

Niederschrift über die öffentliche Sitzung des Fachausschusses Bau, Verkehr und Stadtentwicklung und des Projektausschusses Stadtteilentwicklung

Sitzungstag: 20.01.2015	Sitzungsbeginn: 16:30 Uhr	Sitzungsende: 18:10 Uhr	Sitzungsort: Ortsamt Hemelingen Sitzungsraum 1. OG
----------------------------	------------------------------	----------------------------	--

Anwesend waren:

Vom Ortsamt:

Herr Ullrich Höft	Vorsitzender
Herr Theodor Dorer	für das Protokoll

Vom Fachausschuss Bau, Verkehr und Stadtentwicklung:

Herr Gerd Arndt	
Herr Ralf Bohr	
Herr Uwe Jahn	in Vertretung für Herrn Matthias Fay
Herr Kai Hofmann	
Herr Alfred Kothe	
Frau Christa Nalazek	
Herr Karl-Heinz Otten	

Als Gast

Frau Gabriele Bredow

Tagesordnung:

1. Niederschrift vom 09.12.2014
2. Umsetzung VEP Programm: Querungshilfen
3. Bedienung auf der Linie 42 in der Nebenverkehrszeit
4. Verkehrssituation in der Feuerkuhle
5. Verschiedenes

Niederschrift vom 09.12.2014

Die Niederschrift wird einstimmig genehmigt.

Umsetzung VEP Programm: Querungshilfen

Die anliegende Zuschrift von SUBV wird dem Ausschuss vorgestellt. Die vom Beirat geforderten Querungshilfen am Hastedter Osterdeich / Inselstraße und in der Hemelinger Heerstraße zwischen Sandhofstraße und Osternadel wurden in die Prioritätenliste des ASV aufgenommen. Ihre Umsetzung wird auch in der neuen Legislaturperiode vom Beirat weiter verfolgt.

Die Querungshilfe in der Hermann-Osterloh-Straße wird von der Verkehrsbehörde weiter geprüft, wurde aber nicht in die erste Prioritätenliste aufgenommen. Sie wird mit SUBV und ASV weiter verhandelt.

Bedienung auf der Linie 42 in der Nebenverkehrszeit

Die anliegende Antwort der BSAG wird im Ausschuss verlesen. Aus Sicht der BSAG machen die geringen Fahrgastzahlen in den Nebenzeiten keine Verdichtung des Fahrplans erforderlich. Die Linie verkehrt zur Zeit und wohl auch zukünftig nicht kostendeckend und wird bezuschusst. Es ist aber geplant, sie weiterhin mit der bisherigen Taktung anzubieten. Der Ausschuss fordert weiter eine Verdichtung des Fahrtaktes auf 10 Minuten auch in den Nebenzeiten um zu prüfen, ob dann eine Kostendeckung durch vermehrtes Fahrgastaufkommen erreicht wird. Die Situation soll im März bei Vorliegen der aktuellen Fahrgastzahlen mit den Verantwortlichen von SUBV und BSAG noch einmal erörtert werden.

Die KOA am 29.01.2015 soll bereits um 16:00h beginnen, damit deren Mitglieder am Abend an der Beiratssitzung in Osterholz teilnehmen können. Dort soll das Thema Straßenbahnquerspange mit Vertretern von SUBV erörtert werden.

Verkehrssituation in der Feuerkuhle

Es handelt sich um ein Gewerbegebiet, in dem drei Wohnhäuser geduldet sind. Dies und die Auswertung der Geschwindigkeitsmesstafeln sprechen gegen die Anordnung von Tempo 30.

Versetztes Parken anzuordnen würde den Tieflastverkehr für die ansässigen Autohäuser unmöglich machen.

An der Kreuzung Feuerkuhle / Bertha-von Suttner-Straße soll zukünftig als Vorfahrtsregel rechts vor links gelten. Das ASV wird in der Sache angeschrieben. Außerdem soll geprüft werden, ob das erlaubte aufgesetzte Parken abgeschafft werden kann.

Verschiedenes

Deputationsvorlage Autobahnzubringer Hemelingen (BAB A1) – Sanierung, im Ausschuss wird die anliegende Deputationsvorlage zur Sanierung der A1 vorgestellt.

Herr Bohr fragt nach der Umsetzung der Themenplanung aus der letzten Sitzung. Diese erfolgt nach Bedarf in Abstimmung mit den zu beteiligenden Fachbehörden -wenn möglich- bis zum Ende der Legislaturperiode.

