

**Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,
Stadtentwicklung, Energie
und Landwirtschaft (L/S)**

**Bericht der Verwaltung
für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,
Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (L/S)
am 14.04.2016**

„Verkehrsführung während der Bauphase des BA 2/2 der BAB 281“

Sachdarstellung

Die Abgeordnete Claudia Bernhard hat in der Sitzung am 11.02.2016 um einen Bericht über die Entwicklung der Verkehrssituation und die Baustellenabwicklung gebeten.

Mit der Realisierung der Autobahneckverbindung A 281 in Bremen entsteht in Verbindung mit den beiden vorhandenen Autobahnen A 1 und A 27 ein Autobahnring um Bremen. Die Umsetzung dieser Fernstraßenbaumaßnahme des Bundes ist gleichermaßen Ziel der Verkehrspolitik des Bundes und des Landes Bremen. Die A 281 dient neben einer deutlich verbesserten Erschließung der Häfen, des Güterverkehrszentrums und des Flughafens vor allem der maßgeblichen Verkehrsentlastung des Bremer Straßennetzes.

Der Bau der A 281 wurde in 6 Abschnitte unterteilt, von denen bereits 4 für den Verkehr frei gegeben wurden. Der Bauabschnitt 2/2 zwischen Neuenlander Ring und Kattenturmer Heerstraße sowie der Bauabschnitt 4 (Weserquerung) sollen in den kommenden Jahren realisiert werden.

Sachstand des BA 2/2

Parallel zur laufenden Baurechtschaffung wird das Konzept für den Bauablauf konkretisiert. Im Rahmen der Bürgerinformationsveranstaltung am 09.03.2016 wurde der derzeitige Stand der Bauablaufkonzeption vorgestellt. Die Veranstaltung bildete den Auftakt für weitere Workshops, in denen die vorgestellte Bauablaufkonzeption mit Beiratsmitgliedern, Anwohnern, Gewerbetreibenden sowie interessierten Bürgern diskutiert werden soll. Hier sollen in kleineren Gruppen mögliche Optimierungen erarbeitet und untersucht werden. Die darauf basierend weiterentwickelte Bauablaufkonzeption wird dann wiederum der breiten Öffentlichkeit vorgestellt.

Bauablaufkonzeption und Nachweis der Leistungsfähigkeit

Das Bauablaufkonzept sieht derzeit 7 Bauphasen vor.¹ In den Phasen 1 bis 4 und 7 wird nur in geringem Umfang in den laufenden Verkehr eingegriffen, relevant sind die Bauphasen 5 und 6, da in diesen Phasen die Nutzung des vorhandenen Tunnel- und Trogbauwerkes nicht möglich ist (siehe Anlage 2).

Die Hauptverkehrsbeziehungen werden auch in diesen beiden Bauphasen aufrechterhalten. So werden die Verkehre in den Phasen 5 und 6 je Fahrtrichtung 2-spurig an der Baustelle - hauptsächlich über das vorhandene Rampensystem – vorbeigeleitet, so dass alle Geradeaus- sowie alle Rechtsabbiegebeziehungen gefahren werden können. Das Linksabbiegen wird in dieser Zeit – nach derzeitigem Planungsstand 3 Jahre – nicht möglich sein. Auch ein teilweises Anbieten von Linksabbiegen ist aus Gründen der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes nicht möglich.

Mit den zur Verfügung gestellten Fahrbeziehungen wird über die Leistungsfähigkeitsberechnungen sichergestellt, dass der Knotenpunkt in der Bauphase ausreichend leistungsfähig ist. Für alle angebotenen Fahrbeziehungen ist die Qualitätsstufe A, B oder C nachgewiesen, dies ist besser als die geforderte Qualitätsstufe D. Die nachgewiesene Verkehrsqualität zeigt, dass auch während der Bauphase die erwartete Verkehrsbelastung mit der angestrebten Qualität über den Knotenpunkt abgewickelt werden kann (siehe Anlage 2).

Die Geometrie des Knotenpunktes ließe ein Linksabbiegen ohne Anordnung gesonderter Linksabbiegefahrstreifen zu. Damit bleibt im Notfall ein Linksabbiegen für Einsatzfahrzeuge (Feuerwehr und Rettungsfahrzeuge) möglich.

