

**Niederschrift über die 12. öffentliche Sitzung des Beirates Obervieland am Dienstag, den 11.06.2024 von 19:00 Uhr bis 21:20 Uhr im Bürgerhaus Obervieland, Alfred-Faust-Str. 4, 28279 Bremen**

**Anwesende:**

Beiratsmitglieder: Gesine Becker, Werner Bohlmann, Sven Boberg (Online-Teilnahme), Tuğba Böhrnsen (Online-Teilnahme), Andreas Breitzke (bis 20.00 Uhr), Sara Dahnken, Derya Keyßler, Christin Loroff, Klaus-Dieter Möhle, Ulf Nummensen, Klaus Sager, Holger Sauer, Frank Seidel, Ewald Stehmeier, Heiko Zeller

Fehlend: Stefan Faber, Roman Fabian (e), Gabriele Klaassen (e), Kubilay Pezük

Gäste: Herr Preuß, Herr Eggers (beide Amt für Straßen und Verkehr/ASV), Herr Kück, Herr Max (beide Deutsche Einheit Fernstraßenplanung und -bau GmbH/DEGES)

Sitzungsleitung und Protokoll: Michael Radolla, Ortsamt Obervieland

Der Sitzungsleiter begrüßt die Beiratsmitglieder und Zuschauer:innen im Sitzungssaal, der Sitzungskonferenz sowie im Livestream und eröffnet die Sitzung um 19:00 Uhr.

**TOP 1: Genehmigung der Tagesordnung**

Der Sitzungsleiter schlägt vor, den TOP 4 „Maßnahmen zur Finanzierung/Umsetzung aus dem Stadtteilbudget“ von der Tagesordnung zu nehmen, da hinsichtlich der für eine Beschlussfassung vorgesehenen Maßnahme „Baumschutz Okeler Straße“ nach wie vor eine Stellungnahme der Anlieger zu einem Ressortvorschlag zur Umgestaltung im Straßenraum aussteht.

Des Weiteren schlägt er als dann neuen TOP 4 die Aufnahme zwei Globalmittelanträge (TuS Komet Arsten und Oberweser-Segel-Verein) vor. Beide Anträge waren zunächst zur Beantwortung noch offener Beiratsfragen durch die Antragsteller zurückgestellt worden. Da die Beantwortung nun erfolgt sei, könne eine Beschlussfassung für diese beiden Anträge angestrebt werden.

**Beschluss: Der Beirat stimmt der vorgelegten Tagesordnung mit den oben genannten Änderungen zu. (Einstimmige Zustimmung, 15 Ja-Stimmen)**

**TOP 2: Wesersprung Ost (geplante Fußgänger- und Radfahrerbrücke zwischen den Stadtteilen Hemelingen und Obervieland): Darstellung des aktuellen Sachstandes**

**dazu: Vertreter des Amtes für Straßen und Verkehr**

**Herr Preuß** und **Herr Eggers** stellen anhand einer Bildschirmpräsentation (Anlage 1) den aktuellen Sachstand zum Wesersprung Ost vor. Hintergrund für die Planung sei die Absicht zur Schaffung einer Fuß- und Radwegeverbindung am südlichen Stadtrand sowie deren Einbindung in das Premiumradroutennetz als neuem Qualitätsprodukt im Radverkehrsnetz.

Im Jahr 2022 habe es einen Planungswettbewerb für die Brückenverbindung gegeben (Sieger IGS Ingenieure, Weimar), 2023 sei dann mit der Entwurfsplanung begonnen worden. Das Bauwerk umfasse eine insgesamt 710 Meter lange Verbindung und werde in der Mitte des Stromfeldes und in der Ausweitung über das Weserufer Ost als Bogenbrücke (eingerahmt von zwei Vorlandbrücken) ausgebildet. Herausforderungen in der Planung bildeten einerseits die Korbinsel selbst, da diese auf niedersächsischem Gebiet liege (vertragliche Regelung mit Niedersachsen erforderlich) und von einer der beiden Vorlandbrücken in Anspruch genommen werde. Im Bereich der Korbinsel spiele zudem der Naturschutz eine besondere Rolle. Auf der Hemelinger Seite werde weiterhin die Verlegung eines Deichscharts notwendig. Für alle genannten Aspekte sei man allerdings bereits in fortgeschrittenen Gesprächen mit den jeweils zuständigen Stellen.

Über die im vergangenen Jahr bereits erfolgte Vergabe der Entwurfsplanung hinausgehende Umsetzungsschritte könne zum jetzigen Zeitpunkt allerdings noch keine belastbare zeitliche Aussage getroffen werden, da die ressourcenintensive Betreuung dieser Maßnahme in direkter Konkurrenz zum Bereich der Brückenerhaltung stehe, die derzeit im Hinblick auf die Sanierung der Bestandsbrücken im Stadtgebiet erhebliche Personalkapazitäten binde. Aufgrund dieser Tatsache stehe man derzeit auch im Austausch mit dem Fördermittelgeber (Bundesamt für Logistik und Mobilität, Programm „Innovative

Modellvorhaben, mit 80% an der Maßnahme beteiligt), um diese Mittel auch im Falle einer zeitlichen Verzögerung erhalten zu können.

In der anschließenden Diskussion möchte **Herr Stehmeier** wissen, ob es noch Möglichkeiten gebe, über die endgültige Brückenbreite zu sprechen, ob auch in Verbindung mit der Brücke über eine Verbreiterung der Deichkrone nachgedacht worden sei und wann mit einem Baubeginn des Brückenbauwerks gerechnet werden könne.

**Herr Preuß** und **Herr Eggers** erklären, der ursprüngliche Baubeginn sei für 2026 vorgesehen gewesen, es sei aber bereits jetzt absehbar, dass dieser Termin nicht gehalten werden könne. Wie erheblich die entstehende Verzögerung ausfallen werde, hänge auch stark vom Einsatz der vorhandenen Personalressourcen im Zusammenhang der Sanierung der Bestandsbrücken ab.

Der Deichbereich sei daneben nicht Bestandteil des bestehenden Auftrages, sondern falle in die Zuständigkeit des Bremischen Deichverbandes am linken Weserufer. Somit könne auch über eine mögliche Verbreiterung der Deichkrone an dieser Stelle nichts gesagt werden.

Was die mögliche Verbreiterung des geplanten Brückenbauwerks angehe, würde diese auch die Kosten für das Bauwerk in die Höhe treiben. Dies hätte dann wiederum Einfluss auf die zu erbringenden Eigenleistungen und die komplementären Fördermittel. Vor diesem Hintergrund sei eine dahingehende Planungsänderung aktuell nicht denkbar, so dass die bestehende Planungsbreite von 4 m weiterverfolgt werde.

**Herr Sauer** fragt, wie der aktuelle Kostenrahmen für die Brücke aussehe und ob auf der Brücke der Einsatz von Streusalz vorgesehen sei (Hintergrund: Könnte dann in die Weser gelangen).

**Herr Sager** möchte wissen, warum eine vergleichbare Brücke in der Neustadt mit einer Breite von 8 m geplant werde, während hier lediglich eine Breite von 4 m vorgesehen sei.

**Herr Seidel** fragt, ob es richtig sei, dass die Brücke bis 2028 fertiggestellt sein müsse, da ansonsten die komplementären Fördermittel wegfallen würden und ob das Bauwerk im Notfall auch von Rettungswagen befahren werden könne.

**Herr Preuß** und **Herr Eggers** erläutern, für Streumittel sei eine ordnungsgemäße Entwässerung und nicht die Einleitung in die Weser vorgesehen. Zudem prüfe man als Innovationsmaßnahme den Einbau einer Oberflächenheizung, die über Solarenergie gespeist werde. Hierüber sei allerdings noch nicht abschließend entschieden worden.

Die unterschiedliche Breite der vorgesehenen Bauwerke zwischen Neustadt und Mitte sowie zwischen Hemelingen und Obervieland erkläre sich über die doch erheblich unterschiedliche Verkehrsbelastung. Hier werde für die Mitte mit einer erheblich höheren Nutzung kalkuliert.

Zu den Kosten könne derzeit lediglich auf die abgesicherten Planungsleistungen verwiesen werden. Die Anschlussfinanzierung für die spätere Umsetzung müsse dagegen noch eingeworben werden. Dennoch dürfe der Wille der Stadtgemeinde unterstellt werden, die geplanten Wesersprünge entsprechend herzustellen zu wollen (auch Bestandteil des fortgeschriebenen Verkehrsentwicklungsplans/VEP).

**Frau Grönert** (MdBB aus dem Stadtteil) möchte wissen, ob in den Planungen auch die Barrierefreiheit berücksichtigt worden sei.

**Ein interessierter Bürger** fragt, wie hoch denn aktuell die Motivation im Ressort zur Realisierung der Brücke eingeschätzt werde. Des Weiteren könne er den Aspekt der mangelnden Personalressourcen im Zusammenhang mit der angesprochenen Sanierung der Bestandsbrücken nicht nachvollziehen. Der Großteil der Arbeiten werde ohnehin an Planungsbüros vergeben. Er möchte wissen, wie in diesem Kontext die Arbeit untereinander verteilt sei.

**Herr Markus** (Zweiter Deichhauptmann Bremischer Deichverband am linken Weserufer) macht deutlich, dass beim Deichverband die grundsätzliche Zuständigkeit für die Deichsicherheit liege. Wenn in diesem Bereich jedoch (wie hier angesprochen) die Herstellung einer Radpremiumroute im Anschluss an das Brückenbauwerk geplant sei, liege die Zuständigkeit für deren Realisierung wiederum im Ressort. Dies sei in einer vorangegangenen Beantwortung des Amtes so nicht deutlich geworden.

**Herr Preuß** und **Herr Eggers** führen aus, dass bei der Planung die Grundlagen der Barrierefreiheit entsprechende Beachtung gefunden hätten.

Die Motivation zur Erstellung des Bauwerks werde insgesamt als sehr hoch eingeschätzt, auch vor dem Hintergrund, dass der Brückenbau als hohe Anforderung an die Ingenieursleistung gelte. Und auch, wenn die Entwurfsplanung in ihren Grundzügen an Planungsbüros vergeben werde, so verbleibe doch die gesamte Projektkoordination im Ressort und binde nicht unerhebliche Ressourcen.

Hinsichtlich der Deichverbreiterung wolle man richtigzustellen, dass damit lediglich die Abgrenzung zum Projekt des Brückenbauwerks und nicht eine Zuständigkeit des Deichverbandes für die Einrichtung einer möglichen Radpremiumroute gemeint gewesen sei.

**Frau Dahnken** erinnert daran, dass der geplante Deichausbau (und damit einhergehend auch eine Verbreiterung der Deichkrone) lediglich bis in Höhe Wohnquartier Deichland vorgesehen sei. Dieser Umstand hätte zur Folge, dass die künftige Fußgänger- und Radfahrerbrücke dann im anschließenden, zunächst nicht für den Ausbau vorgesehenen Bereich, enden würde. Sie schlage daher vor, die Senatorin für Umwelt, Klimaschutz und Wissenschaft um Prüfung zu bitten, ob der Bereich zwischen Wohnquartier Deichland und der Weserbrücke der A1 in den geplanten Deichausbau einbezogen werden könne.

