

**Vorlage für die Sitzung des Senats am 21.04.2026**

**Kurzfristige Investitionsmaßnahmen der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung aus dem bremischen Anteil des Sondervermögens des Bundes für Infrastruktur und Klimaneutralität– Basisstrukturen modernisieren (städtische Verkehrsinfrastruktur, Maßnahmen-Nrn. 2, 4 und 116)**

**A. Problem**

Gemäß Artikel 143h Absatz 2 Satz 1 GG überlässt der Bund den Ländern einen Betrag von insgesamt 100 Mrd. Euro aus dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität zur Finanzierung von Sachinvestitionen in deren Infrastruktur. Die Freie Hansestadt Bremen erhält davon, wie im Länder-und-Kommunal-Infrastrukturfinanzierungsgesetz (LuKIFG) festgelegt, einen Betrag in Höhe von insgesamt 940,85 Mio. Euro. Mit diesen Mitteln sollen bestehende Defizite im Bereich der öffentlichen Infrastruktur abgebaut werden, die in die Aufgabenzuständigkeit des Landes Bremen sowie seiner beiden Stadtgemeinden fallen.

Darunter fällt auch die öffentliche Verkehrsinfrastruktur des Sondervermögens Infrastruktur (SV Infra), die einen erheblichen Sanierungsstau aufweist. Der Modernisierungs- und Sanierungsbedarf umfasst dabei neben Straßen und Radwegen (vgl. separate Vorlage für die Sitzung des Senats am 24.03.2026) auch Brücken, den Ausbau des Netzes von Radpremiumrouten und den Abbau von Barrieren. Die im Sondervermögen Infrastruktur (SV Infra) für die Erhaltung und Anpassung von Brücken und Radwegen zur Verfügung gestellten Finanzmittel reichen in der Regel nur für die Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit durch kleinteilige und örtliche begrenzte Maßnahmen zur Schadensbeseitigung. Sanierungen beschränken sich insofern daher i.d.R. auf einzelne entsprechend budgetierte Projekte. Der Sanierungsstau übersteigt allerdings die vorhandenen Mittel, so dass zusätzliche Finanzierungen erforderlich sind.

Der Senat hat am 9. Dezember 2025 eine Maßnahmenauswahl für ein Investitionssofortprogramm mit 112 Maßnahmen beschlossen. Mit Beschluss des Haushalts- und Finanzausschusses vom 4. März 2026 wurde diese Liste im Rahmen der parlamentarischen Beratungen zu den Haushalten 2026/2027 auf 141 Maßnahmen erweitert. Das Finanzierungsvolumen des Investitionssofortprogramms beläuft sich – inklusive des Anteils Bremerhavens – auf über 382 Mio. Euro. Für die Aktivierung und Inanspruchnahme der Mittel aus dem Investitionssofortprogramm ist ein maßnahmenbezogener Beschluss des Senats notwendig.

Für das städtische SV Infra Verkehr sind neben den Straßensanierungen drei Maßnahmen in Höhe von 8.530 TEUR im Rahmen des Investitionssofortprogramms vorgesehen: als lfd. Nrn. 2, 4 und 116 enthält die Liste der kurzfristig umsetzbaren und gleichzeitig dringend erforderlichen Investitionsmaßnahmen unter dem Oberziel Nr. 1 „Basisinfrastrukturen modernisieren“ die Teilmaßnahmen „Gründungsgutachten für Neubau BGM-Smidt-Brücke“, „Radpremiumroute 2. BA, Steffensweg“ und „Barrierefreie Haltestellen“.

## B. Lösung

Für die öffentliche Verkehrsinfrastruktur des SV Infra enthält die Liste der kurzfristig umsetzbaren und gleichzeitig dringend erforderlichen Investitionsmaßnahmen drei Maßnahmen (2, 4, und 116), für die der Senat um einen Aktivierungsbeschluss gebeten wird. Sie sind dem Oberziel „Basisinfrastruktur modernisieren“ zuzuordnen. Die Straßensanierungen (Maßnahmen Nr. 3 und 141) wurden mit separater Vorlage für die Beschlussfassung im Senat am 24.03.2026 vorgelegt.

Im Einzelnen:

Die **Maßnahme Nr. 2 „Gründungsgutachten für Neubau BGM-Smidt-Brücke“** finanziert für weitere Sanierungsschritte die grundlegenden vorbereitenden Maßnahmen.

Rechnerisch ist die Restnutzungsdauer für die BGM-Smidt-Brücke, aufgrund der Spannungsnachweise und der vorhandenen Ermüdungsschäden, im Jahr 2038 erreicht. Damit erlischt zu dem Zeitpunkt die Betriebserlaubnis für das Bauwerk. Bei einer angenommenen Planungszeit von > 10 Jahren müssen die für die Planung als Grundlage notwendigen vorbereitenden Arbeiten zeitnah erfolgen.

