

**Deputationsvorlage
für die Sitzung der Deputation Umwelt, Bau und Verkehr,
Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S)
am 18. Januar 2018**

**„Umnutzung des Herdentorsteinwegs zwischen Bahnhofstraße und Knochen-
hauerstraße (VEP, Maßnahme F.10) - durch Führung des Radverkehrs auf der
Fahrbahn“**

Bereitstellung von Baumitteln

Sachdarstellung

I. Veranlassung der Planung

Die Maßnahme „Umnutzung Herdentorsteinweg/Bahnhofstraße“ ist als Maßnahme F.10 in dem von der Stadtbürgerschaft am 23.09.2014 (Drucksache 18/609S) beschlossenen Handlungskonzept des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025 enthalten.

Im Konzept „Bremen Innenstadt 2025“ wird eine stadteinwärtige Umnutzung der Westseite des Herdentorsteinweges zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs zwischen der Bahnhofstraße und Am Wall vorgeschlagen.

Ziel dieser Maßnahme ist die attraktivere Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn um den Fußgängern mehr Raum zu geben und die gegenwärtig auftretenden Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern zu vermeiden.

II. Vorhandener Straßenraum, Verkehrsaufkommen und Konfliktbereiche

Der Herdentorsteinweg liegt im Innenstadtbereich, bildet eine Zuwegung zur Bremer Innenstadt aus Richtung Norden und stellt gleichzeitig für alle Verkehrsarten eine wichtige Verbindung zwischen dem Bahnhof und der Innenstadt dar.

Im Wesentlichen besteht der Straßenraum aus zwei zweistreifigen Fahrbahnen, einem Straßenbahnkörper mit Straßenbahn- und Bushaltestelle in Mittellage und einem beiderseits angeordneten Geh- und Radweg.

Für den ruhenden Kfz-Verkehr sind zwei Parkbereiche vorhanden, die vornehmlich dem Lieferverkehr dienen: Eingeschränktes Haltverbot von 8 Uhr bis 18 Uhr, Parken für Busse mit einer Dauer von 15 Minuten erlaubt.

Auf der Westseite besitzen sowohl der Rad- als auch der Gehweg keine kontinuierliche Breite. Die Breite des Radweges variiert zwischen ca. 1,0 und 2,1 m. Der Gehweg ist besonders im Bereich der Bahnhofstraße sehr schmal (Minimalbreite ca. 2,1 m).



Bild 1: Westliche Seite des Herdentorsteinwegs mit Blick in Richtung der Wallanlagen

Das Verkehrsaufkommen der nachmittäglichen Verkehrsspitze stellt sich in der Summe beider Richtungen entsprechend der Verkehrszählung aus dem September 2016 wie folgt dar:

- Kfz-Verkehr: circa 1.000 Kfz/Std.
- Fußgänger: circa 2.200 Fußgänger/Std., davon rd. 85% auf der westlichen Straßenseite
- Radfahrer: circa 600 Radfahrer/Std. davon rd. 55% auf der westlichen Straßenseite
- Querung „Am Wall“ Richtung Sögestraße: Nutzung von bis zu 2.000 Fußgängern- und 300 Radfahrern/Std.

Angesichts des sehr hohen Aufkommens im Fußgänger- und Radverkehr bergen die im Verlauf der Geh- und Radwege gegebenen Engstellen ein hohes Konfliktpotenzial, da die Verkehrsströme sich nicht nur in Längsrichtung orientieren.

Die Parkbucht vor dem Hotel wird von Reisebussen genutzt, d.h. zum Ein- und Aussteigen der Fahrgäste und dem Verladen des Gepäcks. Hierbei ist ein Queren des parallel zur Bushaldebucht liegenden Radweges unumgänglich und stellt einen weiteren Konfliktpunkt mit dem Radverkehr dar.

Ferner werden die vorhandenen Bushalteplätze häufig illegal zum Parken genutzt.