Aus dem Beiratsgremium wird übereinstimmende Unterstützung für diesen Vorschlag signalisiert.

Daraufhin wird vereinbart, einen entsprechenden Beschluss im Nachgang dieser Sitzung im Umlaufverfahren zu fassen. Das Ortsamt wird dafür einen entsprechenden Antrag erarbeiten und zur Diskussion stellen.

Die Beiratsmitglieder bedanken sich für die Ausführungen der Referenten und nehmen diese zur Kenntnis.

Folgender Beschluss wurde dann im Nachgang der Sitzung im Umlaufverfahren gefasst:

#### **Beschluss:**

**Der Beirat Obervieland fordert die Senatorin für Umwelt, Klimaschutz und Wissenschaft auf zu prüfen, ob die im Rahmen des Deichausbaus (Generalplan Küstenschutz) vorgesehene Verbreiterung des Habenhauser Weserdeichs statt in Höhe des Deichaufgangs Wohnquartier Deichland endend (bisherige Planung) bis in Höhe der Weserbrücke der Autobahn A1 fortgesetzt werden kann.**

#### **Begründung:**

**Der Beirat hatte bereits kürzlich im Rahmen einer Vorstellung des Bremischen Deichverbandes am linken Weserufer zur aktuellen Hochwasserschutzsituation diese Forderung zur Planungserweiterung geäußert.**

**Unterstrichen wird diese nun noch durch den Umstand, dass die geplante Fußgänger- und Fahrradbrücke in der Verbindung der Stadtteile Hemelingen und Obervieland (Wesersprung Ost) auf Obervielander Seite im bislang nicht für einen Ausbau vorgesehenen Deichbereich zwischen Wohnquartier Deichland und der Weserbrücke der Autobahn A1 ankommen würde. Dies auch vor dem Hintergrund, dass diese Weserquerung künftig als wichtiger Bestandteil einer Radpremiumroute vorgesehen ist.**

**Der Beirat Obervieland bittet daher dringend darum, den oben benannten Abschnitt in die bereits vorgesehene Ausbaustrecke des Habenhauser Weserdeichs mit einzubeziehen.**

(Einstimmige Zustimmung, 15 Ja-Stimmen)

#### **TOP 3: Sanierung Weserbrücke A1 und Machbarkeitsstudie zum 8-streifigen Ausbau A1 (AK Bremen - AD Stuhr)**

**dazu: Vertreter der Deutsche Einheit Fernstraßenplanung- und bau GmbH/DEGES**

**Herr Kück** und **Herr Max** führen anhand einer Bildschirmpräsentation (Anlage 2) zu den Sachverhalten Sanierung Weserbrücke A1 (Herr Max) und Machbarkeitsstudie 8-streifiger Ausbau A1 (Herr Kück) aus. Für Details wird auf die ausführliche Präsentation in der Anlage verwiesen.

In der Diskussion nach Vorstellung des Sachverhalts Sanierung Weserbrücke A1 erklärt **Herr Zeller**, im Zusammenhang mit dem derzeit für die Brücke angeordneten LKW-Überholverbot und LKW-Abstandsgebot sei regelmäßig zu beobachten, dass diese Anordnungen nicht überwacht würden und die Verkehrsteilnehmer sich daher auch nicht daranhielten. Dann aber sei eine entsprechende Anordnung aus seiner Sicht sinnlos.

Des Weiteren möchte er wissen, warum für die Verkehrsführung nicht alternativ über die Errichtung einer Behelfsbrücke nachgedacht werde (dies hätte aus seiner Sicht den Vorteil, dass Sanierung und

Neubau in einem Zuge ohne nennenswerte Einschränkungen erfolgen könnten) und ob im Zuge der zeitweisen halbseitigen Sperrungen auch die Abfahrten Hemelingen und Arsten betroffen seien.

**Frau Dahnken** möchte wissen, wie lange die anstehende Brückensanierung vorhalten solle, bevor ein Gesamtneubau des Bauwerks dann zwingend notwendig sei und wie die Verkehrsflüsse vor dem Hintergrund der parallel stattfindenden Baumaßnahmen Weserbrücke A1 und A281, BA 2.2. gesteuert werden sollen.

**Herr Max** führt aus, dass die DEGES nicht für die Kontrolle der angeordneten einschränkenden Maßnahmen zuständig sei. Selbstverständlich sei eine Nichtbefolgung als Ordnungswidrigkeit einzuordnen, deren Verfolgung aber dem Unterhaltungsträger obliege.

Die Weserbrücke der A1 sei eine insgesamt sehr große Brücke (280 m Vorlandbrücke und 280 m Strombrücke). Für solche Größen seien praktisch keine Behelfsbrücken denkbar. Allein die notwendige Gründung eines solchen Bauwerks würde ein aufwendiges Planfeststellungsverfahren mit sich bringen. Dies sei auch aus wirtschaftlichen Gründen nicht darstellbar.

Die Anschlussstellen Hemelingen und Arsten würden im Zuge der Arbeiten zwar zeitweise in der Spurenaufteilung eingeschränkt, blieben insgesamt aber jederzeit offen und befahrbar.

Die Frage, für wie lange die anstehende Sanierung bis zu einem Neubau ausgelegt sei, könne nicht seriös beantwortet werden. Dies vor dem Hintergrund, dass sich nicht verlässlich sagen lasse, wann möglicherweise in der Zukunft ein weiterer Riss in der Brücke auftrete. Die Sanierungsplanung gehe zunächst von 10-15 Jahren bis zur Errichtung eines Neubaus aus.

(Die Frage zu den Verkehrsflüssen im Rahmen der parallel stattfindenden Baumaßnahmen wird für eine spätere Beantwortung zunächst zurückgestellt)

**Herr Seidel** fragt, ob der für die Sanierungsarbeiten geplante Fähranleger unter der Brücke im Anschluss an diese Arbeiten bis zur Errichtung eines Neubaus erhalten bleibe.

**Herr Möhle** bedauert, dass eine Summe im nahezu dreistelligen Millionenbereich für eine Sanierung in die Hand genommen werden müsse, der nach wenigen Jahren bereits die Errichtung eines vollständigen Neubaus folge.

**Herr Max** erklärt, angesichts der vorhandenen Schäden an der Brücke gebe es für eine sofortige Sanierung in dieser Größenordnung keine Alternative. Der volkswirtschaftliche Schaden durch mögliche weitere Einschränkungen am Bauwerk wäre ohne Frage um ein Vielfaches höher.

Hinsichtlich des Fähranlegers sei man bereits in weiterführenden Gesprächen und werde alles daransetzen, diesen auch im Anschluss an die Sanierungsarbeiten zunächst erhalten zu können.

**Herr Stehmeier** fragt, ob es auch sein könne, dass die Brücke aufgrund der bereits vorhandenen Schäden bis zum Beginn der Sanierung vollständig ausfalle.

**Herr Max** erläutert, dass Brückenbauwerke dieser Größenordnung in der Regel in einer Art Verschachtelung der Tragkonstruktion konzipiert würden. Dies habe zur Folge, dass ein Schaden an einer bestimmten Stelle zunächst durch die Gesamtkonstruktion aufgefangen werde. Man könne im Prinzip sagen, der Ausfall der Brücke kündige sich auf diesem Wege an. Das wiederum eröffne die Möglichkeit, zeitnah eine Sanierung zur Behebung des entsprechenden Schadens vorzusehen. Eine entsprechende Konstellation liege aktuell bei der Weserbrücke vor. Somit sei zunächst davon auszugehen, dass ein vollständiger Ausfall der Brücke bis zum Beginn der Sanierung vermieden werden könne.

Sodann stellt **Herr Kück** die Machbarkeitsstudie zum 8-streifigen Ausbau der A1 zwischen dem Bremer Kreuz und dem Autobahndreieck Stuhr vor (Realisierungszeitraum inklusive Brückenneubau ca. 2031-2037)

In der anschließenden Diskussion stellt **Herr Sauer** fest, seines Wissens nach gebe es bei Brückenneubauten die Verpflichtung, die Betriebswege zur Unterhaltung der Brücke so anzulegen, dass sie auch vom Radverkehr genutzt werden können. Er möchte wissen, ob dies für die Weserbrücke entsprechend so geplant werde.

**Frau Dahnken** spricht die möglichen verkehrlichen Verdrängungsverkehre im angekündigten Doppelbaustellenszenario A1 und A281 an und möchte wissen, ob es hierzu bereits Berechnungen gebe. Daneben fragt sie, ob Betriebsteile aus der Sanierung im Zuge eines späteren Neubaus wiederverwendet

werden können und ob die Realisierung einer B6n im Hinblick auf das Vorhalten von Alternativen für einen unerwarteten Abgang der Weserbrücke vor einem Neubau nicht zwingend mitgedacht werden sollte.

**Herr Seidel** möchte wissen, ob auch dieses Vorhaben durch mögliche Klagen letztlich verzögert werden könnte.

**Herr Kück** erklärt, die Annahme, Betriebswege bei Brückenneubauten auch für die Nutzung durch den Radverkehr herzustellen, sei grundsätzlich richtig, allerdings müsse zunächst auch ein Bedarf für diese Nutzung nachgewiesen werden. Es dürfe im vorliegenden Fall sicher angenommen werden, dass dieser mit dem gleichzeitigen Neubau einer Fußgänger- und Radfahrerbrücke in unmittelbarer Nachbarschaft der Weserbrücke der A1 dann nicht mehr gegeben wäre. Es würden diesbezüglich bereits Gespräche mit der Stadtgemeinde geführt, die jedoch bislang noch zu keinem konkreten Ergebnis geführt hätten. Man plane den entsprechenden Ausbau zunächst einmal mit, über die entsprechenden Anschlüsse müsse dann zu einem späteren Zeitpunkt entschieden werden.

Hinsichtlich der Betrachtung der Auswirkungen der Baumaßnahmen auf die Verkehrsflüsse bestehe bereits eine Arbeitsgruppe mit Akteuren der zuständigen Ressorts. Im Rahmen dieser Arbeitsgruppe habe er darum gebeten, die Auswirkungen des Doppelszenarios A1 und A 281 entsprechend berechnen zu lassen. Die Beauftragung sei mittlerweile erfolgt und mit Ergebnissen in einem Zeitrahmen von 6-8 Wochen zu rechnen.

Eine Wiederverwendbarkeit von bei der Sanierung verwendeten Betriebsteilen im Zuge des Neubaus sei schon aufgrund der bautechnischen Voraussetzungen nicht möglich.

Die B6n als mögliche Alternative in der Verkehrsführung halte auch er für einen interessanten Ansatz. Allerdings sei das Projekt in den vergangenen Jahren seitens der Stadtgemeinde nicht bewusst vorangetrieben worden. Erste Planungsschritte seien mittlerweile zwar vergeben, eine zeitliche Einschätzung hinsichtlich einer möglichen Umsetzung zum jetzigen Zeitpunkt allerdings nicht verlässlich möglich. Eine Relevanz im Zusammenhang mit den vorliegenden Baumaßnahmen sei somit auch nicht gegeben.

Klagen seien stets im Zusammenhang mit Planfeststellungsverfahren möglich, so auch hier im Zuge des geplanten 8-streifigen Ausbaus der A1. Allerdings werde das Vorhaben in dieser Hinsicht aufgrund der vorliegenden Infrastruktur als wenig kritisch eingestuft.

