

# Bremische Bürgerschaft – SD.NET Vorlagenformular (Ausschüsse und Deputationen)

<b>Ressort:</b>	Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau	<b>Verantwortlich:</b>	Gregor Lekon
<b>Abteilung/Referat:</b>	5 / Stabsstelle Verkehr	<b>Telefon:</b>	2658
<b>Vorlagentyp:</b>	Beschlussvorlage Ausschüsse/Deputationen	<b>Aktenzeichen:</b>	5-14
<b>öff. / n.öff.:</b>	öffentlich	<b>Wirtschaftlichkeit:</b>	Keine WU

Beratungsfolge	Beratungsaktion
Staatliche Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung - 20. WP	Kenntnisnahme
Wählen Sie ein Element aus.	Wählen Sie ein Element aus.
Wählen Sie ein Element aus.	Wählen Sie ein Element aus.
Wählen Sie ein Element aus.	Wählen Sie ein Element aus.

## **Titel der Vorlage:**

Sachstandsbericht der Projekte im Bereich der Auftragsverwaltung für Bundesfernstraßen in der Freien Hansestadt Bremen

## **Vorlagentext:**

### **A. Problem**

Bericht der Verwaltung für die Sitzung der Staatlichen Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung am 03.12.2020.

Im Zuge der Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen wurde eine Reform der Aufgabewahrnehmung im Bereich der Bundesfernstraßen beschlossen. Diese besteht darin, die Aufgaben Planung, Bau, Betrieb, Erhaltung und Verkehr für Bundesautobahnen und ggf. Bundesstraßen auf Die Autobahn GmbH des Bundes und die Verwaltungsaufgaben auf das Fernstraßenbundesamt (FBA) zu übertragen.

Die Vorlage für die Sitzung des Senats am 11.12.2018 zur Reform der Auftragsverwaltung für Bundesfernstraßen und Auswirkungen auf das Land Bremen wurde von der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (L) am 06.12.2018 zur Kenntnis genommen.

Zum 01.01.2021 wird der Aufgabenbereich der Auftragsverwaltung für Bundesfernstraßen von den Ländern zum Bund übergehen.

## **B. Lösung**

Die Verwaltung berichtet abschließend vor Übergabe an Die Autobahn GmbH des Bundes über die laufenden Projekte des Neubaus, des Ausbaus und der Sanierung in der Zuständigkeit der Auftragsverwaltung für Bundesfernstraßen der Freien Hansestadt Bremen.

Zur Sicherstellung eines sicheren Betriebs und einer Weiterbetreuung aller Planungs- und Bauaufträge werden zurzeit mehrere Kooperationsvereinbarungen zwischen der Autobahn GmbH des Bundes und der Freien Hansestadt Bremen, vertreten durch die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, erarbeitet und unterzeichnet.

Der Form des Übergangs der Projekte, mit deren Planung und Realisierung die DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH beauftragt wurde, befindet sich aktuell in einer gesonderten Klärung, da die DEGES aufgrund der Einwände des Bundesrechnungshofes und des Bundesfinanzministers zurzeit nicht in die Die Autobahn GmbH des Bundes integriert werden kann.

### **1. Neubau der Autobahneckverbindung A 281**

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

Als erster Bauabschnitt wurde Mitte der 1990er Jahre der Bauabschnitt 1 zwischen A 27 und Hafendammstraße realisiert.

Wegen des hohen Investitionsvolumens von mittlerweile ca. 1 Mrd. EUR für die weiteren Bauabschnitte 2/1, 2/2, 3/1, 3/2 und 4 war es erforderlich, die Autobahneckverbindung abschnittsweise zu planen und zu bauen. Drei dieser Bauabschnitte sind ebenfalls für den Verkehr freigegeben, die Bauabschnitte 2/2 zwischen Neuenlander Ring und Kattenturmer Heerstraße sowie der Bauabschnitt 4 (Weserquerung) sollen in den kommenden Jahren realisiert werden.

Ziel der Autobahneckverbindung ist es, einige hochbelastete Stadtstraßen massiv vom Verkehr zu entlasten und damit die Belastungen durch Lärm und Luftschadstoffe in einigen Wohnquartieren entlang dieser Straßen massiv zu reduzieren. Wirtschaftlich wichtig ist die Autobahn in Verbindung mit dem internationalen Fernstraßennetz für das heute schon sehr erfolgreiche Güterverkehrszentrum (GVZ), für die bremischen Häfen sowie den Bremer Flughafen.

Der Bau dieser innerstädtischen Autobahn ist eine enorme Herausforderung – sowohl an die Planung und Realisierung als auch an die Anwohner vor Ort und die täglichen Pendler. Gerade durch den baulichen Eingriff in das vorhandene und stark belastete Straßennetz bzw. in vorhandene Strukturen gilt es, die Belange der Anwohner und Eigentümer angemessen zu berücksichtigen. Ebenfalls sind die umfangreichen Aspekte des Umwelt- und Naturschutzes zu würdigen.

Das dringende Erfordernis einer Autobahneckverbindung A 281 wird zudem in den Bedarfsplänen der aktuellen Ausbaugesetze dokumentiert. Die beiden noch zu bauenden Abschnitte befinden sich in der höchsten Prioritätsstufe „Vordringlicher Bedarf“ bzw. „fest disponiert“.

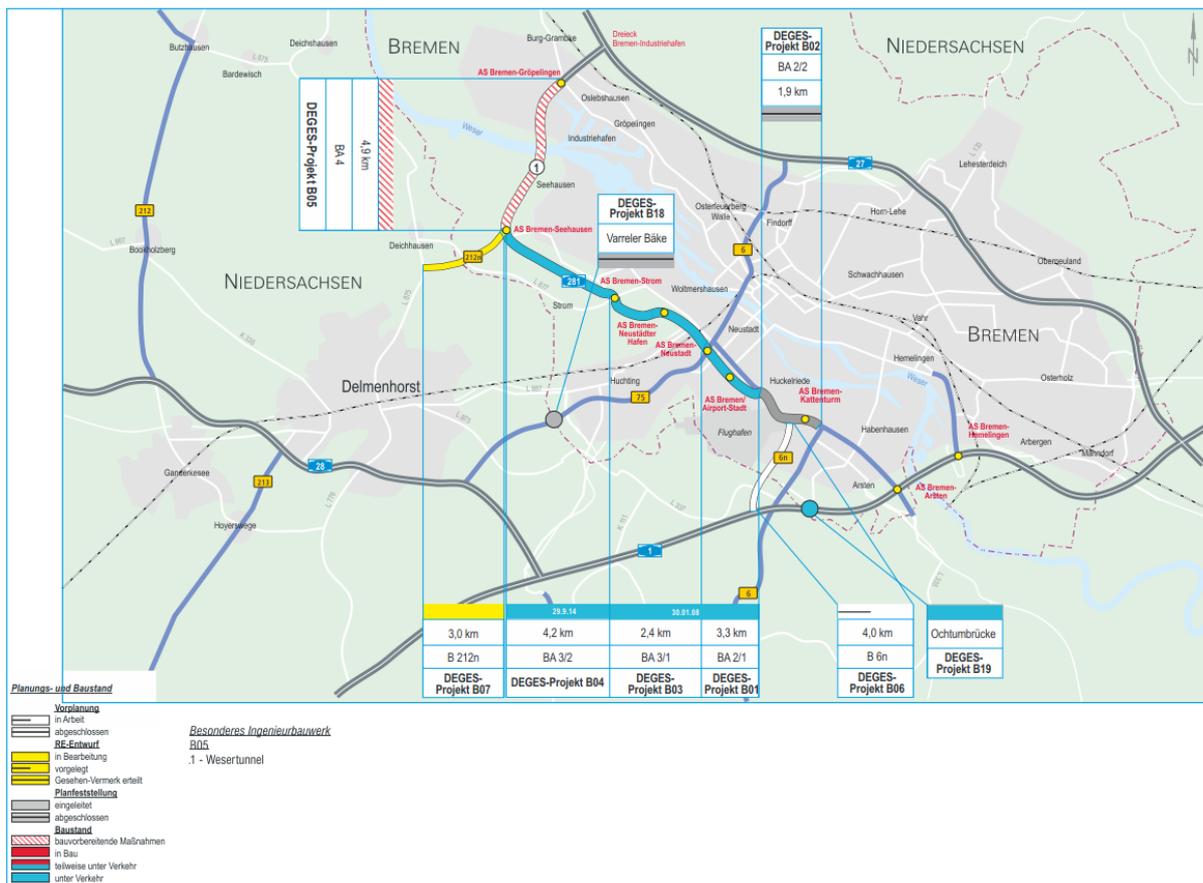


Abb. 1: Übersicht Autobahnneckverbindung A281

### 1.1 Bauabschnitt 2/1

Für diesen ca. 3,3 km langen Bauabschnitt zwischen der Warturmer Heerstraße und dem Neuenlander Ring wurden 1997 erste Überlegungen zur Führung dieses Teilabschnittes in der Neustadt aufgenommen. Dieser rund 244 Mio. EUR teure Abschnitt führt zu einer massiven Verkehrsentslastung der Neuenlander Straße. Durch die in weiten Teilen als Hochstraße geführte Autobahn und durch die Neuordnung des ehemaligen Großmarktgeländes entstanden rund um den Flughafen viele neue Dienstleistungseinrichtungen und technologieorientiertes Gewerbe mit guter Verkehrsanbindung. Angesichts der hochwertigen Nutzung und den wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten wurde diesem Bauabschnitt eine hohe stadtgesterische Bedeutung beigemessen. Gut sichtbar wird dieses bei der anspruchsvollen und abwechslungsreichen Gestaltung der Hochstraße zwischen Duckwitzstraße und Neuenlander Ring. Die stützenarme Ausführung der Hochstraße sorgt für den optischen Zusammenhang der AIRPORT-Stadt. Markantes Kennzeichen dieses Autobahnabschnittes ist die optisch beeindruckende Schrägeilbrücke mit 50 Meter hohen Pylonen und 127 Metern Spannweite. Durch das Verwenden von transparenten Lärmschutzwänden wurde neben dem Zweck des Lärmschutzes die trennende Wirkung der Autobahn erheblich gemildert.

Dieser Bauabschnitt wurde nach gut 5 Jahren Bauzeit Anfang 2008 für den Verkehr freigegeben.



Abb. 2: Schrägseilbrücke im Zuge des BA 2/1 der A 281

### 1.2 Bauabschnitt 3/1

In Richtung des Güterverkehrszentrums (GVZ) schließt der BA 3/1 an. Dieser ca. 2,4 km lange und 47 Mio. EUR teure Bauabschnitt wurde leicht zeitversetzt geplant und zusammen mit dem BA 2/1 gebaut. Dieser Abschnitt verläuft zwischen dem BA 2/1 und dem Anschluss an das Güterverkehrszentrum parallel zur Senator-Apelt-Straße, die hierdurch wie die Neuenlander Straße massiv vom starken Verkehr, insbesondere vom Lkw-Verkehr, entlastet wurde. Über die beiden Anschlussstellen im Bereich der Stromer Landstraße sowie in Verlängerung der Hafentorstraße / Senator-Apelt-Straße ist eine zügige Anbindung des GVZ, des Hafengebietes sowie des Stadtteiles Woltmershausen / Rablinghausen optimal gewährleistet.

