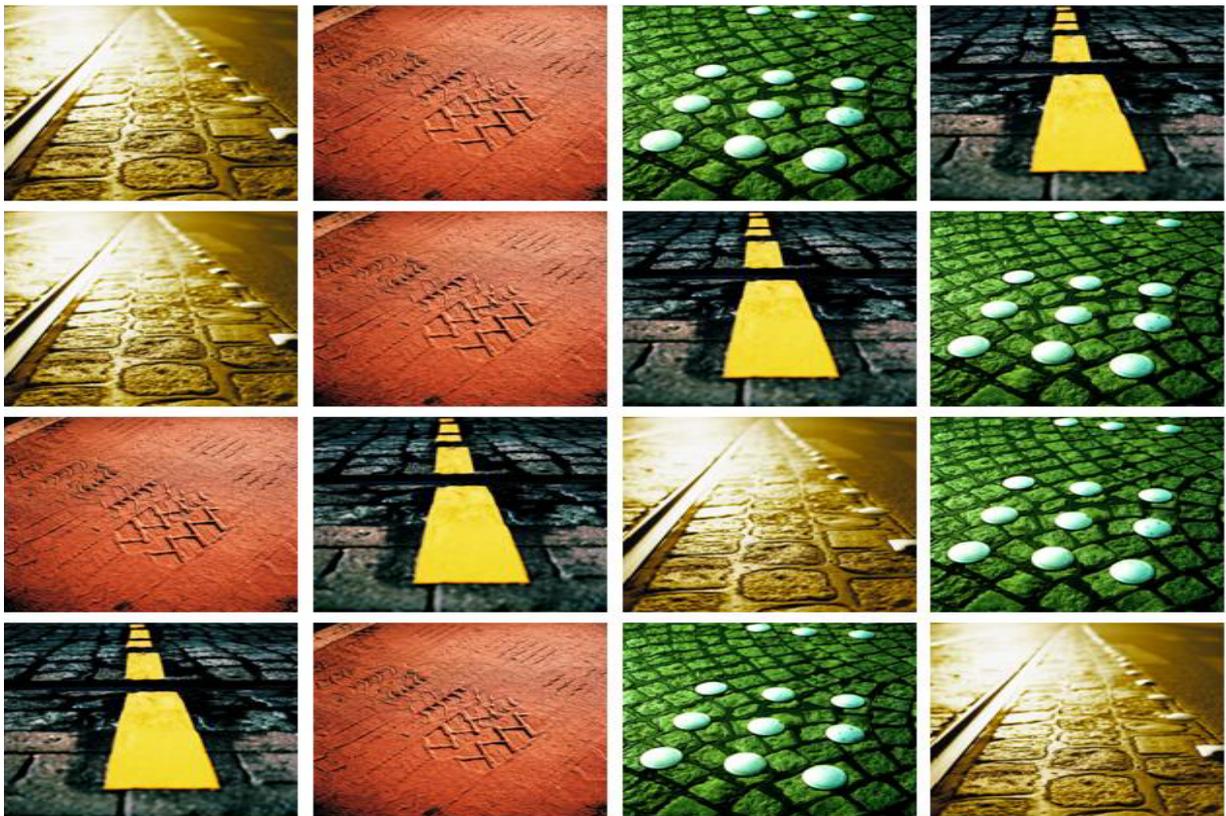


Amt für Straßen und Verkehr
Jahresbericht
2005



Inhalt

I	BUNDESAUFTRAGSVERWALTUNG	6
I.1	Fortschreibung der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP 2003).....	6
I.2	Bundesfernstraßen	10
II	AUFGABEN DER LANDESVRWALTUNG.....	16
III	AMT FÜR STRASSEN UND VERKEHR	17
III.1	Haushalt	17
III.2	Personalstand per 31.12.2005.....	18
III.3	Umsetzung des Organisationsgutachtens zur Einführung des Neuen Steuerungsmodells im Amt für Straßen und Verkehr	20
III.4	Jahresbericht der IT – Gruppe im ASV 2005	25
III.5	Planung	31
III.5.1	Planung Stadtstraßen	31
III.5.2	ÖPNV-Planungen	39
III.5.3	Landschaftspflege, Natur- und Umweltschutz	40
III.6	Baumaßnahmen (ohne BAB)	43
III.6.1	Neubau und Umbau	44
III.6.2	Sanierungsmaßnahmen	52
III.6.3	Sanierungen nach Kanalbau.....	53
III.6.4	Fachliche Begleitung privater Erschließungsmaßnahmen.....	56
III.7	Erhaltung	57
III.7.1	Allgemeine Straßendaten	57
III.7.2	Erhaltungs- und Unterhaltungsleistungen	60
III.7.3	Öffentliche Beleuchtung.....	61

III.8	Brücken- und Ingenieurbauwerke	64
III.9	Planfeststellungen und Erschließungen.....	70
III.9.1	Planfeststellungen	70
III.9.2	Erschließungsverträge und -vereinbarungen	72
III.9.3	Sonstige Verfahren	73
III.10	Straßenverkehrsbehörde und Straßenverkehrstechnik	74
III.10.1	Verkehrsbehörde.....	74
III.10.2	Verkehrstechnik	77
III.11	Verdingungs- und Vergabewesen	81

Vorwort zum Jahresbericht 2005:

Die Konsolidierung des bremischen Haushaltes hat auch im Jahr 2005 wesentlichen Einfluss auf das Geschehen im ASV gehabt. Der Beschluss des Senates vom 19.04.2005 sah vor, ein Konzept zur Umwandlung des ASV in einen Eigenbetrieb bis zum 30. Juni 2005 ausarbeiten zu lassen und führte unter der Leitung von Frau Staatsrätin Kramer, in gemeinsamer Arbeit mit dem Ressort für Bau, Umwelt und Verkehr, zu intensiven Untersuchungen und Überlegungen zur Entwicklung entsprechender Strukturen.

Auf dieser Grundlage wurden die Arbeiten im laufenden Jahr 2006 fortgesetzt und werden derzeit einer abschließenden Entscheidung zugeführt.

Ebenfalls auf der Grundlage eines Senatsbeschlusses und unter Begleitung durch einen Lenkungsausschuss des Bauressorts wurde die teilweise Auflösung des Bauamtes Bremen-Nord, Abteilung Straßenbau, in die Wege geleitet. In mehreren Arbeitsgruppen unter Beteiligung des Amtes für Straßen und Verkehr und auch amtsintern sind die Voraussetzungen in 2005 geschaffen worden, um eine erfolgreiche Integration von 24 Mitarbeitern und deren Aufgaben im Laufe des Jahres 2006 in das Amt für Straßen und Verkehr sicherzustellen. Zudem verlängerte sich das durch das ASV zu betreuende Straßennetz um 324 km.

Aus Sicht des ASV war das Jahr 2005 voller Herausforderungen. Allein die Haushaltszahlen von annähernd einer halben Milliarde € Umsatz stellen unter Beweis, welche Leistungen im Berichtszeitraum erbracht wurden.

Zahlreiche Instandsetzungen und Neubauten von Brücken- und Ingenieurbauwerken sowie unzählige Erhaltungs- und Unterhaltungsmaßnahmen tragen einen großen Anteil an dieser Bilanz. Gleichwohl ist der Sanierungsstau insgesamt weiter angestiegen.

Im Rahmen des Pavement-Management-Systems (PMS) wurde im Jahre 2005 die erste Wiederholungserfassung der Fahrbahnzustände für das gesamte Straßennetz abgeschlossen.

Im Zuge der 1998 begonnenen Grundsanie rung der BAB 27 (Kreuz Bremen bis AS - Bremen Nord) konnte nun auch das letzte Teilstück zwischen AS - Überseehäfen und AS - Bremen Nord fertig gestellt werden. Die lang ersehnte Sechsstreifigkeit zwischen Bremen und Bremen - Nord wurde damit hergestellt.

Auch auf der Großbaustelle BAB 281 wurden Schritte zurückgelegt, die die geplante Inbetriebnahme der Bauabschnitte 2/ 1 und 3/ 1 in 2007 / 2008 immer näher rücken lassen. Die Planungsleistungen für die ausstehenden Bauabschnitte 2/ 2, 3/ 2 und 4 schreiten kontinuierlich voran.

Zahlreiche kommunale Straßenbaumaßnahmen wurden erfolgreich abgeschlossen. Für eine Vielzahl neuer Maßnahmen wurde der „Grundstein“ gelegt.

Im Amt selbst wurde an der Optimierung von Steuerungswerkzeugen gearbeitet, die gleichsam das Rückrat der Organisation ausmachen.

So wurde der Aufbau der Verkehrsmanagementzentrale (VMZ) bis auf wenige Anpassungen abgeschlossen und die erste Betriebsphase erfolgreich absolviert. Die Informationen der VMZ, z. B. zur Verkehrslage oder zur Parkhausbelegung, werden dem interessierten Bürger jetzt über das Internet zur Verfügung gestellt.

Im Bereich der Vorhaben zur Einführung des Risikomanagements im ASV wurden in einzelnen Arbeitsgruppen unterschiedliche Entwicklungsstufen erreicht.

Die Einführung der Kosten - und Leistungsrechnung (KLR/Controlling) erreichte ebenfalls die nächsten Meilensteine. So wurde eine Dienstanweisung für den vorläufigen Betrieb der KLR erarbeitet, die am 9. Mai 2005 in Kraft trat.

Weitere zahlreiche Leistungen, die durch das ASV erbracht wurden, finden im Jahresbericht 2005 ihre Berücksichtigung, unter anderem auch der Bereich der öffentlichen Beleuchtung, der nach seiner Veräußerung das erste Praxisjahr absolviert hat.

I BUNDESAUFTRAGSVERWALTUNG

I.1 Fortschreibung der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP 2003)

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

Im BVWP 2003 sind alle Bundesfernstraßenmaßnahmen integriert, die im Zeitraum bis zum Jahr 2015 geplant, vorbereitet oder realisiert werden dürfen.

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

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

Diese, Bremen vom Bund zur Verfügung gestellten Jahresraten werden nicht ausreichen, alle aufgeführten Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs bis zum Jahre 2015 finanzieren zu können.

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

Vordringlicher Bedarf

Laufende und fest disponierte Vorhaben

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

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)
- 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 281

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

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

Der BA 2/1 vom Neuenlander Ring bis zur Warturmer Heerstraße ist seit dem Sommer 2002 im Bau. Für sämtliche konstruktiven Ingenieurbauwerke sind die Aufträge vergeben. Die Bauarbeiten an dem Brückenbauwerk über den ehemaligen Großmarkt, an der ca. 1,1 km lange Hochstraße im Bereich der Richard-Dunkel-Straße und Flughafendamm und am Trogbauwerk im Bereich der „AS Neustadt“ sind im Jahr 2005 weit vorangeschritten. Die Bauarbeiten zur Herstellung des Brückenbauwerks zur Unterquerung der B 75 sowie der Ersatzneubau über die Richard-Dunkel-Straße sind abgeschlossen, so dass der Verkehr im Zuge der B 75 seit Ende November 2005 wieder störungsfrei verläuft. Der BA 2/1 soll Ende 2007 dem Verkehr übergeben werden.

Der BA 2/2 erstreckt sich vom Neuenlander Ring bis zur Kattenturmer Heerstraße. Im Jahr 2005 ist der RE-Vorentwurf für die Südvariante aufgestellt und Ende 2005 an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) übersendet worden. Die Erteilung des Sichtvermerkes durch das BMVBS wird für April 2006 erwartet. Nach Erteilung des Sichtvermerkes können die Planfeststellungsunterlagen fertig gestellt werden, damit Mitte des Jahres 2006 die Planfeststellung eingeleitet werden kann.

Der Bauabschnitt 3/1 schließt am BA 2/1 an und erstreckt sich von der Warturmer Heerstraße bis zum GVZ (Stromer Landstraße). Der BA 3/1 soll zeitgleich mit dem BA 2/1 Ende 2007 dem Verkehr übergeben werden. Für sämtliche konstruktiven Ingenieurbauwerke sind die Aufträge erteilt und die Bauarbeiten begonnen worden. Auch die Arbeiten im Bereich des Erdbaus (Einbau von ca. 650.000 m³ Sand) sind sehr weit fortgeschritten. Die Straßenbauarbeiten für die Bauabschnitte BA 2/1 und BA 3/1 sollen bis Mitte des Jahres 2006 vergeben werden.

Der BA 3/2 schließt sich an den BA 3/1 an und verläuft von der Stromer Landstraße südlich des GVZ bis zur AS Bremen-Strom. Die Unterlagen zur Erteilung des Sichtvermerkes durch das BMVBS sind im Juni 2005 übersendet und im Oktober 2005 durch das BMVBS genehmigt worden. Derzeit werden die Planfeststellungsunterlagen erarbeitet, damit im Mai 2006 die Planfeststellung eingeleitet werden kann.

Im BA 4, der westlich vom GVZ (AS Bremen-Strom) bis zur Hafenrandstraße verläuft, ist die Weserquerung integriert. Am 20. Januar 2004 hat sich der Senat für einen Tunnel im Absenkverfahren entschieden. Das Bauverfahren „Absenktunnel“ bedeutet, dass vorgefertigte Tunnelelemente mit dem gesamten Straßenquerschnitt in die Weser eingeschwommen werden. Die Elemente werden dabei in eine ausgebagerte Rinne unterhalb des erforderlichen Fahrwassers abgesenkt, unter Wasser miteinander verbunden und mit Sand abgedeckt. Im Jahr 2005 ist der RE-Vorentwurf für den Einschwimm- und Absenktunnel aufgestellt und im Februar 2006 an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) übersandt worden. Die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens soll im Frühjahr 2007 erfolgen und – soweit möglich – bis 2008 abgeschlossen werden.

Es laufen Gespräche mit den zuständigen Naturschutzbehörden in Bremen und Niedersachsen, den landwirtschaftlichen Vertretern und betroffenen Landwirten im Blockland, um ein so genanntes „Gelegeschutzprogramm“ zur Kompensation von Eingriffen in den Wiesenvogel-lebensraum umsetzen und im Landschaftspflegerischen Begleitplan zur Planfeststellung darstellen zu können.

Um die Interessen des Ortsteils Seehausen und die Planung der Weserquerung in Einklang zu bringen, ist im September 2004 ein Moderationsverfahren (Runder Tisch) mit dem Ziel

eingrichtet worden, einen Interessenausgleich zwischen den Beteiligten herbei zu führen. Dieser Runde Tisch ist über das gesamte Jahr 2005 fortgeführt worden.

Projekt: B212n

Von SBUV -60- ist ein Flächennutzungsplanänderungsverfahren zur Festlegung der Linienführung auf Bremer Gebiet durchzuführen. Der Senat und die niedersächsische Landesregierung haben sich zwischenzeitlich für den Übergabebereich Stromer Landstraße ausgesprochen. Zur Bestätigung dieses Übergabepunktes ist in Niedersachsen eine Neuauflage des Raumordnungsverfahrens erforderlich. Diese Neuauflage ist Anfang 2004 begonnen worden und soll Ende 2006 abgeschlossen sein.

Im Jahr 2005 haben die Vermessungsarbeiten im Trassenkorridor begonnen. Parallel dazu erfolgt die Klärung und rechtliche Absicherung der notwendigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie der auf der Basis von Natura 2000 erforderlichen kohärenzsichernden Maßnahmen. Die Suchräume hierfür befinden sich im Blockland und in Niedersachsen.

I.2 Bundesfernstraßen

a. Planung

Maßnahme	Art der Leistung	in 2005 abgeschlossen
B 212 Neubau im Niedervieland	Änderung des Flächennutzungsplanes	Ruht z. Zt.
B 6 Zubringer Überseestadt	Genehmigungsplanung	
B 74 Bauabschnitt Ausbau und Verlegung von Farger-Straße bis Kreinsloger	Ausführungsplanung	
BAB 1 AK Bremen - AS Uphusen	Genehmigungsplanung Erarbeitung der RE-Entwurfsunterlagen	Ja
BAB 1 Zubringer Arsten / kommunale Entlastungsstraße Dreye	Genehmigungsverfahren	
BAB 27 Grundsanie rung zwischen Ihlpohl und Uthlede	Ausbauplanung RE-Entwurfsunterlagen	
BAB A 1, Bremer Kreuz - AS Uphusen	Genehmigungsplanung RE-Entwurfsunterlagen vom BMVBS genehmigt	Ja
BAB A 27, Grundsanie rung zwischen Ihlpohl und AS Uthlede	Ausführungsplanung RE-Entwurfsunterlagen	
Zubringer Arsten/ kommunale Entlastungsstraße Dreye	Genehmigungsverfahren	

b. Bau

Maßnahme	Art der Leistung	in 2005 abgeschlossen
BAB 27 zw. AS Überseestadt und AS Burglesum	Grundsanierung und Ausbau auf 6 Fahrstreifen	Ja

c. Erhaltung und Winterdienst

Erhaltung	2003		2004		2005	
	Platten	qm	Platten	qm	Platten	qm
BAB 27	ca. 200	ca. 4.350	ca. 250	ca. 5.350	ca. 325	ca. 7.050
BAB 1	ca. 20	ca. 440	ca. 115	ca. 2.550	--/--	--/--

Winterdienste	2003	2004	2005
Einsatztage	38	36	58

Projekt: BAB 27: Sechsstreifiger Ausbau

Das Projekt „Sechsstreifiger Ausbau der BAB 27“ wurde bereits in den voran gegangenen Jahresberichten ausführlich beschrieben.