Für die Bebauung der Diedrich-Wilkens-Straße gibt es eine neue Runde bei SUBV mit Bauinteressenten, in der die Vorgaben und Bedingungen für die Bebauung zeitnah verhandelt werden sollen.

gez. Höft
Vorsitzender

gez. Nalazek
Sprecherin

gez. Dorer
f. d. Protokoll

Liste der in Protokollen gebräuchlichen Abkürzungen:

AGÖV	Arbeitsgemeinschaft öffentlicher Personennahverkehr
ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrradclub
AfSD	Amt für Soziale Dienste
ASB	Arbeiter Samariter Bund
ASV	Amt für Straßen und Verkehr
BGH	Bürgerhaus
BILL	Bürgerinitiative für lückenlosen Lärmschutz
BSAG	Bremer Straßenbahn AG
BVM	Bundesverkehrsministerium
EHfuF	Ein Haus für unsere Freundschaft
FA	Fachausschuss
GIRL	Geruchsimmissions-Richtlinie
IB	Immobilien Bremen
KITA	Kindertagesstätte
KOA	Koordinierung und Finanzen
OA	Ortsamt
SfWAH	Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen
SUBV	Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
UBB	Umweltbetrieb Bremen
ÖPNV	Öffentlicher Personen Nahverkehr
VaJa	Verein zur Förderung akzeptierender Jugendarbeit
VE	Vorhaben- und Erschließungsplan
WIN	Wohnen in Nachbarschaften
WOS	Wilhelm-Olbers-Schule

~~BR~~ + s.k. Bg → FA Bau

**Der Senator
für Umwelt, Bau und Verkehr**



**Freie
Hansestadt
Bremen**

14.1.1.

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
Contrescarpe 72, 28195 Bremen

Freie Hansestadt Bremen Ortsamt Hemelingen	
Eing.:	14. JAN. 2015
Abtlg.	Anl.

Auskunft erteilt
Herr Flassig
Dienstgebäude:
Contrescarpe 73
Zimmer 4.17
T 0421 361 - 22 22

Ortsamt Hemelingen
Herrn Ullrich Höft
Godehardstraße 19
28195 Bremen

E-mail michael.flassig@bau.bremen.de

Datum und Zeichen
Ihres Schreibens
02. Dezember 2014
Mein Zeichen: 50-3
(bitte bei Antwort angeben)

Bremen, 01.2015

Umsetzung VEP Programm Querungshilfen

Sehr geehrter Herr Höft,

ich danke Ihnen für die Hinweise in Ihrem Schreiben vom 2. Dezember auch hinsichtlich der bisherigen Ablehnung der von Ihnen angeführten Fußgängerüberwege.

Im Rahmen des VEP-Prozesses wurde, wie Ihnen bekannt ist, auch eine Analyse der Querungsbedarfe seitens der Gutachter vorgenommen und in den Gremien vorgestellt und diskutiert. Nach erfolgter Beschlussfassung des Handlungskonzeptes des VEP durch die politischen Gremien wurden bereits erste Schritte eingeleitet um die hier enthaltenen Maßnahmen soweit möglich anzugehen und umzusetzen.

Hierzu gehört auch das enthaltene Programm zur Einrichtung weiterer Querungshilfen im Hauptstraßennetz. Hierunter ist allerdings nicht grundsätzlich die Einrichtung von „Fußgängerüberwegen“ (Zebrastrifen) zu verstehen sondern eine dem jeweiligen Einzelfall angepasste Lösung umzusetzen.

Seitens der Verkehrsabteilung beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr wurde aus der Analyse der Querungsbedarfe zunächst eine 25 Punkte umfassende Liste erstellt, die prioritär weiter bzw. nochmals zu prüfen sind, da es hier keinen Querabgleich der aktuell schon seitens des ASV betrachteten Anträge zu Querungshilfen gab. In dieser Liste sind auch die von Ihnen angeführten Streckenabschnitte

- Hastedter Osterdeich Höhe Inselstraße und
- Hemelinger Heerstraße zwischen Sandhofstraße und Osternadel enthalten.

Für die Hermann-Osterloh-Straße wurde in dem von Ihnen genannten Bereich im VEP zwar auch ein Defizit festgestellt, ist aufgrund der Vielzahl der sonstigen (bremenweit) zu betrachtenden Punkte aber nicht in diese erste Prioritätenliste aufgenommen worden.