Der Herdentorsteinweg ist Bestandteil des Fahrrad-Haupttroutennetzes. Dennoch bietet er dem Radverkehr aufgrund der schmalen Radwege wenig Komfort und zusätzlich die Problematik, dass das Teilstück zwischen dem Lorientplatz und der Birkenstraße gegenläufig befahren werden darf.

Hinzu kommt, dass die querende Fahrrad-Haupttroute zwischen der Contrescarpe und dem Lorientplatz ausgewiesen ist, aber aufgrund der umwegigen Führung nur wenig genutzt wird. Stattdessen kommt es in der zwischen Herdentor und Hillmannplatz als Fuß-

gängerzone ausgewiesenen Birkenstrasse zu erheblichen Verstößen der Radfahrenden gegen das Fahrverbot in diesem Bereich.

III. Planungsrechtliche Grundlagen

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

IV. Planungsziel und Problemlösung

- Planungsziel

Das Ziel und Kernmerkmal der Planung besteht in der Erhöhung der Sicherheit und des Komforts für den Radverkehr von der Bahnhofstraße bis zur Sögestraße durch die Verlagerung auf die Fahrbahn. Damit wird auch das Konfliktpotential zwischen dem Fuß- und Radverkehr verringert und der Fußgängerverkehr gestärkt.

- Planungsergebnis zur Problemlösung

Erreicht wird das Planungsziel durch die Einrichtung eines 2 m breiten Schutzstreifens auf der Fahrbahn. Der Schutzstreifen beginnt in der Bahnhofstraße. Dort wird der Radverkehr über eine Rampe auf die Fahrbahn und im Anschluss über den Knotenpunkt Am Wall bis zur Sögestraße geführt. Die bestehenden Engstellen in den Nebenanlagen werden durch die Trennung der Verkehrsarten beseitigt bzw. entschärft.

Alle Flächen der Nebenanlagen, die durch die Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn frei werden, werden den Fußgängern zur Verfügung gestellt. Den Fußgängern stehen damit durchgängig Breiten von über 3 m zur Verfügung.

Am Wall wird die Rechtsabbiegespur zu Lasten des Fahrradschutzstreifens aufgehoben. Möglich wird dieses, da die Rechtsabbiegespur nur von einer relativ geringen Verkehrsmenge genutzt wird (etwa 900 Kfz/Tag), die außer der Mühle Am Wall keine direkten Ziele vor dem Knotenpunkt mit der Bgm-Smidt-Straße anfahren können.

Für diese Kfz besteht eine leistungsfähige Alternative über die Bürgermeister-Smidt-Straße/ AOK-Kreuzung. Der Entfall des Rechtsabbiegers bzw. der Fahrbeziehung ist für die Umsetzung der gesamten Maßnahme erforderlich. Die Geradeausspur kann wegen des starken bevorrechtigten Fußgängerstroms in Richtung Innenstadt nicht mit rechtsabbiegenden Kfz kombiniert werden, da diese die Hauptfahrtrichtung blockieren würden. Eine gemeinsame Führung von Geradeausfahrenden und Linksabbiegern auf einem Fahrstreifen schließt sich durch die hohe Verkehrsmenge und den bevorrechtigten ÖPNV aus Gründen der Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts ebenfalls aus. Ein Rechtsabbiegen von Bussen aus der Gleisachse in die Straße Am Wall ist weiterhin im Zuge von Umleitungsverkehren möglich.

