

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

Ressort:	Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau / Die Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa	Verantwortlich:	Reinert / Mannl
Abteilung/Referat:	SKUMS 5/51 ASV 5	Telefon:	56866 / 9300
Vorlagentyp:	Beschlussvorlage Ausschüsse/Deputationen	Aktenzeichen:	Depu WA 20/202-S
öff. / n.öff.:	öffentlich	Wirtschaftlichkeit:	Keine WU

Beratungsfolge	Beratungsaktion
Städtische Deputation für Wirtschaft und Arbeit - 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 zum Planungsprozess der neuen Geh- und Radwegbrücken über die Weser (Wesersprünge)

Vorlagentext:

A. Sachdarstellung

Bremen ist eine Stadt am Fluss. Die Weser prägt die Stadt, aber sie trennt auch die Stadtteile zu beiden Seiten. Heute bündeln vor allem die Brücken der A 1, der B 75 und die Karl-Carstens-Brücke die Kfz-Verkehre, die innerstädtischen Brücken sind zentrale Verbindungen des Rad- und Fußverkehrs von und zur Innenstadt, die Brücke über das Weserwehr wird werktäglich vor allem vom Radverkehr und am Wochenende vor allem vom Fuß- und Radverkehr im Freizeitverkehr genutzt.

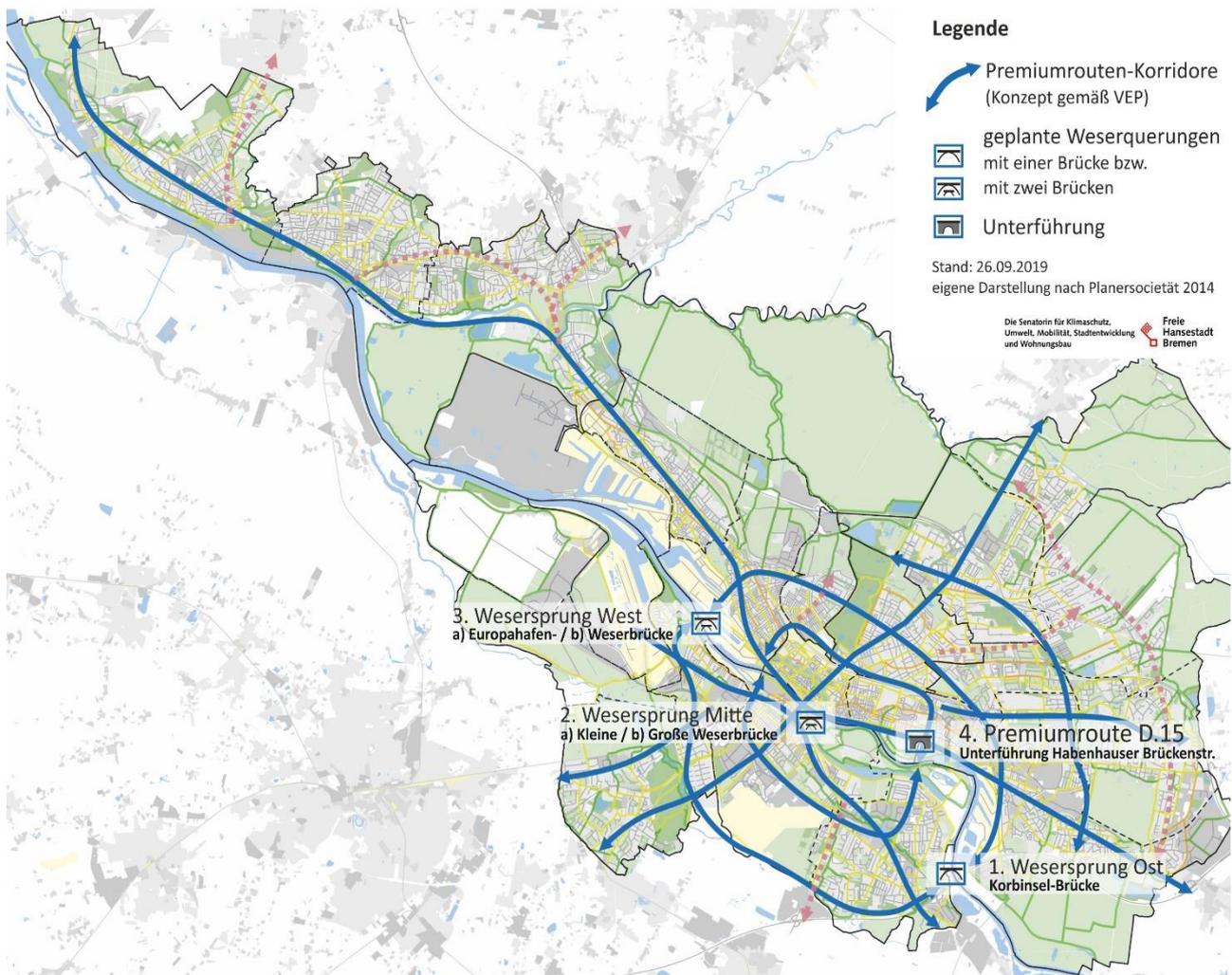
Zur besseren Verbindung von Stadtteilen, Quartieren und Menschen links und rechts der Weser und für eine bessere Verknüpfung von Funktionen, sozialen Infrastrukturen sowie Naherholungsräumen sind mehrere neue Brücken über die Weser vorgesehen – zur Stärkung der Nahmobilität und als wichtiger Baustein für die Verkehrswende ausschließlich für Fußgänger*innen und Radfahrende. Damit soll die Vernetzung der Stadt und der Stadtgesellschaft sowie die Nutzung des Fahrrads im Alltag und in der Freizeit als ein Baustein für eine umweltfreundliche Mobilität gefördert werden, die

