

**Kleine Anfrage der Fraktion der CDU vom 14. März 2018****Wie sanierungsbedürftig sind Bremens Straßen**

Der Sanierungsstau der Bremer Infrastruktur ist allgegenwärtig. Marode Straßen, Brücken, Fuß- und Radwege sind ein Beleg dafür, dass der Senat es in den vergangenen Jahren versäumt hat, ausreichend Mittel für die Infrastruktur bereitzustellen. Prominente Beispiele aus jüngster Zeit dafür sind unter anderem die Stephanibrücke oder die Hafенrandstraße. Insbesondere die Hafенrandstraße hat verdeutlicht, dass der Senat keinen wirklichen Überblick über den Zustand der Bremer Infrastruktur hat. Erst das Amt für Straßen und Verkehr musste durch die Ankündigung von temporeduzierenden Maßnahmen auf die Situation aufmerksam machen. Dieses Desinteresse seitens des Senats ist für Bremen und Bremerhaven als Industriestandort unverantwortlich. Für eine gute Verkehrspolitik sind intakte Straßen und Brücken und eine entsprechend regelmäßige Sanierung unerlässlich. Bereits 2013 hat der Rechnungshof in seinem Jahresbericht auf den Sanierungsstau in Höhe von 240 Millionen Euro aufmerksam gemacht. Die Zahlen machen deutlich, dass die im Haushalt bereitgestellten Mittel nicht ausreichen, um den Sanierungsstau tatsächlich abzubauen.

Wir fragen den Senat:

1. Wie bewertet der Senat den Zustand von Fuß- und Radwegen, Straßen und Brücken in Bremen und Bremerhaven (bitte jeweils getrennt angeben)?
2. Welche sanierungsbedürftigen Rad- und Gehwege, Straßen und Brücken in Bremen und Bremerhaven mit jeweils welchem Sanierungsbedarf sind dem Senat aktuell bekannt (bitte so konkret wie möglich beantworten)?
3. Welche der unter 2. genannten sanierungsbedürftigen Fuß- und Radwege, Straßen und Brücken sollen nach aktuellem Stand in 2018 und 2019 mit welcher Priorität aus den dafür vorgesehenen haushälterischen Mitteln instandgesetzt werden (bitte nach Bremen und Bremerhaven getrennt aufschlüsseln und bitte jeweils die aktuelle Kostenschätzung für die verschiedenen Maßnahmen angeben)?
4. Auf welchen der unter 2. aufgeführten Straßen und Brücken kam/kommt es aufgrund des maroden Zustands zu temporeduzierenden Maßnahmen? Welche sind davon in den nächsten Jahren, wenn keine Sanierung erfolgt, betroffen? Inwieweit kam es aufgrund von nicht durchgeführten Sanierungen in den letzten zehn Jahren zu temporeduzierenden Maßnahmen, um die Verkehrssicherheit weiterhin zu gewährleisten?
5. Wie haben sich die Finanzmittel für die Straßeninstandsetzung im Soll und Ist in Bremen und Bremerhaven in den letzten zehn Jahren entwickelt?
6. Wie viele Straßenkilometer wurden seit 2008 jährlich instandgesetzt (bitte jahresweise für Bremen und Bremerhaven aufschlüsseln und die einzelnen Maßnahmen benennen)?
7. Inwiefern kann der Senat, ähnlich wie bei der Hafенrandstraße, kurzfristig zusätzliche Mittel für die Sanierung von maroden Straßen bereitstellen?

Welche Sanierungsprojekte werden durch die im Haushalt nicht berücksichtigte Sanierung der Hafенrandstraße nicht erfolgen?

8. Wie hat sich der Sanierungsstau auf Bremerhavens und Bremens Straßen, Brücken, Fuß- und Radwegen in den letzten zehn Jahren entwickelt (bitte getrennt angeben)?

Heiko Strohmann, Frank Imhoff,  
Thomas Röwekamp und Fraktion der  
CDU

D a z u

### Antwort des Senats vom 5. Juni 2018

Der Senat beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung:

Die kommunale Verkehrsinfrastruktur in Bremen besteht aus 526 Brücken in Bremen und 87 Brücken in Bremerhaven. Sie umfasst 1 450 km Straßen in Bremen und 480 km Straßen in Bremerhaven. Hinzu kommen rund 1 300 km eigenständige Geh- und Radwege, auch in Grünanlagen und entlang der Wasserläufe sowie die Verkehrsinfrastruktur des Bundes für Bundeswasserstraßen, Bundeseisenbahnen und Bundesfernstraßen. Diese Infrastruktur muss als System und funktionsfähiges Netz erhalten und im Hinblick auf veränderte gegenwärtige und zukünftige Randbedingungen weiter entwickelt werden; Substanzverluste sind zu vermeiden, da diese hohe Folgekosten für Neu- und Ersatzbau nach sich ziehen.

1. Wie bewertet der Senat den Zustand von Fuß- und Radwegen, Straßen und Brücken in Bremen und Bremerhaven (bitte jeweils getrennt angeben)?

Bremen:

Die Geh- und Radwege, Straßen und Brücken in Bremen befinden sich in einem verkehrssicheren Zustand. Für die Brücken ist zudem ein System der Zustandsbenotung entwickelt worden, das sich wie folgt darstellt: (2018).

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

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)“.

Bremerhaven:

Der Zustand der Straßen, Geh- und Radwege Bremerhavens ist nach Bewertung der dortigen Fachverwaltung partiell beeinträchtigt durch zu geringe Aufwendungen für den Substanzerhalt und grundlegende Sanierungen. Alle Brücken in Bremerhaven sind in einem verkehrssicheren Zustand, bei den vielen städtischen Brücken besteht jedoch über den normalen Unterhaltungsaufwand hinaus erhöhter Sanierungs- und Instandsetzungsbedarf. Die Bundesbauwerke sind in einem guten Erhaltungszustand; hier besteht kein Sanierungsstau.

2. Welche sanierungsbedürftigen Rad- und Gehwege, Straßen und Brücken in Bremen und Bremerhaven mit jeweils welchem Sanierungsbedarf sind dem Senat aktuell bekannt (bitte so konkret wie möglich beantworten)?

Bremen:

Es befinden sich diverse Rad- und Gehwege sowie Straßen in Bremen in einem Zustand, die absehbar eine Instandsetzung beziehungsweise Erneuerung erforderlich machen wird. Anders als bei den Brücken wird der Instandsetzungs- beziehungsweise Erneuerungsbedarf der Straßen nicht für einzelne Straßen erfasst. Die Zustandswerte der Straßen werden aktuell nur aus der Straßenkontrolle abgeleitet. Eine Veränderung über die Jahre lässt sich hieraus nicht darstellen. Die Straßenkontrollen finden je nach Straßengattung in einem 2-, 4- oder 8-wöchigen Rhythmus statt.

Auf Basis der oben genannten Zustandsbenotung müssen 30 Brücken kurz- bis mittelfristig instandgesetzt oder erneuert werden (Zustandsnoten 3 oder höher) und es stehen weitere 66 Bauwerke unter genauerer Beobachtung und werden als vordringliche Planungsvorhaben geführt (Zustandsnoten zwischen 2,5 und 3).

Aktuell finden größere Bautätigkeiten an folgenden Brückenbauwerken statt:

- BW 442 Heinrich-Plett-Allee (Restarbeiten Ersatzneubau)
- BW 904 Im Dorfe-Braut Eichen (Ersatzneubau)
- BW 614 A 270/Überführung Vegesacker Heerstraße (Ertüchtigung)

Bremerhaven:

Bei rund 60 Straßen und Wegen wird aktuell durch das Verkehrszeichen „Gefahrenstelle“ mit dem Zusatzzeichen „Straßenschäden“ (VZ 101 mit ZZ 1006-34) auf den schlechten Zustand und den damit verbundenen Gefahrenstellen hingewiesen. Darunter sind auch einige verkehrsbedeutende Streckenabschnitte.

Ein maßnahmenspezifischer Sanierungsbedarf kann nicht durchgängig und kurzfristig benannt werden.

Im Bereich der Ingenieurbauwerke wird ein kurz- bis mittelfristiger Sanierungsbedarf in Höhe von ca. 6,0 Millionen Euro vom Magistrat benannt.

3. Welche der unter 2. genannten sanierungsbedürftigen Fuß- und Radwege, Straßen und Brücken sollen nach aktuellem Stand in 2018 und 2019 mit welcher Priorität aus den dafür vorgesehenen haushälterischen Mitteln instandgesetzt werden (bitte nach Bremen und Bremerhaven getrennt aufschlüsseln und bitte jeweils die aktuelle Kostenschätzung für die verschiedenen Maßnahmen angeben)?

Bremen:

Die Instandsetzung beziehungsweise Erneuerung der Gehwege wird aus den Investitionsmitteln der Straßenerhaltung finanziert. Für die Jahre 2018 und 2019 sind Haushaltsmittel in Höhe von 9,25 Millionen Euro für die „Erhaltung und Anpassung von Straßen einschließlich der Wege, Plätze,

Radwege" im Wirtschaftsplan eingestellt worden (gemäß Deputationsbeschluss vom 15. Februar 2018). Diese Mittel werden weitestgehend für die kontinuierliche Instandhaltung verwendet. Für die Instandsetzung von Straßen stehen jährlich davon etwa 0,5 Millionen Euro zur Verfügung. Für Radwegsanierungsmaßnahmen (Instandsetzung) stehen in den beiden Jahren 2018 und 2019 jeweils 1,1 Millionen Euro zur Verfügung. Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Straßenbahn stehen weitere Mittel in Höhe von 0,7 Mio. p.a. zur Verfügung.

Die Hafenanrandstraße wird in den Jahren 2018 und 2019 instandgesetzt beziehungsweise erneuert. Hierfür stehen für Planung und Bau insgesamt 4,4 Millionen Euro zur Verfügung.

Für die laufende Unterhaltung der Ingenieurbauwerke – wie Brücken, Tunnel- und Trogbauwerke, Stützwände, Lärmschutzwände, Durchlässe und Treppen – stehen für die Jahre 2018 und 2019 rund 1,4 Millionen Euro beziehungsweise 1,3 Millionen Euro zur Verfügung. In 2018 sind für die laufende Erhaltung von Brücken, Verkehrssicherheit und kleinen Maßnahmen rund 2,6 Millionen Euro beziehungsweise 2,5 Millionen Euro in 2019 vorgesehen; das Budget wurde in der Haushaltsaufstellung somit um 1,0 Millionen Euro aufgestockt. Zudem wurden Planungsbudgets für städtische Bundes- und Radfahrerbrücken (insgesamt 1,47 Millionen Euro beziehungsweise 1,2 Millionen Euro) eingerichtet.

Für die Erhaltung von Großbrücken (Stadt) werden für die Jahre 2018 und 2019 rund 4,4 Millionen Euro beziehungsweise 3,8 Millionen Euro bereitgestellt. Daraus sollen die folgenden Projekte umgesetzt werden, die zum Teil noch in den Folgejahren fortgesetzt und finanziert werden:

- Dorfe-Braut-Eichen/Schönebecker Aue      rund 0,3 Millionen Euro
- Straßentunnel Bremen-Hemelingen      rund 1,3 Millionen Euro
- Brücke Warfter Landstraße      rund 0,6 Millionen Euro
- Stützwand Tiefer/Arkaden      rund 1,1 Millionen Euro
- Flutbrücke Borgfeld      rund 4,3 Millionen Euro
- Wilhelm-Kaisen-Brücke      rund 2,2 Millionen Euro
- Brücke Waller Str./Rbf Waller-Brücke      rund 0,3 Millionen Euro
- Brückenstrang Hemelingen      rund 0,3 Millionen Euro
- Brücke im Park Links der Weser      rund 0,3 Millionen Euro

Zudem wurde für den Ersatzbau Brücke Heinrich-Plett-Allee ein Betrag von 1,8 Millionen Euro in 2018 und 800 000 Euro in 2019 einzeln budgetiert.

