

Mitteilung des Senats vom 21. Mai 2024

Warum unternimmt der Senat Bovenschulte nichts gegen immer mehr marode Straßen, Fuß- und Radwege in Bremen?

Die Fraktion der CDU hat unter Drucksache 21/167 S eine Große Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die vorgenannte Große Anfrage wie folgt:

1. Wie bewertet der Senat den Zustand der kommunalen Straßen, Fuß- und Radwege jeweils, und auf welches Datenmaterial stützt der Senat diese Einschätzung (bitte nach Stadtteilen darstellen und bewerten sowie eine Gesamtbeurteilung vornehmen und das Datenmaterial als Anlage beifügen)?

Die Trägerin der Straßenbaulast (hier die Stadtgemeinde Bremen) unterhält Straßen, Geh- und Radwege im Sinne des Bremischen Landesstraßengesetzes nach ihrer Leistungsfähigkeit so, dass sie dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügen (vergleiche Bremisches Landesstraßengesetz § 10 [1]). Der Begriff Leistungsfähigkeit ist dabei in finanzieller Hinsicht zu verstehen und hängt davon ab, welche Ausgaben der Straßenbaulastträger mit dem ihm zur Verfügung stehenden Mitteln tätigen will. Mithin ist die Leistungsfähigkeit Ergebnis einer Abwägung zwischen allen öffentlichen Aufgaben, solange die Verkehrssicherheit gewahrt bleibt. Die Straßen, Geh- und Radwege in Bremen befinden sich in einem verkehrssicheren Zustand.

Ein technisches Verfahren zur systematischen Erfassung des momentanen Erhaltungszustandes aller Bremer Straßen befindet sich derzeit im Aufbau. Die erstmalige Erfassung und Bewertung des Zustandes der Straßen (Befahrung mit Spezialfahrzeugen) konnte bereits erfolgreich abgeschlossen werden.

Es wurden diverse Daten erfasst, unter anderem waren diese:

- Stereomessbilder und Orthofotos inklusive Panoramabilder für die Erfassung des Straßenraums

- Flächenerfassung inklusive Materialerfassung der Oberflächen
(zum Beispiel Pflaster, Asphalt)
- Punktobjekte (zum Beispiel Verkehrszeichen, Lichtsignalanlagen)
- Linienobjekte (zum Beispiel Markierungen, Borde)
- Durchfahrtshöhen

Aktuell findet die systematische Auswertung der erfassten Daten statt, um diese in einem geeigneten EDV-System für alle Anwender:innen im Amt für Straßen und Verkehr nutzbar zu machen.

In einem weiteren Schritt soll die Systematik der Bewertung und Beurteilung unter Berücksichtigung diverser standardisierter und merkmalspezifischer Kriterien erfolgen. Es wird aktuell geprüft, inwieweit die von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (und hier im Arbeitskreis Erhaltung kommunaler Straßen) veröffentlichte Empfehlung für das Erhaltungsmanagement von Innerortsstraßen (E EMI 2012, FGSV) hier umgesetzt werden kann. Hier sind Zustandsklassen anhand definierter Kriterien für Streckenabschnitte definiert. Abschließende Ergebnisse für das Bremer Straßennetz liegen noch nicht vor.

Derzeit wird der Straßenzustand noch durch die regelmäßig durchzuführenden Straßenkontrollen erfasst und der Erhaltungsaufwand streckenbezogen hieraus abgeleitet beziehungsweise eine Sanierung/Erneuerung geplant. Aufgrund der aktuell noch nicht vorliegenden Auswertung kann die geforderte Zusammenstellung nicht zur Verfügung gestellt werden.

2. Wie haben sich die Mittel für die Sanierung von Straßen, Fuß-
Radwegen in Bremen in den Jahren 2007 bis einschließlich 2023 und
2024 und 2025 (geplant) im Plan, Soll und Ist jeweils entwickelt? (Bitte
jahresweise aufschlüsseln und die jeweilige jährliche prozentuale
Entwicklung angeben.)

In Tabelle 1 sind die Haushaltsmittel ab 2008, getrennt nach Straßen-
und Radwegeberhaltung, dargestellt.

