

In der Senatssitzung am 28. September 2021 beschlossene Fassung

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität,
Stadtentwicklung und Wohnungsbau

Datum: 22.09.2021

Vorlage für die Sitzung des Senats am 28.09.2021

Integriertes Entwicklungskonzept (IEK) Walle des Städtebauförderungsprogramms „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“: Umgestaltung des Steffenswegs im Rahmen der Kanalsanierung unter Berücksichtigung der städtebaulichen Ziele des IEK und der Fahrradpremiumroute D15

A. Problem

Anlass und Ausgangslage

hanseWasser beabsichtigt, im Steffensweg den Kanal zwischen der Hansestraße und der Elisabethstraße zu sanieren. In Abstimmung mit dem Amt für Straße und Verkehr (ASV) und der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau (SKUMS) soll der Kanal in offener Bauweise wiederhergestellt werden. Dadurch ergibt sich die Möglichkeit, ohnehin geplante Eingriffe in den Straßenraum direkt im Anschluss an die Kanalsanierung durchzuführen. Dadurch lassen sich Kosten sparen und insbesondere die Belastung der Anwohner:innen reduzieren. Das ASV hat daher geprüft, welche Missstände im Steffensweg zu beheben bzw. welche Maßnahmen seitens der Städtebauförderung und SKUMS im Bereich des Steffensweg geplant sind.

Die Bremische Bürgerschaft hat beschlossen, den Bremer Westen städtebaulich, sozial und ökonomisch weiterzuentwickeln“ (Mitteilung des Senats vom 30. Oktober 2012 „Den Bremer Westen sozial und städtebaulich weiterentwickeln“, Drucksache: 18/237S). Dabei stehen nicht nur die Überseestadt, sondern auch die gewachsenen Stadtteile Walle und Gröpelingen mit ihren Quartieren und zentralen Bereichen im Fokus der Stadtentwicklung. Mit dem auslaufenden Städtebauförderungsprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ steht noch ein besonderes Programm mit finanzieller Beteiligung des Bundes zur Stärkung zentraler Versorgungsbereiche bereit, dessen Fördermittel programmorientiert im Stadtteil Walle für die Umsetzung des IEK Walle für Investitionen zur Profilierung und Standortaufwertung sowie für die Stärkung von zentralen Versorgungsbereichen eingesetzt werden. In einem intensiven Beteiligungs- und Abstimmungsprozess wurde gemeinsam mit dem Beirat Walle ein städtebauliches Entwicklungskonzept, entsprechend § 171 b Abs. 2 BauGB, erarbeitet und die Beteiligten vor Ort haben sich darauf verständigt, u.a. die Verkehrssituation und Verbindungen im Stadtteil zu verbessern (vgl. Vorlage vom 3.12.2009, 17/325 S).

Für den Steffensweg wurde im Rahmen der Bestandsaufnahme zum IEK festgestellt, dass diese Achse mit Blick auf ihre zentrale Lage und ihre Länge eine große Bedeutung für die Alltagsmobilität der Bewohner:innen im Quartier hat, die ihrer Funktion als untergeordnetes Stadtteilzentrum mit Nahversorgungsfunktion aber immer weniger gerecht wird. Um vor allem die Aufenthaltsqualität im Bereich Steffensweg sowie seine Mobilitätsfunktion zu stärken, wurde im IEK für Walle ein Maßnahmenkanon skizziert, der vor allem auf die Aufwertung des öffentlichen Raumes ggf. in Verbindung mit verkehrsberuhigenden Maßnahmen abstellt. Konkret wurden die folgenden Maßnahmen festgehalten:

- Reduzierung der Fahrbahnbreite,
- Anlage von Radfahrstreifen,
- barrierefreie Ausgestaltung,
- Parkstreifen im Seitenbereich und
- die Anlage von beidseitigen Baumreihen.

Der Steffensweg ist eine historische Straße in Bremen im Stadtteil Walle. Sie führt in Süd-Nord-Richtung von der Hansestraße bis zur Kreuzung Waller Ring / Lange Reihe. In den 50er Jahren wurde der Steffensweg entsprechend den damaligen Vorstellungen von Straßen- und Stadtgestaltung ausgebaut. Die Fahrbahn ist nach den heutigen Maßstäben mit einer Fahrbahnbreite von ca. 9 m überdimensioniert. Die großzügige Fahrbahnbreite und die sehr gradlinige Führung verleiten den MIV-Nutzer zu viel zu schnellem Fahren. Durch das vorhandene Fahrbahnbelagsmaterial werden die Grenzwerte für Lärmsanierung nach dem Lärmaktionsplan der Stadt Bremen erheblich überschritten. Die Nebenanlagen wirken ebenfalls sehr großzügig, wobei die tatsächliche Breite des Straßenverkehrsraumes in vielen Bereichen um einiges schmaler ist. Es gibt sehr viele Flächen, die als freigelegter Vorgartengrund festgelegt sind, da in den Erdgeschosslagen vielfach Geschäfte angesiedelt waren.

In den letzten 20-25 Jahren hat im Steffensweg ein Strukturwandel stattgefunden. Wie in anderen Ortsteilen wurden viele der kleinen Einzelhandelsgeschäfte geschlossen. Die Kneipen und Restaurants haben größtenteils ihren Betrieb eingestellt. Es gilt daher, den Bestand zu erhalten und Anreize zu schaffen, damit sich Neues etabliert.

Der vorhandene Radweg wird im vorhandenen Zustand den Anforderungen an einen komfortablen Zweirichtungsradweg nicht mehr gerecht.

B. Lösung

Der Straßenraum soll unter Berücksichtigung der Ansprüche an den Fahrradverkehr, den zu Fuß gehenden Personen, dem ÖPNV und den Maßgaben eines modern gestalteten Wohnumfelds wie folgt umgestaltet werden:

Generell ist eine Fahrbahnbreite von 6,50 m vorgesehen. Die Rinne wird als Würfelrinne mit einer Breite von 32 cm und in Kombination mit Rostenkästen im Format 35/50 ausgeführt.

Die einmündenden Seitenstraße werden hochgepflastert, Ausnahmen sind die Kreuzungsbereiche St.-Magnus Straße / Schulze-Delitzsch-Straße und Elisabethstraße.

Die Gehwege erhalten generell Breiten von min. 2,50 m. In einigen Bereichen erhält der Gehweg Breiten von 3,50 m und mehr. Lediglich auf einem kleinen Teilstück zwischen der Gutenbergstraße und der Grenzstraße ist er nur 1,80 m breit, aber immer noch breit genug, damit sich zum Beispiel Rollstuhlnutzer:innen und entgegenkommende zu Fuß gehende Personen begegnen können.

