter Elastizität und gutem Kälteverhalten.
- Sie erhöhen die Griffigkeit durch die Verwendung geeigneter Edelsplitte.

- Durch die geringe Einbauhöhe und je nach Auswahl der Splittkorngröße, ergeben sich Vorteile speziell bei der Sanierung von Straßen innerorts.
- Von allen anderen Bauweisen unterscheiden sich Oberflächenschutzschichten auch wesentlich durch ihre relativ geringen Herstellungskosten. Ihr Einsatz ist zur präventiven Straßenunterhaltung bestens geeignet. Die lange Lebensdauer wirkt sich äußerst positiv auf das Preis-Leistungs-Verhältnis aus, also eine sehr wirtschaftliche Bauweise.

Die Alternative zu dieser Bauweise wäre das Abfräsen und die Erneuerung der Deckschicht. Die Kosten würden sich im Verhältnis zur Oberflächenbehandlung vervierfachen.



Der Einbau dauert nur wenige Stunden. Danach ist die Straße sofort wieder befahrbar.

III.7.4 Öffentliche Beleuchtung

Umsetzung des Beleuchtungskonzeptes Innenstadt

Aus dem Beleuchtungskonzept Innenstadt wurden im Jahr 2004 weitere Einzelmaßnahmen umgesetzt. So konnte die Anstrahlung der Ostfassade des Rathauses, die Beleuchtung des Schoppensteels und des Schlüsselkorbes fertig gestellt und der Öffentlichkeit vorgestellt werden. Des Weiteren wurde die Ausführungsplanung für die Langenstraße fertig gestellt. Im Jahr 2005 soll die Anstrahlung der nördlichen Rathausfassade, die Anstrahlung des Domes inkl. der Domtürme sowie die Beleuchtung der Ostertorstraße, des Domhofes, der kleinen und großen Waagestraße, der Marktstraße, der Wachtstraße und der Museumstraße abgeschlossen werden.

Vergabe unter Veräußerung der öffentlichen Beleuchtung

Zum 01.01.2005 wurden die Anlagen der öffentlichen Beleuchtung nach einer europaweiten Ausschreibung an die neu gegründete Gesellschaft, swb Beleuchtung GmbH veräußert, die seitdem für den Betrieb der Straßenbeleuchtung zuständig ist.

Alte Vertragssituation

Bis zum 31.12.2004 war die öffentliche Beleuchtung im Eigentum der Stadt Bremen. Zwei Verträge regelten den Betrieb der Straßenbeleuchtung mit der swb Norvia GmbH & Co.KG:

1. Beleuchtungsvertrag
2. Stromliefervertrag

Gründe für eine Ausschreibung

Seitens des Senats bestand die Forderung nach einer Reduzierung der laufenden Beleuchtungskosten um 12%.

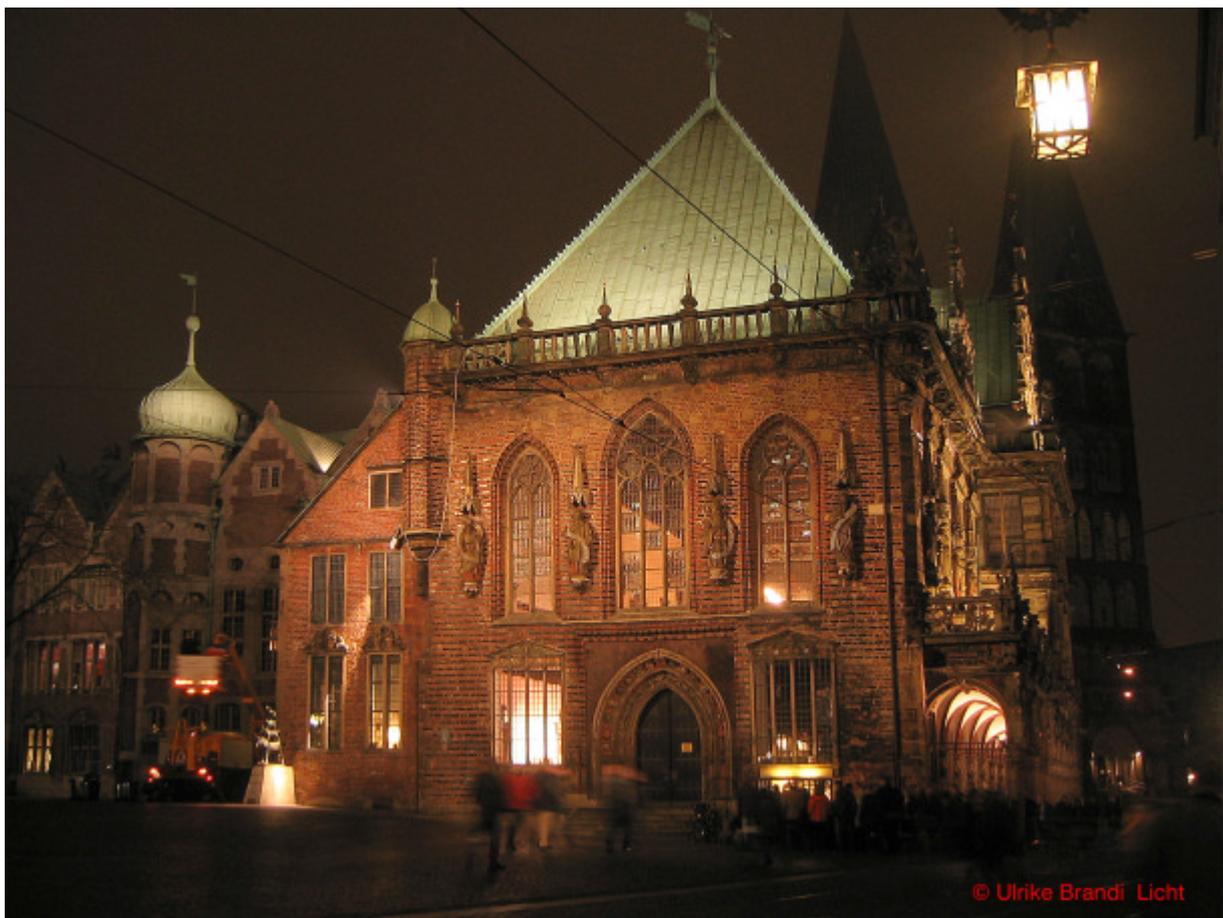
Der Vertrag musste nach aktuellem Vergaberecht aufgrund folgender Randbedingungen europaweit ausgeschrieben werden:

- Vollständige Privatisierung der swb, dadurch war kein sog. „In-House-Geschäft“ möglich.
- Eine Vertragsverlängerung war aufgrund der erforderlichen umfangreichen Vertragsänderungen nicht möglich.

