

Mitteilung des Senats vom 30. Juni 2020

Zustand und Barrierefreiheit der Bremer Gehwege, Fußgängerbrücken und Unterführungen – 2. Versuch

Die Fraktion der FDP hat unter Drucksache 20/269 S eine Große Anfrage an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die Große Anfrage wie folgt:

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass der Senat mit dem Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 über ein umfassendes Maßnahmenpaket zur Förderung des Fußverkehrs und Erhöhung der Verkehrssicherheit in den Maßnahmenfeldern C. Fußverkehr/Nahmobilität, F. Straßenraumgestaltung, Barrierefreiheit, G. Ruhender Kfz-Verkehr und K. Verkehrssicherheit verfügt, welches sukzessive umgesetzt wird. Damit wurde in Bremen erstmals der Fußverkehr und somit die Belange der schwächsten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer in den Mittelpunkt von Projekten gerückt. Diese Maßnahmenfelder dienen der Erreichung der Zielfelder „Gesellschaftliche Teilhabe aller Menschen ermöglichen, Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer stärken“ und „Verkehrssicherheit und soziale Sicherheit bei der Nutzung erhöhen“. Siehe dazu: [<https://www.bauumwelt.bremen.de/vep>].

Die FDP bittet in den Fragen um jeweils spezifizierte Antworten zu den Gehwegen, Fußgängerbrücken, und Unterführungen für das gesamte Stadtgebiet und die einzelnen Stadtteile. Entsprechend spezifizierte Antworten können nicht gegeben werden, da in Bremen Aufstellungen mit entsprechend detaillierten Informationen zu Gehwegen, Straßenbrücken und Unterführungen nicht vorhanden sind. Zwar gibt es eine Bestandsaufnahme der Gehwege, diese beschränkt sich im Rahmen der Straßenkontrolle auf die Feststellung, ob der Gehweg noch verkehrssicher ist. Ist die Verkehrssicherheit nicht gegeben, wird ein Auftrag generiert, um über die Jahresvertragsfirma den aufgetretenen Schaden am Gehweg zu beseitigen.

Der detaillierte „Zustand“ des Gehwegs wird im Rahmen der Straßenkontrolle nicht erfasst oder bewertet. Insofern stehen diese Daten nicht zur Verfügung. Eine Erhebung dieser Daten in der erbetenen, dezidierten Form für die Gehwege von den 4 000 Bremer Straßen ist in Bezug auf die Bestandsaufnahme frühestens ab Mitte 2022 möglich.

1. Wie ist aktuell der Zustand der Bremer Gehwege, Fußgängerbrücken und Unterführungen hinsichtlich Straßen(aus)bauzustand, Begehrbarkeit, Sicherheit und Sauberkeit? Bitte für Gehwege, Fußgängerbrücken und Unterführungen für das gesamte Stadtgebiet und die einzelnen Stadtteile getrennt benennen.

Die Gehwege, Fußgängerbrücken und Unterführungen in Bremen befinden sich in einem verkehrssicheren Zustand. Durch Schadensereignisse vorübergehend verkehrsun sichere Gehwege werden im Rahmen der Wahrnehmung der Verkehrssicherungspflicht und im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel Instand gehalten.

Die Reinigung der Gehwege obliegt entsprechend dem Bremischen Landesstraßengesetz den Anliegern der Gehwege.

Die Sicherheit auf den Gehwegen ist in Bremen weitestgehend gegeben. Dort wo aufgrund der vorhandenen Straßenbeleuchtung Angsträume auf Gehwegen existent sind, wird kontinuierlich versucht, durch eine Optimierung der Straßenbeleuchtung die Angsträume zu reduzieren.

Von den Fuß- und Radwegebrücken befinden sich hinsichtlich der Verkehrssicherheit, Dauerhaftigkeit und Standsicherheit 15,4 Prozent in einem sehr guten Zustand, 17,3 Prozent in einem guten Zustand, 50,6 Prozent in einem befriedigenden Zustand, 13,5 Prozent in einem ausreichenden Zustand und 3,2 Prozent in einem nicht ausreichenden und ungenügenden Zustand. Die Bauwerke in einem nicht ausreichenden und ungenügenden Zustand werden prioritär im Rahmen der Erhaltungstätigkeiten ertüchtigt.

