



Jahresbericht 2006

Amt für Straßen und Verkehr Bremen

Amt für Straßen und Verkehr
Herdentorsteinweg 49/50
28195 Bremen
www.asv.bremen.de

Inhalt

| | | |
|----------------|---|-----------|
| I | BUNDESAUFTRAGSVERWALTUNG..... | 6 |
| I.1 | Fortschreibung der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP 2003) | 6 |
| I.2 | Bundesfernstraßen | 11 |
| II | AUFGABEN DER LANDESVERWALTUNG | 16 |
| III | AMT FÜR STRAßEN UND VERKEHR | 17 |
| III.1 | Haushalt | 17 |
| III.2 | Personalstand per 31.12.2006 | 18 |
| III.3 | Der Organisationsentwicklungsprozess im Amt für Straßen und Verkehr..... | 20 |
| III.3.1 | Abgeschlossene Projekte..... | 21 |
| III.3.2 | Projekte in der Umsetzung | 22 |
| III.3.3 | Geplante Projekte..... | 24 |
| III.3.4 | Audit-Gruppen im Kontinuierlichen Entwicklungsprozess (KEP)..... | 25 |
| III.3.5 | Ausblick für den Reformprozess | 25 |
| III.4 | Jahresbericht der IT - Gruppe im ASV 2006..... | 26 |
| III.4.1 | Zahlen und Fakten..... | 26 |
| III.4.2 | IT - Projekte | 29 |
| III.5 | Planung | 31 |
| III.5.1 | Planung Stadtstraßen | 31 |
| III.5.2 | ÖPNV-Planungen..... | 35 |
| III.5.3 | Landschaftspflege, Natur- und Umweltschutz | 40 |
| III.6 | Baumaßnahmen (ohne BAB)..... | 44 |
| III.6.1 | Neubau und Umbau | 47 |
| III.6.2 | Sanierungsmaßnahmen..... | 48 |

| | | |
|----------|--|----|
| III.6.3 | Sanierung nach Kanalbau | 50 |
| III.6.4 | Fachliche Begleitung privater Erschließungsmaßnahmen | 52 |
| III.7 | Erhaltung..... | 54 |
| III.7.1 | Allgemeine Straßendaten | 54 |
| III.7.2 | Erhaltungs- und Unterhaltungsleistungen..... | 55 |
| III.7.3 | Öffentliche Beleuchtung..... | 56 |
| III.8 | Brücken- und Ingenieurbauwerke | 58 |
| III.9 | Planfeststellungen und Erschließungen | 73 |
| III.9.1 | Planfeststellungen | 73 |
| III.9.2 | Erschließungsverträge und -vereinbarungen..... | 74 |
| III.9.3 | Sonstige Verfahren | 75 |
| III.10 | Straßenverkehrsbehörde und Straßenverkehrstechnik | 76 |
| III.10.1 | Verkehrsbehörde..... | 76 |
| III.10.2 | Verkehrstechnik | 77 |
| III.11 | Verdingungs- und Vergabewesen..... | 81 |
| III.12 | Risikolage und -entwicklung..... | 82 |
| III.12.1 | Verkehrsinfrastrukturrisiken | 82 |
| III.12.2 | Finanzwirtschaftliche Risiken | 83 |
| III.12.3 | Personalrisiken..... | 84 |

Vorwort zum Jahresbericht 2006

Im nunmehr siebten Jahr in Folge freuen wir uns, Ihnen den Jahresbericht des Amtes für Straßen und Verkehr für das Geschäftsjahr 2006 vorstellen zu können.

Wie gewohnt gliedert sich der Bericht in die Teile Bundesauftragsverwaltung, Landesaufgaben und kommunale Aufgaben, die der Stadtgemeinde Bremen obliegen. Durch die, auf Grundlage eines Senatsbeschlusses, teilweise Auflösung des Bauamtes Bremen-Nord, Abteilung Straßenbau, und deren Integration in das ASV, umfasst der vorliegende Bericht erstmals auch das jetzt zusätzlich durch das ASV betreute Straßennetz in Bremen-Nord mit einer Länge von 324 km. Deren weiterhin hochwertige Betreuung wird durch die erfolgreiche Integration von 24 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in das ASV sichergestellt. Weiter werden in dem vorliegenden Bericht erstmals die Risiken des Amtes, gegliedert in die Themenbereiche Risikolage und -entwicklung, Verkehrsinfrastrukturrisiken, Finanzwirtschaftliche Risiken und Personalrisiken dargestellt.

Aus Sicht des ASV war das Geschäftsjahr 2006 ein turbulentes und gleichzeitig erfolgreiches Geschäftsjahr, was durch den Gesamthaushalt des ASV mit einem Umfang von annähernd 350 Mio. Euro unterstrichen wird. Die zahlreichen, durch das ASV erbrachten Leistungen setzten sich unter anderem aus Neubau von Straßen und Brücken, sowie deren Instandsetzung und Erhaltung zusammen. Nachdem auch im abgelaufenen Geschäftsjahr der Sanierungsstau insgesamt weiter angestiegen ist, wird die Erhaltung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur zur immer größer werdenden Herausforderung.

Während sich die Anzahl der verkehrsbehördlichen Angelegenheiten im Berichtszeitraum auf konstant hohem Niveau bewegte, hat die Verkehrsbehörde das Projekt Entschilderung in den Stadtteilen Huchting und Oberneuland erfolgreich abgeschlossen und damit den ersten Meilenstein für das digitale Verkehrsschilderkataster in Bremen geschaffen.

Die im Rahmen des Megaprojektes BAB A 281 im Berichtszeitraum auf der Baustelle erbrachten Leistungen, haben den vorgesehenen Terminplan für die Ver-

kehrsfreigabe der Bauabschnitte 2.1 und 3.1 in 2007 / 2008 gefestigt. Zudem konnten die Planfeststellungen für die weiterführenden Bauabschnitte 2.2 und 3.2 eingeleitet werden. Des Weiteren ist die Finanzierung des bremischen Anteils an allen Bauabschnitten der BAB A 281 durch Beschluss der politischen Gremien gesichert worden.

Die im Jahr 2005 auf den Weg gebrachten Überlegungen zur Umwandlung des ASV in einen Eigenbetrieb wurden nach eingehender Prüfung aus wirtschaftlichen Gründen nicht weiter verfolgt.

Die Verlängerungen der Stadtbahnlinien 1, 2, 8 und 10, auch über die Bremer Landesgrenzen hinaus, konnten in das Großvorhabenprogramm nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung eingestellt werden.

Eine Vielzahl von Leistungen, die durch das ASV erbracht wurden, finden im Jahresbericht 2006 ihre Berücksichtigung.

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 Hafensrandstraße – Bremen/Strom (Wesertunnel)
- B 71 (Brhv.) Landesgrenze HB/Nds. – AS Bremerhaven/Wulsdorf
(Fertigstellung in 2006)

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 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 erste 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. An dem Brückenbauwerk über den ehemaligen Großmarkt sind die Unterbauten, die Widerlager und die Stützen sowie der Überbau fertig gestellt. Bei der ca. 1,1 km langen Hochstraße im Bereich der Richard-Dunkel-Strasse und des Flughafendamms sind im März 2006 die Pylone aufgestellt und anschließend mit der Seilmontage begonnen worden. Die Stahlbauarbeiten an dem Überbau konnten abgeschlossen werden. Zudem ist mit der Betonierung der Fahrbahnplatte begonnen worden. Das Trogbauwerk im Bereich der „AS Neustadt“ ist im Jahr 2006 fertig gestellt worden. Der BA 2/1 soll Ende 2007 dem Verkehr übergeben werden.



Schrägseilbrücke



Schrägseilbrücke



Trogbauwerk im Bereich der „AS Neustadt“

Der BA 2/2 erstreckt sich vom Neuenlander Ring bis zur Kattenturmer Heerstraße. Der Bund hat dem RE-Entwurf mit einem Kostenvolumen von 77,5 Mio. € im Mai 2006 den Sichtvermerk erteilt. Anschließend sind die Planfeststellungsunterlagen erstellt worden, sodass die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens im Dezember 2006 beantragt worden ist.

Der BA 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. Die konstruktiven Ingenieurbauwerke sind fertig gestellt worden. Zudem ist der Erdbau (Einbau von ca. 650.000 m³ Sand) abgeschlossen worden. Die Straßenbauarbeiten für die Bauabschnitte BA 2/1 und BA 3/1 sind im Juni 2006 vergeben worden und sollen bis Mai 2007 realisiert werden.



BA 3/1 Pylonbauwerk im Zuge der Visbeker Straße

Der BA 3/2 schließt sich an den BA 3/1 an und verläuft von der Stomer 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. Die zur Durchführung des Planfeststellungsverfahrens erforderlichen Unterlagen sind gefertigt und der Antrag auf Einleitung der Planfeststellung ist im September 2006 ausgesprochen worden.

Im BA 4, der westlich von GVZ (AS Bremen-Strom) bis zur Hafenrandstraße verläuft, ist die Weserquerung integriert. 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 eingerichtet worden, einen Interessenausgleich zwischen den Beteiligten herbei zu führen. Dieser Runde Tisch ist im Februar 2006 ergebnislos beendet worden. Anschließend ist der RE-Vorentwurf für den Einschwimm- und Absenktunnel an das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS) übersandt worden. Für die RE-Unterlagen ist mit Datum vom 20.07.2006 der Sichtvermerk durch den BMVBS erteilt worden. Derzeit werden die Antragsunterlagen für die Planfeststellung erarbeitet.

Projekt B 212n

Die B 212 neu zwischen der Landesgrenze Bremen/Niedersachsen (Ochtum) und der AS Strom der A 281 stellt eine äußerst 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 eine Flächennutzungsplanänderungsverfahren. 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. 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 2006 abgeschlossen |
|--|------------------------------------|-----------------------|
| AS Sebaldsbrück | Entwurfsplanung | Nein |
| B 212 Neubau im Niedervieland | Änderung des Flächennutzungsplanes | Nein |
| B 6 Neuenlander Straße | Voruntersuchung begonnen | Nein |
| B 6 Zubringer Überseestadt | Genehmigungsplanung | Nein |
| B 74 Bauabschnitt Ausbau und Verlegung von Farger-Straße bis Kreinsloger | Ausführungsplanung | Nein |
| BAB A 1 Zubringer Arsten / kommunale Entlastungsstraße Dreye | Genehmigungsverfahren | Nein |

| Maßnahme | Art der Leistung | in 2006 abgeschlossen |
|--|--|-----------------------|
| BAB A 1, Bremer Kreuz - AS Uphusen | Genehmigungsplanung RE-Entwurfsunterlagen vom BMVBS genehmigt | Nein |
| BAB A 27, Grundsanierung zwischen Ihlpohl und AS Uthlede | Ausführungsplanung RE-Entwurfsunterlagen | Nein |

b. Bau

| Maßnahme | Art der Leistung | in 2006 abgeschlossen |
|---|--|-----------------------|
| BAB A 27 zw. AS Überseestadt und AS Burglesum | Grundsanierung und Ausbau auf 6 Fahrstreifen | Ja |

c. Erhaltung und Winterdienst

| Erhaltung | 2004 | | 2005 | | 2006 | |
|-----------|---------|-----------|---------|-----------|---------|-----------|
| | Platten | qm | Platten | qm | Platten | qm |
| BAB A 27 | ca. 250 | ca. 5.350 | ca. 325 | ca. 7.050 | ca. 95 | ca. 2.150 |
| BAB A 1 | ca. 115 | ca. 2.550 | --/-- | --/-- | ca. 275 | ca. 5.900 |

| Winterdienste | 2004 | 2005 | 2006 |
|---------------|------|------|------|
| Einsatztage | 36 | 58 | 42 |

Projekt Zubringer Überseestadt

Der Autobahnzubringer Überseestadt (ehemals Freihafen) verbindet die BAB A 27 mit dem Nordwestknoten. Er ist Teil des Bundesfernstraßenzuges B 6, B 75 und BAB A 28 und stellt für diesen die Verbindung zur BAB A 27 her.

Dem Autobahnzubringer kommen in Bremen wichtige Verbindungsfunktionen zu. Über untergeordnete Straßen erschließt er die Bremer Innenstadt, den Technologiepark einschließ-

lich Universität, die Häfen, den Flughafen und das Güterverteilzentrum. Der gesamte Straßenzug ist Teil des Bremer LKW-Führungsnetzes.

Der Autobahnzubringer Überseestadt weist eine beträchtliche Verkehrsbelastung auf. Gemäß einer Zählung aus dem Jahr 1999 beträgt die Verkehrsstärke auf dem Zubringer zwischen BAB A 27 und Fly-over etwa 75.000 Kfz/24 h. Es ist davon auszugehen, dass die Größenordnung der erhobenen Daten heute noch gültig ist. Den Prognosen zufolge wird der Verkehr bis zum Jahr 2015 auf etwa 86.000 Kfz/24 h zunehmen. Der Anteil des Schwerlastverkehrs wird sich von etwa 7% auf etwa 9% erhöhen (AMT FÜR STRASSEN UND VERKEHR 2000). Dabei entfallen auf die Richtungsfahrbahn stadteinwärts etwa 38.700 Kfz/24 h mit einem Schwerlastanteil von etwa 9%.

Aufgrund der tagsüber hohen Verkehrsbelastung auf dem Autobahnzubringer Überseestadt kommt es in den Spitzenstunden zu einem Rückstau in stadteinwärtiger Richtung vor dem Fly-over. Dieser reicht teilweise bis auf die BAB A 27 (Richtungsfahrbahn Walsrode) zurück und führt dort zu einer Minderung der Leistungsfähigkeit und zu einem Unfallgefahrenpunkt, der im Zuge dieser Maßnahme zu beseitigen ist. Es ist daher geplant, den Autobahnzubringer Überseestadt zwischen der Anschlussstelle Überseestadt und der Auffahrt auf den Brückenstrang über den Verteilerkreis Utbremen stadteinwärts von zwei auf drei Fahrstreifen zu verbreitern.

Im gleichen Zuge soll an der Anschlussstelle Überseestadt die westliche Ausfahrtsrampe der BAB A 27 (Richtungsfahrbahn Walsrode) auf zwei Fahrstreifen erweitert werden. Auf der Richtungsfahrbahn stadtauswärts erfolgt im Bereich der Einmündung Ingolstädter Straße eine Verbreiterung von einem auf zwei Fahrstreifen. Der o.g. Einmündungsbereich wird zukünftig mit einer Lichtsignalanlage signalisiert. Im weiteren Verlauf werden die in Richtung BAB A 27 führenden Fahrstreifen nicht verändert.

Ein durchgängig dreistreifiger Ausbau in Verbindung mit der Signalisierung des Verteilerkreises Utbremen bewirkt eine Steigerung der Leistungsfähigkeit und eine Vergrößerung der zur Verfügung stehenden Verkehrsfläche, so dass der Rückstau auf die Autobahn vermieden und der Unfallgefahrenpunkt beseitigt werden kann. Eine wesentliche Steigerung der Leistungsfähigkeit des Autobahnzubringers Überseestadt würde nur der Endausbau (Bau eines zweiten Brückenbauwerks über den Verteilerkreis Utbremen) mit sich bringen. Dieser wurde bis heute nicht realisiert, da er nicht im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans enthalten ist. Eine voraussichtliche Realisierung ist nicht vor Ende des gültigen Bundesverkehrswegeplans (BVWP) anzunehmen.

Als Lärmschutzmaßnahmen sind sowohl Lärmschutzwände beiderseits der Bundesstraße B 6 als auch passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Aus der Süd-Ost Seite von der Einmündung Ingolstädter Straße bis zur Abfahrt Hochschulring und auf der Nord-West Seite von der A 27 kommend bis zum Überführungsbauwerk Hochschulring sind Lärmschutzwände vorgesehen.

Nach den Ergebnissen der Bodenuntersuchung liegen im zukünftigen Baufeld sehr inhomogene Bodenverhältnisse vor. Unter einer 0,40 m bis 6,00 m starken Auffüllung aus Sand und bereichsweise Schluff als gewachsener Baugrund stehen sandige und humose Schluff- und Torfschichten mit stark unterschiedlichen Mächtigkeiten an, die in Tiefen zwischen 2,20 m und 6,00 m von Mittelsanden unterlagert werden. In Teilbereichen sind die nicht tragfähigen humosen Weichschichten im Zuge des Straßenbaus bereits vollständig ausgetauscht worden. An anderen Stellen, insbesondere im Bereich der Überführung Kuhkampsweg sind noch holozäne Weichschichten mit großer Mächtigkeit vorhanden. In diesen Bereichen ist keine ausreichende Baugrundfestigkeit vorhanden. Es ist vorgesehen in diesen Bereich vermörtelte Rüttelstopfsäulen einzubringen um den Baugrund tragfähig zu machen. Weiterhin liegt im Bereich der geplanten Lärmschutzwand eine Abwasserdruckrohrleitung, die sowohl während der Bauzeit unter Betrieb bleiben als auch später eventuell ausgewechselt werden muss.

Die Eingriffe in Natur und Landschaft durch die Ausbaumaßnahme werden durch Pflanzmaßnahmen entlang des Zubringers sowie landschaftspflegerische Maßnahmen am Hufenfleet, Waller Fleet gelegenen Kleingartengebietes kompensiert.

Das Planfeststellungsverfahren wurde im Juni 2006 eingeleitet. Es wird davon ausgegangen, dass in der ersten Jahreshälfte 2007 der Planfeststellungsbeschluss rechtsbeständig ist. Der Beginn ist für das dritte Quartal 2007 vorgesehen.



Zubringer Überseestadt (Blickrichtung A 27)



Zubringer Überseestadt Fahrtrichtung stadteinwärts (Blickrichtung Nord-West-Knoten)

II AUFGABEN DER LANDESVERWALTUNG

Verwaltung

- der Bundesfinanzhilfen (GVFG) in Höhe von 10,8 Mio. € für rund 10 Maßnahmen
- der Mittel für Maßnahmen nach dem Bremischem ÖPNV-Gesetz, 38,8 Mio. € für rund 33 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 2006 |
|--------------------------|-----------|---------|---------------|
| | Einnahme | Ausgabe | Gesamt |
| GVFG | 10,6 | 10,6 | 10,6 |
| ÖPNVG | 38,8 | 38,8 | 38,8 |
| Gesamtumsatz Land | | | 49,4 |

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 € | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Bundesfernstraßen | 46,1 | 48,3 | 64,1 | 79,7 | 72,2 |
| GVFG | 11,0 | 10,9 | 10,9 | 10,7 | 10,6 |
| ÖPNVG | 36,9 | 37,4 | 37,2 | 38,6 | 38,8 |
| ASV/ SV Infra | 60,3 | 55,1 | 82,5 | 71,2 | 65,5 |
| ISP | 52,5 | 66,4 | 56,7 | 41,2 | 34,9 |
| Beleuchtung | 5,9 | 6,1 | 5,5 | 6,0 | 6,2 |
| Innenstadtprogramm | 7,1 | 4,7 | 10,4 | 14,7 | 1,7 |
| Stadtreinigung | 16,4 | 13,5 | 13,9 | 14,4 | 16,1 |
| Entwässerung öff. Flächen | 18,5 | 17,3 | 17,4 | 17,5 | 17,6 |
| Erschließungen | 2,8 | 1,5 | 1,8 | 0,6 | 1,4 |
| Einnahmen | 67,0 | 73,4 | 78,9 | 71,5 | 82,5 |
| Gesamthaushalt | 324,5 | 334,6 | 379,3 | 366,1 | 347,5 |