Neue Vertragssituation

- zum 01.01.2005 wurde die öffentliche Beleuchtung der Stadt Bremen inkl. Masten, Leuchten, Leuchtmitteln, Kabeln, Schaltschränken usw. für 15 Mio. € veräußert, d.h. eigentumsrechtlich für 20 Jahre auf den neuen Betreiber, die swb AG, übertragen.

- vom zukünftigen Betreiber wird anschließend über gleichzeitig abgeschlossene Verträge die Dienstleistung "Licht für die Bremer Straßen" eingekauft.
- Betrieb, Wartung, Stromeinkauf usw. werden vom neuen Eigentümer auf eigene Kosten organisiert
- das umfangreiche Vertragswerk besteht aus:
 - einem Rahmenvertrag,
 - einem Kauf- und Übertragungsvertrag,
 - einem Beleuchtungsvertrag.
- nach der Vertragslaufzeit von 20 Jahren werden die Beleuchtungsanlagen von der FHB zurückgekauft und/oder an einen neuen Betreiber veräußert.



Das alte Rathaus.

Kosten der öffentlichen Beleuchtung 2004

Energiekosten	2.502.000,00 €
Unterhaltung und Betrieb	2.735.000,00 €
Erneuerung	682.000,00 €
Neubau	1.457.000,00 €
Neubau / Ergänzung	17.000,00 €
Gesamt:¹	7.393.000,00 €



Böttcherstraße im neuen Licht

¹ Die Differenz zu den auf Seite 16 für Beleuchtung genannten Gesamtkosten ergibt sich durch eine positive Bereinigung der Beleuchtungsausgaben aufgrund von Querfinanzierungen aus selbstständigen Bauprojekten mit "Beleuchtungsbau / -umbau". Durch diese Querfinanzierung erhöht sich der Beleuchtungshaushalt nur faktisch, aber nicht nominal.

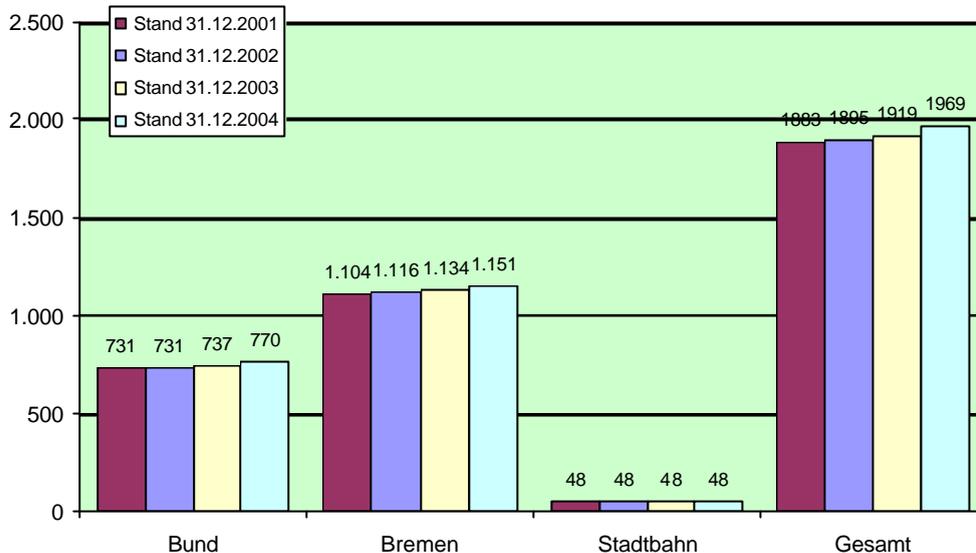
III.8 Brücken- und Ingenieurbauwerke

Die Abteilung Brücken- und Ingenieurbau hat im Rahmen des Geschäftsjahres 2004 zahlreiche Projekte begleitet.

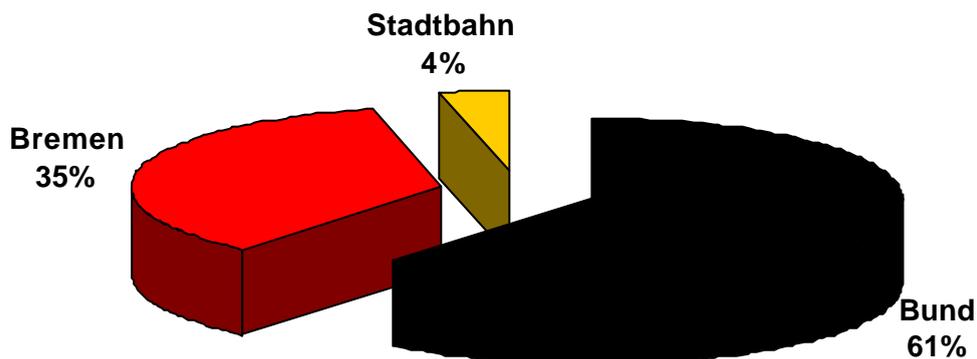
Eine genauere Auflistung ist in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt.

