



# Autobahn- Eckverbindung Bremen A 281

Baubeginn Bauabschnitt 4

Herausgeber

Der Senator für Umwelt,  
Bau und Verkehr



Freie  
Hansestadt  
Bremen

Bauherr



Bundesministerium  
für Verkehr und  
digitale Infrastruktur

Projektmanagement

**DEGES**

Herausgeber

Der Senator für Umwelt,  
Bau und Verkehr



Freie  
Hansestadt  
Bremen

Bauherr



Bundesministerium  
für Verkehr und  
digitale Infrastruktur

Projektmanagement

DEGES



Die Autobahn-Eckverbindung A 281 ist für Bremen von großer Bedeutung. Mit der Realisierung entsteht in Verbindung mit den vorhandenen Bundesautobahnen A 1 und A 27 ein Autobahnring um Bremen. Dieser führt durch Bündelungseffekte und Fahrzeiterparnisse zu einer wesentlichen Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Fernstraßennetz. Zudem ist die A 281 für den Bestand und die Entwicklung des Güterverkehrszentrums, die Häfen und den Flughafen äußerst bedeutungsvoll.

Die Autobahn-Eckverbindung führt neben einer Entlastung des Bremer Kreuzes auch zur Entlastung diverser Hauptverkehrsstraßen in der Stadt Bremen insbesondere von Schwerlastverkehr. Damit profitieren viele Bürgerinnen und Bürger in Bremen, die momentan durch Feinstaub, Stickoxid und Lärm hohen Belastungen ausgesetzt sind, von der Realisierung der A 281.

Der Bau der A 281 wurde in sechs Abschnitte unterteilt, von denen vier bereits für den Verkehr freigegeben sind. Ich freue mich sehr, dass nun mit den bauvorbereitenden Maßnahmen für den Bauabschnitt 4 – die Weserquerung – begonnen wird. Auch der Bauabschnitt 2/2 zwischen Neuenlander Ring und Kattenturmer Heerstraße wird in den kommenden Jahren realisiert werden, so dass die Autobahn-Eckverbindung A 281 voraussichtlich im Jahr 2024 ihre gesamte verkehrliche Wirkung erzielen kann.

Mit dem Bau der A 281 sind zwar teilweise erhebliche Eingriffe in die Natur verbunden, diese werden jedoch weitestgehend minimiert, bzw. über geeignete Maßnahmen kompensiert. So wurden z. B. im bereits fertiggestellten Bauabschnitt 3/2 Renaturierungsmaßnahmen am Mühlenhäuser Fleet durchgeführt, Biotop angelegt und eine Überflughilfe für Fledermäuse zur Verhinderung von Kollisionen mit Fahrzeugen realisiert.

Auch städtebauliche Aspekte spielten bei der Planung der A 281 eine wichtige Rolle. Bei der Weserquerung wurde zur besseren Einbindung des Bauwerkes in den Bestand und zum Schutz der Bevölkerung das Tunnelportal um gut 100 m weiter nach Süden verschoben, was auch hier zu weniger Beeinträchtigungen durch Lärm, Luftschadstoffe und Licht führt.

Allen Projektbeteiligten danke ich für ihr Engagement bei der Planung und der Realisierung der A 281.

**Dr. Joachim Lohse**  
Senator für Umwelt, Bau und Verkehr



Mobilität ist eine Grundlage für eine pulsierende Wirtschaft und damit eine große Aufgabe, aber auch Chance für unser Land. Mit dem Investitionshochlauf ist es uns in den vergangenen Jahren gelungen, die Finanzierungslücke für die Infrastruktur zu schließen und die Grundlage dafür zu schaffen, dass wir heute mehr denn je in unsere Straßen, Wasserstraßen und Schienenwege investieren können. Der Bundesverkehrswegeplan bildet den Rahmen für die anstehenden Investitionstätigkeiten.

Mit der Realisierung der Autobahn-Eckverbindung 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 ist Ziel der Verkehrspolitik des Bundes und des Landes Bremen, da mit der Vervollständigung eine deutliche Verkehrsverbesserung für den gesamten nordwestdeutschen Raum zu erwarten ist.

Durch die Schaffung einer weiteren Verbindung zwischen der Bundesautobahn A 27 und der A 1 wird der Verkehrsknotenpunkt Bremer Kreuz sowie das Bremer Stadtstraßennetz entlastet und eine Verbesserung der Verkehrssituation im gesamten nordwestdeutschen Raum erreicht. So können durch die Aufhebung der trennenden Wirkung der Weser Wirtschaftsräume neu zusammenwachsen und die Region neue Impulse erfahren. Davon profitieren insbesondere der Bremer Flughafen, die Bremer Häfen und das Güterverkehrszentrum.

Ein Großteil der Autobahn-Eckverbindung wurde bereits realisiert, zwei wesentliche Elemente zur Komplettierung der A 281 – der Bauabschnitt 2/2 zwischen dem Neuenlander Ring und der Kattenturmer Heerstraße sowie der Bauabschnitt 4 (Weserquerung) – werden in den kommenden Jahren umgesetzt. Für die Erreichung der vollständigen Verkehrswirksamkeit der A 281 investiert der Bund noch einmal rund 475 Millionen Euro. Bremen beteiligt sich ebenfalls mit ca. 30 Millionen Euro.

Ich danke allen, die sich für die Planung und der Realisierung der A 281 eingesetzt haben. Mit dem nun anstehenden Baubeginn wird der Weg dafür bereitet, die Weserquerung als Schlüsselement dieses für den Bund als auch Bremen so wichtige Verkehrsprojekt in Angriff nehmen zu können und dessen Gesamtfertigstellung in Sichtweite zu rücken.

**Enak Ferlemann, MdB**  
Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur

# Die Gesamtmaßnahme

Mit der Realisierung der Autobahn-Eckverbindung A 281 in Bremen entsteht in Kombination mit den beiden vorhandenen Autobahnen A 1 und A 27 ein Autobahnring um Bremen. Die Umsetzung dieser Fernstraßenbaumaßnahme ist Ziel der Verkehrspolitik des Bundes und des Landes Bremen. Das wird unter anderem deutlich durch die entsprechende Formulierung in der Koalitionsvereinbarung der Bremischen Bürgerschaft für die Legislaturperiode 2015 bis 2019. Hier steht: »Der Ringschluss der A 281 bleibt für uns das zentrale Ziel der Verkehrspolitik...«