Jahr	Erhaltung und Anpassung von Straßen [TEUR]		Erneuerung und Ausbau von Radwegen [TEUR]		Summe Plan [TEUR]	Veränd. zum Vorjahr (Plan) [%]	Summe Ist [TEUR]	Veränd. zum Vorjahr (Ist) [%]
	Plan	Ist	Plan	Ist				
2008	7.000	7.067	750	693	7.750		7.760	
2009	6.700	6.443	450	457	7.150	-7,74	6.900	-11,08
2010	11.000	9.422	450	461	11.450	60,14	9.883	43,23
2011	8.000	12.519	650	547	8.650	-24,45	13.066	32,21
2012	8.750	10.852	650	817	9.400	8,67	11.669	-10,69
2013	8.750	12.047	650	1.092	9.400	0,00	13.139	12,60
2014	10.600	12.377	800	1.042	11.400	21,28	13.419	2,13
2015	10.250	12.525	1.000	1.180	11.250	-1,32	13.705	2,13
2016	9.250	10.998	1.100	1.511	10.350	-8,00	12.509	-8,73
2017	9.250	11.099	1.100	1.332	10.350	0,00	12.431	-0,62
2018	12.250	13.079	1.100	1.247	13.350	28,99	14.326	15,24
2019	12.250	14.734	1.100	1.340	13.350	0,00	16.074	12,20
2020	15.000	15.183	1.200	1.655	16.200	21,35	16.838	4,75
2021	16.000	16.241	1.200	1.411	17.200	6,17	17.652	4,83
2022	17.000	20.038	2.000	1.618	19.000	10,47	21.656	22,68
2023	17.000	17.169	1.500	1.156	18.500	-2,63	18.325	-15,38
2024	18.061		2.000		20.061	8,44		
2025	19.056		3.000		22.056			

Tabelle 1: Haushaltsmittel für Erhaltungsmaßnahmen 2008 bis 2025

3. Wie haben sich die Mittel für den Straßenausbau und Straßenneubau und den Ausbau und Neubau von Fuß- und Radwegen jeweils in Bremen in den Jahren 2007 bis einschließlich 2023 und 2024 und 2025 (geplant) im Plan, Soll und Ist jeweils entwickelt? (Bitte jahresweise aufschlüsseln und die jeweilige jährliche prozentuale Entwicklung angeben.)

Die Mittel ergeben sich aus den Wirtschaftsplänen und den veröffentlichten Quartalsberichten des Sondervermögens Infrastruktur/Teilvermögen Straße der entsprechenden Haushaltsjahre und sind in Tabelle 2 dargestellt. Darin enthalten sind alle Positionen, die unter die Rubrik Straßen, Wege, Plätze fallen, insbesondere Straßenerhaltung, Kanalbaustufenprogramm, Grundsanierungen, Rad- und Fußverkehr, Mobilität Fernbusterminal und Verkehrsprojekte der Städtebauförderung, In den Planwerten sind Drittmittel (Stadt/Land, Städtebauförderung) enthalten, die nur bei einer Ist-Ausgabe gezogen werden, hieraus resultieren Abweichungen beim Plan/Ist-Vergleich. Weitere Abweichungen ergeben sich aus Verschiebungen des Bauablaufs/Mittelabflusses.

HH Jahr	Plan	Ist
	[TEUR]	[TEUR]
2007	18.795	19.454
2008	19.819	24.615
2009	18.910	22.331
2010	30.137	18.248
2011	16.043	18.676
2012	24.682	19.763
2013	26.415	24.908
2014	28.163	23.175
2015	25.217	37.627
2016	30.161	12.924
2017	30.040	23.131
2018	38.613	23.995
2019	35.482	29.698
2020	45.861	33.947
2021	40.902	33.754
2022	50.804	38.341
2023	48.706	40.711
2024	50.462	
2025	54.598	

Tabelle 2: Zusammenstellung Quartalsberichte und Wirtschaftsplan des Sondervermögens Infrastruktur 2008 bis 2025/Teilvermögen Straße Position 3.3 Straßen, Wege, Plätze

4. Welche allgemeinen Kostensteigerungen für Erhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen im Straßenbau beziehungsweise für Sanierungen von Rad- und Fußwegen sind seit 2007 jährlich zu verzeichnen gewesen?

Gemäß Statistischem Bundesamt (Destatis) 2024 haben sich die Baupreise von 2007 (83,7 Prozent) bis 2023 (160,4 Prozent) im Mittel über die unterschiedlichen Gewerke Tiefbau um rund 77,0 Prozent erhöht.