III.2 Personalstand per 31.12.2006

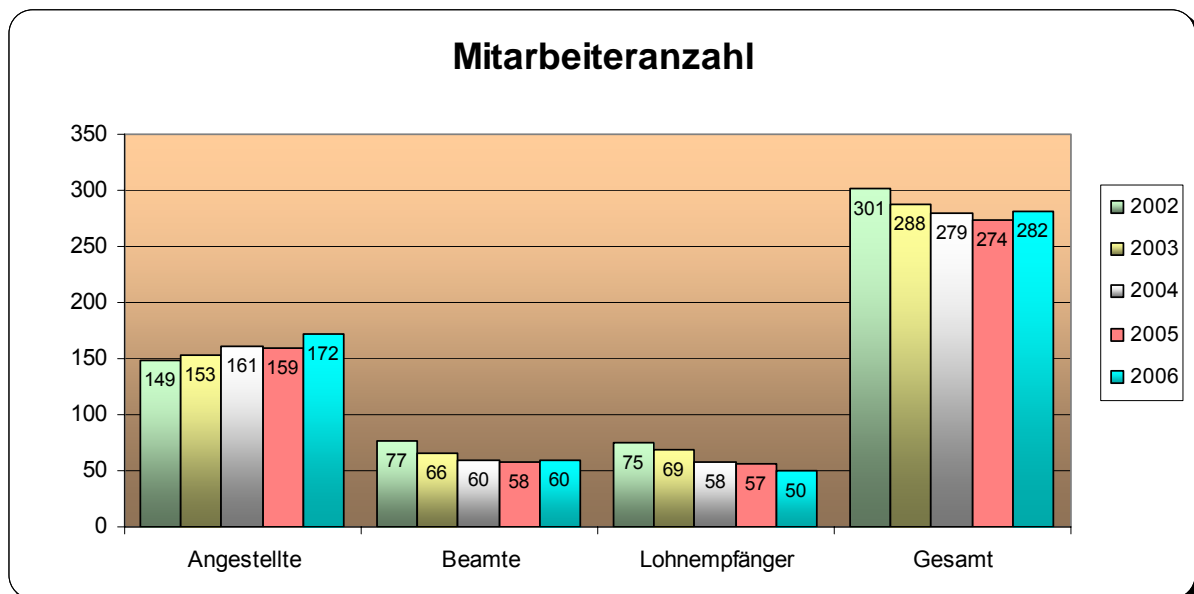
Zuordnung der Bediensteten nach Beschäftigtengruppen

| | Gesamt | Verwaltung | Technik | Technik Ingenieure |
|----------------------|--------|------------|---------|--------------------|
| Beamte | 60 | 35 | 3 | 22 |
| Angestellte | 172 | 38 | 53 | 81 |
| Lohnempfänger | 50 | | | |

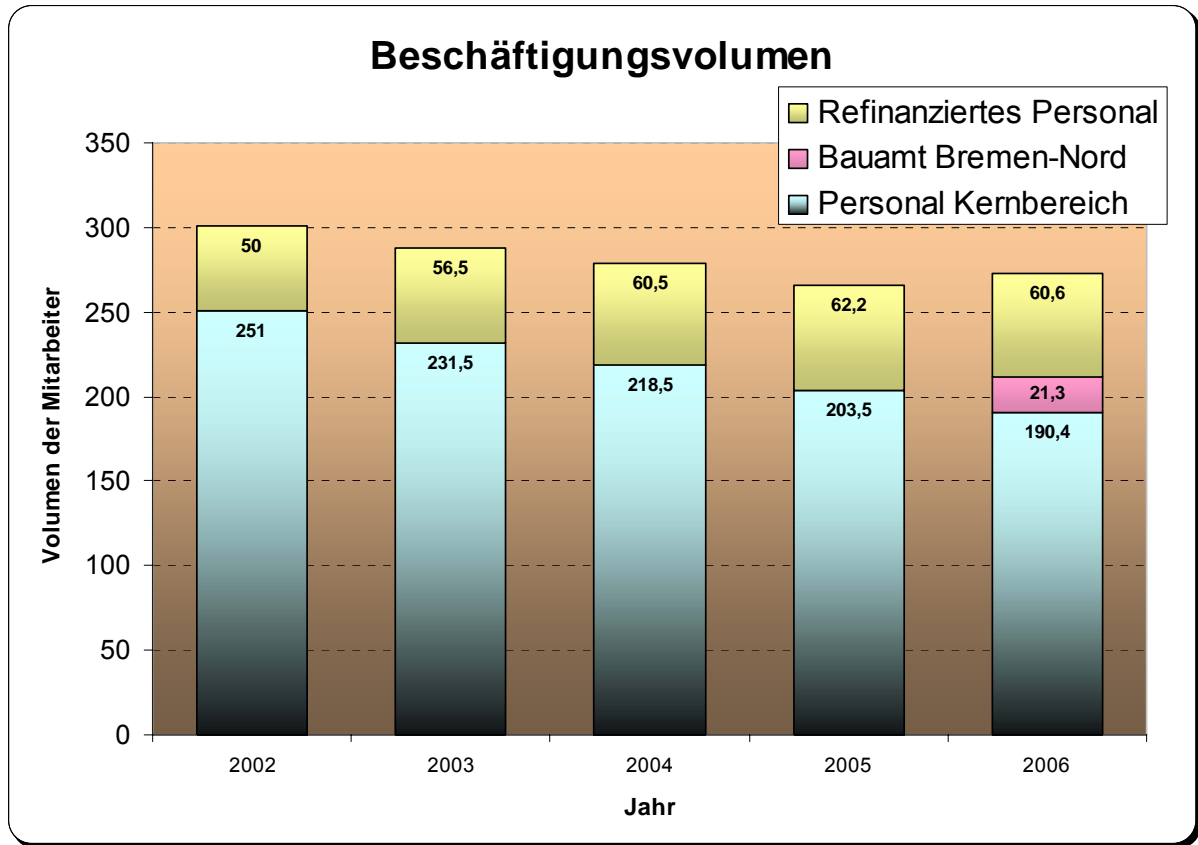
| | Gesamt | Verwaltung | Technik / Ingenieure |
|--------------------------|--------|------------|----------------------|
| Frauenanteile | 61 | 41 | 20 |
| Frauenanteile (%) | 21,6 | 56,2 | 12,6 |
| Gesamt | 282 | | |

Personalentwicklung

➤ Anzahl der Mitarbeiter



➤ Gruppierung der Arbeitsstellen

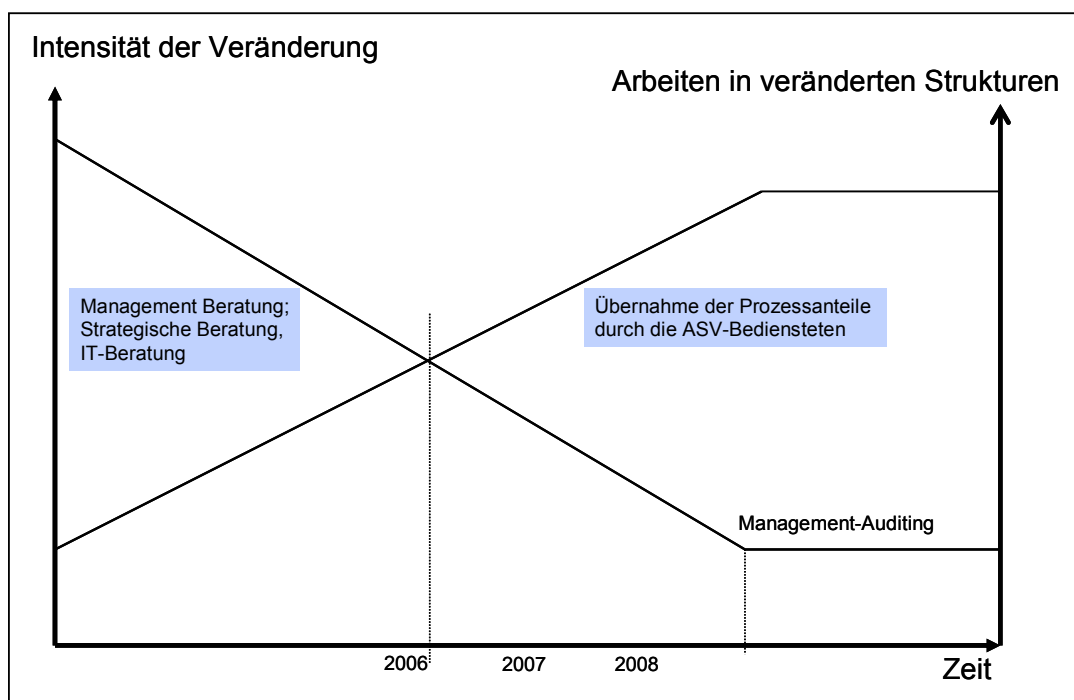


III.3 Der Organisationsentwicklungsprozess im Amt für Straßen und Verkehr

Das Jahr 2006 war geprägt von den Überlegungen, auf Grundlage des Koalitionsbeschlusses von Februar 2005 das Amt für Straßen und Verkehr in einen Eigenbetrieb überzuleiten. Der Senator für Bau, Umwelt und Verkehr legte im Juli 2005 den Termin für die Eigenbetriebsgründung auf den 1. Januar 2007 neu fest. Die verschiedenen Arbeitsgruppen zur Gründung des Eigenbetriebes mussten daher auch in 2006 unter intensiver Beteiligung der in den Prozess eingebundenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ihre Arbeit fortsetzen und standen für den Organisationsentwicklungsprozess nicht voll zur Verfügung. Anfang August 2006 fiel die Entscheidung, dass die Umwandlung des Amtes für Straßen und Verkehr zu einem Eigenbetrieb nicht sinnvoll ist. Aufgrund dieser Entscheidung konnte das Amt für Straßen und Verkehr wieder seine Kräfte auf die Weiterführung des Reformprozesses konzentrieren.

Trotz der zeitlichen Verzögerung in 2006 wird das Amt für Straßen und Verkehr an den bisherigen Planungen zum Kontinuierlichen Entwicklungsprozess (KEP) festhalten. Dies umfasst insbesondere die Übernahme der Reformprozessanteile durch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Amt für Straßen und Verkehr (siehe folgende Darstellung).

Geplanter Veränderungsprozess des Amtes für Straßen und Verkehr



III.3.1 Abgeschlossene Projekte

➤ Die VerkehrsManagementZentrale

Der Projektauftrag der Projektgruppe Verkehrsmanagementzentrale, den Aufbau einer Verkehrsmanagementzentrale zur gesamtheitlichen Wahrnehmung der Aufgaben der Verkehrslenkung und -steuerung in Bremen umzusetzen, ist erfolgreich erfüllt worden. In dem Abschlussbericht der Projektgruppe wird dargestellt, wie im Rahmen der Umsetzung der gesamtstädtischen Steuerungsstrategien die Zusammenfassung aller verkehrstechnischen Systeme in Bremen auf eine einheitliche Plattform Verkehrsmanagementzentrale erreicht worden ist.

Die Systeme sind im Einzelnen

- das Verkehrsrechnersystem zur Ampelsteuerung,
- die Verkehrsbeeinflussungsanlage auf der A1,
- das Park- und Messeleitsystem,
- das Baustellenmanagementsystem,
- mittelbar die verkehrstechnische Steuerung der Tunnel Hemelingen und Utbremen,
- die Wechselwegweisung GVZ/Messe und das Parkleitsystem Vegesack.

Darüber hinaus werden die Voraussetzungen für die Integration der Verkehrszentrale der Polizei in die Verkehrsmanagementzentrale im Januar 2007 geschaffen und die Vorbereitungen für die Erweiterung des Systems um ein Prognose-Modul (Luftreinhalteplanung) und den Ausbau des Detektionsnetzes weiter vorangetrieben.



Die Integration ist hierbei so tiefgehend, dass alle von den einzelnen Systemen kommenden Daten vereinheitlicht und somit umfassend nutzbar gemacht werden. Erstmals ist in Deutschland in einer Verkehrsmanagementzentrale auch die direkte Steuerung aller Systeme ermöglicht worden. Durch diese technischen Voraussetzungen wurden die Grundlagen geschaffen, um die Verkehrsabläufe in Bremen zu optimieren und einen übergreifenden Nutzen für die Verkehrsteilnehmer zu generieren.

➤ **Jahresgespräche**

Ein weiteres Projekt, das abgeschlossen werden konnte, war das Projekt Jahresgespräche (ursprünglich Zielvereinbarungsgespräche). Die Projektgruppe hat im Zeitraum von 9/2002 bis 8/2006 ein Konzept zur Einführung von Zielvereinbarungsgesprächen (ZVG) entwickelt, im ganzen Haus Schulungen dazu durchgeführt, die Umsetzung in einer zweistufigen Pilotphase ausgewertet und daraus Beschlussempfehlungen für die Entscheidungsgremien hergeleitet. U.a. wurde empfohlen, dass das Führungsinstrument „Jahresgespräch“ ab 2007 nach Maßgabe des von der Projektgruppe erarbeiteten Konzepts („Mit Zielen führen und arbeiten – Das Jahresgespräch im ASV. Basisinformation • Gesprächsleitfaden • Kommunikationshilfen“) im ganzen Haus eingeführt wird. Grundlage dafür soll eine entsprechende Dienstvereinbarung mit dem Personalrat sein. Vorgesehen ist, dass eine Auditgruppe den Prozess „Jahresgespräch“ begleiten soll und nach drei Jahren (Ende 2009) Nutzen, Praktikabilität und Konzept des Jahresgesprächs erneut überprüfen soll.

III.3.2 Projekte in der Umsetzung

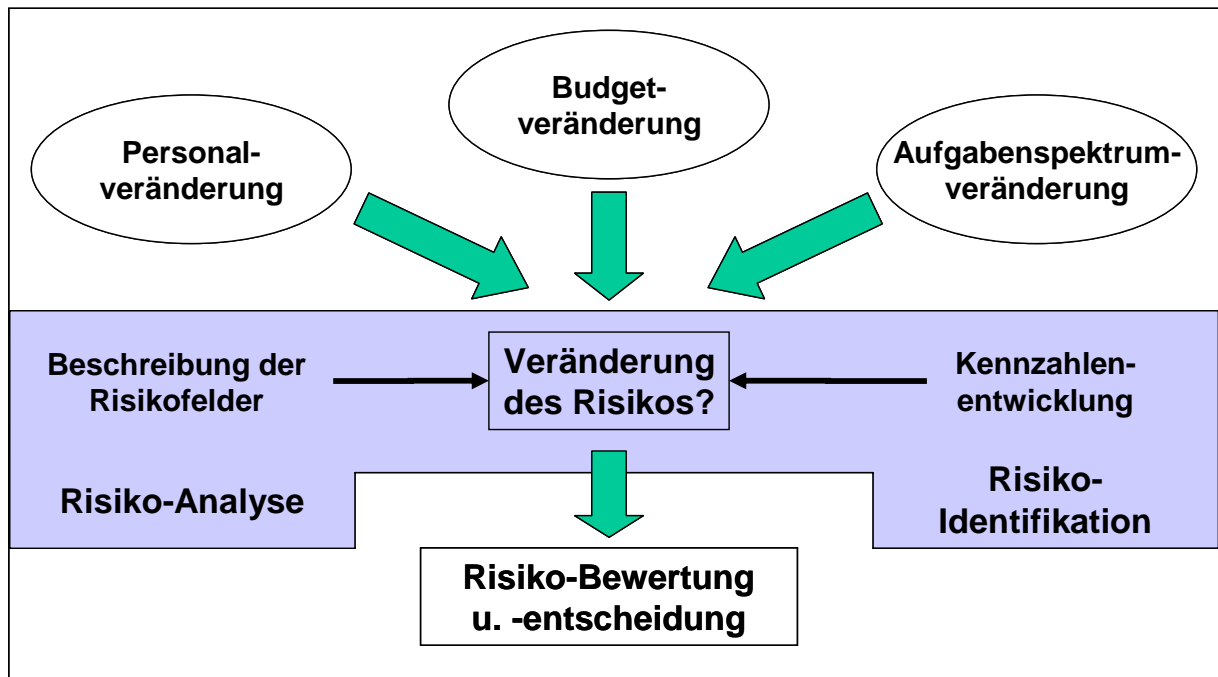
➤ **Geschäftsfeldentwicklung**

Geschäftsfeldentwicklung bedeutet die Entwicklungsabstimmung der Ressourcen und Aufgaben (zusammengefasst in Geschäftsfeldern) anhand ausgewählter Zukunftsszenarios. Deshalb spielt die Geschäftsfeldentwicklung für das Personal bezogene Risikomanagement eine wesentliche Rolle.

Die Definition der Geschäftsfelder des Management-Amtes wurde ab September 2006 im Leitungsteam wieder aufgenommen. Geplant ist die Festlegung der Geschäftsfelder bis Mitte 2007.

➤ **Risikomanagement**

Aufgrund der personalwirtschaftlichen Rahmenvorgaben ist die Notwendigkeit entstanden, das personalbezogene Risikomanagement einzuführen, um damit die aus dem Personalabbau resultierenden Gefahren zu erkennen und das dazugehörigen Management betreiben zu können.



Für die systematische Anwendung des personalbezogenen Risikomanagements wurden in 2006 die organisatorischen Grundlagen, insbesondere durch den Erlass einer Amtsverfügung, gelegt und dadurch die Risikobetrachtung bei Ressourcenentscheidungen in die Geschäftsprozesse integriert. Zur weiteren Anpassung der Geschäftsprozesse ist für 2007 vorgesehen, dass die Bereiche Risikomanagement, KLR/Controlling und Geschäftsfeldentwicklung eng abgestimmt werden.

➤ **KLR/Controlling**

Mit Wirkung vom 1. April 2006 wurde in einer ersten Phase mit der Erfassung aller projektbezogenen geleisteten Stunden begonnen. Ebenfalls ab 01. April 2006 werden alle Auszahlungsanordnungen für die nach Projekthandbuch bestellten Projekte in allen Geschäftsbereichen (kameral, SV Infra und Bundeshaushalt) über das Vorerfassungssystem von Kern Activity erfasst. Die Entwicklung des Berichtswesens wurde weiter vorangetrieben (u.a. Integration weiterer Berichte in das Kern-System etc.) und soll 2007 Schwerpunkt der Aktivitäten werden. Ein weiterer Schwerpunkt soll die Konzeptionierung der 100%-Aufwandserfassung sein.

➤ **Wissensmanagement**

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 2007 erarbeitet werden.

➤ **Straßeninformationsbank**

In der derzeitigen Straßeninformationsbank des ASV wird das Netz der Bundesfernstraßen gepflegt. Im Jahre 2006 wurde genauso wie in den Vorjahren das Netz auf dem aktuellen Stand gehalten. Hervorzuheben ist hierbei die Einpflege der B 71 in Bremerhaven.

Zur ganzheitlichen Darstellung des Verkehrsnetzes ist eine Erweiterung um die kommunalen Straßen vorgesehen. Der Projektstart dieses Vorhabens ist Anfang 2007. Die Straßeninformationsbank soll nach Abschluss des Projektes Grundlage aller Netzbezogenen IT-Anwendungen werden.

III.3.3 Geplante Projekte

➤ **Qualitätsmanagement**

Im Dezember 2006 wurde die Sondierungsgruppe Qualitätsmanagement benannt und hat Ihre Arbeit aufgenommen. Vorgesehen ist, dass im dritten Quartal 2007 der Sondierungsbericht vorgelegt und entsprechend den Empfehlungen die Projektarbeit in Abstimmung mit dem Senator für Bau, Umwelt und Verkehr aufgenommen wird.

➤ **Dokumentenmanagementsystem und elektronische Archivierung**

Weiter ist für 2007 geplant, dass vorab im Rahmen einer Sondierung geklärt wird, welchen Umfang ein entsprechendes DMS im Amt für Straßen und Verkehr haben soll. Die anschließende Umsetzung des Projektes erfolgt in Abstimmung mit dem Senator für Finanzen und dem Senator für Bau, Umwelt und Verkehr.

III.3.4 Audit-Gruppen im Kontinuierlichen Entwicklungsprozess (KEP)

➤ Leitbild

Thematischer Schwerpunkt in 2006 war die Umsetzung des Leitgrundsatzes „Führung“. In diesem Zusammenhang wurde im 1. Halbjahr 2006 eine Befragung der Abteilungsleiter zum Thema Führung durchgeführt. Zur Spiegelung der Ergebnisse ist es in 2007 geplant, in einer zweiten Phase, eine Befragung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter durchzuführen. Die systematische Auswertung wird dem Amt für Straßen und Verkehr die Möglichkeit eröffnen, bestehende Lücken in der Wahrnehmung der Führungsgrundsätze in den Abteilungen zu schließen.

➤ Projektmanagement

Ein wesentlicher Schwerpunkt der Arbeit der Projektmanagement-Audit-Gruppe war die Erarbeitung und Integration des Projektcontrollings in das Projektmanagement. Aufgrund der neuen Anforderungen ist eine Modernisierung des Projektmanagement-Tools erforderlich. Zur Umsetzung dieser Modernisierung wurde eine Arbeitsgruppe gebildet, die sich mit der Erstellung eines Lastenheftes befasst.

III.3.5 Ausblick für den Reformprozess

Perspektivisch wird angestrebt, die Projekte der Folgephase des Umorganisationsprozesses in den Kontinuierlichen Entwicklungsprozess (KEP) zu überführen. Dieses Ziel wird dann erreicht sein, wenn ausschließlich in Audit-Gruppen im Rahmen des Kontinuierlichen Entwicklungsprozess (KEP) gearbeitet wird.

III.4 Jahresbericht der IT - Gruppe im ASV 2006

III.4.1 Zahlen und Fakten

Im Jahr 2006 wurden für konsumtive und investive IT-Maßnahmen Mittel in Höhe von rd. 600.000 € benötigt. Dies entspricht auch dem Mitteleinsatz im Jahr 2005.