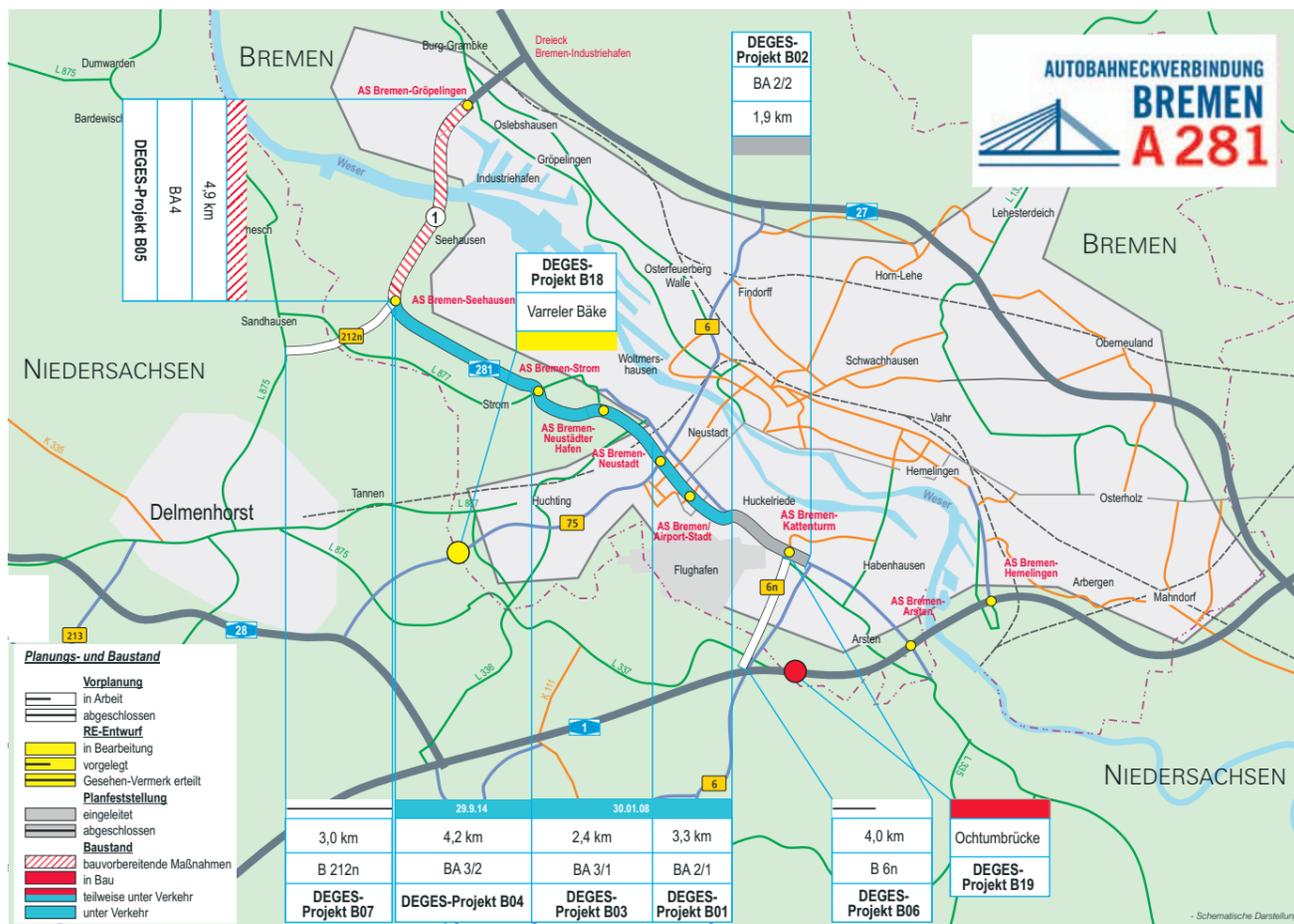
Mit Realisierung dieser Autobahn-Eckverbindung ist eine deutliche Verkehrsverbesserung für den gesamten nordwestdeutschen Raum zu erwarten. Die A 281 ist durch ihre Verknüpfung mit dem internationalen Fernstraßennetz für den Bestand und die Entwicklung des Güterverkehrszentrums (GVZ), die Häfen und den Flughafen in Bremen äußerst bedeutungsvoll. Sie dient der Verkehrsentslastung der A 27, der A 1 und damit des Bremer Kreuzes sowie der B 6/B 75 und diversen Hauptverkehrsstraßen.

Wegen des hohen Investitionsvolumens von ca. 850 Mio. EUR für die Bauabschnitte 2/1, 2/2, 3/1, 3/2 und 4 war es erforderlich, die Autobahn-Eckverbindung abschnittsweise zu planen und zu bauen. Mitte der 1990er Jahre wurde der Bauabschnitt 1 zwischen der A 27 und der Hafenanrandstraße realisiert.

Ein Teil der Maßnahme A 281 – die Bauabschnitte 1, 2/1, 3/1 und 3/2 sind bereits fertiggestellt. Die Bauabschnitte 2/2 und 4 (Weserquerung) müssen noch realisiert werden.

Die gegenwärtige und prognostizierte Verkehrssituation im Lande Bremen erfordern den Neubau einer Umfahrung Bremens. Die Belastung durch Lärm und Luftschadstoffe ist in einigen Wohnquartieren entlang der Neuenlander Straße und der Senator-Apelt-Straße seit vielen Jahren sehr hoch. Der gesamte Ziel- und Quellverkehr des GVZ und des Neustädter Hafens fließt seit vielen Jahren über die Bundesstraße 75 bzw. den Zubringer Arsten und im Weiteren über die Neuenlander Straße. Mit der baulichen Umsetzung des Bauabschnittes 1 im Jahr 1995, der Bauabschnitte

Darstellung der Gesamtmaßnahme A 281



2/1 und 3/1 in 2008 sowie des Bauabschnittes 3/2 in 2014 war es möglich, einige der ehemals hochfrequentierten Stadtstraßen und einen Teil der Wohnquartiere vom Verkehr zu entlasten. Jetzt gilt es, mit dem Bau der verbleibenden Bauabschnitte 2/2 und 4 den Ringschluss fertigzustellen und dem Verkehr zu übergeben, damit die Autobahn-Eckverbindung A 281 ihre gesamte Wirkung positiv entfalten kann.

Der Bau dieser innerstädtischen Autobahn ist eine enorme Herausforderung – sowohl für die Planung und Realisierung als auch für 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.

Mit einem der Kernelemente der A 281, einer neuen Weserquerung, wird die trennende Wirkung der Weser für den Kfz-Verkehr aufgehoben. Neben einer spürbaren Entlastung der bestehenden Autobahnen A 1 und A 27 sowie der Stephanibrücke im Verlauf der B 6 sind erhebliche Entlastungen entlang der Neuenlander Straße – Senator-Apelt-Straße prognostiziert. Hierdurch entstehen die Voraussetzungen zur städtebaulichen Revitalisierung der an diesen Straßenzügen gelegenen Quartiere. Und mit dem Aufheben der trennenden Wirkung der Weser können Wirtschaftsräume neu zusammenwachsen und der Region neue Impulse geben.

Wirtschaftlich wichtig für das heute schon sehr erfolgreiche Güterverkehrszentrum (GVZ), für die bremischen Häfen sowie den Bremer Flughafen ist die Verknüpfung mit dem internationalen Fernstraßennetz.