Anzahl der gesamten Brücken- und Ingenieurbauwerke	1969
davon Brücken	661
Anzahl der in 2004 bearbeiteten Planungen für Brücken- und Ingenieurbauwerke, (einschl. Planungen für Durchlässe/ Schilderbrücken etc. miterfasst)	100
Anzahl in 2004 fertig gestellter Brücken- und Ingenieurbauwerke, u. a. VBA, Verbreiterung A 27, Beschilderung Knoten A 27	55
Anzahl der in 2004 durch Projektgesellschaften (BIG und GPV) und Erschließungsträger fertig gestellten Brücken- und Ingenieurbauwerke	16
Anzahl der in 2004 instand gesetzten Brücken- und Ingenieurbauwerke (> 10.000 €), u. a. Hindenburgstr., Grundinstandsetzung BAB A 27	36
Anzahl der Bauten und Instandsetzungen (> 10.000 €), die sich am 31.12.2004 noch im Bau befanden u. a. Borgfeld West, BAB 1, AS Hemelingen	30
Anzahl der in 2004 von anderen Baulastträgern übernommenem Bauwerken	0
Nachrechnungen von Brücken, für Schwerlasttransporte.	1650

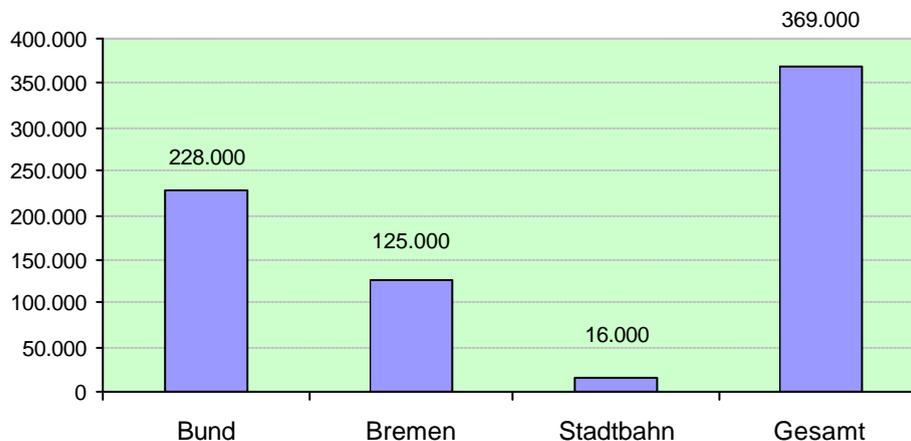
Anzahl der Brücken- und Ingenieurbauwerke



Wiederbeschaffungswert der Brücken und Ingenieurbauwerke 1,020 Mrd €



Brückenfläche in qm



Neubau der Brücke in der Hindenburgstraße



Brückenstatische Nachberechnungen aus dem Jahre 1998 ergaben, dass die Tragfähigkeit der im Jahre 1882 errichteten Brücke stark beeinträchtigt war. Die aktuellen Verkehre konnten folglich nicht mehr aufgenommen werden, weshalb der Neubau unausweichlich war.

Durch die Forderung der DB-Netz AG nach einer größeren lichten Durchfahrthöhe und den verkehrlichen Forderungen nach einer größeren Querschnittsbreite wurde eine Eisenbahnkreuzungsvereinbarung mit der DB AG abgeschlossen. Das Bauwerk musste, in Abstimmung mit der DB-Netz AG, komplett abgerissen 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 Bahnhofs Lesum, gemeinsam mit dem Neubau zweier Treppen und einer behindertengerechten Rampe als neue Zuwegung für die DB-Staion & Service AG gebaut.

Wesentliche Eckdaten

- Beginn der Maßnahme am 23.04.2003
(Abbruch und Herstellung der neuen Widerlager)
- Einheben der neuen Brückenbögen, 31.10.2003
- Fertigstellung neues Brückenbauwerk bis 15.03.2004
- Fertigstellung Straßenbau Ende April 2004

Technische Brückendaten

- Stützweite der Bögen ca. 23 m.

- Gewicht der einzelnen Bögen jeweils ca. 24 t.
- Fahrbahnbreite = 7 m
- Breite des Querschnittes einschl. der beidseitigen Geh- und Radwege = 15 m
- 4 Bogenebenen mit Stahlkastenquerschnitten, die mit Stahlbetonfertigelementen als Schalelemente überspannt wurden. Die Fertigteile bilden gemeinsam mit der Ortbetonergänzung die Fahrbahnplatte.

Kosten: Die Gesamtkosten belaufen sich auf ca. 2.600.000,- € (einschließlich der Nachträge). Die Finanzierung wurde durch die Eisenbahnkreuzungsvereinbarung mit der DB-Netz AG (Kostenteilung ca. 46,5 % DB-Netz AG / 53,5 % Freie Hansestadt Bremen) und durch eine Planungsvereinbarung mit der DB-Station & Service AG (Kostenteilung 20% Station & Service AG, 80% Freie Hansestadt Bremen) geregelt.

Parallel zur o.g. Baumaßnahme erfolgte ab Mitte Januar 2004 der Straßenausbau durch das Bauamt Bremen Nord bis Ende April 2004. Dabei wurden die vorhandenen Verkehrsanlagen in der Lesumer Heerstraße weiträumig angepasst und die B&R-Anlage auf dem P&R-Parkplatz erweitert.

Fertigstellung der Brücke in der Hindenburgstraße

Im Rahmen eines Brückenfestes, übergab Senator Eckhoff das Bauwerk am Samstag, den 24. April 2004 an die Öffentlichkeit.

Kosten: ca. 450.000,- €



III.9 Planfeststellungen und Erschließungen

III.9.1 Planfeststellungen

Der **Änderungsbeschluss für den Um- und Ausbau der Anschlussstelle Hemelingen** an der A 1 konnte mit Datum vom **25. März 2004** festgestellt werden.

Ziel des Umbaus und der Erweiterung der Anschlussstelle Bremen Hemelingen der BAB 1 zu einem vollen Kleeblatt war es, alle Einfahr-, Ausfahr- und Verflechtungsvorgänge dieses extrem hoch belasteten Autobahnabschnittes möglichst unfallfrei und zügig abwickeln zu können. Dies ist zur langfristigen Sicherung der vorhandenen Wohn-, Gewerbe- und Industriestandorte erforderlich. Die AS Hemelingen ist für die Wirtschaftsverkehre von und nach Bremen eine der wichtigsten Verknüpfungen mit der A1. Außerdem dient der Autobahnzubringer der Erschließung des Gewerbeparks Hansalinie und ist damit Voraussetzung für eine weitere erfolgreiche Entwicklung dieses Gebietes.

Für das **Planfeststellungsverfahren „Um- und Ausbau der Halbanschlussstelle Duckwitzstraße an der Bundesstraße 75“** zu einem Vollanschluss (Anschlussstelle Ochtum), festgestellt durch Beschluss vom 20.07.2001, wurde mit Datum vom 7. Juni 2004 die sofortige Vollziehung angeordnet, um die Bautätigkeit sofort aufnehmen zu können.

Dieses Planfeststellungsverfahren umfasst nach § 78 BremVwVfG (Bremisches Verwaltungsverfahrensgesetz) gleichfalls das nach PBefG (Personenbeförderungsgesetz) erforderliche Verfahren für die Verlegung/Umgestaltung der Straßenbahngleise.