Dazu zählen:

- Sonar-Aufnahme der Gegebenheiten unter der Wasserlinie
- Laserscan oberhalb der Wasserlinie -Darstellung des Ergebnisses in einem virtuellen 3D Objekt
- Bergung Kriegslasten Strombereich - Taucher- und Räumgeräteeinsatz
- Kampfmittelsondierung und Räumung
- Ponton und Schleppereinsatz
- Drucksondierungen und Bohrungen im Strombereich
- Erstellung Gründungsgutachten für Neubau BGM-Smidt-Brücke

Die Kosten dieser vorbereitenden Maßnahmen in Form von Gutachten und Untersuchungen zur Durchführung des Brückenersatzneubaus im Gründungsbereich belaufen sich zusammen auf ca. 2.000 TEUR. Die Mittel sind über das LuKIFG förderfähig: Begleitmaßnahmen sowie Planungen sind dem Grunde nach förderfähig, wenn die Umsetzung in Rahmen des Förderungszeitraums erfolgt. Über die weitere Entwurfsplanung ab 2028 und die Umsetzungskosten für den Bau der Ersatzbrücke voraussichtlich ab 2034 in Höhe von 150 Mio. EUR wird senatsseitig gesondert zu entscheiden sein. Die Umsetzung des Baus soll ab 2036 erfolgen.

Der Senat wird zu gegebener Zeit mit den Ergebnissen der dann vorliegenden Planungsleistungen erneut befasst. Bis dahin werden auch weitergehende Konkretisierungen bezüglich des Zeit- und Maßnahmenplans für den Bau der Ersatzbrücke vorgelegt.

Dabei ist zu beachten, dass Investitionsmaßnahmen nach § 3 LuKIFG bis zum 31. Dezember 2042 förderfähig sind, sofern sie bis zum 31. Dezember 2036 von den für die Durchführung dieses Gesetzes zuständigen Stellen des Landes bewilligt wurden.

Übertragen auf die zeitliche Planung setzt das voraus, dass bis dahin mindestens ein Bauabschnitt bzw. weitere Bauabschnitte fertiggestellt sein müssen, damit auch eine Förderfähigkeit der Planungsleistungen sichergestellt ist.

<b>Maßnahme Nr. 2 in TEUR</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>Gesamtkosten</b>
Vorbereitende Planungskosten	100	75	175
Sonar Aufnahme + Laserscan	75	0	75
Bergung Kriegslasten + Kampfmittel	100	650	750
Ponton und Schleppereinsatz + Sondierungen und Bohrungen	150	500	650
Gründungsgutachten	50	300	350
<b>Gesamt</b>	<b>475</b>	<b>1.525</b>	<b>2.000</b>

Bei der **Maßnahme Nr. 4 (Radpremiumroute 2. BA, Steffensweg)** handelt es sich um den Abschnitt zwischen Stephanstraße und Hansestraße.

Die Fahrradpremiumroute D.15 aus dem Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 (VEP 2025, 2014) wird auf Grundlage der Machbarkeitsstudie, die am 19.04.2018 von der Verkehrsdeputation zur Kenntnis genommen wurde (Vorlage Nr. 19/423 (S)), geplant und umgesetzt.

Die Radpremiumroute D 15 im Verlauf des Steffensweg besteht aus vier Bauabschnitten (BA):

Der 1. BA zwischen Stephanstraße bis Bremerhavener Straße befindet sich seit März 2025 im Bau und soll bis Sommer 2026 fertiggestellt werden (Deputationsbeschluss vom 30.09.2021 – VL 20/4529).

Der 3. BA zwischen Waller Ring und Lankenauer Straße befinden sich in der Ausführungsplanung. Dafür muss eine Beschlussvorlage noch erstellt werden. Für die sogenannte Dreiecksfläche, die ursprünglich zum dritten Bauabschnitt gehörte, inzwischen aber als separater (4.) Abschnitt geführt wird, liegt eine Beschlussvorlage vor (VL 21/6410). Mit dem Bau soll im Herbst 2026 begonnen werden.

Für den hier relevanten 2. BA liegt eine abgestimmte Genehmigungsplanung vor, dieser Abschnitt wurde gemeinsam mit dem 1. BA bereits vor Jahren geplant. Eine geringfügige Anpassung ist jedoch notwendig, die Ausführungsplanung muss noch erstellt werden. Bereits im Rahmen der Beschlussfassung zur Dreiecksfläche (4. BA) wurde angekündigt, dass eine Beschlussfassung zur Finanzierung des 2. BA in separater Vorlage folgen wird.

