

Niederschrift über die 14. öffentliche Sitzung des Beirates Obervieland am Dienstag, den 10.09.2024 von 19:00 Uhr bis 21.10 Uhr im Bürgerhaus Obervieland, Alfred-Faust-Str. 4, 28279 Bremen

Anwesende:

Beiratsmitglieder: Gesine Becker, Werner Bohlmann, Sven Boberg, Andreas Breitzke, Sara Dahnken, Stefan Faber, Derya Keyßler, Gabriele Klaassen, Christin Loroff, Klaus Möhle, Ulf Nummensen, Klaus Sager, Holger Sauer, Frank Seidel, Ewald Stehmeier

Fehlend: Roman Fabian (e), Kubilay Pezük (e), Stefan Steinmeyer (e), Heiko Zeller

Gast: Jörn Kück (Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und bau GmbH
DEGES)

Sitzungsleitung: Michael Radolla, Ortsamt Obervieland

Protokoll: Tuğba Böhrnsen, 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

Beschluss: Der Beirat stimmt der vorgelegten Tagesordnung zu.

(Einstimmige Zustimmung, 15 Ja-Stimmen)

TOP 2: A 281, BA 2.2 und Sanierung Weserbrücke A1: Vorstellung der errechneten verkehrlichen Belastungen auf mögliche Ausweichstrecken im Stadtteil vor dem Hintergrund dieser Baumaßnahmen dazu: Vertreter der Deutschen Einheit Fernstraßenplanungs- und bau GmbH /DEGES

Herr Kück erläutert zu Beginn anhand einer Bildschirmpräsentation (Anlage 1) die verkehrlichen Auswirkungen der Bauphase A 281, BA 2/2 sowie der Sanierung der Weserbrücke auf der A1. Die A 281 stellt die nordwestliche Eckverbindung zwischen den vorhandenen Bundesautobahnen A1 und A 27 dar. Durch die künftige Weserquerung der A 281 ergebe sich eine Verkehrsverbesserung im Einzugsbereich des Autobahnkreuzes Bremen. Aktuell seien für die Bürger:innen keine Veränderungen wahrnehmbar. Das Bauvorhaben befinde sich derzeit in der Vorbereitungsphase. Wesentliche Eingriffe in die Verkehrsführungen würden dann voraussichtlich Ende 2025/Anfang 2026 erfolgen. Geplant sei die Errichtung eines neuen Trogbauwerkes. Im Zuge der Baumaßnahmen sei eine Vollsperrung des vorhandenen Trogbauwerkes (Unterführung) und die Herausnahme folgender Linksabbiegebeziehungen im Kreuzungsbereich Kattenturmer Heerstraße/Neuenlander Straße vorgesehen:

- Kattenturmer Heerstraße in Richtung Neuenlander Straße
- Kornstraße in Richtung Autobahnzubringer Arsten
- Autobahnzubringer Arsten in Richtung Kattenturmer Heerstraße
- Neuenlander Straße in Richtung Kornstraße

Bedingt dadurch werde ein erhöhtes Verkehrsaufkommen für folgende Straßenzüge im Stadtteil Obervieland prognostiziert:

- Habenhauser Landstraße
- Habenhauser Brückenstraße
- Arsterdamm

Im weiteren Verlauf der Präsentation wird die Sanierung der A 1-Weserbrücke vorgestellt. Die A 1 sei im Bereich der Weserbrücke mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von ca. 130 Kfz/24 h belastet. Mit der nunmehr erforderlichen Instandsetzung und Ertüchtigung seien ebenfalls verkehrliche Auswirkungen auf den Stadtteil Obervieland zu erwarten. Aufgrund vorhandener Korrosionsschäden sei der jeweils vierte Fahrstreifen auf beiden Richtungsfahrbahnen bereits gesperrt. 2025 komme es dann zur weiteren Herausnahme von Fahrspuren. Dies habe zur Folge, dass Verkehrsteilnehmer dann unter anderem auch auf die Karl-Carstens-Brücke und die Habenhauser Brückenstraße ausweichen würden. Ebenfalls zu erwarten sei eine Verkehrszunahme in der Habenhauser Landstraße, im Arsterdamm und

der Arster Landstraße. Die parallele Durchführung der Arbeiten zum BA 2.2 der A 281 und der Weserbrücke der A1 seien eine enorme Herausforderung. Eine zeitliche Verschiebung einer der beiden Maßnahmen sei jedoch nicht möglich, da sich einerseits die Weserbrücke der A1 bereits heute in einem Unterhaltungszustand befinde, der keine weitere Rückstellung der Maßnahme erlaube und andererseits eine zeitliche Anpassung des BA 2.2 der A 281 wirtschaftlich nicht vertretbare Mehrkosten für die Maßnahme verursachen würde. Um der zu erwartenden enormen verkehrlichen Belastung entgegen zu wirken, befände man sich bereits im Austausch mit Gewerbetreibenden. So könne möglicherweise eine zeitliche Verlagerung von Liefer- und Arbeitszeiten zu einer Verkehrsentslastung im tägliche Mittel beitragen. Insgesamt sei jedoch festzustellen, dass zum Erreichen eines verbesserten Straßen- und Bauwerkszustandes eine zeitweise verkehrliche Belastung in Kauf genommen werden müsse.

Zu Beginn der anschließenden Diskussion stellt **Herr Stehmeier** fest, dass der Verkehr von Dreye kommend in Richtung Bremen im Zuge der Baumaßnahmen voraussichtlich verstärkt auf die Arster Heerstraße und die Arster Landstraße ausweichen werde.

Frau Dahnken möchte wissen, ob während der Baumaßnahme A281, BA 2.2 die Radwegeverbindungen auf der Neuenlander Straße erhalten bleiben, welche finanziellen Schäden wegen der erschwerten Verkehrsführung und damit gekoppelten längeren Anlieferungszeiten von Waren zu erwarten seien und inwieweit Rückstauungen auf der Karl-Carstens-Brücke zu erwarten sei und dadurch Rettungsfahrzeuge eingeschränkt würden.

Herr Sauer merkt an, in der Vergangenheit sei im Zusammenhang mit dem Ausbau der Habenhauser Brückenstraße erklärt worden, diese könne vor diesem Hintergrund nun 10 % mehr an Verkehrsteilnehmern bewältigen. Die Karl-Carstens-Brücke stelle aber trotz dieser höheren Kapazität nach wie vor ein Nadelöhr dar. Angesichts der Zahlen aus der Präsentation befürchte er einen vollständigen Zusammenbruch des Verkehrs auf der Karl-Carstens-Brücke. Er möchte wissen, ab welcher Verkehrsmenge dieser Kippunkt erreicht werde.

Herr Kück räumt ein, dass es neben den bereits in der Präsentation benannten Straßenzügen zu einer Mehrbelastung im gesamten Ortsteil kommen werde. Bezüglich des Radverkehrs auf der Neuenlander Straße teilt er mit, dass der Radweg auf der stadteinwärtigen Seite bestehen bleiben werde. Auf der stadtauswärtigen Seite werde es dagegen eine teilweise Verlagerung des Radweges in Richtung Süden geben.