Für die Anordnung der sofortigen Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses war eine sehr sorgfältige Begründung des geltend gemachten besonderen öffentlichen Interesses erforderlich.

Die mit der o.a. Planfeststellung beabsichtigten Maßnahmen sind Teil einer städtischen Gesamtplanung, die der Verbesserung der Anbindung des Gewerbegebietes Airport-Stadt und des Flughafens Bremen dienen. Mit der Fertigstellung der A281, 2. BA ca. 2007 und dem damit verbundenen Wegfall des Knotenpunktes B 6 / B 75 / Neuenlander Straße / Carl-Francke-Straße steht dem überregionalen Verkehr in diesem Bereich lediglich die Anschlussstelle Ochtum als Verknüpfungspunkt mit der B 75 zur Verfügung.

Deshalb ist ein Ausbau einer Vollenbindung der heute bereits vorhandenen Halbanschlussstelle Ochtum von der Duckwitzstraße an die B 75 zwingend erforderlich, da sonst der stadt-

einwärts fahrende Verkehr sich auf die Langemarckstraße, Neuenlander Straße und die Friedrich-Ebert-Straße konzentrieren würde, was zu erheblichen Beeinträchtigungen für die Bewohner der genannten Straßenzüge führt. Durch den geplanten Ausbau der Anschlussstelle Ochtum können diese Beeinträchtigungen im v. g. Straßennetz und damit für die Anwohner vermieden werden.

Darüber hinaus konnte der **Planfeststellungsbeschluss für den Um- und Neubau von Auf- und Abfahrten zur Bundesstraße 6 (B 6) im Zusammenhang mit dem Bau einer Verbindungsstraße zwischen der Innenstadt und der Überseestadt sowie mit dem Bau der Eisenbahnüberführung Stephanitor** mit Datum vom **15. Juni 2004** festgestellt werden.

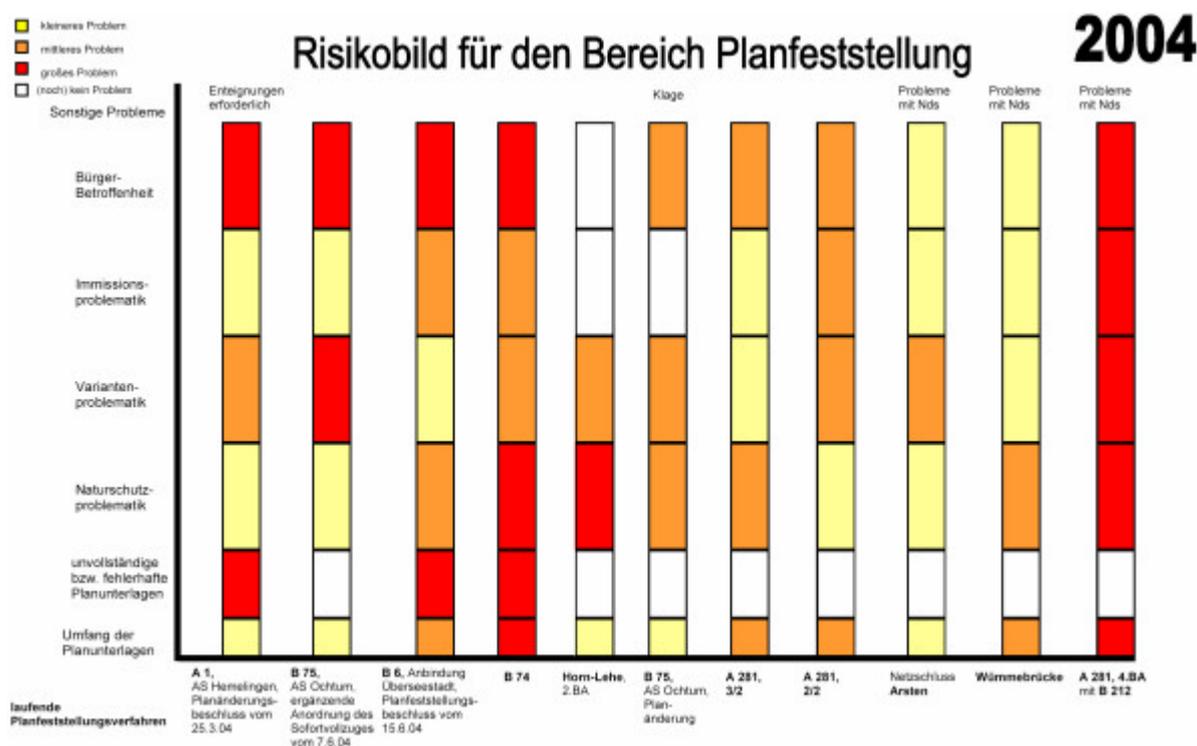
Wesentliches Element des in der Entwicklungskonzeption zur Umstrukturierung der alten Hafenreviere vorgesehenen zukünftigen Erschließungsnetzes ist unter anderem eine Straßenverbindung zwischen der Bremer Innenstadt in Verlängerung der Straße Am Wall mit der Überseestadt. Die planungsrechtliche Grundlage für die Fortführung dieser Innenstadtanbindung zum Kopf des Europahafens einschließlich Anbindung an das Hansator ist mit dem Bebauungsplan 2280 bereits seit Dezember 2003 rechtskräftig.

Mit der Herstellung der Ortsdurchfahrt der Bundesstraße 6 wurde 1962 die bis dahin bestehende direkte Verbindung der Innenstadt mit der Hafenvorstadt unterbrochen und manifestierte in den Folgejahren die Trennung zwischen Wohnungen im östlichen Bereich der Trasse und hafensorientierten Gewerbebetrieben auf der anderen Seite. Das Verfüllen des Überseehafens und die Aufhebung des Freihafenstatus für den Bereich der Handelshäfen rechts der Weser sind deutliche Zeichen der Verlagerung des Hafenbetriebes in andere Bereiche. Die erforderlich werdende Umstrukturierung des Gebietes bedingt die Wiederherstellung einer direkten Innenstadtanbindung, um die Rahmenbedingungen für eine Mischung der städtebaulichen Nutzungen Wohnen und Arbeiten zu schaffen.