Die Radverkehrsanlagen werden entsprechend der gültigen Richtlinien RAS 06, ERA und den Vorgaben zur Fahrradpremiumroute hergestellt (zusätzliche Informationen zur Radpremiumroute siehe nachstehende Beschreibung). Nach der Planung sind für den Steffensweg auf dem hier geplanten Teilstück 99 Fahrradbügel vorgesehen, davon werden mindestens 10% so angeordnet, dass sie für Lastenfahrräder geeignet sind. Das Parken findet auch zukünftig auf Gehwegniveau statt, was das Ein- und Aussteigen auf der Beifahrerseite erheblich erleichtert. Die Parkstreifen in Längsrichtung erhalten eine Breite von 2,00 m + Bord + 0,30 m taktile Abgrenzung zum Gehweg.

Entlang der Radpremiumroute sind nur dann begleitend Parkstreifen vorgesehen, wenn der Abstand zwischen Parkstreifen und Radweg ausreichend breit dimensioniert werden kann.

Die Haltestellen der BSAG erhalten auf einer Länge von 19 m einen Bordsteinvorstand von 22 cm, was zukünftig ein barrierefreies Ein- und Aussteigen ermöglicht. Bei der Wahl der Materialien wurde darauf geachtet, dass das Erscheinungsbild der sechs Haltepunkte nicht die Optik des Gesamterscheinungsbildes der Straße stört. Eine Ausführung in Beton wäre hier nicht wünschenswert, da die Busse nur zu Spitzenzeiten in einem 20 Minuten Takt fahren und somit die Belastung der Rinne durch an- und abfahrende Busse nicht überhöht ist.

Die Haltepunkte werden mit allen taktilen Elementen nach den derzeit geltenden Richtlinien zur Barrierefreiheit ausgestattet.

Ca. alle 100 m gibt es eine barrierefreie Möglichkeit, die Fahrbahn zu überqueren. Dabei handelt es sich um die bereits bestehenden Lichtsignalanlagen, die durch acht weitere nicht signalisierte Querungsstellen ergänzt werden. Bei vier Querungsstellen wird die Fahrbahnbreite zusätzlich auf 5,50 m reduziert. Der Bord wird im Bereich der Querungen als Rundbord mit einem Bordvorstand von 3 cm ausgeführt. Diese Bauart ist in der Bremer Barrierefreiheitsrichtlinie festgelegt, sie gewährleistet eine ausreichende taktile Führung für Menschen mit Sehbehinderung und stellt kein unüberwindbares Hindernis für Menschen mit Mobilitätseinschränkung dar.

Die Planung erfolgte vor dem Hintergrund des geringsten Eingriffs in den Baumbestand. Dennoch ist für die Umsetzung der Maßnahme die Fällung von sieben Bäumen unumgänglich, da sie entweder direkt überbaut werden oder ihre Standsicherheit durch den starken Eingriff in den Wurzelbereich nicht gewährleistet werden kann.

Weiterhin sind Teile der entsprechenden Pflanzbeete, d.h. des Strauchbestands durch den benötigten Arbeitsraum und die direkte Überbauung betroffen. Die Bäume sind überwiegend bereits vorgeschädigt (Vitalitätsstufe 1-2) und weisen Astungswunden und Verletzungen (Stamm) auf. Nach den Vorgaben der Grünordnung ist anstelle einer

privatrechtlichen Geldzahlung ein Ersatzbaum im Verhältnis 1:1 zu pflanzen, da Veranlasserin der Planung die Stadt Bremen selbst ist, vertreten durch das ASV.

Ersatzstandorte sind im direkten Umfeld vorhanden, die Baumarten werden mit dem UBB und dem Beirat abgestimmt und sind im Lageplan bereits dargestellt. Es sind 12 bzw. möglicherweise sogar 16 (neue) Baumstandorte möglich, d.h. es werden 5-9 zusätzliche Bäume gepflanzt.

Unter Berücksichtigung der Vorgaben zur Klimaanpassung werden die neuen Grünflächen so angelegt, dass das Regenwasser der angrenzenden Nebenanlagen in die Pflanzbeete fließt.

Im Zuge der Umgestaltung des Steffensweg wird es ebenfalls erforderlich, die Straßenbeleuchtung an die heutigen Standards anzupassen. Hierzu wird die, über Abspannungen über der Fahrbahn befindliche, derzeitige Beleuchtung gegen energiesparende Leuchten in den Seitenräumen ausgetauscht. Der Verbrauch der bestehenden Leuchten reduziert sich dadurch um 50 %. Hierbei sind die Erfordernisse für die Beleuchtung einer Fahrradpremiumroute sowie eine ausreichende Beleuchtung im Bereich der Querungsstellen zu berücksichtigen.

Eine besondere Herausforderung stellt hierbei der Bereich 2 mit den vorhandenen dicht bewachsenen Baumreihen dar.

Zusatzinformationen zur Fahrradpremiumroute D15:

Da nach Einschätzung eines Baumgutachtens die Bäume im Bestand als schützenswert eingestuft werden, verbleibt der gegenläufige Radweg im Bereich zwischen der St.-Magnus-Straße und Grenzstraße in der heutigen Breite von 2,50 m. Zwischen der Hansestraße und der St.-Magnus-Straße erhält er eine generelle Breite von 4 m. Auf der restlichen Strecke sind es 3,50 m zuzüglich der taktilen Abtrennung zum Gehweg und des erforderlichen Schutzstreifens zur Fahrbahn.

Die Querungen für Fußgänger:innen werden zum einen in die Lichtsignalanlage mit eingebunden und zum anderen durch Markierungen im Verlauf der Premiumroute kenntlich gemacht (*Die Darstellung in den Plänen ist nur als Platzhalter zu sehen. Die Abstimmung für die endgültige Ausführung für eine einheitliche Kenntlichmachung im Bereich der Radpremiumrouten liegt noch nicht vor*).

Auf Höhe der Seitenstraßen des Steffensweg sind entsprechende Unterbrechungen in den Parkstreifen und abgesenkte Bordsteine vorgesehen, um eine verbesserte Verknüpfung für Radfahrer:innen zwischen der Fahrradpremiumroute und dem Wohnquartier Richtung Nordstraße zu erreichen.

Die Planung sieht vor, die „Fahrbahn“ der Fahrradpremiumroute in Asphalt herzustellen und die Anschlussbereiche in Betonrechtecksteinen in Rot zu pflastern.