Bezüglich der Karl-Carstens-Brücke merkt er an, dass die Kapazität der Brücke tatsächlich beschränkt sei und Staubildungen zu erwarten seien. Er betont jedoch in diesem Zusammenhang, dass die Verkehrsrechnung lediglich ein Modell abbilde und die realen Abläufe nicht exakt wiedergeben könne. Vielmehr ergebe sich eine Tendenz der zu erwartenden Verkehrsveränderung. Aus diesem Grunde könne auch der Kippunkt eines vollständigen Verkehrszusammenbruchs an dieser Stelle nicht exakt vorhergesagt werden.

Die Gegenrechnung von volkswirtschaftlichen Schäden gegenüber den Schäden aufgrund einer Verschiebung der Bauarbeiten sei nicht erfolgt. In Bezug auf Rettungswagen sei festzustellen, dass diese sich nicht an Verkehrsausschlüsse des allgemeinen Verkehrs zu halten hätten und hier ihre Wege suchen würden.

Herr Bohlmann regt an, für die Zeit der Bauarbeiten im Bereich Brinkum-Nord Kfz-Stellplätze mit angeschlossenen Fahrradverleih anzubieten, um für Pendler:innen hier einen verkehrsentlastenden Anreiz zu schaffen. Überdies möchte er wissen, inwieweit trotz der erheblichen verkehrlichen weiterhin eine gute Müllentsorgung im Stadtteil gewährleistet werden könne.

Herr Faber möchte wissen, ob die Verkehrsrechnungen in der Präsentation die anstehenden Sanierungen weiterer Brücken mitberücksichtigen würden. Aus seiner Sicht hätten diese auch einen erheblichen Einfluss auf die hiesigen Baumaßnahmen.

Herr Kück erklärt, er greife die Idee eines Fahrradverleihs in Brinkum-Nord gerne auf und werde dazu das Gespräch mit dem zuständigen Ressort suchen, ebenso zur Frage einer verlässlichen Müllentsorgung. Die Sanierungszeiträume der übrigen Brücken im Stadtgebiet seien bereits im vorgelegten Modell miteingerechnet worden.

Herr Möhle fragt, ob im Zuge der geplanten Arbeiten im Bereich der Neuenlander Straße Baumstandorte aufgegeben werden müssten und ob die Karl-Carstens-Brücke aktuell Schwerlastverkehre tragen könne.

Frau Becker möchte wissen, ob es Überlegungen hinsichtlich einer separaten Spur für Taxis, Rettungswagen und den ÖPNV auf der Karl-Carstens-Brücke gebe.

Herr Sager fragt, inwieweit während der Baumaßnahmen weiterhin das P+R-Parkhaus am Sielhof genutzt werden könne.

Herr Kück erklärt, dass im Bereich der Neuenlander Straße nicht alle bisherigen Baumstandorte erhalten werden könnten. Für abgängige Standorte seien jedoch Ersatzpflanzungen vorgesehen.

Für die Durchführung von Schwerlasttransporten sei die Karl-Carstens-Brücke bereits heute nur eingeschränkt befahrbar. Hinsichtlich einer möglichen Priorisierung für Taxis, Rettungswagen und den ÖPNV gehe er davon aus, dass dies aufgrund der Brückeninfrastruktur nicht möglich sein werde.

Bezüglich der durchgehenden Nutzung des P+R-Parkhauses Sielhof sei ihm der aktuelle Sachstand nicht bekannt – dieser werde jedoch nachgereicht.

Herr Stehmeier möchte wissen, in welchem Ausmaß Baustellenverkehre für die Sanierung der Weserbrücke A1 über den Bereich Korbhauser Weg und den anschließenden Deichbereich vorgesehen seien.

Herr Kück erläutert, dieser Bereich sei aufgrund der Infrastruktur nur sehr eingeschränkt und mit kleinen Tonnagen nutzbar. Wie bereits in einer vergangenen Beiratssitzung dargestellt, würden die Hauptverkehre dann über einen neu anzulegenden Fähranleger abgewickelt.

Herr Markus (in seiner Funktion als stellvertretender Deichhauptmann) kritisiert, dass der Bremische Deichverband am linken Weserufer hinsichtlich der Inanspruchnahme des Deiches für Baustellenverkehre bislang nicht informiert worden sei. Überdies wünsche er sich, während der Bauphasen der A281, BA 2.2 und der Sanierung der Weserbrücke einen direkten Ansprechpartner für Hinweise aus der Bevölkerung bzw. den Stadtteilakteuren zu installieren.

Herr Kück sagt zu, den Vorschlag einer Ansprechperson während der Bauphase entsprechend aufgreifen zu wollen.

Abschließend schlägt **Herr Faber** vor, der Beirat sollte per Beschluss eine Anfrage an die Senator:innen für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Gesundheit und Inneres richten und um Auskunft dazu bitten, inwieweit während der geplanten Großvorhaben parallele Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der notwendigen Infrastruktur (insbesondere des Rettungswesens) im Stadtteil vorgesehen seien.

Herr Möhle unterstützt diesen Vorschlag grundsätzlich, schlägt aber seinerseits die gemeinsame Erarbeitung einer Beschlussvorlage vor.

Herr Faber schließt sich der vorgeschlagenen Vorgehensweise an.

Der Beirat bedankt sich für die Ausführungen und nimmt diese zur Kenntnis.

TOP 3: Bürgeranträge, Wünsche, Anregungen und Mitteilungen in Stadtteilangelegenheiten (vorab über office@oaobervieland.bremen.de)

Keine Beiträge aus dem Publikum oder im Live-Chat.

TOP 4: Mitteilungen des Ortsamtsleiters

19.09.2024 um 18.00 Uhr Regionalausschuss KLDW

01.10.2024 um 18.00 Uhr FA Bau und Umwelt

08.10.2024 um 19.00 Uhr Beiratssitzung (ggf. Ausfall, bitte Ankündigungen beachten)