**Frau Loroff** spricht noch einmal die aus ihrer Sicht fehlende Wirtschaftlichkeit im geplanten Szenario Sanierung/Neubau innerhalb eines relativ kurzen Zeitraums an und möchte wissen, ob es nicht Möglichkeiten gebe, die Neubauplanungen so weit zu beschleunigen, dass eine vorhergehende Sanierung praktisch obsolet werde.

**Herr Breeger** (ehemaliger Sprecher der „Bürgerinitiative für eine menschengerechte A281“) stellt fest, ihn erschrecke mit Blick auf das gesamte Ausmaß die Kleinteiligkeit der Diskussion. Er sehe die jetzige Situation faktisch als das Ergebnis jahrzehntelanger Fehlplanung. Zwei Baumaßnahmen dieser Dimension könnten, trotz aller möglichen Verkehrssteuerungen, nicht zeitgleich durchgeführt werden, ohne einen vollständigen Verkehrskollaps wissentlich in Kauf zu nehmen. Er bitte daher den Beirat dringend, sich für eine zeitliche Entzerrung der Baumaßnahmen einzusetzen. Setze man die Priorität auf Sanierung, sollte zunächst die Weserbrücke des A1 und erst anschließend der BA 2.2. der A 281 in Angriff genommen werden. Des Weiteren bitte er den Beirat, zur Vermeidung der zu erwartenden Verkehrsbehinderungen auch noch einmal die Prüfung alternativer Verkehrsführungen einzufordern.

**Herr Kück** macht deutlich, dass trotz einer beschleunigten Neubauplanung der Weserbrücke kein Weg an einer Vorabsanierung vorbeiführe. Die Schäden am Bauwerk seien so massiv, dass ein Versagen der Brücke vor dem Hintergrund der für diesen Fall zu erwartenden volkswirtschaftlichen Schäden unter allen Umständen vermieden werden solle. Die Brücke sei verkehrlich ein neuralgischer Punkt und maßgeblich zum Erreichen der bremischen Häfen und des Güterverkehrszentrums. Daher sei man auch seitens des Bundes bereit, die relativ hohen Sanierungskosten mit Blick auf den folgenden Neubau in die Hand zu nehmen.

Bezogen auf mögliche alternative Verkehrsführungen im Zuge des BA 2.2. der A281 unterstellt er im Kreise der Auftraggeber überhaupt kein Interesse, eine seit Jahren abgestimmte Planung an dieser Stelle wieder aufzubrechen. Auch sei eine weitere Verzögerung des Vorhabens wirtschaftlich nicht vertretbar.

**Frau Neumann-Breeger** (ehemaliges Mitglied der „Bürgerinitiative für eine menschengerechte A281“) möchte wissen, wer die politisch Verantwortlichen in der Stadtgemeinde über die zu erwartenden verkehrlichen Auswirkungen dieser Baumaßnahmen informiere. Sie habe den Eindruck, dass dies nicht der Beirat sei.

**Herr Seidel** sieht hier den Beirat zu Unrecht angegriffen und stellt klar, dass die Mitglieder des Beirates selbstverständlich ihre Fraktionen in der Bürgerschaft entsprechend informieren würden. Zudem habe aus seiner Sicht auch die ehemalige Bürgerinitiative über Klagen ihren Anteil an der entstandenen Verzögerung in der Umsetzung des Vorhabens. Er habe die Initiative auch seinerzeit in der Sache unterstützt, allerdings mache es heute aus seiner Sicht angesichts des aktuellen Verfahrensstandes überhaupt keinen Sinn mehr, in der vorgeschlagenen Weise seitens des Beirates politisch einzugreifen.

**Herr Kück** erklärt, die DEGES informiere stets die zuständige Baudeputation zu entsprechenden Verfahrensentwicklungen und stelle darüber den angesprochenen Kenntnisstand in der städtischen Politik sicher.

Abschließend vereinbaren die Beiratsmitglieder und die Vertreter der DEGES, bei Vorliegen belastbarer Berechnungsergebnisse der Verkehrsflüsse im Baustellenszenario eine erneute Vorstellung im Beirat vorzusehen.

Das Gremium bedankt sich für die Ausführungen und nimmt diese zur Kenntnis.

#### **TOP 4: Globalmittelanträge**

**a) TuS Komet Arsten, Sanierung DFB-Minispielplatz, Antragssumme: 5.262,97 €**

**Beschluss:** Der Beirat Obervieland gewährt die volle Antragssumme in Höhe von 5.292,97 € aus Globalmitteln des Haushaltsjahres 2024.

*Abstimmungsergebnis:* Frau Becker: Ja, Herr Bohlmann: Ja, Herr Boberg: Ja, Frau Böhrnsen: Ja, Frau Dahnken: Ja, Frau Keyßler: Ja, Frau Loroff: Ja, Herr Möhle: Ja, Herr Nummensen: Ja, Herr Sager: Nein, Herr Sauer: Ja, Herr Seidel: Ja, Herr Stehmeier: Ja, Herr Zeller: Ja  
(Einstimmige Zustimmung, 14 Ja-Stimmen)

**b) Oberweser-Segel-Verein, Errichtung eines Spielschiffes auf Vereinsgelände, Antragssumme: 5.500,00 €**

**Beschluss:** Der Beirat Obervieland gewährt die volle Antragssumme in Höhe von 5.500,00 € aus Globalmitteln des Haushaltsjahres 2024.

*Abstimmungsergebnis:* Frau Becker: Nein, Herr Bohlmann: Nein, Herr Boberg: Ja, Frau Böhrnsen: Ja, Frau Dahnken: Ja, Frau Keyßler: Ja, Frau Loroff: Ja, Herr Möhle: Ja, Herr Nummensen: Ja, Herr Sager: Nein, Herr Sauer: Ja, Herr Seidel: Ja, Herr Stehmeier: Ja, Herr Zeller: Ja  
(Mehrheitliche Zustimmung, 12 Ja-, 2 Nein-Stimmen)

#### **TOP 3 Mitteilungen des Ortsamtsleiters**

- 18.06.2024: Regionalausschuss Klinikum Links der Weser (18.00 Uhr im Bürgerhaus Obervieland)
- 12.08.2024: Fachausschuss Bildung, Jugend, Kultur und Sport (18.00 Uhr im Lüttjen Museum)
- 13.08.2024: Beiratssitzung (19.00 Uhr im Bürgerhaus Obervieland)

Sitzungsleitung und Protokoll  
gez. Radolla

Beiratssprecher  
gez. Möhle

# Sitzung des Beirates Obervieland 11.06.2024

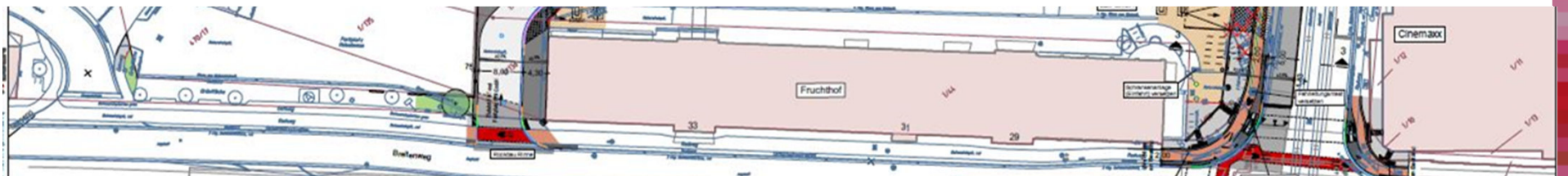
## Projektstand Korbinsel-Brücke



Amt für Straßen  
und Verkehr

Die Senatorin für Bau, Mobilität  
und Stadtentwicklung

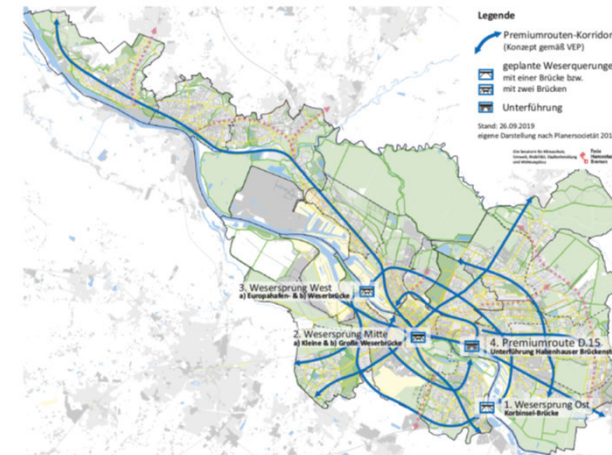
Freie  
Hansestadt  
Bremen



## Wesersprünge – Hintergrund und Anlass

Mit einem Radverkehrsanteil von über 25% werden in Bremen bereits heute vergleichsweise viele Wege regelmäßig mit dem Fahrrad zurückgelegt. Die Radverkehrsförderung wird in Bremen als zentraler Bestandteil der ökologischen Verkehrswende zur Bewältigung des Klimawandels verstanden. Die geplanten Weserbrücken bilden einen wichtigen Baustein für die Erreichbarkeit dieser Ziele.

Zur besseren Verbindung der Stadtteile links und rechts der Weser zu Fuß und per Rad sind neue Brücken über die Weser erforderlich. Aktuell werden daher Planungen in drei Korridoren (Wesersprünge West, Mitte und Ost) mit zusätzlichen Brückenbauwerken zur Umsetzung eines Netzes von Radpremiumrouten vorgesehen





# Radpremiumrouten - Neues Qualitätsprodukt im Radverkehrsnetz

## Komfortables, zügiges und sicheres Radfahren

### Definition:

- Radpremiumrouten bilden das Rückgrat des Radverkehrsnetzes und verkürzen die Reisezeit im Radverkehrsnetz nennenswert.
- Radverkehr im Netz bündeln und große Radverkehrsmengen bewältigen.
- Bedienen nicht nur Radverkehre über größere Distanzen, sondern sollen grundsätzlich auch für kürzere Wege mit dem Fahrrad attraktiv sein.
- Radpremiumrouten verbinden städtische Zentren untereinander und mit der angrenzenden Region.

### Übergeordnete Anforderungen an die Trassierung

- Klare und intuitiv erkennbare Streckenführung, möglichst keine engen Kurven.
- Strecken mit Geschwindigkeiten bis zu 25 km/h sicher befahrbar
- Strecke möglichst durchgängig, ohne Halt, befahrbar. Falls Halt erforderlich, sind Haltezeiten zu minimieren.
- Engstellen und Hindernisse im Trassenverlauf vermeiden oder beseitigen.



**Projektstand: Korbinsel-Brücke  
„Wesersprung Ost“ –  
zwischen Hemelingen und Obervieland**



**Abb: Wesersprung Ost; Quelle: Planungsbüro**



# Konzeptionelle Grundlagen

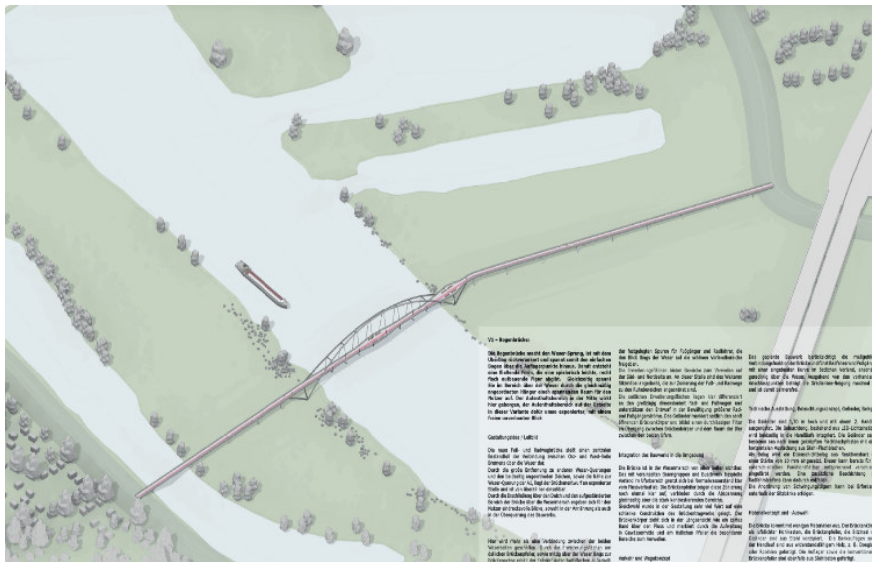


Abb: Wesersprung Ost; Quelle: Planungsbüro

## Schaffung einer Fuß- und Radwegeverbindung am südlichen Stadtrand

2014: Verkehrsentwicklungsplan 2025:  
Premiumroutenkorridore und neue Fahrradbrücken

2022: Planungswettbewerb für Neubau einer Geh- und Radwegbrücke über die Weser „Wesersprung Ost / Korbinsel-Brücke“:  
Objektplanung Ingenieurbauwerke und Tragwerksplanung

2023: Beginn Entwurfsplanung



## Konzeptionelle Grundlagen



Abb: Wesersprung Ost; Quelle: Planungsbüro

Mit dem Bau der 710 m langen Korbinsel-Brücke wird eine Fuß- und Radwegeverbindung am südlichen Stadtrand geschaffen.

Insbesondere soll durch die neue Weserquerung die Erreichbarkeit von Arbeitsplatzstandorten in den angrenzenden Gewerbegebieten verbessert und der Umstieg vom Auto auf das Fahrrad gefördert werden.

Das zu planende Bauwerk befindet sich in Bremen zwischen den Ortsteilen Arsten/Habenhausen und Hemelingen nördlich der Autobahnbrücke über die Weser im Zuge der BAB 1 und soll die Gebiete links und rechts der Weser miteinander verbinden.

## Konzeptionelle Grundlagen

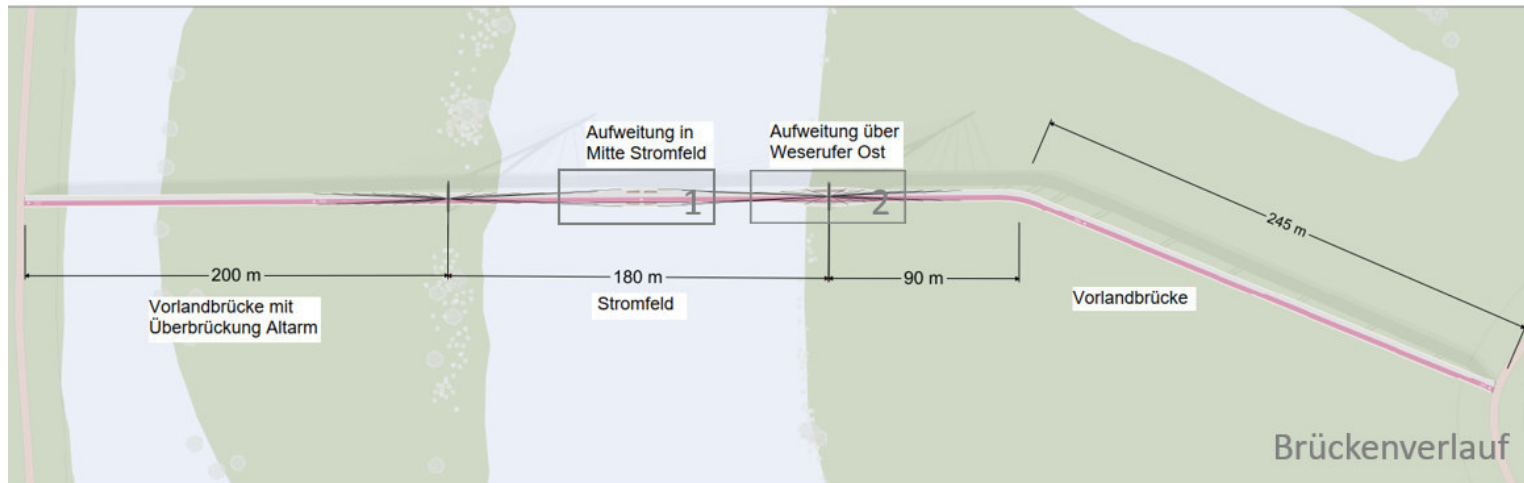


Abb: Wesersprung Ost; Quelle: Planungsbüro

- **Vorgegebene Trassenführung im Ergebnis der Machbarkeitsstudie**
- **Identitätsstiftendes Bauwerk**
- **Aussichtspunkt an Trassen-Knick bzw. östlichem Pylon**

## Standortansichten



Blickrichtung: Rechts der Weser, Autobahn A1



Blickrichtung: Links der Weser, Autobahn A1





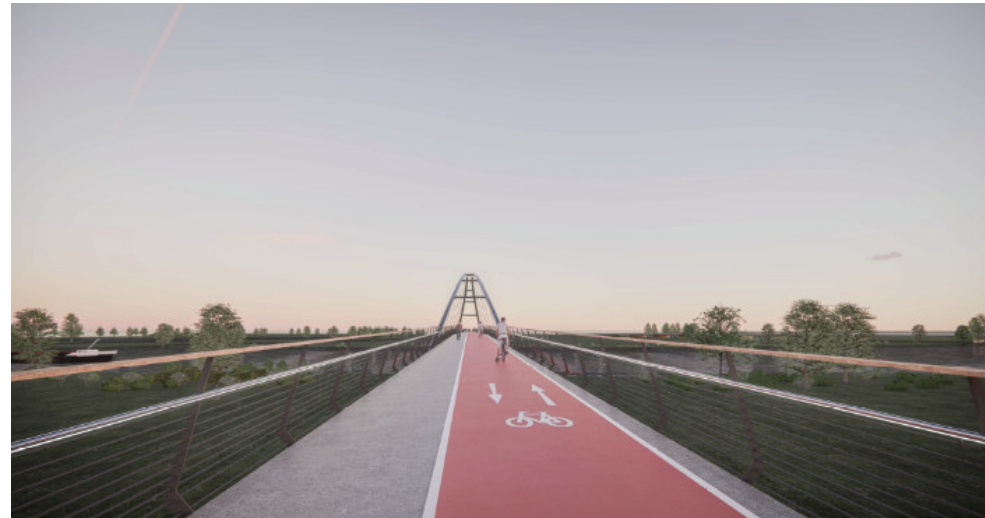
## Machbarkeitsstudie liegt vor, wie ging es weiter?



Abb: Wesersprung Ost; Quelle: Planungsbüro

- **Machbarkeitsstudie fertiggestellt**
- **Bericht in der Verkehrsdeputation 2022**
- **Absicherung der Planungsleistungen über die ersten vier Leistungsphasen**
- **Planungswettbewerb durchgeführt**
- **Anschließend Auftragsvergabe der Objekt- und Tragwerksplanung erfolgt**
- **Entwurfsplanung Bogenbrücke Anfang 2023 begonnen**

## Standortansichten – aktueller Planungsstand



Abbildungen: Wesersprung Ost; Quelle: Planungsbüro





## Wie geht es weiter im Projekt?

Die zur Entwurfsplanung erforderlichen Architekten- und Ingenieurleistungen wurden im vergangenen Jahr nach Durchführung des vergaberechtlichen Verfahrens beauftragt und befindet sich derzeit in der Bearbeitung durch die beauftragten Ingenieurbüros. Die ressourcenintensive Betreuung dieser Maßnahme steht allerdings ebenfalls in Konkurrenz zu den erforderlichen Kapazitäten im Bereich der Brückenerhaltung. Vor diesem Hintergrund kann aktuell lediglich eine rudimentäre Betreuung erfolgen. Über den Reifegrad der Entwurfsplanung hinausgehende Projektentwicklungen kann aktuell keine verlässliche Aussage getätigt werden.



**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit**





# Sanierung Weserbrücke A1 und MBS zum 8-streifigen Ausbau A1

- Projektvorstellung Beirat Obervieland  
11.06.2024



Bundesministerium  
für Verkehr und  
digitale Infrastruktur



Die  
Autobahn

DEGES

11. Juni 2024



# Ausgangslage

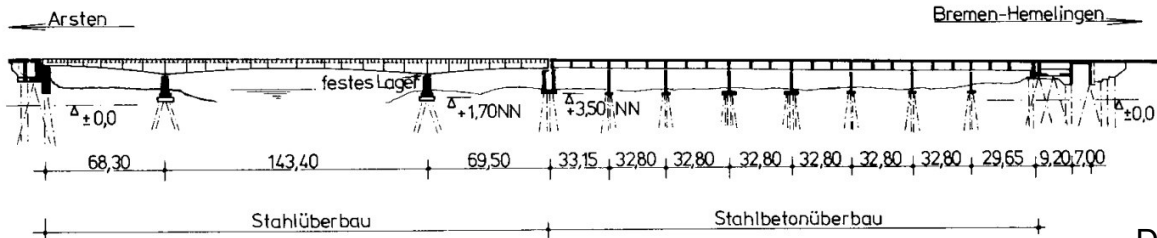
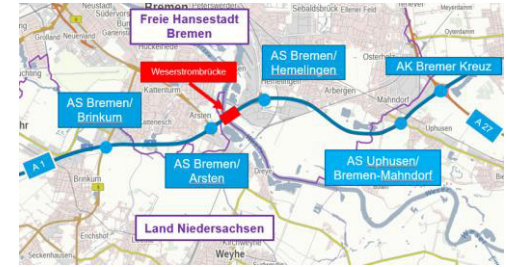
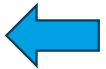


Bild 1. Übersicht der BAB-Weserbrücke



Derzeit: ca. 130.000 Fahrzeuge / Tag  
 2030: ca. 146.000 Fahrzeuge / Tag  
 Schwerverkehr: ca. 24 % SV-Anteil