Insgesamt wird das Ziel einer gradlinigen und großzügigen Führung der neuen Verbindungsstraße in Richtung Hafen erreicht und die Bedeutung dieser Verbindung hervorgehoben. Die zur Zeit getrennten Stadtgebiete Innenstadt und Hafenrevier werden miteinander verknüpft und zueinander geöffnet, so dass die grundlegende Rahmenbedingung für eine erfolgreiche Umstrukturierung des Hafenreviers geschaffen wird.

Parallel wurden acht weitere, große Verfahren betreut. So mussten die Planunterlagen für die Verlängerung der B74 von Kreinsloger bis Farger Straße nach umfangreicher Prüfung zur Korrektur und Vervollständigung an den Vorhabenträger zurückgegeben werden. Bezüglich mehrerer laufender Baumaßnahmen musste überprüft werden, ob die im Zuge der Bauausführung erforderlichen Änderungen bereits die Erheblichkeitsschwelle erreicht haben und somit einen Planänderungsbeschluss erfordern. Aber auch erste Abstimmungsgesprä-

che mit Niedersachsen über den geplanten Neubau der Wümmebrücke sowie die Einarbeitung in die Problematik eines Gelegeschutzprogramms als Ausgleichsmaßnahme sind hier zu nennen.



Darüber hinaus wurden Anpachtung und Ankauf der Flächen für die laufenden Maßnahmen betreut sowie die Restflächenregulierung fortgesetzt.

Im Bereich des passiven Lärmschutzes waren noch für einige Maßnahmen die Antragsteller zu beraten und ggf. zu bescheiden.

Im Jahr 2004 war lediglich eine Stellungnahme zu Planverfahren anderer Träger zu koordinieren sowie eine Ersatzwohnraumbeschaffung durchzuführen. Verwaltungszwangsverfahren nach dem Bremischen Landesstraßengesetz waren erfreulicherweise nicht vorzunehmen.

Im Jahre 2004 konnte die Planfeststellungsbehörde für drei Verfahren Bestandskraft herstellen. Diese Verfahren sind:

- Änderungsbeschluss für den Um- und Ausbau der AS Hemelingen an der BAB 1
- Planfeststellungsbeschluss für den Um- und Neubau von Auf- und Abfahrten zur B 6 im Zusammenhang mit dem Bau einer Verbindungsstraße zwischen der Innenstadt und der Überseestadt sowie mit dem Bau der Eisenbahnüberführung Stephanitor
- Anordnung der sofortigen Vollziehung für den Um- und Ausbau der Halbanschlussstelle Duckwitzstraße der B 75 zu einem Vollanschluss „Anschlussstelle Ochtum“

III.9.2 Erschließungsverträge und –vereinbarungen

Ers. 903	Oslebshauer Bahnhof	
Ers. 911	Sanierungsgebiet Hemelingen, Planstraße zw. Hemelinger Bahnhofstraße und Osenbrückstraße	
Ers. 915	Zufahrt Leher Heerstraße	
Ers. 871/2	Borgfeld West Baufelder I, VI, VII, VIII, X und XI	
Einnahmen für Erschließungsbeiträge in 2004:		€ 922.980,46

III.9.3 Sonstige Verfahren

Straßenbenennungen	13
Eisenbahnkreuzungsvereinbarungen	4
Überfahrten	540
Schadenersatzangelegenheiten	Summe: 1120
• Ersatzanspruch Bund	358
• Ersatzanspruch Stadtgemeinde	307
• Schadenfall Verursacher „Unbekannt“	455
Schadenersatzanspruch gegenüber der Stadtgemeinde	13
Gestattungsverträge	60
Telekommunikationsangelegenheiten	30
Passiver Lärmschutz (Vorgänge)	15
Widmungsverfahren	8
Entwidmungsverfahren	10
Haftpflichtangelegenheiten	86
Pflanzbehälter	40

III.10 Straßenverkehrsbehörde und Straßenverkehrstechnik

III.10.1 Verkehrsbehörde

Ausnahmegenehmigungen:

Das Aufgabenspektrum der Abteilung, das sich in erster Linie auf die Straßenverkehrsordnung stützt, ist außerordentlich umfangreich und vielschichtig. Es reicht von der Erteilung von Ausnahmegenehmigungen allgemeiner Art (Ausnahme von Halt- und Parkverboten) bis hin zu der Genehmigung von Baustellen auf den Bundesautobahnen einschließlich der notwendigen Kontrollen vor Ort. Insgesamt wurden im Jahr 2004 nahezu 16.000 Vorgänge bearbeitet.

Für die Ausstellung der zahlreichen Ausnahmegenehmigungen für Bürger, Handwerker und Anwohner wurde in der Verkehrsbehörde ein Bürgerbüro eingerichtet, in dem die Mitarbeiterinnen die gewünschten Ausnahmegenehmigungen kurzfristig und ohne längere Wartezeiten für die Antragsteller ausstellen.

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

Straßenverkehrsbehördliche Angelegenheiten	2003	2004
Verkehrsordnungen		
Anhörungen	135	150
Verkehrsordnungen	335	317
Verkehrsordnungen Einricht. pers. Behindertenparkplatz	69	80
Baustellen		
Baustellenanordnungen/ Baustellenbetreuungen	1036	1267
Baustellenverlängerungsanordnungen	154	171
Bewohnerparkgebiete		
Bewohnerparkgenehmigungen	1202	1445
Gewerbeparkgenehmigungen	331	325
Besucherkarten	1320	1637
Wochenkarten	401	519
Anhängerkarten	0	5
Ausnahmegenehmigungen		
Deichscheine	560	364
allgem. Parkerleichterungen	616	663
Handwerker-AG	1378	1560
Soziale Dienste-AG	265	265
Befreiung von Helm- Gurtpflicht	57	51
Allgemeine Ausnahmegenehmigungen (außer Tempo 100)	725	887
Gewichtsbeschränkte Straßen	138	115
Tempo 100	178	195
Schwerverkehr		
Genehmigung von Schwertransporten	4945	5219
Zustimmungen zu Schwertransporten Dritter	14500	15400
Sonn-/Feiertags-AG	keine Angaben	81
Veranstaltungen		
Veranstaltungserlaubnisse	30	37

Bewohnerparken:

Im Zuge des in Bremen umzusetzenden Parkraumkonzeptes und zum Schutz der Wohnbevölkerung in den engräumigen Vierteln vor Fremdparkern wurden und werden auch aktuell Bewohnerparkgebiete ausgewiesen. Die Bewohner können sich eine Parkplakette kaufen und dürfen dann innerhalb des Anwohnerparkgebietes ihre Fahrzeuge auf den legalen Parkplätzen abstellen. Eine Reservierung eines Parkplatzes ist damit nicht verbunden.

