

Wann zündet der Senat Bovenschulte endlich den Bremer Brückenturbo?

Vorbemerkung der fragenden Fraktion:

Der Zustand und die Zukunft der Bremer Weserbrücken haben für die Mobilität und die Infrastruktur der Stadt Bremen und darüber hinaus herausragende Bedeutung. Als im Jahr 2023 die Bürgermeister-Smidt-Brücke zum ersten Mal in Teilen gesperrt wurde war dies ein Schock. Es zeigte die jahrelangen Versäumnisse um die Instandhaltung der Weserbrücken exemplarisch auf und führte die verfehlte Schwerpunktsetzung der letzten Jahre des Bremer Senats vor Augen. Seitdem wurde die Brücke mal zu größeren, mal zu kleineren Teilen gesperrt, für den ÖPNV und die so wichtige Straßenbahnverbindung zwischen linker und rechter Weserseite ist sie immer noch gesperrt. Ein Experiment für über eine halbe Million Euro sollte im Sommer klären, ob und wann die Sperrung für Straßenbahnen wieder aufgehoben werden kann. Die Bürgermeister-Smidt-Brücke stellt dabei nur den traurigen Höhepunkt der kaputten Bremer Weserbrücken dar. Auch die Wilhelm-Kaisen-Brücke und die Karl-Carstens-Brücke sind bereits in ihrer Nutzung eingeschränkt. Alle Bremer Weserbrücken sind kaputt. Alle Bremer Weserbrücken müssen in absehbarer Zeit komplett neu gebaut werden:

- Bürgermeister-Smidt-Brücke: Nutzungsende 2035
- Wilhelm-Kaisen-Brücke: Nutzungsende zwischen 2045-2047
- Karl-Carstens-Brücke: Nutzungsende maximal 2043

Diese Jahreszahlen mögen noch weit in der Zukunft liegen, im Brückenbau stellen sie aber nur einen Wimpernschlag dar. So ist der Bau einer Brücke in Deutschland derart komplex und anspruchsvoll, dass eine Planungs- und Bauzeit von unter 10 Jahren schier unmöglich ist. Dazu gilt es direkt die Ansprüche und Anforderungen für eine moderne Mobilität für die nächsten 50 - 70 Jahre mit einzuplanen, wie z.B. eine Straßenbahnverbindung über die Karl-Carstens-Brücke. Vor diesem Hintergrund ist seit 2023 bereits viel kostbare Zeit verstrichen. Dies darf so nicht weitergehen, vielmehr muss Bremen endlich den Brückenturbo zünden und zwar im ersten Schritt organisatorisch, planerisch und rechtlich.

Der Senat beantwortet die Fragen wie folgt:

1. Welche Gesetze und Verordnungen sind beim Neubau von Weserbrücken allgemein und bei der Bürgermeister-Smidt-Brücke im Besonderen zu beachten? (Bitte nach EU-, Bundes- und Landesrecht unterscheiden.)

Eine abschließende Aufzählung der gesetzlichen Normen beim Neubau von Brücken ist aufgrund der großen Anzahl der gesetzlichen und untergesetzlichen Rechtsnormen nicht möglich. Die Planung von Brückenbauwerken gehört zu den komplexesten Aufgaben im Infrastrukturbau. Von der ersten Idee bis zur Genehmigung durchläuft jedes Brückenprojekt zahlreiche Phasen, die eng miteinander verzahnt sind und verschiedene Fachdisziplinen einbeziehen. Die Planung von Ersatzneubauten, die inzwischen einen Großteil des Brückenbauprogramms in Bremen ausmacht, stellt besondere Anforderungen an die Planer. Denn neben den üblichen Planungsfaktoren müssen folgende Aspekte berücksichtigt werden:

- Aufrechterhaltung des Verkehrs während der Bauzeit
- Möglichkeiten der Verkehrsführung (Vollsperrung, Behelfsbrücken, den Verkehr auf einer Brückenhälfte führen, während auf der anderen Seite gearbeitet wird)
- Nachrechnung und ggf. Verstärkung der Bestandsbrücke für die Bauphasen
- Bauablaufplanung mit minimaler Verkehrsbeeinträchtigung
- Wirtschaftlichkeitsvergleich zwischen Ertüchtigung/Verbreiterung und Abbruch/Neubau.