Für die weitere Betrachtung der Streckenabschnitte mit festgestelltem Querungsbedarf ist das ASV gebeten worden folgende Punkte zu berücksichtigen:

- Eine Ablehnung der Einrichtung von Querungshilfen auf Straßen in denen ein streckenbezogenes T30 eingerichtet bzw. gemäß VEP vorgesehen ist, ist nicht erwünscht und soll nicht aus diesem Grunde erfolgen.
Diese Strecken im untersuchungsrelevanten Straßennetz des VEP sind aufgrund des Kfz-Verkehrsaufkommens, der vorhandenen Trennwirkung aber auch durch Sicherheitsdefizite anders als z.B. T30-Zonen in Wohngebieten zu bewerten.
- Die Auswahl der Querungshilfe sollte ausgewogen sein zwischen dem Nutzen durch die zusätzliche Sicherheit und dem baulichen und betrieblichen Aufwand sowie unter Beachtung der zulässigen Rahmenbedingungen in der Straßenverkehrsordnung.
- Vorrang zur Verbesserung der Querbarkeit haben, soweit sinnvoll, Mittelinseln, Einengungen und ähnliche bauliche Maßnahmen.
- Die Anlage von Zebrastreifen (FGÜ) soll vor allem dort zum Einsatz kommen, wo kein Linienbusverkehr erfolgt.
- Die Anlage von Zebrastreifen (FGÜ) soll auf Streckenabschnitten des Hauptstraßennetzes (gem. VEP), die vom Linienbusverkehr befahren werden, nicht erfolgen, um die durch FGÜ verursachte geschwindigkeitsreduzierende Wirkung und Fahrzeitverlängerungen zu vermeiden.
- Die Anlage von zusätzlichen lichtsignalunterstützten Querungen ist auf Strecken mit Linienbusverkehr sinnvoll, wenn bauliche Maßnahmen keine entscheidende Verbesserung darstellen bzw. diese nicht oder nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand möglich sind. Auf anderen Strecken sind Fußgänger-LSA nur in Ausnahmefällen, z.B. bei sehr eingeschränkten Platzverhältnissen, die bauliche Maßnahmen zur besseren Querbarkeit nicht zulassen bzw. aufgrund anderer Kriterien (Anzahl Fahrstreifen, Verkehrsmengen etc.), die einen FGÜ eindeutig ausschließen vorzusehen.

Ich möchte an dieser Stelle nochmals darauf hinweisen, dass die Bestimmung der konkreten Lage und Art der Querungshilfen zur Beseitigung von Trennwirkungen im Fuß, aber auch Radverkehr, wie auch die Ermittlung der Kosten und die lokalpolitische Abstimmung (soweit erforderlich) in der Zuständigkeit des ASV als Fachamt liegt.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag



Ulrich Just

Bau



Bremer Straßenbahn AG Postfach 10 66 27 28066 Bremen

Ortsamt Hemelingen
Godehardstraße 19
28309 Bremen

Freie Hansestadt Bremen Ortsamt Hemelingen	
Eing.: 16. DEZ. 2014	
Abtlg. I	Anl.

Em

Bremer Straßenbahn AG
Flughafendamm 12
28199 Bremen
Linien 6 und 52,
Haltestelle BSAG-Zentrum
www.bsag.de
24h-Kundentelefon: 0421 59 60 59

Bedienung auf der Linie 42 in der Nebenverkehrszeit (NVZ)

Sehr geehrte Damen und Herren,

den durch Herrn Bohr in das Protokoll der Sitzung der Fachausschüsse Finanzen und Koordinierung sowie Bau am 20.11.2014 eingebrachten Vorschlag, auf der Linie 42 auch in der Nebenverkehrszeit 1 und 2 (Mo-Fr 09:00-12:30 Uhr sowie Mo-Fr 18:45-20:30 Uhr) einen Verkehr zwischen Weserwehr und Schlegelstraße anzubieten, um die Taktlücke der Linien 40 und 41 zu schließen, haben wir geprüft.

Dieser Vorschlag wäre nur mit zwei Fahrzeugen umsetzbar und die Busse hätten aufgrund der auf die Taktlücke der Linien 40 und 41 abgestimmten Fahrlage eine Wendezeit von 24 Minuten im Bereich Schlegelstraße. Folglich wäre eine Bedienung zwischen Weserwehr und Schlegelstraße im 30-Minuten-Takt – abgesehen von der Kilometerleistung – ebenso aufwendig wie eine Bedienung der gesamten Linie zwischen Weserwehr und Gewerbegebiet Hansalinie/La-Rochelle-Straße im 30-Minuten-Takt. Die Auffüllung der Linie 42 in den genannten Zeitbereichen würde einen jährlichen Aufwand von ca. 85.000 bis 95.000 Euro bedeuten. Dies ist derzeit nicht finanzierbar, zumal die Fahrgastzahlen der Linien 40/41 zwischen Weserwehr und Schlegelstraße in der Nebenverkehrszeit keine Verdichtung notwendig erscheinen lassen. Auch die Nachfrage im Gewerbegebiet Hansalinie ist außerhalb der unmittelbaren Schichtwechselzeiten auf einem sehr niedrigen Niveau.

Die Verlängerung und veränderte Streckenführung der Linie 42 wird seit 12.08.2013 mit jährlich ca. 200.000 Euro durch den ZVBN gefördert. Diese Förderung ist beschränkt auf einen zweijährigen Probetrieb, welcher am 11.08.2015 endet. Wir beabsichtigen zurzeit, nach Ablauf dieser Förderung trotz der geringen Fahrgastzahlen weiterhin die bisherige Linienführung zwischen Weserwehr und Gewerbegebiet Hansalinie anzubieten. Endgültig kann über das zukünftige Fahrplanangebot nach Ablauf der Probephase jedoch erst im Frühjahr 2015 auf Grundlage der bis dahin erzielten Fahrgastzahlen und im Einvernehmen mit ZVBN und SUBV entschieden werden.

Eine Kopie dieses Schreibens erhält das Referat 50 beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr.

Mit freundlichen Grüßen

Bremer Straßenbahn AG

i.v.
i. V. Volker Arndt

i. A. Stefan Neumann

Datum
12.12.2014

Es schreibt Ihnen
Stefan Neumann

Telefon
0421 5596-388

Telefax
0421 5596-140

E-Mail
StefanNeumann@bsag.de

Vorsitzender des
Aufsichtsrates
Wolfgang Golasowski

Vorstand
Michael Hünig
Hans Joachim Müller (Sprecher)

Amtsgericht Bremen
Handelsregister
HRB 4953 HB

Sitz der Gesellschaft
Flughafendamm 12
28199 Bremen

Die Sparkasse Bremen AG
BLZ 290 501 01
Konto 112 8008
BIC SBREDE22
IBAN DE94 2905 0101 0001 1280 08

Bremer Landesbank
BLZ 290 500 00
Konto 100 234 00 09
BIC BRLADE22
IBAN DE93 2905 0000 1002 3400 09

Deputationsvorlage
für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,
Stadtentwicklung und Energie (S)
am 05. Dezember 2014

Autobahnzubringer Hemelingen (BAB A1) – Sanierung
Bereitstellung der erforderlichen Baumittel (Brückenbau)

A. Sachstand

Der im Stadtbezirk Bremen – Ost liegende Autobahnzubringer Hemelingen wurde Mitte der 1960er Jahre zeitversetzt in zwei Bauabschnitten hergestellt und befindet sich seitdem in der Baulast der Stadtgemeinde Bremen. Er erstreckt sich mit einer Länge von rd. 2,25 km in Nord-Süd-Richtung zwischen der Pfalzburger Straße und der Bundesautobahn BAB A1 (AS Bremen–Hemelingen). Den weiträumigen Knotenpunktbereich An der Grenzappel (Hemelinger Tunnel) / Zum Allerhafen quert der ansonsten ebenerdig verlaufende Zubringer höhenungleich durch ein rd. 275 m langes Überführungsbauwerk (BW 543 – Hemelinger Brückenstrang).

Durch die Anbindung an das übergeordnete Fernverkehrsnetz kommt dem Zubringer als vierspurige Kraftfahrstraße eine besondere Verkehrsbedeutung zu, insbesondere für die Industrie- und Gewerbegebiete in Sebaldsbrück und Hemelingen und deren Wirtschaftsverkehre. Ferner übernimmt der Autobahnzubringer durch die Anbindungen an das nachgeordnete städtische Verkehrsnetz, insbesondere Pfalzburger Straße, An der Grenzappel (Hemelinger Tunnel) und Hannoverische Straße (Am Saal), eine wichtige verkehrsbündelnde Funktion für den Stadtteil.

Zu Sicherstellung dieser Funktionsfähigkeiten sowie zur allgemeinen Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs kommt der baulichen Erhaltung des Autobahnzubringers seit Inbetriebnahme eine gewichtige Bedeutung zu.