HB-Hemelingen

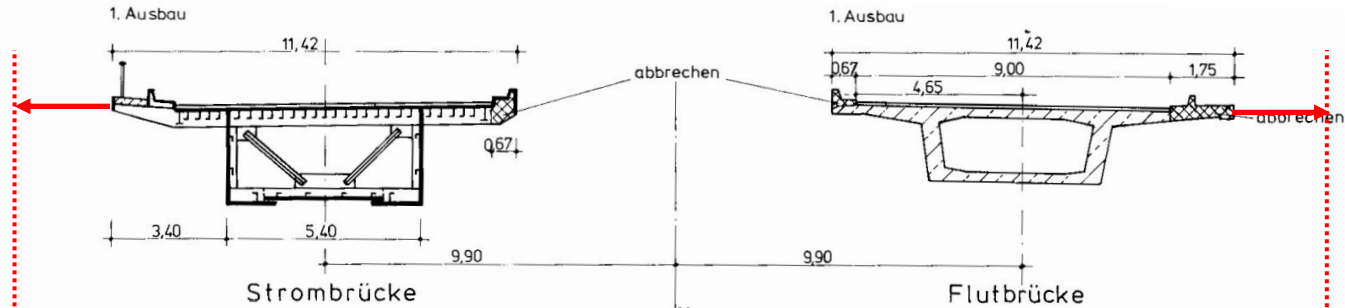


HB-Arsten

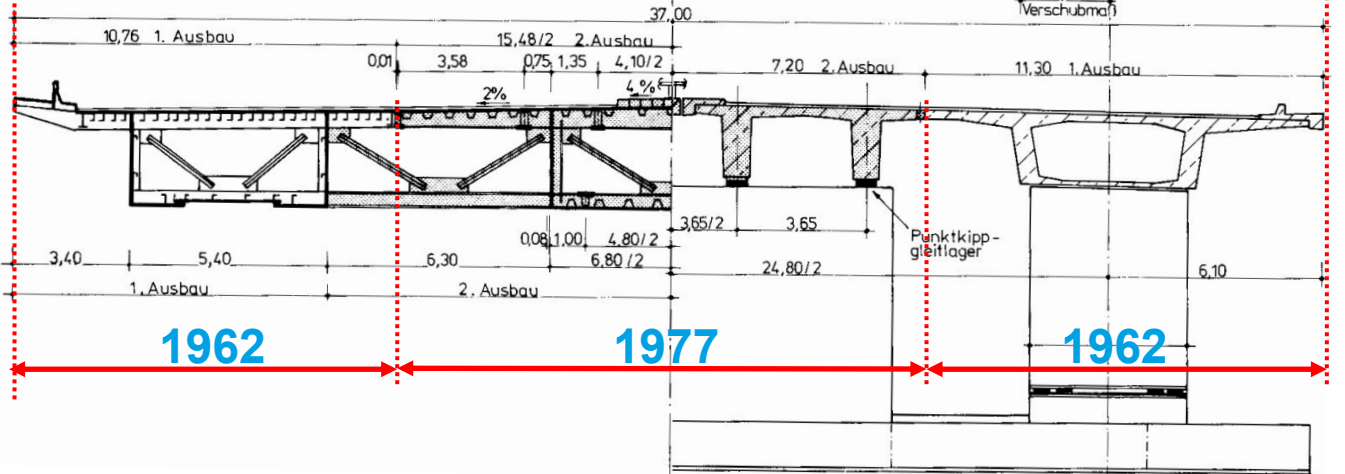


# Ausgangslage - Brückenquerschnitt

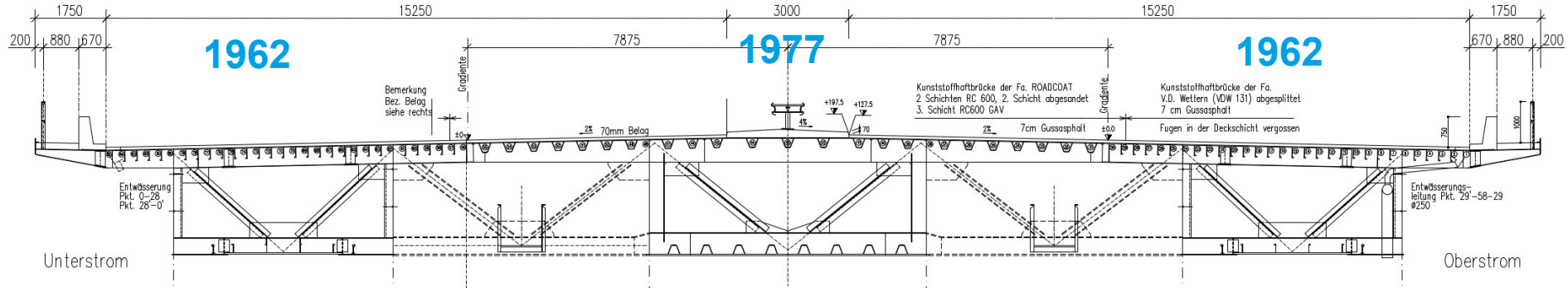
1962



1977



# Ausgangslage - Brückenquerschnitt



# Ausgangslage

- Diverse Ermüdungsschäden in der Stahlkonstruktion der Strombrücke
- Die Strombrücke ist für die prognostizierte Verkehrsbelastung statisch nicht ausgelegt
- Extreme Spurrinnenbildung auf Strom- und Vorlandbrücke
- Erhebliche Schäden an Fahrzeugrückhaltesystemen
- 4. Fahrspur derzeit gesperrt
- Lkw-Überholverbot und Abstandsfahrgebot sind angeordnet

## Fazit:

- Instandsetzung und Ertüchtigung dringend erforderlich



# Auftragsvergabe und -volumen

---

Ab Mai 2023: Verhandlungsverfahren zur Auftragsvergabe der Bauleistungen

17. April 2024: Auftragsvergabe an die ARGE aus STRABAG, Schachtbau Nordhausen und Leonhard Weiss

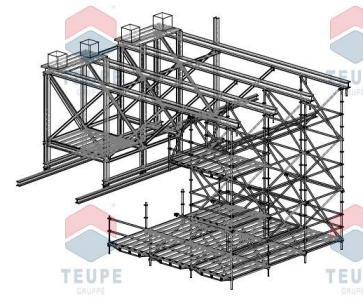
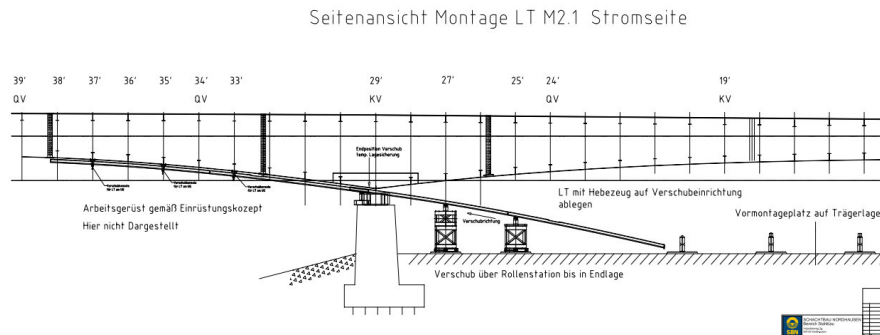
Bauvolumen der Hauptbauleistungen zum Los 3 beträgt ca. **89 Mio. €** brutto

Gesamtbauzeit: **ca. 4 Jahre** bis April 2028



# Warum ist die Maßnahme so aufwendig?

- Umsetzung der Maßnahme unter (laufendem) Verkehr
- Die Umsetzung der Stahlbaumaßnahme ist technisch höchst anspruchsvoll. Der Materialtransport schwerer Stahlbauteile ist extrem aufwändig und im Inneren der Stahlhohlkästen nur kleinteilig umzusetzen.
- Der Korrosionsschutz der Stahlbrücke ist mit Asbest und diversen weiteren Schadstoffen durchsetzt. In der Konsequenz sind umfangreiche Arbeits- und Sicherheitsmaßnahmen zu treffen.
- Die Baulogistik unterhalb und auf Brücke ist extrem aufwändig. Die Herstellung eines Fähranlegers auf Seite Arsten ist erforderlich.



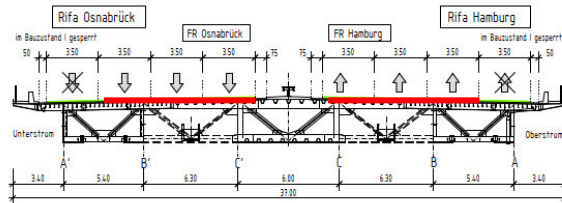
# Bauablauf / Verkehrliche Auswirkungen



# Bauablauf / Verkehrliche Auswirkungen

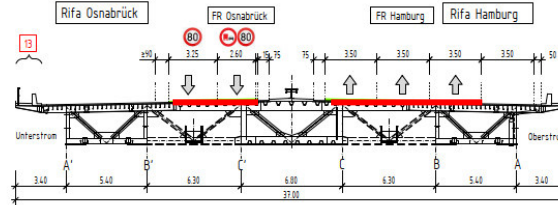
## Bauzustand I und V

VF0 4n+4n  
 Hauptträger A/B und A'/B' - Maßnahmen 8, 10 und 14  
 Hauptträger C/C' - Maßnahme 4.2



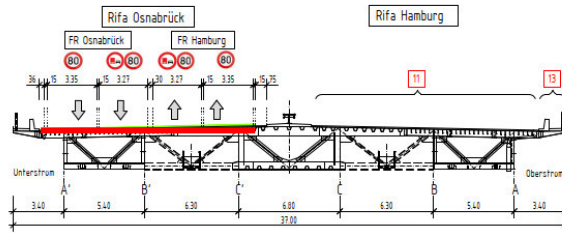
## Bauzustand II

VF1 4n+2 (RSA95 DII/6) innen auf Rifa OS  
 Hauptträger A'/B' - Maßnahmen 1, 2, 3, 3 und 13



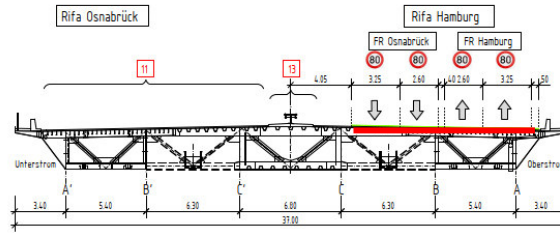
## Bauzustand III

VF2 4+0 (RSA95 DII/7) Rifa OS  
 Hauptträger A/B - Maßnahmen 1, 2, 3 und 13  
 Hauptträger A/B - Maßnahmen 2.1/2.2, 3, 5, 6, 7, 9 und 11  
 Hauptträger C - Maßnahme 4.1 und 11



## Bauzustand IV

VF3 4+0 (RSA95 DII/7) Rifa HH  
 Hauptträger A'/B' - Maßnahmen 2.1/2.2, 5, 6, 7, 9, 11 und 12  
 Hauptträger C' - Maßnahme 4.1, 11, 12 und 13

