

Mitteilung des Senats vom 18. März 2025**Zustand der Straßeninfrastruktur in Bremen**

Die Fraktion der CDU hat unter Drucksache 21/466 S eine Kleine Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die vorgenannte Kleine Anfrage wie folgt:

Die Sicherstellung der Verkehrsinfrastruktur und Mobilität spielt in der kommunalen Straßenunterhaltung eine entscheidende Rolle – nicht nur zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit, zur Vermeidung von Verkehrsbehinderungen oder aus Gründen des Umweltschutzes, sondern auch aus Gründen der Wirtschaftlichkeit. Unter Berücksichtigung der gleichzeitigen Verpflichtung zum wirtschaftlichen Umgang mit Ressourcen unterliegt die Handlungs- und Verfahrensweise der Straßenunterhaltung sowie der Straßeninstandsetzung beziehungsweise Straßenerneuerung laufend einer Überprüfung hinsichtlich rechtlicher und ökonomischer Anforderungen. Innerhalb dieser Gesamtaufgabe ist es in Bremen das Ziel, mittels einer systematischen Straßenerhaltung, die Gebrauchstauglichkeit sowie einen konstanten Werterhalt der Verkehrsinfrastruktur wirtschaftlich sicherzustellen. Vor diesem Hintergrund wurden in den zurückliegenden Jahren die erforderlichen Haushaltsmittel stetig erhöht (siehe unten).

1. Wie wird der Zustand der gesamten Straßeninfrastruktur in Bremen erfasst, und in welchen Zeitabständen soll dies stattfinden, und in welchen Zeitabständen findet die Erfassung tatsächlich statt?

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

Es wurden diverse Daten erfasst, unter anderem waren dies:

- Stereomessbilder und Orthofotos inklusive Panoramabilder für die Erfassung des Straßenraums
- Flächenerfassung inklusive Materialerfassung der Oberflächen (zum Beispiel Pflaster, Asphalt)
- Erfassung von Punktoobjekten (zum Beispiel Verkehrszeichen, Lichtsignalanlagen)
- Erfassung von Linienobjekten (zum Beispiel Markierungen, Borde)
- Erfassung von 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) umgesetzt werden kann. Hier sind Zustandsklassen anhand definierter Kriterien für Streckenabschnitte definiert. Abschließende Ergebnisse für das Bremer Straßennetz liegen noch nicht vor.

Parallel wird eine Folgebefahrung zur Be- und Zustandserfassung konzeptionell und vergabetechnisch vorbereitet.

Derzeit wird der Straßenzustand durch die regelmäßig durchzuführenden Straßenkontrollen erfasst und der Erhaltungsaufwand streckenbezogen abgeleitet beziehungsweise eine Sanierung/Erneuerung geplant. Dies erfolgt unter Berücksichtigung des Rundschreibens des Senators für Finanzen (Nummer 02/2025) vom 20. Januar 2025 zur Erfassung und Berichterstattung von Sanierungsbedarfen von baulichen Anlagen/Bauwerken beziehungsweise der vom Senat am 2. November 2021 beschlossenen „Handlungsanweisung zur Methodik der Erfassung von Sanierungsbedarfen der baulichen Anlagen“.

Der Kontrollzyklus orientiert sich an dem jeweiligen Nutzen der Straßen und im Einzelfall auch an dem Zustand. Grundsätzlich werden alle Hauptverkehrsstraßen alle zwei Wochen, Sammel- und Wohnstraßen alle vier bis acht Wochen befahren. Bei Bedarf werden einzelne Straßen (wie im Hochwasserfall Weihnachten 2023) auch öfter befahren.

Kontrollobjekt	Kontrollturnus
Hauptverkehrsstraßen	Alle 2 Wochen
Plätze und Fußgängerzonen	Alle 2 Wochen
Wohnsammelstraßen	Alle 4 Wochen
Geh- und/oder Radwege mit wassergebundener Decke	Alle 4 Wochen
Wohnstraßen	Alle 8 Wochen
Wohn- und Stichwege	Mit der Straße, in die sie einmünden

Tabelle 1 – Kontrollperioden von Objekten der Straßeninfrastruktur

2. Welche technischen und personellen Ressourcen stehen für die Zustandserfassung zur Verfügung?

Für die Streckenkontrollen 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 zwei Personen anteilig zu sonstigen Regelaufgaben betreut.

3. Gibt es eine aktuelle Übersicht oder einen Bericht über den Zustand der einzelnen Straßen 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 Straßen in den letzten zehn Jahren entwickelt?

Mit den zur Verfügung gestellten, kontinuierlich gesteigerten Haushaltsmitteln wird das Ziel verfolgt, die Substanz im Bereich Straßen, Wegen und Plätzen zu erhalten beziehungsweise den Substanzverlust zu verringern. Trotzdem hat sich der Gesamtzustand der Straßeninfrastruktur in den letzten Jahren wie auch in anderen Kommunen kontinuierlich verschlechtert und das Sanierungsdefizit damit qualitativ zugenommen.

5. Welche Hauptursachen für Straßenschäden werden derzeit identifiziert (zum Beispiel Witterung, hohe/steigende Verkehrsbelastung, Baumängel, Alterserscheinungen, ausgesetzte Sanierungsmaßnahmen)?

Die Ursachen für die Zunahme der Straßenschäden sind vielschichtig. Wesentlich ist dies zurückzuführen auf die zunehmende Verkehrsbelastung mit steigendem Schwerverkehrsanteil, unzureichende Bausubstanz und/oder einen nicht qualifiziert

ausgebauten Straßenoberbau (insbesondere historisch bedingt). Zudem konnten großflächige und nachhaltige Sanierungsmaßnahmen nur sehr begrenzt durchgeführt werden, da die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel im Wesentlichen lediglich für kleinteilige Schadensbeseitigungen verwendet werden konnten.

a) Wie erfolgt die Priorisierung von Straßensanierungen?

Mit den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln erfolgen zumeist nur kleinteilige Schadensbeseitigungen, die im Rahmen der regelmäßig durchzuführenden Straßenkontrollen festgestellt werden. Diese Maßnahmen sind nicht substanzerhaltender Natur, sondern unter Berücksichtigung der Verkehrssicherungspflicht lediglich darauf ausgerichtet, Verkehrsteilnehmende vor Schaden zu bewahren. Großflächige Straßensanierungen (Deckensanierung) zum Schutz des Straßenoberbaus werden nur noch in Ausnahmefällen durchgeführt. In der Vergangenheit waren dies unter anderem:

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

b) Welche Kriterien werden hierfür herangezogen (zum Beispiel Verkehrsaufkommen, Zustand, Dringlichkeit)?

Es gibt definierte Erhaltungsziele in folgender Reihenfolge: Sicherheit, Leistungsfähigkeit, Substanzerhalt und Umweltverträglichkeit und/oder Wirkung auf Dritte. Mit den aktuellen Haushaltsmitteln steht vorrangig die Sicherstellung der Verkehrssicherungspflicht im Fokus.

c) Von wem wird diese Priorisierung wie oft durchgeführt?

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

6. Welche Straßenabschnitte 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 Straßenabschnitten ist allerdings nur bedingt möglich. In der Finanzplanung 2026/2027 sind Maßnahmen vorgemerkt (unter anderem Züricher Straße, Gartenstadt, Werdersee).

- a) Welche Kosten werden hierfür voraussichtlich entstehen?

Antwort siehe Folgepunkt.

- b) Inwiefern sind diese im Haushalt hinterlegt beziehungsweise wie ist es geplant diese Mittel zur Verfügung zu stellen?

Im Wirtschaftsplan 2025 des Sondervermögens Infrastruktur sind bei der Erhaltung von Straßen 19 056 000 Euro, im Kanalbaustufenprogramm 1 600 000 Euro und für Straßenerhalt in Verbindung mit Straßenbahnausbau 300 000 Euro berechnete Mittel hinterlegt. Die für die Aufstellung der Wirtschaftspläne pro Jahr (2026 bis 2029) erforderlichen Beträge für die Erhaltung von Straßen, für das Kanalbaustufenprogramm und für den Straßenerhalt in Verbindung mit Straßenbahnausbau werden derzeit ermittelt und in die Haushaltsaufstellung eingebracht.

7. Welche Planungen gibt es, um dem Themenkomplex Straßensanierung, Straßeninstandhaltung und Straßeninvestitionen in den kommenden Jahren in Bremen zu begegnen?

Siehe oben.

8. Wie hoch sind die jährlichen finanziellen Mittel, die für die Sanierung und Instandhaltung der Straßeninfrastruktur 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 Straßen sind im Sondervermögen Infrastruktur in den Positionen Erhaltung und Anpassung von Straßen (a), dem Kanalbaustufenprogramm (b) und Straßenerhalt in Verbindung mit Straßenbahnausbau (c) budgetiert (weitere Mehrkosten siehe Tabelle 3). Hinzu kommen einzelne Maßnahmen der Grundsanierung. Die Mittel der oben genannten dauerhaften Position a) wurden seit 2020 fortlaufend erhöht, die Mittel zu b) sogar seit 2016 (bis auf 2024) und die Mittel zu c) seit 2016 konstant gehalten (siehe Tabelle 2). In Summe ergibt dies eine kontinuierliche Erhöhung.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
a)	10.600	10.250	9.250	9.250	9.250	9.250	15.000	16.000	17.000	17.000	18.061
b)	800	800	1.100	1.100	1.100	1.200	1.450	1.500	1.600	1.600	1.400
c)	400	400	600	600	600	600	600	600	600	600	600
Σ	11.800	11.450	10.950	10.950	10.950	10.950	17.100	18.100	19.200	19.200	20.061

Tabelle 2 – Entwicklung der bereitgestellten Mittel zur Erhaltung von Straßen in TEUR

9. 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?

Siehe Antworten zu den Fragen 4 und 6.

10. In welchen Jahren seit 2015 musste die zuständige Fachdeputation die Mittel für die Sanierung und den Erhalt von Straßen über die im Haushalt hinterlegte Summe erhöhen, womit wurde dies jeweils begründet, und wie hoch waren die jeweiligen Summen pro Jahr?

Jahr	Vorlage	Begründung	Mittel
2024	VL 21/3088	- Zunahme an Winterschäden (um 8 % zum Vorjahr) - Zunahme von Objektschäden (von 3.885 auf 4.294) - Hochwasserschäden (einmalig 600 TEUR)	3.500
2022	VL20/7003	- Gesteigerte Baupreise (Ukraine Krieg) - Unterbrochene Lieferketten (- -) - Sonderbaumaßnahme Verlegen Fernwärme	6.100
2020	VL20/1544	- Steigerung der Einheitspreise (Corona) - Sanierungsstau der durch verringerte Verkehrsaktivität besser abgearbeitet werden kann	5.750
2019	VL20/276	- Viele kleine sicherheitsgefährdende Stellen - Unerwartete Baupreiserhöhung - Nebenanlagen mit schlechtem Zustand - Aufgrund von häufigem schlagregen sind wassergebundene Oberflächen zu erneuern - Hochbelastete Straßen bedürfen kostenintensiven Sanierungen mit entsprechender Baustellenabsicherung	2.360
2018	VL19/449	- Baupreiserhöhungen im Vergleich zum Vorjahr	3.000
2017	VL19/322	- Grundsätzlich knappe Finanzierung - Zusatzbedarf durch Winterschäden	0.620

Tabelle 3 – Nachtragsvorlagen seit 2015, Mittel in TEUR

11. Wie viele Stellen beim Amt für Straßen und Verkehr (ASV) sind derzeit für die Planung, Priorisierung und Umsetzung von Straßensanierungen, Straßeninstandhaltungen und Straßeninvestitionen zuständig?

In den zehn Erhaltungsbezirken sind jeweils ein bis zwei Personen für die Sanierungs- und Instandhaltungsplanung zuständig.

- a) 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?

Für die Umsetzung steht ausreichend Personal zur Verfügung. Für das Aufstellen eines langfristigen Erhaltungskonzeptes, unter Berücksichtigung der vorhandenen und regelmäßig systematisch durchzuführenden Befahrungen, sind voraussichtlich weitere Mitarbeiter:innen notwendig.

- b) Welche Maßnahmen sind geplant, um mögliche Engpässe in der Planung und Umsetzung zu beseitigen?

Siehe vorangegangene Antworten. Es werden zusätzliche Haushaltsmittel benötigt, um eine Umkehr zu erreichen und eine Substanzverbesserung zu erzielen. Baukostensteigerungen werden dabei auch weiterhin einen wichtigen Einfluss auf die Möglichkeiten der Sanierungsbeauftragung haben.