

# Inhalt

	BUNDESAUFTRAGSVERWALTUNG	6
I.1	Fortschreibung der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP 2003)	6
1.2	Bundesfernstraßen	12
II	AUFGABEN DER LANDESVERWALTUNG	19
Ш	AMT FÜR STRAßEN UND VERKEHR	21
III.1	Haushalt und Controlling	22
III.2	Personalstand per 31.12.2007	27
III.3	Der Organisationsentwicklungsprozess im Amt für Straßen und Verkehr	29
111.4	Jahresbericht der IT - Gruppe	35
III.5	Planung	40
III.5.1	Planung Stadtstraßen	40
III.5.2	ÖPNV-Planungen	41
III.5.3	Landschaftspflege, Natur- und Umweltschutz	47
III.6	Baumaßnahmen (ohne BAB)	51
III.6.1	Neubau und Umbau	51
III.6.2	Sanierungsmaßnahmen	54
III.6.3	Sanierung nach Kanalbau	54
III.6.4	Fachliche Begleitung privater Erschließungsmaßnahmen	57
111.7	Erhaltung	59
III.7.1	Straßenkontrolle	61
111.7.2	Allgemeine Straßendaten	64
III.7.3	Erhaltungs- und Unterhaltungsleistungen	65
111.7.4	Öffentliche Beleuchtung	66
III.8	Brücken- und Ingenieurbauwerke	67
III.8.1	Zahlen und Fakten	67
III.8.2	Bauwerksprüfung	70
III.9	Erschließungen und Straßenrechtliche Angelegenheiten	88
III.9.1	Erschließungsverträge und -vereinbarungen	88
III.9.2	Sonstige Verfahren	88
III.10	Straßenverkehrsbehörde und Straßenverkehrstechnik	89

III.10.1	Verkehrsbehörde	89
III.10.2	Verkehrstechnik	90
III.11	Verdingungs- und Vergabewesen	94
III.12	Risikolage und -entwicklung	95
III.12.1	Verkehrsinfrastrukturrisiken	95
III.12.2	Finanzwirtschaftliche Risiken	96
III.12.3	Personalrisiken	96

## Vorwort zum Jahresbericht 2007

Gut ausgebaute Straßen, stetiger Verkehr der ein kontinuierliches und zügiges Vorankommen ermöglicht, die Berücksichtigung der Belange des Umweltschutzes, noch mehr Sicherheit und eine attraktive Gestaltung von Straßen und Plätzen - kurz: die Umsetzung des verkehrspolitischen Auftrags. Das ist es, was unsere Kunden, die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, von der Verkehrsinfrastruktur in unserer Stadt erwarten. Diesem Anspruch steht zunehmend eine reduzierte Ausstattung mit öffentlichen Mitteln gegenüber. Diese Ausstattung macht es zur immer schwieriger werdenden Aufgabe, den Ansprüchen unserer Kunden möglichst umfänglich gerecht zu werden. Seit Jahren stellt sich das Amt für Straßen und Verkehr dieser Herausforderung und Gratwanderung zwischen Kundenwünschen und deren Realisierungschancen. Wirtschaftlich agieren und richtig entscheiden bedeutet dabei, die wesentlichen Kennzahlen als Entscheidungsgrundlage heranziehen und tatsächliche Aufwendungen widerspiegeln zu können. Dazu liefert u.a. die Kosten- und Leistungsrechnung im ASV die Datenbasis. Der Einsatz moderner Werkzeuge wie SAP ist dabei nicht nur Unternehmen vorbehalten, sie zeichnen auch ein modernes Amt aus.

Die Entwicklung des ASV hin zu einem Managementamt wurde bei einem nahezu konstant gebliebenen Gesamthaushalt von annähernd 356 Millionen Euro durch eine in den letzten Jahren stark angestiegene Anzahl von Eingangsrechnungen (15.000 im Berichtszeitraum) unterstrichen. Dabei kann die Anzahl der Rechnungen als Indikator für den Entwicklungsprozess herangezogen werden, der sich durch die zunehmende Wahrnehmung von Erhaltungsaufgaben durch beauftragte Firmen begründet und der wiederum auf der Reduktion des eigenen Wartungspersonals beruht. Trotz der der Wirtschaftlichkeit geschuldeten Umstrukturierung bleibt die Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur zentrales Thema in Zeiten angespannter Haushaltslagen. Diese rückläufige finanzielle Ausstattung hat eine stetige Verschlechterung des Zustandes der stadtbremischen Straßen zur Folge. So wurden im Jahr 2007 im Rahmen der regelmäßig durchzuführenden Straßenkontrollen ca. 11.000 Schäden erfasst, die je nach Umfang im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht prioritär abzuarbeiten waren. Als Folge musste ein Großteil der zur Verfügung stehenden Erhaltungsmittel für überwiegend kleinteilige Maßnahmen der baulichen Erhaltung eingesetzt werden. Nur ca. 1,5 Mio. € konnten für werterhaltende Grundsanierungen eingesetzt werden.

Im Mittelpunkt des Aufgabenbereiches der Bundesauftragsverwaltung stand erneut das Großprojekt BAB A281, deren Bauabschnitte 2/1 und 3/1 am Ende des Jahres ihrer langfristig geplanten Fertigstellung termingerecht entgegensahen. So konnte bereits im Oktober 2007 die Verkehrsfreigabe für die 5,7 km langen Bauabschnitte auf den 30. Januar 2008 terminiert und wesentliche Schritte für die weitere Verwirklichung des Autobahnringschlusses um Bremen eingeleitet werden. Zudem haben sich der Senat der Freien Hansestadt Bremen und die niedersächsische Landesregierung für einen gemeinsamen Übergabebereich der B212n ausgesprochen. Dieses wurde durch den Start der Neuauflage des Raumordnungsverfahrens auf niedersächsischer Seite bestätigt.

Auch die ÖPNV-Projekte zur Verlängerung der Bremer Straßenbahnlinien 1, 2, 4, 8 und 10 konnten wesentlich vorangebracht werden. Bis zum Ende des Jahres wurden die Entwurfsplanungen für die Verlängerung der Linien 2 und 10 in einem engen Abstimmungsprozess mit allen Beteiligten erarbeitet. Beim gemeindeübergreifenden Projekt zur Verlängerung der Linie 4 bis Lilienthal-Falkenberg ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens der Erörterungstermin durchgeführt worden. Der Planfeststellungsbeschluss wird im Jahr 2008 erwartet. Für die Verlängerung der Linie 1 bis zum Bahnhof Mahndorf ist mit dem Antrag auf Planfeststellung im Juni des Jahres ein weiterer Meilenstein für die Verwirklichung des Großvorhabenprogrammes gesetzt worden.

Der Tätigkeitsbericht der Planfeststellungsbehörde ist erstmalig nicht mehr Bestandteil dieses Jahresberichtes, da im Berichtszeitraum diese Aufgaben nicht mehr vom ASV wahrgenommen wurden.

Dieser, mittlerweile im achten Jahr erscheinende, ASV-Jahresbericht dokumentiert die wesentlichen Leistungen des Amtes und bietet eine Auswahl von Projektbeschreibungen aus den verschiedenen Tätigkeitsfeldern. Er zeigt das breite Aufgabenspektrum des Amtes und erlaubt einen Einblick in die Vielfältigkeit der Entwicklung und Erhaltung unserer Verkehrsinfrastruktur.

#### I BUNDESAUFTRAGSVERWALTUNG

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

## I.1 Fortschreibung der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP 2003)

## Vordringlicher Bedarf

Laufende und fest disponierte Vorhaben

•	A 281 BA 2/1	Warturmer Heerstraße – Neuenlander Ring (2007 im Bau)
٠	A 281 BA 2/2	Neuenlander Ring – Kattenturmer Heerstraße
٠	A 281 BA 3/1	Stromer Landstraße – Warturmer Heerstraße (2007 im Bau)
٠	A 281 BA 3/2	Bremen/Strom - Stromer Landstraße
•	A 281 BA 4	Hafenrandstraße – Bremen/Strom (Wesertunnel)
٠	B 71 (Brhv.)	Landesgrenze HB/Nds. – AS Bremerhaven/Wulsdorf
		(fertig gestellt)

## Neue Vorhaben

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

Neue Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag

■ B 212 Landesgrenze HB/Nds. – A 281

#### Weiterer Bedarf

Neue Vorhaben mit Planungsrecht

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

## Neue Vorhaben

A 1 Achtstreifiger Ausbau Bremer Kreuz – Bremen/Brinkum

A 27 Sechsstreifiger Ausbau Bremen/Überseestadt – Bremen/Vahr

B 6
 Brücke Verteilerkreis Utbremen

## Projekt BAB A 281

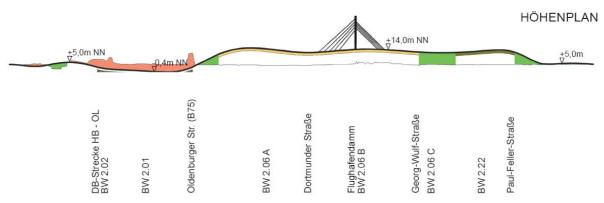
Die BAB A 281 stellt die künftige nordwestliche Eckverbindung zwischen den vorhandenen Autobahnen BAB A 27 und BAB A 1 dar. Sie ist in vier Bauabschnitte (BA) aufgeteilt, wobei die Bauabschnitte 2 und 3 in jeweils 2 Baustufen unterteilt sind.

Der 1. Bauabschnitt, zwischen der BAB A 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. Das Brückenbauwerk über den ehemaligen Großmarkt ist im Juni 2007 vollendet worden. Die ca. 1,1 km lange Hochstraße im Bereich der Richard-Dunkel-Straße und des Flughafendamms ist im Dezember 2007 fertig gestellt worden. Der 3,3 km lange BA 2/1 wurde am 30.01.2008 für den Verkehr freigegeben.







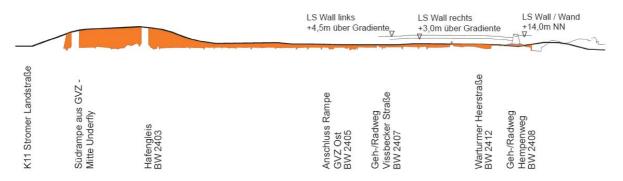
Der BA 2/2 erstreckt sich vom Neuenlander Ring bis zur Kattenturmer Heerstraße. Der Bauabschnitt befindet sich seit Dezember 2006 in der Planfeststellung. Im März 2007 ist das Verfahren unterbrochen worden. Im September 2007 ist vom Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa ein Runder Tisch unter Beteiligung der Bürgerinitiativen, der Beiräte, der Ortsämter und der Verwaltung eingerichtet worden, um die bisherige Planung des BA 2/2 und die noch möglichen Veränderung im laufenden Planfeststellungsverfahren zu erörtern. Nach Abschluss des Runden Tisches, Ende Januar 2008, soll das Planfeststellungsverfahren im Februar 2008 fortgeführt werden.

Der BA 3/1 schließt am BA 2/1 an und erstreckt sich mit einer Länge von rd. 2,4 km von der Warturmer Heerstraße bis zum GVZ (Stromer Landstraße). Der BA 3/1 wurde zeitgleich mit dem BA 2/1 am 30.01.2008 für Verkehr freigegeben. Die Straßenbauarbeiten für die Bauabschnitte BA 2/1 und BA 3/1 sind im Dezember 2007 abgeschlossen worden.





## HÖHENPLAN



Der 4,1 km lange 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. Das Kostenvolumen des Bundes beläuft sich hier auf insgesamt 42,7 Mio. € Dieser Abschnitt muss aus bautechnischen Gründen zusammen mit der Verlängerung der Merkurstraße einschließlich Anschluss über die Anschlussstelle Strom an die A 281 hergestellt werden. Am 24.09.2007 ist der Planfeststellungsbeschluss für diesen Bauabschnitt ergangen. Im Anschluss ist mit der Erarbeitung der Ausführungsunterlagen begonnen worden.

Im rd. 4,2 km langen BA 4, der westlich vom GVZ (AS Bremen-Strom) bis zur Hafenrandstraße verläuft, ist die Weserquerung (Tunnel im E- und A-Verfahren) mit einer Tunnelstrecke von rd. 950 m integriert. Parallel zur Erarbeitung der Antragsunterlagen für die Planfeststellung ist die Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2002 aktualisiert worden. Nach Abschluss der Aktualisierung der Machbarkeitsstudie haben sich der Bund und Bremen verständigt, die Weserquerung weiterhin als F-Modell zu realisieren. Die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens ist zum 1. Quartal 2008 avisiert.

Der 5. BA erstreckt sich vom BA 2/2 parallel zur Kattenturmer Heerstraße bis zur Landesgrenze Bremen/Niedersachsen. Im aktuellen Bundesverkehrswegeplan ist der BA 5 im weiteren Bedarf mit Planungsrecht (WB\*) eingestuft. Im November 2006 hat das BMVBS seine Bereitschaft signalisiert, diesen Bauabschnitt in den vordringlichen Bedarf zu heben.

## Die Beleuchtung der A 281

Im Jahr 2007 wurde die Beleuchtung im Bauabschnitt 2.1 der A281 fertig gestellt und in Betrieb genommen. Aufgrund der Besonderheiten der Autobahn wie den fehlenden Standstreifen, die erschwerte optische Führung des Straßenverlaufes durch enge Radien der Auf- und Abfahrtsrampen und die zum Teil sehr hohe Umgebungshelligkeiten wurde bereits bei der Planung der A281 auf die Notwendigkeit einer Beleuchtung hingewiesen.

Nach einem Genehmigungs- und Prüfungsverfahren hat der Bund die Beleuchtung des Abschnittes 2.1 für notwendig befunden und sich zur Übernahme der jährlichen Wartungs- und Betriebskosten verpflichtet.

Die Fahrbahnen der A281 werden vom Mittelstreifen aus beleuchtet. Hierzu wurden Aufsatzmasten mit einer Lichtpunkthöhe von 12m und einem Abstand von ca. 30 - 40m aufgestellt. Auf jedem Mast sind zwei Aufsatzleuchten mit je zwei Natriumdampfhochdrucklampen mit 70 W Leistung installiert. Daraus ergibt sich ein mittleres Leuchtdichteniveau von ca. 1cd/m², das in den Nachtstunden von 22:00 – 05:00 Uhr um 50% abgesenkt wird.

Durch eine Überarbeitung der Beleuchtungsplanung kurz vor Baubeginn konnten die installierte Leistung und der Energieverbrauch gegenüber der im RE-Entwurf aufgeführten Beleuchtungsplanung nahezu halbiert werden. Dadurch reduzieren sich die jährlichen Betriebskosten um ca. 10.000 € und der CO2-Ausstoß um ca. 56.5 t/a.

# Datenvergleich:

	Planung 2002	Neuplanung 2007
Anzahl Beleuchtungsmasten	129 St.	142 St.
Anzahl Leuchten	164 St.	225 St.
installierte Leistung	ca. 59,0 kW	ca. 30,5 kW
Energieverbrauch pro Jahr	ca. 180.000 kWh	ca. 98.000 kWh
Wartung- und Betriebskosten pro Jahr (netto):	ca. 28.000 €	18.000 €

## Projekt B 212n

Die B 212 neu zwischen der Landesgrenze Bremen/Niedersachsen (Ochtum) und der AS Strom der A 281 stellt eine wichtige Zulaufstrecke für den über Maut zu finanzierenden Wesertunnel dar. Eine länderübergreifende und integrative Planung einschließlich Verknüpfung der Neubaustrecke mit dem nachgeordneten Straßennetz in Niedersachsen ist erforderlich.

Zur Linienfindung auf Bremer Gebiet läuft derzeit ein Flächennutzungsplanänderungsverfahren. Der Senat und die niedersächsische Landesregierung haben sich zwischenzeitlich für den Übergabebereich Stromer Landstraße ausgesprochen. Zur Bestätigung dieses Übergabepunktes ist in Niedersachsen im August 2007 die Neuauflage des Raumordnungsverfahrens gestartet worden. Da nach den bisherigen Planungen aus naturschutzfachlicher Sicht (EU-Vogelschutzgebiet) in Abstimmung mit Niedersachsen ausschließlich der Übergabepunkt Strom in Betracht kommt, sind erste Planungsschritte (Vermessung, Grundlagenklärung) zur Erarbeitung der RE-Unterlagen durchgeführt worden. Die Freigabe soll zeitgleich mit der Freigabe des BA 4 erfolgen.

# I.2 Bundesfernstraßen

# a. Planung

Maßnahme	Art der Leistung	in 2007 abge- schlossen
AS Sebaldsbrück	Entwurfsplanung/- Genehmigungsplanung	nein
B 212 Neubau im Niedervieland	Änderung des Flächennutzungspla- nes	nein
B 6 Neuenlander Straße	Vorplanung	nein
B 6 Zubringer Überseestadt	Genehmigungsplanung	ja
B 74 Bauabschnitt Ausbau und Verlegung von Farger-Straße bis Kreinsloger	Ausführungsplanung	ja
BAB A 1 Zubringer Arsten / kom- munale Entlastungsstraße Dreye	Genehmigungsverfahren Ausführungsplanung	Ja nein
BAB A 1, Bremer Kreuz - AS Uphusen	Genehmigungsplanung RE-Entwurfsunterlagen	nein
BAB A 27, Grundsanierung zwischen Ihlpohl und AS Uthlede	Ausführungsplanung RE-Entwurfsunterlagen	nein
BAB A 270 AS St. Magnus	Genehmigungsplanung	nein
Kompensationsflächenpool Kreuzdeich	Genehmigungsplanung	nein

## Lärmsanierung an Bundesfernstraßen

Die Lärmsanierung dient der Verminderung der Lärmbelastung an bestehenden Straßen, ohne dass eine bauliche Änderung der Straße erfolgt ist. Hierbei handelt es sich um die Bewältigung einer durch die verkehrliche und bauliche Entwicklung "gewachsenen" und "verfestigten" Situation. Der Lärmschutz als Lärmsanierung wird als freiwillige Leistung auf Grundlage der haushaltsrechtlichen Regelungen gewährt und kann im Rahmen der vorhandenen Mittel durchgeführt werden. Bei der Lärmsanierung liegen die Immissionsgrenzwerte deutlich höher als bei der Lärmvorsorge, die in der Regel bei einem Neubau oder wesentlichen Umbau Anwendung findet.

Bei der Lärmsanierung gelten folgende Grenzwerte:

	Tag	Nacht
an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie Kleinsiedlungsgebieten	70 dB(A)	60 dB(A)
in Kerngebieten, Mischgebieten, Dorfgebieten	72 dB(A)	62 dB(A)
in Gewerbegebieten	75 dB(A)	65 dB/A)

Die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen setzt voraus, dass der Beurteilungspegel einen der zuvor genannten Grenzwerte übersteigt. Des Weiteren besteht auf Lärmschutzmaßnahmen nach den Kriterien der Lärmsanierung kein Rechtsanspruch.

Die Kriterien für die Lärmsanierung sind für die Bundesautobahnen auf Grundlage der dem Amt für Straßen und Verkehr vorliegenden Zahlen aus der Bundesverkehrszählung 2005 überprüft worden. Bei der Überprüfung konnte festgestellt werden, dass die DTV-Werte (Durchschnittlicher täglicher Verkehr) im überwiegenden Teil gegenüber der Bundesverkehrszählung aus dem Jahr 2000 zurückgegangen sind. Neue Ansprüche haben sich, bis auf die A1 im Bereich Arsten, wo eine Grenzwertüberschreitung vorliegt, nicht ergeben.

Hier soll im 3. oder 4. Quartal 2008 als Lückenschluss eine Lärmschutzwand (Länge ca. 25 m) zwischen der vorhandenen Lärmschutzwand im Bereich des Rastplatzes Ahlken und dem vorhandenen Erdwall im Bereich der Ahlker Dorfstraße realisiert werden. Die Kosten für diese Maßnahme betragen ca. 50.000 €.

Bei den Bundesstraßen in der Baulast des Bundes (freie Strecke) gilt ähnliches, wie für die Bundesautobahnen. Auch hier wurde eine Überprüfung anhand der Verkehrsdaten für das Jahr 2005 durchgeführt. Durch Berechnungen im Bereich Huchting (Borchershof, Limburger Straße und Kirchhuchtinger Kreisel) konnte eine Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte festgestellt werden, die Lärmschutzmaßnahmen zur Folge hat.

Die Realisierung dieser Lärmschutzmaßnahmen wird Kosten in Höhe von ca. 360.000-420.000 € verursachen und ist für den Zeitraum Herbst 2008 bis Frühjahr 2009 angedacht.

Auch die A 270 wurde hinsichtlich des Anspruchs auf Lärmsanierungsmaßnahmen überprüft. Hier konnten im Bereich der A270 im Bereich Up Willmannsland bis Hintern Halm im Nachtzeitraum Grenzwertüberschreitungen festgestellt werden, die einen Anspruch auf weitere Lärmschutzmaßnahmen nach sich ziehen.

