

Autobahneckverbindung A 281 BA 2/2

Vorstellung der Bauablaufkonzeption des BA 2/2 der A 281
Bürgerinformationsveranstaltung

DEGES



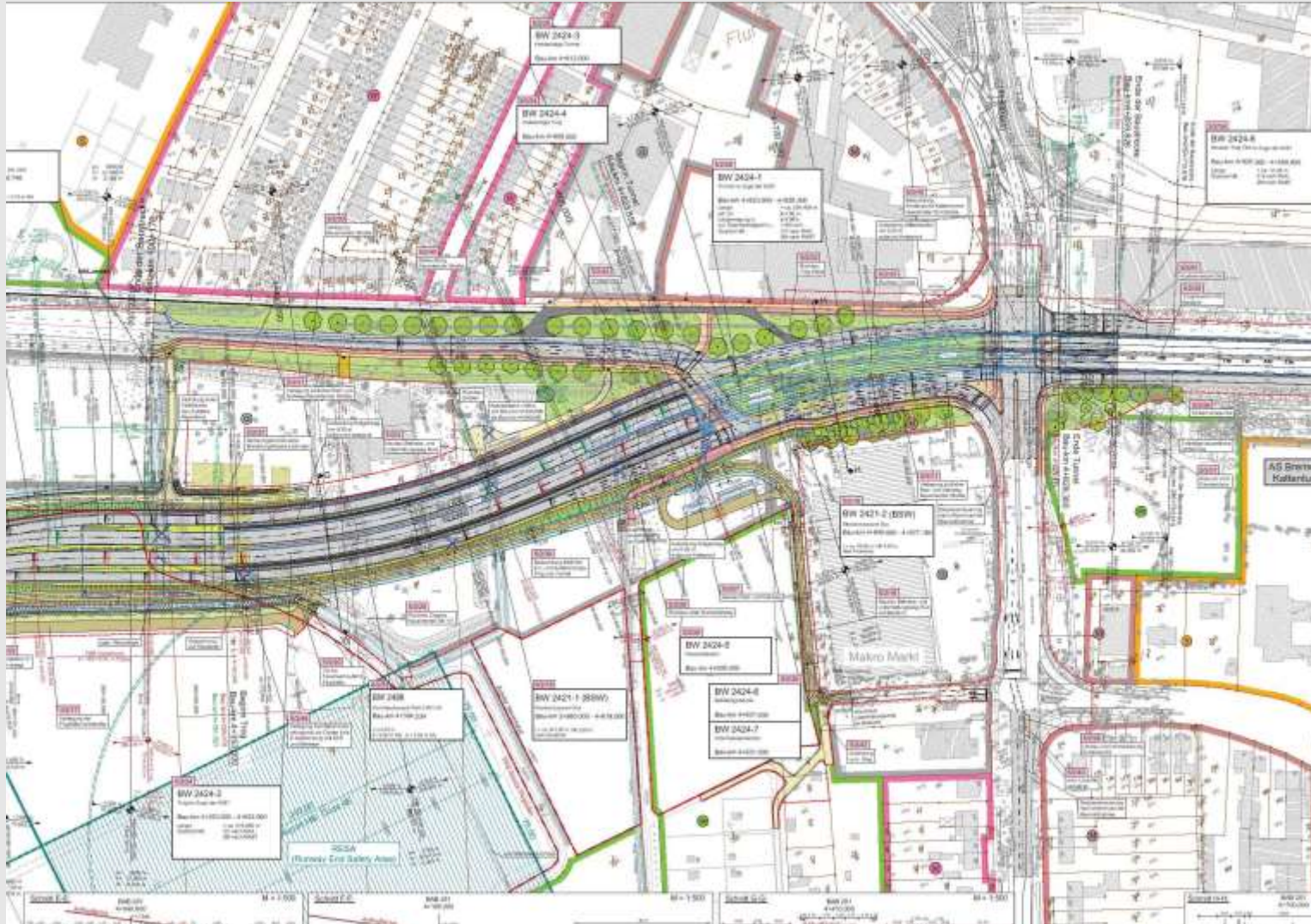
Gliederung

- Darstellung des Planungsstandes
- Verkehrsuntersuchung zum BA2/2
- Verkehrsablauf im Endzustand
- Bauablaufkonzeption
- Verkehrsablauf im Bauzustand
- Fragen / Diskussion

Darstellung des Planungsstandes

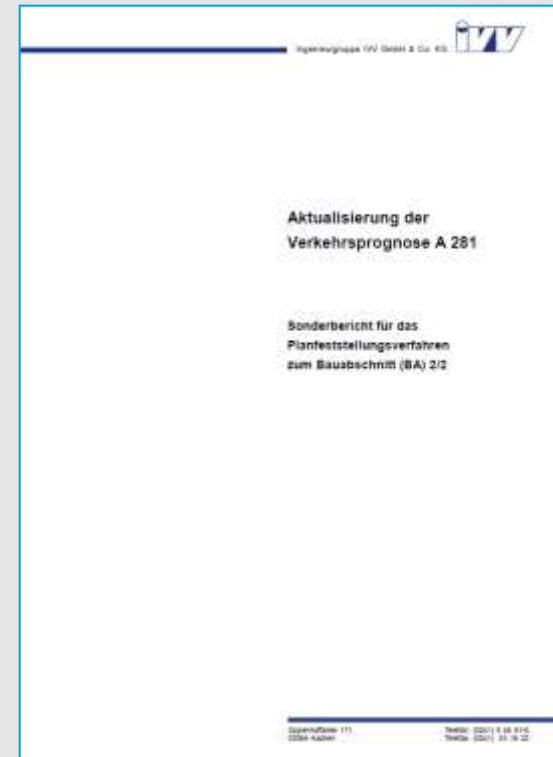
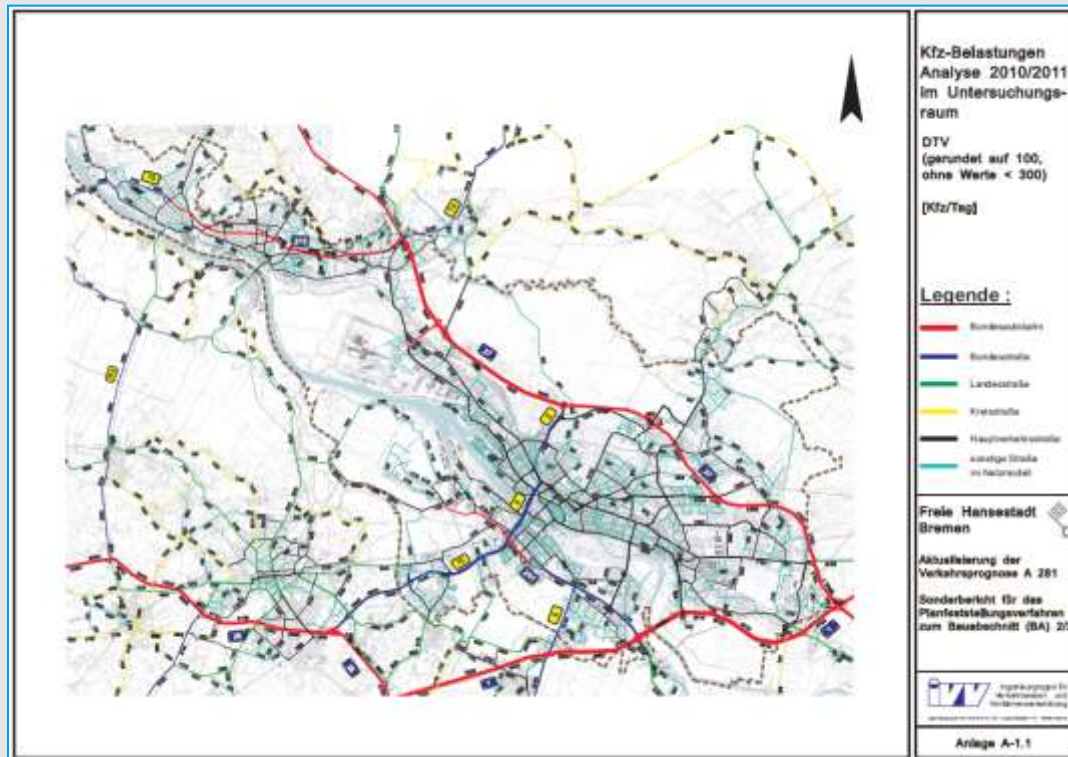


Darstellung des Planungsstandes



Verkehrsuntersuchung zum BA2/2

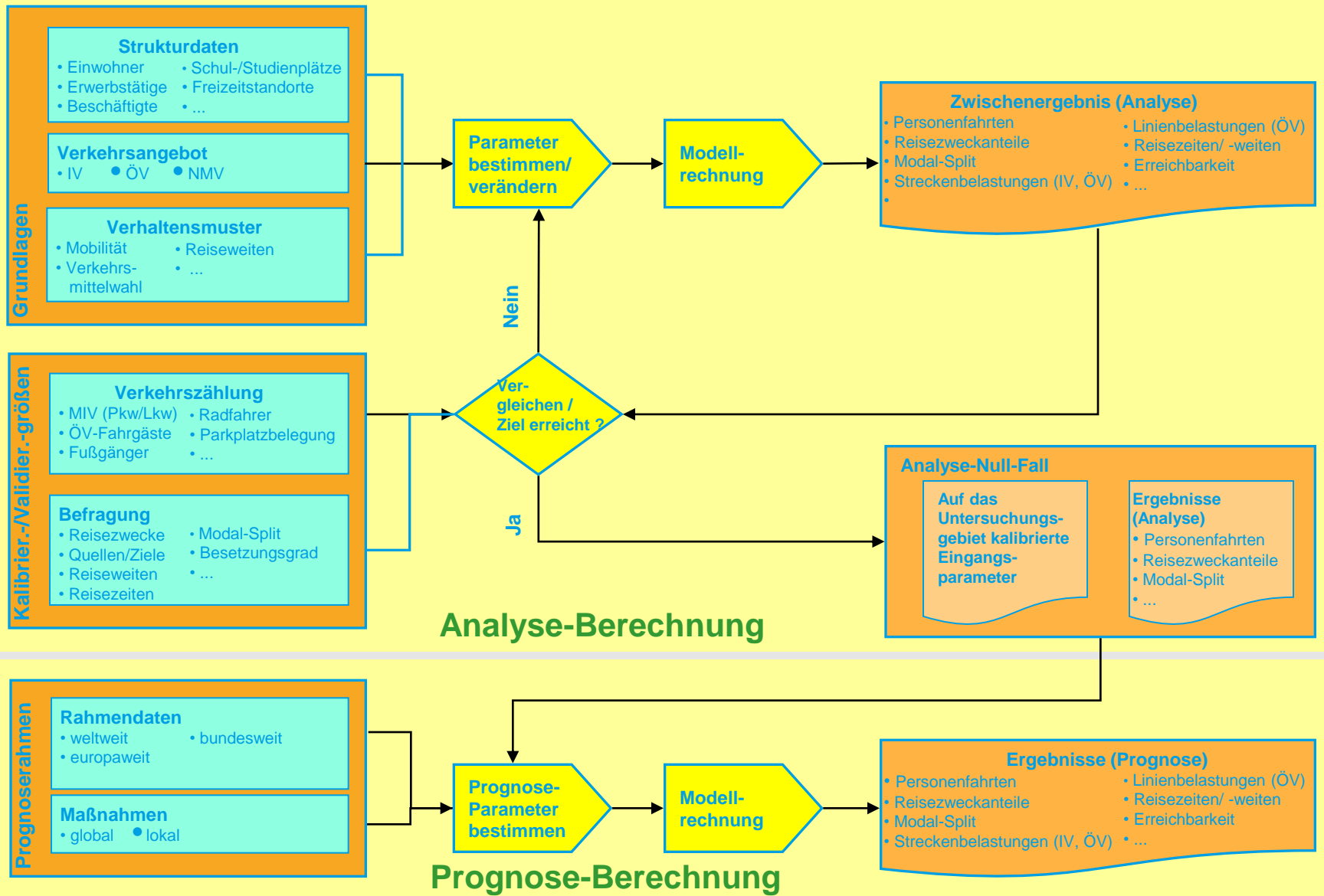
- Unterlage 22 des Planänderungsverfahrens