In Bremen sind mittlerweile 7 Gebiete eingerichtet worden mit insgesamt 1445 ausgestellten Plaketten. In dem größten Gebiet, Parkgebiet F, das durch die Straßen Parkallee, Hollerallee, Schwachhauser Heerstraße und Am Barkhof begrenzt ist, sind alleine 466 Ausnahmegenehmigungen ausgestellt worden.

Verkehrsordnungen:

Für die Umsetzung der in der Straßenverkehrsordnung aufgeführten Verkehrszeichen und Markierungen, die von Bürgern, Ortsämtern, der Polizei, Institutionen, der Bremer Straßenbahn AG oder anderen beantragt werden, sind Anhörverfahren vorgeschrieben. Im letzten Jahr wurden 547 Anhörverfahren durchgeführt. Daraus ergaben sich 397 Verkehrsordnungen (einschließlich 80 Behindertenparkplätzen).

Im vergangenen Jahr hat die Straßenverkehrsbehörde für 37 Veranstaltungen die Verkehrsordnungen erlassen. Zu diesen Veranstaltungen zählen der Freimarkt mit dem obligatorischen Umzug, aber auch alle Veranstaltungen in Bremen, die Auswirkungen auf die öffentlichen Straßen haben.

Zielplanung Fahrrad:

In den Bereich der Verkehrsordnungen fällt auch die Umsetzung des Konzepts „Zielplanung Fahrrad für Bremen“, das vom Senator für Bau, Umwelt und Verkehr initiiert worden ist. Dieses Handlungskonzept zur Sicherung und Entwicklung des Fahrradverkehrs in Bremen beinhaltet eine Fülle von Maßnahmen, die in großen Teilen von der Verkehrsbehörde umgesetzt werden müssen. Das Konzept orientiert sich an zwei Oberzielen:

- Steigerung der Nutzung des Fahrrades, um bei kurzen und mittleren Distanzen eine umweltschonende Alternative zum Auto zu bieten und
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr und die anderen Verkehrsteilnehmer.

Es wurden die Probleme für den Radverkehr herausgearbeitet und daraus der Handlungsbedarf zur Herrichtung einer sicheren und attraktiven Radverkehrsführung abgeleitet. Dieses Konzept wird jetzt im Amt umgesetzt, einerseits die baulichen Maßnahmen und auf der anderen Seite die straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen (Schilder und Markierungen). So

sind bereits größere Maßnahmen planungstechnisch weit gediehen (wie z.B. die durchgehende Radwegverbindung von der Kornstraße bis zur Habenhauser Landstraße mit einem Volumen von ca. 100.000 €), so dass einer Umsetzung nach dem vorgeschriebenen Anhörverfahren nichts entgegensteht. Daneben werden noch 8 kleinere bauliche Maßnahmen einschließlich Markierung und Beschilderung mit einem Volumen von ca. 70.000 € umgesetzt.

Grüner Pfeil:

Im Jahre 2004 wurde von der Verkehrsbehörde die Ausstattung der Signalanlagen mit dem grünen Blechpfeil weiter vorangetrieben. Nachdem in den Jahren zuvor bereits 72 Grünpfeile angeordnet worden waren, konnten weitere 35 Pfeile im Jahre 2004 installiert werden. Die grünen Pfeile werden von vielen Verkehrsteilnehmern, vorrangig Fußgängern und Radfahrern außerordentlich kritisch gesehen. Aufgrund der Nichtbeachtung der vorgeschriebenen Regeln beim Rechtsabbiegen bei rot durch die Autofahrer wurde sehr häufig die Rücknahme aller grünen Pfeile gefordert. Zur notwendigen Information für die Kraftfahrer wurde dann im Juni 2004 - in Zusammenarbeit mit dem ADAC Bremen - eine Informationsschrift entwickelt, in der die Kraftfahrer auf die wichtigsten Regeln beim Rechtsabbiegen bei rot hingewiesen werden. Diese konnte mit finanzieller Unterstützung des Weser-Kuriers an nahezu alle Haushalte in Bremen verteilt werden.

Der Grüne Pfeil erlaubt das Abbiegen nach rechts auch bei roter Ampel

➔ Aber Fußgänger, Radfahrer und Querverkehr haben Vorrang

SO VERHALTEN SIE SICH RICHTIG:

Das Abbiegen bei Rot an einer Ampel ist nur nach rechts und nur dort erlaubt, wo ein Grünpfeilschild vorhanden ist.

Wer am Grünpfeil bei Rotlicht nach rechts abbiegen will, muss zunächst immer an der Haltlinie anhalten.

Querende Fußgänger und Radfahrer dürfen nicht behindert oder gar gefährdet werden. Sie haben immer Vorrang.

Erst dann darf man langsam über die Fußgänger- und Radwegfurt bis zur Sichtlinie vorfahren und abbiegen, sofern kein Fahrzeug von links kommt. Der freigegebene Querverkehr hat immer Vorrang!

Bei mehreren Fahrzeugen, die hintereinander abbiegen wollen, gelten diese Regeln für jedes einzelne Fahrzeug.

Vor Abbiegen bei Rot: STOP an der Haltlinie

BITTE BEACHTEN SIE

Vor Abbiegen bei Rot STOP an der Haltlinie

Das Rechtsabbiegen am Grünpfeil bei Rot ist nicht vorgeschrieben, sondern nur erlaubt. Es besteht keine Pflicht zum Abbiegen!

Es ist verboten, andere Autofahrer durch Hupe oder Lichthupe zum Rechtsabbiegen zu nötigen.

Verstöße gegen die vorgeschriebene Anhalte- und Sorgfaltspflicht werden ähnlich wie ein Rotlichtverstoß mit bis zu 100 Euro Bußgeld und drei Punkten in Flensburg geahndet.