Im Rahmen der Maßnahme des 2. BA Steffensweg ist folgendes vorgesehen:

- Herstellung einer komfortablen Radverbindung und Fertigstellung eines wesentlichen Teilabschnittes der Radpremiumroute D 15
- Städtebauliche Aufwertung und Erhöhung der Aufenthaltsqualität sowie Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Austausch der Fahrbahnplasterung gegen einen Asphaltbelag. Dadurch deutliche Reduzierung der Lärmauswirkungen auf Anlieger (die Maßnahme Steffensweg ist Teil des Lärmaktionsplans)

- Verbesserung der Infrastruktur für Fußgänger durch Neuordnung des Verkehrs und Erneuerung der Gehwegflächen.
- Herstellung der Barrierefreiheit und Schaffung von Querungsstellen

Die Kosten dieser Maßnahmen zum Ausbau des 2. BA des Steffenswegs Radpremieroute belaufen sich nach aktueller Kostenermittlung auf 5.200 TEUR, wovon 4.030 TEUR aus LuKIFG-Mitteln zur Verfügung gestellt werden. Es wird im Zuge der weitergehenden Konkretisierungen auch dargelegt, welche Kosten anteilig aus dem SV Infra dargestellt werden. Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung wird im Zuge der Controllingberichterstattung ausführen, welche Teilkomponenten der Umsetzung aus Eigenmitteln des SV Infra finanziert werden.

Die Absicherung der Teilfinanzierung aus dem SV Infra ist durch vorhandene Rücklagen innerhalb des SV Infra in Höhe von 1.170 TEUR sichergestellt, die der Deputation zur Beschlussfassung mit vorgelegt wird (siehe hierzu Ausführungen unter D).

Bei den nachfolgenden Ausführungen zu den Baukosten handelt es sich um ermittelte Werte ausgehend von der Genehmigungsplanung (HOAI Leistungsphase 4) vom 24.03.2023. Über die Baukosten wird auf Basis der ermittelten tatsächlichen Kosten im Jahr 2027 berichtet und abschließend beschlossen.

Auf gesamter Länge des Steffensweg wird der Kanal von hanseWasser erneuert. Aktuell ist davon auszugehen, dass mit den Kanalbauarbeiten im Herbst 2026 begonnen werden kann. Der Straßenbau kann erst im Anschluss an den Kanalbau erfolgen.

<b>Maßnahme Nr. 4 in TEUR</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>Gesamtkosten</b>
Baustelleneinrichtung, Räumung, Verkehrssicherung	0	900	900
Erdbau (Untergrund, Straßenentwässerung)	0	600	600
Oberbau (Fahrbahn, Nebenanlagen, Borde)	0	2.500	2.500
Ausstattung (Beschilderung, Markierung, Beleuchtung, LSA)	0	750	750
Sonstiges	0	150	150
Vorbereitende Planungskosten	50	250	300
<b>Gesamt</b>	<b>50</b>	<b>5.150</b>	<b>5.200</b>

Die **Maßnahme Nr. 116** („Barrierefreie Haltestellen“) dient der Modernisierung der Basisinfrastruktur, aber zugleich auch der Teilhabe durch mehr Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr als Voraussetzung für eine selbstständige und gleichberechtigte Nutzung. Besonders Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Sehbehinderungen, ältere Personen und Eltern mit Kinderwagen sind auf barrierefreie Haltestellen angewiesen. Viele bestehende Bus- und Straßenbahnhaltestellen wurden jedoch vor Einführung verbindlicher Barrierefreiheitsstandards errichtet und weisen daher Defizite wie fehlende Sonderborde, unzureichende Bewegungsflächen oder fehlende taktile Leitelemente auf. Auch in Bremen besteht weiterhin ein erheblicher Nachholbedarf beim barrierefreien Umbau der Haltestelleninfrastruktur.

Dafür sind nun folgende Einzelmaßnahmen aus den Mitteln in Höhe von 2.500 TEUR vorgesehen:

- Barrierefreier Umbau von Bushaltestellen in Kombination mit Straßenerhaltungsmaßnahmen. Priorisierter barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen im gesamten Netz, mit Fokus auf Hauptverkehrsachsen und Verknüpfungspunkte, unter Nutzung von Synergien mit Straßenerhaltungsmaßnahmen; die Umsetzungen sind an geeigneten Standorten möglich. Die Festlegung konkreter Einzelmaßnahmen erfolgt im weiteren Planungsprozess und wird im Rahmen des Controllings nachträglich detailliert dargestellt.
- Im Zuge der geplanten Angebotsoffensive der BSAG zur Verbesserung des Busangebots (u. a. Bremer Osten, GVZ, Bremen-Mitte und Bremen-Nord) sollen teilweise provisorische neue Haltestellen entstehen, die in dauerhafte Haltestellen überführt werden und bislang finanziell nicht abgesichert waren. Diese könnten mithilfe von LuKIFG-Mitteln bereits weitgehend barrierefrei ausgestattet werden. Für Bremen-Nord liegt bereits eine Planung bis zur Entwurfsphase (Lph 3) vor, sodass eine kurzfristige Umsetzung möglich wäre.
- Ein weiterer Ansatz ist der barrierefreie Ausbau von Straßenbahnhaltestellen im Rahmen von Gleisersatzmaßnahmen der BSAG. Durch die Nutzung bestehender Bauabläufe können Maßnahmen effizient umgesetzt werden, insbesondere an Standorten mit ausreichenden Platzverhältnissen und ohne planfeststellungspflichtige Verfahren.
- Zusätzlich ist an der Straßenbahnhaltestelle Riensberg vorgesehen, die Querungsstelle über die Gleise sowie die integrierte und zugehörige Wendeschleife signaltechnisch zu erneuern und barrierefrei auszubauen.