Den gestalteten Bauwerken in diesem Bauabschnitt liegt der maritime Gedanke zu Grunde. Markantestes Bauwerk im BA 3/1 ist sicherlich die seilverspannte Fußgängerbrücke im Zuge der Visbeker Straße als Verbindung zwischen dem Wohn- und Kleingartengebiet. Der ca. 30m hohe Pylon mit seinen 4 Seilpaaren und seinem Gittermast ist einem Hafenkran nachempfunden. Der Fußpunkt des Pylons ist auf einem Kugelgelenk gelagert.

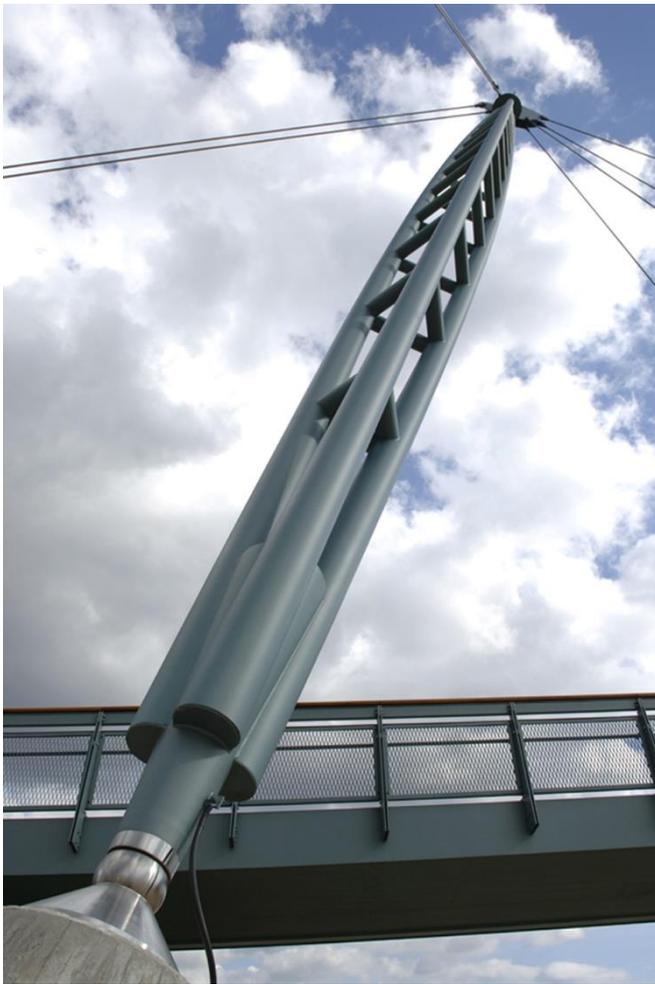


Abb. 3: Fußpunkt der Fußgängerbrücke im Zuge des BA 3/1 der A 281

Wegen der wenig tragfähigen Böden war es erforderlich, große Mengen an Sand in den Trassenbereich zu fahren, um die Weichschichten im Untergrund durch Vorbelastung soweit zu konsolidieren, dass nach Fertigstellung der Baumaßnahme keine Setzungen mehr auftreten können.

Zum Schutz gegen Lärm sind beidseits der Autobahn begrünte Lärmschutzwälle errichtet worden.

Wegen des geländenahen Trassenverlaufes und der deutlichen geringeren Investitionskosten konnte dieser Bauabschnitt nach ca. 3,5 Jahren Bauzeit gemeinsam mit dem BA 2/1 im Jahre 2008 für den Verkehr freigegeben werden.

### **1.3 Bauabschnitt 3/2**

Westlich an den Bauabschnitt 3/1 anschließend wurde parallel zum Güterverkehrszentrum der BA 3/2 der A 281 geplant und gebaut. Im Bereich der Anschlussstelle Bremen-Seehausen erfolgt die Verknüpfung mit der geplanten Bundesstraße B 212n und die Weiterführung der A 281 als Bauabschnitt 4. Der Streckenverlauf orientiert sich an den im Flächennutzungsplan der Hansestadt Bremen dargestellten Verlauf südlich des GVZ zwischen dem Entwässerungsgraben des GVZ und den ökologisch wertvollen Ausgleichsflächen südlich des Mühlenhauser Fleetes. In diesem Bereich wurde der Bauabschnitt als vierstreifige Autobahn mit Standstreifen gebaut.

Die Herausforderungen bei der Planung und dem Bau dieses Abschnittes waren die naturschutzfachlichen Anforderungen (u. a. vorweg die Verlegung eines Fleetes) sowie die schlechten Baugrundverhältnisse. Dieses hatte zur Folge, dass vor dem eigentlichen Baubeginn der Autobahn das vorhandene Fleet aus ökologischen Gründen verlegt werden musste. Dadurch verlängerte sich die Bauzeit um ca. 2 Jahre. Wegen der wenig tragfähigen Baugrundverhältnisse wurde der gesamte Trassenbereich vorbelastet, um spätere Schäden durch Setzungen zu minimieren.



Abb. 4: A 281 BA 3/2 Strecke kurz vor der Verkehrsfreigabe 2014

Neben den Überführungsbauwerken im Bereich der Anschlussstellen wurde in diesem Bauabschnitt eine Überflughilfe für Fledermäuse realisiert – hierdurch sollen Kollisionen zwischen Fledermäusen und dem Kfz-Verkehr minimiert werden.

Im Rahmen der baulichen Umsetzung des zwischen Siedlungsrand und einem NATURA 2000 – Schutzgebiet (EU-Vogelschutz (Wiesenvögel) und FFH-Gebiet (Grabenfische)) verlaufenden BA 3/2 wurden umfangreiche Vermeidungs-, Verminderungs- und Schutzmaßnahmen vorgenommen. Hierzu zählen fischpassierbare Stauanlagen, Wildschutzzäune mit Amphibiensperreinrichtungen, eine Überflughilfe für Fledermäuse, Routenvorgaben für Massentransporte sowie eine ökologische Baubegleitung.

Durch die verträgliche Gestaltung unvermeidbarer Eingriffe in den Naturhaushalt sowie dem Erhalt von Flora und Fauna auf hohem Niveau wurde das Projekt im Jahre 2010 mit einer BSVI – Medaille ausgezeichnet

Dieser ca. 4,2 km lange und 46 Mio. EUR teure Teil der Autobahneckverbindung wurde im Herbst 2014 für den Verkehr freigegeben.

#### **1.4 Bauabschnitt 2/2**

Mit dem Bauabschnitt (BA) 2/2 soll der 2008 für den Verkehr freigegebene BA 2/1 über den heutigen Zubringer Arsten mit der A 1 verbunden werden. Der knapp 2km lange Abschnitt beginnt westlich des Neuenlander Ringes und endet am vorhandenen östlichen Trog im Bereich des Knotenpunktes Neuenlander Straße / Kattenturmer Heerstraße. Die Linienführung der Autobahn ist in diesem Abschnitt von vielen Zwangspunkten bestimmt. So wird der Bauabschnitt an die schon teilweise im BA 2/1 erstellte Hochstraße angeschlossen, verläuft dann weiter ca. 400m in Hochlage, um die Erschließung des AIRBUS-Werkes sicher zu stellen und wird dann weiter in einem schmalen Korridor zwischen dem AIRBUS-Werk einerseits und den Gewerbetreibenden wie beispielsweise der Metro andererseits geführt. Weiter Richtung Osten war es erforderlich, die Eingriffe in private Grundstücke zu minimieren und gleichzeitig die Belange des Flughafenbetriebes zu erfüllen. Im Bereich des Knotenpunktes Neuenlander Straße / Kattenturmer Heerstraße mit dem Anschluss an den Zubringer Arsten war es wichtig, die Autobahn möglichst weit abgewandt von der Wohnbebauung in Huckelriede zu führen. Auf Grund der zahlreichen Zwangspunkte und der begrenzten Flächenverfügbarkeit soll die Autobahn in diesem Bereich mit einem 4-streifigen Querschnitt ohne Standstreifen gebaut werden. Der Planung wurde eine Höchstgeschwindigkeit von  $V_{zul} = 80$  km/h zugrunde gelegt. Das heute vorhandene Tunnel-/Trogbauwerk wird durch ein neues Trogbauwerk West und einen ca. 200m langen Tunnel ersetzt. Im bestehenden Trogbauwerk Ost werden zwei Segmente ersetzt, um den neuen Tunnel an das vorhandene Bauwerk anschließen zu können. Größere Teile der Autobahn sind begrenzt durch Schutzwände. Hiermit soll einerseits der Lärmschutz sichergestellt werden, andererseits dienen Schutzwände zwischen Autobahn und AIRBUS- und Flughafen-Gelände als Sicht – und Blendschutz.

Ein wesentliches Ziel dieser Maßnahme ist die deutliche Entlastung der Neuenlander Straße, die heute in diesem Abschnitt mit mehr als 50.000 Kfz/24 (davon ca. 17% Schwerverkehrsanteil) belastet ist und damit keine ausreichende Leistungsfähigkeit gegeben ist. Eine weitere Zunahme der Verkehrsstärke wäre im vorhandenen Verkehrsnetz nicht mehr zu verkraften. Mit einer prognostizierten Entlastung der Neuenlander Straße auf ca. 10.000 Kfz/24h wird die Lärm- und Abgassituation deutlich verbessert sowie die Wohn- und Aufenthaltsqualität deutlich erhöht.

### Vorgeschichte:

Im Zuge von konzeptionellen Untersuchungen aus dem Jahre 2004 wurden für diesen Bereich sogenannte Nord-, Mittel- und Südvarianten geprüft. Hieraus erfolgte die Verfeinerung der Planung auf Basis einer Südvariante, da diese Trassenführung in den Belangen Verkehr, Städtebau, Umwelt, Wirtschaftlichkeit und Realisierbarkeit die beste Bewertung erzielte. Eine auf dieser Grundlage erarbeitete und im April 2009 planfestgestellte Trasse wurde beklagt. Aufgrund der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes aus dem November 2010 entschied die Bremer Politik, einen Runden Tisch zur Erarbeitung einer konsensfähigen Lösung einzusetzen.



Abb. 5: Im Jahr 2004 geprüften Hauptvarianten

Die Aufgabe des im Januar 2011 eingesetzten Gremiums war die Erarbeitung einer anwohnerverträglichen, finanzierbaren, zügig umsetzbaren und rechtssicheren Lösung unter Würdigung von städtebaulichen und verkehrsentlasteten Aspekten. Unter Mitwirkung von Vertretern

- des Senators für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa
- des Senators für Wirtschaft und Häfen
- der Beiräte und Ortsamtsleiter Obervieland und der Neustadt
- der Bürgerinitiativen
- der Handelskammer und der GVZ-Entwicklungsgesellschaft
- der Fraktionen (SPD, CDU, B90/Grüne, Linke) sowie der Gruppe der FDP der Stadtbürgerschaft
- der DEGES
- sowie zwei Moderatoren / Moderatorinnen

wurden in ca. 3 Monaten aus vormals 13 Varianten 3 Varianten intensiver geprüft. Die sogenannte Variante 4SÜD wurde hierbei in allen vorher einvernehmlich festgelegten Zielfeldern gleichermaßen positiv und durchgehend als beste oder zweitbeste Variante bewertet. Sie wurde daher – trotz unterschiedlicher Ausgangsinteressen – von allen Mitgliedern des Runden Tisches getragen.