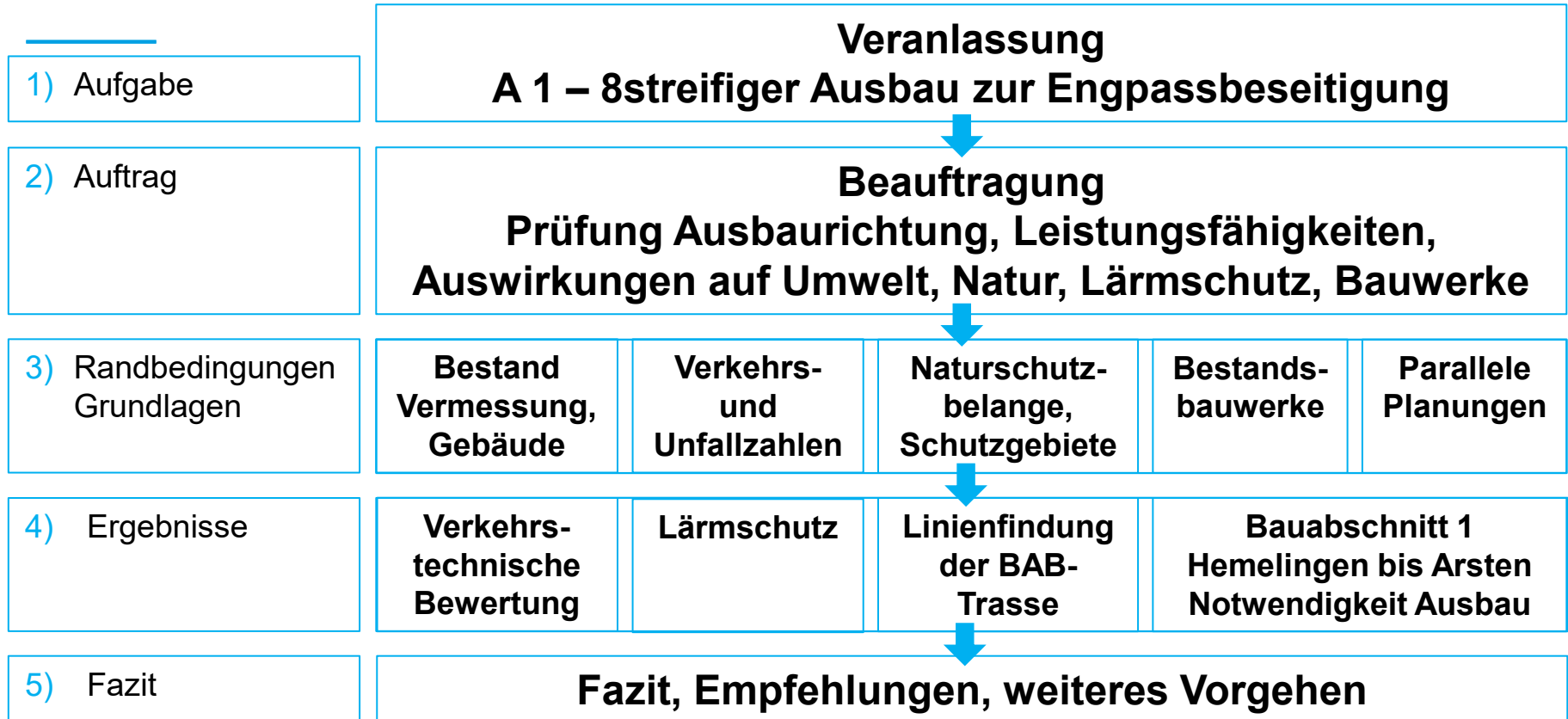


# Bauablauf / Verkehrliche Auswirkungen

---

BZ I:	Mai 2024 bis April 2025	(3+3)
BZ II:	April 2025 bis August 2025	(2+3 in Fahrtrichtung OS eingeschränkt)
BZ III:	August 2025 bis Sept. 2026	(4+0, Fahrtrichtung HH gesperrt)
BZ IV:	Sept. 2026 bis Dez. 2027	(4+0, Fahrtrichtung OS gesperrt)
BZ V:	Dez. 2027 bis April 2028	(keine Einschränkungen)

# A 1, 8-streifiger Ausbau: Aufgabe







# A 1, 8-streifiger Ausbau: Grundlagen, Randbedingungen

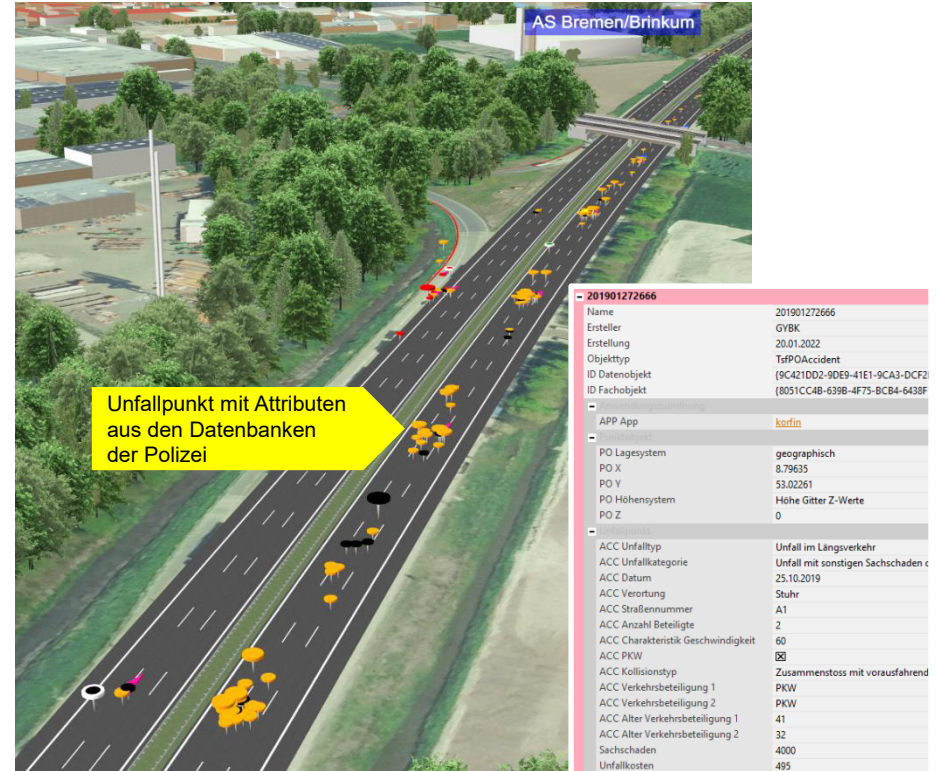
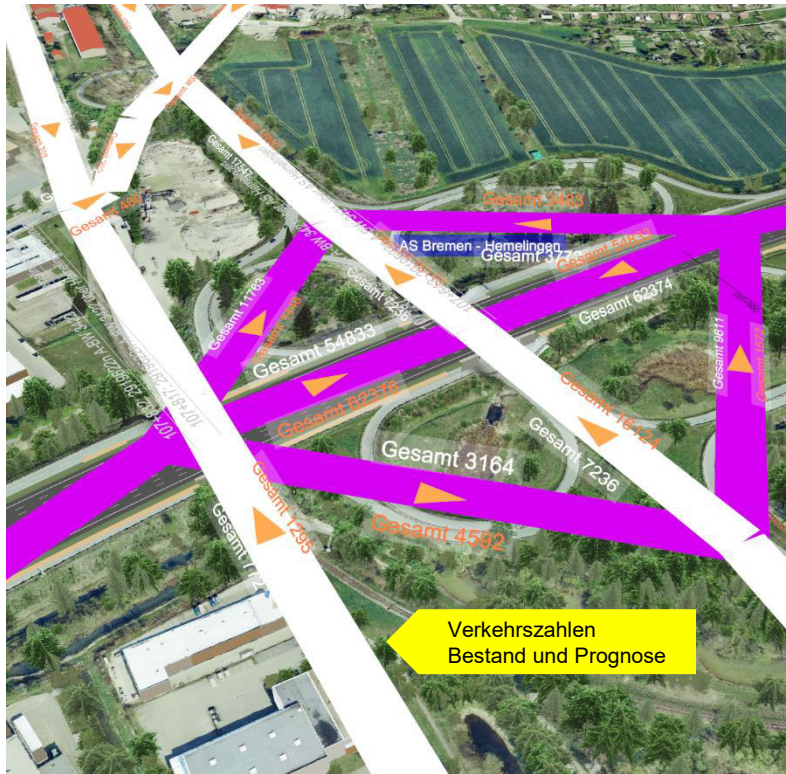
- DGM mit DOP/DTK
- Gebäude
- Bewuchs
- vorh. Ingenieurbauwerke (Brücken, LSW, VZB/VBA)
- Energieleitungen (110 bis 380 KV)
- Windkraftanlagen
- GIS-Daten (Umwelt, Kataster, etc.)
- Straßennetz,
- Verkehrszahlen (Bestand und Prognose)
- Unfalldaten
- Parallele Planungen





# A 1, 8-streifiger Ausbau: Randbedingungen

Verkehrszahlen, Unfallsteckkarten





# A 1, 8-streifiger Ausbau: Randbedingungen, Grundlagen

## Vorhandene Schutzgebiete

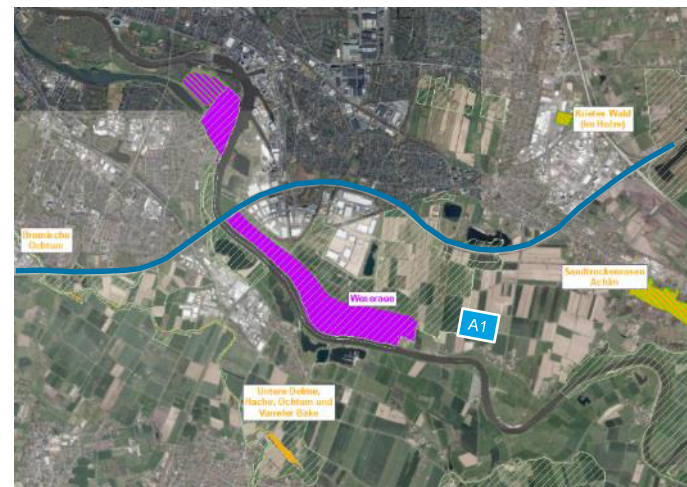
### FFH-Gebiete (orangene Flächen)

- Untere Delme, Hache, Ochtrum und Varreler Bäche (DE 2817-331)
- Bremische Ochtrum (DE 2918-371)