Barrierewirkung der Weser überwunden und neue Potenziale der Stadtteile und der Quartiere erschlossen werden.

Im Rahmen des Planungsprozesses zur Errichtung von Brücken als technisches Bauwerk sind die Anforderungen zur Stand- und Verkehrssicherheit, zur Dauerhaftigkeit und Funktionsfähigkeit sowie wirtschaftliche und gestalterische Anforderungen zu betrachten und in Einklang zu bringen. Das technische Brückenbauwerk bei den neu zu planenden Weserquerungen ist Bestandteil einer integrierten Fachplanung, in der die Belange der Verkehrsplanung, der Stadtentwicklung, des Umwelt- und Naturschutzes, der Wasserwirtschaft und der Schifffahrt Eingang finden und zu einem Gesamtkonzept entwickelt werden. Durch die neuen Verbindungen entstehen neue Vernetzungsstrukturen zwischen Stadtteilen beiderseits der Weser. Die Etablierung neuer Nachbarschaften sind in ihren Auswirkungen und Folgen für die unterschiedlichen Stadträume mitzudenken und zu gestalten. Hieraus resultierende Handlungserfordernisse sowohl für die Verkehrsplanung und Stadtplanung, beispielsweise bei der Zuwegung und Einbindung der neuen Brücken in das Rad- und Fußwegenetz, oder bei der Planung von Schul- und Kitastandorten etc.

Für den Planungsprozess der Wesersprünge wurde eine Projektorganisation initiiert, die einen kontinuierlichen Austausch unter allen Planungsbeteiligten und eine Beachtung aller Belange sicherstellt.

Der vorliegende Bericht dient dazu, den aktuellen Sachstand der Planungsprozesse der einzelnen Brückenprojekte darzustellen.



Wesersprung Ost – Korbinsel-Brücke

Am südlichen Stadtrand soll der Wesersprung Ost die Obervielander Ortsteile Arsten und Habenhausen mit dem Stadtteil Hemelingen im Bereich der Korbinsel verbinden.

Heute liegen in dieser Achse nur die Autobahnbrücke der A 1 und die Eisenbahnbrücke der Strecke Bremen-Osnabrück. Die nächste für den Radverkehr nutzbare Brücke flussaufwärts liegt in Achim, flussabwärts am Weserwehr. Durch die neue direkte Verbindung entfallen für Radfahrer*innen bis zu 8 km lange Umwege über das Weserwehr bzw. die Karl-Carstens-Brücke.