gez. Michael Radolla
Sitzungsleitung

gez. Klaus Möhle
Beiratssprecher

gez. Tuğba Böhrnsen
Protokoll

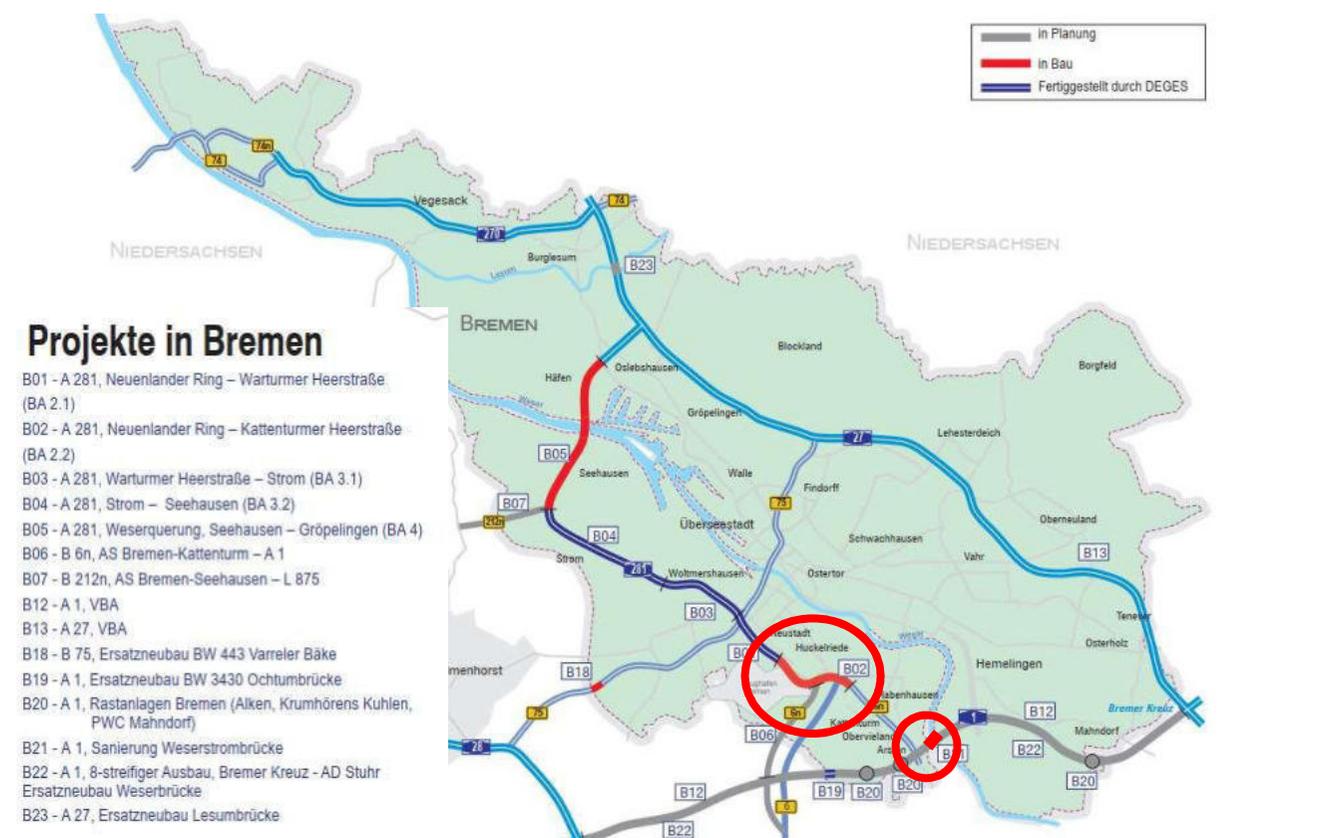


A281, BA 2/2 und Sanierung Weserbrücke - verkehrliche Auswirkungen in der Bauphase



Beirat Obervieland 10.09.2024

DEGES-Projekte A 281 BA 2/2 und Sanierung Weserbrücke – verkehrliche Auswirkungen in der Bauzeit

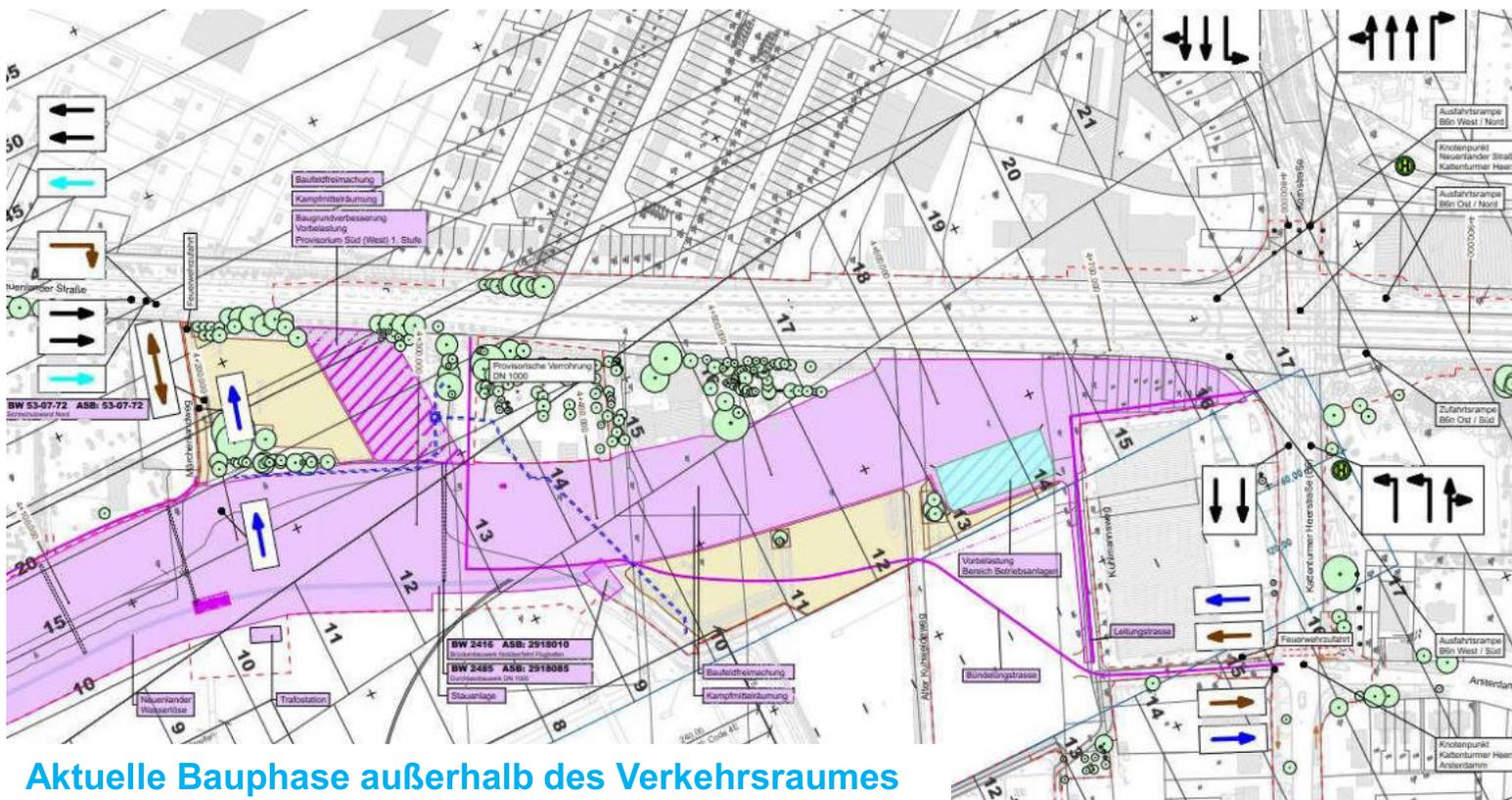


DEGES-Projekte A 281 BA 2/2 und Sanierung Weserbrücke – verkehrliche Auswirkungen in der Bauzeit