In diesem Kontext stellt der reine Neubau der Weserbrücken nur einen Teil der Aufgaben dar, die den Fortbestand der wesenquerenden Ingenieurbauwerke gewährleisten.

Die Brücken sind als Ingenieurbauwerke Bestandteil der jeweiligen wesenquerenden Straße und unterliegen insoweit insgesamt dem Rechtsregime des Bremischen Landesstraßengesetzes. Allein für die Baurechtschaffung von Brückenbauwerken sind jedoch nicht nur zahlreiche bau-, umwelt- verfahrensrechtliche Vorgaben auf europäischer, bundes- und landesrechtlicher Grundlage zu beachten. Auch alle Vorschriften der Netzgestaltung, Bedarfsplanung und konstruktiven Brückenplanung sind zu berücksichtigen.

Beim Entwurf der Brücken sind maßgeblich die Richtlinien für den Entwurf, die konstruktive Ausbildung und Ausstattung von Ingenieurbauwerken (RE-Ing), die Richtlinien für das Aufstellen von Bauwerksplanungen für Ingenieurbauten (RAB-Ing), die Regelungen und Richtlinien für die Berechnung und Bemessung von Ingenieurbauwerken (BEM-ING) sowie die Richtzeichen für Ingenieurbauten (RiZ-ING) anzuwenden. Hinzu kommen zahlreiche technische Prüfvorschriften, Allgemeine Rundschreiben im Straßenbau, DIN-Normen, Eurocodes und sonstigen technischen Regelwerke.

Weiterhin sind für sämtliche Vergabeverfahren die entsprechenden europäischen und nationalen vergaberechtlichen Vorschriften einzuhalten. Daneben gibt es zusätzliche technische Vertragsbedingungen und Richtlinien sowie technische Lieferbedingungen.

2. Welche dieser Gesetze und Verordnungen sollten nach Auffassung des Senats auf Bundes- oder Landesebene geändert werden, um Planungen und Bau zu beschleunigen?

Vorrangig geht es aktuell darum, die Rechtsgrundlagen für die Baurechtsschaffung von Infrastrukturprojekten so zu gestalten, dass es gerade bei der Genehmigung der neuen Brückenbauwerke als Ersatzneubauten und somit in einer durch die Straßenanschlüsse definierten Lage zu keinen Verzögerungen kommt.

Um dies zu gewährleisten, müssen die neuen Brückenbauwerke dem Fachplanungsrecht des § 33 Bremisches Landesstraßengesetz unterstellt werden, so dass alle erforderlichen Einzelgenehmigungen in einer einzigen behördlichen Entscheidung zusammengefasst und ersetzt werden können (konzentrierende Wirkung der Planfeststellung).

Weiterhin bedarf es nach Auffassung des Senats entsprechend den bundesgesetzlichen Regelungen im Fernstraßengesetz für die Genehmigung von Autobahnen und Bundesstraßen auch im Bremischen Landesstraßengesetz einer Regelung, wonach reine Ersatzbauwerke von der Planfeststellungspflicht entbunden sind, soweit diese keine wesentlichen Änderungen gegenüber dem bisherigen Bauwerk darstellen.

Ein entsprechendes Verfahrensbeschleunigungsgesetz zur Änderung des Bremischen Landesstraßengesetzes ist bereits in der fortgeschrittenen Bearbeitung. In diesem Zuge sollen auch die verfahrensrechtlichen Vorschriften für das Anhörungs- und Planfeststellungsverfahren mit dem Ziel überarbeitet werden, die Verfahren medienbruchfrei digital gestalten zu können.

