

Vorlage Nr. VI/ 52/2025
für den Magistrat

Anzahl Anlagen: 0

Ersatzmaßnahmen im Rahmen der Verkehrssicherungspflichten nach dem Bremischen Landesstraßengesetz; Planungsauftrag Rückbau und Ersatzneubau, Finanzierung im Rahmen der Verwaltungsvorschriften zur vorläufigen Haushalts- und Wirtschaftsführung und Haushaltsverfügung 2025

A Problem

Bei dem Brückenbauwerk Dreiberger-Ost handelt es sich um eine 2-feldrige Spannbetonbrücke mit einer Gesamtlänge von rund 30 m und einer Gesamtbreite von 12 m. Überführt wird die Straße Dreiberger zwischen der Ringstraße und der Daimlerstraße über die Bahnstrecke 1740 „Bremen nach Bremerhaven-Seehafen“.

Das Brückenbauwerk Dreiberger-Ost bildet eine wesentliche Verbindung zwischen den Stadtteilen Grünhöfe und Wulsdorf, dient vielen Schülerinnen und Schülern als unmittelbarer Schulweg zu den umliegenden Schulen und liegt auf der Verbindung der Fahrradrouten „Ostroute“ und der „Fisch & Schipp-Route“. Eine anderweitige Querung der Bahnstrecke ist nur im Bereich des Bahnhofes Wulsdorf oder im Bereich „Auf der Bult“ möglich.

Im Jahr 2021 wurde im Zuge der Brückenhauptprüfung ein auffälliger Schaden an der Unterseite der Brücke oberhalb eines Gleises festgestellt. Innerhalb der Hauptprüfung 2021 konnte die Ursache des Schadens nicht festgestellt werden, so dass eine objektbezogene Schadensanalyse (OSA) vom Amt für Straßen- und Brückenbau in Auftrag gegeben wurde. Die vertiefte Brückenprüfung konnte u. a. aufgrund der langen Vorlaufzeiten für die Beantragung und Genehmigung der erforderlichen Sperrpausen bei der DB InfraGo AG erst Ende Juli 2025 vorgelegt werden. Demzufolge wurde während der Umbauarbeiten (Elektrifizierung) der Brücke im Jahr 1963/1964 aus nicht nachvollziehbaren Gründen und nicht in den Planunterlagen vermerkt, ein Kunststoffrohr in den Beton eingebaut. Dieses Rohr hat jahrelang durch verschiedene Ursachen immer wieder Wasser in den unteren Bereich der vorgespannten Betonplatte geführt, die Bewehrung stark korrodiert und vermutlich auch die Hüllrohre und Spannglieder über Jahre geschädigt.

Die im Juli durchgeführte Brückenprüfung weist dementsprechend eine Zustandsnote von 4,0 aus. Dies bedeutet, dass das Bauwerk nicht mehr standsicher ist und Nutzungseinschränkungen zur Sicherung des Verkehrs sofort erforderlich sind. Unter Einbeziehung des Alters der Brücke (Überbau ca. 60 Jahre), den weiteren Schäden an den Widerlagern und in Anbetracht des Einsturzes der Dresdener Carolabrücke, welche ebenfalls eine Spannbetonbrücke war, wurde die Brücke am 18.08.2025 im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht für den motorisierten Verkehr unverzüglich gesperrt, um so alle Schwingungen aus dem Bauwerk zu nehmen und das latent vorhandene Risiko eines spontanen Einsturzes durch ein Spanngliedversagen auf ein Minimum zu reduzieren.

Aufgrund der städtebaulichen Relevanz des Brückenbauwerkes ist ein fachgerechter und auf-

wendiger Rückbau des Bauwerkes sowie die Planung eines Ersatzbaus unverzüglich erforderlich. Hierbei führen insbesondere die Besonderheiten durch die untenliegende stark befahrene Bahnstrecke im Zusammenhang mit der vorhandenen Oberleitung terminlich als auch technisch zu besonderen Herausforderungen.

Sowohl die Beseitigung als auch ein Ersatzneubau sind mit hohen Kosten verbunden. Zur Finanzierung der erforderlichen Maßnahmen ist die Beantragung entsprechender Mittel aus dem Sondervermögen für Infrastrukturmaßnahmen des Bundes vorgesehen. Die entsprechenden Verfahrensvorschriften zur Beantragung dieser Mittel liegen jedoch noch nicht vor.

Im Rahmen der Verwaltungsvorschriften zur vorläufigen Haushalts- und Wirtschaftsführung der Stadt Bremerhaven für das Haushaltsjahr 2025 in Verbindung mit der am 03.09.2025 beschlossenen Haushaltsverfügung 2025 dürfen grundsätzlich nur die Ausgaben geleistet werden, die zwingend unabweisbar und unaufschiebbar im engsten Sinne sind und die nach Recht und Gesetz zu leisten sind. In dem Kontext bedürfen investive Aufträge bis zum Inkrafttreten der Haushaltssatzung 2025 grundsätzlich einer Freigabe durch den Magistrat und nicht unmittelbar der Abwehr von Gefahren dienende Unterhaltungsmaßnahmen sind bis zum Inkrafttreten der Haushaltssatzung 2025 zu unterlassen.

B Lösung

Der Magistrat beschließt im Sinne der Verwaltungsvorschriften zur vorläufigen Haushalts- und Wirtschaftsführung der Stadt Bremerhaven 2025 in Verbindung mit der am 03.09.2025 beschlossenen Haushaltsverfügung 2025 die Freigabe der folgenden Maßnahmen und beauftragt das Amt für Straßen- und Brückenbau wie folgt um weitere Veranlassung:

a) Erstellung einer Ausschreibung für die Planung und die Durchführung des Abrisses des Überbaus ggf. als europaweite Ausschreibung unter Mitarbeit eines geeigneten Planungsbüros. Je nach Verlauf dieser Vergabe und der Genehmigung der Sperrpausen durch die DB InfraGo AG ist der Abriss des Überbaus schnellstmöglich vorzusehen. Der Rückbau des vorhandenen Brückenbauwerkes ist zur Gefahrenabwehr durch herunterfallende Brückenbauelemente bzw. Baustoffe auf die Gleisanlage bzw. zur Vermeidung eines Einsturzes des Brückenbauwerkes zwingend und unaufschiebbar zu veranlassen.

b) Vorbereitung der Planung eines Ersatzneubaus unter Beteiligung der DB InfraGo AG
Im Falle eines Verlangens der DB InfraGo AG, d. h. diese verlangt die Änderung (z.B. Durchfahrthöhe/breite) des bisherigen Bauwerks, ist der Abschluss einer Kreuzungsvereinbarung nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz unter Beteiligung einer externen Beratung zu veranlassen, da die Baukosten entsprechend ermittelt werden.

Eine anschließende Ausschreibung der Herstellung eines Ersatzneubaus ist aufgrund des zu erwartenden Auftragsvolumens ebenfalls im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung durchzuführen. Das Amt für Straßen- und Brückenbau muss zur Durchführung der Ausschreibung eine juristische Fachberatung in Anspruch nehmen.

c) Prüfung möglicher temporärer Maßnahmen zur Überbrückung der Bahnstrecke für Fahrradfahrer und Fußgänger bis zum Bau eines Ersatzneubaues.

Die Planung und Durchführung von Bauarbeiten bei laufendem Bahnverkehr ist aufgrund der Beteiligung der Bahn und den erforderlichen zum Teil sehr kurzen Sperrpausen ein sehr komplexer Vorgang. Bis die neue Brücke wieder dem Verkehr übergeben werden kann, werden voraussichtlich drei bis vier Jahre vergehen. Bis zu einem Baubeginn sollte jederzeit eine Überquerung der Bahnstrecke für den Fuß- und Radverkehr sichergestellt werden. Entsprechende provisorische Maßnahmen sind vom Amt für Straßen- und Brückenbau zu erarbeiten und zu gegebener Zeit vorzustellen.

d) Der Bau- und Umweltausschuss wird gebeten, einen gleichlautenden Beschluss zu fassen.

C Alternativen

Alternativ wäre zunächst ausschließlich die Planung und Ausführung des Rückbaus des Brückenbauwerkes zu veranlassen. Ein Verzicht auf die Herstellung eines Ersatzneubaus würde jedoch zu einer deutlichen Verschlechterung und Verzögerung der verkehrlichen Anbindung der Stadtteile Grünhöfe und Wulsdorf führen und kann nicht empfohlen werden.

D Auswirkungen des Beschlussvorschlages

Die voraussichtlichen Kosten des Planungsauftrages, der juristischen Beratung und des Rückbaus des Brückenbauwerkes lassen sich auf ca. 1 Mio. € beziffern. Der Einsatz einer temporären Hilfsbrücke für Fußgänger und Radfahrer verursacht Kosten von geschätzt rd. 750.000 €, Kosten für Sperrpausen und Sicherung des Bahnbetriebes nicht eingerechnet. Eine seriöse Kalkulation der Kosten eines Ersatzbaues ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht möglich. Insbesondere die Anforderungen und ein mögliches Verlangen der DB InfraGo AG haben erhebliche Auswirkungen auf die Planung und Ausführung des neuen Brückenbauwerkes.

Zur Finanzierung der erforderlichen Maßnahmen ist die Beantragung entsprechender Mittel aus dem Sondervermögen für Infrastrukturmaßnahmen des Bundes vorgesehen. Eine Finanzierung ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt jedoch noch nicht gesichert.

Personalwirtschaftliche und klimaschutzzielrelevante Auswirkungen sowie Hinweise auf eine Gleichstellungsrelevanz sind nicht gegeben. Ausländische Mitbürgerinnen und Mitbürger sind von diesem Beschlussvorschlag nicht in besonderer Weise betroffen. Auf die besonderen Belange der Menschen mit Behinderung und des Sports wirkt sich dieser Beschlussvorschlag nicht aus. Die betroffene Stadtteilkonferenz wird über die Beschlusslage informiert.

E Beteiligung / Abstimmung

Amt 61, VI/1 (Nahmobilitätsbeauftragte), Amt 20

Die Stadtkämmerei wurde beteiligt und hat wie folgt am 22.09.2025 Stellung genommen:

Im Sinne des Artikels 132a der Landesverfassung der Freien Hansestadt Bremen in Verbindung mit der Verfügung über sofortige haushaltssichernde Maßnahmen (Haushaltsverfügung) dürfen Investitionen, die nicht bereits begonnen wurden, nicht beauftragt werden. Die Stadt Bremerhaven ist ermächtigt, nur noch Ausgaben zu leisten „die zwingend unabweisbar und unaufschiebbar im engsten Sinne“ bzw. „nach Recht und Gesetz zu leisten sind“. Zur Abwehr der bedrohenden Gefahrenlage gehen wir im Kontext der zuvor genannten Bestimmungen nur mit der Planung und Ausführung des Rückbaus vom betreffenden Brückenbauwerk überein.

Darüber hinaus ist der Sachverhalt nach unserem Verständnis plausibel dargestellt und im Rahmen der geltenden Bestimmungen korrekt eingeordnet.

F Öffentlichkeitsarbeit / Veröffentlichung nach dem BremIFG

Geeignet / Es besteht eine Veröffentlichungspflicht nach dem BremIFG.

G Beschlussvorschlag

Der Magistrat beschließt im Sinne der Verwaltungsvorschriften zur vorläufigen Haushalts- und Wirtschaftsführung der Stadt Bremerhaven 2025 in Verbindung mit der am 03.09.2025 beschlossenen Haushaltsverfügung 2025 die Freigabe der folgenden Maßnahmen und beauftragt das Amt für Straßen- und Brückenbau wie folgt um weitere Veranlassung:

- a) Erstellung einer Ausschreibung für die Planung und die Durchführung des Abrisses des Überbaus ggf. als europaweite Ausschreibung unter Mitarbeit eines geeigneten Planungsbüros.
Je nach Verlauf dieser Vergabe und der Genehmigung der Sperrpausen durch die DB InfraGo AG ist der Abriss des Überbaus schnellstmöglich vorzusehen. Der Rückbau des

vorhandenen Brückenbauwerkes ist zur Gefahrenabwehr durch herunterfallende Brückenbauelemente bzw. Baustoffe auf die Gleisanlage bzw. zur Vermeidung eines Einsturzes des Brückenbauwerkes zwingend und unaufschiebbar zu veranlassen.

- b) Vorbereitung der Planung eines Ersatzneubaus unter Beteiligung der DB InfraGo AG
Im Falle eines Verlangens der DB InfraGo AG, d. h. diese verlangt die Änderung (z.B. Durchfahrtshöhe/breite) des bisherigen Bauwerks, ist der Abschluss einer Kreuzungsvereinbarung nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz unter Beteiligung einer externen Beratung zu veranlassen, da die Baukosten entsprechend ermittelt werden.
Eine anschließende Ausschreibung der Herstellung eines Ersatzneubaus ist aufgrund des zu erwartenden Auftragsvolumens ebenfalls im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung durchzuführen. Das Amt für Straßen- und Brückenbau muss zur Durchführung der Ausschreibung eine juristische Fachberatung in Anspruch nehmen.
- c) Prüfung möglicher temporärer Maßnahmen zur Überbrückung der Bahnstrecke für Fahrradfahrer und Fußgänger bis zum Bau eines Ersatzneubaues.
Die Planung und Durchführung von Bauarbeiten bei laufendem Bahnverkehr ist aufgrund der Beteiligung der Bahn und den erforderlichen zum Teil sehr kurzen Sperrpausen ein sehr komplexer Vorgang. Bis die neue Brücke wieder dem Verkehr übergeben werden kann, werden voraussichtlich drei bis vier Jahre vergehen. Bis zu einem Baubeginn sollte jederzeit eine Überquerung der Bahnstrecke für den Fuß- und Radverkehr sichergestellt werden. Entsprechende provisorische Maßnahmen sind vom Amt für Straßen- und Brückenbau zu erarbeiten und zu gegebener Zeit vorzustellen.
- d) Der Bau- und Umweltausschuss wird gebeten, einen gleichlautenden Beschluss zu fassen.

gez.
Charlet
Stadtrat