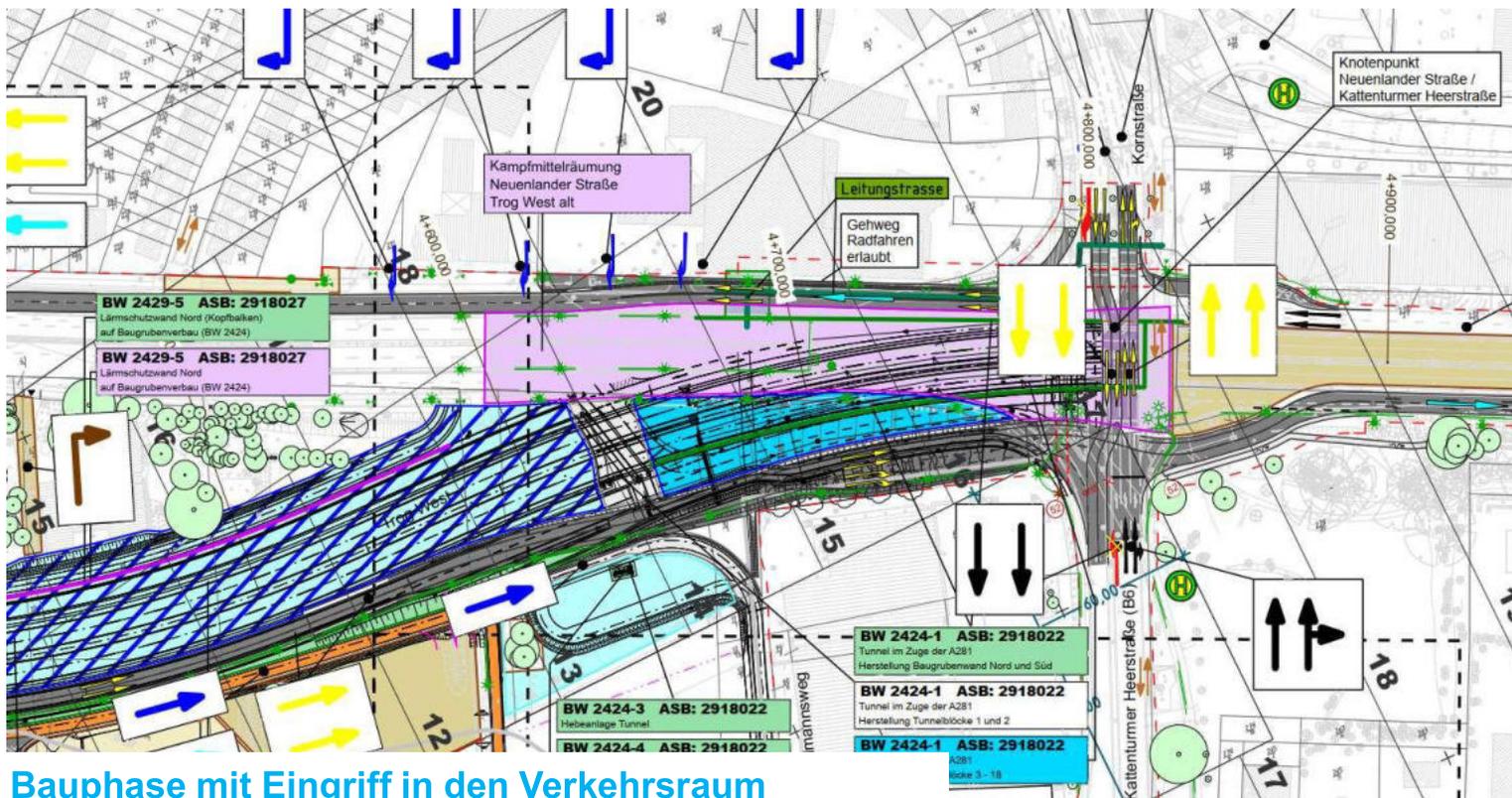
- Ausgangslage BA 2/2:**
- Zur Herstellung des Tunnelbauwerkes erheblicher Eingriff in KP erforderlich
 - In der Hauptbauphase kein Linksabbiegen möglich
 - Beginn des Eingriffes ab Anfang 2026

DEGES-Projekte A 281 BA 2/2 und Sanierung Weserbrücke – verkehrliche Auswirkungen in der Bauzeit



Aktuelle Bauphase außerhalb des Verkehrsraumes

DEGES-Projekte A 281 BA 2/2 und Sanierung Weserbrücke – verkehrliche Auswirkungen in der Bauzeit



Bauphase mit Eingriff in den Verkehrsraum

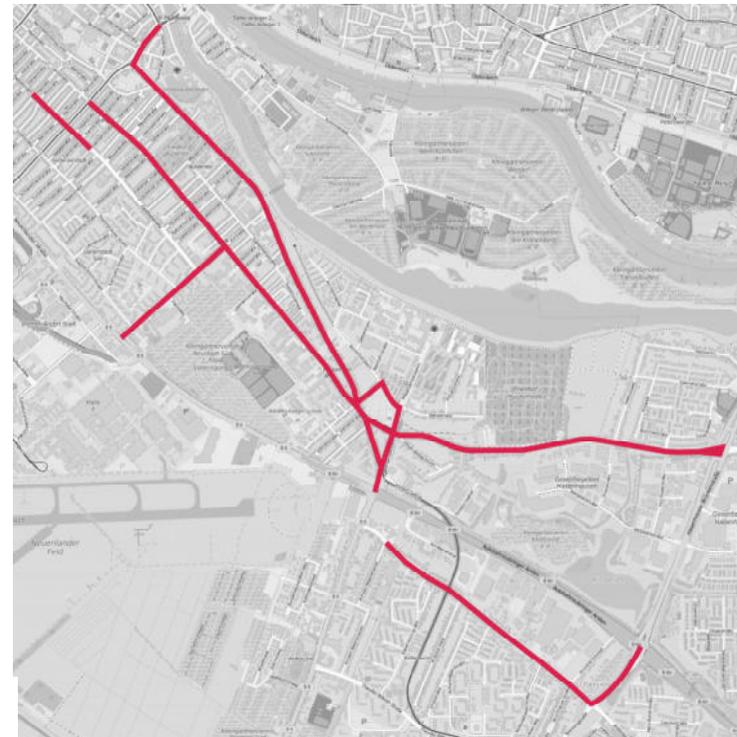
DEGES-Projekte A 281 BA 2/2 und Sanierung Weserbrücke – verkehrliche Auswirkungen in der Bauzeit

Verkehrsprognose - Netzfall 2 zu Bezugsfall 2018

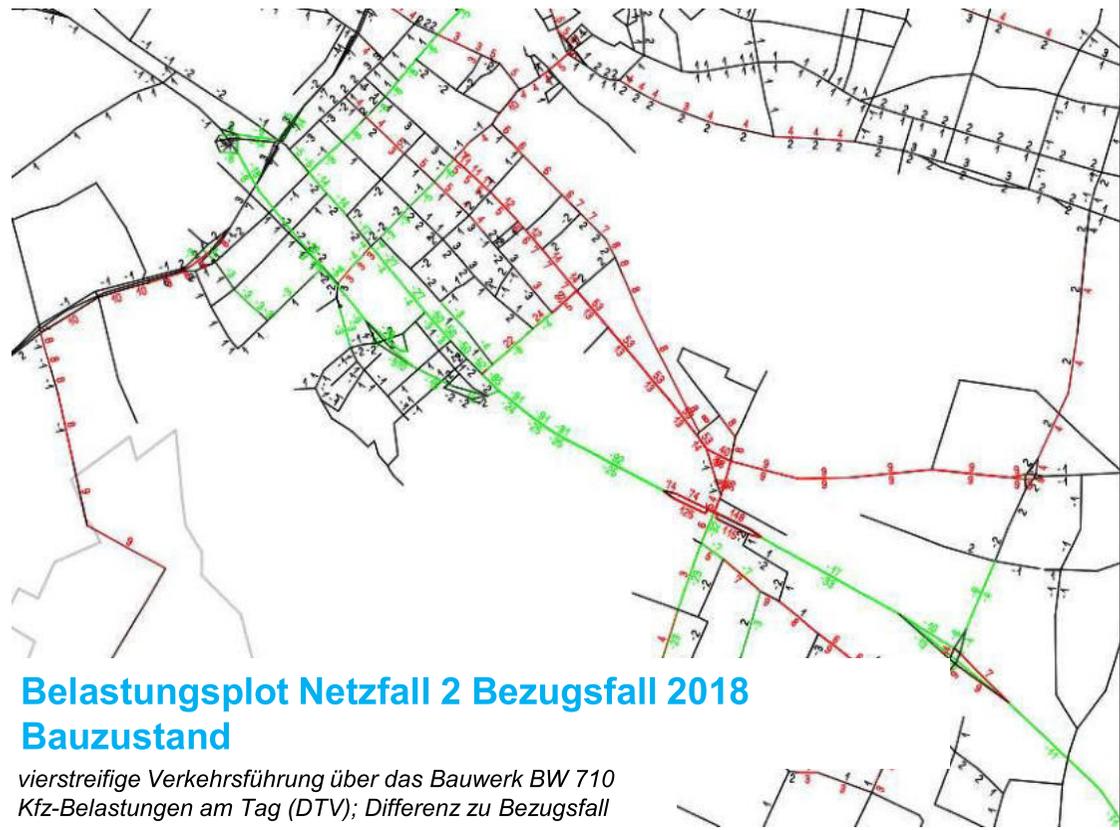
Straßenabschnitte mit Mehrverkehr DTV > 5 %