Grundlage dieser Zustandsbewertung 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)“. Diese Ergebnisse bilden die Grundlage für die Erhaltungsplanungen, sie lassen die Dringlichkeit notwendiger Maßnahmen erkennen, geben allerdings keinen Aufschluss über Begehrbarkeit, Sicherheit und Sauberkeit.

2. Wie hat sich der Zustand der Bremer Gehwege, Fußgängerbrücken und Unterführungen hinsichtlich Straßen(aus)bauzustand, Begehrbarkeit, Sicherheit und Sauberkeit in den letzten vier Jahren entwickelt? Bitte für Gehwege, Fußgängerbrücken und Unterführungen für das gesamte Stadtgebiet und die einzelnen Stadtteile separat benennen.

Es gibt bei den Gehwegen, Fußgängerbrücken und Unterführungen aus Sicht des Senats im Wesentlichen keine signifikante Veränderung des Zustandes in den letzten Jahren. Problematisch sind Gehwege mit Baumbestand. Hier gibt es durch hochdrückende Baumwurzeln regelmäßig Schadensbilder, die nur durch Ersatz des Pflasters durch sogenannte wassergebundene Decken verkehrssicher gemacht werden können. Hier ist eine regelmäßige Instandhaltung erforderlich. In Bezug auf die Bauwerke wird auf den letzten Bericht der Verwaltung „Zustand der Brücken in Bremen“ vom 23. Februar 2017 verwiesen. Siehe dazu: [\[https://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/L_S_TOP_5b_BdV_L_S_Brueckenzustand_Endf.pdf\]](https://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/L_S_TOP_5b_BdV_L_S_Brueckenzustand_Endf.pdf)

3. Welche und wie viele Gehwege, Brücken und Unterführungen sind nicht barrierefrei gestaltet und welche Beteiligten sind hier besonders betroffen? Wie hat sich dieser Zustand in den letzten vier Jahren entwickelt? Bitte für Gehwege, Fußgängerbrücken und Unterführungen für das gesamte Stadtgebiet und die einzelnen Stadtteile separat benennen.

Gehwege, Fußgängerbrücken und Unterführungen, die seinerzeit nicht barrierefrei ausgebaut wurden, werden kontinuierlich im Zuge der Um-, Ausbau und Instandsetzungsarbeiten barrierefrei gestaltet.

Konkrete Beispiele sind dabei die vier neuen Fußgängerampeln über den Straßenzug Kurfürstenallee/Richard-Boljahn-Allee, die zwischen 2010 und 2014 errichtet wurden, da die Fußgängerbrücken nicht barrierefrei waren beziehungsweise erhebliche Umwege bedeuten.

In diesem Bereich sind noch weitere Bauwerke nicht barrierefrei, wie zum Beispiel die Brücke Kurfürstenallee/Metzer Straße (BW 580), der Tunnel Orleanstraße (BW581), die Brücke Überführung Loignystraße (BW 564), die Brücke Richard-Boljahn-Allee (BW 564) sowie die Brücke Brandenburger Straße (BW 517). Wie auch für die genannten Bauwerke so wird bei allen Um- und Ausbaumaßnahmen, bei denen die Gehwege und Brücken

Bestandteil der Maßnahme sind, immer der Landesbehindertenbeauftragte angehört und es wird angestrebt, die Barrierefreiheit herzustellen.

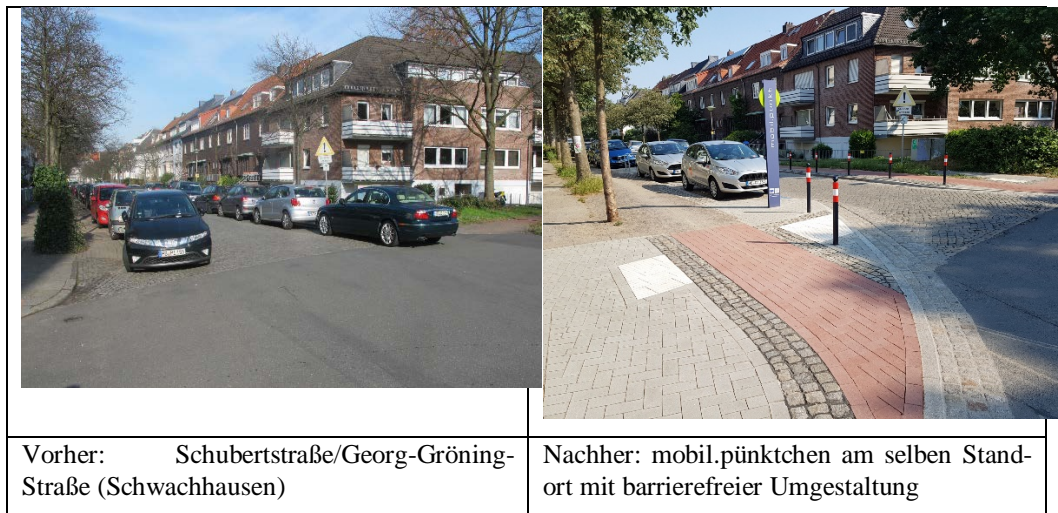
Als aktuelle Beispiele können folgende in den letzten Jahren umgesetzte Maßnahmen unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit genannt werden:

- Herdentorsteinweg (2018, Umbau zur barrierefreien Haltestellenanlage mit barrierefreien Querungshilfen für Fußgänger und Radfahrer (14m breite Furt, im Zuge Umnutzung Herdentorsteinweg) und Trennung des Fuß- und Radverkehrs bei gleichzeitiger Verbreiterung der Radverkehrsführung und des Gehwegs)
- Discomeile (2019, Umbau der Nebenanlagen), Verbreiterung der Flächen für Fuß- und Radverkehr
- Fahrradmodellquartier (2019, Umbau zum Fahrradmodellquartier einschließlich barrierefreien rad- und fußgängerfreundlichen Querungsmöglichkeiten im Quartier und angrenzend, unter anderem auch über die Langemarkstraße)
- Umbau Straßenbahnhaltestelle Graubündener Straße (2019, Umbau zur barrierefreie Haltestellenanlage mit Rampenanlage)
- Ritterhuder Heerstraße/Oslebshauer Heerstraße (Umbau der Kreuzung mit Verbesserung der barrierefreien Führung der Gehwege)
- Hochpflasterung St.-Jürgen-Straße/Friesenstraße (Hochpflasterung des Rad- und Gehwegs bei gleichzeitiger Herstellung der Barrierefreiheit des Gehwegs)
- Haltestellenumbau Vegesacker Heerstraße im Bereich des Brückenbauwerks
- Hemelinger Tunnel (Großflächenruftastern, breitere Fluchttüren, Absenkung Gehweg)
- Haltestelle Norderländer Straße (Taktile Nachrüstung)
- Treppenanlage Schönebecker Straße (Taktile Nachrüstung)
- Folgende barrierefreie Querungshilfen (unter anderem aus dem VEP) wurden realisiert:
- Theodor-Billroth-Straße (2018, VEP Nummer 20, Umbau der Lichtsignalanlagen sowie einer barrierefreien Querungshilfe)
- Bürgermeister-Smidt-Straße/Schlachte sowie Bürgermeister-Smidt-Straße/Am Deich (2018, Herstellung einer Mittelinsel mit Fußgängerampel als barrierefreie Querungshilfe, zur Reduzierung der Unfallgefahr sowie sicheren Querung für Fußgänger)
- Grenzstraße (2018, Absenkung der Gehwege im Zuge von Wegeverbindungen)
- Elisabethstraße (2018, Vorgezogene Gehwege im Einmündungsbereich, Einschränken der Fahrbahn)
- Kreinsloger (2019, Herstellung einer Mittelinsel Eggstedter Straße/Ermlandstraße als barrierefreie Querungshilfe)
- Findorffstraße (2019, Bau einer Querungshilfe im Zuge von Kanalsanierung in Höhe Plantage)
- Westerstraße (2019, Bau einer Querungshilfe im Zuge des Fahrradmodellquartiers Aufwertung der Querungsmöglichkeit in Höhe Süderstraße)

Zudem wurde im Stadtgebiet im Rahmen von Instandsetzungen eine Vielzahl von Bordsteinabsenkungen realisiert.

Hinzu kommt, dass bei neu eingerichteten mobil.punkten (Carsharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum), in der Regel ergänzende Maßnahmen umgesetzt werden, die die Barrierefreiheit an Kreuzungen und Querungsbereichen verbessern. Als Beispiele sind die mobil.punkte und mobil.punktchen an folgenden Standorten zu nennen:

- Schubertstraße/Georg-Gröning-Straße – Taktile Elemente und Bordsteinabsenkung sowie Befreiung der Kreuzung durch falschparkende Autos mittels Gehwegnase, Einengung der Kreuzung und Bepollung
- Scharnhorststraße/Bordenauer Straße – Verbesserung der Schulwegebeziehung durch Verkürzung der zu querenden Fahrbahnbreite und verbesserte Sichtbeziehungen
- Hohentorsheerstraße 2 – Taktile Elemente und Poller, die Parken auf Fußgängerquerung unterbinden
- Georg-Gröning-Straße/Carl-Schurz-Straße – Verbesserung der Schulwegebeziehung durch Verkürzung der zu querenden Fahrbahnbreite (siehe Fotos)



Weiterhin ist vorgesehen, Haushaltsmittel verstärkt für den barrierefreien Umbau von Straßenbahn- und Bushaltestellen einzusetzen. Grundlage dafür bildet die im Personenbeförderungsgesetz (PbefG) ab 2022 vorgeschriebene vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV.

Für die anstehende Fortschreibung des ZVBN-Nahverkehrsplans wird zurzeit unter gutachterlicher Begleitung eine einheitliche Lösung für eine vollständige Barrierefreiheit für alle Straßenbahn- und Bushaltestellen im Verkehrsverbund Bremen-Niedersachsen (VBN) entwickelt.

4. Wie hoch ist der aktuelle Sanierungsstau der Bremer Gehwege, Fußgängerbrücken und Unterführungen hinsichtlich Straßen(aus)bauzustand, Begehbarkeit, Sicherheit und Sauberkeit? Wie hat sich der Sanierungsstau in den letzten vier Jahren entwickelt? Bitte für Gehwege, Fußgängerbrücken und Unterführungen für das gesamte Stadtgebiet und die einzelnen Stadtteile separat benennen.

Der Sanierungsstau wird nicht differenziert nach Gehwegen, Fußgängerbrücken und Unterführungen und auch nicht nach den fragten Merkmalen differenziert ermittelt.

5. Wie hoch ist der aktuelle Sanierungsstau der Bremer Gehwege, Fußgängerbrücken und Unterführungen hinsichtlich der Barrierefreiheit? Wie hat sich der Sanierungsstau in den letzten vier Jahren entwickelt? Bitte für

Gehwege, Fußgängerbrücken und Unterführungen für das gesamte Stadtgebiet und die einzelnen Stadtteile separat benennen.

Es gibt keinen Sanierungsstau bei Gehwegen, Fußgängerbrücken oder Unterführungen in Bezug auf die barrierefreie Gestaltung. Die Bremer Richtlinie zur barrierefreien Gestaltung baulicher Anlagen reflektiert auf durchzuführende Neubauten und Umbauten. Auch bei kleineren Instandsetzungsmaßnahmen wird das Ziel verfolgt, eine barrierefreie Gestaltung mit umzusetzen.

6. Wie häufig werden im Bremer Stadtgebiet Bestandsaufnahmen bezüglich Zustand, Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit der Bürgersteige, Gehwegüber- und Unterführungen durchgeführt?

Die Gehwege im Bremer Stadtgebiet werden im Rahmen der Straßenkontrollen von Bauaufsehern regelmäßig begangen und in Augenschein genommen. Diese Straßenkontrollen werden in Hauptverkehrsstraßen, Fußgängerzonen und Plätzen alle zwei Wochen, in Sammelstraßen alle vier Wochen und in Wohnstraßen alle acht Wochen durchgeführt. Bei dieser Straßenkontrolle wird festgestellt, ob die kontrollierten Gehwege „verkehrssicher“ oder „nicht verkehrssicher“ sind. Eine Bestandsaufnahme der Gehwege bezüglich des Zustands und der Barrierefreiheit findet derzeit in Bremen nicht statt. (siehe auch Antwort zu Frage 8.)

Bei Fußgängerbrücken und Unterführungen erfolgt die Bestandsaufnahme im Rahmen des regelmäßigen Prüfzyklus unter anderem zweimal im Jahr gemäß DIN 1076 hinsichtlich Verkehrssicherheit, Standsicherheit und Dauerhaftigkeit.

7. Welche und in welcher Höhe stehen der Stadt Bremen in den kommenden vier Jahren finanzielle Mittel für die Sanierung (Barrierefreiheit) der Gehwege, Fußgängerbrücken beziehungsweise Gehwegüber- und -unterführungen zur Verfügung?