Entwicklung der vor dem BVerwG Leipzig beklagten Variante zur Variante 4SÜD modifiziert:



Abb. 6 und 7: Trasse des BA 2/2 gemäß Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 2009 [links], nach Abschluss des Runden Tisches April 2011[rechts]



Abb. 8: Trasse BA 2/2 nach Abschluss der Gespräche mit dem Bundesministerium Juni 2012

#### Meilensteine des Planungsablaufes für den BA 2/2

24.11.2010	Urteil des BVerwG Leipzig
Januar bis April 2011	Erarbeitung Variante 4SÜD durch Runden Tisch als Kompromisslösung
11.05.2011	Beschluss der Bremischen Bürgerschaft zu Variante 4SÜD
Mai 2011 bis Juni 2012	Gespräche zwischen Bund und Bremen zur Realisierbarkeit und Finanzierung des Bauabschnittes, Ergebnis Variante 4SÜD modifiziert
18.10.2012	Beschluss der Bremischen Bürgerschaft zu Variante 4SÜD modifiziert
14.03.2013 / 09.04.2013	Festlegung der Lage der Anschlussstelle durch die Beiräte Neustadt und Obervieland
Oktober bis Dezember 2013	Beschluss zur bremischen Mitfinanzierung durch Senat, Baudeputation und Haushalts- und Finanzausschuss
24.10.2014	Erteilung des Gesehenvermerk für die Variante 4SÜD modifiziert durch das Bundesministerium
25.02.2015	Antrag auf Einleitung des Planfeststellungsverfahrens
Mai 2015	Auslegung der Planfeststellungsunterlagen

Dezember 2015 / Januar 2016	Auslegung der ersten Planänderung
Mai 2016	Erörterungstermin
März 2017	Auslegung der zweiten Planänderung (Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie)
April 2018	Auslegung der dritten Planänderung (Gesamtlärm)
Oktober 2018	Zweiter Erörterungstermin (Wasserrahmenrichtlinie und Gesamtlärm)
24. Mai 2019	Planfeststellungsbeschluss
20. Februar 2020	Technische Erörterung mit dem BVerwG
24. Juni 2020	Mündliche Verhandlung vor dem BVerwG Leipzig
02.07.2020	Klageabweisung aller Klagen durch das BVerwG
03.12.2020	Geplant 1. Spatenstich

### **Möglicher Bauablauf:**

Das bisherige Bauablaufkonzept sieht derzeit 7 Bauphasen vor. In den Phasen 1 bis 4 und 7 wird nur in geringem Umfang in den laufenden Verkehr eingegriffen, relevant sind die Bauphasen 5 und 6, da in diesen Phasen die Nutzung des vorhandenen Tunnel- und Trogbauwerkes nicht möglich ist und sich damit erhebliche Auswirkungen auf den Verkehrsablauf ergeben.

Damit in der Phase der Sperrung des Tunnel-/Trogbauwerkes die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Neuenlander Straße / Kattenturmer Heerstraße erreicht werden kann, werden alle Linksabbiegebeziehungen unterbunden. Die Hauptverkehrsbeziehungen werden in diesen beiden Phasen aufrechterhalten.

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

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

Für die Bauphase wurden über Prognoseberechnungen abgeschätzt, welche Auswirkungen durch die Veränderungen am Knotenpunkt sich auf das umliegende Straßennetz ergeben können. Während sich die Verkehrsbelastungen auf dem Zubringer Arsten, der Neuenlander Straße sowie der Kattenturmer Heerstraße reduzieren, nehmen diese u. a. auf der Kornstraße, der Habenhauser Landstraße sowie dem Buntentorsteinweg teilweise deutlich zu.

Hierzu wurden in Workshops mit Bürgern und Bürgerinnen sowie Gewerbetreibenden Vorschläge zur Reduzierung der Belastungen während der mehrjährigen Bauzeit diskutiert und geprüft – einige davon werden umgesetzt.

### **Um- und Ausbau Kirchweg**

Der Kirchweg wird über die Bauzeit des Bauabschnittes 2/2 eine Mehrbelastung an Verkehren erfahren. Daher ist geplant, die vorhandene Fahrbahn im Vorlauf zum Bau des Bauabschnitt 2/2 zu sanieren und den Querschnitt neu zu organisieren, um sowohl den verkehrlichen Anforderungen während der Umsetzung des Bauabschnitts 2/2 als auch danach gerecht zu werden.

Im Zuge der Vorplanung und Abstimmung wurde eine Vielzahl an Querschnitten entwickelt, diskutiert und bewertet.

Der Kirchweg wird als Hauptroute des Radverkehrsnetzes geführt. Hieraus und aus den zu Grunde liegenden Verkehrszahlen resultiert ein hoher Anspruch an die Verkehrssicherheit, die durch eine optimale Begreifbarkeit der Verkehrsanlagen, Gewährleistung der Sichtfelder, Wahl der Verkehrsführung und einer optimierten Gestaltung an Knotenpunkten erreicht werden soll.

Im südlichen Abschnitt des Kirchwegs zwischen Neuenlander Straße und Gastfeldstraße wird eine Gehwegbreite von 2,50 m, ein separater Radweg in einer Breite von  $B = 2,00$  m, ein Parkstand mit einer Breite von 2,50 m und eine Fahrbahnbreite von  $B = 3,25$  m je Richtung vorgesehen. Für den nördlichen Abschnitt des Kirchweges zwischen Gastfeldstraße und Kornstraße ergibt sich ein Gehweg mit einer Breite von  $B = 2,50$  m, ein Radschutzstreifen für Radfahrende mit einer Breite von 1,60 m, einem südlich der Fahrbahn baulich angeordneten Parkstreifen in einer Breite von  $B = 2,00$  m. Zwischen Radschutzstreifen und Parkstreifen wird ein Sicherheitstrennstreifen von  $B = 50$  cm vorgesehen. Die Fahrbahnbreite beträgt 3,10 m je Fahrtrichtung.

Der Start der baulichen Umsetzung des Kirchwegs ist für den 23. November 2020 geplant und wird ca. 1,5 Jahre in Anspruch nehmen.

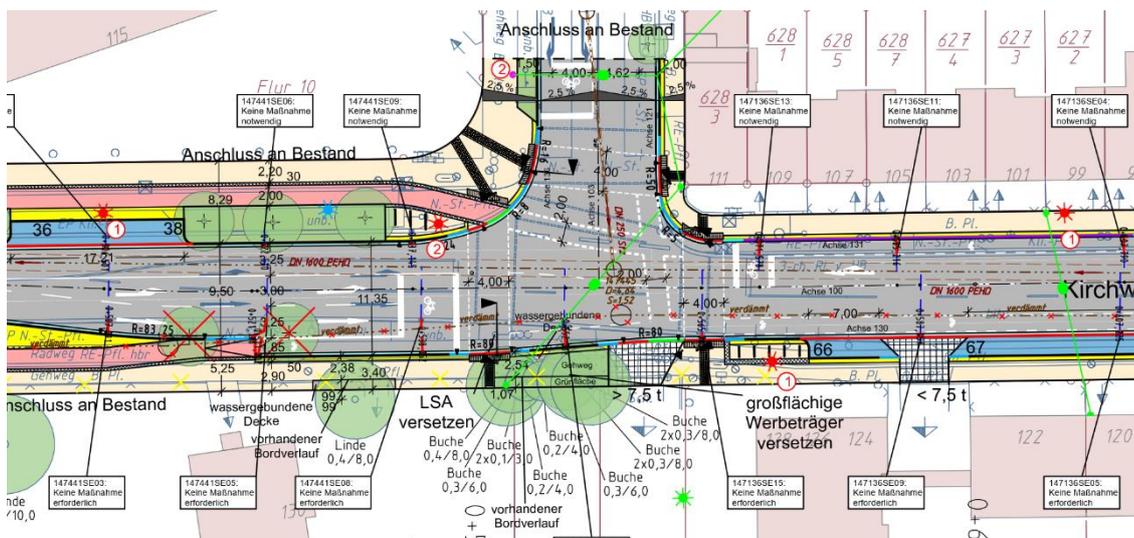


Abb. 9: Knotenpunkt Kirchweg / Gastfeldstraße

### Ausbau der Habenhauser Brückenstraße

Um die Leistungsfähigkeit dieses Straßenzuges aufgrund der Mehrbelastungen infolge von durch den Bau des BA 2/2 prognostizierten Verkehrsbeschränkungen zu erhöhen, wird die Habenhauser Brückenstraße vom Knotenpunkt Borgwardstraße/Ernst-Buchholz-Straße bis zur Karl-Carstens-Brücke mit jeweils zwei durchgehenden Fahrstreifen je Richtung ausgebaut. Durch den 4-streifigen Ausbau wird der Verkehrsfluss deutlich verbessert und die Leistungsfähigkeit erhöht. Die Haltestelle Borgwardstraße wird in beide Fahrtrichtungen als Busbucht und die Haltestelle Habenhauser Brückenstraße jeweils als Kaphaltestelle vorgesehen. Alle Haltestellen sowie die beiden großen signalisierten Knotenpunkte mit der Borgwardstraße und der Habenhauser Landstraße werden barrierefrei umgebaut. Die Furten für Fußgänger und Radfahrer werden in den Knotenpunkten an die Vorgaben der aktuellen Richtlinien angepasst. Im Verlauf der Habenhauser Brückenstraße sind auf dem Grünstreifen zahlreiche Neupflanzungen vorgesehen.

Der Baustart für diese Maßnahme war Anfang September 2020, im Frühjahr 2022 soll die ca. 6 Mio. EUR teure Maßnahme komplett umgesetzt worden sein. Die Erreichbarkeit der Anlieger ist über die gesamte Bauzeit sichergestellt.



Abb. 10: Knotenpunkt Habenhauser Brückenstraße / Habenhauser Landstraße

## 1.5 Bauabschnitt 4



Abb. 11: Lageplan 4. Bauabschnittes der A 281 gem. Planfeststellungsbeschluss vom 30.06.2010

Mit dem BA 4 soll der Anschluss der A 281 an die A 27 über den 1995 fertiggestellten ersten Bauabschnitt hergestellt werden. Herzstück des ca. 4,9 km langen Trassenabschnittes ist ein neuer Wesertunnel. Dieser knapp 1.680m lange Tunnel (inklusive einer ca. 600m langen Einhausung zum Schutz vor den Auswirkungen einer naheliegenden Schlackenkippe) soll nach Stand der genehmigten Planunterlagen im Einschwimm- und Absenkverfahren und sich anschließenden Trogbauwerken hergestellt werden.

Zur Abwicklung der prognostizierten ca. 40.000 Kfz/24h ist ein zweizelliger Stahlbetonrechteckrahmen mit je 9,54 lichter Zellenbreite und mehr als 5,10m lichter Höhe als wasserundurchlässige Betonkonstruktion vorgesehen. Auf Grund seiner Länge werden gemäß den zu berücksichtigenden Richtlinien zur Ausstattung dieses Bauwerkes je Fahrriichtung zwei Pannenbuchten vorgesehen. Die Gesamtkosten für den 4. Bauabschnitt incl. der Kosten für die Verknüpfung mit den beiden angrenzenden Abschnitten belaufen sich auf ca. 475 Mio. €. Eine Verkehrsfreigabe für den 4. Bauabschnitt und damit die Schließung des Autobahnringes A 281 ist aktuell ab 2026 vorgesehen.