Alle anliegenden Grundstücke bleiben in der Bauphase jederzeit erreichbar. Die Gewerbebetriebe bleiben in allen Bauphasen erreichbar. Die Nutzungsmöglichkeit von Fuß- und Radwegen bleibt bestehen. Die Erreichbarkeit des Kleingartengebietes Wolfskuhle bleibt ebenfalls gewährleistet.

Verkehrsgutachten² und verkehrliche Auswirkungen in der Bauphase

Die verkehrlichen Auswirkungen wurden für das Jahr 2025 prognostiziert und mit einem Analysefall (Jahr 2010/2011) abgeglichen. Wesentliches Ergebnis dieser Untersuchung ist die massive Entlastung der Neuenlander Straße auf gesamter Länge. Hier sinken durch die Realisierung des BA 2/2 die täglichen Verkehrsmengen von 49.800 Kfz/Tag im Jahr 2010 auf 10.000 Kfz/Tag im Jahr 2025. Zudem kommt es zu einer Entlastung der heute zur Erreichung der Anschlussstelle Bremen-Airportstadt genutzten Straßen Kirchweg, Langemarckstraße und Friedrich-Ebert-Straße.

Im Wesentlichen bedingt durch die neue Anschlussstelle Bremen-Kattenturm orientieren sich mit Fertigstellung des BA 2/2 mehr Verkehrsteilnehmer über die Kornstraße, den Arsterdamm und die Habenhauser Landstraße zur A 281. In diesen Straßen werden leichte Verkehrszunahmen prognostiziert (siehe Anlage 3).

Für die Bauphase wurden ebenfalls erste Prognosen zur Abschätzung der Auswirkungen auf das Straßennetz erstellt. Mit den bisher berücksichtigten Maßnahmen (kein Linksabbiegen

¹ Vgl.: SHP Ingenieure (im Auftrag der DEGES), Erläuterungsbericht für den Neubau der BAB 281, Bauabschnitt 2/2, September 2015.

² Vgl. IVV (im Auftrag der DEGES), Aktualisierung der Verkehrsprognose A 281, Juni 2014.

im Knotenpunkt Neuenlander Straße / Kattenturmer Heerstraße) wird sichergestellt, dass die Verkehre in diesem Bereich ausreichend leistungsfähig abgewickelt werden können. Während sich die Verkehrsbelastungen auf dem Zubringer Arsten, der Neuenlander Straße sowie der Kattenturmer Heerstraße reduzieren, nehmen diese auf der Kornstraße, der Habenhauser Landstraße sowie dem Buntentorsteinweg teilweise deutlich zu (siehe Anlage 4).

In den nächsten Monaten wird geprüft, mit welchen Maßnahmen die Mehrbelastungen in diesen Straßenzügen durch begleitende Maßnahmen reduziert werden können, um die Situation in der Bauphase für alle Betroffenen noch weiter zu verbessern. Dazu sollen u.a. die angekündigten Workshops dienen.

