

Mitteilung des Senats vom 1. April 2025**Zustand der Fuß- und Radwege in Bremen**

Die Fraktion der CDU hat unter Drucksache 21/474 S eine Kleine Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die vorgenannte Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie wird der Zustand der Fuß- und Radwege in Bremen erfasst? In welchen Zeitabständen soll diese Erfassung stattfinden, und wie oft geschieht sie tatsächlich?

Grundsätzlich wird der Straßenzustand mittels engmaschiger Straßenkontrolle mit den in Tabelle 1 aufgezeigten Intervallen und Kontrollobjekten erfasst. Für Fuß- und Radwege werden keine separaten Kontrollzyklen betrieben. Diese Verkehrsflächen werden im Rahmen der Kontrollen der sonstigen Straßeninfrastruktur miterfasst. Vor diesem Hintergrund gelten die Kontrollzyklen für die Straßeninfrastruktur allgemein.

Kontrollobjekt	Kontrollturnus
Hauptverkehrsstraßen	Alle zwei Wochen
Plätze und Fußgängerzonen	Alle zwei Wochen
Wohnsammelstraßen	Alle vier Wochen
Geh- und/oder Radwege mit wassergebundener Decke	Alle vier Wochen
Wohnstraßen	Alle acht Wochen
Wohn- und Stichwege	Mit der Straße, in die sie einmündet

Tabelle 1 - Kontrollperioden von Objekten der Straßeninfrastruktur

Darüber hinaus befindet sich ein neues technisches Verfahren zur systematischen Erfassung des Erhaltungszustandes aller Bremer Straßen derzeit noch im Aufbau. Hierbei verfolgt die Stadtgemeinde Bremen, ähnlich zu anderen Kommunen, einen Weg der dynamischen Straßenzustandserhebung und technischen Bewertung aller Straßen mit bundesweit üblichen Standards und Metriken. Aktuell findet die systematische Auswertung der erfassten Daten statt.

2. Welche technischen und personellen Ressourcen stehen für die Erfassung des Zustands von Fuß- und Radwegen zur Verfügung?

Für die Streckenkontrollen, die wie oben ausgeführt auch Fuß- und Radwege beinhalten, stehen in jedem der zehn Erhaltungsbezirke ein bis zwei Personen zur Verfügung.

Das strategische Erhaltungsmanagement und der Aufbau eines geeigneten Systems zur systematischen Erfassung und Entwicklung eines Erhaltungskonzeptes wird aktuell von 2 Personen anteilig zu sonstigen Regelaufgaben betreut.

3. Gibt es eine aktuelle Übersicht oder einen Bericht über den Zustand der Geh- und Radwege in Bremen? Falls ja, wo ist dieser einsehbar?

Aktuell gibt es noch keine Übersicht und/oder einen entsprechenden Bericht, in dem die erfassten Daten einsehbar sind. Zudem werden die Daten noch geprüft und entsprechend ausgewertet.

4. Wie hat sich der Zustand der Fuß- und Radwege in den letzten zehn Jahren entwickelt?

Durch Neu- und Ausbaumaßnahmen konnten Verbesserungen im Einzelnen erzielt werden, beispielsweise durch die bereits umgesetzten Abschnitte der Premiumradroute am Osterdeich (siehe Tabelle 3). Im Allgemeinen konnte jedoch, trotz kontinuierlich erhöhter Haushaltsmittel, keine wesentliche Substanzverbesserung erzielt werden (siehe Tabelle 2).

5. Welche Hauptursachen für Schäden an Geh- und Radwegen werden derzeit identifiziert (zum Beispiel Witterungseinflüsse, Wurzelaufbrüche, hohe Nutzungsfrequenz, Baumängel, Alterserscheinungen, ausgesetzte Sanierungsmaßnahmen)?

Die Ursachen für die Zunahme der Schäden sind vielschichtig. Wesentlich ist dies zurückzuführen auf wiederholte Bauaktivitäten innerhalb der Verkehrsflächen (insbesondere durch Tiefbauunternehmen im Auftrag von Leitungsträgern), drückende und/oder aufbrechende Baumwurzeln, unzureichende Bausubstanz und/oder einen nicht qualifiziert ausgebauten Wegebau (insbesondere historisch bedingt).

6. Nach welchen Kriterien erfolgt die Priorisierung von Sanierungsmaßnahmen für Fuß- und Radwege?

Es gibt definierte Erhaltungsziele in folgender Reihenfolge: Sicherheit, Leistungsfähigkeit, Substanzerhalt und Umweltverträglichkeit und/oder Wirkung auf Dritte. Demnach wird entschieden, welche Geh- und Radwege zu reparieren sind. Unter Berücksichtigung der aktuell zur Verfügung stehenden Ressourcen kann die Erhaltung über die

Instandhaltung (bauliche Maßnahmen kleineren Umfangs, örtlich begrenzt) hinausgehen (beispielsweise Instandsetzungen abschnittsweise).

7. Von wem, wie und wie oft wird diese Priorisierung durchgeführt?

Siehe oben. Die Priorisierung erfolgt aufgrund der im Rahmen der Straßenkontrollen festgestellten Mängel.

8. Welche Abschnitte von Geh- und Radwegen sollen nach aktuellem Stand innerhalb der nächsten fünf Jahre saniert werden?

Die Auswertung der systematischen Erfassung ist noch nicht abgeschlossen (siehe oben). Eine nachhaltige Sanierung von längeren Abschnitten ist mit den zur Verfügung gestellten Haushaltsmitteln nur begrenzt möglich. Aktuell stehen jedem Erhaltungsbezirk rund 200 000 Euro zur Verfügung, mit denen vordringlich kleinteilige Maßnahmen (Beseitigung einzelner Schadstellen) umgesetzt werden müssen. Eine Liste notwendiger größerer Maßnahmen wird gerade erarbeitet. Es ist mittelfristig geplant, diese fortzuschreiben und auch zum Beispiel den Beiräten bekannt zu geben.