Maßgeblich für die bauliche Umsetzung des 4. Bauabschnittes ist das ca. 1.680m lange Tunnel- und Trogbauwerk. Auf Grund seines Verlaufes durch die Weser wird der Tunnel in zwei unterschiedlichen Bauverfahren hergestellt. Die beiden Eingangsbereiche werden in herkömmlicher offener Bauweise und der Mittelbereich im sogenannten Einschwimm- und Absenkverfahren hergestellt.

Vor Beginn des eigentlichen Einschwimmvorgangs muss der Bau des Tunnels in offener Bauweise erfolgen. Danach kann die Realisierung des restlichen Abschnitts in offener Bauweise parallel zum

Bau des Absenktunnels erfolgen. Für den Absenktunnel ist es erforderlich, eine Rinne für das Einschwimmen und Absenken der Elemente herzustellen. Hierfür werden Verbauwände vom Land und von der Weser aus in den Boden eingebracht, danach erfolgt der Bodenaushub. Im Bereich der Weser wird eine geböschte Baugrube hergestellt.

Wichtige Randbedingungen für die Herstellung des Tunnel- und Trogbauwerkes ist

- die Aufrechterhaltung der Funktion der Hasenbürener Landstraße
- die Beachtung der Bebauung im Umfeld der Baumaßnahme
- die Beachtung des Hochwasserschutzes (Erfordernis zum Öffnern der Deiche)
- die Berücksichtigung der Schifffahrt auf der Bundeswasserstraße Weser
- die Aufrechterhaltung der Infrastruktur auf dem Stahlwerke- und Holcim-Gelände

Vor dem Bau der eigentlichen Weserquerung muss das Baufeld dafür vorbereitet werden. Dazu müssen im Trassenbereich des Bauabschnittes Gebäude abgerissen und Bäume gerodet werden, Leitungen der Ver- und Entsorger müssen an die neuen Gegebenheiten angepasst werden, die Infrastruktur auf dem Gelände der Stahlwerke und von Holcim müssen so angepasst werden, dass in den Bauphasen und im Endzustand die Erschließung dieser beiden Firmen gewährleistet ist, Bodenbelastungen und Kampfmittel müssen entsorgt werden und die Brücke im Zuge der Carl-Benz-Straße muss neu hergestellt werden, um eine vernünftige Erschließung des Baufeldes organisieren zu können. Diese Maßnahmen wurden bereits begonnen.

Aktuell wird die Ausschreibung für das eigentliche Tunnel- und Trogbauwerk sowie des Straßenbaus mit den dazugehörigen Erdarbeiten vorbereitet. Ziel ist es, im Frühjahr 2021 die Ausschreibungsunterlagen zu veröffentlichen. Wesentliche Voraussetzung hierfür ist die Einstellung der Maßnahme in den Bundeshaushalt – dieses soll im Oktober 2020 passieren

## **2. Verkehrssteuerung auf den Bundesautobahnen**

### **2.1 Verkehrsbeeinflussungsanlage (VBA) A1**

Im Zuge des 6-streifigen Ausbaus der BAB A1 nach dem A-Modell zwischen dem Bremer Kreuz und dem Buchholzer Dreieck, begonnen im Herbst 2008, musste die bestehende VBA A1 Bremen / Niedersachsen in den betroffenen Ausbauabschnitten demontiert, angepasst und wiedererrichtet werden.

Aus Sicherheitsaspekten und gemäß den Prüfbemerkungen des Bundes wurde die bestehende Anlage während der Bautätigkeit in das Verkehrssicherungskonzept des Konzessionsnehmers (A1 mobil) intensiv eingebunden und soweit wie der Baufortschritt keinen Rückbau von Anlagenabschnitten bedurfte, weiter genutzt. In Fahrtrichtung Hamburg standen vor Beginn des Ausbaus der BAB A1 elf und in Fahrtrichtung Osnabrück zwölf kombinierte Anzeige- und Messquerschnitte zur Verfügung.

Im März 2011 wurden die Ausführungen abgeschlossen.

## 2.2 Verkehrsbeeinflussungsanlage (VBA) A27

Der Neubau der Verkehrsbeeinflussungsanlage auf der Bundesautobahn 27 (VBA A27) erstreckt sich von der Anschlussstelle Achim-Nord bis zur Anschlussstelle Bremen-Nord über eine Gesamtlänge von 28,6 km.

Der Neubau der VBA A27 wurde 2009 mit dem Gesehenvermerk des BMVBS genehmigt und sah die Wiederverwendung von eingelagerten Anlagenkomponenten der VBA A1 vor. Für den 6-streifigen Ausbau der BAB 1 zwischen Bremen und Hamburg wurde ein Teil der bestehenden Streckenbeeinflussungsanlage zurückgebaut und verwahrt. Der Rückbau erfolgte in Interaktion mit dem Autobahnausbau und erstreckte sich bis in das Jahr 2010.

Die VBA A27 wurde aus Kostengründen nicht durchgängig auf der gesamten Streckenlänge projektiert und sichert zwei Abschnitte mit besonders hoher Verkehrsdichte ab.

Insgesamt wurden 15 neue Verkehrszeichenbrücken mit überwiegend wieder zu verwendenden Wechselverkehrszeichen installiert. Der Wiederverwendungsanteil der ca. 60 elektronischen Schilder liegt bei 75%. Des Weiteren wurden viele Steuerungseinheiten von der eingelagerten Bestandsanlage verwendet. Ergänzende Komponenten für die Ermittlung der Verkehrsdichte sowie zwei Wetterstationen für die Berücksichtigung von Regen, Glätte und Nebel wurden neu installiert. Darüber hinaus wurde die Kommunikation mit dem Verkehrsrechner in der Verkehrsmanagementzentrale in Bremen auf zukunftsfähige Glasfasertechnik umgestellt. Die hierzu erforderlichen Breitbandkabel wurden aus Kostengründen teilweise in bestehende Fernmeldetrassen mit eingelegt. Insgesamt wurden ca. 40 km Kabel für Energieversorgung und Anlagenkommunikation verbaut. Zur Verbesserung des Unfall- und Insassenschutzes wurden alle Standorte mit passiven Schutzsystemen nach neuesten Richtlinien ausgestattet.

Die Projektsumme betrug ca. 5 Mio. €. Das Einsparungspotential durch die Wiederverwendung gegenüber der Neuanschaffung berechnete sich zu ca. 350 T€.

Nach einer erfolgreichen Testphase wurde die VBA A27 in Betrieb genommen. Mit der Hellschaltung im September 2015 wurde eine automatische Verkehrsregelung sowie die unverzügliche Einflussnahme bei außergewöhnlichen Verkehrsstörungen möglich. Gleichzeitig wurde im Bereich der Anschlussstelle Bremen-Überseestadt die Funktion der vorhandenen Stauwarnung übernommen, so dass die Hochbelastungen durch den Berufs- und Pendlerverkehrs sicher zu und abfließen kann.



Abb. 12: VBA A 27 nach der Inbetriebnahme 2015

## 2.3 Errichtung Long Distance Corridors im Bremer Bereich

Das immer weiterwachsende Mobilitätsbedürfnis im grenzenlosen Binnenstraßenverkehr der Europäischen Union bringt mannigfaltige verkehrliche Herausforderungen mit sich. Um diese angemessen und zeitgemäß zu lösen, müssen verschiedene verkehrstechnische Maßnahmen durchgeführt werden. Dies erfordert auch grenzüberschreitende, aufeinander abgestimmte Maßnahmen. So ist es ein Ziel die Kapazitätsreserven im transeuropäischen Straßennetz durch koordinierte Verkehrsbeeinflussung für den Fernverkehr zu nutzen.

Daher wurden Netzsteuerungsstrategien durch Zusammenarbeit und Informationsaustausch zwischen unterschiedlichen Institutionen mehrerer Regionen erarbeitet. Die Länder Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen, Bremen und Hamburg erwarten aufgrund der zukünftigen Verkehrsnachfrage insbesondere auf den Nord-Süd-Achsen A 1, A 7 und A 2 überdurchschnittliche Zuwachsraten im Personen- und Güterverkehr.

Ziel des Long Distance Corridors ist es, durch Ausbau und Erweiterung verkehrstelematischer Anlagen vorhandene Ressourcen zu nutzen und u.a. den Binnenverkehr in Europa zu verbessern. Hierbei sollen die Verkehre bei Störungen oder Sperrungen auf den Haupttrouten zu Verlagern.

Die notwendige Infrastruktur für eine umfassende Netzsteuerung im Korridor Dortmund – Bremen – Hannover – Hamburg wurde jetzt hergestellt.

Im Verkehrsraum Bremen sind dieses 4 dynamische Wegweiser mit integrierter Stauinformation vor dem Bremer Kreuz. In Fahrtrichtung Hannover und in Fahrtrichtung Hamburg besteht nun die Möglichkeit den Fernverkehr bei gravierenden Störungen auf dem BAB Netz großräumig umzuleiten.



Abb. 13

Darüber hinaus wird der regionale Verkehr über die dynamischen Wegweiser mit aktuellen Informationen über Störungen des nähergelegenen BAB Netzes informiert.

Die Anlagen im Bremer Verkehrsraum sind seit dem Frühjahr 2020 in Betrieb und haben inklusive der zentralen Steuerung € 2,8 Mio. gekostet.

### 3. Bundesautobahn A 1

### 3.1 Ersatzneubau Ochtumbrücke A1

Das Brückenbauwerk Ochtumbrücke überführt die A1 über die Ochtum im Bereich der Landesgrenze Niedersachsen / Bremen. Die A1 ist in diesem Bereich mit ca. 100.000 Kfz/24h eine der meistbefahrenen Autobahnabschnitte im Norden der BRD und stellt die wesentliche Verbindung zwischen dem Ruhrgebiet und der norddeutschen Küste dar

Für das Bauwerk wurde nach 7 Monaten das Planfeststellungsverfahren in beiden Bundesländern mit dem Beschluss am 01.06.2018 beendet. Durch eine vorgezogene Ausführungsplanung und Ausschreibung konnte unmittelbar nach Herstellung eines vollziehbaren Baurechts der Baubeginn erfolgen. Für das Bauwerk wurde der erste Brückenüberbau Ende August 2019 fertiggestellt. Die Fertigstellung des zweiten Überbaus erfolgt im Juni 2020. Der Ersatzneubau kostete ca. 8 Mio. EUR.



Abb. 14: Herstellung einer Brückenhälfte für den Ersatzneubau Ochtumbrücke

### 3.2 Sanierung Weserstrombrücke A1

Die Weserstrombrücke im Zuge der Bundesautobahn A1 überspannt die Weser zwischen den Anschlussstellen Bremen Arsten und Bremen Hemelingen. Die Brücke überführt je Fahrtrichtung vier Fahrstreifen. Bis zur Inbetriebnahme eines parallel zu planenden Ersatzneubaus muss ein durchgehender Betrieb auf der bestehenden Weserquerung sichergestellt sein. Dazu ist die Ertüchtigung der Weserbrücke BAB1 auf das Ziellastniveau Brückenklasse 60/30 vorgesehen. Der Zeitraum vom Abschluss der Ertüchtigung bis zur Inbetriebnahme des Ersatzbauwerkes beträgt voraussichtlich 12 Jahre. Die umfangreichen Ertüchtigungsmaßnahmen betreffen die drei Stahlhohlkästen des Brückenüberbaus. Die Unterbauten des Bauwerkes bleiben hiervon unberührt.