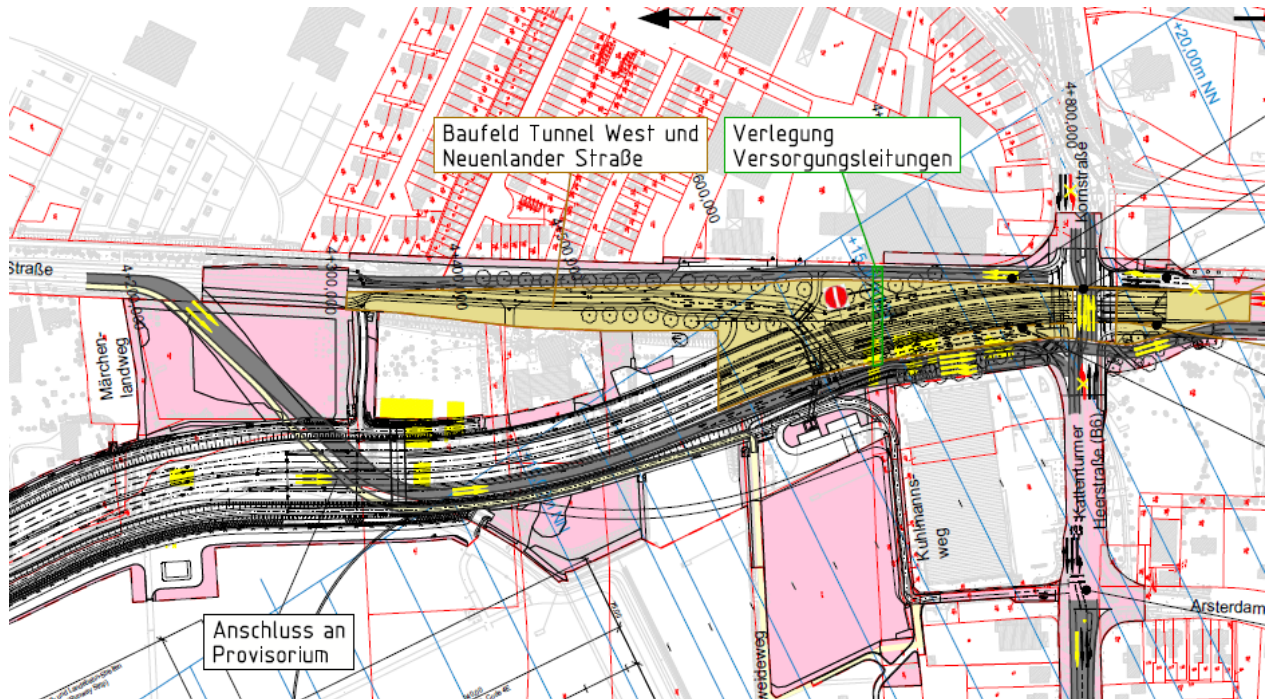
Beschlussvorschlag

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (L/S) nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Anlage 1: Übersicht über die Bauphase 5 und 6³

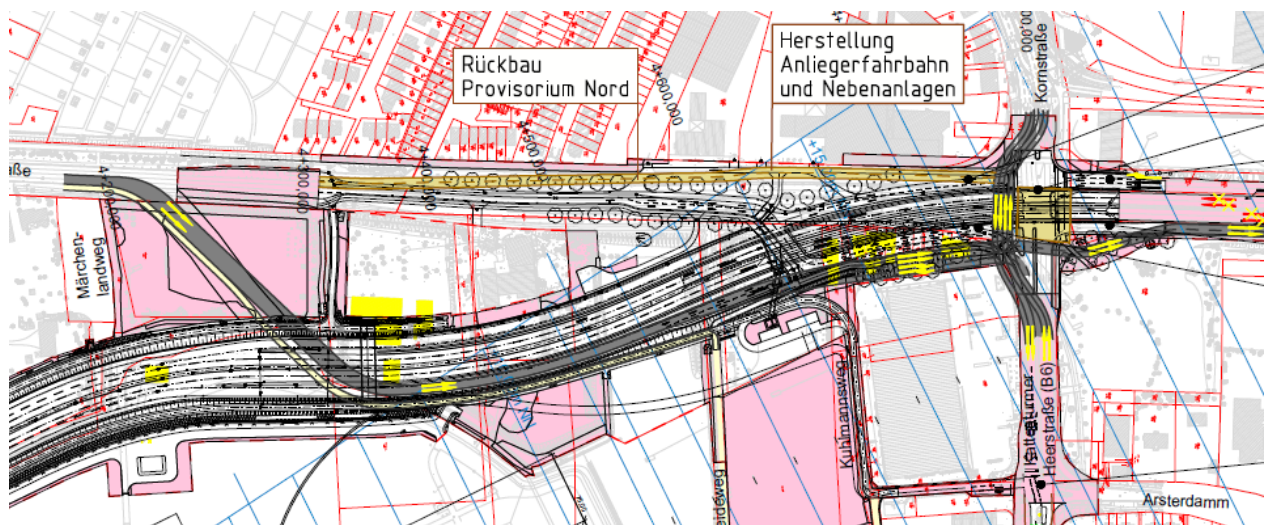
Bauphase 5:

Herstellung Tunnel und Trog Ost, Hochstraße Nord, Vorhandenes Tunnel-/Trogbauwerk nicht nutzbar, 2-spurige Verkehrsführung über Rampensystem, kein Linksabbiegen möglich



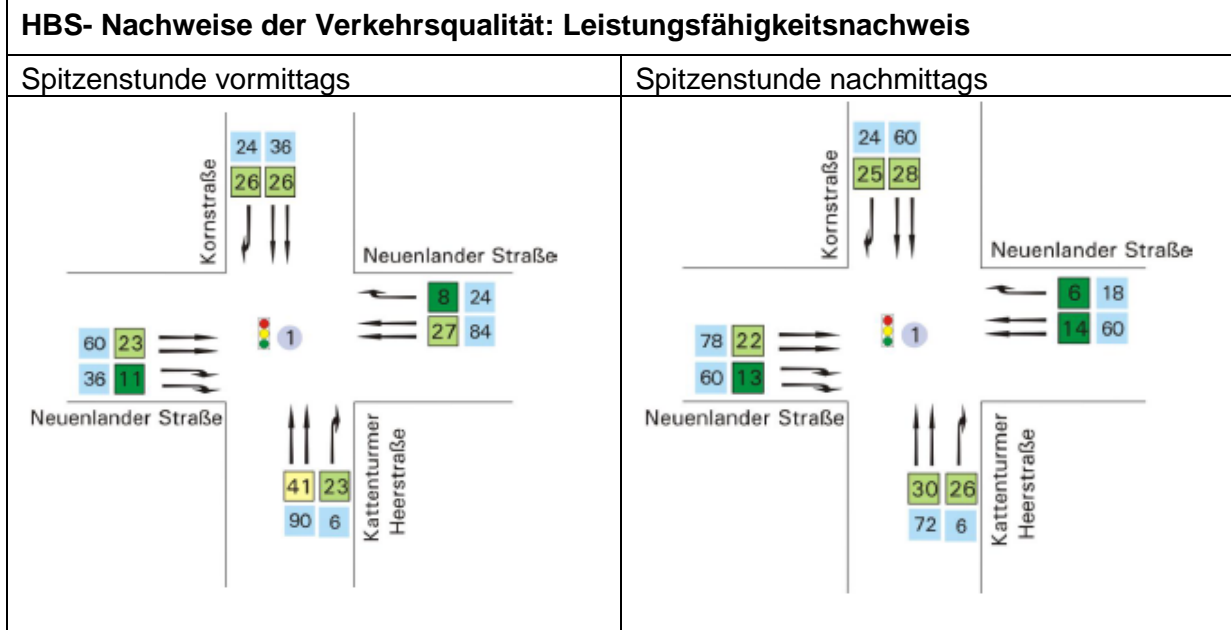
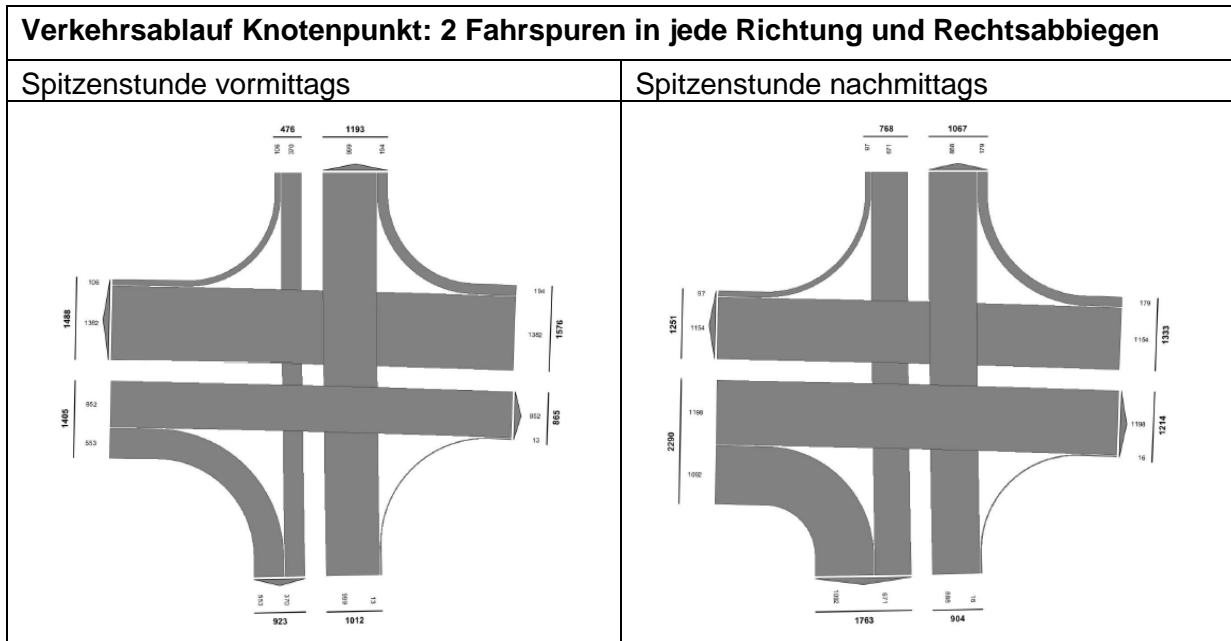
Bauphase 6:

Herstellung letztes Tunnelsegment, Vorhandenes Tunnel-/Trogbauwerk nicht nutzbar, 2-spurige Verkehrsführung über Rampensystem, kein Linksabbiegen möglich



³ Vgl.: Präsentation der DEGES auf der Bürgerinformationsveranstaltung zur Vorstellung der Bauablaufkonzeption am 09.03.2016

Anlage 2: Nachweis der Verkehrsqualität in den Bauphasen 5 und 6⁴



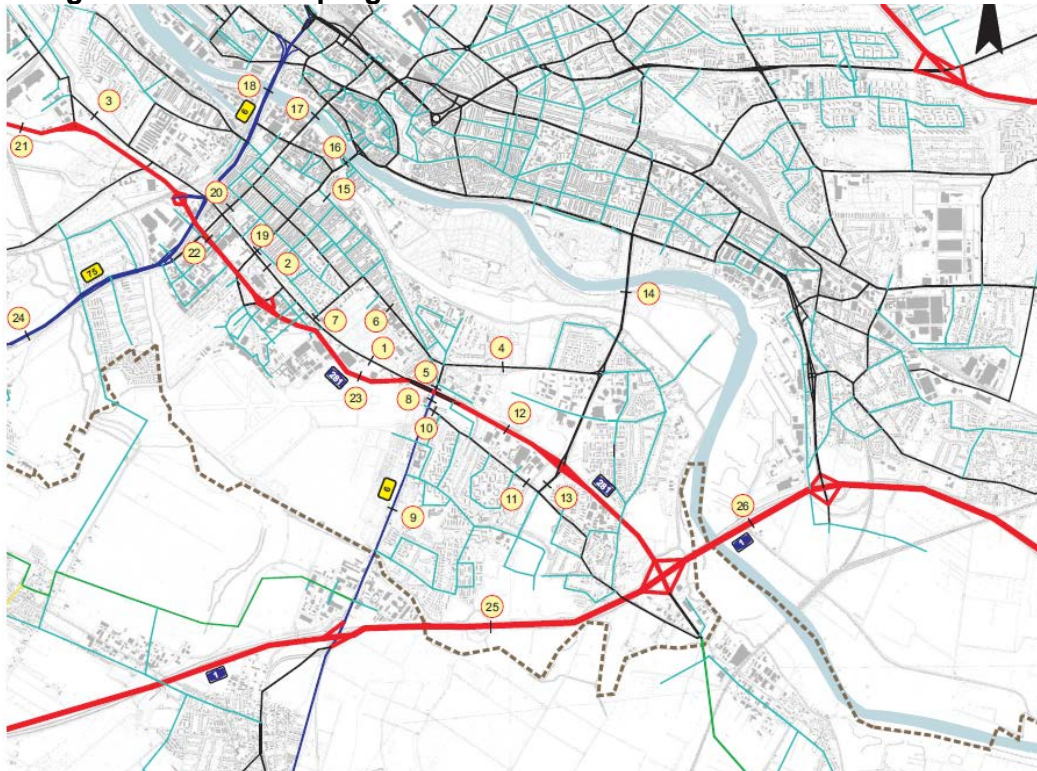
Qualitäts-Stufe (HBS)		
A	≤ 20s	≤ 10s
B	≤ 35s	≤ 20s
C	≤ 50s	≤ 30s
D	≤ 70s	≤ 45s
E	≤ 100s	> 45s
F	> 100s	Auslastung > 1

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

96 Rückstaulänge in m (S = 90 %)

⁴ Vgl.: Präsentation der DEGES auf der Bürgerinformationsveranstaltung zur Vorstellung der Bauablaufkonzeption am 09.03.2016

Anlage 3: Verkehrsprognosen⁵



Kfz-Belastungen für ausgewählte Querschnitte [Kfz/Tag] DTV

Nr.	Querschnitt	Netzfall			
		Status-Quo 2010	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	Stephanibrücke	94.300	82.200	83.300	101%
19	Friedrich-Ebert-Straße	10.800	10.700	9.200	86%
20	Langemarkstraße	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 Ochstum)	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%

Bezugsfall BA 2/2 2015 = ohne Realisierung BA 2/2 / Prognose-Null-Fall 2025 = mit Realisierung BA 2/2

⁵ Vgl.: IVV (im Auftrag der DEGES), Aktualisierung der Verkehrsprognose A 281, Juni 2014.