Eine Änderung von Vorschriften, die die bautechnische Sicherheit von Ingenieurbauwerken zum Gegenstand haben, sind demgegenüber nicht beabsichtigt, da die Sicherheit der Brückenbauwerke trotz aller Notwendigkeit, diese kurzfristig durch Neubauten zu ersetzen, weiterhin an erster Stelle stehen muss.

3. Welche konkreten Ideen oder Initiativen für Gesetzesänderungen auf Landes- oder Bundesebene, die eine leichtere oder schnellere Planung von Brückenbauprojekten ermöglichen sollen, sind dem Senat bekannt, wurden/werden vom Senat selbst entwickelt oder sind geplant?

Der Bund und die Länder arbeiten bereits seit einiger Zeit an der Umsetzung der im gemeinsamen Pakt für Planungs-, Genehmigungsbeschleunigung vorgesehenen Maßnahmen. Hierzu gehören auch die unter der Antwort zu Frage 2 genannten Maßnahmen.

Darüber hinaus haben CDU/CSU und SPD auf Bundesebene im Koalitionsvertrag vereinbart, dass das Verfahrensrecht für Infrastrukturvorhaben im Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) vereinheitlicht werden soll. Dies würde auch unmittelbar für die bremischen Infrastrukturvorhaben anwendbar sein. Hierbei wird besonders der Vorschlag unterstützt, den Erörterungstermin im Rahmen des Anhörungsverfahrens künftig fakultativ auszugestalten und die Plangenehmigung zum Regelverfahren bei der Planfeststellung zu machen.

Nach Auffassung des Senats würden auch Vorschriften im Fachplanungsrecht zur formellen und materiellen Präklusion sowie Stichtagsregelungen zu einer Verfahrensbeschleunigung beitragen. Dem sind jedoch enge europarechtliche Grenzen gesetzt. Bremen hat in seiner Beschlussvorlage für die letzte Verkehrsministerkonferenz das Bundesministerium für Verkehr gebeten, auf der Verkehrsministerkonferenz im Frühjahr 2026 konkret zu den Ergebnissen der europarechtlichen Prüfung zur Einführung einer Stichtagsregelung sowie zur Wiedereinführung einer Präklusionsregelung in Planungs- und Genehmigungsverfahren zu berichten. Ob sich hieraus Möglichkeiten für weitere Gesetzesänderungen ergeben, bleibt abzuwarten.

4. In welchem Planungsstadium befinden sich die unter 3. genannten Initiativen, wer ist hierfür jeweils verantwortlich und hieran beteiligt?

Das Verfahrensbeschleunigungsgesetz zur Änderung des Bremischen Landesstraßengesetzes wird derzeit von der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung erarbeitet und wird Anfang 2026 in die Ressortabstimmung gehen. Der Senat beabsichtigt, den Gesetzentwurf im zweiten Quartal 2026 der Bürgerschaft zur Beschlussfassung vorzulegen.

5. Wie bewertet der Senat die unter 3. aufgeführten Initiativen, z.B. hinsichtlich der Beschleunigung von Bauvorhaben, insbesondere Brückenbauprojekten, des zeitlichen Umsetzungshorizonts der Initiativen, des Nutzens für die Bremer Bauprojekte, hinsichtlich der Erleichterung und Vereinfachung von Bauprojekten und insgesamt?

Es besteht zwischen dem Bund und den Ländern Konsens darüber, dass die verschiedenen Maßnahmen zur Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung erheblich dazu beitragen, die anstehenden Infrastrukturvorhaben in Deutschland schneller umsetzen zu können.

Bremen wird mit der Änderung des Bremischen Landesstraßengesetzes die Voraussetzungen dafür schaffen, die anstehenden Brückenerneuerungen zu beschleunigen.

6. Auf welche Weise setzt sich der Senat gegenüber der Bundesregierung und im Bundesrat für eine Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren, u.a. und insbesondere bei Brückenbauprojekten, ein?