Trotz der fortwährenden Erhaltungsmaßnahmen (u.a. Verfüllen von Rissen und großflächige Oberflächenbehandlungen) sind alters- und beanspruchungsbedingt Schäden an der gesamten Fahrbahnbefestigung nicht vermeidbar gewesen. Dies trifft auch auf den Brückenbelag des Bauwerkes BW 543 (Hemelinger Brückenstrang) zu. Durch die ständig wachsende Straßenbeanspruchung, insbesondere durch den Schwerlastverkehr, werden diese noch verstärkt.

Derzeit wird der Hemelinger Brückenstrang gemäß der Richtlinie zur Nachrechnung von Straßenbrücken im Bestand (Nachrechnungsrichtlinie) des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur nachgerechnet. Abhängig von diesen Berechnungsergebnissen müssen anschließend ggf. statisch adäquate Ertüchtigungsmaßnahmen gewählt und ausgeführt werden. Ein Ersatzneubau kann nach derzeitiger Erkenntnislage bereits ausgeschlossen werden. Diese Ertüchtigungsarbeiten haben keinen Einfluss auf die hier beschriebenen Bauleistungen. Die Ertüchtigung wird ausschließlich an der Unterseite ausgeführt.

Ferner sind die Kappen, die Schutzeinrichtungen und die Abdichtung des Bauwerkes zu erneuern.

Darüber hinaus sind auch die Fahrzeugrückhaltesysteme in Mittel- und Seitenlage entlang der Strecke entsprechend der aktuell gültigen Sicherheitsanforderungen zu erneuern.

Per Deputationsbeschluss vom 11.09.2014 (Vorl. 18/433 (S)) wurden die Baumittel für die Erneuerung der Deck-, Binder- und Tragschicht und der Schutzplanken genehmigt.

B. Problem

Zur nachhaltigen Sicherung des Gebrauchswertes des Brückenbauwerks muss die Abdichtung der Fahrbahn einschl. Belag erneuert werden. Ebenfalls müssen die geschädigten Kappen erneuert werden. Es ist zudem beabsichtigt auf dem Überführungsbauwerk einen PMA-Belag (Porous Mastic Asphalt) einzubauen. Der PMA Belag weist die gleichen Güteeigenschaften wie der ansonsten auf Brückenbauwerken verwendete Gussasphalt auf, jedoch ist dieser Belag darüber hinaus in der Lärminderung dem Splittmastixasphalt gleich zu setzen. Erste positive Erfahrungen konnte das ASV in diesem Zusammenhang im Zuge der B 75 auf dem Brückenbauwerk Neustadt-sbahnhof gewinnen. Im Zuge der Sanierung werden ebenfalls auch die Schutzplanken analog zur Strecke erneuert.

Die vom Beirat in der 36. Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie am 11. September 2014 formulierten Fragen zu einer Verbesserung des Lärmschutzes werden unabhängig von dieser Deputationsvorlage beantwortet. Eine Vorfestlegung gegenüber einer vom Beirat gewünschten Geschwindigkeitsreduzierung findet durch die Bauwerkssanierung nicht statt.

Um die verkehrlichen Auswirkungen des baustellenbedingten Eingriffes in die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs so gering wie möglich zu halten sollen die Arbeiten zeitgleich mit der Streckenerneuerung ausgeführt werden.

C. Zeitplan

Mit den Planungsleistungen wurde unmittelbar nach Zurverfügungstellung der Planungsmittel per Deputationsbeschluss vom 22.08.2013 (Vorl. 18/273 (S)) begonnen, so dass jetzt alle wesentlichen Planungsinhalte zur Verfügung stehen und eine Ausschreibung der Hauptgewerke zeitnah möglich ist.

Die Sanierung des Brückenbauwerks Autobahnzubringer Hemelingen steht im unmittelbaren Zusammenhang mit der Sanierung der Straße (vgl. Vorlage S 18/433 aus der 36. Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie vom 11. September 2014). Grundsätzlich ist beabsichtigt die beiden Maßnahmen zeitgleich durchzuführen.

Die Ausschreibungsunterlagen werden derzeit vorbereitet, so dass diese sofort nach Vorliegen des Deputationsbeschlusses ersendet werden könnten und der Auftragnehmer dann bis Ende Februar/Mitte März 2015 feststehen würde.

Sämtliche Bauarbeiten sollen im Sommer 2015 begonnen und fertig gestellt werden.

