

Mitteilung des Senats vom 17. März 2026

Der Ankündigungs-Senat hat wieder zugeschlagen – noch immer keine digitale Erfassung der maroden Straßeninfrastruktur!

Die Fraktion der CDU hat unter Drucksache 21/716 S eine Große Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die vorgenannte Große Anfrage wie folgt:

1. Wie ist die Ausschreibung der Erhaltungsbezirke für den Straßenerhalt im Jahr 2026 organisatorisch ausgestaltet?

Die organisatorische Umsetzung erfolgt durch das Amt für Straßen und Verkehr, das Leistungen über den sogenannten Erhaltungskatalog definiert. Dieser Katalog dient als Grundlage für die Beauftragung von Standardleistungen im Straßenbau.

- a) Welcher Zeitplan ist für die Ausschreibung, Vergabe und den Beginn der Leistungen vorgesehen?

Es gibt für jeden Erhaltungsbezirk eine Jahresausschreibung mit den erwarteten Umfängen an Erhaltungsmaßnahmen und Sanierungsnotwendigkeiten. In der Regel laufen diese für zwölf Monate, mit der Möglichkeit der Verlängerung für weitere zwölf Monate. Der Vertragsbeginn variiert für alle Jahresverträge; auch um die Bearbeitung für die Vertragsabwicklung zu entzerren und auf unterjährige Marktsituation reagieren zu können.

- b) Welche Laufzeiten und Verlängerungsoptionen sind vorgesehen?

Die Verträge sind prinzipiell als Jahresverträge konzipiert und beinhalten in der Regel aber auch Verlängerungsoptionen für weitere zwölf Monate (siehe Antwort 1. a)).

- c) Welche räumlichen Zuschnitte (Anzahl, Größe, Abgrenzung der Erhaltungsbezirke) sind geplant?

Das Stadtgebiet Bremen ist in zehn Erhaltungsbezirke (EB 1 bis EB 10) unterteilt, die jeweils geografisch abgegrenzten Zuständigkeitsbereichen des Amts für Straßen und Verkehr entsprechen.

2. Welche fachlichen, technischen und personellen Anforderungen werden an die Bieter gestellt?

a) Welche Mindeststandards gelten für Qualifikation, Erfahrung und Ausstattung der Unternehmen?

Bieter müssen bei der Ausführung von Straßenbauarbeiten sowohl in die Handwerksrolle eingetragen sein als auch die fachliche Eignung gemäß der Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen nachweisen. Dies umfasst den Nachweis über vergleichbare Referenzprojekte im kommunalen Straßenbau sowie die Vorhaltung von Personal und Gerät, das den Anforderungen des Erhaltungskatalogs entspricht.

b) Welche Anforderungen bestehen hinsichtlich Dokumentation, Berichtswesen und Qualitätssicherung?

Die Dokumentation der erbrachten Leistungen muss den Vorgaben des Amts für Straßen und Verkehr zur digitalen Abrechnung und Bauüberwachung entsprechen. Qualitätssicherung wird durch regelmäßige Abnahmen und Überprüfungen zur Einhaltung der technischen Regelwerke im Straßenbau sichergestellt.

3. Inwieweit fließen digitale Verfahren, moderne Erfassungstechniken oder datenbasierte Entscheidungsgrundlagen in die Leistungsbeschreibung der Ausschreibung ein?

Digitale Verfahren finden aktuell unter anderem in der Schadensaufnahme und der Abrechnung statt. Digitale Erfassungstechniken werden für die Ausschreibung der Jahresverträge noch nicht genutzt.

4. Welche Lehren zieht der Senat aus den bisherigen Ausschreibungen und Vertragsgestaltungen der Erhaltungsbezirke, insbesondere im Hinblick auf Wirtschaftlichkeit, Reaktionsgeschwindigkeit und nachhaltigen Substanzerhalt?

Die Erhöhung der Haushaltsmittel für die Straßenerhaltung der letzten Jahre wurde durch die erheblichen Baukostensteigerungen fast nahezu egalisiert, sodass die vom Senat angestrebte Substanzverbesserung durch großflächige Maßnahmen nicht realisiert werden konnte. In der Regel werden die auftretenden Schäden (nach Erfassung und gegebenenfalls Meldung durch Dritte) mit den Jahresvertragspartnern beseitigt. Für den nachhaltigen Substanzerhalt und auch

Substanzverbesserung sind aber großflächige Erhaltungsmaßnahmen notwendig, die im Rahmen der Jahresverträge nur in einem sehr begrenzten Umfang realisiert werden können. Bei größeren Maßnahmen werden im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel zusätzlich Einzelmaßnahmen ausgeschrieben und anschließend entsprechende Verträge geschlossen.

5. Wann wird das technische Verfahren zur systematischen, flächendeckenden Erfassung des Erhaltungszustandes aller Bremer Straßen vollständig umgesetzt, und welche Kosten fallen hierfür insgesamt an?