Da es sich um einen Bestandteil der Fahrradpremiumroute aus dem Bremer Norden (Blumenthal) in den Bremer Osten (Mahndorf) handelt, erhält sie am Rand eine zusätzliche Markierung in Farbe. (*Die in den Lageplänen gewählte Farbe ist nicht endgültig festgelegt.*)

Folgende Kosten wurden ermittelt:

Kosten der Baumaßnahme (Beträge in brutto)

| | |
|--|----------------------|
| Baustelleneinrichtung, Räumung, Verkehrssicherung | 934.486,77€ |
| Erdbau (Untergrund, Straßenentwässerung, Bodenerkundung) | 688.304,92€ |
| Oberbau (Fahrbahn, Nebenanlagen, Borde) | 2.829.902,10€ |
| Landschaftsbau (Bäume) | 95.200,00€ |
| Ausstattung (Beschilderung, Markierung, Beleuchtung) | 785.400,00€ |
| Sanierung Mischwasserkanal (hansewasser) | (Leitungsträger) |
| Baunebenkosten (u.a. Konzeption, Bürgerbeteiligung, Planung, etc.) | 1.192.110,00€ |
| Baupreissteigerung (Annahme 5% auf Oberbau) | 175.910,35€ |
| abzügl. Kostenanteil hanseWasser* | -711.000,00€ |
| Summe (Brutto) | 5.990.314,14€ |

* Der von Seiten hanseWasser zu tragende Kostenanteil an den anfallenden Straßenbaukosten ist nach derzeitigem Stand mit **711 T€** anzusetzen. Die Erstattung des Kostenanteils erfolgt auf Basis der tatsächlichen Kostenermittlung nach Beendigung der Baumaßnahmen.

Der Senat nimmt die Umgestaltung des Steffenswegs im Rahmen der Kanalsanierung unter Berücksichtigung der städtebaulichen Ziele des IEK und der Fahrradpremiumroute D15 zur Kenntnis. Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau hat die Maßnahmen in der Haushaltsentwürfe 2022/23 berücksichtigt und stellt die Finanzierung in der Finanzplanung im Rahmen seiner haushaltsrechtlichen Ermächtigung sicher.

C. Alternativen

Die Alternative zur Durchführung der gesamten Maßnahme wäre der Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Beschränkung allein auf die erforderliche Kanalsanierung durch hanseWasser.

Eine Beschränkung auf die Kanalbaumaßnahme würde dazu führen, dass der Straßenraum im derzeitigen Zustand und Umfang wiederhergestellt wird. Eine städtebaulich erwünschte und im IEK beschlossene Anpassung des Straßenraums an aktuelle Anforderungen bzgl. der Attraktivierung der Nebenanlagen, des Rückbaus der Fahrbahnbreite, der Barrierefreiheit z. B. von Haltestellen sowie der Klimaanpassung könnte erst später umgesetzt werden, dies wäre dann mit einem erneuten Eingriff in den Straßenraum verbunden, die Kostenbeteiligung durch hanseWasser würde dann entfallen. Die Grenzwerte für die Lärmsanierung nach dem Lärmaktionsplan der Stadt Bremen würden weiter erheblich überschritten und die Anwohner:innen weiterhin belastet werden.

Der Ausbau des Radwegs als Bestandteil des beschlossenen Verkehrsentwicklungsplans als Maßnahme D 15 könnte erst zu einem deutlich späteren Zeitpunkt umgesetzt werden und würde dann zu einem erneuten baulichen Eingriff führen.

Der barrierefreie Ausbau der vorhandenen Haltestellen der BSAG ist ebenfalls dringend erforderlich. Durch den Anschluss der ohnehin geplanten Maßnahmen an die Kanalsanierung ergibt sich die Möglichkeit, Synergieeffekte zu nutzen und damit sowohl Kosten zu sparen als auch die Belastung der Anwohner durch die Bautätigkeiten zu reduzieren.

D. Finanzielle, personalwirtschaftliche Auswirkungen und Gender-Prüfung

Der Mittelbedarf von 5.990 T€ wird zu je 1/3 vom Bund, Land und der Stadtgemeinde getragen. Die Gesamtmittel werden über die Haushaltsstelle 3696/893 24-0 „Aktive Zentren und Nebenzentren – Schwerpunktgebiet Walle“ abgerechnet

Die Baumaßnahme soll im Sommer 2022 beauftragt werden. Die Finanzierung ist folgendermaßen sichergestellt:

| | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | Gesamt |
|---|-------------|--------------|--------------|--------------|---------------|
| Mittelbedarf | 700 | 2.001 | 2.000 | 1.289 | 5.990 |
| Finanzierung | | | | | |
| Aktive Zentren und Nebenzentren Walle Hst. 3696.893 24-0 | 700 | 2.001 | 789 | 0 | 3.490 |
| Städtebauförderung Hst. 3696.82110-0 / Deckungskreis 300359 | | | 1.211 | 1.289 | 2.500 |
| Summe | 700 | 2.001 | 2.000 | 1.289 | 5.990 |

Die Mittel von 3.490 T€ für die Jahre 2022 – 2024 sind im Haushaltsentwurf 2022/23 und in der Finanzplanung fest eingeplant. Ergänzend werden in den Jahren 2024 und 2025 Mittel aus der Haushaltsstelle 3696.82110-0 „Städtebauförderung (allgemein)“ bzw. im Deckungskreis die restlichen Mittel von 2.500 T€ zur Verfügung gestellt. Für die geplante Ausschreibung in 2021 bedarf es der Erteilung einer zusätzlichen Verpflichtungsermächtigung (VE) bei der Haushaltsstelle 3696.893 24-0 „Aktive Zentren und Nebenzentren Schwerpunktgebiet Walle“ in Höhe von insgesamt 5.990 T€ (700 T€ in 2022, 2.001 T€ in 2023, 2.000 T€ in 2024 und 1.289 T€ in 2025). Zum Ausgleich wird bei der Haushaltsstelle 3696.893 20-8 „Zuschüsse für Maßnahmen der Städtebauförderung“ von der veranschlagten VE ein Teilbetrag von 4,6 Mio. EUR, weitere 1.390 T€ werden auf der Haushaltsstelle 3696.892 60-0, Zuschüsse an Dritte Soziale Stadt, nicht in Anspruch genommen.

Kosten der Kanalsanierung und der Hausanschlüsse gehen zu Lasten des Leitungsträgers.

Personalwirtschaftlichen Auswirkungen und Genderprüfung

Die Vorlage hat keine personalwirtschaftlichen Auswirkungen. Der Straßenraum kann von allen Personen gleichermaßen genutzt werden, somit sind die Vorgaben einer genderkonformen Umsetzung gegeben.

E. Beteiligung und Abstimmung

Die Senatsvorlage befindet sich mit dem Senator für Finanzen und der Senatskanzlei in Abstimmung.

Der Beirat Walle hat im Rahmen seiner Sitzung des Fachausschusses „Bau, Umwelt und Verkehr“ am 08.02.2021 der Umgestaltung des Straßenraums nach erfolgter Kanalsanierung sowie der Herstellung des Teilstücks der Fahrrad-Premiumroute D.15 zugestimmt und sich ergänzend für die Einrichtung von Tempo 30 im gesamten Abschnitt ausgesprochen.