9. Welche Kosten werden für diese Sanierungen voraussichtlich entstehen?

Die Frage nach der Höhe der zu erwartenden Kosten kann erst nach Aufstellung der Liste notwendiger größerer Maßnahmen beantwortet werden. Bis dahin werden die zur Verfügung gestellten Haushaltsmittel vollständig verausgabt.

10. Inwiefern sind diese Mittel im Haushalt hinterlegt beziehungsweise wie ist es geplant, die erforderlichen Mittel bereitzustellen?

Siehe oben.

11. Welche Planungen gibt es, um die Sanierung, Instandhaltung und Investition in Fuß- und Radwege in Bremen in den kommenden Jahren strategisch anzugehen?

Siehe oben.

12. Wie hoch sind die jährlichen finanziellen Mittel, die für die Sanierung und Instandhaltung von Geh- und Radwegen bereitgestellt werden, und wie haben sich diese Mittel in den letzten zehn Jahren entwickelt?

Die jährlichen Mittel des Wirtschaftsplananschlags für die Sanierung und Instandhaltung von Geh- und Radwegen sind im Sondervermögen Infrastruktur in den Positionen Fußverkehr (Erhaltung, Anpassung, Sanierung) sowie Rad (Erneuerung und Ausbau von

Radwegen) geführt. Im Verlauf der letzten zehn Jahren sind die Mittel tendenziell um ein Vielfaches gestiegen (siehe Tabelle 2).

2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
1 000	1 100	1 100	1 100	1 100	1 900	2 200	3 000	2 500	2 500	3 500

Tabelle 2 – Entwicklung der bereitgestellten Mittel in TEUR zur Erhaltung von Geh- und Radwegenanlagen

Auch unter Berücksichtigung von Einzel- und Programmmaßnahmen, beispielsweise dem Knotenpunktprogramm für fußgängerfreundliche Kreuzungen und Querungshilfen, dem Programm zur Stärkung des Radverkehrs oder dem Ausbau der Radpremiumroute D15, wird diese Tendenz bestätigt – allerdings auf wesentlich höherem Niveau (siehe Tabelle 3).

2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
1 390	2 556	2 866	4 891	4 838	12 526	12 641	14 614	14 700	13 675	13 575

Tabelle 3 – Entwicklung der bereitgestellten Mittel in TEUR einschließlich Einzel- und Programmmaßnahmen

13. Reichten die in den letzten zehn Jahren bereitgestellten Mittel aus, um den bestehenden Sanierungs- und Instandhaltungsbedarf zu decken? Falls nein, wie groß war die Lücke pro Jahr und aktuell insgesamt?

Wie vorgenannt dargestellt, konnten die relevanten Haushaltsmittel in den vergangenen Jahren trotz angespannter Haushaltslage bereits deutlich aufgestockt und erhöht werden. Dennoch reicht dieser Aufwuchs aktuell nicht, um eine vollständige Trendwende bei der Abarbeitung des Sanierungs- und Instandhaltungsbedarfs herbeizuführen. Weitere Anstrengungen sind hier auch zukünftig unter Berücksichtigung der vorhandenen haushalterischen, personellen sowie kapazitären Rahmenbedingungen erforderlich.

14. In welchen Jahren seit 2015 mussten die Mittel für die Sanierung und den Erhalt von Geh- und Radwegen über die im Haushalt hinterlegte Summe erhöht werden? Womit wurde dies jeweils begründet, und wie hoch waren die zusätzlichen Mittel pro Jahr?

Der Grund für Mehrausgaben ist im Allgemeinen zu begründen durch den unerwarteten Anstieg zwingend zu behebbender Schäden.

2015: Mehrausgaben für Radwege in Höhe von 162 000 Euro.

2019: Mehrausgaben für Fußwege und Radwege in Höhe von 379 000 Euro.

2024: Mehrausgaben für Fußwege in Höhe von 801 000 Euro.

15. Wie viele Stellen beim Amt für Straßen und Verkehr sind derzeit für die Planung, Priorisierung und Umsetzung von Neuanlagen, Sanierungen und Instandhaltungen von Fuß- und Radwegen zuständig?

In den zehn Erhaltungsbezirken sind jeweils ein bis zwei Personen für die Sanierungs- und Instandhaltungsplanung unter Berücksichtigung der zur Verfügung gestellten Haushaltsmittel zuständig.

16. Inwieweit sind die vorhandenen personellen Kapazitäten ausreichend, um den Sanierungs-, Instandhaltungs- und Investitionsbedarf und eine nachhaltige sowie vorausschauende Planung abzudecken? Falls nein, wie viele zusätzliche Stellen wären erforderlich?

Die aktuellen personellen Kapazitäten reichen aus, um aktuelle Haushaltsmittel vollumfänglich zu verwerten und die Sanierung sowie Instandhaltung zu betreuen. Gleiches gilt für die in 2026/2027 zu erwartenden Haushaltsmittel zur Erhaltung von Geh- und Radwegenanlagen.

17. Welche Maßnahmen sind geplant, um mögliche Engpässe in der Planung und Umsetzung zu beseitigen?

Siehe vorangegangene Antworten. Die Beseitigung von Engpässen in der Planung und Umsetzung wird kontinuierlich im Rahmen der Prioritätensetzung unter Berücksichtigung der vorhandenen Rahmenbedingungen vorangetrieben. Baukostensteigerungen werden dabei auch weiterhin einen wichtigen Einfluss auf die Möglichkeiten der Sanierungsbeauftragung haben.