Der nachfolgende Kostenrahmen basiert auf Schätzungen aus vorausgehenden einzelnen Genehmigungsplanungen.

<b>Maßnahme Nr. 116 in TEUR</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>Gesamtkosten</b>
Barrierefreier Umbau von Bushaltestelle inkl. Straßenerhaltungsmaßnahmen	30	1.230	1.260
Angebotsoffensive	40	1.000	1.040
Straßenbahnhaltestelle Riensberg	20	180	200
<b>Gesamt</b>	<b>90</b>	<b>2.410</b>	<b>2.500</b>

Die dargestellten Maßnahmen fallen in den Förderbereich Nr. 2 "Verkehrsinfrastruktur" gemäß § 3 des Gesetzes zur Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen von Ländern und Kommunen (Länder-und-Kommunal-Infrastrukturfinanzierungsgesetz - LuKIFG). Da die Maßnahmen eine Sachinvestition in die Infrastruktur darstellen, die in die Aufgabenzuständigkeit der Stadtgemeinde fällt (vgl. § 1 LuKIFG), und allen Kriterien sowohl des LuKIFG als auch der zugehörigen Verwaltungsvereinbarung entspricht, ist die Maßnahme im Rahmen des LuKIFG förderfähig und aus bremischen LuKIFG-Mitteln finanzierbar.

Eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ist als Anlage beigefügt.

### C. Alternativen

Alternativen werden nicht empfohlen. Die Aussetzung der Maßnahme Nr. 2 würde zu einer Steigerung des Sanierungsstaus bzw. Verzögerung des Sanierungsabbaus führen. Die Aussetzung der Maßnahmen Nm. 4 und 116 würden die aufgezeigten Defizite im Bereich Verkehrsinfrastruktur sowie der Barrierefreiheit nicht beseitigen

Ergänzend wird auf die beigefügten WU-Übersichten verwiesen.

### D. Finanzielle und personalwirtschaftliche Auswirkungen / Genderprüfung / Klimacheck

#### Finanzielle Auswirkungen

Der Mittelbedarf für das Investitionsprogramm 1. Tranche für die in dieser Vorlage benannten Maßnahmen beträgt insgesamt 8.530 TEUR. Der Bedarf verteilt sich wie folgt:

#### Basisinfrastruktur modernisieren

In TEUR

<b>Maßnahme Nr. 2 "Gründungsgutachten f. Neubau BGM-Smidt-Brücke"</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>Gesamtkosten</b>
Finanzbedarf Planungskosten	475	1.525	2.000
Finanzierung LuKIFG	475	1.525	2.000

<b>Maßnahme Nr. 4 "Radpremiumroute 2. BA, Stefensweg"</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>Gesamtkosten</b>
Finanzbedarf			
Bau	0	4.900	4.900
Vorbereitende Planungskosten	50	250	300
<b>Gesamt</b>	<b>50</b>	<b>5.150</b>	<b>5.200</b>
Finanzierung			
LuKIFG	50	3.980	4.030
Erneuerung und Ausbau von Radwegen(SV Infra)	0	1.170	1.170
<b>Gesamt</b>	<b>50</b>	<b>4.150</b>	<b>5.200</b>

<b>Maßnahme Nr. 116 "Barrierefreie Haltestellen"</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>Gesamtkosten</b>
Finanzierungsbedarf	90	2.410	2.500
Finanzierung LuKIFG	90	2.410	2.500

Eine Ko-Finanzierung dieser Maßnahmen durch andere Förderprogramme ist aktuell nicht geplant.

Die angegebenen Kosten wurden in unterschiedlichen Projektplanungsphasen ermittelt.