Für konsumtive Maßnahmen sind Mittel in Höhe von 380.000 € eingesetzt worden. Im Vergleich zum Vorjahr wurden folglich rd. 5% weniger Mittel eingesetzt.

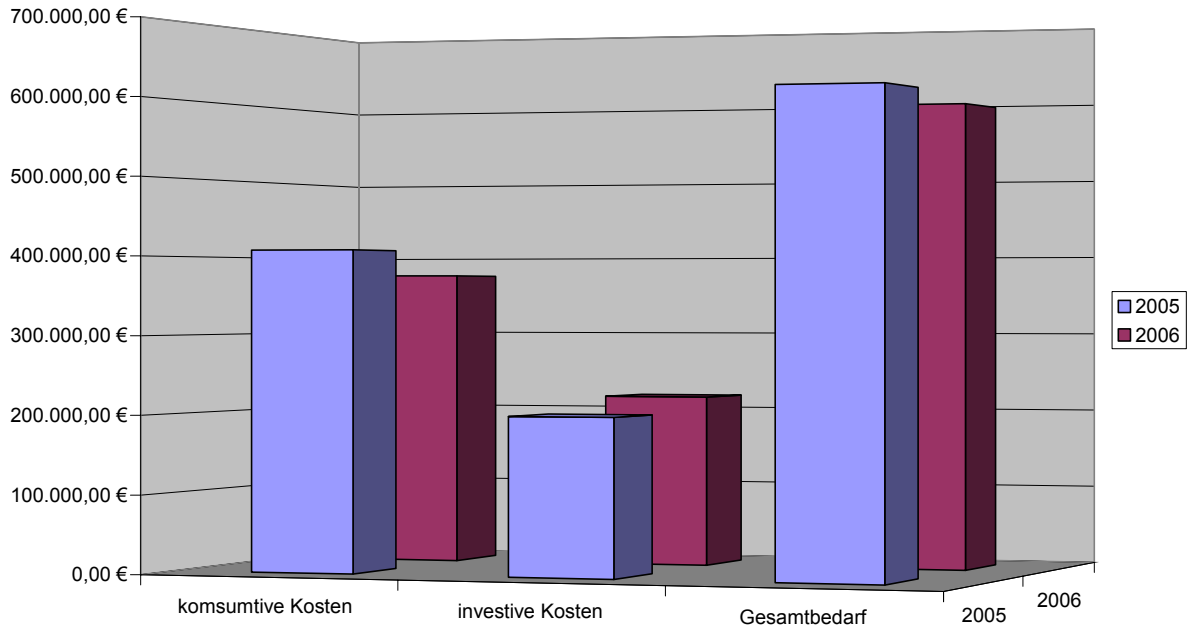
Für die Wartung und Pflege von vorhandener Software wurde rd. ein Drittel der konsumtiven Ausgaben, 127.000 €, aufgewandt.

Auch im Jahr 2006 wurden die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter entsprechend der an sie gestellten Anforderungen geschult. Für Schulungsmaßnahmen wurden rd. 12.500 € und somit mehr als 3% der konsumtiven Kosten aufgewandt. Entsprechende Schulungsmaßnahmen sind auch in den Folgejahren geplant, um den stetig wechselnden Anforderungen in der IT gerecht werden zu können.

Für investive, vermögensbildende Maßnahmen wurden im Jahr 2006 rd. 220.000 € eingesetzt. Dies entspricht einer Steigerung zum Vorjahr von 10%.

Dieser erhöhte Mitteleinsatz liegt zum einen darin begründet, dass die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Bauamtes Bremen Nord in das ASV integriert werden mussten. Hierdurch wurden umfassende Investitionen notwendig. Zum anderen konnten investive Maßnahmen wie z.B. der Einbau einer neuen Kühlanlage in den Serverraum oder aber der Erwerb des Softwaremoduls Baukarten im Jahr 2006 durchgeführt werden.

➤ IT – Budget / Kosten



➤ 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 | | 14 |
| Bereitstellung von Arbeitsplätzen für Praktikanten | | 2 |
| <u>Summe der neu eingerichteten Arbeitsplätze</u> | | <u>16</u> |

| Durchgeführte Arbeitsplatzumzüge | | |
|----------------------------------|--|-----------|
| innerhalb des Hauses | | 30 |
| auf den Betriebshöfen | | 3 |
| <u>Summe der Umzüge</u> | | <u>33</u> |

| Betreute Hardware | | |
|-------------------------------------|------------------------------|--------------------|
| PC | Arbeitsplatz – PC / | 315 |
| | Notebook | 14 |
| Drucker | Arbeitsplatzgruppendrucker / | 223 |
| | Netzwerkdrucker / Kopierer | 14 |
| | Plotter | 4 |
| Handheld | Pocket-PC / PDA | 45 |
| Monitore | Bildschirm | 284 |
| Netzwerk-Komponenten | Hub | 15 |
| | Switch | 35 |
| | Netzwerkstorage | 1 |
| | Print Server | 20 |
| Backup Komponenten | Tape Library | 1 |
| Stromversorgung | USV | 1 |
| Server | Server | 17 |
| Scanner | Einzelgeräte | 2 |
| | Kombigeräte | |
| | - Schwarz / Weiß | 2 |
| | - Farbe | 4 |
| Digitalkamera | | 25 |
| Summe der betreuten Hardware | | <u>1022</u> |

III.4.2 IT - Projekte

➤ Verkehrsschilder-Informationsdatenbank

Es wurde eine Verkehrsschilder-Informationsdatenbank erstellt, in die der gesamte StVO-Schilder-Bestand von Bremen – im Rahmen einer durchzuführenden Bestandsaufnahme – aufgenommen werden kann.

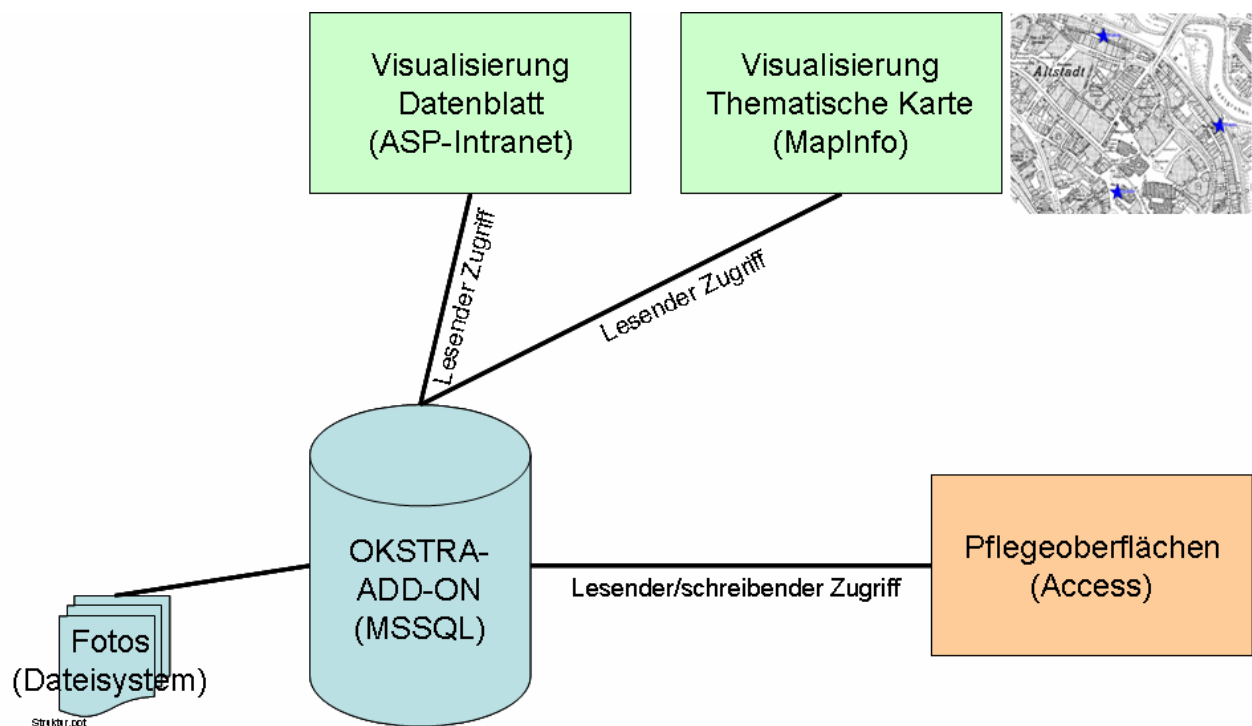
Bestandsinformationen zu bestehenden Beschilderungen können über das Intranet Amtsweit von den Mitarbeitern eingesehen werden.

Damit ist im Hause die Möglichkeit gegeben, einen Vergleich zwischen angedachten Planungen (Soll) und dem bestehenden Schilderbestand (Ist) durchzuführen.

Zeitaufwendige Vororttermine werden hierdurch reduziert.

Die Bestandsinformationen werden durch (digitale) Fotos, die den Schilderstandorten zugeordnet sind, ergänzt.

Die informationstechnische Umsetzung der Verkehrsschilder-Informationsdatenbank wird durch Erweiterung der bestehenden OKSTRA - Add-On – Datenbank realisiert, womit die GDM-Konformität, des im ASV verabschiedeten GDM-Konzeptes, sicher gestellt ist.



Aufbauend auf dieser Lösung sollen zu einem späteren Zeitpunkt, in Abstimmung mit der Fachabteilung, weitere Funktionalitäten realisiert werden.

Zum Ablauf des Jahres 2006 wurde die Beschilderung der Bezirke Oberneuland und Huchting erfasst und in die Datenbank importiert.

Für das Jahr 2007 ist die Erfassung der Bezirke Neustadt und Vegesack geplant.

➤ **Einsatz einer Virtualisierungslösung im ASV-Netzwerk**

Mit Hilfe von Microsoft Virtual Server ist im Jahre 2006 erstmalig eine Servervirtualisierungstechnologie im ASV eingesetzt worden, die für die Windows Server System-Plattform entwickelt wurde.

Als Schlüsselkomponente einer Serverkonsolidierungsstrategie ermöglicht Virtual Server bessere Hardwarenutzung sowie die schnellere Konfiguration und Bereitstellung neuer Server.

III.5 Planung

III.5.1 Planung Stadtstraßen

Im Jahre 2006 wurde an zahlreichen Straßenplanungen gearbeitet, die in der nachfolgenden Tabelle benannt sind:

| Maßnahme | Art der Leistung | in 2006 abge- schlossen |
|--|--|--|
| Alter Dorfweg | Ausführungsplanung | Nein |
| Am Bodden | Entwurfsplanung | Nein |
| Anna-Stiegler-Straße | Ausführungsplanung | Ja |
| Aufhebung BÜ Oberneuland | Genehmigungsplanung (der Planfeststellungsbeschluss wird z. Zt. beklagt) | Nein |
| Baumschulenweg | Ausführungsplanung | Ja |
| Bruchweg | Entwurfsplanung | Nein |
| Constantin-Frick-Straße | Ausbauplanung | Nein |
| Delfterstraße | Ausbauplanung im Bau | Nein |
| Diepenau | Entwurfsplanung | Nein |
| Dünenstraße | Ausbauplanung | Nein |
| Erschließung Neustadtsgüterbahnhof | Vorplanung | Nein |
| Erweiterung Parkhaus Langen- straße | Entwurfsplanung | Ja |

| Maßnahme | Art der Leistung | in 2006 abge- schlossen |
|---|--------------------------------|--|
| Gastfeldstraße / Pappelstraße von der Langemarckstraße bis zur Neckarstraße | Entwurfsplanung | Nein |
| Hinter dem Vorwerk | Ausführungsplanung | Nein |
| Huchtinger Dorfplatz | Entwurfsplanung | Nein |
| Innenstadtanbindung an die Überseestadt | Ausführungsplanung nach FStrG | Ja |
| Knotenpunkt Doventor | Ausführungsplanung | Ja |
| KP Hans-Bredow-Str./Osterholzer Heerstraße | Ausführungsplanung | Ja |
| Marktplatz Oslebshausen | Ausführungsplanung | Nein |
| Menkenkamp | Ausführungsplanung | Nein |
| Neustadtswall | Entwurfsplanung | Ja |
| Obere Schlachte, 2.BA | Entwurfsplanung | Nein |
| OE Lilienthal (Bremer Gebiet) | Bebauungsplanverfahren (2253) | Nein |
| Osteingang EKZ Blockdiek | Ausführungsplanung | Ja |
| Osterholzer Heerstraße | Ausführungsplanung | Nein |
| Ostertorstraße | Ausführungsplanung | Nein |
| Ritterhuder Heerstraße - Umbau - | Genehmigungsplanung | Nein |
| Sch lengstraße | Entwurfsplanung | Nein |
| Überseestadtanbindung | Projektkoordination Planung | Nein |
| Umbau Wilhelm Röntgen Straße | Entwurfsplanung | Ja |

| Maßnahme | Art der Leistung | in 2006 abge- schlossen |
|---|-------------------------|--|
| Umgestaltung Tiefer / Altenwall / Wilhelm-Kaisen-Brücke | Ausführungsplanung | Nein |
| Veogesacker Straße | Ausführungsplanung | Ja |
| Verlegung der Straße „Hinter dem Sielhof“ | Vorplanung | eingestellt |
| Verlegung des Zubringers Ritterhuder Heerstraße | Ausführungsplanung | Ja |
| Wetterschutz Breitenweg (ZOB C) | Entwurfsplanung | Nein |
| Zubringer Horn-Lehe II.BA | Genehmigungsplanung | Ja |
| Zubringer Arsten/ kommunale Entlastungsstraße Dreye | Genehmigungsverfahren | Nein |

Projekt Umgestaltung Obere Schlachte (Fangturm bis Diepenau)

Die „Umgestaltung Obere Schlachte“ zwischen Fangturm und Diepenau ist ein wesentlicher Baustein zur weiteren Entwicklung des Medienquartiers Stephani und soll als wichtiges Bindeglied zur Überseestadt realisiert werden.

Mit dem 1988 ausgelobten Wettbewerb für die "Freianlage Schlachte" wurden die städtebaulichen Vorstellungen, Bremen wieder an den Fluss zu bringen, initiiert und mit dem Umbau der „Oberen Schlachte“ sowie der Weseruferpromenade (Untere Schlachte) im Bereich der Altstadt realisiert.

Das damals entwickelte Erscheinungsbild der Oberen Schlachte setzt den Maßstab für den Ausbaustandard für die gesamte Schlachte und wurde für den Ausbau von der Bürgermeister-Smidt-Brücke bis zum Fangturm beibehalten.

Dieses Gestaltungskonzept ist der Grundstein für die Weiterentwicklung der Schlachte und somit Grundlage für die jetzt vorliegende Planung.

Um diese positive Entwicklung fortzusetzen, soll auch der Abschnitt zwischen Fangturm und Diepenau über das gleiche Gestaltungsumfeld verfügen wie der Abschnitt zwischen Erster Schlachtpforte bis Bürgermeister-Smidt-Brücke vor dem Hotel „Überfluss“.

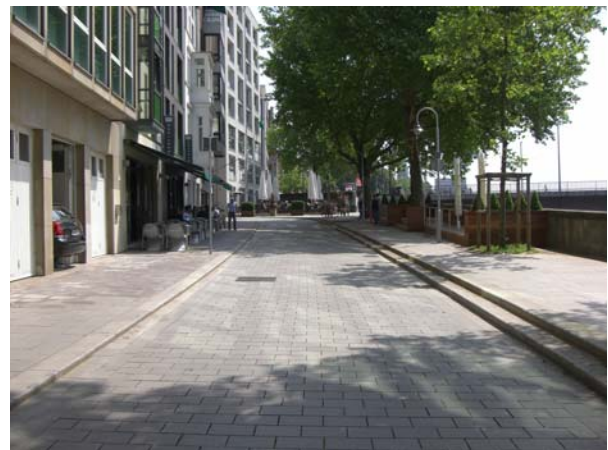
Ziel ist die Fortsetzung der von der Bürgermeister-Smidt-Brücke bis zum Fangturm bereits fertig gestellten etwa 7,00 m breiten oberen Uferpromenade bis zur Straße Diepenau und die Verbreiterung der Fußwege/- und Nebenflächen entlang der bebauten Straßenseite.

Die nachfolgenden Bilder zeigen die obere Schlachte zwischen „Letzte Schlachtpforte“ und „Fangturm“

vor dem Umbau



nach dem Umbau



Die Fahrbahnbreite soll von heute rd. 8,00 m auf 5,00 m reduziert und als Einbahnstraße ausgewiesen werden. Stellplätze sind in Zukunft nur noch auf der Uferseite, in Form von Längsstellplätzen, vorgesehen.

Der Bauabschnitt fällt in den sog. Bewohnerparkbereich Stephaniviertel. Bei der Planung ist mittels eines „Parkraumkonzeptes“ darauf geachtet worden, dass dem hohen Parkdruck Rechnung getragen wird und die vorhandenen Stellplätze erhalten bleiben oder durch neue ergänzt werden.

Die Fußgänger werden auch weiterhin auf beiden Straßenseiten geführt.

Als Abgrenzung zur Fahrbahn wird auf der gebäudeseitigen Straßenseite ein sehr flacher Bordstein gesetzt.

Auf der Uferseite sollen zwei Blockstufen den Zugang zur höher gelegenen Promenade erleichtern und das Abstellen von Autos verhindern.

Ein weiteres Ziel dieses letzten Bauabschnittes an der Schlachte stellt die barrierefreie Verknüpfung der oberen mit der unteren Promenade dar.

Deshalb ist vorgesehen, die vorhandene Rampe vor der Deutschen Jugendherberge von der oberen zur unteren Promenade barrierefrei auszubauen. Zum heutigen Zeitpunkt weist die Rampe eine Steigung von über 10% auf. Mit dem Umbau wird die nach DIN 18024-1 geforderte maximale Steigung von 6% erreicht.

Des Weiteren sind zwei barrierefreie Zugänge von der Fahrbahn auf die höher gelegene Promenade entlang der Ufermauer geplant.

Der Bau einer Treppenanlage in Höhe des Fangturms wird zurückgestellt. Mit dem Bau dieser Treppenanlage war ursprünglich beabsichtigt, einen Rundweg von der Obernstraße über die Faulenstraße/ Fangturm zur unteren Promenade zu ermöglichen. Auf diese bisher geplante Treppe wird aus Kostengründen verzichtet.

Mit dem Bau soll im Juli 2007 zwischen Diepenau und Kalkstraße unter Vollsperrung begonnen werden. Baufertigstellung ist für Februar 2008 vorgesehen.

Die Baukosten für diesen Bauabschnitt belaufen sich nach derzeitigen Berechnungen auf ca. 1,8 Mio. €.

III.5.2 ÖPNV-Planungen



| Maßnahme | Art der Leistung | in 2006 abgeschlossen |
|----------------------|--------------------|-----------------------|
| Buntentorsteinweg | Ausführungsplanung | Ja |
| Duckwitzstraße | Ausführungsplanung | Nein |
| Gustav-Deetjen-Allee | Ausführungsplanung | Nein |
| Leibnizplatz | Ausführungsplanung | Ja |

| Maßnahme | Art der Leistung | in 2006 abgeschlossen |
|---|-------------------------|------------------------------|
| Linie 10, Straßenbahnverlängerung bis zum Tor 8 DC (Mercedes) | Neuaufnahme der Planung | Nein |
| Linie 2, Osterholz | Vorplanung | Nein |
| Linie 4, III. BA | Genehmigungsplanung | Nein |
| Schwachhauser Heerstraße EÜ | Ausführungsplanung | Nein |
| Straßenbahn Huchting Verlängerung der Linien 1 und 8 | Vorplanung | Nein |
| Straßenbahn Tenever | Entwurfsplanung | Ja |
| Linie 1, Verlängerung zum Bahnhof Mahndorf | Ausführungsplanung | Nein |
| Wartburgstraße/Wartburgplatz | Entwurfsplanung | Nein |

**Projekt Verlängerung der Straßenbahnlinie 1
von der Züricher Straße bis zum Bahnhof Mahndorf**

Die Stadtgemeinde Bremen beabsichtigt das vorhandene Straßenbahnnetz zu erweitern. Nach Beschluss der Deputation für Bau und Verkehr im November 2004 ist beabsichtigt, in einem ersten Baustein die Straßenbahnlinien 1, 2, 5, 8 und 10 zu verlängern.

Mit der Aufnahme der Straßenbahnlinie 1, von der heutigen Endwendeschleife an der Züricher Straße bis zum Bahnhof Mahndorf, in ein Großvorhabenprogramm nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) wird ein wesentlicher Kostenanteil der baulichen Umsetzung durch den Bund sichergestellt. Planungsmittel für die Verlängerung der Linie 1 sind bewilligt und stehen für weitere Veranlassungen bereit.