Baustellen:

Baustellenanordnungen, die die Voraussetzung für die Durchführung einer Baumaßnahme in unseren Straßen sind, stellen ein erhebliches Arbeitsvolumen innerhalb der Verkehrsbehörde dar. Baustellenanordnungen sind sehr arbeitsintensiv und müssen zur Vermeidung von Zeitverzögerungen bei der Durchführung der oftmals eng eingetakteten Baustellen zügig bearbeitet werden. Die Verkehrsbehörde ist zuständig für die Baustellen auf dem Hauptverkehrsstraßennetz. Dort wurden im Jahre 2004 ca. 1280 Baustellenanordnungen neu erlassen und 171 bestehende Baustellen verlängert.

Großraum- und Schwertransporte:

In der Straßenverkehrsbehörde werden auch die Ausnahmegenehmigungen für die Fahrten der Großraum- und Schwertransporte erstellt. Hier sind in 2004 ca. 5.300 Genehmigungen einschließlich der Ausnahmen von Sonn- und Feiertagsfahrverbot ausgestellt worden. Dazu kommen ca. 15.400 Zustimmungen zu den Anträgen aus den anderen Bundesländern von Transporten, die durch Bremen fahren oder ihr Ziel in einem der bremischen Häfen haben.

Ein exemplarisches Beispiel für die Durchführung eines Großraum- und Schwertransports ist der Transport einer Raketenstufe von dem Gelände der EADS zum Neustädter Hafen.

EADS hat in mehreren Telefonaten und in Besprechungen mehrmals auf die Brisanz dieses Transportes und die sich anschließenden Folgetransporten hingewiesen. Die Firma hat sich verpflichtet, die vorgegebenen Termine einzuhalten, da hiervon die weitere Fertigung der ARIANE in Französisch-Guyana abhängig ist (Transport auf der Strasse – Schiff – Ingenieure vor Ort – Montage der Rakete – Starttermine).

In diesem Zusammenhang wurde auch über das Wochenendfahrverbot für Schwertransporte bzw. die auszusprechenden Fahrverbote für Schwertransporte bei Straßenglätte (evtl. Einsatz von Streufahrzeugen) diskutiert. Da der Antrag der Transportfirma mit Skizzen über den geplanten Weg kein klares Bild ergab, wurde eine Besprechung mit allen verantwortlichen Stellen durchgeführt.



Die Abmessungen
des Transports betragen:

- 20,00 m Länge
- 5,90 m Breite
- 5,90 m Höhe
- 55,00 t Gesamtgewicht

Die vom Spediteur vorgeschlagene Streckenführung war nicht realisierbar. Es schloss sich ein weiterer Termin mit der Polizei an, in dem eine mögliche Strecke abgefahren wurde. Auf dieser Strecke wurden die Höhe der Ampelmasten, die Brückenhöhen, die Straßenbreiten und alle anderen relevanten Maße aufgenommen. Die endgültige Streckenführung lief dann über den Neuenlander Ring (Umfahren der Ampelpeitsche im Gegenverkehr), Neuenlander Straße, Querung der Friedrich-Ebert-Straße mit Anheben der Oberleitungen der BSAG, Querung der Langemarckstraße; hier wurde ebenfalls die Oberleitung der BSAG angehoben. Die Maste der Signalanlage (Peitschenausleger) konnten auf der Fahrbahn Richtung BAB umfahren werden, Auffahrt zur B 75/Oldenburger Straße auf der Abfahrtrampe, Weiterfahrt im Gegenverkehr, Öffnung der Leitplanke, Überfahrt in Fahrtrichtung, Abfahrt Huchtinger Heerstraße. Über die Straße Zum Huchtinger Bahnhof – nur möglich mit absoluten Haltverboten und Anheben der Fahrdrähte der DB AG im vorgegebenen Zeitfenster von 1 ½ Stunden fuhr der Transport in Richtung Wardamm und die Warturmer Heerstraße, die Senator-Apelt- und Senator-Borttscheller-Straße bis zum Ziel.

Es musste sichergestellt sein, dass zum Zeitpunkt des Transportes keine Baustellen auf der Strecke angeordnet werden und die vorgegebenen Zeitfenster der BSAG und der DB AG eingehalten werden. Diese Zeitfenster mussten aufeinander abgestimmt werden, so dass eine Transportdurchführung in einer Nacht stattfinden konnte (es bestand keine Möglichkeit den Transport abzustellen und in der nächsten Nacht weiter durchzuführen).

Beschilderung:

Im Jahr 2004 wurde die Stadthalle umgebaut und mit ihrer Eröffnung, Ende des Jahres 2004 in „AWD-dome“ umbenannt. Dazu war es erforderlich, den Begriff „Stadthalle“ auf allen Wegweisern und sonstigen Schildern durch die neue Bezeichnung zu ersetzen. Da auch das Logo der Stadthalle verändert wurde, hat die Verkehrsbehörde sämtliche vorhandenen Stadthallen-Schilder überprüft und Vorschläge für eine kostengünstige Anpassung erarbeitet. Im Zuge der Neubeschilderung wurde gleichzeitig überprüft, ob die Zielspinnen für die Ziele durchgängig vorhanden sind.

Im Hinblick auf die in der Umsetzung befindliche Wechselwegweisung "GVZ/Bürgerweide", bei der ausschließlich der Begriff "Messe" verwendet wird (auf Bundesautobahnen durfte nur dieser Begriff genutzt werden), sollte der Schriftzug "Messe" vorrangig und durchgängig mit dem neuen Piktogramm eingesetzt werden. Auf den Schildern, auf denen noch Platz war, wurde der Begriff "AWD-dome" zusätzlich genannt.

Beschilderung Messe:



Beschilderung Messe mit AWD-Dome:



III.10.2 Verkehrstechnik

Signalanlagen:

Im vergangenen Jahr wurden in Bremen 35 Signalanlagen neu gebaut und 32 verändert, so dass Ende des Jahres 356 Signalanlagen an Kreuzungen und Einmündungen, 199 Signalanlagen zur Sicherung des Fußgängers zum Überqueren der Straßen und 16 Anlagen zur Sicherung des Schienenverkehrs, also insgesamt 571 Signalanlagen in Betrieb waren. Von diesen Signalanlagen werden 375 von den Straßenbahnen und Bussen angesteuert. Von den 571 Ampeln sind 442 an einen Verkehrsrechner angeschlossen. In Bremen sind insgesamt 7 Verkehrsrechner in Betrieb.