Die 4 zentralen Fragestellungen der Verkehrsmodellierung

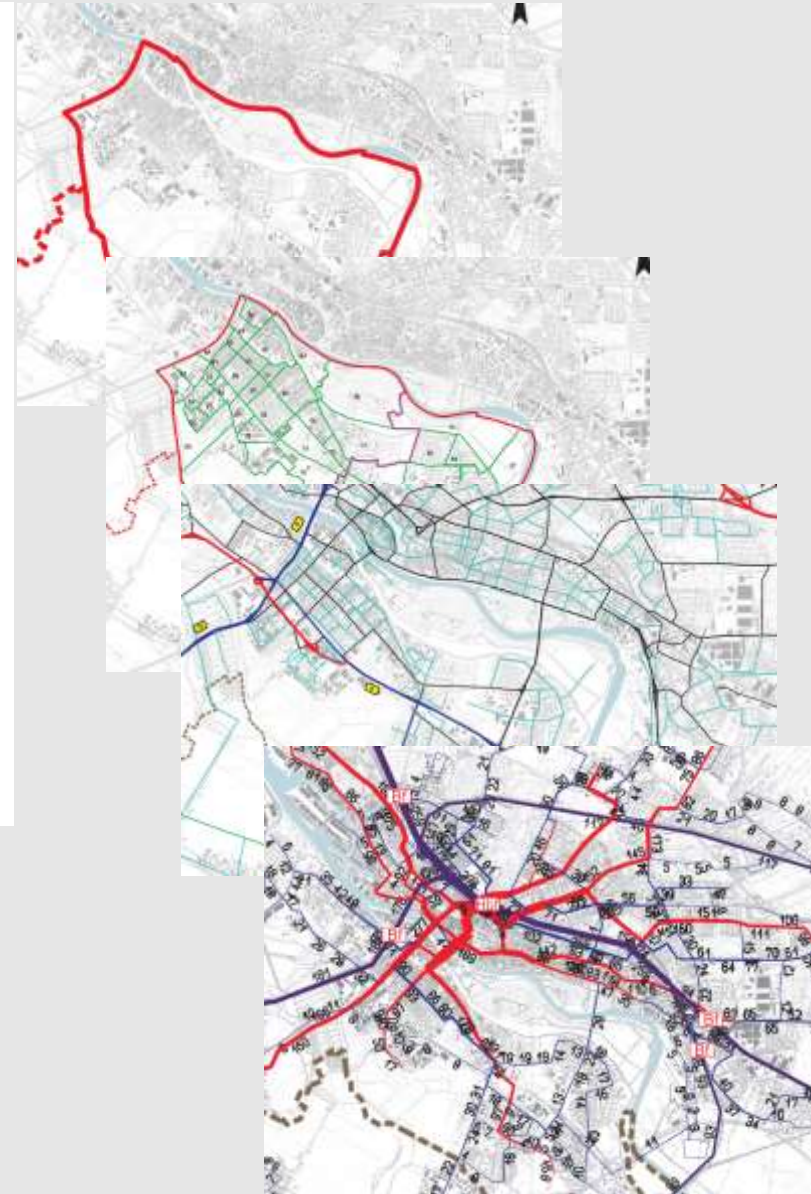
1. Wie viele Menschen/Güter nehmen im Laufe einer bestimmten Zeit eine Ortsveränderung vor?
2. Wohin gehen / fahren sie bzw. werden sie transportiert?
3. Welches Verkehrsmittel wird für die Ortsveränderung genutzt?
4. Welcher Weg wird für die Ortsveränderung gewählt?

Ablauf zur Bestimmung des Verkehrsbildes



Relevante Randbedingungen für Fortschreibung A 281 - Prognose

- Angaben zur Verfeinerung der Zelleinteilung in Ganderkesee⁷,
- Strukturdaten des Jahres 2010 für die Stadt Bremen, die Region und das sogenannte „Erweiterte Untersuchungsgebiet“ (EUG)⁸,
- Erhebungen zum Verkehrsverhalten: MID-Mobilität in Deutschland 2008 (Aufstockung Bremen) und System repräsentativer Verkehrserhebungen (SrV) für Bremen⁹,
- Ergänzende Angaben zum Verkehrsangebot im Straßennetz für das Jahr 2011¹⁰ und
- Liniennetz/Fahrplan der BSAG/VBN des Jahres 2011¹¹.
- Daten der BVWP
- Verkehrsangebot im Straßennetz für das 2013¹²
- Verkehrsangebot im öffentlichen Liniennetz gemäß dem Fahrplan des Jahres 2013¹³



**Grundlagen Prognoseberechnung
Analysedaten**

Relevante Randbedingungen für Fortschreibung A 281 - Prognose

- Angaben zur Verfeinerung der Zelleinteilung in Ganderkesee⁷,
- Strukturdaten des Jahres 2010 für die Stadt Bremen, die Region und das sogenannte „Erweiterte Untersuchungsgebiet“ (EUG)⁸,
- Erhebungen zum Verkehrsverhalten: MID-Mobilität in Deutschland 2008 (Aufstockung Bremen) und System repräsentativer Verkehrserhebungen (SrV) für Bremen⁹,
- Ergänzende Angaben zum Verkehrsangebot im Straßennetz für das Jahr 2011¹⁰ und
- Liniennetz/Fahrplan der BSAG/VBN des Jahres 2011¹¹.
- Daten der BVWP
- Verkehrsangebot im Straßennetz für das 2013¹²
- Verkehrsangebot im öffentlichen Liniennetz gemäß des Jahres 2013¹³
- Strukturdatenprognose 2025 für die Stadt Bremen, die Region und das EUG¹⁴,
- Angaben zur Veränderung des Verkehrsverhaltens¹⁵
- Angaben zur Fortschreibung des Verkehrsangebotes im Straßenverkehr auf den Prognose-Horizont 2025¹⁶ und
- Angaben zur Fortschreibung des Verkehrsangebotes im öffentlichen Liniennetz auf den Prognose-Horizont 2025¹⁷.
- Daten der BVWP für 2025

**Grundlagen Prognoseberechnung
Fortschreibung auf Jahr 2025**

Relevante Randbedingungen

Stadt/Gemeinde	Einwohner	Erwerbstätige *	Beschäftigte **
Bezugsjahr 2010/2011			
Bremen	544.200	228.500	323.800
Delmenhorst	74.400	35.700	33.300
Osterholz-Scharmbeck	30.200	14.800	13.300
Ritterhude	14.700	6.900	5.900
Berne	7.000	3.400	2.200
Lemwerder	7.000	3.300	3.500
Ganderkesee	30.900	14.800	10.500
Bezugsjahr 2025			
Bremen	540.200	247.700	335.300
Delmenhorst	70.500	34.300	33.500
Osterholz-Scharmbeck	28.200	13.700	13.900
Ritterhude	14.800	7.200	6.100
Berne	6.500	3.200	2.200
Lemwerder	6.900	3.300	3.500
Ganderkesee	29.600	13.900	10.900

Relevante Randbedingungen

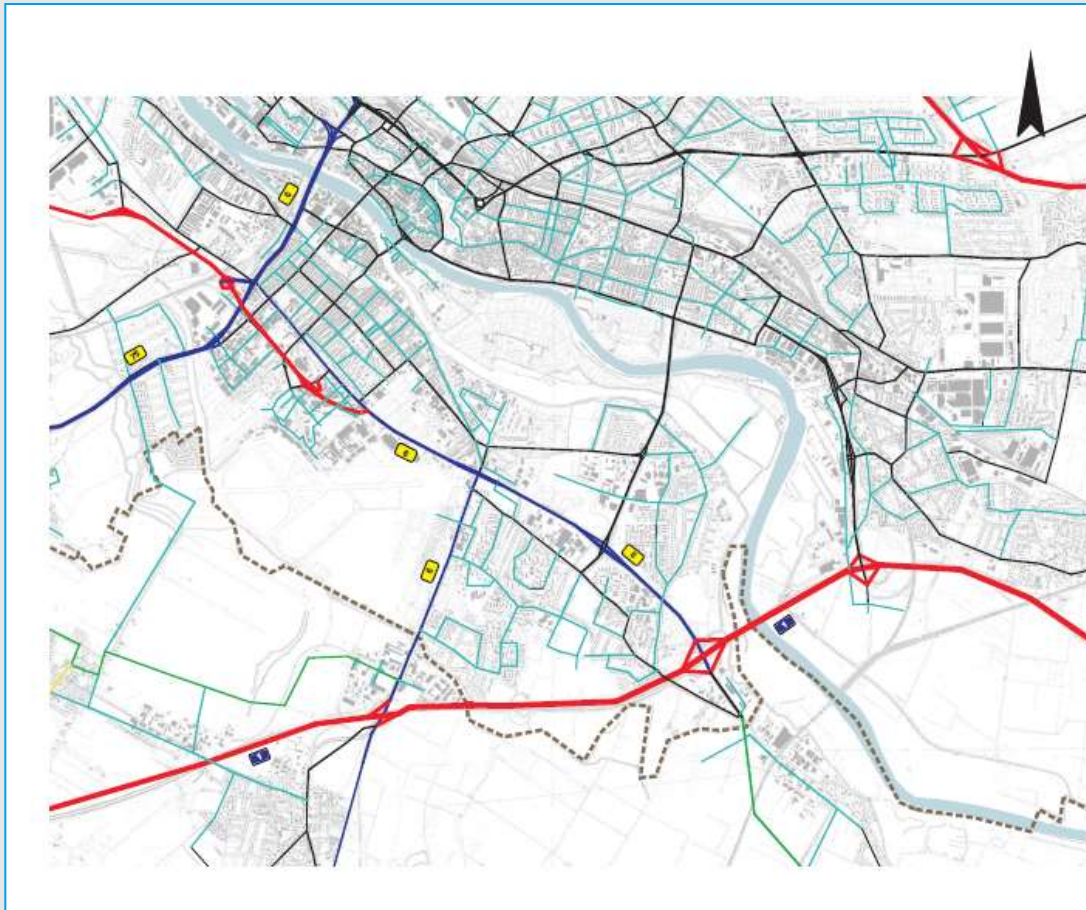
- Der weitere Ausbau der A 281 zur Schließung des Autobahnringes Bremen.
- Der Bau der B 212n Bremen / Niedersachsen.
- Die temporäre Seitenstreifenfreigabe auf der A 27 zwischen dem Bremer Kreuz und der Anschlussstelle Bremen-Überseestadt.
- Die Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge in Oberneuland.
- Der Umbau der Straßen im Zuge des Straßenbahnnetzausbaus für die Linien 1 / 8, die Linie 4 sowie die Gleisverbindung Steubenstraße.
- Die Komplettierung der Anschlussstelle Bremen-St. Magnus an der A 270 zu einem Vollanschluss.
- Der fahrradfreundliche Umbau und die Änderung der Signalisierung an 28 Knotenpunkten des Hauptstraßennetzes im gesamten Stadtgebiet von Bremen.

Darüber hinaus werden in der Region bei den Bundesfernstraßen die Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) einbezogen, soweit diese bis 2025 wahrscheinlich realisiert sind. Dies betrifft u. a. den Ausbau der A 1 auf 6 Fahrstreifen zwischen dem Autobahndreieck Stuhr und Osnabrück.