Das dringende Erfordernis der Autobahn-Eckverbindung A 281 wird zudem in den Bedarfsplänen der aktuellen Ausbaugesetze dokumentiert. Die beiden noch zu realisierenden Abschnitte befinden sich in der höchsten Prioritätsstufe »Vordringlicher Bedarf« bzw. »fest disponiert«.



Visualisierungen:  
Tunnelportal Blick Richtung Seehausen (oben),  
Hochstraße im Bereich AIRBUS (Mitte),  
Tunneltrug an der Neuenlander Straße/  
Kattenturmer Heerstraße (unten)



Die Hafenrandstraße wird durch den Wesertunnel entlastet.

## Bisher fertiggestellte Bauabschnitte

### Bauabschnitt BA 2/1

Mitte der 1990er Jahre begann die Planung der weiteren Bauabschnitte. Gestartet wurde mit dem BA 2/1 zwischen der Warturmer Heerstraße und dem Neuenlander Ring. Mit diesem ca. 3,3 km langen und 244 Mio. EUR teuren Abschnitt wird ein erster Teil der Neuenlander Straße massiv entlastet. Rund um den Flughafen und die neue Autobahn entstand durch Neuordnung des ehemaligen Großmarktes viel Platz für Dienstleistungseinrichtungen und technologieorientiertes Gewerbe mit guter Verkehrsanbindung. Angesichts der hochwertigen Nutzung und den wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten wurde diesem Bauabschnitt eine hohe stadtgestalterische Bedeutung beigemessen. Markantes Kennzeichen dieses Autobahnabschnittes ist die Schrägseilbrücke mit den 50 Meter hohen Pylonen und 127 Metern Spannweite. Die stützenarme Ausführung der Hochstraße sorgt für den optischen Zusammenhang der AIRPORT-Stadt. Durch das Verwenden von transparenten Lärmschutzwänden wurde zugleich die trennende Wirkung der Autobahn gemildert.

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

#### Bauabschnitt BA 2/1

Verlauf zwischen Warturmer Heerstraße und Neuenlander Ring

Planfeststellungsbeschluss: 2002

Länge: 3.300 m

Querschnitt: 4-streifig, ohne Standstreifen

Prognostizierte Verkehrsmengen:  
ca. 55.000 Kfz/24 h

Kosten: ca. 244 Mio. EUR

Bauzeit: ca. 5 Jahre

#### Bauabschnitt BA 3/1

Verlauf zwischen AS Bremen-Strom und Warturmer Heerstraße

Planfeststellungsbeschluss: 2003

Länge: 2.400 m

Querschnitt: 4-streifig, ohne Standstreifen

Prognostizierte Verkehrsmengen:  
ca. 30.000 Kfz/24 h

Kosten: ca. 47 Mio. EUR

Bauzeit: ca. 3 Jahre

### Bauabschnitt BA 3/1

In Richtung des Güterverkehrszentrums (GVZ) schließt der BA 3/1 an. Der rund 2,4 km lange und 47 Mio. EUR teure Bauabschnitt wurde leicht zeitversetzt geplant und gleichzeitig mit dem BA 2/1 gebaut. Dieser Abschnitt verläuft zwischen dem BA 2/1 und dem Anschluss an das GVZ parallel zur Senator-Apelt-Straße, die hierdurch erheblich vom starken Verkehrsaufkommen, 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 Hafens sowie des Stadtteils 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. 30 Meter hohe Pylon mit seinen vier Seilpaaren und dem Gittermast ist einem Hafenkran nachempfunden. Der Fußpunkt des Pylons ist auf einem Kugelgelenk gelagert.

Wegen der wenig tragfähigen Böden war es allerdings erforderlich, große Mengen an Sand in den Trassenbereich einzubringen, um 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 geländenahe Trassenverlaufs und der deutlich 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.

Weitere Zahlen zu den Bauabschnitten 2/1 und 3/1:

- rund 80 Bauwerke sind entstanden
- davon 2 Hochstraßen mit 1.122 m und 225 m Länge
- ein Trogbauwerk mit 535 m Länge
- 10 Brückenbauwerke
- 17 Bauwerke im Zuge von Gewässerquerungen
- 1.275.000 m<sup>3</sup> Bodenbewegungen
- davon ca. 760.000 m<sup>3</sup> Boden geliefert und eingebaut
- davon ca. 515.000 m<sup>3</sup> Boden ausgehoben (ca. 465.000 m<sup>3</sup> wieder eingebaut, ca. 50.000 m<sup>3</sup> entsorgt)
- 3.300 m Lärmschutzwände wurden gebaut
- 2.900 m Lärmschutzwälle wurden errichtet
- rund 6.000 Bäume und 50.000 Sträucher wurden gepflanzt



Autobahn-Eckverbindung 281: bisher gebaute Bauabschnitte 2/1, 3/1 und 3/2

### Bauabschnitt BA 3/2

An den BA 3/1 anschließend wurde der BA 3/2 geplant und gebaut. Im Bereich der Anschlussstelle Bremen-Seehausen erfolgt 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 Fleets. Im Zuge der Entwurfsbearbeitung wurde eine mögliche Verknüpfung der B 212n mit der A 281 berücksichtigt. Der Bauabschnitt 3/2 ist als vierspurige Autobahn mit Standstreifen ausgeführt.

Die Herausforderungen bei Planung und Bau dieses Abschnittes waren naturschutzfachliche Anforderungen (u. a. die Vorab-Verlegung eines Fleets) sowie ungünstige Baugrundverhältnisse. So musste vor dem eigentlichen Baubeginn der Autobahn das vorhandene Fleet aus ökologischen Gründen verlegt werden. Dadurch verlängerte sich die Bauzeit um rund zwei Jahre. Wegen des wenig tragfähigen Baugrunds wurde der gesamte Trassenbereich vorbelastet, um spätere Schäden durch Setzungen zu minimieren.

Neben den Überführungsbauwerken im Bereich der Anschlussstellen wurde hier außerdem eine Überflughilfe für Fledermäuse realisiert – so können Kollisionen zwischen Fledermäusen und Kraftfahrzeugen weitgehend verhindert werden.

Der Bauabschnitt BA 3/2 verläuft zwischen Siedlungsrand und einem NATURA 2000 – Schutzgebiet: EU-Vogelschutz (Wiesenvögel) und FFH-Gebiet (Grabenfische). Im Rahmen der baulichen Umsetzung wurden deshalb umfangreiche Vermeidungs-, Verminderungs- und Schutzmaßnahmen vorgenommen. Hierzu zählen fischpassierbare Stauanlagen, Wildschutzzäune mit Amphibien-Sperreinrichtungen, 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 (Bundesvereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure)-Medaille ausgezeichnet.

