

## **Mitteilung des Senats vom 9. Juni 2009**

### **Sanierungsstau und unzureichende Baustellenkoordination im bremischen Straßenwesen**

Die Fraktion der CDU hat unter Drucksache 17/321 S eine Große Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die vorgenannte Große Anfrage wie folgt:

1. Welche Straßen mussten in den letzten Monaten mit Geschwindigkeitsbeschränkungen aufgrund von Straßenschäden versehen werden? Welche Straßen befinden sich nach Kenntnis des Senats in einem so bedenklichen Zustand, dass auch bei ihnen kurz- und mittelfristig derartige Maßnahmen notwendig werden könnten?

In den letzten Monaten wurden Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 10 km/h in der Elsasser Straße und Richard-Wagner-Straße angeordnet. Weitere Beschränkungen einzelner Straßen auf 10 km/h sind aktuell nicht beabsichtigt.

Unabhängig davon wird im Rahmen der regelmäßig stattfindenden Überprüfungen des bremischen Straßennetzes geprüft, inwieweit weitere Regelungen in einzelnen Straßen erforderlich werden könnten. Nach Auswertung der Analysen werden die Ergebnisse bekannt gegeben.

2. Was gedenkt der Senat zu unternehmen, um den sich gegenwärtig vergrößern den Sanierungsstau im bremischen Straßenwesen langfristig abzubauen?

Der Investitionsbedarf im Bremer Straßennetz wird derzeit mit zwei Indikatoren gemessen. Vorrangig werden Daten des Straßenmanagementsystems PMS (Pavement-Management-Systems) genutzt. Das System ermittelt den Finanzbedarf, der zur Wiederherstellung eines ordnungsgemäßen Straßenzustandes besteht und priorisiert nach Kosten-Nutzen-Berechnung.

Ein zweiter Indikator, der das Straßenvermögen betriebswirtschaftlich bewertet, ist die Wertveränderung des Anlagevermögens in der Bilanz des Sondervermögens Infrastruktur: Die jährlichen Abschreibungen belaufen sich auf etwa 39 Mio. €. Dem stehen Neuinvestitionen in Höhe von rd. 25 Mio. € in 2009 (Plan) bzw. 36 Mio. € in 2010 (Plan) gegenüber, die allerdings nicht alle aktivierungsfähig sind.

Beiden Indikatoren ist gemein, dass sie letztlich keine verbindliche Aussage über ein Zielniveau des Straßenzustandes unterhalb der Schwelle der „Ordnungsgemäßheit“ benennen können. Insofern hält es der Senat für sinnvoll, sich, soweit möglich, durch Benchmark einen Überblick über das Zustandsniveau anderer Großstädte zu verschaffen und daraus eine unter Beachtung der finanziellen Rahmenbedingungen vertretbare Zielgröße zu verschaffen.

Hinsichtlich der Mittelbereitstellung ist es dem Senat gelungen, die durch Wegfall des AIP Ende 2007 entstandene zusätzliche Finanzierungslücke trotz reduzierter Investitionsquote teilweise zu kompensieren. Für 2010/2011 ist eine weitere Aufstockung der Mittel vorgesehen. Für Straßen stehen 2010/2011 rd. 11,7 Mio. €/12,5 Mio. € bereit, davon investiv 8,9 Mio. €/9,3 Mio. €, konsumtiv 2,2

Mio. €/2,6 Mio. € und im Zusammenhang mit dem Konjunkturprogramm II 1,2 Mio. €. Über die originären Haushaltsmittel hinaus fließen fallweise auch Drittmittel in die Straßenerhaltung, zudem werden Arbeiten im Straßenraum insbesondere von Leitungsträger bei entsprechenden Arbeiten finanziert, von denen auch der Straßenzustand profitiert (z. B. Slevogtstraße).

3. Welche Konsequenzen hat der Senat aus den chaotischen Verkehrsverhältnissen des Sommers 2008 gezogen? Gedenkt der Senat weitere Maßnahmen zu ergreifen, damit im Jahr 2009 und in künftigen Jahren wieder eine umsichtige Baustellenkoordination sichergestellt werden kann, bei der insbesondere die Auswirkungen von Baumaßnahmen auf andere Verkehrswege verstärkt berücksichtigt werden? Wenn ja, welche Maßnahmen im Einzelnen?

Durch die Verlängerung der Baumaßnahme auf der Oldenburger Straße im Bereich der Grollander Hochstraße aufgrund von unvorhersehbaren Schäden im Untergrund der Straße konnten die Baustellen nicht so freigegeben werden, wie dies im Rahmen der Baustellenkoordination vorgesehen war. Von chaotischen Verkehrsverhältnissen kann jedoch keine Rede sein.