Die für die Maßnahmen Nr. 2, 4 (inklusive der o.g. Kofinanzierung aus dem Wirtschaftsplan SV Infra) und die Maßnahme Nr. 116 aus dem LuKIFG benötigten Mittel bewegen sich innerhalb des beschlossenen Maßnahmenbudgets des Investitionssofortprogramms. Etwaige Mehrkosten gegenüber diesem für die Maßnahmen aus dem LuKIFG zur Verfügung stehenden Budget werden vom Ressort in PPL 68 Mobilität, Bau und Stadtentwicklung getragen. Dasselbe gilt für mögliche Folgekosten, die ebenfalls nicht über LuKIFG-Mittel dargestellt werden. Eine nicht den Förderzwecken des LuKIFG entsprechende Mittelverwendung hätte ggf. eine (verzinst) Rückzahlungspflicht an den Bund zur Folge, die aus den Mitteln des PPL 68 Mobilität, Bau und Stadtentwicklung zu begleichen wäre. Die Erfüllung von Berichtspflichten aus dem LuKIFG gegenüber dem Bundesministerium der Finanzen wird in Abstimmung mit dem Senator für Finanzen gewährleistet.

Zur haushaltstechnischen Umsetzung der Maßnahmen 2 "Gründungsgutachten für Neubau BGM-Smidt-Brücke" (2.000 TEUR), 4 "Radpremiumroute 2. BA, Steffensweg" (4.030 TEUR) und 116 "Barrierefreie Haltestellen" (2.500 TEUR) werden die Mittel in Höhe von gesamt 8.530 TEUR im Haushalt des Landes von der investiven Haushaltsstelle 0997.984 01-3 "An Hst. 3997.384 01-5 Umsetzung des Länder- und Kommunalgesetz "LuKIFG"" über Verrechnungen/Erstattungen an den Haushalt der Stadtgemeinde weitergeleitet. Dort werden sie von der Einnahmeposition 3997.384 01-5 auf die Ausgabehaushaltsstelle 3997.799 01-0 "Globale Mittel zur Umsetzung des Länder- und Kommunalgesetz "LuKIFG"" weitergereicht. Diese ist über einen Haushaltsvermerk zur gegenseitigen Deckungsfähigkeit mit den maßnahmenbezogenen noch neu einzurichtenden Haushaltsstellen 3997.884 44-1 "T1- Nr. 2 An SV Infrastruktur / Verkehr (ASV) für Gründungsgutachten Neubau BGM-Smidt-Brücke", 3997.884 45-0 "T1- Nr. 4 An SV Infrastruktur /Verkehr (ASV) für Radpremiumroute 2. BA, Steffensweg " und 3997.884 46-8 "T1- Nr. 116 An SV Infrastruktur /Verkehr (ASV) für Barrierefreie Haltestellen verbunden, wo die Mittel letztlich abfließen.

Die für die Radpremiumroute 2. BA, Steffensweg darüber hinaus benötigten Mittel von 1.170 TEUR sollen aus dem beschlossenen Wirtschaftsplan auf der Position „Erneuerung und Ausbau von Radwegen“ aus vorhandenen Mitteln im SV Infra finanziert werden. Die Mittel sind als freie Rücklage des SV Infra vorhanden, so dass eine Verpflichtungsermächtigung nicht erforderlich ist. Die Deputation wird hierzu um einen entsprechenden Beschluss gebeten.

Da es sich bei den LuKIFG-Mitteln um Mittel des Bundes handelt, die grundsätzlich in Einnahme und Ausgabe ausgeglichen sein müssen und damit saldenneutral sind, wird gemäß den Vorgaben zu Ziffer 3.24 der Verwaltungsvorschriften zur Durchführung der Haushalte von einer zusätzlichen haushaltsrechtlichen Absicherung der Bundesmittel über Verpflichtungsermächtigungen im bremischen Haushalt abgesehen. Der bremische Anteil an den Mitteln aus dem Sondervermögen des Bundes für Infrastruktur und Klimaneutralität ist im LuKIFG festgelegt. Die Investitionsausgaben aus dem bremischen Anteil können erst abfließen, wenn die Mittel aus dem Sondervermögen des Bundes im Haushalt des Landes Bremen vereinnahmt worden und - sofern erforderlich - an den Haushalt der Stadtgemeinde Bremen weitergeleitet wurden.

#### Personalwirtschaftliche Auswirkungen:

Es ergeben sich keine personalwirtschaftlichen Auswirkungen.

#### Genderprüfung:

Die Maßnahmen dienen allen Nutzenden der Verkehrsinfrastruktur, unabhängig von Geschlecht oder anderen personenbezogenen Merkmalen. Eine unterschiedliche Betroffenheit einzelner Geschlechter ist nicht erkennbar.