- Habenhauser Landstraße
- Kornstraße
- Niedersachsendamm
- Huckelriede
- Buntentorsdeich
- Boßdorfstraße
- Buntentorsteinweg
- Kirchweg
- Gastfeldstraße
- Friedrich-Ebert-Straße
- Habenhauser Brückenstraße
- Arsterdamm

Verkehrsprognose - Netzfall 2 zu Bezugsfall 2018



DEGES-Projekte A 281 BA 2/2 und Sanierung Weserbrücke – verkehrliche Auswirkungen in der Bauzeit



**Belastungsplot Netzfall 2 Bezugsfall 2018
Bauzustand**

*vierstreifige Verkehrsführung über das Bauwerk BW 710
Kfz-Belastungen am Tag (DTV); Differenz zu Bezugsfall*

Nr.	Querschnitt	Bezugsfall 2018 abs.	Netzfall 2 (4-Streifigkeit)
1	Neuenlander Straße (Ost)	52.100	40.400 78%
2	Neuenlander Straße (Mitte)	15.200	12.100 80%
3	Senator-Apelit Straße	2.200	2.200 100%
4	Habenhauser Landstraße	6.100	7.900 130%
5	Kornstraße (nördl. BAB-Zubringer Arsten)	12.900	18.500 143%
6	Kornstraße (Höhe Sportanlage)	10.300	16.900 164%
7	Kirchweg	9.600	10.600 110%
8	Buntentorsteinweg (südl. Kirchweg)	4.300	5.100 119%
9	Kattenturmer Heerstraße (südl. BAB-Zubringer Arsten)	28.200	25.600 91%
10	Kattenturmer Heerstraße (südl. Th.-Billroth-Straße)	21.400	19.600 92%
11	Arsterdamm (östl. Kattenturmer Heertsr.)	6.900	6.600 96%
12	Arsterdamm (west. Habenhauser Brückenstr.)	6.200	8.000 129%
13	Autobahnzubringer Arsten (West)	36.600	31.600 86%
14	Autobahnzubringer Arsten (Ost)	43.800	42.800 98%
15	Habenhauser Brückenstraße (südl. BAB-Zubringer Arsten)	18.600	19.800 106%
16	K.-Carstens-Brücke	32.400	32.900 102%
17	Buntentorsteinweg (östl. F.-Ebert-Str.)	11.000	11.700 106%
18	Wilhelm-Kaisen-Brücke	24.500	25.100 102%
19	Bürgermeister-Smidt-Brücke	11.500	11.200 97%
20	Stephanibrücke	98.200	98.000 100%
21	Friedrich-Ebert-Straße	10.800	10.300 95%
22	Langemarckstraße	10.000	9.100 91%
23	Gastfeldstraße	8.500	9.100 107%
24	A281 (BA 3/1, östl. AS HB-Neustädter Hafen)	14.900	14.800 99%
25	A281 (BA 2/1)	28.100	25.300 90%
26	B 75 Oldernburger Straße (Höhe Ochtum)	69.000	69.200 100%
27	Norderländer Straße	5.400	6.300 117%
28	Carl-Zeiss-Straße	8.600	9.100 106%
29	A1 (östl. AS Bremen/Brinkum)	98.400	99.200 101%
30	A1 Weserbrücke	116.500	115.600 99%
31	Autobahnzubringer Hemelingen	29.700	29.500 99%
32	Osterdeich	23.900	24.400 102%
33	Bismarckstraße	15.900	16.600 104%

DEGES-Projekte A 281 BA 2/2 und Sanierung Weserbrücke – verkehrliche Auswirkungen in der Bauzeit



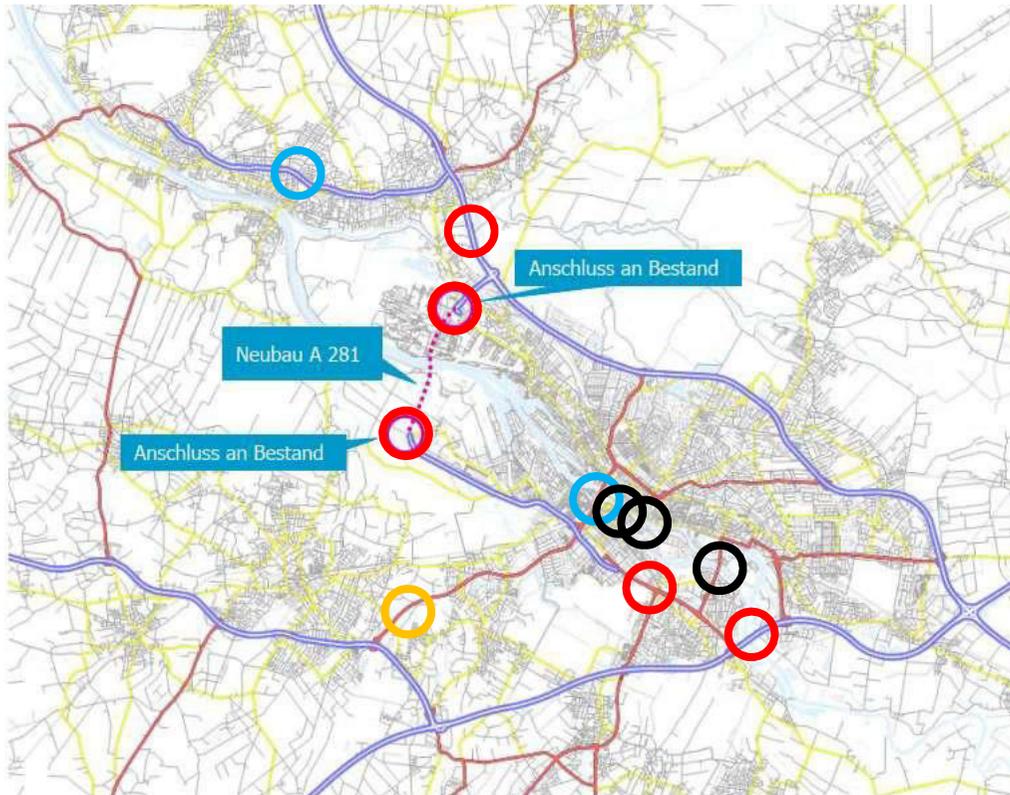
Geplanter und umgesetzter Um-/Ausbau der Habenhäuser Brückenstraße

