PRESSEMITTEILUNG | 19. August 2025

**A27/B212 Bremerhaven:
Neubau der Anschlussstelle Zentrum, der Moorbrücken
sowie fünf weiterer damit zusammenhängender Brücken geplant**

**Mit einem umfangreichen Neubauprogramm sichert bzw. erhöht die Autobahn GmbH des Bundes die Leistungsfähigkeit der A27 und der B212 in Bremerhaven. Voraussichtlich ab 2028 ersetzt sie insgesamt sieben Brücken und baut die Anschlussstelle Bremerhaven-Zentrum komplett um. Ihre Pläne hat die Autobahn GmbH heute, 19. August, während einer öffentlichen Infoveranstaltung im Fischbahnhof in Bremerhaven vorgestellt. Eingeladen waren interessierte Bürgerinnen und Bürger, Politik, Verwaltung und Medien. Sie erfuhren unter anderem, welche Bauwerke weichen und wie die Ersatzneubauten aussehen sollen, warum alle Neubauten miteinander zusammenhängen, wie Umwelt- und Naturschutz berücksichtigt werden, welche Vorzüge die Neubauten bieten, welche Verkehrsbehinderungen während der Bauzeit zu erwarten sind und wer von den Arbeiten betroffen ist.**

**Diese Pressemitteilung gibt einen umfassenden Überblick über die Planungen. Alle Planungsdaten finden sich zudem auf einer fortlaufend aktualisierten Projektseite im Internet (dazu unten mehr):** [**www.autobahn.de/planen-bauen/projekt/bremerhaven**](http://www.autobahn.de/planen-bauen/projekt/bremerhaven)**.**

 **Wichtiger Hinweis**

Bei allen hier genannten Informationen handelt es sich um aktuelle Planungsstände der Autobahn GmbH. Während des weiteren Planungsprozesses können sich Abweichungen zum heutigen Planungsstand ergeben.

**Inhalt dieser Pressemappe**

1. [Projektbeschreibung und -begründung](#Projektbeschreibung)
2. [geplante Verkehrsführungen während der Bauzeiten](#Geplante_Verkehrsführung)
3. [Daten & Fakten kurz und knapp](#Daten_und_Fakten)
4. [Projektseite auf autobahn.de](#Projektseite_im_Internet)
5. Steckbriefe der betroffenen Bauwerke
	1. [A27-Anschlussstelle Bremerhaven-Zentrum](#Steckbrief_Anschlussstelle)
	2. [Überführung in der Anschlussstelle](#Steckbrief_Anschlussstelle_Überführung)
	3. [Überführung Johann-Wichels-Weg](#Steckbrief_A27_Johann_Wichels_Weg)
	4. [Geestebrücke](#Steckbrief_A27_Geestebrücke)
	5. [Moorbrücken](#Steckbrief_A27_Moorbrücken)
	6. [Überführung Thebushelmde](#Steckbrief_A27_Thebushelmde)
	7. [Markflethbrücke](#Steckbrief_B212_Markflethbrücke)
	8. [Überführung B212-Anschlussstelle Hüllwiesen](#Steckbrief_B212_Hüllwiesen)
6. [Pressekontakt](#Pressekontakt)

**Projektbeschreibung und -begründung**

Die A27 im Bereich Bremerhaven wurde zu Beginn der 70er-Jahre gebaut und ist seit 1974 durchgängig befahrbar. Die Verkehrsbelastung ist seitdem deutlich gestiegen, insbesondere durch den zunehmenden Lkw-Verkehr. Für die Brückenbauwerke aus den 70er-Jahren ist dies eine Belastung, der sie mittelfristig nicht mehr gewachsen sind. Die Autobahn GmbH ersetzt deshalb im Bereich der A27-Anschlussstelle Bremerhaven-Zentrum insgesamt sieben Brückenbauwerke im Verlauf der A27 und des Autobahnzubringers B212. Dabei hängen alle Baumaßnahmen zusammen und voneinander ab.

Im Verlauf der A27 werden ersetzt:

* die Geestebrücke,
* die Moorbrücken,
* die Überführung der B212 an der Anschlussstelle Bremerhaven-Zentrum,
* die Überführung des Johann-Wichels-Wegs und
* die Überführung der Thebushelmde.

Im Verlauf der B212 werden neugebaut:

* die Markflethbrücke und
* die Überführung der B212-Anschlussstelle Hüllwiesen.

