

SANIERUNGSTAU: DIE PROBLEME FÜR DEN STRASSENVERKEHR

Chronisch unterfinanziert

VON SILKE HELLWIG

Wenn jemand beurteilen kann, wie es um den Zustand der Straßen und Radwege in Bremen bestellt ist, sind es die Mitarbeiter der Betriebshöfe – wie die Bauaufseher Jürgen Frerichs und Hans Schwolow sowie Straßenkontrollleur Thomas Sprenger. Sie arbeiten in einem von zehn Erhaltungsbezirken der Stadt. Ihr Bezirk Mitte reicht von der Stephanibrücke bis zur Georg-Bitter-Straße, von der Weser bis zum Hauptbahnhof.

Wenn Thomas Sprenger in diesem Bereich unterwegs ist, dann nicht ohne sein Mobilgerät, das mit einer besonderen Software ausgestattet ist. Auf seiner virtuellen Straßenkarte trägt er sichtbare Schäden ein und ergänzt sie mit Fotos und einer knappen Beschreibung. Der Zustand der Straßen schlägt sich in verschiedenfarbigen Markierungen nieder. Rote Einträge müssen schleunigst erledigt werden, grüne sind nicht so dringend. Lilafarbene Kreuze markieren beispielsweise schiefe Pfähle. Zurück im Büro könne er die Einträge mit einem Klick an die Vertragspartner schicken, die die Schäden reparieren, berichtet Sprenger. Dazu werden an diesem Tag Defekte in der Langenstraße gehören, die Sprenger am Vormittag unter die Lupe genommen hat. Bilanz: sechs Schäden, darunter allerdings nicht einer, der eine Unfallgefahr birgt, „da ist noch ein paar Tage Zeit“.

Die Sicherheit für Verkehrsteilnehmer steht auch im Zentrum der Tätigkeit der Bauaufseher. „Unsere Arbeit ist vielfältig“, sagt Frerichs. Dazu gehören einerseits, sich Reparaturarbeiten anzusehen und die fachgerechte Ausführung zu überwachen. Die Bauaufseher werden jedoch auch gerufen, um sich Schäden anzusehen und einzuordnen. Frerichs’ Telefon klingelt. An der Domsheide hat sich eine Gehwegplatte gelöst. Er steigt mit seinem Kollegen in den Bauwagen mit der Aufschrift „Straßenkontrolle“. Vor dem Postgebäude ist der Stein des Anstoßes schnell geortet. Frerichs stellt eine Pylone auf. Sie steht nicht lange, kurz nachdem er mit der Vertragsfirma telefoniert hat, kommen Mitarbeiter und setzen den Stein neu ein. Das sei ein Glücksfall, räumt Frerichs ein, nicht immer komme der Reparatur-Trupp umgehend, aber innerhalb weniger Stunden werde er tätig, sofern es dringend sei.

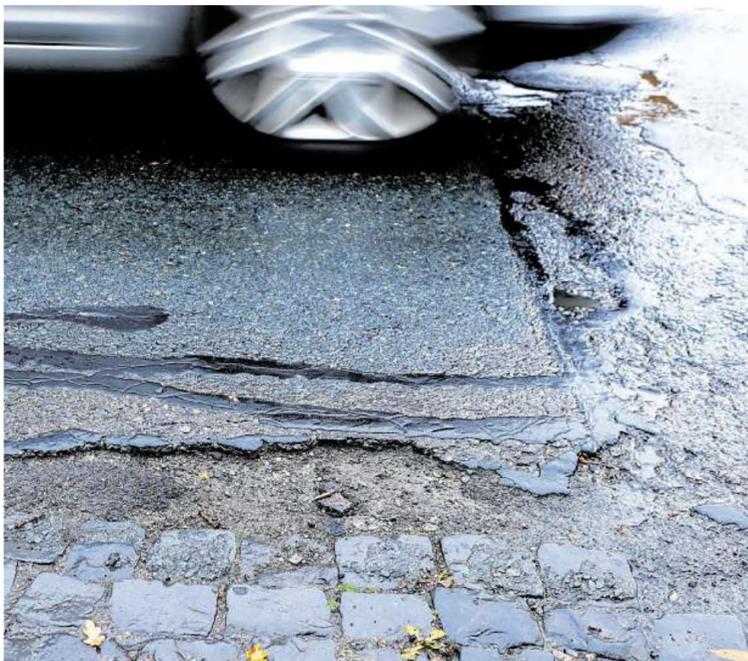
Dass Bremens Verkehrsanlagen, also Straßen, Brücken, Gehwege, Tunnel und öffentliche Treppen, nicht durchweg gut in Schuss sind, ist mancherorts augenfällig. Im Viertel ist Kopfsteinpflaster mit Asphalt geflickt, andernorts haben sich Spurrillen gebildet, auf Wegen sind Pflastersteine locker oder nicht mehr gleichauf.