#### Klimacheck:

Die Maßnahmen dienen allen Nutzenden der Verkehrsinfrastruktur. Negative Auswirkungen auf die Klimaschutzziele sind nicht zu erwarten. Mit Umsetzung der Maßnahme Nr. 2 wird ferner der Ausbau der Radpremiumroute vorangetrieben und damit zur Attraktivitätssteigerung des Radfahrens beigetragen. Dies ist ein essenzieller Baustein einer klimafreundlichen Mobilitätswende. Eine weitergehende Prüfung ist nicht erforderlich.

### **E. Beteiligung/ Abstimmung**

Die Abstimmung mit dem Senator für Finanzen und der Senatskanzlei ist erfolgt.

### **F. Öffentlichkeitsarbeit / Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz**

Einer Veröffentlichung nach dem Bremischen Informationsfreiheitsgesetz steht nichts entgegen.

### **G. Beschluss**

1. Der Senat stimmt der Maßnahme „Gründungsgutachten für Neubau BGM-Smidt-Brücke“ sowie der damit verbundenen Mittelinanspruchnahme in Höhe von 2.000 T€ (2026 in Höhe von 475 TEUR und 2027 in Höhe von 1.525 TEUR) mit Finanzierung aus den bremischen LuKIFG-Mitteln der Stadtgemeinde gemäß der vom Senat am 9. Dezember 2025 beschlossenen Maßnahmenübersicht zum Investitionssofortprogramm (Ifd. Nr. 2) zu.
2. Der Senat stimmt der Maßnahme „Radpremiumroute 2. BA, Steffensweg“ sowie der damit verbundenen Mittelinanspruchnahme in Höhe von 4.030 TEUR (2026 in Höhe

von 50 TEUR und 2027 in Höhe von 3.980 T€) mit Finanzierung aus den bremschen LuKIFG-Mitteln der Stadtgemeinde gemäß der vom Senat am 9. Dezember 2025 beschlossenen Maßnahmenübersicht zum Investitionssofortprogramm (Ifd. Nr. 4) zu. Er nimmt die erforderliche Ergänzungsfinanzierung aus dem SV Infra Verkehr in 2027 i.H.v. 1.170 TEUR zur Kenntnis.

3. Der Senat stimmt der Maßnahme „Barrierefreie Haltestellen“ sowie der damit verbundenen Mittelinanspruchnahme in Höhe von 2.500 TEUR (2026 in Höhe von 90 TEUR, 2027 in Höhe von 2.410 TEUR) mit Finanzierung aus den bremschen LuKIFG-Mitteln der Stadtgemeinde gemäß der vom Senat am 9. Dezember 2025/Beschluss des Haushalts- und Finanzausschusses vom 04.03.2026 beschlossenen Maßnahmenübersicht zum Investitionssofortprogramm (Ifd. Nr.116) zu.
4. Der Senat bittet die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, die städtische und staatliche Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung zu befassen und über den Senator für Finanzen die haushaltsrechtliche Ermächtigung beim Haushalts- und Finanzausschuss zu beantragen.

#### Anlage

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

**Anlage : Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)**

Anlage zur Vorlage :

Datum : 13.03.2026

Benennung der(s) Maßnahme/-bündels

**Radpremiumroute 2. BA, Steffensweg**

**Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für Projekte mit**  **einzelwirtschaftlichen**  
 **gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen**

Methode der Berechnung (siehe Anlage)

Rentabilitäts/Kostenvergleichsrechnung  Barwertberechnung  Kosten-Nutzen-Analyse  
 Bewertung mit standardisiertem gesamtwirtschaftlichen Berechnungstool

Ggf. ergänzende Bewertungen (siehe Anlage)

Nutzwertanalyse  ÖPP/PPP Eignungstest  Sensitivitätsanalyse  Sonstige (Erläuterung)

Anfangsjahr der Berechnung :

Betrachtungszeitraum (Jahre):

Unterstellter Kalkulationszinssatz:

Geprüfte Alternativen (siehe auch beigefügte Berechnung)

Nr.	Benennung der Alternativen	Rang
1	Umsetzung der Maßnahme in den Jahren 2026 und 2027	1
2	Beibehaltung der jetzigen Verkehrssituation	2
n		

**Ergebnis**

Vorbemerkung: Am 30.09.2021 wurde der Beschluss zur „Umgestaltung des Steffenswegs im Rahmen der Kanal sanierung unter Berücksichtigung der städtebaulichen Ziele des IEK und der Fahrradpremiumroute D15“ für den Steffensweg zwischen Bremerhavener Straße und Hansestraße gefasst (Vorlage VL 20/4529).

Variante 1:

Umsetzung der Maßnahme zur Erreichung der in der Vorlage aufgezeigten Ziele. Die Gesamtkosten der Maßnahme betragen 5.200 T€. Da die Maßnahmen eine Sachinvestition in die Infrastruktur darstellen, die in die Aufgabenzuständigkeit der Stadtgemeinde fällt (vgl. § 1 LuKIFG), und allen Kriterien sowohl des LuKIFG als auch der zugehörigen Verwaltungsvereinbarung entspricht, ist die Maßnahme im Rahmen des LuKIFG förderfähig und aus breimischen LuKIFG-Mitteln finanzierbar.

