

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

<b>Ressort:</b>	Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau	<b>Verantwortlich:</b>	Herr Eggers
<b>Abteilung/Referat:</b>	ASV 2	<b>Telefon:</b>	18436
<b>Vorlagentyp:</b>	Beschlussvorlage Ausschüsse/Deputationen	<b>Aktenzeichen:</b>	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.
<b>öff. / n.öff.:</b>	öffentlich	<b>Wirtschaftlichkeit:</b>	Wählen Sie ein Element aus.

Beratungsfolge	Beratungsaktion
Städtische 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:**

Aktueller Sachstand der Fuß- und Radwegebrücken über die Weser

### **Vorlagentext:**

#### **A. Problem**

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.

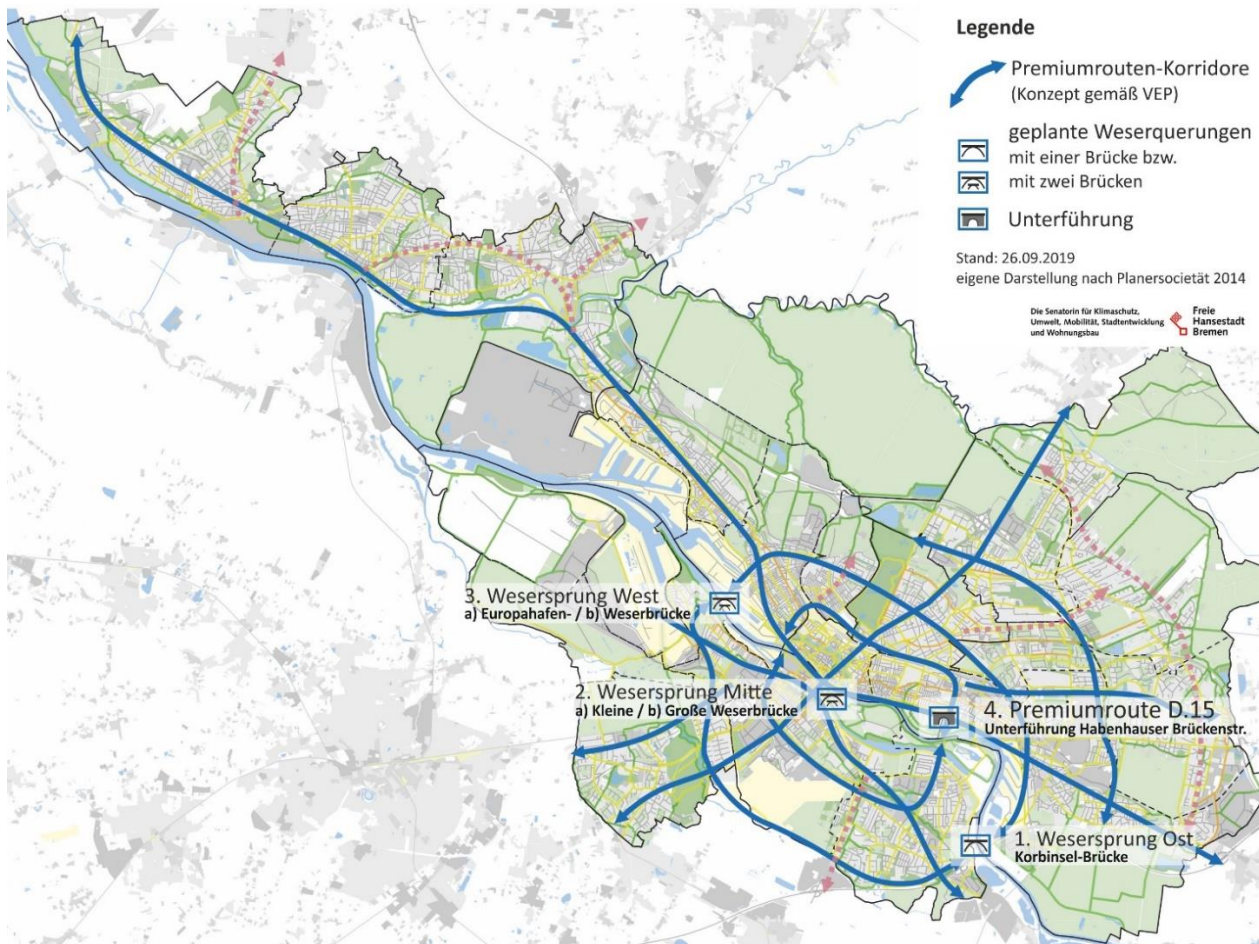


Abb. 1: Zukünftige Fahrrad Premiumrouten; Quelle: SKUMS

Für den Wesersprung Ost (Korbinsel-Brücke) und Wesersprung Mitte (Große Weserbrücke) wurden Interessensbekundungen zur Förderung der Planungsmittel beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) eingereicht. Die Förderung für beide Projekte für die Leistungsphasen 1 bis 4 wurden inzwischen mittels vorläufiger Zuwendungsbescheide durch das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) bestätigt. Die Absicherung der bremischen Haushaltsmittel für die Planungsleistungen (Leistungsphasen 1 bis 4) ist noch einzuwerben (siehe hierzu zwei gesonderte Vorlagen für die städtische Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung Deputation am 28.04.2022).

Die Finanzierung des Projektes Brücke über die Kleine Weser samt des Anschlusses Stadtwerderpark in Höhe von insgesamt 7,6 Mio. EUR (davon 1,201 Mio. EUR für den Stadtwerderpark) erfolgt durch das Städtebauförderungsprogramm „Lebendige Zentren aus dem Integrierten Entwicklungskonzept (IEK) „Alte Neustadt / Buntentor“. Die Finanzierung ist seit 2018 gesichert und entsprechend 2018 das Projekt auf der Grundlage der Machbarkeitsstudie beauftragt. Für weitere etwaige Kostensteigerungen müssen angesichts der Finanzierung weiterer Programmgebiete der Städtebauförderung in den 2020er Jahren andere Finanzierungsmöglichkeiten (insbesondere Förderprogramme für den Klimaschutz des Bundes bzgl. Stärkung der Nahmobilität) gefunden werden.