DEGES-Projekte A 281 BA 2/2 und Sanierung Weserbrücke – verkehrliche Auswirkungen in der Bauzeit



Geplanter und umgesetzter Um-/Ausbau des Kirchweges

DEGES-Projekte A 281 BA 2/2 und Sanierung Weserbrücke – verkehrliche Auswirkungen in der Bauzeit



Überprüfung verkehrliche Auswirkungen projektbezogen und durch Überlagerung verschiedener Projekte

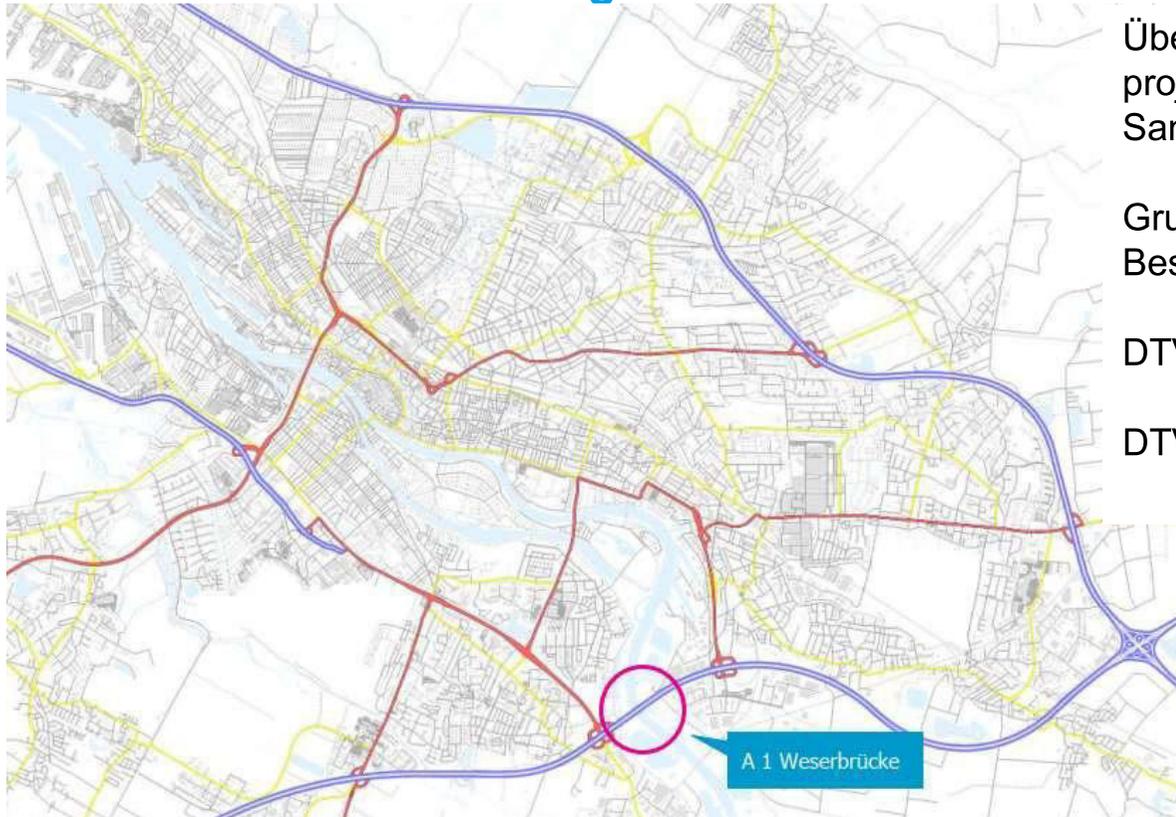
Maßnahmen

- **Stadt Bremen**
(Bgm.-Smidt-Brücke, Wilhelm-Kaisen-Brücke, Karl-Carstens-Brücke)
- **Autobahn GmbH**
(B75 Stephanibrücke, A270 Auebrücke)
- **NLStBV (B75)**
- **DEGES (A281 BA4, BA 2/2, A1 Weserbrücke, A27 Lesumbrücke)**

Ziele:

- frühzeitige Information
- Vermeidung von zusätzlichen Verkehrsbehinderungen im Rahmen der technischen Möglichkeiten

DEGES-Projekte A 281 BA 2/2 und Sanierung Weserbrücke – verkehrliche Auswirkungen in der Bauzeit



Überprüfung verkehrliche Auswirkungen
projektbezogen für die Maßnahme
Sanierung Weserbrücke

Grundlagen:
Bestand 3 + 3 – Verkehrsführung

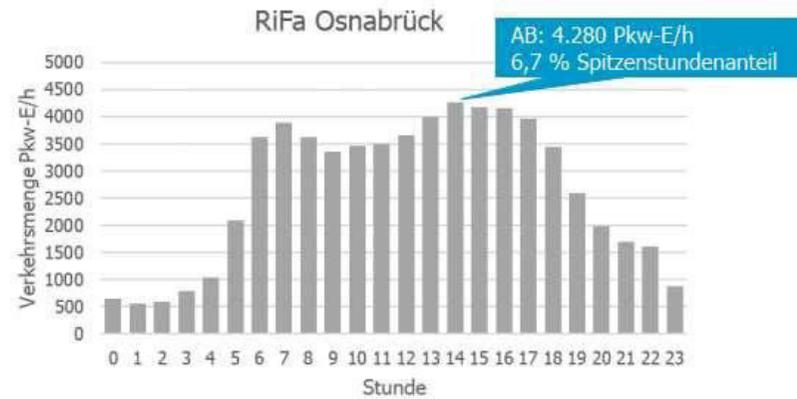
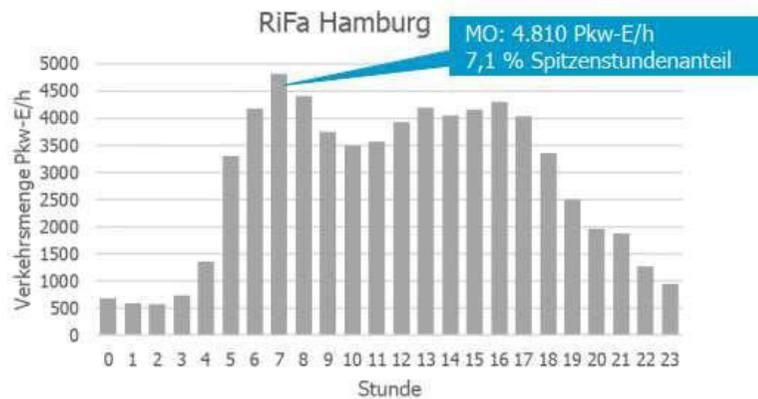
DTV Analysefall: 110.100 Kfz/24h

DTVw 2019: 119.100 Kfz/24h

DEGES-Projekte A 281 BA 2/2 und Sanierung Weserbrücke – verkehrliche Auswirkungen in der Bauzeit