F. Öffentlichkeitsarbeit und Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz

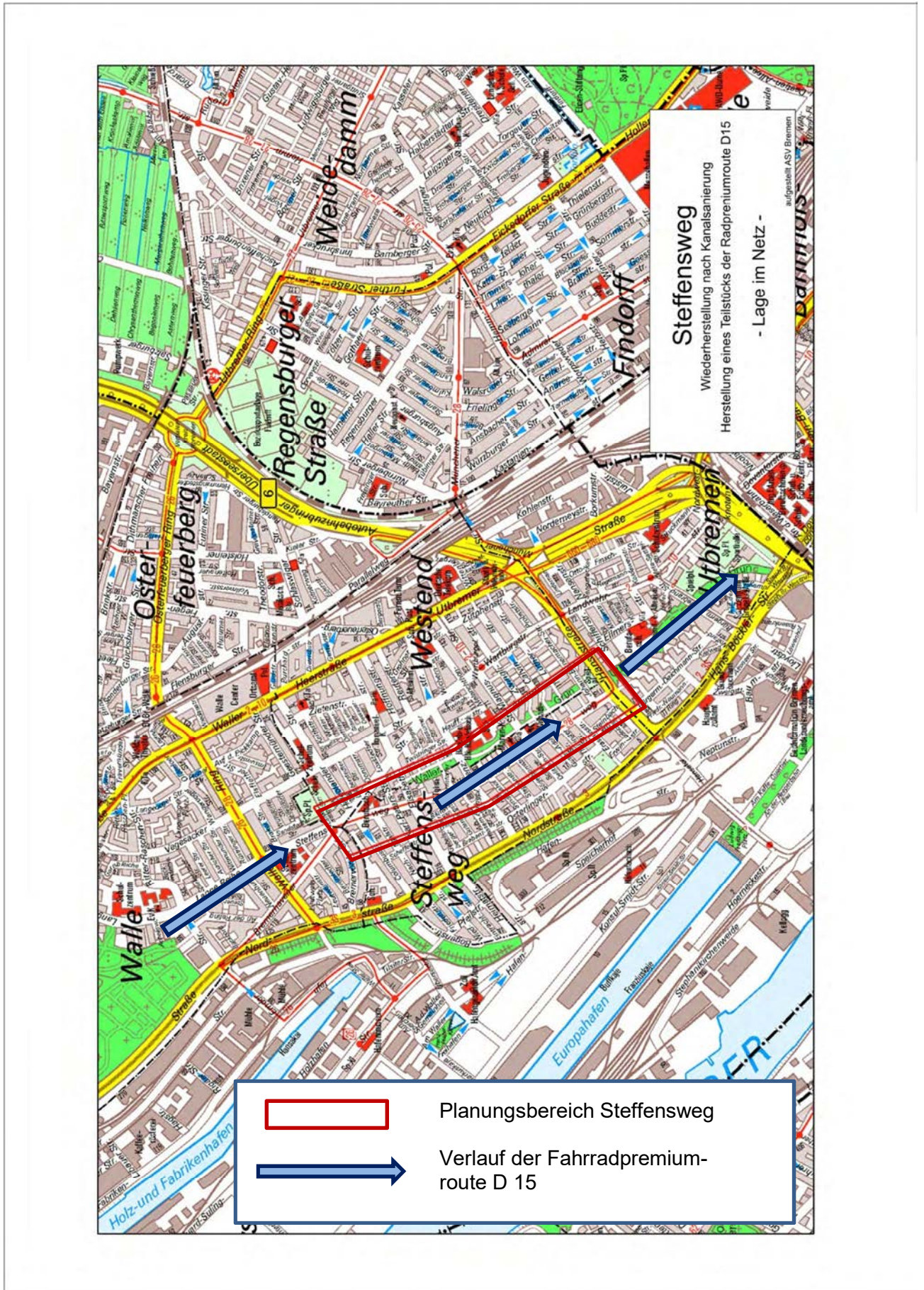
Geeignet nach Beschlussfassung im Senat. Einer Veröffentlichung über das zentrale elektronische Informationsregister steht nichts entgegen.

G. Beschluss

1. Der Senat nimmt die Maßnahmen zur Sanierung des Steffensweg im Rahmen der Wohnumfeldverbesserung des Bereichs „Walle Central“ sowie das Erreichen der Ziele für den Ausbau der Fahrradpremiumroute D15 zur Kenntnis.
2. Der Senat stimmt der dargestellten Finanzierung von 5.990 T€ für die Sanierung des Steffenswegs und der Erteilung einer zusätzlichen Verpflichtungsermächtigung in gleicher Höhe zulasten der Jahre 2022 – 2025 zu und bittet die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, über den Senator für Finanzen die erforderliche haushaltsrechtliche Ermächtigung beim Haushalts- und Finanzausschuss einzuholen.

Anlagen
- WU

Anlage 1-0 zur Vorlage: IEK Walle des Städtebauförderungsprogramm „Aktive Stadt und Ortsteilzentren“ Umgestaltung des Steffensweg im Rahmen der Kanalsanierung



Lage des Steffenswegs im Bereich „Walle-Central“ und der Fahrradpremiumroute D15.



Legende:

| | | | |
|--|---|--|------------------------------------|
| | Fahrbahn Asphalt | | Überfahrt Betonstein grau 25/25/10 |
| | Hochpflasterung Betonrechteckpflaster ohne Fasse grau | | Rinne |
| | Radpremiumroute Asphalt rot / anthrazit | | Rampenstein |
| | Radweg Betonrechteckpflaster ohne Fasse rot | | Aufmerksamkeitsfeld |
| | Gehweg Betonpflaster 25/50/10, 25/25/10, 12,5/25/10 | | Richtungsfeld/-streifen |
| | Parkstreifen 25/25/10 anthrazit 25/25/10 | | Rostenkasten |
| | taktile Trennstreifen bruchraues Kleinpflaster oder Betonstein in Natursteinoptik | | Bestandsbaum |
| | Grünfläche neu Pflanzungen nach Vorgabe USB | | Baum geplant |
| | Grünfläche Bestand Grünbeete aufarbeiten | | |

Sämtliche Maße sind in der Örtlichkeit nachzuprüfen
 Markierungen und LSA-Standorte dienen nur der besseren Orientierung

| 1. | Anpassung des Einmündungsbereichs Schulze-Deilitzsch-Str. nach ToB | 15.06.2021 | M.Jäckel |
|-----|--|------------|----------|
| Nr. | Art der Änderung | Datum | Name |

Freie Hansestadt Bremen

Amt für Straßen und Verkehr

| | | | |
|--------------|---|------------------|------------------------|
| aufgestellt: | Datum | Name | Bremen, den 21.01.2021 |
| gezeichnet: | 04.11.2020 | gez. i.A. Jäckel | |
| geprüft: | | | |
| Maßstab: | Projekt: | Steffensweg | Zeich.-Nr.: 2.1 |
| 1:500 | Wiederherstellung nach Kanalsanierung/ Ausbau eines Teilstücks der Fahrrad Premiumroute D.15 | | Az: 64270 |
| | Lageplan - Entwurf - | | |