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

#### Bauabschnitt BA 3/2

Verlauf zwischen AS Bremen-Strom und AS Bremen-Seehausen

Planfeststellungsbeschluss: 2007

Länge: 4.200 m

Querschnitt: 4-streifig, mit Standstreifen

Prognostizierte Verkehrsmengen:  
ca. 22.000 Kfz/24 h

Kosten: ca. 47 Mio. EUR

Bauzeit: ca. 5,5 Jahre

## Bauabschnitt 4

### Vorgeschichte:

Das Vorhaben Bauabschnitt 4 der A 281 ist als vorrangiges Projekt im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als vierstreifige Autobahn ausgewiesen. Konkret sieht der Plan vor, die Weser mit einem Tunnel zu queren, wobei der Tunnel im sogenannten Einschwimm- und Absenkverfahren gebaut werden soll.

Dem liegt ein langer Diskussions- und Entscheidungsprozess zugrunde. Im ersten Schritt wurde wegen des enorm hohen Investitionsvolumens geprüft, ob diese Maßnahme auf Basis des aus dem Jahr 1993 stammenden Fernstraßenbau-Privatfinanzierungsgesetzes als sogenanntes F-Modell realisiert werden kann. Ergebnis dieser Studie war, dass das Projekt für Bau, Erhaltung, Betrieb und Finanzierung durch einen privaten Investor attraktiv erscheint. Hierzu beschloss die Bremer Bürgerschaft im Jahr 2001 die Umsetzung der Weserquerung als F-Modell. Die Frage nach der Ausführung – also die Querung der Weser mittels Brücke oder Tunnel – wurde in diesem Zusammenhang noch nicht geklärt.

Die Frage der technischen Lösung wurde dann im Oktober 2002 durch die Bremer Bürgerschaft beantwortet. Auf Grundlage einer weiteren umfangreichen Studie entschied man sich, trotz zu erwartender großer wirtschaftlicher Vorteile bei einer Realisierung als Brückenlösung, für die Umsetzung einer Tunnellösung. Für diese Festlegung sprachen vor allem erhebliche städtebauliche sowie umweltrelevante Aspekte.

In einer Vergleichsstudie wurde geprüft, ob der Tunnel als Einschwimm- und Absenktunnel – oder als Bohrtunnel gebaut werden soll. Wegen der erheblichen Kostenvorteile – aber auch wegen der Vorteilhaftigkeit bei Sicherheitsbelangen – entschied sich der Senat der Freien Hansestadt Bremen 2004 für die Ausführung der Weserquerung als Einschwimm- und Absenktunnel. Der Investitionsvorteil des Absenktunnels gegenüber dem Bohrtunnel liegt bei ca. 26 Mio. EUR. Zudem gibt es ca. 25 Mio. EUR Vorteil bei den Betriebskosten bezogen auf 30 Jahre.

Auf Grundlage dieser Entscheidungen erteilte das Bundesministerium im Jahr 2006 den sogenannten »Gesehenvermerk« auf den Entwurf. 2008 wurde auf dieser Grundlage das Planfeststellungsverfahren für dieses äußerst komplexe Projekt eingeleitet. Im Juni 2010 konnte das Baurecht mittels Planfeststellungsbeschluss geschaffen werden. Die Klagen der Privaten gegen die Weserquerung wurden mittlerweile vom Bundesverwaltungsgericht Leipzig abgewiesen, Klagen

vor dem Bundesverfassungsgericht hatten ebenfalls keinen Erfolg. Eine Verfassungsbeschwerde gegen die Planfeststellung für diesen Abschnitt der A 281 wurde Anfang 2016 vom Bundesverfassungsgericht nicht zur Entscheidung angenommen.

### Technische Beschreibung:

Mit dem BA 4 soll der Anschluss der A 281 an die A 27 über den 1995 fertiggestellten ersten Bauabschnitt realisiert werden. Herzstück des ca. 4,9 km langen Trassenabschnittes ist ein neuer Wesertunnel. Dieser knapp 1.680 m lange Tunnel (inklusive einer ca. 600 m langen Einhausung zum Schutz vor den Auswirkungen einer naheliegenden Schlackenkippe) soll nach Stand der genehmigten Planunterlagen im Einschwimm- und Absenkverfahren und mit sich anschließenden Trogbauwerken hergestellt werden. Diese Form des Tunnelbaus hat zur Folge, dass südlich der Weser im Ortsteil Seehausen mehrere Wohngebäude in Anspruch genommen werden müssen. Zur besseren Einbindung des Bauwerkes in den Bestand und zum besseren Schutz der Anwohner wurde das Tunnelportal um gut 100 m nach Süden verschoben. Dieses führt u. a. zu weniger Beeinträchtigungen durch Lärm, Luftschadstoffe und Licht.

Es ist ein zweizelliger Stahlbeton-Rechteckrahmen mit je 9,54 m lichter Zellenbreite und mehr als 5,10 m lichter Höhe als wasserundurchlässige Betonkonstruktion vorgesehen. Auf Grund seiner Länge werden gemäß den zu berücksichtigenden Richtlinien zur Ausstattung dieses Bauwerkes je Fahrtrichtung drei Pannenbuchten vorgesehen. Die Gesamtkosten für den 4. Bauabschnitt inklusive der Kosten für die Verknüpfung mit den beiden angrenzenden Abschnitten belaufen sich auf ca. 345 Mio. EUR. Eine Verkehrsfreigabe für den 4. Bauabschnitt und damit die Schließung des Autobahnringes A 281 ist ab Ende 2024 vorgesehen.



Visualisierung der Anschlussstelle in Gröpelingen



Einhausung zum Schutz vor Staub einer Schlackenkippe, Blick Richtung Seehausen



Tunnelausfahrt mit Einhausung, Blick Richtung Gröpelingen



Die Fertigstellung der Autobahn-Eckverbindung A 281 ist das wichtigste Bundesfernstraßenprojekt in Bremen mit herausragender Bedeutung für die lokale Wirtschaft, das GVZ, die Überseestadt und den Hafenhinterlandverkehr.

Ich freue mich sehr, dass nun mit dem Bau der Weserquerung begonnen werden kann. Aus meiner Sicht ist die im Frühjahr 2017 vom Bund zugesagte konventionelle Realisierung aus dem Bundeshaushalt für die Verkehrssituation in Bremen sehr positiv. Durch den Wegfall der ursprünglich im Wesertunnel vorgesehenen Pkw-Maut werden zukünftig mehr Fahrzeuge den neuen Tunnel nutzen und dadurch die innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen wie z.B. die Stephanibrücke stärker entlastet. Nach vielen Jahren der Planung ist der Spatenstich für die Weserquerung ein Meilenstein in der Entwicklung Bremens.

**Dr. Susann Cordes,**  
Projektkoordinatorin A 281, B 6n und B 212n  
beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr  
(06/2014 – 11/2018)



Der Bau der A 281 ist ein Verkehrsprojekt von großer Bedeutung für die ganze Stadt. Wir wissen, dass es in der Bauzeit absehbar

zu sehr großen Belastungen für den Ortsteil Huckelriede und die Neustadt insgesamt kommen wird, vor allem während der Arbeiten am Trogbauwerk. Es müssen Lösungen gefunden werden, die auch in der Bauphase die Wohn- und Lebensqualität in den betroffenen Quartieren erhalten. Der Beirat Neustadt erwartet dazu eine frühzeitige Information und Beteiligung des Stadtteils sowie eine kontinuierliche, umfassende Information der Öffentlichkeit.

