

Mitteilung des Senats vom 7. Oktober 2014**Sanierungsstaus in öffentlichen Gebäuden und Infrastruktur**

Die Fraktion DIE LINKE hat unter Drucksache 18/1513 eine Große Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die vorgenannte Große Anfrage wie folgt:

I. Bauunterhalt und Sanierung der bremischen Immobilien

1. Welche Beträge sind für den Bauunterhalt der öffentlichen Gebäude in Bremen (Stadt und Land) seit 2007 aufgewendet worden? Wir bitten um eine jahresweise Auflistung der geplanten Ausgaben und der tatsächlich abgeflossenen Mittel/Jahr. Falls es deutliche Unterschiede zwischen den geplanten und den tatsächlich abgeflossenen Mitteln gibt, bitten wir um eine zusätzliche Erläuterung der Gründe.

Die Antworten zu den Fragen 1 bis 12 berücksichtigen alle über die Sondervermögen Immobilien und Technik (SVIT) getätigten Ausgaben (ohne Hochschulen, Krankenhäuser und die Justizvollzugsanstalt). Bestandteile der SVIT sind insbesondere Schulen, Kinder- und Familienzentren, Polizeireviere und Verwaltungs- sowie Gerichtsgebäude.

In den Jahren seit 2007 waren folgende Ausgaben für den Bauunterhalt geplant bzw. sind tatsächlich abgeflossen:

Jahr	Planung in T €	Ist in T €	Abw. in T €	%
2007	20.880	20.338	542	2,6%
2008	22.604	22.707	-103	-0,5%
2009	21.505	19.969	1.536	7,1%
2010	22.979	20.723	2.256	9,8%
2011	23.535	26.947	-3.412	-14,5%
2012	24.746	20.893	3.853	15,6%
2013	25.448	24.965	483	1,9%

Die in den Jahren 2010 und 2012 zu verzeichnenden Unterschreitungen der Planzahlen beruhen darauf, dass parallel zu den eigentlichen Aufgaben der Bauunterhaltung und ohne eine entsprechende Personalaufstockung Nutzeraufträge (wie z. B. Inklusion, U3-Ausbau der Kinder- und Familienzentren) mit Priorität zu bearbeiten waren. Der Bearbeitungsstau im Bauunterhalt wird seit Ende 2013 durch verstärkten Personaleinsatz aufgelöst.

2. Welcher Anteil an den verwendeten Mitteln ist für Maßnahmen aufgewendet worden, die nicht unmittelbar zur Pflege, Wartung und Reparatur von Immobilien gedient haben, sondern zur Herstellung der Barrierefreiheit, zur Verbesserung des Brandschutzes, zur Verbesserung der Energieeffizienz und zur Verringerung der Schadstoffbelastung („funktioneller Umbau“)?

Wir bitten um eine jährliche Aufstellung seit 2007, ersatzweise um die Abschätzung des Anteils.

Die Mittel, die nicht in Bauunterhaltungsmaßnahmen „im engeren Sinne“ geflossen sind, werden als Bestandteile größerer Baumaßnahmen nicht separat erfasst; die Immobilien Bremen schätzt, dass in den oben genannten Bauunterhaltungen rd. 20 vom Hundert auf Maßnahmen zum Brandschutz, zur Schadstoffsanierung, zur Herstellung von Barrierefreiheit oder für Tragwerksuntersuchungen und Ähnliches entfallen. Die Barrierefreiheit wird z. B. im Rahmen größerer Baumaßnahmen des Sondervermögens Immobilien und Technik aus Mitteln des SVIT mit hergestellt; bei separater Durchführung wird sie dagegen jeweils aus Ressortmitteln dargestellt.

3. Wenn nicht ausgeführter Bauunterhalt zu erhöhten Folgekosten von 4 bis 6 % pro Jahr führt, welche zusätzlichen Kosten hat dann die seit 2007 zu konstatierende Unterdeckung des reinen Bauunterhalts erzeugt?
4. Wie beurteilt der Senat vor diesem Hintergrund die Differenz zwischen den Sollausgaben laut Gutachten und den tatsächlich rein für Bauunterhalt aufgewendeten Mitteln?

Eine allgemeingültige Aussage, in welchem Umfang mit erhöhten Kosten zu rechnen ist, besteht nicht. Insofern hätte eine errechnete Zahl zu Folgekosten lediglich hypothetischen Charakter.

Außerdem ist zu berücksichtigen, dass nicht nur Reparaturen, sondern auch funktionelle Umbauten als Aufgaben der Bauunterhaltung bzw. Sanierung anzusehen sind, weil auch diese Maßnahmen der Aufrechterhaltung des Betriebes der Gebäude dienen.

5. In seiner Antwort von 2011 gibt der Senat an, dass die Abschreibungssumme der bremischen Immobilien von 27 Mio. € pro Jahr ein Anhaltspunkt für den jährlichen Sanierungsbedarf seit 2001 bietet. Wie wird diese Abschreibungssumme berechnet, wie hoch und von welchem Jahr war der zugrundegelegte Wert der Immobilien? Gibt es Anzeichen dafür, dass sich dieser Wert bei heutiger Einschätzung relevant erhöhen würde?

Die in die Sondervermögen eingebrachten Immobilienwerte wurden aufbauend auf von im Jahr 2005 erfolgten Einzelbewertungen aller Grundstücke und Gebäude durch GeoInformation Bremen und externe Sachverständigen mit damals 867 Mio. € neu ermittelt. Die laufenden Sanierungsaufwendungen werden in sinngemäßer Anwendung der handelsrechtlichen Vorschriften aktiviert. Die Abschreibungen werden unter Zugrundelegung einer Restnutzungsdauer zwischen fünf und 55 Jahren für Gebäude ermittelt. Die Abschreibungen werden monatsgenau nach der linearen Methode vorgenommen.

Die im Jahr 2011 genannte Summe der Abschreibungen für Abnutzungen (AfA) ermittelt sich aus den Buchwerten der einzelnen Gebäude und den Abschreibungssätzen pro Jahr für die Gebäude und deren technische Ausstattung.

Durch kontinuierliche Investitionen in das Anlagevermögen werden sich die Abschreibungen in den nächsten Jahren erhöhen. Im Jahr 2013 betrug das Anlagevermögen rd. 986 Mio. € und die Abschreibung (ohne Sonderabschreibungen) rd. 33 Mio. €.

6. Wäre für eine gleichbleibende Sanierungsleistung seit 2001, die auf einen Erhalt der bremischen Gebäude ausgelegt ist, nicht mit einer durch die Inflation zunehmenden Geldsumme zu kalkulieren? 2014 wird man für 27 Mio. € deutlich geringere Sanierungsmaßnahmen beauftragen können als 2001.

Seit der Einführung von Echtmieten im Jahr 2010 fließen dem Sondervermögen Immobilien und Technik über die Mietzahlungen Beträge für die laufende Bauunterhaltung sowie zur Abfinanzierung der in früheren Jahren aufgenommenen Sanierungskredite zu. Da sich der für alte Sanierungskredite benötigte Anteil aufgrund der regelmäßigen Tilgung laufend reduziert, erhöht sich in entsprechendem Umfang der für die Bauunterhaltung

zur Verfügung stehende Anteil. Dieser Effekt dürfte eine Inflationsbereinigung zumindest teilweise gewährleisten; er ist aus den Planzahlen der Bauunterhaltung seit 2007 in der Antwort auf die Frage 1 erkennbar.

7. Welche Beträge sind für Sanierung der öffentlichen Gebäude in Bremen (Stadt und Land) seit 2007 aufgewendet worden? Wir bitten um eine jahresweise Auflistung der geplanten Ausgaben und der tatsächlich abgeflossenen Mittel/Jahr. Falls es deutliche Unterschiede zwischen den geplanten und den tatsächlich abgeflossenen Mitteln gibt, bitten wir um eine zusätzliche Erläuterung der Gründe.

In den Jahren seit 2007 waren folgende Ausgaben für die Gebäudesanierung geplant bzw. sind tatsächlich abgeflossen:

Jahr	Planung in T €	Ist in T €	Abw. in T €	%
2007	34.250	28.959	5.291	15,4%
2008	25.635	24.454	1.181	4,6%
2009	24.784	14.804	9.980	40,3%
2010	27.300	20.027	7.273	26,6%
2011	31.700	32.654	-954	-3,0%
2012	46.571	38.802	7.769	16,7%
2013	25.200	20.170	5.030	20,0%

jeweils ohne BgA-Bäder

Zu berücksichtigen ist, dass in den Jahren 2009 und 2010 parallel und mit Priorität die Maßnahmen des Konjunkturprogramms II (KP II) abzuwickeln waren. Nachdem das KP II abgeschlossen war, wurden die „normalen“ Sanierungen wieder verstärkt durchgeführt; zusammen mit älteren Maßnahmen ergab sich daraus im Jahr 2012 ein vergleichsweise hoher Mittelabfluss im Haushalt, der sich im Jahr 2013 wieder auf ein geringeres Niveau eingependelt hat. Bei der Umsetzung von Baumaßnahmen treten regelmäßig Verzögerungen aus diversen Gründen (Finanzierungsfragen, Firmeninsolvenzen, Abstimmungs- und Genehmigungsprozesse, Witterungseinflüsse usw.) auf, die sich auch auf den geplanten Mittelabfluss auswirken.

Der Anteil für funktionelle Umbauten wie Brandschutz, Tragwerkssanierungen, Barrierefreiheit und energetische Sanierungen hat sich in den genannten Jahren auf Anteile von etwa 35 vom Hundert bis 75 vom Hundert der Sanierungsmittel belaufen. Während die Jahre 2007 und 2008 durch einen hohen Anteil von Tragwerkssanierungen nach dem Einsturz der Eislaufhalle in Bad Reichenhall gekennzeichnet waren, ist ab 2009 der Anteil der Brandschutzsanierungen sprunghaft angestiegen. Im Jahr 2008 war mit den regelmäßigen Brandschutzbegehungen begonnen worden. Zukünftig ist von einem Anstieg energetischer Sanierungen auszugehen, weil die EnEV und die Bremer Energierichtlinie bei allen Maßnahmen zur Anwendung kommen. In den Haushalten 2014/2015 ist für energetische Sanierungen ein Budget von jährlich 2 Mio. € enthalten.

8. In der Antwort auf unsere Anfrage von 2011 berichtete der Senat von „offensichtlichen Schäden“, die 2010 rund 150 Mio. € betragen hätten. Wir bitten um eine jahresweise Aufstellung des Betrags der „offensichtlichen Schäden“ seit 2007.
9. Wir bitten um eine Liste der Objekte, die 2013 „offensichtliche Schäden“ aufwiesen, sowie die jeweilige Höhe der bekannten „offensichtlichen Schäden“. Außerdem bitten wir darum, diejenigen Objekte, die zurzeit aufgrund von Bauschäden unbenutzbar sind, gesondert zu kennzeichnen und Angaben darüber, wie lange sie dies schon sind, und wie lange es voraussichtlich noch bis zur Sanierung und Wiederinbetriebnahme dauert, beizufügen.