Grundlagen Prognoseberechnung
Auszug berücksichtigte Maßnahmen

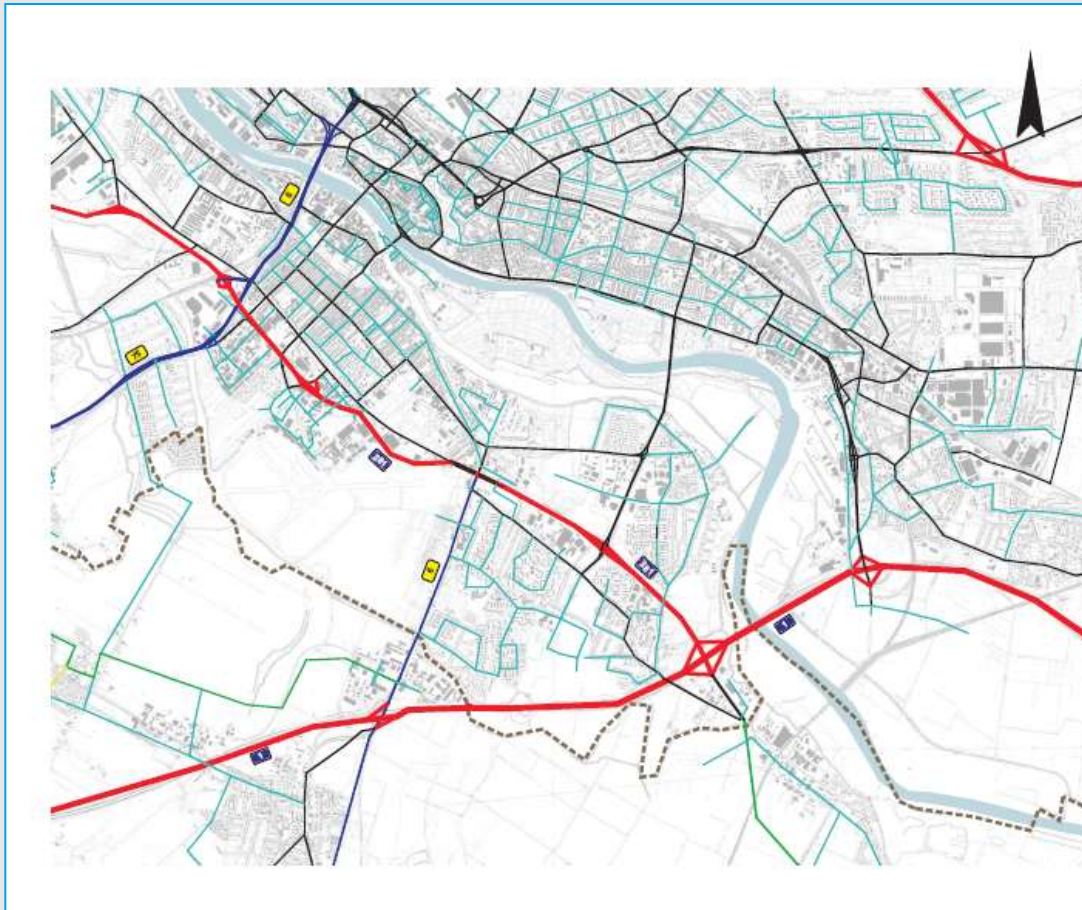
Verkehrsuntersuchung BA 2/2

- engerer Untersuchungsraum – Straßennetz Analysefall



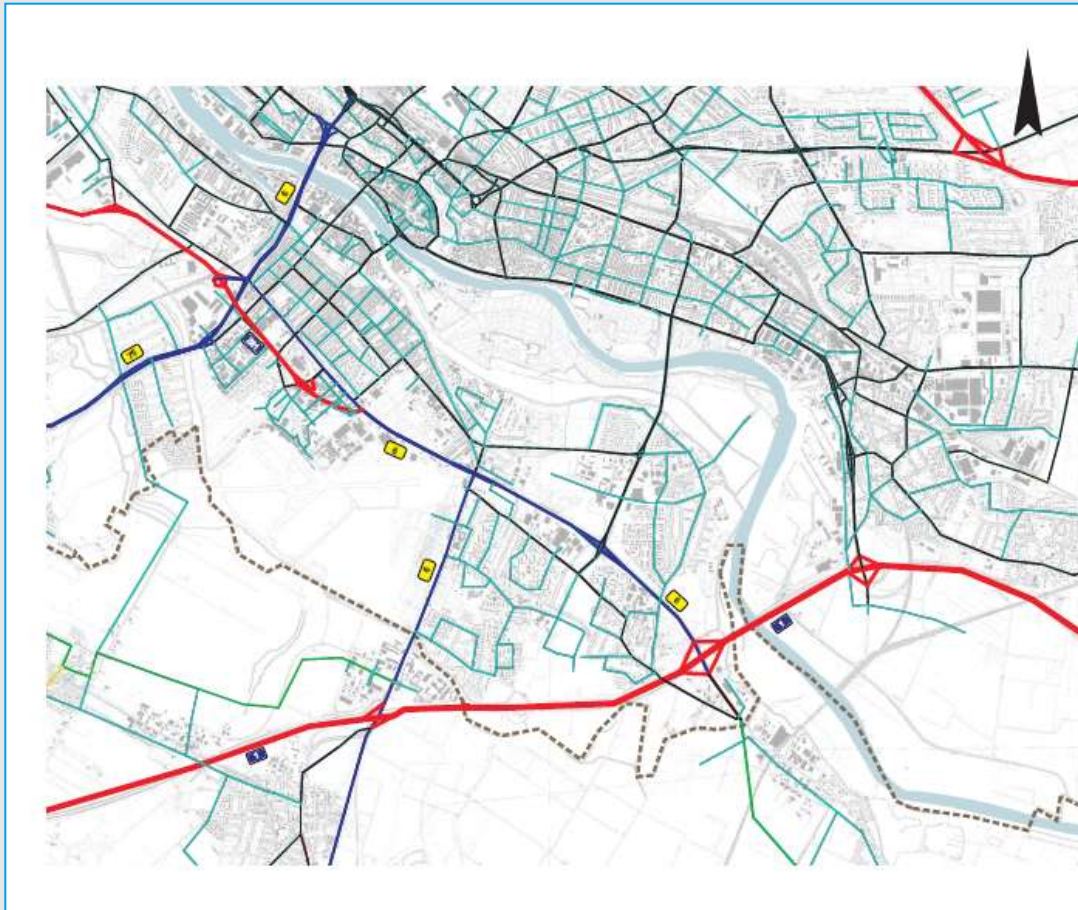
Verkehrsuntersuchung BA 2/2

- engerer Untersuchungsraum – Straßennetz Prognose-Fall 2025



Verkehrsuntersuchung BA 2/2

- engerer Untersuchungsraum – Straßennetz Bezugsfall 2025



Verkehrsuntersuchung BA 2/2

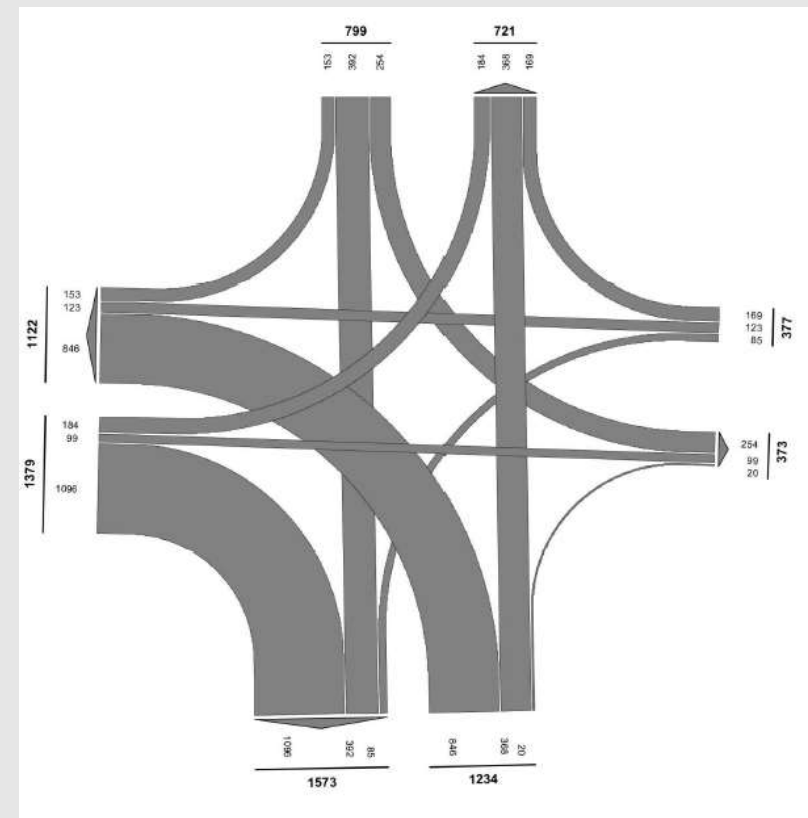
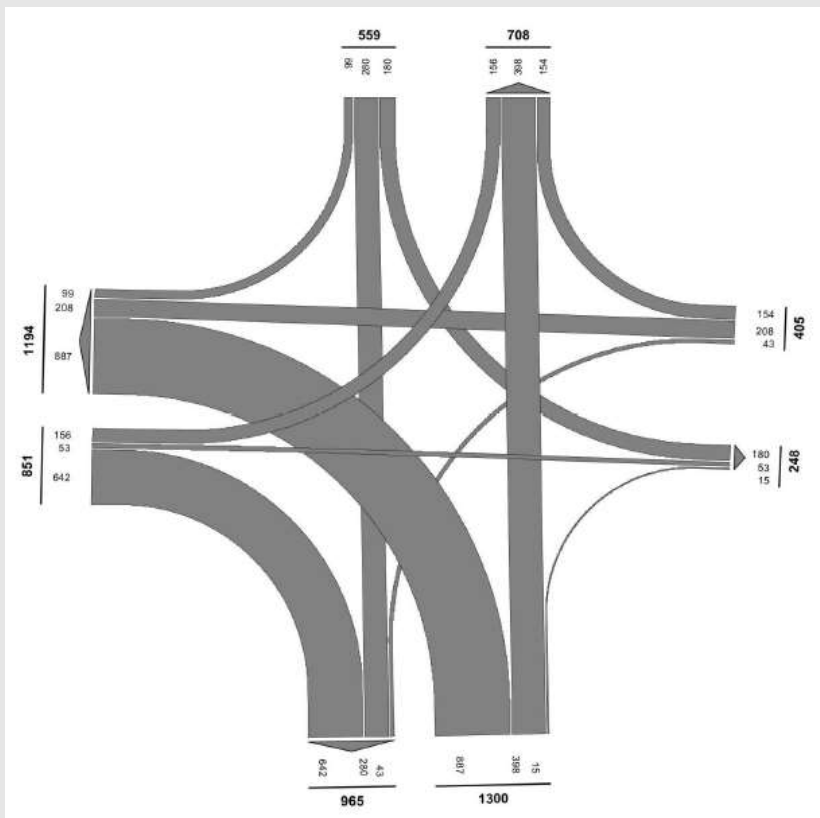
- Vergleich



Nr.	Querschnitt	Status-Quo 2010	Netzfall		
			Bezugsfall BA 2/2 2025	Prognose-Null-Fall 2025	
		abs.	abs.	abs.	%
1	Neuenlander Straße (Ost)	49.800	52.500	10.000	19%
2	Neuenlander Straße (Mitte)	14.400	13.400	7.300	55%
3	Senator-Apelt Straße	2.100	2.800	3.700	133%
4	Habenhauser Landstraße	7.500	6.900	7.300	106%
5	Kornstraße (nördl. BAB-Zubringer Arsten)	15.200	14.200	16.000	113%
6	Kornstraße (Höhe Sportanlage)	11.900	11.100	11.700	106%
7	Kirchweg	8.700	8.900	7.500	84%
8	Kattenturmer Heerstraße (südl. BAB-Zubringer Arsten)	29.300	28.300	29.800	105%
9	Kattenturmer Heerstraße (südl. Th.-Billroth-Straße)	23.100	21.700	22.400	103%
10	Arsterdamm (östl. Kattenturmer Heertsr.)	7.600	6.500	7.400	112%
11	Arsterdamm (west. Habenhauser Brückenstr.)	7.100	7.000	7.200	104%
12	Autobahnzubringer (West)	35.000	36.100	37.100	103%
13	Habenhauser Brückenstraße (südl. BAB-Zubringer Arsten)	18.500	19.100	19.100	100%
14	K.-Carstens-Brücke	32.200	31.500	31.300	99%
15	Buntentorsteinweg	10.500	11.100	11.000	99%
16	Wilhelm-Kaisen-Brücke	24.700	25.000	24.400	98%
17	Bürgermeister-Smidt-Brücke	10.900	10.100	9.800	97%
18	Stephani-Brücke	94.300	82.200	83.300	101%
19	Friedrich-Ebert-Straße	10.800	10.700	9.200	86%
20	Langemarckstraße	8.700	7.800	7.100	90%
21	A281 (BA 3.1, westl. AS HB-Woltmershausen)	15.000	24.100	24.800	103%
22	A281 (BA 2.1, östl. AS HB-Neustadt)	27.300	32.300	39.200	121%
23	A281 (BA 2/2)	-	-	45.200	-
24	B 75 Oldernburger Straße (Höhe Ochtum)	67.700	62.700	62.500	100%
25	A1 (östl. AS Bremen/Brinkum)	89.900	101.800	101.200	99%
26	A1 Weserbrücke	107.800	118.900	119.200	100%