Für die Zeit nach Fertigstellung der Autobahn wird hingegen eine deutliche Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität für viele Neustädterinnen und Neustädter erwartet – deshalb ist der Ringschluss auch für die Neustadt gut.

**Dr. Ingo Mose und Jens Oppermann,**  
Beiratssprecher Bremen-Neustadt



Wenn in naher Zukunft nach Fertigstellung des Wesertunnels der Autobahnring um die Hansestadt geschlossen wird, endet auch ein zähes Ringen aller Beteiligten. Im Kern ist dies ein Ringen darum, Mensch und Umwelt so weit wie möglich

zu schonen. Ein solches Vorhaben kann nur gelingen, wenn Bürger\*innen offen und transparent in die Planungen einbezogen werden. Dies ist gelungen. Nicht alle sind zufrieden damit. Die Autobahn entlastet zugunsten einer autoarmen und damit menschengerechten Innenstadt. Weniger Verkehr bedeutet weniger Lärm, weniger Feinstaubemissionen und weniger Stickoxid-Belastungen. Auch zum Beispiel an der Nordstraße werden die Schadstoffgrenzen erst dann dauerhaft unterschritten, wenn der Autobahnring geschlossen ist. Das entlastet Mensch und Umwelt.

**Ralph Saxe,**  
Bürgerschaftsfraktion Bündnis 90/Die Grünen



Seit 30 Jahren wartet das GVZ auf den Autobahnringabschluss der A 281. Schon mit den ersten Ansiedlungen Mitte der 80er Jahre wurde den Unternehmen die ampelfreie Anbindung des GVZ an die A1 (BA 2/2.) sowie an die A 27 (BA 4) versprochen. Jetzt soll es Anfang nächsten Jahres endlich losgehen!

Wirtschaft und Gesellschaft in Bremen brauchen diesen Ringschluss als einzig wirkliche Redundanz für die bestehenden Weserbrücken und wesentlichste Einzelmaßnahme zur Wiederherstellung des Verkehrsflusses für alle Verkehrsteilnehmer in der ganzen Stadt!

**Ralph Sandstedt,**  
Geschäftsführer GVZ



Der Weg von der Planung der Autobahnen A 281 hin zum Bau scheint technisch überschaubar. Was auf den ersten Blick jedoch einfach aussieht, ist auf den zweiten Blick ein komplexer Prozess. Denn hinzu kommen viele

Gutachten, rechtliche Fragestellungen und mehrjährige Verhandlungen über Grunderwerb, auch gerichtliche Auseinandersetzungen, eine umfangreiche Bürgerbeteiligung, mehrere Bundesverkehrspläne, die Überlegung einer Finanzierung als Öffentlich-Private-Partnerschaft, die Lage der Tunnelportale, Ausgleichsmaßnahmen und viele Termine in Bonn zu Abstimmungen zwischen dem Bundesverkehrsministerium und der Auftragsverwaltung für Bundesfernstraßen in der Freien Hansestadt Bremen.

Am Ende dieses langen Weges freue ich mich, dass wir nun mit dem Bau des A 281 Wesertunnels beginnen können.

**Gunnar Polzin,**  
Leiter der Abteilung Verkehr,  
Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr,  
Freie Hansestadt Bremen



Der Wesertunnel ist der zentrale Baustein zur Fertigstellung der A 281 und damit des Autobahnringes um Bremen. Für die bremische Wirtschaft und alle Bremerinnen und Bremer ist der Baubeginn eine gute Nachricht. Die Um-

setzung dieses Projektes ist seit vielen Jahren eine zentrale Forderung der Handelskammer Bremen, die von dieser neuen zusätzlichen leistungsfähigen Weserquerung nicht nur eine Entlastung der innerstädtischen Straßen erwartet, sondern auch zusätzliche Entwicklungsimpulse für die anliegenden Gewerbegebiete. Für die Hafendorte in Bremerhaven und Bremen verbessert sich durch den Wesertunnel die Erreichbarkeit maßgeblich. Allerdings muss nunmehr auch der Lückenschluss zur A 1 durch den Bauabschnitt 2/2 schnellstmöglich realisiert werden.

**Harald Emigholz,**  
Präses der Handelskammer Bremen



Die A 281 geht in den Endspurt, und das ist – nicht nur verkehrspolitisch – eine gute Nachricht! Der Ringschluss der Autobahn ist eine wichtige Bedingung für die Zukunftsfähigkeit Bremens als Wirtschafts- und Logistikstandort.

Auf den Anschluss von Flughafen, GVZ und Neustädter Hafen warten die ansässigen Unternehmen schon viel zu lange. Aber nicht nur sie: Eine funktionstüchtige A 281 könnte schon heute für mehr Lebensqualität bei den Bremerinnen und Bremern sorgen. Denn Bremens Kern würde vom Verkehr massiv entlastet, Feinstaub- und Lärmbelastung sänken, wenn sich LKW-Kolonnen nicht mehr ausschließlich durch die Stadt drängen müssen. Daher bleibt der Wehrmutstropfen: Die teils schleppende Umsetzung der vergangenen Jahre unter der aktuellen Regierung haben eine moderne Verkehrsinfrastruktur und Entlastung der Menschen unnötig ausgebremst.

**Heiko Strohmann,**  
verkehrspolitischer Sprecher der CDU-Fraktion



Der Lückenschluss des Bremer Autobahnringes durch die A 281 samt späterer Weserquerung steht vor der Vollendung. Dadurch werden die Bremer Gewerbegebiete direkt an das über-

regionale Straßennetz angebunden und so die Wohngebiete und der Stadtverkehr entlastet. Die Zuführung zur A 281 über die B 6n soll durch einem Tunnel unter dem Flughafen verlaufen, um so das Gebiet Wolfskuhle zu erhalten. Die SPD begrüßt ausdrücklich den zügigen Weiterbau dieses wichtigen, aber auch komplizierten Autobahnprojektes. Die Streckenführung durch das Stadtgebiet in der Neustadt, Huckelriede und Kattenturm stellt Planer, Anwohner und die politisch Verantwortlichen seit Jahren vor besondere Herausforderungen. Die Bauphase wird insbesondere für die Anwohner nicht einfach, aber mit der Fertigstellung werden endlich innerstädtische Strecken spürbar entlastet.

**Heike Sprehe,**  
verkehrspolitische Sprecherin der SPD-Fraktion

BA 3/2

AS Bremen-  
Seehausen

BA 4

1

2

3

Anschlussstelle Bremen-Seehausen

Straßenquerschnitt mit Schutzwall

Tunnelportal Seehausen

1

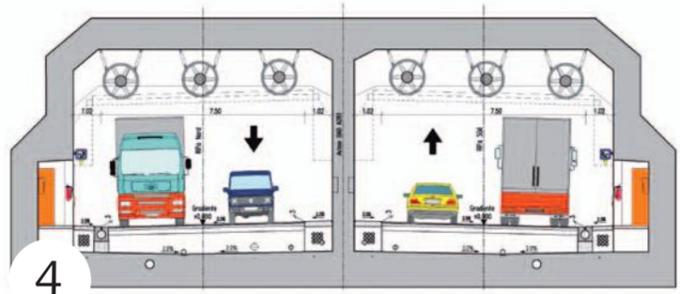


2



3





4

Tunnelquerschnitt



5

Stahlwerk – Schlackenkippe



6

Schutzgalerie beim Stahlwerk



7

Knotenpunkt Gröpelingen



4

5

6

7

BA 4

AS Bremen-Gröpelingen

BA 1

**Geplanter Bauablauf:**

Maßgeblich für die bauliche Umsetzung des 4. Bauabschnitts ist das ca. 1.680 m lange Tunnel- und Trogbauwerk. Aufgrund seines Verlaufs 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.

Geplant ist die Realisierung der 6 bis zu 125 m langen Tunnелеlemente in einem Baudock. Die hierfür erforderlichen rechtlichen Voraussetzungen wurden mit der Baurechtschaffung erlangt.

Wichtige Randbedingungen für die Herstellung des Tunnel- und Trogbauwerkes sind:

- die Aufrechterhaltung der Funktion der Hasenbürener Landstraße
- die Beachtung der Bebauung im Umfeld der Baumaßnahme
- die Beachtung des Hochwasserschutzes
- die Berücksichtigung der Schifffahrt auf der Bundeswasserstraße Weser
- die Aufrechterhaltung der Infrastruktur auf dem ArcelorMittalBremen- und Holcim-Gelände

Vor dem Bau der eigentlichen Weserquerung muss das Baufeld entsprechend vorbereitet werden. Dazu müssen im Trassenbereich des Bauabschnitts einige Gebäude abgerissen und Bäume gerodet werden. Die Leitungen der Ver- und Entsorger müssen an die neuen Gegebenheiten angepasst werden. Die Infrastruktur auf dem Gelände der benachbarten Unternehmen ist so anzupassen, dass in den Bauphasen und im Endzustand die Erschließung dieser beiden Firmen gewährleistet ist. Zudem gilt es, Bodenbelastungen und Kampfmittel fachgerecht zu entsorgen und die Brücke im Zuge der Carl-Benz-Straße neu herzustellen, um eine vernünftige Erschließung des Baufeldes organisieren zu können.

Weitere wichtige Maßnahmen im Zuge dieses Bauabschnitts:

- Anschnitt sowie Wiederherstellung der Baggergutdeponie
- die Portalverschiebung auf der südlichen Weserseite, um die Bevölkerung besser vor den Auswirkungen der Autobahn zu schützen und um das Bauwerk besser in die Landschaft einbinden zu können
- geplante Verwallungen zum Schutz der Menschen und des EU-Vogelschutzgebietes vor Lärm

**Bauabschnitt BA 4**

Verlauf zwischen AS Bremen-Seehausen  
und AS Bremen-Gröpeligen

Planfeststellungsbeschluss: 2010

Länge: 4.900 m

Querschnitt: 4-streifig, teilweise mit Standstreifen

Prognostizierte Verkehrsmengen:  
ca. 40.000 Kfz/24 h

Kosten: ca. 345 Mio. EUR

Bauzeit: ca. 5,5 Jahre



Visualisierung des  
Tunnelportals  
mit Blickrichtung  
Seehausen



Streckenabschnitt  
Richtung Süden



Anschlussstelle  
Bremen-Seehausen

## Naturschutz

Mit dem Bau der A 281 sind teilweise erhebliche und nachhaltige Eingriffe in die Natur verbunden, die über unterschiedliche Maßnahmen kompensiert werden müssen. Grundsätzlich gilt, vermeidbare Beeinträchtigungen tatsächlich zu unterlassen und unvermeidbare Beeinträchtigungen so weit wie möglich zu minimieren.

Im Rahmen der Planungen einer Autobahn oder eines Autobahnabschnittes sind also naturschutzfachliche Belange wie Flächenverbrauch, Schädigung von Pflanzen und Störung von Tieren zu berücksichtigen und so gering wie möglich zu halten. Dies ist vom Gesetzgeber vorgeschrieben und wird über unterschiedliche Maßnahmen festgelegt. Diese Schritte sind vor, während und nach dem Bau umzusetzen.

Schon bevor der Bau beginnt, werden zum Beispiel abzureißende Gebäude und zu rodende Bäume darauf hin überprüft, ob Fledermäuse in ihnen leben. Leere Höhlen und Spalten werden sicherheitshalber verschlossen, damit »niemand einziehen« kann. Nach dem Bau sorgen Überflughilfen dafür, dass Fledermäuse die Autobahn in ausreichender Höhe überfliegen.

Schließen von möglichen Lebensräumen für Fledermäuse (li.), Überflughilfen (re.)



Vor Baubeginn aufgestellter Amphibienschutzzaun



In Eimern eingesammelte Amphibien



Amphibien werden gefangen und umgesiedelt, damit sie beim Bau nicht zu Schaden kommen. Dies geschieht mittels eines Amphibiensaunes und eingegrabenen Eimern, die zweimal täglich geleert werden.

Für Vögel und Fledermäuse werden teilweise bereits weit vor Baubeginn an geeigneten Stellen angrenzend Nisthilfen angebracht, damit ohne zeitliche Lücke geeignete Quartiere zur Verfügung stehen. Dabei kann es sich um Bäume, aber auch um Gebäude handeln.

Wenn Gräben verfüllt oder umgelegt werden müssen, werden vorab die Fische abgefischt und an sicherer Stelle bzw. in vorab erstellten Gräben wieder ausgesetzt.

Auch wertvolle Pflanzenbestände können geborgen und umgesetzt werden. Besondere Bäume werden gegebenenfalls mit Zäunen geschützt.

Durch diese und weitere Maßnahmen wird sichergestellt, dass Arten, die unter besonderem Schutz stehen, nicht gestört oder getötet werden.



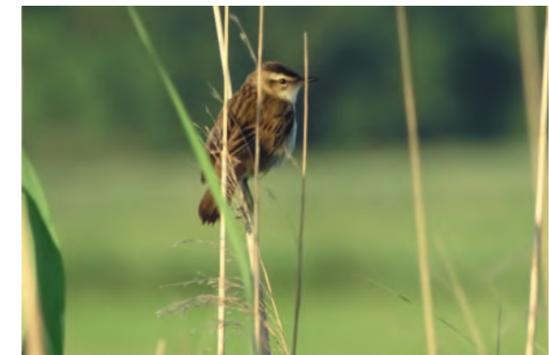
Abfischen vor Baubeginn



Vor Baubeginn vorgesehene Nisthilfen



Neue Lebensräume für gefährdete Pflanzenarten, Amphibien, Libellen und Brutvögel



## Kompensationsmaßnahmen

Der Verursacher eines baulichen Eingriffs in die Natur ist außerdem verpflichtet, die beeinträchtigte Funktion des Naturhaushaltes am selben Ort zeitnah durch eine andere Maßnahme zu verbessern.

Im Falle des Bauabschnitts 4 der A 281 bedeutet dies, dass zum Beispiel in Trassennähe auf etwa 0,8 ha Gehölzbestände entwickelt werden, die als Lebensraum für Vogelarten wie Gartenrotschwanz und Mäusebussard oder auch für verschiedene Amphibienarten dienen.

Es werden auch ca. 2.165 m neue Marschgräben geschaffen, die dann Lebensräume für gefährdete Pflanzenarten und für Amphibien, Libellen und Fische bieten.

Auf Grünflächen nahe der Weser werden ca. 6,5 ha Landröhrichte und 5,8 ha Schilfröhrichte entwickelt, die nicht nur gefährdeten Pflanzenarten neue Lebensräume bieten, sondern auch eine neue Heimat für Brutvögel, Amphibien und Libellen sein werden.

Insbesondere für Wiesenvögel werden Grünlandbestände verbessert, indem es für die Vögel geeignete Mahd-Zeitpunkte gibt, auf Pflanzenschutzmittel verzichtet und die Beweidung der Flächen reguliert wird.

Aufgrund der bereits bestehenden hohen Wertigkeiten des Grünland- und Grabenareals ist es im Planungsraum der A 281 nicht immer möglich, ausreichend

zusammenhängende Ausgleichsflächen für die Umsetzung von Kompensationsmaßnahmen zu finden. Zudem müssen sich die Maßnahmen an den Schutz- und Erhaltungszielen von EU-Vogelschutz und FFH-Gebieten orientieren. Aus diesem Grund werden beispielsweise Maßnahmen im Blockland oder auch im Landkreis Wesermarsch umgesetzt.

Zur Schadensbegrenzung von Schutz- und Erhaltungszielen des EU-Vogelschutzgebietes Niedervieland werden zudem ca. 4 m hohe Verwallungen parallel zur Autobahn gebaut, um die betriebsbedingten Auswirkungen der Autobahn abzuschirmen. Über diese Maßnahmen wird ebenfalls das Landschaftsbild aufgewertet.

## Daten und Fakten

### Daten und Fakten A 281

1970	Aufnahme einer A 5 (Vorgänger der A 281) in den Bedarfsplan für Bundesfernstraßen
1983	Festschreibung der A 281 im Flächennutzungsplan Bremen
1984	Linienbestimmung durch den Bund
2000	Sichtvermerk des Bundes zum BA 2/1
2001	Sichtvermerk des Bundes zum BA 3/1
2002	Planfeststellungsbeschluss für BA 2/1
2002	Baubeginn BA 2/1
2003	Planfeststellungsbeschluss für BA 3/1
2004	Baubeginn BA 3/1
2006	Sichtvermerk des Bundes zum BA 4
2007	Planfeststellungsbeschluss BA 3/2
2008	Verkehrsfreigabe BA 2/1 und BA 3/1
2008	Baubeginn BA 3/2
2010	Planfeststellungsbeschluss für BA 4
2014	Verkehrsfreigabe BA 3/2
2014	Sichtvermerk des Bundes zum BA 2/2
2015	Einleitung Planfeststellungsverfahren BA 2/2
2016	Bundesverkehrswegeplan 2030
2018	Baufreigabe BA 4

### Bauabschnitt BA 2/1

Verlauf zwischen Warturmer Heerstraße und Neuenlander Ring
Planfeststellungsbeschluss: 2002
Länge: 3.300 m
Querschnitt: 4-streifig, ohne Standstreifen
Prognostizierte Verkehrsmengen: ca. 55.000 Kfz/24 h
Kosten: ca. 244 Mio. EUR
Bauzeit: ca. 5 Jahre

### Bauabschnitt BA 3/1

Verlauf zwischen AS Bremen-Strom und Warturmer Heerstraße
Planfeststellungsbeschluss: 2003
Länge: 2.400 m
Querschnitt: 4-streifig, ohne Standstreifen
Prognostizierte Verkehrsmengen: ca. 30.000 Kfz/24 h
Kosten: ca. 47 Mio. EUR
Bauzeit: ca. 3 Jahre

### Bauabschnitt BA 3/2

Verlauf zwischen AS Bremen-Strom und AS Bremen-Seehausen
Planfeststellungsbeschluss: 2007
Länge: 4.200 m
Querschnitt: 4-streifig, mit Standstreifen
Prognostizierte Verkehrsmengen: ca. 22.000 Kfz/24 h
Kosten: ca. 47 Mio. EUR
Bauzeit: ca. 5,5 Jahre

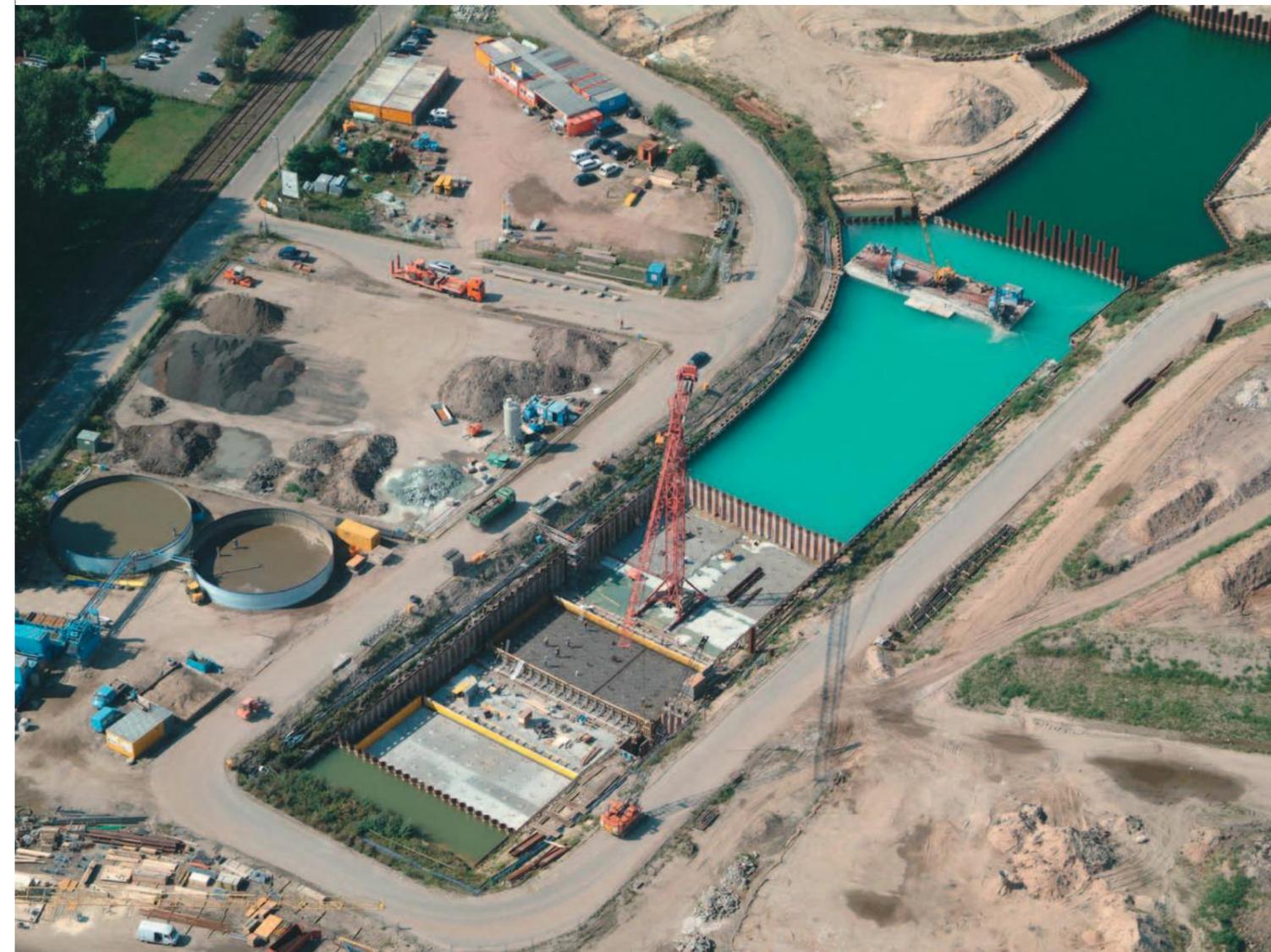
### Bauabschnitt BA 4

Verlauf zwischen AS Bremen-Seehausen und AS Bremen-Gröpelingen
Planfeststellungsbeschluss: 2010
Länge: 4.900m
Querschnitt: 4-streifig, teilweise mit Standstreifen
Prognostizierte Verkehrsmengen: ca. 40.000 Kfz/24 h
Kosten: ca. 345 Mio. EUR
Bauzeit: ca. 5,5 Jahre

### Bauabschnitt BA 2/2

Verlauf zwischen Neuenlander Ring und AS Bremen-Kattenturm
Planfeststellungsbeschluss: voraussichtlich 2019
Länge: ca. 2.000 m
Querschnitt: 4-streifig
Prognostizierte Verkehrsmengen: ca. 53.000 Kfz/24 h
Kosten: ca. 160 Mio. EUR, davon ca. 30 Mio. EUR durch Bremen
Bauzeit: ca. 5 Jahre

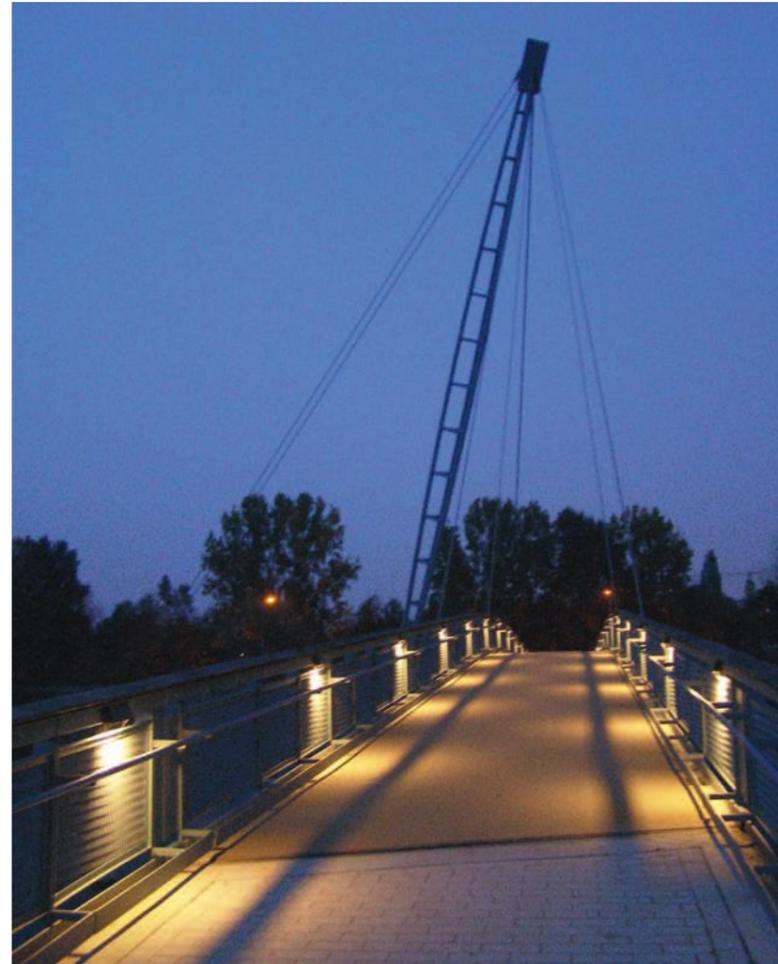
*Bauabschnitt 2/1:  
Baudocks mit  
unterschiedlichen  
Bauphasen*





Bauabschnitt 2/1:  
Schrägseilbrücke  
über den  
Flughafendamm

Zugverankerung  
der Schrägseile



Bauabschnitt 3/1:  
Fußgängerbrücke  
im Zuge der  
Visbeker Straße

## Impressum

### Herausgeber

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr  
Contrescarpe 72  
28195 Bremen  
[www.bau.bremen.de](http://www.bau.bremen.de)

### Text und Fotos

DEGES

### Gestaltung

machart: Oelgemöller, Heitmann  
Vagtstraße 48/49  
28203 Bremen  
[www.machart-bremen.de](http://www.machart-bremen.de)

### Druck

Zertani, Bremen  
Papier: Circle Silk Premium white,  
FSC-Recyclingpapier

### Stand

Dezember 2018



Verkehrsfreigabe des Bauabschnitts 3/2 der A 281 am 29.09.2014:  
Gunnar Polzin, Leiter der Obersten Landesstraßenbaubehörde  
der Freien Hansestadt Bremen;  
Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundes-  
minister für Verkehr und digitale Infrastruktur;  
Dr. Joachim Lohse, Senator für Umwelt, Bau und Verkehr der  
Freien Hansestadt Bremen;  
Jörn Kück, Abteilungsleiter Projekte Freie Hansestadt Bremen,  
DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH

Herausgeber

Der Senator für Umwelt,  
Bau und Verkehr



**Freie  
Hansestadt  
Bremen**

Bauherr



Bundesministerium  
für Verkehr und  
digitale Infrastruktur

Projektmanagement

**DEGES**