Zur Vergabe der entsprechenden Planungsleistungen wurde ab August 2005 ein EU-Vergabeverfahren gem. VOF durchgeführt, um zum Jahreswechsel 2005/06 die Planung für die Verkehrsanlagen zu beauftragen.

Ziel der Straßenbahnverlängerung ist es, die heutige Buslinie 25 aus wirtschaftlichen Aspekten bis zur Haltestelle Züricher Straße zu kürzen und im weiteren Verlauf durch die verlängerte Linie 1 zu ersetzen. Bedingt durch bereits erstellte und vorhandene Voruntersuchungen und Diskussionen über einen möglichen Streckenverlauf, konnte die Vorplanung der insgesamt 5,0 km langen und 8 Haltestellen umfassende Verlängerungsstrecke der Straßenbahnlinie 1 mit folgenden Planungsmerkmalen abgeschlossen werden.

Die heutige Endhaltestelle der Linie 1 an der Haltestelle Züricher Straße wird durch die Verlängerung der Linie 1 zu einem Platz (mit Wochenmarktbetrieb) im Ortsteilzentrum umgestaltet. Damit einhergehend ist es notwendig, die heutige Einmündung St.-Gotthard-Straße / Waliser Straße aufzuheben und die Waliser Straße am westlichen Platzrand an die Tessiner Straße anzubinden.

Die neue Haltestelle der Straßenbahnlinie 1 wird gem. der aktuellen Planung mit einschließlich den Verknüpfungen zu den verbindenden Buslinien (25, 37) um 90° gedreht und neben dem Einzelhandelsmarkt (Woolworth) angeordnet.

Nach dem Verlassen der Haltestelle schleift die Linie 1 in stadtauswärtige Richtung in die St.-Gotthard-Straße auf einen Besonderen Bahnkörper in Mittellage mit Grüngleis im Bereich der heutigen Einmündung Waliser Straße ein. Mit kleineren Veränderungen im Querschnitt (Längsparkstände, Baumstreifen) und einem kurzen Streckenabschnitt als straßenbündiger Bahnkörper zwischen der Briener Straße und der Engadiner Straße wird der Besondere Bahnkörper in Mittellage zwischen zwei 3,50 m breiten MIV-Fahrestreifen und den anschließenden Nebenanlagen bis zur Einmündung Neuwieder Straße (Station 1+025,000 m) fortgeführt.

In der Einmündung Neuwieder Straße wird die Straßenbahn nun von der Mittellage in die Seitenlage übergeleitet. Auf Grund der vorhandenen einseitigen Bebauung auf der Westseite der Otto-Brenner-Allee (Verlängerung der St.-Gotthard-Straße) und einer Vielzahl von Einmündungen (7 auf 1.000,00 m) aus der vorhanden Bebauung wurde, zur Vermeidung einer ständigen Unterbrechung durch signaltechnische Einflüsse, der Bahnkörper in verkehrsunabhängiger östlicher Seitenlage angeordnet.

Da die heutige Otto-Brenner-Allee einen überdimensionierten 4-streifigen Ausbau aufweist, wurde die Straßenbahn in den zwei östlichen Fahrestreifen, die in Richtung „Schweizer Eck“ führen, geplant, so dass keine zusätzlichen Verkehrsflächen beansprucht werden.

Die verbleibenden zwei Fahrestreifen in Richtung Osterholzer Heerstraße wickeln zukünftig den MIV in beiden Richtungen ab.

Auf Höhe der Dürkheimer Straße wird die Straßenbahntrasse in einem signalisierten Knotenpunkt wieder in die Mittellage geführt. Im weiteren Verlauf in der Hans-Bredow-Straße ab Osterholzer Heerstraße bis zum FFH-Gebiet „Krietes Wald“ ist die Straßenbahn in Mittellage in den bereits geplanten Ausbau der Hans-Bredow-Straße (B-Plan 2346; Baubeginn: Mitte 2007) planerisch berücksichtigt. Daher erfolgt beim Bau der Verlängerung Linie 1 in diesem Abschnitt nur noch der Gleisbau in Mittellage. Ab „Krietes Wald bis zum Knotenpunkt Thalenhorststraße verbleibt die Straßenbahn ebenfalls in Mittellage. Hier werden jedoch im Gegensatz zum vorherigen Abschnitt noch die weiteren Verkehrsanlagen (MIV-Fahrbahnen, Geh- und Radweg) im Zuge der Verlängerung Linie 1 überplant und umgebaut.

Ab Thalenhorststraße bis zum heutigen Ausbauende der Hans-Bredow-Straße am Nusshorn wird die Straßenbahn in die heute großzügig angelegte MIV-Fläche, als Besonderer Bahnkörper, in Mittellage integriert. Erneuerungen oder Anpassungsarbeiten an der Fahrbahn und den Nebenanlagen sind nur in geringem Umfang notwendig.

Für die Weiterführung und zum Anschluss an den Ehlersdamm wird die Straßenbahn ab Nusshorn über die „Grüne Wiese“ (Lehmkuhle) durch die vorhandene Riegelbebauung am Ehlersdamm geführt. Um den notwendigen Durchstich durch die Wohnzeile am Ehlersdamm zu lokalisieren wurde eine umfangreiche Variantendiskussion geführt. Nach dem Durchstich und der Kreuzung des Ehlersdamms verläuft die Trasse nun auf der westlichen Seite des Ehlersdamms in südliche Richtung, um abschließend nach rd. 5,0 km durch ein zu ersetzendes neues ca. 30 m breites Bauwerk (alt: 5,40 m breit) zur Kreuzung der DB-Strecke OS-HH an der DB-Strecke HB-H mit einer Endwendeschleife, einem P&R-Platz und einem B&R-Platz zu enden.

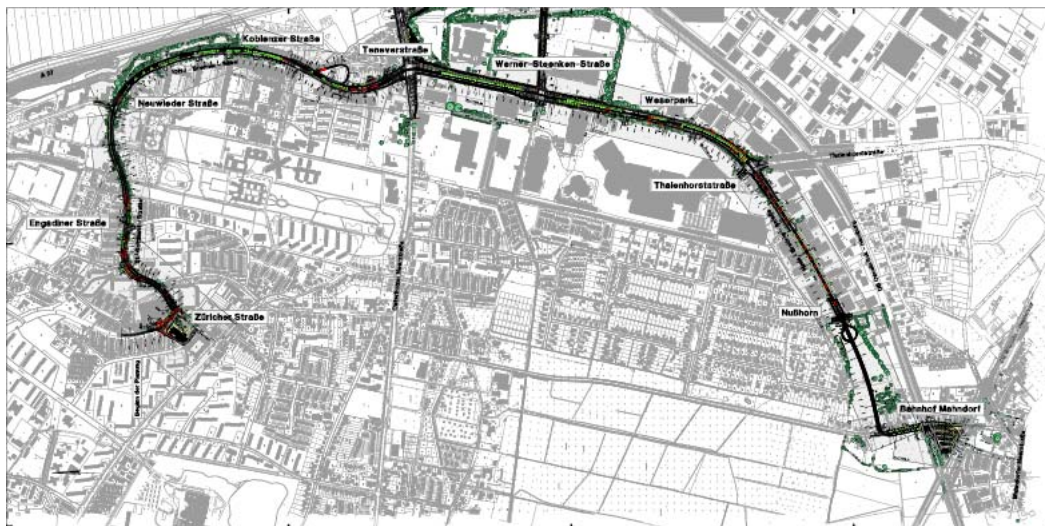
Andere, beziehungsweise weitere Planungen berücksichtigen die Verlegung des heutigen Bahnhofs Mahndorf und den Neubau einer weiteren P&R-Anlage auf der Südseite der DB-Strecke HB-H. Somit entsteht durch die v. g. Maßnahmen ein neuer Verknüpfungspunkt zwischen ÖPNV, SPNV und MIV.

Zur weiteren Abstimmung der Planung zur Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 wurde zum Jahresende 2006 eine vorgezogene Trägerbeteiligung (TÖB) durchgeführt. Die Abwägung der eingegangenen Anregungen und Bedenken aus der vorgezogenen TÖB werden im weiteren Planverfahren in die Planung eingearbeitet, so dass der Entwurf voraussichtlich im Frühjahr 2007 abgeschlossen werden kann.

In der weiteren Bearbeitung soll die Baureife durch ein Mitte 2007 einzuleitendes Planfeststellungsverfahren nach § 28 (1) Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und die Aufstellung der Ausführungsplanung zum Jahreswechsel 2008/09 herbeigeführt werden.

Die Bauvorbereitung (Ausschreibung und Vergabe) beansprucht ca. 6 Monate, so dass mit dem Bau der Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 nach aktuellen Schätzungen Mitte 2009 begonnen werden kann.

Die Inbetriebnahme der verlängerten Linie 1 ist für den Zeitraum zum Jahreswechsel 2011/12 vorgesehen. Zu diesem Zeitpunkt werden aller Voraussicht nach auch die tangierenden Maßnahmen, Verlegung des Bahnhof Mahndorf und Neubau der P&R-Anlage Bahnhof Mahndorf-Süd abgeschlossen sein, damit der neue Verkehrspunkt mit ÖPNV, SPNV und MIV am Bahnhof Mahndorf in Betrieb gehen kann.



Übersichtslageplan:

Verlängerung Straßenbahnlinie 1 von der Züricher Straße bis zum Bahnhof Mahndorf



Standort Brienzer Straße

Visualisierung: Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 am Standort Brienzer Straße

III.5.3 Landschaftspflege, Natur- und Umweltschutz

a. Planung von Kompensationsmaßnahmen

| Maßnahme | Art der Leistung | in 2006 abgeschlossen |
|--|--|-----------------------|
| A 27 - Grundsanie rung zwischen AS Ihlpohl und Uthlede | Biotoptypenkartierung | Ja |
| A 27 - Umbau AS Br.- Sebaldsbrück | Landschaftspflegerische Begleitplanung (LBP) | Nein |
| B 6 – Ausbau Zubringer Überseestadt | LBP, schalltechnische Untersuchung, lufthygienische Untersuchung | Ja |

| Maßnahme | Art der Leistung | in 2006 abge- schlossen |
|---|--|--|
| B 74n - Farger Straße bis Kreinsloger | Landschaftspflegerische Ausführungsplanung | Nein |
| Netzschluss Zubringer Arsten/KE Dreye, 3. BA | Lufthygienische Untersuchung | Ja |
| Anbindung OE Lilienthal an die Borgfelder Allee | Landschaftspflegerische Ausführungsplanung | Nein |
| Ausbau Hans-Bredow-/ Julius-Faucher-Straße (BP 2346) | Landschaftspflegerische Ausführungsplanung | Ja |
| Straßenbahnlinie 1 - Verlängerung bis Mahndorf | LBP, Antrag auf UVP-Vorprüfung, schalltechnisches Gutachten, Erschütterungsgutachten | Nein |
| Straßenbahnlinie 1 - Verlängerung bis Mittelshuchting | Biotoptypenkartierung | Ja |
| A 281, BA 2/2 (Planfeststellungsantrag) | LBP, schalltechnische Untersuchung | Ja |
| A 281, BA 3/2 (Planfeststellungsantrag) | LBP, FFH-VU, schalltechnische Untersuchung | Ja |
| A 281, BA 4 (Planfeststellungsantrag) | LBP, FFH-VU, schalltechnische und lufthygienische Untersuchung | Nein |
| Kompensationsflächenpool Kreuzdeich | Antragsunterlagen für wasserrechtliches Planfeststellungsverfahren | Ja |

Im Jahr 2006 begannen die Planungen für die Grundsanie rung der A 27 zwischen den Anschlussstellen Ihlpohl und Uthlede (vgl. Kap. I.2) und die Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 vom Roland-Center nach Mittelshuchting (vgl. Kap. III.5.2). Als Grundlage für land-

schaftsplanerische Arbeiten wurden durch beauftragte Fachleute Biotypenkartierungen erstellt.

Es wurde die Erarbeitung fachspezifischer Unterlagen für Planfeststellungsverfahren für die Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 von Osterholz nach Mahndorf, den dreistreifigen Ausbau des Zubringers Überseestadt (B 6) stadteinwärts und den Ausbau der Anschlussstelle Bremen-Sebaldsbrück an der A 27 beauftragt und zum Teil in 2006 auch fertig gestellt. Aufgrund eingegangener Stellungnahmen in den Planfeststellungsverfahren für den Netzschluss Zubringer Arsten/Kommunale Entlastungsstraße Dreye, 3. BA musste ein luftschadstofftechnisches Gutachten nachgeliefert werden.

Für die genehmigten Straßenbauvorhaben B 74n (Verlegung und Ausbau zwischen Farger Straße und Kreinsloger) und die Anbindung der Ortsentlastungsstraße Lilienthal an die Borgfelder Allee wurde die Landschaftspflegerische Ausführungsplanung begonnen, für den Ausbau der Hans-Bredow-/ Julius-Faucher-Straße wurde sie abgeschlossen.

Die im Auftrag der GPV (Bremer Gesellschaft für Projektmanagement im Straßenbau) erarbeiteten Antragsunterlagen für die Bauabschnitte 2/2 und 3/2 der A 281 wurden überprüft, die Erarbeitung und Abstimmung der Planfeststellungsunterlagen für den 4. Bauabschnitt (Wesertunnel) fachlich begleitet.

Mit der Antragstellung auf wasserrechtliche Planfeststellung eines Kompensationsflächenpools am Kreuzdeich (BBau 2253, Teil B) hat das ASV Neuland betreten. Es ist beabsichtigt, mit dem Flächenpool Eingriffe durch die Anbindung der Ortsentlastungsstraße Lilienthal auf Bremen Gebiet, die Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 nach Lilienthal, den Ersatzbau der Wümmebrücke Ritterhuder Heerstraße und die A 281, BA 3/2 zu kompensieren. Außerdem geht das ASV „in Vorleistung“ für die Projektgesellschaft Borgfeld (PBG), die verpflichtet ist, am Kreuzdeich Kompensationsmaßnahmen für die Wohnbaugebiete in Borgfeld-West und -Ost durchzuführen.

b. Ausführung von Kompensationsmaßnahmen

| Maßnahme | Art der Leistung | in 2006 abgeschlossen |
|--|--------------------|-----------------------|
| A 27 - 6-streifiger Ausbau, 1. + 2. BA | Entwicklungspflege | Ja |

| Maßnahme | Art der Leistung | in 2006 abge- schlossen |
|---------------------------------------|---|-------------------------------|
| A 27 - 6-streifiger Ausbau, 3. BA | Bepflanzung und Fertigstellungspflege | Ja |
| B 74n – Farger Straße bis Kreinsloger | Amphibienschutzzaun, Beginn Beweissicherung für das NSG „Eispohl/Sandwehen“ | Nein |

Nach Fertigstellung des Erd- und Straßenbaus konnten die Böschungen der 6-streifig ausgebauten A 27 zwischen den Anschlussstellen Bremen-Industriehafen und Bremen-Burglesum bepflanzt und anschließend - aufgrund des heißen Wetters - kräftig gewässert werden.

Im 1. und 2. Bauabschnitt der A 27 lief die Entwicklungspflege der jungen Pflanzungen, die Ende 2006 abgeschlossen wurde.

In Vorbereitung des Baubeginns für die B 74n zwischen Farger Straße und Kreinsloger wurde ein Amphibienschutzzaun errichtet, der aufgrund seiner Konstruktion den Amphibien ein Abwandern aus dem zukünftigen Baufeld ermöglicht, aber ein Rückwandern aus den Laichgewässern im NSG „Eispohl / Sandwehen“ verhindert.

Außerdem wurden in Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden Grundwasserpegel und ein Niederschlagswassermessgerät zwischen dem vorgenannten Naturschutzgebiet und der zukünftigen Straßentrasse installiert. Die Messdaten, die die Geräte liefern, werden zur Beweissicherung ausgewertet, welche Auswirkungen die Bauarbeiten und der Straßenkörper auf den Stauwasserhorizont haben, der die Gewässer am Eispohl speist.

III.6 Baumaßnahmen (ohne BAB)

Projekt **Marktplatz Oslebshausen**

Der Marktplatz Oslebshausen wurde in grauem Betonsteinpflaster, mit integrierten bogenförmigen Natursteinbändern, hergestellt. Durch ein Grünkonzept wurde der Marktplatz selber nicht nur durch ein grünes Band eingebettet, sondern erfährt durch das Neupflanzen von 22 Bäumen eine deutliche Aufwertung der Aufenthaltsqualität, die insbesondere dem Wochenmarkt, der zweimal in der Woche stattfindet, zu Gute kommt. Fußläufige Verbindungen zwischen und unter den Bäumen sorgen für eine fließende Verbindung von Platzfläche und Gehweg an der Oslebshausener Landstraße.



Projekt **Vegesacker Straße, 1. BA**



Durch den Umbau des Straßenquerschnittes Vegesacker Str., 1. BA, erfolgte gleichzeitig eine Erneuerung der teilweise sehr schlechten Oberflächen.

Die Reduzierung der Fahrbahnbreite auf 5,50 m und gleichzeitige Anordnung der Tempo-30 Zone machte eine Herstellung eines separaten Radweges nicht mehr nötig. 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, nicht zuletzt durch den Erhalt des sog. Alleecharakters, der auch durch Neupflanzungen von zusätzlichen Bäumen erweitert wurde.

Projekt Leibnizplatz
Verkehrsweg für die Straßenbahn



Der Leibnizplatz ist seit Anfang des vorigen Jahrhunderts ein wichtiger Umsteigepunkt im Bremer Süden und wird es auch zukünftig bleiben. Hier verkehren heute drei Straßenbahnlinien, die in einer zentralen Haltestelle gebündelt wurden, um die Umsteigewege zu minimieren. Zusätzlich wird und wurde zur Steigerung des Komforts die Haltestelle Rotes - Kreuz - Krankenhaus umgebaut.



Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Mit dem Bau der BAB A 281 ist die über den Leibnizplatz führende Friedrich-Ebert-Straße eine wichtige Zuwegung zu dieser Stadtautobahn, sowie zum Flughafen und zur Airport Stadt Bremen. Der Leibnizplatz behält für den MIV eine wichtige Verteilerfunktion innerhalb der Alten Bremer Neustadt, und wird auf der Hauptachse Friedrich-Ebert-Straße mit je 2 Fahrstreifen je Richtung ausgebildet. Durch die Neuordnung der Verkehrsführung wird der

Linksabbiegeverkehr von der Friedrich-Ebert-Straße in den Neustadtwall künftig entfallen. Dagegen wird es möglich sein, vom Buntentorsteinweg direkt in die Friedrich-Ebert-Straße in Richtung Flughafen zu fahren.

Ruhender Verkehr

Die Fläche für den ruhenden Verkehr in der Friedrich-Ebert-Straße bleibt weitestgehend erhalten. In Höhe des Parkplatzes an der Piepe im Buntentorsteinweg werden zusätzlich Längsparkstände angeboten.

Fahrradverkehr

Die vorhandenen Radwege werden in weiten Bereichen durch Verbreiterung erheblich aufgewertet.

Fußgänger

Ziel der Fußgänger auf dem Leibnizplatz ist größtenteils die neue Haltestelle der Straßenbahn in Platzmitte, die über mehrere signal-gesicherte Furten erreicht werden kann. Im Übrigen sind die der Naherholung dienenden Spazier- und Wanderwege im Bereich der umgestalteten Neustadtswallanlagen direkt zu erreichen.

Grünanlagen

Die zahlreichen allee-artigen Baumneupflanzungen fügen sich harmonisch in die neu gestalteten Neustadtswallanlagen ein. Die Straßenbahntrasse wird im Streckenbereich überwiegend als Grüngleis hergestellt.

Bauzeiten

Ab September 2005 mit einer Gesamtbauzeit von 23 Monaten wurde der Kanal saniert, Wasserleitungen erneuert, die Gleise verlegt und der Straßenraum, einschließlich Lichtsignalanlagen und Beleuchtung, neu geordnet.

Um den Verkehr während der Bauzeit so wenig wie möglich zu beeinträchtigen, wurde in der Friedrich-Ebert-Straße bis auf kurzweilige Ausnahmen stets ein Fahrstreifen je Richtung zur Verfügung gestellt.

Im Juni 2007 wird die Baumaßnahme mit den abschließenden Asphaltdeckschichtarbeiten im Bereich Leibnizplatz fertig gestellt. Abgeschlossen werden die Bauarbeiten mit den Umbauarbeiten an der Haltestelle Rotes - Kreuz – Krankenhaus im Juli 2007.

Kosten

Die Gesamtkosten des Straßenbauprojektes belaufen sich auf ca. 3.235.000,-- €.