Im Rahmen der Planung fand u. a. zum Entfall des Rechtsabbiegers mit wichtigen Trägern öffentlicher Belange eine umfangreiche Abstimmung statt. Im Januar 2017 wurde die Planung im Arbeitskreis Innenstadt vorgestellt. Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen hat der Planung keine weiteren Anmerkungen hinzugefügt. Die Handelskammer begrüßt grundsätzlich, dass die wichtige Fußgänger Verbindung aufgewertet wird. Trotz der oben genannten Erläuterungen hegt sie jedoch Zweifel hinsichtlich der Tragfähigkeit für den MIV und fordert bis zur Klärung über die künftige Anbindung der Innenstadt den Entfall des Rechtsabbiegers zurückzustellen. Aufgrund der geringen Zahl der Rechtsabbieger und der leistungsfähigen Anbindung über die Bgm.-Smidt-Str. hat das ASV der Handelskammer mitgeteilt, dass an dem Entfall des Rechtsabbiegers festgehalten wird. Am Knotenpunkt Am Wall wird die Querung des Radverkehrs parallel zu den Wallanlagen im Zweirichtungsverkehr optimiert, wodurch die Aufstellflächen für Fußgänger vergrößert werden können. Diese Verkehrsbeziehung ist Bestandteil der künftigen Premium-Radroute Bremen-Nord – Bremen-Hemelingen. Durch die Optimierung der Fußgänger- und Radfahrerfurten wird hier eine Deckenerneuerung des Knotenpunktes Am Wall erforderlich.

Gleichzeitig wird mit der Maßnahme auch das Queren des in Richtung Bahnhof fahrenden Radverkehrs optimiert. Dies betrifft vor Allem in die Birkenstraße und von der Contrescarpe in die Bahnhofstraße abbiegende Radfahrer.

Die Fußgängerzone in die Birkenstraße wird zukünftig für den Radverkehr freigegeben und so die direkte Verbindung zum Hillmannplatz legalisiert.

Im Herdentor sind zwei Haltebuchten für Lieferverkehre vor der Bäckerei (Länge 11,00 m) und vor dem Hotel (Länge 18,00 m) vorgesehen. Die Haltebucht vor dem Hotel wird niveaugleich mit dem Gehweg hergestellt, so dass diese Fläche bei Nicht-Belegung durch Lieferfahrzeuge zusätzlich für Fußgänger nutzbar ist.

Die Haltemöglichkeit für Reisebusse im Herdentor entfällt. Die Andienung des Hotels erfolgt künftig auf dem Hillmannplatz. Das dortige Rondell wird entsprechend umgestaltet.

Der Umbau des Rondells am Hillmannplatz und die Verlagerung der Bushalte auf den baulich optimierten Hillmannplatz bietet neben städtebaulichen auch sicherheitsrelevante Vorteile (keine Konflikte zwischen Fahrgästen und Radfahrern/ Fußgängern am Herdentor). Die am Rondell liegenden Parkplätze werden an die neue Lage angepasst und zusätzlich ein Behindertenstellplatz ausgewiesen. Der vorhandene Taxistellplatz bleibt erhalten. Im Zuge der Umgestaltung am Hillmannplatz ist die Rodung einer Platane erforderlich. Eine Ersatzpflanzung wird im Breitenweg erfolgen.

Mit der Umgestaltung des Rondells wird auch die Abwicklung der Liefer- und Ladevorgänge durch nun mögliche Verlagerung auf den Hillmannplatz verbessert.

Mit Umgestaltung des Herdentors wird die in Mittellage gelegene Straßenbahn- und Bushaltestelle den neuen Bedürfnissen angepasst. Die bestehende signalisierte Querung über den Herdentorsteinweg in Richtung der Birkenstraße wird auf 14,5 m aufgeweitet und künftig gemeinsam von querenden Fußgängern und Radfahrern genutzt. Infolge der breiteren Querung wird die Haltestelle um 9,5 m in Richtung Am Wall geschoben.

In den vergangenen Jahren hat sich gezeigt, dass die Haltestelle stark genutzt wird. Aus diesem Grund wird die stadtauswärtige Haltestelle in Richtung Hauptbahnhof auf 3,5 m, d.h. um 0,5 m verbreitert. Aufgrund der vorgesehenen Veränderungen an der Haltestelle „Herdentor“ ist eine Zustimmung nach der „Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen“ (*BOStrab*) und Befreiung nach dem „Personenbeförderungsgesetz“ (*PBefG*) erforderlich. Diese Zustimmung der Technischen Aufsichtsbehörde (TAB) bzw. Planfeststellungsbehörde liegt für die hier vorgesehene Maßnahme noch nicht vor, bedingt aber vorab die Zustimmung des Betriebsleiters der BSAG und damit die vorgenannte Verbreiterung der Haltestelle.