Das angestrebte Erhaltungs-Management-System soll schrittweise entwickelt werden.

Basis dieses Systems sind die Befahrungsdaten aus der erstmaligen Befahrung und Erfassung der Straßen, die nunmehr vorliegen und aktuell ausgewertet werden. Mit der geplanten Veröffentlichung des Zustandsberichtes für das Haupt- und Nebenstraßennetz Bremens im ersten Halbjahr 2026 wird erstmals die Grundlage für ein systematisches Anlagenmanagement auf der Basis von Befahrungsdaten geschaffen. Um dieses in den kommenden Jahren weiterentwickeln zu können, ist eine kontinuierliche Zustandserfassung anhand zyklisch stattfindender Messfahrten vorgesehen. Um hier Entwicklungen und Veränderungen verlässlich darstellen zu können sind abhängig von der Straßenkategorie Intervalle zwischen vier bis fünf Jahren (Hauptstraßen) beziehungsweise fünf bis zehn Jahren (Nebenstraßen) vorgesehen. Dementsprechend ist die nächste Befahrung in 2027 für das Hauptverkehrsstraßennetz vorgesehen.

Die bisherigen Kosten zur Erfassung des Straßenzustandes im Haupt- und Nebenstraßennetz belaufen sich auf rund 237 000 Euro. Für die in 2027 vorgesehene Befahrung des Hauptstraßennetzes werden Kosten in Höhe von rund 135 000 Euro veranschlagt.

6. Welche konkreten Schritte stehen zur Einführung dieses Verfahrens noch aus?

- a) Welche technischen Lösungen sind vorgesehen?

In Vorbereitung der Umsetzung ist eine dynamische Straßenzustandserhebung, die auf systematischen und turnusmäßigen Befahrungen und technischer Auswertung basiert. Anhand der Zustandserfassung kann der Straßenzustand in Verbindung mit der Zustandsbewertung anhand festgelegter und vergleichbarer Kriterien dargestellt werden. Darauf aufbauend soll ein digitales Pavement Management System beschafft werden. Dieses kann die Zustandsentwicklung der Verkehrsflächen auf der Grundlage bekannter Verhaltenskurven und aktueller

Zustandsdaten in Abhängigkeit vom eingesetzten Budget abschätzen. Durch die modellhafte Entwicklung von jährlichen Erhaltungsprogrammen können daraus Kosten für verschiedene Zielwerte abgebildet werden. Bezüglich des Moduls für das Pavement Management System werden die Spezifikationen für die Beschaffung derzeit abgestimmt.

- b) Welche organisatorischen oder personellen Voraussetzungen fehlen derzeit noch?

Das aktuell vorhandene Personal (circa ein bis zwei Personen pro Erhaltungsbezirk) ist primär mit der Bestandsaufnahme und operativen Begleitung der Jahresvertragsfirmen und Umsetzung weiteren Maßnahmen gebunden. Für grundsätzliche strategische und planerische Überlegungen sind mittelfristig Ingenieur:innen notwendig, die die Anforderungen und Erkenntnisse der Kolleg:innen aus den Erhaltungsbezirken bündeln und die Maßnahmenentwicklung in Verbindung der Erkenntnisse der Befahrungsdaten zusammenführen.

7. Aus welchen Gründen ist die Einführung dieses Verfahrens bislang nicht abgeschlossen worden?

Die ersten Meilensteine wurden abgeschlossen – hierzu gehören insbesondere die Befahrungen sowohl der Hauptverkehrs- als auch Nebenstraßen in Bremen. Darüber hinaus wurde eine Zustandsbewertung beauftragt, die Ende 2025 vorgelegt wurde. Als nächster Schritt steht nun sowohl die Beauftragung einer nächsten Befahrung sowie die Herleitung von Maßnahmen und Bewertung dieser an. Insbesondere die Komplexität der initialen Datenerhebung hatte einen hohen personellen und finanziellen Aufwand mit den notwendigen Abstimmungen zwischen IT-Sicherheit, Datenschutz und den technischen Anforderungen des Amts für Straßen und Verkehr. Die weiteren Schritte wurden bereits ausführlich beschrieben.

8. Welche Maßnahmen ergreift der Senat, um bestehende Hemmnisse zeitnah zu überwinden?

Zu den systematischen Erfassungen und technischen Lösungen siehe Fragen 5. bis 7.

Durch das im Dezember 2025 beschlossene Investitionssofortprogramm und das Sondervermögen Infrastruktur werden darüber hinaus die finanziellen Grundlagen gestärkt, um substanzielle Verbesserungen der Infrastruktur zu finanzieren. Geplant sind hier großflächige Fahrbahn- und Radwegsanierungen.

9. Inwiefern wird die systematische Zustandserfassung künftig verbindlich in die Priorisierung von Erhaltungsmaßnahmen einbezogen?

Mit einer ausreichenden Datengrundlage aus dem Erhaltungsmanagementsystem wird in Kombination mit den Erkenntnissen aus den Erhaltungsbezirken eine Entscheidungsgrundlage für die langfristige Sanierungsplanung erarbeitet. Mit einer alleinigen digitalen und visuellen Zustandserfassung können umfangreiche Erhaltungsmaßnahmen nicht vollumfänglich geplant werden, da hierfür zum Beispiel auch die Aufbaudaten und so weiter notwendig sind. Diese sind separat zu erfassen. Eine Priorisierung aus Informationen des Erhaltungsmanagements entfaltet ihre Wirksamkeit in dem Maß, in dem verfügbare Haushaltsmittel für Maßnahmen zur Verfügung stehen, die über die reine Verkehrssicherung hinausgehen.

10. Wie bewertet der Senat die durch den aktuellen Winter 2026 entstandenen Schäden an Straßen und Nebenanlagen in Bremen?

Im Straßennetz der Stadt Bremen sind durch die Witterung erhebliche Schäden entstanden. Das Amt für Straßen und Verkehr stellt in den ersten Wochen 2026 mehr als doppelt so viele Schäden fest als in den vergleichbaren Zeiträumen der letzten fünf Jahre. Allerdings ist die Schadenserfassung noch nicht abgeschlossen. Ursache für das größere Ausmaß der Winterschäden sind insbesondere die zahlreichen Frost- und Tauwechsel, die die Fahrbahnbeläge stark beansprucht haben. Anders als in vielen Vorjahren sind dabei nicht nur bereits vorgeschädigte Bereiche betroffen. Auch zuvor intakte Straßenabschnitte weisen nun Schäden auf.

11. Welche konkreten Maßnahmen werden zur kurzfristigen Schadensbeseitigung ergriffen?

- a) Welche Priorisierungskriterien werden angewendet?

Die oberste Priorität hat die Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit auf Hauptverkehrsstraßen und wichtigen Radwegen.

- b) In welchem Umfang erfolgen provisorische Reparaturen gegenüber nachhaltigen Instandsetzungen?

Aufgrund der Witterung und des oft hohen Schädigungsgrades sind kurzfristige, teils provisorische Reparaturen (zum Beispiel Kaltasphalt) unumgänglich, um Gefahrenstellen unmittelbar zu beseitigen.

12. Inwieweit reichen die bestehenden personellen und finanziellen Ressourcen aus, um die aktuellen Winterschäden zeitnah und dauerhaft zu beheben?

Während für die rein operative Schadensbeseitigung Personal und Finanzmittel zur Verfügung stehen, reichen die Mittel für eine unmittelbar anschließende dauerhafte Sanierung oft nicht aus, um eine Substanzverbesserung zu erzielen.

13. Welche Haushaltsmittel sind für die Instandsetzung und Sanierung der Bremer Straßen in den Jahren 2026 und 2027 jeweils vorgesehen?

Für die Straßenerhaltung sind in den Jahren 2026 und 2027 Mittel in Höhe von 23,9 Millionen Euro beziehungsweise 19,5 Millionen Euro im Haushaltsplan eingeplant. Zudem sind im Investitionssofortprogramm auf Basis des Länder-und-Kommunal-Infrastrukturfinanzierungsgesetzes (LuKIFG) zusätzliche Mittel für die Sanierung der Verkehrswege in Höhe von 15,0 Millionen Euro für beide Haushaltsjahre zusammen vorgesehen.

14. Wie viele Kilometer Straße können nach Einschätzung des Senats mit diesen Mitteln jährlich instandgesetzt oder grundlegend saniert werden?

Eine pauschale Kilometerangabe ist aufgrund des variierenden Schädigungsgrades nicht möglich:

- Bei Straßen mit geringen Schäden (nur Deckschicht) können hohe Kilometerleistungen erzielt werden.
- Bei Straßen mit hohem Schädigungsgrad (tiefgehende Sanierung des Unterbaus) sinkt die Kilometerleistung pro investierter Million Euro drastisch.
- Zusätzlich beeinflussen die aktuell hohen Baupreise die reale Sanierungsquote pro Jahr.

15. Wie stellt der Senat sicher, dass die eingesetzten Mittel zu einem nachhaltigen Substanzerhalt führen und nicht überwiegend in kurzfristige Reparaturen fließen?

In Abstimmung mit den Erhaltungsbezirken wird grundsätzlich eine möglichst nachhaltige Unterhaltungsstrategie umgesetzt, dennoch bleibt der Umstand bestehen, dass die Verkehrssicherungspflicht kurzfristige Reparaturen oft unumgänglich macht. Diese reaktiven Maßnahmen binden Mittel, die ursprünglich für den langfristigen Substanzerhalt vorgesehen waren. Diese sind jedoch zur Vermeidung von Unfällen und Haftungsansprüchen rechtlich zwingend erforderlich. Eine Verbesserung der Situation wird erst durch eine vollständigere

schnellere Schadensbeseitigung und parallel die grundlegendere Sanierung von Straßenabschnitten bis in die tieferen Schichten hinein möglich sein.