S t a t i s t i k	2002	2003	2004
Anzahl Lichtsignalanlagen (LSA)	553	568	571
Anzahl LSA an Kreuzungen + Einmündungen	346	354	356
Anzahl Fußgängerfurten	192	199	199
Sicherung Gleisanlagen ÖV	7	7	7
Bahnübergangsanlagen	8	8	9
LSA mit ÖPNV-Beeinflussung	325	351	375
LSA mit Blindenakustik	192	> 200	> 200
Verkehrssteuerungsrechner	8	8	7
Anzahl LSA an Verkehrsrechnern	421	442	442
Zählstellen/Messstellen	ca.30	ca.190	203
Nachtabstaltung von LSA	35%	35%	45%
Neubau und Änderungen an LSA	66	71	67
Verkehrsleitsysteme	3	3	3
BAB A1/ VBA, Anzeigenquerschnitte	29	30	61
BAB A1/ VBA, Wetterstationen	5	5	9
BAB A1/ VBA, Messstellen	174	180	262

Nachtabstaltungen:

Auf Wunsch des Senators für Bau, Umwelt und Verkehr werden alle Signalanlagen daraufhin überprüft, ob eine Abschaltung in den Nachtstunden bzw. an den Wochenenden möglich ist. In mehreren Ortsterminen wurden die Anlagen mit den beteiligten Ämtern und Institutionen vor Ort überprüft; im Bereich Horn-Lehe sogar im Rahmen einer Fahrradtour mit Herrn Senator Eckhoff. Zwischenzeitlich konnte die Zahl der nachts abgeschalteten Signalanlagen von 35% auf rd. 45% erhöht werden.

Verkehrsmanagementzentrale:

Im Mai 2004 konnte die offizielle Eröffnung der Verkehrsmanagementzentrale in den neuen Räumlichkeiten im Dienstgebäude des ASV gefeiert werden. In der Leitzentrale wird auf einer großen Videowand das Stadtgebiet Bremens mit allen verkehrstechnischen Einrichtungen dargestellt. Hier kann auf komfortable Weise die Funktionalität aller Signalanlagen, Detektoren und Parkleitschilder sofort erkannt und bei Störungen entsprechend reagiert werden.

Durch ein autarkes Messstellensystem wird die aktuelle Verkehrslage auf dem strategischen Straßennetz erfasst und durch entsprechende Einfärbungen der Straßenabschnitte ebenfalls auf der Videowand dargestellt. Durch eine in der VMZ implementierte Steuerungslogik wird die Optimierung der Steuerung aller verkehrstechnischen Systeme ermöglicht.

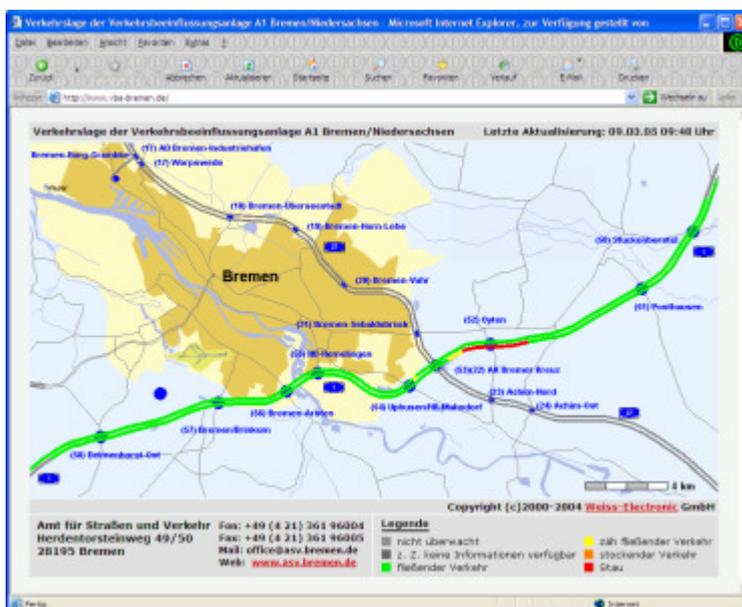
In der VMZ arbeiten zur Zeit 5 Mitarbeiter. Um die Betriebszeit auf 24h/Tag ausweiten und den verkehrlichen Erfordernissen anzupassen zu können, ist ein gemeinsamer Betrieb der VMZ mit der Polizei angedacht. Damit einhergehend ist die Integration der Landesmeldestelle und die Überwachung des Hemelinger Tunnels geplant. Die Umsetzung soll in 2005 erfolgen.



Verkehrsbeeinflussungsanlage:

Im November 2004 wurde die umgebaute und erweiterte Verkehrsbeeinflussungsanlage (VBA) auf der A1 unter Beteiligung des BMVBW eingeweiht. Damit steht auf einer Länge von 43 km zwischen den Autobahnanschlussstellen Delmenhorst-Ost und Stuckenborstel eine der modernsten Streckenbeeinflussungsanlagen Deutschlands dem Autofahrer in beiden Richtungen zur Verfügung. Mit der VBA kann auf verschiedene Verkehrslagen und Um-

welteinflüsse reagiert und dem Autofahrer frühzeitig eine Information gegeben werden. So besteht auch die Möglichkeit mittels Geschwindigkeitsbeschränkungen den Verkehrsfluss zu harmonisieren, um die Leistungsfähigkeit der Strecke zu garantieren. Dies ist ein wichtiger Beitrag zur Senkung der Verkehrsunfallzahlen.



Die VBA auf der A1 verfügt über 61 Streckenstationen, 242 Wechselverkehrszeichen, 262 Messstellen zur Verkehrsdatenerfassung und 9 Wetterstationen.

III.11 Verdingungs- und Vergabewesen

Verdingungen und Vergaben	2001	2002	2003	2004
Zahl der abgeschl. Ing.- Verträge	41	69	73	148
Zahl der Nachträge/ Bund	15	17	26	29
Zahl der Nachträge/ FHB	34	38	40	44
Zahl der Submissionstermine	139	127	97	73
Zahl der Deputationsvorlagen	25	30	19	22
Zahl der Berichte der Verwaltung	27	32	22	27
Zahl der Senatsvorlagen	21	15	24	21
Summen:	302	328	301	364

² Herausgegeben vom Amt für Straßen und Verkehr im April 2005

Verantwortlich: Thorsten.Berqt@ASV.Bremen.de

IT-Unterstützung Peter Käshammer