

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage der Abgeordneten Martina Machulla und Dirk Toepffer (CDU)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Bauen namens der Landesregierung

Ist eine temporäre Deckensanierung des Bremer Damms in Hannover möglich?

Anfrage der Abgeordneten Martina Machulla und Dirk Toepffer (CDU), eingegangen am 13.08.2025
- Drs. 19/8045,
an die Staatskanzlei übersandt am 14.08.2025

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Bauen namens der Landesregierung vom 01.09.2025

Vorbemerkung der Abgeordneten

Der Bremer Damm in Hannover ist eine innerstädtische Verkehrsverbindung zwischen der Innenstadt und dem Westschnellweg. Seit dem Jahr 2020 gilt auf diesem Abschnitt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h.

Nach Informationen der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr ist für den Bremer Damm eine grundlegende Sanierung vorgesehen. Aufgrund der vorhandenen Kapazitäten und der Priorisierung anderer Projekte, etwa am Südschnellweg und Messeschnellweg, sei jedoch noch kein konkreter Zeitpunkt für die Umsetzung benannt worden. Zwischenzeitlich würden wiederkehrende Instandsetzungsmaßnahmen durchgeführt, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten.¹

1. Welche konkreten Kosten für Instandhaltungs- und Flickmaßnahmen am Bremer Damm sind für das Land Niedersachsen seit dem Jahr 2020 gegebenenfalls angefallen (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Die baulichen Instandhaltungsarbeiten werden von der zuständigen Straßenmeisterei Berenbostel verantwortlich durchgeführt. In den Jahren 2020 bis 2024 wurden jeweils ca. 75 000 Euro/Jahr für den Einbau von Asphaltmischgut im Heiß- und Kalteinbau aufgewendet.

Im Jahr 2025 wurden bisher ca. 21 000 Euro für den Asphalteinbau zur baulichen Instandhaltung aufgewendet.

2. Welche Erkenntnisse liegen der Landesregierung gegebenenfalls zu der Häufigkeit von Einsätzen der Straßenmeistereien zur Beseitigung von Fahrbahnschäden am Bremer Damm seit dem Jahr 2020 vor?

Mit Blick auf die Jahre 2020 bis 2024 hat die Straßenmeisterei Berenbostel pro Jahr ca. fünf ganze Tage für die Beseitigung von Fahrbahnschäden aufgewendet. Zusätzlich waren pro Jahr rund 190 Einzeleinsätze (stundenweise und häufig im Zusammenhang mit der regulären Streckenkontrolle) erforderlich. Auch für das Jahr 2025 ergibt sich anteilig die gleiche Einsatzintensität.

¹ Vgl. Hannoversche Allgemeine Zeitung, Ausgabe vom 4. August 2025, S. 7: „Hannovers Schlaglochpiste hat keine Priorität“.

3. Welche Personal- und Sachressourcen wurden nach Kenntnis der Landesregierung gegebenenfalls pro Einsatz der Straßenmeistereien am Bremer Damm seit dem Jahr 2020 durchschnittlich gebunden?

Die Einzeleinsätze entsprechen jeweils durchschnittlich ca. 300 Euro Einsatzkosten. Hierin sind die monetarisierten Personalkosten bereits enthalten.

Bei den tageweisen Einsätzen sind jährlich Kosten in Höhe von ca. 17 500 Euro entstanden. Auch hier sind die monetarisierten Personalkosten bereits enthalten.

4. Wurde eine temporäre Deckensanierung des Bremer Damms vor dem Hintergrund der Wirtschaftlichkeit und Möglichkeit nach Kenntnis der Landesregierung geprüft? Falls ja, mit welchem Ergebnis? Falls nein, aus welchen Gründen nicht?

Das Schadensbild der Fahrbahn ist geprägt durch Netzsrisse, Längsrisse, Querrisse, Absackungen und Verdrückungen. Diese Schädigungen lassen sich üblicherweise nicht durch eine Sanierung der Deckschicht lösen. Die Schädigungen liegen in der Asphalttragschicht bzw. den ungebundenen Tragschichten darunter. Bei einer Deckensanierung ist zu erwarten, dass sich die derzeit vorliegenden Schadensbilder nach kurzer Zeit erneut einstellen werden.

Eine Deckensanierung würde zudem mit umfangreichen verkehrlichen Sperrungen einhergehen. Der Bremer Damm ist Teil des stark belasteten Verkehrsnetzes in Hannover, das bei allen Planungen in seiner Gesamtheit berücksichtigt werden muss. Für eine große Sanierungsmaßnahme braucht es in verkehrlicher Hinsicht aber zeitgleich ausreichende Kapazitäten in den anderen Streckenabschnitten. Das vorhandene Straßennetz ist jedoch derzeit durch viele große Infrastrukturprojekte verschiedener Baulastträger schon stark eingeschränkt.

Eine reine Deckensanierung würde daher keine wirtschaftliche und nutzerorientierte Lösung darstellen.

5. Welche Erkenntnisse liegen der Landesregierung gegebenenfalls zu den voraussichtlichen Kosten für das Aufbringen einer neuen Asphaltdeckschicht auf dem rund 1,8 km langen Abschnitt zwischen dem Königsworther Platz und dem Westschnellweg vor?

Für den genannten Abschnitt liegen aktuell keine bauvorbereitenden Unterlagen vor, sodass eine belastbare Kostenermittlung nicht möglich ist. Ohne die erforderliche Bauvorbereitung können zu den Kosten nur ungefähre Angaben gemacht werden. Diese dürften sich zunächst aufgrund von Erfahrungswerten zwischen 250 000 Euro und 450 000 Euro je 100 m Straße bewegen. Damit ist mindestens von Gesamtkosten für eine Deckensanierung in diesem Abschnitt von ca. 4,5 Millionen Euro bis 8,2 Millionen Euro auszugehen. Hinzu kämen weitere Faktoren wie die innerstädtische beengte Lage, die Berücksichtigung der vorhandenen Bauwerke sowie vielschichtige verkehrliche Abhängigkeiten, die sich höchstwahrscheinlich erhöhend auf die Kosten auswirken dürften und sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschätzen lassen.