Die Korbinsel-Brücke ist als Maßnahme D.23 im beschlossenen Handlungskonzept des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025 enthalten und erschließt neue Potenziale zur Nutzung des Fahrrads im südlichen Stadtgebiet. Sie ermöglicht eine fahrradfreundliche Erreichbarkeit von Orten, die ohne diese Verbindung nicht möglich wären, insbesondere zur Erreichbarkeit von großen Arbeitsplatzstandorten im Bremer Osten, aber auch in Obervieland. Damit wird vor allem das Ziel verfolgt, eine Verlagerung von Arbeitswegen vom Pkw auf das Fahrrad zu erreichen. Berufspendler*innen – nicht nur aus den Bremer Stadtteilen Habenhausen, Kattenturm und Arsten, sondern auch aus den Nachbarkommunen Weyhe und Brinkum – können hiervon profitieren. Gleichzeitig ergeben sich neue Potenziale auch für den Freizeitradverkehr, da sich neue Rundstrecken im südlichen Stadtgebiet erschließen und touristische Routen wie z. B. der Grüne Ring direkt und landschaftlich attraktiv geführt werden können. Ein Gutachten zur Weserquerung (vgl. BdV für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S) am 18.01.2018); hat einen grundsätzlichen Planungsvorzugskorridor ermittelt und einen Ausblick zum Brückensystem gegeben, wonach die Kombination einer Strombrücke und einer Vorlandbrücke mit einer großen Gesamtlänge von rund 700 m vorgesehen werden könnte.

Dieses Gutachten zur Weserquerung war auch der Bezugspunkt für das Interessenbekundungsverfahren für eine Förderung im Rahmen der Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland im Herbst 2019. Aufbauend auf das Interessenbekundungsverfahren wurde ein Koordinierungsgespräch am 26.05.2020 mit Vertreter*innen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), des Senators für Finanzen, des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) als Projektträger für das BMVI und des Bundesministeriums des Inneren (BMI) durchgeführt. Ziel dieses Gesprächs war es, das Projekt als förderungswürdig seitens der Freien Hansestadt Bremen darzustellen. Mit den im Koordinierungsgespräch gemachten Vorgaben für eine Antragsstellung für Bundeszuwendung werden zurzeit die Rahmenbedingungen konkretisiert erarbeitet.

Ein wesentlicher Punkt, der zurzeit bearbeitet wird, ist die Überprüfung der Aussagekraft zur Korridorbetrachtung und die Festlegung auf den Vorzugskorridor. Auch aus Sicht des späteren Genehmigungsverfahrens werden hier aktuelle Stellungnahmen aller Betroffenen und Beteiligten eingeholt. Diese erneute Abstimmung ist notwendig, da die bisher im Rahmen der Machbarkeitsstudie erstellten vorliegenden Stellungnahmen zeitlich zu weit zurückliegen. Je nach Ergebnis dieser Aktualisierung ist entweder die Linienfindung zu überarbeiten oder die Planung für ein Brückenbauwerk im Vorzugskorridor zu beginnen.

Für diese weiteren Planungen wird ein EU-weites Vergabeverfahren durchgeführt. Entsprechend der Maßgabe, dass aufgrund der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie kein Planungswettbewerb durchzuführen ist, wird im Vergabeverfahren die Ausarbeitung von Lösungsvorschlägen im Rahmen der Beauftragung mehrerer Teilnehmender erfolgen, bei der die von jedem Teilnehmenden erbrachten Leistungen nach der HOAI zu vergüten sind. Dies trifft auch deutlich die Zustimmung des Zuwendungsgebers.

Parallel zum Vergabeverfahren der Planungsleistungen für das Brückenbauwerk werden übergreifende Planungsthemen wie Natur- und Umweltschutz, geotechnische Beurteilungen etc. vergeben und durchgeführt. Auch diese Leistungen werden voraussichtlich EU-weit auszuschreiben sein. Im Rahmen der Planungsleistungen für das Brückenbauwerk wird die Vorplanung zur Festlegung der Vorzugsvariante, die Entwurfsplanung, das Planfeststellungsverfahren und die Ausschreibung der Bauleistung erfolgen. Für die Planungsmittel werden Fördermittel im Rahmen der *Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland vom 21. Juni 2019* des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) beantragt. Aufgrund der Laufzeit des Projektes über den aktuellen Förderzeitraum hinaus können zurzeit nur Mittel für die Planungsleistung beantragt werden. Es ist beabsichtigt, rechtzeitig auch Mittel für die Bauleistung über

das aktuelle oder ein nachfolgendes Förderprogramm zu beantragen. Am 16.10.2020 wurde der Förderantrag an das BMVI versendet, der positive Bescheid wird für Anfang 2021 erwartet.

