

**Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,
Stadtentwicklung, Energie
und Landwirtschaft (S)
Vorlage Nr. 19/225 (S)**

**Deputationsvorlage
für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,
Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S)
am 8. Juni 2017**

Standards im Straßen- und Wegebau in Bremen

Problem:

Aufgrund der Haushaltssituation wurde geprüft, inwieweit aktuell in Bremen geltende Standards im Straßen- und Wegebau dauerhaft bzw. befristet abgesenkt bzw. welche geltenden Mindestanforderungen reduziert werden könnten.

Grundsätze:

Bei Maßnahmen im Straßen- und Brückenbau werden die Projekte ganzheitlich betrachtet, das heißt von ersten Planungsüberlegungen bis hin zu den laufenden Betriebs- und Unterhaltungsaufwendungen über mehrere Jahrzehnte.

Insofern würden Standardabsenkungen die Ausführungskosten beeinflussen, aber dürfen keine erhöhten Kosten (z.B. durch zu geringen Straßenaufbau) im Betrieb und der Unterhaltung nach sich ziehen.

Für Planung, Bau und Betrieb von Verkehrsanlagen gibt es einheitliche Richtlinien und Regelwerke, die entsprechende Standards festlegen. Diese sind in Bremen eingeführt worden und grundsätzlich zu beachten. Maßgebliche Vorschriften, Richtlinien und Vertragsgrundlagen für den Stadtstraßenbau von denen nur in begründeten Fällen abgewichen werden darf, sind hier unter anderem:

- Straßenverkehrsordnung (StVO) sowie die zugehörige Verwaltungsvorschrift
- Bremisches Landesstraßengesetz
- Ortsgesetz über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen
- Richtlinie der Freien Hansestadt Bremen zur barrierefreien Gestaltung baulicher Anlagen des öffentlichen Verkehrsraums, öffentlicher Grünanlagen und öffentlicher Spiel- und Sportstätten (Barrierefreiheitsrichtlinie Bremen)
- Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen (RASt)
- Richtlinien zur Standardisierung des Oberbaus (RStO)
- Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS)
- Empfehlungen zur Anlage von Radverkehrsanlagen (ERA)
- Allgemeine technische Vertragsbedingungen (VOB C)
- Zusätzliche technische Vertragsbedingungen (bspw. ZTV-Asphalt, ZTV-Schichten ohne Bindemittel, ZTV-Pflaster, ZTV Erdbau)
- Technische Lieferbedingungen (bspw. TL-Asphalt, TL Schichten ohne Bindemittel)

Je nach Straßenfunktion, Verkehrsaufkommen und Anforderung an die spätere Nutzung, z. B. Wohnstraße oder Hauptgeschäftsstraße mit ÖPNV, wird die Straße entsprechend der

o. g. Richtlinien konzipiert. Entscheidend für die Anwendung der verschiedenen Regelwerke sind die Situation vor Ort, die verfügbare Breite und die unterschiedlichen Nutzungsansprüche.

Mit der Einhaltung dieser Regelwerke ist in der Regel eine Rechtssicherheit insbesondere in Bezug auf die Verkehrssicherungspflicht Bremens gegeben. Dagegen kann ein Unterschreiten der darin enthaltenen Vorschriften zu einem Verstoß gegen die Verkehrssicherungspflicht führen oder jedenfalls zu einer Umkehr der Beweislast im Falle eines Unfalls.

Oberste Priorität hat die Gewährleistung der Funktionalität sowie die Erhaltung der Verkehrssicherheit des Straßennetzes.

Zudem muss vor dem Hintergrund der Landeshaushaltsordnung und der Situation in Bezug auf die Haushaltslage Bremens die Dauerhaftigkeit und Nachhaltigkeit der Straßenanlagen gewährleistet sein; frühzeitige Sanierungsnotwendigkeiten aufgrund von reduzierten Standards wären kontraproduktiv.

Möglichkeiten der Standardabsenkung

Die möglichen Bereiche der Absenkung von Standards sind nach Straßenbau, Querschnittsaufteilung und Materialien untergliedert.

1. Straßenaufbau

Für die Ermittlung und Berechnung eines Straßenaufbaus ist nach geltenden Richtlinien und Regelwerken der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen zu verfahren. In diesen Regelwerken werden u.a. verschiedene Bauklassen in Abhängigkeit von der erwarteten Verkehrsbelastung und dem Lkw-Anteil definiert. Hieraus leitet sich der differenzierte Aufbau der einzelnen Schichten einer Fahrbahn ab. Eine Anliegerstraße wird somit weniger stark dimensioniert als eine Gewerbegebieterschließung, die täglich von vielen Lkw befahren wird. Unter Beachtung der späteren Erhaltungs- und Unterhaltungskosten werden die Verkehrsanlagen auf dieser Grundlage technisch-wirtschaftlich für eine langfristige Nutzung bemessen. Durch dieses Vorgehen wird eine Optimierung der Kosten erreicht, da der Aufbau und die Stärke der einzelnen Schichten sich an der zukünftigen Verkehrszusammensetzung orientieren.

Die Einhaltung der anerkannten Regeln der Baukunst und Technik ist auch erforderlich, da sie gerichtlichen Nachprüfungen standhalten muss.