Zusätzlich zu den Lärmsanierungsmaßnahmen werden in Bremen zur Zeit noch einige Bereiche geprüft, für die evtl. das Urteil zur "30-Jahres-Frist für nachträglichen Lärmschutz an planfestgestellten Straßen" in Frage kommen kann.

Grundlage für nachträglichen Lärmschutz sind erhebliche nicht voraussehbare Wirkungen z.B. von Verkehrzahlen, da in der Regel nur mit Prognosezeiträumen von 10-15 Jahren gearbeitet wird, die Anspruchsfrist für Nachbesserungen jedoch 30 Jahre beträgt. Als erheblich in diesem Sinne ist eine Lärmsteigerung, wenn der nach der Prognose zu erwartende Beurteilungspegel um mindestens 3 dB(A) überschritten wird oder wenn der Beurteilungspegel die sog. enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle von 70dB(A) am Tag und 60dB(A) in der Nacht übersteige.

#### b. Bau

Maßnahme	Art der Leistung	in 2007 abge- schlossen
B 74 neu / von Farger Straße bis	Straßenneu- und Straßenumbau	nein
Kreinsloger		
B 6 Zubringer Überseestadt	Fahrbahnverbreiterung	nein

# c. Erhaltung und Winterdienst

Erhaltung	2004		2005		2006		2007	
Emailing	Platten	qm	Platten	qm	Platten	qm	Platten	qm
BAB A 27	ca. 250	ca. 5.350	ca. 325	ca. 7.050	ca. 95	ca. 2.150	ca. 250	ca. 5.350
BAB A 1	ca. 115	ca. 2.550	/	/	ca. 275	ca. 5.900	ca. 25	ca. 500

Winterdienst	2004	2005	2006	2007
Einsatztage	36	58	42	32

Fahrbahnmarkierung -	2007			
raili ballillilai kielulig	Art	Meter		
	Rand 0,15 m			
BAB A1 und Bremer Kreuz	Rand 0,30 m	ca. 24.600		
	Blockm. 0,30 m	ca. 2.100		

## d. Betriebsdienst auf Bundesfernstraßen

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

Das Bundesministerium hat mit der Einführung des Leistungsheftes (erste Fassung aus Juli 2001, endgültige Fassung Version 1.1 aus Dezember 2004, eingeführt mit Rundschreiben vom 14.02.2005) für die betriebliche Straßenunterhaltung auf Bundesfernstraßen für die vom Bund im Rahmen des Betriebsdienstes zu finanzierenden Ausgaben für Leistungen der Auftragsverwaltung bundeseinheitliche Standards definiert.

Das Leistungsheft gliedert sich in die nachfolgend genannten Leistungsbereiche, deren Leistungen im Leistungsheft detailliert beschrieben sind:

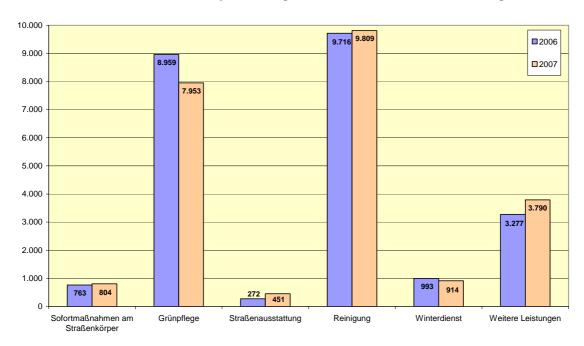
- Leistungsbereich 1: Sofortmaßnahmen am Straßenkörper (12 Leistungen)
- Leistungsbereich 2: Grünpflege (15 Leistungen)
- Leistungsbereich 3: Wartung und Instandhaltung der Straßenausstattung (16 Leistungen)
- Leistungsbereich 4: Reinigung (22 Leistungen)
- Leistungsbereich 5: Winterdienst (9 Leistungen)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

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

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

In Verbindung mit einer Kosten- und Leistungsrechnung soll dadurch u.a. erreicht werden, die Prozesse der Leistungserbringung und deren Aufwendungen bei unterschiedlichen Rahmenbedingungen zu vergleichen und meisterei- und länderübergreifende Vergleiche auf einheitlicher Basis vorzunehmen und den Betriebsdienst bundesweit zu optimieren.

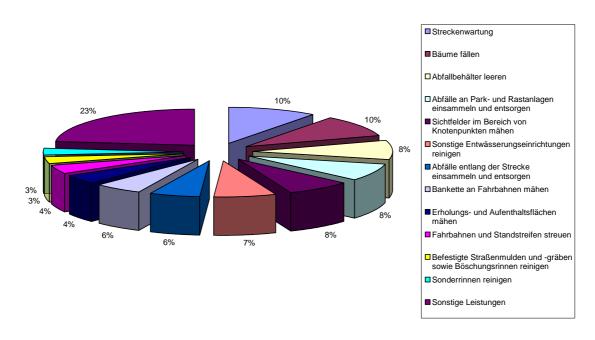
Die Autobahnmeisterei Hemelingen (im Jahr 2007 zuständig für 70 km Bundesautobahnen) und auch der Betriebshof Obervielander Straße (zuständig für 20 km Bundesstraßen) erfassen bereits seit Mitte 2003 die erbrachten Leistungen der Straßenwärter gemäß dem Leistungsheft.



Geleistete Stunden je Leistungsbereich 2006/2007 - AM Hemelingen

Im Jahr 2007 wurden von der Autobahnmeisterei insgesamt 23.721 Stunden für 39 verschiedene Leistungspositionen erbracht. Demgegenüber wurden im Jahr 2006 insgesamt 23.979 für 48 verschiedene Leistungspositionen erbracht. Größte Aufwandstreiber im Jahr 2007 waren die Leistungsbereiche Reinigung mit 41% der geleisteten Stunden und der Leistungsbereich Grünpflege mit 34% der geleisteten Stunden.

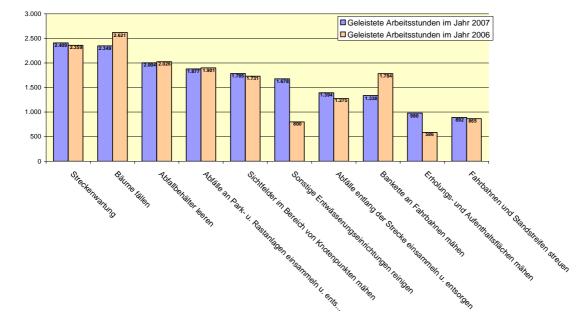
Heruntergebrochen auf die einzelnen Leistungspositionen haben die Straßenwärter der Autobahnmeisterei im Jahr 2007 folgende Tätigkeitsschwerpunkte erbracht:



# Tätigkeitsspektrum AM Hemelingen 2007

Von den insgesamt 39 erbrachten Leistungspositionen machen diese 12 Leistungen insgesamt 77% des Gesamtaufwandes aus.

Der Vergleich mit 2006 zeigt, dass die Autobahnmeisterei ein relativ konstantes Leistungsspektrum erbringt.



Tätigkeitsspektrum AM Hemelingen - Vergleich der Jahre 2006 / 2007

#### II AUFGABEN DER LANDESVERWALTUNG

Im Rahmen des Artikel 104a Abs. 4 Grundgesetz gewährt der Bund Finanzhilfen für den kommunalen Straßenbau und den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Der Bund hielt bisher nach § 10 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) für diese Förderung einen Anteil am Mineralölsteueraufkommen bereit, der jährlich etwa 1,3 Mrd. € beträgt. Nach Art. 125c GG gelten die länderspezifischen Regelungen des GVFG nur bis zum 31.12.2006 fort. 3 Abs. 1 Entflechtungsgesetz legt fest, dass den Ländern ab dem 01. Januar 2007 bis zum 31. Dezember 2013 jährlich ein Betrag von 1,3355 Milliarden Euro aus dem Haushalt des Bundes zusteht. Der bremische Anteil betrug im Jahr 2007 11,1 Mio. € Die Länder stellen Programme für den kommunalen Straßenbau und den ÖPNV auf und erhalten auf deren Grundlage die Bundesmittel.

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

Der Bund stellt für diesen Aufgabenbereich rund 6,7 Mrd. € jährlich zur Verfügung, die nach einem festgelegten Schlüssel auf die Bundesländer verteilt werden. Diese Mittel sind zweckgebunden und müssen vorrangig für den Schienenpersonennahverkehr verwendet werden. Dabei sind die Mittel durch das im Jahr 2006 ergangene Haushaltsbegleitgesetz bis zum Jahr 2008 gegenüber der vorhergehenden Regelung um rd. 9% reduziert worden.

Zuwendungsempfänger in Bremen sind neben dem Betrieb gewerblicher Art (BgA Nahverkehrsanlagen) u.a. die Stadtgemeinde Bremerhaven, die BSAG, die BrePark, die Deutsche Bahn AG, die Verkehrsgesellschaft Bremerhaven und der Zweckverband Verkehrsverbund Bremen / Niedersachsen.

# Aufgabe der Landesverwaltung ist somit die Abwicklung

- der Bundesfinanzhilfen (GVFG) in Höhe von 11,1 Mio. € für 20 Maßnahmen
- der Mittel für Maßnahmen nach dem Regionalisierungsgesetz in Höhe von 36,9
   Mio. € für 43 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.

# III AMT FÜR STRAßEN UND VERKEHR

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

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

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

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

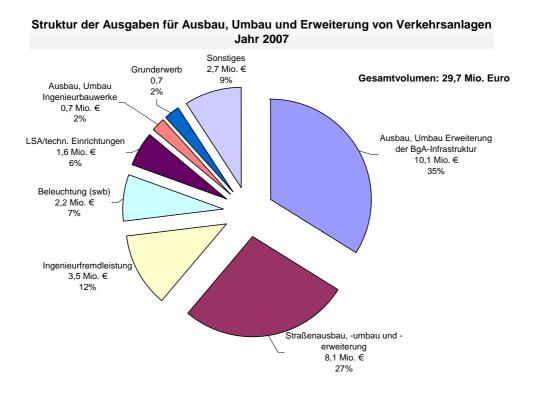
Aufgabe des BgA ist es, Verkehrswege des öffentlichen Personennahverkehrs zu planen, zu bauen und zu unterhalten und im Rahmen der Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs Verkehrswege, Betriebsanlagen, Betriebshöfe, Werkstätten und Fahrzeuge der Bremer Straßenbahn AG gegen Entgelt zur Verfügung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

# III.1 Haushalt und Controlling

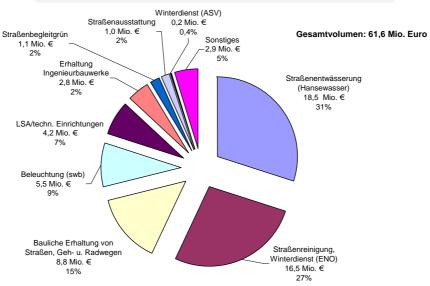
Straßenbauhaushalt in Mio €	2003	2004	2005	2006	2007
Bundesfernstraßen	48,3	64,1	79,7	72,2	70,4
GVFG ÖPNVG	10,9 37,4	10,9 37,2	10,7 38,6	10,6 38,8	11,1 36,9
ISP/ AIP	66,4	56,7	41,2	34,9	41,2
ASV/ SV Infra Wartung/Betrieb Beleuchtung Innenstadtprogramm Stadtreinigung Entwässerung öff. Flächen Erschließungen	55,1 6,1 4,7 13,5 17,3 1,5	82,5 5,5 10,4 13,9 17,4 1,8	71,2 6,0 14,7 14,4 17,5 0,6	65,5 6,2 1,7 16,1 17,6 1,4	6,2 3,6 16,5 18,5
Einnahmen	73,4	78,9	71,5	82,5	85,2
Gesamthaushalt	334,6	379,3	366,1	347,5	355,9

Zu den originären Aufgaben des Amtes für Straßen und Verkehr zählen der Ausbau, Umbau und die Erweiterung aber natürlich auch die Erhaltung der Straßen, Ingenieurbauwerke und sonstigen Infrastruktureinrichtungen. Das Gesamtvolumen der infrastrukturbezogenen Ausgaben betrug im Jahr 2007 92,8 Mio. Euro. Berücksichtigt sind dabei alle infrastrukturbezogenen Ausgaben in den Haushaltsbereichen Landeshaushalt, AIP, Stadthaushalt ASV und Sondervermögen Infrastruktur mit Ausnahme des Bundeshaushalts. Von dem Gesamtvolumen entfielen 29,7 Mio. auf den Ausbau, Umbau bzw. die Erweiterung von Verkehrsanlagen. Für die bauliche Erhaltung und den Betrieb der Infrastruktur wurden insgesamt 61,6 Mio. Euro aufgewendet. Die sonstigen Ausgaben (u.a. für Zinsen/Tilgung BSAG, Beseitigung von Kriegsaltlasten aus der Weser) betrugen 1,4 Mio. Euro.

Im Detail gliedern sich die Ausgaben wie folgt:

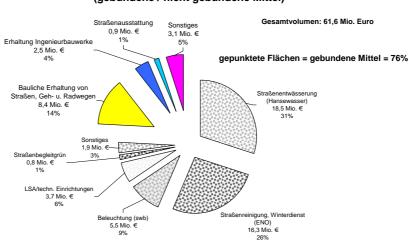


Diese Ausgaben führen unter Berücksichtigung der Regularien des Sondervermögens Infrastruktur zu einer Veränderung des Vermögensbestandes. Der Bereich Ausbau, Umbau und Erweiterung der BgA-Infrastruktur beinhaltet im Wesentlichen die Ausgaben für die Projekte Linie 4, Anbindung Überseestadt/Innenstadt und die Verlängerung der Linie 1 nach Mahndorf. Für den Bereich Straßenausbau, -umbau und –erweiterung sind mit Ausgaben > 0,5 Mio. € beispielhaft die Projekte Umbau Buntentorsteinweg, Umbau Leibnizplatz, Anbindung Gewerbegebiet Airport-Stadt an die B 75, Verlegung Autobahnzubringer Ritterhuder Heerstraße und der 2. BA Schlachte genannt. Während für die BgA-Infrastruktur die Istausgaben gegenüber 2006 nahezu konstant geblieben sind, ist für den Bereich der Istausgaben für Straßenausbau, -umbau und –erweiterung ein Rückgang gegenüber 2006 um fast 4 Mio. Euro zu verzeichnen.



## Struktur der Ausgaben für Bauliche Erhaltung / Betrieb Jahr 2007

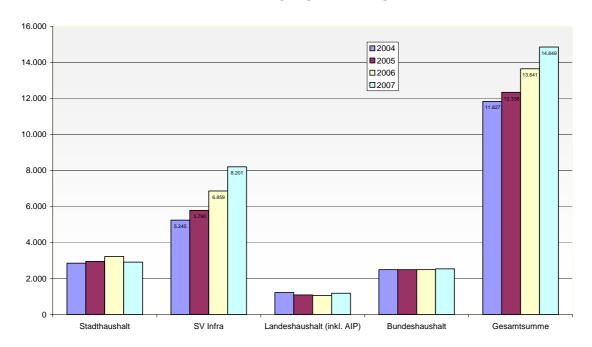
Über 68% (42,0 Mio. Euro) der Istausgaben für Erhaltung/Betrieb im Jahre 2007 sind durch - teilweise langjährige – Verträge gebunden und damit nicht disponibel. Zudem führen die in den Verträgen z.T. enthaltenen Preisgleitklauseln zu steigenden Fixkosten. So stiegen z.B. die Ausgaben für Straßenentwässerung und Straßenreinigung gegenüber 2006 um ca. 1,1 Mio. Euro an. Berücksichtigt man zudem die quasi als Fixkosten zu bezeichnenden Betriebsund Wartungskosten für die Aufrechterhaltung der Infrastruktur, wie z.B. die Energiekosten für die Lichtsignalanlagen verringert sich der disponible Spielraum, der für die Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung steht, auf ca. 24% der zur Verfügung stehenden Mittel.



Ausgaben für Bauliche Erhaltung/Betrieb Jahr 2007 (gebundene / nicht gebundene Mittel)

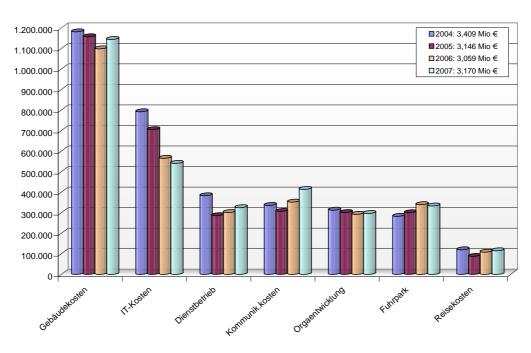
Die Haushalts- und Rechnungsstelle des Amtes für Straßen und Verkehr bewältigt Jahr für Jahr eine steigende Anzahl von Eingangsrechnungen, die u.a. kontrolliert, nachgerechnet kontiert und in den entsprechenden Buchungssystemen verarbeitet werden müssen, damit die Firmen fristgerecht ihre erbrachten Leistungen vergütet bekommen.

## Anzahl bearbeitete Eingangsrechnungen 2004 bis 2007



Die Grafik zeigt, dass im Jahr 2007 knapp 15.000 Eingangsrechnungen verarbeitet wurden. Insbesondere im Geschäftsbereich des Sondervermögens Infrastruktur führt die Entwicklung des ASV hin zu einem Managementamt zu einer enormen Steigerung der Anzahl der Eingangsrechnungen (Steigerung gegenüber 2004 um ca. 56%). Ursache hierfür ist, dass in der Mehrzahl der städtischen Erhaltungsbezirke die anfallenden Erhaltungsaufgaben nicht mehr von bremischen Bediensteten sondern von Fremdfirmen ausgeführt werden.

Bereits seit Einführung der betriebswirtschaftlichen Software SAP für die gesamte bremische Verwaltung im Jahr 2003 werden im ASV alle Buchungen nach einer differenzierten Kostenarten- und Kostenstellenstruktur verarbeitet und für verschiedene Auswertungszwecke aufbereitet. Die folgende Grafik zeigt beispielhaft die Entwicklung der Sachkosten in den Jahren 2004 bis 2007 nach Kostenartenbereichen.



## Kostenstruktur nach Kostenartenbereichen 2004 bis 2007

Insgesamt konnten die Istausgaben gegenüber 2004 um 7% gesenkt werden. Größter Kostenblock sind die Gebäudekosten, bei denen vor allem die steigenden Energiekosten zu einer Erhöhung gegenüber 2006 geführt haben. Im Bereich der Kommunikationskosten (Kosten für Telekommunikation und für Druckaufträge) stellen sich insbesondere die Kosten für die Überlassung und Wartung von TK-Anlagen als Kostentreiber heraus.

Steigende Benzinpreise sind trotz eines leichten Rückgangs im Fuhrparkbestand Mitursache für ein relativ konstantes Kostenniveau bei den Fuhrparkkosten. Außerdem wurden in den letzten Jahren zunehmend reparaturanfällige Altfahrzeuge durch Leasingfahrzeuge ersetzt. Dies hat im Ergebnis zu einer Erhöhung der Leasingkosten bei gleichzeitiger Reduzierung der Reparaturkosten geführt.

Bei den Reisekosten entfallen ca. 47% der Kosten auf Kfz-Entschädigungen für die Nutzung privater Pkw und jeweils ca. 26,5% auf Erstattungen für BSAG-Fahrkarten bzw. auf Dienstreisen zu externen Dienstbesprechungen.

# III.2 Personalstand per 31.12.2007

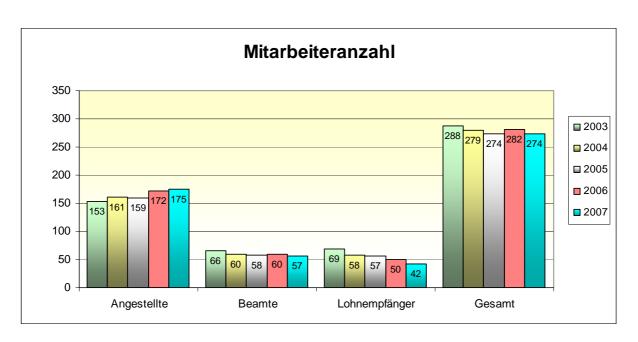
Zuordnung der Bediensteten nach Beschäftigtengruppen

	Gesamt	Verwaltung	Technik	Technik Ingenieure
Beamte	57	34	2	21
Angestellte	175	40	56	79
Lohnempfänger	42			
Gesamt	274			

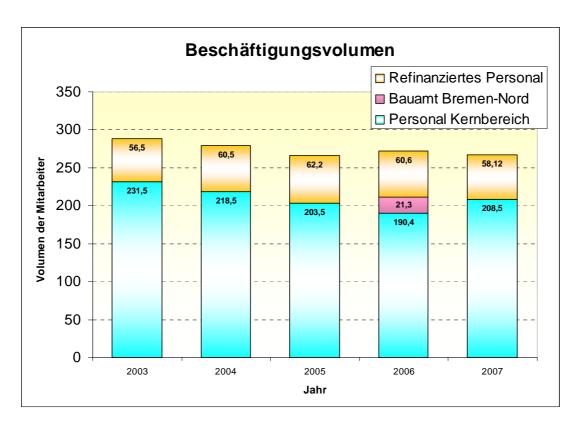
	Gesamt	Verwaltung	Technik / Ingenieure
Frauenanteile	63	40	23
Frauenanteile (%)	23,0	54,1	14,6

# Personalentwicklung

## > Anzahl der Mitarbeiter

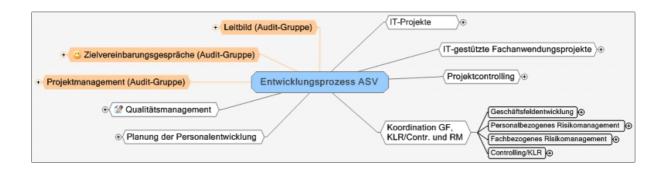


# > Gruppierung der Arbeitsstellen



## III.3 Der Organisationsentwicklungsprozess im Amt für Straßen und Verkehr

Nachdem Ende 2006 das Fortbestehen des Amtes für Straßen und Verkehr als Amt sichergestellt war, konnten die Kräfte auf die Weiterführung des Reformprozesses konzentriert werden. Unter Anpassung der zeitlichen Planung wurde an den Reforminhalten festgehalten (siehe folgende Darstellung).