Abb. 15: Seitenansicht der Weserstrombrücke im Zuge der A1

### **3.3 Ersatzneubau Weserstrombrücke inkl. Machbarkeitsstudie für einen 8-streifigen Ausbau der A 1**

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie soll ein 8-streifiger Ausbau der A 1 zwischen dem Autobahndreieck Stuhr und dem Bremer Kreuz geprüft werden. Die Erweiterung der A 1 auf 8 Fahrstreifen ist als weiterer Bedarf zur Engpassbeseitigung im Bundesverkehrswegeplan 2030 eingestuft.

Auf Grund des hohen Verkehrsaufkommens auf der A 1 kommt es täglich in den Spitzenstunden zu Staus. Teile der Strecke sind in der Engpassanalyse für Bundesfernstraßen des Bundesverkehrsministeriums als Autobahnabschnitt mit häufiger, kapazitätsabhängiger Stauwahrscheinlichkeit dargestellt (Stauwahrscheinlichkeit an über 300 Stunden im Jahr). Das Projekt ist für Verteilungs- und Entwicklungsziele von sehr hoher Bedeutung. Die A 1 ist für den Wirtschaftsverkehr und für den touristischen Verkehr die wichtigste Verbindung zwischen West- und Norddeutschland. Als Teil der Europastraße E 37 verbindet sie die skandinavischen Länder mit den Ballungsgebieten in Nordrhein-Westfalen (Ruhrgebiet). Die Stärkung dieser Verkehrsachse ist für die raumordnerischen Entwicklungsziele von besonderer Bedeutung. Durch die A 1 werden die Metropolregionen Hamburg und Bremen/Oldenburg mit den Oberzentren Osnabrück und Münster und der Metropolregion Rhein-Ruhr verbunden.“

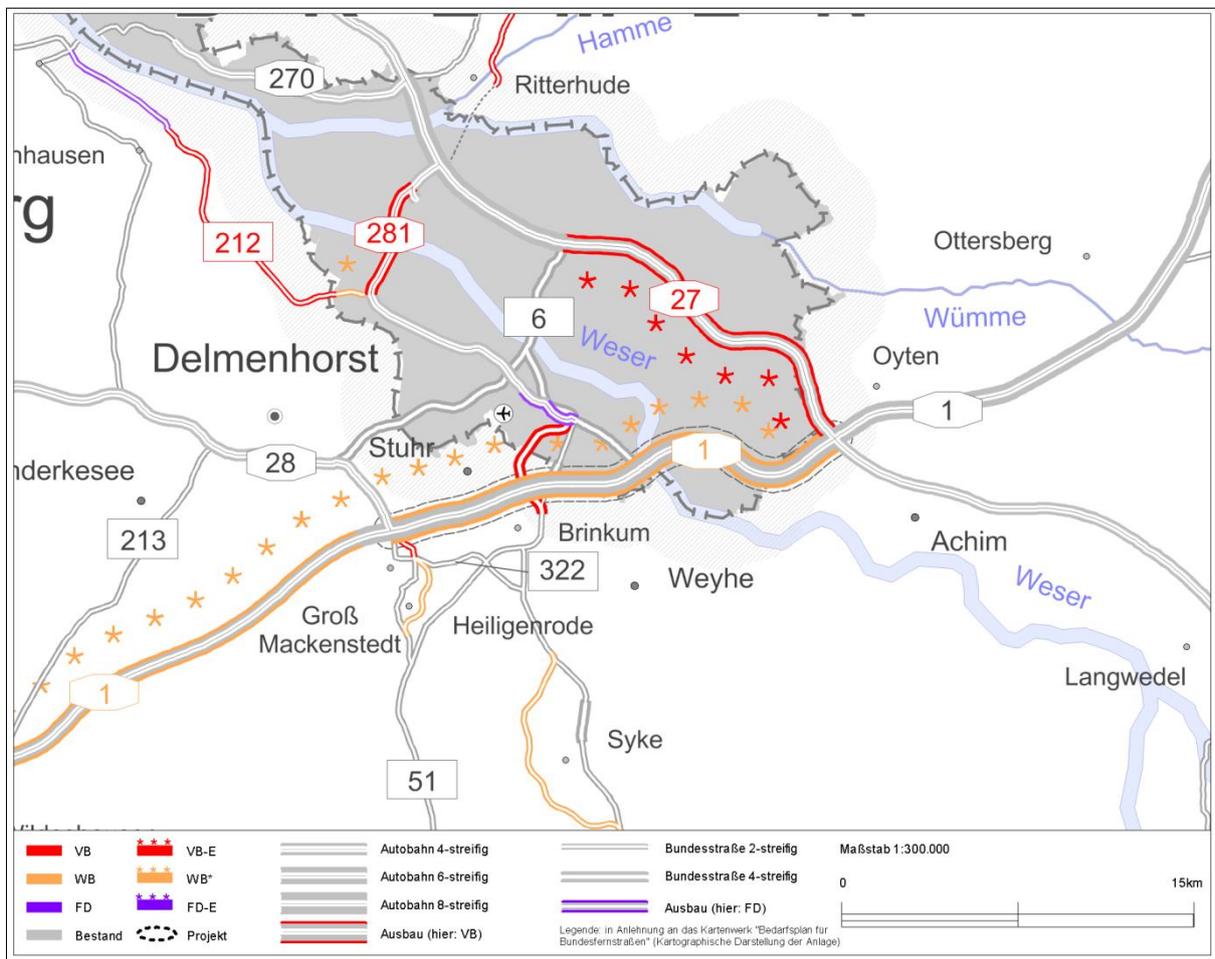


Abb. 16: Übersichtskarte der Maßnahmen in Bremen und umzu aus dem BWVP 2030

Im Untersuchungsbereich des 8-streifigen Ausbaus liegt zwischen den Anschlussstellen Bremen Arsten und Bremen Hemelingen die Weserstrombrücke (BW 3424-1). Die Brücke überführt je Fahrtrichtung vier Fahrstreifen. Infolge des baulichen Zustands des Brückenbauwerks sind in 2020/2021 umfangreiche bauliche Ertüchtigungsmaßnahmen an den drei Stahlhohlkästen geplant. Im Rahmen des 8-streifigen Ausbaus der A 1 ist ein Ersatzneubau der Weserstrombrücke geplant. Die Lage des Ersatzneubaus ist abhängig von der Frage, ob der Ausbau der A 1 im Bereich der Weserstrombrücke symmetrisch erfolgt oder nicht.

In einer Voruntersuchung wurden Möglichkeiten hinsichtlich der Anbindung des Gewerbeparks Hansalinie, welcher stufenweise erweitert wird, an das übergeordnete Straßennetz betrachtet. Da die vorhandene Anschlussstelle Uphusen/Bremen-Mahndorf an der A 1 den zukünftigen Anforderungen nicht mehr entspricht, ist eine neue Anschlussstelle vorzusehen, die aufgrund der Nähe zum Bremer Kreuz westlich der derzeitigen Anschlussstelle liegen wird.

Derzeit laufen parallel die Planungen für zwei PWC-Anlagen „Mahndorfer Marsch“ und „Krumhörens Kuhlen“ im Planungsgebiet der 8-streifigen Erweiterung der A 1. Auch diese Maßnahmen werden im Rahmen der Machbarkeitsstudie mit betrachtet.

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie ist vorgesehen, die Baubarkeit und die technische Umsetzung (Strecke, Knotenpunkte und Ingenieurbauwerke) zu prüfen. Dazu werden Varianten bzw. Alternativen geprüft.

Ziel der Machbarkeitsstudie ist die Herleitung einer planerischen und technischen Vorzugslösung, unter Berücksichtigung einer optimierten Trassierung, verkehrlicher, lärmtechnischer und umweltfachlicher Abhängigkeiten sowie Beachtung der städtebaulichen Restriktionen und reduzierter Flächeninanspruchnahmen.

### 3.4 Erweiterung Rastanlagen A 1

In den letzten Jahren haben die Belastungen der Autobahnen im Bundesgebiet durch Fahrzeuge des Schwerverkehrs stetig zugenommen, so dass die Nachfrage nach Lkw- Parkflächen für den ruhenden Verkehr ebenfalls stark gestiegen ist. Nachfragespitzen treten bedingt durch die Pflicht zur Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten (gemäß EU-Richtlinien) häufig in den Abend- und Nachtstunden auf und führen zu Überlastungen, die wiederum die pünktliche Ausführung der gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeiten gefährden oder zu verkehrsgefährdendem Falschparken führt.

Im Ergebnis einer Studie des Bundes wurde auf dem „Bremer“ Streckenabschnitt der A1 ein Fehlbstand festgestellt der durch den vorgesehenen Ausbau den Fehlbstand beseitigen bzw. reduzieren soll.

Das Gesamtprojekt umfasst den Ausbau von 2 Anlagen. Insgesamt werden die Anlagen gemäß derzeitigem Netzplan um ca. 82 Lkw-Stellplätze erweitert.

Planungsaufträge zur Erarbeitung eines Variantenvergleiches wurden vergeben.



Abb. 17: Übersichtskarte mit den beiden auszubauenden Anlagen

## 4. Bundesautobahn A 27

### 4.1 Instandsetzung / Ertüchtigung Lesumbrücke A 27

Die Lesumbrücke ist Bestandteil der Bundesautobahn A 27 und überspannt die Wasserschiffahrtsstraße Lesum zwischen den Anschlussstellen (AS) Bremen-Industriehäfen und Bremen-Nord im Bundesland Bremen.

Im November 2018 hatten erste Ergebnisse im Zuge der Nachrechnung für die A 27- Lesumbrücke Defizite bei der Tragfähigkeit der Brücke ergeben. Infolge dessen musste ein Teil der Brücke für den Verkehr in Fahrtrichtung Walsrode/Hannover gesperrt werden. Dadurch stehen jeder Fahrtrichtung aktuell nur 2 anstatt 3 Fahrstreifen zur Verfügung. Zur Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der BAB 27 ist eine 4+0 Verkehrsführung auf dem östlichen Überbau (Fahrtrichtung Cuxhaven) eingerichtet.

Im vergangenen Jahr waren drei mögliche Varianten im Gespräch, mit denen möglichst schnell zusätzliche Fahrspuren über die Lesum zur Verfügung gestellt werden sollten. Dabei hatte sich das Amt für Straßen und Verkehr (ASV) als schnellste Option auf die Variante zur Ertüchtigung der maroden Lesumbrücke konzentriert und sich damit gegen die Empfehlung eines Gutachtens ausgesprochen in dem eine deutlich zeitaufwändigere Lösung vorgeschlagen wurde.

Der Zeitplan sah im vergangenen Jahr eine bauliche Ertüchtigung bis Ende 2020 vor. Diese Annahme muss nun aufgrund des im Zuge der Planungskonkretisierung notwendig gewordenen Bauablaufs korrigiert werden. Unter Ertüchtigung verstehen die Fachleute die bauliche Verstärkung des Bauwerks an seinen tragenden Bauteilen. Im Falle der Lesumbrücke, bei der die tragende Konstruktion aus Stahl besteht, wird zusätzlicher Stahl in die tragende Konstruktion eingebaut. Dies geschieht im Wesentlichen an den Stellen, an denen rechnerisch die zulässigen Belastungen überschritten werden. Entgegen der Annahmen im November 2019, wonach der Einbau der zusätzlichen Stahlbauteile mit mobilen Arbeitsgeräten von der Brücke aus erfolgen sollte, lässt sich dieses Bauverfahren aufgrund der gestiegenen Einbaugewichte nicht umsetzen. Stattdessen müssen umfangreiche Maßnahmen zur Schaffung geeigneter Arbeitsflächen im Fluss unterhalb der Brücke montiert werden.