Sowohl die Verbreiterung der bestehenden signalisierten Querung als auch die Verschiebung der Haltestelle einschließlich der genannten Verbreiterung verbessern das Queren des Herdentorsteinwegs und auch die Erreichbarkeit der Haltestelle.

Alle Planungen zum Umbau des Herdentors wurden unter Berücksichtigung der Vorgaben der Richtlinie der Freien Hansestadt Bremen zur barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Verkehrsraumes aufgestellt. So wird der Knotenpunkt Am Wall komplett mit Blindenleitsystem ausgestattet. Auch die signalisierten Furten des Herdentorsteinwegs in Höhe der Birkenstraße und der Bahnhofstraße werden barrierefrei umgestaltet.

Die Lichtsignalanlagen und Lichtsignalsteuerung werden im Zuge der Maßnahme angepasst. Eine bevorrechtigte Signalisierung der Straßenbahn ist weiterhin vorgesehen.

Die Planung wurde intensiv mit Vertretern von SUBV, SWAH, der Handelskammer, BSAG und dem Ortsamt abgestimmt. Ebenfalls fand eine Abstimmung mit dem Landesbehindertenbeauftragten statt.

Der Beirat Mitte hat der Maßnahme im Rahmen der Beteiligung Träger öffentlicher Belange auf seiner Fachausschuss-Sitzung am 19. Juni 2017 zugestimmt.

V. Zeitplanung

Zur Schaffung eines Ersatzstandortes für den derzeitigen Busparkplatz am Herdentorsteinweg, ist dem Umbau des Herdentorsteinwegs vorauslaufend zunächst der Abschnitt der Birkenstraße am Hillmannplatz umzubauen. Hiermit wird sichergestellt, dass zu jeder Zeit im Nahbereich des Hotels ein Halten von Reisebussen möglich ist. Nach Abschluss des Umbaus im Bereich Hillmannplatz/Birkenstraße erfolgt anschließend der Umbau im Bereich des Herdentorsteinwegs.

Kostenermittlung

Um die Planungen zur Umgestaltung des Herdentors und des Hillmannplatzes von der Grundlagenermittlung über die Vorplanung bis zur Fertigstellung der Ausführungspläne schnellstmöglich abarbeiten zu können wurden zu Beginn der Planung kommunale Mittel in Höhe von 50.000 € aus dem Budget „Zielplanung Fahrrad“ bereitgestellt.

Im zweiten Schritt der Umsetzung des Projektes sind für die Vorbereitung und Begleitung der Bauausführung sowie für die bauliche Umsetzung in der Summe Mittel in Höhe von 1.200.000 € erforderlich, die sich wie folgt auf das Herdentor und den Hillmannplatz aufgliedern:

Hillmannplatz (Kostenaufstellung vom 26.10.2017)

▪ Baustelleneinr./ Räumung/ Verkehrssicherung	30.000 €
▪ Aufbruch	41.000 €
▪ Erdarbeiten	17.000 €
▪ Fahrbahn	81.000 €
▪ Nebenanlagen	40.000 €
▪ Ingenieurleistungen	12.000 €
▪ Sonstiges	21.000 €
▪ Leistungen Dritter	2.500 €

Hillmannplatz-Anteil (netto) 244.500 €

Hillmannplatz-Anteil (brutto) 295.000 €

Herdentorsteinweg (Kostenaufstellung vom 26.10.2017)

▪ Baustelleneinr./ Räumung/ Verkehrssicherung	75.000 €
▪ Aufbruch	84.000 €
▪ Erdarbeiten	20.500 €
▪ Fahrbahn	110.000 €
▪ Nebenanlagen	163.000 €
▪ Ingenieurleistungen	40.000 €
▪ Sonstiges	106.500 €
▪ Anpassung und Erweiterung der vorh. Lichtsignalanlagen	88.000 €
▪ Öffentliche Beleuchtung	3.400 €
▪ Leistungen Dritter	1.700 €
▪ Leistungen BSAG	69.000 €

