

Mitteilung des Senats

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

**Große Anfrage
der Fraktion der CDU vom 10.02.2026
und Mitteilung des Senats vom 17.03.2026**

Vorbemerkung der fragenstellenden Fraktion:

Der Zustand vieler Straßen sowie der dazugehörigen Nebenanlagen in Bremen gibt weiterhin erheblichen Anlass zur Sorge. Statt eines systematischen Substanzerhalts beschränkt sich der Senat Bovenschulte nach eigener Darstellung vielfach auf Maßnahmen zur reinen Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit. Wiederkehrende Frostschäden, zunehmende Netzkrisen, Schlaglöcher und provisorische Reparaturen prägen das Stadtbild und verdeutlichen, dass sich der bauliche Zustand vieler Straßen weiter verschlechtert.

Auch die Erfahrungen der vergangenen Winter zeigen, dass insbesondere witterungsbedingte Schäden bestehende strukturelle Defizite offenlegen und verstärken. Gleichzeitig fehlt dem Senat Bovenschulte weiterhin ein belastbarer Überblick über den tatsächlichen Zustand des gesamten Straßennetzes sowie über die Höhe des Sanierungsstaus.

Bereits im Rahmen der Großen Anfrage der CDU-Bürgerschaftsfraktion (Drs. 21/202 S) aus dem Jahr 2024 wurde deutlich, dass zwar erste Datenerhebungen durchgeführt wurden, eine systematische Auswertung und belastbare Zustandsbewertung jedoch noch immer aussteht. Der Senat Bovenschulte konnte weder konkrete Aussagen dazu treffen, welche Straßen, Rad- und Fußwege definierte Qualitätsstandards erfüllen, noch beziffern, wie hoch der Sanierungsstau tatsächlich ist. Stattdessen erfolgt die Priorisierung von Maßnahmen weiterhin überwiegend auf Grundlage von Sichtkontrollen und der Verkehrssicherungspflicht – also reaktiv und nicht strategisch.

Vor diesem Hintergrund kommt der nun anstehenden erneuten Ausschreibung der Erhaltungsbezirke eine zentrale Bedeutung zu. Sie wird maßgeblich darüber entscheiden, ob der Straßenerhalt weiterhin von kurzfristigen Reparaturen geprägt bleibt oder ob künftig ein datenbasierter, effizienter und wirtschaftlicher Umgang mit der maroden Straßeninfrastruktur möglich wird. Ohne eine flächendeckende, digitale und regelmäßig aktualisierte Zustandserfassung droht jedoch auch diese Ausschreibung auf unzureichenden Grundlagen zu beruhen.

Der Senat beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:

Block I: Ausschreibung und Organisation der Erhaltungsbezirke

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 (ASV), 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 12 Monate, mit der Möglichkeit der Verlängerung für weitere 12 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 i.d.R. aber auch Verlängerungsoptionen für weitere 12 Monate (siehe Antwort 1a).

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

Das Stadtgebiet Bremen ist in 10 Erhaltungsbezirke (EB 1 bis EB 10) unterteilt, die jeweils geografisch abgegrenzten Zuständigkeitsbereichen des ASV 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 VOB (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 ASV 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 u.a. 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 ggf. Meldung durch Dritte) mit den Jahresvertragspartnern beseitigt. Für den nachhaltigen Substanzerhalt und auch -Verbesserung 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.

Block II: Systematische Zustandserfassung und technische Lösungen

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 (EMS) 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 4-5 Jahren (Hauptstraßen) bzw. 5-10 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 rd. 237 TEUR. Für die in 2027 vorgesehene Befahrung des Hauptstraßennetzes werden Kosten i.H.v. rd. 135 TEUR 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. Bzgl. 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 (ca. 1–2 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 Kolleginnen 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 ASV. Die weiteren Schritte wurden bereits ausführlich beschrieben.

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

Zu den systematischen Erfassungen und techn. Lösungen siehe 5. bis 7.

Durch das im Dezember 2025 beschlossene Investitionssofortprogramm und das Sondervermögen Infrastruktur werden darüber hinaus die finanziellen Grundlagen gestärkt, um substantielle 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 EMS 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 z.B. auch die Aufbaudaten usw. 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.

Block III: Winterschäden 2026 und Haushaltsmittel

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 (ASV) 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) Priorisierungskriterien: Die oberste Priorität hat die Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit auf Hauptverkehrsstraßen und wichtigen Radwegen.
- b) Umfang provisorischer Reparaturen: Aufgrund der Witterung und des oft hohen Schädigungsgrades sind kurzfristige, teils provisorische Reparaturen (z. B. 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 im Jahr 2026 und 2027 Mittel in Höhe von 23,9 Mio. Euro bzw. 19,5 Mio. 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 Mio. EUR 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 urspr. 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.

Beschlussempfehlung:

Die Stadtbürgerschaft nimmt von der Antwort des Senats auf die Große Anfrage Kenntnis.