Die von der Bürgerschaft zur Verfügung gestellten Haushaltsmittel für die Straßenerhaltung werden nicht den einzelnen Bestandteilen der Straßen (Geh-, Radwege, Parkstreifen oder Fahrbahnen) zugeordnet. Aus diesen Haushaltsmitteln der Straßenerhaltung wird in Abhängigkeit vom jeweiligen Bedarf zur Instandhaltung der einzelnen Bestandteile die Wiederherstellung der Verkehrssicherheit finanziert. Sie werden nicht getrennt (Geh-, Radwege, Parkstreifen, Fahrbahnen oder Barrierefreiheit) erfasst.

Vergleichbar sieht es bei den Fußgängerbrücken beziehungsweise den Gehwegüber- und -unterführungen aus. Hier werden die von der Bürgerschaft zur Verfügung gestellten Haushaltsmittel für die Bauwerkserhaltung und -unterhaltung nicht den einzelnen Bauwerksarten zugeordnet. Aus diesen Haushaltsmitteln für die Bauwerkserhaltung und -unterhaltung werden in Abhängigkeit vom jeweiligen Bedarf alle Ingenieurbauwerke und sonstige Bauwerke finanziert.

8. Wie genau werden die Gehwege, Über- und Unterführungen fachlich geprüft und wie werden die Bestandsaufnahmen (Mängellisten) und die Durchführung der Bauwerksprüfung dokumentiert und ausgewertet? Welche moderne Technik kommt hier zum Einsatz? Bitte detailliert für die einzelnen Prüfzyklen und Begehungen aufführen und erläutern.

Die Gehwege werden im Zusammenhang mit den Straßenkontrollen der Fahrbahnen in Zwei-, Vier- und Acht-Wochenfristen begangen. Dabei werden vom Straßenkontrolleur festgestellte Schäden mit einem Handheld direkt in ein digitales System des ASV eingegeben. Verkehrsgefährdungen durch Schäden werden sofort an die Auftragnehmer des ASV zur Beseitigung des Schadens weitergegeben.

Eine Auswertung aller Schäden an Gehwegen findet nicht statt. Die Gehwege werden aktuell jeweils nur im Einzelfall betrachtet.

Derzeit befindet sich ein System in Vorbereitung, mit dem voraussichtlich im Jahr 2022 einzelne und gemeinsame Bewertungen der Gehwege in Bezug auf den Zustand möglich sein werden. Eine Darstellung der Barrierefreiheit ist in diesem System absehbar nicht möglich.

Der Zustand der Ingenieurbauwerke wird durch eine Zustandsnote gekennzeichnet. Grundlage der Zustandsnote für Ingenieurbauwerke 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 sechste Jahr durchzuführen. Die Einfache Prüfung erfolgt drei Jahre nach einer Hauptprüfung. Zusätzlich finden zwei Mal im Jahr eine Laufende Besichtigung und ein Mal im Jahr eine Beobachtung der Bauwerke statt.

Die Prüfergebnisse werden vor Ort mit einem bundesweit einheitlichen Programmsystem ›SIBBauwerke‹ erfasst und bewertet. Die Berichte sind mit Abbildungen, Fotos und den weiteren Dokumentationen im Bauwerksbuch abgelegt. Dabei werden auch Empfehlungen für Instandsetzung gegeben. Die Bewertung der Mängel oder Schäden erfolgt somit unabhängig von Prüfpersonal oder regionalen Besonderheiten bundeseinheitlich. In diesem Programmsystem werden die Bauwerksdaten in einer Datenbank abgelegt und bilden den jeweiligen aktuellen Stand wieder.

Bewertet werden die Verkehrssicherheit, die Dauerhaftigkeit und die Standsicherheit in den Noten von 1 bis 4. Die Zustandsnoten für Ingenieurbauwerke nach DIN 1076 und für Bauteilgruppen nach ASB-ING werden unter Berücksichtigung der Schadensauswirkung auf die „Standsicherheit“, „Verkehrssicherheit“ und „Dauerhaftigkeit“ der Konstruktion berechnet und sechs Zustandsnotenbereichen zugeordnet.

Die Zustandsnoten werden, in der Regel mit Hilfe eines Programmsystems, auf der Basis eines bundeseinheitlichen Bewertungsalgorithmus ermittelt.