### EU-Vogelschutzgebiete (violette Flächen)

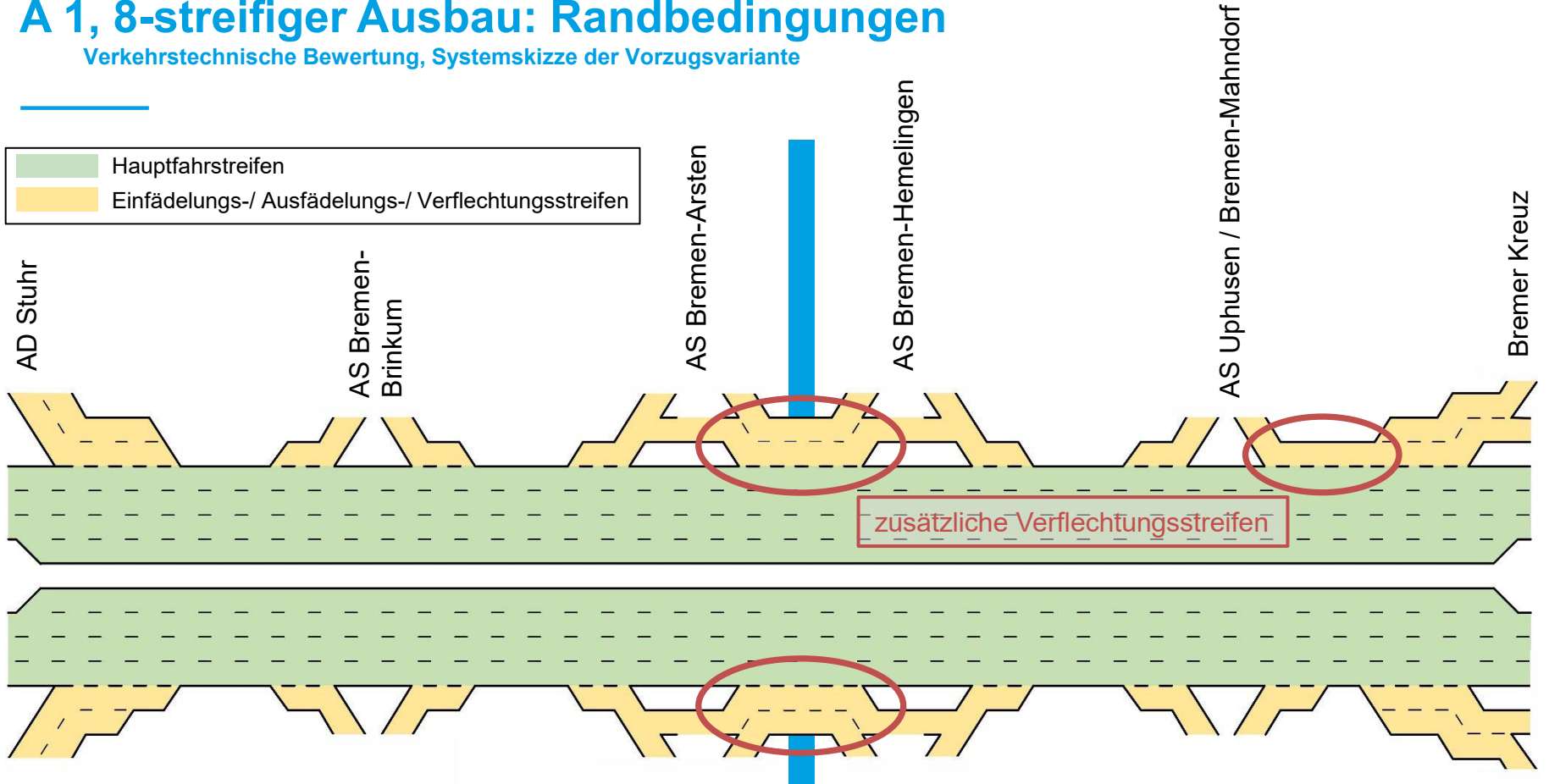
- Weseraue (DE 2919-401)



# A 1, 8-streifiger Ausbau: Randbedingungen

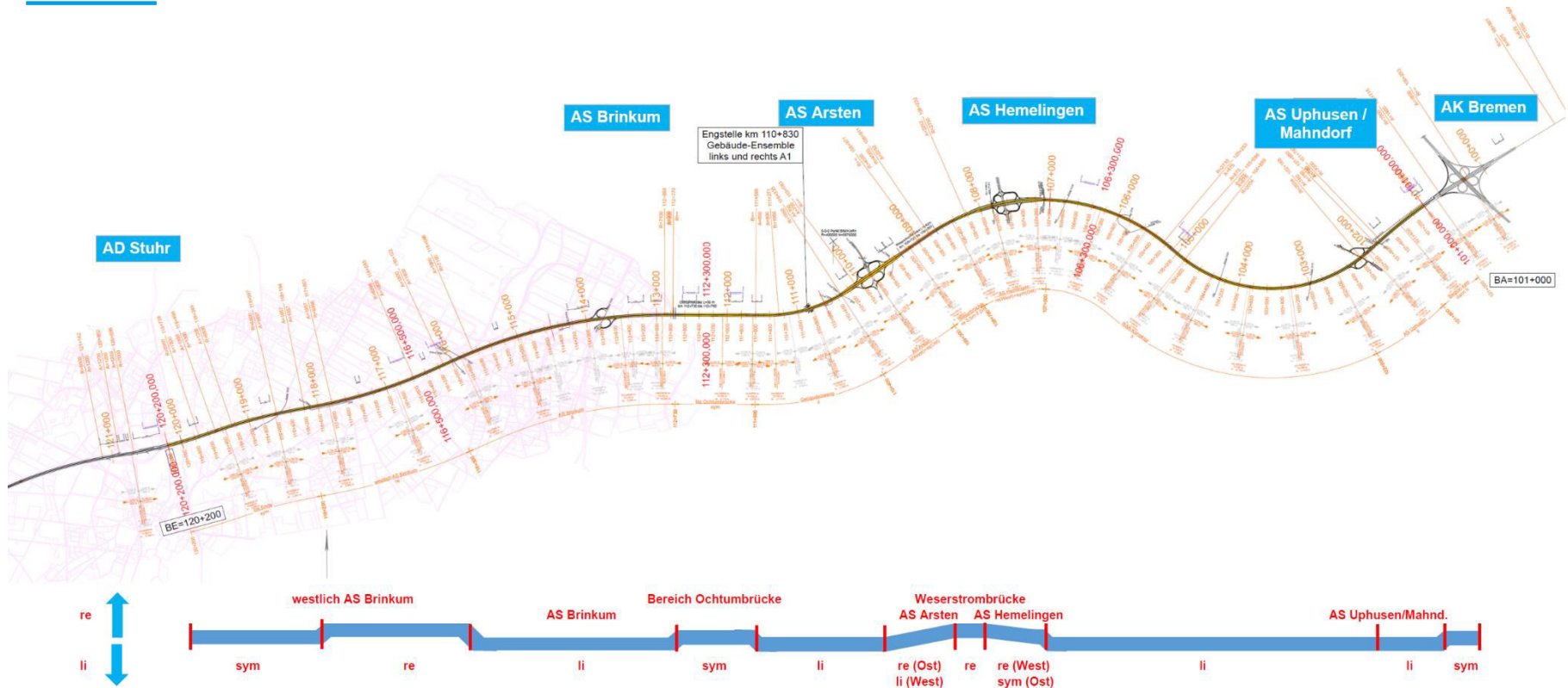
Verkehrstechnische Bewertung, Systemskizze der Vorzugsvariante

- Hauptfahrstreifen
- Einfädelungs-/ Ausfädelungs-/ Verflechtungstreifen



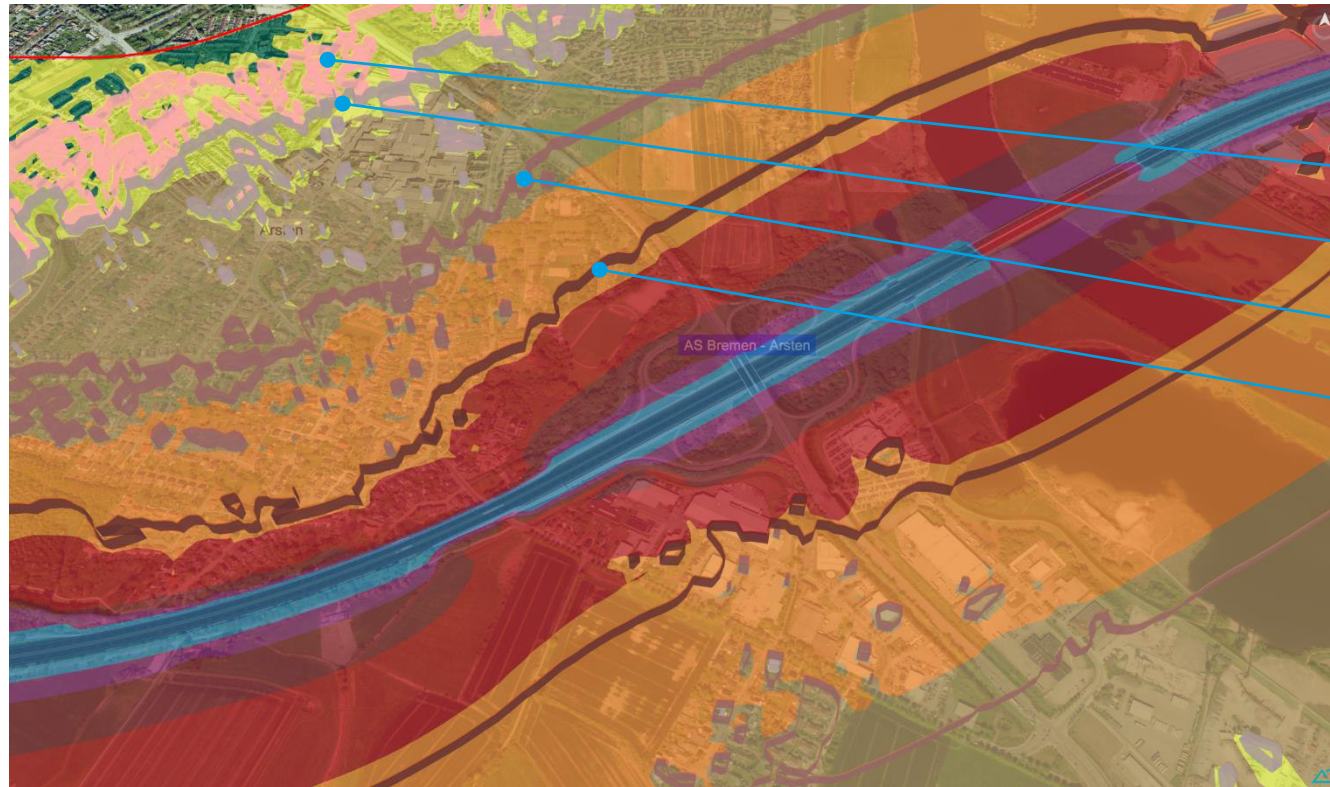
# A 1, 8-streifiger Ausbau - Linienfindung BAB-Trasse