Herausgabevermerk: Diese Karte ist gesetzlich geschützt. Sie darf nur mit Zustimmung des Herausgebers vervielfältigt, digitalisiert, umgearbeitet, veröffentlicht oder an Dritte weitergegeben werden.
 (§ 14 des Vermessungs- und Katastergesetzes vom 16.10.1990-Brem.GBl.S.313)

Geoinformation Bremen
 BgA
 Vermessungsdienstleistungen
 28217 Bremen - Lloydstraße 4
 Referat 13 Stadt-, Bau- und Planungsvermessung

Freie Hansestadt Bremen
 Auftrag: 19 13 0115

Tel.: 0421 / 361 5589 oder 361 599 31 Fax.: 0421 / 361 106 96

Topographischer Sonderplan

Objekt: Steffensweg

Katasterbezeichnung: VR Flur: 48 u.a.
 Grundbuchbezeichnung: Vr 48 u.a.
 Flurstück: 1026/3 u.a. KM-Quadrat: 85 84 u.a.

Maßstab: 1 : 1000

Referenzsysteme:
 Lage: Gauß-Krüger DE_DHDN_3GK3
 Höhe: NHN - HST170 (DHN2016)
 Bremen, den 26.04.2019

Gemessen: 19.03.2019 H. Lameter
 Bearbeitet: 26.04.2019 U. Tietjen

Plan: Geo-Abgabe_19130115_BS_Steffensweg_GK_ada



Legende:

| | |
|---|------------------------------------|
| Fahrbahn Asphalt | Überfahrt Betonstein grau 25/25/10 |
| Hochpflasterung Betonrechteckpflaster ohne Fase grau | Rinne |
| Radpremiumroute Asphalt rot / anthrazit | Rampenstein |
| Radweg Betonrechteckpflaster ohne Fase rot | Aufmerksamkeitsfeld |
| Gehweg Betonpflaster 25/50/10, 25/25/10, 12,5/25/10 | Richtungsfeld/-streifen |
| Parkstreifen 25/25/10 anthrazit 25/25/10 | Rostenkasten |
| taktile Trennstreifen bruchraues Kleinpflaster oder Betonstein in Natursteinoptik | Bestandsbaum |
| Grünfläche neu Pflanzungen nach Vorgabe ÜBB | Baum geplant |
| Grünfläche Bestand Grünbeete aufarbeiten | |

Sämtliche Maße sind in der Örtlichkeit nachzuprüfen. Markierungen und LSA-Standorte dienen nur der besseren Orientierung.

| Nr. | Art der Änderung | Datum | Name |
|-----|------------------|-------|------|
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

Freie Hansestadt Bremen
Amt für Straßen und Verkehr

| | | | |
|--------------|--|---|-------------|
| aufgestellt: | Datum | Name | Bremen, den |
| gezeichnet: | 04.11.2020 | gez. i.A. Jäckel | |
| geprüft: | | | |
| Maßstab: | Projekt: | gez. i.A. Reiche Abteilungsleitung: Amtsleitung: | |
| 1:500 | Steffensweg Wiederherstellung nach Kanalsanierung/ Ausbau eines Teilstücks der Fahrrad Premiumroute D.15 - Entwurf - Lageplan | Zeich.-Nr.: | 2.2 |
| | | AZ: | |

Herausgabevermerk: Diese Karte ist gesetzlich geschützt. Sie darf nur mit Zustimmung des Herausgebers vervielfältigt, digitalisiert, umgearbeitet, veröffentlicht oder an Dritte weitergegeben werden.
 (§ 14 des Vermessungs- und Katastergesetzes vom 16.10.1990-Brem.GBl.S.313)

Geoinformation Bremen
 Vermessungsdienstleistungen
 28217 Bremen - Lloydstraße 4
 Referat 13 Stadt-, Bau- und Planungsvermessung

Freie Hansestadt Bremen
 Auftrag: 19 13 0115
 Tel.: 0421 / 361 5589 oder 361 599 31 Fax.: 0421 / 361 106 96