Die Beiräte Hemelingen und Obervieland werden in die weitere Planung dieser beiden Brücken einbezogen.

Nach jetzigem Stand wird davon ausgegangen, dass im zweiten Halbjahr 2022 das Vergabeverfahren mit einer brückentechnischen Vorzugsvariante abgeschlossen ist und danach die vertiefende Planung beginnen kann. Ziel ist es, 2024 das Planfeststellungsverfahren durchzuführen und im zweiten Halbjahr 2025 mit dem Bau der Korbinsel-Brücke beginnen zu können. Die Fertigstellung ist für Mitte 2027 geplant

Wesersprung Mitte

Der Wesersprung Mitte ist die innerstädtische Verbindung von Alt- und Neustadtswallanlagen, einer denkmalgeschützten Grünanlage im Bereich der ehemaligen Stadtbefestigung (Innenstadtkonzept 2025, Maßnahme B 8.4 im Entwicklungsbereich B8 Wallring).

Für den Wesersprung Mitte sind insgesamt zwei Brücken, je eine über die Weser und über die Kleine Weser, erforderlich. Beide Brücken sind als Maßnahme D.22 im beschlossenen Handlungskonzept des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025 enthalten.

Mit dem Wesersprung Mitte wird ein optimierter Ringschluss der Fahrradroute Wallring geschaffen (BMU-Förderprojekt, Umsetzung bis 09.2022), eine enge Umfahrung der Innenstadt ermöglicht und damit bestehende Konflikte in der Innenstadt zwischen Fußgängern und Radfahrenden entzerrt. Neben der Herstellung einer geschützten Fahrradspur auf der Wilhelm-Kaisen-Brücke soll durch diese neuen Doppelbrücken auch ein Teil der bis zu 18.000 Radfahrenden pro Tag von der Wilhelm-Kaisen-Brücke hierher verlagert werden, vor allem bei Radfahrenden, die die Altstadt nicht als Ziel oder Quelle ihrer Fahrt haben, beispielsweise für die Relationen aus der Neustadt in Richtung Bahnhofsvorstadt und östliche Vorstadt. Auch im Bereich der umzubauenden Domsheide, dem zweitstärksten Umsteigepunkt im Bremer ÖPNV (über 50.000 ein- und aussteigende Fahrgäste an Werktagen), ist eine Alternative für den Transit-Radverkehr aus der Neustadt in Richtung Bahnhofsvorstadt sinnvoll, um Konflikte mit dem Fußgängerverkehr hier zukünftig zu minimieren. Über den Wesersprung Mitte kann so eine Radpremiumroute als Tangentiale zur Innenstadt komfortabel und sicher geführt werden (Verkehrsentwicklungsplan 2025, Maßnahme D.16 Premiumroute Huchting – Innenstadt – Uni – Lilienthal).

Wesersprung Mitte – Brücke über die Kleine Weser

Die Brücke über die Kleine Weser ist ein in das Integrierte Entwicklungskonzept „Buntentor“ des Programms „Aktive Zentren“ der Städtebauförderung eingebettetes Projekt.

Für die Brücke wurde eine Machbarkeitsstudie erstellt, die von der Bearbeitungstiefe eine Vorzugsvariante bezüglich der Lage, der Wegführung und des Tragwerks enthält. Diese Vorzugsvariante wird – mit Mitteln der Städtebauförderung – weiterverfolgt und vertiefend geplant. Hierzu wurde in einem EU-weiten Vergabeverfahren ein geeignetes Büro ermittelt. Durch dieses Vergabeverfahren konnte im Mai 2020 ein renommiertes Büro für die weitere Objekt- und Tragwerksplanung der Brücke gewonnen werden.

Das Amt für Straßen und Verkehr und das Büro haben, auf der Machbarkeitsstudie aufbauend, das vorgegebene Tragwerk hinsichtlich Bogentranslation, Bogenrotation, Bogenhöhe und Hängeranzahl optimiert. Parallel dazu wurden im Rahmen einer Ortsbesichtigung Möglichkeiten zur Wahl des Bauverfahrens und der Baustelleneinrichtungsfläche eruiert. Diese hinsichtlich des Tragwerks optimierte Vorzugsvariante wurde am 21.10.2020 dem Gestaltungsgremium unter Vorsitz von Frau Prof. Dr. Reuther präsentiert. Hier hat sich herausgestellt, dass die Tragwerksform als Bogen grundsätzlich nicht in Frage gestellt wird: Das Gesamtbauwerk soll filigran, leicht und anmutend erscheinen. Aufgrund der geänderten verkehrlichen Anforderungen sollte eine Nutzungsbreite von 8,00 m statt 5,00 m geprüft werden, um Radfahren im Beidrichtungsverkehr und gleichzeitig einen vom Radverkehr getrennten Fußgänger*innenverkehr zu ermöglichen. Ebenso sollten Betrachtungen durchgeführt werden, die die Belange der Außenraumplanung, des Hochwasserschutzes, der „Stadtstrecke“