Bau- und Verkehrssenator Joachim Lohse (Grüne) sagt: „Wir haben im Bereich der Verkehrsinfrastruktur einen erheblichen Sanierungstau. Ich empfehle allen Parteien, einen politischen Schwerpunkt beim Erhalt und



Bremens Straßen (im Bild oben links Schäden am Hastedter Osterdeich, an der Stresemannstraße und unten rechts an der Kurt-Schumacher-Allee) sind nicht durchweg in tadellosem Zustand. Das Amt für Straßen und Verkehr bemüht sich vor allem um den Erhalt eines verkehrstüchtigen Zustands.

FOTOS: FRANK THOMAS KOCH



Ausbau der Infrastruktur für die nächste Legislaturperiode zu verabreden. Ich habe zwei Legislaturperioden erlebt, dass das nicht der Fall war. Wir sind mit eng begrenzten Budgets für Straßenerhaltung und -sanierung ausgestattet gewesen, sodass wir es aus eigenen Mitteln im Grunde überhaupt nicht leisten können, auch nur eine Straße grundhaft zu sanieren. Es sei denn, wir haben einen Leistungsträger wie die Hansewasser, die gleichzeitig auch die Straße öffnen müssen, wodurch die Maßnahme gemeinschaftlich finanziert wird.“

Bei der Beurteilung des Zustands der Verkehrsinfrastruktur geht es nicht nach Lage und Schönheit, sagt Martin Stellmann, ASV-Sprecher. Im Zentrum der Aufmerksamkeit und der Anstrengungen des Amtes stehen vor allem die Funktionstüchtigkeit und Sicherheit der Hauptverkehrsstraßen (siehe auch Interview unten). Die Beschaffenheit

von wenig genutzten Anwohnerstraßen, die etwa 70 Prozent ausmachen, selbst wenn sie über mehrere Jahre immer wieder geflickt werden müssen, ist dem untergeordnet.

Aus diesem Grund fotografierte kürzlich ein besonderes Messfahrzeug zunächst die Straßen, „die für die Funktion der Stadt von Wichtigkeit sind“ und besonders vom Groß- und Schwerlastverkehr beansprucht werden. Da-

bei wurden Stereobilder und sogenannte Orthofotos geschossen, erläutert Björn Ritschewald, der beim ASV für technische Koordination zuständig ist. Mit einem „hochgenauem GPS-System an Bord“ wurden alle Bilder georeferenziert. So wird das ASV fotografierte Schäden, Auffällig- und Unregelmäßigkeiten auf unter fünf Zentimeter genau verorten können.

Etwa 250 Kilometer wurden erfasst. Das Ergebnis: „eine gigantische Datenmenge“ samt einer Zustandsbeschreibung, die dem ASV vermutlich Anfang nächsten Jahres vorliegen wird. „Diese Bilder bieten den großen Vorteil, dass man den Straßenraum in Gänze betrachten kann, mit der gesamten Möblierung und Markierung.“ Entsprechend werden die Daten vom ASV nicht nur zum Erfassen des momentanen Straßenzustands genutzt, sondern auch für andere Zwecke. „Wir versprechen uns von dieser Daten-Grundlage eine ganze Menge“, sagt Björn Ritschewald.

Die Untersuchung soll ausgedehnt sowie in regelmäßigen Abständen wiederholt werden, um genauere Prognosen für die Zukunft treffen zu können, so Ritschewald weiter. „Wenn wir die Aufnahmen in einigen Jahren wiederholen, können wir sehr genau sehen, was aus feinen Rissen geworden ist und wie wir künftig mit solchen Schäden umgehen müssen.“ Auch das verbaute Material fließe in die Datensammlung ein und lasse genauere und belastbare Einschätzungen zu, was das städtische Vermögen Straße betrifft.

Der derzeitige Zustand der Verkehrsinfrastruktur hat mehrere Ursachen: Dazu zählen die Sparzwänge der vergangenen Jahre, aber auch Verschleißerscheinungen. Viele Straßen

WOCHENSERIE SANIERUNGSTAU

- Teil 1: Die Probleme für den Verkehr
- Teil 2: Die Mängel an Gebäuden
- Teil 3: Der Zustand der Versorgungsleitungen
- Teil 4: Die Lage im Bund
- Teil 5: Chancen der Bürgerbeteiligung
- Teil 6: Wer soll das bezahlen?

und Brücken wurden laut Stellmann beim Bau nicht auf die heutige Beanspruchung ausgelegt, vor allem nicht auf die durch Lkw. Strenge Winter können überdies Schäden hinterlassen.

Besorgniserregend ist offenbar die Beschaffenheit vieler Brücken. Dabei geht es nicht nur um die rund 50 Jahre alte Stephanibrücke, die nicht mehr voll belastbar ist. Laut einer Zustandsbeschreibung aus dem Sommer sind nach Einschätzung des ASV knapp 16 Prozent der bremischen Brückenfläche in einem sehr guten oder guten, etwa 46 Prozent in einem befriedigenden, knapp ein Drittel in einem ausreichenden Zustand. Bei 8,4 Prozent muss bald etwas passieren.

Jürgen Frerichs und Hans Schwolow sind auf dem Weg zum Osterdeich, auf einer Spur wird ein Stück Fahrbahn repariert. Die Bauaufseher und die Straßenbauer begrüßen sich. Man kennt sich, Frerichs und Schwolow sind selbst gelernte Straßenbauer. Die schadhafte Stelle, etwa ein Meter breit und gut zwei Meter lang, ist ausgefräst worden. Die Männer schaufeln heiße Asphaltmasse auf die Fläche und verteilen sie. Einer der Straßenbauer beginnt, mit einer Walze über die Masse zu fahren. Zum Schluss wird die ausgebelebte Fläche abgesplittet. Und dann geschehe das, worüber sich Laien oft ärgerten: Sie passierten Baustellen, auf denen niemand arbeite. Dafür arbeitet sozusagen das Material, erläutert Frerichs. Der Asphalt müsse auskühlen, sonst sei die Aus- und Verbesserung der Oberfläche schnell wieder dahin.

„Verkehrssicherheit steht an oberster Stelle“

Brigitte Pieper

ist Bauingenieurin. Seit 2011 leitet sie das Amt für Straßen und Verkehr (ASV). Zuvor war sie Leiterin des Referats Verkehrsplanung beim Senator für Umwelt und Verkehr.

Frau Pieper, Bremens Straßen sind nicht komplett in optimalem Zustand. Wird sich das in absehbarer Zeit ändern?

Brigitte Pieper: Wir sind beim Umfang unserer Tätigkeiten davon abhängig, wie viel Geld uns zur Verfügung gestellt wird. Unser derzeitiges Budget zwingt uns dazu, sehr genau zu überlegen, was wir damit umsetzen können. Dabei steht die Verkehrssicherheit an oberster Stelle. Wir investieren auch in die Unterhaltung von Straßen, aber nur sehr wenig in die vielfach notwendigen grundhaften Erneuerungen.

Mit anderen Worten: Bremens Straßen sind immerhin befahrbar.

Für alle Straßen und Brücken trifft das zu. Es gibt jedoch Verkehrseinschränkungen aus Sicherheitsgründen, zum Beispiel bei der Stephanibrücke, oder Tempolimits aufgrund von Straßenschäden. In Randbezirken mussten wir auch schon mal einen Gehweg in einem Teilbereich sperren. Der Verkehr auf den für die Stadt wichtigen Achsen war bislang glücklicherweise noch nicht oder nur sehr kurz eingeschränkt. Das ist unsere größte Sorge: dass wir das eines Tages nicht mehr gewährleisten können. Bei der Hafenanradstraße hatten wir ein solches Problem. Das Geld für die Erneuerung konnte schnell bereitgestellt werden. Aber wir wissen nicht, was geschähe, wenn so etwas noch einmal oder öfter passierte.

Wie viel Geld steht dem ASV zur Verfügung, um das so gut es geht zu verhindern?

Pro Jahr umfasst das Budget für Erhaltungsarbeiten etwa zehn bis 13 Millionen Euro. Unser Problem ist, dass unser Etat in den vergangenen Jahren konstant geblieben ist, aber die Schäden aufgrund nicht durchgeführter Erneuerungen immer größer werden und die Baupreise gestiegen sind. Wir bekommen also weniger Leistung für unser Budget und können weniger Schäden beheben als wir noch konnten, als ich hier anfang.

Und wie viel Geld brauchen Sie eigentlich?

Wenn wir über rund 28 Millionen Euro pro Jahr verfügen könnten, wäre es möglich, die Straßen im derzeitigen Zustand zu erhalten. Damit würde der Sanierungstau nicht abgebaut, aber er würde nicht weiter wachsen.

Können Sie den Sanierungstau beziffern?

Damit tun wir uns schwer, weil es immer nur

Richtwerte sein können. 2012 haben wir Zahlen erhoben und ihn auf rund 115 Millionen Euro taxiert, inzwischen müssten wir bei rund 180 Millionen Euro liegen – bei den reinen Fahrbahnen der Stadtstraßen, ohne Nebenanlagen und Brücken. Wir haben gerade mit einer neuen Bestandsaufnahme der Hauptverkehrsstraßen begonnen, für die Auswertung brauchen wir noch etwas Zeit. Aber auch diese Bewertung wird nur zu einer Kostenannahme führen. Um den Zustand einer Straße genau zu kennen, reicht es nicht aus, die Straßenoberfläche zu erfassen, es müssten auch Untersuchungen zur Bewertung des Unterbaues erfolgen. Das ist nicht leistbar. Zu den Brücken kann man sagen, dass das Anlagevermögen 2006 auf 253 Millionen beziffert wurde und 2016 auf 193 Millionen Euro. Die Differenz zeigt den Wertverlust.

Wie oft werden Sie beim Verkehrssenator vorstellig, um mehr Geld zu bekommen?

Ich muss nicht vorstellig werden, das Thema ist bei Herrn Senator Lohse und in der Politik hinreichend bekannt. Für die Instandhaltung der Brücken sind die Haushaltsansätze im vorigen Jahr erhöht worden. Viele Brücken bereiten uns größere Sorgen, weil sie aus den 1960er- bis 1980er-Jahren stammen und nicht für die Belastung und die Menge des Schwerlastverkehrs von heute gebaut worden sind. Wir ertüchtigen die Brücken, aber irgendwann ist das einfach nicht mehr möglich, dann müssen sie ersetzt werden.

Der Bund trägt dabei die Verantwortung für die Autobahnen und Bundesstraßen sowie beispielsweise für die Stephanibrücke. Bekommt Bremen kein Geld für eine Erneuerung?

Der Bund würde das Geld für die Investitionskosten vermutlich bereitstellen, aber für die Verwaltungs- und Planungskosten sind die Länder zuständig. Bei großen Verkehrsanlagen stellt uns das vor enorme Probleme: Für den Neubau einer Brücke können die Planungskosten bis zu zwanzig Prozent der Investitionskosten ausmachen. Der Bund übernimmt aber nur drei Prozent dieser Kosten. Aber wir brauchen nicht nur Geld, sondern auch das Personal.

Und das haben Sie nicht?

Solche umfangreichen Planungen müssen wir zusätzlich zu unserer sonstigen Arbeit stemmen – vor dem Hintergrund von Personalabbau im ASV in den vergangenen Jahren. Obendrein leiden wir wie die gesamte Bauwirtschaft unter dem Fachkräftemangel.

Das Gespräch führte Silke Hellwig.



Brigitte Pieper steht an der Spitze des Amtes für Straßen und Verkehr. Sein Budget ist knapp bemessen, es reicht in erster Linie zum Aufrechterhalten der Verkehrssicherheit.

FOTO: KUHAUPT

Mehr als 1400 Kilometer

2940 Stadtstraßen mit einer Länge von 1370 Kilometern gehören zum Zuständigkeitsbereich des Amtes für Straßen und Verkehr (ASV), zudem 441 Kilometer Radwege und andere sogenannte Verkehrsanlagen wie Parkbuchten.

75 Kilometer Autobahn und 27 Kilometer Bundesstraße verwaltet die Bremer Behörde im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums.

760 Brücken in Bremen werden außerdem vom ASV instandgehalten und regelmäßig überprüft, 280 Brücken in der Bausträgerschaft des Bundes.

1500 weitere Bauwerke wie Tunnel, Tröge, Treppen und Stützwände gehören zu den städtischen Verkehrsanlagen, für die das ASV zuständig ist.

580 Ampelanlagen sowie andere Verkehrsmanagementsysteme und Straßenschilder werden vom ASV gesteuert, überwacht und in Schuss gehalten.

250 Frauen und Männer sind für das Amt für Straßen und Verkehr Bremen tätig.

ELL