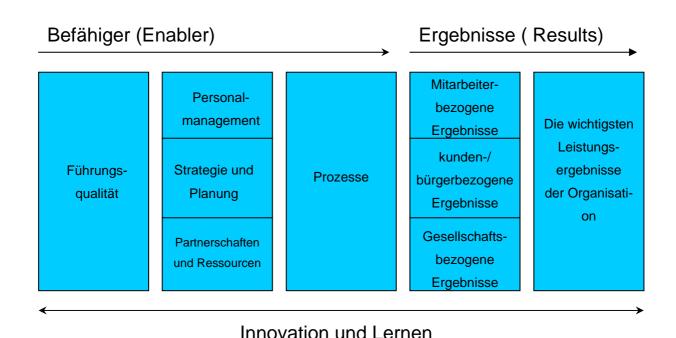


## a. Abgeschlossene Projekte

## Sondierung Qualitätsmanagement

Ein letzter Baustein der Umorganisation des Amtes für Straßen und Verkehr hin zu einer modernisierten Verwaltung ist die Einführung eines Qualitätsmanagement-Systems. Vor diesem Hintergrund hatte die Sondierungsgruppe Qualitätsmanagement den Auftrag, die Sichtung bestehender Qualitätsmanagement-Systeme im Straßenbau-Umfeld vorzunehmen, diese zu bewerten und auf dieser Basis ein grundlegendes Modell für das Amt für Straßen und Verkehr auszuwählen.

Auf Grundlage einer Nutzwertanalyse und den Erfahrungen aus der Sondierung der verschiedenen Qualitätsmanagement-Systeme wurde ein Verfahren auf Basis des European Foundation for Quality Management (EFQM) / Common Assessment Framework (CAF) inkl. Zertifizierungsfähigkeit nach ISO 9000-2000 empfohlen. Gewisse Themenfelder, die für die Qualitätssicherung im Amt für Straßen und Verkehr unerlässlich sind, werden in diesem System besonders berücksichtigt (siehe Schaubild).



Die Selbsteinschätzung wird anhand von neun vorgegeben Themenfeldern vorgenommen, die eine ganzheitliche Betrachtung einer Organisation ermöglichen.

Das Amt für Straßen und Verkehr beabsichtigt in Abstimmung mit dem Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa in einem ersten Schritt das Qualitätsmanagement nicht flächendeckend, sondern nur im Rahmen einer Pilotierung in ausgewählten Bereichen einzuführen.

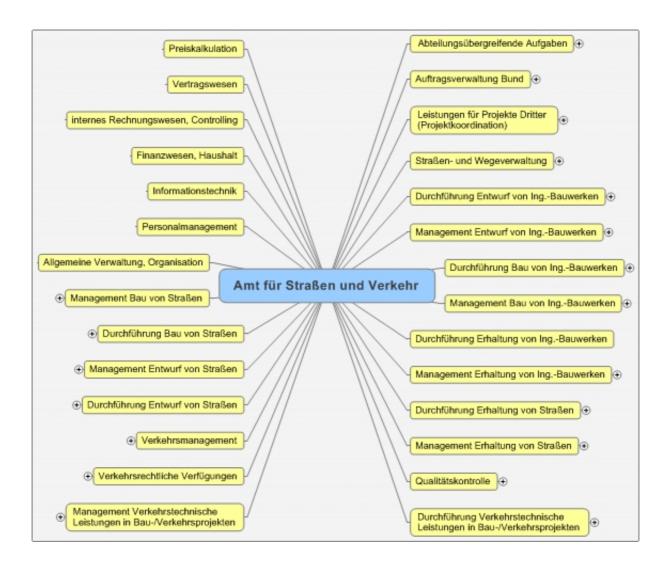
## Weiterentwicklung von IT-gestützten Anwendungen

In 2007 wurde u.a im Personalbereich mit der Einführung des Mitarbeiterinnen- und Mitarbeiterportals die Grundlage für ein papierloses Personalbüro geschaffen. Dadurch wurde eine Verbesserung der Genehmigungsverfahren bei gleichzeitiger Erhöhung der Transparenz für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erreicht.

Daneben wurde mit der Überarbeitung der Webseite des Amtes für Straßen und Verkehr die Anforderung der Barrierefreiheit erfüllt und gleichzeitig ein moderner informativer Auftritt im Internet realisiert.

# Geschäftsfeldentwicklung

Im Mai 2007 erfolgte die Definition der Geschäftsfelder durch das Leitungsteam (siehe folgende Darstellung). Die Geschäftsfelder bilden damit die Grundlage für die strategische Steuerung.



## b. Projekte in der Umsetzung

# Koordinierung Geschäftsfelder, Risikomanagement und Kosten- und Leistungsrechnung / Controlling

Zur Bündelung der Ressourcen und der thematischen Zusammenfassung wurde im Frühjahr 2007 eine Projektgruppe gebildet, die die Themen Geschäftsfelder, Risikomanagement und Kosten- und Leistungsrechnung / Controlling zu einem integrierten Ansatz zusammenführen soll.

Zukünftig soll durch die Ausrichtung der Geschäftsfelder die Ressourcenausstattung und Aufgabenwahrnehmung in ein ausgewogenes Verhältnis gebracht werden. Dazu liefert zum einen die Kosten- und Leistungsrechnung die Datenbasis für den Ressourcenverbrauch und zum anderen sorgt das Risikomanagement dafür, dass die erforderlichen Risikodaten zur Einschätzung der Entwicklungsszenarien vorliegen. Die zusammengeführte Betrachtungsweise liefert zukünftig eine Entscheidungsgrundlage für die strategische Steuerung.

In den einzelnen Themenbereichen wurden folgende Arbeitsstände erreicht:

### Risikomanagement

Nachdem mit der Amtsverfügung der Rahmen für das Risikomanagement im Amt für Straßen und Verkehr gesetzt war, wurde in 2007 in Abstimmung mit den Abteilungen mit der Festlegung der Indikatoren begonnen. Nach Festlegung der Indikatoren wurde die Erhebung der verfügbaren Basisdaten für den technischen bzw. nicht-technischen Bereich vorgenommen. In diesem Zusammenhang wurde angestoßen, dass das bereits im technischen Bereich entwickelte Verfahren zur Planung der Ingenieurleistungen in 2008 überprüft werden soll.

## KLR/Controlling

Die neue Betrachtungsweise sorgte im Bereich der Kosten- und Leistungsrechnung dafür, dass in Abstimmung mit den Abteilungen die Kontierungsobjekte angepasst bzw. neu zusammengefasst werden mussten. Hierbei werden die Voraussetzungen für ein Berichtswesen geschaffen, welches die erforderlichen Informationen für die Geschäftsfeldentwicklung liefern soll. Gleichzeitig wurden die Voraussetzungen für die Einführung der 100%-Aufwandserfassung geschaffen. Insbesondere die technischen Voraussetzungen sowie die Abstimmung einer entsprechenden Dienstvereinbarung zur Kosten- und Leistungsrechnung mit den Mitbestimmungsgremien sollen in 2008 realisiert werden.

## Personalentwicklung

In 2006 wurde ein Konzept zur Wissenserhebung erarbeitet. Darin war vorgesehen, dass Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in ausgewählten Schlüsselfunktionen einen Fragebogen zur Wissenserhebung ausfüllen sollten. Dieses konnte aufgrund des enormen Aufwandes, der mit der ausführlichen Beschreibung des gesamten funktionsbezogenen Wissens verbunden ist, in der ursprünglichen Form nicht umgesetzt werden. Daher ist die Wissenserhebung in mehreren Stufen vorgesehen. Die erste Stufe der Wissenserhebung war die Befragung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die in nächster Zeit ausscheiden werden. Die nächsten Stufen der Wissenserhebung, die Auswertung der Wissenserhebung und die nächsten Phasen des Wissensmanagements sollen in 2008 erarbeitet werden.

## c. Geplante Projekte

# > Dokumentenmanagementsystem und elektronische Archivierung

Die Sondierung der Themen Dokumentenmanagementsystem und elektronische Archivierung wurde aufgrund des erforderlichen erheblichen Ressourcenaufwandes vorläufig nicht angegangen. Es soll in 2008 geprüft werden, ob eine gesamtbremische Lösung entwickelt werden soll und diese für das Amt für Straßen und Verkehr nutzbar wäre.

## d. Audit-Gruppen im Kontinuierlichen Entwicklungsprozess (KEP)

### Leitbild

Thematischer Schwerpunkt in 2007 war die zweite Phase der Befragung zum Leitgrundsatz "Führung". In diesem Zusammenhang wurden die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zum Thema Führung befragt.

Die Ergebnisse der Befragung der Abteilungsleitungen und die der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wurden systematisch ausgewertet und bestehende Lücken in der Wahrnehmung der

Führungsgrundsätze in den Abteilungen ausgewiesen. Die erforderlichen Maßnahmen zur Schließung der ausgewiesenen Lücken werden in den Abteilungen umgesetzt.

## Projektmanagement

Nach der Integration des Projektcontrollings in das Projektmanagement war in 2007 das projektbezogene Risikocontrolling ein wesentlicher Schwerpunkt. Daneben wurden die Prozesse des Grundstücksmanagement in das Projekthandbuch eingebunden.

Im Rahmen der Modernisierung des Projektmanagement-Tools wurde in 2007 das Lastenheft erstellt. Eine Ausschreibung soll in 2008 erfolgen.

## Jahresgespräche

Das Führungsinstrument "Jahresgespräch" wurde im Frühjahr 2007 im Rahmen einer Dienstvereinbarung eingeführt. Grundlage der Dienstvereinbarung ist das Konzept "Mit Zielen führen und arbeiten – Das Jahresgespräch im ASV. Basisinformation • Gesprächsleitfaden • Kommunikationshilfen". Die Audit-Gruppe hat den Auftrag, den Prozess "Jahresgespräch" zu begleiten und nach drei Jahren (Ende 2009) Nutzen, Praktikabilität und Konzept des Jahresgesprächs erneut zu überprüfen.

## e. Ausblick für den Reformprozess

Perspektivisch wird angestrebt, die Projekte soweit abzuschließen, dass nur noch Audits im Rahmen des Kontinuierlichen Entwicklungsprozess (KEP) stattfinden. Ein wichtiger Erfolgsfaktor ist aus Sicht des Amtes für Straßen und Verkehr, dass die einzelnen Instrumente zu einem integrierten Management-System zusammengeführt werden.

## III.4 Jahresbericht der IT - Gruppe

### Zahlen und Fakten

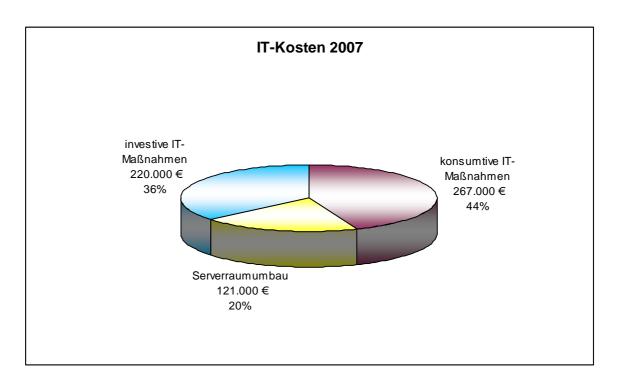
Im Jahr 2007 wurden für konsumtive und investive IT-Maßnahmen wie in den Vorjahren Mittel in Höhe von rd. 600.000 € benötigt.

Für konsumtive Maßnahmen wie z.B. die Wartung von Software oder Schulungsmaßnahmen wurden rd. 267.000 € aufgewandt. Die einmaligen Kosten für den Serverraumumbau inkl. der Neuinstallation der Kühlanlage belaufen sich auf rd. 121.000 €.

Für investive, vermögensbildende Maßnahmen wurden wie im Vorjahr rd. 220.000 € eingesetzt. Neben der Beschaffung von neuen leistungsfähigen PCs für die Nutzer von CAD-Programmen konnte die Netzwerkinfrastruktur auf der Grundlage des durchgeführten Netzwerkaudits weiter verbessert und ausgebaut werden.

Außerdem wurde die IT-Anbindung des Gebäudes Herdentorsteinweg 7 realisiert.

## IT – Budget / Kosten



# Arbeitsplatzausstattung

Bet	reute Hardware		
	PC	Arbeitsplatz - PC	324
		Notebook	16
	Drucker / Scanner	Arbeitsplatzdrucker	227
		Netzwerkdrucker / Kopierer / Scanner	16
		Plotter	4
		Großformatscanner	1
		Scanner (Einzelgeräte)	2
	Monitore	282	
	Netzwerk- und Backupkon	72	
	Server	Server	17
		Server (virtualisiert)	4
	Diverse Hardware	105	
	Summe der betreuten Har	<u>1070</u>	

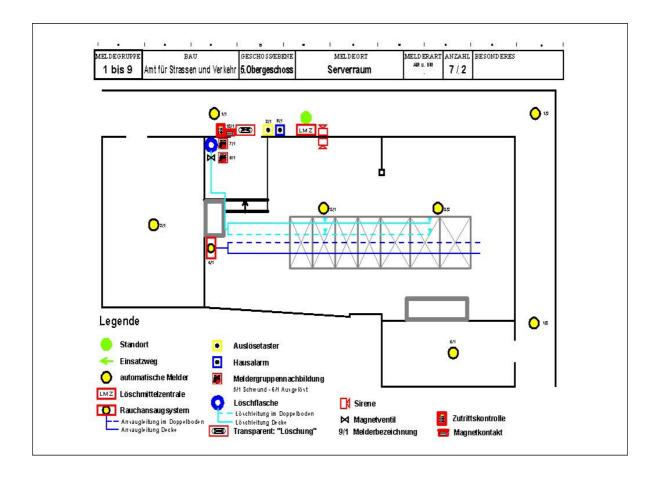
# Projekt Umbau des Serverraums

Die Größe des Serverraums sowie die Tiefe der dort vorhandenen Serverschränke waren für die im ASV vorhandenen Netzwerk- und Servertechnologien nicht mehr ausreichend. Als Folge daraus konnten dringend notwendige Erweiterungen der vorhandenen Systeme nicht durchgeführt werden. Hierdurch ergab sich die Notwendigkeit, den bestehenden Serverraum durch einen angrenzenden Raum zu erweitern.

Im Rahmen dieser Maßnahme wurden zahlreiche Verbesserungen der IT-Infrastruktur erreicht. Hervorzuheben sind hier insbesondere die Verbesserungen im Bereich des Brandschutzes, wodurch aktiv die Sicherheit der im ASV vorhandenen Daten weiter erhöht werden konnte.

Der zeitkritische Durchbruch zwischen den Räumen sowie die Neuinstallationen der Serverund Netzwerkschränke fanden an einem Wochenende statt. Hierdurch wurde erreicht, dass der Arbeitsbetrieb des Amtes nicht beeinträchtigt wurde. Im Rahmen des Umbaus wurde außerdem eine neue umweltschonende Kühlanlage in den Serverraum eingebaut. Die Kühlanlage nutzt die freie Kühlung, d.h. die kältere Außenluft wird direkt zum Kühlen des Serverraums genutzt. Durch ein integriertes Notkühlsystem ist die Anlage redundant ausgelegt.

Aus Sicherheitsgründen wurden die für die Datensicherung benötigten Systeme dauerhaft vom Serverraum in das 3. OG verlegt. Hierdurch wird erreicht, dass der Datenbestand des Amtes sowohl im Serverraum in der zentralen Datenhaltung als auch im 3. OG in der Datensicherung vorgehalten wird. Durch diese redundante Datenhaltung in unterschiedlichen Brandabschnitten wird das Risiko von Datenverlusten weiter minimiert.

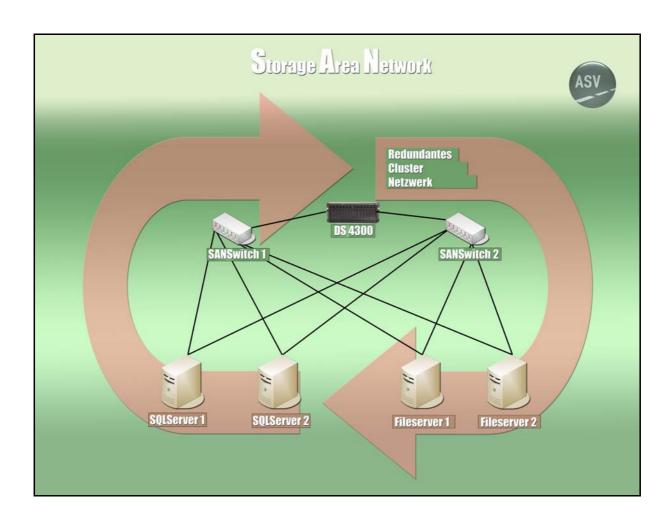


#### Projekt Netzwerkaudit

Die IT-Infrastruktur des Amtes für Straßen und Verkehr wurde im Rahmen des Projektes IT-Optimierung (Netzwerkaudit) erfasst.

Es wurden Daten aus den Bereichen Netzwerk, Server, Daten- und Datenhaltung, Backup sowie Betrieb der IT erfasst. Zu den einzelnen Bereichen wurden anschließend Konzepte und Konfigurationen entwickelt.

Die neuen Konzepte berücksichtigen möglichst neue und zukunftssichere Technologien, hohe Skalierbarkeit und die Verwendung von aktuellen Standards, die für die Ausrichtung als Managementamt notwendig sind.



#### Projekt komSiB (kommunale Straßen-Informations-Bank)

Für das Straßennetz der Stadtgemeinde Bremen besteht derzeit kein System zur Verknüpfung der Fachdaten der einzelnen Abteilungen sowie deren Visualisierung. Jede Abteilung kann nur auf eigene Daten zurückgreifen oder muss Daten bei anderen Abteilungen anfordern. Nur wenige Daten sind georeferenziert, oder die Objekte sind unterschiedlich in der

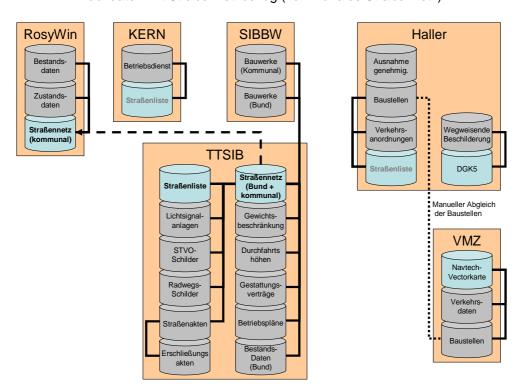
Örtlichkeit vermaßt. Beispiel: Brücken mit Angabe der Koordinaten – Schadensabschnitte aus dem PMS (Pavement-Management-System) mit Angabe der Stationen. Ein abteilungs- übergreifendes Arbeiten wird hierdurch unnötig erschwert. Zur Abstellung dieses Mangels ist der Aufbau einer zentralen Straßendatenbank für die abteilungsübergreifende Mehrfachnutzung der Daten der Bundesfernstraßen und kommunalen Straßen geplant. Das Bremer Straßennetz soll als Knoten-Kanten-Modell in der bereits im Hause vorhandenen Fachanwendung TT-SIB abgebildet und mit dem ebenfalls bereits im Hause vorhandenen Geoinformationssystem MapInfo visualisiert werden.

Der Kostenrahmen für das Projekt beträgt ca. 250.000€.

