

Deputation für Umwelt, Bau,
Verkehr, Stadtentwicklung
und Energie
Vorlage Nr. 18/472 (S)

**Deputationsvorlage
für die Sitzung der Deputation Umwelt, Bau und Verkehr,
Stadtentwicklung und Energie (S)
am 08. Januar 2015**

**Sanierung und Umgestaltung „Fedelhören“ zwischen „Rembertistraße“ und
„Am Dobben“**

Ausgangslage

Der Fedelhören liegt im Innenstadtbereich zwischen „Präsident-Kennedy-Platz“ und „Am Dobben“. Die Sanierung betrifft den Abschnitt zwischen „Rembertistraße“ und „Am Dobben“. Der Abschnitt ist geprägt von einer gemischten Struktur zwischen Wohnen und Kleingewerbe, wie Kunstgalerien, Gesundheitspraxen und ähnlichem.

Vorhandener Straßenraum



Der „Fedelhören“ ist in diesem Abschnitt eine Einbahnstraße in Richtung „Rembertistraße“. Die Fahrbahn ist stark sanierungsbedürftig. Ihre Breite differiert zwischen 4,30 m und 6,50 m. Beidseitig der Fahrbahn befinden sich ca. 2,0 m breite Gehwege. Eine regelgerechte Parkraumgestaltung ist nicht vorhanden. So parken die Kraftfahrzeuge aufgesetzt auf beiden Seiten des Gehweges. Dies schränkt den Gehweg an einigen Stellen auf eine Breite von weniger als 1,00 m ein. Der Radverkehr führt derzeit im Beidrichtungsverkehr über die Fahrbahn.

Auslöser der Planung

Die Asphaltfahrbahn des „Fedelhören“, die die ursprüngliche Großpflasteroberfläche überzieht, ist an vielen Stellen großflächig beschädigt. Im Vorfeld der geplanten Fahrbahnsanierung wurde Ende 2012 eine Kanal-TV Inspektion von hanseWasser durchgeführt. Diese ergab, dass ein Großteil der Hausanschlüsse Rissbildungen und starke Versätze aufweisen. Diese Leitungen aus dem Jahre 1902 können die Dichtheit nicht mehr gewährleisten und sollen laut Sanierungsplanung von hanseWasser nun erneuert werden. Das bedeutet, dass die Nebenanlagen an vielen Stellen aufgegraben werden müssen.

In diesem Zusammenhang soll der gesamte Verkehrsraum betrachtet und neu strukturiert werden, um die Aufteilung der Verkehrsflächen an die Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmer und Anlieger anzupassen.

Planungsrechtliche Grundlagen

Für das Gebiet liegt kein Bebauungsplan vor. Die beplanten Flächen befinden sich im Eigentum der Stadtgemeinde und werden als Verkehrsflächen genutzt.

Ziele der Planung

- Sanierung der schadhafte Fahrbahn
- Neuordnung der Verkehrsflächen
- Parkraumgestaltung ohne Einschränkung der Gehwege
- StVO-konforme Parkmöglichkeiten im Straßenraum
- Radwegführung im Beidrichtungsverkehr
- durchgängig 2,00 m breite freie Gehwege
- barrierefreier Verkehrsraum
- Schaffung von Abstellmöglichkeiten für den Radverkehr
- Aufwertung des Straßenraumes durch Anpflanzung von Bäumen
- kostengünstiger Ausbau unter dem Gesichtspunkt der Materialwahl
- Verbesserung der Fuß- und Radwegführung bei der Querung über die „Rembertistraße“

Geplanter Ausbau

Die Fahrbahn bekommt eine Breite von 3,50 m. Diese Breite entspricht den Richtlinien und hat sich bei ähnlichen Straßenausbauprojekten mit Einbahnstraßen und Radverkehr in beiden Richtungen bewährt.

Als Oberflächenbelag wird für die Fahrbahn Asphalt gewählt. Dieser ist geräuscharm, kostengünstig und vor allem für den Radverkehr komfortabel. Die restlichen Flächen werden nach dem Prinzip aufgeteilt, dass überall dort ein Parkstreifen baulich angelegt wird, wo eine Bestandsgehwegbreite von 2,00 m verbleibt. Der Parkstreifen wird an einigen Stellen durch die Anlage von Baumpflanzbeeten unterbrochen. Insgesamt sollen 7 Bäume neu gepflanzt werden. Über 20 Fahrradbügel sind in den Bereichen geplant, wo ausreichend Platz ist, ohne die Gehwegbreite einzuschränken. Während der Bauausführung wird geprüft, ob das alte Großpflaster zum Ausbau der neuen Parkplätze verwendet werden kann.