Herdentorsteinweg-Anteil (netto) 761.100 €

Herdentorsteinweg-Anteil (brutto) 905.000 €

Gesamtmittelbedarf:

Hillmannplatz = 295.000 € (brutto)
Herdentor = 905.000 € (brutto)

Gesamtmittelbedarf = 1.200.000 € (brutto)

Finanzierung

Die Maßnahme, die sich durch die Einbindung des Hillmannplatzes erweitert hat, soll in den Jahren 2018/2019 im Sondervermögen Infrastruktur, Teilbereich Verkehr, aus den Mitteln des Projektes Herdentorsteinweg (555 T€, davon 352 T€ Entflechtungsmittel), sowie weiteren Mitteln nach dem Entflechtungsgesetz und Erneuerung und Ausbau von Radwegen (47 T€) / Zielplanung Fahrrad (50 T€) finanziert werden. Die restlichen Mittel von 548 T€ sind nach dem Entflechtungsgesetz (ehemals GVFG) förderungsfähig.

Jahr	bremische Mittel	EntflechtG-Mittel	Gesamt
2018	50T€	150T€	200T€
2019	250T€	750T€	1.000T€
Gesamt	300T€	900T€	1.200T€

Die Drittmittel nach dem Entflechtungsgesetz über 900 T€ sind auf der Haushaltsstelle 0687/891 10-4 „An öffentliche Unternehmen, Finanzhilfen nach dem GVFG (Bremen)“ eingeplant.

Zur Finanzierung 2019 ist eine Verpflichtungsermächtigung bei der Haushaltsstelle 3687.88410-7 „Investive Zuweisungen an das Sondervermögen Infrastruktur/Verkehr (ASV)“ in Höhe von 1 Mio. € über die Senatorin für Finanzen beim Haushalts- und Finanzausschuss zu beantragen.

Übereinstimmung mit den Zielen des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025

Die Planung steht im Einklang mit den Zielen des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025 und ist als Einzelmaßnahme Bestandteil des Handlungskonzepts des Verkehrsentwicklungsplanes Bremen 2025 (VEP, Maßnahme F.10). 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

Beschlussvorschlag

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

Anlage : Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)

Anlage zur Vorlage : 19/370 S()

Datum : 12.12.2017

Benennung der(s) Maßnahme/-bündels

„Umnutzung des Herdentorsteinwegs zwischen Bahnhofstraße und Knochenhauerstraße (VEP, Maßnahme F.10)
- durch Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn“

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für Projekte mit **betriebswirtschaftlichen**
 gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen

Methode der Berechnung (siehe Anlage)

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

Ggf. ergänzende Bewertungen (siehe Anlage)

Nutzwertanalyse ÖPP/PPP Eignungstest Sensitivitätsanalyse Sonstige (Erläuterung)

Anfangsjahr der Berechnung :

Betrachtungszeitraum (Jahre):

Unterstellter Kalkulationszinssatz:

Geprüfte Alternativen (siehe auch beigefügte Berechnung)

Nr.	Benennung der Alternativen	Rang
1	Umsetzung Maßnahme	1
2	Beibehaltung der jetzigen Verkehrssituation	2

Ergebnis

Vorbemerkung: Der Herdentorsteinweg ist Bestandteil des Fahrrad-Haupttroutennetzes. Das Ziel und Kernmerkmal der Maßnahme besteht in einer attraktiveren Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn von der Bahnhofstraße bis zur Sögestraße bei gleichzeitiger Entflechtung der Radfahrverkehre und der Fußgängerströme. Dadurch wird auch das Konfliktpotential zwischen dem Fuß- und Radverkehr verringert und die Fußgängerverkehre gestärkt.

Variante 1:

Umsetzung der Maßnahme zur Erreichung der dargestellten Ziele. Die Gesamtkosten der Maßnahme betragen 1.200.000 Euro. Die Kosten für Bremen belaufen sich dabei auf 300.000 Euro, die Bundesförderung nach Entflechtungsgesetz beträgt 900.000 Euro.

Variante 2:

Die Beibehaltung der vorhandenen Verkehrssituation führt dazu das die Konfliktpotentiale, insbesondere im Herdentorsteinweg weiterhin bestehen bleiben. Mögliche Folgen sind vermeidbare Unfälle zwischen Radfahrern und Fußgängern in Form von Personenschäden.

Aus fachlicher Sicht ist Variante 1 die wirtschaftlichste Lösung und wird vorgeschlagen.

Weitergehende Erläuterungen

Zeitpunkte der Erfolgskontrolle:

1. 2019	2.	n.
---------	----	----

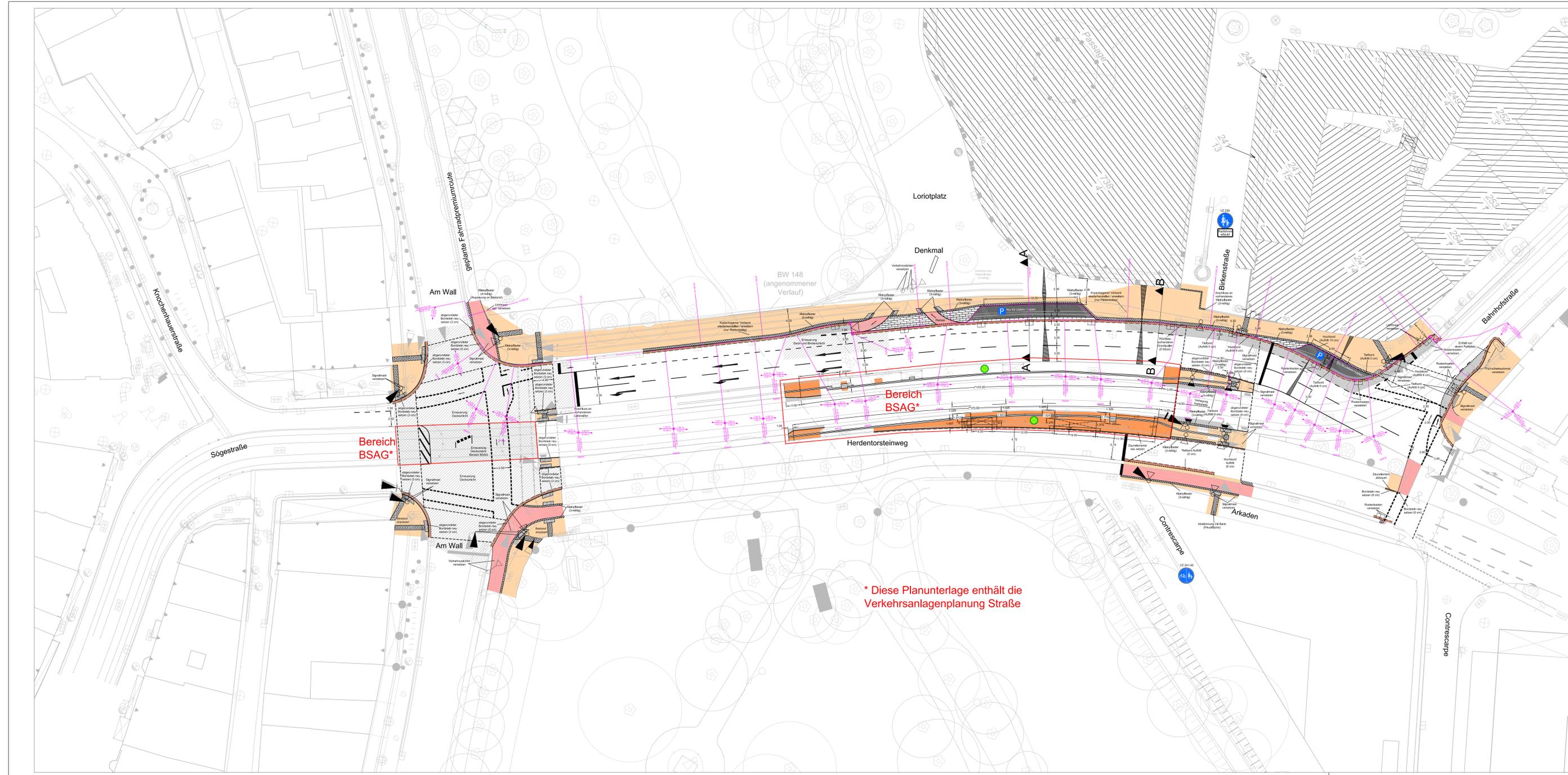
Kriterien für die Erfolgsmessung (Zielkennzahlen)