Die Meilensteine des Projekts waren bzw. sind:

- Erstellung der Leistungsbeschreibung (erledigt zum 31.08.07)
- Erweiterung der TT-SIB um die kommunalen Objekte (erledigt im 4. Quartal 2007)
- Erstellung der GIS Relationen, welche die Netzgeometrie (Netzknoten, Abschnitte) enthalten (~ Quartal 3/08 durch GeoInfo, Volumen ca 14.000 Abschnitte mit ca. 14.000 Netzknoten)
- Einpflege der Pflichtobjekte und Fachdaten (ab Quartal 3/08 durch die jeweiligen Fachabteilungen)

#### Fachdaten mit Straßennetzbezug (kommunales Straßennetz)



### III.5 Planung

### III.5.1 Planung Stadtstraßen

Im Jahre 2007 wurde an zahlreichen Straßenplanungen gearbeitet, die in der nachfolgenden Tabelle benannt sind:

Maßnahme	Art der Leistung	in 2007 abge- schlossen
Waller Ring/Osterfeuerb. Ring	Vorplanung	ja
Am Bodden	Entwurfsplanung	ja
Aufhebung BÜ Oberneuland	Genehmigungsplanung (der Planfeststellungsbeschluss wird z. Zt. beklagt)	ja
Ingeborg-Andresen Weg	Genehmigungsplanung	nein
Constantin-Frick-Straße	Ausbauplanung	ja
Delfterstraße	Ausbauplanung	ja
Diepenau	Ausführungsplanung	ja
Dünenstraße	Ausbauplanung	ja
Erlenstraße	Entwurfsplanung	nein
Gastfeldstraße / Pappelstraße von der Langemarckstraße bis zur Neckarstraße	Entwurfsplanung	ja
Duckwitzstraße	Ausführungsplanung	nein
Lauenburger Straße - Waldau Theater	Vorplanung	ja
Marktplatz Oslebshausen	Ausführungsplanung	ja

Maßnahme	Art der Leistung	in 2007 abge- schlossen
Menkenkamp	Ausführungsplanung	nein
Obere Schlachte, 2.BA	Entwurfsplanung	ja
OE Lilienthal (Bremer Gebiet)	Ausführungsplanung	ja
Osterholzer Heerstraße	Entwurfsplanung	nein
Lehmhorster Straße	Entwurfsplanung	nein
Schlengstraße	Begleitung Entwurfsplanung	ja
Überseestadtanbindung	Projektkoordination Planung	ja
Verlegung des Zubringers Ritterhuder Heerstraße	Ausführungsplanung	ja
Zubringer Arsten/ kommunale Entlastungsstraße Dreye	Genehmigungsverfahren	ja

# III.5.2 ÖPNV-Planungen



Maßnahme	Art der Leistung	in 2007 abge- schlossen
Duckwitzstraße	Ausführungsplanung	ja
Gustav-Deetjen-Allee	Ausführungsplanung	ja
Linie 10, Straßenbahnverlängerung bis zum Tor 8 DC (Mercedes)	Vorplanung	ja

Maßnahme	Art der Leistung	in 2007 abge- schlossen
Linie 2, Osterholz	Vorplanung	ja
Linie 4, III. BA	Genehmigungsplanung	nein
Schwachhauser Heerstraße EÜ	Ausführungsplanung	ja
Straßenbahn Huchting Verlängerung der Linien 1 und 8	Vorplanung	ja
Linie 1, Verlängerung zum Bahn- hof Mahndorf	Genehmigungspla- nung/Ausführungsplanung	nein
Wartburgstraße/Wartburgplatz	Entwurfsplanung	ja
Niedersachsendamm	Entwurfsplanung	nein

# Projekt Verlängerung der Straßenbahnlinien 2 und 10 Mit der 2 ins Ellener Feld und mit der 10 zu Mercedes

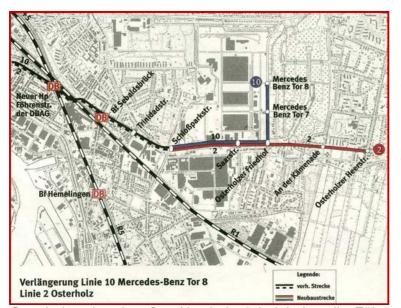
Im Jahre 2005 wurde von der Regierungskoalition beschlossen, dass bestehende Straßenbahnnetz weiter auszubauen. Auf Basis des von der BSAG im Jahre 1999 entworfenen "Zielnetz 2010, Konzept für ein Stadtbahn-/ Straßenbahnnetz in Bremen und der Region" soll das vorhandene Streckennetz in den kommenden Jahren um zusätzliche 30 Kilometer wachsen.

Um in Zeiten knapper Finanzmittel die Realisierungschancen für die Einzelvorhaben zu verbessern, wurden verschiedene Maßnahmen aus dem o. g. Konzept zusammengefasst. Dieses Maßnahmenpaket beinhaltet die Verlängerungen der Straßenbahnlinie 1 zum Bahnhof Mahndorf und nach Mittelshuchting, der Linie 2 nach Osterholz, der Linie 10 zum Mercedes-Benz Werk sowie der Linie 8 nach Stuhr/ Weyhe und ist in das Großvorhabenprogramm des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) aufgenommen worden, sodass für die zuwendungsfähigen Kosten Bundeszuschüsse in Höhe von 60 Prozent in Anspruch genommen werden können.

Vor diesem Hintergrund wurden Mitte 2006 die Planungen für die Verlängerungen der Linie 2 und der Linie 10 aufgenommen. Bis Ende des Jahres 2007 wurde in enger Abstimmung mit dem Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa, der BSAG, dem Ortsamt Hemelingen,

dem Ortsamt Osterholz, dem Landesamt für Denkmalpflege, Stadtgrün Bremen und den hausinternen Fachabteilungen für beide Maßnahmen die Entwurfsplanung erarbeitet.

Der Planungsbereich für die ca. 3 km Streckenverlängerung kann in drei unterschiedliche Abschnitte eingeteilt werden. Der Abschnitt 1 erstreckt sich vom Depot Sebaldsbrück bis zur



Einmündung der Herrmann-Koenen-Straße in die Sebaldsbrücker Heerstraße. In diesem Abschnitt haben die Linie 2 und die Linie 10 dieselbe Streckenführung. Abschnitt weiter über führt Sebaldsbrücker Heerstraße und die Osterholzer Heerstraße in Richtung Osten und endet mit der zukünftigen Wendeschleife der Linie 2 in Höhe der

Osterholzer Landstraße. Abschnitt 3 beinhaltet die Führung der Linie 10 in der Hermann-Koenen-Straße bis zum Tor 8 des Mercedes-Benz Werkes. Dort soll dann auf der östlich der Straße liegenden Grünfläche die Endwendeschleife hergestellt werden.

Grundlegender Planungsansatz ist, die Straßenbahnlinien weitestgehend separiert vom motorisierten Individualverkehr zu führen. Dies ist auch auf dem größten Teil der Verlängerungsstrecken realisierbar, lediglich auf dem Brückenstrang Sebaldsbrück "Mercedes-Brücke" wird es erforderlich den ÖPNV zusammen mit dem MIV zu führen. Hier soll der ÖPNV aber bei Verlassen der vor dem Bauwerk liegenden Haltestellen mittels Signalisierung die Rolle des Pulkführers übernehmen. Auf den weiteren Streckenabschnitten wird die Straßenbahn auf einem besonderen Bahnkörper in Mittellage geführt. Wo keine Mitbenutzung des Bahnkörpers durch Busse notwendig ist, wird dieser mit einem offenen Oberbau als Rasenbahnkörper ausgeführt. Ausschlaggebend für diese Bauweise sind städtebauliche, schalltechnische und ökologische Gesichtspunkte. Wo es die vorhandenen Platzverhältnisse zulassen wird der Bahnkörper zusätzlich ein- bzw. beidseitig durch Baumreihen eingefasst.

Die Planungsansätze für den motorisierten Individualverkehr sind bedingt durch die Funktion und die Bedeutung der beplanten Straßen in der städtischen Netzstruktur. Osterholzer Heer-

straße bzw. Sebaldsbrücker Heerstraße bilden die Hauptzufahrtsachse aus dem Bremer Osten und den östlichen Umlandgemeinden in Richtung Hemelingen Tunnel und die Bremer Innenstadt. Die Hermann-Koenen-Straße als Gewerbeerschließungsstraße



Haltestelle Osterholzer Friedhof, Nordwest

in ihrer Funktion die Anbindung des Mercedes-Benz Werkes über die Hauptzufahrtstore 7 und 8 an das Hauptstraßennetz und nimmt darüber hinaus eine maßgebliche Verbindungsfunktion für die Stadtteile Sebaldsbrück und Blockdiek/ Vahr wahr. Die Fahrbahnen für den motorisierten Individualverkehr sind in ihren Abmessungen und Fahrstreifenanzahl auf Basis der vorliegenden aktuellen Verkehrszahlen bzw. Prognosedaten für das Jahr 2015 und der vorab beschriebenen Funktion und Bedeutung im Straßennetz entsprechend dimensioniert.

Auch für den nicht motorisierten Verkehr waren grundlegende Ansätze in den Planungen zu berücksichtigen. Hierzu gehören Hauptwegebeziehungen für Fußgänger und die Führung des Radverkehrs. Selbstverständlich fließen auch die Grundsätze einer barrierefreien Gestaltung des Straßenraumes in die Planungen mit ein.

Im Verlauf von Planungen kristallisieren sich naturgemäß meist Bereiche heraus, die aufgrund besonderer Erfordernisse verschiedenartiger Natur eingehender betrachtet werden müssen. Dies war auch bei dieser Planung nicht anders. Auf zwei Streckenabschnitte, die dabei besonders im Focus standen, soll nun näher eingegangen werden. Zum einen war dies der bereits o. g. Abschnitt auf der "Mercedes-Brücke" und zum anderen ein Streckenabschnitt der Linie 2 vor dem Osterholzer Friedhof.

Bei der "Mercedes-Brücke" war es nicht die Fahrstreifenaufteilung mit Verzicht auf den besonderen Bahnkörper, die für einiges Kopfzerbrechen sorgte. Hier spielten technische As-



Haltestelle Schlossparkstraße, West

eine weit größere Bedeutung. Ist die Brücke der zusätzlichen Belastung Straßenbahndem betrieb gewachsen, war hier die wesentliche Frage. Bei den damaligen Planungen zum Bauwerk waren zwar in Statik die bereits Lastannahmen für die Straßenbahn eingestellt worden, allerdings ging man

davon aus, dass für den stadteinwärtigen Individualverkehr eine neue Brücke parallel zum vorhandenen Bauwerk erstellt werden sollte. Dies konnte aber im Hinblick auf knappe Finanzressourcen kein verfolgbarer Planungsansatz mehr sein. Klar war also, dass sich die Straßenbahn und der MIV jeweils einen der zwei Fahrstreifen pro Richtung teilen müssen. Eine überschlägige statische Betrachtung ergab, dass die Brücke die Belastung trägt, sofern die Eigenlast durch den geänderten Fahrbahnaufbau nicht zu stark erhöht wird. Daraufhin sind in Zusammenarbeit mit der Brückenbauabteilung und der Gleisbauabteilung der BSAG zehn verschiedene Querprofilvarianten entwickelt worden. Diese sind hinsichtlich statischer Erfordernisse, Fahrbahnaufbau, erforderliche Schutzeinrichtungen, mögliches Schienenprofil gegeneinander abzuwägen. Zurzeit ist eine statische Überprüfung dieser Varianten durch ein externes Statikbüro beauftragt. Eine Entscheidung, welcher Ausbau zur Ausführung kommen soll, ist noch zu treffen.



Im Streckenabschnitt der Linie 2 vor dem Eingangsbereich des Osterholzer Friedhofes war die Problematik anderer Natur. Hier galt es zwischen denkmalpflegerischen Aspekten, städtebaulichen Gesichtspunkten und verkehrlichen Belangen abzuwägen und eine zufriedenstellende Lösung zu erar-

beiten. Der im weiteren Verlauf der Osterholzer Heerstraße vorgesehene Straßenquerschnitt wäre hier nur unter in Anspruchnahme einer Teilfläche des heutigen Friedhofgeländes möglich gewesen und hätte einen gravierenden Eingriff in das denkmalgeschützte Eingangsensemble des Friedhofes bedeutet. Es galt zu überlegen, welche Alternativen hier möglich sind, ohne das die verkehrliche Funktion der Straße zu große Restriktionen erfährt. Nach einem längeren Abstimmungsprozess und dem wiederholten Gegenüberstellen des Für und Wider der verschiedenen Vorschläge wurde eine Variante ausgewählt, die auf diesem Streckenabschnitt eine eingleisige Führung der Straßenbahn vorsieht. Eine verkehrstechnische Überprüfung dieser Variante durch ein externes Gutachterbüro hat ergeben, dass es gelungen ist einen tragfähigen Konsens zu erarbeiten, ohne nennenswerte Beeinträchtigungen für den Straßenbetrieb erwarten zu müssen.



Endhaltestelle Osterholzer Landstraße

Streckenab-Die übrigen schnitte erforderten nicht den erhöhten Diskussionsbedarf wie die beiden vorgenannten Beispiele. Für den weiteren Planungsprozess lässt es sich aber trotzdem nicht ausschließen, dass es sicher noch den einen oder anderen Punkt geben wird, der einer detaillierteren Untersuchung bedarf.

# III.5.3 Landschaftspflege, Natur- und Umweltschutz

# a. Planung von Kompensationsmaßnahmen

Maßnahme	Art der Leistung	in 2007 abge- schlossen
A 27 - Umbau AS Br Se- baldsbrück	Landschaftspflegerische Begleitpla- nung (LBP)	ja
B 74n - Farger Straße bis Kreinsloger	Landschaftspflegerische Ausfüh- rungsplanung	nein
Anbindung OE Lilienthal an die Borgfelder Allee	Landschaftspflegerische Ausführungsplanung	nein
Straßenbahnlinie 1 - Verlänge- rung bis Mahndorf	LBP, Antrag auf UVP-Vorprüfung, schalltechnisches Gutachten, Erschüt- terungsgutachten	ja
A 281, BA 3/2 (Planfeststellungs-antrag)	Landschaftspflegerische Ausführungsplanung	nein
A 281, BA 4 (Planfeststellungsantrag)	LBP, FFH-VU	nein
A 27 - Grundsanierung zwischen AS Ihlpohl und Uthlede	Landschaftspflegerischer Fachbeitrag	nein
B 75 – Ausbau AS Ochtum, 2. BA	Landschaftspflegerische Ausführungsplanung	ja
Ersatzbau Wümmebrücke Rit- terhuder Heerstraße (Planfeststellungsanträge)	Überarbeitung LBP	Nein
Straßenbahnlinie 1 - Verlängerung bis Mittelshuchting	LBP, Antrag auf UVP-Vorprüfung	nein

#### b. Ausführung von Kompensationsmaßnahmen

Maßnahme	Art der Leistung	in 2007 abge- schlossen
B 74n – Farger Straße bis Kreins- loger	Amphibiensperreinrichtungen, Beweissicherung für das NSG "Eispohl/Sandwehen"	nein
A 27 - 6-streifiger Ausbau, 3. BA	Entwicklungspflege	Nein
Ausbau Hans-Bredow- / Julius-Faucher-Straße (BBau 2346)	Straßenbegleitgrün	nein

#### Kompensationsflächenpool Kreuzdeich

Bereits in den 1990er Jahren entstand im Referat "Eingriffsregelung" der Naturschutzbehörde Bremen die Idee, auf den Grünland- und Ackerflächen am Kreuzdeich in Bremen-Borgfeld einen Kompensationsflächenpool einzurichten, in dem Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für Eingriffe in Natur und Landschaft durch verschiedene Vorhabensträger konzentriert durchgeführt werden sollten. In einem "Landschaftsplanerischen Entwicklungskonzept Kreuzdeich" wurden grundsätzliche Planungsvarianten entwickelt:

- a) Entwicklung von Feucht- und Nassgrünland
- b) Schaffung eines tideunabhängigen Flachgewässers durch Einpolderung und Anstau der landwirtschaftlichen Nutzflächen.
- c) Ausdeichung der landwirtschaftlichen Nutzflächen durch Rückverlegung des Kreuzdeichs (Landesschutzdeich)

Es folgte ein langer Diskussions- und Abstimmungsprozess im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens 2253, Teil B, insbesondere mit der Naturschutzbehörde, dem Naturschutzbeirat, Naturschutzverbänden, dem Ortsamt und Beirat Borgfeld und dem Bremischen Deichverband am rechten Weserufer. Nachdem ein Gutachten des Franzius-Instituts, Hannover zum Hochwasserabfluss in der Wümme vorlag, wurde entschieden, die Poldervariante zu realisieren.

Auf einer rd. 17,8 ha großen Fläche ist die Anlage eines Polders geplant, dem durch ein Einlassbauwerk im Kreuzdeich Wasser aus der Wümme zugeleitet werden kann. Im Süden des Planungsgebietes wird ein Entwässerungsbauwerk errichtet. Der Polder wird im Westen und Norden durch den Kreuzdeich begrenzt, im Süden und Osten muss eine Verwallung angelegt werden. Innerhalb des Polders sollen als auentypische Lebensräume überwiegend Röhrichte, aber auch Weiden-Auengebüsche und Gewässerbiotope der Flussaue entstehen. Auf einer rd. 5,15 ha großen Fläche zwischen Polder und Siedlungsbereich am Hamfhofsweg/Hinter dem Großen Dinge wird ein Wäldchen aus standortheimischen Laubgehölzarten entwickelt (siehe Luftbild).

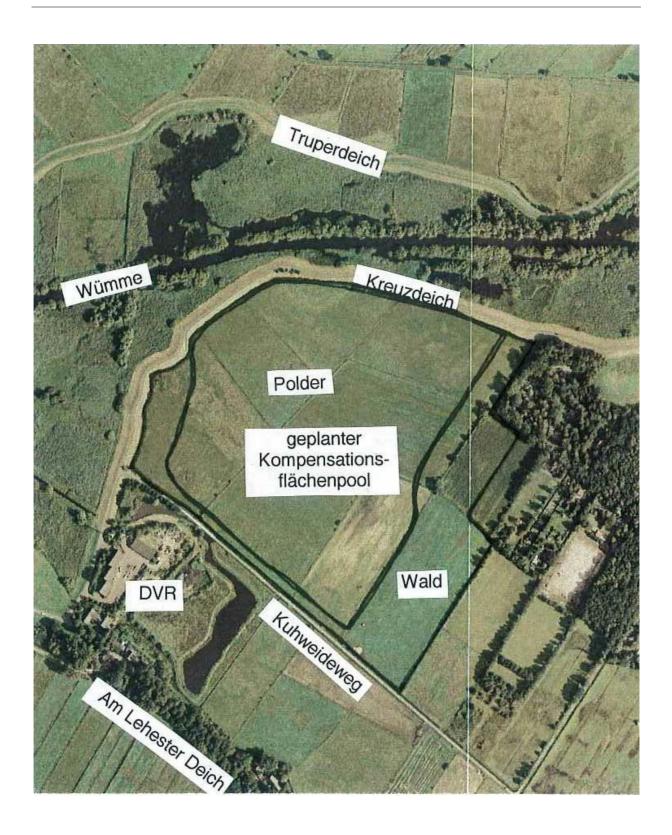
Der Kompensationsflächenpool ist als "Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft" im rechtskräftigen Bebauungsplan 2253, Teil B vom 27.06.2006 festgesetzt.

Das Aufwertungspotenzial des Flächenpools ist mittlerweile durch Zuordnung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für Eingriffe in Natur und Landschaft durch folgende Vorhaben fast vollständig ausgeschöpft:

- Wohngebiete Borgfeld-West (BBau 2063) und Borgfeld-Ost (BBau 2064 und 2065)
   Vorhabensträger: Planungsgesellschaft Borgfeld (PBG)
- Straßenbahnlinie 4, 3. Bauabschnitt
- Anbindung der Ortsentlastungsstraße Lilienthal auf Bremer Gebiet an die Borgfelder Allee (BBau 2253, Teil A)
- Ersatzbau der Wümmebrücke Ritterhuder Heerstraße
- A 281, Bauabschnitt 3/2 (südlich des GVZ).

Da im Flächenpool hauptsächlich Eingriffe durch Verkehrsinfrastrukturprojekte kompensiert werden sollen, erklärte sich das ASV nach Abstimmung mit der Naturschutzbehörde und der PBG bereit, als Antragsteller für ein wasserrechtliches Planfeststellungsverfahren für die Beseitigung, Umgestaltung und Neuanlage von Gewässern (Anlage einer Polderverwallung) aufzutreten, die notwendigen Antragsunterlagen zu beauftragen und hierfür in finanzielle Vorleistung zu treten. Der Planfeststellungsbeschluss wird im Sommer 2008 vorliegen. Danach werden die Ausführungsplanung und die Grundstücksankäufe beauftragt.

Schon jetzt werden im Auftrag des ASV drei Grundwassermessstellen östlich des Polders eingerichtet zur Durchführung eines Beweissicherungsprogramms, ob der Polder steigende Stauwasserstände in den östlich angrenzenden (Siedlungs-) Bereichen bedingt.