Als geschwindigkeitsdämpfende Maßnahme wird die vorhandene Hochpflasterung „Am Dobben“ 10 m weiter in den „Fedelhören“ verlängert. Für den Ausfahrtbereich an der „Rembertistraße“ wird ebenfalls eine Hochpflasterung hergestellt. Das ermöglicht dem Geh- und Radverkehr eine bessere Querung über den „Fedelhören“. Beim Umbau des „Fedelhören“ werden die Vorgaben der Richtlinie der Freien Hansestadt Bremen zur barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Verkehrsraumes berücksichtigt.

Die Wahl des Querschnittes und die Planung der Verkehrsflächen erfolgte in intensiver Abstimmung mit den Bürgerinnen und Bürgern und in Zusammenarbeit mit dem Ortsamt Mitte sowie der Stadtplanung. Auf drei öffentlichen Terminen des Beirates Mitte fand eine rege intensive Diskussion der Bürgerinnen und Bürger unter Moderation der Behörden statt. Dabei wurden die Querschnitte besprochen und einzelne Lösungen offen diskutiert. Die erstellte Planung entspricht dem Wunsch der Mehrheit der beteiligten Bürger und Bürgerinnen und ist das Ergebnis dieser öffentlichen Diskussion.

Der Beirat Mitte hat der vorliegenden Planung am 22.09.2014 zugestimmt.

Zeitplanung

Geplanter Baubeginn des Amtes für Straßen und Verkehr ist für Ende Juli 2015 vorgesehen. Im Vorfeld muss allerdings hanseWasser seine Arbeiten im Juni 2015 beginnen. Der Ausbau soll in drei Bauabschnitten durchgeführt werden. Das voraussichtliche Bauende ist im Januar 2016.

Kosten

Gemäß vorliegender Kostenberechnung vom 11. November 2014

Aufbruch	105.000,-
Baukosten	509.000,-
Ing.Kosten	75.000,-
Baustelleneinrichtung/Räumung/Verkehrssicherung	55.000,-
Beschilderung/ Markierung	25.000,-
öffentliche Beleuchtung	46.000,-
Straßenbegleitgrün	25.000,-
Gesamtkosten Netto	840.000,-
Gesamtkosten Brutto	1.000.000,-

Finanzierung

Die Finanzierung der Maßnahme soll in den Jahren 2015 und 2016 durch das Sondervermögen Infrastruktur / Teilbereich Verkehr erfolgen. Die Mittel verteilen sich wie folgt:

2015 800.000 Euro
2016 200.000 Euro

Die bremischen Mittel in Höhe von 1.000.000 Euro sind bei der Maßnahme „Erhaltung von Straßen“ in den Jahren 2015 und 2016 einzuplanen.

Die Mittel in Höhe von 800.000 € stehen bei der Maßnahme „Erhaltung von Straßen“ für das Jahr 2015 zur Verfügung und werden in der Deputationsvorlage „Erhaltung von Straßen, Wege und Plätze 2015“ dargestellt. Für das Jahr 2016 wird die Erteilung einer Verpflichtungsermächtigung der bremischen Mittel in Höhe von 200.000 € bei der Haushaltsstelle 3687/884 10-7 „Investive Zuweisung“

an das Sondervermögen Infrastruktur/Verkehr ("ASV")" beim Haushalts- und Finanzausschuss beantragt.

Eine Stellungnahme zur Wirtschaftlichkeitsuntersuchung liegt als Anlage 1 bei.

Übereinstimmung mit den Zielen des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025

Die Planung steht im Einklang mit den Zielen des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025. Insbesondere werden die Zielfelder 1, 2, und 6 hierdurch unterstützt:

- Zielfeld 1: Gesellschaftliche Teilhabe aller Menschen ermöglichen, Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer
- Zielfeld 2: Verkehrssicherheit und soziale Sicherheit bei der Nutzung erhöhen
- Zielfeld 6: Die Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch, Gesundheit und Umwelt nachhaltig und spürbar reduzieren

Personalwirtschaftliche Auswirkungen und Genderprüfung

Die Vorlage hat keine personalwirtschaftlichen Auswirkungen. Gender-Aspekte werden in der Erarbeitung der Ausführungsplanung untersucht. Genderspezifische Anforderungen sind zu beachten.

Beschlussvorschlag

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) nimmt die Kostenermittlung zur Kenntnis und stimmt der Durchführung der Maßnahme und der Finanzierung zu.

Anlage 1Wirtschaftlichkeitsuntersuchung-
Übersicht (WU-Übersicht)

Anlage zur Vorlage 18/472 (S)

Datum :31. Okt. 2014

Benennung der(s) Maßnahme/-bündels

Sanierung und Umgestaltung „Fedelhören“ zwischen Rembertstraße und der Straße Am Dobben

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für Projekte mit betriebswirtschaftlichen
 gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen

Methode der Berechnung (siehe Anlage)

 Rentabilitäts/Kostenvergleichsrechnung Barwertberechnung Kosten-Nutzen-Analyse
 Bewertung mit standardisiertem gesamtwirtschaftlichen Berechnungstool

Ggf. ergänzende Bewertungen (siehe Anlage)

 Nutzwertanalyse Risikoanalyse für ÖPP/PPP Sensitivitätsanalyse Sonstige (Erläuterung)

Anfangsjahr der Berechnung :

Betrachtungszeitraum (Jahre):

Unterstellter Kalkulationszinssatz:

Geprüfte Alternativen (siehe auch beigefügte Berechnung)

Nr.	Benennung der Alternativen	Rang
1		
2		
n		

Ergebnis

--

Weitergehende Erläuterungen

--

Zeitpunkte der Erfolgskontrolle:

1.	2.	n.
----	----	----

Kriterien für die Erfolgsmessung (Zielkennzahlen)

Nr.	Bezeichnung	Kennzahl
1		
2		
n		

 Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nicht durchgeführt, weil:Ausführliche Begründung

Gemäß § 7 LHO in Verbindung den Verwaltungsvorschriften zur Landeshaushaltsordnung sind für Baumaßnahmen im Rahmen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entsprechende Nutzen-Kosten-Untersuchungen unter Anwendung der EWS (Empfehlungen für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen an Straßen) durchzuführen.

Im Rahmen von Straßensanierungsmaßnahmen wie die „Sanierung und Umgestaltung Fedelhören zwischen Rembertstraße und der Straße Am Dobben“ ist eine monetäre Bewertung gemäß den Vorgaben der EWS nicht möglich, da durch die Baumaßnahme keine wesentliche Änderung der bestehenden Aufteilung der Fahrten auf Individualverkehrsmitteln hervorgerufen wird (vgl. EWS 2.1 Anwendungsbereiche und Einsatzgrenzen).

Gleichwohl werden die Ziele der gesellschaftlichen Teilhabe aller Menschen ermöglicht, die Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer, die Verkehrssicherheit und soziale Sicherheit wird bei der Nutzung erhöht und die Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch, Gesundheit und Umwelt wird nachhaltig und spürbar reduziert.

Die Maßnahme wird zu einer erheblichen Verbesserung des Straßenbildes führen, da stadtgestalterische Defizite abgebaut und die Attraktivität der Verbindung zwischen Bischofsnadel und Schwach-

Anlage 1

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung-
Übersicht (WU-Übersicht)

Anlage zur Vorlage 18/472 (S)

Datum :31. Okt. 2014

hausen erheblich gesteigert wird. Durch die grundhafte Sanierung der schadhaften Fahrbahn, die Neuordnung der Verkehrsflächen, sowie die hierdurch entstehende Radwegführung im Beidrichtungsverkehr und einen barrierefreien Verkehrsraum wird die Aufenthaltsfunktion der Straße erheblich gesteigert.

Es werden die im kommunalen Straßenbau geltenden speziellen Vorschriften (vgl. Verwaltungsvorschrift zu LHO § 7, 2.2.1, Einzelwirtschaftliche Verfahren) sowie die kostenreduzierenden Standards des Tiefbaus (z.B. Rinnen und Parkplätze aus grauen Betonsteinen bzw. Wiederverwendung vorhandener Pflastersteine) angewendet.

Im Rahmen der Sanierung und Umgestaltung werden von hanseWasser im Vorfeld die Hausanschlussleitungen erneuert, da die vorhandenen Leitungen abgängig sind. Hieraus ergibt sich eine monetäre Einsparung für den Straßenbulasträger in Höhe von rd. 50.000 €