Das vom Statistischen Bundesamt festgelegte Bezugsjahr (100 Prozent) ist 2015.

Jahr	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Tiefbau/Straßenbau	83,7	87,3	89,3	89,8	92,1	95,5	97,8	99,1	100

Jahr	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Tiefbau/Straßenbau	101	105	111	118	119	125	145,1	160,4

Tabelle 3: Baupreisentwicklung Tiefbau gemäß Statistischem Bundesamt

5. Wie viele Mittel standen seit 2007 jeweils für die Sanierung von Straßen, Fuß- Radwegen sowie für den Aus- und Neubau von Straßen, Fuß- und Radwegen in Bremen seit 2007 jeweils jährlich preisbereinigt zur Verfügung?

Eine Preisbereinigung hat nicht stattgefunden. Da es sich hier im Wesentlichen um die Erbringung von Leistungen aus Rahmenverträgen für die Straßenerhaltung handelt (nur zum Teil abgerechnete Einzelprojekte aus Einzelausschreibungen) ist ein Vergleich beziehungsweise eine Herleitung nur bedingt möglich und aussagekräftig.

Jahr	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Baupreisindex	83,7	87,3	89,3	89,8	92,1	95,5	97,8	99,1	100
Bereinigte HH-Mittel		51,04	45,01	64,99	84,85	76,12	85,32	87,91	100

Jahr	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Baupreisindex	101	105	111	118	119	125	145,1	160,4
Bereinigte HH-Mittel	81,47	81,80	101,32	116,38	122,93	142,25	155,59	146,82

6. Nach welchen Kriterien wurden die Mittel für Erhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen für Straßen, Rad- und Fußwege in Bremen seit 2015 eingesetzt?

a) Wie haben sich diese Mittel auf die einzelnen Stadtteile seit 2015 aus welchen Gründen verteilt (bitte nach Jahr und Stadtteil separat aufschlüsseln)?

Die quantitative Verteilung der insgesamt zur Verfügung gestellten Haushaltsmittel nach Stadtteilen/Erhaltungsbezirken ergibt sich im Wesentlichen auf Basis der vorhandenen Streckenlängen (Straßen) je Erhaltungsbezirk. Je nach Erfordernis kann es in einzelnen Jahren zu Verschiebungen zwischen den Erhaltungsbezirken gekommen sein, eine Orientierung gibt die jeweils von der Deputation beschlossene Verteilung der Haushaltsmittel.

b) Anhand welcher Kriterien wurden die Mittel in den Stadtteilen jeweils eingesetzt?

Die maßgebenden Kriterien sind die zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit und auf Basis der durchgeführten Straßenkontrollen zwingend durchzuführenden Sanierungs- und Erhaltungsmaßnahmen.

c) Inwiefern ist mit den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln der derzeitige Zustand der Straßen, Wege und Plätze zumindest zu erhalten?

Mit den derzeitigen Mitteln kann die Verkehrssicherheit im öffentlichen Raum sichergestellt werden. Bei Durchführung von zusätzlichen, umfangreicheren Sanierungen und/oder Neubauten von Straßen, Wegen und Plätzen könnte eine merkliche Verbesserung der bestehenden Infrastruktur erreicht werden. Aktuell hat die Erhöhung der Haushaltsmittel über den

dargestellten Zeitraum zwar zu keiner Substanzverbesserung im Allgemeinen geführt – wie aufgrund des Alters der Infrastruktur bundesweit – allerdings konnten insbesondere durch einzelne Projekte punktuell deutliche Verbesserungen erzielt werden zum Beispiel bei der Neugestaltung des Busbahnhofes (FBT) oder den erfolgten Grundsanierungen.

7. Wie hoch beläuft sich der Sanierungsstau in Euro der stadteigenen Straßen, Radwege und Fußwege (bitte getrennt aufschlüsseln) und durch welches Datenmaterial wird der jeweils ausgewiesene Sanierungsstau gestützt?

Ein valides Maß ist aktuell aufgrund der noch ausstehenden Auswertung der erhobenen Daten nicht ermittelbar. Grundsätzlich wird angestrebt, durch den Aufbau eines digitalen Erhaltungsmanagementsystems und auf Basis der neuesten Daten und Erkenntnisse einen bedarfsgerechten Finanzierungs- und Maßnahmenplan vorlegen zu können.

Indikator sind die im Jahresabschluss des Sondervermögens Infra dokumentierten Abschreibungen von rund 40 Millionen Euro per annum gegenüber den neuen Investitionen.

8. Welchen Standard definiert der Senat für die Qualität der stadteigenen Straßen, Fuß- und Radwege in Bremen?

Der Senat hat in der Sitzung am 2. November 2021 den Bericht/die Darlegung der Entwicklung von einheitlichen Methoden zur Erhebung von Informationen zum Sanierungsbedarf zur Kenntnis genommen und die Handlungsanweisung zur Methodik der Erfassung von Sanierungsbedarfen der baulichen Anlagen beschlossen. Diese Handlungsanweisung soll die in den Richtlinien für die Planung und Durchführung von Bauaufgaben (RL-Bau) festgelegten Regelungen für die Ermittlung des Sanierungsbedarfs ergänzen. Durch die Erfassung und Darstellung des Zustands der Bauwerke und Anlagen soll in Ergänzung zu den in den RL-Bau festgelegten Kriterien zur Bauinstandhaltung eine Grundlage für die Ermittlung des absehbaren Handlungsbedarfs erstellt werden. Weiterhin soll eine Prioritätensetzung der Maßnahmen zur Erhaltung beziehungsweise Wiederherstellung des erforderlichen Zustands unterstützt werden.

Durch die Handlungsanweisung wird darüber hinaus ein Berichtswesen festgelegt. Es soll über den Zustand der Bauwerke und baulichen Anlagen unabhängig von der Feststellung der Mittelbedarfe für die Haushaltsaufstellung und -bewirtschaftung berichtet werden. Der Bericht soll sich ausdrücklich nicht an den im Haushalt für Bauinstandhaltung zur Verfügung gestellten Mitteln orientieren. Jedes Ressort soll den Bericht über die in seinem Zuständigkeitsbereich

befindlichen Bauwerke und baulichen Anlagen jährlich den fachlich zuständigen Deputationen oder Ausschüssen zur Kenntnis geben.

Die einzelnen Bauwerke/baulichen Anlagen der Ressorts sind sehr verschieden, dennoch konnten für alle Bauwerke/baulichen Anlagen folgende einheitliche Aspekte für die Erhebung von Sanierungsbedarfen entwickelt werden:

- Regelmäßige turnusmäßige Begehungen,
- bauteilbezogene Erfassungen und Bewertungen,
- Abgleich mit den jeweils relevanten Normen und Regelwerken,
- anfertigen und nachhalten von Dokumentationen,
- erstellen von Auswertungen als Grundlage für Kostenprognosen und strategische Entscheidungen.

Für Straßen und Radwege gilt die anlagenbezogene technische Erfassung und Bewertung des Zustands der Oberflächen durch Begehung beziehungsweise Befahrung in mehrjährigen Abständen, optische Begutachtung und Messungen und darauf aufbauend Begehungen und Folgebewertungen nach dem Kriterium der Verkehrssicherheit. Die Bewertung erfolgt anhand von definierten Schadensbildern sowie dem Aufbau und dem Alter.

Die Pflicht zur Durchführung von Streckenkontrollen im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht ergibt sich für den Straßenbaulastträger im Rahmen der öffentlich-rechtlichen Daseinsvorsorge. Die geltenden Maßstäbe und Anforderungen werden im Wesentlichen durch die Gesetzgebung (Bremisches Landesstraßengesetz) und die Rechtsprechung gesetzt. Zusätzlich gibt es auf Schadenersatzanforderungen abgestimmte Begehungspläne für die Bauaufseher:innen des Amts für Straßen und Verkehr.

- a) Wie viele Straßenkilometer, Fuß- und Radwege in Bremen entsprechen diesem Standard, und wie viele nicht (bitte getrennt nach Straßenkilometern, Rad- und Fußwegen aufschlüsseln sowie nach Stadtteilen)?

Hierzu können keine Angaben gemacht werden.

- b) Für welche Straßen (die Nennung konkreter Namen wird erwartet) sind temporeduzierende Maßnahmen aufgrund der Straßenschäden aktuell angeordnet?

Aktuell gibt es eine Temporeduzierung der Hospitalstraße in Bremen-Nord, diese wird allerdings nach Durchführung der Sanierungsmaßnahme wieder aufgehoben.

- c) Für welche Straßen (die Nennung konkreter Namen wird erwartet) sind nach Auffassung der zuständigen Behörden temporeduzierende Maßnahmen absehbar, sollten etwaige Straßenschäden nicht behoben werden?

Aktuell kann nicht abgeschätzt werden, inwieweit zukünftig temporeduzierende Maßnahmen erforderlich werden. Es wird von aktuellen Schadensbildern abhängig sein.

- d) Inwiefern wird ausgeschlossen, dass Straßen, Wege oder Plätze aufgrund von Schadensbildern in Teilen oder ganz zu sperren sind? Welche Problemstellungen sind dabei zu bewältigen?

Ein ähnliches Schadensbild, wie beispielsweise in der oben genannten Hospitalstraße, stellt sich aktuell in anderen Bereichen nicht dar, allerdings kann nicht ausgeschlossen werden, dass es zu lokalen Ereignissen kommen könnte (zum Beispiel Unterspülungen durch Hochwasser und so weiter).

9. Bei wie vielen und welchen Straßen (die Nennung konkreter Namen wird erwartet) wurden trotz der haushaltslosen Zeit seit Januar 2024 Maßnahmen durchgeführt, da die Verkehrssicherheit gefährdet war oder akut zu gefährden drohte? Was für Maßnahmen waren dies, in welchem Umfang, und wie begründeten sich diese?

Alle in 2024 durchgeführten Maßnahmen waren aufgrund der bestehenden Verkehrssicherungspflicht des Straßenbaulastträgers und zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit zwingend erforderlich. Aufgrund der Witterungsverhältnisse hatte sich zum Teil der Straßenzustand über den Winter sehr schnell verschlechtert.

Eine Auflistung jeder Einzelmaßnahme (Schlaglochbeseitigungen, Schließung von Netzfugen) ist erst nach Abrechnung der Vertragsfirma und dem Abgleich im Zuge der darauffolgenden Straßenkontrolle möglich. Ein Abgleich liegt aktuell noch nicht vollumfänglich vor.

In folgenden Straßen wurden Sanierungsmaßnahmen durchgeführt (Auswahl):

- Bunnsacker Weg
- Am Reedeich
- Hemmstraße
- Ritterhuder Heerstraße
- Nauheimer Straße bis Alnokweg
- Kreuzung Lüssumer Straße/Kreinsloger

10. Welche Bundesmittel für den Straßenausbau und Straßenneubau und den Ausbau und Neubau von Fuß- und Radwegen standen jeweils in Bremen in den Jahren 2007 bis einschließlich 2023 und 2024 und 2025 (geplant) im Plan, Soll und Ist jeweils zur Verfügung? (Bitte deutlich hervorheben und begründen, sollten Bundesmittel nicht abgerufen worden sein.)

Als Bundesmittel standen im Wesentlichen bis 2019 die Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVfG) in Höhe von circa 11 Millionen Euro jährlich zur Verfügung. Die Mittel wurden im Land Bremen und seinen Stadtgemeinden in voller Höhe verausgabt.

Für Einzelmaßnahmen wurden gesonderte Fördermittel abgerufen und entsprechend den Förderbedingungen abgerufen und verausgabt (Fahrradroute Wallring circa 2 672 000 Euro, Fahrradquartier Ellener Hof circa 1 173 000 Euro oder Fahrradmodellquartier Neustadt circa 1 573 000 Euro).

11. Wie hoch ist der bürokratische Aufwand für die Straßenerhaltung zur Sanierung von Straßen, Rad- und Fußwegen, und steht dafür ausreichendes Personal im Amt für Straßen und Verkehr (ASV) zur Verfügung?

Die Abwicklung der erforderlichen Sanierungsmaßnahmen aus den Erhaltungsverträgen des ASV wird durch das vorhandene Personal erbracht. Trotzdem ist das ASV schon seit Längerem, ebenso wie alle anderen deutschen Straßenbaubehörden, stark vom Fachkräftemangel im Ingenieurssektor betroffen und steht vor großen Herausforderungen bei der Gewinnung neuer Mitarbeitenden. Dies ist also kein speziell Bremisches oder ASV-spezifisches Problem.