Bremen unterstützt im Rahmen seiner Mitarbeit in diversen Arbeitsgruppen, Ausschüssen und Konferenzen wie der Verkehrsministerkonferenz die Bemühungen des Bundes für eine Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren von Infrastrukturprojekten und

fordert dabei aktiv weitere Maßnahmen wie z. B. die Einführung von Präklusions- oder Stichtagsregelungen ein. Zahlreiche Gesetze zur Verfahrens- und Genehmigungsbeschleunigung wurden bereits mit der Zustimmung Bremens verabschiedet.

7. Wie viele Vollzeitäquivalente (VZÄ) stehen derzeit für die Planung der Bürgermeister-Smidt-Brücke und weiterer Brückenprojekte, wie der Karl-Carstens-Brücke, der Wilhelm-Kaisen-Brücke oder den Wesersprüngen, in Bremen zur Verfügung? Bitte nach den einzelnen Brückenprojekten aufschlüsseln.

Im Planungsbereich der Weserbrücken sind momentan 3 VZÄ (Ingenieure) beschäftigt:

BW 142 Bgm.-Smidt-Brücke:

BW 143 Wilhelm-Kaisen-Brücke / Weser:

1 VZÄ für beide Projekte

BW 463-1 + BW463-2 Karl-Carstens-Brücken:

1 VZÄ für beide Projekte

BW 144 St. Pauli Brücke/ Weser:

1 VZÄ

Weitere 4 VZÄ (Ingenieure) sind im Planungsbereich für ca. 500 Brückenbauwerke und ca. 700 weitere Ingenieurbauwerke zuständig.

8. Hält der Senat die derzeitigen Kapazitäten für ausreichend, um eine zeitgerechte Planung und Umsetzung zu den bekannten Nutzungsenden der Bremer Weserbrücken und weiterer geplanter Brücken zu gewährleisten? Wenn nein, wie viele VZÄ wären erforderlich und wie wird der Senat diese Personallücke schließen?

Die derzeitigen Kapazitäten sind für die angestrebte beschleunigte Umsetzung nicht ausreichend, um die Planung und Umsetzung der Weserbrücken zeitnäher zu gewährleisten. So setzt sich zum Beispiel der Gesamtpersonalbedarf für die Bürgermeister-Smidt-Brücke aus Projektleitungen, Projektmanagement und Ingenieur:innen für Entwurf/ Statik sowie Ingenieur:innen für die Bauausführung zusammen. In den Jahren von 2026 bis 2037 werden drei bis vier dieser zusätzlichen Fachkräfte in Abhängigkeit vom gewählten Vergabe- und Bauverfahren benötigt.

Die Gewinnung von qualifizierten Fachpersonal wird angesichts des bundesweiten Fachkräftemangels eine Herausforderung für die kommenden Jahre darstellen. Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung arbeitet gemeinsam mit dem Amt für Straßen und Verkehr derzeit mit Nachdruck an Lösungskonzepten, um die Baumaßnahmen sicherzustellen. In einer ersten Stufe ist vorgesehen, kurzfristig eine koordinierende Stabstelle in der Behörde einzurichten, deren Eingruppierung und somit Vergütung auf die Marktsituation im Bereich Brückeningenieure eingeht, um auf diesem Weg qualifiziertes Fachpersonal zu gewinnen. Zudem werden aktuell alle Möglichkeiten zu einer Beschleunigung durch innovative Planungs- und Vergabeverfahren (bspw. Projektallianzen) intensiv geprüft und vorbereitet. Diese Maßnahmen werden vordringlich verfolgt, da sie eine kurzfristige Handlungsmöglichkeit darstellen. Die für eine eigenständige Brückenbaugesellschaft erforderlichen Rahmenbedingungen sind demgegenüber komplexer und zeitaufwändiger, werden aber als mittelfristiges Ziel des Senats gleichwohl weiter verfolgt.