Es betrifft den Ausbau zwischen dem Kreuz Bremen der Anschlussstelle Bremen Nord.

Der aktuelle Ausbau der BAB 27 auf 6 Fahrstreifen zwischen den AS Bremen-Überseestadt und AS Bremen Ihlpohl wird in 3 Bauabschnitten abgewickelt. Die Fertigstellung war für Ende 2005 vorgesehen und erfolgte punktgenau mit der Verkehrsübergabe am 28.11.2005.



Freigabe BAB 27 mit Verkehrssenator Jens Eckhoff

Mit der Freigabe ging eine schwierige Zeit auch für die Verkehrsteilnehmer zu Ende. Die täglichen Staus gehören der Vergangenheit an.

Der 3. Bauabschnitt, je 4 km auf der Rifa Walsrode und Cuxhaven, wurde in einem Vergabeverfahren ausgeschrieben und beauftragt.

Dieses Vergabeverfahren führte zu einer erheblichen Verkürzung der Bauzeit, da durch eine optimierte Bauabwicklung 3 Brückenbauwerke, bereits innerhalb des 2. Bauabschnittes verbreitert werden konnten.

Projektleitung und Oberbauleitung oblagen dem ASV.

Lediglich die Bauüberwachung wurde durch ein Ingenieurbüro erbracht.

Das Projekt wurde im geplanten Kostenrahmen von ca. 51,6 Mio. € realisiert.

Im Hinblick darauf, dass dieses Großprojekt auch unter Verkehr – 4s+0-Verkehrsführung und Aufrechterhaltung sämtlicher Anschlussstellen – erfolgreich abgewickelt wurde, ist die Realisierung ein großer Erfolg für das ASV und spiegelt die gute Zusammenarbeit der einzelnen Abteilungen und deren Projektmitarbeiter wieder.

Auch seitens der Polizei wurde diese Baumaßnahme über 4 Jahre vorbildlich vorbereitet und gesichert. Dies spiegeln die geringen Unfallzahlen wieder.



1. BW 30 Km 73+550 Richtung Norden



1. BW 30 Km 73+550 Richtung Süden



1. BW 55 Km 78+210 Richtung Süden



2. BW 30 Km 73+550 Richtung Süden



2. BW 55 Km 78+210 Richtung Süden



3. BW 30 KM 73+550 Richtung Süden

II Aufgaben der Landesverwaltung

Verwaltung

- der Bundesfinanzhilfen (GVFG) in Höhe von 10,7 Mio. € für rund 51 Maßnahmen
- der Mittel für Maßnahmen nach dem Bremischem ÖPNV-Gesetz, 38,6 Mio. € für 81 Maßnahmen

Die Landesverwaltung umfasst:

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

Landesverwaltung:	in Mio. €		im Jahre 2005
	Einnahme	Ausgabe	Gesamt
GVFG	10,7	10,7	21,4
ÖPNVG	38,6	38,6	77,2
Gesamtumsatz Land			98,6

III AMT FÜR STRASSEN UND VERKEHR

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

III.1 Haushalt

Straßenbauhaushalt in Mio €	2001	2002	2003	2004	2005
Bundesfernstraßen	39,0	46,1	48,3	64,1	79,7
GVFG	22,2	22,0	21,8	21,8	21,4
ÖPNVG	68,0	73,8	74,8	74,4	77,2
ASV/ SV Infra	67,6	60,3	55,1	82,5	71,2
ISP	29,6	52,5	66,4	56,7	41,2
Beleuchtung	5,1	5,9	6,1	5,5	6,0
Innenstadtprogramm	9,7	7,1	4,7	10,4	14,7
Stadtreinigung	9,0	16,4	13,5	13,9	14,4
Entwässerung öff. Flächen	11,0	18,5	17,3	17,4	17,5
Erschließungen	1,8	2,8	1,5	1,8	0,6
Einnahmen	45,4	67,0	73,4	78,9	71,5
Gesamthaushalt	308,4	372,4	382,9	427,4	415,4

III.2 Personalstand per 31.12.2005

Mit Beginn des Jahres 2006 wurden insgesamt 24 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vom Bauamt Bremen-Nord (BBN) in das ASV versetzt, weil das BBN in seiner ursprünglichen Geschäftsverteilung aufgelöst wurde.

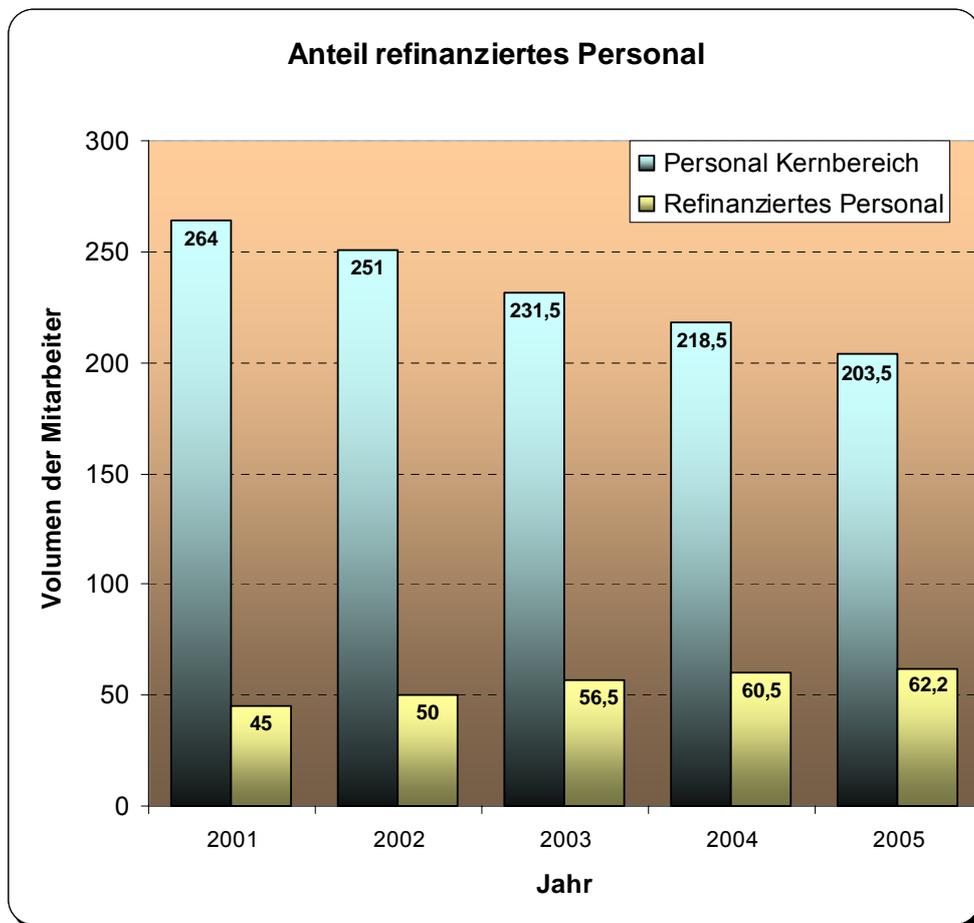
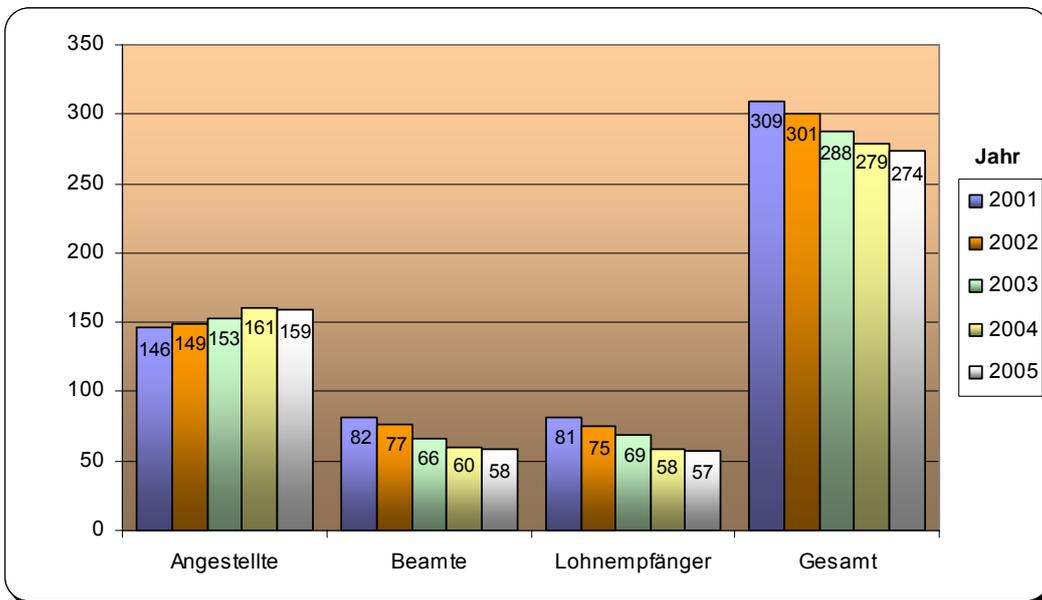
Die versetzten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind in den nachfolgenden Zahlen noch nicht enthalten, weil sie erst nach dem Stichtag 31.12.2005 zum Amt für Straßen und Verkehr versetzt worden sind. Gleichwohl erforderte die Vorbereitung der organisatorischen Einbindung der neuen MA erhebliche Anstrengungen im Jahre 2005.

	Gesamt	Verwaltung	Technik	Technik Ingenieure
Beamte	58	32	5	21
Angestellte	159	37	50	72
Lohnempfänger	57			

	Gesamt	Verwaltung	Technik / Ingenieure
Frauenanteile	64	42	22
Frauenanteile (%)	23,4	60,9	14,9

Anzahl Mitarbeiter:	274
----------------------------	-----

Personalentwicklung



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

In der laufenden Entwicklung des Umorganisationsprozess erreichten viele Einzelbausteine schon einen Stand, der weitere Umsetzungserfolge ermöglichte.

So wurde der Aufbau der Verkehrsmanagementzentrale (VMZ) bis auf wenige Anpassungen abgeschlossen und die erste Betriebsphase erfolgreich absolviert. Die Informationen der VMZ z. B. zu Verkehrslage, Parkhausbelegung und Baustellen werden dem interessierten Bürger über das Internet zur Verfügung gestellt (www.vmz.de). Zusätzlich erfolgt eine Versendung der Verkehrslage und der Parkhausbelegungen halbstündlich per Email an Radio Bremen.

Nun gilt es dieses bestehende System auszubauen und die Weiterentwicklung voranzutreiben. Als nächste Schritte ist eine Integration der Verkehrszentrale der Polizei in die VMZ, die Erweiterung des Systems um ein Prognose-Modul (Luftreinhalteplanung) und eine Erweiterung des Detektionsnetzes beabsichtigt. Voraussetzung für die Realisierung dieser Planung ist die Sicherstellung der Finanzierung durch positiven Beschluss in der Wirtschaftsförderungsausschuss-Sitzung im März 2006.

Eines der weiteren komplexen Projekte die Einführung von Zielvereinbarungsgesprächen (ZVG) im ASV erreichte mit dem Abschluss der ersten und Durchführung einer weiteren flächendeckenden Pilotphase die nächste Stufe. Die entsprechende Auswertung aller absolvierten Gespräche ist für Anfang 2006 vorgesehen. Die entsprechenden Ergebnisse werden mit den Empfehlungen der Projektgruppe in Form eines Abschlussberichtes voraussichtlich bis Ende März 2006 übergeben.

Im Bereich der Vorhaben zur Einführung von Risikomanagement (RM) im ASV wurden in einzelnen Arbeitsgruppen unterschiedliche Entwicklungsstufen erreicht. Für den technischen Bereich wurde das erstellte RM System (Excel-Lösung) mit den entsprechenden Werten der Bauprojekte und Maßnahmen gefüllt und die Daten analysiert. Angesetzt auf diesen Ergebnissen sind im Anschluss mögliche Korrekturen im System und die Einbeziehung der nicht projektbezogenen Aufgaben vorzunehmen. Die so ermittelten Risiken sind nun zu klassifizieren um das Ziel der Erstellung eines umfassenden Risikobildes zu erreichen.

Die Arbeitsgruppen für den Verwaltungsbereich erreichten unterschiedliche Abstufungen in ihren Resultaten. Auf Basis von Aufwandstreibern wurden über einen längeren Zeitraum Kennzahlen ermittelt, welche nun umfassend auszuwerten und anzupassen sind. In anderen Aufgabenkreisen wurden die Risiken bereits klassifiziert und in einem Risikobild aufgestellt. Einzelne Referate nutzen das erarbeitete System bereits als Argumentationsgrundlage.

Als ein anderes sehr vielschichtiges Projekt, das während des gesamten bisherigen Prozesses immer wieder von außen gesteuerten Einflüssen unterlag, erreichte die Einführung von Kosten- und Leistungsrechnung (KLR) / Controlling ebenfalls die nächsten Meilensteine. So wurde eine Dienstanweisung für den vorläufigen Betrieb der KLR erarbeitet und trat am 9. Mai 2005 in Kraft. Als neu hinzugefügte Aufgabe waren die KLR-bezogenen Geschäftsprozesse des BBN in die ASV-Konzeption zu integrieren. Ferner wurde die Nutzung des Vorerfassungssystems zur SAP-gerechten Kontierung von Eingangsrechnungen ausgeweitet und ein neues Erfassungssystem für alle projektbezogenen geleisteten Stunden entwickelt.

Ab dem 1. April 2006 sollen in einer ersten Phase zunächst alle projektbezogenen geleisteten Stunden mit diesem neuen System erfasst werden. Das Verfahren ist mit dem Personalrat abgestimmt. In weiteren Projektphasen wird die Aufwandserfassung im Laufe des Jahres zu einer sog. 100%-Erfassung ausgeweitet.

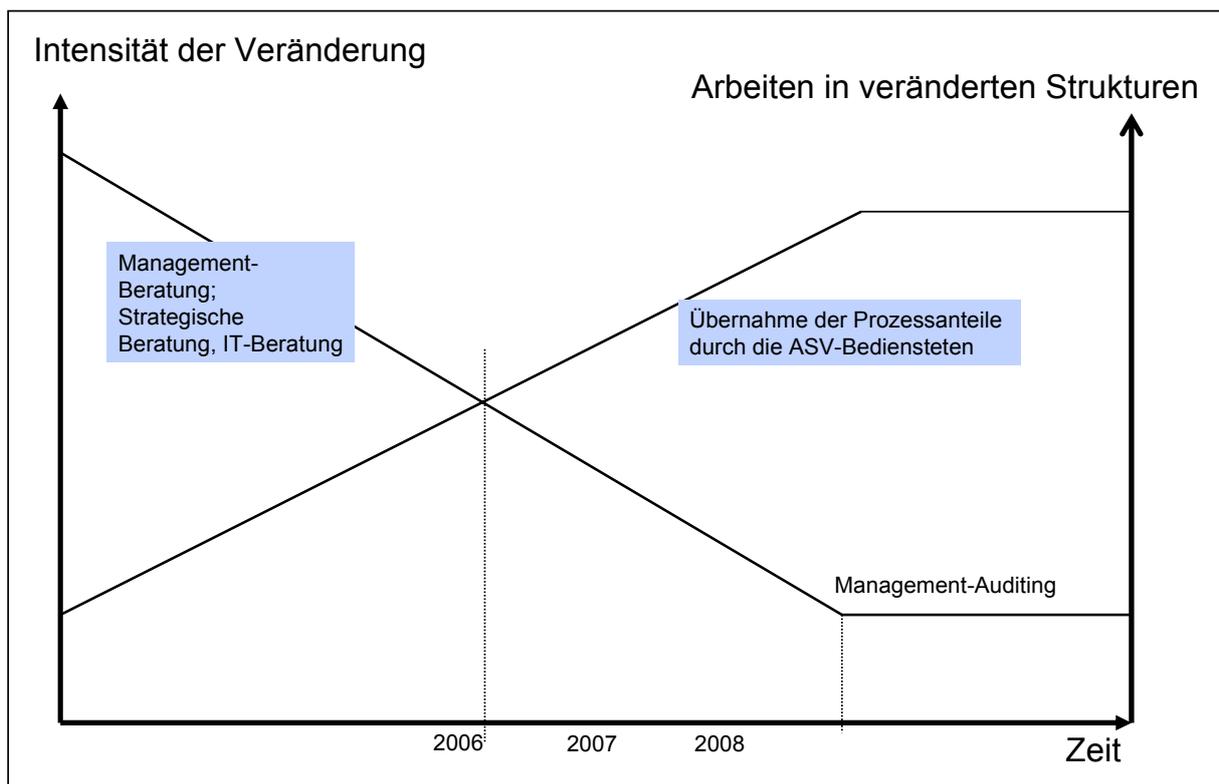
Ebenfalls ab 01.04.2006 sind alle Auszahlungsanordnungen für die nach Projekthandbuch bestellten Projekte in allen Geschäftsbereichen (kameral, SV Infra und Bundeshaushalt) über das Vorerfassungssystem von Kern Activity zu erfassen.