III.6.1 Neubau und Umbau

Tabelle Neubau- und Umbaumaßnahmen

| Maßnahme | Art der Bauleistung | in 2006 abge- schlossen |
|--|-----------------------------|--|
| Anbindung Gewerbegebiet Airport-Stadt an die B 75 | Straßenum- und Neubau | Nein |
| Brüggeweg | Straßenumbau | Ja |
| Erschließung ab Osterholzer Heerstraße | Straßenneubau | Nein |
| Erschließung Arsten –Südwest | Straßenneubau | Nein |
| Erschließung Zwischen Dorpen | Straßenneubau | Nein |
| Landwehrstraße zw. Struckmann- straße und Meta-Sattler-Straße | Straßenumbau | Ja |
| Langemarckstraße | Straßenumbau | Ja |
| Marktplatz Oslebshausen / Oslebs- hauser Landstraße | Platzausbau Wochenmarkt | Ja |
| Marktplatz Osterholz / Osterholzer Heerstraße | Platzausbau Wochenmarkt | Ja |
| Alter Dorfplatz Huchting | Platzausbau u. Straßenumbau | Ja |
| Leibnizplatz | Straßenumbau | Nein |
| Knotenpunkt Doventor | Straßenumbau | Nein |
| Vegeacker Straße | Straßenumbau | Nein |

| Maßnahme | Art der Bauleistung | in 2006 abge- schlossen |
|--|--|--|
| Verlegung BAB Zubringer Ritterhuder Heerstraße | Straßenum- und Neubau | Nein |
| Verteilerkreis Utbremen | Straßenumbau / Straßensanierung | Ja |
| Woltmershauser Straße | Straßenumbau | Ja |
| Parkplatzanlage Auf dem Peterswerder | Parkplatzerweiterung und Straßenumbau | Ja |

III.6.2 Sanierungsmaßnahmen

(Maßnahmen ohne nennenswerte Änderungsplanung)

| Maßnahme | Art der Bauleistung | in 2006 abge- schlossen |
|--|-------------------------------|--|
| Ahrlingstraße | Fahrbahnsanierung | Ja |
| Am Hahnenberg | Fahrbahn- und Gehwegsanierung | Nein |
| Am Hohentorsplatz, Teilbereiche | Deckensanierung, Notreparatur | Ja |
| Blankenburger Straße | Fahrbahn- und Gehwegsanierung | Nein |
| Deichstraßen im Blockland, Teilbereiche | Deckensanierung | Ja |

| Maßnahme | Art der Bauleistung | in 2006 abge- schlossen |
|---|--|--|
| Friedrich-Karl-Straße | Fahrbahnsanierung | Nein |
| Habenhauser Brückenstraße, Borgwardstr. und Habenhauser Landstr | Notreparatur | Ja |
| Habenhauser Brückenstraße, Kreuzung Habenhauser Landstr. | Notreparatur | Ja |
| Hastedter Heerstraße | Fahrbahnsanierung | Ja |
| Heinrich-Plett-Allee | Kanalsanierung HanseWasser, Straßenentwässerung | Ja |
| Heinrich-Plett-Allee, Kreuzung Huchtinger Heerstraße | Deckensanierung | Ja |
| Huchtinger Heerstraße, Teilbereiche | Deckensanierung | Ja |
| Karl-Grunert-Straße | Rinnensanierung | Ja |
| Lachmundsdamm | Fahrbahnsanierung | Ja |
| Luzerner Straße | Fahrbahnsanierung | Ja |
| Mendestraße | Fahrbahnsanierung | Nein |
| Osterholzer Heerstraße | Fahrbahnsanierung Teilbereiche | Ja |
| Rückertstraße | Fahrbahnsanierung | Ja |
| Saarlauterner Straße | Fahrbahnsanierung | Ja |

| Maßnahme | Art der Bauleistung | in 2006 abge- schlossen |
|---------------------------------------|--|--|
| Schubertstraße | Fahrbahnsanierung | Ja |
| Schweizer Viertel | Rinnensanierung Teilbereiche in mehreren Straßen | Ja |
| Senator-Apelt-Straße, Teilbereiche | Deckensanierung | Ja |
| Westerstraße, Kreuzung Hohentorstraße | Deckensanierung | Ja |
| Wilseder-Berg-Straße / Müdener Straße | Fahrbahnsanierung | Ja |
| Zubringer Hemelingen | Fahrbahnsanierung Teilbereiche | Ja |
| Züricher Straße | Fahrbahnsanierung in Teilbereichen | Ja |

III.6.3 Sanierung nach Kanalbau

| Maßnahme | in 2006 abge- schlossen |
|--------------------------------------|--|
| Alt-Hastedt (ehemaliges TÜV-Gelände) | Nein |
| Am Rosenberg (Goliathstraße) | Ja |
| An den Kämpen / Am Großen Moordamm | Ja |
| Auf dem Sande | Ja |
| Baumschulenweg | Ja |

| Maßnahme | in 2006 abge- schlossen |
|---|--|
| Bersestraße | Ja |
| Bordenauer Straße | Ja |
| Burgdammer Ring | Ja |
| Bürgermeister-Schöne-Straße | Nein |
| Bürgerstraße | Ja |
| Columbusstraße | Ja |
| Dresdener Straße | Ja |
| Ferdinandstraße | Ja |
| Graf-Moltke-Straße | Ja |
| Gravensteiner Straße | Ja |
| Grolland ESDL 2 (Stehdingsehre von der Huntorpstr. bis unter der Oldenburger Straße B75 hindurch) | Ja |
| Hohenlohestraße | Nein |
| Husumer / Flensburger Straße | Ja |
| Hüttenstraße | Ja |
| Ingolstädter Straße | Ja |
| Jenaer / Gießener Straße | Ja |
| Kielweg | Ja |
| Kirchbachstraße | Nein |
| Kötnerweg | Ja |
| Kuhgang | Ja |
| Lahnstraße West | Ja |
| Lesmonastraße | Ja |

| Maßnahme | in 2006 abgeschlossen |
|---------------------|-----------------------|
| Oewerweg | Ja |
| Reinthaler Straße | Ja |
| Schwarzer Weg | Ja |
| Sonderburger Straße | Ja |
| Tarmstedter Straße | Ja |
| Tettenbornstraße | Nein |
| Vollmersstraße | Ja |
| Waterbergstraße | Ja |
| Wiesenstraße | Ja |

III.6.4 Fachliche Begleitung privater Erschließungsmaßnahmen

| Titel der Maßnahme | |
|--|---|
| ▪ Achterkampsweg | ▪ Friedhof Jüdische Gemeinde, H.-H.-Meier-Allee |
| ▪ Achterndiek | ▪ Gewerbegebiet Bayernstraße |
| ▪ Airport-Stadt | ▪ Gewerbepark Hansalinie |
| ▪ Alt-Hastedt (ehemaliges TÜV-Gelände) | ▪ Gewerbepark Oberneuland |
| ▪ Am Heiddamm/Paul-Reusche-Weg | ▪ Hohenkampsweg |
| ▪ Am Holdheim, Am Rüten | ▪ Kirchhuchtinger Landstr. / Dovemoorstr. |
| ▪ Am Lehester Deich | ▪ Kuhweidedamm |
| ▪ Am Waller Bad | ▪ Lissaer Straße |
| ▪ Arsten Mitte | ▪ Oslebshauer Bahnhof |
| ▪ Berliner-Freiheit | ▪ Rotdornpfad/Landgutweg |

| | |
|--------------------------------|-------------------------------|
| ▪ Borgfeld-West | ▪ Seerosenpark |
| ▪ Dötlinger Straße | ▪ Seniorenheim Mühlenfeldstr. |
| ▪ Erschließung „Arberger Hof“ | ▪ Uppe Angst, SZ-Rockwinkel |
| ▪ Erschließung ab Belmerstraße | |

III.7 Erhaltung

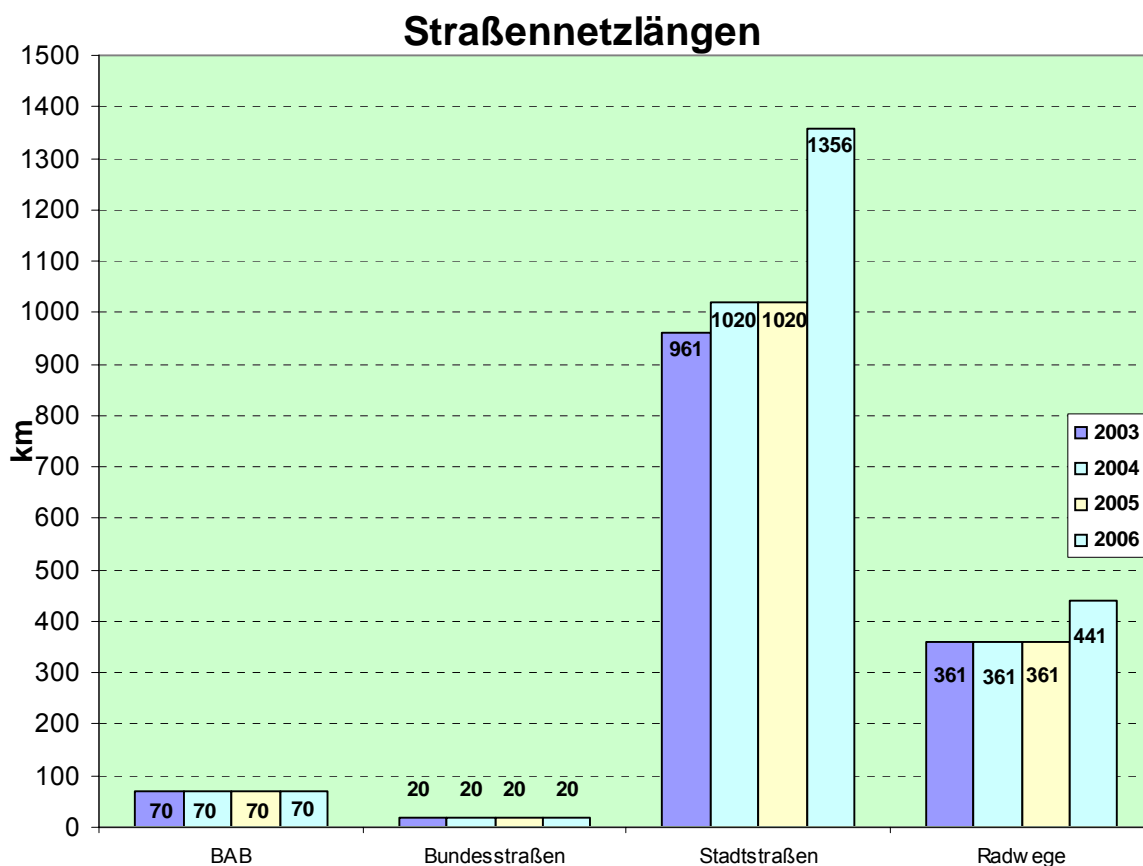
III.7.1 Allgemeine Straßendaten

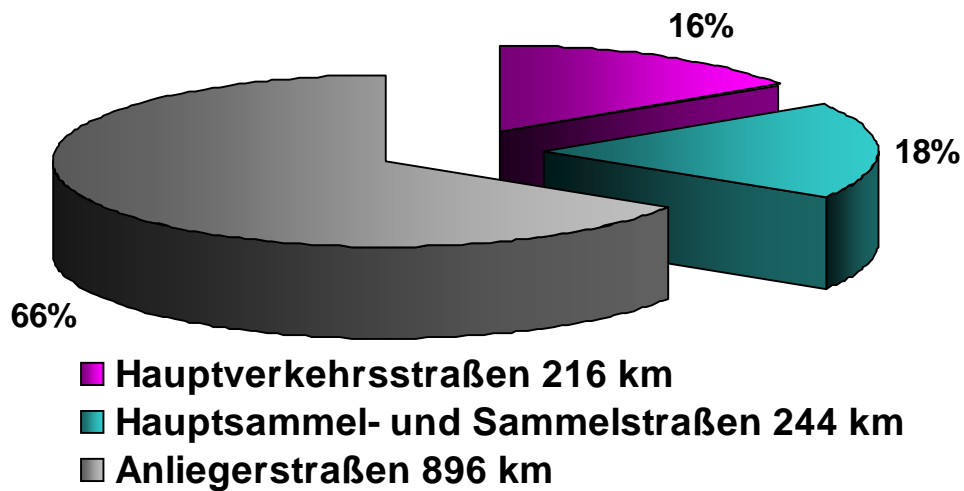
Das Straßenvermögen, d.h. Wiederbeschaffungswert des zu erhaltenden Straßenkapitals/ Bremen Stadt betrug am 31.12.2006 ca. 1.295.360.000,-- € (ohne Bauwerke, ohne Verkehrstechnik und ohne BAB).

Die Netzlänge der Stadtstraßen beträgt 1.356 km mit einer Fahrbahnfläche von 8.477.619 m².

Dem Radverkehr stehen 441 km Radwege zur Verfügung.

Die Autobahnmeisterei unterhält 70,0 km Streckenkilometer (Achismaß) Bundesautobahn und 20,0 km Bundesstraßen.





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.

- Anhand der Beschreibung des Fahrbahnaufbaus, des Zustands, sowie der vorhandenen Haushaltsmittel wird aus vordefinierten Erhaltungsmaßnahmen die jeweils optimale Lösung berechnet.
- Der Kapitalwert des Anlagegutes Fahrbahnbefestigung wird bestimmt und die Kapitalwertentwicklung für einen Zeitraum von zehn Jahren prognostiziert.

Das PMS bietet ein Werkzeug für das betriebswirtschaftlich orientierte Handeln in der Straßenerhaltung und zudem eine inzwischen unverzichtbare Hilfe zur Entscheidungsfindung für die politischen Gremien.

III.7.2 Erhaltungs- und Unterhaltungsleistungen

a. Betonierungen in Bushaltestellenbereichen

- ./.

b. Rad- und Gehwegsanierungen

| | |
|---|--|
| ▪ Adolf-Reichwein-Straße, Teilbereiche | ▪ Lintzeler Weg, Teilbereiche |
| ▪ Bismarckstraße, in Höhe KITA | ▪ Stresemannstraße |
| ▪ Bispinger Straße, Teilbereiche | ▪ Thalenhorststraße |
| ▪ Huchtinger Heerstraße, Teilbereiche | ▪ Waller-, Gröpelinger-, Oslebshäuser Heerstr., in Teilbereichen |
| ▪ Kattenturmer Heerstraße, Teilbereiche | ▪ Werderstraße |
| ▪ Lausanner Straße | |

c. Oberflächenschutzschichten

| | |
|---|--|
| ▪ 25 Straßen mit ca. 70.000,00 m ² | |
|---|--|

III.7.3 Öffentliche Beleuchtung

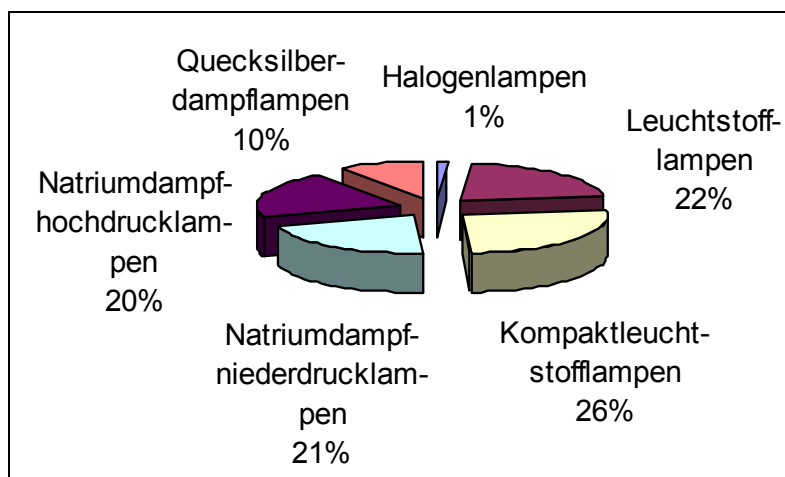
➤ **Umsetzung des Beleuchtungskonzeptes Innenstadt**

Auch im Jahr 2006 wurde an der Umsetzung des Beleuchtungskonzeptes weitergearbeitet. Für den noch fehlenden Bereich des Liebfrauenkirchhofes und der Liebfrauenkirche haben die Planungen begonnen. Dazu gab es erste Gespräche mit allen Beteiligten und Beleuchtungsproben, die die Realisierbarkeit der Entwürfe aufzeigen sollte. Mit dem Ergebnis waren alle Beteiligten einverstanden, so dass nun die Ausführungsplanung erstellt werden kann. Die Zustimmung der Baudeputation vorausgesetzt, soll im Jahr 2007 die spinnennetzartige, gelbe Beleuchtung auf dem Liebfrauenkirchhof gegen wandmontierte Fassadenstrahler mit weißem Licht ersetzt und die Liebfrauenkirche ähnlich dem Dom angestrahlt werden.

➤ **Erneuerung der Straßenbeleuchtung in Bremen**

Im Beleuchtungsvertrag von 2004 ist eine Reduzierung der Anschlussleistung der öffentlichen Beleuchtung von insgesamt ca. 300 kW bis zum Jahr 2010 vereinbart. Erreicht werden soll dies in erster Linie durch Austausch von alten, mit Quecksilberdampflampen bestückten Leuchten, von denen im Jahr 2006 ca. 2.500 Stück ausgetauscht wurden.

Insgesamt wurde dadurch die Anschlussleistung im Jahr 2006 um ca. 62 kW reduziert. Die im Erneuerungskonzept für die Jahre 2005 bis 2010 durchschnittliche Reduzierung der Anschlussleistung von ca. 50 kW wurde damit erneut deutlich übertroffen, so dass die Erreichung des Zielwertes für das Jahr 2010 aus heutiger Sicht nicht gefährdet ist.



Die noch mit ca. 10% im Bestand befindlichen Quecksilberdampflampen werden bis zum Jahr 2010 größtenteils gegen Kompaktleuchtstofflampen und Natriumdampfhochdrucklampen ersetzt. Damit besitzen dann nahezu alle für die Bremer Straßenbeleuchtung eingesetzten Leuchtmittel eine gute bis sehr gute Lichtausbeute.

➤ **Kosten der öffentlichen Beleuchtung 2006**

| | |
|--|-----------------------|
| Unterhaltung und Betrieb (inkl. Energiekosten) | 5.420.613,88 € |
| Erneuerung | 1.218.487,40 € |
| Neubau | 1.508.668,04 € |
| Neubau / Ergänzung | 52.354,71 € |
| Gesamt: | 8.200.124,03 € |

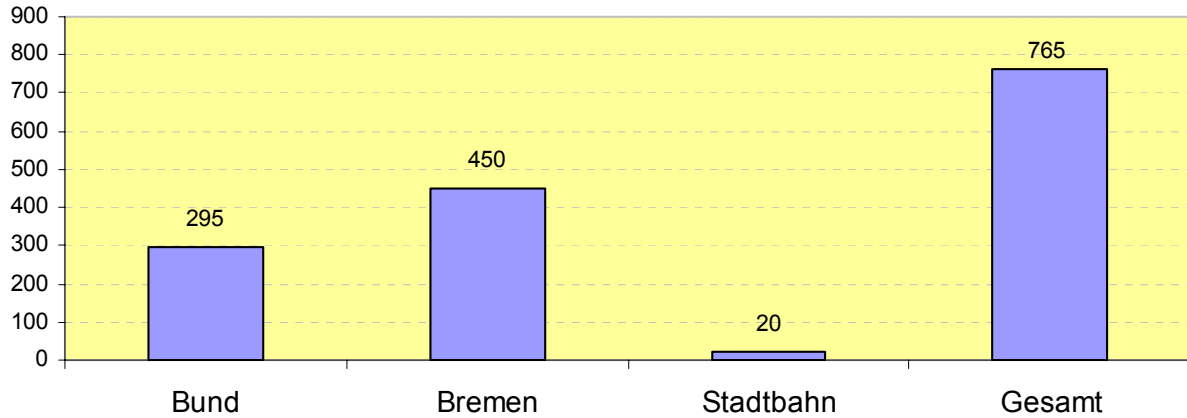
III.8 Brücken- und Ingenieurbauwerke

Die Abteilung Brücken- und Ingenieurbau hat im Rahmen des Geschäftsjahres 2006 zahlreiche Projekte begleitet.

Eine genauere Auflistung ist in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt.