## Gewählte bauliche Umsetzung mit Pontons

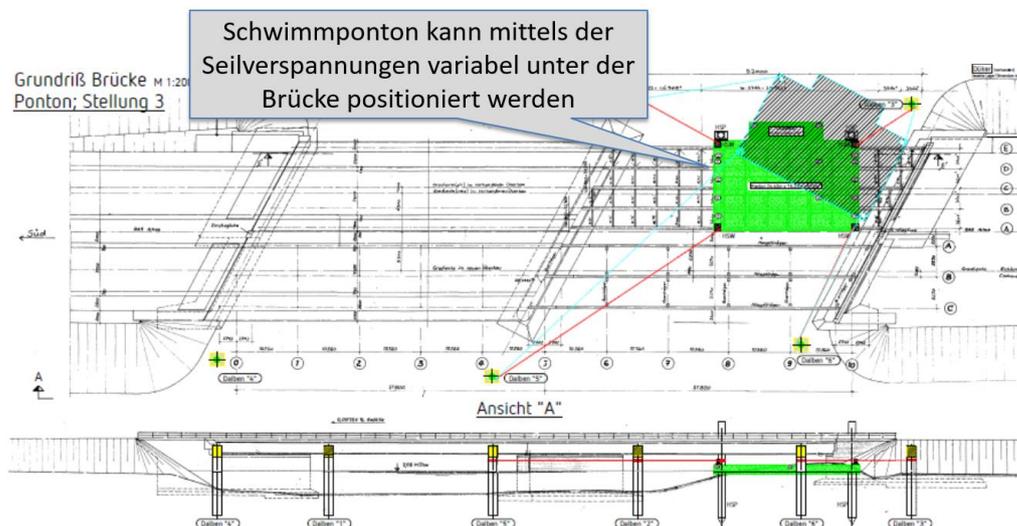


Abb. 18

# Verfahren zur Ertüchtigung der vorhandenen Brücke

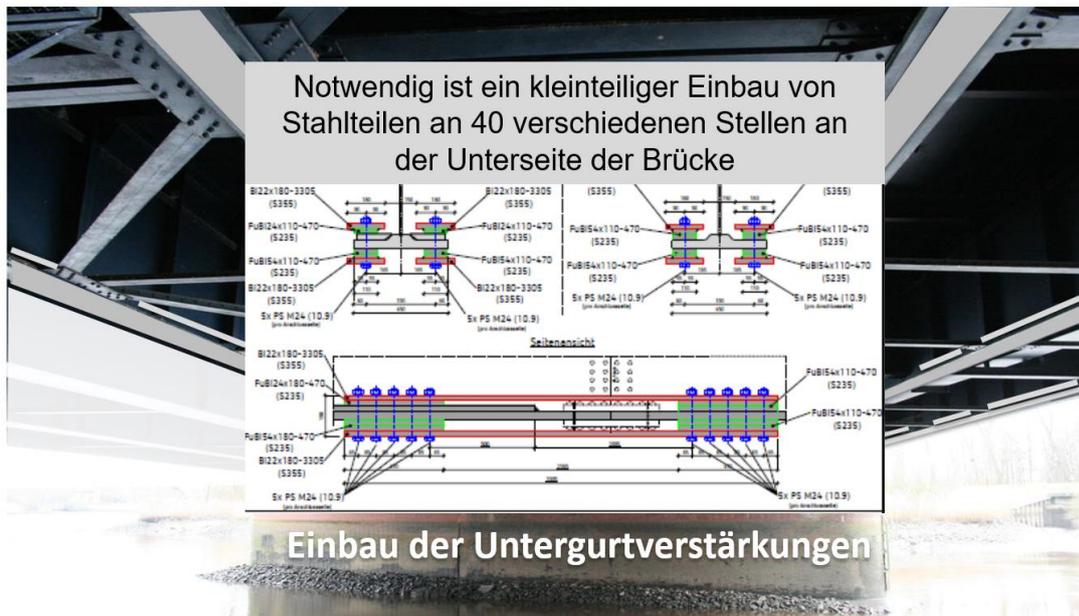


Abb.19

Die Fertigstellung schätzt das Amt in seinem aktuellen Bauplan auf März/April 2021. Daran anschließen könnten sich noch notwendig werdende Arbeiten am Asphaltbelag an bis ca. Ende Mai. Der Auftrag für die notwendigen Bauleistungen wurde bereits vergeben. Der Baubeginn ist für November 2020 vorgesehen.

## 4.2 Ersatzneubau Lesumbrücke A 27

Der durchschnittlich tägliche Verkehr (DTV) betrug im Jahr 2015 ca. 78.000 Kfz/24 h und hatte einen Anteil an Schwerverkehr von ca. 7,5 %. Für das Jahr 2030 wurde ein DTV von ca. 82.800 Kfz/24 h prognostiziert.

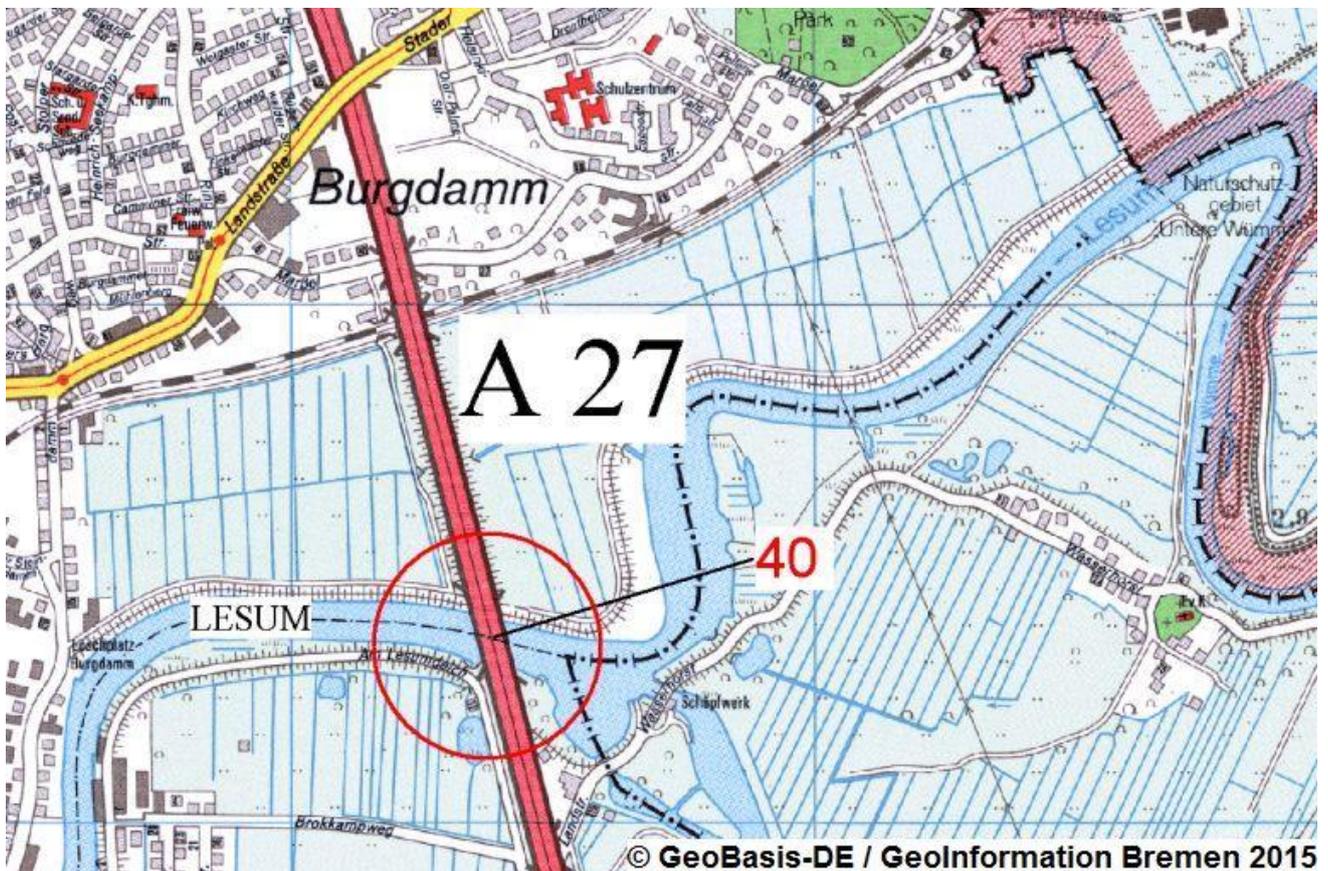


Abb. 20: Übersichtslageplan Lesumbrücke im Zuge der A 27

Das Zweifeld-Brückenbauwerk unterliegt einer wechselvollen Geschichte und wurde mit diversen Umbauten erweitert und instandgesetzt. Ursprünglich wurde die Lesumbrücke im Zuge der Blocklandlinie 1937 für den Verkehr freigegeben. Durch Kriegseinwirkungen wurde der Überbau zerstört und 1949 zunächst mit nur drei Hauptträgern auf den alten Unterbauten aus dem Jahr 1937 wiederhergestellt. 1956 wurden zwei weitere Hauptträger ergänzt, die nunmehr den westlichen Überbau (Fahrtrichtung Walsrode) bilden. 1973 erfolgte der grundlegende Ausbau der BAB 27 in dessen Zuge die Lesumbrücke um den Überbau Ost (Fahrtrichtung Cuxhaven) ergänzt wurde. Im Wesentlichen besteht das Brückenbauwerk daher aus zwei getrennten Überbauten in Stahlverbundbauweise, die auf zusammenhängenden Unterbauten gegründet sind.

Die Unterbauten (Widerlager und Stropfpfeiler) aus dem Jahr 1936 sind in Stahlbetonbauweise hergestellt, mit Mauerwerk verkleidet und auf Holzpfählen gegründet.

Beim 6-streifigen Ausbau der A 27 im Jahr 2005 in diesem Autobahnabschnitt wurden die Lesumbrücke nicht verbreitert. Zur Herstellung der 6-Streifigkeit wurde der Standstreifen zur 3. Fahrspur umgewidmet.

Im Jahr 2018 wurde von der Verwaltung eine Nachrechnung nach Nachrechnungsrichtlinie für das Brückenbauwerk in Auftrag gegeben. Nach Sichtung der Bestandsunterlagen wurde aufgrund von dokumentierten und teils nicht dokumentierten Schäden vom beauftragten Ingenieurbüro eine objektbezogene Schadensanalyse (OSA) am Bauwerk durchgeführt. Der Überbau des westlichen Teilbauwerks wurde im Ergebnis der OSA für den Verkehr gesperrt. Zur Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der BAB 27 ist eine 4+0 Verkehrsführung auf dem östlichen Überbau (Fahrtrichtung Cuxhaven) eingerichtet. Diese geht zu den Hauptverkehrszeiten mit erheblichen Verkehrsbeeinträchtigungen einher.

Auf Grundlage einer Machbarkeitsstudie sollen die Planungen für einen Ersatzneubau gestartet werden um in ein paar Jahren den Ersatzneubau starten zu können.



Abb. 21: Ansicht Lesumbrücke

## 5. Bundesstraße B 75

### 5.1 Grundsaniierung der B 75 zwischen Landesgrenze Niedersachsen bis hinter AS Huchting / Kirchhuchtinger Landstraße

Die B 75 bildet in diesem Bereich eine großräumige Verbindung zwischen der A 27 und der A 28.

Der maßgebliche Teil der B 75 wurde Ende der 1960er, Anfang der 1970er Jahre errichtet. Die Verkehrsbelastung in dem Streckenabschnitt ist seit der Inbetriebnahme stark gestiegen. Über die B 75 werden regelmäßig Schwerlast- und Großtransporte abgewickelt. Die B 75 ist als Bundesstraße mit einer großräumigen Verbindungsstufe der Straßenkategorie AS I zugeordnet.

In dem betrachteten Streckenabschnitt weist die B 75 zahlreiche Fahrbahnschäden auf. Daher muss die B 75 abschnittsweise saniert werden. Träger der jeweiligen Baumaßnahme ist die Bundesrepublik Deutschland.

Als Randbedingungen für die Durchführung der Grundsaniierung war zu berücksichtigen, dass die A 1 und die B 75 gegenseitige Ausweichstrecken bei Bauarbeiten und Sperrungen auf den jeweiligen Streckenabschnitten im Bremer Gebiet sind. Demzufolge müssen die Baumaßnahmen in diesen Bereichen koordiniert und aufeinander abgestimmt werden.



Abb. 22

Das Amt für Straßen und Verkehr Bremen (ASV) hat im Rahmen der laufenden Unterhaltung ihres Straßennetzes im Jahr 2020 den 1. Bauabschnitt der B 75 zwischen der Landesgrenze Niedersachsen und der AS Huchting / Kirchhuchtinger Landstraße saniert. Es handelte sich hier um den Bauabschnitt in Fahrtrichtung Bremen. Die Ausbaulänge betrug ca. 2,6 km. Insgesamt wurden 26 cm der vorhandenen Befestigung der Fahrbahn aufgenommen und entsprechend der RStO (Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen) ersetzt. Der neue Aufbau wurde mit 26 cm Asphalt (Deck-, Binder- und Tragschicht) hergestellt. Die verbleibende Schottertragschicht aus groben Schottermaterial wurde in einer Dicke von 20 cm mittels einer Steinfräse zerkleinert. Die zerkleinerte Schottertragschicht wurde anschließend mit Zement verfestigt. Im Zuge der Grundsanie rung der Fahrbahn wurden im 1. Bauabschnitt auch die Stahlschutzplanken mit erneuert.

Die Baukosten für den 1. Bauabschnitt beliefen sich auf ca. 3,9 Mio. €.

Im Jahr 2019 wurde bereits die Anschlussstelle Heinrich-Plett-Allee saniert. Hier fand nur eine Asphalt- und Stahlschutzplankensanierung statt. Für die AS Heinrich-Plett-Allee wurden 2 Wochen und für die Grundsanie rung B 75 Fahrtrichtung Bremen wurden 6 Wochen Bauzeit benötigt.

Für die kommenden Jahre stehen noch die Grundsanie rungen der B 75 in Fahrtrichtung Niedersachsen, der AS Heinrich-Plett-Allee, der AS Kirchhuchting und die Sanierung des Fahrtrichtungsmitteltrennstreifens aus.

## 5.2 Sanierung und Neubau der Stephanibrücke B 75

Die Nachrechnung der Stephanibrücke ist bis auf die Wirklichkeitsuntersuchungen für Ertüchtigungsmaßnahmen abgeschlossen. Daraus abgeleitet wurde ein Verzicht auf die Ermüdungsnachweisführung (gem. Nachrechnungsrichtlinie), eine Einstufung in BK60, die Instandsetzung der Ermüdungsschäden, die Beibehaltung der verkehrlichen Kompensationsmaßnahmen (LKW-Überholverbot und Abstandsgebot), der Rückbau der baulichen Kompensationsmaßnahmen (Bauzaun – halbseitige Sperrung des Radweges auf der Brücke) und die Eingeschränkte Nutzungsdauer von 12 bzw. 20 Jahren vorgenommen bzw. gewählt.

Auch unabhängig der rechnerischen Ergebnisse ist aufgrund des baldigen Erreichens der theoretischen Nutzungsdauer des Bauwerks und des Gesamtzustands (Zustandsnote 3,0 - nicht ausreichender Zustand) von der Auftragsverwaltung Bremen die Entscheidung für einen Ersatzneubau getroffen worden, um einen ausreichend langen Planungsvorlauf für diese komplexe innerstädtische Baumaßnahme zu haben. Im Rahmen der Vorbereitung für die Planung eines Ersatzneubaus wurde mit dem BMVI abgestimmt, dass hier ein Planungswettbewerb gem. der Richtlinie für Planungswettbewerbe (RPW 2013) unter Beteiligung des BMVI durchgeführt werden soll. Für die Durchführung eines Planungswettbewerbs wurden Leistungen definiert, die im Rahmen der Wettbewerbs- und Verfahrensbetreuung an einen externen Dienstleister vergeben werden sollen.

Parallel zur weiteren Vorbereitung des Planungswettbewerbs ist die Durchführung einer Bedarfsanalyse für die weitere Planung ggf. notwendig. Die Autobahn GmbH wird über die Niederlassung Nord-West (Hannover) das Projekt ab 2021 weiter betreuen.



Abb.23: Stephanibrücke 2016, Seitenansicht



Abb.24: Lage der Stephanibrücke (BW 14-2) mit Vorlandbrücke (BW 141-1) und Rampen / Stützwände (BW 141-3/4/5)

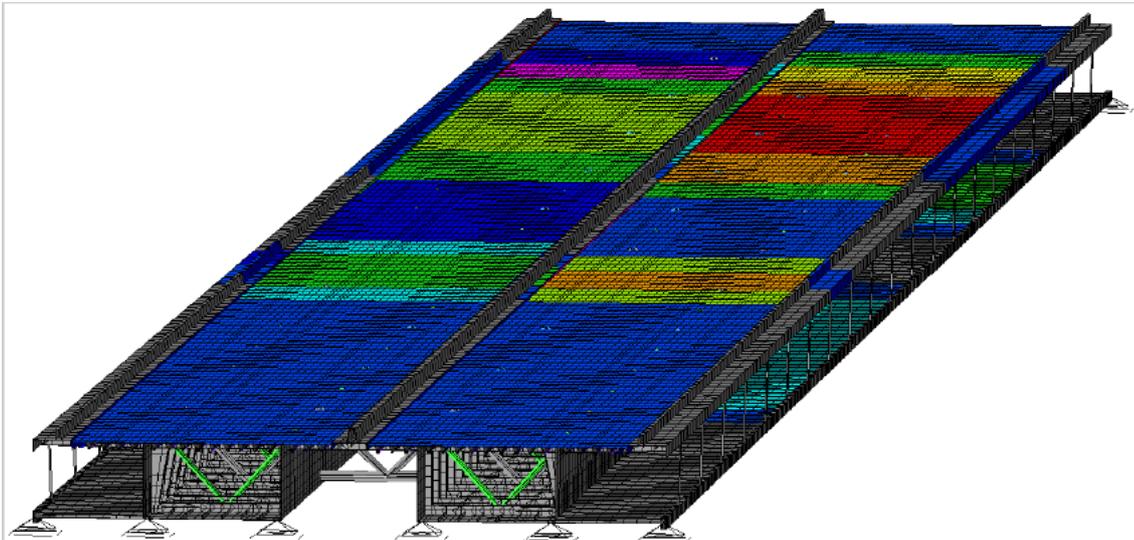


Abb.25: Statisches System als Schalenmodell aus der Nachrechnung, 2017

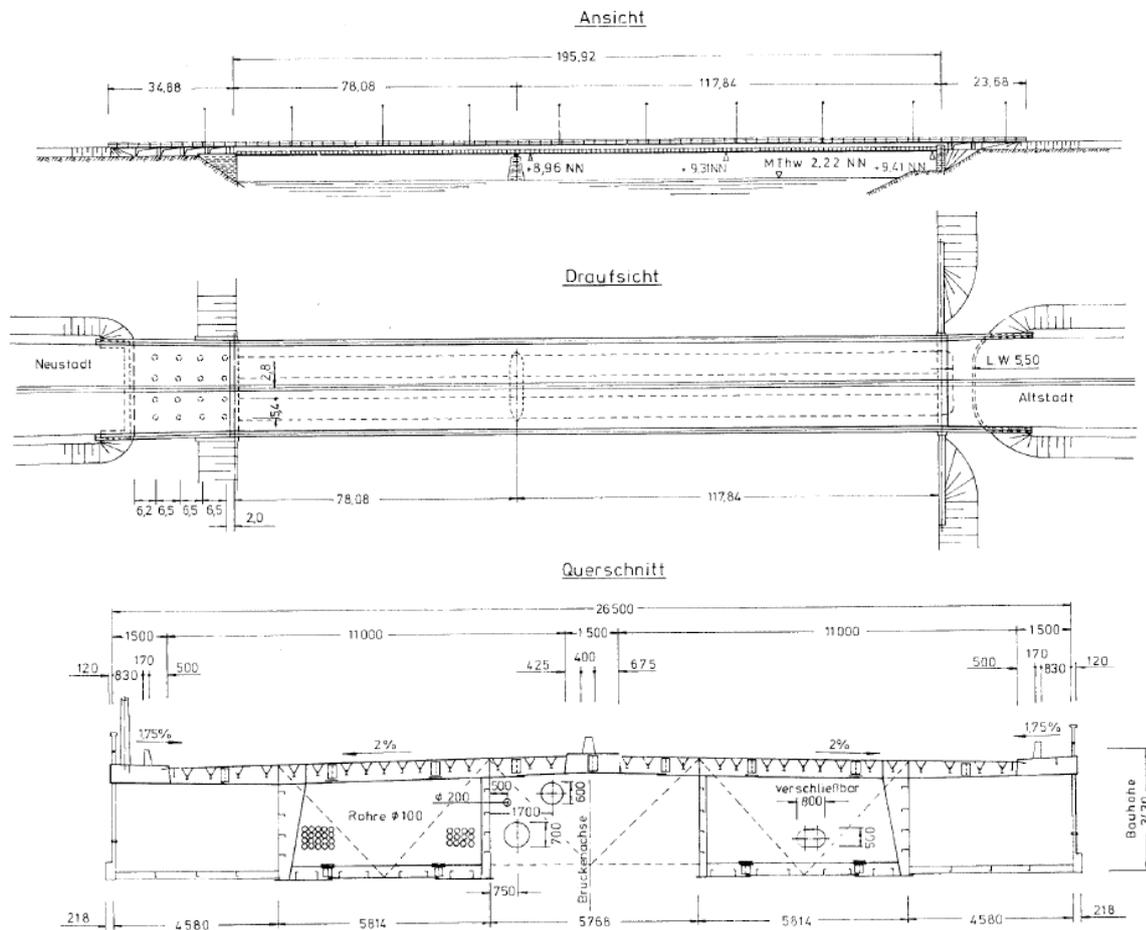


Abb.26: Ansichten der Stephanibrücke, Bestand

### 5.3 Ersatzneubau Varreler Bäke B75

Im Zuge der Bundesstraße B75 befindet sich auf der Landesgrenze Bremen / Niedersachsen zur Überführung der Varreler Bäke ein im Jahre 1961 erstelltes Brückenbauwerk. Dieses Bauwerk muss wegen erheblicher Defizite ersetzt werden.

