

 **Freie
Hansestadt
Bremen**

Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr

 **ASV**
Amt für Straßen
und Verkehr

 **BSAG**

 **Consult
Team
Bremen** Gesellschaft für
Verkehrsplanung
und Bau mbH

 **Schübler-Plan**


Birkhoff & Landschütz • Einmündlich
Verkehr • planen • realisieren
Dipl.-Ing. M. Birkhoff • Partner

 **BMH
BWH**
Birkhoff & Landschütz • Einmündlich
Verkehr • planen • realisieren
Dipl.-Ing. M. Birkhoff • Partner



Beirat Vahr
am 13.10.2015



Inhalt der Präsentation

1. Übersicht Querverbindung
2. Wesentliche Gründe für das Projekt
3. Wahl der Trasse
4. Nutzen der Querverbindung
5. Wesentliche Projektbeteiligte
6. Übersicht: Abschnitte zur Variantenuntersuchung
7. Bewertungskriterien zur Variantenuntersuchung
8. Übersicht Trasse
9. Verkehrssimulation
10. Konstruktive Erfordernisse
11. Landschaftspflegerische Maßnahmen
12. Geplanter Bauablauf
13. Bisherige wesentliche Meilensteine
14. Weiteres Vorgehen



1. Übersicht „Querverbindung“

- Verbindet die „sternförmig“ aus der City weglauenden Linien 1 und 2/10 „quer“
- Verläuft vom Gleiskreuz Bei den Drei Pfählen / Bennigsenstraße über Bennigsenstraße, Stresemannstraße, Steubenstraße zum Gleisdreieck Julius-Brecht-Allee
- Länge ca. 1,4 km
- 1 neue Haltestelle (Steubenstraße)



2. Wesentliche Gründe für das Projekt

- Zwischen dem Bremer Osten und der östlichen Vorstadt werden derzeit viele Fahrten mit dem motorisierten Individualverkehr und vergleichsweise wenig Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt.
- Die einzige ÖV-Verbindung besteht durch die Buslinie 25, die jedoch nicht direkt in die östliche Vorstadt führt.
- Die Querverbindung ist fester Bestandteil des von der Bremischen Bürgerschaft beschlossenen Verkehrsentwicklungsplans 2025



3. Wahl der Trasse

- Im Vorfeld Untersuchung alternativer Strecken, z.B.:



Der gewählte Trassenverlauf stellt den besten Kompromiss aus:

- ÖPNV-Beschleunigung, Linienführung
 - Erschließungsbereich,
 - Nutzen und Kosten,
- dar.



4. Nutzen der Querverbindung

Für Bremen:

- Erweiterung des Liniennetzes

Für Bürgerinnen und Bürger:

- Verbesserung des ÖPNV-Angebotes
- Direkte und komfortable Verbindung zwischen Vahr, Blockdiek, Osterholz und den Bereichen Ostertor, Steintor, Peterswerder, Hulsberg
- Deutliche Verbesserung der Erreichbarkeit der kulturellen Einrichtungen im Viertel und der City

Für Gewerbe / Betriebe:

- Verbesserung der Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln und damit verbunden
- Steigerung der Attraktivität



5. Wesentliche Projektbeteiligte



Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr

- Freie Hansestadt Bremen
c/o Senator für Bau, Umwelt
und Verkehr > Auftraggeber



- Betrieb gewerblicher Art
c/o Amt für Straßen und Verkehr > Vorhabenträger



- Bremer Straßenbahn AG > Betreiber



- Consult Team Bremen > Projektmanagement



- Schüßler-Plan > Planung



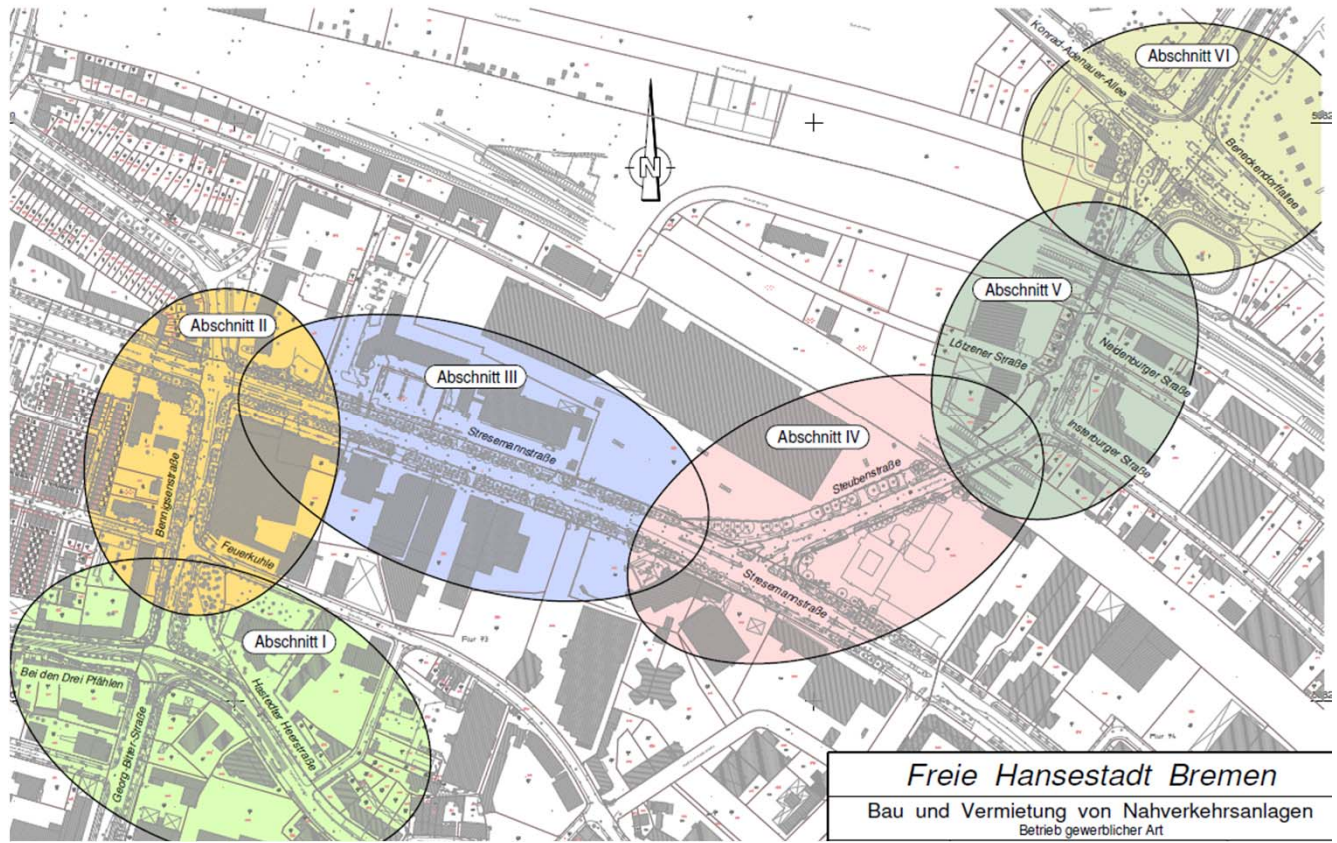
- Birkhoff + Partner > Landschaftsplanung



- Bonk Maire Hoppmann > Schall und Erschütterung



6. Übersicht: Abschnitte zur Variantenuntersuchung



7. Bewertungskriterien zur Variantenuntersuchung

Verkehr

- ÖPNV
- MIV
- Fußgänger /
Radfahrer

Wirtschaft- lichkeit

- Baukosten
- Förderung

Umwelt

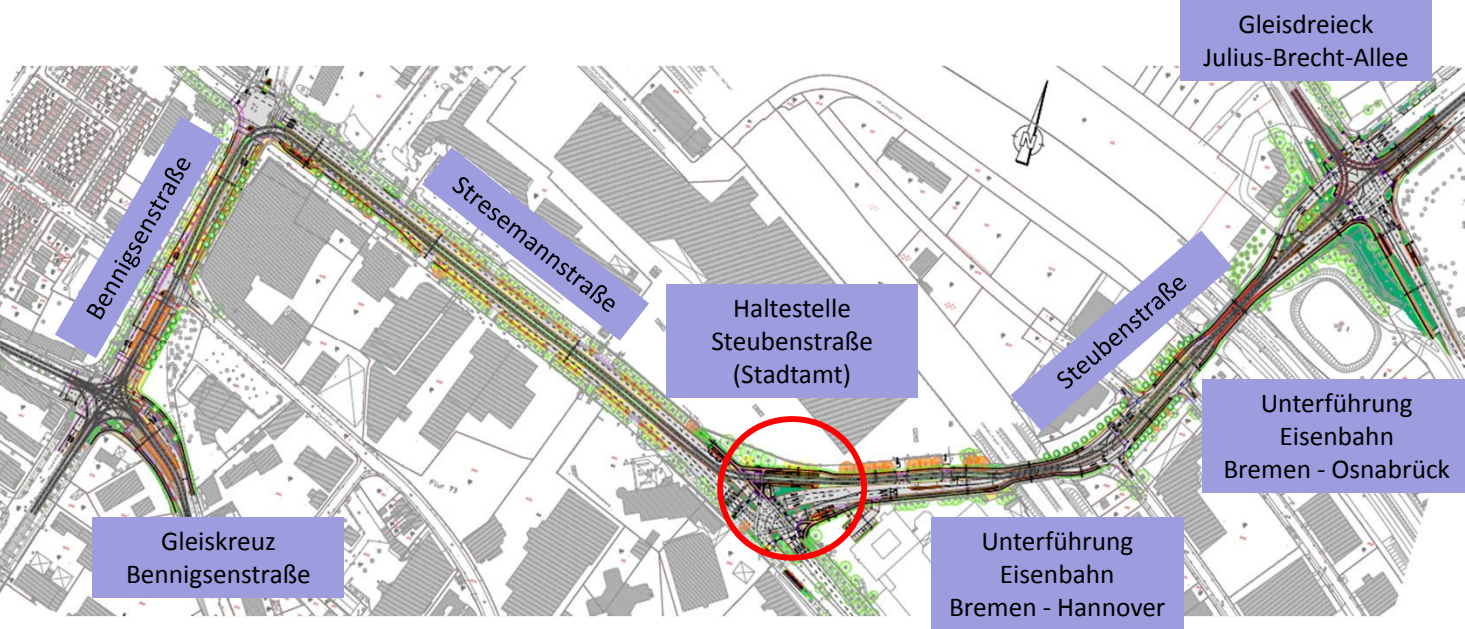
- Auswirkungen auf
- Pflanzen
 - Boden/Wasser
 - Klima/Luft
 - Landschaft/
Landschaftsbild
 - Kompensations-
möglichkeiten

Städtebau

- Stadt- und
Landschaftsbild
- Aufenthalts-
qualität



8. Übersicht Trasse



➔ Luftbild mit Planung

➔ Lagepläne



9. Verkehrssimulation

Untersuchung erfolgte 2-stufig:

- Vergleich der verschiedenen Zwischenvarianten im Bereich der Bennigsenstraße zur Bestimmung einer Vorzugsvariante (09/2013 – 05/2014),
- Zusammenführung der Vorzugsvariante Bennigsenstraße und Steubenstraße / Stresemannstraße und umfangreiche Simulationen der gesamten Strecke (05/2014 – 01/2015)

Grundlage der Simulationen:

- Vorhandene Verkehrszahlen
- Aktuelle Verkehrswerte (Zählung 05/2014)
- Einbeziehung der Prognosedaten 2025

Ergebnis der Simulation:

Die Leistungsfähigkeit bleibt auch nach der Umsetzung der Baumaßnahme gewährleistet.

10. Konstruktive Erfordernisse

Baugrund und Gründungsgutachten

- Zur Feststellung der Grundwasserverhältnisse wurden drei neue Grundwassermessstellen eingerichtet, die seitdem kontinuierlich ausgewertet werden
- Auf Basis dieser Messungen und Archivdaten der Wasserwirtschaft hat der Gutachter einen HGW-Pegel mit NN +3,30 m festgesetzt

Konsequenz der Untersuchung:

Sowohl im Bereich der nördlichen als auch der südlichen EÜ werden derzeit Tröge vorgesehen

11. Landschaftspflegerische Maßnahmen

Mit der Naturschutzbehörde wurden im Verlauf der Planung verschiedene Maßnahmen abgestimmt, sodass der notwendige Eingriff vollumfänglich ausgeglichen/ersetzt werden kann. Diese Maßnahmen sind:

- Entlang der Trasse 1, 2
- Eggestraße
- Hemelinger Hafendamm



12. Geplanter Bauablauf

- Abstimmung der Arbeiten mit den erforderlichen Maßnahmen der Versorgungsunternehmen, sowie weiterer Beteiligter
- Arbeiten in mehreren Abschnitten parallel
- Baustellenablaufpläne (A, B, C)



13. Bisherige wesentliche Meilensteine

- 07.10.2014 Bürgerinformationsveranstaltung
- 13.10.2014 Informationsveranstaltung für die Gewerbetreibenden
- 23.03.2015 Bürgerinformationsveranstaltung als Marktplatz der Informationen
- 14.07.2015 2. Marktplatz der Informationen
- 21.07.2015 2. Informationsveranstaltung für die Gewerbetreibenden
- 31.07.2015 Antrag auf Planfeststellung



14. Weiteres Vorgehen

Nächste Schritte

- Erlass Planfeststellungsbeschluss
- Ausschreibung, Einwerben der Baumittel
- Umsetzung (Bauzeit ca. 3,0 Jahre)



Vielen Dank für Ihr Interesse!