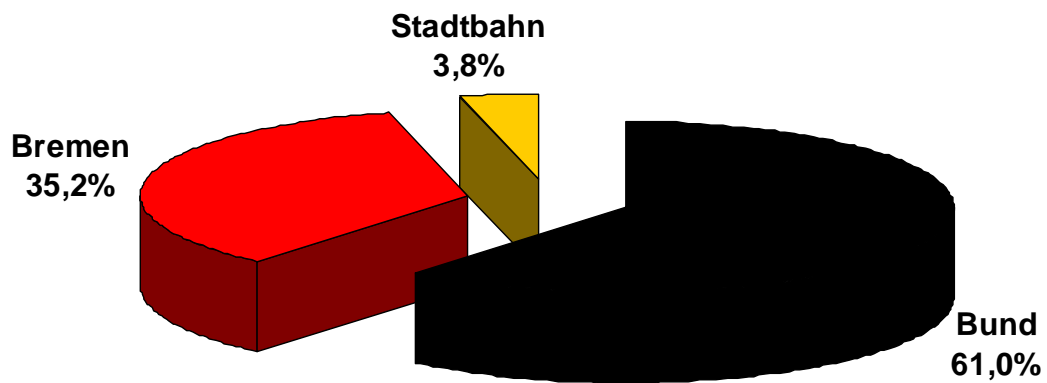
| | |
|--|-------|
| Anzahl der gesamten Brücken- und Ingenieurbauwerke | 2.018 |
| davon Brücken | 765 |
| Anzahl der in 2006 bearbeiteten Planungen für Brücken- und Ingenieurbauwerke, (einschl. Planungen für Durchlässe/ Schilderbrücken etc. miterfasst) | 96 |
| Anzahl in 2006 fertig gestellter Brücken- und Ingenieurbauwerke u. a. AS Airport-Stadt | 8 |
| Anzahl der in 2006 durch Projektgesellschaften (BIG und GPV) und Erschließungsträger fertig gestellten Brücken- und Ingenieurbauwerke u.a. A281, VZB AS-Hemelingen, Überseestadt | 48 |
| Anzahl der in 2006 instand gesetzten Brücken- und Ingenieurbauwerke (> 10.000 €) | 24 |
| Anzahl der Bauten und Instandsetzungen (> 10.000 €), die sich am 31.12.2006 noch im Bau befanden | 21 |
| Anzahl der in 2006 von anderen Baulastträgern übernommenem Bauwerken | 0 |
| Nachrechnungen von Brücken, für Schwerlasttransporte. | 2.650 |

Anzahl der Brücken- und Ingenieurbauwerke -Teilbauwerke-



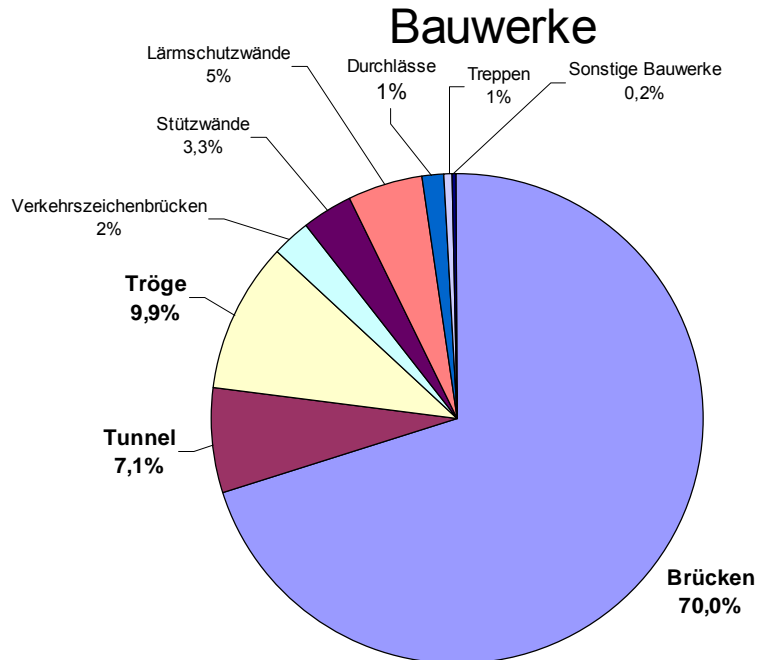
Wiederbeschaffungswert der Brücken und Ingenieurbauwerke 1,059 Mrd. €

a) nach Baulastträger



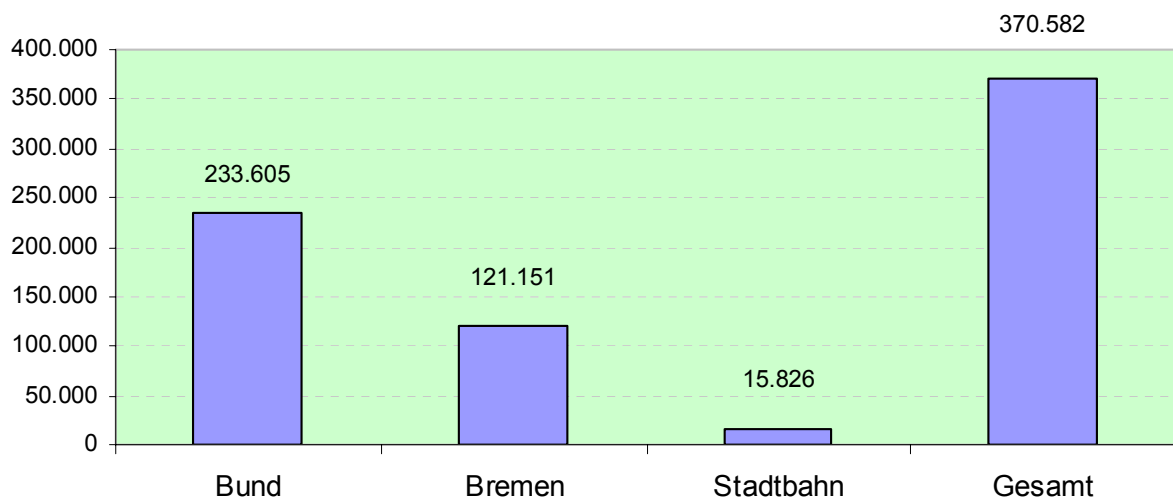
Wiederbeschaffungswert 1,059 Mrd €

b) nach Bauarten



Wiederbeschaffungswert 1,059 Mrd €

Brückenfläche in m²



Projekt BW 201; Überbauerneuerung der Lesumbrücke in Bremen Burg**Notwendigkeit der Maßnahme**

Die vorhandene Lesumbrücke wurde im Jahre 1950 als Stahl-Stabbogenbrücke hergestellt. Sie ist Teil einer für die BAB A 27 ausgewiesener Umleitungsstrecke U25 zwischen den Anschlussstellen Dreieck Bremen-Industriehäfen und Bremen Burglesum.

Die Widerlager der Brücke sind auf Pfählen tief gegründet. Am Widerlager Nord durchdringen die Pfähle die Fundamentreste einer ehemaligen Lesumbrücke.

Im Zuge mit einer für das Jahr 1991 geplanten Instandsetzung des Bauwerkes wurden Materialproben zum Nachweis der Schweißbarkeit des Stahls entnommen. Die Materialprüfung ergab, dass der Stahl weder schweißbar ist, noch der gemäß Bestandszeichnung vorgesehene Materialgüte St52 entspricht.

Eine daraufhin durchgeführte statische Nachrechnung des Überbaues für die Brückenklasse 60 ergab unter Zugrundelegung der tatsächlich zulässigen Spannungen eine Spannungsüberschreitung von bis zu 40%.

Die Brücke ist deshalb in Ihrer Tragfähigkeit von Brückenklasse 60 auf 30 zurückgestuft worden. In Abhängigkeit vom Schadensverlauf können weitere Abstufungen der Brückenklasse notwendig werden.

Ziel des Ersatzbaues ist die Wiederherstellung der uneingeschränkten Nutzung der Lesumquerung.

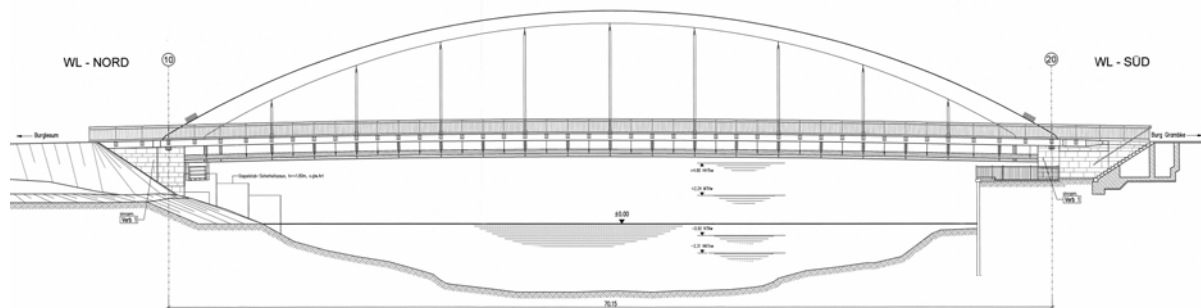
Durch die Rückstufung erfüllt das Bauwerk nicht die heutigen Anforderungen an den LKW- und Schwerverkehr, insbesondere als Umleitungsstrecke der BAB A 27.

Gleichwohl ist die Verkehrssicherheit des Bauwerkes zurzeit nicht gefährdet. Schwertransporte dürfen das Bauwerk jedoch nicht befahren. Die Brückenklasse 30 ist die untere Grenze für den uneingeschränkten Verkehr der gemäß StVZO zugelassenen Fahrzeuge.

Bauwerksgestaltung

Der vorhandene Stahlüberbau ist abgängig und soll auf Wunsch der örtlichen politischen Gremien durch eine neue Stabbogenbrücke ersetzt werden.

Ansicht der neuen Stabbogenbrücke



Nach Abschluss einer Variantenuntersuchung (Verbund- zu Stahlüberbau) ist die Wahl auf einen Stahlüberbau gefallen. Der Stahlüberbau ist leichter und wirkt sich statisch günstiger auf die vorhandene Tiefgründung aus.

Im Zuge der Überbauerneuerung ist es notwendig, die Widerlager zu ertüchtigen und an den neuen Überbau anzupassen. Die grundsätzliche Widerlagergeometrie soll erhalten bleiben. Der Regelquerschnitt des neuen Überbaues ist ein Meter breiter als der vorhandene Regelquerschnitt. Da die Bremer- bzw. Bürger Heerstraße keine Bundesstrasse mehr ist sondern eine Gemeindestraße ist die Fahrbahnbreite von 9,00 m auf 7,00 m reduziert worden. Die Geh- und Radwege sind auf dem neuen Überbau jeweils um 50 cm breiter als vorher.

Die Konstruktionsunterkante des vorhandenen Überbaues wird zur Einhaltung des Lichtraumes für die Schifffahrt um ca. 2 cm im Scheitel angehoben.

Auf einen Aussteifungsverband zwischen den Bögen –wie es ihn bei der bestehenden Brücke gibt – wird zur Vereinfachung der Konstruktion verzichtet.

Die Geländer werden aus gestalterischen Gründen am Überbau außen vor dem Gesimsblech angebracht.

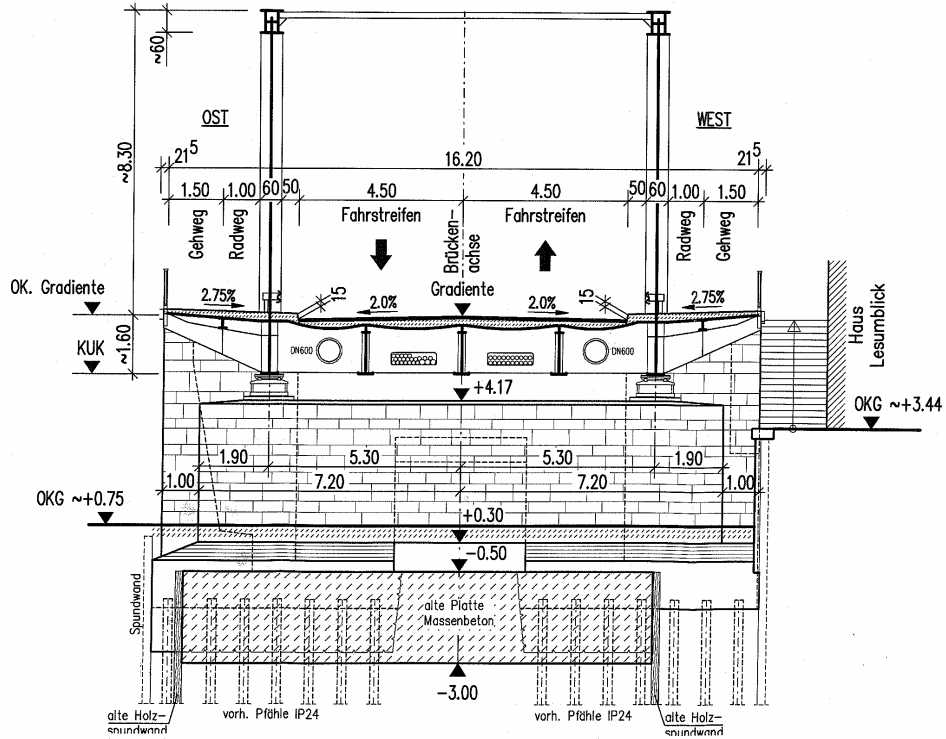
Die Entwässerungs-Längsleitungen werden vom Hochpunkt ausgehend zu beiden Widerlagern geführt. Dort ist eine Freifallentwässerung in die Lesum außerhalb der Schifffahrtshahnenrinne vorgesehen.

Gitterkonstruktionen auf den Auflagerbänken der Widerlager sollen Vogeleinflug und Vandalismus verhindern.

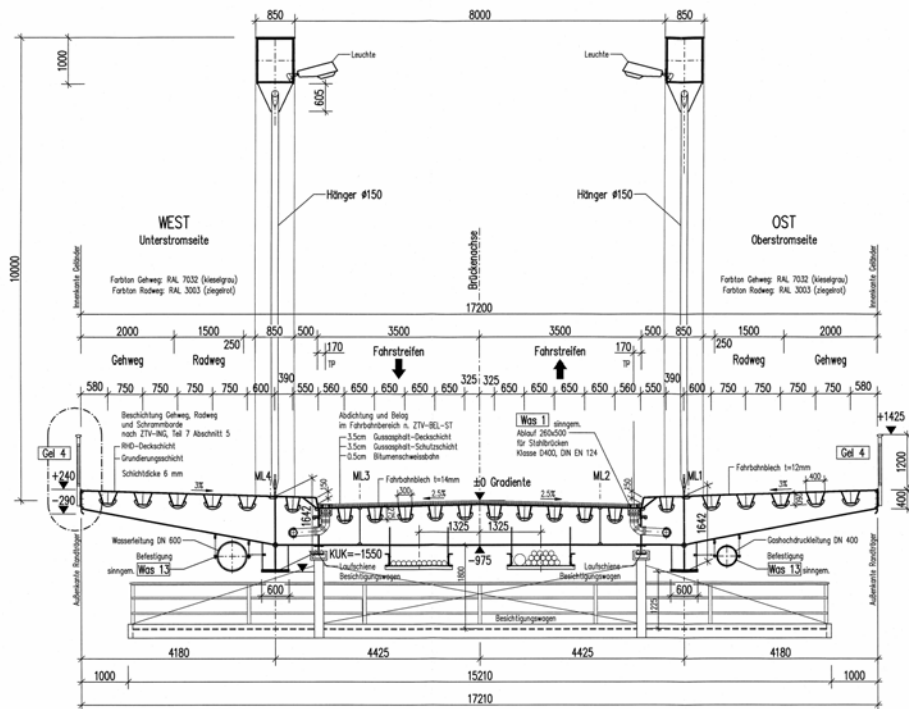
Das Widerlager Nord erhält einen Wartungsgang (vorhandene Konstruktion ohne Wartungsgang).

Ein Besichtigungswagen wird unter dem Überbau für Wartungs-, Prüf- und Reparaturarbeiten angeordnet.

Vorhandener Querschnitt



Neuer Querschnitt



Entwurfplanung / Variantenplanung

Im Zuge der Entwurfsplanung mussten zunächst die Randbedingungen geklärt werden.

So sind Bestandsunterlagen gesichtet, Baugrunderkundungen beauftragt sowie Vermessungsarbeiten zur Erfassung des Geländeprofiles (einschließlich Peilungen der Lesum) durchgeführt worden.

Variantenplanungen wurden angestellt, um den optimalen Bauablauf und die optimale Konstruktion (Wahl des Querschnittes: Stahl oder Verbundkonstruktion) zu ermitteln.

Für den Bauablauf standen 3 Varianten zur Diskussion:

- Variante 1: Verwendung des vorh. Überbaues als Hilfsbrücke
- Variante 2: Einsatz einer Hilfsbrücke
- Variante 3: Montage des neuen Überbaues neben vorh. Überbau

Um langzeitliche Sperrungen (≥ 6 Wochen) der Burger- und Bremer Heerstraße zu vermeiden bzw. Risiken auszuschließen, die durch die Nutzung des vorh. Überbaues als Hilfsbrücke einzugehen wären, ist die Wahl auf Variante 2 gefallen.

Die folgende Aufzählung zeigt, welche Punkte bei der Entwurfsplanung im Wesentlichen zu berücksichtigen waren:

➤ Straßenverkehr

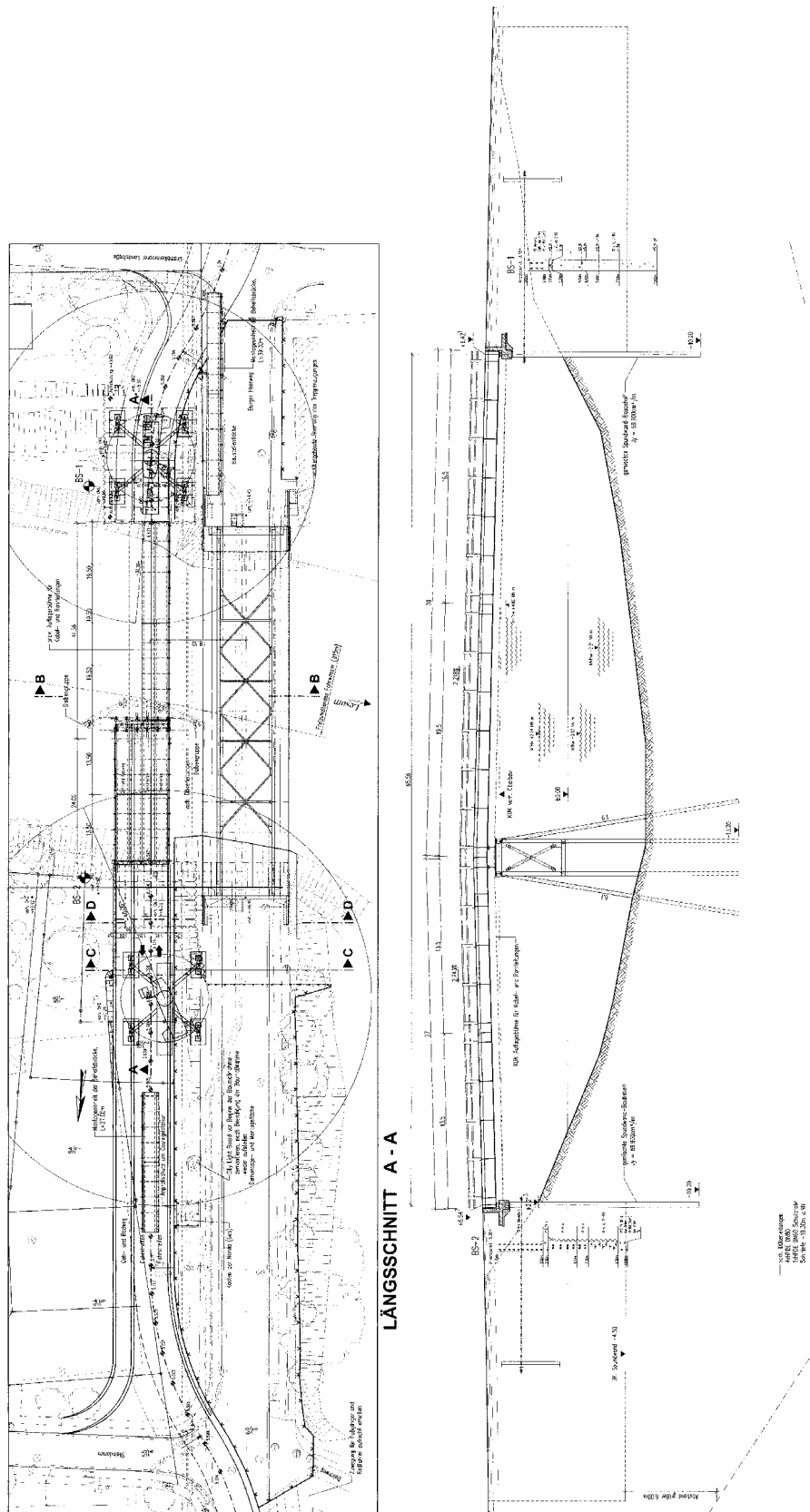
Der Verkehr läuft während der Bauzeit auf einer Umfahrung, die aus Umfahungsdamm und Behelfsbrücke besteht. Die Arbeiten am Brückenbauwerk können ohne größere Auswirkungen auf den Verkehr durchgeführt werden.

Allerdings gibt es einige notwendige Sperrungen der Bremer Heerstraße / Burger Heerstraße in der verkehrsarmen Zeit (23 bis 5 Uhr) zum Aufstellen eines Autokrans (zwecks Abladen von Montageeinheiten bzw. Aufladen von demontierten Brücketeilen).

Herstellung der Umfahrung für den Ersatzneubau Überbau Lesum-Brücke (siehe nachfolgende Abbildung).

- Hilfsjoch für Behelfsbrücke mit Gründung auf Stahl-Rammpfählen in der Lesum erstellen
- Hilfsjoch durch Dalbengruppen sichern
- Spundwände in den Widerlagenbereichen der Behelfsbrücke einbringen
- gleichzeitig Gelände für Umfahungsdamm und Kranaufstandsflächen anschütten (H= 0 - 1,70 m Nord und 0 - 3,50 m Süd)

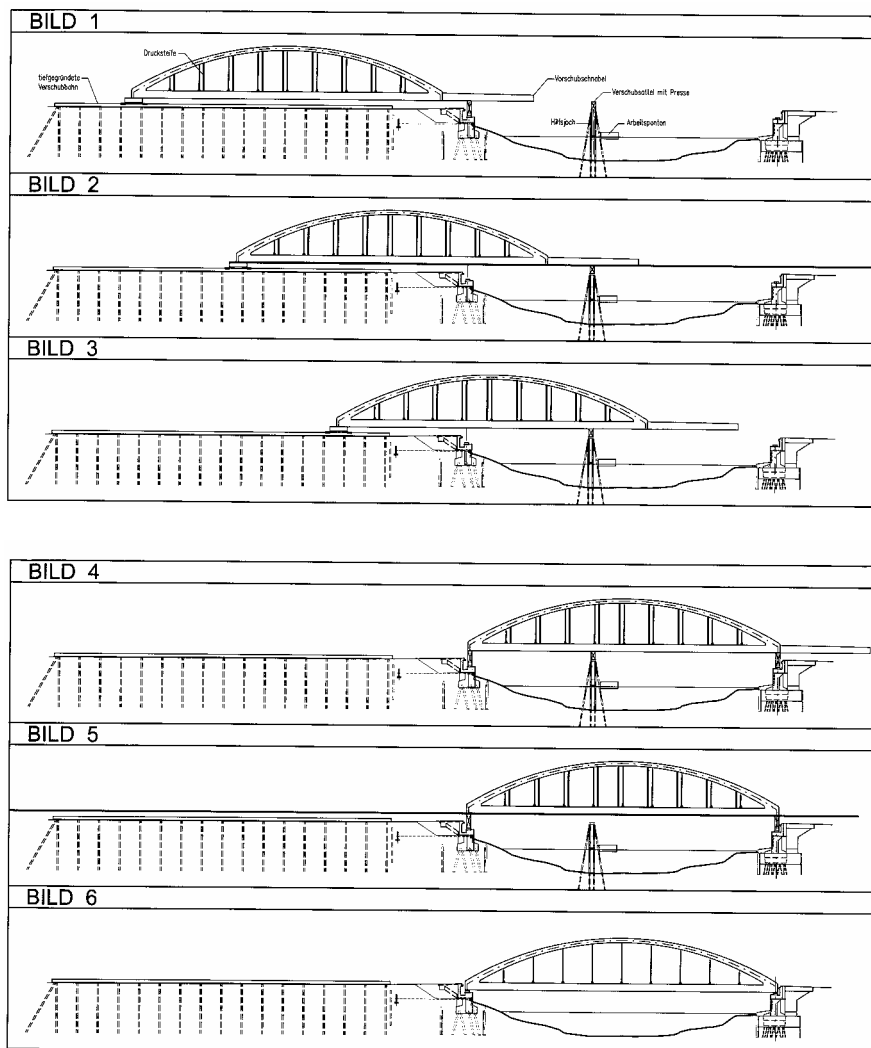
- Spundwände verankern
- Auflagerbänke für Behelfsbrücke auf Spundwänden betonieren
- Behelfsbrücken-Widerlager hinterfüllen
- Fahrbahndecke für Umfahrung herstellen
- nördliches Behelfsbrücken-Feld (im Beispiel bestehend aus 4 längsgekoppelten Segmenten) mit Mobilkran montieren
- dabei Vormontage auf Umfahrdamm
- südliches Behelfsbrücken-Feld mit Mobilkran montieren
- dabei Vormontage auf östlichem Gehweg Burger Heerstraße
- Verkehrsumlegung auf Umfahrung
- Leitungen vor den alten Widerlagern aufnehmen und auf die Behelfsbrücke verlegen
- Rückbau in umgekehrter Reihenfolge



- Umverlegung der Versorgungsleitungen (Strom, Gas, Wasser usw.)
Die Versorgungsleitungen werden zu Beginn der Baumaßnahme auf die Behelfsbrücke umverlegt und nach Fertigstellung des neuen Überbaues unter den neuen Stahlüberbau gehängt.
Die Variante Leitungen zu dukern ist aus Kostengründen gescheitert.
- vorh. Mineralwassertransportleitung (Düker neben der Lesumbrücke) darf nicht durch Bautätigkeit gefährdet werden.
Die Hilfsabfangungen in der Lesum sowie die Hilfswiderlager der Behelfsbrücke (Spundwandkonstruktion) dürfen den Düker nicht gefährden.
- Schlechter Baugrund
Am nördlichen Widerlager liegt Auelehm in Schichtdicken von 2,30 m bis zu 5,70 m vor. Dies hat Einfluss auf die Berechnung der Widerlagergründung.
Der schlechte Baugrund macht vor dem Widerlager Nord einen großflächigen Bodenaushub für die Rückverankerung des Widerlagers erforderlich.
Am südlichen Widerlager bestimmen Auffüllungen, die von Mittelsanden -zum Teil mit Schluffbänderungen- unterlagert sind, den Bodenaufbau.
- Abstimmung der neuen Bauwerkslasten auf die bestehende Tiefgründung.
Die bestehende Tiefgründung der Widerlager Nord und Süd soll erhalten bleiben. Die neuen Lasten aus dem Überbau müssen von den vorh. Pfählen aufgenommen werden.
- Notwendigkeit der Ertüchtigung am Widerlager Nord
Die vorhandene Gründung am Widerlager Nord besteht aus einer Tiefgründung mit 22 Betonpfählen Ø 40 cm und ca. 13,50 m Länge.
Da ohne Ertüchtigungsmaßnahme die neuen Bauwerkslasten vom Widerlager Nord nicht aufgenommen werden können, ist eine Ertüchtigung erforderlich.
Am Widerlager Nord werden insgesamt vier Anker als Totmannkonstruktion eingebaut. Dazu werden im Altbeton Kernbohrungen mit Durchmesser 15 cm (im Kopfbereich 50cm) durch die Widerlagerwand hergestellt. Die Anker Ø 40 mm werden an der erdseitigen Ankerwand verankert.
- Teilabbruch und Umbau der Widerlager (Auflagerbänke, Kammerwände, Flügelwandköpfe)
Der Teilrückbau des vorhandenen Widerlagers erfolgt mit einem erschütterungsarmen Abbruchverfahren, z.B. Diamant-Seilsägeverfahren.

- Ausschub und Demontage des vorhandenen Überbaues
 Der vorhandene Stahlüberbau wird über eine Verschiebkonstruktion auf den nördlichen Straßendamm verschoben, kleinteilig zerlegt und abtransportiert.
 Die Verschiebbahn vor dem Widerlager Nord ist tief zu gründen und als Stahl- oder Betonkonstruktion herzustellen.
 In der Lesum muss eine zusätzliche Hilfsabfangung für den Verschiebvorgang unter Beachtung des freizuhaltenden Fahrwassers hergestellt werden.
- Montage und Einschub des neuen Stahlüberbaues
 Die Verbringung des montierten Überbaues in Endlage soll wie bei der Demontage des alten Überbaues über einen Verschieb in Längsrichtung erfolgen.
 Der Überbau wird in mehreren Montageeinheiten angeliefert und auf der bereits hergestellten Verschiebbahn zusammengebaut.

Einschub des neuen Stahlüberbaues



➤ Klären der rechtlichen Situation:

Die Bremer Heerstraße / Burger Heerstraße ist als Gemeindestraße der Straßengruppe B eingestuft.

Dementsprechend ist kein Planfeststellungsverfahren einzuleiten.

Das Anmieten von Grundstücken für die Umfahrung kann auf Grund fehlender Finanzierung noch nicht durchgeführt werden.

Abstimmungen des Entwurfes mit dem Deichverband, WSA, Naturschutzbehörde sind erfolgt.

Kleine Maßnahmen – große Wirkung

Zwei Projekte, die 2006 fertig gestellt wurden, belegen anschaulich, dass im Brücken- und Ingenieurbau nicht immer nur spektakuläre, große Brückenbauwerke die Arbeit bestimmen, sondern dass eine Vielzahl kleinerer Maßnahmen wichtig für die städtische Infrastruktur sind. Die Umgestaltung des Torfhafens Findorff und der Bau der Brücke „Am Überfluss“ im Blockland sollen dies veranschaulichen.

Projekt Torfhafen Findorff



In den vergangenen Jahren wurde der Torfhafen aus Gründen des Gewässer- und Grundwasserschutzes infolge von Starkregenereignissen vom Torfkanal mittels einer Spundwand abgeschottet. Das ASV hatte die Baulast einiger Konstruktionen - Stützwand zur Eickedorfer Str., Treppenanlagen, Brückenbauwerk Neukirchstr., Geländereinfassungen -, dem Deichverband am rechten Weserufer oblag die Pflege des Gewässers, Stadtgrün war für die Grünanlage und einer Podestanlage zuständig, Hansewasser besaß Notüberläufe und Zuleitungen, und die Wasserbehörde des Senators für Bau, Umwelt und Verkehr war als Aufsichtsorgan zuständig.

Über mehrere EU-Projekte - Canal Link, River Links, Blue Roots – kam dann Bewegung in die Umgestaltung des Torfhafens. Im Winter 2004 begannen die ersten Arbeiten. Die alte, absperrende Spundwand sollte gezogen werden. Das ASV konnte hier insofern den Planungsprozess mitgestalten, da sich viele Hinweise in den Altbeständen der Unterlagen fanden. Alte Nachrechnungen des ASV (vormals ASB) ergaben, dass bei einer Wasserabsenkung im Torfkanal, die sich durch Ziehen der trennenden Spundwand ergeben würde, die freiliegenden, uralten Ufermauern nicht mehr ausreichend standsicher sind. Das ASV hat daraufhin in Absprache mit dem Deichverband am rechten Weserufer entschieden, wasserseitig neue Spundwanduferwände einzubringen. Die absperrende Spundwand zwischen Torfhafen und Torfkanal wurde gezogen.

Doch beim Einpressen der wasserseitigen Spundwände kam es zu einem bedeutendem Schaden im Bestand der straßenseitigen Winkelstützmauer, die die Verkehrs- und Erdlasten der höher liegenden Eickedorfer Straße gegenüber dem tiefer liegenden Torfhafen abschirmen soll. Eine den Planern unbekanntes alte unterwasserseitige Arkadenwand aus Mauerwerk von 1874 war baufällig, und das Baugrundgefüge infolge der Spundwandarbeiten veränderte sich derart, dass die benachbarte Stahlbetonstützwand zur Straße einbrach und sich in der anliegenden Hauptverkehrsstraße gefährliche Risse bildeten.

Der Bau einer neuen Stützwand zur Sicherung der Straße wurde in Auftrag gegeben. Die alte Stützwand wurde vollständig abgebrochen. Da ein Gründungsgutachten belegte, dass der Baugrund sehr inhomogen ist, sollte eine neue Stützwand tief gegründet werden. Spundwände wurden eingepresst, diesmal im Bereich der höher liegenden Nebenanlagen. Der instabile Bereich der alten Uferwände wurde so mittlerweile von zwei Seiten gegen weitere Einflüsse gesichert. Zu diesem Zweck mussten eine Vielzahl teilweise sehr sensibler Leitungen verlegt werden. Im Kreuzungsbereich zur Bürgerweide und zum Bürgerpark wurde eine alte, vorhandene Galerie entfernt und eine neue Sitzstufenanlage mit Aufenthaltsqualität öffnete den Übergang zwischen Straßen und Gewässer. Diese Sitzstufenanlage wurde auf ei-

ner Stahlbetonplatte gegründet und ragt wasserseitig über die Uferspundwand aus. Alle stählernen Füllstabgeländer wurden erneuert, die historischen Uferwände aufwendig von Wurzelwerk befreit und sonstige Schäden saniert, die benachbarte Brücke unterseitig und an den Flügelwänden instand gesetzt, die gerissenen Straßenbeläge wurden erneuert und die Nebenanlagen neu hergestellt.

Bauherr: Der Senator für Bau, Umwelt und Verkehr

Projektleitung / Projektsteuerung: Amt für Straßen und Verkehr

Baudaten (nur ASV; ohne wasserseitige Einspundung durch den Deichverband):

- 800 m².....Spundbohlen m²
- 80 m.....Stahlbetonstützwand
- 300 m².....Sitzstufenanlage
- 250 lfd. m..Sanierung historische Uferwände

Kosten (nur ASV-Maßnahme, einschl. Ingenieurleistungen):728.000,-- €

Projekt Bücke Überfluss



Schon seit langem existierte die Idee, im Bremer Blockland eine Querung der kleinen Wüme zwischen dem Tierheim Hemmstraße und Dammsiel zu errichten, damit sich Radfahrern,

Fußgängern und Skatern neue Möglichkeiten der Naherholung erschließen und den Landwirten lange Wege der Umfahrung erspart bleiben. Vor dem Krieg stand hier bereits eine Brücke.

Am ehemaligen Hof Kappelle konnten Grundstücke vom Deichverband am rechten Weserufer zur Verfügung gestellt werden und mittels einer Fachwerkkonstruktion aus Stahl konnte man den Brückenschlag zwischen Waller- und Blockland-Seite über die Kleine Wümme herstellen. Die Brücke wurde für landwirtschaftlichen Verkehr bemessen. Das ASV übernahm die Projektsteuerung im Auftrag des Senators für Bau, Umwelt und Verkehr.

Wegen der komplizierten Anbindung der Baustelle infolge vieler gewichtsbeschränkter Straßen und Brücken im Blockland und der teilweise engen Kurvenradien wurde für die Brücke eine Stahlfachwerkkonstruktion gewählt. So konnte die Tragkonstruktion der Brücke werksseitig hergestellt werden, auch um Schweißarbeiten, Beschichtungsarbeiten und konstruktive Arbeiten der Montage über dem Gewässer mitten im Naherholungsgebiet vermeiden zu können. Zunächst jedoch wurden beidseitig stählerne Spundwandwiderlager und -flügel eingepresst und die Auflagerbänke und Lager als Stahlkonstruktion hergestellt. Der stählerne Überbau ohne Fahrbahnplatte und innen liegendem Geländer wurde mit Tieflader nahezu komplett angeliefert. Hierzu mussten gewichtsbeschränkte Brücken im Rahmen der Anlieferungsstrecke im Blockland mittels Behelfskonstruktionen überbaut werden. Vor Ort wurde dann der gesamte Überbau über das Gewässer auf die Spundwandwiderlager eingehoben. Die stählerne Überkonstruktion, bestehend aus unten und oben liegenden Stahlplatten mit dazwischen liegenden stählernen Längs- und Queraussteifungen, als direkt befahrbare Fahrbahn und die Geländer wurden bauseits eingesetzt und verschweißt bzw. verschraubt. Am Fahrbahnrand wurden längsseits hölzerne Schrammborde montiert.

Bauherr: Der Senator für Bau, Umwelt und Verkehr

Projektleitung / Projektsteuerung: Amt für Straßen und Verkehr

Baudaten:

- Stahlfachwerkkonstruktion auf Spundwandwiderlagern
- Länge der Brücke (Achismaß): 16,54 m
- Breite Fahrbahn 3,00 m, Gesamtbreite: 3,98 m
- 262 m² Spundbohlen als Widerlager
- 10,4 to tragende Stahlbrückenkonstruktion einschl. Belag

Kosten: 240.000,-- €

III.9 Planfeststellungen und Erschließungen

III.9.1 Planfeststellungen

Das Jahr 2006 war geprägt von der Vorbereitung der Beschlüsse für den 4-streifigen Ausbau des Autobahnzubringers Horn-Lehe, die Verbreiterung des Autobahnzubringers Überseestadt (B 6) sowie für den Netzschluss an die Kommunale Entlastungsstraße Dreje in Arsten. Darüber hinaus wurden die Änderungsbeschlüsse für den Um- und Ausbau der AS Ochtum (B 75) wie auch für den Ausbau und die Verlegung der B 74 im Bereich zwischen Farger Straße und Kreinsloger vorbereitet bzw. erlassen.

Der Schwerpunkt der Vorbereitung lag in der Abstimmung bzw. Anforderung der für den jeweiligen Beschluss erforderlichen Unterlagen. Darüber hinaus erfolgte die Beratung der mit dem Erstellen der Planunterlagen beauftragten Projektleiter sowohl des Amtes für Straßen und Verkehr wie auch der Gesellschaften (z.B. Gesellschaft für Projektmanagement im Verkehrswegebau, GPV) hinsichtlich Form und Inhalt der erforderlichen Unterlagen für die noch im Planungsstadium befindlichen Projekte wie A 281 BA 3/2, A 281 BA 2/2, Cherbourger Straße und Ausbau der Einmündungsbereiche B 6/L 121 in Bremerhaven, A 27 AS Sebaldsbrück, A 270 AS St. Magnus, A 27 Grundsanie rung Ihlpohl / Uthlede. Es wurden Hinweise gegeben, welche gesetzlichen Grundlagen zu berücksichtigen sind und Empfehlungen ausgesprochen, welche Gutachten ergänzend eingeholt werden sollten.

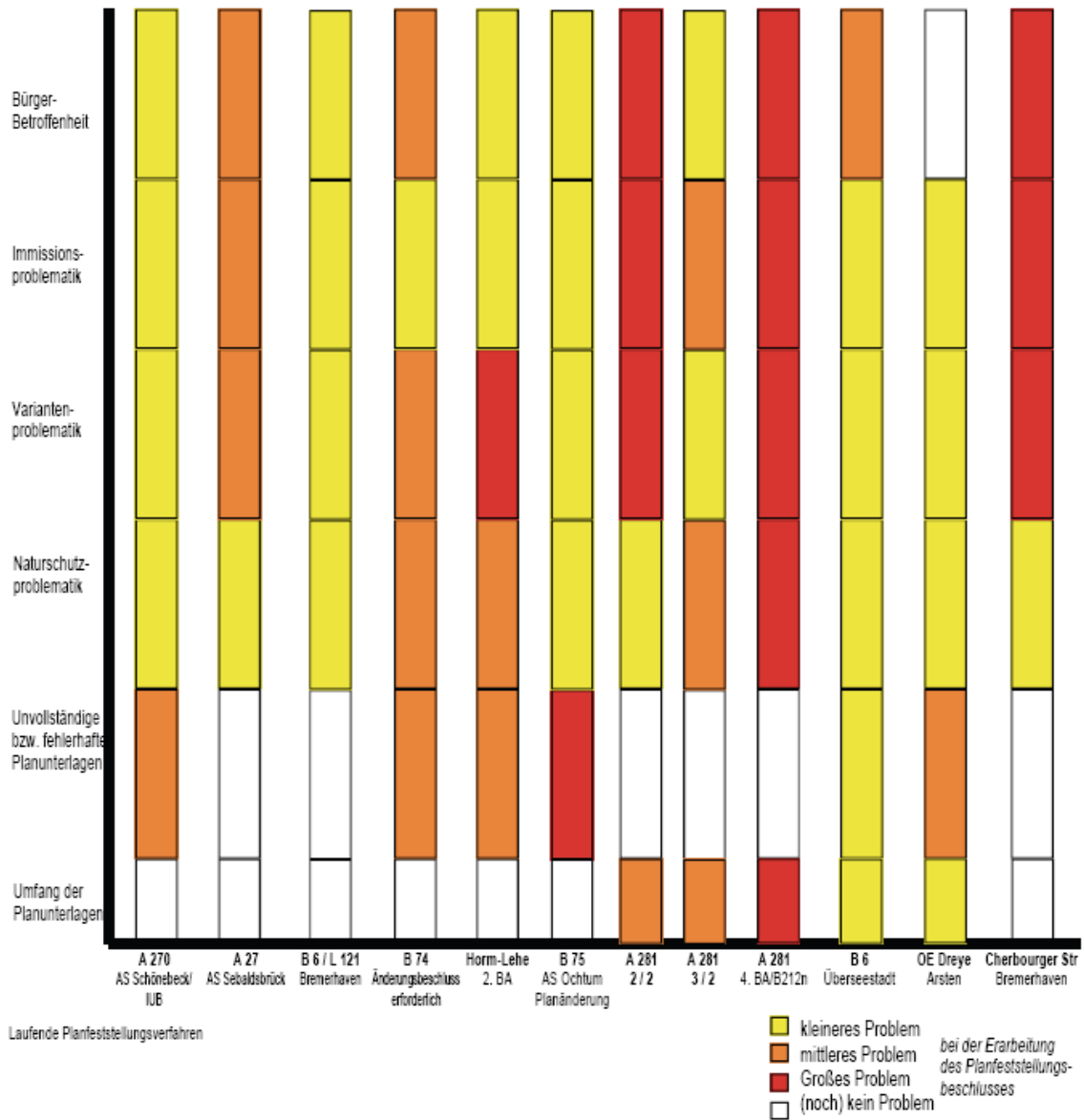
Im folgenden Risikobild sind für die aktuellen Planfeststellungsverfahren die Probleme in der bisher festgestellten Ausprägung dargestellt.

Im Jahre 2006 konnte die Planfeststellungsbehörde einen Beschluss erlassen:

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

Seit November 2006 gehört die Planfeststellungsbehörde nicht mehr zum ASV.

Risikobild 2006 für den Bereich Planfeststellung



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 | 8 |
| Eisenbahnkreuzungsvereinbarungen | 1 |
| 10 Abrechnungen von Erschließungsbeiträgen mit einer Gesamtsumme von | 958.244,25 € |
| Überfahrten | 557 |
| Schadenersatzangelegenheiten | 728 |
| Gestattungsverträge | 133 |
| Telekommunikationsangelegenheiten | 102 |
| Passiver Lärmschutz (Vorgänge) | 0 |
| Widmungsverfahren | 0 |
| Entwidmungsverfahren | 4 |
| Haftpflichtangelegenheiten | 65 |
| Pflanzbehälter | 76 |

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 | 2004 | 2005 | 2006 |
|--|-------------|-------------|-------------|
| Verkehrsordnungen | | | |
| Anhörungen | 150 | 155 | 108 |
| Verkehrsordnungen | 317 | 242 | 277 |
| Verkehrsordnungen Einricht. pers. Behindertenparkplatz | 80 | 101 | 103 |
| Baustellen | | | |
| Baustellenanordnungen/ Baustellenbetreuungen | 1.267 | 1.282 | 1.189 |
| Baustellenverlängerungsanordnungen | 171 | 206 | 177 |
| Bewohnerparkgebiete | | | |
| Bewohnerparkgenehmigungen | 1.445 | 1.378 | 1.994 |
| Gewerbeparkgenehmigungen | 325 | 348 | 353 |
| Besucherkarten | 1.637 | 2.024 | 2.292 |
| Wochenkarten | 519 | 619 | 481 |
| Anhängerkarten | 5 | 0 | 0 |
| Ausnahmegenehmigungen | | | |
| Deichscheine | 364 | 507 | 494 |
| allgem. Parkerleichterungen | 663 | 691 | 569 |
| Handwerker-AG | 1.560 | 1.803 | 1.653 |
| Soziale Dienste-AG | 265 | 300 | 270 |
| Befreiung von Helm- Gurtpflicht | 51 | 46 | 32 |
| Allgemeine Ausnahmegenehmigungen (außer Tempo 100) | 887 | 664 | 611 |
| Gewichtsbeschränkte Straßen | 115 | 151 | 120 |
| Tempo 100 | 195 | 174 | 144 |
| Schwerverkehr | | | |
| Genehmigung von Schwertransporten | 5.219 | 5.000 | 3.000 |
| Zustimmungen zu Schwertransporten Dritter | 15.400 | 16.900 | 17.600 |
| Sonn-/Feiertags-AG | 81 | 191 | 262 |
| Veranstaltungen | | | |
| Veranstaltungserlaubnisse | 37 | 45 | 45 |
| Rechtsbehelfsverfahren (förmlich) | ./. | ./. | ./. |

III.10.2 Verkehrstechnik

Der Schwerpunkt der Arbeiten lag im Planen, Bauen und Betreiben von 571 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. Die statistischen Daten haben sich gegenüber 2005 unwesentlich geändert und sind aus der folgenden Tabelle zu entnehmen:

| S t a t i s t i k | 2004 | 2005 | 2006 |
|---|-------------|-------------|-------------|
| Anzahl Lichtsignalanlagen (LSA) | 571 | 567 | 571 |
| Anzahl LSA an Kreuzungen + Einmündungen | 356 | 358 | 358 |
| Anzahl Fußgängerfurten | 199 | 197 | 198 |
| Sicherung Gleisanlagen ÖV | 7 | 6 | 7 |
| Bahnübergangsanlagen | 9 | 7 | 7 |
| LSA mit ÖPNV-Beeinflussung | 375 | 378 | 391 |
| LSA mit Blindenakustik | >200 | >200 | >200 |
| Verkehrssteuerungsrechner | 7 | 7 | 7 |
| Anzahl LSA an Verkehrsrechnern | 442 | 456 | 465 |
| Zählstellen/Messstellen | 203 | 203 | 203 |
| Nachabschaltung von LSA | 45% | 66% | 65% |
| Neubau und Änderungen an LSA | 67 | 41 | 43 |
| 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 |

➤ **Lichtsignalanlagen (LSA):**

Grüne Wellen, Qualitätssicherung, Grüner Pfeil, Linie 1 Verlängerung, Überseestadt, Verteilerkreis Utbremen, Airportstadt, A 281 u.a.:

Arbeitsschwerpunkte sind die Bearbeitung von Planungsmaßnahmen, die in Vorbereitung von Inbetriebnahmen neuer und optimierter Verkehrssteuerungssoftware als auch im Rahmen von Baumaßnahmen an Lichtsignal- und Verkehrsrechneranlagen notwendig wurden. Insbesondere sind hier zu nennen die vorbereitenden Arbeiten zur Verbesserung von weiteren Grünen Wellen Strecken im Bereich der Osterholzer Heerstraße, Ludwig-Roselius-Allee, Vahrer Straße, Hansestraße, Kattenturmer Heerstraße, Universitätsallee, Herdentorachse bis Hermann-Böse-Straße 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 4 zu nennen. Im Rahmen der Maßnahmen zur Qua-

litätssicherung sind leistungsverbessernde Maßnahmen 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 Altsignalanlagen auf den neuesten Stand der Technik umgerüstet worden.

➤ **Überseestadt**

Die Überseestadt ist mit 300 ha Gesamtfläche, ca. 6.300 Beschäftigten in 300 Unternehmen und ca. 400 Mio € Entwicklungskosten von 1998 bis 2019 eines der ganz großen Gewerbe-



entwicklungsgebiete in Europa. Mit der Anbindung an die Innenstadt wurde eine ansprechende und leistungsfähige Erschließung als Voraussetzung für die weitere Entwicklung hergestellt. Durch die neue Trassenführung der Straßenbahnlinie 3 wurde eine ÖPNV-Verbindung integriert, die dank modernster Vorschaltsteuerung die Strecke, teilweise auf einer gemeinsamen Trasse mit der Hafenbahn, ohne Verlustzeiten an Signalanlagen befährt. Damit ist die Übersee-

stadt sowohl direkt mit der Innenstadt durch Massenverkehrsmittel als auch an das überregionale (Bundes-)Straßennetz mit allen anderen Zielen verbunden.

➤ **Verkehrsmanagementzentrale (VMZ)**

Nach der Fertigstellung und der erfolgreichen Absolvierung der ersten Betriebsphase wurde Ende 2005 der Beschluss gefasst, die VMZ in den Regelbetrieb zu überführen. Verbunden wurde dies mit zwei wichtigen Entscheidungen zur Weiterentwicklung der VMZ:

1. die VMZ ist zu einem prognosefähigen System auszubauen.

Das bedeutet, dass nicht nur die aktuelle Verkehrslage erfasst und dargestellt wird und in den Steuerungsprozess Eingang findet, sondern auch zukünftige Verkehrsentwicklung

berücksichtigt werden. Diese Prognose wird in die Prognosehorizonte Kurzfristprognose (max. ca. eine Stunde) und Mittelfristprognose (max. ca. 3 Monate) unterteilt, wobei hierbei grundsätzlich unterschiedliche Berechnungsverfahren zum Einsatz kommen.

Im Jahre 2006 wurde zur Vorbereitung einer Ausschreibung eine Marktanalyse durchgeführt und die Anforderungsbeschreibung zu einem Prognosesystem erstellt.

2. die bis dato von der Polizei geführte Verkehrszentrale in die VMZ zu integrieren, wobei ein 24-Stunden-Dienst durch Polizeibeamte in der VMZ zu gewährleisten ist. Hierbei war neben der Verlagerung der technischen Einrichtungen der Verkehrszentrale aus dem Polizeipräsidium in die VMZ die organisatorische Einbindung der Polizeibeamten eine besondere Herausforderung.

Durch die Umsetzung beider Anliegen wird die Zukunftsfähigkeit der VMZ gewährleistet



und die Qualität der Steuerung der verkehrstechnischen Systeme weiter gesteigert. Die Integration der Verkehrszentrale der Polizei in die Verkehrsmanagementzentrale des Amtes erfolgt im Januar 2007. Die Ausschreibung zum Aufbau eines Prognosesystems ist für das Jahr 2007 geplant.

➤ **Verkehrsbeeinflussungsanlage (VBA)**

Inbetriebnahme der VBA – Erweiterung an der AS Delmenhorst

Im Rahmen des Ausbaus der AS Delmenhorst-Ost zum AD Stuhr mussten auch umfangreiche Anpassungen an der bestehenden VBA - A 1 durchgeführt werden. Im Einzelnen wurden

- 2 Anzeigequerschnitte und 3 Streckenstationen versetzt;
- die Messquerschnitte im Umfeld der AS komplett erneuert;
- 1 Wetterstation sowie 1 Übergabepunkt Energieversorgung verlegt;
- die alten nicht wieder verwendbaren Einrichtungen demontiert und ordnungsgemäß entsorgt;
- die Kabeltrassen und Schutzplanken entsprechend der neuen Lage der Einrichtungen angepasst (inkl. zugehörigem Tiefbau);
- die Unterzentralensoftware entsprechend modifiziert sowie

- die vorhandene Bestandsdokumentation der VBA gemäß den durchgeführten Modifikationen angepasst.

Die Arbeiten erfolgten ab April 2004 in mehreren Stufen in enger Kooperation mit den niedersächsischen Kollegen des RB Oldenburg. Eine intensive Koordination war durch die angepasste Umsetzung der VBA-Erweiterung an den mehrstufigen Umbau der Anschlussstelle notwendig.

Die Inbetriebnahme- und Abnahmeprüfungen konnten Anfang 2006 erfolgreich abgeschlossen werden und Dokumentationsunterlagen vervollständigt werden. Die VBA - A1 ist seit Abschluss des Umbaus im betroffenen Bereich störungsfrei wieder in Betrieb.

Die Kosten für den Umbau der VBA - A 1 belaufen sich auf ca. 420.000,-- € und liegen somit im vereinbarten Kostenrahmen.

➤ **Wechselwegweisungssystem Messe / GVZ**

Die Wechselwegweisung GVZ / Messe ist 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 Routenempfehlungen basieren dabei auf der jeweils dynamisch ermittelten aktuellen Verkehrslage und den 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. Im Rahmen der Bedarfsumleitung Daimler Chrysler wird der Fernverkehr zum Gewerbegebiet Daimler Chrysler bei Sperrungen des Hemelinger Tunnels weiträumig über die BAB umgeleitet.

➤ **Wechselwegweiser Daimler Chrysler an der BAB A 1**

Die Anlage GVZ/Messe wurde im Juli 2006 in Betrieb genommen. Der Anlagenteil Daimler Chrysler folgte dann im November. Nach einem mehrwöchigen Probebetrieb wurden die einzelnen Anlagenteile in den Regelbetrieb überführt.



Im weiteren Verlauf werden in 2007 die Erfahrungen der ersten Betriebsmonate in Korrekturen und Verbesserungen der Steueralgorithmen sowie Abarbeitung von Baumängeln an den Außenanlagen durchgeführt. Ebenfalls in 2007 wird die Anlage um eine Stauwarnanlage an der BAB A 27 vor der AS Überseestadt in Fahrtrichtung Walsrode ergänzt, um die dortige Rückstauproblematik zu entschärfen.

III.11 Verdingungs- und Vergabewesen

| Verdingungen und Vergaben | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 |
|-----------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Zahl der abgeschl. Ing.- Verträge | 69 | 73 | 148 | 112 | 96 |
| Zahl der Nachträge/ Bund | 17 | 26 | 29 | 46 | 36 |
| Zahl der Nachträge/ FHB | 38 | 40 | 44 | 32 | 38 |
| Zahl der Submissionstermine | 127 | 97 | 73 | 65 | 92 |
| Zahl der Deputationsvorlagen | 30 | 19 | 22 | 29 | 16 |
| Zahl der Berichte der Verwaltung | 32 | 22 | 27 | 21 | 25 |
| Zahl der Senatsvorlagen | 15 | 24 | 21 | 18 | 16 |
| Summen: | 328 | 301 | 364 | 323 | 319 |

III.12 Risikolage und -entwicklung

Das Amt für Straßen und Verkehr in seiner Zuständigkeit für Planen, Bauen Erhalten, Betreiben und Verwalten von Straßen und Brücken befindet sich in einem dynamischen Umfeld. Um unter den sich ändernden Einflüssen bestehen zu können, baut das Amt für Straßen und Verkehr ein Risikomanagement-System auf. Ein Baustein ist die Berichterstattung zum Risikomanagement im Jahresbericht. Dieser Risikobericht soll fortgeschrieben und auf Grundlage des im Aufbau befindlichen Risikomanagements weiter ausgebaut werden.

In diesem Risikobericht soll im ersten Schritt auf folgende Risikobereiche eingegangen werden:

- Verkehrsinfrastrukturrisiken,
- Finanzwirtschaftliche Risiken und
- Personalrisiken.

III.12.1 Verkehrsinfrastrukturrisiken

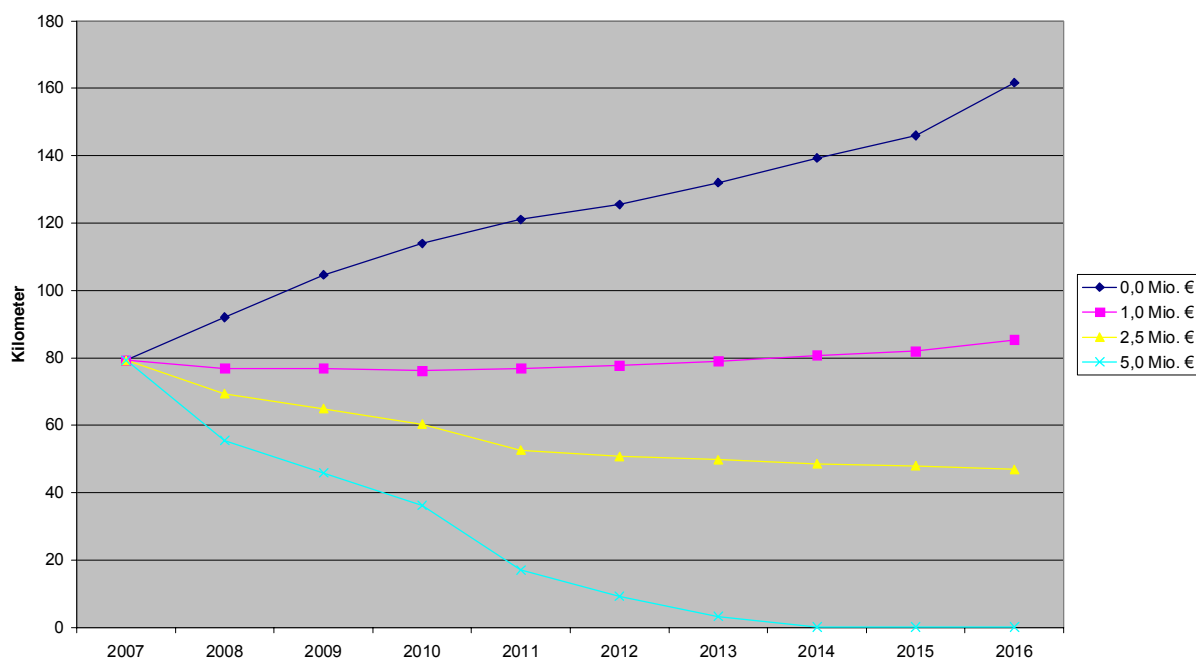
Angesichts leerer Haushaltskassen und dem damit verbundenen drastischen Rückgang der Mittel zur Straßenerhaltung muss die Zustandsentwicklung des Bremer Straßennetzes als kritisch beurteilt werden.

Es wird zwar auch weiterhin die Verkehrssicherheit des Straßennetzes gewährleistet; die Fahrqualität auf den Straßen wird sich allerdings aufgrund der fehlenden Erhaltungsmittel stetig verschlechtern. Mit dieser Verschlechterung des Straßenzustandes geht der kontinuierliche Werteverzehr des Bremischen Anlagevermögens "Straße" einher.

Eklatant entwickelt sich diese Problematik beim Zustand der Hauptverkehrsstraßen. Werden die benötigten Haushaltsmittel für die Erhaltung der Hauptverkehrsstraßen nicht zur Verfügung gestellt, erhöht sich die Zahl der Hauptverkehrsstraßen mit niedrigem Standard kontinuierlich. Folge dieser Problematik wäre eine stetige Abnahme der Leistungsfähigkeit der für den Wirtschaftsstandort wichtigen Hauptverkehrsstraßen Bremens.

Die folgende Grafik zeigt die Entwicklungsszenarien des Hauptverkehrsstraßennetzes für verschiedene Erhaltungsbudgets.

Hauptverkehrsstraßen mit niedrigem Standard für verschiedene Budgetszenarien



Für den Bereich der Brücken- und sonstigen Ingenieurbauwerke werden regelmäßig im Rahmen der vorgeschriebenen Überwachungstätigkeiten aufgetretene Schäden festgestellt und dokumentiert. Die jährliche Bestandsaufnahme hat einen Finanzmittelbedarf ergeben, der durch die bisher für die Erhaltung von Brücken eingeplante Finanzplanung nicht gedeckt ist. Es besteht somit das Risiko, dass die erforderlichen Erhaltungsmaßnahmen an den Ingenieurbauwerken - insbesondere die Erhaltung der Großbrücken - nicht zeitgerecht durchgeführt werden können. Dadurch würden eine überproportionale Schadensvergrößerung und somit auch ein größerer Finanzmittelbedarf entstehen. Je nach zeitlicher Verzögerung der Erhaltungsmaßnahmen würden Herabstufungen der zulässigen Belastungen bis hin zu Sperren einiger Bauwerke notwendig werden.

III.12.2 Finanzwirtschaftliche Risiken

Das Land Bremen als Haushaltsnotlageland ist zu überproportionalen Einsparungen verpflichtet. Das hat für das Amt 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 seit Jahren bestehenden Sparanstrengungen sind in Bremen freiwerdende Stellen nicht in erforderlichem Maß wiederbesetzt worden, was bis heute zu einer problematischen Altersstruktur geführt hat. Durch die anstehenden Altersabgänge sind Wiederbesetzungen von frei werdenden Stellen nunmehr unumgänglich.

Die neuen tarifrechtlichen Rahmenbedingungen aber sorgen dafür, dass das in direkter Konkurrenz zu privatwirtschaftlichen Unternehmen stehende Amt im Wettbewerb um qualifizierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nicht mehr die adäquaten Anreize bieten kann. Eine der fundamentalen Herausforderungen für das Amt für Straßen und Verkehr ist daher, trotz der problematischen Tarifstruktur, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für die Übernahme einer Aufgabe im öffentlichen Dienst zu gewinnen. Darüber hinaus ist dem Risiko eines Kompetenzverlustes durch die Förderung des Wissenstransfers zu begegnen und die Qualifizierung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in dem erforderlichen Maß sicher zu stellen.

In den drei dargestellten, wesentlichen Bereichen hängt die Entwicklung der Risiken von den finanziellen und politischen Entscheidungen ab. Das Amt für Straßen und Verkehr sieht daher bei nicht adäquater finanzieller Mittelausstattung die größte Herausforderung darin, die Beherrschung der größten Risiken im Rahmen des Risikomanagements zu gewährleisten.