Auf Grundlage von 2 Planfeststellungsbeschlüssen besteht seit April 2020 Baurecht für den ca. 6 Mio. EUR teuren Ersatzneubau. Die Ausschreibungsunterlagen zur baulichen Umsetzung der Maßnahme wurden erstellt. Im ersten Quartal 2021 soll mit dem Bau begonnen werden. Nach einer Bauzeit von ca. 2 Jahren soll Ende 2022 / Anfang 2023 der Bau fertiggestellt worden sein.

Eine Herausforderung wird die Aufrechterhaltung des Verkehrs auf dieser Haupteinfahrtstraße aus Richtung Westen sein.

Der Bauablauf wird intensiv mit den parallelen Baumaßnahmen im Stadtteil Huchting zum Bau der Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 abgestimmt.



Abb. 27: Visualisierung der B75 für die Bauphase mit Nutzung einer Behelfsbrücke

## 6. Neubau der Bundesstraße B6n

Die geplante Realisierung der B 6n stellt eine Trasse vom BA 2/2 der A 281 über die Landesgrenze Bremen / Niedersachsen bis zum Anschluss an die A 1 AS Bremen-Brinkum dar und soll damit einen zweiten Anschluss der A 281 über eine Bundesstraße B 6n an die A 1 anbieten. Neben einer massiven Entlastung der Kattenturmer Heerstraße führt die B 6n zu einer deutlichen Verbesserung der Verkehrsbeziehungen zwischen Bremen und den angrenzenden niedersächsischen Landkreisen.

In einem ersten Planungsschritt wurde in einem Variantenvergleich eine möglichst anwohnerfreundliche „Bremer Vorzugsvariante“ erarbeitet. Hierzu wurden im Bereich des Bremer Flughafens Trassenführungen entwickelt, die einerseits eine komplette Umfahrung der Start- und Landebahn berücksichtigen, andererseits aber auch eine Unterführung der gesamten Start- und Landebahn, unter Berücksichtigung sämtlicher Flugsicherheitsaspekte, vorsehen. Das ca. 4 km lange Projekt ist im aktuellen Bedarfsplan des Bundes als sogenannte Umfahrungsvariante mit einem sehr hohen Nutzen / Kosten-Verhältnis als Maßnahme für den vordringlichen Bedarf bewertet worden.

Politisch beschlossen wurde in Bremen die Realisierung einer B 6n mit Unterquerung der Start- und Landebahn. Diese Variante ist jedoch mit ca. 300 Mio. EUR doppelt so teuer wie eine Umfahrungsvariante.

Aktuell ruhen die Planungen zur B 6n.

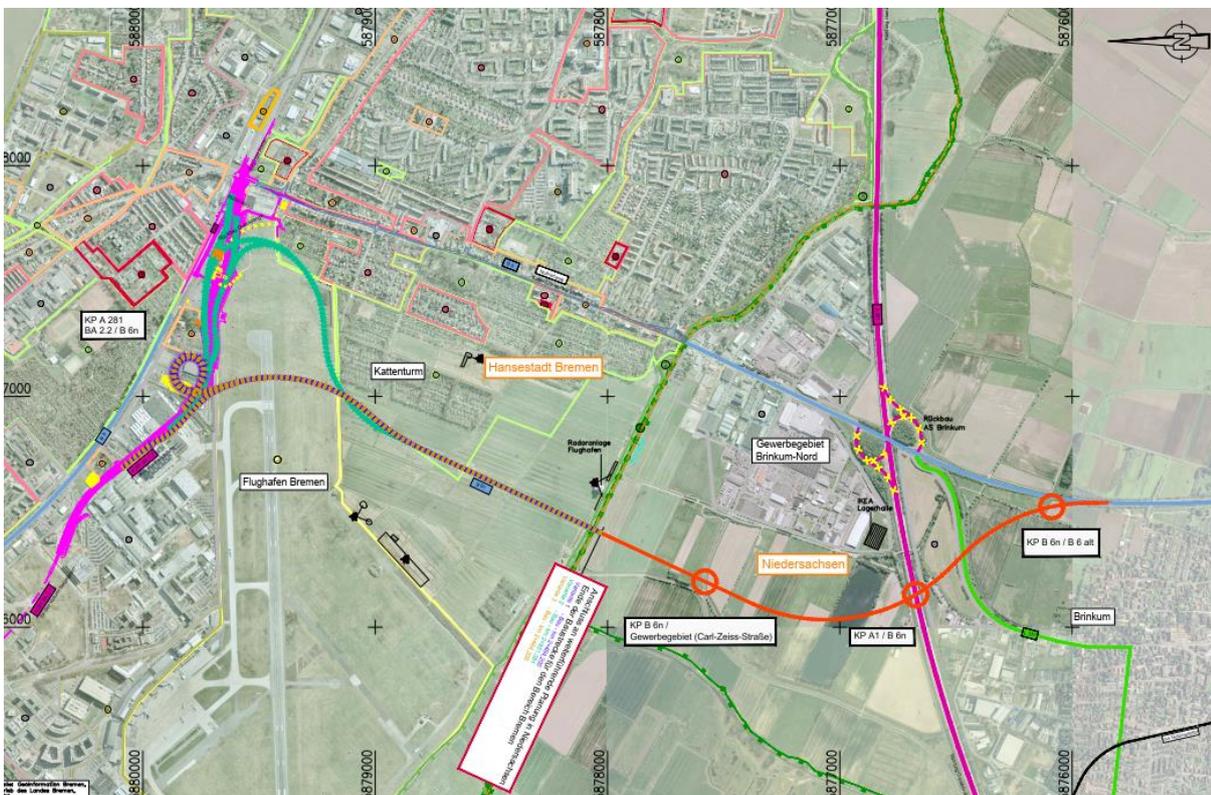


Abb. 28: B 6n – Konzeptdarstellung einer Unterquerungsvariante sowie einer Umfahrvvariante (Darstellung grün)

## 7. Neubau der Bundesstraße B 212n

Die gesamte Realisierung der B 212n über die Landesgrenze Bremen / Niedersachsen bis zum Anschluss an die A 281 soll künftig zu einer deutlich verbesserten verkehrlichen Verbindung zwischen den Räumen Wesermarsch, Delmenhorst und Bremen mit den vielfältigen Verflechtungsbeziehungen untereinander sowie einem Anschluss des Unterweserraumes mit seinen Seehafenstandorten an das Fernstraßennetz führen. Bedingt durch die Anbaufreiheit, der Querschnittsgestaltung und der Entlastung der Ortsdurchfahrten findet eine Erhöhung der Verkehrssicherheit statt.

Im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist die B 212n für den Bremer Bereich in den weiteren Bedarf, für den niedersächsischen Bereich in den vordringlichen Bedarf eingestuft.

Auf der Grundlage von abgeschlossenen Raumordnungs- und Flächennutzungs-planänderungsverfahren wurde durch die Niedersächsische Landesstraßenbauverwaltung im April 2010 der Antrag auf Linienbestimmung beim Bund gestellt. Im Dezember 2012 wurde die Linienbestimmung bekanntgegeben.

Wegen erheblicher Diskussionen zur gewählten Trassenlage sowie zur Verknüpfung der B 212n mit dem nachgeordneten Straßennetz fand eine Überprüfung der bisher diskutierten Varianten statt. Hier stellte sich als vorzugswürdige Variante ein südlicher Trassenverlauf mit einem „halben“ Anschluss an die Stedinger Landstraße heraus. Dieser „halbe Anschluss“ berücksichtigt keine Verkehrsbeziehungen zwischen Bremen und Delmenhorst über die neue B 212n und die Stedinger Landstraße.

Besondere Herausforderungen bei dieser Planung sind die Minimierung der Lärmbetroffenheiten für den Menschen sowie die Berücksichtigung der hohen naturschutzfachlichen Anforderungen wegen der Beeinträchtigung mehrerer EU-Vogelschutz und FFH-Gebiete.

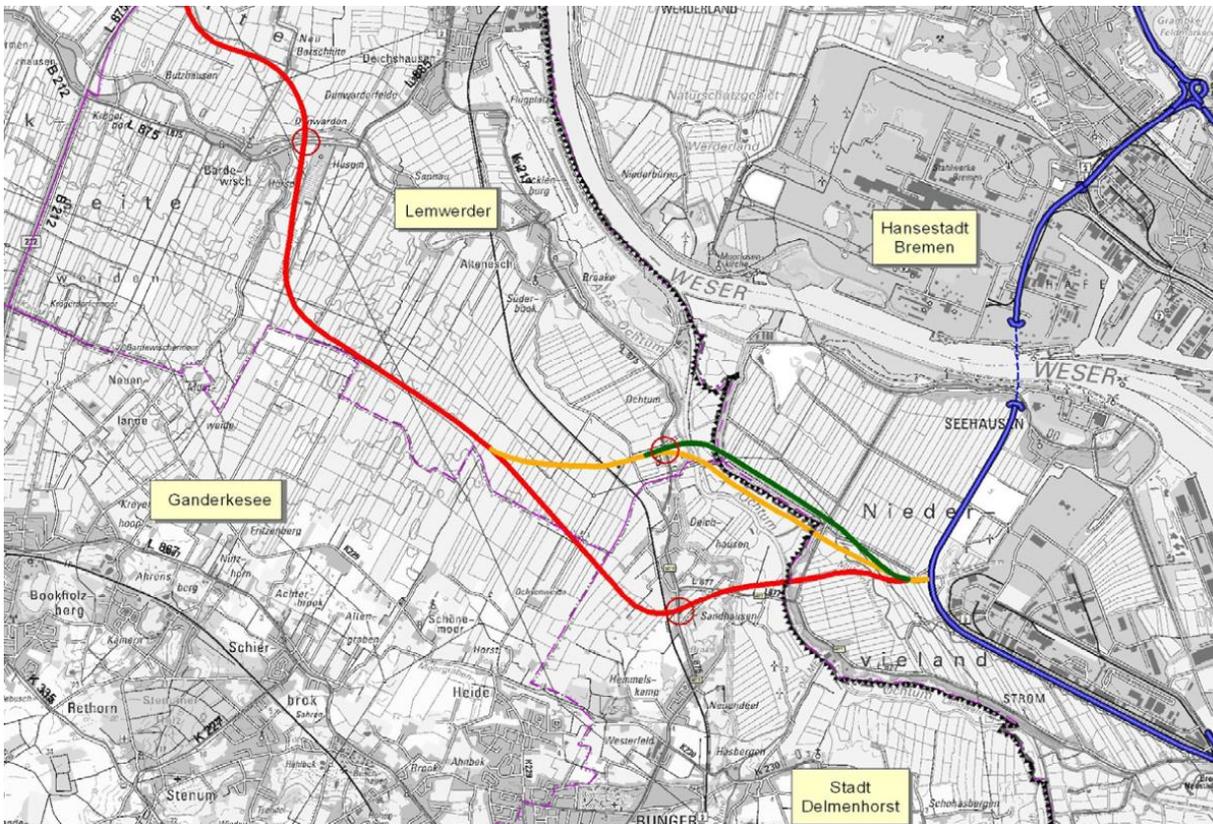


Abb. 29: B 212n – Übersichtslageplan zur Variantendiskussion

### C. Finanzielle, personalwirtschaftliche und genderspezifische Auswirkungen

Keine.

#### Beschlussempfehlung:

Die staatliche Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.