D. Kosten

Die benötigten Planungsmittel für die Sanierung der Straße und des Hemelinger Brückenstranges wurden bereits mit Deputationsbeschluss vom 22.08.2013 (Vorl. 18/273 (S)) i. H. v. 670 TEUR bereitgestellt.

Die nunmehr für die Instandsetzung der Brücke benötigten Baumittel stellen sich wie folgt dar:

Baukosten	Gesamt	Förderfähig 75% EntflechtG	Brem. Mittel
Abbruch Kappen, Belag und Geländer	230.000 €	172.500 €	57.500 €
Baustelleneinrichtung, Technische Bearbeitung	270.000 €	202.500 €	67.500 €
Instandsetzungsarbeiten	1.200.000 €	900.000 €	300.000 €
Summe Baukosten	1.700.000 €	1.275.000 €	425.000 €

E. Finanzierung

Die Maßnahme wird im Sondervermögen Infrastruktur – Teilbereich Verkehr im Jahr 2015 durchgeführt. Die Gesamtkosten in Höhe von 1.700.000 Euro sind bis zu 75 % nach dem Entflechtungsgesetz förderungsfähig. Unter Berücksichtigung der aktuellen Bauablaufplanung ergibt sich daraus folgende Finanzierung:

	Brem. Mittel	EntflechtG	Gesamt
2015	425.000 €	1.275.000 €	1.700.000 €

Die bremischen Mittel in Höhe von 425.000 Euro stehen im Wirtschaftsplan des Sondervermögens Infrastruktur – Teilbereich Verkehr – bei der Erhaltung von Großbrücken im Jahr 2015 zur Verfügung. Die Mittel nach dem EntflechtG in Höhe von insgesamt 1.275.000 Euro werden im Jahr 2015 bei der Haushaltsstelle 0687/891 10-4 „An öffentliche Unternehmen, Finanzhilfen nach dem GVFG (Bremen)“ eingeplant und stehen in entsprechender Höhe zur Verfügung.

F. Beschlussvorschlag

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

Anlage 1Wirtschaftlichkeitsuntersuchung-
Übersicht (WU-Übersicht)

Anlage zur Vorlage 18/471 (S)

Datum :20.10.2014

Benennung der(s) Maßnahme/-bündels

Autobahnzubringer Hemelingen (BAB A1) – Sanierung
Bereitstellung der erforderlichen Baumittel (Instandsetzung – Hemelinger Brückenstrang)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**

Die Gesamtkosten der Instandsetzung des Hemelinger Brückenstranges in Höhe von 1.700.000 € sind nach dem Entflechtungsgesetz förderungsfähig, so dass die Baumaßnahme zu 75 % aus Drittmittel finanziert werden kann.

Des Weiteren werden die im kommunalen Straßenbau geltenden speziellen Vorschriften angewendet (vgl. Verwaltungsvorschrift zu LHO § 7, 2.2.1, Einzelwirtschaftliche Verfahren) sowie die kostenreduzierenden Standards des Tiefbaus angewendet.

Zudem hat gemäß Leitfaden zu Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen/ -berechnungen nach § 7 Landeshaushaltsordnung (LHO) in der bremischen Verwaltung der Nachweis grundsätzlich anhand der für den Bund geltenden Bewertungsverfahren zu erfolgen. In Bezug auf diese kommunale Brückenbaumaßnahme wäre entsprechend die „Richtlinie zur Durchführung von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen im Rahmen von Instandsetzungs-/Erneuerungsmaßnahmen von Straßenbrücken (RI-WI-BRÜ 2004) zu verfahren.

Nach deren Geltungsbereich sind „Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen (WU) entweder bei haushaltswirksamen Erhaltungsmaßnahmen mit Auftragsvolumen von mehr als 3 Mio. € durchzuführen, wie

Anlage 1

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung-
Übersicht (WU-Übersicht)

Anlage zur Vorlage 18/471 (S)

Datum :20.10.2014

z.B. größere Instandsetzungsmaßnahmen und Erneuerungen bestehender Straßenbrücken, oder bei Erhaltungsmaßnahmen, deren Auftragsvolumen 50 % der reinen Baukosten des Bauwerks zum heutigen Preistand übersteigt“ (vgl. S. 6, Abs. 2, RI-WI-BRÜ 2004).

Beide vorgenannten Bedingungen sind nicht erfüllt, so dass auf die Anwendung dieser Richtlinie Verzichtet werden kann (vgl. S. 6, Abs. 3, RI-WI-BRÜ 2004).