# III.6 Baumaßnahmen (ohne BAB)

### III.6.1 Neubau und Umbau

Maßnahme	Art der Bauleistung	in 2007 abge- schlossen
Am alten Sportplatz	Straßenneubau	Ja
Anbindung Gewerbegebiet Airport-Stadt an die B 75	Straßenum- und Neubau	ja
Bruno-Bürgel-Straße	Straßenumbau	Ja
Buntentorsteinweg	Straßenumbau	Nein
Erschließung ab Osterholzer Heerstraße	Straßenneubau	nein
Erschließung Arsten –Südwest	Straßenneubau	nein
Erschließung Zwischen Dorpen	Straßenneubau	nein
Friedrich-Humbert-Straße	Straßenumbau	Ja
Gustav-Deetjen-Allee	Straßenumbau	Nein
Hans-Bredow-Straße	Straßenumbau	Nein
Helgolander Straße	Straßenumbau	Ja
Knotenpunkt Doventor	Straßenumbau	ja
Leibnizplatz	Straßenumbau	ja
Schlachte / Hinter der Mauer	Straßenumbau	Nein
Vegesacker Straße	Straßenumbau	ja
Verlegung BAB Zubringer Ritterhuder Heerstraße	Straßenum- und Neubau	ja

Maßnahme	Art der Bauleistung	in 2007 abge- schlossen
Wartburgstraße	Straßenumbau	Nein
Wilhelm-Röntgen-Straße	Straßenumbau	Ja

#### Projekt Helgolander Straße

Die Helgolander Straße im Bremer Stadtteil Walle ist eine Wohnstraße in einem innerstädtischen Altbauquartier und stellt zum einen eine fußläufige Verbindung zwischen dem Walle-Center, der Waller Heerstraße und dem Nebenzentrum Vegesacker Straße dar, zum anderen einen Aufenthaltsbereich, insbesondere für die Schülergruppen des SZ Helgolander Straße. Die Straßenlänge des betrachteten Straßenzuges der Helgolander Straße zwischen Vegesacker Straße und Waller Heerstraße beträgt rd. 250 m.

Vor der baulichen Veränderung des Straßenzuges fand der ruhende Verkehr mit ca. 45 - 50 Pkw ungeordnet im öffentlichen Raum statt. Die auf beiden Seiten der Straße aufgesetzt parkenden Pkw nahmen jeweils zur Hälfte die alte Fahrbahn und den Gehweg ein. Der Gehweg war 2,00 m breit und wurde durch die aufgesetzt parkenden Fahrzeuge teilweise auf unter einen Meter reduziert. Dies hatte zur Folge, dass Rollstühle, Kinderwagen und Gehhilfen abschnittsweise auf dem Gehweg nicht passieren konnten. Zum Ausweichen konnte daher teilweise nur die Fahrbahn genutzt werden.

Des Weiteren fehlten im Eingangsbereich der Schule und des Spielplatzes Querungsmöglichkeiten für Schüler und Kinder, die vor dem Umbau zwischen den aufgesetzt parkenden Fahrzeugen die Fahrbahn queren mussten. Eine Straßenraumbegleitende Begrünung gab es ebenfalls nicht, abgesehen von den rd. 2 m breiten Vorgartenflächen entlang der Straße.

Mit der Aufwertung der Helgolander Straße wurden gleich mehrere Ziele umgesetzt: Die Einrichtung einer Einbahnstraße in Fahrtrichtung Waller Heerstraße durch Neuordnung des ruhenden Verkehrs (Schaffung von Längsparkstreifen), die Herstellung von Hochpflasterungen als Querungshilfe, Die Begrünung des Straßenraums, sowie einer Straßenplatzgestaltung im Bereich der Schul- und Spielplatzeingänge.

Durch den zehnmonatigen Umbau des Straßenquerschnitts der Helgolander Straße erfolgte
gleichzeitig eine Erneuerung der teilweise sehr
schlechten Oberflächen im Straßenraum.
Die Reduzierung der Fahrbahnbreite auf 3,50 m und
Anordnung der Tempo-30 Zone machte eine
Herstellung eines separaten Radweges nicht mehr
nötig. Bei einer Fahrbahnbreite von 3,50 m ist der
Begegnungsverkehr Pkw/ Rad berücksichtigt, d.h.
die Fahrbahn kann für gegenläufige Radverkehre



frei gegeben werden. Des Weiteren führte eine Neuordnung der Parkplatzsituation zu mehr Stellplätzen als vorher. Eine damit verbundene Verbreiterung der Gehwege führte zu einer erheblichen Aufwertung des gesamten Straßenzuges, die nicht zuletzt durch Neupflanzungen von 8 Bäumen erreicht wurde. Im Zuge der Realisierung wurde außerdem die Schulfläche vor dem Gebäude zur Vegesacker Straße erneuert und mit Absperrpollern gegen "wildes Parken" gesichert.

Während der Erneuerung des Straßenraumes wurden zudem auch neue Versorgungsanschlüsse und eine neuer Kanal entlang der Straßentrasse hergestellt.



Schuleingangsbereich SZ Helgolander Str. - Neuzustand -

# III.6.2 Sanierungsmaßnahmen

(Maßnahmen ohne nennenswerte Änderungsplanung)

Maßnahme	Art der Bauleistung	in 2007 abge- schlossen
Apfelallee	Fahrbahn- und Gehwegsanierung	ja
Auf der Wachsbleiche	Fahrbahn- und Gehwegsanierung	ja
Breite Straße	Fahrbahnsanierung	Ja
Bremerhavener Straße	Fahrbahnsanierung (Teilbereich)	Ja
Lesmonastraße	Fahrbahnsanierung (Teilbereich)	ja
Mendestraße	Fahrbahnsanierung	ja
Niederblockland	Fahrbahnsanierung (Teilbereich)	Ja
Nordstraße	Fahrbahnsanierung (Teilbereich)	Ja
Werftstraße	Fahrbahnsanierung (Teilbereich)	Ja
Wummensiede (Blockland)	Fahrbahnsanierung (Teilbereich)	Ja

### III.6.3 Sanierung nach Kanalbau

	in 2007
Maßnahme	abge-
	schlossen
Alt-Hastedt (ehemaliges TÜV-Gelände)	Ja
Auenweg	Ja

	in 2007
Maßnahme	abge-
	schlossen
Auf dem Sande	Nein
Bordenauer Straße	Ja
Burgdammer Ring	ja
Bürgermeister-Schöne-Straße	Ja
Fabrikenufer	Ja
Flensburger Straße	Ja
Getreidestraße	Ja
Grohn	Ja
Gustav-Deetjen-Allee	Ja
Hemelinger Bahnhofstraße	Ja
Hemmstraße	Nein
Hohenlohestraße	Ja
Husumer Straße	Ja
Im Dorfe	Ja
Jenaer Straße	Ja
Katrepeler Landstraße	Ja
Kirchbachstraße	Ja
Kulenkampffallee	Nein

Maßnahme	in 2007 abge- schlossen
Labacher / Schwalbacher Straße	Nein
Lahnstraße	Ja
Lloydstraße	Ja
Lutherstraße	Ja
Münchener Straße (Unterführung)	Ja
Neustadtswall,	Ja
Obere Schlachte 2.BA	Ja
Otavistraße	Nein
Richard-Dehmel-Straße	Ja
Saarburger Straße	Nein
Salbacher Straße	Nein
Schwachhauser Heerstraße (Hausanschlüsse)	Ja
Schwalbacher Straße	Nein
Tettenbornstraße	Ja
Unter den Eichen	Ja
Verdener Straße	Nein
Vollmersstraße	Ja
Wähmannstraße	Nein

Maßnahme Maßnahme	in 2007 abge- schlossen
Westerdeich	Ja
Weyerbergstraße	Nein

# III.6.4 Fachliche Begleitung privater Erschließungsmaßnahmen

Maßnahme									
<ul> <li>Achterkampsweg</li> </ul>	<ul> <li>Gewerbegebiet Vulkan-West; BIG (ehemals BWK-Gelände)</li> </ul>								
<ul><li>Achterdiek</li></ul>	Gewerbepark Hansalinie								
<ul><li>Airport-Stadt</li></ul>	<ul> <li>Gewerbepark Oberneuland</li> </ul>								
<ul> <li>Alt-Hastedt (ehemaliges TÜV- Gelände)</li> </ul>	<ul><li>Herbert-Koloski-Weg</li></ul>								
Am Heiddamm / Paul-Reusche-Weg	<ul><li>Hohenkampsweg</li></ul>								
<ul><li>Am Holdheim, Am Rüten</li></ul>	■ Im Rahland 200 N, GEWOSIE								
<ul> <li>Am Lehester Deich</li> </ul>	<ul><li>Innenstadtentwicklung Vegesack, BIG</li></ul>								
<ul> <li>Am Postmoor 251 N, Gebr. Rausch</li> </ul>	<ul> <li>Kirchhuchtinger Landstraße / Dove- moorstraße</li> </ul>								
<ul><li>Am Waller Bad</li></ul>	<ul><li>Kuhweidedamm</li></ul>								
<ul><li>Am Waller See</li></ul>	<ul> <li>Lissaer Straße</li> </ul>								
An der Burgstelle / Seehausen	<ul> <li>Lissaer Straße</li> </ul>								
<ul> <li>Arsten Mitte</li> </ul>	<ul> <li>Maria-Montessori-Straße</li> </ul>								

Maßna	ahme
■ Bahnübergänge, 4 P & R-Anlagen	<ul> <li>Maschgehren, Zum Krempel, Zum Kammstuhl, Nicolaus-HSchilling- Straße (1. Baustufe)</li> </ul>
Berliner-Freiheit	<ul> <li>Oslebshauser Bahnhof</li> </ul>
<ul><li>Borgfeld-West</li></ul>	<ul> <li>Oslebshauser Bahnhof</li> </ul>
■ BVH Sedanplatz	<ul> <li>Reaktivierung der Bahnstrecke Far- ge- Vegesack, FVE</li> </ul>
<ul><li>Carl-Benz-Straße</li></ul>	<ul> <li>Rotdornpfad/Landgutweg</li> </ul>
<ul> <li>Dötlinger Straße</li> </ul>	<ul> <li>Seerosenpark</li> </ul>
■ Erschließung "Arberger Hof"	Seniorenheim Mühlenfeldstraße
■ Erschließung ab Belmerstraße	<ul><li>Steindamm</li></ul>
<ul><li>Fahrradstation Bahnhof Vegesack, BREPARK</li></ul>	■ Überseestadt
<ul><li>Friedhof Jüdische Gemeinde, HHMeier-Allee</li></ul>	<ul> <li>Umbau Radio Bremen</li> </ul>
<ul> <li>Gewerbegebiet Bayernstraße</li> </ul>	<ul> <li>Umlegung Geh- und Radweg</li> </ul>
Gewerbegebiet Bayernstraße	<ul> <li>Uppe Angst, SZ-Rockwinkel</li> </ul>
<ul> <li>Gewerbegebiet Haven Höövt, BIG</li> </ul>	■ Wilhelm-Karmann-Straße
<ul> <li>Gewerbegebiet Steindamm, BIG</li> </ul>	<ul> <li>Zum Alten Speicher, Kantjespad</li> </ul>

#### III.7 Erhaltung

#### Organisation

Die Straßenerhaltungsabteilung 4 stellt sich mit 110 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern als die größte Abteilung innerhalb des ASV dar. Diese Abteilung besteht aus sieben Referaten, wovon in fünf Referaten die Erhaltung der Stadtstraßen vor Ort in den so genannten 11 (ab 2008 in 10) Erhaltungsbezirken wahrgenommen wird. Ein weiteres Referat ist für den Betriebsdienst auf Bundesfernstraßen zuständig und in dem siebten Referat werden alle bautechnischen und verwaltungstechnischen Aufgaben der Straßenerhaltung koordiniert.

Die Erhaltungsbezirke sind - wie aus der unten dargestellten Grafik ableitbar - für jeweils klar definierte Bereiche Bremens zuständig, die sich an den Ortsamtgrenzen orientieren und damit klare Zuständigkeiten fixieren.



In den jeweiligen Bezirken sind 3 bis 5 Bauaufseher tätig, die als Vertreter der Stadt als Auftraggeber für die Firmen fungieren, die – in Folge öffentlicher Ausschreibungen - als unsere Vertragspartner die aufgetretenen Schäden in den Straßen beseitigen. In zwei Erhaltungsbezirken sind noch städtische Straßenwärter tätig, die kleinere Schäden an Fahrbahnen, Radwegen, Gehwegen etc. der Straßen reparieren. Für die Erhaltungsbezirke in Bremen-Nord nehmen auch Straßenwärter des Stadteigenen Betriebes Stadtgrün verschiedene dieser Tätigkeiten wahr.

#### Finanzielle Ausstattung

Die Straßenerhaltung – hinter diesem Terminus verbergen sich alle Tätigkeiten die mit dem Betriebsdienst, der Unterhaltung, Instandsetzung und Erneuerung aller Straßen in Bremen (Bund und Gemeinde) zu tun haben – befand sich auch im Jahr 2007 weiterhin in der schwierigen Phase des Umbruches zu Zeiten rigidem Sparzwangs.

Die Erhaltungsabteilung hat nach der Fortsetzung der kontinuierlichen Reduzierung des eigenen Straßenwärterpersonals im ASV die Vergabe der Erhaltungstätigkeiten an so genannte Fremdfirmen damit kontinuierlich fortgesetzt. Die zwangsläufige Folge und Verpflichtung, die Erhaltungsabteilung mit zusätzlichen Haushaltsmitteln zur Durchführung einer ordnungsgemäßen und kontinuierlichen Straßenerhaltung auszustatten, hat leider nicht in dem erforderlichen Umfang stattgefunden.

Parallel zu dieser Strukturveränderung in der Erhaltungsabteilung wurden stetig neue Gewerbe- und Wohngebiete mit den entsprechenden Straßen erschlossen, für deren Erhaltung ebenfalls die Verantwortung und die Finanzierung zu übernehmen war.

Im Ergebnis hätte, um den Wert der Bremer Straßen dauerhaft erhalten und das Straßennetz den Erfordernissen eines Wirtschafts- und Touristikstandortes entsprechend vorhalten zu können, das ASV aus volkswirtschaftlichen aber auch aus betriebswirtschaftlichen Gründen mit entsprechenden Mitteln ausgestattet werden müssen, die aber seit Jahren nicht in ausreichendem Maße zur Verfügung gestellt wurden.

Folge war, dass es auch im Jahr 2007 zu einem stetig gesteigerten Wertverlust, gepaart mit einem sich kontinuierlich steigernden Investitionsstau bei den Bremer Straßen kam, ohne dass vor dem Hintergrund der finanziellen Perspektiven eine Verbesserung dieser Situation für die Zukunft erkennbar ist.

Die eigentlich erforderlichen Grundsanierungen von Straßen, die dauerhafte Wiederherstellungen von Straßen in schlechtem Zustand – auch in größeren Abschnitten - zur Folge gehabt hätten, war nur in geringem Umfang mit den zur Verfügung stehenden Mitteln möglich.

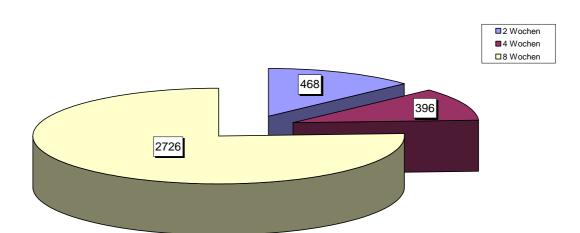
Gewisse Verbesserungen mit auch mittelfristig positiven Effekten ließen sich mit dem Einsatz von so genannten Oberflächenschutzschichten in den Fahrbahnen erzielen. Bei diesem Einsatz wird die vorhandene Fahrbahn vorprofiliert und eine dünne, schnell aufzubringende und zu befahrene Deckschicht eingebracht. Mit dieser Maßnahme ist für einen bestimmten Zeitraum der Fahrkomfort wesentlich zu verbessern und die Lärmentwicklung deutlich zu minimieren, ohne dass die Gesamtstruktur des Straßenaufbaus damit insgesamt verbessert werden kann.

#### III.7.1 Straßenkontrolle

Die von der Stadt Bremen zu erhaltenden Straßen, Wege und Plätze werden in regelmäßigen Zeitabständen nach einem festgelegten Kontrollplan auf Schäden und Mängel kontrolliert. Die Durchführung wird in den Erhaltungsbezirken gewährleistet. Bei den Kontrollgängen werden alle Mängel erfasst, die das Schadensbild der Straße überschreiten und die Sicherheit des Straßenverkehrs gefährden.

Zur Verbesserung der Effizienz und Transparenz der Straßenkontrolle ist vor einigen Jahren im ASV das elektronische Straßenkontrollbuch eingeführt worden, welches uns auf der Grundlage von Datenzusammenstellungen unseres Controllingbereichs ermöglicht, die verschiedenen Tätigkeiten unserer Erhaltungsbezirke in ähnlicher Weise auszuführen, verschiedene Sichtweisen und Herangehensweisen der Erhaltungsbezirke wahrzunehmen und bei Bedarf zu modifizieren und sich ein deutlich verbessertes Bild über den unterschiedlichen Zustand der einzelnen Bezirke zu machen.

Das elektronische Kontrollbuch umfasst ca. 3.600 Kontrollobjekte (Straßen, Wege, Plätze, und Fußgängerzonen). Je nach Bedeutung und Zustand der Objekte werden diese alle 2, 4 oder 8 Wochen von den Bauaufsehern der Erhaltungsbezirke kontrolliert. Hauptverkehrsstraßen und Fußgängerzonen werden bspw. alle 2 Wochen, Wohnsammelstraßen alle 4 und Wohnstraßen alle 8 Wochen kontrolliert. Das elektronische Kontrollbuch zeigt in der relevanten Kalenderwoche individuell für jeden Erhaltungsbezirk alle Kontrollobjekte an, die geprüft werden müssen.



#### Aufteilung der Kontrollobjekte nach Turnusgruppen

Jedes Kontrollobjekt ist im System auf Grundlage einer Dienstanweisung mit einer Art Schulnote (Schadensbildkennziffer) von eins bis sechs bewertet, die Auskunft über den Zustand des Objektes gibt. Dabei werden jeweils eigenen Noten für den Zustand der Fahrbahn und der Nebenanlagen vergeben.

In Abhängigkeit von der jeweiligen Länge der Straße und dem Kontrollturnus werden Monat für Monat von den Kollegen durchschnittlich etwa 3.000 Objekte kontrolliert und dabei ca. 1.430 km abgelaufen bzw. abgefahren, um die Verkehrssicherheit für die Bürger zu gewährleisten. Im Rahmen der Kontrollen achten die Kollegen insbesondere auf folgende Mängel:

- Schlaglöcher, Versackungen, Unterwühlungen von Geh- und Radwegen, hohe Kanten an Kanaldeckeln, Hydranten, Rostenkästen bzw. in Pflaster- oder Plattenflächen.
- Fehlende oder schadhafte Schutzgeländer, unsaubere, schlecht erkennbare oder nicht einwandfrei befestigte Verkehrszeichen und -einrichtungen.
- Schadhafte Straßenbäume sowie Äste und Zweige, die unter einer Höhe von 4 m in die Fahrbahn hineinragen.
- Schadhafte Straßenbäume sowie Äste und Zweige, die unter einer Höhe von 2,30 m in Geh- und Radwege bzw. Plätze hineinragen, die für den Fuß- und Radverkehr freigegeben sind.

Im Interesse des kommunalen Umweltschutzes wird bei der Überwachung zusätzlich auf das Folgende geachtet:

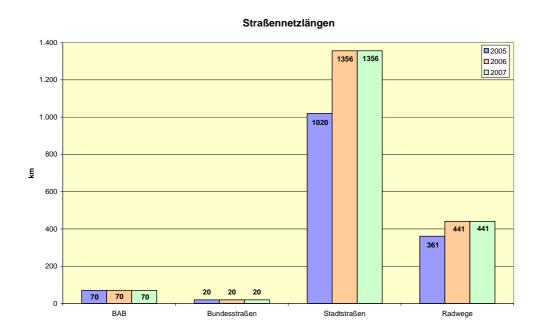
- Lagerung von umweltbeeinträchtigenden Stoffen in unmittelbarer Nähe von Verkehrsflächen (z.B. auch bei Baustellen auf Anliegergrundstücken).
- Straßenverschmutzungen durch Öl und ähnliche Stoffe.
- Längere Zeit abgestellte bzw. abgemeldete Kraftfahrzeuge, Autowracks. Dabei wird besonders auf auslaufende Flüssigkeiten wie Öl, Kraftstoff und Bremsflüssigkeit geachtet.
- □ Unerlaubte oder erlaubte Sondernutzung und deren Umweltverträglichkeit.

Die durchgeführten Kontrollen werden tagesgenau im System dokumentiert. Hat die Kontrollperson einen Schaden identifiziert, wird dieser mit näheren Angaben zur genauen Örtlichkeit, Schadenbeschreibung und Dringlichkeit ebenfalls dokumentiert. Durchschnittlich werden jeden Monat ca. 900 Schäden im Elektronischen Kontrollbuch erfasst. Aus dem System heraus wird dann das Auftragsformular für die Schadensbeseitigung - entweder für die Vertragsfirma oder für die eigene Kolonne - generiert. Im Ergebnis entsteht auf diese Weise eine lückenlose Dokumentation zu jedem einzelnen Kontrollobjekt, die jederzeit über vorkonfigurierte Berichte abrufbar ist.