Eine jahresweise Aufstellung über die offensichtlichen Schäden an den öffentlichen Gebäuden existiert nicht und lässt sich mit vertretbarem Aufwand auch nicht erstellen.

Die offensichtlichen Schäden an den Gebäuden werden durch regelmäßige Begehungen ermittelt, die etwa alle drei Jahre stattfinden. Die fortlaufend aktualisierten Ermittlungsergebnisse werden in einer umfangreichen Datenbank dokumentiert, zu der eine Möglichkeit zur Einsichtnahme bei Immobilien Bremen besteht. Die Summe dieser Schäden lag am 1. September 2014 tagesaktuell bei etwa 180 Mio. €.

Zur Ermittlung des gesamten Sanierungsbedarfs an den Gebäuden sind zu den offensichtlichen Schäden die verdeckten Schäden in Wänden, Dächern, Fußböden und an der Gebäudetechnik hinzuzuzählen, die erst bei näherer Untersuchung des jeweiligen Gebäudes deutlich werden.

Gebäude, die aufgrund von Bauschäden unbenutzbar sind, sind aktuell die Schule Hermannsburg und die dortige Turnhalle. Außerdem ist die Turnhalle bei der Schule Rechtenflether Straße gesperrt. Ansonsten gibt es lediglich einzelne Räume oder Gebäudeteile, die aufgrund von Tragwerksproblemen, Schadstoffunden und/oder Brandschutzmängeln gesperrt werden mussten. Relativ häufig konnten bestehende Probleme durch provisorische Maßnahmen wie die Notabsteifung von Decken, Vordächern etc. vorläufig behoben werden. Eine endgültige Lösung erfolgt bei solchen gravierenden Mängeln mit Priorität aus Mitteln der Bauunterhaltung.

10. 2001 betrug der geschätzte Sanierungsbedarf der Gebäude im Sondervermögen SVIT knapp 500 Mio. €. Welche Schätzungen gibt es im Ressort SVIT über den heutigen Sanierungsbedarf?
11. Angesichts der vorstehenden Befunde: Wie beurteilt der Senat die Angemessenheit der tatsächlich aufgewendeten Mittel heute?

Eine auch nur geschätzte Größenordnung zu nennen, wäre stark spekulativ, da konkrete Planungen nicht für alle sanierungsbedürftigen Gebäude vorliegen.

Der Senat geht davon aus, dass mithilfe der Mittel für Substanzerhaltung, die jährlich über die Mieten in den Bauunterhalt inklusive funktioneller Umbauten (siehe Fragen 3 und 4) fließen und durch die jährlichen Haushaltszuschüsse für die daneben durchgeführten Gebäudesanierungsprogramme ein sukzessiver Abbau des Sanierungsbedarfs gewährleistet ist.

12. Wie hat sich Personalausstattung der für Bauunterhalt und Sanierung der bremischen Immobilien zuständigen Stellen in der Verwaltung seit 2001 verändert? Bitte Angaben in VZÄ und Jahren.

Die Personalentwicklung ist aus der als Anlage beigefügten Übersicht ersichtlich. Die Übersicht weist die Entwicklung seit 2004 aus; Zahlen aus älteren Jahren wären nur mit unverhältnismäßigem Aufwand zu ermitteln gewesen.

II. Sanierung und Bauunterhalt der bremischen Straßen und Ingenieurbauwerke (Brücken, Hochstraßen).

13. Gibt es für Straßenbauunterhalt vergleichbare Richtlinien wie die KGSt-Bemessung bei Immobilien? Wenn ja, welche Mittel müssten demzufolge für den Bauunterhalt der bremischen Straßen jährlich aufgewendet werden? Wenn nicht, welche Mittel sind nach Abschätzung des Senats auskömmlich?

Für den Bereich der Straßenerhaltung gibt es keine Richtlinie, die der der KGSt zur Bemessung bei Immobilien entspricht.

Die Struktur der Straßenerhaltung ist in den verschiedenen Kommunen sehr unterschiedlich aufgebaut. Im Haushalt Bremens stehen Mittel für die laufende Verkehrssicherung, Winterschäden und Sanierungsmaßnahmen von Straßen in Höhe von rd. 12 Mio. € jährlich zur Verfügung. Hinzu kommen Mittel für einzelne Neubau- und Sanierungsprojekte. Die Mittel wurden in der laufenden Legislaturperiode gegenüber Vorjahren ausgeweitet und erlauben eine mit anderen Großstädten vergleichbare Pflege der Infrastruktur, die allerdings keine Vollsanierung im Sinne des Ausgleichs aller Wertverluste beinhaltet.

Der Senat hält diesen Umgang mit der Situation und den Rahmenbedingungen für angemessen.

14. Welche Beträge sind für die öffentlichen Straßen seit 2007 für Bauunterhalt aufgewendet worden? Wir bitten um eine jahresweise Auflistung der geplanten Ausgaben und der tatsächlich abgeflossenen Mittel/Jahr. Falls es deutliche Unterschiede zwischen den geplanten und den tatsächlich abgeflossenen Mitteln gibt, bitten wir um eine zusätzliche Erläuterung der Gründe.

Seit 2007 standen im Haushalt für die Unterhaltung und Erhaltung von Straßen folgende Mittel bereit:

In T€	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014 (11.08.14)
Plan	7 460	7 700	7 400	13 200	10 600	11 150	11 150	12 523
Ist	12 478	8 994	7 826	11 661	14 866	12 780	13 967	8 332

Diese Mittel werden sowohl für die betriebliche Unterhaltung, wie z. B. Winterdienst, Markierung oder Anordnungen, für bauliche Unterhaltung wie kleinteilige Ausbesserungsarbeiten, als auch für die Instandsetzung und Erneuerung (siehe auch Antwort zu Frage 16) von Straßen eingesetzt. Die Mittel werden grundsätzlich vollständig verausgabt bzw. in einzelnen Jahren die Planansätze überschritten. Ursache sind u. a. die nicht planbaren Ausgaben für den Winterdienst sowie die Beseitigung von Winterschäden, um die Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit zu gewährleisten. In den Jahren 2010/2011 war es durch verspätete Rechnungsstellung und Schlechtleistungen zu Zahlungsverzögerungen in das Folgejahr gekommen.

15. Welcher Sanierungsbedarf der bremschen Straßen ist durch das Pavementmanagementsystem seit seiner Einführung 1998 ermittelt worden (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Der Sanierungsbedarf für die bremschen Fahrbahnen ist erst nach der vollständigen Erfassung des Straßenbestands ermittelt worden. Es stehen somit Zahlen ab dem Jahr 2003 zur Verfügung (siehe folgende Tabelle).

Jahr	Sanierungsstau (kumuliert) Mio. €	
2003	30,1	
2004	39,1	
2005	45,9	
2006	52,5	
2007	59,1	
2008	70,1	
2009	79,0	
2010	90,0	
2011	98,3	
2012	112,9	
2013	ca. 120,0	Sanierungsstau

Die Bemessung des Sanierungsstaus Straße erfolgt auf der Grundlage empirisch ermittelter Werte im Pavementmanagementsystem (PMS). Das PMS beruht auf einheitlich festgelegten bundesweiten Vorgaben in Bezug auf die Lebensdauer einzelner Straßenbestandteile in Abhängigkeit zu den festgestellten Zuständen der Straßen. Dabei wird davon ausgegangen, dass

alle Erhaltungsmaßnahmen zum wirtschaftlich optimalsten Zeitpunkt durchgeführt werden.

16. Welche Beträge sind für die öffentlichen Straßen seit 2007 für Sanierung aufgewendet worden? Wir bitten um eine jahresweise Auflistung der geplanten Ausgaben und der tatsächlich abgeflossenen Mittel/Jahr. Falls es deutliche Unterschiede zwischen den geplanten und den tatsächlich abgeflossenen Mitteln gibt, bitten wir um eine zusätzliche Erläuterung der Gründe.

Zur Sanierung von Straßen zählen alle Vorhaben der Instandsetzung und Erneuerung sowie Um- und Ausbaumaßnahmen. Vorhaben der Instandsetzung und Erneuerung werden u. a. aus der Vermögensplanposition „Erhaltung von Straßen“ finanziert. Daneben werden u. a. aus den Positionen „Erneuerung von Radwegen“, „Straßenbauarbeiten im Zusammenhang mit dem Um-/Ausbau von Straßenbahnlinien“ sowie „Folgekosten Kanalbau-stufenprogramm“ Ausgaben für die Sanierung von Straßen getätigt.

Maßnahmen über 250 000 € werden als Einzelvorlagen der Deputation zur Genehmigung vorgelegt und im Vermögensplan des SV Infra einzeln dargestellt. Abweichungen zwischen Plan- und Ist-Werten ergeben sich insbesondere durch geänderte Bauabläufe. Dazu zählen einzelne Maßnahmen wie der Umbau der Hartwigstraße (Ist-Ausgabe für Straßenbau 1,172 Mio. €), der Duckwitzstraße (2,605 Mio. €), des Niedersachsendamms (2,964 Mio. €), des Buntentorsteinwegs (2,551 Mio. €), des Waller Rings/Osterfeuerberger Rings (1,829 Mio. €), der Wartburgstraße (1,494 Mio. €) oder des Leibnizplatzes (1,570 Mio. €).

Ausgaben für die Sanierung von Straßen

In T€	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014 (08/14)
Instandsetzung/Erneuerung von Straßen	4 091	1 443	1 485	1 228	1 735	1 450	1 610	705
Instandsetzung/Erneuerung von Geh- und Radwegen	283	717	1 022	495	549	849	1 150	344
Um- und Ausbau von Straßen	7 075	4 661	7 795	4 210	3 458	4 898	6 509	2 035
Summe	11 449	6 821	10 302	5 933	5 742	7 197	9 269	3 084

17. Gibt es für den Bauunterhalt der bremsischen Ingenieurbauwerke vergleichbare Richtlinien wie die KGSt-Bemessung bei Immobilien? Wenn ja, welche Mittel müssten demzufolge für den Bauunterhalt der bremsischen Straßen jährlich aufgewendet werden? Wenn nicht, welche Mittel sind nach Abschätzung des Senats auskömmlich?
18. Welche Beträge sind für die öffentlichen Ingenieurbauwerke seit 2007 für Bauunterhalt aufgewendet worden? Wir bitten um eine jahresweise Auflistung der geplanten Ausgaben und der tatsächlich abgeflossenen Mittel/Jahr. Falls es deutliche Unterschiede zwischen den geplanten und den tatsächlich abgeflossenen Mitteln gibt, bitten wir um eine zusätzliche Erläuterung der Gründe.

Für die Bauunterhaltung der Ingenieurbauwerke gibt es keine vergleichbare Richtlinie wie die KGSt-Bemessung. Im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten wurden seit 2007 für die Unterhaltung und Erhaltung von Ingenieurbauwerken folgende Mittel von Senat und Bürgerschaft aus dem Haushalt bereitgestellt:

In T€	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014 (08/14)
Plan	2 747	3 725	3 702	2 200	2 200	2 200	2 200	2 200
Ist	3 178	6 119	4 026	2 117	2 393	2 045	2 457	761

Diese Mittel werden für die betriebliche Unterhaltung, wie z. B. Reinigungsarbeiten an Ingenieurbauwerken oder Stromkosten für Rolltreppen, für die bauliche Unterhaltung sowie für die Erhaltung/Instandsetzung von Ingenieurbauwerken eingesetzt. Die Mittel werden grundsätzlich vollständig verausgabt bzw. in einzelnen Jahren die Planansätze überschritten.

Die Mehrausgaben in den Jahren 2008/2009 wurden für die Sanierung der Karl-Carstens-Brücke sowie die Bürgermeister-Smidt-Brücke getätigt. Grund für die Mehrausgaben waren Bauverzögerungen. Die entsprechenden Planwerte wurden bereits beginnend mit dem Jahr 2005 im Wirtschaftsplan eingestellt.

Der Senat hält diesen Umgang mit der Situation und den Rahmenbedingungen für angemessen.

19. Welche Informationen besitzt der Senat über den Sanierungsbedarf an öffentlichen Ingenieurbauwerken? Gibt es neben den sicher erfassten „offensichtlichen Schäden“ auch eine Abschätzung des Gesamtsanierungsbedarfs? Wir bitten um eine nach Jahren aufgeschlüsselte Aufstellung dieser Kennwerte seit 2007.
20. Welche Ingenieurbauwerke weisen zurzeit „offensichtliche Schäden“ in welcher jeweiligen Höhe auf?

Die Brücken und die übrigen Ingenieurbauwerke (Treppen, Stützmauern, Durchlässe, Lärmschutzwände u. a.) sind nach DIN 1976 zu überwachen, d. h. sie werden jährlich besichtigt und im Abstand von drei Jahren geprüft, wobei jede zweite Prüfung als Hauptprüfung durchgeführt wird.

Die Prüfungen der Bauwerke und die Schadensaufnahme erfolgt nach der „Richtlinie zur einheitlichen Erfassung, Bewertung, Aufzeichnung und Auswertung von Ergebnissen der Bauwerksprüfungen nach DIN 1076 (RI-EBW-PRÜF)“.

Die Schäden werden IT-unterstützt erfasst und bewertet. Ist die Standicherheit und/oder die Verkehrssicherheit des Bauwerks beeinträchtigt oder liegen gegebenenfalls erhebliche Einzelschäden vor, sind die Bauwerke in einem kürzeren Zeitraum als routinemäßig vorgesehen, instand zu setzen. Gegebenenfalls können Gewichtsbeschränkungen erforderlich werden, schlimmstenfalls Sperrungen.

Derzeit werden zunächst vordringlich alle Brücken auf den Hauptverkehrsachsen statisch nachgerechnet. Aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens, insbesondere des Schwerlastverkehrs, hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hierzu eine Nachrechnungsrichtlinie erlassen. Aufgrund dieser Richtlinie ist davon auszugehen, dass im innerstädtischen Bereich Brücken verstärkt oder erneuert werden müssen. Welche Brücken betroffen sind und mit welchen Aufwendungen zu rechnen ist, kann erst nach Vorliegen der Ergebnisse der Nachrechnung erfolgen.

Im Moment stehen 19 Brücken unter genauester Beobachtung und befinden sich je nach Hauptschadensart in einer kurz- bis mittelfristigen Instandsetzungsplanung. Weitere 54 Bauwerke sind als vordringliche Planungsvorhaben geführt.

Eine umfassende Schadenshöhe (bzw. Sanierungsstau) für alle Bauwerke kann erst nach Abschluss der Planungsleistungen spezifiziert werden.

21. Welche Beträge sind für die öffentlichen Ingenieurbauwerke seit 2007 für Sanierung aufgewendet worden? Wir bitten um eine jahresweise Auflistung der geplanten Ausgaben und der tatsächlich abgeflossenen Mittel/Jahr. Falls es deutliche Unterschiede zwischen den geplanten und den tatsächlich abgeflossenen Mitteln gibt, bitten wir um eine zusätzliche Erläuterung der Gründe.
22. Wie beurteilt der Senat die Angemessenheit der tatsächlich aufgewendeten Mittel für Bauunterhalt und Sanierung der bremischen öffentlichen

Straßen und Ingenieurbauwerke in Anbetracht der Entwicklung des Sanierungsstaus in den letzten Jahren?

Der Senat hat sich der Thematik der Brücken im Rahmen seiner sanierungsbedingten Möglichkeiten vordringlich angenommen. So sind die Bauwerke Karl-Castens-Brücke, Bürgermeister-Smidt-Brücke oder in jüngster Zeit Lesumbrücke und Wümmebrücke gerade erst im Umfang von insgesamt 22,27 Mio. € saniert worden. Zudem wurde im Haushalt 2012 erstmalig ein kontinuierliches Brückensanierungsprogramm aufgelegt und mit 2 Mio. € jährlich einschließlich Bundesmitteln ausgestattet.

Gemäß allgemeiner Begriffssystematik zählen zur Sanierung von Ingenieurbauwerken alle Vorhaben der Instandsetzung sowie Ersatzbauten und Umbauten. Maßnahmen über 250 000 € werden als Einzelvorlagen der Deputation zur Genehmigung vorgelegt und im Vermögensplan des SV Infra einzeln dargestellt. Abweichungen zwischen Plan- und Istwerten ergeben sich insbesondere durch geänderte Bauabläufe.

Ausgaben für Sanierung (Instandsetzung/Ersatzbau) von Ingenieurbauwerken

In T€	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Ist	2 427	11 649	6 460	4 132	4 514	7 987	5 511

In den Zahlen sind auch die Ausgaben für die Sanierung des gemeinsamen Projektes „Concordia-Tunnel“ mit der Deutschen Bahn (Bremer Anteil 12,6 Mio. €) enthalten.

Zur näheren Erläuterung sind exemplarisch fünf Bauvorhaben ausgewählt worden und hinsichtlich der Plan- und Istwerte für die einzelnen Jahre in der Anlage 2 dargestellt.

Der Senat hält diesen Umgang mit der Situation und den Rahmenbedingungen für angemessen.

23. Wie hat sich Personalausstattung der für Bauunterhalt und Sanierung der bremischen Straßen und Ingenieurbauwerke zuständigen Stellen in der Verwaltung seit 2001 verändert? Bitte Angaben in VZÄ und Jahren.

Die Personalausstattung im Bereich der Er- und Unterhaltung von Straßen und Brücken unterlag wie auch andere Bereiche der PEP-Quote. In der Folge wurden Planungs- und Projektsteuerungsaufgaben weitgehend unter Einbeziehung externer Büros wahrgenommen. Auch wurden eigene Straßenwärter zugunsten von externen Unternehmen in den Unterhaltungsbezirken abgebaut.

Als Stellenzahl	2001	2003	2008	2013
Neubau von Straßen	23,5	18	13,7	11
Straßenerhaltung (ohne Autobahnmeisterei)	92	86	73,7	66,5
Brückenerhaltung	24	21	18,8	16,3
Erhaltung im Bauamt Bremen-Nord	13	13	11	10
Summe	152,5	138	116,2	103,8

III. Sanierung und Bauunterhalt der bremischen Häfen und Hafenanlagen

24. Gibt es für den Bauunterhalt von Häfen und Hafenanlagen vergleichbare Richtlinien wie die KGSt-Bemessung bei Immobilien? Wenn ja, welche Mittel müssten demzufolge für den Bauunterhalt der bremischen Hafenanlagen jährlich aufgewendet werden? Wenn nicht, welche Mittel sind nach Abschätzung des Senats auskömmlich?

Für die Bauunterhaltung von Hafenanlagen gibt es keine mit der KGSt-Bemessung vergleichbaren Richtlinien. Die zur Verfügung stehenden Unterhaltungsmittel waren in den vergangenen Jahren ausreichend, um einen funktionsfähigen Zustand der Anlagen weitgehend zu gewährleisten.

Auch zukünftig ist der Mittelbedarf unter Berücksichtigung des Zuwachses und des alters- und nutzungsbedingten Zustandes der Hafenanlagen regelmäßig zu überprüfen und anzupassen.

25. Welche Beträge sind für die Hafenanlagen seit 2007 für Bauunterhalt aufgewendet worden? Wir bitten um eine jahresweise Auflistung der geplanten Ausgaben und der tatsächlich abgeflossenen Mittel/Jahr. Falls es deutliche Unterschiede zwischen den geplanten und den tatsächlich abgeflossenen Mitteln gibt, bitten wir um eine zusätzliche Erläuterung der Gründe.
26. Welche Informationen besitzt der Senat über den Sanierungsbedarf an den Hafenanlagen? Gibt es neben den „offensichtlichen Schäden“ auch eine Abschätzung des Gesamtanierungsbedarfs? Wir bitten um eine nach Jahren aufgeschlüsselte Aufstellung dieser Kennwerte seit 2007.
27. Welche Beträge sind für die Hafenanlagen seit 2007 für Sanierung aufgewendet worden? Wir bitten um eine jahresweise Auflistung der geplanten Ausgaben und der tatsächlich abgeflossenen Mittel/Jahr. Falls es deutliche Unterschiede zwischen den geplanten und den tatsächlich abgeflossenen Mitteln gibt, bitten wir um eine zusätzliche Erläuterung der Gründe.

Vorbemerkung: Bei der Einplanung und Verwendung der Haushaltsmittel für Hafenanlagen wird keine Unterscheidung zwischen Unterhaltung (Erhalt bzw. Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit) und Sanierung (zusätzliche Modernisierung oder Anpassung an geänderte Nutzung) vorgenommen. Daher umfasst die folgende Beantwortung der Fragen 25 bis 27 sowohl Unterhaltung als auch Sanierung.

Eine Abgrenzung erfolgt lediglich zur Ersatzinvestition, die einer Herstellung eines neuwertigen Bauwerkes anstelle des alten entspricht. Diese Maßnahmen sind in den nachfolgenden Antworten nicht berücksichtigt.