Kapazitätsdefizite im Tagesverlauf

- Datenbasis: BAST-Zählstelle Weserbrücke, 2019
- Auswertung Tagesganglinie aller Normalwerkstage außerhalb von Wochen mit Ferien oder Feiertagen

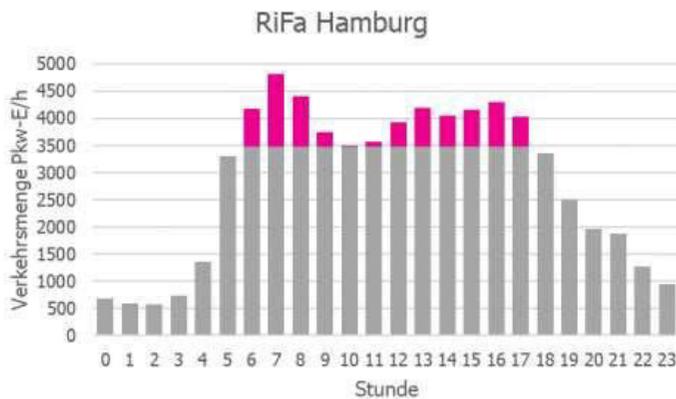


DEGES-Projekte A 281 BA 2/2 und Sanierung Weserbrücke – verkehrliche Auswirkungen in der Bauzeit

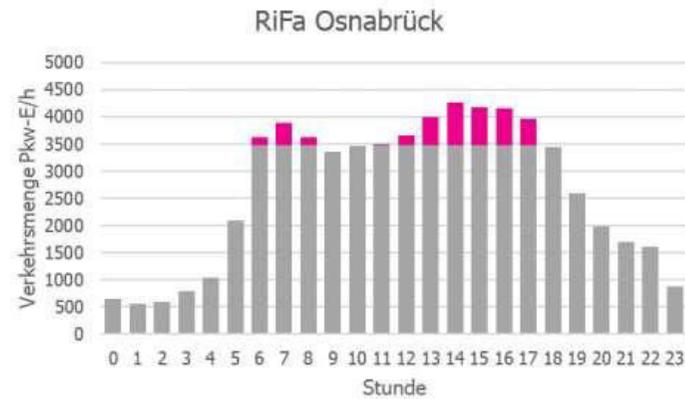
Kapazitätsdefizite im Tagesverlauf

- Bauzustand III, IV: 4+0-Verkehrsführung
- Bauverkehrsführung: ↓↓↓↓|↓↓↑↑
- Kapazitätsdefizit

Tagesverkehr Querschnitt	11.230 Pkw-E/24h	10 %
Morgenspitzenstunde Ri. Hamburg	1.340 Pkw-E/h	28 %
Nachmittagsspitzenstunde Ri. Osnabrück	790 Pkw-E/h	18 %



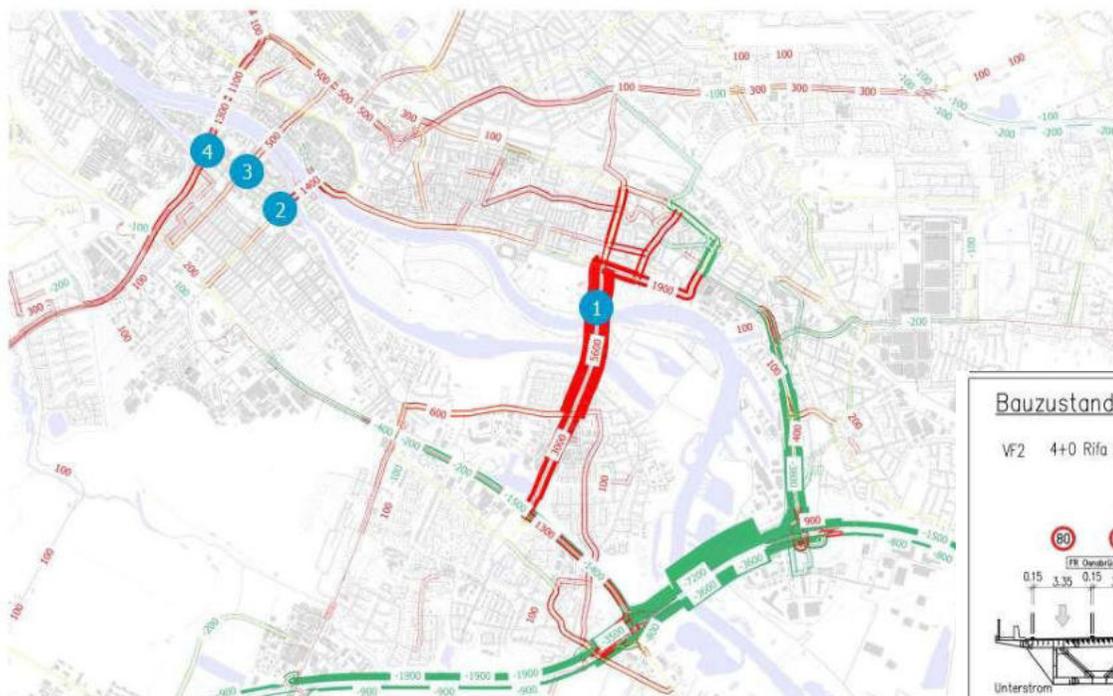
Σ Defizit: 7.130 Pkw-E/24h



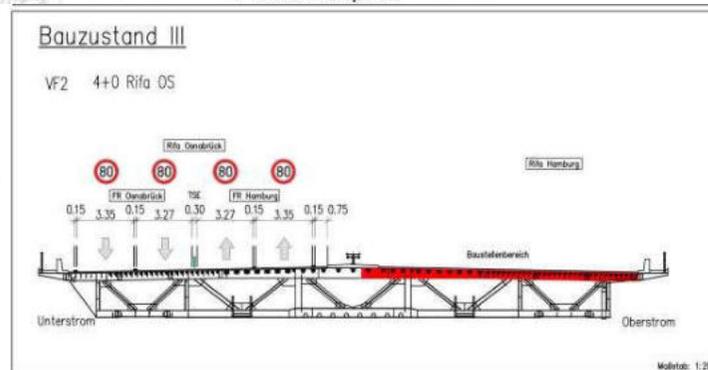
Σ Defizit: 4.100 Pkw-E/24h

DEGES-Projekte A 281 BA 2/2 und Sanierung Weserbrücke – verkehrliche Auswirkungen in der Bauzeit