Variante 2: Die Beibehaltung der jetzigen Verkehrssituation führt dazu, dass die aufgezeigten Defizite nicht beseitigt werden können. Zudem kann die u.a. im VEP benannte Premiumradroute D15 nicht umgesetzt werden, was den Zielen des Senats entgegenlaufen würde.

**Aus fachlicher Sicht ist Variante 1 die wirtschaftlichste Lösung und wird vorgeschlagen.**

Weitergehende Erläuterungen

Zeitpunkte der Erfolgskontrolle:

1. Ende 2026	2. Ende 2026	n.
--------------	--------------	----

Kriterien für die Erfolgsmessung (Zielkennzahlen)

Nr.	Bezeichnung	Maßeinheit	Zielkennzahl
1	Einhaltung des Budgetrahmens	T€	4.200
2	Fertigstellung der Maßnahme	Datum	31.12.2027
n			

Baumaßnahmen mit Zuwendungen gem. VV 7 zu § 44 LHO:  die Schwellenwerte werden nicht überschritten /  die Schwellenwerte werden überschritten, die frühzeitige Beteiligung der zuständigen technischen breimischen Verwaltung gem. RLBau 4.2 ist am erfolgt.

**Anlage : Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)**

Anlage zur Vorlage :

Datum : 13.03.2026

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nicht durchgeführt, weil:

Ausführliche Begründung

--

**Anlage : Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)**

Anlage zur Vorlage :

Datum : 13.03.2026

Benennung der(s) Maßnahme/-bündels

BW 142 – Gründungsgutachten Neubau Bürgermeister-Smidt-Brücke

**Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für Projekte mit**  **einzelwirtschaftlichen**  
 **gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen**

Methode der Berechnung (siehe Anlage)

- Rentabilitäts/Kostenvergleichsrechnung  Barwertberechnung  Kosten-Nutzen-Analyse  
 Bewertung mit standardisiertem gesamtwirtschaftlichen Berechnungstool

Ggf. ergänzende Bewertungen (siehe Anlage)

- Nutzwertanalyse  ÖPP/PPP Eignungstest  Sensitivitätsanalyse  Sonstige (Erläuterung)

Anfangsjahr der Berechnung :

Betrachtungszeitraum (Jahre):

Unterstellter Kalkulationszinssatz:

Geprüfte Alternativen (siehe auch beigefügte Berechnung)

Nr.	Benennung der Alternativen	Rang
1	Erstellung des Gutachtens sowie Untersuchungen in den Jahren 2026 und 2027	1
2	Nichtdurchführung der Maßnahme	2
n		

**Ergebnis**

Vorbemerkung: Für den erforderlichen Neubau des Bauwerkes ist die Erstellung eines Gründungsgutachtens zwingende Voraussetzung.

Variante 1:

Umsetzung der Maßnahme zur Erreichung der in der Vorlage aufgezeigten Ziele. Die Kosten dieser vorbereitenden Maßnahmen in Form von Gutachten und Untersuchungen zur Durchführung des Brückenersatzneubaus belaufen sich zusammen auf 2.000 T€. Da die Maßnahmen eine Sachinvestition in die Infrastruktur darstellen, die in die Aufgabenzuständigkeit der Stadtgemeinde fällt (vgl. § 1 LuKIFG), und allen Kriterien so-wohl des LuKIFG als auch der zugehörigen Verwaltungsvereinbarung entspricht, ist die Maßnahme im Rahmen des LuKIFG förderfähig und aus bremischen LuKIFG-Mitteln finanzierbar.

Variante 2: Die Erstellung eines Gründungsgutachtens ist zwingend erforderlich für die Planung des Neubaus der Brücke. Eine Nichtdurchführung des Gutachtens würde zu einer Verzögerung e Neubaus und in der Folge mittelfristig zu einer Sperrung des Bauwerkes führen und damit zu massiven Auswirkungen für den Individualverkehr sowie den öffentlichen Nahverkehr.

**Aus fachlicher Sicht ist Variante 1 die wirtschaftlichste Lösung und wird vorgeschlagen.**

Weitergehende Erläuterungen

Zeitpunkte der Erfolgskontrolle:

1. Ende 2027	2. Ende 2027	n.
--------------	--------------	----

Kriterien für die Erfolgsmessung (Zielkennzahlen)

Nr.	Bezeichnung	Maßeinheit	Zielkennzahl
1	Einhaltung des Budgetrahmens	T€	2.000
2	Fertigstellung der Maßnahme	Datum	31.12.2027
n			

Baumaßnahmen mit Zuwendungen gem. VV 7 zu § 44 LHO:  die Schwellenwerte werden nicht überschritten /  die Schwellenwerte werden überschritten, die frühzeitige Beteiligung der zuständigen technischen bremischen Verwaltung gem. RLBau 4.2 ist am erfolgt.

**Anlage : Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)**

Anlage zur Vorlage :

Datum : 13.03.2026

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nicht durchgeführt, weil:

Ausführliche Begründung

--

**Anlage : Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)**

Anlage zur Vorlage :

Datum : 13.03.2026

Benennung der(s) Maßnahme/-bündels

**Barrierefreie Haltestellen**

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für Projekte mit  einzelwirtschaftlichen  gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen

Methode der Berechnung (siehe Anlage)

- Rentabilitäts/Kostenvergleichsrechnung  Barwertberechnung  Kosten-Nutzen-Analyse  
 Bewertung mit standardisiertem gesamtwirtschaftlichen Berechnungstool

Ggf. ergänzende Bewertungen (siehe Anlage)

- Nutzwertanalyse  ÖPP/PPP Eignungstest  Sensitivitätsanalyse  Sonstige (Erläuterung)

Anfangsjahr der Berechnung :

Betrachtungszeitraum (Jahre):

Unterstellter Kalkulationszinssatz:

Geprüfte Alternativen (siehe auch beigegefügte Berechnung)

Nr.	Benennung der Alternativen	Rang
1	Umsetzung der Einzelmaßnahmen in den Jahren 2026 und 2027	1
2	Beibehaltung des jetzigen Zustands der jeweiligen Verkehrsanlagen	2
n		

**Ergebnis**

Vorbemerkung: Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr ist eine zentrale Voraussetzung für eine selbstständige und gleichberechtigte Nutzung. Besonders Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Sehbehinderungen, ältere Personen und Eltern mit Kinderwagen sind auf barrierefreie Haltestellen angewiesen. Viele bestehende Bus- und Straßenbahnhaltestellen wurden jedoch vor Einführung verbindlicher Barrierefreiheitsstandards errichtet und weisen daher Defizite wie fehlende Sonderborde, unzureichende Bewegungsflächen oder fehlende taktile Leitelemente auf. Auch in Bremen besteht weiterhin ein erheblicher Nachholbedarf beim barrierefreien Umbau der Haltestelleninfrastruktur.

Variante 1:

Umsetzung der aufgezeigten Einzelmaßnahmen zur Erreichung der in der Vorlage aufgezeigten Ziele. Die Gesamtkosten der Maßnahmen betragen 2.500.000 Euro. Da die Maßnahmen eine Sachinvestition in die Infrastruktur darstellen, die in die Aufgabenzuständigkeit der Stadtgemeinde fällt (vgl. § 1 LuKIFG), und allen Kriterien sowohl des LuKIFG als auch der zugehörigen Verwaltungsvereinbarung entspricht, ist die Maßnahme im Rahmen des LuKIFG förderfähig und aus bremischen LuKIFG-Mitteln finanzierbar.

Variante 2:

Es ist politischer Wille, die Barrierefreiheit der betroffenen Verkehrsbereiche zu gewährleisten. Gleichwohl werden die Ziele der gesellschaftlichen Teilhabe aller Menschen ermöglicht, die Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer, die Verkehrssicherheit und soziale Sicherheit bei der Nutzung erhöht, die Verknüpfung der Verkehrssysteme und Angebote im Umweltverbund sowie die Auswirkungen des Verkehrs auf Menschen, Gesundheit und Umwelt nachhaltig und spürbar reduziert. Ohne eine Umsetzung können diese Ziele nicht erreicht werden.

**Aus fachlicher Sicht ist Variante 1 die wirtschaftlichste Lösung und wird vorgeschlagen.**

Weitergehende Erläuterungen

Zeitpunkte der Erfolgskontrolle:

1. Ende 2027	2. Ende 2027	n.
--------------	--------------	----

Kriterien für die Erfolgsmessung (Zielkennzahlen)

Nr.	Bezeichnung	Maßeinheit	Zielkennzahl
1	Einhaltung des Budgetrahmens	T€	2.500
2	Fertigstellung der Einzelmaßnahmen	Datum	31.12.2027

**Anlage : Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)**

Anlage zur Vorlage :

Datum : 13.03.2026

n			
---	--	--	--

Baumaßnahmen mit Zuwendungen gem. VV 7 zu § 44 LHO:  die Schwellenwerte werden nicht überschritten /  
 die Schwellenwerte werden überschritten, die frühzeitige Beteiligung der zuständigen technischen bremischen  
Verwaltung gem. RLBau 4.2 ist am                      erfolgt.

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nicht durchgeführt, weil:

Ausführliche Begründung

--