Die Aufwendungen für die Unterhaltung (einschließlich Sanierung) von Anlagen in den bremischen Häfen seit 2007 stellen sich wie folgt dar:

Jahr	2007 in €	2008 in €	2009 in €	2010 in €	2011 in €	2012 in €	2013 in €
Plan	28 359 300	33 027 800	30 162 800	34 890 286	36 826 413	41 308 184	37 818 937
Ist	33 977 992	30 091 387	28 211 001	27 043 028	33 145 804	30 405 769	33 342 136
Abweichung	+ 20 %	- 9 %	- 6 %	- 22 %	- 10 %	- 26 %	- 12 %

Seit dem Jahr 2008 wurde die in den auf zwei Jahre bezogenen Planwerte (Doppelhaushalte) durch günstige Rahmenbedingungen und sparsame Aufgabenerledigung nicht in vollem Umfang benötigt. Größere Minderausgaben gegenüber dem Plan sind wie folgt zu erklären:

- Für 2010 waren aufgrund bis dahin noch nicht vorliegender Erfahrungswerte in erheblichem Umfang Unterhaltungsbaggerungen für die Wendestelle vor dem CT 4 angesetzt worden. Zur Erhaltung der Wassertiefen mussten diese jedoch in deutlich geringerem Maße ausgeführt werden, was zu wesentlichen Einsparungen führte.
- Für die Jahre 2012 und 2013 war davon ausgegangen worden, dass wesentlich mehr Unterhaltungsarbeiten an Fremdfirmen vergeben werden müssen, als dies tatsächlich erforderlich wurde. Die Erledigung der Arbeiten durch eigenes Personal der bremenports machte die dargestellten Minderausgaben möglich.
- In 2012 konnte darüber hinaus ein geplanter Wechsel eines Schleusentores und dessen Wartung aufgrund mangelnder Verfügbarkeit von Dockkapazitäten der beauftragten Werft nicht in vollem Umfang abgearbeitet werden und wurde teilweise auf das Folgejahr verschoben.

Die bremenports führt in regelmäßigen Abständen Inspektionen der Hafenanlagen durch und dokumentiert diese. Im Falle erheblicher Mängel an der Bauwerkssubstanz erfolgt eine Risikomeldung an das Ressort. Derzeit wird der daraus resultierende Erkenntnisstand von bremenports in einem Zu-

standsbericht aller Hafenanlagen und Ufereinfassungen zusammengestellt. Darauf aufbauend wird ein Sanierungskonzept (einschließlich erforderlicher Ersatzmaßnahmen) erarbeitet, das auch Vorschläge für deren Finanzierung enthält. Gemäß Beschluss vom 4. Juni 2014 (Vorlage Nr. 18/567-L/S) sollen diese Berichte den Deputationen für Wirtschaft, Arbeit und Häfen bis Ende 2014 vorgelegt werden.

28. Wie beurteilt der Senat die Angemessenheit der tatsächlich aufgewendeten Mittel für Bauunterhalt und Sanierung der bremischen Häfen in Anbetracht der Entwicklung des Sanierungsstaus in den letzten Jahren?

Für die notwendigen Unterhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen sowie für Ersatzinvestitionen wurden in der Vergangenheit Finanzmittel im benötigten Umfang zur Verfügung gestellt. Im Sinne einer wirtschaftlichen Erhaltung der Funktionsfähigkeit der Hafenanlagen werden größere Sanierungen und insbesondere Ersatzinvestitionen erst dann vorgenommen, wenn der Bauwerkszustand dies zwingend erforderlich macht. Das führt dazu, dass zahlreiche Anlagen ihre rechnerische Nutzungsdauer bereits deutlich überschritten haben, bevor umfangreiche Sanierungs- oder Ersatzmaßnahmen vorgenommen werden. Dies ist jedoch nicht als mangelnde Anlagenerhaltung, sondern als wirtschaftliche Aufgabenerledigung im Rahmen der begrenzten Budgets zu werten.

Die erheblichen Ausbauten der Hafeninfrastruktur in den vergangenen Jahren sowie das fortschreitende Alter und die erhöhte nutzungsbedingte Beanspruchung der Bauwerke werden den Umfang der erforderlichen Unterhaltungs-, Sanierungs- und Ersatzmaßnahmen kontinuierlich erhöhen.

IV. Bewertung

29. Teilt der Senat die Auffassung des Rechnungshofs, dass ein Sanierungsstau, der nicht schrittweise abgebaut wird, zu zusätzlichen Folgekosten aufgrund zunehmender Schäden führt, sich der Sanierungsstau also „verzinst“? Wenn dies so ist, welche Möglichkeiten sieht der Senat, diese materiellen Schulden an öffentlichem Eigentum in den nächsten Jahren zu verringern? Welche Gefahren ergeben sich durch den abnehmenden Abstand zur Neuverschuldungsobergrenze gemäß Sanierungsvereinbarung?

Der Senat teilt die Auffassung des Rechnungshofs, dass es notwendig ist, den Sanierungsstau schrittweise abzubauen. Deshalb sind in den beschlossenen Haushalten Ermächtigungen für einen sukzessiven Abbau des Sanierungsstaus bereitgestellt.

Eine Erhöhung von Ausgaben für Zwecke der Sanierung von öffentlicher Infrastruktur ohne gleichzeitigen Ausgleich an anderer Stelle würde den Abstand zur vereinbarten Neuverschuldungsobergrenze verringern und das Risiko einer Überschreitung der gemäß Sanierungsvereinbarung vorgegebenen Kreditgrenze erhöhen. Die Möglichkeiten, auf ungünstige Entwicklungen (z. B. bei Steuern, Zinsen) zu reagieren, wären nur noch in eingeschränktem Maße vorhanden. Eine vom Stabilitätsrat festgestellte Überschreitung der Obergrenze des strukturellen Finanzierungssaldos aus Gründen, die nicht durch die in der Verwaltungsvereinbarung mit dem Bund skizzierten Ausnahmetatbestände gedeckt sind, hätte den Fortfall der Konsolidierungshilfe von rd. 300 Mio. € in dem entsprechenden Jahr zur Folge.