Planung Endzustand

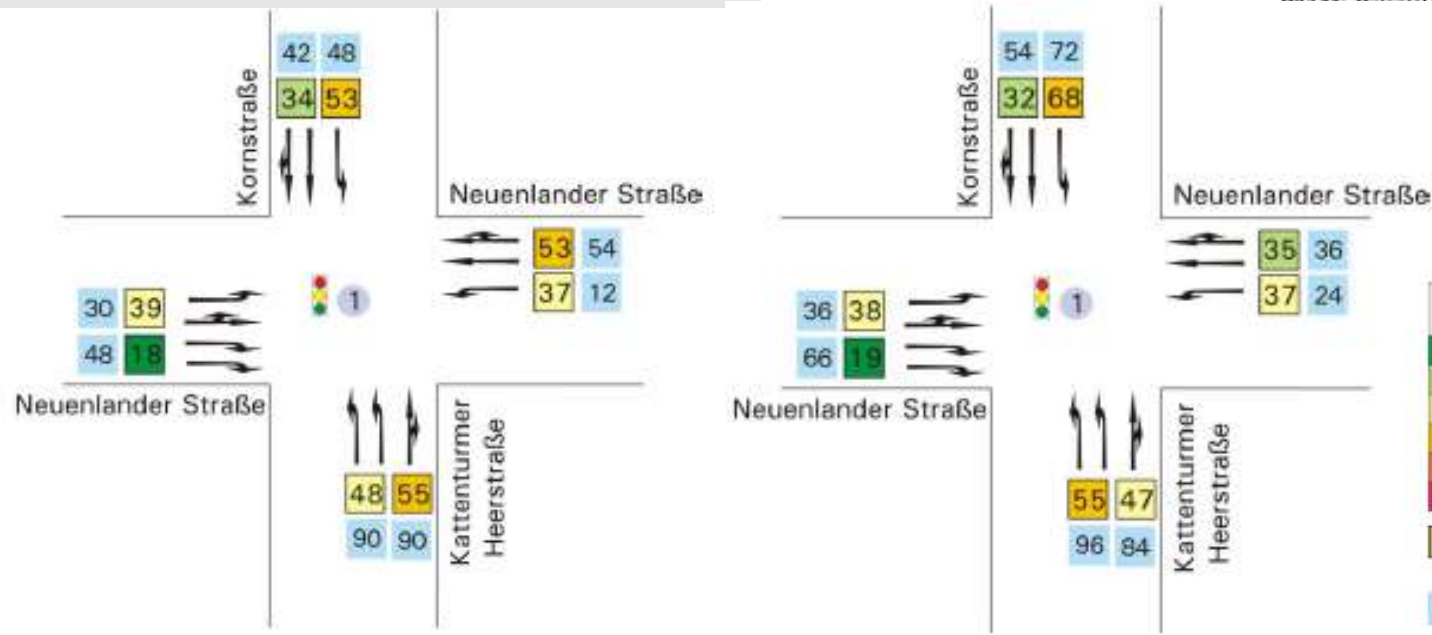
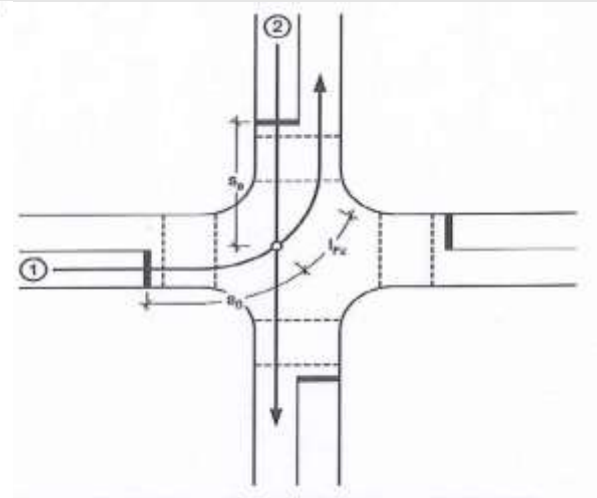
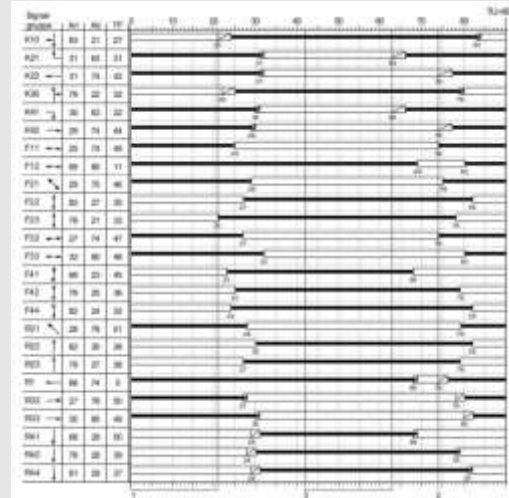
- Spitzenstunde vormittags / nachmittags



Planung Endzustand

- Spitzenstunde vormittags und nachmittags

HBS- Nachweise der Verkehrsqualität



den Konfliktfall „abblendes Kraftfahrzeug“, „Kraftfahrzeug fährt ein“

Qualitäts-Stufe (HBS)		
A	≤ 20s	≤ 10s
B	≤ 35s	≤ 20s
C	≤ 50s	≤ 30s
D	≤ 70s	≤ 45s
E	≤ 100s	> 45s
F	> 100s	Auslastung > 1

42 Zahlenangabe: Wartezeit in Sekunden
 Farbe: Qualitätsstufe nach dem HBS

96 Rückstaulänge in m (S = 90 %)

Planung Endzustand

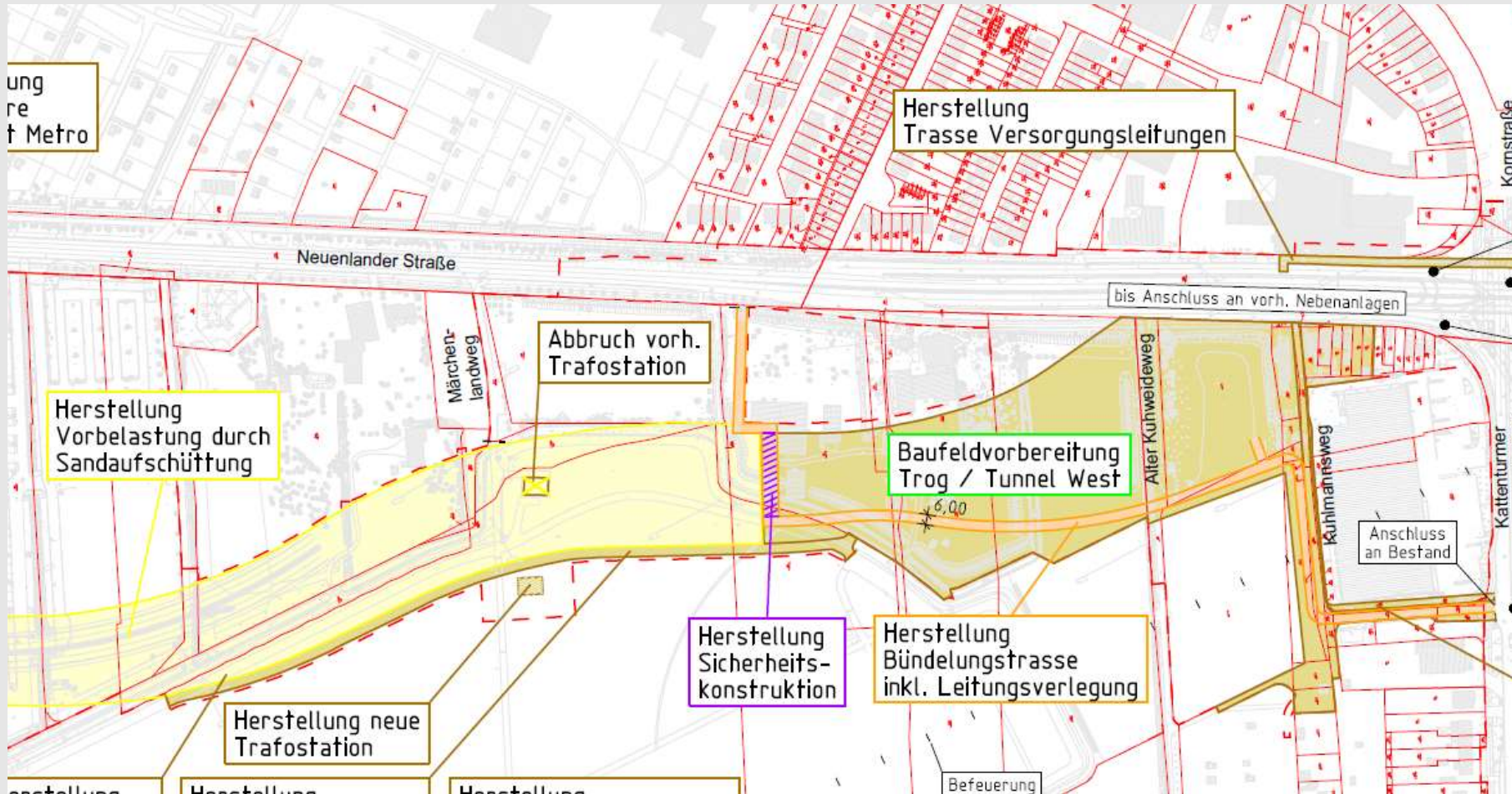
- Simulation der Spitzenstunde vormittags



