

## **Weserspaziergang – Fachexkursion am Weserufer**

Verschiedene Themen haben uns im Vorstand der VSVI Bremen bewegt, als wir nach einer Fachexkursion gesucht haben, die bremische Projekte zusammenfasst. In der Summe ist ein Weserspaziergang herausgekommen, der konstruktiven Ingenieurbau, Verkehrs- und Hochwasserschutzplanung in Einklang gebracht hat.

Aber der Reihe nach: Am 19. März 2019, im Vorfeld der diesjährigen Mitgliederversammlung, trafen sich über 20 VSVI-Mitglieder an den sogenannten „Tiefer“-Arkaden. Hier wurde die VSVI von Herrn Sauer, Referatsleiter Brücken- und Ingenieurbau im ASV, Herrn Hodes aus seiner Abteilung und weiteren Kollegen empfangen. Durch Herrn Sauer wurde die Historie der „Tiefer“-Arkaden vorgestellt. Ursprünglich diente die unter den heutigen Arkaden befindliche Hochwasserschutzwand als Schiffsanlegemöglichkeit. Heute ist die Ufersituation verändert, wesernah wurde eine Fläche zum Flanieren und Radfahren geschaffen. In der Zwischenzeit wurde auf gestützte Arkaden eine Vergrößerung der Fläche oberhalb des Weserufer hergestellt, auf der Lagerhallen und eine Kranbahn vor vielen Jahren Hafenumschlag ermöglichten. Die in den vergangenen Jahrhunderten entstandene Aneinanderreihung alter und neuer Bauteile und ihr Zusammenspiel haben dazu geführt, dass heute Probleme mit dem Bauwerk bestehen, die bewältigt werden müssen. Zu diesen Problemen gehört auch die im Laufe der Jahre marode gewordene Holzgründung der Hochwasserschutzwand, deren Eichenholzträger mittlerweile nach Feststellung im Zuge der ausgeführten Gründungsuntersuchungen quasi nicht mehr vorhanden sind.

Trotz des maroden Zustandes der Bestandsgründung und des problematischen Zusammenspiels der unterschiedlichen Bauteile wurde aufgrund des Anblicks von der Neustadtseite aus entschieden, die Bausubstanz als historisch erhaltenswert einzustufen. Somit wird das ASV in den nächsten Jahren in enger Zusammenarbeit mit dem Deichverband und bremen-Ports in mehreren Schritten die Lösung der entstandenen konstruktiven Probleme herbeiführen. In einem dreischrittigen Sanierungskonzept soll das Gesamtbauwerk für die Zukunft ertüchtigt werden. Erster Bauabschnitt ist die Ertüchtigung der Gründung der heutigen Hochwasserschutzwand, bei der im Pilgerschrittverfahren Stahlträger in kurzen Abschnitten unter die bestehende Wand gepresst werden und mit einem etwa 130 m langen Kochbalken verbunden werden. Darüber hinaus wird eine horizontale Ankerlage angeordnet. In einem zweiten Bauabschnitt soll an der Oberseite der Arkaden ein Gleitlager erstellt werden, dass

die Bewegungen in der Gesamtkonstruktion kompensieren soll. Im letzten Bauabschnitt soll dann die Sanierung der Arkaden an sich erfolgen.

Wenn dann in einigen Jahren das zwischenzeitlich demontierte Windspiel, das zusätzliche Lasten auf die problematische Konstruktion eingebracht hatte, wieder aufgestellt sein wird, sind komplexe Planungs- und Überlegenschritte abgeschlossen, die zur Erhaltung und dauerhaften Sicherung der Hochwasserschutzwand, der historisch erhaltenswerten Arkaden und der Uferbefestigung dienen.

Vom Weserufer ging es dann eine Etage höher zur Kreuzung Tiefer/Balgebrückstraße, von der aus zwei weitere bremische Projekte in Augenschein genommen wurden. Hierbei handelt es sich, Richtung Glocke blickend, um die Umgestaltung der Domsheide. Wie aktuell einem Artikel des Weser-Kuriers zu entnehmen war, sind im Zuge dieses Projektes verschiedenste Anforderungen unter einen Hut zu bringen. Der absehbar zwingend erforderliche Gleisersatzbau der BSAG wird in Kürze für den Umbau des Gleisdreiecks sorgen. Im Zuge dieses Umbaus sollen nach Möglichkeit die Themen Barrierefreiheit, optimierte Umsteigebeziehungen zwischen den Haltestellen, Reduktion der Geräusch- und Erschütterungsbeeinflussung der Glocke sowie die verbesserte Wahrnehmbarkeit der Wegebeziehungen für Fußgänger und Radfahrer erzielt werden. Schon heute, nach den ersten grundsätzlichen Planungsüberlegungen zu den möglichen Trassierungen der Gleisanlagen, den ersten Fachgesprächen und den ersten Beteiligungsprozessen der Öffentlichkeit ist klar, dass nicht alle Anforderungen erfüllt werden können. Und obendrein ist noch der Wilhadi Turm des dänischen Künstlers Kirkeby, der auf der Volksbankseite das Gleisdreieck begrenzt, ein großer Diskussionspunkt, da er auf der einen Seite die Gleistrassierungsparameter einschränkt und auf der anderen Seite die Wegebeziehungen zwischen den heute vorhandenen Haltestellen einschränkt. Wir sind gespannt, welche Lösungen die Planer sich zu diesem höchst komplizierten Planungssachverhalt einfallen lassen.

Das zweite Bauvorhaben, auf der Südseite der Balgebrückstraße in dem Übergang zwischen Martinistraße und Wilhelm-Kaisen-Brücke gelegen, ist das Erich-Kühne-Haus. Das Unternehmen Kühne & Nagel und Herr Kühne, der den HSV seit Jahren fördert, sind in Bremen und umzu ein geläufiger Begriff. Das Stammhaus des Unternehmens befand sich in Bremen und auch zukünftig soll die Hauptverwaltung hier positioniert sein. Vor etwa fünf Jahren wurden aus den Gesprächen zwischen dem Investor und der Stadtgemeinde Lösungen entwickelt, bei denen es auch um Kompromisse hinsichtlich der Maßstäblichkeit des städtebaulichen Entwurfes, den Anforderungen des Investors an die Größe der Büroflächen und die üblichen Konflikte beim Bauen im Bestand ging. Und als der Grundstückserwerb im Wesentlichen getätigt war, der mit dem Rückbau des freien Rechtsabbiegers von der Martinistraße

auf die Wilhelm-Kaisen-Brücke einher ging, drohte ein Taubenpärchen, das in einem zu fällenden Baum brütete, das ganze Vorhaben zu Fall zu bringen. Dieser Konflikt, wie so manch anderes Problem hinsichtlich des vorhandenen Leitungsbestandes und der Verkehrsführung im Bereich dieses hoch frequentierten Knotenpunktes wurden aber gelöst, sodass heute der komplett fertige Rohbau zu bewundern ist. Enorm, was an diesem einen Kreuzungspunkt südlich der Bremer Innenstadt alles für interessante Projekte zu betrachten sind.

Dann ging es an der Weser entlang, am rechten Weserufer, an der Schlachte vorbei bis auf Höhe des Veranstaltungsortes der Mitgliederversammlung. Hier wurde ein neues Thema angesprochen, dass sich aus dem Generalplan Küstenschutz und den aufgrund des Klimawandels anzupassenden Bemessungswasserständen der Weser ergibt. Durch Michael Dierks, einer der Geschäftsführer des bremischen Deichverbandes Links der Weser wurde das Projekt in Gänze vorgestellt. Mit perfektem Ausblick bei schönstem Sonnenschein auf den ersten Bauabschnitt zwischen Stephanibrücke und Wilhelm-Kaisen-Brücke gab es an der frischen Luft die ersten Erläuterungen zu dem Abschnitt, der auch noch zu den Hafengebieten gehört.

Schnell wurde klar, dass nicht nur der Hochwasserschutz ein Thema dieses Projektes ist, sondern auch insbesondere die Steigerung der Aufenthaltsqualität am linken Weserufer. Aber auch hierüber hinaus sind viele weitere Aspekte zu berücksichtigen, wie der Bestandsbewuchs, dem trotz festgestelltem Pilzbefall noch mehrere Jahre Beständigkeit zugesprochen werden. Betroffenheiten der landseitigen Anlieger und der wasserseitigen Anleger, sowie das allgegenwärtige Thema der vorhandenen Ver- und Entsorgungsleitungen im an den Deich angrenzenden Straßenraum, im Deich und quer zum Deich zur Versorgung der Anleger machen dieses Projekt hochkomplex. Insbesondere die Umsetzung vorschriftsgerecht ausgebildeter Geh- und Radwegbreiten stellen beim Planen im Bestand mit der Vorgabe, die vorhandene Straße nicht mit einzubeziehen, eine große Herausforderung dar.

Angekommen im Vortragssaal wurde durch Michael Dierks nach der Vorstellung der Organisationsstruktur und der Aufgabenbereiche des Deichverbandes im Zuge seiner Präsentation die Projektentwicklung von der Bedarfsidentifizierung im Jahre 2007 auf Grundlage des Generalplanes Küstenschutz, über die Phasen der Vorplanung und der Machbarkeitsstudien bis hin ins Jahr 2016 die Ergebnisse des städtebaulichen Wettbewerbs präsentiert. Auch hierbei wurde herausgearbeitet, dass es sich um ein multifaktorielles Projekt handelt, der Baumerhalt, insbesondere in der Öffentlichkeit, eine enorme Resonanz erzielt hat, die faktische Bewertung des Baumbestandes hinsichtlich der zu erwartenden Lebensdauer und der resultierenden Konsequenzen aus dem erforderlichen Rückschnitt für das Einbringen der neuen Hochwasserschutzwände waren hierbei nur einige Punkte. Weitere Themen sind der Erhalt

der Widerlager der alten Brautbrücke mit Ausbildung als Aussichtspunkt, das Einbinden der vorhandenen Brückenbauwerke unter Berücksichtigung der Durchfahrtshöhen für die Radfahrer und der Einbindung der Widerlager der Bestandsbauwerke in die Deichkonstruktion. Überhaupt ist die Radwegführung ein besonderes Thema, da sie nicht nur in Längsrichtung des Deiches sondern auch in die angrenzenden Knotenpunkte hinein gedacht werden muss. Insbesondere am südlichen Widerlager der Wilhelm-Kaisen-Brücke, aber auch an anderen Stellen, ergeben sich zwangsläufig Schnittstellen zwischen der Deichsicherungsaufgabe des Deichverbandes und den Themen dritter Beteiligter wie z. B. den Verkehrsplanern. Und ergänzend ergibt sich aus dem städtebaulichen Wettbewerb die Frage nach den Materialitäten, nach dem Gesamterscheinungsbild, den Orten, die zukünftig neben der Deichsicherungsfunktion zum Verweilen und zur städtebaulichen Identifikation dienen sollen. Zum heutigen Zeitpunkt wurden die zu erwartenden Kosten bisher nur überschläglich übermittelt, ihre Präzisierung und die Konkretisierung der Rahmenbedingungen werden die Aufgaben der näheren Zukunft sein.

Mit einer bunten Mischung aus Planungs-, Sanierungs- und Bauprojekten schloss der Wasserspaziergang und gab reichlich Gesprächsbedarf in der Überführungsphase zur sich anschließenden Mitgliederversammlung. Wie so oft geht der besondere Dank an die vortragenden Akteure vom Amt für Straßen und Verkehr sowie des Deichverbandes, die vielfältige Informationen zu den Projekten in technischer Hinsicht, aber auch bezüglich der Kommunikation der Projekte in der Öffentlichkeit gegeben haben.

Markus Mey, BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner