

Kleine Anfrage der Fraktion der FDP vom 8. Februar 2017

Sanierungsstau auf Bremer Straßen

Laut Pavement-Management-System lag der Sanierungsstau bei Bremer Fahrbahnen im Jahr 2014 bei etwa 135 Mio. €. Allerdings ist nicht nur der Sanierungsstau zu stemmen, sondern auch die laufende Unterhaltung aller Straßen, wodurch der Finanzbedarf noch deutlich höher ausfällt.

Das Amt für Straßen und Verkehr (ASV) hat gegenüber dem Rechnungshof Bremen den zunehmenden Verfall des Straßennetzes bestätigt und eingeräumt, im Wesentlichen nur der Verkehrssicherungspflicht nachkommen zu können. Bereits im Jahr 2013 hat der Rechnungshof das Erhaltungsmanagement kritisiert und in seinem Bericht deutlich gemacht, dass das Aufschieben notwendiger Maßnahmen nachweislich den Straßenkörper schädige, den Vermögenswert verringere, die Nutzbarkeit beeinträchtige und weitere Folgekosten sowie Risiken für die Verkehrssicherheit verursache.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

1. Wie hoch ist das Anlagevermögen der Straßen sowie das Brückenbauwerksvermögen, und wie hat es sich in den vergangenen zehn Jahren – bitte nach Jahren aufgeschlüsselt – entwickelt?
2. Wie sind die aktuellen Zustandswerte der Straßen sowie der Brückenbauwerke? Wie häufig werden diese erfasst, und welche Veränderungen haben sich in den vergangenen zehn Jahren – bitte nach Jahren aufgeschlüsselt – ergeben?
3. Wie bewertet der Senat die Ergebnisse der Zustandserfassungen?
4. Welche Straßen und Brückenbauwerke sind derzeit aufgrund ihres baulichen Zustands ganz oder teilweise gesperrt bzw. nur eingeschränkt nutzbar? Welche sind kurz- bis mittelfristig zu ertüchtigen, weil ansonsten verkehrliche Nutzungseinschränkungen oder sogar Sperrungen drohen?
5. Welcher Sanierungsbedarf wurde gemäß Pavement-Management-System für die bremischen Straßen in den vergangenen zehn Jahren jeweils jährlich ermittelt?
6. Welche Kenntnis hat der Senat über den Sanierungsbedarf an kommunalen Brückenbauwerken, und wie hoch beziffert er den gegenwärtigen Sanierungsstau?
7. Welche Maßnahmen wurden im Rahmen des Großbrückenprogramms realisiert, und wird dessen bisherige Mittelausstattung als auskömmlich betrachtet?
8. Welche Mittel sind in den vergangenen zehn Jahren jeweils jährlich in den folgenden Bereichen aufgewendet worden:
 - a) Bauliche Unterhaltung von Straßen,
 - b) Instandsetzung und Erneuerung von Straßen,
 - c) Um- und Ausbau von Straßen,
 - d) bauliche Unterhaltung von Geh- und Radwegen,
 - e) Instandsetzung und Erneuerung von Geh- und Radwegen,
 - f) Um- und Ausbaumaßnahmen von Geh- und Radwegen,

- g) bauliche Unterhaltung von Brücken und sonstigen Ingenieurbauwerken,
 - h) Instandsetzung und Erneuerung von Brücken und sonstigen Ingenieurbauwerken,
 - i) Um- und Ausbaumaßnahmen von Brücken und Ingenieurbauwerken?
9. Welche Kosten hat die Beseitigung von Winterschäden in den vergangenen zehn Jahren pro Jahr jeweils verursacht?
 10. In welchem Turnus wird der Sanierungsbedarf ermittelt? In welchem Turnus werden Maßnahmen durchgeführt, und inwiefern wird dieser flexibel angepasst?
 11. Inwiefern gibt es eine Prioritätenliste der durchzuführenden Sanierungsmaßnahmen, und nach welchen Kriterien erfolgt die Vorhabenplanung?
 12. Inwiefern wurde der Empfehlung des Landesrechnungshofs aus dem Jahresbericht 2013 Rechnung getragen und das Mittel der Erfolgskontrolle eingeführt bzw. wie wird aktuell die Wirtschaftlichkeit einer Baumaßnahme beurteilt?

Rainer W. Buchholz, Dr. Magnus Buhlert,
Lencke Steiner und Fraktion der FDP

D a z u

Antwort des Senats vom 28. März 2017

Die Beantwortung der Fragen bezieht sich ausschließlich auf die kommunalen Straßen und Brückenbauwerke. Darüber hinaus existieren zahlreiche Straßen und Brückenbauwerke in den Sondervermögen (SV Überseestadt, SV Fischereihafen und SV Hafen), die ebenfalls einen teilweisen Sanierungsstau aufweisen bzw. hohe Unterhaltsaufwendungen verursachen.

Das ASV stellt derzeit das „Pavement-Management-System“ (PMS) auf ein „integriertes Erhaltungsmanagementsystem“ (iMS) mit dem Ziel um, zukünftig die vier Säulen „Straßenkontrolle“, „Aufbruchkataster“, „Gewährleistungskataster“ und „betriebswirtschaftliche Anlagevermögens Erfassung“ zusammenzuführen. Damit soll es gelingen, zukünftig trotz sich reduzierender Personalressourcen diesen vier Säulen weiterhin gerecht zu werden und Synergien zu erzeugen, die eine deutlich verbesserte Kenntnis der zusammenhängenden Problematiken in der Straßenerhaltung zur Folge haben.

Vor diesem Hintergrund sind die Daten zum „Anlagevermögen und Sanierungsstau“ in den letzten Jahren nicht weiter berechnet worden, da neue Grundlagen geschaffen werden, um die Daten deutlich besser zu erheben und zukünftig besser zu vergleichen. Die erbetenen Zahlen in diesem Kontext können somit derzeit nicht für die Straßen benannt werden.

Nach derzeitigem Stand ist davon auszugehen, dass das neue System iMS im nächsten Jahr zur Verfügung steht.

1. Wie hoch ist das Anlagevermögen der Straßen sowie das Brückenbauwerksvermögen, und wie hat es sich in den vergangenen zehn Jahren – bitte nach Jahren aufgeschlüsselt – entwickelt?

Das bilanzielle Anlagevermögen für Straßen, Wege und Plätze und Brücken hat sich im SV Infra in den vergangenen zehn Jahren folgendermaßen entwickelt:

| In T€ | Straßen, Wege und Plätze | Brücken | Gesamt |
|-------|-----------------------------|---------|-----------|
| 2006 | 989 897 | 253 579 | 1 243 476 |
| 2007 | 970 583 | 250 066 | 1 220 649 |
| 2008 | 954 526 | 245 724 | 1 200 250 |
| 2009 | 929 283 | 239 308 | 1 168 591 |
| 2010 | 918 726 | 232 796 | 1 151 522 |
| 2011 | 914 696 | 225 365 | 1 140 061 |

| In T€ | Straßen, Wege und Plätze | Brücken | Gesamt |
|-------|-----------------------------|---------|-----------|
| 2012 | 889 669 | 217 935 | 1 107 604 |
| 2013 | 898 572 | 210 508 | 1 109 080 |
| 2014 | 870 635 | 203 924 | 1 074 559 |
| 2015 | 851 060 | 197 760 | 1 048 820 |
| 2016 | 833 751 | 193 449 | 1 027 200 |

Das bilanzielle Anlagevermögen hat sich im Zeitraum 2006 bis 2016 um rd. 200 Mio. € verringert.

2. Wie sind die aktuellen Zustandswerte der Straßen sowie der Brückenbauwerke? Wie häufig werden diese erfasst, und welche Veränderungen haben sich in den vergangenen zehn Jahren – bitte nach Jahren aufgeschlüsselt – ergeben?

Die Zustandswerte der Straßen werden aktuell nur aus der Straßenkontrolle abgeleitet. Eine Veränderung über die vergangenen zehn Jahre lässt sich hieraus nicht darstellen.

Die Straßenkontrollen finden je nach Straßengattung in einem zwei-, vier- oder achtwöchigen Rhythmus statt.

Der aktuelle Zustand der Bremer Brücken stellt sich gemäß nachfolgender Tabelle dar:

| Zustandsnotenbereiche | Brücken der Stadtgemeinde | |
|---|---------------------------|-------------------------|
| | Brückenfläche (%) | Anzahl Teilbauwerke (%) |
| 1,0 bis 1,4 (sehr guter Zustand) | 7,2 | 20,3 |
| 1,5 bis 1,9 (guter Zustand) | 8,4 | 21,1 |
| 2,0 bis 2,4 (befriedigender Zustand) | 45,6 | 40,3 |
| 2,5 bis 2,9 (ausreichender Zustand) | 29,3 | 12,6 |
| 3,0 bis 3,4 (nicht ausreichender Zustand) | 8,4 | 3,8 |
| 3,5 bis 4,0 (ungenügender Zustand) | 1,1 | 1,9 |

Der Zustand der Brücken wird durch eine Zustandsnote gekennzeichnet. Grundlage der Zustandsnote für Brückenbauwerke sind die Ergebnisse der nach DIN 1076 regelmäßig stattfindenden Bauwerksprüfungen unter Berücksichtigung der „Richtlinien zur einheitlichen Erfassung, Bewertung, Aufzeichnung und Auswertung der Bauwerksprüfungen nach DIN 1076 (RI-EBW-PRÜF)“. Die Prüfungen sind grundsätzlich aufgeteilt in Hauptprüfungen und einfache Prüfungen. Die Hauptprüfung ist jedes sechstes Jahr durchzuführen. Die einfache Prüfung erfolgt drei Jahre nach einer Hauptprüfung.

Die bei der Hauptprüfung und der einfachen Prüfung erfassten Zustandsdaten der Brücken werden über das Programmsystem SIB-BAUWERKE abgebildet. In diesem Programmsystem werden die Bauwerksdaten in einer Datenbank abgelegt und bilden den jeweiligen aktuellen Stand wieder. Daten über die anteilige Entwicklung des Zustands der Brücken liegen für die zurückliegenden zehn Jahre nicht vor.

3. Wie bewertet der Senat die Ergebnisse der Zustandserfassungen?

Dem Senat ist die Erhaltung der Bremer Straßen ein wichtiges Anliegen. Der Zustand zahlreicher bremischer Straßen und Brücken ist verbesserungsbedürftig. Beide Themen stehen derzeit auf der Agenda der Länder und Kommunen.

Die Erhaltung und Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur hat deshalb bei den Investitionen sehr hohe Priorität. Der Senat hat im Rahmen der Haushalts-

aufstellungen der letzten Jahre den Erhalt der kommunalen Straßeninfrastruktur sowie die Brückensanierung als einen Schwerpunktbereich angesehen und die Mittel im Rahmen des Möglichen erhöht. Für Brücken wurde im Doppelhaushalt 2012/2013 erstmalig ein Großbrückenprogramm eingerichtet. Über die Mittelausstattung 2018/2019 werden Senat und Stadtbürgerschaft auf Grundlage der konkreten Maßnahmenplanungen unter Berücksichtigung dieser Schwerpunktsetzung im Rahmen der Haushaltsaufstellung beraten.

4. Welche Straßen und Brückenbauwerke sind derzeit aufgrund ihres baulichen Zustands ganz oder teilweise gesperrt bzw. nur eingeschränkt nutzbar? Welche sind kurz- bis mittelfristig zu ertüchtigen, weil ansonsten verkehrliche Nutzungseinschränkungen oder sogar Sperrungen drohen?

Derzeit sind keine Straßen gesperrt oder nur eingeschränkt nutzbar. Aktuell können keine Straßen explizit benannt werden, in denen Nutzungseinschränkungen oder Sperrungen drohen.

Seit 2010 wurden insgesamt ca. 4 % der 42 vordringlich nachzurechnenden Brücken abschließend nachgerechnet. Bei allen Nachrechnungen hat sich herausgestellt, dass Defizite in Bezug auf Standsicherheit und Gebrauchstauglichkeit der Bauwerke vorhanden sind. Es wurden daraufhin Ertüchtigungsplanungen aufgenommen und an den Bauwerken umgesetzt. Aufgrund der Erkenntnisse mit den bereits nachgerechneten Bauwerken lässt sich prognostizieren, dass zwei Drittel der nachzurechnenden Bauwerke entweder ertüchtigt oder durch einen Neubau ersetzt werden müssen.

Verkehrliche Nutzungseinschränkungen sind zurzeit u. a. an folgenden Brücken vorhanden:

- BW 295 Brücke Stromer Landstraße/Ochtum,
- BW 207 Vorlandbrücke Borgfelder Allee.

Kurz- bis mittelfristig zu ertüchtigende Brücken:

- BW 543 Hochstraße Zubringer Hemelingen,
- BW 143 Wilhelm-Kaisen-Brücke,
- BW 207 Vorlandbrücke Borgfelder Allee,
- BW 295 Brücke Stromer Landstraße/Ochtum,
- BW 667 Brücke Senator-Balke-Straße,
- BW 697 Brücke zum Rhododendronpark,
- BW 284 Brücke über die Semkenfahrt/Blocklander Hemmstraße,
- BW 823 Brücke In den Wischen/Gröpelingen,
- BW 350 Brücke Warfer Landstraße,
- BW 372 Brücke Waller Straße/Maschinenfleet,
- BW 52 Brücke Achterdiek/Kleine Wümme.

5. Welcher Sanierungsbedarf wurde gemäß Pavement-Management-System für die bremischen Straßen in den vergangenen zehn Jahren jeweils jährlich ermittelt?

Aufgrund einer Systemumstellung kann derzeit nicht auf das Pavement-Management-System zugegriffen werden. Als grober Indikator für den Werteverzehr kann die Höhe der Abschreibungen und der Investitionen im Sondervermögen Infrastruktur, Teilvermögen Verkehr herangezogen werden. Für den Sanierungsstau der bremischen Straßen ergeben sich folgende Werte:

| In Mio. € | Abschreibungen | Investitionen | Differenz |
|-----------|----------------|---------------|-----------|
| 2006 | 25,2 | 12,8 | 12,4 |
| 2007 | 25,4 | 13,4 | 12,0 |
| 2008 | 25,6 | 13,5 | 12,1 |

| In Mio. € | Abschreibungen | Investitionen | Differenz |
|-----------|----------------|---------------|-----------|
| 2009 | 36,2 | 15,8 | 20,4 |
| 2010 | 25,8 | 13,6 | 12,2 |
| 2011 | 27,3 | 14,8 | 12,5 |
| 2012 | 30,6 | 6,5 | 24,1 |
| 2013 | 28,8 | 10,2 | 18,6 |
| 2014 | 29,5 | 6,3 | 23,2 |
| 2015 | 28,6 | 20,1 | 8,5 |
| 2016 | 27,5 | 5,8 | 21,7 |
| Gesamt | 310,5 | 132,8 | 177,7 |

6. Welche Kenntnis hat der Senat über den Sanierungsbedarf an kommunalen Brückenbauwerken, und wie hoch beziffert er den gegenwärtigen Sanierungsstau?

Eine Ermittlung des Sanierungsstaus analog zum Pavement-Management-System für Straßen gibt es bei den Brückenbauwerken nicht. Nach der unter 5. beschriebenen Systematik ergeben sich für die Brückenbauwerke folgende Werte:

| In Mio. € | Abschreibungen | Investitionen | Differenz |
|-----------|----------------|---------------|-----------|
| 2006 | 7,2 | 1,7 | 5,5 |
| 2007 | 7,3 | 2,5 | 4,8 |
| 2008 | 7,3 | 5,4 | 1,9 |
| 2009 | 7,4 | 4,6 | 2,8 |
| 2010 | 7,4 | 3,1 | 4,3 |
| 2011 | 7,4 | 6,0 | 1,4 |
| 2012 | 7,4 | 6,4 | 1 |
| 2013 | 7,4 | 4,8 | 2,6 |
| 2014 | 7,4 | 2,5 | 4,9 |
| 2015 | 7,2 | 2,5 | 4,7 |
| 2016 | 7,5 | 1,4 | 6,1 |
| Gesamt | 80,9 | 40,9 | 40,0 |

Aufgrund eines Wechsels in der Auswertungsmethode wurden die Werte der Investitionen in den Jahren 2006 bis 2011 nach den Grundsätzen der kaufmännischen Sorgfalt geschätzt. Geringere Werte bei einer genaueren Ermittlung der Investitionen der Straßen und der Investitionen der Brücken sind möglich. In der Gesamtsumme der letzten zehn Jahren betrug die Differenz zwischen Abschreibungen und Investitionen rd. 40 Mio. €.

7. Welche Maßnahmen wurden im Rahmen des Großbrückenprogramms realisiert, und wird dessen bisherige Mittelausstattung als auskömmlich betrachtet?

Im Rahmen des Großbrückenprogramms wurden die gemäß Anlage 1 aufgeführten Maßnahmen realisiert. Nach Auffassung des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr ist in Zukunft die Mittelausstattung zu verstärken.

8. Welche Mittel sind in den vergangenen zehn Jahren jeweils jährlich in den folgenden Bereichen aufgewendet worden:

a) Bauliche Unterhaltung von Straßen,

- b) Instandsetzung und Erneuerung von Straßen,
- c) Um- und Ausbau von Straßen,
- d) bauliche Unterhaltung von Geh- und Radwegen,
- e) Instandsetzung und Erneuerung von Geh- und Radwegen,
- f) Um- und Ausbaumaßnahmen von Geh- und Radwegen,
- g) bauliche Unterhaltung von Brücken und sonstigen Ingenieurbauwerken,
- h) Instandsetzung und Erneuerung von Brücken und sonstigen Ingenieurbauwerken,
- i) Um- und Ausbaumaßnahmen von Brücken und Ingenieurbauwerken.

Gemäß den Controllingberichten des SV Infra, Teilvermögen Verkehr, sind die Mittel in folgende Bereiche geflossen (aufgrund des Aufbaus der Controllingberichte wurden die Antworten zu den Fragen 8. b) und 8. c), 8. d) bis 8. f) und 8. h) und 8. i) zusammengefasst):

| In Mio. € | Bauliche Unterhaltung Straßen, Wege, Plätze | Instandsetzung/Um- und Ausbau Straßen, Wege und Plätze | Bauliche Unterhaltung/Erneuerung und Ausbau von Radwegen | Bauliche Unterhaltung Brücken | Instandsetzung/Um- und Ausbau Brücken |
|-----------|---|--|--|-------------------------------|---------------------------------------|
| 2006 | 2,6 | 19,5 | 0,4 | 0,6 | 1,7 |
| 2007 | 2,7 | 19,3 | 0,2 | 0,7 | 2,5 |
| 2008 | 1,9 | 23,9 | 0,7 | 0,8 | 5,4 |
| 2009 | 1,4 | 21,5 | 0,8 | 0,6 | 4,6 |
| 2010 | 2,2 | 15,7 | 0,6 | 0,8 | 3,1 |
| 2011 | 2,4 | 14,5 | 0,9 | 0,7 | 6 |
| 2012 | 1,9 | 18,8 | 0,9 | 0,7 | 9 |
| 2013 | 1,9 | 23,1 | 1,8 | 0,7 | 7,2 |
| 2014 | 1,7 | 21,2 | 2,0 | 0,8 | 4,3 |
| 2015 | 1,9 | 36 | 1,6 | 0,8 | 4,1 |
| 2016 | 1,9 | 19,9 | 1,7 | 0,9 | 4,1 |

9. Welche Kosten hat die Beseitigung von Winterschäden in den vergangenen zehn Jahren pro Jahr jeweils verursacht?

Eine Auflistung der Kosten zur Beseitigung von Winterschäden an Straßen und Brücken wird nicht gesondert erhoben, da die Schäden grundsätzlich im Rahmen bestehender Dienstleistungsverträge instandgesetzt werden. Insofern ist eine gesonderte Darstellung der Kosten nicht möglich. Schäden an Straßen und Brückenbauwerken werden im Rahmen der Zustandserfassung registriert und entsprechend abgearbeitet.

10. In welchem Turnus wird der Sanierungsbedarf ermittelt? In welchem Turnus werden Maßnahmen durchgeführt, und inwiefern wird dieser flexibel angepasst?

Gegenwärtig wird der Sanierungsbedarf für Straßen nicht ermittelt (siehe oben). Zukünftig soll er jährlich ermittelt werden. Es gibt keine Turnusse in Bezug auf die Umsetzung von Maßnahmen.

Der Instandsetzungs- und Erneuerungsbedarf im Rahmen der Bauwerkserhaltung ergibt sich aus den Zustandsnoten. Darauf aufbauend werden Maßnahmen ermittelt, welche zu einer Zustandsverbesserung der Brücken führen. Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt kontinuierlich und nach jeweiliger Priorisierung in Abstimmung aller anstehenden Maßnahmen und der personellen und finanziellen Ressourcen.

11. Inwiefern gibt es eine Prioritätenliste der durchzuführenden Sanierungsmaßnahmen, und nach welchen Kriterien erfolgt die Vorhabenplanung?

Es gibt für Straßen als auch für Brückenbauwerke derzeit keine gesonderte Prioritätenliste von durchzuführenden Sanierungsmaßnahmen, da um Synergien und Kostenminimierungen zu erzielen, Maßnahmen anderer Kostenträger und weitere Straßenplanungen zu berücksichtigen sind. Die Vorhabenplanung erfolgt daher auf Grundlage von Gemeinschaftsmaßnahmen im Zuge von Kanalsanierungen, anstehenden Um- und Ausbaumaßnahmen sowie Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans (VEP).

12. Inwiefern wurde der Empfehlung des Landesrechnungshofs aus dem Jahresbericht 2013 Rechnung getragen und das Mittel der Erfolgskontrolle eingeführt bzw. wie wird aktuell die Wirtschaftlichkeit einer Baumaßnahme beurteilt?

Gemäß der Empfehlung des Landesrechnungshofs werden für alle Baumaßnahmen, die nicht aufgrund der Verkehrssicherungspflicht ad hoc umgesetzt werden müssen, entsprechende Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen und -untersuchungen durchgeführt.

ANLAGE 1

Übersicht der Mittelaufwendungen der im Rahmen des Großbrückenprogramms realisierten Maßnahmen im Zeitraum 2007 - 2016

| In Tsd. EUR | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|--------------------------------------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | Ist | Ist | Ist | Ist | Ist | Ist | Ist | Ist | Ist | Ist |
| Karl-Carstens-Brücke | 916 | 2.612 | 359 | 129 | 128 | 16 | | | | |
| Bgm.-Smidt-Brücke | | 1.659 | 1.455 | 5 | | | | | | |
| Wümmebrücke | | | 155 | 440 | 2.389 | 4.811 | 3.469 | 1.319 | 474 | 577 |
| Lesumbrücke | | | 1 | 1.248 | 1.880 | 2.187 | 1.695 | 666 | 240 | 32 |
| Concordia-Tunnel | | 6.873 | 3.570 | 1.833 | 200 | 63 | 1 | | | |
| Flutbrücke Borgfeld | | | | | | | | | | 808 |
| Ersatzbau EU Sebaldsbrücker Herrstr. | | | | | | | | | | 600 |
| Heinrich-Plett-Allee | | | | | | | 89 | 842 | 2.020 | 1.371 |