Die in früheren Jahren in Bremen zugrunde gelegten Standards sind im Jahr 2006 gemäß Überweisungsbeschluss der Stadtbürgerschaft vom 21. Juni 2005 an die städtische Deputation für Bau und Verkehr zum Antrag der Fraktionen der SPD und der CDU (Drucksache 16/355 S) auf das bundeseinheitliche Niveau abgesenkt worden. Zudem wurde 2015 auf Grundlage des Hinweises des Landesrechnungshofes (Prüfungsmitteilung 2013) im Zuge des Erhaltungsmanagements von Straßen die Durchführung von Erfolgskontrollen im Sinne von § 7 LHO vom ASV zugesagt.

2. Querschnittsaufteilung

Je nach Funktion der Straße liegen Mindestvorgaben entsprechend der Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen vor. Diese sind sehr differenziert und neben der Straßenkategorie (Bundesautobahnen, Stadtstraßen, Hauptgeschäftsstraßen, Anliegerstraßen usw.) wird bei der Straßenraumgestaltung sowohl der Funktionalität als Verkehrsfläche als auch der Gestaltung als Lebensraum berücksichtigt. Wichtige Gesichtspunkte sind Nutzungsansprüche an den Straßenraum, Verkehrsmenge der verschiedenen Verkehrsarten, Wohnraumdichte bzw. Misch-/ oder gewerbliche Randnutzung, Stadtentwicklung, Klimaschutz, Aufenthaltsqualität sowie Folgekosten.

Die im bundesdeutschen Vergleich relativ schmalen Straßenräume in Bremen erfordern in der Regel angepasste Lösungen, da nicht alle fachlich wünschenswerten Nutzungsansprüche optimal auf engen Straßenquerschnitten befriedigt werden können.

Die Verkehrsqualität für Rettungs- und Müllfahrzeuge muss gewährleistet sein.

Die Möglichkeit des Baus von Mischverkehrsflächen ist bei Wohngebieterschließungen zu prüfen. Sie verfügen über Einsparungspotential gegenüber dem Trennsystem. Ob Mischverkehrsflächen zur Anwendung kommen, hängt auch von der Durchsetzbarkeit einer hohen Verkehrssicherheit für Fußgänger und der Barrierefreiheit ab. Daher wird dies im Einzelfall projektbezogen erörtert.

Bezüglich der Querschnittsgestaltung in Gewerbegebieten werden aktuell zwischen dem Senator für Umwelt, Bau und Verkehr und dem Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen verminderte Standards bei den Querschnittsbreiten mit dem Ziel der Kostenoptimierung erörtert.

Des Weiteren ist in neuen Erschließungsgebieten die Ausweisung notwendiger Pkw- und Fahrradstellplätze erforderlich, auch hierfür werden Flächen benötigt.

3. Materialien

Bei der Umsetzung anstehender Maßnahmen kann durch Verwendung kostengünstigerer Materialien eine technisch-wirtschaftlich vertretbare Einsparung in den folgenden Bereichen erfolgen:

- a) Aus Kostengründen, aber auch aus Gründen der Barrierefreiheit, der Verkehrssicherheit und der Lärminderung hat die Herstellung der Fahrbahndecke in Asphalt wesentliche Vorteile gegenüber Natursteinpflaster. Deshalb hat die Herstellung der Fahrbahndecke in Asphalt Vorrang. Aus stadtgestalterischen Gründen oder zur Verdeutlichung von besonderen Nutzungsansprüchen von Verkehrsräumen (z.B. Plätze, verkehrsberuhigte Bereiche) kann die Herstellung der Fahrbahnoberfläche in Betonsteinpflaster erfolgen. Bei Verkehrsräumen mit besonderen Anforderungen an die Aufenthaltsqualität kann die Herstellung der Oberfläche in Natursteinpflaster erfolgen (d.h. hier kann von den Vorgaben b)-f) abgewichen werden).
- b) Zukünftig werden grundsätzlich nur Betonbordsteine verwendet. Lediglich bei kleineren Umbau- und Sanierungsmaßnahmen bis zu einer Länge von 20 Metern werden Granitbordsteine wieder ersetzt.
- c) Die Verwendung von Betonsteinen gilt ebenso für den Kleinpflasterstreifen zwischen Bordstein und Radweg, für Bordsteine, Rinnen als auch für Parkstreifen.
- d) Der Sicherheitsstreifen zwischen Gehweg und Radweg ist aus Gründen der Barrierefreiheit als ein taktiler Trennstreifen auszubilden, dies kann in der Regel aus Betonkleinpflaster mit bruchrauer Oberfläche erfolgen.
- e) Die Breite der gepflasterten Rinne am Fahrbahnrand soll nach Möglichkeit reduziert werden.
- f) Einsparpotenziale können erreicht werden, wenn weitestgehend auf Sondermodelle bzw. Sonderwünsche in der Materialwahl verzichtet wird. In Nebenanlagen sind nur noch Standardmaterialien aus Beton einzubauen.

Beschlussvorschlag:

1. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S) nimmt die oben genannten Vorgaben zur Kenntnis.
2. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S) stimmt den oben genannten Standardabsenkungen für alle Straßen in der Baulast der Freien Hansestadt Bremen zu.