Planung Endzustand

- Simulation der Spitzenstunde nachmittags

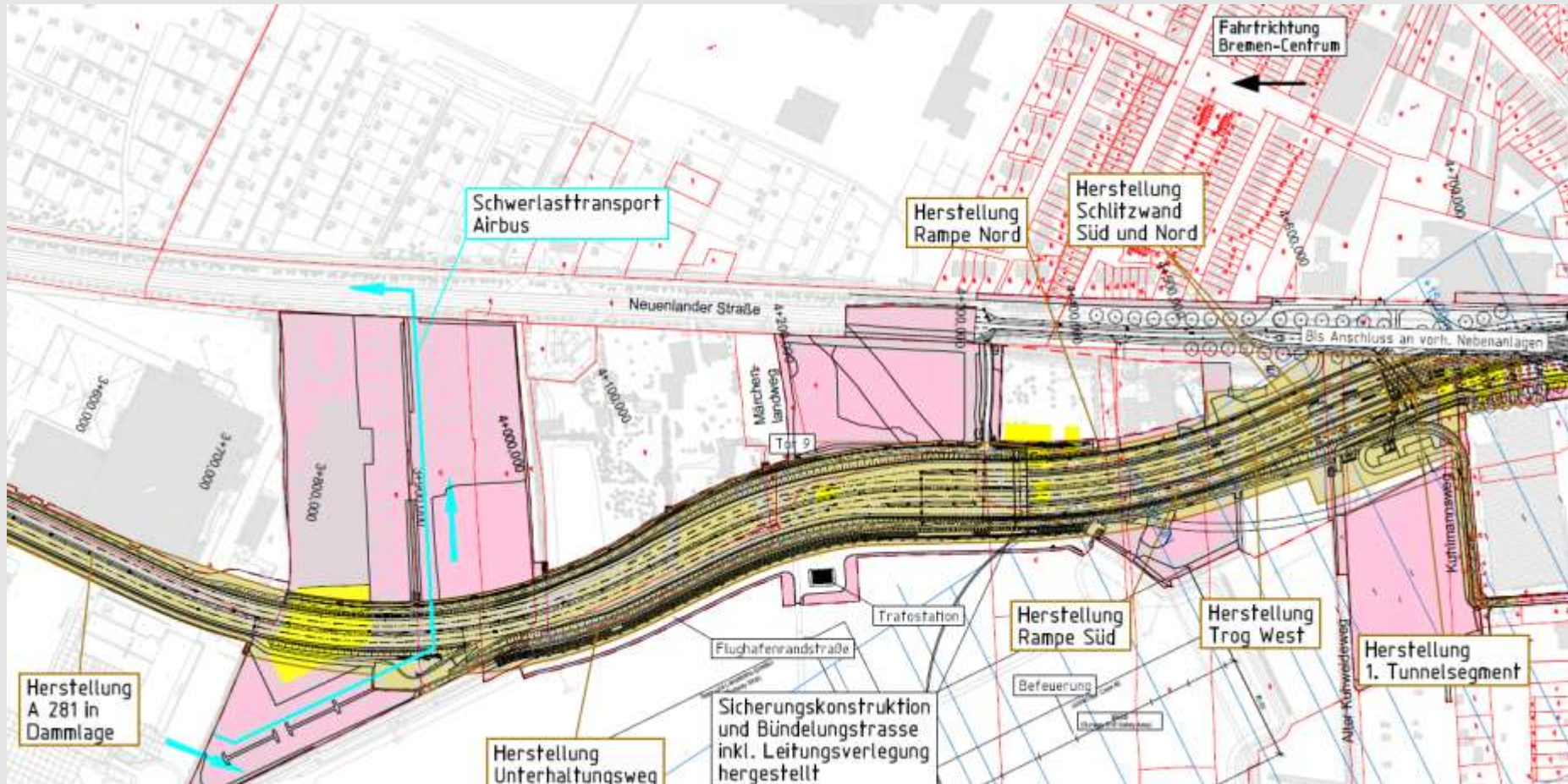




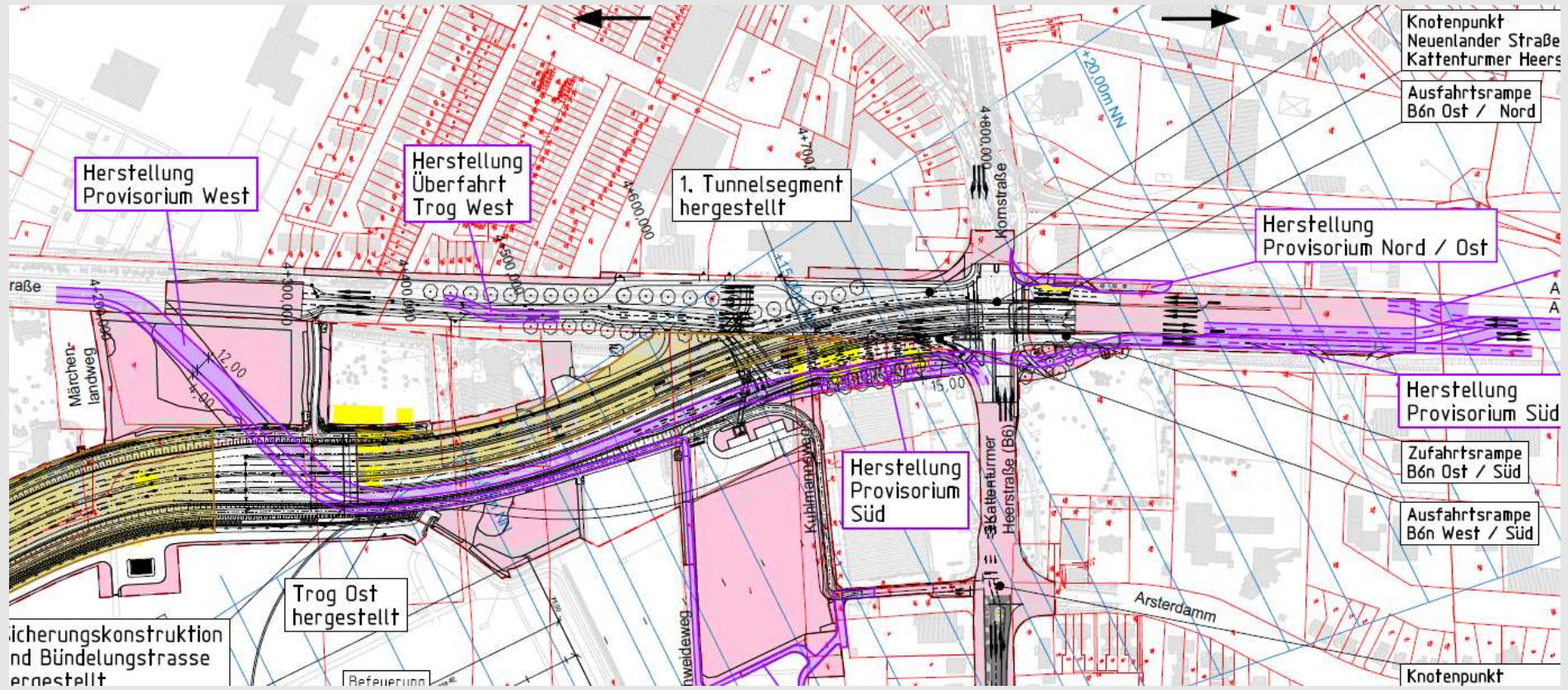
Bauablauf Phase 1

Bauvorbereitung, Leitungsanpassungen, Flughafen, Vorbelastung

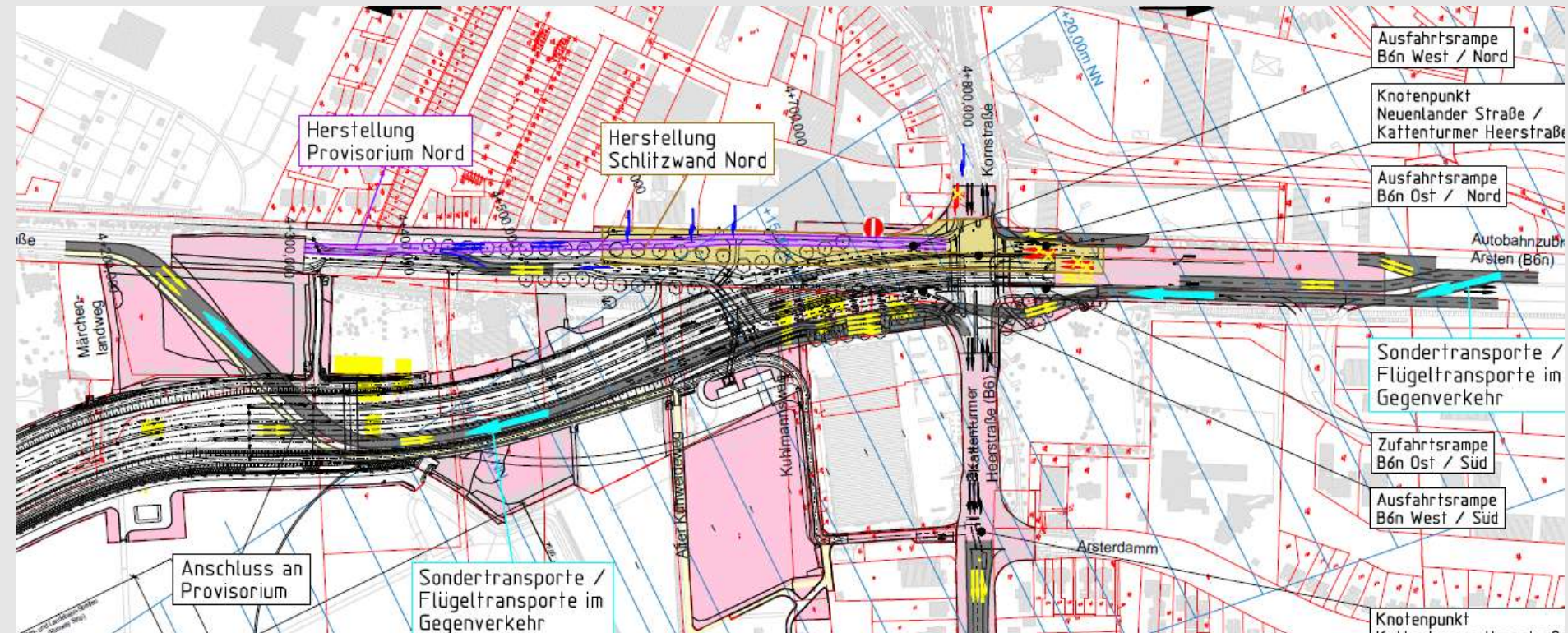
Keine **relevanten** Eingriffe in den Verkehr



Bauablauf Phase 2
Bau Tunnel / Trog West, Strecke, Hochstraße Süd
keine relevanten Eingriffe in den Verkehr



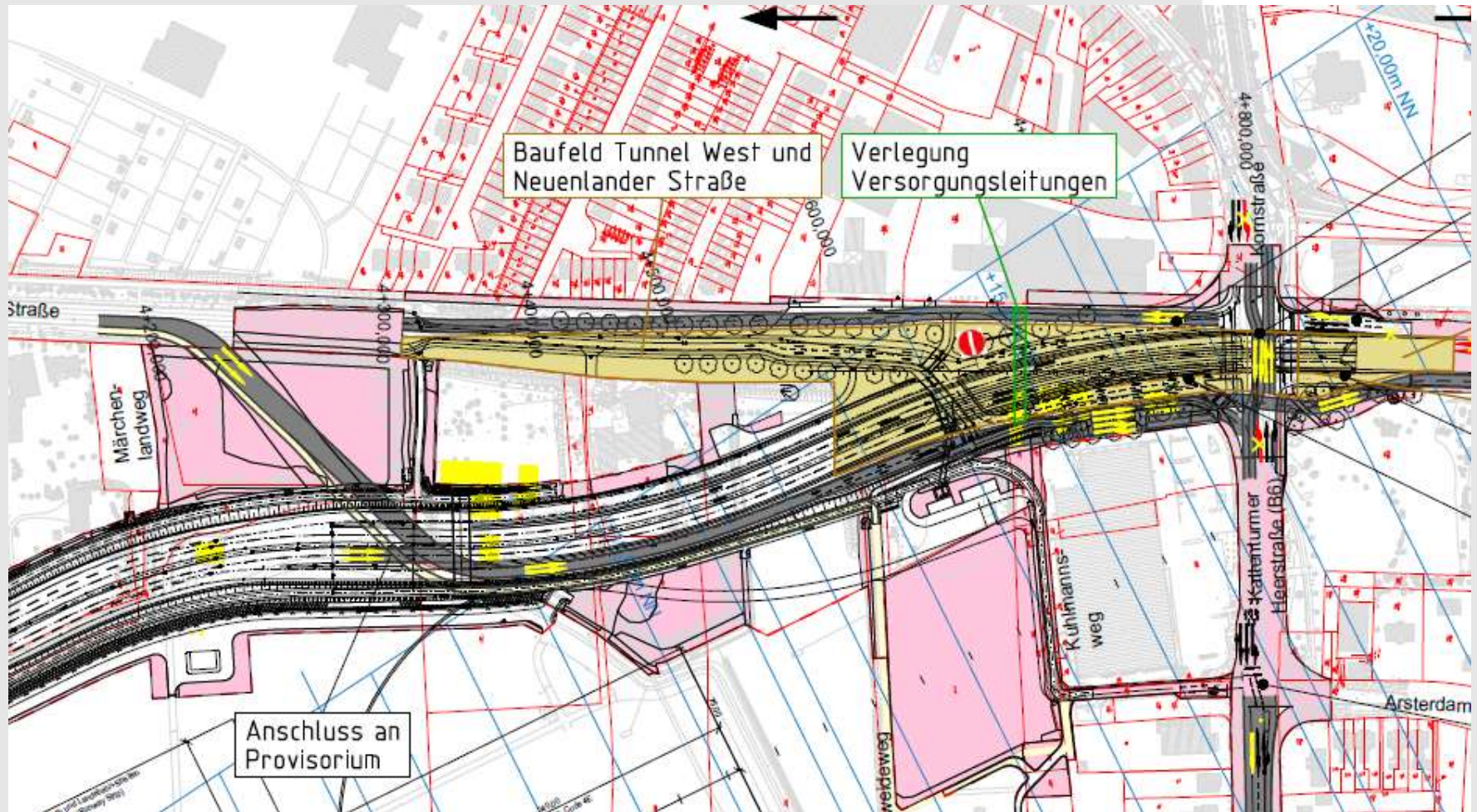
Bauablauf Phase 3
Herstellung von Provisorien
Kurzzeitiger Eingriff in den Verkehr



Bauablauf Phase 4

Herstellung Schlitzwand Nord

Vorhandenes Tunnel-/Trogbauwerk nur einseitig befahrbar

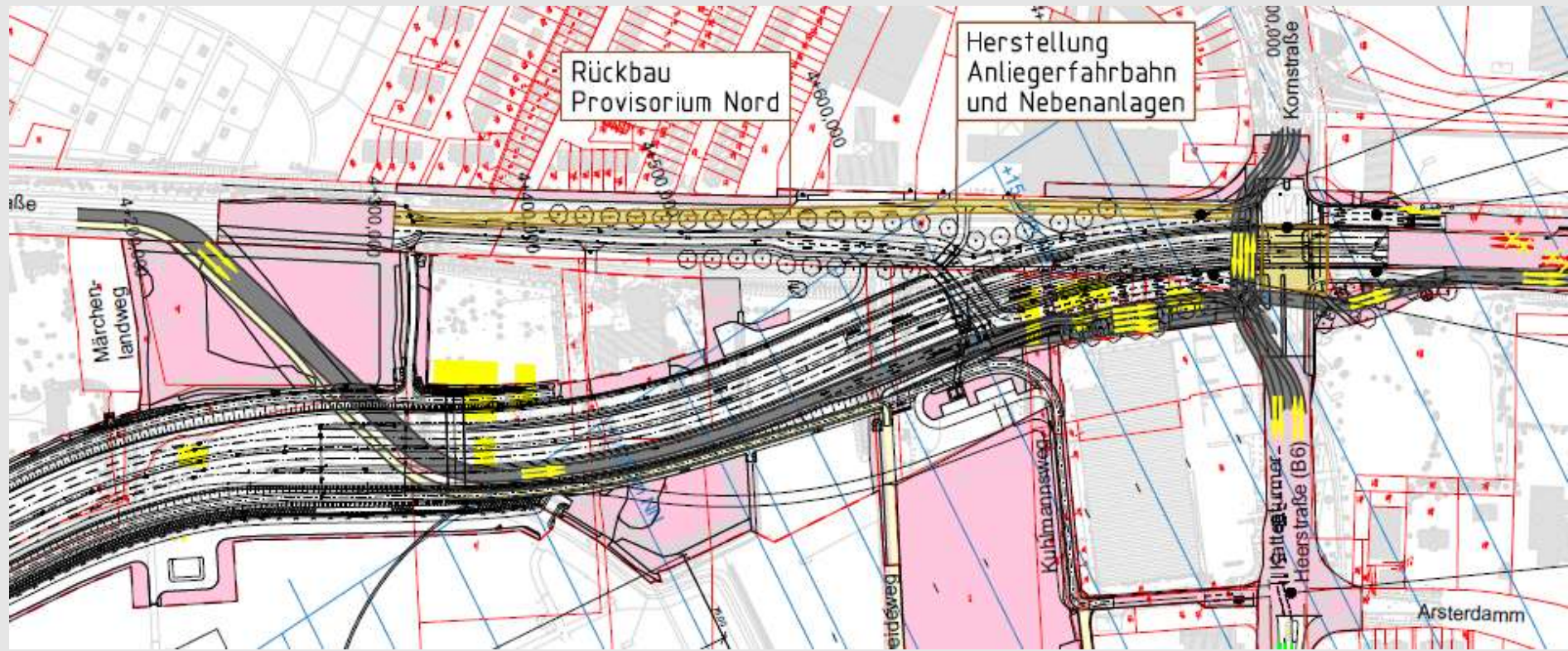


Bauablauf Phase 5

Herstellung Tunnel und Trog Ost, Hochstraße Nord

Vorhandenes Tunnel-/Trogbauwerk nicht nutzbar, 2-spurige

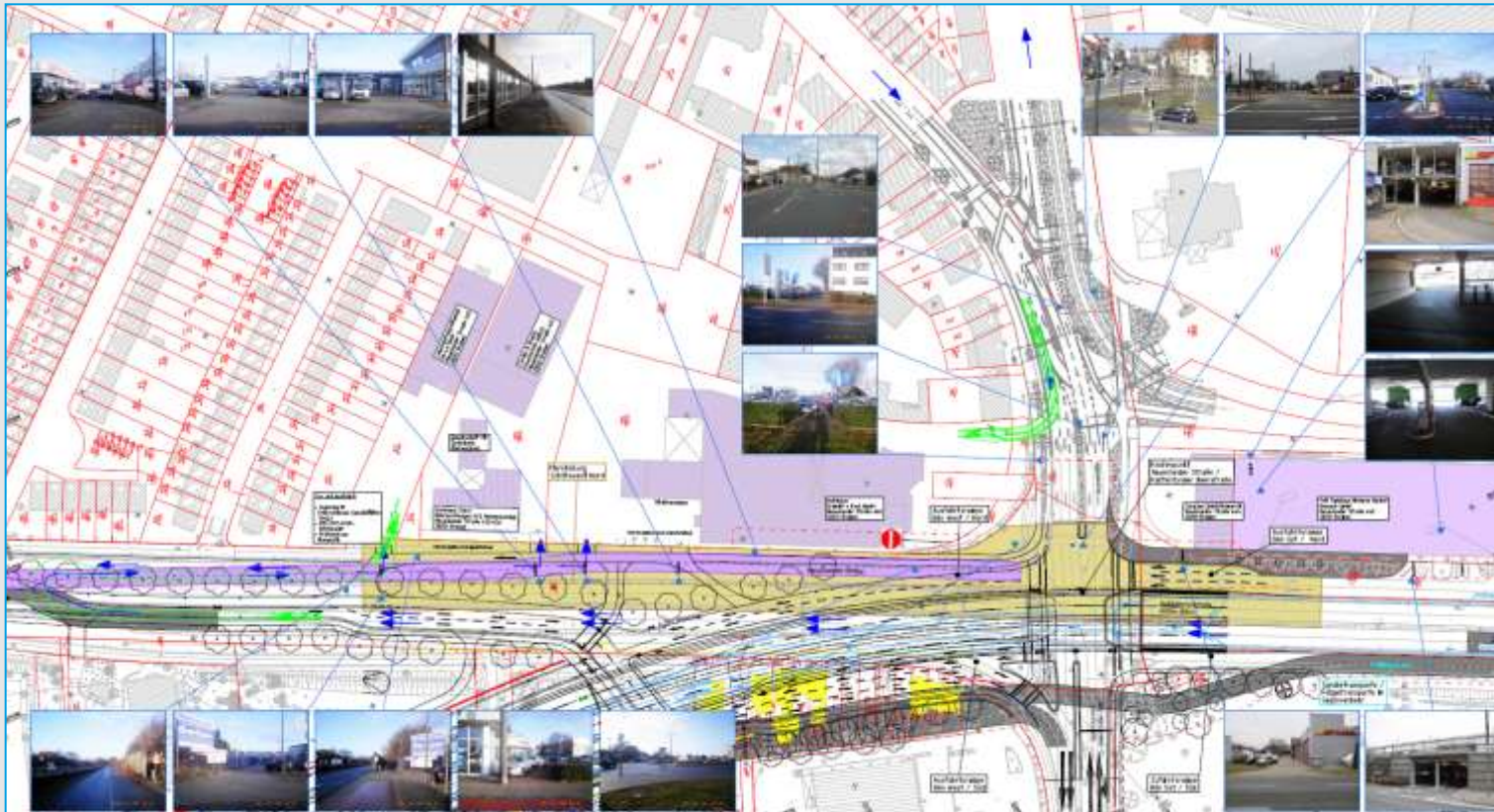
Verkehrsführung über Rampensystem, kein Linksabbiegen möglich



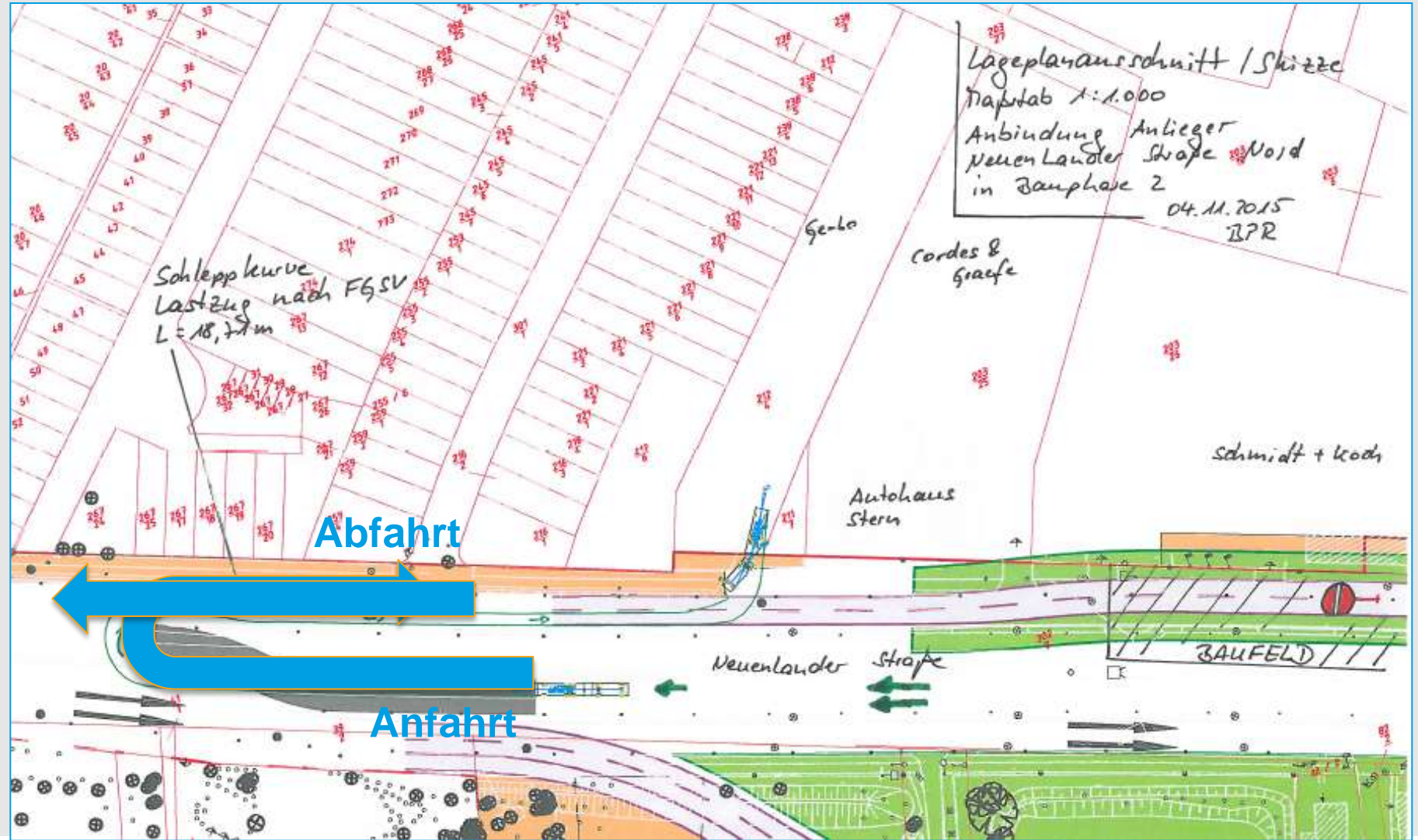
Bauablauf Phase 6
Herstellung letztes Tunnelsegment
Vorhandenes Tunnel-/Trogbauwerk nicht nutzbar, 2-spurige
Verkehrsführung über Rampensystem, kein Linksabbiegen möglich
Bauablauf Phase 7
Rückbau Provisorien, Komplettierung Knotenpunkt, NL-Straße

Anbindung Gewerbebetriebe im Bauzustand

- Grundlage bildet die vorgestellte Konzeption des Bauablaufes
- Alle Gewerbebetriebe bleiben zu jederzeit (alle Bauphasen) erreichbar

