

**Große Anfrage
der Fraktion CDU vom 10. September 2024
und Mitteilung des Senats vom 29. Oktober 2024**

Maßnahmen zur Erhaltung und Ertüchtigung der Bürgermeister-Smidt-Brücke

Vorbemerkung der fragenstellenden Fraktion:

Die Bürgermeister-Smidt-Brücke ist eine der wichtigsten Verkehrsverbindungen in Bremen und verbindet zentrale Stadtteile über die Weser hinweg. Als Teil einer der Hauptverkehrsadern trägt sie erheblich zur Mobilität innerhalb der Stadt bei und ist essenziell für den täglichen Pendlerverkehr sowie für die Logistik und den Wirtschaftsverkehr.

Angesichts der Herausforderungen, die mit dem aktuellen baulichen Zustand und den nun notwendigen Modernisierungen der Brücken verbunden sind, stellt sich die Frage, welche Schritte der Senat in der Vergangenheit unterlassen hat, um den jetzigen Zustand herbeizuführen und welche Maßnahmen nun geplant oder bereits umgesetzt wurden um diesen wesentlichen Bereich der Verkehrsinfrastruktur wieder fahrbar zu machen und für die Zukunft vorzubereiten.

Zusätzlich zu den baulichen Maßnahmen an der Bürgermeister-Smidt-Brücke selbst sind auch die begleitenden Maßnahmen, die während der Bauzeit erforderlich sind, von großem Interesse. Diese betreffen sowohl die Verkehrsführung und Umleitungskonzepte als auch die Unterstützung von betroffenen Anliegern, insbesondere dem Einzelhandel in der Innenstadt und den angrenzenden Stadtteilen.

Besondere Aufmerksamkeit verdient die Entscheidung, die Baumaßnahmen ausgerechnet in der Vorweihnachtszeit durchzuführen, einer Zeit, die für den Einzelhandel und den öffentlichen Verkehr besonders wichtig ist. Hier stellt sich die Frage, ob alternative Zeitfenster geprüft wurden und wie die Entscheidung für diesen Zeitraum begründet wird.

Der Senat beantwortet die Anfrage wie folgt:

1. Welche Versäumnisse wurden seitens des Senats in Bezug auf die Erhaltung und Ertüchtigung der Bürgermeister-Smidt-Brücke sowie aller Weserbrücken in Bremen festgestellt, wie sie Frau Senatorin Ünsal in ihrem Interview im Weser Kurier vom 31.08.2024 andeutete?

2. Wann wurden diese Versäumnisse erkannt, und welche konkreten Maßnahmen wurden daraufhin eingeleitet?

Die Fragen 1 und 2 werden gemeinsam beantwortet:

Die Aussage bezog sich auf den generell gegebenen Zustand der Mobilitätsinfrastruktur nicht nur in Bremen, sondern deutschlandweit. So wurden viele Brückenbauwerke in der Nachkriegszeit errichtet und waren zugleich für weitaus geringere Verkehrsbelastungen vorgesehen. Die Leistungsfähigkeit der bestehenden Infrastruktur galt zu lange als selbstverständlich. Trotz absehbar steigender Verkehrsmengen muss festgestellt werden, dass auch in Bremen aus heutiger Sicht proaktiv und über die geltenden Standards hinaus keine ausreichenden Gegenmaßnahmen getroffen wurden. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass erst mit Einführung der Nachrechnungsrichtlinie des Bundes aus dem Jahr 2011 veränderte Anforderungen sowohl aufgrund des gestiegenen Lkw-Verkehrs als auch aufgrund der insgesamt gestiegenen Verkehrsmengen an vorhandene Brückenbauwerke festgelegt und bundesweit angewendet wurden.

Inzwischen wurde die politische Schwerpunktsetzung des Ressorts verstärkt auf den Erhalt der bestehenden Infrastruktur, insbesondere der Weserbrücken, gelegt. Dies betrifft beispielsweise sowohl die Nachjustierung von etwaigen Personalkapazitäten als auch die Konzeption einer Kommunikationsstrategie für die anstehenden Ertüchtigungsmaßnahmen.

3. Wie werden die begleitenden Maßnahmen zu den Baumaßnahmen an der Bürgermeister-Smidt-Brücke finanziert und in welchem Haushaltsposten sind die Mittel für die begleitenden Maßnahmen eingestellt?

Die benötigten Mittel stehen im Sondervermögen Infrastruktur / Teilbereich Verkehr bei der Maßnahme „Erhaltung von Großbrücken zur Verfügung.

4. Gibt es spezifische Rückstellungen oder zusätzliche Budgetposten, die im Zusammenhang mit den Baumaßnahmen aktiviert wurden?

Nein, es gibt keine Rückstellungen oder andere zusätzliche Budgetposten.

5. Welche Unternehmen und Behörden sind mit der Durchführung der Erhaltungs- und Ertüchtigungsmaßnahmen sowie den begleitenden Maßnahmen an der Bürgermeister-Smidt-Brücke beauftragt?

Folgende Behörden und städtische Unternehmen sind bei der Maßnahme involviert: das Amt für Straßen und Verkehr Bremen, die Bremer Straßenbahn AG (BSAG), swb Wesernetz, sowie weitere Unternehmen aus der Privatwirtschaft wie zum Beispiel „ArcelorMittal“.

6. Wie wurden die entsprechenden Aufträge vergeben, und welche Kriterien wurden dabei angewendet?

Da es sich um eine Notmaßnahme handelt und zur Vermeidung weiterer Schäden bzw. der Gefahrenabwehr zügig gehandelt werden muss, liegt die Voraussetzung für freihändige Vergabeverfahren vor.

Hierfür wurden verschiedene auf Grund ihrer fachlichen Eignung in Frage kommende Unternehmen im Vorfeld kontaktiert und der konkrete Leistungsbedarf der jeweiligen Baulose dargestellt. Die jeweilige Leistungsabfrage beinhaltete neben der fachlichen und materiellen Leistungsfähigkeit insbesondere das wichtige Kriterium der kurzfristigen Verfügbarkeit mit ein (s.u.). Mit Erklärung bzw. Feststellung der Leistungsfähigkeit wurde sodann um konkrete Angebotsabgaben gebeten.

Die Kriterien für die Bauleistungen:

- Das Unternehmen muss die fachliche Qualifikation sowie die benötigte besondere Erfahrung besitzen die geforderten Leistungen in einer hohen Qualität ausführen zu können,
- Das benötigte Fachpersonal sowie die benötigten Maschinen und Geräte muss in der benötigten Menge und zum Zeitpunkt der geplanten Ausführung vorhanden sein,
- Das beauftragte Unternehmen muss die Hauptarbeiten selber ausführen ohne Nachunternehmer zu beschäftigen,
- Die Arbeiten müssen verlässlich, termingetreu ausgeführt werden,
- Der Angebotspreis muss mit marktüblichen Preisen vergleichbar sein,

Die Kriterien waren die Lieferleistungen an Material:

- Die benötigten Stahlmengen müssen fachgerecht, zuverlässig und kurzfristig herzustellen sowie termingerecht zu lieferbar sein,

- Der Materialpreis muss mit marktüblichen Preisen vergleichbar sein,
- Keine Preisaufschläge durch Zwischenhändler,

Die Bewertung der Angebote erfolgte durch das Projektteam im Amt für Straßen und Verkehr (ASV).

7. Welche verkehrlichen Maßnahmen werden konkret im Rahmen der Baumaßnahmen an der Bürgermeister-Smidt-Brücke umgesetzt, um den Verkehrsfluss zu gewährleisten und die Belastungen für die Bürgerinnen und Bürger zu minimieren (bitte nach Rad-, Fuß- und Autoverkehr sowie ÖPNV separat darstellen)?

Die Hauptbetroffenheit bei der Sperrung der Bürgermeister-Smidt-Brücke liegt beim ÖPNV sowie dem Fuß- und Radverkehr. Die Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr sind aufgrund der Verkehrsmengen gering. Alle Innenstadtparkhäuser sind uneingeschränkt anfahrbar. Die begrenzte Belastung der anderen Brücken schränkt allerdings die möglichen Umleitungen im ÖPNV ein.

Rad- und Fußverkehr

Für den Fuß- und Radverkehr soll eine umfassende Umleitungsbeschilderung erfolgen. Insbesondere auf die zusätzliche Querungsmöglichkeit über die Teerhofbrücke sollte auf geeignete Weise hingewiesen werden, wobei diese Querung über nicht öffentliche Wege führt, daher von vornherein nicht Teil der offiziellen Umleitungsbeschilderung sein kann. Fußgänger:innen und Radfahrer:innen werden entweder in der gesamten Zeit oder zumindest einen Teil der Zeit die Brücke nicht queren können.

Motorisierter Individualverkehr

a) Umleitungen

Für den Kfz-Verkehr werden bei Sperrungen, je nach Baulastträgerschaft durch das ASV in Abstimmung mit der Autobahngesellschaft des Bundes (AdB) und DEGES, Umleitungen ausgeschildert. Die verträglichsten Umleitungsrouten werden zuvor zwischen ASV und der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung (SBMS) abgestimmt.

b) Park and Ride

Um Kfz-Verkehr über die verbleibenden Brücken möglichst zu vermeiden, wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit verstärkt auf die bestehenden Angebote des P&R hingewiesen.

ÖPNV

Für den Zeitraum der aktuell anstehenden Sperrung der Bürgermeister-Smidt-Brücke müssen für BSAG-Linien sowie Regionalbuslinien alternative Linienführungen umgesetzt werden. Diese werden zum Teil über die Wilhelm-Kaisen-Brücke umgeleitet, zum Teil über die Stephani-Brücke und zum Teil werden die Linien in zwei Abschnitte geteilt, die jeweils nur nördlich bzw. südlich der Weser verkehren. Eine zusätzliche Buslinie über die Karl-Carstens-Brücke wird eingerichtet. Der von Süden kommende Regionalbusverkehr endet teilweise in der Neustadt.

Diese Anpassungen erfolgen unter Berücksichtigung der möglichen Betriebsführung, der Verkehrsströme und der Fahrgastnachfrage. Ziel ist zum einen ein möglichst fahrplantreuer Betriebsablauf und zum zweiten, dass möglichst viele Fahrgäste von Umstiegen unbeeinträchtigt ihr Fahrtziel erreichen.

Verkehrssteuerung

Die Steuerungen der betroffenen Lichtsignalanlagen beidseitig der Bürgermeister-Smidt-Brücke werden an die Baustellensituation angepasst. Ergänzend der Hinweis, dass der Anpassungsbedarf final erst mit Vorlage der Verkehrssicherungspläne deutlich wird. Im Zuge der

Brückensperrung sind weitere Anpassungen für die Verkehre der BSAG erforderlich und geplant. Ergänzende Maßnahmen zur Führung des Radverkehrs bezüglich der Bürgermeister-Smidt-Brücke sind im ASV in Prüfung.

Taxiverkehr

Taxenstellplätze werden im Verkehrssicherungskonzept zur Sperrung berücksichtigt. Die genaue Anzahl ist noch nicht klar. Derzeit gehen wir davon aus, dass die vorhandenen Stellplätze (5) vollumfänglich in die Langenstraße temporär verlagert werden können. Die Einbahnstraßenrichtung der Langenstraße im Abschnitt Martinistraße – Bürgermeister-Smidt-Straße wird dafür umgedreht, so dass die Taxenplätze problemlos angefahren werden können.

8. Welche Marketingmaßnahmen und weitere begleitende Maßnahmen sind geplant, um die Öffentlichkeit über die Baumaßnahmen und deren Auswirkungen zu informieren und um die Anlieger, insbesondere den Einzelhandel, während der Bauphase zu unterstützen?

Eine Umleitungs- und Kommunikationskonzept ist aktuell in Arbeit und wird zwischen SBMS, ASV und BSAG sowie dem für Busregionalverkehr zuständigen ZVBN abgestimmt.

Über die Maßnahme selbst, die Einschränkungen und die umzusetzenden Mobilitätsmaßnahmen bzgl. der unterschiedlichen Verkehrsträger informiert die Seite <https://bruecken.bremen.de/>.

Die City-Initiative und die betroffenen Beiräte und Ortsämter Mitte und Neustadt wurde über die Maßnahme informiert.

Die Anlieger werden über Posteinwürfe informiert. Es soll Aushänge in angrenzenden Ladengeschäften, Arztpraxen etc. geben.

Die BSAG prüft sog. „Einhänger“ für Griffstangen für ÖPNV-Fahrzeuge.

Ergänzende Informationen im Bereich SPNV sind in Prüfung.

Betroffene Institutionen, Verbände, Geschäfte, Behörden, Unternehmen und Beiräte wurden vom ASV bereits mit einer Informationsmail informiert. Im Nahbereich der Brücke werden insbesondere bei den Einzelhändlern zudem noch Postwurfsendungen verteilt.

Darüber hinaus ist vorgesehen, bis Frühjahr 2025 ein Verkehrs- und Mobilitätsmanagement durch das Referat 50 Strategische Verkehrsplanung gemeinsam mit der Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, dem ASV, der BSAG, dem ZVBN/VBN, der DB InfraGo, der DEGES/Die Autobahn GmbH des Bundes, dem Kommunalverbund sowie den Kommunen Stuhr, Weyhe, Achim und Oyten zu konzipieren, um den Umstieg auf Rad und ÖPNV zu unterstützen, den ÖPNV sicher und verlässlich zu führen, Anschlüsse zwischen Bus und Bahn zu optimieren und auch die Erreichbarkeit der Gewerbegebiete beidseits der Weser in Bremen und umzu sicher zu stellen.

9. Wann fanden Absprachen mit der Handelskammer, der Cityinitiative, den Beiräten Neustadt und Mitte, dem Bund sowie weiteren wichtigen Protagonisten statt, um den zeitlichen Rahmen und die Platzierung der Maßnahmen zu koordinieren? Welche konkreten Ergebnisse haben diese Absprachen gebracht, und wie wurden sie in die Planungen integriert?

Parallel zu der zum 29.08.2024 einberufenen Pressekonferenz zur Berichterstattung der zwingend erforderlichen Baumaßnahmen und der damit verbundenen Beeinträchtigungen des Verkehrsgeschehens wurden auch Gespräche u.a. mit den Ortsämtern, City-Initiative und Handelskammer etc. geführt, um sich über flankierende Maßnahmen zur Verkehrslenkung und -

steuerung zu beraten. Ergebnisse aus diesem Austausch sind in der Antwort zu Frage 7 bereits benannt. Weitere Maßnahmen befinden sich noch in Prüfung, bspw. die baubegleitende Illumination des Bauwerks.

Aufgrund der unterschiedlichen Zuständigkeiten für die Brücken und der bekannten Zustände, haben sich zudem die jeweiligen Verantwortlichen in einer gemeinsamen Arbeitsgruppe „Koordination von Brücken in Bremen“ zusammengeschlossen.

Teilnehmende sind neben der Autobahn GmbH des Bundes, der DEGES, des ASV, die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, die für Bundes- und Landesstraßen im Land Niedersachsen zuständig ist, auch die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, vertreten durch die Referate Verkehrsprojekte und Strategische Verkehrsplanung.

Ziel dieser Arbeitsgruppe ist es, sich gegenseitig zum Planungsstand der Brücken auszutauschen und die Konzepte der operativen baulichen Umsetzung von Maßnahmen untereinander abgestimmt fortzuschreiben.

Der fachliche Schwerpunkt liegt daher auf der Abstimmung der Brückenmodernisierung unter Berücksichtigung der verkehrlichen und bautechnischen Randbedingungen. Ziel der Untersuchungen mit Hilfe des Verkehrsmodells ist eine zeitlich verträgliche Abstufung der Brückensanierungen und Brückenneubauten. Diese wird in Abhängigkeit von den Bauwerkszuständen und Neubauplanungen aktualisiert.

10. Aus welchen Gründen wurde entschieden, dass die Bau- und Ertüchtigungsmaßnahmen an der Bürgermeister-Smidt-Brücke ausgerechnet zur Vorweihnachtszeit starten und durchgeführt werden müssen?

Momentan besteht eine Notsituation in Bezug auf die Standsicherheit und Gebrauchstauglichkeit der Bürgermeister-Smidt-Brücke. Es besteht immer noch ein Risiko des Totalversagens der Zuganker im Bauwerk, so dass die Ertüchtigung der Anker oberste Priorität hat. Der Termin ergibt sich aus dem frühestmöglichen Liefertermin der benötigten Materiallieferungen. Die Verkehrssicherheit des Bauwerkes erlaubt hier im derzeitigen Zustand keine verantwortbare Verschiebung der beabsichtigten Maßnahmen.

Um die Tragfähigkeit der Zuganker wiederherzustellen, ist kurzfristig eine Ertüchtigung der Zuganker erforderlich. Diese Maßnahme ist alternativlos.

11. Welche Alternativen wurden geprüft, um die Belastungen für den Einzelhandel und die Bürger während dieser umsatzstarken und verkehrsintensiven Zeit zu minimieren?

Siehe Antwort zu Frage 7.

Beschlussempfehlung:

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