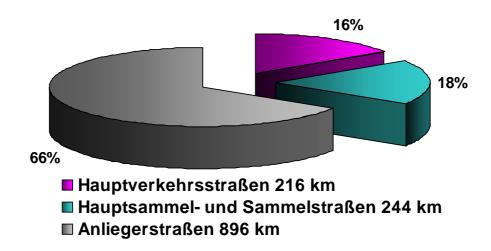
Mit den auf dieser Grundlage entstandenen Unterlagen wird es zukünftig möglich sein, einen deutlichen Schritt in Richtung Vereinheitlichung unseres Agierens zu machen und eine weitere Optimierung in Richtung einer gleichmäßigen Ausgestaltung der Bremen weiten Erhaltungsarbeiten wird damit möglich.

#### III.7.2 Allgemeine Straßendaten

Im Jahr 2007 war das Amt für Straßen und Verkehr für die oben geschilderte Erhaltung von Stadtstraßen in einer Länge von etwa 1.356 km und für Radwege in einer Länge von etwa 441 km zuständig. Der Wiederbeschaffungswert (berechnete Neuwert) für diese Verkehrsflächen einschließlich aller Fußwege, Sicherheitsstreifen, Parkstreifen etc. betrug am 01.01.2007 1.295 Mio. € Aufgrund der nur reduziert zur Verfügung gestellten Haushaltsmittel ist im Jahr ein Wertverlust von 14,9 Mio. € entstanden.



Die Stadtstraßen unterteilen sich weiter in die folgenden Kategorien:



# III.7.3 Erhaltungs- und Unterhaltungsleistungen

# a. Rad- und Gehwegsanierungen

-	Am Rönnebecker Hain (Gehwegsanierung)	•	Kattenturmer Heerstraße (Geh- und Radwegsanierung)
-	Baltrumer Straße (Gehweg Teilbereich)	•	Nordstraße (Geh- und Radweg Teilbereich)
-	Bismarckstraße (in Höhe KITA)	•	Parallelweg (Geh- und Radweg Teilbereich)
•	Fährer Kämpe (Gehwegsanierung)	•	Robert-Blum-Straße (Gehwegsanierung)
-	Gösper-Straße (Gehwegsanierung)	•	Stresemannstraße (von Mr. Wash bis Malerstraße beidseitig)
-	Hammersbecker Straße (Geh- und Radwegsanierung)	•	Utbremer Ring (Radweg Teilbereich)
•	Karl Bröger Straße (Gehweg Teilbereich)	•	Wurthflether Straße (Gehweg Teilbereich)

#### b. Oberflächenschutzschichten

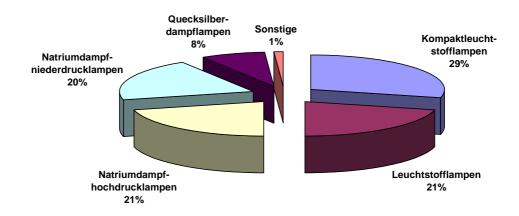
■ 71 Stadtstraßen mit ca. 206.000 qm

#### III.7.4 Öffentliche Beleuchtung

#### > Erneuerung der Straßenbeleuchtung in Bremen

Auch im Jahr 2007 wurde die Anschlussleistung um insgesamt ca. 62 kW reduziert. Erreicht wurde dies in erster Linie durch den Austausch von ca. 1.300 Quecksilberdampflampen, dessen Bestand dadurch auf ca. 5.500 Stück reduziert werden konnte. Damit ist die Straßenbeleuchtung in Bremen auf ein von der EU diskutiertes Verbot der Quecksilberdampflampen gut vorbereitet.

#### Aufteilung der Leuchtmittel (Stand Dez. 2007)



#### Kosten der öffentlichen Beleuchtung 2007

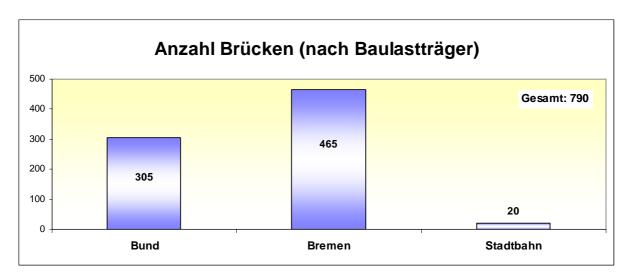
Unterhaltung und Betrieb (inkl. Energiekosten)	5,49 Mio. €
Erneuerung	1,31 Mio. €
Neubau	0,76 Mio. €
Neubau / Ergänzung	0,02 Mio. €
Gesamt:	7,58 Mio. €

# III.8 Brücken- und Ingenieurbauwerke

# III.8.1 Zahlen und Fakten

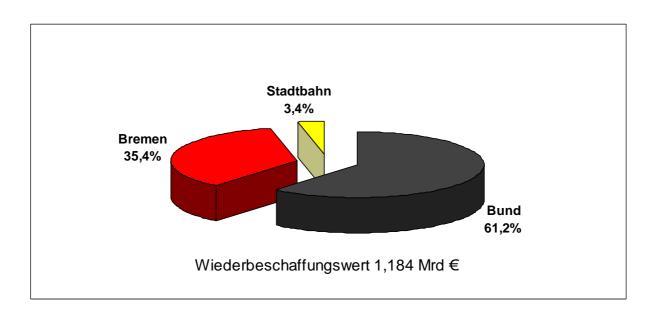
Anzahl der gesamten Brücken- und Ingenieurbauwerke davon Brücken	2.119 790
Anzahl 2007 fertig gestellter Brücken- und Ingenieurbauwerke u. a. AS Airport-Stadt	56
Anzahl der 2007 durch Projektgesellschaften (BIG und GPV) und Erschließungsträger fertig gestellten Brücken- und Ingenieurbauwerke u.a. A281, VZB AS-Hemelingen, Überseestadt	41
Anzahl der 2007 instand gesetzten Brücken- und Ingenieurbauwerke (> 10.000 €)	11
Anzahl der Bauten und Instandsetzungen (> 10.000 €), die sich am 31.12.2007 noch im Bau befanden	6
Anzahl der 2007 von anderen Baulastträgern übernommenem Bauwerken	8
Anzahl der 2007 durchgeführten Prüfungen von Brücken- und Ingenieurbauwerken	186
Anzahl der 2007 an Ingenieurbüros vergebenen Prüfungen von Brücken- und Ingenieurbauwerken	180
Anzahl der 2007 bearbeiteten Planungen für Brücken- und Ingenieurbauwerke	92
Anzahl der 2007 hoheitlich begleiteten Planungen für Brücken- und Ingenieurbauwerke	86
Nachrechnungen von Brücken für Schwerlasttransporte	3.006

### Anzahl der Brücken nach Baulastträger

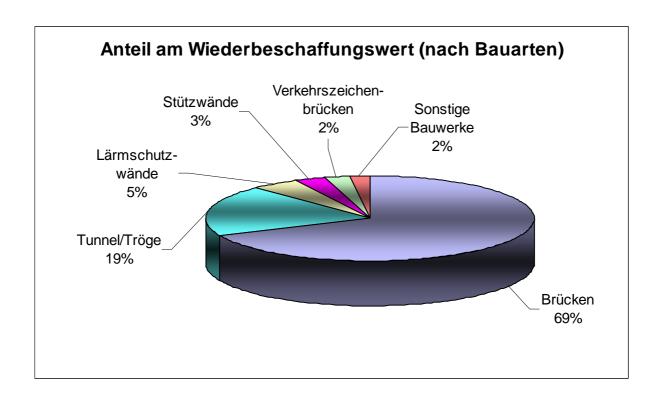


Wiederbeschaffungswert der Brücken und Ingenieurbauwerke 1,184 Mrd. €

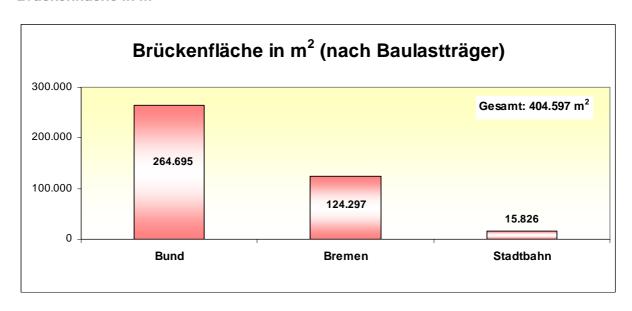
### a) nach Baulastträger



#### b) nach Bauarten



#### Brückenfläche in m<sup>2</sup>



#### III.8.2 Bauwerksprüfung

#### Gesetzliche Vorgaben

"Die Träger der Straßenbaulast haben dafür einzustehen, dass ihre Bauwerke technisch allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen" (§ 12 Bremisches Landesstraßengesetz bzw. § 4 Satz 1 Bundesfernstraßengesetz). Dieser gesetzliche Auftrag wird hinsichtlich der so genannten Kunstbauten durch die DIN 1076 "Ingenieurbauwerke im Zuge von Straßen und Wegen - Überwachung und Prüfung" näher bestimmt.

Danach müssen alle Ingenieurbauwerke auf ihre Standsicherheit, Verkehrssicherheit, Dauerhaftigkeit und Funktionsfähigkeit hin, unter besonderer Berücksichtigung der bei früheren Prüfungen gemachten Feststellungen, regelmäßig überprüft werden. Die regelmäßigen Prüfungen haben den Zweck, etwa eingetretene Schäden und Mängel rechtzeitig zu erkennen, zu bewerten und die zuständige Stelle dadurch in die Lage zu versetzen, Maßnahmen zu ergreifen, bevor größerer Schaden eintritt oder die Verkehrssicherheit beeinträchtigt wird.

Bei den Prüfungen unterscheidet man in:

- Hauptprüfungen (H)
- Einfache Prüfungen (E)
- Prüfungen aus besonderem Anlass (S)
- Prüfungen nach besonderen Vorschriften (V)

Die "Hauptprüfungen" und die "Einfachen Prüfungen" werden in regelmäßigen Zyklen, die "Prüfungen aus besonderem Anlass" und "Prüfungen nach besonderen Vorschriften" nur nach besonderen Vorfällen wie z.B: Unfällen, Bränden etc. durchgeführt.

Mit den Prüfungen ist ein sachkundiger Ingenieur zu betrauen, der auch die statischen und konstruktiven Verhältnisse der Bauwerke beurteilen kann. Ihm müssen je nach Art und Größe der zu prüfenden Bauwerke Hilfskräfte und entsprechendes Gerät zur Verfügung stehen.

Zusätzlich wird jährlich eine Besichtigung und zweimal im Jahr eine Beobachtung der Bauwerke durchgeführt.

#### Arbeitsablauf der Bauwerkshauptprüfung

Die vorhandenen Bauwerke sind im 6 bzw. 12-Jahresrhythmus einer Hauptprüfung gemäß DIN 1076 zu unterziehen (siehe nachfolgende Grafik).

Die Aufteilung der Prüfungen erfolgt nach den vorhandenen Unterhaltungsbezirken. Diese wiederum sind in sechs räumlich zusammenhängende Unterbezirke aufgeteilt. Damit ergibt sich, dass jedes Jahr ca. 1/6 der Bauwerke geprüft werden.

	Gewährleistung													D:-	E.,	de d	la = 1	1							
Bauwerksart	Prüfungs- bzw. Überwac hungs- art	Prüfung vor Abnahme der Baulei- stung (1. HP)		iew.	Prüfung Prüfung vor Ablauf der Verjäh- rungs- frist (2. HP)						)ie E	inte			folg		ch d	len j	ewe	ilige			bezi	irken!	
Prüfjahr		0	1	2	3	4	5		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	usw.	
3.1	HP	-					-									•						•		alle 6 Jahre	
Ingenieur-	EP																							alle 6 Jahre	
bauwerke	В		Х	Х		Х			Х		Χ	Х		Х	Х		Х	Х		Х	Х		Х		
	LB		2x	2x	2x	2x	2x		2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x jährlich	
3.2	HP	•					-		г							•								alle 12 Jahre	
Andere	EP																							alle 12 Jahre	
Bauwerke	В		Х	Х		Х			Х		Х	Х	Х	Х	Х		Х	Х	Х	Х	Х		Х		
	LB		2x	2x	2x	2x	2x		2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x jährlich	
3.1	3.2																*) Nicht in den Jahren einer Haupt- oder Einfachen Prüfung								
Ingenieur								Durc	ırchlässe																
bauwerke:	Verkersze	eichenbrü	icker	n	Bau	werl	ke:	Stütz	tzwände <1,50 m								apt was amaster transfig								
	Tunnel								mschutzbauwerke < 2,00 m																
	Trogbauwerke Ve Stützwände > 1,50 m Tr Lärmschutz- St bauwerke > 2,00 m Sonstige						Verk	rkehrszeichenständer eppen									HP	und	EP f	rühe	sten	s 2 J	ahre		
							Trep										na	ch de	er 2. I	HP					
							Steil	ilwälle cher									Eir	teilu	ng na	ach d	len l	Inter	bezirken		
							Däch																		
	Ingenieur	bauwerke	9					<u> </u>								]									
HP = Hauptprü	ifuna	EP = Ei	nfach	ne .		R =	Resichti	auna	IB:	- l aı	fend	e Be	ohar	htun	n	1									
Prüfung			gung	ng LB = Laufende Beobachtung																					
Ing. Ref. 50 Ing. bzw. Aufseher Re Aufseher Ref. 51					ef 51	Brückenwärter Ref. 51																			
(Prüfbericht) (Prüfbericht) (Protoko			tokoll)		(Protokoll)							1													

Für jeden Unterhaltungsbezirk wird am Jahresbeginn aus der Datenbank eine Liste der zu prüfenden Bauwerke erstellt. Aus diesen Listen ist u.a. ersichtlich welche Hilfsmittel, Fahrzeuge und Geräte erforderlich sind bzw. welche Besonderheiten bei den Prüfungen zu beachten sind, damit keine aufwendigen Absperrungen erforderlich werden oder keine großen verkehrlichen Behinderungen stattfinden (z.B. "nur in der Ferienzeit", "nur Nachts", "nur an Wochenenden"). Im Übrigen werden die Prüfungen in einem räumlich zusammenhängenden Gebiet durchgeführt, um unnötige Fahrtwege zu vermeiden.

Vorrangig werden die Hauptprüfungen bei Neubauten vor Abnahme der Bauleistungen (1.HP) durchgeführt, ebenso die Hauptprüfung vor Ablauf der Gewährleistungsfrist (2.HP), denn zu diesem Zeitpunkt können festgestellte Mängel und Schäden noch zur vertragsgemäßen Beseitigung bei der Baufirma angemeldet werden.

Die Mängel/Schäden werden aufgenommen und vor Ort mit dem Programmsystem "SIB-Bauwerke" erfasst. Die Prüfberichte mit den Bildern und den weiteren Dokumentationen werden erstellt und im Bauwerksbuch abgelegt. Im Prüfbericht werden auch Empfehlungen für die Instandsetzung gegeben.

Um künftig die Erhaltung eines ständig zunehmenden Bauwerksbestandes nach einheitlichen Kriterien planen, finanzieren und durchführen zu können stellt der Bund ein DV-gestütztes Bauwerks-Management-System (BMS) zur Verfügung. Dieses soll zwei wesentliche Anforderungen erfüllen:

- Es soll ein Instrumentarium zur Verfügung gestellt werden, mit dem nach einheitlichen Vorgaben und Bewertungen eine Dringlichkeitsreihung von Erhaltungsmaßnahmen möglich wird.
- 2. Die Bauverwaltung soll in die Lage versetzt werden, durch einen ständigen Überblick den aktuellen Zustand seiner Bauwerke und durch aktuelle Aussagen zum Finanzbedarf die Erhaltungs- und Finanzprogramme zu prüfen und zu steuern.

Das BMS ist in sieben Module aufgeteilt:

Module	Ziele
Bestandsdaten	Bereitstellen von Informationen
Zustandsdaten mit Bewertung	Netzweite Bewertung und Kostenermittlung
Objektbezogene Schadensanaly- se	Objektbezogene Kostenermittlung und Schadens- klassifizierung
Erhaltungsmaßnahmen	Maßnahmenvarianten
Wirtschaftlichkeitsberechnung	Maßnahmenauswahl und Dringlichkeitsreihung
Planung und Durchführung	Erhaltungsprogramm und Durchführung der Maß- nahme
Erfolgskontrolle	Sicherstellung des Erreichens der angestrebten Ziele

Im Prinzip arbeitet das ASV schon seit Jahren nach dem oben genannten Schema, was sich bereits auch an dem relativ guten Erhaltungszustand der Bauwerke, insbesondere im Zuge der Bundesfernstraßen, widerspiegelt.

Der Bremer Prüftrupp besteht aus Bauwerksprüfingenieur, einem Prüfhelfer und einem Steigerfahrer.

Für den Prüfeinsatz gibt es einen Prüfwagen mit Werkstatt, Labor und Büro zum Erstellen der Befunde. Es stehen besondere Messgeräte für die "Zerstörungsfreie Prüfung" zur Verfügung. Hierzu gehören unter anderem ein Messgerät zur Überprüfung von Beschichtungsdicken von Stahlbauteilen, ein Ultraschallgerät zur Bestimmung von Blechstärken im Stahlbau, ein Schmidthammer zur Überprüfung von Betonfestigkeiten und ein Profometer zur Überprüfung von Betonüberdeckungen etc..



Zum Erreichen von schwerzugänglichen Stellen steht ein Steigerfahrzeug zur Verfügung. Mit diesem sind Messungen an Brückenlagern und Unterhalb von Brückenüberbauten möglich. Somit ist eine handnahe Prüfung von jedem Bauteil wie in DIN 1076 gefordert möglich.



Der Prüftrupp verfügt auch über ein Schlauchboot um vom Wasser aus Bauwerksprüfungen durchführen zu können.

Bedingt durch die ständig steigende Anzahl von Bauwerken und dem größeren Prüfaufwand infolge zunehmender Schäden durch die älter werdenden Bauwerke, können nicht mehr alle Prüfungen durch eigenes Personal gewährleistet werden. Spitzen werden deshalb durch Beauftragung qualifizierter Ingenieurbüros abgedeckt.

Es wird angestrebt jede zweite Hauptprüfung mit dem eigenen Prüftrupp durchzuführen. Nur so kann sich die Verwaltung detaillierte Kenntnisse über die Bauwerkszustände verschaffen und den gesetzlichen Aufgaben nachkommen.

Die Kenntnisse aus Bauwerksprüfungen sind zwingend notwendig um die Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit der Bauwerke zu gewährleisten und dadurch größere Schäden, bis hin zu Brückeneinstürzen, zu vermeiden.

Im Berichtszeitraum wurden folgende Bauwerkshauptprüfungen durchgeführt:

Anzahl der geprüften Bauwerke 2007				
	Anzahl m²		lfdm	
Brücken	121	97.756		
Lärmschutzwände	52	-	8.445	
Stützwände	59	-	5.902	
Tunnel/Trogbauwerke	16	-	2.027	
Verkehrszeichen Brücken	23	-	-	
sonstige Bauwerke	95	-	-	
Gesamt	366			

# Projekt BW 2450 und BW 2451, Anbindung der Ortsentlastungsstraße Lilienthal auf Bremer Gebiet

# Notwendigkeit der Maßnahme

Mit der Entscheidung der Gemeinde Lilienthal in Niedersachsen zur Weiterführung der Straßenbahnlinie 4 über die Bremer Landesgrenze hinaus wurde der Grundstein für eine Ortsentlastungsstraße der Gemeinde gelegt. Zurzeit weist die von Bremen in Richtung Zeven verlaufende Landesstraße L133, die direkt durch den Ortskern von Lilienthal führt, eine hohe Verkehrsbelastung auf. Die Anlieger sind durch Lärm- und Luftschadstoffimmissionen stark belastet.

Durch den Bau der Ortsentlastungsstraße werden die Anlieger von den gesundheitsschädlichen Verkehrsimmissionen entlastet. Zudem erhöht sich die Attraktivität der zentralen Siedlungsachse Lilienthals und die Voraussetzung für eine bessere Anbindung der Gemeinde Lilienthal an den ÖPNV durch die Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 bis zum Falkenberger Kreuz wird geschaffen.

### Vorarbeiten

Die Anbindung der Ortsentlastungsstraße Lilienthal an die Borgfelder Allee auf Bremer Gebiet ist im rechtskräftigen Bebauungsplan 2253, Teil A festgesetzt. Sie wurde als Variante mit der vergleichsweise geringsten Umweltbeeinträchtigung ausgewählt.

Die Baudeputation stimmte dem Bauvorhaben in ihrer Sitzung am 4. Oktober 2007 zu.

