

Mitteilung des Senats vom 9. Dezember 2025**Wann zündet der Senat Bovenschulte endlich den Bremer Brückenturbo?**

Die Fraktion der CDU hat unter Drucksache 21/654 S eine Kleine Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die vorgenannte Kleine Anfrage 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:innen. 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 gegebenenfalls 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, sodass 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, ist 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- und 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 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 (Landtag) zur Beschlussfassung vorzulegen.

5. Wie bewertet der Senat die unter 3. aufgeführten Initiativen, zum Beispiel 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, unter anderem 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 zum Beispiel die Einführung von Präklusions- oder Stichtagsregelungen, ein. Zahlreiche Gesetze zur Verfahrens- und Genehmigungsbeschleunigung wurden bereits mit der Zustimmung Bremens verabschiedet.

7. Wie viele Vollzeitäquivalente 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 drei Vollzeitäquivalente (Ingenieur:innen) beschäftigt:

BW 142 Bürgermeister-Smidt-Brücke, BW 143 Wilhelm-Kaisen-Brücke/Weser: ein Vollzeitäquivalent für beide Projekte

BW 463-1 + BW463-2 Karl-Carstens-Brücken: ein Vollzeitäquivalent für beide Projekte

BW 144 St. Pauli Brücke/Weser: ein Vollzeitäquivalent

Weitere vier Vollzeitäquivalente (Ingenieur:innen) sind im Planungsbereich für circa 500 Brückenbauwerke und circa 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 Vollzeitäquivalente 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 (beispielsweise 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 weiterverfolgt.

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 Bürgermeister-Smidt-Brücke:

Ertüchtigung	2028
Instandsetzungen	Januar 2028 bis Dezember 2028
Ersatzneubau	schnellstmöglich, noch in konkreter Klärung

BW143 Wilhelm-Kaisen-Brücke/Weser:

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

BW144 St. Pauli Brücke/Weser:

Ertüchtigung	2026
Instandsetzungen	2027/2029
Ersatzneubau	2045 bis 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 oben genannten Brücken insgesamt um mehrere Jahre früher zu realisieren

Die Abstimmungen zu den Einzelmaßnahmen wurden mittels Vorlagen in der Deputationssitzung vom 5. September 2024 (Vorgang VL 21/2843) sowie die erste Fortschreibung vom 20. Februar 2025 (Vorgang VL 21/4159) 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 – zweite Fortschreibung vom September 2025 (VL 21/4159) – wurde ebenfalls in den Gremien vorgelegt. Die Fortschreibung erfolgt regelmäßig zweimal 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.