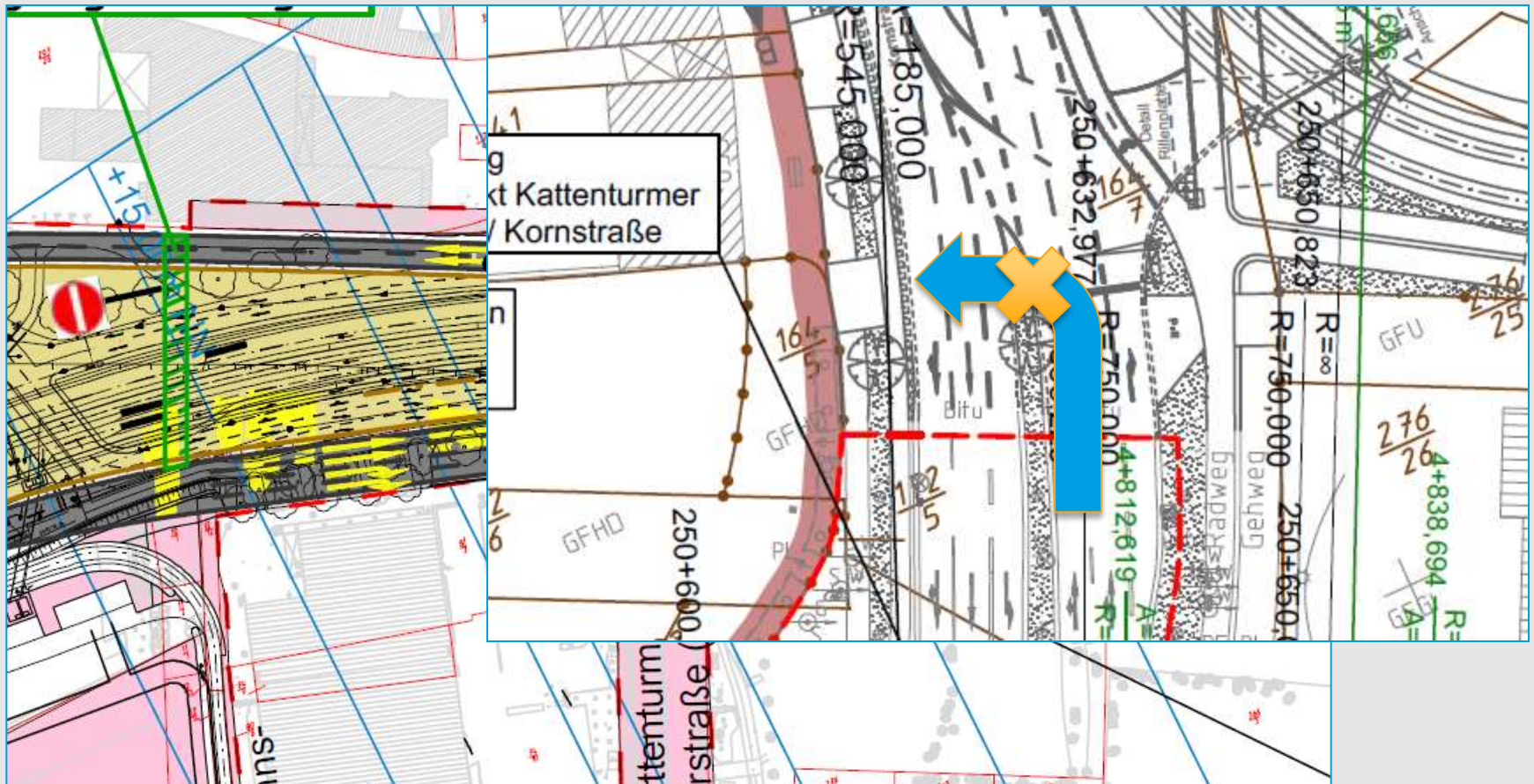


Anbindung Gewerbebetriebe im Bauzustand



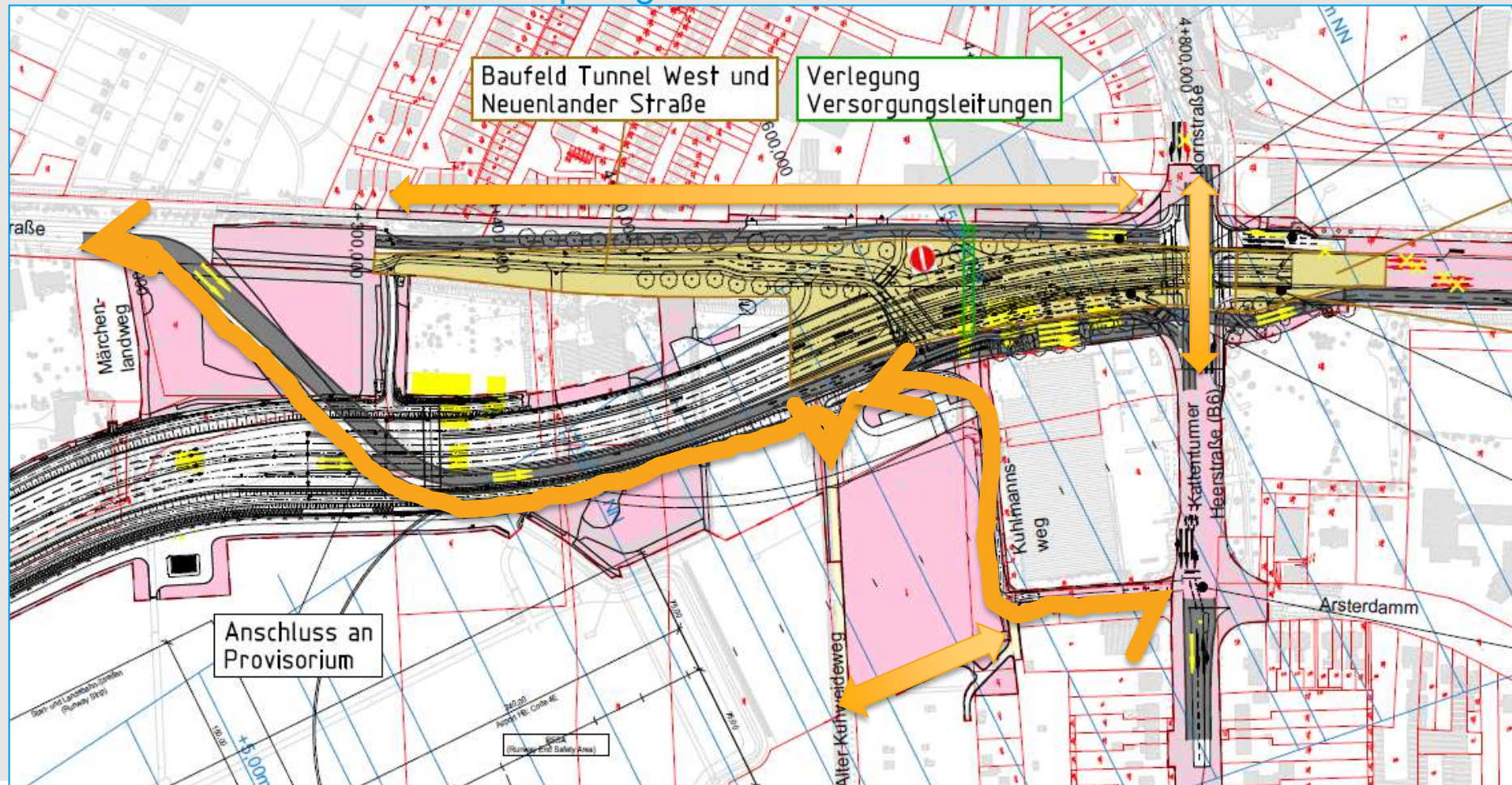
Anbindung Gewerbebetriebe im Bauzustand

- Gewerbebetrieb Kornstraße in Bauphase 4 bis 6



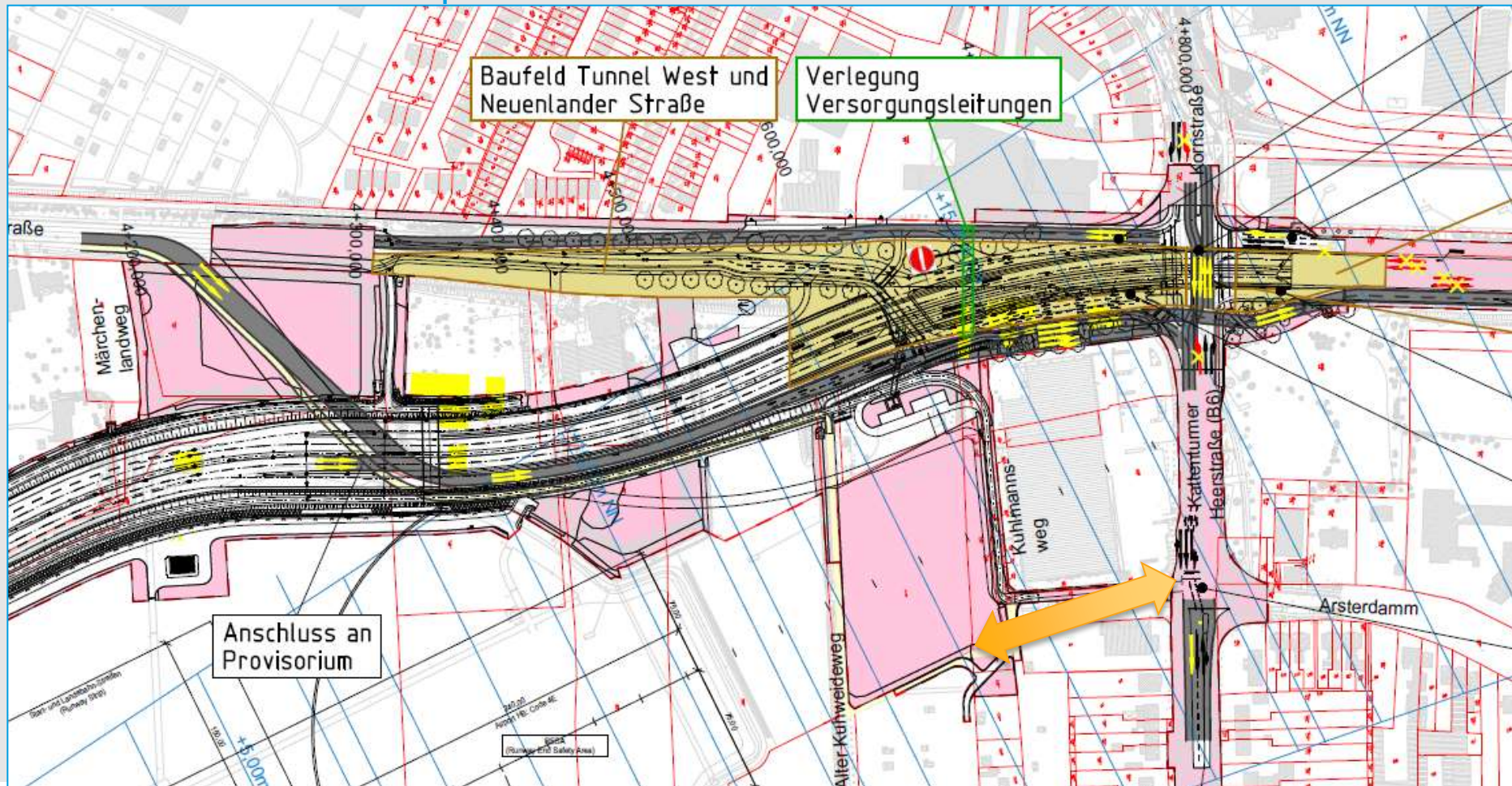
Führung Rad- und Fußverkehr in der Bauphase