28: VE 4 A 1 BAB-Weserbrücke – Belastungsdifferenz zum Analysefall



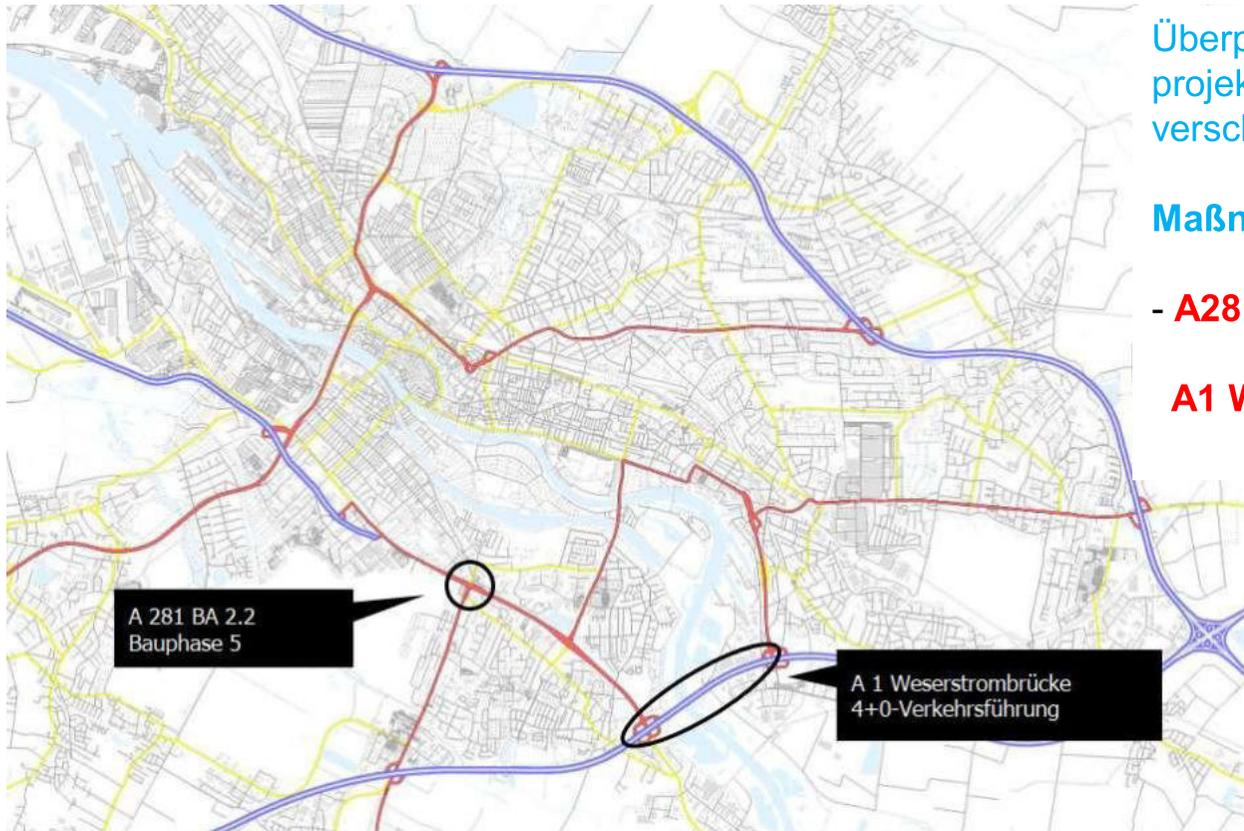
- Verlagerungen**
1. Karl-Carstens-Brücke
+ 5.600 Kfz/24h
52 % der Verlagerungen
 2. Wilhelm-Kaisen-Brücke
+ 1.400 Kfz/24h
13 % der Verlagerungen
 3. Bgm.-Smidt-Brücke
+ 500 Kfz/24h
5 % der Verlagerungen
 4. Stephanibrücke
+ 1.300 Kfz/24h



Sanierung Weserbrücke A1: Belastungsdifferenzen zum Analysefall [bisherige Ergebnisse 08/2024]

10.09.2024

DEGES-Projekte A 281 BA 2/2 und Sanierung Weserbrücke – verkehrliche Auswirkungen in der Bauzeit



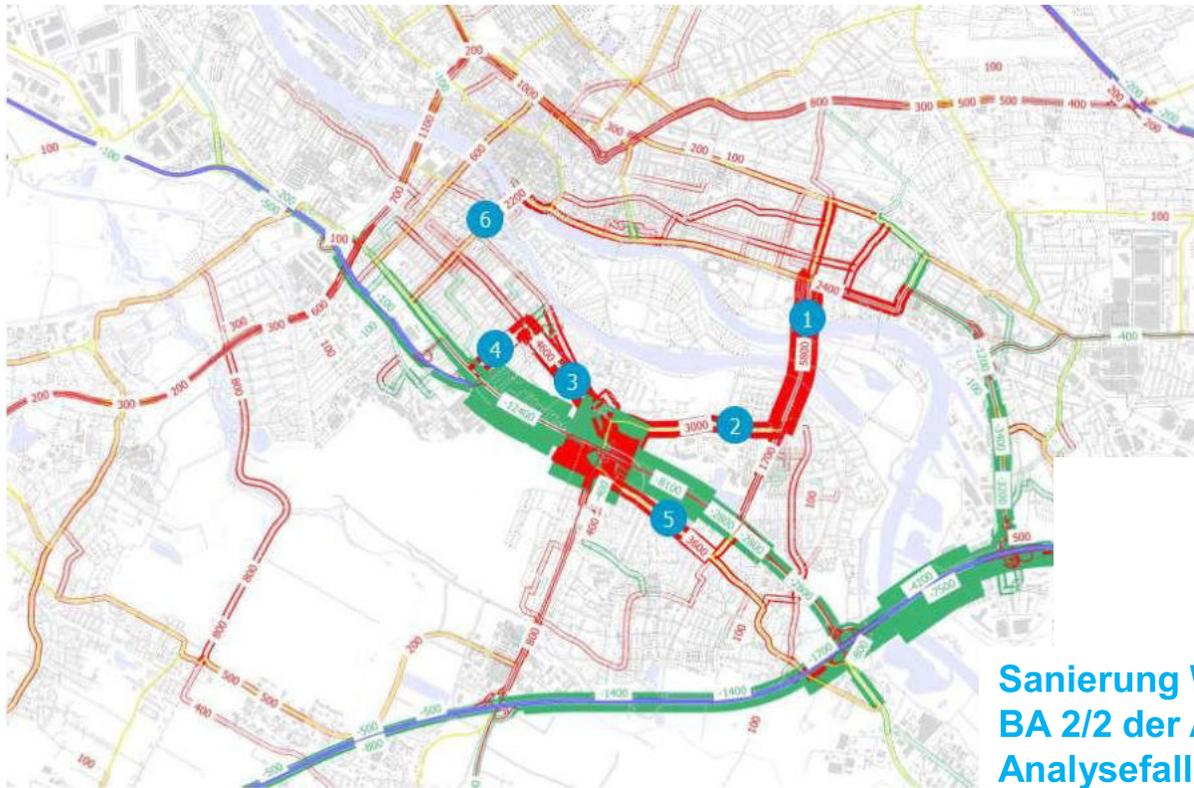
Überprüfung verkehrliche Auswirkungen
projektbezogen und durch Überlagerung
verschiedener Projekte

Maßnahmen

- **A281 BA 2/2**

A1 Weserbrücke

DEGES-Projekte A 281 BA 2/2 und Sanierung Weserbrücke – verkehrliche Auswirkungen in der Bauzeit



Verlagerungen

1. Karl-Carstens-Brücke
+ 5.800 Kfz/24h
2. Habenhausener Landstraße
+ 3.000 Kfz/24h
3. Kornstraße
+ 3.800...4.700 Kfz/24h
4. Kirchweg
+ 3.200 Kfz/24h
5. Arsterdamm
+ 1.200...3.600 Kfz/24h
6. Wilhelm-Kaisen-Brücke
+ 2.200 Kfz/24h

Sanierung Weserbrücke und Bauphase 5 im
BA 2/2 der A 281: Belastungsdifferenzen zum
Analysefall [bisherige Ergebnisse 08/2024]

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