Für den Wesersprung West ist eine Machbarkeitsstudie beauftragt. Die Kosten der Machbarkeitsuntersuchung sind im Haushalt gesichert. Im Falle eines positiven Ergebnisses der Machbarkeitsuntersuchung und einer darauffolgenden Umsetzung wird eine Finanzierung über Fördermittel des Bundes – analog zu den Wesersprüngen Mitte und Ost – angestrebt. Die Projektleitung für die Planung und den Bau der Brücken erfolgt seitens des Amtes für Straßen und Verkehr (Abteilung 5). Zum 01.12.2021 konnte die Stelle der „Technischen Koordination/Projektleitung Wesersprünge“ besetzt werden. Nachfolgend werden die Projektsachstände für jedes Brückenbauwerk dargestellt:

## Wesersprung Mitte (Brücke über die Kleine Weser und Große Weserbrücke)



Abb. 2: Simulation des neuen Brückenschlags in Blickrichtung stromabwärts; Quelle BPR 2019, mit Nachbearbeitung durch BPW stadtplanung (Kennzeichnen Neustadt/ Stadtwerder/ Altstadt)

### Brücke über die Kleine Weser

Für die geplante Brücke liegt eine Machbarkeitsstudie vor, auf deren Grundlage aktuell die Entwurfsplanung (Leistungsphase 3) erfolgt. Anfang Juni 2022 soll ein erster Bauwerksentwurf vorliegen. Die in der Machbarkeitsstudie berücksichtigte nutzbare Breite (5 m, davon 3 m Radweg und 2 m Gehweg) wird inzwischen seitens der Verkehrsabteilung fachlich als nicht mehr ausreichend eingeschätzt. Die für den Geh- und Radverkehr nutzbare Gesamtbreite der Brücke beträgt nun 8 Meter. Dies begründet sich durch die Qualitätsstandards von Premiumrouten und eine zu erwartende hohe Nachfrage im Radverkehr (Entlastung Wilhelm-Kaisen-Brücke, Premiumradroute, Fahrradroute Wallring), die möglichst konfliktfrei mit dem Fußverkehr (auch hier ausreichende Breiten, für Längsverkehr und Verweilen) geführt werden soll.

Die Kleine Weserbrücke ist zusammen mit der Großen Weserbrücke Bestandteil des Wesersprungs Mitte und verbindet die Alte Neustadt auf Höhe der Piepe mit dem Stadtwerder. Zwischen diesen beiden geplanten Brückenbauwerken liegt ein öffentlicher Grünstreifen, auf dem die angemessene Wegeverbindung verortet werden wird. Die Breiten der Wege für den Fuß- und Radverkehr orientieren sich an jenen der Kleinen Weserbrücke. Die planerische Vorbereitung dieser Teilstrecke obliegt dem Umweltbetrieb Bremen unter Einbindung des ASV (Planung des Radwegs) und wird ebenfalls über das Städtebauförderungsprogramm Lebendige Zentren finanziert.

Die Themen Freiraumplanung und Verkehr sowie Anschluss der Kleinen Weserbrücke an die Stadtstrecke und den Stadtwerderpark werden parallel zu den Brückenplanungen durch die hierfür fachlich zuständigen Einheiten begleitet. Die Baustelleneinrichtung soll während der Bauzeit im Bereich des Stadtwerderparks eingerichtet werden. Die genauen Standorte der Zufahrtsituation und Baustellenlogistik werden derzeit zwischen der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, dem Amt für Straßen und Verkehr sowie dem Umweltbetrieb Bremen geklärt.



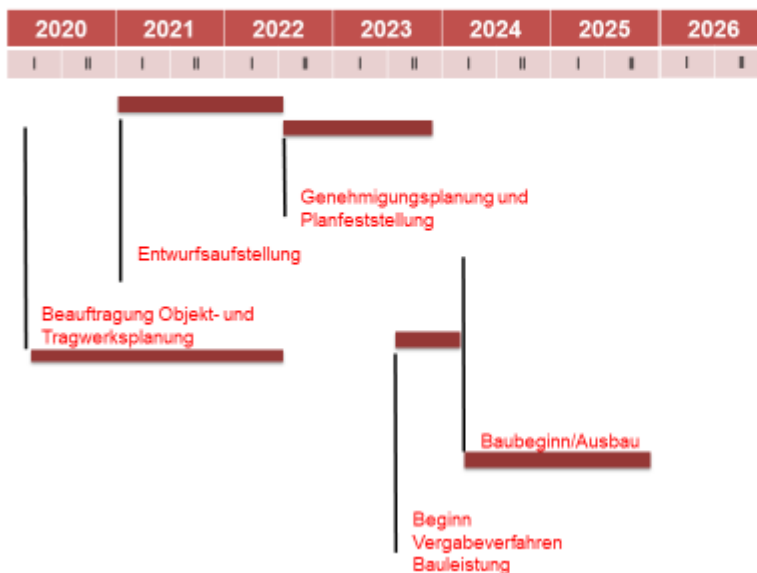
Im Planungsbereich der Kleinen Weserbrücke kreuzen Gashochdrucksysteme und Wassertransportsysteme (Düker) die Weser. Die Lageuntersuchung sowie mögliche Umverlegungen von Wasserleitungen werden abschließend geklärt, wenn eine stichhaltige Statik und der erforderliche Raum für die Fundamentherstellung vorliegen.

Ab Mitte 2022 beginnt die Genehmigungsplanung der Brücke. Bestandteil der Planungsphase ist ein Teilnahmewettbewerb für die Tragwerksplanung nach §51 HOAI (Lph 4-6). Im Verlauf der aktuell laufenden Entwurfsplanung wurde entschieden, dass aufgrund der festgestellten Komplexität des Brückenbauwerkes und der schwierigen örtlichen Randbedingungen sowie Abstimmungsebenen und Abstimmungspartner, die Ausführungsplanung vorzuziehen ist. Sowohl die Tragwerksplanung, als auch die Durchführung und Begleitung des EU-weiten Vergabeverfahrens werden ausgeschrieben.

Der Rahmenterminplan sieht einen Baubeginn für das 1. Quartal 2024 vor. Folgender Zeitplan ist vorgesehen:

### BW 2501 Kleine Weser Prognose über weiteren Verlauf

Die Senatskanzlei für Wirtschaft, Umwelt, Modernität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau  
Freie Hansestadt Bremen



### Große Weserbrücke

Für die Große Weserbrücke liegt ein Diskussionsergebnis aus dem Jahr 2017 vor, das auf Grundlage der Machbarkeitsstudie der Brücke über die Kleine Weser erstellt wurde.

Ein zentrales Ziel der innerstädtischen Verbesserung der Radwegeinfrastruktur ist der Schluss des Innenstadtrings. Mit dem geplanten Ringschluss der Wallanlagen wird eine attraktive Rad- und Fußgängeroute ausgebildet, welche die innerstädtischen Wegenetze ergänzt und die dringend erforderliche Entlastung für die stark frequentierte Wilhelm-Kaisen-Brücke realisiert. Die neue Weserbrücke wird somit also Teil der denkmalgeschützten Wallanlagen und ist als ein bedeutendes und stadtraumprägendes Infrastrukturelement der Verkehrswende entsprechend sensibel aus dem Kontext zu entwickeln und in hochwertiger gestalterischer Prägnanz und funktionaler Qualität umzusetzen. Für diesen Zweck wird ein Realisierungswettbewerb für die Große Weserbrücke ausgeschrieben, welcher die Identifikation des besten Entwurfskonzeptes für das Brückenbauwerk und seine freiraumplanerische Einbettung zum Ziel hat. Der Realisierungswettbewerb wird voraussichtlich ab Mitte 2022 beginnen.

Die Große Weserbrücke wird auf dem Stadtwerder in Höhe des Stadtwerderparks und auf der Seite des Osterdeichs an den Knotenpunkt Tiefer/Altenwall angeschlossen.

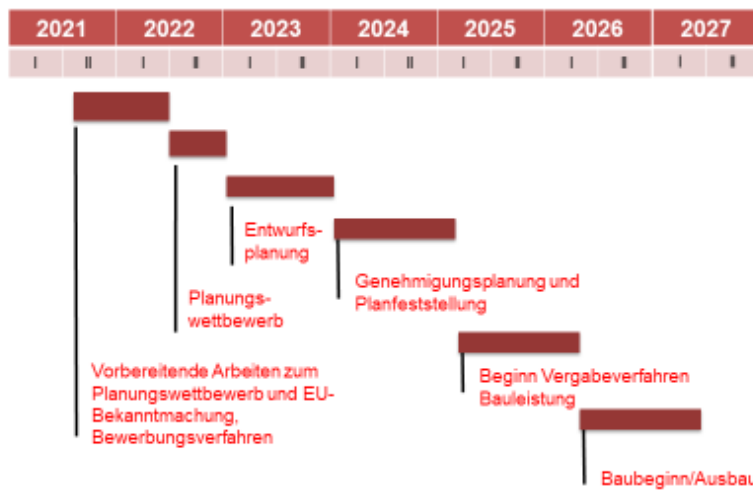
Im Rahmen der Vorplanungen ist deutlich geworden, dass die Anpassung des Knotenpunktes Altenwall/Osterdeich eine Neuplanung des gesamten Kreuzungsbereichs erfordert (Aufstellflächen für Fuß- und Radverkehr, Fahrbeziehungen, LSA). Der Realisierungswettbewerb der Großen Weserbrücke wird voraussichtlich den Brückenanschluss an den Osterdeich sowie den Querungspunkt an der Werderstraße berücksichtigen.

Nach jetzigem Stand wird davon ausgegangen, dass im zweiten Halbjahr 2022 der Planungswettbewerb mit einer brückentechnischen Vorzugsvariante abgeschlossen ist und danach die vertiefende Planung beginnen kann. Grundlage für den Beginn der Planungsmaßnahmen ist der seit Dezember 2021 vorliegende vorläufige Zuwendungsbescheid des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG). Ziel ist es, 2024 die Genehmigungsplanung zu beginnen und ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen sowie im 1. Quartal 2026 mit dem Bau der Großen Weserbrücke beginnen zu können. Folgender Zeitplan ist vorgesehen:

## BW 2502 Wesersprung Mitte – Große Weserbrücke

Die Senckenberg für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau **Freie Hansestadt Bremen**

### Prognose über weiteren Verlauf



## Wesersprung Ost

Für die Korbinsel-Brücke (Wesersprung Ost) liegt eine Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2015 vor, mit der der Planungskorridor festgelegt wurde. Der Vorzugskorridor stellt sich wie folgt dar (siehe Abb. 3):

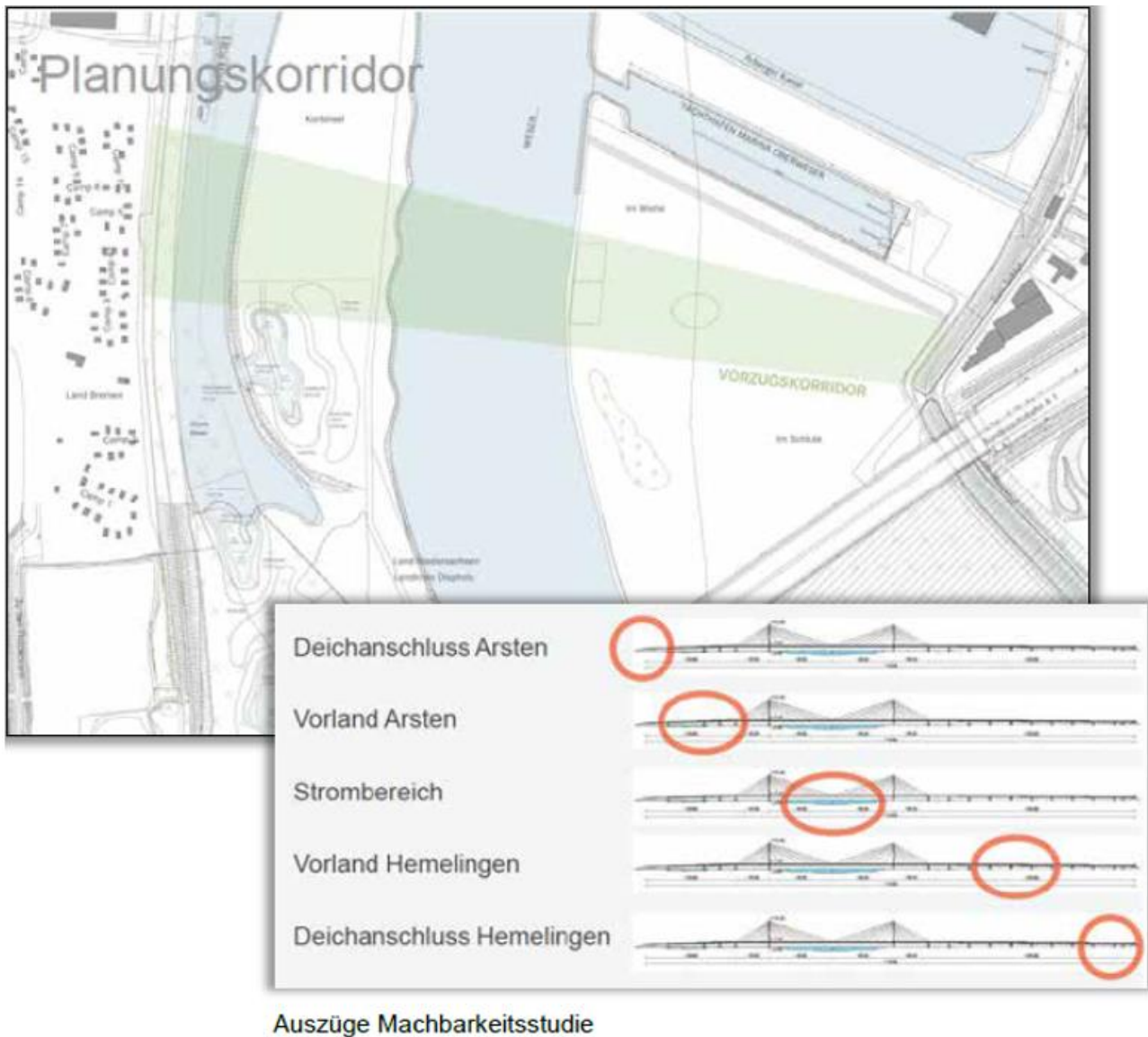


Abb. 3: Vorzugskorridor Wesersprung Ost

Für den Wesersprung Ost ist aufgrund der abgestimmten Machbarkeitsstudie kein Planungswettbewerb erforderlich. Zwischen der Senatsbaudirektorin und dem Abteilungsleiter 5 wurde vereinbart, dass das Projekt in einem Gestaltungsgremium behandelt wird. Ein in der Machbarkeitsstudie aufgeführter Lösungsansatz für einen alternativen Korridor in Höhe des Allerhafens kann aufgrund des zu geringen Abstandes zur Autobahnbrücke (Vorgabe des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Weser-Jade-Nordsee) nicht weiterverfolgt werden. Darüber hinaus wurde ein Anhängen des Radwegs an die vorhandene Autobahnbrücke aus statischen Gründen (Einschränkung der Vorfelddrücke in Hemelingen) ausgeschlossen.

Nach jetzigem Stand wird davon ausgegangen, dass im 3. Quartal 2022 das Vergabeverfahren mit einer brückentechnischen Vorzugsvariante abgeschlossen ist und danach die vertiefende Planung beginnen kann. Grundlage für den Beginn der Planungsmaßnahmen ist der seit Dezember 2021 vorliegende vorläufige Zuwendungsbescheid des BAG. Es wird weiterhin beabsichtigt, 2024 das Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Im 1. Quartal 2026 soll mit dem Bau der Korbinsel-Brücke begonnen werden, die Fertigstellung ist für Ende 2027 geplant.

## Wesersprung West

Die geplante Brücke zwischen Woltmershausen und der Überseestadt bildet zusammen mit der Brücke über den Europahafen den Wesersprung West.

## Brücke zwischen Woltmershausen und der Überseestadt

Die Machbarkeitsstudie für den Wesersprung West, der Woltmershausen und die Überseestadt verbinden soll, wurde Ende 2021 vergeben. Ziel der Studie ist es, die technische Machbarkeit der Brücke für zwei potenzielle Standorte zu untersuchen (siehe Abb. 4):

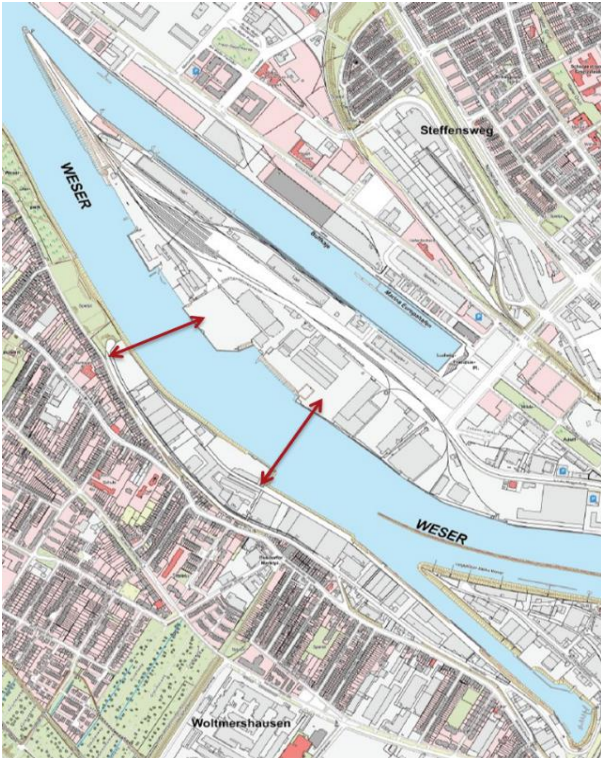


Abb. 4: Geplante Korridore Wesersprung West; Quelle: ©GeoBasis-DE / GeoInformation Bremen, DE. 2021

Die Korridore orientieren sich auf Seite der Überseeinsel an den grünen Fugen des Rahmenplans Überseeinsel und in Woltmershausen an den aktuell vorhandenen Zugangsmöglichkeiten zur Weser. Mit den Abteilungen SKUMS 6 und 7 wurden bereits die fachlichen Vorgespräche geführt (u.a. im Rahmen des Arbeitskreises Wesersprung West). Die bisher erarbeiteten Ergebnisse und somit auch die beiden aktuell untersuchten Korridore sind im genannten Rahmen abgestimmt.

Die Machbarkeitsstudie erarbeitet innerhalb eines Suchkorridors die Anforderungen an Standort und Bauwerk, Lage im Raum und Einbindung in die Verkehrsnetze sowie aktuelle und zukünftige Entwicklungen in den angrenzenden Gebieten. Auch die Option einer Nutzung der neuen Brücke durch den Umweltverbund, also für Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV, wird geprüft. Im Rahmen der Erstellung der Ausschreibung wurde seitens der BSAG eingebracht, dass die Befahrung mit Mini-Bussen vorstellbar ist. Eine Befahrung durch eine Straßenbahn ist nicht Gegenstand der Betrachtungen. Hinsichtlich der fortschreitenden Entwicklung der Überseeinsel und des vorderen Woltmershausen, werden die erwarteten Bedarfe mit SKUMS 5 und der BSAG abgestimmt und fließen in die Machbarkeitsstudie ein. Relevant ist hier die zukünftige Gestaltung des Liniennetzes und des erwarteten Fahrgastaufkommens.

Seitens der swb AG wurde Interesse an der Verknüpfung des Brückenbauwerkes mit einer Fernwärmetrasse geäußert. Die Möglichkeit der Einbindung der Fernwärmeleitung in das

Brückenbauwerk ist Bestandteil der Machbarkeitsuntersuchung und wird im Rahmen dessen bearbeitet. Der Bearbeitungszeitraum beträgt zwölf Monate, so dass die Studie Ende 2022 abgeschlossen sein wird.

### **Brücke über den Europahafen**

Die Planung der Brücke über den Europahafen liegt im Zuständigkeitsbereich der Wirtschaftsförderung Bremen GmbH. Die Rahmenplanung der Überseeinsel (Bericht vom 01.10.2019) hat sich zum Ziel gesetzt, den Bereich weitgehend autofrei zu organisieren. Das innovative Verkehrs- und Mobilitätskonzept konzentriert sich auf den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV. Die Brücken über den Europahafen und die Weser sollen zukünftig die Stadtteile über Hafenbecken und Fluss hinweg vernetzen. Eine Fuß- und Fahrradbrücke soll das Europahafenbecken queren und so den Stadtteil Walle an die Weserpromenade mit geplantem Überseeinselpark anbinden. Parallel dazu untersucht die laufende Machbarkeitsuntersuchung „Straßenbahn in die Überseestadt“ (Sofortmaßnahme 14 infolge des Deputationsbeschlusses zum IVK vom 01.11.2018) eine mögliche Straßenbahnverbindung über das Europahafenbecken in der gleichen räumlichen Lage wie die Fuß- und Radwegbrücke. Aufgrund der planerischen Wechselwirkungen zwischen den Brücken ruhen die Untersuchungen zur Fuß- und Radwegbrücke über den Europahafen, bis eine Vorzugsvariante vorliegt. Mit einer Vorzugsvariante wird bis Herbst 2022 gerechnet.

### **B. Lösung**

Die Planungen für die Wesersprünge werden weiter fortgesetzt.

### **C. Alternative**

Keine

### **D. Finanzielle, personalwirtschaftliche und genderspezifische Auswirkungen**

#### **Finanzielle Auswirkungen**

Die notwendigen finanziellen Beschlüsse für die Korbinsel-Brücke und Große Weserbrücke werden über die städtische Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung eingeholt (siehe hierzu gesonderte Vorlagen für die Deputation am 28.04.2022).

#### **Personalwirtschaftliche Auswirkungen und Genderprüfung**

Die Förderung des Fuß- und Radverkehrs dient der Verfolgung von Gender-Aspekten und verbessert die Voraussetzungen für eine gleichberechtigte gesellschaftliche Teilhabe. Bei der Realisierung von Brücken- und Tunnelbauwerken ist dabei in besonderem Maße auf die Vermeidung von Angsträumen zu achten.

### **E. Beteiligung/Abstimmung**

Keine

### **F. Öffentlichkeitsarbeit/Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz**

Die Vorlage ist zur Veröffentlichung geeignet.



**Beschlussempfehlung:**

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