Zumeist müssen die Brücken aufwendig gegründet werden. Grund dafür ist der Moorboden – in Bremerhaven umgangssprachlich „Wabbelboden“ genannt. Bei der Geestebrücke und der Moorbrücke kommt eine weitere Herausforderung hinzu: Die alte Tiefgründung aus zahlreichen Betonpfählen verbleibt im Boden. Für die neuen Pfähle, die bis zu 30 Meter in den Boden getrieben werden, steht also nur begrenzt Platz zur Verfügung. Deshalb wird die neue Geestebrücke eine größere Spannweite haben als die alte und als Stabbogenbrücke gebaut.

Um- und Ausbau der Anschlussstelle

Im Zuge des Brückenneubaus an der A27-Anschlussstelle Bremerhaven-Zentrum baut die Autobahn GmbH die Anschlussstelle komplett um und erhöht ihre Kapazität, indem die Ausfahrt aus Richtung Bremen und die Auffahrt in Richtung Bremen zweispurig ausgebaut werden.

Zudem wird die B212 zwischen Feuerwache und A27 von drei auf vier Spuren ausgebaut. Damit beseitigt die Autobahn GmbH einen Engpass, an dem der Verkehr bislang in Stoßzeiten ins Stocken gerät. Gleichzeitig erhöht dies die Sicherheit für die Verkehrsteilnehmenden.

Der Neubau erfolgt direkt südlich der vorhandenen Anschlussstelle. Während der Bauzeit kann die bestehende Anschlussstelle größtenteils weiter genutzt werden. Die Verkehrseinschränkungen werden zeitlich auf ein Minimum reduziert.

**Geplante Verkehrsführungen während der Bauzeit**

Brücken im Verlauf von Autobahnen bestehen in der Regel aus zwei sogenannten Teilbauwerken. Jedes Teilbauwerk trägt eine Richtungsfahrbahn und ist für sich genommen eine einzelne Brücke. Die Teilbauwerke werden in der Regel nacheinander neu gebaut. So wird es auch bei den Moorbrücken, der Geestebrücke (A27) und der Markflethbrücke (B212) sein. Der Verkehr läuft während der Bauzeit komplett über jeweils ein Teilbauwerk. In beide Fahrtrichtungen kommt es deshalb zu einer Reduzierung von Fahrspuren und/oder zur Reduzierung der Fahrspurbreiten. Dennoch bleibt gewährleistet, dass auch besonders schwere und breite Transporte die Baustelle passieren können.

Die Überführungen des Johann-Wichels-Wegs und der Thebushelmde über die A27 bestehen aus nur einem Bauwerk. Diese Straßenverbindungen sind deshalb während des Neubaus unterbrochen. Der Verkehr wird über andere Straßen umgeleitet. Das Umleitungskonzept wird gemeinsam mit der Stadt Bremerhaven erstellt.

Die Anschlussstellen Bremerhaven-Zentrum (A27) und Hüllwiesen (B212) werden größtenteils versetzt zum Bestand gebaut. Der laufende Verkehr ist dadurch während eines Großteils der Bauzeit nicht oder nur wenig eingeschränkt.

**Daten und Fakten**

**Beginn der Gesamtbaumaßnahme**voraussichtlich 2028

**Dauer der Gesamtbaumaßnahme**etwa 7 Jahre

**Betroffene Brücken und Bauwerke**

* Moorbrücken im Verlauf der A27
* Geestebrücke im Verlauf der A27
* Überführung Thebushelmde über die A27
* Anschlussstelle Bremerhaven-Zentrum
* Überführung Johann-Wichels-Weg über die A27
* Markflethbrücke im Verlauf der B212
* Anschlussstelle Hüllwiesen im Verlauf der B212

**Durchschnittliche werktägliche Verkehrsbelastung**

 Ist 2019: A27 - 45.800 Fahrzeuge | B212 - 33.800 Fahrzeuge

 Prognose 2035: A27 - 59.530 Fahrzeuge | B212 - 35.741 Kfz/24h

**Kosten der Gesamtmaßnahme**
 Kostenschätzung vom 3. Juli 2025: 273 Mio. EUR

**Projektseite auf autobahn.de**

Umfassende Informationen über die Neubauplanungen stellt die Autobahn GmbH auch auf einer Projektseite im Internet zur Verfügung. Darin eingebunden ist ein „Projektatlas“. Mit diesem Online-Werkzeug lassen sich unter anderem die geplanten Neubauten simulieren. Zudem können darin individuelle Fragen zum Projekt an die Autobahn GmbH gerichtet werden. Die Antworten auf die Fragen sind öffentlich einsehbar (ohne die Identität der Fragestellenden zu offenbaren).

Die Projektseite ist zu erreichen unter [www.autobahn.de/planen-bauen/projekt/bremerhaven](http://www.autobahn.de/planen-bauen/projekt/bremerhaven).

Zur Seite führt auch folgender QR-Code:



**Steckbriefe der Bauwerke**

|  |
| --- |
| **Anschlussstelle Bremerhaven-Zentrum und Autobahnzubringer B212** |
|  | **Bestandsbauwerk** | **Neubau** |
| **Bauart** | sogenannte linksliegende Trompete  | sogenannte rechtliegende Trompete |
| **Baujahr** | 1972 | In Planung |
| **Fahrspuren B212** | je eine pro Richtung sowie eine wechselweise genutzte dritte Spur | je zwei pro Richtung zwischen A27 und der Ausfahrt An der Feuerwache |
| **Fahrbeziehungen** | je einspurig in alle Richtungen | Verbindung der A27 und der B212 aus und in Richtung Cuxhaven: jeweils einspurigVerbindung der A27 und der B212 aus und in Richtung Bremen; jeweils zweispurig |
| **Grund für den Neubau** | Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Anschlussstelle für die Hauptfahrbeziehung Bremen/Bremerhaven. |
| **Verkehrseinschränkung während der Bauzeit** | Während des Neubaus bleibt die bestehende Anschlussstelle in Betrieb. Je nach Fortschritt der Arbeiten kommt es kurzzeitig zur Einschränkung einzelner Fahrbeziehungen. |

|  |
| --- |
| **Überführung der B212 über die A27 in der Anschlussstelle Bremerhaven-Zentrum** |
|  | **Bestandsbauwerk** | **Neubau** |
| **Bauart** | Spannbeton-Brücke mit 2 Feldern (= 1 Pfeiler) | Stahlverbund-Brücke mit 1 Feld (= ohne Pfeiler) |
| **Baujahr** | 1972 | In Planung |
| **Gesamtlänge** | 47 m | 40,34 m |
| **Breite** | 16 m | 21,10 m |
| **Grund für den Neubau** | Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Anschlussstelle. |
| **Verkehrseinschränkung während der Bauzeit** | Während des Neubaus bleibt die bestehende Brücke in Betrieb. Je nach Fortschritt der Arbeiten kommt es kurzzeitig zur Einschränkung einzelner Fahrbeziehungen. |

|  |
| --- |
| **Überführung der Gemeindestraße Johann-Wichels-Weg über die A27** |
|  | **Bestandsbauwerk** | **Neubau** |
| **Bauart** | Spannbeton-Brücke mit 6 Feldern (= 5 Pfeiler) | Stahlverbund-Brücke mit 5 Feldern (= 4 Pfeiler) |
| **Baujahr** | 1973 | In Planung |
| **Gesamtlänge** | 118 m | 116,80 m |
| **Breite** | 12 m | 13 m |
| **Grund für den Neubau** | Die Brücke ist den stark gestiegenen Fahrzeuglasten mittelfristig nicht mehr gewachsen.Die Brücke liegt zudem zu tief für den geplanten Ausbau der Anschlussstelle Zentrum, bei dem die Fahrbahn etwas angehoben wird. |
| **Verkehrseinschränkung während der Bauzeit** | Zwischen Abriss der bestehenden und Freigabe der neuen Brücke ist die Straßenverbindung unterbrochen. Der Verkehr wird voraussichtlich über die Schiffdorfer Chaussee umgeleitet. |

|  |
| --- |
| **Geestebrücke im Verlauf der A27** |
|  | **Bestandsbauwerk** | **Neubau** |
| **Bauart** | Spannbeton-Einfeld-Brücke | Stabbogenbrücken (je eine pro Fahrtrichtung) |
| **Baujahr** | 1970 | In Planung |
| **Gesamtlänge** | 47,96 m  | 77,90 m |
| **Breite** | 34,25 m | 34,80 m |
| **Grund für den Neubau** | Die bestehende Brücke ist für die seit ihrem Bau stark gestiegenen Fahrzeuglasten mittelfristig nicht ausreichend tragfähig. |
| **Verkehrseinschränkung während der Bauzeit** | Der Verkehr fließt während der ersten Bauphase in beide Richtungen einspurig über den westlichen Teil der Brücke (Richtungsfahrbahn Bremen) und nach Fertigstellung der neuen östlichen Brücke (Richtungsfahrbahn Cuxhaven) in beide Richtungen einspurig über diese Brücke. |

|  |
| --- |
| **Moorbrücken im Verlauf der A27** |
|  | **Bestandsbauwerk** | **Neubau** |
| **Bauart** | Stahlbeton-Vielfeld-Brücke mit 237 Achsen | Spannbeton-Brücke mit 11 Feldern auf 265 m sowie tiefgegründete Stahlbeton-Platte auf 1177 m Länge |
| **Baujahr** | 1970 | In Planung |
| **Gesamtlänge** | 1.450 m | 1.442 m |
| **Breite** | 27,2 m | 34,8 m |
| **Grund für den Neubau** | Die Gründung der Brücke ist den stark gestiegenen Fahrzeuglasten mittelfristig nicht mehr gewachsen. |
| **Verkehrseinschränkung während der Bauzeit** | Zunächst wird der östliche Teil der Moorbrücken neu gebaut (Richtungsfahrbahn Cuxhaven). Der Verkehr fließt währenddessen je einspurig über den westlichen Teil. Nach Fertigstellung der neuen östlichen Brücken tragen sie den Verkehr während des Neubaus des zweiten Teils. |

|  |
| --- |
| **Überführung der Gemeindestraße Thebushelmde über die A27** |
|  | **Bestandsbauwerk** | **Neubau** |
| **Bauart** | Spannbeton-Brücke mit 7 Feldern (= 6 Pfeiler) | Stahlverbund-Brücke mit 7 Feldern (= 6 Pfeiler) |
| **Baujahr** | 1973 | In Planung |
| **Gesamtlänge** | 264,50 m | 218,90 m |
| **Breite** | 7,50 m | 9,60 m |
| **Grund für den Neubau** | Die Brücke ist den stark gestiegenen Fahrzeuglasten mittelfristig nicht mehr gewachsen.Zudem wird die neu zu bauende Moorbrücke höher liegen als die bestehende. Deshalb muss die Überführung der Thebushelme für eine ausreichende Durchfahrtshöhe erhöht werden. |
| **Verkehrseinschränkung während der Bauzeit** | Zwischen Abriss der bestehenden und Freigabe der neuen Brücke ist die Straßenverbindung unterbrochen. Das Gebiet östlich der A27 bleibt z. B. über die Spadener Straße erreichbar. |

|  |
| --- |
| **Markflethbrücke im Verlauf der B212** |
|  | **Bestandsbauwerk** | **Neubau** |
| **Bauart** | Stahlbeton-Einfeld-Brücke | Spannbeton-Einfeld-Brücke |
| **Baujahr** | 1972 | In Planung |
| **Gesamtlänge** | 13,31 m | In Planung |
| **Breite** | 28,68 m | In Planung |
| **Grund für den Neubau** | Die bestehende Brücke ist für die seit ihrem Bau stark gestiegenen Fahrzeuglasten mittelfristig nicht ausreichend tragfähig. Zudem ist die Weite der Brücke für den Ausbau der B212 von drei auf vier Spuren zu gering. |
| **Verkehrseinschränkung während der Bauzeit** | in Planung |

|  |
| --- |
| **Überführung Anschlussstelle Hüllwiesen über die B212** |
|  | **Bestandsbauwerk** | **Neubau** |
| **Bauart** | Spannbeton-Brücke mit 2 Feldern | Spannbeton-Brücke mit 3 Feldern |
| **Baujahr** | 1991 | In Planung |
| **Gesamtlänge** | 52 m | In Planung  |
| **Breite** | 12 m | In Planung |
| **Grund für den Neubau** | Die Bestandsbrücke ist zu schmal, und die Weite der Brücke ist für den Ausbau der B212 von drei auf vier Spuren zu gering.  |
| **Verkehrseinschränkung während der Bauzeit** | In Planung |

**Pressekontakt**

Kommunikation der Niederlassung Nordwest
Die Autobahn GmbH des Bundes
Michael Wendt

M +49 173 – 7186984
T +49 4231 – 67731-105

presse.nordwest@autobahn.de
[www.autobahn.de](https://deu01.safelinks.protection.outlook.com/?url=http%3A%2F%2Fwww.autobahn.de%2F&data=05%7C02%7C%7C68473ec1f24543721ba308dc7b355dd9%7Ca1bd299f351c4bd98b4f3c7bc9fa9a32%7C0%7C0%7C638520716329707834%7CUnknown%7CTWFpbGZsb3d8eyJWIjoiMC4wLjAwMDAiLCJQIjoiV2luMzIiLCJBTiI6Ik1haWwiLCJXVCI6Mn0%3D%7C0%7C%7C%7C&sdata=OpR9s8tNW%2Fw%2FATHqMQmpXnBCNmuVBPif1UFKbB%2BUBq8%3D&reserved=0)