Der aus vielen Varianten gewählte Trassenverlauf verläuft aus Bremen kommend ca. 120 m vor der vorhandenen Wümmequerung (Franzosenbrücke) zunächst wie die Borgfelder Allee über ca. 70 m auf einem aufgeschütteten Damm und im Anschluss daran über eine 144 m lange geradlinige Brücke (Flutbrücke) durch die Wümmeniederung. Im weiteren Verlauf ist ein in Richtung Norden schwenkender, 60 m langer Erddamm vorgesehen, der in einer Wümmequerung (Strombrücke) endet, die auf Höhe der früheren Bahnbrücke und des heutigen Jan-Reiners-Weg liegt.

Die explizit als Naturschutzgebiet ausgewiesene Wümmeniederung wird bei Hochwasser regelmäßig überflutet, was bei der Planung ebenso eine wesentliche Rolle spielte, wie die artenschutzrechtlichen Aspekte der dort lebenden Tiere.

# Planung der Ingenieurbauwerke

Die Planung der Ingenieurbauwerke wurde durch eine interdisziplinäre Arbeitsgruppe, bestehend aus Tagwerksplanern und Architekten zur Beratung der Gestaltung sowie Straßenplanern, Gründungs- und Lärmschutzgutachtern und Umweltplanern durchgeführt.

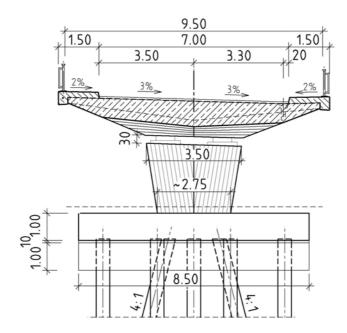
Die Trägeranhörung und das Grundstücksmanagement waren ebenfalls Bestandteil der Planungsphase, wie die enge Abstimmung mit der Gemeinde Lilienthal und dem Land Niedersachsen, die Hauptkostenträger der Maßnahme sind.

# Bauwerk 2450, Flutbrücke im Bereich der Wümmeniederung

Damit das Wasser bei der regelmäßig wiederkehrenden Überschwemmungssituation abfließt, konnte die Trasse durch die Wümmeniederung nicht nur auf einem aufgeschütteten Damm liegen. Die Planung eines neuen Brückenbauwerks (Bauwerk 2450) wurde durch diese Maßgabe erforderlich.

Der Überbau der Brücke liegt in einer Geraden, die Widerlager jeweils in einer Klothoide. Der Querschnitt setzt sich aus 2 Fahrstreifen von jeweils 3,5 m zusammen. Auf beiden Seiten sind Notgehwege mit einer Breite von 1,50 m vorgesehen.

# Querschnitt vor den Stützen

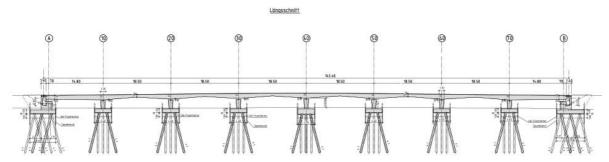


Es wurden einige Varianten, wie schlaff bewehrte und vorgespannte Plattenbalken, mit unterschiedlichen Stützweiten untersucht. Gestalterisch fügten sich diese Varianten jedoch nicht harmonisch in die Umgebung ein.

Zur Ausführung kommt eine 8-feldrige Stahlbetonbrücke. Das Bauwerk ist mit einem plattenartigen, schlaff bewehrten Überbau geplant. Die Stützweiten betragen 18,50 in den 6 Mittelfeldern und jeweils 14,80 in den Endfeldern. Der Überbauquerschnitt hat in den Mittelfeldern von der Brückenmitte zu den Auflagern hin eine veränderliche Bauhöhe von 0,7 m auf 1,3 m. In den Randfeldern verringert sich die Bauhöhe linear bis zu den Widerlagern auf 1,0 m.

Der Entwurf fügt sich harmonisch zu der vorhandenen Flutbrücke im Zuge des Jan-Reiners-Weges in das Landschaftsbild ein. Der Überbau liegt auf 18 rechteckigen Elastomerlagern auf. In allen Achsen befindet sich je ein querfestes und ein allseitig bewegliches Lager. In der Mitte wird die Brücke in Brückenlängsrichtung gehalten. Damit werden die Dehnungen und Stauchungen gleichmäßig auf beide Brückenenden verteilt, die von den jeweiligen Übergangskonstruktionen aus lärmmindernden Fingerkonstruktionen an den Widerlagern aufgenommen werden müssen.

Die Stahlbetonstützen verjüngen sich in der Breite von 3,50 m am Kopf auf 2,75 m im unteren Bereich. Die Dicke ändert sich von 1,3 m auf 1,0 m. Die Stützen sind auf Vollverdrängungsbohrpfählen mit einer Pfahlkopflatte gegründet. Zur Herstellung des Fundamentes müssen wegen des hohen Grundwasserstandes Spundwandkästen mit Unterwasserbeton hergestellt werden. Bei Pfahllasten von etwa 1300 KN Druck und maximal 500 KN Zug, sind Pfähle mit einer Länge von ca. 12,5 m erforderlich.



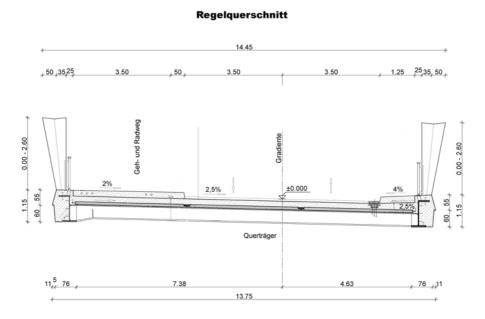
Das Geländer ist ein Stahlgeländer welches in Anlehnung an die in Sichtweite vorhandene Wümmequerung gestalterisch gewählt wurde. Das anfallende Regenwasser wird als Freifallentwässerung über 11 Brückeneinläufe direkt abgeleitet. 5 Beleuchtungsmasten auf dem Bauwerk sorgen bei Dunkelheit für die nötige Sicherheit.

Die geschätzten Baukosten für dieses Bauwerk betragen ca. 3,1 Mio. €

# Bauwerk 2451, Strombrücke im Bereich der Wümmequerung

Das neue Brückenbauwerk (Bauwerk 2451) wird an der Stelle der vorhandenen Geh- und Radwegverbindung des "Jan-Reiners-Weg" erstellt. Die vorhandene Bogenbrücke wird zurückgebaut, da sie von der Tragfähigkeit nicht in der Lage ist, die neuen Belastungen aufzunehmen und zudem hinsichtlich der Abmessungen nicht ausreichend dimensioniert wäre.

Die Trasse verläuft in einer Geraden über die Wümme. Der Querschnitt besteht aus 2 Fahrstreifen von jeweils 3,50 m Breite, einem Notgehweg von 1,25 m und einem kombinierten Geh- und Radweg mit einer Breite von 3,50m.



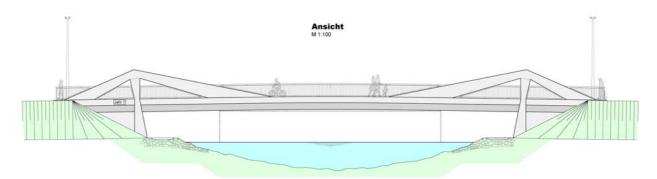
Bei der Neuplanung wurden diverse Varianten (gevoutete integrale Spannbetoneinfeldbrücke, 3-Feld Stahlbetonbrücke mit schrägen Pfeilern, Bogenbrücke aus Stahl-/Stahlverbundbauweise, Trogbrücke in Stahlverbundbauweise) untersucht. Im Rahmen der Abstimmungen mit der Wasserbehörde, dem Naturschutz, sowie den Gestaltungskonzepten des Architekten fiel die Entscheidung auf eine überspannte, integrale Stahl-Stahlbeton-Stahlverbundbrücke (Zügelgurtbrücke).

Die "Zügel" (Überspannung) der Brücke greifen beidseitig jeweils in den Viertelpunkten des Längshauptträgers an und werden über einen Pylon, welcher den Druckpfosten bildet, zurückgehängt. Der Überbau wird als Stahlverbundsystem, das aus Längs- und Querträger aus Baustahl und einer Fahrbahnplatte aus Stahlbeton besteht, ausgebildet. Die Betonplatte wird als Fertigteil mit einer mitwirkenden Ortbetonschicht ausgeführt.

Die Lasten aus dem Überbau werden direkt, ohne Lager, in die kastenförmigen Stahlbeton-Widerlager eingeleitet (integrale Bauweise). Die Widerlagerwände sind parallel zur Wümme ausgerichtet, die Wanddicke verjüngt sich von 2,0 m im Pfahlanschlussbereich auf 1,4 m im Einspannbereich. Optisch erhält das Widerlager dadurch eine Aufweitung die sich der Schrägstellung der Pylone in der Neigung anpasst.

Die Flügelwände verlaufen parallel zur Bauwerkslängsachse, haben eine Stärke von 1,3 m und eine Länge von 11,0 m. Sie dienen zusammen mit der Fahrbahnplatte als Gegengewicht für die Überspannung. Die Widerlager sind auf jeweils 9 Bohrpfählen mit einer Länge von 18 m und einem Durchmesser von 1,20 m gegründet.

Das Geländer wird wie bei der Flutbrücke an die Gestaltung der vorhandenen sich in Sichtweite befindlichen Wümmequerung angepasst. Die Entwässerung erfolgt hier ebenfalls im Freifall direkt in die Wümme. Die Beleuchtungsmasten für diesen Straßenabschnitt stehen außerhalb der Brücke.



Der Tatsache geschuldet, dass die Wümme eine Bundeswasserstraße ist, wird der an der vorhandenen Strombrücke vorhandene Pegel als erste Maßnahme als separates Bauwerk in unmittelbarer Nähe zur Brücke neu erstellt.

Die geschätzten Baukosten für die Brücke betragen ca. 2,7 Mio. €

### Umsetzung

Die Hochwasserproblematik setzt sich auch beim Bau fort. Die Notwendigkeit einer erhöhten Arbeitsebene für die Erstellung des Bauwerks 2450, die wiederum für den Hochwasserfall einen Durchflussquerschnitt von 30 m² sicherstellen muss, machen umfangreiche Erdarbeiten erforderlich.

Die Termine für die Baumaßnahme der Ortsumgehung Lilienthal ergeben sich aus der geplanten Verlängerung der Straßenbahnlinie 4, für dessen Bau die Borgfelder Allee voll gesperrt werden muss. Aus diesem Grund ist die Bauzeit für die Anbindung an die Ortsentlastung auf Bremer Gebiet von Anfang Mai bis Ende September 2009 vorgesehen.

Die enge Terminschiene erfordert eine detaillierte Bauzeitenplanung.

# Projekt Planung der grundhaften Instandsetzung der Karl-Carstens-Brücke im Zuge der Hastedter und Habenhauser Brückenstraße

Die Karl-Carstens-Brücke, allgemein "Werderbrücke" oder "Erdbeerbrücke" genannt, wurde in den Jahren 1967 bis 1969 erbaut. Sie stellt im Bremer Süden eine wichtige Weserquerung dar. Das Bauwerk hat eine Gesamtlänge von 615 m und gliedert sich in Strom- und Flutbrücke, sowie 2 Treppenanlagen und eine Spindelrampe.

Bei den Bauwerksprüfungen wurden diverse Schäden an Verschleißbauteilen (Kappen, Fahrbahnbelag, Fahrbahnübergangskonstruktionen, Geländer) festgestellt. Sicherheitsrelevante Schäden wurden in der Vergangenheit immer sofort behoben , aufwendigere Instandsetzungsarbeiten wurden wegen der Verkehrsproblematik im Rahmen des Möglichen bisher vermieden.

Im Rahmen der letzten Bauwerkshauptprüfung sind jedoch Schäden in einer Größenordnung festgestellt worden, die Zweifel an der Standsicherheit, speziell der Dauerhaftigkeit und der Verkehrssicherheit, aufkommen ließen.

Daraufhin wurde eine "Objektbezogene Schadensanalyse" (OSA) beauftragt. Die OSA ist ein Verfahren zur Erfassung, Auswertung und Bewertung von Schäden die zusätzliche Untersuchungen erfordern, sowie für Empfehlungen von Maßnahmen einschließlich der Kostenschätzungen. Sie wurde nach dem Leitfaden "Objektbezogene Schadensanalyse", der von der BASt erarbeitet und vom BMVBS herausgegeben wurde, durchgeführt.

Als erster Schritt wurden sämtliche Flächen der Bauwerke noch einmal visuell begutachtet. Um weder den Straßenverkehr noch den Schiffsverkehr zu beeinträchtigen, waren einige Hilfsmittel erforderlich. Über der Weser und über dem Werdersee wurde ein Brückenuntersichtsgerät eingesetzt. Das Fahrzeug mit dem Unterflurgerät stand auf der Kappe. Mit einem auskragenden Arm wurden, die Betonflächen der Brückenunterseite geprüft.



Unterflurgerät

In den Uferbereichen kamen verschiedene LKW-Arbeitsbühnen und Kettenarbeitsbühnen zum Einsatz. Die so handnah erreichbaren Bereiche wurden mit Handwerkszeugen (Hammer, Schraubendreher) oder der Risslupe geprüft und sämtliche Schäden dokumentiert. Weiterhin wurden zur Bestimmung des Chloridgehaltes aus verschiedenen Tiefenzonen des Betons Bohrmehl bzw. Teilstücke aus den Bohrkernen entnommen.

Während einer nächtlichen Vollsperrung wurde der Asphaltbelag an einigen Stellen abgefräst und an den freigelegten Betonflächen wurden Proben zur Ermittlung des Chloridgehaltes entnommen. Ferner wurde die Abdichtung der Brücke untersucht. Zusätzlich wurden teilweise Spannglieder freigelegt, um sich einen Eindruck von evtl. Schädigungen zu verschaffen.

Die Materialprüfungsanstalt hat Bohrkerne entnommen, um die Betondruckfestigkeit festzustellen. Ferner konnten Aussagen über die Betondeckung getroffen werden, die örtlich mit Hilfe von technischen Geräten von einer externen Firma näher bestimmt und mit den Ergebnissen der Materialprüfungsanstalt abgeglichen werden konnten.

Im Zuge einer weiteren nächtlichen Vollsperrung sind der Überbau und die Kappen mit Hilfe eines Georadars abgefahren und untersucht worden. Durch diese zerstörungsfreie Untersuchung konnten Erkenntnisse über den Zustand der Überbauabdichtung und der Kappen gesammelt werden.



Georadar

Das große Feld über dem Werdersee bedurfte, bedingt durch die vorgefundenen Schadensbilder, einer genaueren Untersuchung. Die in der Bodenplatte liegenden Spannglieder wurden partiell freigelegt und mit Hilfe eines Gutachters der Universität Essen/Duisburg analysiert. Die geschädigten Spannglieder stellen ein Dauerfestigkeitsproblem dar.

Statische Nachweise, insbesondere für die Beurteilung der Dauerhaftigkeit der Vorspannung und die Ermüdungsberechnung, waren ebenfalls Bestandteil der objektbezogenen Schadensanalyse, die folgende Schäden feststellte:

### BW 463-1 (Strombrücke über die Weser):

Die Strombrücke ist ein Mehrfeldträger über 4 Felder mit einer Gesamtlänge von 240 m und einer Breite von 13,95 m. Sie hat einen durchgängigen, einzelligen Hohlkastenquerschnitt mit einer variablen Steghöhe. Das Bauwerk ist in Längs- und Querrichtung vorgespannt.



Tropftülle mit Salzablagerungen

Der größte Schadensschwerpunkt liegt im Beton. Der Grund ist das eindringende Wasser, welches jahreszeitlich bedingt mit Tausalzen belastet ist. Durchfeuchtungen im Bereich der Tropftüllen an der Decke des Hohlkastens sind deutlich sichtbar und zeigen die Undichtigkeit der Abdichtung unter der Fahrbahn.

Die Einstiege und Schächte weisen eine starke Rissbildung auf. Im Bereich des Betons sind erhebliche Abplatzungen mit freiliegender Bewehrung vorhanden.



Einstiegsöffnungen des Hohlkastens



Im Hohlkasten sind innen und außen Risse, Durchfeuchtungen mit Rostfahnen, Kiesnester, Rostbildung an den Verankerungsstellen der Spannglieder sowie Abplatzungen mit freiliegender Bewehrung zu erkennen.

Roststellen an den Spanngliedverankerungen

Die festgestellten Chloridgehalte im Beton überschreiten in den maßgeblichen Bereichen den zulässigen Grenzwert um das zehn- bis zwanzigfache. Es muss von einer kritischen Chloridbelastung gesprochen werden.



abgängige Brückenlager



abgängiger Fahrbahnübergang

# BW 463-2 (Flutbrücke über dem Werdersee):

Die Flutbrücke ist ein Mehrfeldträger über 11 Felder. Im Bereich des Werdersees sowie in den jeweils angrenzenden Feldern liegt ein Hohlkastenquerschnitt vor. Die weiteren Felder sind als Plattenbalkenquerschnitt ausgebildet. Die Länge des Bauwerkes beträgt 375 m. Die Breite von 13,95 m ist identisch mit der Strombrücke, ebenso die Vorspannung in Längs- und Querrichtung.

Die Schadensbilder entsprechen in den Bereichen des Überbaus, einschließlich der Einstiege und der Schächte, der Kappen, des Geländers, der Fahrbahnübergänge, der Ansichtsflächen, des Hohlkastens und der Lager denen der Strombrücke.

Zusätzlich ist im Bereich des großen Feldes über dem Werdersee im Hohlkasten ein Dauerfestigkeitsproblem festgestellt worden. Die rechnerisch ermittelte einwirkende Ermüdungsbeanspruchung kann durch die vorhandene Kombination aus Spann- und Schlaffstahl nicht aufgenommen werden. Die Spannglieder sind teilweise geschädigt.

Das gefasste Wasser wird in der Flutbrücke in geschlossenen Rohren geführt. Diese und die zugehörigen Aufhängungen sind stark korrodiert.



# BW 463-3 (Spindelrampe):

Der Abgang für Fußgänger und Radfahrer von der Brücke zum linken Weserufer am Wehrweg hat die Form einer Spindelrampe. Der Überbau hat die Form einer Platte mit Überzug, der gleichzeitig die Abtrennung zwischen Rad- und Gehweg darstellt.

Der gesamte Betonbereich weist Risse, Abplatzungen mit teilweise freiliegender Bewehrung, Hohlstellen, sowie einen unterläufigen Belag auf.

# BW 463-4 (Spindeltreppe):

Der Treppenaufgang ist als vollgewendelte Spindel hergestellt. Der Mittelpfeiler wird aus den Fertigteilstufen und einer Füllung aus Beton gebildet und ist vorgespannt. Der Mittelpfeiler ist durch 3 Pfähle auf einer Pfahlkopfplatte tiefgegründet.

An der überwiegenden Anzahl der Stufen wurden Risse und Abplatzungen mit freiliegender Bewehrung festgestellt. Die Bewehrungsstäbe weisen deutliche Querschnittsminderungen auf. Diese Abplatzungen liegen teilweise im Bereich der Druckzone der Kragstufen. Es liegt somit eine standsicherheitsrelevante Schädigung vor.







### BW 463-5 (Böschungstreppe am Widerlager Habenhausen):

Der Böschungsaufgang ist eine gerade, dreiläufige Stahlbetontreppe mit 2 Zwischenpodesten, einem oberen Antrittspodest und aufgesetzten Fertigteilstufen.

Bei fast allen Stufen tritt Wasser unterhalb der Trittstufen aus. Die Auflagerfugen sind ausgewaschen und nicht mehr vorhanden. Krustenförmige Ausscheidung von Salzen (Aussinterungen) und Auswaschungen lagern sich auf den Trittstufen ab. Die Raumfuge zwischen Wange und Flügel ist komplett zerstört. Die Treppenwange hat partielle Abplatzungen, teilweise mit Roststellen.



# Ergebnisse der objektbezogenen Schadensanalyse (OSA) und Instandsetzungsplanung

Die Ergebnisse der objektbezogenen Schadensanalyse stellten den Zustand der Bauwerke dar. Es wurden Schäden dargestellt, die die Standsicherheit beeinträchtigen. Um eine mittelfristige Sperrung der Brücke zu verhindern, wurde umgehend ein Konzept zur Instandsetzung erarbeitet, das sich wie folgt darstellt:

Bei der **Strom- und Flutbrücke** werden die Abdichtung und der Fahrbahnbelag komplett erneuert. Ebenso werden die Kappen, die Geländer und die Fahrbahnübergänge sämtlich demontiert und erneuert. Es werden dichte Einstiegsöffnungen eingebaut. Ferner wird eine klassische Betoninstandsetzung lokaler Fehlstellen mit einer Rissverpressung zum Schutz der Bewehrung durchgeführt. Das Chlorid wird durch Betonabtrag und anschließendem Ersatz dem Beton entzogen. Die Lager und die Entwässerungssysteme werden instand gesetzt. Die Bodenspannglieder im großen Feld des Hohlkastens über dem Werdersee werden durch externe Vorspannung ersetzt.