- alle vorhandenen Verknüpfungen bleiben bestehen



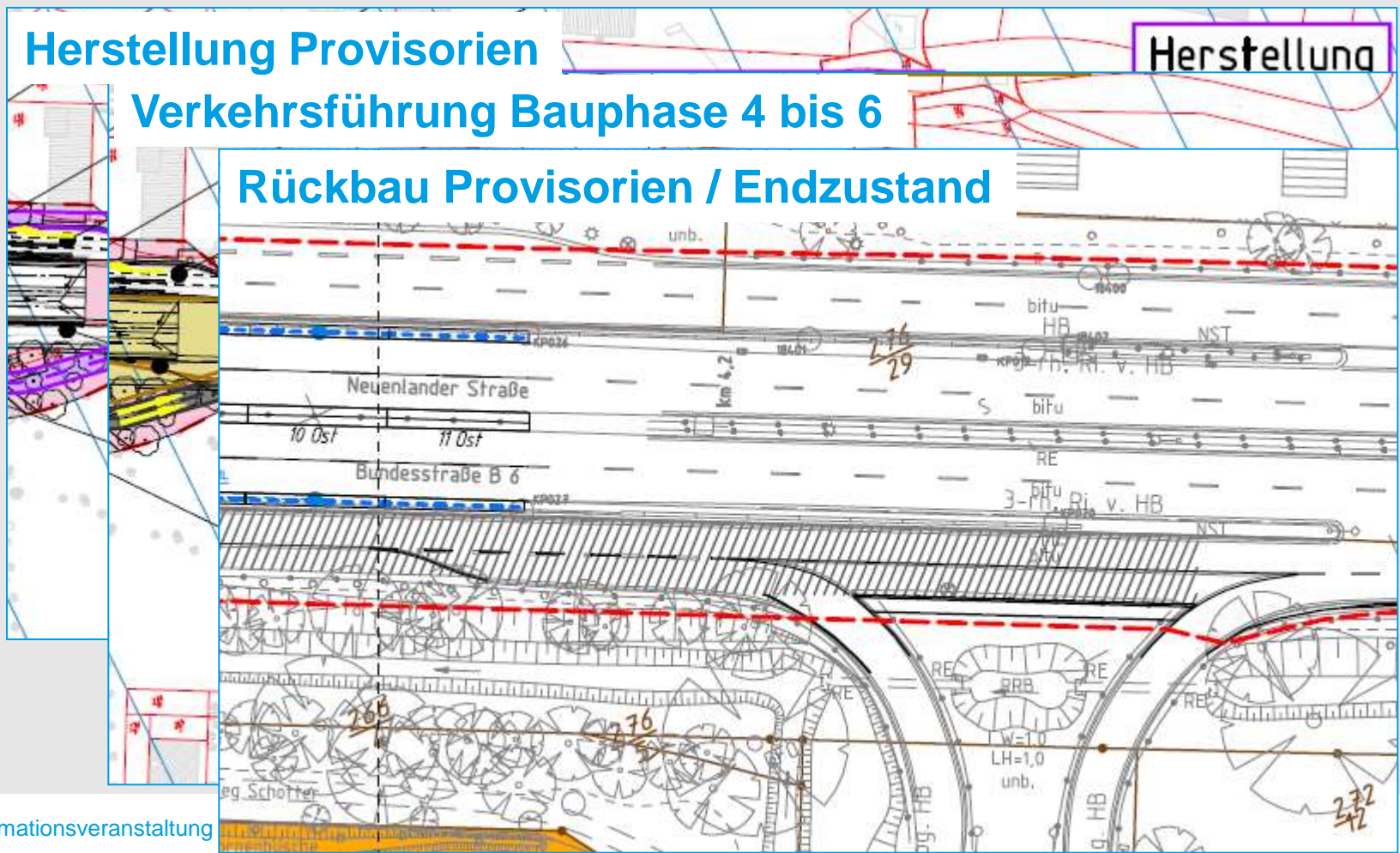
Anbindung Kleingartengebiet

- während aller Bauphasen über den Arsterdamm erreichbar



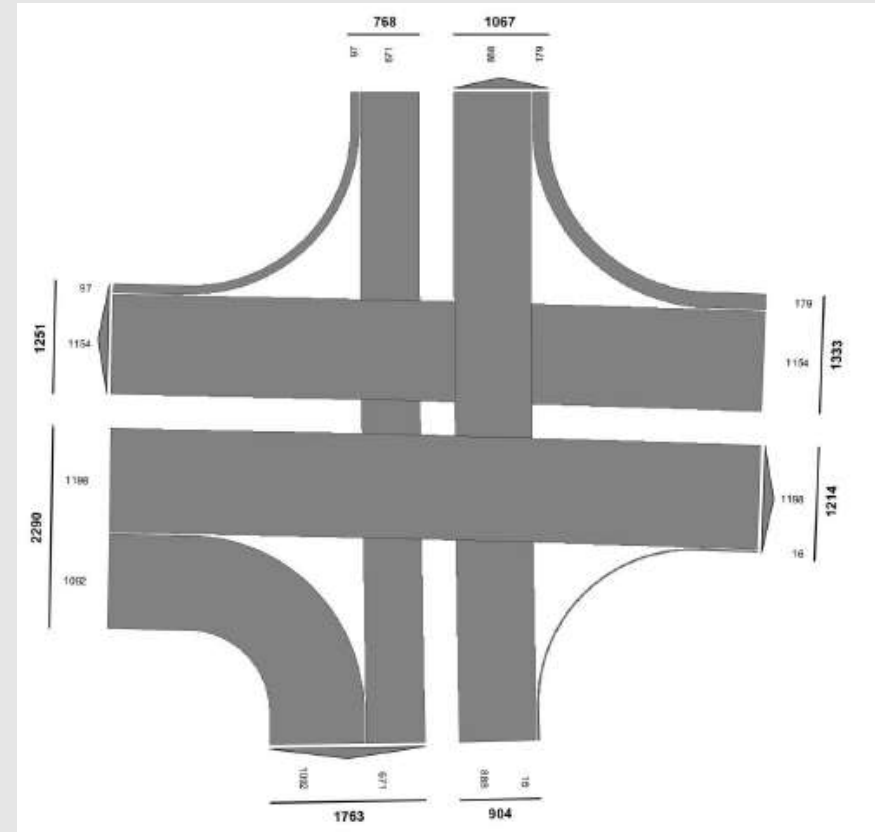
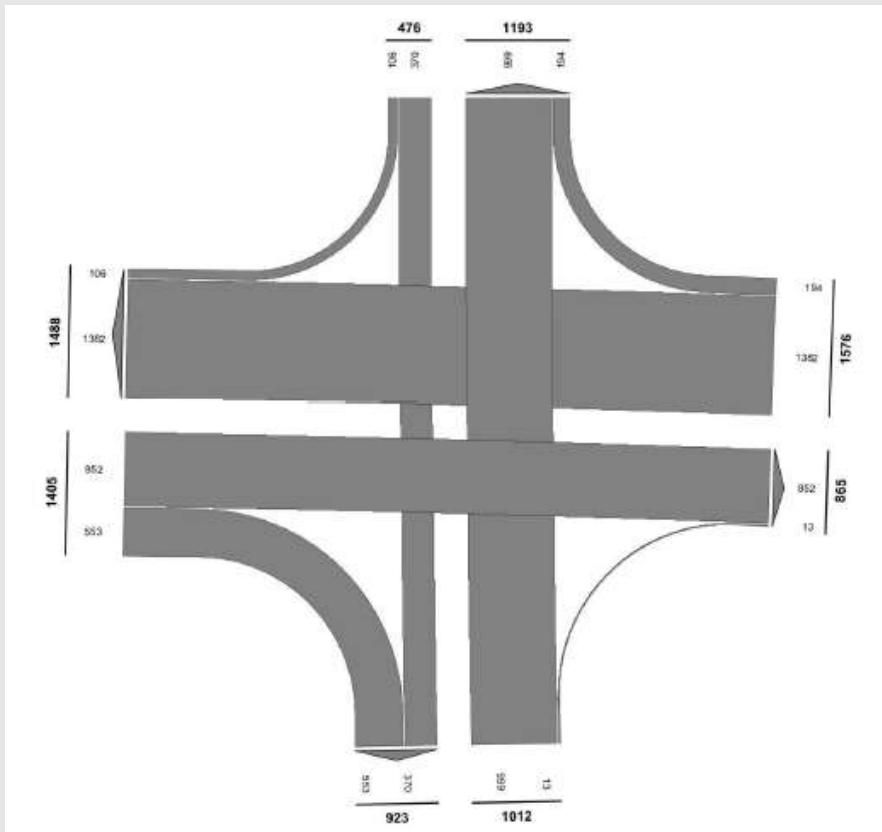
Anbindung „Am Mohrenhof“

- während aller Bauphasen wie im Bestand



Planung Bauzustand

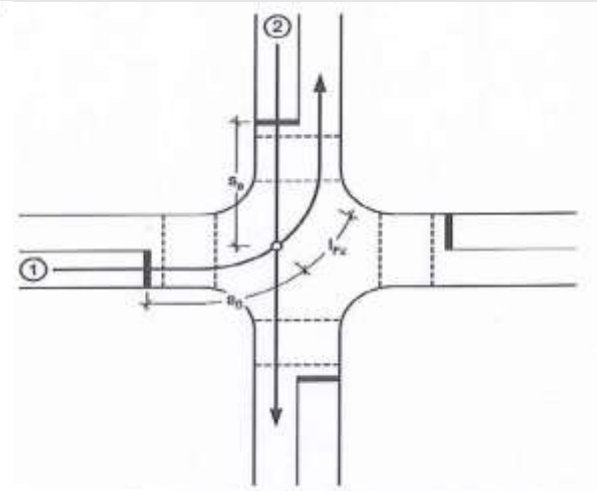
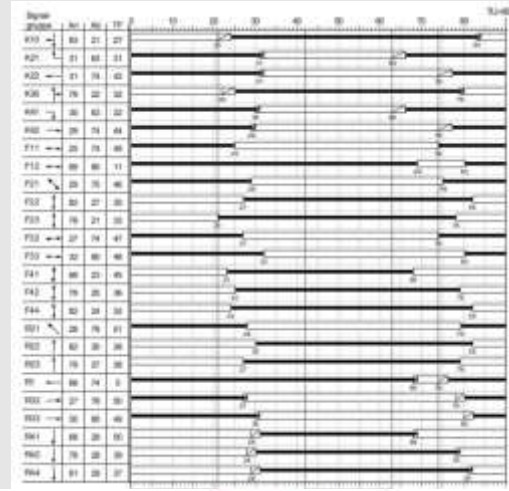
- Spitzenstunde vormittags / nachmittags



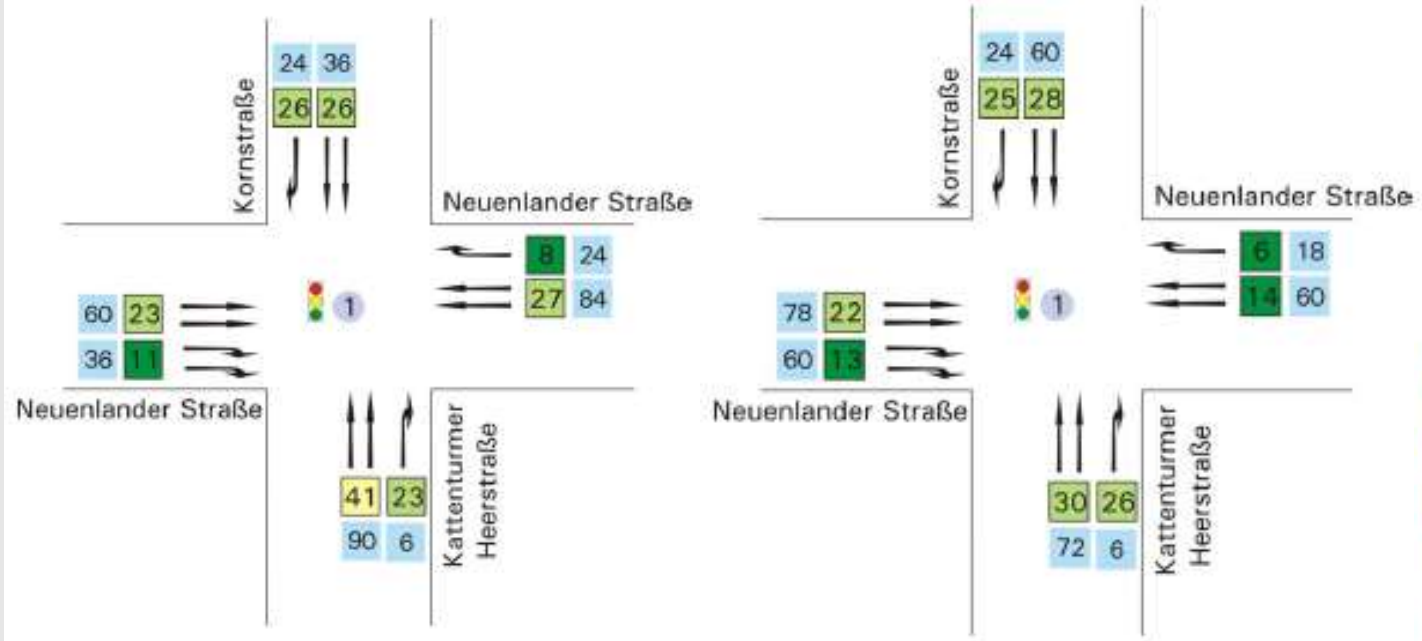
Planung Bauzustand

- Spitzenstunde vormittags und nachmittags

HBS- Nachweise der Verkehrsqualität



für den Konfliktfall „abblendes Kraftfahrzeug“/„Kraftfahrzeug fährt ein“



Qualitäts-Stufe (HBS)		
A	≤ 20s	≤ 10s
B	≤ 35s	≤ 20s
C	≤ 50s	≤ 30s
D	≤ 70s	≤ 45s
E	≤ 100s	> 45s
F	> 100s	Auslastung > 1

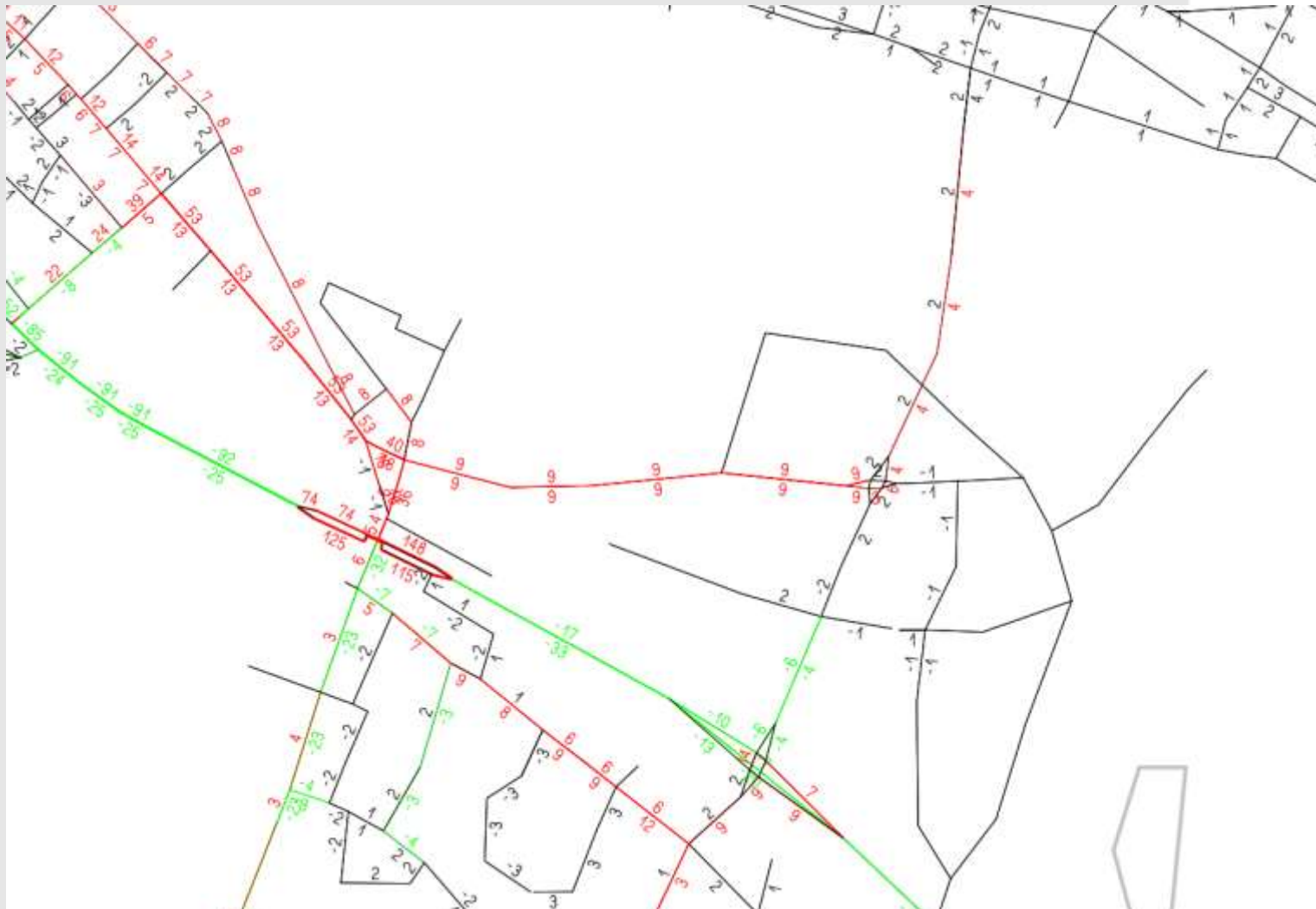
42 Zahlenangabe: Wartezeit in Sekunden
 Farbe: Qualitätsstufe nach dem HBS

96 Rückstaulänge in m (S = 90 %)

Planung Bauzustand (Verkehrsführung mit höchster Belastung)

- Simulation der Spitzenstunde nachmittags





Stand Planänderungsverfahren –prognostizierte Verkehrsmengen Hauptbauphase
Differenz zum Bestand [DTV₂₀₁₈, Kfz/Tag in 100er]

FRAGEN UND DISKUSSION