Bremerhaven:

Die vordringlichen Maßnahmen zur Erhaltung der Straßen in den Jahren 2018/2019 zurzeit noch in der politischen Abstimmung.

Für die Jahre 2018/2019 sind folgende Maßnahmen für den Bereich der Ingenieurbauwerke geplant oder aktuell in der Umsetzung:

- Kennedybrücke/Columbustraße:
  - Instandsetzung      rund 2,50 Millionen Euro
- Alte Geestebrücke/Fährstraße (Denkmalschutz):
  - Instandsetzung      rund 1,90 Millionen Euro
- Kanaldrehbrücke Klusmannstraße (Denkmalschutz):
  - Instandsetzung      rund 0,55 Millionen Euro

4. Auf welchen der unter 2. aufgeführten Straßen und Brücken kam/kommt es aufgrund des maroden Zustands zu temporeduzierenden Maßnahmen? Welche sind davon in den nächsten Jahren, wenn keine Sanierung erfolgt, betroffen? Inwieweit kam es aufgrund von nicht durchgeführten Sanierungen in den letzten zehn Jahren zu temporeduzierenden Maßnahmen, um die Verkehrssicherheit weiterhin zu gewährleisten?

Bremen:

In den letzten zehn Jahren sind in Bremen aufgrund des Straßenzustands nur wenige vorübergehende temporeduzierende Maßnahmen durchgeführt worden, die nach einer Instandsetzungs- beziehungsweise Erneuerungsmaßnahme der Bereiche wieder aufgehoben werden konnten. Aktuell kann nicht abgeschätzt werden, inwieweit zukünftig temporeduzierende Maßnahmen erforderlich werden. Dies wird von aktuellen Schadensbildern abhängig sein.

Die temporeduzierenden Maßnahmen an den bremischen Brücken sind aus der Auflistung unter Punkt 2 zu entnehmen. Inwieweit zukünftig mit Kompensationsmaßnahmen (Temporeduzierung, Ablastung, Überholverbot Lkw) zu rechnen ist, hängt von den Ergebnissen der ausstehenden Nachrechnungen ab. Ein zehnjähriger Rückblick auf temporeduzierende Maßnahmen ist nicht möglich, da diese Daten nicht explizit erhoben wurden.

Bremerhaven:

Aktuell sind keine geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen auf Straßen und Brücken aufgrund von Schäden angeordnet. Bei einer Vielzahl von Straßen wird jedoch durch das Verkehrszeichen „Gefahrenstelle“ mit dem Zusatzzeichen „Straßenschäden“ (VZ 101 mit ZZ 1006-34) auf den schlechten Zustand und die damit verbundenen Gefahrenstellen hingewiesen.

5. Wie haben sich die Finanzmittel für die Straßeninstandsetzung im Soll und Ist in Bremen und Bremerhaven in den letzten zehn Jahren entwickelt?

Bremen:

Die eingesetzten Haushaltsmittel konnten von 2008 bis 2017 von rund 8,0 Millionen Euro auf 12,7 Millionen Euro erhöht werden.

Vorhaben der Instandsetzung und Erneuerung werden unter anderem aus der Vermögensplanposition „Erhaltung von Straßen“ des Sondervermögens Infrastruktur finanziert. Daneben werden unter anderem aus den Positionen „Straßenerhaltung in Verbindung mit dem Straßenbahnausbau“ und „Erneuerung von Radwegen“ Ausgaben für die Sanierung von Straßen getätigt. Abweichungen zwischen Plan- und Ist-Werten ergeben sich insbesondere durch geänderte Bauabläufe, und durch die mögliche Nutzung von Drittmitteln.

in T€	2008		2009		2010		2011		2012	
	Plan	Ist	Plan	Ist	Plan	Ist	Plan	Ist	Plan	Ist
Erhaltung u. Anpassung von Straßen	7.000	7.067	6.700	6.443	11.000	9.422	8.000	12.519	8.750	10.852
Straßenerhaltung in Verbindung mit Straßenbahnausbau	700	171	1.200	95	400	217	400	120	400	160
Erneuerung u. Ausbau von Radwegen	750	693	450	457	450	461	650	547	650	817
Gesamt	8.450	7.931	8.350	6.995	11.850	10.100	9.050	13.186	9.800	11.829

in T€	2013		2014		2015		2016		2017	
	Plan	Ist	Plan	Ist	Plan	Ist	Plan	Ist	Plan	Ist
Erhaltung u. Anpassung von Straßen	8.750	12.047	10.600	12.377	10.250	12.525	9.250	10.998	9.250	11.099
Straßenerhaltung in Verbindung mit Straßenbahnausbau	400	119	400	242	400	1.835	600	151	600	280
Erneuerung u. Ausbau von Radwegen	650	1.092	800	1.042	1.000	1.180	1.100	1.511	1.100	1.332
Gesamt	9.800	13.258	11.800	13.661	11.650	15.540	10.950	12.660	10.950	12.711

Bremerhaven:

Die in den vergangenen zehn Jahren im Bremerhavener Haushalt bereitgestellten Haushaltsansätze in Höhe von insgesamt 5 950 920 Euro haben sich als nicht auskömmlich erwiesen. Der ausgewiesene Mehrbedarf konnte durch Umschichtungen gedeckt werden.

6. Wie viele Straßenkilometer wurden seit 2008 jährlich instandgesetzt (bitte jahresweise für Bremen und Bremerhaven aufschlüsseln und die einzelnen Maßnahmen benennen)?

Bremen:

Die Straßenkilometer der instandgesetzten Straßen wurden für Bremen nicht detailliert erfasst. Seit 2008 wurden jährlich circa 30 bis 40 Straßen mit Längen zwischen 100 und 500 m mittels Dünnschichtbelägen instandgesetzt.

In den Jahren 2010 und 2011 sind zusätzlich rund 60 Straßen im Rahmen von zur Verfügung stehenden Winterschädenbeseitigungsmitteln (Dünnschichtbeläge, Deckenerneuerungen) instandgesetzt worden. Zusätzlich

wurden seit 2008 jährlich durchschnittlich 3 bis 4 Abschnitte diverser Straßen Instand gesetzt beziehungsweise erneuert.

Bremerhaven:

Eine valide Zahl kann aufgrund fehlender Datenlage nicht genannt werden.

7. Inwiefern kann der Senat, ähnlich wie bei der Hafенrandstraße, kurzfristig zusätzliche Mittel für die Sanierung von maroden Straßen bereitstellen? Welche Sanierungsprojekte werden durch die im Haushalt nicht berücksichtigte Sanierung der Hafенrandstraße nicht erfolgen?

Aufgrund der gegebenen Mittelausstattung für die Finanzierung der Unterhaltungsverträge und die dort gestiegenen Kosten ist der Senat derzeit vorrangig um eine zusätzliche Finanzierung dieser allgemeinen Mittel engagiert. Für Einzelmaßnahmen gilt grundsätzlich das Prinzip der Einzelveranschlagung in der Haushaltsaufstellung, so dass die Hafенrandstraße als eine Ausnahmelösung im Einzelfall anzusehen ist.

8. Wie hat sich der Sanierungsstau auf Bremerhavens und Bremens Straßen, Brücken, Fuß- und Radwegen in den letzten zehn Jahren entwickelt (bitte getrennt angeben)?

Siehe auch Antwort zu Frage 1.

Der Zustand der Verkehrsinfrastruktur in Bremen und Bremerhaven hat sich in den letzten zehn Jahren substanziell trotz, bezogen auf Bremen, einer signifikanten Erhöhung der eingesetzten Haushaltsmittel, verschlechtert, der Sanierungsstau hat damit zugenommen. Ein valides Maß ist aufgrund der fehlenden Datenlage jedoch nicht greifbar.