Die **Spindelrampe** bekommt eine klassische Betoninstandsetzung, sowie eine neue Beschichtung des Geh- und Radweges mit einem risseüberbrückenden System. Die vorhandene **Spindeltreppe** wird abgebrochen und durch einen neuen Brückenturm, teilweise auf der vorhandenen, teilweise auf neuer Gründung ersetzt. Bei der **Böschungstreppe am Widerlager Habenhausen** wird der gesamte Stufenbelag entfernt und durch einen neuen ersetzt. Es findet zusätzlich eine partielle Betoninstandsetzung statt.

Das Investitionsvolumen für die Instandsetzung der Brücke beträgt 5,2 Millionen Euro.

### Das Verkehrskonzept während der Bauarbeiten

Die Karl-Carstens-Brücke hat eine Verkehrsbelastung von täglich annähernd 30.000 Fahrzeugen. Zudem ist die von der Brücke überspannte Weser eine Bundeswasserstraße mit regem Schiffsverkehr. Auf Grund der großen Bedeutung der Brücke für den Verkehr im Bremer Süden war die Gestaltung des Verkehrskonzeptes ein wichtiger Punkt während der Planungsphase. Sämtliche Bauabläufe, die gesamte Baustellenversorgung und Konstruktionsabläufe mussten darauf abgestimmt werden. In enger Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde, den Referaten für die Verkehrskoordination und Wasserwirtschaft beim Senator für Bau, Umwelt und Verkehr, sowie dem Wasserschifffahrtsamt wurden die verkehrlichen Belange des Straßenverkehrs und des Schiffsverkehrs abgestimmt.

Zudem gab es Vorgaben, die unbedingt einzuhalten waren. Die BSAG wurde aktiv an der Planung beteiligt und es wurde die Forderung, den ÖPNV während der gesamten Bauzeit in beide Fahrtrichtungen aufrecht zu erhalten, umgesetzt. Den Geschäftstreibenden am Gewerbestandort Habenhausen wurde in Zusammenarbeit mit der Handelskammer Bremen zugestanden, dass für das Weihnachtsgeschäft jeweils ab Dezember eine Fahrspur je Fahrtrichtung zur Verfügung steht. Hierzu gab es eine Präsentation der Maßnahme, mit der den Geschäftsleuten die Notwendigkeit und die Planung der Maßnahme vorgestellt wurde.

Die Sperrzeiten sollten nicht mit Behinderungen durch andere Baumaßnahmen in Bremen kollidieren. Hierbei galt es nicht nur die verkehrlichen Belange, sondern auch größere Planungen privater Investoren zu berücksichtigen. Hierzu zählen natürlich auch die Belange zum Umbau des Weserstadions, sowie der dort stattfindenden Großveranstaltungen.

Rücksicht genommen wurde auch auf die Belange der Anwohner, um deren Beeinträchtigung im direkten Wohnumfeld der Brücke während der Arbeiten möglichst gering zu halten. Die Möglichkeit einer Umfahrung des Bereiches über die dann fertig gestellte neue A281 wurde ebenso planerisch berücksichtigt wie die Mitbenutzung des Standstreifens auf der Weserbrücke der BAB A1 und die Ausarbeitung kompletter Umleitungsstrecken.

Es wurden viele Verkehrskonzepte untersucht. Als sinnvolles Ergebnis wurde ein Verkehrskonzept mit 3 Bauphasen erarbeitet:

In der ersten Bauphase wurde eine eingeschränkte Verkehrsführung von Juni bis November 2007 vorgesehen, in der der ÖPNV, der Individualverkehr und die Fahrradfahrer über die Fahrbahn fahren konnten, während die Fußgänger von der BSAG mit Bussen kostenlos über die Brücke befördert wurden. Die große Kappe wurde abgebrochen und alle nötigen Arbeiten in diesem Bereich durchgeführt.

In der zweiten Bauphase von Dezember 2007 bis Februar 2008 wird der Verkehrsfluss nicht durch Baumaßnahmen eingeschränkt.

In der dritten Bauphase werden der ÖPNV, die Fußgänger und die Fahrradfahrer in beide Richtungen über die neue, große Kappe geführt. Für den Individualverkehr wird die Brücke komplett gesperrt. Es werden alle notwenigen Arbeiten im Bereich der Fahrbahn und der kleinen Kappe durchgeführt.

Während der gesamten Bauzeit werden Arbeiten in und unter der Brücke stattfinden, die jedoch keinen störenden Einfluss auf die Verkehrsführung haben. Die Fertigstellung und die uneingeschränkte Verkehrsfreigabe der Brücke sollen im August 2008 erfolgen.

# III.9 Erschließungen und Straßenrechtliche Angelegenheiten

# III.9.1 Erschließungsverträge und -vereinbarungen

Erschließung 871/3	Borgfeld West
Erschließung 909	ab Grenzwehr
Erschließung 917	Georg-Bitter-Straße
Erschließung 934	Thomas-Mann-Straße
Erschließung 938	ab Im Deichkamp
Erschließung 940	Leher Heerstraße (Aldi)
Erschließung 941	Werner-Steenken-Straße
Erschließung 946	Faulenquartier

# III.9.2 Sonstige Verfahren

Straßenbenennungen	9	
Eisenbahnkreuzungsvereinbarungen	2	
Abrechnung von Erschließungsbeiträgen mit einer Gesamtsumme von	1,03 Mio. €	
Schadenersatzangelegenheiten	811	
Widmungsverfahren	7	
Entwidmungsverfahren	5	
Haftpflichtangelegenheiten	66	

### III.10 Straßenverkehrsbehörde und Straßenverkehrstechnik

### III.10.1 Verkehrsbehörde

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

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

Straßenverkehrsbehördliche Angelegenheiten	2004	2005	2006	2007
Verkehrsanordnungen Anhörungen Verkehrsanordnungen Verkehrsanordnungen Einricht. pers. Behindertenparkplatz	150 317 80	155 242 101	108 277 103	123 344 97
Baustellen Baustellenanordnungen/ Baustellenbetreuungen Baustellenverlängerungsanordnungen	1.267 171	1.282 206	1.189 177	1.406 261
Bewohnerparkgebiete Bewohnerparkgenehmigungen Gewerbeparkgenehmigungen Besucherkarten Wochenkarten Anhängerkarten	1.445 325 1.637 519	1.378 348 2.024 619	1.994 353 2.292 481	1.893 355 2.701 468 0
Ausnahmegenehmigungen Anwohnerzone Weser-Stadion (Einrichtung 2007) Deichscheine allgem. Parkerleichterungen Handwerker-AG Soziale Dienste-AG Befreiung von Helm- Gurtpflicht Allgemeine Ausnahmegenehmigungen (außer Tempo 100) Gewichtsbeschränkte Straßen Tempo 100	364 663 1.560 265 51 887 115	507 691 1.803 300 46 664 151	494 569 1.653 270 32 611 120	2.893 396 645 1.907 271 22 596 105
Schwerverkehr Genehmigung von Schwertransporten Zustimmungen zu Schwertransporten Dritter Sonn-/Feiertags-AG	5.219 15.400 81	5.000 16.900 191	3.000 17.600 262	3.160 19.000 318
Veranstaltungen Veranstaltungserlaubnisse	37	45	45	56
Rechtsbehelfsverfahren (förmlich)	./.	./.	./.	3

### III.10.2 Verkehrstechnik

Hauptarbeitsschwerpunkte im Bereich Verkehrssteuerungstechnik lagen in 2007 in besonderer Weise in der Erarbeitung von steuerungstechnischen Konzepten zur Durchführung von umfangreichen Straßenbaumaßnahmen im Bereich der Airport-Stadt, A281 und der Weserparkanbindung. In der Erweiterung des Parkleitsystems Bremen, vorbereitenden Arbeiten für die Seitenstreifenmitbenutzung auf der BAB A1 zwischen den Anschlussstellen Hemelingen und Arsten, Weiterbau am Messe/GVZ Leitsystem und unter anderem der Weiterentwicklung der Verkehrsmanagementzentrale. Hierbei lag der Umfang in der Bearbeitung diverser Baustellenregelungen konzeptionell als auch im Rahmen von Genehmigungsverfahren um ca. 220% über dem Aufwand des Vorjahres.

Statistik	2005	2006	2007
Anzahl Lichtsignalanlagen (LSA)	567	571	578
Anzahl LSA an Kreuzungen + Einmündungen	358	358	360
Anzahl Fußgängerfurten	197	198	197
Sicherung Gleisanlagen ÖV	6	7	8
Bahnübergangsanlagen	7	7	7
LSA mit ÖPNV-Beeinflussung	378	391	400
LSA mit Blindenakustik	>200	>200	>200
Verkehrssteuerungsrechner	7	7	7
Anzahl LSA an Verkehrsrechnern	456	465	469
Zählstellen/Messstellen	203	203	358
Nachtabschaltung von LSA	66%	65%	64%
Neubau und Änderungen an LSA	41	43	75
Verkehrsleitsysteme	3	3	3
BAB A1/ VBA, Anzeigenquerschnitte	61	61	61
BAB A1/ VBA, Wetterstationen	9	9	9
BAB A1/ VBA, Messstellen	262	262	262

# <u>Lichtsignalanlagen (LSA):</u>

Grüne Wellen, Qualitätssicherung, Linie 1 Verlängerung Mahndorf, Airportstadt, A 281-Anschlussstellen, Radfahrersignalisierung, barrierefreies Bauen, Erarbeiten von Steuerungskonzepten, Energieeinsparung durch LED-Technik u.a.

Umfangreiche Bearbeitungen von Planungsmaßnahmen in Vorbereitung von Inbetriebnahmen neuer- und optimierter Verkehrssteuerungssoftware als auch im Rahmen von Baumaßnahmen an Lichtsignal- und Verkehrsrechneranlagen wurden notwendig, um im Rahmen von Straßenbaumaßnahmen die signaltechnischen Anpassungen zu gewährleisten, als auch im

Rahmen von technischen Erneuerungen auf der zentralen Steuerungsebene möglichst ein Optimum an Bedienerqualität für den Verkehrsteilnehmer zu erreichen. Insbesondere sind hier zu nennen die vorbereitenden Arbeiten zur Verbesserung von weiteren Grüne Wellen Strecken im Bereich der Vahrer Straße, Hansestraße, Kattenturmer Heerstraße, Universitätsallee und Zubringer Universität. Ebenso sind konzeptionelle Voruntersuchungen zur Verbesserung der Veranstaltungsverkehre Bürgerweide als auch verkehrssteuernde Maßnahmen für die Großprojekte Bau der A 281, Airportstadt, Überseestadt, AS Ochtum, Verlängerung der Linien 1 und 2/10 zu nennen.

Im Rahmen der Maßnahmen zur Qualitätssicherung sind leistungsverbessernde Lösungen für das zentrale Steuerungssystem erarbeitet worden. Im Weiteren sind zur Steigerung der Leistungsfähigkeit und zur Verbesserung eines flüssigen Verkehrsablaufs sowie zur besseren Berücksichtigung von Fußgänger- und Radfahrerverkehren im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel Altsignalanlagen auf den neuesten Stand der Technik umgerüstet

worden. Ein besonderer Focus liegt hierbei darin, gute akzeptable Verkehrabläufe für den Radverkehr und für Fußgänger zu erreichen. In enger Abstimmung mit dem ADFC wird ein ca. 150 Punkte Programm gestartet, in dem Mängel aus Sicht der Radfahrer an Ampelschaltungen überprüft werden. Über standardisierte Ausbau- und Markierungsformen für den Radverkehr in Knotenpunktsbereichen wird in Arbeitsgruppen diskutiert und gearbeitet. Ziel ist es, den Radverkehr gradlinig über den Knoten zu führen und abgesetzt von der Fußgängerfurt mit eigenem Radfahrersignal mit möglichst gleich langer Grünzeit des Fahrzeugverkehrs zu bedienen.



Radfahrersondersignal mit Anforderungstaster

In einer konzeptionell arbeitenden Arbeitsgruppe –barrierefreies Bauen- wird daran gearbeitet, Signalanlagen blinden- und behindertengerecht zu gestalten und über den aktuellen technischen Stand weiterzuentwickeln. In einem Richtlinienentwurf soll für Bremen verbindlich die Gestaltung des öffentlichen Straßenraums z.B. im Bereich Signalanlagen und Haltestellenzugängen barrierefrei standardisiert werden.

Um Energie einzusparen und damit Erhaltungskosten zu reduzieren bzw. eine kontinuierliche Erhöhung zu vermeiden, wird zum Beispiel an einem Konzept der Umrüstung von Signalgebern von Hochvolttechnik in LED-Technik gearbeitet. LED-Technik hilft nicht nur die Stromkosten erheblich zu senken, sondern liefert auch einen Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit durch eine bessere Lichtausstrahlung. Ein weiterer Weg um Energie einzusparen besteht darin, Fußgängerampelanlagen, die nur zu bestimmten Tageszeiten genutzt werden, als Dunkelanlagen auszubilden. Alle Signalgeber sind hierbei in der Grundstellung auf dunkel geschaltet und werden erst nach Fußgängeranforderung eingeschaltet. Die ersten Erfahrungen sind sehr viel versprechend.



Die neuen Dunkelanlagen



Dunkelanlage in Betrieb



Hinweis über dem Anforderungstaster

# Verkehrsmanagementzentrale (VMZ)

Seit dem 09. Januar 2007 wird die Verkehrsmanagementzentrale gemeinsam von der Polizei und dem ASV betrieben. Vorausgegangen waren Beschlüsse der Baudeputation und der Innendeputation, die bisher im Polizeipräsidium angesiedelte Verkehrszentrale der Polizei und die Verkehrsmanagementzentrale im ASV zusammenzuführen.

Dazu wurden alle verkehrstechnischen Einrichtungen aus der bisherigen Polizei-Verkehrszentrale in die VMZ verlegt. Hinzu kamen noch die Landesmeldestelle (versorgt Radios und Navigationssysteme mit aktuellen Verkehrsmeldungen), die bisher von der Polizei in Eigenregie betreut wurde, ein Arbeitsplatz des Einsatzleitrechners der Polizei und diverse Funkeinrichtungen.

Der Nutzen der Zusammenlegung besteht zum einen darin, dass die VMZ 24 Stunden am Tag und 7 Tage in der Woche besetzt ist. Also auch dann, wenn Werder am Samstag spielt oder Veranstaltungen im AWD-Dome bis in die späten Abendstunden statt-



finden und anschließend alle möglichst schnell und reibungslos nach Hause wollen. Dann ist es wichtig, dass die VMZ ein wachsames Auge auf die Verkehrssituation richtet und den zusätzlichen Verkehr mit entsprechenden Maßnahmen begleitet. Zum anderen ist die Überwachung aller verkehrstechnischen Einrichtungen jetzt an einer Stelle konzentriert, wodurch ein Überblick über die Gesamtsituation der Verkehrslage ermöglicht wird. Erleichtert wird dies zudem durch den engen Kontakt mit den Kollegen der Polizei, die auf den Straßen Bremens unterwegs sind und oftmals wertvolle Hinweise zur Verkehrsituation beisteuern können.

Der Rund-um-die-Uhr Dienst wird von sechs Kollegen der Polizei verrichtet, die sich für den Dienst in der VMZ entschieden haben. Denn auch beim Einsatz modernster Detektions- und Verkehrsregelungstechnik gilt weiterhin die Regel: ganz ohne den Menschen geht es nicht.

# III.11 Verdingungs- und Vergabewesen

Die Querschnittsaufgabe Verdingungs- und Vergabewesen ist im Referat 01 angesiedelt. Dazu gehört das Abschließen von Ingenieurverträgen, das Nachtragsmanagement und die Durchführung der Submissionstermine. Die Koordination der Deputations- und Senatsvorlagen sowie die Koordinierung von Berichten der Verwaltung zur Information der politischen Gremien fallen ebenfalls in den Aufgabenbereich des Referats 01. Der Umfang dessen ist in der nachstehenden Tabelle dargestellt.

Verdingungen und Vergaben	2003	2004	2005	2006	2007
Zahl der abgeschl. Ing Verträge	73	148	112	96	111
Zahl der Nachträge/ Bund	26	29	46	36	5
Zahl der Nachträge/ FHB	40	44	32	38	35
Zahl der Submissionstermine	97	73	65	92	61
Zahl der Deputationsvorlagen	19	22	29	16	14
Zahl der Berichte der Verwaltung	22	27	21	25	18
Zahl der Senatsvorlagen	24	21	18	16	26
Summen:	301	364	323	319	270

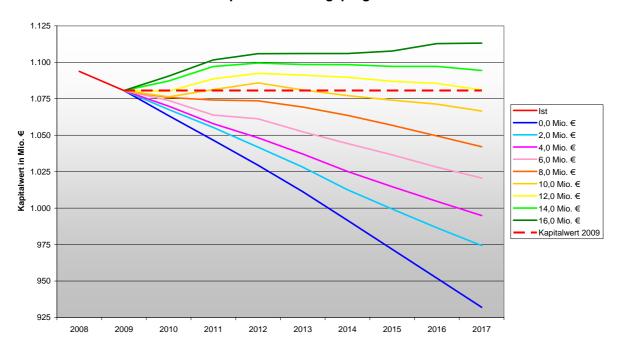
# III.12 Risikolage und -entwicklung

### III.12.1 Verkehrsinfrastrukturrisiken

Die bereits im Jahresbericht 2006 benannten Risiken für die Straßenerhaltung lassen sich mit Blick auf den verabschiedeten Doppelhaushalt 2008/2009 nur bestätigen und für die Folgejahre fortschreiben.

Die folgende Grafik zeigt, welche Wirkungen die zur Verfügung gestellten Haushaltsmittel auf den Kapitalwert der Bremer Straßen haben werden. Die Grafik macht deutlich, dass in etwa 10 Millionen € pro Jahr für die Grundsanierung der Straßen, Radwege und Fußwege zur Verfügung gestellt werden müssen, um den bereits stark reduzierten Kapitalwert der Straßen nicht noch weiter zu mindern.

### Kapitalentwicklungsprognose



Im Jahr 2007 konnten nur ca. 1,5 Mio. € der zur Verfügung stehenden investiven Mittel für Grundsanierungen eingesetzt werden. Der Großteil der Mittel dagegen musste für überwiegend kleinflächige Maßnahmen der baulichen Erhaltung eingesetzt werden, die der Substanzsicherung und der Wiederherstellung des Gebrauchswertes für den Straßennutzer dienen. Derartige Maßnahmen haben keinen positiven Effekt auf den Kapitalwert der Straßen.

Mit den in Aussicht stehenden Haushaltsmitteln sind in den Jahren 2008/2009 nahezu ausschließlich Reparaturarbeiten an den Straßen möglich, die erforderlich sein werden, um die Verkehrssicherheit für die Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten. Es ist zu erwarten, dass keine neuen Grundsanierungen durchgeführt werden können. Faktisch wird nicht in die Straßensubstanz investiert - der Wertverlust und der Sanierungsstau werden kontinuierlich weiter steigen. Die Gefahr besteht, dass dadurch Flächen von Gehwegen, Radwegen oder Fahrbahnen vor dem Hintergrund der Verkehrssicherheit gesperrt werden müssen.

### III.12.2 Finanzwirtschaftliche Risiken

Das Land Bremen als Haushaltsnotlageland ist zu überproportionalen Einsparungen verpflichtet. Das hat auch für die Aufgabenfelder des Amtes für Straßen und Verkehr weit reichende Folgen. Es ist zu erwarten, dass das bisherige Investitionsniveau im Infrastrukturbereich nicht mehr gehalten werden kann. Durch die sinkenden Investitionen besteht zunehmend das Risiko, dass der Wert des Infrastrukturvermögens sinkt.

### III.12.3 Personalrisiken

Aufgrund der zusätzlich erforderlichen Sparanstrengungen können Stellen kaum noch wieder besetzt werden. Der dadurch entstehende Kompetenzverlust in speziellen Aufgabenbereichen kann in den nächsten Jahren immer weniger aufgefangen werden. Trotz organisatorischer Maßnahmen wird es zunehmend schwieriger, die vorhandene Qualität der Dienstleistungen zu gewährleisten.

Zudem wird die Gewährleistung der Qualität bei den wenigen Wiederbesetzungen aufgrund der neuen Tarifstruktur erschwert.

Als Maßnahme zur Sicherung eines Mindeststandards kommt daher der Qualifizierung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eine immer größere Bedeutung zu. Die Herausforderung besteht darin, im Rahmen des Risikomanagements das vorhandene Personal so zu qualifi-

zieren und flexibel einzusetzen, dass die zwingend vorgeschriebenen, gesetzlichen Aufgaben wahrgenommen werden.

Wie alle Behörden im Land Bremen steht auch das Amt für Straßen und Verkehr in der Verantwortung die Haushaltskonsolidierung zu unterstützten. Für die Verantwortlichen im Amt bedeutet es, die Politik auf Risiken hinzuweisen, Lösungsalternativen vorzuschlagen und im eigenen Verantwortungsbereich Prioritäten zu setzen.

Herausgegeben vom Amt für Straßen und Verkehr im Oktober 2008 Verantwortlich: Martin.Stellmann@ASV.Bremen.de