Nr.	Bezeichnung	Kennzahl
1	Einhaltung des Budgetrahmens (bremische Mittel)	0,3 Mio. €
n		

Baumaßnahmen mit Zuwendungen gem. VV 6 zu § 44 LHO: die Schwellenwerte werden nicht überschritten / die Schwellenwerte werden überschritten, die frühzeitige Beteiligung der zuständigen technischen bremischen Verwaltung gem. RLBau 4.2 ist am erfolgt.

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nicht durchgeführt, weil:

Ausführliche Begründung



* Diese Planunterlage enthält die Verkehrsanlagenplanung Straße

Straßenbahntechnisch einverstanden
 Betreiber der Bremer Straßenbahn AG

Markierung und Beschilderung nur nachrichtlich. Details siehe Betriebsplan.

Legende Farbfächen

	Fahrbahn		Betondeckelung grau 22 x 22 x 10		Rampensteine
	Randweg in Betondeckelung ohne Fuge 10,5 x 21 x 8/10		Haltefläche		Betonhochdeckel 22,5 x 21 x 10
	Gehweg		Auffrischschicht in Noppen 30 x 30		Einweisung Deckenschicht
	Parkplatz in Haltefläche 2,5 x 10		Richtungsblech / Leistenblech in Noppen 30 x 30		
	Rinne rot 3-reihig		Kleinfestsetz natur		

7	Anpassung Parkbuchst Bahnhofstr. / Ergänzung Maßketten	15.11.17	Hübner
6	Anpassung Verbreiterung Haltestelle FR Hbf, Entfall Umbau Sögestr., Umbenennung Schnitt C-C in B-B	08.11.17	Hübner
5	Verbreiterung Haltestelle FR Hbf	20.10.17	Hübner
4	Einarbeitung Anmerkungen LBB	11.10.17	Hübner
3	Einarbeitung Anmerkungen TGB (u.a. Arkaden, Sögestr., PILS, Rampen Loriotplatz, Haltestelle Herdentor, Erneuerung Deckschicht, LSA-Maststandorte, Fahrbahnmarkierungen, Planstempel)	05.09.17	Hübner
2	Einarbeitung Anmerkungen LBB	23.08.17	Hübner
1	Einarbeitung Anmerkungen LBB	07.08.17	Hübner
Nr.	Art der Änderung:	Datum	Name

GeoInformation Bremen

Kartengrundlage:	Topographischer Sonderplan	Maßstab:	1:500
Kästelbezeichnung:	Flur: 56 u.a.	km Quadrat:	87 83
Aktualität der Topographie:	10/2015	Herausgegeben:	01.06.2015
des Gebläubebestandes:			

Planverfasser / Objektplaner:
 Ingenieure- und Planungsgesellschaft mbH
 LOGOS
 geprüf: 15.11.2017
 Unterschrift: gez. Klafs
 bearbeitet: Klafs
 gezeichnet: Hübner

Träger der Maßnahme:
Freie Hansestadt Bremen
 Amt für Straßen und Verkehr
 Bremen, den

überprüft	Abteilungsleitung	Amtsstellung (ASV)
Maßstab	Objekt:	Anlage 1
1:250	Umgestaltung Herdentorsteinweg	Blatt 1
Stand	Entwurfsplanung Lageplan	Aktenzeichen
15.11.2017		