9. Welche organisatorischen und zeitlichen Pläne liegen jeweils für die Neubaumaßnahmen der Bürgermeister-Smidt-Brücke, der Karl-Carstens-Brücke, der Wilhelm-Kaisen-Brücke und weiterer Brückenprojekte in Bremen vor und welcher koordinierte Gesamtplan für die Neubaumaßnahmen liegt vor? Wenn diese nicht vorliegen, warum wurden diese jeweils noch nicht entwickelt und wann wird hier in eine zeitliche und organisatorische Planung jeweils eingestiegen und die Öffentlichkeit über diese informiert? Bitte hinsichtlich der einzelnen Baumaßnahmen einzeln beantworten und hinsichtlich des Gesamtplans.

Für die in Rede stehenden Ingenieurbauwerke sind aktuell folgende Abläufe vorgesehen.

BW142 Bgm.-Smidt-Brücke:

Ertüchtigung	2028
Instandsetzungen	01 / 28 – 12 / 2028
Ersatzneubau	schnellstmöglich, noch in konkreter
Klärung	

BW143 Wilhelm-Kaisen-Brücke / Weser

Ertüchtigung	2025 / 2026
Instandsetzungen	2027 / 2029
Ersatzneubau	2045 – 2047

BW144 St. Pauli Brücke/ Weser

Ertüchtigung	2026
Instandsetzungen	2027 / 2029
Ersatzneubau	2045 – 2047

BW463-1 Karl - Carstens Brücke / Weser „Strombrücke“ + BW463-2 Werdersee „Flutbrücke“

Ertüchtigung	2028
Instandsetzungen	2029 / 2030
Ersatzneubau	noch in Klärung

Ein koordinierter Gesamtplan für die Neubau- und Ertüchtigungsmaßnahmen liegt vor. Dieser wird ressortintern sowie mit der Autobahn GmbH des Bundes, der DEGES und dem Niedersächsischen Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr in regelmäßigen Zeitabständen abgestimmt. Durch den Einsatz zusätzlichen Personals, durch Optimierung des Rechtsrahmens für die Baurechtschaffung sowie durch Zeitvorteile bei innovativen Vergabeverfahren wird angestrebt, die Ersatzneubauten der o.g. Brücken insgesamt um mehrere Jahre früher zu realisieren

Die Abstimmungen zu den Einzelmaßnahmen wurden mittels Vorlagen in der Deputationssitzung vom 05. September 2024 (Vorgang VL 21/2843 - Bremische Bürgerschaft) sowie die 1. Fortschreibung vom 20. Februar 2025 (Vorgang VL 21/4159 - Bremische Bürgerschaft) zu den Baumaßnahmen und Sanierungen von wichtigen Straßenbrücken in Bremen den Gremien bereits vorgestellt.

Der aktuelle Sachstand zur Abstimmung der Baumaßnahmen und Sanierungen von wichtigen Straßenbrücken in Bremen – 2. Fortschreibung vom Sept. 2025 (VL 21/4159) - wurde ebenfalls in den Gremien vorgelegt. Die Fortschreibung erfolgt regelmäßig 2 x jährlich. Diese Berichte sind in enger Abstimmung der beteiligten Behörden und zuständigen Institutionen entstanden.

Der übergreifende Austausch im Rahmen der gemeinsamen Arbeitsgruppe wurde und wird weiter fortgeführt.

Ziel ist es, über den aktuellen Erkenntnisstand der Untersuchungen und die absehbaren Entwicklungen sowie die voraussichtlichen baulichen Eingriffe zu berichten. Außerdem erfolgen Erläuterungen zur Verkehrslenkung, zum Mobilitätsmanagement und zur Kommunikation vor und während der Maßnahmen.

Beschlussempfehlung:

Die Stadtbürgerschaft nimmt von der Antwort des Senats auf die Kleine Anfrage Kenntnis.