und der weiterführenden Wegeplanung mehr berücksichtigen. Hier eine zufriedenstellende Lösung aller Interessen sicherzustellen ist die aktuelle herausfordernde Aufgabe. Neben dem EU-weiten Vergabeverfahren und der anschließenden weiterführenden Planung des Brückenbauwerks wurden Baugrunduntersuchungen sowie auch Baumkartierungen und eine artenschutzrechtliche Bewertung des Planungsgebietes durchgeführt. Ebenso wurden alle Leitungsträger beteiligt, um vorhandene Ver- und Entsorgungsleitungen bei der Planung frühzeitig berücksichtigen zu können.

Anschließend an die endgültige Vorzugsvariante der Brücke wird der Brückenentwurf angefertigt, welcher maßgebend für das darauffolgende Planfeststellungsverfahren ist – für welches man sich nach Abwägung im Vergleich zu einem wasserrechtlichen Genehmigungsverfahren entschieden hat.

Da eine Umsetzung des Bauwerks über die Laufzeit des auslaufenden Programms „Aktive Zentren“ hinaus anzunehmen ist, wird dieser Deputation eine Verlängerung der Laufzeit des Integrierten Entwicklungskonzepts „Buntentor“ und damit eine Überführung in ein neues Programm der Städtebauförderung in einer späteren Vorlage vorgeschlagen werden, damit die gesamte Finanzierung aus neuen Mitteln gesichert werden kann.

Nach jetzigem Stand wird davon ausgegangen, dass die vertiefenden Planungen für das Bauwerk in 2021 so weit vorangeschritten sind, dass in 2022 das Planfeststellungsverfahren zur Erlangung des Baurechts durchgeführt werden kann. Der Baubeginn ist für 2023 geplant - mit einer Fertigstellung Mitte 2025.

Möglichkeiten zur Umsetzungsbeschleunigung

In einer Machbarkeitsstudie wurden die technischen und funktionalen Parameter einer Fuß- und Radwegbrücke über die Kleine Weser untersucht. Die Machbarkeitsstudie präferiert die Ausbildung der Brücke als Bogentragwerk. Der Bogen ist, als das Ufer verbindende Element, in seiner Ganzheit erlebbar. In der weiteren planerischen Bearbeitung (Leistungsphase 2 HOAI) wurden die Krümmung, Bogenhöhen und Plattendicke und -ausformung optimiert. Zeitersparnis in der Umsetzung kann u.a. dadurch erreicht werden, dass der eigentliche Brückenbau die Rahmenbedingung setzt. Die Brücke würde wie in der Machbarkeitsstudie vorgeschlagen gebaut, statt das Anmerkungen des Gestaltungsgremiums berücksichtigt wird. Ein Ergebnis des Gestaltungsgremiums ist eine geplante Variantenuntersuchung, die die Spielräume und Möglichkeiten der Bogenbrücke ausloten sollte. Dafür müssen allerdings die Rahmenbedingungen hinsichtlich der Belange zur Außenraumplanung (Streckenführung), zum Hochwasserschutz und zur Stadtstrecke (Anschluss) vorliegen, um entsprechend berücksichtigt werden zu können. Ebenfalls soll die Lage und Anbindung der Brücke in den Knotenpunkten an den Brückenwiderlagern untersucht und präzisiert werden.

Weitere Zeitersparnis könnte erreicht werden, im dem statt der Genehmigung durch Planfeststellung ein Genehmigungsverfahren mit dem Ziel einer wasserrechtlichen Genehmigung nur für den Bau der Brücke gewählt wird.

Der Verzicht auf die Umsetzung der Empfehlungen des Gestaltungsgremiums und der Verzicht auf die Planfeststellung kann fachlich nicht empfohlen werden.