Diese Maßnahme dient im Wesentlichen dem Zweck, dass die Projektleiter bzw. die Führungsverantwortlichen zu jeder Zeit die Möglichkeit haben, sich über das Berichtstool von Kern Activity einen aktuellen Stand der Ausgaben zu verschaffen.

In den Realisationsprojekten und -Maßnahmen wurden nicht nur Inhalte erarbeitet, sondern in unterschiedlichen Bereichen schon der Veränderungsprozess vollzogen. Auf dem Weg zum vollständigen kontinuierlichen Entwicklungsprozess (KEP) sollen die verschiedenen noch offenen Veränderungsinhalte angegangen werden um noch bestehende strategische Lücken zu schließen.

Grundsätzlich hat im Laufe des Umorganisationsprozesses ein gradueller Wissens-Transfer auf die Mitarbeiter des Amtes stattgefunden. Dieser versetzt das Amt mit zunehmender Zeit immer besser in die Lage, mit einem dynamischen Umfeld entsprechend umzugehen. Dieses Vorgehen führt zu einer Entwicklung, die in folgende Grafik dargestellt ist.

Geplante Entwicklung der Beratungsleistungen im Reformprozess des ASV



Als ein solcher dynamischer Faktor wären u. a. die politischen Entscheidungen im ASV Umfeld zu nennen. So wurde das Arbeiten im bzw. am Prozess 2005 in einem hohen Maße durch zwei Themen beeinflusst:

- der Koalitionsbeschluss v. November 2003 sowie der entsprechenden Vereinbarung der Fraktionsvorsitzenden im November 2004 über die Integration der Abteilung Straßenbau des Bauamtes Bremen Nord in das ASV und
- der Koalitionsbeschluss von Februar 2005 das ASV zum 1. Januar 2006 in einen Eigenbetrieb umzuwandeln.

Nachdem von offizieller Seite der Termin für die Integration verschiedener Bereiche des Bauamtes Bremen-Nord (BBN) zum SBUV, ASV und zu Stadtgrün auf den 1. Januar 2006 festgelegt wurde, fand die Planung der Umsetzung in verschiedenen Arbeitsgruppen statt.

Die Abteilung Straßenbau des BBN wurde mit den Bereichen Planung, Neubau, Erschließung und Erhaltung der Straßen organisatorisch den entsprechenden Abteilungen im ASV zugeordnet. Zusätzlich gingen aus dem Gebiet Zentrale Dienste des BBN anteilig Aufgaben (Haushalt/Finanzen, KLR/Controlling, IT-Support) zum ASV über. Der Personaleinsatz gestaltete sich entsprechend der einzugliedernden Tätigkeitsfelder.

Neben der aufbauorientierten Reorganisation werden die entsprechenden Bereiche auch in die Geschäftsprozesse des ASV integriert. Die Arbeitsprozesse sind zu analysieren und sukzessive an die bestehenden Systeme (z.B. Projektmanagement) anzupassen. Als Rahmenbedingungen hierfür werden die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowohl technisch als auch mit dem entsprechenden Basiswissen (anhand von Schulungen) ausgestattet.

Entsprechend des Koalitionsbeschlusses zur Umwandlung des ASV in einen Eigenbetrieb erfolgte in der Hauskonferenz des Senators für Bau, Umwelt und Verkehr Anfang April 2005 die Auftragserteilung mit der Vorgabe das notwendige Konzept und die erforderlichen Rechtsänderungen bis Ende Juni 2005 vorzulegen. In verschiedenen Arbeitsgruppen wurden unter intensiver Beteiligung auch in den Prozess eingebundener Mitarbeiter Ergebnisse erstellt und entsprechend zusammengeführt.

Die Umwandlung des Amtes in einen Eigenbetrieb erfordert z. B. eine eindeutige Klärung hinsichtlich dessen zukünftiger Geschäftsfelder und des Gesetzesänderungsbedarfes einschließlich der Formulierung des besonderen Eigenbetriebsgesetzes. Ein weiterer entscheidender Faktor ist der sehr aufwendige Aufbau des SAP-Buchungsverfahrens (neue Buchungskreise) mit umfassenden Beratungsanteilen, die in einem festgelegten Verfahren auszuschreiben sind. Auf Basis dieser Sachlage gab der Senator für Bau, Umwelt und Verkehr im Juli 2005 die Veränderung des offiziellen Beginns des Eigenbetriebes auf den 1. Januar 2007 bekannt.

Die zukünftige Aufstellung des ASV Ende 2006 wird sich in entscheidendem Maße auf die Fortsetzung des Prozesses auswirken. Auf dem Fundament eines Ende 2005 erarbeiteten Projekt- und Maßnahmenfahrplanes sind alle laufenden und geplanten Vorhaben unter Be-

rücksichtigung von Kriterien wie Kosten, Erfolgsausweis und letztendlich auch Betriebsnotwendigkeit zu prüfen und wenn notwendig umzusteuern bzw. zu priorisieren.

Die nachfolgende Darstellung gibt eine Übersicht der Maßnahmen und Projekte mit Ausblick auf die Zeitplanung in 2006. Unberücksichtigt sind zu diesem Zeitpunkt noch die für die Vorbereitung des Betriebes neu aufzulegenden Vorhaben, da die entsprechenden Rahmenvorgaben (s. o.) bislang unklar sind.

Ergebnis des WS v. 1. Dezember 2005:				
Projekt/Maßnahme	1. Quartal	2. Quartal	3. Quartal	4. Quartal
Geschäftsfeldentwicklung				
Zielvereinbarungsgespräche				
Verkehrsmanagementzentrale*				
Projektcontrolling				
Controlling/KLR				
Planung der Personalentwicklung				
PL-Leitfaden				
Wissensmanagement Prozesse				
Risikomanagement				
Pilotauswertung				
Funktionsfähiges System				
IT-Projekte				
Kontraktmanagement				
DOMEA (Sondierung)				
QM (Sondierung)				
* abhängig von der Sicherstellung der Finanzierung in der Sitzung des Wirtschaftsförderungsausschusses 03/2006				

III.4 Jahresbericht der IT – Gruppe im ASV 2005

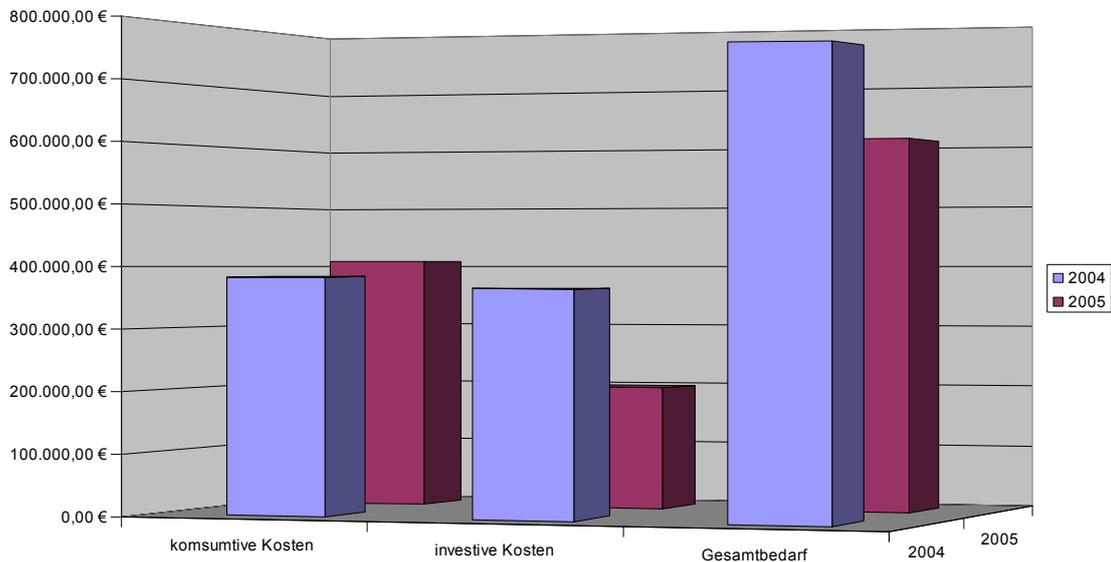
Zahlen und Fakten

Der IT-Verwaltung obliegt die haushaltsrechtliche Abwicklung von IT-Maßnahmen. Im Jahr 2005 wurden für effizienzsteigernde IT-Maßnahmen konsumtive und investive Mittel in Höhe von rd. 600.000,00 € benötigt.

Zur Deckung der laufenden Kosten sind konsumtive Mittel der IT-Verwaltung in Höhe von insgesamt rd. 400.000,00 € eingesetzt worden. Dies entspricht einer Steigerung von rd. 6 % zum Vorjahr. Knapp ein Fünftel der konsumtiven Mittel, rd. 75.000,00 €, wurden ausschließlich für die Wartung und Pflege von vorhandener Software benötigt. Diese Summe verdeutlicht, dass neben den Anschaffungskosten jährlich auch ein erheblicher Betrag für die Pflege und Wartung von Software aufgewendet werden muss. Da sich besonders im IT Bereich die Anforderungen an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter stetig wandeln sind laufende Fortbildungsmaßnahmen unumgänglich. Um den hohen Standard der IT im ASV kontinuierlich sicher zu stellen, sind daher rd. 8.000,00 €, – also knapp 2% der konsumtiven Mittel – für die Fortbildung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der IT-Gruppe aufgewendet worden.

Für investive, also vermögensbildende Maßnahmen wurden 2005 rd. 200.000,00 € eingesetzt. Dies sind etwa 45% weniger als im Jahr 2004. Dieser reduzierte Mitteleinsatz hängt zum einen damit zusammen, dass im Jahr 2004 einige Maßnahmen haushaltsrechtlich abgeschlossen werden konnten, die Position des Einkäufers für IT zum anderen erst Ende des Jahres 2005 wiederbesetzt werden konnte.

Einige der geplanten investiven Maßnahmen konnten somit nicht in 2005 umgesetzt werden und sind in der Realisierung auf 2006 verschoben worden.



➤ **Arbeitsplatzausstattung**

Auch im zurückliegenden Jahr sind im Amt für Straßen und Verkehr neue Arbeitsplätze eingerichtet und Umzüge bestehender Arbeitsplatzumgebungen durchgeführt worden.

Hierdurch wurde aktuelle Informationstechnik in umfangreichem Maß zur Verfügung gestellt.

Einrichten von Arbeitsplätzen

Neueinrichtung von Arbeitsplätzen	5
Bereitstellung von Arbeitsplätzen für Praktikanten	6
<u>Summe der neu eingerichteten Arbeitsplätze</u>	<u>11</u>

Durchgeführte Arbeitsplatzumzüge

innerhalb des Hauses	18
auf den Betriebshöfen	3
<u>Summe der Umzüge</u>	<u>21</u>

Betreute Hardware			davon in 2005 neu installierte Hardware	
PC	Arbeitsplatz – PC / Notebook	328	200	
Drucker	Arbeitsplatzgruppendrucker / Kopierer (Netzwerkdrucker) / Plotter	283	47	
Handheld	Pocket-PC / PDA	52	2	
Monitore	Bildschirm / LCD	314	16	
Netzwerk-Komponenten	Hub / Switch / Netzwerkstorage / Print Server	61	3	
Backup Komponenten	Tape Library	1		
Stromversorgung	USV	1		
Server	Server	15		
Scanner	Einzelgeräte / Kombigeräte	8		
Digitalkamera		25	3	
Summe der betreuten Hardware		<u>1088</u>	<u>271</u>	

IT - Projekte

Zusätzlich zu den Aufgaben des IT-Betriebes haben sich die Kollegen der IT-Gruppe in diversen IT-Projekten engagiert.

Im Folgenden soll der Teil der aktuellen IT – Projekte dargestellt werden, in denen in 2005 entweder wesentliche Projektfortschritte gemacht werden konnten oder deren Ergebnis dem Amt für Straßen und Verkehr durch Fertigstellung zur Nutzung zur Verfügung steht.

➤ Betriebssystemumstellung der Arbeitsplatzrechner auf Windows XP Professional

Im ersten Quartal des Jahres 2005 sind die bei den Kolleginnen und Kollegen aufgestellten PCs gegen die Ende des Jahres 2004 für die Aktualisierung auf Windows XP Professional

beschafften Arbeitsplatz-PCs in einem Ringtausch-Verfahren ausgewechselt worden. Anstelle des Austauschs konnte bei einigen Rechnern eine Hardwareaufrüstung vorgenommen werden, wodurch auch diese Rechner mit Windows XP betrieben werden können und Haushaltsmittel eingespart worden sind.

Mit dem Hardwarewechsel wurde auf allen Arbeitsplatzrechnern das Betriebssystem Windows XP Professional mit der entsprechenden Anwendersoftware bereitgestellt. Um den Kolleginnen und Kollegen einen effizienteren Umstieg auf das neue System zu ermöglichen, wurden im Zuge der Umstellung, Schulungen zu den Systemerneuerungen durchgeführt.

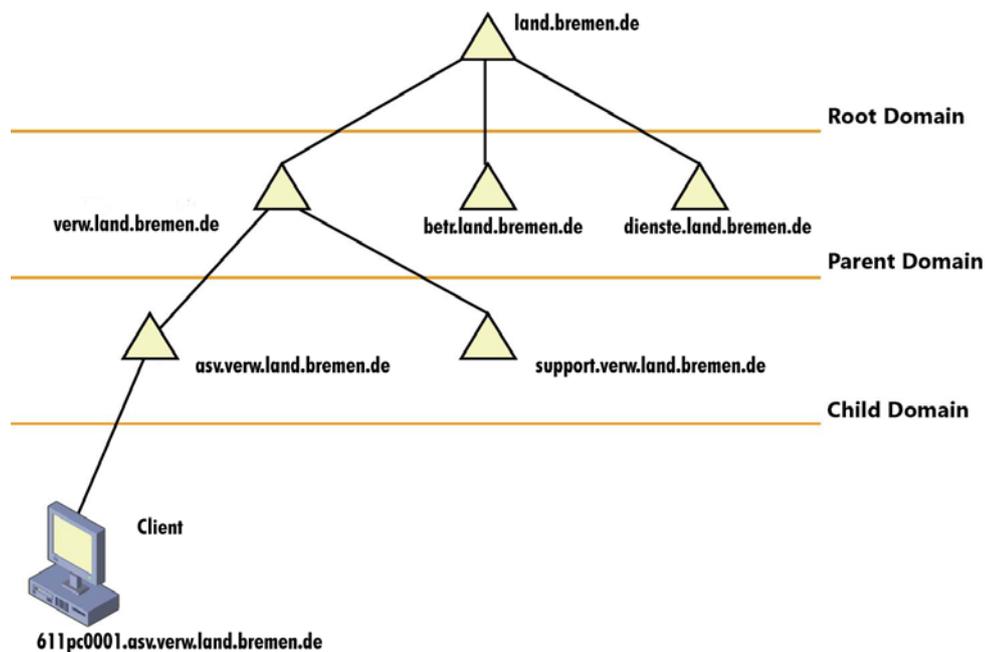
Ausgehend von einer clientseitigen Windows-NT4-Installation ist durch die Umstellung auf das aktuelle System eine maßgebliche Konsolidierung der Systemumgebung auf den aktuellen Stand der Technik vollzogen worden. Folgende Aspekte waren dabei von zentraler Bedeutung:

- **Vereinheitlichung der Clientinstallation**
Mit Hilfe der vorhandenen Software zur Verteilung und Installation von Applikationen und Betriebssystemen ist die Vereinheitlichung der Clientinstallationen realisiert worden. Durch diese Homogenisierung sind die Verwaltungsaufwendungen erheblich reduziert worden.
- **Migration der ASV-Domain**
Die Einbindung der ASV-Domain in das „Active Directory“ ist nach den Vorgaben des Senators für Finanzen inklusive der dafür notwendigen Umstellungen der Serverbetriebssysteme von Windows NT auf Windows Server 2000/2003 durchgeführt worden. Das ASV ist eine der ersten Verwaltungseinheiten des Landes Bremen, die diese Vorgabe bereits technisch realisieren konnte.
- **Einsatz von Gruppenrichtlinien im ASV**
Mit der die Einbindung in das „Active Directory“ und der Definition von Gruppenrichtlinien ist die Möglichkeit genutzt worden vordefinierte Einstellmöglichkeiten zu hinterlegen, die Einfluss auf die Konfiguration bzw. das Erscheinen der Windows Oberfläche des jeweils angemeldeten Benutzers haben. Hierdurch konnte das einheitliche Erscheinungsbild des ASV amtsweit realisiert werden.

- Umsetzen eines Namenskonzeptes

Im Rahmen der Umsetzung eines Namenskonzeptes für die künftige IT-Struktur der Bremischen Verwaltung wurden verbindliche Bezeichnungsregeln eingeführt. Dadurch erhalten die Computer Namen, die ihre eindeutige Zugehörigkeit kennzeichnen.

Auszug aus der Domänenstruktur Land Bremen:



Im Zuge der Betriebssystemumstellung wurden außerdem u. a. die folgenden Verbesserungen vorgenommen:

- Mit dem eingeführten USB Verwaltungsprogramm können jetzt alle externen USB Geräte des ASV zentral verwaltet werden und die Nutzung amtsfremder USB-Geräte ausgeschlossen werden. Statt teurer Geräte mit serieller Schnittstelle (z.B. Kartenleser) können jetzt günstigere USB Geräte verwendet werden.
- Durch die neuen serverseitigen Anwendungsmöglichkeiten werden den Kolleginnen und Kollegen viele Verbesserungen in ihrer Arbeitsumgebung zur Verfügung gestellt.

➤ Integration der Mitarbeiter des ehemaligen Bauamt Bremen-Nord

Im Zuge der Bemühungen, die Aufgaben im Bauressort so wirtschaftlich und bürgerfreundlich wie möglich zu erfüllen, ist das Bauamt Bremen-Nord (BBN) im Rahmen eines Projektes zu Integration des BBN, zum 1.1.2006 neu strukturiert worden. Daraus resultiert, dass die

Straßenbauabteilung des BBN (ohne Straßenreinigung) zum Amt für Straßen und Verkehr verlagert worden ist.

Im Verlauf des Jahres 2005 sind die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen des BBN in die IT-Umgebung des ASV integriert worden.

Nach einer detaillierten Bestandsaufnahme der Hard- und Software der Mitarbeiter des BBN wurden die Anforderungen an die Integration ermittelt und die technische Umsetzung gegen Ende des Jahres vorbereitet.

Um die Mitarbeiter des BBN in die Systemumgebung des ASV integrieren zu können, sind

- die Netzwerkanbindung des bestehenden Standorts Bremen Nord geplant,
- eine Neubeschaffung über 24 Rechner durchgeführt und
- Schulungen der Mitarbeiter organisiert worden.

Kurzfristig konnte bereits im letzten Quartal 2005 der Umzug zweier Mitarbeiter aus Bremen Nord realisiert werden. Weitere Mitarbeiter sollen zu Beginn des Jahres 2006 umziehen und werden deshalb vorerst im Gebäude des BBN verbleiben. Um den Mitarbeitern trotzdem ein integriertes Arbeiten in der Umgebung des Amtes für Straßen und Verkehr zu ermöglichen sind die entsprechenden Arbeitsplätze an das ASV-Netzwerk angebunden und die Arbeitsplatzausstattung vor Ort zur Verfügung gestellt worden.

III.5 Planung

III.5.1 Planung Stadtstraßen

Im Jahre 2005 wurde an zahlreichen Straßenplanungen gearbeitet, die in der nachfolgenden Tabelle benannt sind:

Maßnahme	Art der Leistung	in 2005 abgeschlossen
Ahrling Tunnel	Projektleitung	eingestellt
Alter Dorfweg	Ausführungsplanung	-
Am Wall Umgestaltung Herdentorsteinweg / Doventor	Ausführungsplanung	Ja
Anna-Stiegler-Straße	Ausführungsplanung	-
Auf dem Peterswerder / Erschließung Westseite Weserstadion	Ausbauplanung	Ja
Aufhebung BÜ Oberneuland	Genehmigungsplanung (Planfeststellungsbeschuß wird z.Zt. beklagt)	Ja
B 74n	Planfeststellung	
Baumschulenweg	Entwurfsplanung, Ausführungsplanung	
B-Plan 1792 Osterholzer Dorfstr. und Schmidt-Barrien-Weg, Verbindung zur Osterholzer Heerstr.	Ausbauplanung	Ja
Bruchweg	Entwurfsplanung	-
Brüggeweg	Ausführungsplanung	Ja

Maßnahme	Art der Leistung	in 2005 abge- schlossen
Constantin-Frick-Straße	Ausbauplanung	-
Delfterstraße	Ausbauplanung im Bau	Ja -
Dünenstraße	Ausbauplanung	Ja
Erschließung Neustadtsgüterbahnhof	Vorplanung	Ja
Erweiterung Parkhaus Langen- straße	Entwurfsplanung	-
Gastfeldstraße / Pappelstraße von der Langemarckstraße bis zur Neckarstraße	Vorplanung	-
Hinter dem Vorwerk	Ausführungsplanung	-
Innenstadtanbindung an die Überseestadt	Planfeststellungs-verfahren nach FStrG	-
Kapitän-König-Weg	Vorentwurf	Ja
Knotenpunkt Doventor	Entwurfsplanung	-
Kornstraße Baumpflanzungen	Ausbauplanung	Ja
KP Hans-Bredow-Str./Osterholzer Heerstraße	Entwurfsplanung	
Landwehrstraße	Ausführungsplanung	-
Luxemburger Straße / Huchtinger Heerstraße	Ausführungsplanung	Ja
Malerstraße	Ausbauplanung	-
Marktplatz Dötlinger Straße	Ausbau erfolgt	Ja

Maßnahme	Art der Leistung	in 2005 abge- schlossen
Marktplatz Oslebshausen	Ausbauplanung	-
Marktplatz Osterholz	Ausführungsplanung	Ja
Marktstraße / Wachtstraße	Ausführungsplanung	Ja
Menkenkamp	Ausbauplanung	-
Mühlenfeldstraße	Entwurfsplanung / Ausführungsplanung	Ja
Münchener Straße	Vorplanung	-
Museumsstraße	Ruht zur Zeit	-
Neustadtswall	Entwurfsplanung	
Obere Schlachte, 2.BA	Vorplanung	-
Obere Schlachte, I. BA	Bau	Ja
OE Lilienthal (Bremer Gebiet)	Bebauungsplanverfahren (2253)	-
Osteingang EKZ Blockdiek	Ausführungsplanung	
Osterholzer Heerstraße	Entwurfsplanung	-
Ostertorstraße	Ausführungsplanung	Ja
Pfalzburger Str.	Ausbauplanung, Bau	Ja Ja
Rembertikreise I/ Eduard-Grunow- Straße / Breitenweg	Entwurfsplanung ruht zur Zeit	-
Ritterhuder Heerstraße - Umbau -	Genehmigungsplanung	-
Senator-Apelt-Straße Radweg 1 BA	Ausbauplanung	Ja

Maßnahme	Art der Leistung	in 2005 abge- schlossen
Senator-Apelt-Straße Radweg 2 BA	Ausbauplanung	Ja
Stiftstraße	ruht zur Zeit	-
Überseestadtanbindung	Projektkoordination	-
	Planung	-
Umbau Wilhelm Röntgen Straße	Entwurfsplanung	
Umgestaltung Tiefer / Altenwall / Wilhelm-Kaisen-Brücke	Entwurfsplanung	Ja
Veogesacker Straße	Entwurfsplanung	-
Verlegung der Straße „Hinter dem Sielhof“	Vorplanung	-
Verlegung des Zubringers Ritterhuder Heerstraße	Ausführungsplanung	Ja
Wachmannstraße	Ausführungsplanung, Genehmigungs- planung	
	Ausbau abgeschlossen	
Wetterschutz Breitenweg (ZOB C)	Entwurfsplanung	-
Wümmebrücke	Genehmigungsplanung	-
Zubringer Horn-Lehe II.BA	Genehmigungsplanung	-

Projekt: Ausbau des Knotens: Hans-Bredow-Straße / Osterholzer Heerstraße

Im Februar 2005 hat die Deputation für Bau und Verkehr beschlossen den Knotenpunkt Hans-Bredow-Straße/Osterholzer Heerstraße auszubauen. Im Vorfeld wurde untersucht, ob alternativ die nahe gelegene Julius-Faucher-Straße unter der BAB 27 zum Oyterdamm verlängert werden kann. Die Entscheidung fiel zugunsten des Knotenpunktausbaus aus, da dies

im Vergleich zur Julius-Faucher-Straße unter anderem deutlich kostengünstiger war. Zudem kann der Ausbau des Knotenpunkts schneller geplant und gebaut werden. Mit dieser zeitnahen Lösung wurde auch der seit langem bestehenden Forderung der gewerblichen Anlieger nach einer Verbesserung der Verkehrssituation in diesem Bereich Rechnung getragen.

Der zäh fließende Verkehr am Knotenpunkt sowie die Zeitweisen erheblichen Rückstauungen auf die Bundesautobahn zeigen heute nicht nur die ausgeschöpfte Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts sondern gefährden auch die Verkehrssicherheit. Auch künftig werden die Verkehre weiter zunehmen. Am stärksten befahren sind die Strecken zwischen der Autobahn und dem Weserpark sowie zwischen Innenstadt und Autobahn. Deshalb bringt nur der gleichzeitige Ausbau des Knotenpunkts Hans-Bredow-Straße/Osterholzer Heerstraße und der Ausbau der Südrampe der Anschlussstelle Sebaldsbrück eine spürbare Erleichterung. Es ist geplant die Hans-Bredow – Straße durchgängig in Fahrtrichtung Tenever um einen Fahrstreifen zu verbreitern. Die südliche Auf- und Abfahrrampe der Anschlussstelle Sebaldsbrück wird jeweils um eine Spur verbreitert. Der Knotenpunkt Hans-Bredow/ Osterholzer Heerstraße/ Otto-Brenner-Allee wird durch zusätzliche Aufstellspuren in der Osterholzer Heerstraße und der Otto-Brenner – Allee aufgeweitet. Dadurch wird die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes und der Abfluss von der Autobahn deutlich verbessert.

Der Ausbau ist unbedingt erforderlich, darf aber die gewerblichen Anlieger im Gewerbegebiet Panrepel, am Weserpark, DaimlerChrysler – einem der größten Arbeitgeber in Bremen – und auch die privaten Anlieger nicht von der Außenwelt abschneiden. Der Ausbau soll im November 2006 beginnen und im November 2008 abgeschlossen sein. Damit in dieser Zeit am größten innerstädtischen Knotenpunkt Bremens der Verkehrsablauf möglichst wenig beeinträchtigt wird, hat das Amt für Straßen und Verkehr bereits ein Jahr vor dem ersten Spatenstich begonnen ein Baustellenkonzept zu entwickeln. Es wird gemeinsam mit den Anliegern abgestimmt und weiterentwickelt. Wenn im Herbst 2008 der Ausbau abgeschlossen ist, wird auch der zusätzliche Verkehr eines auf den heutigen Radio Bremen Fläche geplanten Möbelhauses problemlos aufgenommen werden.



Kreuzung Hans-Bredow-Straße im Bestand <Stadteinwärts>



Kreuzung Hans-Bredow-Straße im Bestand <Stadtauswärts>

Planungsbeispiel Schwachhauser Heerstraße:

Der Bremer Senat hat am 28. März 2000 beschlossen, dass die Planungen für die Straßenbahnlinie 4 zwischen Bismarckstraße und Hollerallee fortzuführen sind. Die Straßenbahn ist hier auf besonderem Bahnkörper zu führen, für die Straße ist eine 4-Streifigkeit vorzusehen.

Mit der Führung der Straßenbahn auf besonderem Bahnkörper ist das verkehrspolitische Ziel einer schnelleren Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem ÖPNV klar definiert. Für den ÖPNV ist dies insbesondere im Hinblick auf die Nutzung der Strecke durch drei Straßenbahnlinien (neben der Linie 4 auch die Linie 1 und die Linie 5) von erheblicher Bedeutung.

Der letzte Ausbau der Straße fand Anfang der 60er Jahre statt. Aufgrund der zunehmenden Bedeutung dieses Streckenabschnitts für den ÖPNV und des anstehenden Sanierungsbedarfs ist ein weiterer Ausbau dringend erforderlich. Bereits im Mai 1987 hat die Stadtgemeinde Bremen mit der Deutschen Bahn eine Vereinbarung zur Aufweitung der Eisenbahnüberführung abgeschlossen. Ein Überbau ist in der Zwischenzeit erweitert worden. Die beiden restlichen Überbauten konnten bisher aufgrund der Rechtslage nicht verbreitert werden.

Im Jahre 1999 wurden die Gespräche mit der DB wegen der Aufweitung der Eisenbahnüberführung wieder aufgenommen. In diesen Gesprächen hat die DB erklärt, dass die alten Brückenpläne und Ausschreibungsunterlagen nicht mehr zu verwenden waren, dies überwiegend durch Änderung technischer Vorschriften und auch der Rechtslage. Vor diesem Hintergrund hat daraufhin die Deputation für Bau dem Abschluss einer Planungsvereinbarung zwischen der Stadtgemeinde und der DB AG zur Durchführung einer neuen Planung des Kreuzungsbauwerks zugestimmt. Die Planungsvereinbarung wurde im September 2001 abgeschlossen und seitens der DB AG daraufhin mit der Planung des Kreuzungsbauwerkes begonnen.

Planerisch ist vorgesehen auf dem Streckenabschnitt der Schwachhauser Heerstraße zwischen Bismarckstraße und Hollerallee den ÖPNV vom MIV zu separieren und zukünftig auf einer eigenen Gleistrasse zu führen. Die Gleistrasse soll eine Regelbreite von 6,70 m erhalten und wird zur Abgrenzung vom Individualverkehr hochgepflastert. Der motorisierte Individualverkehr wird neben dem besonderen Bahnkörper auf einer überbreiten Richtungsfahrbahn von 5,50 m Breite geführt, die zweistreifig markiert werden soll. Die Nebenanlagen beinhalten Geh- und Radweg in ausreichender Breite und wo es möglich ist einen Grünstrei-

fen. Im Tunnelbereich wird aufgrund der neuen Querschnittsaufteilung der Verkehrsanlage und aus Kostengründen (Kosteneinsparung durch Bau der westlichen Widerlager hinter den vorhandenen Widerlagern) die lichte Weite der Straßenunterführung von 23,50 m auf 31,33 m erweitert, wie beim bereits erneuerten Überführungsbauwerk der Bahn konstruktiv schon angelegt. Mittelstützen sind im Unterführungsbereich zukünftig nicht mehr vorgesehen. Im Zuge der Umbaumaßnahme ist es vorgesehen, die Durchfahrtshöhe von heute $\geq 4,20$ m auf $\geq 4,50$ m zu erhöhen und damit die Standardausbauhöhe gemäß STVZO herzustellen. Die Planung schließt im Bereich Hollerallee an den bereits fertig gestellten Ausbaubereich an. Im Bereich Bismarckstraße schließt das geplante Vorhaben an den Status Quo an.

Nach fast zweijähriger Laufzeit des Genehmigungsverfahrens wurde für diesen Abschnitt im Dezember 2005 der Planfeststellungsbeschluss erteilt, so dass nunmehr mit der Umsetzung begonnen werden kann.

III.5.2 ÖPNV-Planungen



Maßnahme	Art der Leistung	in 2005 abgeschlossen
Dobbenweg/ Am Dobben	Entwurfsplanung	Ja
Duckwitzstraße	ruht bis zur Fertigstellung der A 281-Brücke	-
Gustav-Deetjen-Allee	Entwurfsplanung	Ja
Langemarckstraße	Ausführungsplanung	Ja
Leibnizplatz	Genehmigungsplanung	Ja
Linie 10, Straßenbahnverlängerung bis zum Tor 8 DC bzw. Bottropper Straße	Vorplanung bis Tor 8 abgeschlossen, Variante 2 in der Bearbeitung, Entwurfsplanung	Ja
Linie 4, III. BA	Genehmigungsplanung	-
Schwachhauser Heerstraße EÜ	Planfeststellungsverfahren nach PBfG	-
Straßenbahn Huchting Verlängerung der Linien 1 und 8	Planungsbeginn nach Auftragserteilung durch SBUV	-
Straßenbahn Tenever	Vergleichsstudie	Ja
Straßenbahn Überseestadt	Genehmigungsplanung	-
Wachmannstraße zwischen Am Stern und Benquestraße	Ausführungsplanung	Ja
Wartburgstraße/Wartburgplatz	Entwurfsplanung	-

III.5.3 Landschaftspflege, Natur- und Umweltschutz

Als Grundlage für die geplante Übergabe der Ausgleichsflächen für den Bau der A 281, BA 1 wurde ein Pflege- und Entwicklungsplan für die Maßnahmen im Entwurf fertig gestellt, der noch endgültig abzustimmen ist.

Im Jahr 2005 lag der Schwerpunkt der Tätigkeit im Bereich Landschaftspflege, Natur- und Umweltschutz auf der Erstellung fachspezifischer Antragsunterlagen für Genehmigungsverfahren. Es wurde die Erarbeitung landschaftspflegerischer Begleitpläne, von FFH – Verträglichkeitsuntersuchungen, schalltechnischer und lufthygienischer Gutachten – für die in der Tabelle „Planung“ aufgeführten Vorhaben begleitet. Nicht alltäglich und daher spannend ist die Untersuchung einer Fledermauspopulation im Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH) „Im Holze (Krietes Wald)“ an der Hans-Bredow-Straße. Hier wurden bislang 7 streng geschützte Fledermausarten nachgewiesen.

Es wurden die landschaftspflegerische Ausführungsplanungen für die Gestaltung der Seitenbereiche der B 74n und der Kompensationsmaßnahmen im Stadtteil Blumenthal sowie der Bepflanzung der Böschungen und angrenzender Bereiche an der 6-streifig ausgebauten A 27 zwischen den Anschlussstellen Br.-Industriehäfen und Br.-Burglesum (3.BA) vergeben. Durch die geplanten Ersatzmaßnahmen in der nordöstlichen Lesumniederung, die für erhebliche Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes durch den 6-streifigen Ausbau der Autobahn durchzuführen sind, ist ein landwirtschaftlicher Betrieb existenziell betroffen. Ein landwirtschaftliches Sachverständigenbüro erstellte ein Gutachten zur Ermittlung von Ausgleichszahlungen für den Nutzwertverlust durch die Bewirtschaftungsaufgaben, die zur angestrebten Entwicklung von Feuchtgrünland notwendig werden.

a. Planung von Kompensationsmaßnahmen

Maßnahme	Art der Leistung	in 2005 abgeschlossen
A 1 – Ausbau und Lärmschutz in Br.-Mahndorf	Lufthygienisches Gutachten	Ja

Maßnahme	Art der Leistung	in 2005 abge- schlossen
A 27 – 6-streifiger Ausbau, 3. BA	Landschaftspflegerische Ausführungsplanung	Nein
	Landwirtschaftliches Gutachten	Ja
A 281, BA 1	Pflege- und Entwicklungsplan (Entwurf)	Ja
A 281, BA 2/2 (RE-Entwurf)	LBP, schalltechnische Untersuchung	Ja
A 281, BA 3/2 (Planfeststellungsantrag)	LBP, FFH-VU, schalltechnische Untersuchung	Nein
A 281, BA 4 (RE-Entwurf)	LBP, FFH-VU, schalltechnische und lufthygienische Untersuchung	Ja
Ausbau Hans-Bredow- / Julius-Faucher-Straße (BP 2346)	Umweltbericht mit Kartierungen und Sondergutachten (Lärm, Lufthygiene)	Ja (bis auf Fledermaus- gutachten)
Ausbau Zubringer Überseestadt	LBP, schalltechnische Untersuchung	Nein
B 74n Farger Straße bis Kreinsloger	Landschaftspflegerische Ausführungsplanung	Nein

b. Ausführung von Kompensationsmaßnahmen

Maßnahme	Art der Leistung	in 2005 abgeschlossen
A 281, BA 3/1	Herstellung von Kompensationsmaßnahmen im Warfeld in Brokhuchting	Nein
	Übergabe der Kompensationsmaßnahmen	Nein
B 75 – Ausbau AS Ochtum, 2. BA	Ersatzmaßnahme: Baumpflanzung Kornstraße	Ja

Parallel zum Ausbau der AS Ochtum an der B 75, 2. BA wurden im Herbst 2005 als naturschutzfachliche Ersatzmaßnahme Bäume (Thüringische Mehlbeeren) in der Kornstraße in der Neustadt durch Stadtgrün Bremen gepflanzt.

Im Warfeld in Brokhuchting wurden erste Ausgleichsmaßnahmen für Eingriffe in Natur und Landschaft durch den Bauabschnitt 3/1 der A 281 parallel zur Baumaßnahme hergestellt. Es ist die Entwicklung von artenreichem (Feucht-)Grünland und Röhrichten geplant. Außerdem wurden einige Gräben und Kleingewässer angelegt.

Als knifflige Angelegenheit stellte sich die Übergabe der Ausgleichsflächen incl. deren zukünftigen Unterhaltung heraus. Es fanden erste Gespräche zwischen SBUV -55-/GPV, dem Fachbereich Umwelt des SBUV, der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BIMA), der Bundesforstverwaltung und der haneg statt. In nächster Zeit werden noch weitere Gespräche, auch mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) zu führen sein.

Zu erwähnen bleibt noch die Teilnahme an der Bund-Länder-Dienstbesprechung „Landschaftspflege und Naturschutz im Straßenwesen“ beim BMVBS sowie an Abstimmungsgesprächen zur Überarbeitung der „Handlungsanleitung zur Anwendung der Eingriffsregelung in Bremen“.

III.6 Baumaßnahmen (ohne BAB)



Brüggeweg: Neuer Kreisverkehrsplatz



Langemarckstraße: Neues Straßenbild nach dem Umbau



Wachtstraße: Im neuen Glanz

III.6.1 Neubau und Umbau

Tabelle Neubau- und Umbaumaßnahmen

Maßnahme	Art der Bauleistung	in 2005 abgeschlossen
Am Wall zw. Herdentorsteinweg und Bürgermeister-Smidt-Straße	Straßenumbau	Ja
Anbindung Gewerbegebiet Airport-Stadt an die B 75	Straßenum- und Neubau	Nein
Auf den Häfen	Straßenumbau	Ja
Brüggeweg	Straßenumbau	Nein
Einmündung Luxemburger Straße	Straßenumbau	Ja

Maßnahme	Art der Bauleistung	in 2005 abge- schlossen
Erschließung ab Osterholzer Heerstraße	Straßenneubau	Nein
Erschließung Arsten –Südwest	Straßenneubau	Nein
Landwehrstraße zw. Struckmannstraße und Meta-Sattler-Straße	Straßenumbau	Ja
Langemarckstraße	Straßenumbau	Ja
Marktplatz Oslebshausen / Oslebshausener Landstraße	Platzausbau Wochenmarkt	Ja
Marktplatz Osterholz / Osterholzer Heerstraße	Platzausbau Wochenmarkt	Nein
Marktstraße / Wachtstraße	Straßenumbau	Ja
Ostertorstraße	Straßenumbau	Ja
Platz Am Schosterboorn	Straßenumbau / Platzausbau	Ja
Schlachte zw. Bürgermeister-Smidt-Straße und Fangturm	Straßenumbau	Ja
Ve gesacker Straße	Straßenumbau	Nein
Verlegung BAB Zubringer Ritterhuder Heerstraße	Straßenum- und Neubau	Nein
Verteilerkreis Utbremen	Straßenumbau / Straßensanierung	Nein

Maßnahme	Art der Bauleistung	in 2005 abgeschlossen
Waller Heerstraße / Straßenraum- aufwertung	Straßenumbau	Ja
Woltmershauser Straße	Straßenumbau	Nein

Projekt Umgestaltung Am Wall

Zwischen Herdentorsteinweg und Bürgermeister-Smidt-Straße

Allgemeine Beschreibung:

Die Umgestaltung des Straßenzuges Am Wall beinhaltet den Aufbruch sowie die Neuherstellung sämtlicher Oberflächen zwischen dem östlichen Ausbauende Sögestraße / Herdentorsteinweg, den Wallanlagen als nördliche Ausbaugrenze und dem westlichen Ausbauende an der Bürgermeister-Smidt-Straße.

Generell wurde die Neuherstellung dieses Abschnittes in Anlehnung an die bereits fertig gestellten Abschnitte zwischen der Sögestraße und dem Altenwall ausgeführt.

Vorteile:

Ziel der Umgestaltung war es, auch für diesen zuvor genannten Straßenabschnitt ein homogenes und attraktives Straßenbild, inklusive einer verbesserten Aufenthaltsqualität zu erzeugen.

Aufgrund dessen wurde der im Vorfeld auf der südwestlichen Seite verlaufende Radweg auf die Wallseite verlegt und hier als Zweirichtungsradweg in ausreichender Breite hergestellt. Des Weiteren wurde die vorhandene Fahrbahn auf die verkehrlich notwendige Breite reduziert. Der Platzgewinn auf der südwestlichen Seite wurde anschließend genutzt, um im Bereich zwischen der Sögestraße und Haus Nr. 135 eine Überdachung anzuordnen, die das unbeschwerte Bummeln, auch bei Regenwetter, problemlos zulässt.

Der ruhende Verkehr wurde analog zu den vorherigen umgebauten Abschnitten ebenfalls auf den südwestlichen Nebenanlagen mit einem Bordsteinvorstand („Aufgesetztes Parken“) angeordnet. Durch dieses Vorgehen wirken die Nebenanlagen insgesamt optisch breiter und der fließende Verkehr wird zukünftig durch parkende Fahrzeuge auf der Fahrbahn nicht mehr behindert.

Die Befestigung der neu herzustellenden Fahrbahn erfolgte u. a. aus Lärmschutz- und Griffigkeitsgründen in Asphaltbauweise, d.h. vorhandenes lärmintensives Großpflaster wurde ausgebaut und die Verkehrssicherheit erhöht. Die Neuherstellung der Nebenanlagen erfolgte kostenbewusst unter Verwendung von Betonsteinmaterialien sowie teilweise Natursteinpflaster.

Baurealisierung:

Bautechnisch unterlag das Gesamtprojekt einem sehr engen Terminrahmen, um den für den Einzelhandel wichtigen Fertigstellungstermin - Beginn des Weihnachtsgeschäftes 2005 / 2006 - zu ermöglichen.

Im Vorfeld der eigentlichen Straßenbauarbeiten mussten Kanalbauarbeiten und diverse Leitungsverlegungen stattfinden, um den späteren Bauablauf nicht zu behindern. Des Weiteren waren zeitgleich auszuführende Leistungen für die Gründung und Aufstellung der vorgesehenen Wallüberdachung inklusive Anprallschutz in den Gesamtbauablauf zu integrieren. Dies stellte u. a. logistisch hohe Anforderungen an das gesamte Projektteam unter der Projektleitung des Amtes für Straßen und Verkehr.

Auf folgendem Photo im Bereich der Wallüberdachung ist gut ersichtlich, unter welchen engen Platzverhältnissen die Straßenbauarbeiten durchgeführt werden mussten.



Am Wochenende vom 11. bis 13. November 2005 war dann die letzte große Kraftanstrengung zu vollbringen und die noch fehlende Fahrbahndecke wurde eingebaut.

Am 14. November erfolgte dann wie vorgesehen und versprochen die offizielle Verkehrsfreigabe durch Herrn Senator Eckhoff und dem Projektleiter des Amtes für Straßen und Verkehr.

Mit dem Umbau und der termingerechten Fertigstellung der Straße Am Wall hat das Amt für Straßen und Verkehr in Zusammenarbeit aller an dem Projekt Beteiligten seine Leistungsbereitschaft und -fähigkeit unter Beweis gestellt.

Das folgende Photo im Bereich der Wallüberdachung zeigt abschließend noch mal als Resultat: „Ein schönes Stück Straße für Bremen wurde realisiert“:



Kosten:

Die Gesamtkosten des Straßenbauprojektes belaufen sich auf ca. 2.100.000,-- € Brutto.

Projekt: Umgestaltung der Wachmannstraße

Verkehrswege für alle

Am 28.10.2005 war es soweit. Der Umbau der Wachmannstraße war nach 10 Monaten Bauzeit abgeschlossen. Die Wachmannstraße wurde wieder für den Verkehr freigegeben.

In der Bauzeit von nur 10 Monaten wurde der Kanal saniert, die Gleise verlegt, und der Straßenraum neu geordnet.

Die Wachmannstraße und ihre Straßenbahn

Die Gleise für die Fahrzeuge der Bremer Straßenbahn AG bestimmen die Gestalt und den Charakter der Wachmannstraße. Über sie verkehren hier die Straßenbahnlinien 6 und 8 wobei die Linie 6, die die bedeutenden Standorte Flughafen und Universität miteinander verbind-

det, nicht mehr aus dem Verkehrsbild der Stadt Bremen wegzudenken ist. Durch den Umbau der Straße hat die Straßenbahn einen straßenbündigen Bahnkörper erhalten, und kann diesen gemeinsam mit dem übrigen Verkehr benutzen.



Schöne neue Wachmannstraße

Motorisierter Individualverkehr

Für den motorisierten Kraftfahrzeugverkehr hat sich in der der neuen Wachmannstraße einiges geändert. So erfolgte der Austausch des ehemals vorhandenen Großpflasters gegen eine durchgängige Asphaltdecke. Dies hat zu deutlichen Lärminderungen geführt. Die Griffigkeit der Straße wurde durch den Einbau von Asphalt erheblich verbessert. Dies hat die Verkehrssicherheit erhöht. Die gegenwärtigen Verkehrsbeziehungen in der Wachmannstraße und zu den angrenzenden Nebenstraßen (Einbahnrichtungen) wurden auch nach dem Umbau beibehalten.

Tempo 30 auf ganzer Linie

Mit Fertigstellung der Straße wurde auf der gesamten Strecke zwischen Stern und Schwachhauser Ring Tempo 30 angeordnet. Diese durchgehende Geschwindigkeitsbegren-

zung hat die Verkehrssicherheit in der Wachmannstraße noch einmal zusätzlich erhöht und die Wohn- und Aufenthaltsqualität spürbar verbessert.

Radfahrer

Radfahrer haben vom Umbau der Wachmannstraße maximal profitiert. Durch den Umbau wurde den Radfahrern je Fahrtrichtung ein 1,80 m breiter, rot eingefärbter Radfahrstreifen auf der asphaltierten Fahrbahn zur Verfügung gestellt. Eine 30 cm breite Markierung trennt Radfahrstreifen vom übrigen Straßenraum ab. Dies trägt zu einer sicheren Radfahrroute bei. Im Bereich der Haltestellen wird der Radverkehr sicher hinter den Warteflächen der BSAG über einen separaten Radweg geführt.

Bäume und Gestaltung

Die Baumstandorte in der Wachmannstraße blieben weitgehend erhalten. Nur kranke Bäume oder solche, deren Standsicherheit nicht mehr gegeben war wurden gefällt und durch neue Bäume ersetzt. Der Alleencharakter blieb erhalten. Der Bedeutung für den Stadtteil Schwachhausen angemessen, wurde der Wohn- und Geschäftswert der Straße durch bauliche Maßnahmen deutlich erhöht.

Laden, Liefern, Parken

Aufgrund der gemeinsamen Nutzung der Fahrbahn durch Straßenbahn und Individualverkehr wurden die Nebenanlagen verbreitert. Auf diese Weise entstanden neue Seitenstreifen zum Liefern und Laden. Die Seitenstreifen haben eine Breite von 2,50 m erhalten. Nach dem Umbau stehen ca. 73 Stellplätze zur Verfügung.

Bauzeit

Die Bauzeit für die Gesamtmaßnahme hat ca. 10 Monate betragen. Der Baubeginn erfolgte im Januar 2005. Als erstes wurde der Kanalbau in dem Bereich zwischen Schubertstraße/Benqueplatz in Richtung Am Stern durchgeführt. Nachlaufend erfolgten die Arbeiten der Straßenbahn und des Straßenbaus. Die einzelnen Baufelder waren so geplant, dass die Erreichbarkeit der Wachmannstraße über die Nebenstraßen jederzeit gewährleistet war.

III.6.2 Sanierungsmaßnahmen

(Maßnahmen ohne nennenswerte Änderungsplanung)

Maßnahme	Art der Bauleistung	in 2005 abgeschlossen (+ / -)
Dahlwas	Fahrbahnsanierung	+
Deichstraßen Blockland	Fahrbahnsanierung	+
Habenhauser Brückenstraße, Teilbereich	Fahrbahnsanierung	+
Hastedter Heerstraße, Föhrenstraße/ Tunnel	Fahrbahnsanierung	+
Heinrich-Gross-Straße	Rinnensanierung	+
Heinrich-Plett-Allee, B 75	Fahrbahnsanierung	+
Kattenturmer Heerstraße, Kreuzung Theodor-Billroth-Straße	Fahrbahnsanierung	+
Kirchhuchtinger Landstraße, Heinr.-Plett-Allee	Fahrbahnsanierung	+
Kirchweg, Stauraumbereich vor der Neuenlander Straße	Fahrbahnsanierung	+
Lachmundsdamm	Fahrbahnsanierung	-
Luzerner Straße	Fahrbahnsanierung	-
Mühlenfeldstraße, Bahn bis Auf der Heide	Fahrbahnsanierung	+
Osterholzer Heerstraße, Heiligenbergstraße	Fahrbahnsanierung	+
Rückertstraße	Fahrbahnsanierung	-
Rudolf-Alexander-Schröder-Straße	Bushaltestellen	
Saarstraße	Fahrbahnsanierung	+
Steinstraße	Fahrbahnsanierung	-

Maßnahme	Art der Bauleistung	in 2005 abgeschlossen (+ / -)
Stresemann-, Bennigsen-/ Steubenstraße	Fahrbahnsanierung	+
Stresemann-, Steuben-, / Malerstraße	Fahrbahnsanierung	+
Stromer Straße, Teilbereich	Fahrbahnsanierung	+
Utbremer Str. / Borkumstr.	Hochpflasterung	
Waller-/ Gröpelinger Heerstraße Höhe Eishalle	Fahrbahnsanierung	+

III.6.3 Sanierungen nach Kanalbau

Maßnahme	in 2005 abgeschlossen (+ / -)
Alexanderstraße	+
Altmannstraße	+
Am Dobben	+
Am Hexenberg	+
Am Steending	+
Baumschulenweg	+
Bersestraße	+
Böhmestraße	+
Brunnenstraße	+
Bürgerstraße	+
Calvinstraße	+

Maßnahme	in 2005 abgeschlossen (+ / -)
Columbusstraße	+
Contrescarpe	+
Dunger Straße	+
Duvmoorsweg, Hinterm Moorlande	+
Eduard-Suling-Straße	+
Emil-Trinkler-Straße	+
Ferdinandstraße	+
Fesenfeld	+
Friedrich-Lürssen-Straße	+
Gothaer Straße	+
Graf-Moltke-Straße	+
Gravensteiner Straße	+
Hemelinger Straße	+
Herderstraße	+
Katrepeler Landstraße II. BA	+
Kötnerweg	+
Kuhgang	+
Lachmundsdamm	+
Leher Heerstraße	+
Lesumbroker Landstraße	+
Mühlenhauser Weg	+
Niedersachsendamm-Roland Klinik	+

Maßnahme	in 2005 abgeschlossen (+ / -)
Oderstraße	+
Oewerweg	+
Osterholzer Heerstraße 5. BA	+
Piepengraben	+
Richtepad	+
Ritterhuder Heerstraße	+
Roccoweg	+
Rückertstraße	+
Sankt Magnus Straße	+
Schimmelreiter	+
Schlengstraße	+
Schongauer Straße	+
Schwarzer Weg	+
Sonderburger Straße	+
Stedinger Straße	+
Steinstraße	+
Sulzbacher Straße	+
Tarmstedter Straße	+
Tölzer Straße	+
Wanfrierder Straße	+
Warfer Landstraße	+
Westerdeich	+

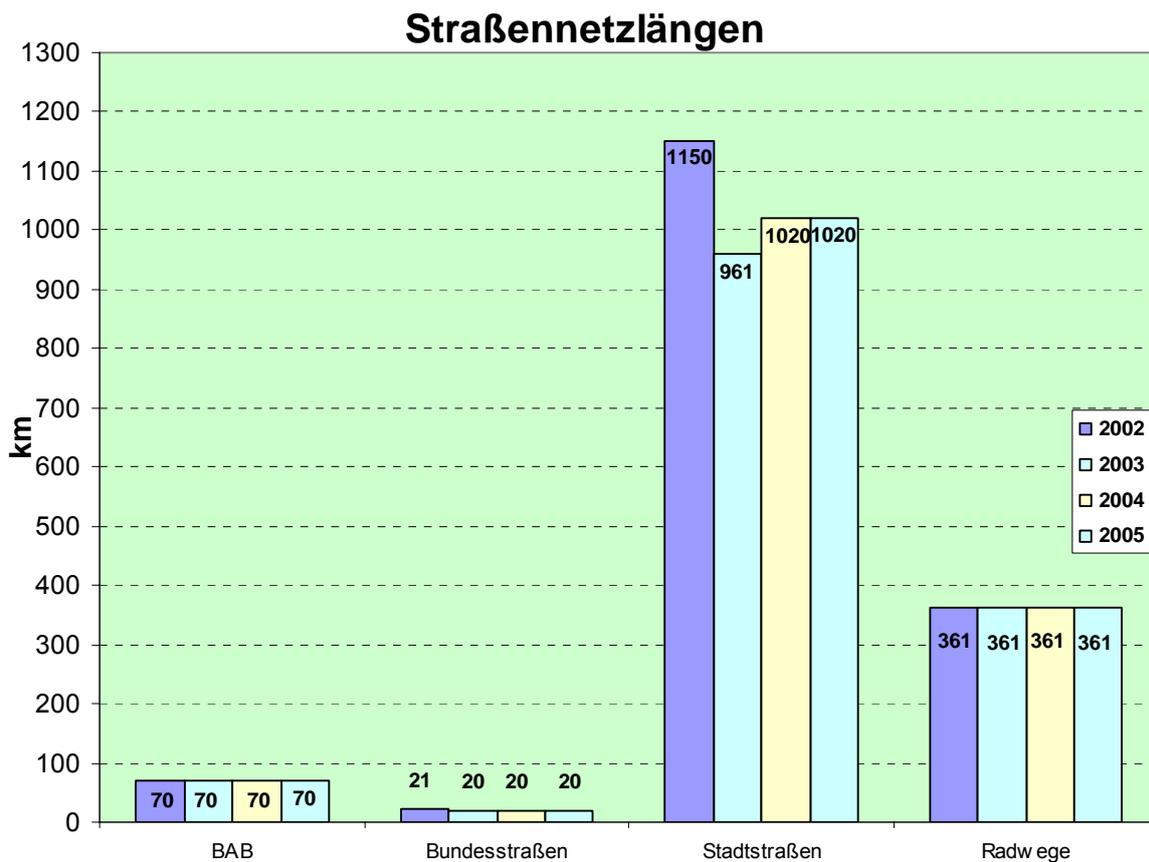
III.6.4 Fachliche Begleitung privater Erschließungsmaßnahmen

Titel der Maßnahme	
▪ Achterndiek	▪ Gewerbegebiet Bayernstraße
▪ Airport-Stadt	▪ Gewerbepark Hansalinie
▪ Am Heiddamm/Paul-Reusche-Weg	▪ Gewerbepark Oberneuland
▪ Am Holdheim, Am Rüten	▪ Hohenkampsweg
▪ Am Lehester Deich	▪ Kirchhuchtinger Landstr. / Dovemoorstr.
▪ Am Waller Bad	▪ Kuhweidedamm
▪ Arsten Mitte	▪ Linie 4
▪ Berliner-Freiheit	▪ Lissaer Straße
▪ Borgfeld-West	▪ Oslebshauser Bahnhof
▪ Dötlinger Straße	▪ Rotdornpfad/Landgutweg
▪ Erschließung „Arberger Hof“	▪ Seerosenpark
▪ Erschließung ab Belmerstraße	▪ Seniorenheim Mühlenfeldstr.
▪ Friedhof Jüdische Gemeinde, H.-H.-Meier-Allee	▪ Uppe Angst, SZ-Rockwinkel

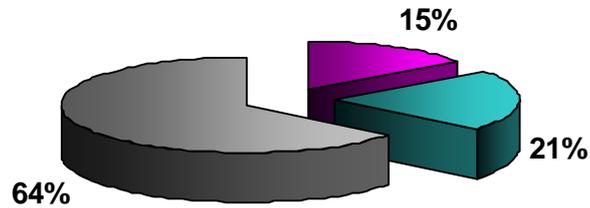
III.7 Erhaltung

III.7.1 Allgemeine Straßendaten

- Das Straßenvermögen, d.h. der Wiederbeschaffungswert des zu erhaltenden Straßenkapitals/ Bremen Stadt betrug am 31.12.2005 ca. 882.760.000,-- € (ohne Bauwerke, ohne Verkehrstechnik und ohne BAB).
- Die Netzlänge der Stadtstraßen beträgt 1.020 km mit einer Fahrbahnfläche von ca. 6.665.000 qm. Dem Radverkehr stehen etwa 361 km Radwege zur Verfügung.
- Die Autobahnmeisterei unterhält 70,0 Streckenkilometer (Achismaß) Bundesautobahn und 20,0 km Bundesstraßen.

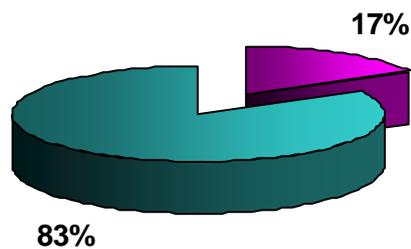


Gliederung des Bremer Straßennetzes nach Straßenklassen



- Hauptverkehrsstraßen 153 km
- Geschäfts- und Verbindungsstraßen 212 km
- Wohnstraßen 656 km

Asphalt- und Pflasterfahrbahnen



- Pflasterstraßen 175 km
- Asphaltstraßen 845 km

Pavement-Management-System (PMS)

Der Aufbau einer systematischen Straßenerhaltungsdatenbank (Pavement-Management-System) wurde 1998 begonnen und mit der vollständigen Erfassung des Straßennetzes im Jahre 2002 abgeschlossen. Seitdem werden Veränderungen im Straßennetz permanent eingearbeitet. Die Erfassung der Fahrbahnzustände wird alle fünf Jahre wiederholt.

Im Jahre 2005 wurde die erste Wiederholungserfassung der Fahrbahnzustände für das gesamte Straßennetz abgeschlossen. Auf Basis dieser Daten wurden die Schadensentwicklungsmodelle des Pavement-Management-Systems an die Bremer Verhältnisse angepasst.

Das folgende Diagramm zeigt die Zunahme des Schadensmerkmals Netzrisse für eine Wohnstraße in einem Zeitraum von 25 Jahren. An Hand dieser Kurve wird die Restnutzungsdauer, sowie der weitere Schadensverlauf bestimmt.

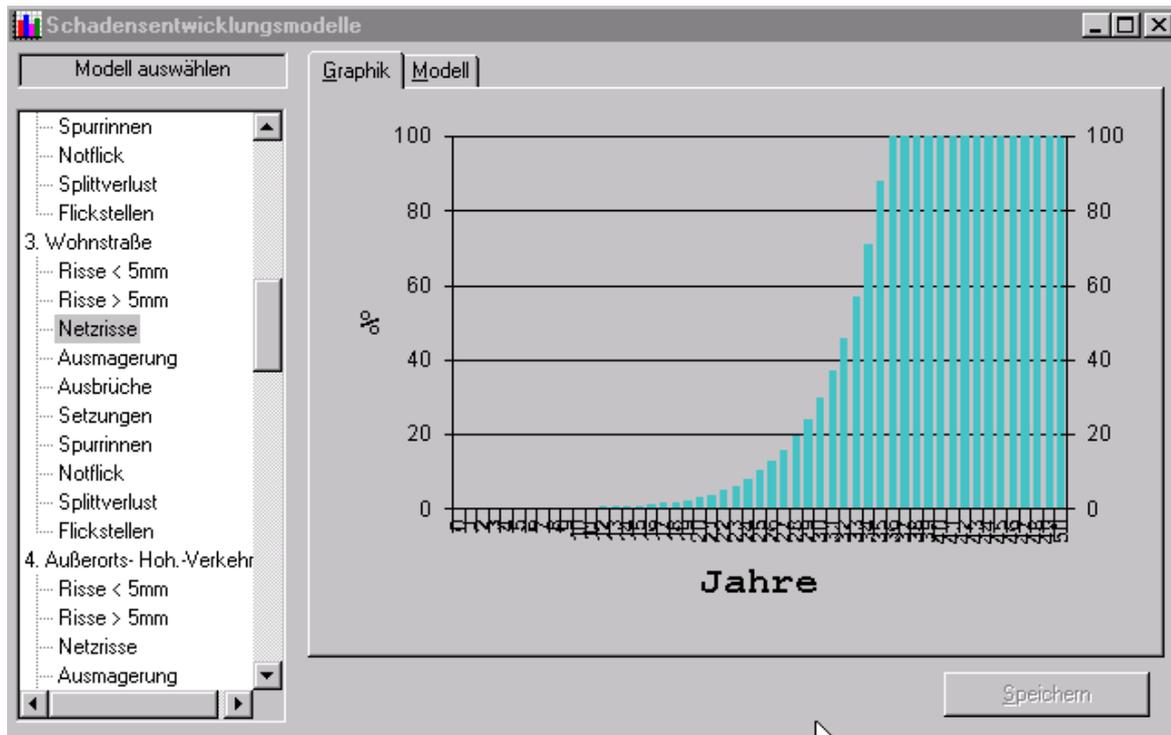


Abbildung: Schadensentwicklungsmodell für das Schadensmerkmal Netzrisse der Bauweise Wohnstraße

III.7.2 Erhaltungs- und Unterhaltungsleistungen

a. Betonierungen in Bushaltestellenbereichen

▪ ./.	
-------	--

b. Rad- und Gehwegsanierungen:

▪ Ehlersdamm, Radwegsanierung Teilbereich	▪ Neuenlander Straße, Teilbereich, Radwegsanierung
▪ Saarstraße, Radweg	▪ Norderländer Straße, Rad- und Gehwegsanierung
▪ Parkallee, Radweg, stadteinwärts	▪ Neuenlander Straße, Radweg, Teilstück
▪ Bartensteiner Straße, Gehwegsanierung	▪ Charlottenburger Str./Friedr.-Mißler-Str. Gehwegsanierung

c. Oberflächenschutzschichten

71 Einzelmaßnahmen auf Fahrbahnen	ca. 183.000,00 qm Fläche
24 Einzelmaßnahmen auf Radwegen	ca. 17.000,00 qm Fläche

III.7.3 Öffentliche Beleuchtung

Umsetzung des Beleuchtungskonzeptes Innenstadt

Im Jahr 2005 wurde mit dem Dom das herausragende Bauwerk aus dem „Beleuchtungskonzept Innenstadt“ ins rechte Licht gerückt. Rechtzeitig zu Beginn des Weihnachtsmarktes ging die neue Anstrahlung in Betrieb. Installiert wurden hierzu 67 Einzelleuchten mit einer Gesamtanschlussleistung von ca. 6,2 kW.

Gleichzeitig wurde mit der Rathausnordfassade die Anstrahlung der letzten noch fehlenden Seite des Rathauses fertig gestellt und die Platzbeleuchtung auf dem Domshof erneuert.

Mit der Änderung der Beleuchtung des Domvorplatzes und der privaten Anstrahlung der Bankenfassaden am Domshof wird das „Beleuchtungskonzept Innenstadt“ im Jahr 2006 weitergeführt.



© Philips AEB Licht GmbH; AL/CB KRG; 12.05



© Philips AEB Licht GmbH; AL/CB KRG; 12.05

Start eines umfangreichen Erneuerungsprogramms

Die Umstellung auf den neuen Beleuchtungsvertrag zum 01.01.2005 ist ohne nennenswerte Komplikationen erfolgt. Der neue Betreiber und Eigentümer hat sich vertraglich zu einer jährlichen Erneuerung der Beleuchtungsanlage in Höhe von mind. 1.000.000,-- € verpflichtet.

Im Jahr 2005 wurde dazu gemeinsam ein Konzept für die Erneuerung in den nächsten fünf Jahren entwickelt. Im Fokus liegen hier hauptsächlich drei große Maßnahmen:

- Ersatz der abgängigen Tonfrequenzrundsteuer-Sendeanlage für die Ansteuerung der Beleuchtung. Hierzu werden in ca. 1.600 Schaltschränken neue Empfänger installiert, die ihre Schaltsignale über das GSM-Netz von einem Zentralrechner erhalten.
- Ersatz abgängiger Leuchten mit Quecksilberdampflampen. Zur Energieeinsparung werden die noch ca. 9.200 vorhandenen Quecksilberdampflampen gegen Kompaktleuchtstofflampen gleicher Helligkeit ersetzt. Gleichzeitig werden die bei diesen Leuchtmitteln vorhandenen alten Leuchten gegen moderne Leuchten mit Spiegelreflektoren ausgetauscht.
- Austausch abgängiger Masten. Zur Erhaltung der Standsicherheit müssen die Beleuchtungsmasten ständig überprüft und fehlerhafte Masten umgehend ausgetauscht werden.

Ziel dieses Erneuerungsprogramms ist die Erhaltung einer verkehrssicheren und wirtschaftlichen Beleuchtungsanlage, die nach Vertragsablauf allen in den Verträgen festgeschriebenen Kriterien entspricht.

Kosten der öffentlichen Beleuchtung 2005¹

Im Vergleich zu den Kosten des Jahres 2004 hat es in den einzelnen Positionen Verschiebungen gegeben. Die Position Unterhaltung und Betrieb beinhaltet nun auch die Energielieferung.

Unterhaltung und Betrieb (inkl. Energiekosten)	4.829.269,50 €
Erneuerung	1.278.551,78 €
Neubau	1.680.554,77 €
Neubau / Ergänzung	63.483,24 €
Gesamt:	7.851.859,29 €

¹ Die Differenz zu den auf Seite 17 für Beleuchtung genannten Gesamtkosten ergibt sich durch eine positive Bereinigung der Beleuchtungsausgaben aufgrund von Querfinanzierungen aus selbstständigen Bauprojekten mit "Beleuchtungsbau / -umbau". Durch diese Querfinanzierung erhöht sich der Beleuchtungshaushalt nur faktisch, aber nicht nominal.

III.8 Brücken- und Ingenieurbauwerke

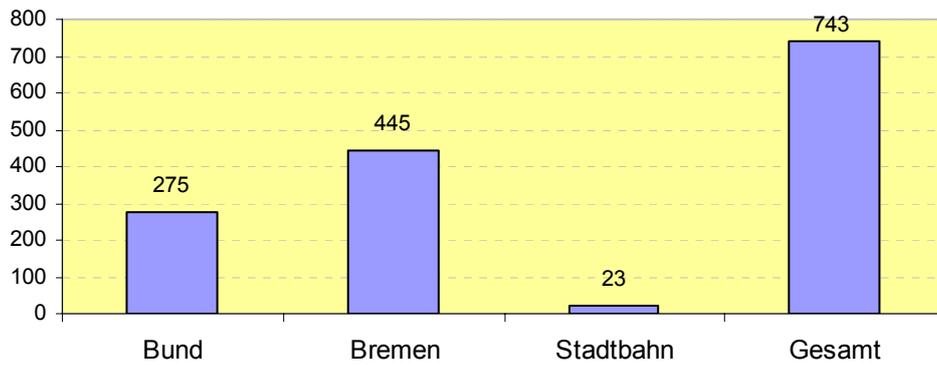
Die Abteilung Brücken- und Ingenieurbau hat im Rahmen des Geschäftsjahres 2005 zahlreiche Projekte begleitet.

Eine genauere Auflistung ist in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt.

Anzahl der gesamten Brücken- und Ingenieurbauwerke	2.018
davon Brücken	743
Anzahl der in 2005 bearbeiteten Planungen für Brücken- und Ingenieurbauwerke, (einschl. Planungen für Durchlässe/ Schilderbrücken etc. miterfasst)	93
Anzahl in 2005 fertig gestellter Brücken- und Ingenieurbauwerke, u. a. LSW A 27, VZB A 27	32
Anzahl der in 2005 durch Projektgesellschaften (BIG und GPV) und Erschließungsträger fertig gestellten Brücken- und Ingenieurbauwerke	8
Anzahl der in 2005 instand gesetzten Brücken- und Ingenieurbauwerke (> 10.000 €), u. a. Ihlpohl, BAB-Lesumbrücke, Marcusallee	34
Anzahl der Bauten und Instandsetzungen (> 10.000 €), die sich am 31.12.2005 noch im Bau befanden u. a. Aumunder Feldstr., Kuhkampsweg	54
Anzahl der in 2005 von anderen Baulastträgern übernommenem Bauwerken	0
Nachrechnungen von Brücken, für Schwerlasttransporte.	1.850

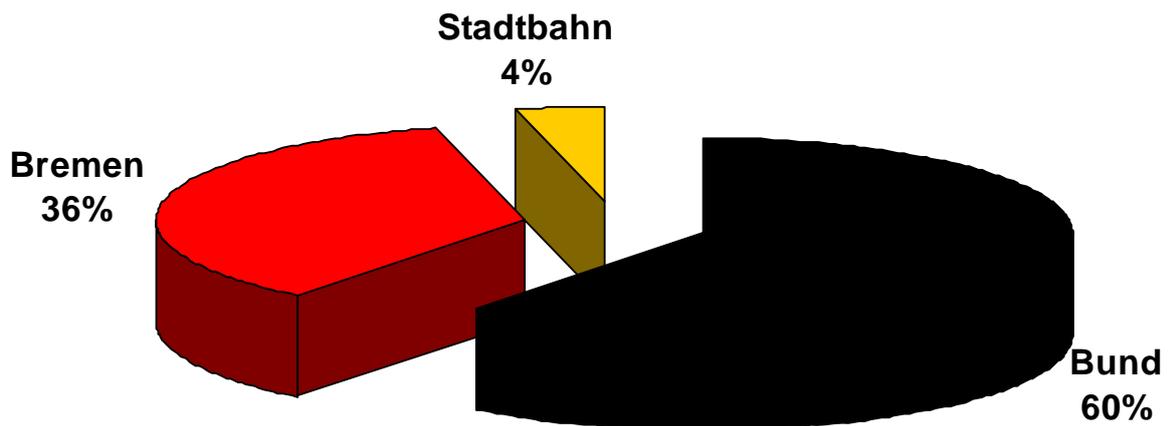
Anzahl der Brücken- und Ingenieurbauwerke

**Anzahl Brücken
-Teilbauwerke-**
(neue Zählweise ab 2005)

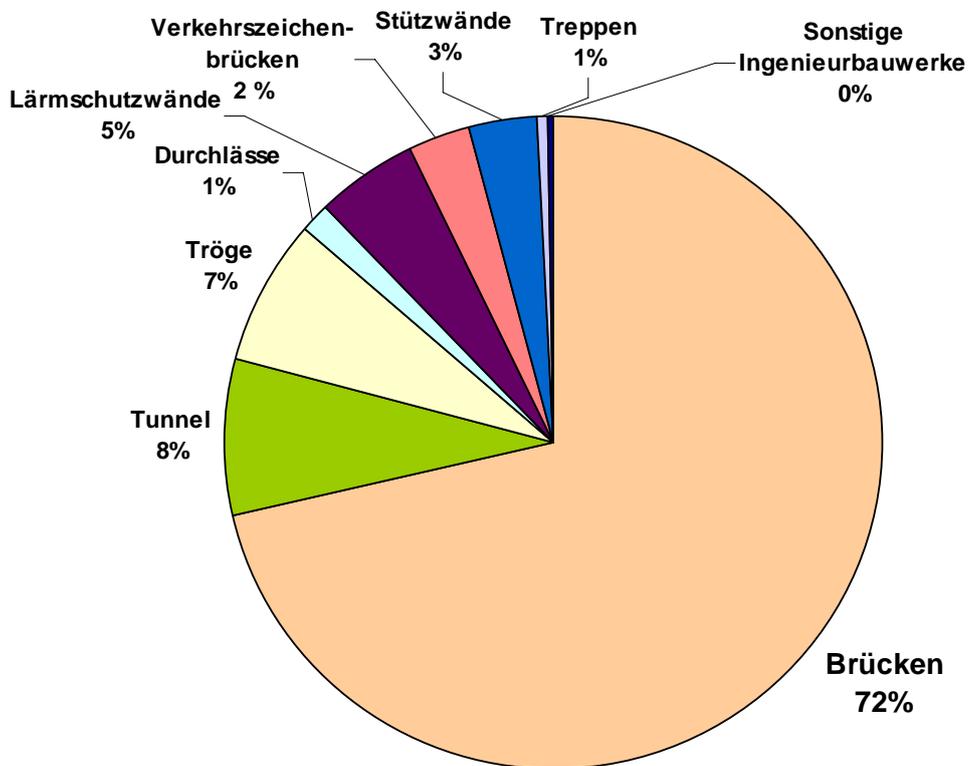


Wiederbeschaffungswert der Brücken und Ingenieurbauwerke 1,024 Mrd. €

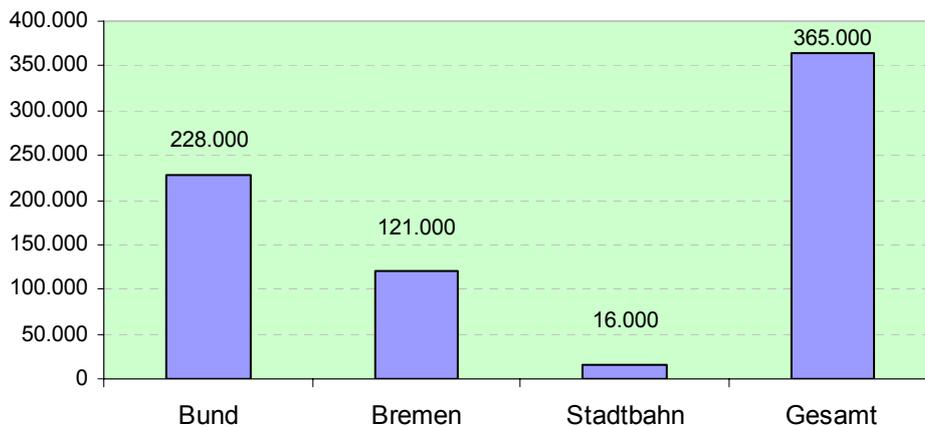
a) nach Baulastträger



b) nach Bauarten



Brückenfläche in qm



Projekt: Anbindung des Gewerbegebietes Airport-Stadt an die B75

Die Duckwitzstraße soll mit der Vollanschlussstelle AS Ochtum an die B75 angebunden werden.

Hierzu ist eine veränderte Verkehrsführung im Bereich Duckwitzstraße erforderlich, die zu Gleis- und Straßenumbaumaßnahmen führt.

Im Zuge dieser Um- u. Ausbaumaßnahmen sind auch mehrere Ingenieurbauwerke zu erstellen:

- Bauwerk 2061
Stahlverbundbrücke über die Duckwitzstraße parallel zum vorhandenen Bauwerk 435.
- Bauwerk 2061-1
Spundwand als Stützbauwerk; Damm für die Auffahrtsrampe im Anschluss an das Bauwerk 2061
- Bauwerk 2061-2 und 2061-3
Stützwände aus Betonfertigteilen im Bereich der stetig ansteigenden Auffahrtsrampe.
- Bauwerk 435-1 und 435-2
Stützwände als Spundwandkonstruktion mit vorgesetztem Mauerwerk vor den hochgesetzten Widerlagern.

Im September 2005 ist mit den Bauarbeiten für die Ingenieurbauwerke Anschlussstelle „AS Ochtum“ begonnen worden. Die Fertigstellung der Maßnahme ist für Ende August 2006 geplant.

Die Baukosten für die Ingenieurbauwerke betragen Brutto ca. 1,8 Mio. €.

Im Folgenden eine kurze Beschreibung zweier Bauwerke:

Bauwerk 2061

Die Brücke ist als im Grundriss schiefwinkelige, über 3 Felder durchlaufende Brücke in Stahlverbundkonstruktion geplant.

Sie wird direkt neben dem vorh. Bauwerk 435 gebaut und erhält wie sein Nachbarbauwerk hochgesetzte Widerlager.

Die Stützweiten sind wie folgt: L1 = 9,87 m, L2 = 20,72 m und L3 = 9,65m.

Die Gesamtbreite beträgt: B = 9,50 m, davon 6,00 m Fahrbahnbreite.

Das Bauwerk wird über Vollverdrängungsbohrpfähle tief gegründet. Die Neigung der Pfähle beträgt 6:1 und die Bohrpfahllängen bis zu 14 m.

Da sich das Baufeld auf ehemaligem Deponiegelände befindet und kein Boden bei der Herstellung der Pfähle gefördert werden durfte, sind Vollverdränger zur Ausführung gekommen.



Bauwerk 2061: Stahlverbundbrücke über die Duckwitzstraße.

Herstellung der Vollverdrängungsbohrprofile (Einbringen der Bewehrung).

Die vorhandene Böschung vom Brückenbauwerk 435 musste zur Herstellung der neuen Widerlager durch einen Verbau abgefangen werden.

Der Überbau ist eine Verbundkonstruktion, dessen Stahlträger aus Doppel-T-Profilen mit aufgeschweißten Kopfbolzendübeln bestehen.

In Anlehnung an die Plattenunterkante vom BW 435 werden die Stahlträger mit im Mittelfeld parabelförmig gevouteter Unterkante hergestellt.

Auf die oberen Flansche der Stahlträger werden 10 cm starke Betonfertigteileplatten verlegt. Durch das Aufbringen einer 20 cm starken Ortbetonschicht entsteht eine insgesamt 30 cm hohe Fahrbahnplatte.

Um Zugkräfte bei den Auflagerkräften zu vermeiden, ist der Überbau an den Enden entsprechend schwer ausgebildet worden.

Der Vorteil der Stahlverbundbrücke im Gegensatz zu einer Betonbrücke ist der, dass zur Herstellung des Überbaus keine verkehrsbehindernde Hilfsunterstützung benötigt wird.

Der Verkehr kann bis auf einigen wenigen Vollsperrungen – z.B. für das Auflegen der Stahlträger und den Betonfertigteilplatten am späten Abend – ungestört unter dem neuen Brückenbauwerk verlaufen.

Bauwerk 2061-1 (Spundwand als Stützbauwerk)

Die Stützwand im Anschluss an BW 2061-1 in Richtung Bremen muss einen Höhenunterschied von bis zu 5,50 m abfangen. Sie ist als Spundwand mit Kopfbalken geplant. Zwei Ankerlagen verankern die Spundwand rückwärtig. Die Gesamtlänge beträgt 157 Meter.

Am Spundwandfuß verläuft eine Hochdruck-Gasleitung DN 300. Eine mögliche Abgrabung (abschnittsweise) zum Auswechseln der Gasleitung musste bei der Bemessung der Spundwand berücksichtigt werden.

Da die neue Spundwand im Sicherheitsbereich der Hochdruck-Gasleitung liegt, musste ein erschütterungsfreies Verfahren (Einpress-Methode) zum Einbringen der Z-Profile gewählt werden.

Die Spundwand verläuft unter einer vorhandenen Hochspannungsleitung.

Auf Grund der beschränkten Arbeitshöhe zum Einbringen der Bohlen, mussten die Spundbohlen in diesem Bereich geschnitten und gestaffelt an den Schnittstellen wieder angeschweißt werden.

III.9 Planfeststellungen und Erschließungen

III.9.1 Planfeststellungen

Im Jahre 2005 waren zahlreiche Planfeststellungsverfahren abzuwickeln. Nach Erarbeitung eines Überblicks betreffend Art und Umfang der Maßnahmen waren Unterlagen zu prüfen, Fragen des Verfahrens- und Umweltrechts zu beantworten und häufig auch Absprachen mit anderen Planfeststellungsbehörden zu treffen (Wasser, Straßenbahn, Niedersachsen). Bei bereits in der Umsetzung befindlichen Maßnahmen wurden Prüfungen und Feststellungen von unwesentlichen Änderungen erforderlich. Bei laufenden Verfahren galt es, eine Vorprüfung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz durchzuführen.

Während bezüglich des 4. Bauabschnittes (BA) der A 281 versucht wurde, im Moderationsverfahren eine Einigung mit den Anwohnern über die Bauweise des Wesertunnels herzustellen, befinden sich der BA 2/2 (Neuenlander Ring - Kattenturmer Heerstraße) und 3/2 (Merkurstraße (B 212n) - Stromer Landstraße) bereits in der vorgezogenen Ämteranhörung. Bezüglich des Baus der B 212n Eckverbindung zur A 281/Landesgrenze Niedersachsen gab es ein erstes Treffen mit der niedersächsischen Planfeststellungsbehörde.

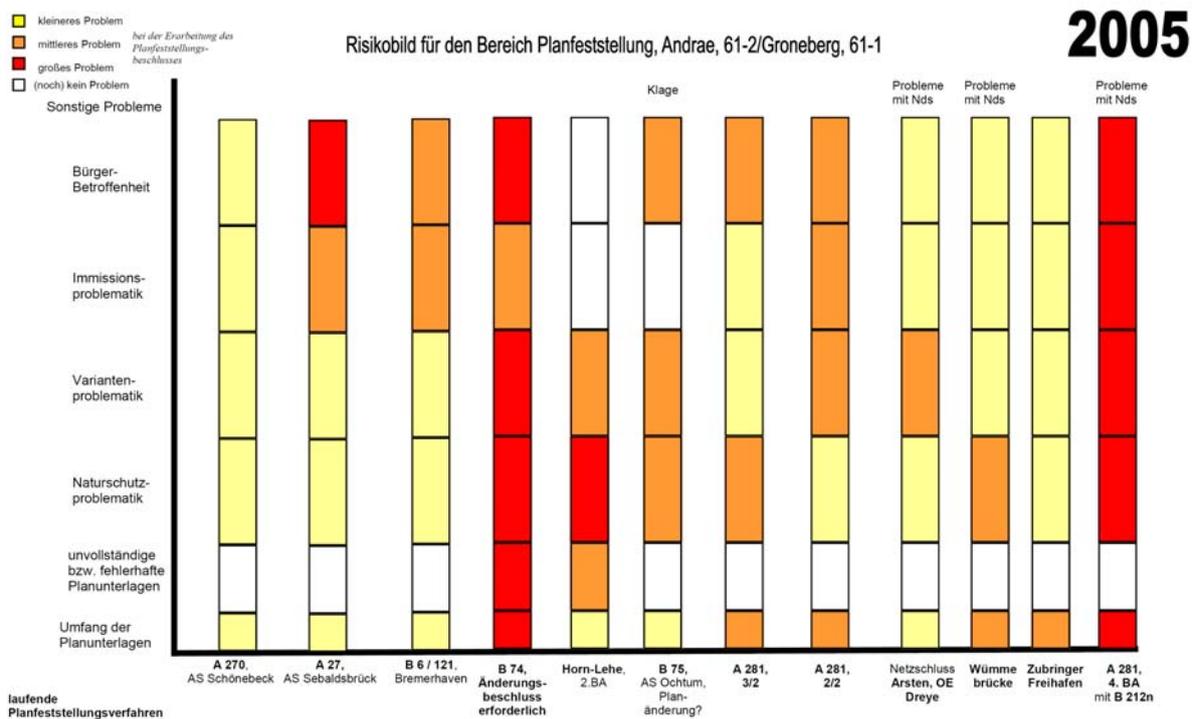
Das Verfahren über den Ersatzbau der Wümmebrücke befindet sich nach wie vor in der Prüfung der erforderlichen, aber auch finanzierbaren Alternativen, nachdem Niedersachsen seine Finanzierungszusage zu dem gemeinsamen Vorhaben zurückgezogen hatte.

Die Verfahren über den Ausbau der Anschlussstelle (AS) Schönebeck (IUB) der A 270, der AS Sebaldsbrück an der A 27 sowie des Zubringers Freihafen (B 6) werden genauso in Kürze eingeleitet werden wie der Umbau der Kreuzung B 6 / L 121 in Bremerhaven. Der Netzschluss zur kommunalen Entlastungsstraße Dreye ist bereits im Verfahren bei der Anhörsbehörde.

Die Planunterlagen über den 4-streifigen Ausbau des Autobahnzubringers Horn-Lehe (2. BA) wurden der Planfeststellungsbehörde bereits von der Anhörsbehörde übersandt, bedür-

fen aber noch einiger Änderungen und Ergänzungen durch den Vorhabenträger, so dass ein Beschluss zurzeit noch nicht erarbeitet werden kann.

Im folgenden Risikobild sind für die aktuellen Planfeststellungsverfahren die Probleme in der bisher festgestellten Ausprägung dargestellt.



Darüber hinaus wurde in diversen Gesprächen die Abgabe einer Ausgleichsfläche der A 281 in das Allgemeine Grundvermögen des Bundes zur dauerhaften Pflege durch den Bereich Bundesforst vorbereitet. Parallel wurde die Restflächenregulierung fortgesetzt.

Die Betreuung des Ankaufs und der Anpachtung der für die planfestgestellten Maßnahmen erforderlichen Flächen war ebenso sicherzustellen wie die Bearbeitung einiger Anträge auf passiven Lärmschutz.

Im Jahre 2005 konnte die Planfeststellungsbehörde ein Verfahren feststellen. Der Beschluss wird beklagt und hat mithin keine Bestandskraft.

Hierbei handelt es sich um das Verfahren:

- Planfeststellungsverfahren für den Ausbau und die Verlegung der B 74 im Bereich zwischen Farger Straße und Kreinsloger

III.9.2 Erschließungsverträge und -vereinbarungen

Ers. 914	Umbau Osterholz-Tenever
Ers. 916	Quartierplatz Hollergrund
Ers. 918	Ab Arberger Heerstraße
Ers. 919	Sanierungsgeb. Hemelingen
Ers. 920	Ab Waller Heerstraße/Waller See
Ers. 925	Am Lehester Deich

III.9.3 Sonstige Verfahren

Straßenbenennungen	15
Eisenbahnkreuzungsvereinbarungen	1
10 Abrechnungen von Erschließungsbeiträgen mit einer Gesamtsumme von	5.997.392,31 €
Überfahrten	493
Schadenersatzangelegenheiten	814
Gestattungsverträge	30
Telekommunikationsangelegenheiten	26
Passiver Lärmschutz (Vorgänge)	3
Widmungsverfahren	2
Entwidmungsverfahren	3
Haftpflichtangelegenheiten	49

III.10 Straßenverkehrsbehörde und Straßenverkehrstechnik

III.10.1 Verkehrsbehörde

Ausnahmegenehmigungen:

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 Halt- 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	2003	2004	2005
Verkehrsordnungen			
Anhörungen	135	150	155
Verkehrsordnungen	335	317	242
Verkehrsordnungen Einricht. pers. Behindertenparkplatz	69	80	101
Baustellen			
Baustellenanordnungen/ Baustellenbetreuungen	1.036	1.267	1.282
Baustellenverlängerungsanordnungen	154	171	206
Bewohnerparkgebiete			
Bewohnerparkgenehmigungen	1.202	1.445	1.378
Gewerbeparkgenehmigungen	331	325	348
Besucherkarten	1.320	1.637	2.024
Wochenkarten	401	519	619
Anhängerkarten	0	5	0
Ausnahmegenehmigungen			
Deichscheine	560	364	507
allgem. Parkerleichterungen	616	663	691
Handwerker-AG	1.378	1.560	1.803
Soziale Dienste-AG	265	265	300
Befreiung von Helm- Gurtpflicht	57	51	46
Allgemeine Ausnahmegenehmigungen (außer Tempo 100)	725	887	664
Gewichtsbeschränkte Straßen	138	115	151
Tempo 100	178	195	174
Schwerverkehr			
Genehmigung von Schwertransporten	4.945	5.219	5.000
Zustimmungen zu Schwertransporten Dritter	14500	15.400	16.900
Sonn-/Feiertags-AG	keine Angaben	81	191
Veranstaltungen			
Veranstaltungserlaubnisse	30	37	45
Rechtsbehelfsverfahren (förmlich)	6	./.	./.

III.10.1.1 Verkehrszeichen – Datenbank

Um die aus der Bürgerschaft und vom Senat gestellten Anforderungen zu erfüllen, wurde –in 2005– die Konzeption und Planung der Verkehrszeichen-Informationsdatenbank abgeschlossen und die Umsetzung in 2006 freigegeben.

Im Rahmen der Entschluderungsmaßnahme werden die bestehenden „Papierdaten“ in die Datenbankanwendung überführt, die es dann erlaubt die Standorte mit dem GIS-System zu visualisieren und zu verwalten.

Bis Ende des zweiten Quartals 2006 sollen die Verkehrszeichenschilder für die „Modellgebiete“ Huchting und Oberneuland erfasst und geprüft werden:

- ca. 1.800 Schilder in Huchting
- ca. 1.500 Schilder in Oberneuland

Diese Maßnahme soll anschließend sukzessive in ganz Bremen durchgeführt werden, so dass zum Projektende ca. 40.000 Verkehrszeichenschilder erfasst und geprüft sein werden.

Der Nutzen dieses Projektes stellt sich wie folgt dar:

- Anpassung der Verkehrsschilder an die aktuellen StVO-Begebenheiten
- Überführung der vorhandenen Informationen aus den „Papierakten“ in die Datenbankanwendung zum schnelleren Zugriff auf einzelne Schilderdaten und die dazugehörigen Verkehrsanordnungen
- Vereinfachung der Verwaltung der Schilderdaten durch die Realisierung der Visualisierung der Schilderstandorte mittels eines GIS-Systems
- Realisierung eines weiteren inhaltlichen Bausteins für die SIB (Straßeninformationsbank)

Diese Arbeitsweise erleichtert dem ASV die Bearbeitung der vielfältigen Daten zu den Straßen erheblich.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die funktionale Architektur der durch die IT-Verwaltung erstellten Fachanwendung.

Visualisierung

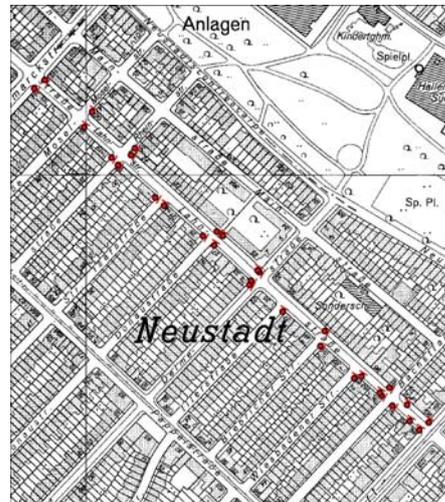
Datenblatt



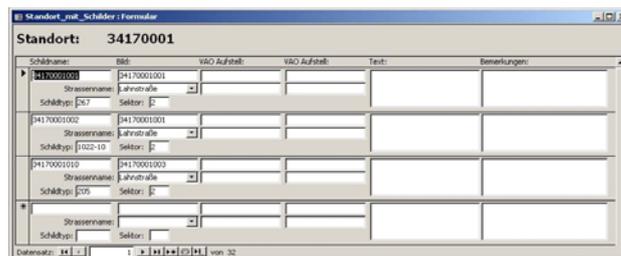
Datenblatt (ASP-Intranet)



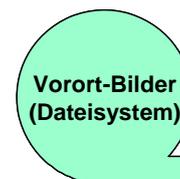
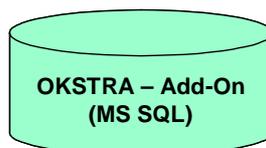
Thematische Karte (MapInfo)



Datenpflege



Datenhaltung



III.10.2 Verkehrstechnik

Im Jahre 2005 lag der Schwerpunkt der Arbeiten im Planen, Bauen und Betreiben von 567 Lichtsignalanlagen, 3 Verkehrsleitsystemen, dem Aufbau eines Wechselwegweisungssystems GVZ / Messe und dem Betrieb und der Weiterentwicklung der Verkehrsmanagementzentrale (VMZ) sowie der Leitung und Begleitung diverser Bau- und Planungsprojekte, die im Bauressort bearbeitet werden.

S t a t i s t i k	2003	2004	2005
Anzahl Lichtsignalanlagen (LSA)	568	571	567
Anzahl LSA an Kreuzungen + Einmündungen	354	356	358
Anzahl Fußgängerfurten	199	199	197
Sicherung Gleisanlagen ÖV	7	7	6
Bahnübergangsanlagen	8	9	7
LSA mit ÖPNV-Beeinflussung	351	375	378
LSA mit Blindenakustik	>200	>200	>200
Verkehrssteuerungsrechner	8	7	7
Anzahl LSA an Verkehrsrechnern	442	442	456
Zählstellen/Messstellen	ca.190	203	203
Nachtabstaltung von LSA	35%	45%	66%
Neubau und Änderungen an LSA	71	67	41
Verkehrsleitsysteme	3	3	3
BAB A1/ VBA, Anzeigenquerschnitte	30	61	61
BAB A1/ VBA, Wetterstationen	5	9	9
BAB A1/ VBA, Messstellen	180	262	262

Lichtsignalanlagen:

Nachtabstaltung von Lichtsignalanlagen:

Das Projekt Nachtabstaltung von Lichtsignalanlagen konnte nach intensiver Überprüfung verschiedener Verkehrssicherheitsaspekte abgeschlossen werden. 66% aller Ampelanlagen werden heute nachts abgeschaltet. Vor der Aktion waren es 35%. Das Projekt wird begleitet durch die Bremer Polizei, die Straßenverkehrsbehörde, die Ortschaften und die Verkehrsunfallkommission. Die vermehrte Nachtabstaltung von Ampelanlagen trägt zur Verstärkung des Verkehrsflusses bei und senkt die Unterhaltungskosten.

Reduzierung der Erhaltungskosten

Alle technischen Systeme der Verkehrssteuerung bedürfen der regelmäßigen Wartung, Instandhaltung und Störungsbeseitigung. In einem gesonderten Projekt wurde untersucht mit welchen Maßnahmen der Aufwand im Erhaltungshaushalt reduziert werden kann.

Es wurden u. a. folgende Maßnahmen eingeleitet:

- Die 3 Inspektionsintervalle für das Induktionsschleifenerfassungssystem werden ersatzlos aufgegeben und durch eine anlassbezogene Störungsbeseitigung ersetzt. Ersparnis an Wartungsgebühr ca. 78.000,-- € pro Jahr.
- Erhöhung der Nachtabschaltrate und Ersatz der Hochvolttechnik durch stromkostensparende Niedervolttechnik (LED-Lampen). Ersparnis ca. 40.000,-- € pro Jahr.
- Reduzierung der Inspektionszyklen bei Verkehrssteuergeräten von 3 Mal jährlich auf 2 Mal jährlich. Ersparnis ca. 68.000,-- € pro Jahr.

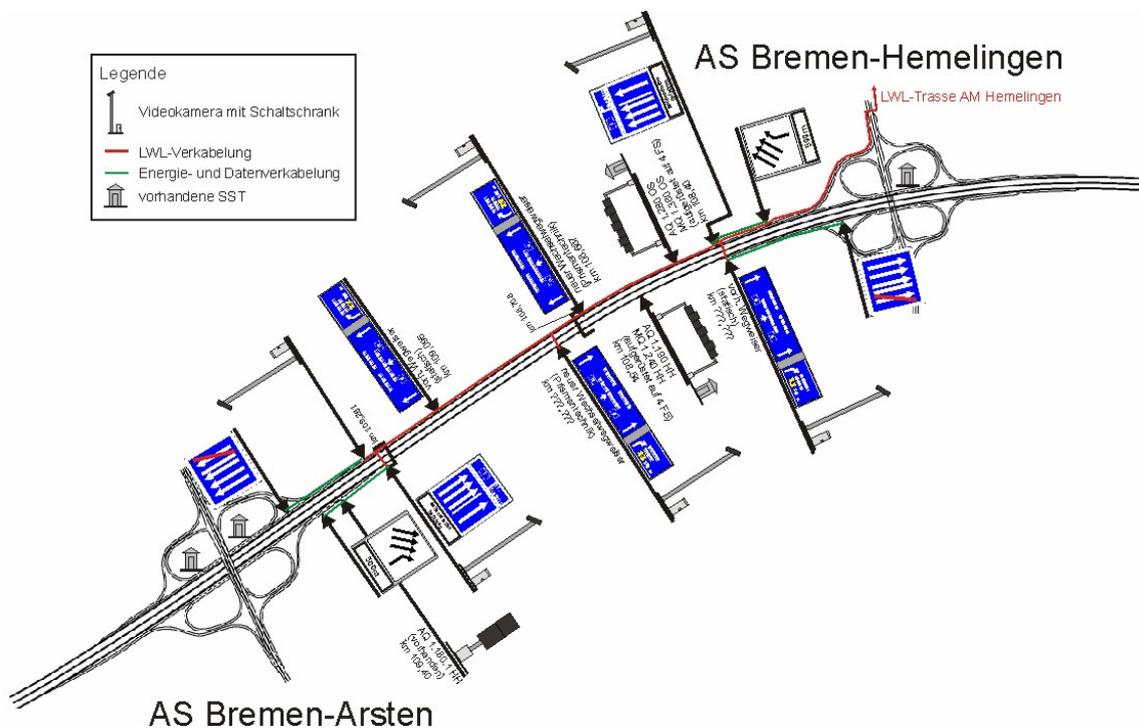
Verkehrsmanagementzentrale:



Der Aufbau der VerkehrsManagementZentrale ist bis auf wenige Anpassungen abgeschlossen, die erste Betriebsphase ist nach einem Jahr erfolgreich absolviert. Die Informationen der VMZ wie Verkehrslage, Parkhausbelegung und Baustellen werden dem interessierten Bürger über das Internet unter der Adresse www.v mz .bremen.de und über www.bremen.de vermittelt. Zudem werden die Verkehrslage und die Parkhausbelegungen halbstündlich per Mail an Radio Bremen versandt. Auf Grund der umfangreichen Erfassung der aktuellen Verkehrslage über ca. 250 Detektoren werden außergewöhnliche Störungen im Verkehrsablauf des Hauptstraßennetzes schnell erkannt und über Internet und Verkehrsfunk den Verkehrsteilnehmern mitgeteilt. Ggf. können Entlastungssignalpläne auf Alternativrouten aktiviert werden oder Stauwarnungen über die ca. 140 dynamischen Schilder des Park- und Messeleitsystems angezeigt werden.

Verkehrsbeeinflussungsanlage (VBA):

Temporäre Seitenstreifenmitbenutzung auf der A 1 im Bereich der Weserbrücke



Das Projekt umfasst die temporäre Seitenstreifenmitbenutzung auf der A 1 im Bereich der Weserbrücke zwischen den Anschlussstellen HB-Hemelingen und HB-Arsten in beiden Fahrrichtungen. Ziel der Maßnahme ist eine Verbesserung der Verkehrssituation in Spitzenzeiten mittels einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit der A 1 durch temporäre Mitbenutzung des Standstreifens. Genutzt werden sollen dabei Prismen tafeln zur Anzeige der Freigabe sowie schwenkbare Videokameras zur Kontrolle der Freigabebereiche.

Zur Sicherstellung der Finanzierung der Maßnahme wird derzeit ein RE-Entwurf erstellt, welcher nach abschließender Prüfung seitens des ASV dem BMVBS zur Genehmigung vorgelegt werden soll. Die Kosten werden auf ca. 0,96 Mio. € geschätzt.

Aufbau eines Wechselwegweisungssystems Messe / GVZ

Die Wechselwegweisung GVZ/Messe wird eine Netzbeeinflussungsanlage, welche den Fernverkehr zum und vom GVZ sowie den Besucherverkehr Messe abhängig von den vorhandenen Strecken- und Parkraumkapazitäten der P+R Plätze leitet. Die Routenempfehlun-

gen basieren dabei auf der jeweils dynamisch ermittelten aktuellen Verkehrslage und den aktuellen Parkplatzauslastungen.

Eine Umleitung wird nur angezeigt, wenn es die Verkehrslage auf der Alternativroute zulässt und/oder entsprechende Kapazitäten auf den alternativ angebotenen P+R Plätzen verfügbar sind. Die notwendige Steuerzentrale ist in den Räumlichkeiten der Verkehrsmanagementzentrale Bremen untergebracht. Hier besteht eine direkte Verknüpfung mit den Systemen der VMZ Bremen, von denen alle wesentlichen für die Steuerung erforderlichen Verkehrsdaten zugeliefert werden.



Wechselwegweiser (WWW): GVZ / Messe an der BAB A 27

Mit Stand 31.12.2005 waren ca. 70 % der Arbeiten an den Außenanlagen abgewickelt. Erste Wechselwegweiser wurden errichtet, sowie die meisten der Messquerschnitte im Bereich des nachgeordneten Netzes und der betroffenen P+R Plätze erstellt. Auf Zentralenebene war die notwendige Software zu ca. 50% hergestellt.

In 2006 werden die letzten Anzeige- und Messquerschnitte errichtet und die Software der Unterzentrale mit dem Ziel des Beginns des Probetriebs im April 2006 weiter programmiert. Wenn alle Funktionstests und der Probetrieb abgeschlossen sind, wird die Anlage voraussichtlich im Sommer 2006 eröffnet.

III.11 Verdingungs- und Vergabewesen

Verdingungen und Vergaben	2002	2003	2004	2005
Zahl der abgeschl. Ing.- Verträge	69	73	148	112
Zahl der Nachträge/ Bund	17	26	29	46
Zahl der Nachträge/ FHB	38	40	44	32
Zahl der Submissionstermine	127	97	73	65
Zahl der Deputationsvorlagen	30	19	22	29
Zahl der Berichte der Verwaltung	32	22	27	21
Zahl der Senatsvorlagen	15	24	21	18
Summen:	328	301	364	323

Herausgegeben vom Amt für Straßen und Verkehr im August 2006

Verantwortlich: Martin.Stellmann@ASV.Bremen.de

IT-Unterstützung Peter Käshammer