Topographischer Sonderplan

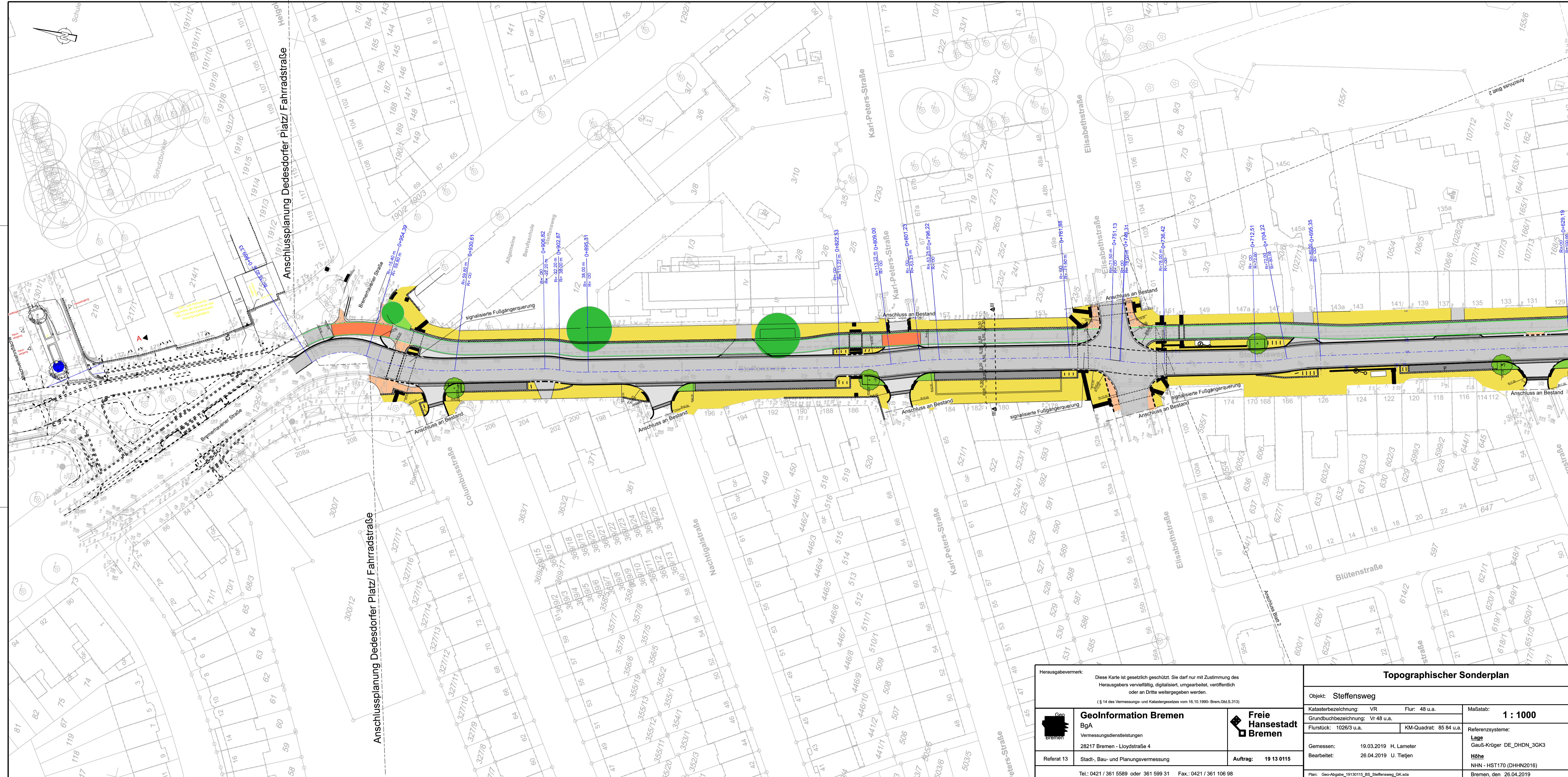
Objekt: **Steffensweg**

Katasterbezeichnung: VR Flur: 48 u.a.
 Grundbuchbezeichnung: Vr 48 u.a.
 Flurstück: 1026/3 u.a. KM-Quadrat: 85 84 u.a.

Maßstab: **1 : 1000**

Gemessen: 19.03.2019 H. Lameter
 Bearbeitet: 26.04.2019 U. Tietjen

Referenzsysteme:
 Lage Gauß-Krüger DE_DHDN_3GK3
 Höhe NHN - HST170 (DHHN2016)
 Bremen, den 26.04.2019



Legende:

| | |
|--|------------------------------------|
| | Überfahrt Betonstein grau 25/25/10 |
| | Rinne |
| | Rampenstein |
| | Aufmerksamkeitsfeld |
| | Richtungsfeld/-streifen |
| | Rostenkasten |
| | Bestandsbaum |
| | Baum geplant |
| | |

Sämtliche Maße sind in der Örtlichkeit nachzuprüfen. Markierungen und LSA-Standorte dienen nur der besseren Orientierung.

| Nr. | Art der Änderung | Datum | Name |
|-----|------------------|-------|------|
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

Herausgebervermerk: Diese Karte ist gesetzlich geschützt. Sie darf nur mit Zustimmung des Herausgebers vervielfältigt, digitalisiert, umgearbeitet, veröffentlicht oder an Dritte weitergegeben werden.
(§ 14 des Vermessungs- und Katastergesetzes vom 16.10.1990-Brem.GBl.S.313)

GeoInformation Bremen
Vermessungsdienstleistungen
28217 Bremen - Lloydstraße 4
Referat 13 Stadt-, Bau- und Planungsvermessung

Freie Hansestadt Bremen
Auftrag: 19 13 0115

Tel.: 0421 / 361 5589 oder 361 599 31 Fax: 0421 / 361 106 96

Topographischer Sonderplan

Objekt: Steffensweg
Katasterbezeichnung: VR Flur: 48 u.a.
Grundbuchbezeichnung: Vr 48 u.a.
Flurstück: 1026/3 u.a. KM-Quadrat: 85 84 u.a.

Gemessen: 19.03.2019 H. Lameter
Bearbeitet: 26.04.2019 U. Tietjen

Maßstab: 1 : 1000
Referenzsysteme: Lage: Gauß-Krüger DE_DHDN_3GK3
Höhe: NHN - HST170 (DHHN2016) Bremen, den 26.04.2019

Freie Hansestadt Bremen
Amt für Straßen und Verkehr

Bremen, den 21.01.2021

gezeichnet: 04.11.2020 Name: gez. i.A. Jäckel
geprüft:

gezeichnet: 21.01.2021 Name: gez. i.A. Reiche
geprüft:

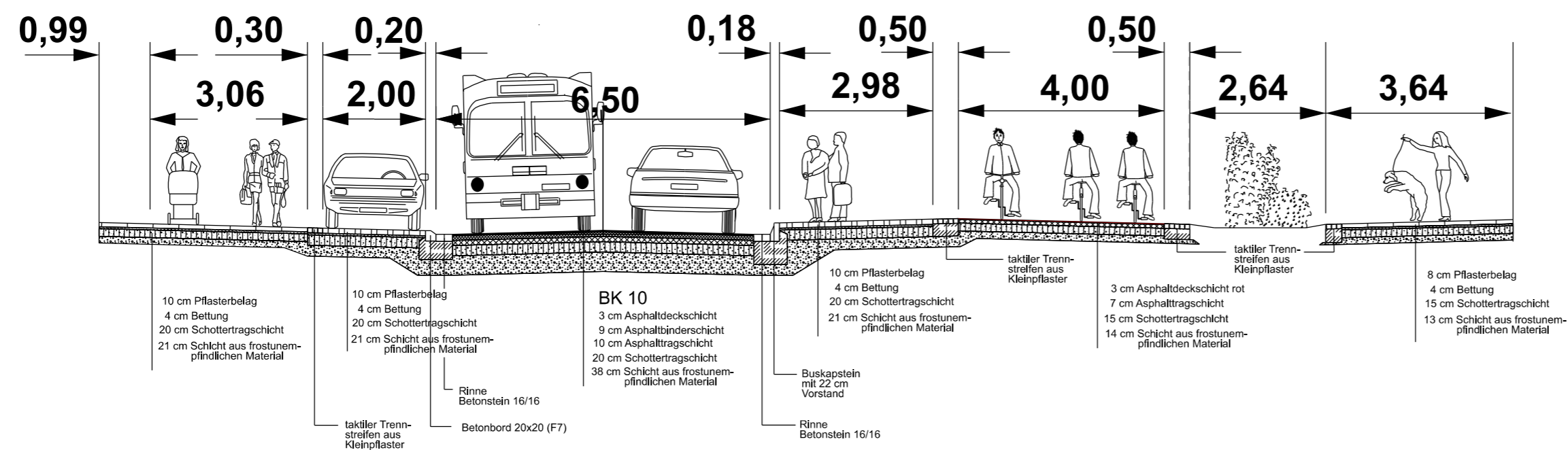
Projekt: **Steffensweg**
Wiederherstellung nach Kanalsanierung/
Ausbau eines Teilstücks der Fahrrad Premiumroute D.15
- Entwurf -
Lageplan

Maßstab: 1:500
Abteilungsleitung: Amtsleitung:

Zeich.-Nr.: 2.3
AZ: 64270

Regelquerschnitt Bereich 1

von Hansestraße bis St. Magnusstraße



| Nr. | Art der Änderung | Datum | Name |
|-----|------------------|-------|------|
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

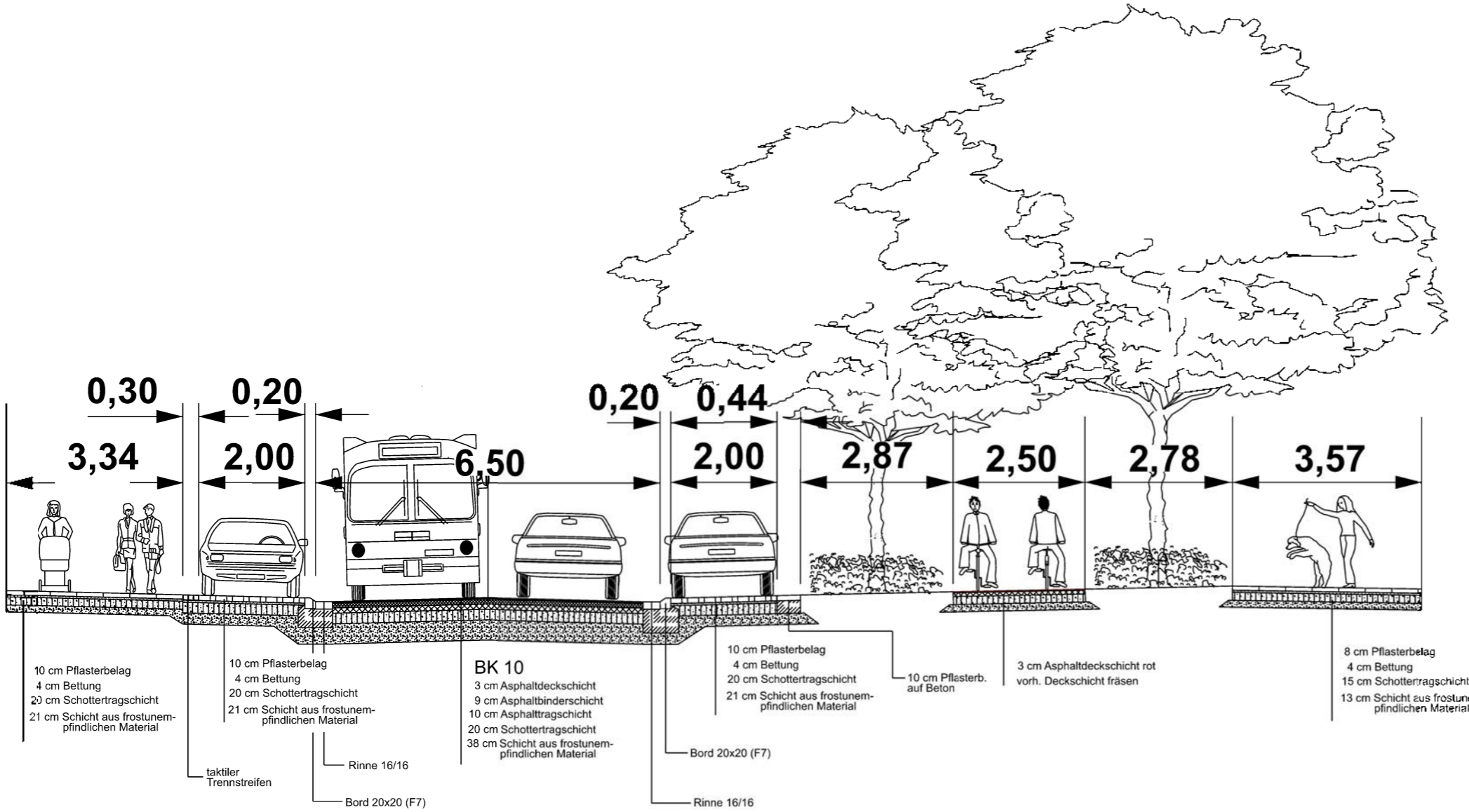
Freie Hansestadt Bremen
 Amt für Straßen und Verkehr

| | | | |
|---|----------|---------------|--|
| aufgestellt: gezeichnet: geprüft: | Datum | Name | Bremen, den gez. i.A Reiche Abteilungsleitung: Amtsleitung: |
| | 20.11.04 | i.A. M.Jäckel | |
| | | | |

| | | | |
|-----------------------|----------|---|-------------|
| Maßstab: 1:100 | Projekt: | Steffensweg Wiederherstellung nach Kanalsanierung/ Ausbau eines Teilstücks der Fahrrad Premiumrute D.15 - Entwurf - | Zeich.-Nr.: |
| | | | 3.1 |
| | Az: | | 64270 |

Regelquerschnitt Bereich 2

St.-Magnus-Straße bis Barnsdorfer Platz



| Nr. | Art der Änderung | Datum | Name |
|-----|------------------|-------|------|
|-----|------------------|-------|------|

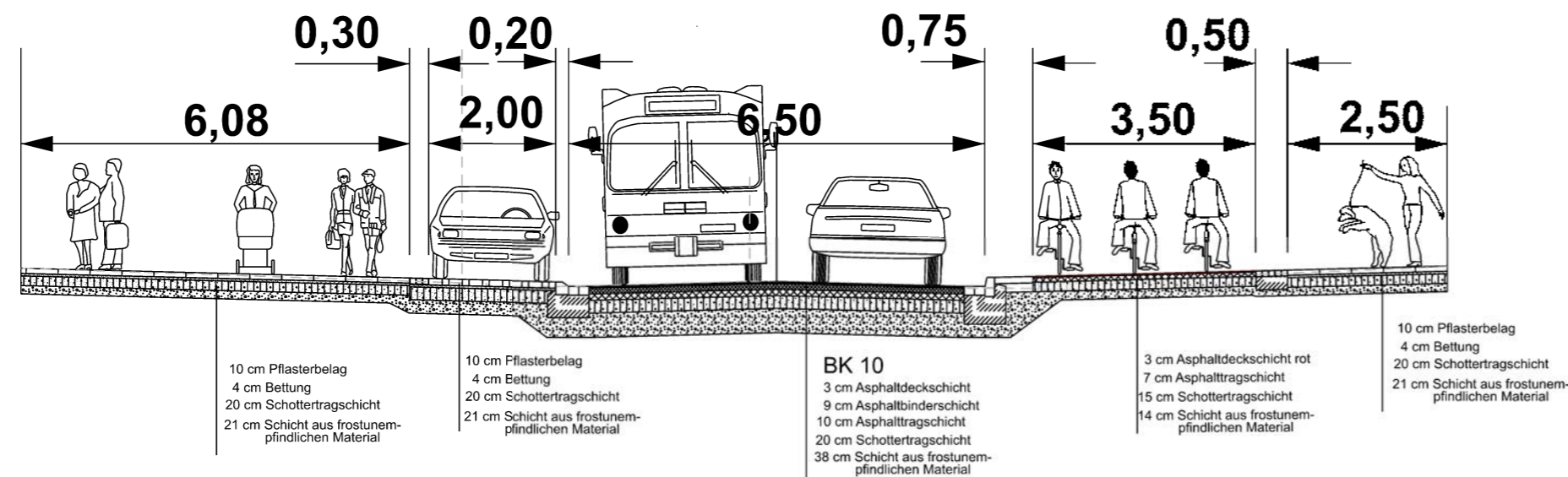
Freie Hansestadt Bremen Amt für Straßen und Verkehr

| | | | |
|--------------|-----------------|---------------------|---------------------------------|
| aufgestellt: | Datum: 20.11.04 | Name: i.A. M.Jäckel | Bremen, den |
| gezeichnet: | | | |
| geprüft: | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | Abteilungsleitung: Amtsleitung: |

| | | | |
|-------------------|----------|--|--------------|
| Maßstab: 1:100 | Projekt: | Steffensweg Wiederherstellung nach Kanalsanierung/ Ausbau eines Teilstücks der Fahrrad Premiumroute D.15 - Entwurf - | Zeich.-Nr.: |
| | | | 3.2 |
| | | | Az: 64270 |

Regelquerschnitt Bereich 3

Barnsdorfer Platz bis Bremerhavener Straße



| Nr. | Art der Änderung | Datum | Name |
|-----|------------------|-------|------|
|-----|------------------|-------|------|

Freie Hansestadt Bremen

Amt für Straßen und Verkehr

| | | | |
|--------------|----------|---------------|------------------------------------|
| | Datum | Name | Bremen, den |
| aufgestellt: | 20.11.04 | i.A. M.Jäckel | |
| gezeichnet: | | | |
| geprüft: | | | |
| | | | Abteilungsleitung: Amtsleitung: |

| | | | |
|--------------------------|----------|--|---------------------|
| Maßstab: 1:100 | Projekt: | Steffensweg Wiederherstellung nach Kanalsanierung/ Ausbau eines Teilstücks der Fahrrad Premiumroute D.15 - Entwurf - | Zeich.-Nr.: |
| | | | 3.3 |
| | | | Az: 64270 |

Anlage 3: Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)

Anlage zur Vorlage: Integriertes Entwicklungskonzept (IEK) Walle des Städtebauförderungsprogramms „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“:

Umgestaltung des Steffenswegs im Rahmen der Kanalsanierung unter Berücksichtigung der städtebaulichen Ziele des IEK und der Fahrradpremiumroute D15

Benennung der(s) Maßnahme/-bündels

Integriertes Entwicklungskonzept (IEK) Walle des Städtebauförderungsprogramms „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“:
Umgestaltung des Steffenswegs im Rahmen der Kanalsanierung unter Berücksichtigung der städtebaulichen Ziele des IEK und der Fahrradpremiumroute D15

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für Projekte mit **einzelwirtschaftlichen**
 gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen

Methode der Berechnung (siehe Anlage)

- Rentabilitäts/Kostenvergleichsrechnung Barwertberechnung Kosten-Nutzen-Analyse
 Bewertung mit standardisiertem gesamtwirtschaftlichen 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 | Durchführung der Maßnahme | 1 |
| 2 | Beschränkung auf die erforderliche Kanalsanierung durch hanseWasser | 2 |

Ergebnis

Das Ressort empfiehlt die Umsetzung der Variante 1

Der Radweg wird saniert und der Radverkehr sicherer geleitet und Synergien zwischen den unterschiedlichen Baumaßnahmen wirtschaftlich genutzt werden.

Weitergehende Erläuterungen

Für den Steffensweg wurde im Rahmen der Bestandsaufnahme zum integrierten Entwicklungskonzept Walle (IEK) festgestellt, dass diese Achse mit Blick auf ihre zentrale Lage und ihre Länge eine große Bedeutung für die Alltagsmobilität der BewohnerInnen im Quartier hat, die ihrer Funktion als untergeordnetes Stadtteilzentrum mit Nahversorgungsfunktion aber immer weniger gerecht wird. Um vor allem die Aufenthaltsqualität im Bereich Steffensweg sowie seine Mobilitätsfunktion zu stärken wurde im integrierten Entwicklungskonzept (IEK) für Walle ein Maßnahmenkanon skizziert, der vor allem auf die Aufwertung des öffentlichen Raumes, ggf. in Verbindung mit verkehrsberuhigenden Maßnahmen abstellt.

Der vorhandene Radweg wird im vorhandenen Zustand den Anforderungen an einen komfortablen Zweirichtungsradweg nicht mehr gerecht. Der Ausbau des Radwegs ist Bestandteil des beschlossenen Verkehrsentwicklungsplans als Maßnahme D 15.

Der barrierefreie Ausbau der vorhandenen Haltestellen der BSAG ist ebenfalls dringend erforderlich. Durch den Anschluss der ohnehin geplanten Maßnahmen an die Kanalsanierung ergibt sich die Möglichkeit, Synergieeffekte zu nutzen und damit sowohl Kosten zu sparen als auch die Belastung der Anwohner durch die Bautätigkeiten zu reduzieren.

HanseWasser beabsichtigt, im Steffensweg den Kanal zwischen der Hansestraße und der Elisabethstraße zu sanieren. Dadurch ergibt sich die Möglichkeit einerseits Missstände aus verkehrstechnischer Sicht zu beheben, andererseits aber auch städtebauliche Erfordernisse umzusetzen. Die Umgestaltung des Steffensweg ist Bestandteil des beschlossenen integrierten Entwicklungskonzepts Walle. Die Radpremiumroute ist Bestandteil des beschlossenen Verkehrsentwicklungsplans als Maßnahme D 15.

Zeitpunkte der Erfolgskontrolle:

Anlage 3: Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)

Anlage zur Vorlage: Integriertes Entwicklungskonzept (IEK) Walle des Städtebauförderungsprogramms „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“:

Umgestaltung des Steffenswegs im Rahmen der Kanalsanierung unter Berücksichtigung der städtebaulichen Ziele des IEK und der Fahrradpremiumroute D15

| | | |
|---------------|----|----|
| 1. 31.12.2025 | 2. | n. |
|---------------|----|----|

Kriterien für die Erfolgsmessung (Zielkennzahlen)

| Nr. | Bezeichnung | Maßeinheit | Zielkennzahl |
|-----|------------------------|------------|--------------|
| 1 | Abschluss der Maßnahme | Datum | 31.12.2025 |
| 2 | Einhaltung des Budgets | TEURO | 5.990 |
| n | | | |

Baumaßnahmen mit Zuwendungen gem. VV 7 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