Grundsätzlich besteht zusätzlich die Möglichkeit der Bauumsetzung in „24/7“. Hierbei sind die Gegebenheiten der Umgebung (z.B. Krankenhaus) und die entsprechenden Belastungen (z.B. Lärm) zu berücksichtigen. Mögliche Kostensteigerungen, die dadurch entstehen, sind ggf. mit dem Fördermittelgeber zu klären.

Wesersprung Mitte – Große Weserbrücke

Im Rahmen der Altstadtorientierung und Anbindung der denkmalgeschützten Wallanlagen werden an die Große Weserbrücke besondere gestalterische Ansprüche gestellt.

Aufgrund einer möglichst geringen Bauzeit, der exponierten Lage in Bremen, der gestalterischen Bedeutung sowie der besonderen ingenieurtechnischen Herausforderung in Verbindung mit der Querung des Schifffahrtsweges „Weser“ soll für die neue Geh- und Radwegbrücke über die Weser ein Realisierungswettbewerb als nichtoffener Wettbewerb nach der Richtlinie für Planungswettbe-

werbe (RPW 2013) durchgeführt werden. Mit dieser Art des Wettbewerbs soll für die gestellte Aufgabe durch eine vergleichende Bewertung alternativer Vorschläge eine optimierte Lösung gefunden werden, die den unterschiedlichen Anforderungen, insbesondere an Bauabwicklung, Umwelt, Gestaltung, Wirtschaftlichkeit und Funktionalität gerecht wird. Der nichtoffene Wettbewerb nach öffentlicher Teilnahmeaufforderung bietet die bestmöglichen Voraussetzungen, eine überschaubare Anzahl von geeigneten Bewerber*innen auszuwählen und Aufwand und Nutzen zu optimieren. Neben der optimalen Lösungsfindung für die konkrete Aufgabenstellung soll auch beispielgebend die Qualität des Planens und Bauens unter Einbeziehung der Umweltaspekte gefördert und ein wichtiger Beitrag zur Baukultur geleistet werden.

Daher ist es wichtig, für die Brückenbindung an das weitergehende Wegenetz Start- und Endpunkte zu definieren. Hierbei wurden zwei grundsätzliche Varianten ausgeschlossen. Die Verlängerung der Brücke über den Knotenpunkt Altenwall/Tiefer hinweg ist nicht möglich, da hier ein Eingriff in die denkmalgeschützten Wallanlagen notwendig wäre. Ebenso schließt sich eine Variante mit der Anbindung an den Kunsttunnel unter dem Osterdeich aufgrund des Hochwasserschutzes und der zu geringen nutzbaren Breite des Kunsttunnels für eine Radpremiumroute aus. Vorzugslösung ist hier eine Anbindung im Bereich des Schnittpunkts der von der Weser ankommenden Wegeführungen mit dem Geh- und Radweg des Osterdeichs. Für die Planung dieses Brückenbauwerks wurde zeitgleich mit der Korbinsel-Brücke das Interessenbekundungsverfahren für eine Förderung im Rahmen der „Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland“ durchgeführt. Hierzu fand auch am 26.05.2020 ein Koordinierungsgespräch zur Prüfung der Förderfähigkeit statt.

Aufgrund der Laufzeit des Projektes über den aktuellen Förderzeitraum hinaus können zurzeit nur Mittel für die Planungsleistung im Rahmen der Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland vom 21. Juni 2019 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) beantragt werden. Es ist beabsichtigt, rechtzeitig auch Mittel für die Bauleistung über das oder ein nachfolgendes Förderprogramm zu beantragen. Am 16.10.2020 wurde der Förderantrag versendet, ein Bescheid wird für Anfang 2021 erwartet.

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. Ziel ist es, 2024 das Planfeststellungsverfahren durchzuführen und im zweiten Halbjahr 2025 mit dem Bau der Großen Weserbrücke beginnen zu können. Die Fertigstellung ist für Mitte 2027 geplant.

Möglichkeiten zur Umsetzungsbeschleunigung

Durch einen Verzicht auf den Planungswettbewerb kann die Umsetzung beschleunigt werden. Grundsätzlich besteht zusätzlich auch hier die Möglichkeit der Bauumsetzung in „24/7“ (inkl. Sonntagsarbeit). Hierbei sind die Gegebenheiten der Umgebung (z.B. Wohnbebauung) und die entsprechenden Belastungen (z.B. Lärm) zu berücksichtigen. Mögliche Kostensteigerungen, die dadurch entstehen, sind ggf. mit dem Fördermittelgeber zu klären.

Der Verzicht auf den Planungswettbewerb kann fachlich nicht empfohlen werden.

Die gesamten Prozesse und Planungsvorschritte bei der Planung der Wesersprünge Mitte und Ost sind leider durchgängig durch nicht ausreichendes Planungspersonal und die Lageentwicklung in der Corona-Pandemie gekennzeichnet, so dass es hier teilweise immer wieder zu Unterbrechungen in der Planung gekommen ist. Diese Prozesse mussten sehr zeitintensiv wiederaufgenommen werden und haben einen kontinuierlicheren Projektfortschritt verhindert, der jetzt aber mit Nachdruck aufgenommen werden soll.

Die Beiräte Mitte und Neustadt werden in die weitere Planung dieser beiden Brücken einbezogen.

Wesersprung West – Weserbrücke

Der Wesersprung West verbindet Woltmershausen mit der Überseestadt und dem Bremer Westen und wird durch eine dynamische Stadtentwicklung auf beiden Weserseiten (Vorderes Woltmershausen und Überseestadt) flankiert. Der Wesersprung West soll wieder eine Verbindung der beiden

historisch eng miteinander verzahnten Stadtteile wiederherstellen. Diese Verbindung ist aufgrund des wirtschaftlichen Strukturwandels der Werften- und Hafenindustrie verloren gegangen. Zudem wird eine Brücke in beiden Stadtteilen zu einer Entlastungswirkung der Verkehrssituation beitragen, nachhaltige Mobilität unterstützen und die Stadtteile auch im Hinblick auf öffentliche Einrichtungen und Infrastrukturen vernetzen und zusammenführen. Aufgrund der dynamischen Stadtentwicklung auf beiden Seiten der Weser sind im weiteren Verlauf die Wirkungen und Auswirkungen einer Brücke über die Weser in der Stadtentwicklung und Stadtplanung mitzudenken.

Zur Festlegung des Suchkorridors sowie konkreter Standortmöglichkeiten für die Brücke über die Weser werden zur Vorbereitung einer Machbarkeitsstudie aktuell Fachgespräche mit den zuständigen Abteilungen und Ressorts sowie mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung geführt. In diesem Rahmen werden Anforderungen an Standort und Bauwerk, Lage im Raum und Einbindung in die Verkehrsnetze sowie aktuelle und zukünftige Entwicklungen in den angrenzenden Gebieten erarbeitet und fließen in den Prozess ein. Auch die Option einer Nutzung und Dimensionierung der neuen Brücke durch den Umweltverbund für Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV wird geprüft. Eine Vorzugsvariante bzw. ein Vorzugsstandort liegen aktuell noch nicht vor.

Die Fachgespräche werden fortgesetzt, zudem wird ein Arbeitskreis unter Einbezug der Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa und anderen Fachbereichen (z.B. Deichverband etc.) implementiert, der die Vorbereitung der Machbarkeitsstudie begleitet, die im Frühjahr 2021 beauftragt werden soll. Die Beiräte Woltmershausen und Walle werden im Laufe diese Planung informiert und im Rahmen der Erarbeitung der Machbarkeitsstudie auch unmittelbar einbezogen. Das genaue Format diesbezüglich wird noch abgestimmt.

Ziel der zu erarbeitenden Machbarkeitsstudie in Vorbereitung eines Planungsverfahrens ist es, Brückenstandorte zu identifizieren, die sowohl auf ihre technische Machbarkeit als auch auf die verkehrliche Anbindung und Erschließung untersucht werden. Anschließend ist die Durchführung eines europaweiten Vergabeverfahrens für die Planungsleistungen und planungsvorbereitenden Arbeiten sowie ein Wettbewerbsverfahren geplant.

B. Finanzielle, personalwirtschaftliche und genderspezifische Auswirkungen

Der Bericht hat keine finanziellen, personalwirtschaftlichen und genderspezifischen Auswirkungen. Sobald für die jeweiligen Planungsphasen Kostenermittlungen vorliegen, werden die notwendigen finanziellen Beschlüsse über die Gremien eingeholt.

Beschlussempfehlung:

Die städtische Deputation für Wirtschaft und Arbeit nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis.