

<b>Projekt, Vorhaben, Maßnahmen, Titel</b>	<b>Erneuerung einer Brücke in Form einer Stahlbetonbrücke zur Erschließung des Naturschutzgebietes Luneplate</b>
Projektträger/-in	<b>Gemeinde Loxstedt Am Wedenberg 10 27612 Loxstedt</b>
Ansprechpartner/-in (Name, Telefon, E-Mail, Anschrift)	Gemeinde Loxstedt, Am Wedenberg 10, 27612 Loxstedt Herr Sven Sonström, Amtsleiter Amt II – Bauservice Telefon: 04744/48-28; E-Mail: <a href="mailto:sonstroem@gemeinde.loxstedt.de">sonstroem@gemeinde.loxstedt.de</a>
Handlungsfeld	Klima- und Umweltschutz / Tourismus
Beschreibung des Projektes	Die Brücke Nr. 18 „Luneplate“ über die Alte Weser (Weser-Altarm) ist im Rahmen einer Brückenprüfung (Hauptprüfung 2010, und Sonderprüfung 2013) aufgrund der Schäden als abgängig (Zustandsnote 3,4 bzw. 3,5) eingestuft worden. Eine zeitgemäße Sanierung ist nach Gutachtersicht nicht möglich. Im Hinblick auf die erfolgte Ausweisung der Luneplate als „durch den Menschen erlebbares Naturschutzgebiet“ und dem hiermit entstandenen Besucherparkplatzes mit Aussichtsplattform auf der ehemaligen Hofstelle „von der Hellen“ auf der Luneplate, ist zur Nutzbarmachung für Fahrzeuge, Radfahrer und Wanderer ein neues Bauwerk zur Querung der Alten Weser von Ueterlande aus erforderlich. Diese Verbindung steht in direktem Zusammenhang mit dem im Rahmen des Leaderverfahrens geförderten Radwegelückenschlusses im Bereich Ueterlande, „Auf der Jührde“. Über diesen Weg wäre ergänzend eine sichere Fahrradtouristische Nutzung abseits der Hauptverkehrsstraßen in der heimischen Marsch gegeben und gleichzeitig die direkte Anbindung des Südens der Seestadt Bremerhavens über die „Alte Luneschleuse“ gegeben.
Ziel/e, die mit dem Projekt gemäß REK verfolgt werden	Durch die touristische Erschließung der Luneplate über ein Ersatzbauwerk für die Brücke zur Anbindung der Gemeinde Loxstedt, würde auch die überregionale Radwegevernetzung, wie bereits im „kooperativen Siedlungs- und Freiraumkonzept“ der Stadt Bremerhaven gemeinsam mit den Stadtumlandgemeinden 2004 entwickelt, erweitert.
Durchführungsvorschläge und -schritte	Das Brückenbauwerk soll als Stahlbetonbrücke mit nur einem Brückenfeld und einer Mindestdurchlassbreite von 7,00 m ausgeführt werden. Die Widerlagerwände werden in einer Breite von 0,80 m hergestellt. Die Fahrbahnplatte wird als 65 cm dicke Stahlbetonplatte mit seitlichen Kragarmen Teil des Rahmens. Entsprechend eines Baugrundgutachtens wird eine Gründung auf Fertigrammpfählen in Form von geschlossenen Stahlrohren vorgeschlagen.
Zeitplan (ggf. Zwischenziele und Etappen)	Nach der Förderzusage durch die LAG und Genehmigung des wasserrechtlichen Antrages nach § 57 des Niedersächsischen Wassergesetzes durch den Landkreis Cuxhaven soll die Ausschreibung der Leistungen erfolgen und im Jahr 2019 begonnen werden.
Kooperationspartner/-innen, (Unterstützung durch Personen, Institutionen)	Neben den Städten Bremerhaven und Bremen mit bremenports als städtischer Gesellschaft, mit finanziellen Anteilen, wird die Maßnahme vom Kreisverband der Wasser- und Bodenverbände im Altkreis Wesermünde, dem Deichverband Osterstader Marsch sowie vom Verein für Tourismus und Heimatpflege e. V. („Tourilox“) unterstützt und befürwortet.
Kosten/ ggf. Kostenschätzung	387.500 €
Fördersätze und Förderboni gemäß	50%

REK	
Finanzierungsmöglichkeiten, -schritte und Termine	Die Beteiligung von Bremenports an einem Brückenneubau für Verkehrsbelastungen bis 40 t in Höhe von 60.000 € wurde zwischenzeitlich fest vereinbart. Die Finanzierung der Maßnahme ist im Falle der antragsgemäßen Förderung durch die Haushaltsansätze der Gemeinde Loxstedt gesichert. Ohne Mittel des LEADER-Programms wäre die Umsetzung der Maßnahme nicht möglich.
Projektstand	<input type="checkbox"/> Ideenphase <input type="checkbox"/> Konzeptphase <input checked="" type="checkbox"/> Umsetzungsphase
Einschätzung der Wirkung im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung der Region Wesermünde-Süd (Was könnte das Vorhaben bewirken?)	Durch das Ersatzbauwerk wird die Vernetzung des naturverträglichen Radtourismus überregional verbessert.
Anlagen	Anlage 1 – Entwurf der Brücke Anlage 2 – Kostenberechnung Anlage 3 – Zusammenstellung Planungskosten

Geplante Finanzierung:	in €	Fördersatz
Barer Eigenanteil des Antragstellers	133.750,00 €	
Leistungen Dritter	60.000 €	
Beantragte Zuwendung nach LEADER	+ 193.750,00 €	50%
Projektgesamtkosten	= 387.500,00 €	

#### LEADER-Mittel nach Jahren in Euro:

Jahr	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Summe				193.750 €				

#### Anmerkungen:

Dieser Projektsteckbrief ergänzt den Beschluss der LAG vom 15.06.2016. In dieser Sitzung wurde bei damals voraussichtlichen Gesamtkosten von 327.000 € eine 50%ige Förderung in Höhe von 163.500 € beschlossen. Geplant war als Ersatz eine Wellstahlrohrkonstruktion mit einer Durchflussbreite von knapp 5,00 m.

Nach den weiteren Planungen im Anschluss an die Förderzusage wurde in Ratssitzung am 13.06.2017 der Ausbaubeschluss für ein Brückenbauwerk für Verkehrsbelastungen bis 40 t gefasst. Nach diesem Grundsatzbeschluss wurde eine Baugrunduntersuchung durchgeführt. Das Ingenieurbüro Bartel hat die bisherigen Vorschläge für einen Neubau der Brücke daraufhin konkretisiert und die Umsetzungsfähigkeit mit dem Landkreis Cuxhaven und dem Kreisverband der Wasser- und Bodenverbände im Altkreis Wesermünde besprochen und abgestimmt. In diesem Beteiligungsprozess wurden weitere Varianten entwickelt. Während dieses Prozesses hat der Kreisverband der Wasser- und Bodenverbände im Altkreis Wesermünde daraufhin gewiesen, dass das erforderliche Einvernehmen für die ursprünglich geplante Wellstahlrohrkonstruktion nicht in Aussicht gestellt werden kann. Hintergrund ist, dass die Brücke eine ordnungsgemäße Wasserwirtschaft – insbesondere bei Extremsituationen – aktuell und in Zukunft gewährleisten muss. Bei einer zu geringen Durchflussbreite könnten darüber hinaus auch die Straßenböschungen und der Straßenkörper infolge von Erosionen erheblichen Schaden nehmen.

Eine Durchflussbreite von knapp 5,00 m würde das Gewässer vor dem Brückenbauwerk weiter einengen. Ein in 12,00 m Entfernung zum geplanten Brückenbauwerk befindliches Wehr mit zwei Durchlässen von jeweils 3,00 m und einem mittleren „Steg“ von 1,00 m engt das Gewässer bereits auf eine Durchflussbreite von 7,00 m ein. Der Kreisverband hat für eine funktionierende Wasserwirtschaft diese Breite von 7,00 m pragmatisch für die neue Brücke zugrunde gelegt. Der Aufwand für einen hydrologischen und hydraulischen Nachweis, der ggf. eine geringere Breite rechtfertigen würde – allerdings auch eine größere Durchflussbreite zur Folge haben könnte, wäre zeit- und kostenintensiv. Mit einem solchen Gutachten würden alle erdenklichen Szenarien des Wasserflusses des Gewässers untersucht und abgebildet sowie Berechnungen

für die Zukunft vorgenommen.



Aus diesem Grund schied die Wellstahlrohrkonstruktion mit einer Durchflussbreite von knapp 5,00 m als Ersatzneubau aus.

Durch die vorgegebene Durchflussbreite von 7,00 m wurden verschiedene genehmigungsfähige Varianten entwickelt. Die kostengünstigste Option stellt eine Stahlbetonbrücke mit nur einem Brückenfeld und der geforderten Mindestdurchlassbreite dar. Die Mehrkosten im Vergleich zur ursprünglichen Kostenschätzung ergeben sich insbesondere aus der zwischenzeitlich gutachterlich festgestellten Beschaffenheit des Untergrundes. Die Länge der erforderlichen Pfahlgründungen betragen für das Brückenbauwerk 24 m.

Aus dem LEADER Budget wären zusätzlich 30.250 Euro für das Projekt bereitzustellen.