Die Baustellenkoordination erfolgt zum Jahresanfang auf der Basis der zu diesem Zeitpunkt bekannten Baumaßnahmen. Diese Arbeiten der verschiedenen Bauträger werden je nach Baustellenumfang, Maß der Behinderungen und zeitlicher Dauer wie auch in den vergangenen Jahren so koordiniert, dass möglichst geringe Auswirkungen auf den Verkehrsablauf zu verzeichnen sind.

Bei der Aufstellung des Baustellenkataloges werden selbstverständlich die Erfahrungen der Baustellenabwicklung der vergangenen Jahre ausgewertet und entsprechend berücksichtigt.

Für 2009 ist hier besonders die verstärkte Abstimmung der Baustellen im Verlauf der B 75/Oldenburger Straße und des Zubringers Überseestadt zu nennen.

4. Bei welchen im Jahr 2009 zu beginnenden und abzuschließenden Baustellen sieht der Senat die besondere Gefahr, dass es im Falle von Verzögerungen aufgrund von dann parallel durchgeführten anderen Baumaßnahmen eine mit dem Jahr 2008 vergleichbar schwierige Verkehrssituation in der Stadt entstehen könnte?

Aktuell hat der Senat keine Erkenntnisse, dass sich bei den im Jahr 2009 zu beginnenden und abzuschließenden Baumaßnahmen Bauzeitverzögerungen und damit schwierige Verkehrssituationen ergeben könnten. Zudem ist für 2009 eine Vergleichbarkeit mit der Verkehrssituation 2008 nicht erkennbar. Bei den verkehrsrelevanten Maßnahmen, wie B 6/B 75 (Fly-Over), BAB Zubringer Arsten/kommunale Entlastungsstraße Dreye und Anschluss der Ortsentlastungsstraße Lilienthal, wird der Verkehr mit Einschränkungen aufrechterhalten. Anschließende Maßnahmen im weiteren Streckenverlauf sind nicht geplant.

Bei der vorgesehenen Maßnahme Altenwall/Tiefer würde es nur bei einer Überschreitung des vorgesehenen Fertigstellungstermins 15. November 2009 eventuell zu Behinderungen des dann zu erwartenden „Weihnachtsverkehrs“ kommen. Es werden alle Maßnahmen ergriffen, um eine zeitgerechte Fertigstellung zu erreichen. Direkte Anschlussmaßnahmen sind hier ebenfalls nicht geplant.

Bei den weiteren Baustellen, z. B. Gastfeldstraße, Pappelstraße, Erlenstraße usw., handelt es sich lediglich um Maßnahmen mit lokalen verkehrlichen Auswirkungen. Alle Maßnahmen werden grundsätzlich mit dem Baustellenkoordinator beim Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa abgestimmt.

5. Wie oft konnten im letzten Jahr anvisierte Bauzeiten bei Verkehrsbaustellen in Bremen nicht eingehalten werden? Was waren die Gründe dafür? Welche dieser Verzögerungen hatten besonders schwerwiegende Verkehrsbeeinträchtigungen in der Stadt zur Folge?

Bei den Baumaßnahmen Verkehrsberuhigung Oslebshäuser Heerstraße und B 6/Zubringer Überseestadt wurden die Bauzeiten aufgrund der Witterungsbedingungen überschritten. Während der witterungsbedingten Unterbrechung wurden die Absperrungen weitestgehend zurückgenommen, sodass der Verkehr ohne Einschränkungen geführt werden konnte. Zusätzlich wurde bei der

Maßnahme B 6/Zubringer Überseestadt eine weitere Verzögerung durch Lieferengpässe im Stahlbereich (Schilderbrücken) verursacht. Schwerwiegende Verkehrsbeeinträchtigungen aufgrund der Bauzeitüberschreitung waren nicht erkennbar.

Die durchgeführte Maßnahme „Instandsetzung B 75 Grollander Brückenstrang“ wurde im Rahmen der Deckensanierung in der geplanten Bauzeit vom 31. Juli 2008 bis 13. September 2008 begonnen. Aufgrund unerwarteter Schäden an dem Konstruktionsbeton und Erneuerung der Abdichtung wurde der geplante Endtermin um 14 Tage überschritten. Schwerwiegende Verkehrsbeeinträchtigungen in der Stadt wurden nicht festgestellt, da der Verkehr ständig zweispurig je Fahrtrichtung zur Verfügung stand.

6. Wie will der Senat sicherstellen, dass bei zukünftigen Baumaßnahmen an wichtigen Straßen und Brücken eine verbesserte Öffentlichkeitsarbeit gewährleistet wird, die frühzeitig auf zu erwartende Beeinträchtigungen hinweist und sich verstärkt um die Vermittlung von Alternativrouten für betroffene Verkehrsteilnehmer bemüht?

Baumaßnahmen im öffentlichen Raum werden im Vorwege grundsätzlich in Bezug auf ihre zeitliche Vereinbarkeit abgestimmt. Die Träger öffentlicher Belange werden, mindestens bei zu erwartenden Beeinträchtigungen, mit in diese Beratungen einbezogen. Die Informationen für Anwohner und betroffene Verkehrsteilnehmer erfolgt über mehrere Wege:

- Information im Vorwege der durch das Amt für Straßen und Verkehr betreuten Straßenbaumaßnahmen mittels Informationsbroschüren über die Maßnahme. Diese werden als Zeitungsbeilage im direkten Umfeld der Maßnahmen verteilt, liegen in Ortsämtern und Geschäften des täglichen Bedarfs aus und sind im Internet einzusehen.
- Informationstermine, z. B. in Ortsämtern.
- Informationen im Vorwege und während der Durchführung der Maßnahmen durch die Verkehrsmanagementzentrale an Presse und Radiosender (Verkehrsnachrichten).
- Schriftliche Pressemitteilungen, die im Vorwege der Maßnahme von der Pressestelle des Senats veröffentlicht werden.
- Internetnutzer haben zudem die Möglichkeit, sich auf den Seiten der Verkehrsmanagementzentrale ([www.vmz.bremen.de](http://www.vmz.bremen.de)) über die aktuelle Situation auf Bremens Straßen zu informieren. Dieser Service wird zunehmend genutzt.

Die Erfahrung hat gezeigt, dass die Informationen vor jedem Beginn von Straßenbaumaßnahmen auch bei den Betroffenen ankommen. Mit großem Vorlauf hat die Presse bereits über anstehende Maßnahmen, z. B. im Zuge der B 6 und B 75 in den Sommerferien, berichtet. Einhergehen auch die Hinweise, Bereiche, für die sich keine leistungsfähigen Umleitungen einrichten lassen, weiträumig zu umfahren oder, wenn möglich, auf andere Verkehrsmittel auszuweichen.

7. Wird der Senat die gegenwärtig vakante Stelle des Baustellenkoordinators mit einer qualifizierten Persönlichkeit besetzen? Bis wann soll dies erfolgen?

Die Kernaufgabe der Baustellenkoordination wird derzeit von einem Mitarbeiter durchgeführt, der über einen großen Erfahrungsschatz verfügt, da er diese Tätigkeit seit vielen Jahren ausübt. Eine Unterstützung wird bedarfsgerecht abteilungsintern organisiert.

8. Wie informiert sich der Senat über die Praxis der Baustellenkoordinierung in anderen nationalen und internationalen Städten der Größenordnung Bremens?

Im Rahmen von Fachtagungen bzw. Treffen der Bauämter wird regelmäßig über die Abwicklung von Baustellen gesprochen. Ein Austausch mit internationalen Städten findet nicht statt.

Die Zuordnung der Baustellenkoordination in der Verwaltung ist in den Städten sehr unterschiedlich angelegt; die Straßennetze und Umleitungsmöglichkeiten sind ebenfalls von Stadt zu Stadt sehr unterschiedlich und insoweit nicht immer vergleichbar.

9. Bei welchen Straßen plant der Senat Rückbaumaßnahmen? Welche Kosten erwartet der Senat bei diesen Maßnahmen (aufgelistet nach den einzelnen Straßen)?

Der Rückbau überdimensionierten Straßenraums sollte spätestens mit der Schließung des Autobahnringes angegangen werden.

Das Amt für Straßen und Verkehr beabsichtigt im Rahmen der Fortführung/Verlängerung der Straßenbahnlinien im Bereich der Otto-Brenner-Allee und des Niedersachsendamms eine Neuordnung der Verkehrsflächen zugunsten des ÖPNV. Die bisher vorhandene zweistreifige Verkehrsführung des „Motorisierten Individualverkehrs“ (MIV) soll auf einen Fahrstreifen zurückgebaut werden. Kostenangaben hierfür können nicht geleistet werden, da sie im Kontext der Gesamtmaßnahme anfallen und nicht herausgelöst betrachtet werden können.

Des Weiteren ist nach Fertigstellung der BAB A 281 der Rückbau der Neuenlander Straße vorgesehen. Endgültige Aussagen zu den Kosten lassen sich noch nicht treffen, zumal noch unterschiedliche Varianten zur Diskussion stehen.