## Vorzugsvariante Verbreiterungsrichtung



# A 1, 8-streifiger Ausbau: Ergebnisse Lärmschutz

Bestand (Beton, LSW) - Nullfall Prognose 2030, nachts



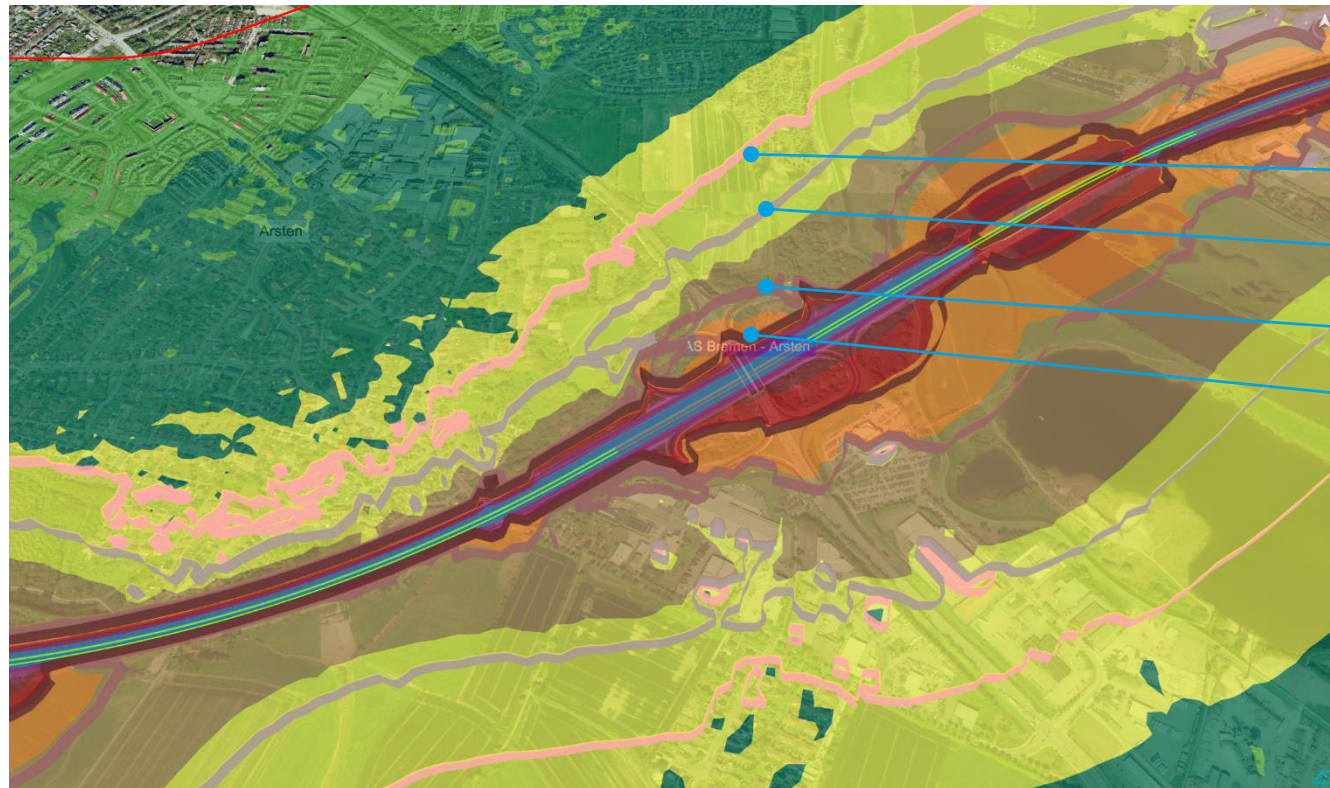
- Isophonenflächen/  
Grenzwerte
- Krankenhäuser, Schulen
- Wohngebäude
- Mischgebiete
- Gewerbegebiete

bis 35 dB(A)	über 60 bis 65 dB(A)
über 35 bis 40 dB(A)	über 65 bis 70 dB(A)
über 40 bis 45 dB(A)	über 70 bis 75 dB(A)
über 45 bis 50 dB(A)	über 75 bis 80 dB(A)
über 50 bis 55 dB(A)	über 80 dB(A)
über 55 bis 60 dB(A)	



# A 1, 8-streifiger Ausbau: Ergebnisse Lärmschutz

Planfall mit LSW (9m Höhe, OPA PA 8) Prognose 2030, nachts



Isophonenflächen/  
Grenzwerte

Krankenhäuser, Schulen

Wohngebäude

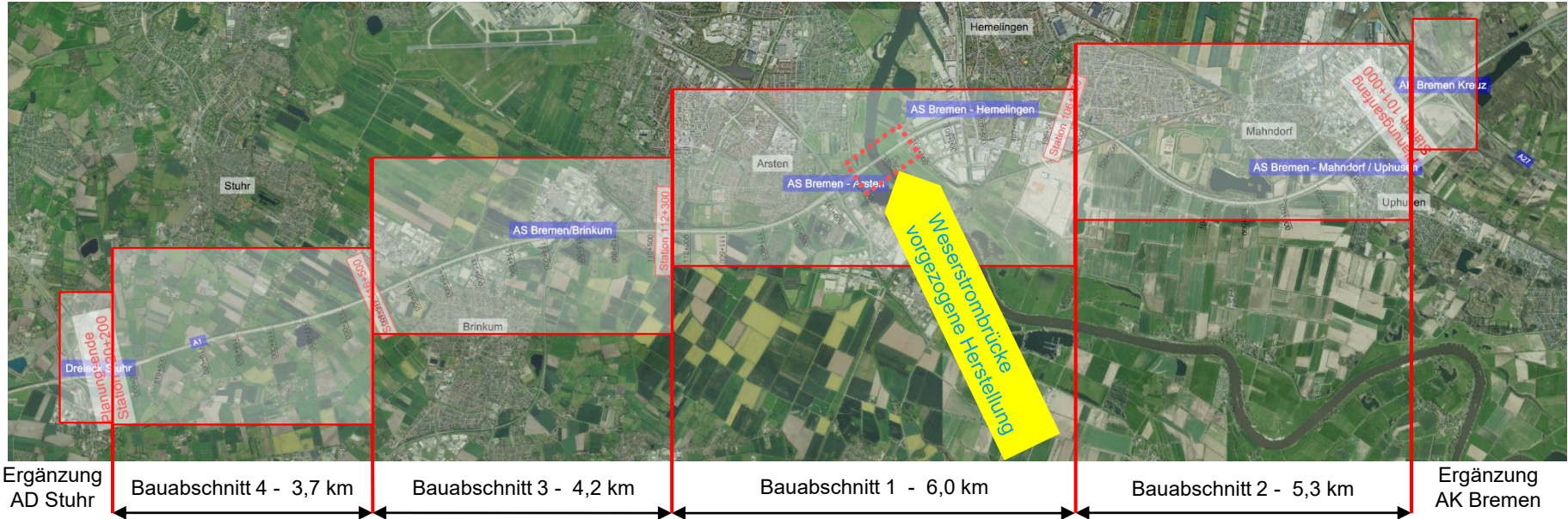
Mischgebiete

Gewerbegebiete

bis 35 dB(A)	über 60 bis 65 dB(A)
über 35 bis 40 dB(A)	über 65 bis 70 dB(A)
über 40 bis 45 dB(A)	über 70 bis 75 dB(A)
über 45 bis 50 dB(A)	über 75 bis 80 dB(A)
über 50 bis 55 dB(A)	über 80 dB(A)
über 55 bis 60 dB(A)	

# A 1, 8-streifiger Ausbau: Bauabschnitt 1

Gesamtabschnitt, Bauabschnittseinteilung nach Verkehrswirksamkeit und -belastung



## Für die Wahl der Bauabschnitte maßgebenden Punkte:

- dringlicher Ersatzneubau der Weserbrücke
- beste Verkehrswirksamkeit (Reihenfolge nach Höhe der Verkehrsbelastung)
- unkomplizierte Herstellung (kein Wechsel der Richtungsfahrbahn innerhalb eines Abschnitts)
- Minimierung von Provisorien, insbesondere an Bauwerken



# A 1, 8-streifiger Ausbau: Bauabschnitt 1

Vorzugsvarianten Bauwerk Weserbrücke



Variante: 19 m



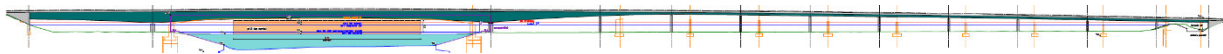
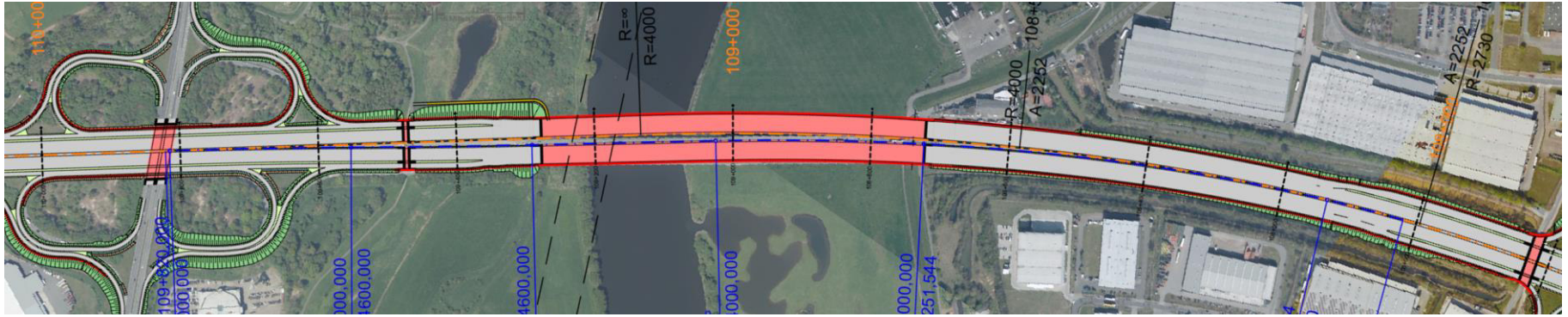
Variante: 10 m

## Vorteile

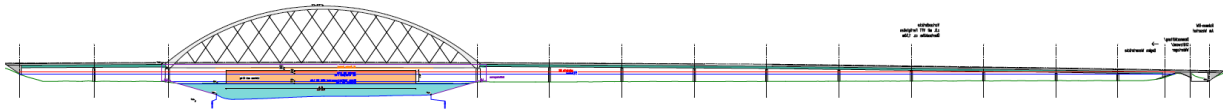
- **19-m-Variante**
  - Herstellung neben dem Bestand
  - Verkehrsführung wie im Bestand
- **Vorteile der Kombination beider Varianten**
  - sehr breiter Querschnitt  
→ Spalt zwischen TBW  
ökologisch wünschenswert  
(Beregnung, Belichtung).
  - Oberliegende Tragwerke  
→ keine weitere Abrückung.
  - 10-m-Variante  
→ längere Gerade im Stromfeld

# A 1, 8-streifiger Ausbau: Ergebnisse

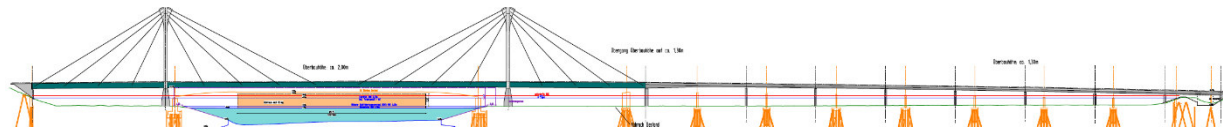
Vorzugslinien Trassierung (Trassierung mit zwei Achsen im Bereich der Weserbrücke) und mögliche Varianten Bauwerk



Stahlverbund-Brücke



Netzbogenbrücke



Schräggabelbrücke



# A 1, 8-streifiger Ausbau: Bauabschnitt 1

Vorzugsvarianten Bauwerk Weserbrücke



Netzbogenbrücke



Schräggabelbrücke

## Ansprechpartner

---

**DEGES** Deutsche Einheit  
Fernstraßenplanungs-  
und -bau GmbH

Zimmerstraße 54  
10117 Berlin

### **Jörn Kück**

Abteilungsleiter P3.5  
Projekte Freie Hansestadt  
Bremen

Telefon 0421 33038-33  
[jkueck@deg.es.de](mailto:jkueck@deg.es.de)

### **Sebastian Max**

Baubevollmächtigter  
Weserbrücke A1

Telefon 0421 33038-32  
[max@deg.es.de](mailto:max@deg.es.de)

# Korrosionsschäden

---





# Korrosionsschäden

---

