

**Kleine Anfrage  
der Fraktion der CDU vom 18.02.2025  
und Mitteilung des Senats am 01.04.2025**

**Zustand der Fuß- und Radwege in Bremen**

**Vorbemerkung der Fragestellenden Fraktion:**

Eine gut ausgebaute und instandgehaltene Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr ist entscheidend für eine sichere, nachhaltige und barrierefreie Mobilität in Bremen. Attraktive Geh- und Radwege fördern den Umweltverbund, entlasten den motorisierten Verkehr und erhöhen die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.

In vielen Städten wird gezielt in den Ausbau und die Sanierung von Fuß- und Radwegen investiert, um eine nachhaltige Verkehrswende zu unterstützen. Der Schlüssel zum Erfolg liegt hierbei in einem flächendeckenden Angebot, welches fortlaufend gepflegt und verbessert wird. Auf Einzelmaßnahmen und Großprojekte zu setzen, so zeigt sich in Bremen immer mehr, führt nicht zu einer neuen, besseren und nachhaltigeren Mobilität. Hinzu kommt, dass häufig in Bremen lediglich punktuelle Reparaturen bei den Rad- und Gehwegen durchgeführt werden, die keine dauerhafte Lösung bieten. Eine systematische, vorausschauende und zusammenhängende Planung könnte dazu beitragen, die Infrastruktur effizient instand zu halten, langfristige Schäden zu vermeiden, neue Perspektiven zu eröffnen und vor allem neue Angebote zu schaffen!

**Der Senat beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:**

**1. Wie wird der Zustand der Fuß- und Radwege in Bremen erfasst? In welchen Zeitabständen soll diese Erfassung stattfinden und wie oft geschieht sie tatsächlich?**

Grundsätzlich wird der Straßenzustand mittels engmaschiger Straßenkontrolle mit den in Tabelle 1 aufgezeigten Intervallen und Kontrollobjekten erfasst. Für Fuß- und Radwege werden keine separaten Kontrollzyklen betrieben. Diese Verkehrsflächen werden im Rahmen der Kontrollen der sonstigen Straßeninfrastruktur miterfasst. Vor diesem Hintergrund gelten die Kontrollzyklen für die Straßeninfrastruktur allgemein.

<b>Kontrollobjekt</b>	<b>Kontrollturnus</b>
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 einmündet

*Tabelle 1 - Kontrollperioden von Objekten der Straßeninfrastruktur*

Darüber hinaus befindet sich ein neues technisches Verfahren zur systematischen Erfassung des Erhaltungszustandes aller Bremer Straßen 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. Aktuell findet die systematische Auswertung der erfassten Daten statt.

## **2. Welche technischen und personellen Ressourcen stehen für die Erfassung des Zustands von Fuß- und Radwegen zur Verfügung?**

Für die Streckenkontrollen, die wie oben ausgeführt auch Fuß- und Radwege beinhalten, stehen in jedem der 10 Erhaltungsbezirke 1 bis 2 Personen zur Verfügung. Das strategische Erhaltungsmanagement und der Aufbau eines geeigneten Systems zur systematischen Erfassung und Entwicklung eines Erhaltungskonzeptes wird aktuell von 2 Personen anteilig zu sonstigen Regelaufgaben betreut.

## **3. Gibt es eine aktuelle Übersicht oder einen Bericht über den Zustand der Geh- und Radwege 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 Fuß- und Radwege in den letzten zehn Jahren entwickelt?**

Durch Neu- und Ausbaumaßnahmen konnten Verbesserungen im Einzelnen erzielt werden, bspw. durch die bereits umgesetzten Abschnitte der Premiumradroute am Osterdeich (s. Tabelle 3). Im Allgemeinen konnte jedoch, trotz kontinuierlich erhöhter HH-Mittel, keine wesentliche Substanzverbesserung erzielt werden (s. Tabelle 2).

## **5. Welche Hauptursachen für Schäden an Geh- und Radwegen werden derzeit identifiziert (z. B. Witterungseinflüsse, Wurzelaufrüche, hohe Nutzungsfrequenz, Baumängel, Alterserscheinungen, ausgesetzte Sanierungsmaßnahmen)?**

Die Ursachen für die Zunahme der Schäden sind vielschichtig. Wesentlich ist dies zurückzuführen auf wiederholte Bauaktivitäten innerhalb der Verkehrsflächen (insb. durch Tiefbauunternehmen im Auftrag von Leitungsträgern), drückende und/oder aufbrechende Baumwurzeln, unzureichende Bausubstanz und/oder einen nicht qualifiziert ausgebauten Wegebau (insb. historisch bedingt).

## **6. Nach welchen Kriterien erfolgt die Priorisierung von Sanierungsmaßnahmen für Fuß- und Radwege?**

Es gibt definierte Erhaltungsziele in folgender Reihenfolge: Sicherheit, Leistungsfähigkeit, Substanzerhalt und Umweltverträglichkeit und/oder Wirkung auf Dritte. Demnach wird entschieden welche Geh- und Radwege zu reparieren sind. Unter Berücksichtigung der aktuell zur Verfügung stehenden Ressourcen kann die Erhaltung über die Instandhaltung (bauliche Maßnahmen kleineren Umfangs, örtlich begrenzt) hinausgehen (bspw. Instandsetzungen abschnittsweise).

## **7. Von wem, wie und wie oft wird diese Priorisierung durchgeführt?**

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

## **8. Welche Abschnitte von Geh- und Radwegen sollen nach aktuellem Stand innerhalb der nächsten fünf Jahre saniert werden?**

Die Auswertung der systematischen Erfassung ist noch nicht abgeschlossen (s.o.). Eine nachhaltige Sanierung von längeren Abschnitten ist mit den zur Verfügung gestellten HH-Mitteln nur begrenzt möglich. Aktuell stehen jedem Erhaltungsbezirk rd. 200.000 Euro für zur

Verfügung, mit denen vordringlich kleinteilige Maßnahmen (Beseitigung einzelner Schadstellen) umgesetzt werden müssen. Eine Liste notwendiger größerer Maßnahmen wird gerade erarbeitet. Es ist mittelfristig geplant, diese fortzuschreiben und auch z.B. den Beiräten bekannt zu geben.

**9. Welche Kosten werden für diese Sanierungen voraussichtlich entstehen?**

Die Frage nach der Höhe der zu erwartenden Kosten kann erst nach Aufstellung der Liste notwendiger größerer Maßnahmen beantwortet werden. Bis dahin werden die zur Verfügung gestellten HH-Mittel vollständig verausgabt.

**10. Inwiefern sind diese Mittel im Haushalt hinterlegt bzw. wie ist es geplant, die erforderlichen Mittel bereitzustellen?**

Siehe oben.

**11. Welche Planungen gibt es, um die Sanierung, Instandhaltung und Investition in Fuß- und Radwege in Bremen in den kommenden Jahren strategisch anzugehen?**

Siehe oben.

**12. Wie hoch sind die jährlichen finanziellen Mittel, die für die Sanierung und Instandhaltung von Geh- und Radwegen 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 Geh- und Radwegen sind im SV Infra in den Positionen Fußverkehr (Erhaltung, Anpassung, Sanierung) sowie Rad (Erneuerung und Ausbau von Radwegen) geführt. Im Verlauf der letzten zehn Jahren sind die Mittel tendenziell um ein Vielfaches gestiegen (s. Tabelle 2).

2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
1.000	1.100	1.100	1.100	1.100	1.900	2.200	3.000	2.500	2.500	3.500

Tabelle 2 – Entwicklung der bereitgestellten Mittel in TEUR zur Erhaltung von Geh- und Radwegenanlagen

Auch unter Berücksichtigung von Einzel- und Programmmaßnahmen, bspw. dem Knotenpunktprogramm für fußgängerfreundliche Kreuzungen und Querungshilfen, dem Programm zur Stärkung des Radverkehrs oder dem Ausbau der Radpremiumroute D15, wird diese Tendenz bestätigt – allerdings auf wesentlich höherem Niveau (s. Tabelle 3).

2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
1.390	2.556	2.866	4.891	4.838	12.526	12.641	14.614	14.700	13.675	13.575

Tabelle 3 – Entwicklung der bereitgestellten Mittel in TEUR einschl. Einzel- und Programmmaßnahmen

**13. 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?**

Wie vorgeannt dargestellt, konnten die relevanten Haushaltsmittel in den vergangenen Jahren trotz angespannter Haushaltslage bereits deutlich aufgestockt und erhöht werden. Dennoch reicht dieser Aufwuchs aktuell nicht, um eine vollständige Trendwende bei der Abarbeitung des Sanierungs- und Instandhaltungsbedarfs herbeizuführen. Weitere Anstrengungen sind hier auch zukünftig unter Berücksichtigung der vorhandenen haushalterischen, personellen sowie kapazitären Rahmenbedingungen erforderlich.

**14. In welchen Jahren seit 2015 mussten die Mittel für die Sanierung und den Erhalt von Geh- und Radwegen über die im Haushalt hinterlegte Summe erhöht werden? Womit wurde dies jeweils begründet, und wie hoch waren die zusätzlichen Mittel pro Jahr?**

Der Grund für Mehrausgaben ist im Allgemeinen zu begründen durch den unerwarteten Anstieg zwingend zu behebender Schäden

2015: Mehrausgaben für Radwege i.H.v. 0.162 TEUR

2019: Mehrausgaben für Fußwege u. Radwege i.H.v. 0.379TEUR

2024: Mehrausgaben für Fußwege i.H.v. 0.801TEUR

**15. Wie viele Stellen beim Amt für Straßen und Verkehr (ASV) sind derzeit für die Planung, Priorisierung und Umsetzung von Neuanlagen, Sanierungen und Instandhaltungen von Fuß- und Radwegen zuständig?**

In den zehn Erhaltungsbezirken sind jeweils die 1 bis 2 Personen für die Sanierungs- und Instandhaltungsplanung unter Berücksichtigung der zur Verfügung gestellten HH-Mittel zuständig.

**16. 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?**

Die aktuellen personellen Kapazitäten reichen aus, um aktuelle HH-Mittel vollumfänglich zu verwerten und die Sanierung sowie Instandhaltung zu betreuen. Gleiches gilt für die in 2026/2027 zu erwartenden Haushaltsmittel zur Erhaltung von Geh- und Radweganlagen.

**17. Welche Maßnahmen sind geplant, um mögliche Engpässe in der Planung und Umsetzung zu beseitigen?**

Siehe vorangegangene Antworten. Die Beseitigung von Engpässen in der Planung und Umsetzung wird kontinuierlich im Rahmen der Prioritätensetzung unter Berücksichtigung der vorhandenen Rahmenbedingungen vorangetrieben. Baukostensteigerungen werden dabei auch weiterhin einen wichtigen Einfluss auf die Möglichkeiten der Sanierungsbeauftragung haben.

**Beschlussempfehlung:**

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