30. Wie würde der Stabilitätsrat eine höhere Neuverschuldung innerhalb der Grenzen des Sanierungspfades (Ausnutzung des „Sicherheitsabstandes“) bewerten, wenn Bremen den Nachweis erbrächte, dass die Folgekosten einer unterlassenen Sanierung bzw. eines zu geringen Bauunterhalts deutlich höher liegen als die gegenwärtigen Kreditzinsen?

Bremen hat mit dem Stabilitätsrat ein Sanierungsprogramm mit einem Abbaupfad für die Nettokreditaufnahme verabredet. Der Stabilitätsrat erwartet, dass Bremen strukturelle Verbesserungen gegenüber der Planung, insbesondere Steuermehreinnahmen, zur weiteren Konsolidierung des Haushalts verwendet werden.

Bremen wurde wiederholt auf seine im Vergleich mit anderen Ländern hohen Investitionsausgaben hingewiesen. Die Einschätzung des Stabilitätsrats, in dem Bereich läge ein weiteres Konsolidierungspotenzial, wurde vom Senat immer zurückgewiesen. Eine andere politische Schwerpunktsetzung in Form von höheren Instandsetzungsinvestitionen ist nach der Logik des Stabilitätsrats durch die Absenkung von anderen Ausgaben und nicht durch die Erhöhung der Nettokreditaufnahme zu finanzieren.

Im Rahmen des Prozesses zur Neuordnung der Aufgabenwahrnehmung läuft derzeit ein Projekt zur Verbesserung der Steuerung im Immobilienmanagement. Ziel dieses Projekts ist die Optimierung der Schnittstellen zwischen Immobilien Bremen, den Ressorts und den Nutzern. Durch die Verringerung von Schnittstellen und die Verschlankung von Prozessen, insbesondere der Durchführung von Baumaßnahmen, ergibt sich ein entsprechender Beitrag zur Konsolidierung.

Frage 12: Wie hat sich Personalausstattung der für Bauunterhalt und Sanierung der bremischen Immobilien zuständigen Stellen in der Verwaltung seit 2001 verändert?
Bitte Angaben in VZÄ und Jahren

Entwicklung Personalausstattung "Eigenplanung Bauunterhaltung" und "Projektsteuerung Sanierung/Neu-, Umbau, Erweiterungsbauten"		Sanierung, Neu-, Um-, Erweiterungsbau inkl.		Abweichung zum Vorjahr in %		
Bauunterhaltung (Eigenplanung) inkl. Nutzerprojekte		Nutzerprojekte		Summe	Vorjahr in %	
	VZÄ	1) 2) 3)	VZÄ	1) 2) 3) 6)		
2004	GTM/FMB	39,85	2004	GBI	37,57	77,42
2005	GTM/FMB	36,30	2005	GBI	33,94	70,24
2006	GTM/FMB	37,79	2006	GBI	32,35	70,14
2007	GTM/FMB	40,78	2007	GBI	33,01	73,79
2008	GTM/FMB	39,85	2008	GBI	33,70	73,55
2009	IB AöR	35,64	2009	IB AöR	42,53 5)	78,17
2010	IB AöR	34,85	2010	IB AöR	39,95 5)	74,80
2011	IB AöR	32,65	2011	IB AöR	35,12 5)	67,77
2012	IB AöR	31,74	2012	IB AöR	31,65	63,39
2013	IB AöR	33,18	2013	IB AöR	34,16	67,34
2014 Prognose	IB AöR	38,11	2014 Prognose	IB AöR	33,51	71,62
2015 Plan	IB AöR	38,76	2015 Plan	IB AöR	32,35	71,11
2016 Plan	IB AöR	32,51	2016 Plan	IB AöR	31,85	64,36

Anmerkungen:

- 1) VZÄ = Vollzeitäquivalente im Jahresdurchschnitt
- 2) Mitarbeiter in Altersteilzeit wurden unterschiedlich gezählt; bis Ende 2008 bei GTM mit Faktor 0,7 sowohl in der aktiven als auch in der passiven Phase; danach mit Faktor 1 bzw. 0.
- 3) inkl. Leiharbeitnehmer und befristete Beschäftigte
- 4) inkl. 5 befristete VZÄ zur Abarbeitung des Instandhaltungsstaus im sog. Kleinen Bauunterhalt
- 5) Konjunkturprogramm II
- 6) ohne freie Mitarbeiter, diese werden als bezogene Leistungen ausgewiesen

Anmerkungen intern:

- a) Die VZÄ für Sanierung ab 2009 setzen sich aus den VZÄ der Abteilung B2 zzgl. 3 VZÄ aus B1 zusammen.
- b) ohne Berücksichtigung des Bereiches interne Steuerungsfunktion (seit 2009 B1)

Anlage 2

In Tsd.	2007		2008		2009		2010		2011		2012		2013	
	Plan	Ist	Plan	Ist	Plan	Ist	Plan	Ist	Plan	Ist	Plan	Ist	Plan	Ist
Karl-Carstens- Brücke	0	916	2.225	2.612	1.575	359	712	129	0	128	0	16	0	0
Bgm.-Smidt-Brücke			1.000	1.659	1.650	1.455	50	5						
Wümmenbrücke						155	3.420	440	2.710	2.389	6.433	4.811	556	3.469
Lesumbrücke					0	1	700	1.248	2.800	1.880	2.660	2.187	0	1.695
Concordia-Tunnel			4.440	6.873	2.710	3.570	3.112	1.833	0	200	0	63	0	1