

## 9. Sitzung

am Dienstag, dem 25. Februar 2020

### Inhalt

#### Fragestunde

**Anfrage 1: Wann kommt der  
Trinkwasserbrunnen?**

Anfrage der Abgeordneten Saxe,  
Fecker und Fraktion Bündnis 90/Die  
Grünen  
vom 22. Januar 2020  
(zurückgezogen) ..... 456

**Anfrage 2: Versorgung mit Kita- und  
Schulplätzen in der Gartenstadt  
Werdersee**

Anfrage der Abgeordneten Frau  
Bergmann, Frau Wischhusen und  
Fraktion der FDP  
vom 22. Januar 2020 ..... 456

**Anfrage 3: Bremer  
Berufsschulzentrum**

Anfrage der Abgeordneten Frau  
Bergmann, Frau Wischhusen und  
Fraktion der FDP  
vom 22. Januar 2020 ..... 457

**Anfrage 4: Einhaltung von  
gesetzlichen Abstandsregelungen bei  
Spielhallen**

Anfrage der Abgeordneten Frau  
Aulepp, Güngör und Fraktion der SPD  
vom 23. Januar 2020 ..... 458

**Anfrage 5: Gebühren für  
Veranstaltungen**

Anfrage der Abgeordneten Bodeit,  
Röwekamp und Fraktion der CDU  
vom 28. Januar 2020 ..... 460

**Anfrage 6: Freie Deutsche Jugend,  
FDJ, in Bremen aktiv?**

Anfrage der Abgeordneten Frau Dr.  
Müller, Fecker und Fraktion Bündnis  
90/Die Grünen  
vom 28. Januar 2020 .....461

**Anfrage 7: Neue Kinderklinik — Ende  
des Gedenkens an Professor Hess?**

Anfrage der Abgeordneten Frau Dr.  
Müller, Frau Osterkamp-Weber,  
Fecker und Fraktion Bündnis 90/Die  
Grünen  
vom 30. Januar 2020  
(zurückgezogen).....462

**Anfrage 8: Schließung der Postfiliale  
in Gröpelingen**

Anfrage der Abgeordneten Frau  
Krümpfer, Güngör und Fraktion der  
SPD  
vom 31. Januar 2020 .....462

**Anfrage 9: Wer finanziert Chinesisch-  
Sprachangebote an Bremer Schulen?**

Anfrage der Abgeordneten Frau Dr.  
Eschen, Hupe, Fecker und Fraktion  
Bündnis 90/Die Grünen  
vom 4. Februar 2020 .....464

**Anfrage 10: Neubedarf Kindergärten**

Anfrage der Abgeordneten  
Felgenträger, Magnitz und Gruppe  
M.R.F.  
vom 7. Februar 2020  
(zurückgezogen).....465

**Aktuelle Stunde****Verkehrswende geht anders – die  
Novelle der Straßenverkehrsordnung  
reicht als Unterstützung von Städten und  
Kommunen nicht aus**

Abgeordneter Saxe (Bündnis 90/Die Grünen) .....	465
Abgeordneter Strohmann (CDU) .....	469
Abgeordnete Schiemann (SPD) .....	470
Abgeordnete Leonidakis (DIE LINKE) .....	471
Abgeordneter Schäck (FDP).....	473
Abgeordneter Saxe (Bündnis 90/Die Grünen) .....	475
Abgeordneter Schäck (FDP).....	476
Abgeordneter Magnitz (M.R.F.).....	476
Abgeordneter Strohmann (CDU) .....	477
Bürgermeisterin Dr. Schaefer.....	477

**Fahrradparken sicher und  
witterungsunabhängig – weiteres  
Impulsprojekt für ein innovatives  
Stadtbild!****Antrag der Fraktion der FDP  
vom 20. Februar 2020  
(Drucksache 20/129 S)**

Abgeordneter Schäck (FDP).....	480
Abgeordneter Saxe (Bündnis 90/Die Grünen) .....	481
Abgeordneter Zimmer (DIE LINKE) .....	482
Abgeordneter Strohmann (CDU) .....	483
Abgeordneter Schäck (FDP).....	484
Abgeordnete Schiemann (SPD) .....	484
Abgeordneter Saxe (Bündnis 90/Die Grünen) .....	485
Bürgermeisterin Dr. Schaefer.....	486
Abstimmung .....	487

**Geschützte Fahrradwege in Bremen für  
mehr Komfort und Sicherheit schaffen  
Antrag der Fraktionen Bündnis 90/Die  
Grünen, der SPD und DIE LINKE  
vom 19. November 2019  
(Drucksache 20/86 S)**

Abgeordneter Saxe (Bündnis 90/Die Grünen) .....	488
Abgeordnete Schiemann (SPD) .....	489
Abgeordneter Zimmer (DIE LINKE) .....	489
Abgeordneter Strohmann (CDU) .....	490
Abgeordneter Schäck (FDP).....	491

Abgeordneter Saxe (Bündnis 90/Die Grünen).....	492
Bürgermeisterin Dr. Schaefer .....	493
Abstimmung .....	495

**Bremer Sport- und Wettkampfcampus an  
der Bremer Universität  
Antrag der Fraktion der FDP  
vom 3. Dezember 2019  
(Drucksache 20/90 S)****Universität in Bewegung - ganzheitliches  
Zukunftskonzept für universitäre  
Sportstätten entwickeln  
Antrag der Fraktion der CDU  
vom 28. Januar 2020  
(Drucksache 20/116 S)**

Abgeordnete Bergmann (FDP) .....	495
Abgeordneter Lübke (CDU).....	496
Abgeordneter Zimmer (DIE LINKE).....	497
Abgeordneter Öztürk (Bündnis 90/Die Grünen).....	498
Abgeordnete Prof. Dr. Quante-Brandt (SPD) .....	499
Abgeordneter Lübke (CDU).....	500
Abgeordnete Bergmann (FDP) .....	500
Abgeordneter Öztürk (Bündnis 90/Die Grünen).....	501
Abgeordnete Professorin Dr. Quante-Brandt (SPD).....	502
Staatsrat Fries.....	502
Abstimmung .....	503

**Umsatzkiller und Stressfaktor Baustellen  
– Baustellenleitfaden und  
Maßnahmenkatalog für ein effizientes  
und erfolgreiches Baustellenmanagement  
Antrag der Fraktion der FDP  
vom 21. August 2019  
(Drucksache 20/19 S)****Umsatzkiller und Stressfaktor Baustellen  
– Baustellenleitfaden und  
Maßnahmenkatalog für ein effizientes  
und erfolgreiches Baustellenmanagement  
Bericht der städtischen Deputation für  
Mobilität, Bau und Stadtentwicklung  
vom 6. Dezember 2019  
(Drucksache 20/99 S)**

Abgeordneter Schäck (FDP) .....	504
Abgeordneter Saxe (Bündnis 90/Die Grünen).....	505

Abgeordnete Schiemann (SPD) .....	506	<b>Ortsgesetz zur Änderung des</b>	
Abgeordneter Tebje (DIE LINKE) .....	507	<b>Ortsgesetzes zur Gründung einer Anstalt</b>	
Abgeordneter Strohmann (CDU).....	508	<b>öffentlichen Rechts für die öffentliche</b>	
Abgeordneter Magnitz (M.R.F) .....	509	<b>Abfallentsorgung und Straßenreinigung</b>	
Bürgermeisterin Dr. Schaefer .....	509	<b>Mitteilung des Senats vom 11. Februar</b>	
Abstimmung.....	511	<b>2020</b>	
		<b>(Drucksache 20/122 S) .....</b>	<b>520</b>
<b>Von der Planung bis zur</b>		<b>169. Ortsgesetz über eine</b>	
<b>Betriebserlaubnis – Kita-Platzausbau</b>		<b>Veränderungssperre nach dem</b>	
<b>benötigt entsprechende behördliche</b>		<b>Baugesetzbuch für die Grundstücke</b>	
<b>Kapazitäten</b>		<b>innerhalb des Geltungsbereichs des</b>	
<b>Antrag der Fraktion der CDU</b>		<b>Bebauungsplans 2434 für ein Gebiet in</b>	
<b>vom 17. Dezember 2019</b>		<b>Bremen-Gröpelingen, Ortsteil</b>	
<b>(Drucksache 20/104 S)</b>		<b>Oslebshausen und Bremen-Häfen,</b>	
Abgeordnete Ahrens (CDU) .....	511	<b>Ortsteil Industriehäfen, zwischen</b>	
Abgeordnete Krümpfer (SPD).....	513	<b>Oslebshausener Heerstraße, Pulverberg,</b>	
Abgeordnete Bergmann (FDP) .....	514	<b>Hafeneisenbahn und Bundesautobahn</b>	
Abgeordnete Dr. Eschen (Bündnis 90/Die		<b>(Grambker Schleife)</b>	
Grünen) .....	515	<b>Mitteilung des Senats vom 18. Februar</b>	
Abgeordnete Leonidakis (DIE LINKE).....	516	<b>2020</b>	
Abgeordnete Ahrens (CDU) .....	517	<b>(Drucksache 20/128 S) .....</b>	<b>520</b>
Senatorin Dr. Bogedan .....	519	<b>Bericht des städtischen</b>	
Abgeordnete Bergmann (FDP) .....	520	<b>Petitionsausschusses Nr. 5</b>	
Abstimmung.....	520	<b>vom 21. Februar 2020</b>	
		<b>(Drucksache 20/130 S) .....</b>	<b>521</b>

Entschuldigt fehlen die Abgeordneten Frau Osterkamp-Weber, Rupp, Schumann, Frau Strunge, Frau Tuchel, Tuncel, Frau Wargalla

Präsident Imhoff eröffnet die Sitzung um 14:00 Uhr

**Präsident Imhoff:** Die 9. Sitzung der Stadtbürgerschaft ist eröffnet.

Es ist das erste Mal seit 17 Jahren, dass die Bremische Bürgerschaft (Landtag) wieder in Bremerhaven tagt, aber heute haben wir eine Premiere. Nach unseren Recherchen tagt zum ersten Mal auch die Stadtbürgerschaft in Bremerhaven, und auch wenn wir alle weit voneinander weg sitzen – einige sagen ja, das ist wie eine Sporthalle, ja, in der Heimat der Eisbären! –, finde ich, Politik muss man auch einmal sportlich sehen. Insofern, finde ich, sind wir hier genau richtig, und ich heiße Sie alle herzlich willkommen!

(Beifall)

Zur Reihenfolge der Tagesordnungspunkte wurde vereinbart, dass im Anschluss an die Aktuelle Stunde der Tagesordnungspunkt 14 behandelt werden soll.

Zur Abwicklung der Tagesordnung wurden interfraktionelle Absprachen getroffen, die Sie der digital versandten Tagesordnung mit Stand von heute, 13 Uhr, entnehmen können.

Dieser Tagesordnung können Sie auch die Eingänge gemäß § 37 der Geschäftsordnung entnehmen, bei denen interfraktionell vereinbart wurde, sie nachträglich auf die Tagesordnung zu setzen. Es handelt sich um Tagesordnungspunkt 15, Drucksache [20/130 S.](#), und Tagesordnungspunkt 16, Drucksache [20/132 S.](#)

Wird das Wort zu den interfraktionellen Absprachen gewünscht? – Das ist nicht der Fall.

Wer mit den interfraktionellen Absprachen einverstanden ist, den bitte ich um das Handzeichen.

(Dafür CDU, SPD, Bündnis 90/Die Grünen, DIE LINKE, FDP, M.R.F.)

Ich bitte um die Gegenprobe.

Stimmenthaltungen?

(Abgeordneter Beck [AfD])

Ich stelle fest, die Stadtbürgerschaft ist mit den interfraktionellen Absprachen einverstanden.

Bevor wir in die Tagesordnung eintreten, möchte ich Ihnen noch sagen, wundern Sie sich bitte nicht, in den ersten fünf Minuten wird Radio Bremen hier noch ein paar Aufnahmen machen. Ich habe allerdings darum gebeten, dass keine Unterlagen gefilmt werden.

Vielleicht noch zum technischen Ablauf: Wir haben ein neues Rednerpult. Unter dem Rednerpult ist direkt in der Mitte ein kleiner Schalter, an dem Sie das Pult hoch- oder hinunterfahren können.

### Fragestunde

Für die Fragestunde der Stadtbürgerschaft liegen zehn frist- und formgerecht eingebrachte Anfragen vor. Die Anfragen Nummer eins, Nummer sieben und Nummer zehn wurden zwischenzeitlich von den Fragestellern zurückgezogen.

#### **Anfrage 1: Wann kommt der Trinkwasserbrunnen?**

Anfrage der Abgeordneten Saxe, Fecker und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen  
vom 22. Januar 2020  
(zurückgezogen)

#### **Anfrage 2: Versorgung mit Kita- und Schulplätzen in der Gartenstadt Werdersee**

Anfrage der Abgeordneten Frau Bergmann, Frau Wischhusen und Fraktion der FDP  
vom 22. Januar 2020

Frau Kollegin Bergmann, Sie haben das Wort!

**Abgeordnete Bergmann (FDP):** Wir fragen den Senat:

1. Wie ist der aktuelle Planungsstand bezüglich der Kita- und Schulplätze, nachdem die ersten Familien in der Gartenstadt Werdersee 2019 eingezogen sind und 2020 die nächsten mit vielen Kindern folgen werden?

2. In der Schulstandortplanung, die im November 2018 der städtischen Deputation für Kinder und Bildung vorlag, ist die Neugründung einer zweizügigen Grundschule im offenen Ganztags für 192 Schülerinnen und Schüler vorgesehen. In welchem Zustand befindet sich der Neubau, und wann können die Familien vor Ort mit der Einweihung rechnen?

3. Wie ist der Planungs- und Genehmigungsstand bei der im Stadtgebiet geplanten Kindertagesstätte, und wann können die Familien vor Ort mit ihrer Eröffnung rechnen?

**Präsident Imhoff:** Die Anfrage wird beantwortet von Frau Senatorin Dr. Bogedan.

**Senatorin Dr. Bogedan:** Herr Präsident, meine sehr geehrten Damen und Herren! Für den Senat beantworte ich die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1: Für die Tagesbetreuung von Kindern stehen im Ortsteil Huckelriede, zu dem auch das Quartier Gartenstadt Werdersee gehört, aktuell insgesamt sechs ein- und mehrgruppige Kitas mit insgesamt 15 Gruppen zur Verfügung. Hinzu kommen das Platzangebot in einem viergruppigen Mobilbau neben der Wilhelm-Kaisen-Oberschule sowie weitere 38 Plätze in der Angebotsform der Kindertagespflege. In Kitas und in der Kindertagespflege im Ortsteil Huckelriede werden aktuell insgesamt 129 Plätze für Kleinkinder und 180 Plätze für Kinder im Kindergartenalter angeboten. In den zu Huckeriede benachbarten Ortsteilen in der Neustadt – Buntentor, Gartenstadt Süd und Südevorstadt – gibt es aktuell ein Angebot von 120 Plätzen für Kleinkinder und 458 Plätzen für Kinder im Kindergartenalter in sieben Kitas und in der Kindertagespflege.

Als Vorlauf auf den Kita-Neubau in der Gartenstadt Werdersee steht der Mobilbau auf dem Kaisen-Campus zur Verfügung, wenn dort nach Fertigstellung eines achtgruppigen Kita-Neubaus am Kirchweg voraussichtlich bereits zum Kindergartenjahr 2020/2021 Kapazitäten frei werden.

Für die Versorgung der Kinder und Jugendlichen mit Schulplätzen stehen der erweiterte Interimschulbau der Helene-Kaisen-Schule sowie die Erweiterung der Wilhelm-Kaisen-Oberschule ab dem Schuljahr 2020/2021 zur Verfügung. Die Schulraumkapazitäten sind so bemessen, dass die Anforderungen für die nächsten fünf Jahre berücksichtigt sind.

Zu Frage 2: In Huckelriede ist in der Schulstandortplanung die Gründung von zwei neuen Grundschulen vorgesehen. Die Gründung der Helene-Kaisen-Schule erfolgte zum Schuljahr 2017/2018, der Aufbau der Schule wird derzeit prioritär vorangetrieben. Die Gründung der Schule Gartenstadt Werdersee soll später erfolgen. Die für das Neubauvorhaben initialen Schritte sollen im Jahr 2020 begonnen werden, eine zügige Umsetzung ist vorgesehen.

Zu Frage 3: Die GEWOBA wird in dem neuen Wohnquartier Gartenstadt Werdersee eine sechsgruppige Kita errichten und hat dafür den Träger

Familienbündnis e. V. ausgewählt. Nach Planung der GEWOBA wird die Kita voraussichtlich zum Kindergartenjahr 2021/2022 fertig werden. Die Räumlichkeiten der Kita befinden sich im Erdgeschoss eines Gebäudes, für das in den darüberliegenden Etagen Mietwohnungen vorgesehen sind. Die Fertigstellung der von anderen privaten Bauträgern errichteten Einfamilienhäuser erfolgt größtenteils parallel zur Fertigstellung der Kita durch die GEWOBA. – So weit die Antwort des Senats!

**Präsident Imhoff:** Haben Sie eine Zusatzfrage? – Bitte sehr!

**Abgeordnete Bergmann (FDP):** Zunächst einmal vielen Dank für die ausführliche Antwort! Ich bin nicht sicher, ob ich es nicht richtig mitbekommen habe: Bei der Grundschule im offenen Ganztags hatte ich gefragt, ob man schon einen Zeitpunkt nennen kann, wann sie geöffnet werden kann.

**Senatorin Dr. Bogedan:** Bei der zweiten Grundschule, die wir direkt am Standort Gartenstadt Werdersee planen, kann ich noch keinen genauen Zeitpunkt für die Eröffnung benennen. Die Planungen laufen jetzt in dem Jahr so, dass wir dann – ich denke, in der zweiten Jahreshälfte – auch einen exakten Zeitplan haben, wann die einzelnen Bauschritte dann erfolgen können.

**Präsident Imhoff:** Weitere Zusatzfragen liegen nicht vor. – Ich bedanke mich für die Beantwortung der Anfrage.

### **Anfrage 3: Bremer Berufsschulzentrum**

Anfrage der Abgeordneten Frau Bergmann, Frau Wischhusen und Fraktion der FDP vom 22. Januar 2020

Frau Kollegin Bergmann, Sie haben das Wort!

**Abgeordnete Bergmann (FDP):** Wir fragen den Senat:

1. Welche Optionen oder Entscheidungen gibt es seitens des Senats bezüglich eines potenziellen Berufsschulcampus in Bremen?
2. Welche Zeitfenster gibt die Projektskizze bis zur Fertigstellung und Inbetriebnahme des Berufsschulcampus vor, und wer hat federführend die Verantwortung für den Prozess?
3. Wie ist der derzeitige Planungsstand?

**Präsident Imhoff:** Die Anfrage wird beantwortet von Frau Senatorin Dr. Bogedan.

**Senatorin Dr. Bogedan:** Sehr geehrter Herr Präsident, meine sehr geehrten Damen und Herren! Für den Senat beantworte ich die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1: Ein „Berufsschulzentrum“ in Form eines Campus für mehrere berufsbildende Schulen als mögliches Modell für die Zukunft wird gegenwärtig für Bremen-Nord geplant. Die hierfür erforderlichen Grundstücksflächen mit der bestehenden Infrastruktur stehen auf dem Gelände der ehemaligen Bremer Wollkämmerei, BWK, zur Verfügung.

Die Idee wurde den Akteuren im März 2019 vorgestellt, um die weiteren Schritte zu skizzieren. Die Erstellung eines Rahmenplans für das BWK-Gelände wird seitdem weiter verfolgt. Bereits im Schuljahr 2022/2023 wird das Schulzentrum Blumenthal dort seine Arbeit aufnehmen, wie es mit der Schulstandortplanung für die allgemeinbildenden Schulen beschlossen wurde.

Zu Frage 2: Das Zeitfenster für die Entwicklung des Berufsschulcampus auf dem BWK-Gelände bis zur vollständigen Inbetriebnahme ist in der Projektskizze mit mindestens zehn Jahren angegeben. Die Entwicklung erfolgt in mehreren Einzelschritten, die es in Absprache mit den Berufsschulen und den beteiligten Ressorts zu entwickeln gilt. Die Verantwortung für die Entwicklung des Geländes wird von Vertretern des Bauamtes Bremen-Nord, der Wirtschaftsförderung Bremen, der Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa und der Senatorin für Kinder und Bildung getragen. In der derzeitigen Planungsphase hat das Bauamt Bremen-Nord die Federführung, um das Planungsrecht für die Entwicklung eines Campus herzustellen.

Zu Frage 3: Das Werkstattverfahren für die zukünftige Flächennutzung ist abgeschlossen. Es liegt ein ausgelobtes Strukturkonzept vor, welches weiter verfolgt werden soll und die Grundlage für die städtebauliche Rahmenplanung liefert. Die Dokumentation wird im März 2020 als Entwurf vorliegen. Im Anschluss erfolgt eine Befassung des Senats. Die Gremien im Zuständigkeitsbereich der beteiligten Ressorts werden ab Mai 2020 mit dem Projekt befasst.

Zeitgleich wird die Planung zum Umbau der Sortierhalle auf dem Grundstück des BWK-Geländes weiter verfolgt, um die Berufsschule Blumenthal aufzunehmen, damit im Hauptgebäude an der

Oberschule an der Egge die Zügigkeit für den anstehenden Kapazitätsbedarf ausgebaut werden kann. – So weit die Antwort des Senats!

**Präsident Imhoff:** Frau Senatorin, es gibt eine Zusatzfrage der Abgeordneten Wischhusen. – Bitte sehr!

**Abgeordnete Wischhusen (FDP):** Meine Frage hat damit zu tun, dass die Vermarktung des Geländes lange Zeit der WFB oblag. Es sind schon einige Firmen auf dem BWK-Gelände ansässig. Meine Frage ist: Gibt es dort Kooperationen mit den Firmen vor Ort?

**Senatorin Dr. Bogedan:** So ist es vorgesehen. Bislang gibt es noch keine Kooperationen, weil dort bisher noch keine Aktivität seitens der Schule stattfindet, aber genauso ist es angelegt, und deshalb ist auch die WFB weiter in die Pläne involviert.

**Präsident Imhoff:** Frau Kollegin, haben Sie eine weitere Zusatzfrage? – Bitte sehr!

**Abgeordnete Wischhusen (FDP):** Gibt es dort besondere Auflagen im Hinblick auf die Lärmimmisionen, weil natürlich eine Schule eine andere Herausforderung ist, als wenn dort ein reines Industriegebiet entstehen würde?

**Senatorin Dr. Bogedan:** Ich habe es gerade bereits vorgelesen, das ist genau der Teil, der jetzt gerade im Bauamt Bremen-Nord liegt, nämlich das Planungsrecht für die Entwicklung des Campus herzustellen. Nach den ersten Vorab einschätzungen bekommen wir dort keine Probleme.

**Präsident Imhoff:** Weitere Zusatzfragen liegen nicht vor. – Vielen Dank für die Beantwortung.

#### **Anfrage 4: Einhaltung von gesetzlichen Abstandsregelungen bei Spielhallen**

Anfrage der Abgeordneten Frau Aulepp, Güngör und Fraktion der SPD vom 23. Januar 2020

Frau Kollegin Aulepp, Sie haben das Wort!

**Abgeordnete Frau Aulepp (SPD):** Wir fragen den Senat:

1. Sind dem Senat weitere Fälle bekannt, in denen – so wie an der Breiten Straße in Vegesack, am Schweizer Eck in Osterholz oder an der Hastedter Heerstraße/Föhrenstraße in Hastedt – der zum Schutz der Spielenden geregelte Mindestabstand

zur nächsten Spielhalle gemäß § 2 Absatz 2 Nummer 4 und 5 Bremischen Spielhallengesetz, BremSpielhG, nicht eingehalten ist, und wenn ja, welche Gründe hat dies?

2. Wie wird der Senat die Gewährleistung der in § 2 Absatz 2 Nummer 4 und 5 BremSpielhG vorgesehene Mindestabstände umsetzen?

3. Wie gewährleistet der Senat den Schutz von Kindern und Jugendlichen vor der Gefährdung durch Spielhallen und Spielsucht, der unter anderem in § 5 Absatz 3 BremSpielhG seinen Niederschlag findet, und hält der Senat auch hier eine Abstandsregelung für geeignet?

**Präsident Imhoff:** Die Anfrage wird beantwortet von Herrn Staatsrat Wiebe.

**Staatsrat Wiebe:** Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren! Für den Senat beantworte ich die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1: Die Regelung zur Einhaltung eines Mindestabstands von 250 Metern gemäß § 2 Absatz 2 Nummer 4 Bremisches Spielhallengesetz zwischen Spielhallen entfaltete nach § 11 Absatz 3 Bremisches Spielhallengesetz für Spielhallen, für die vor dem 1. Juli 2012 eine Erlaubnis erteilt wurde, erst mit Ablauf des 30. Juni 2017 Wirkung. Mit Ablauf dieses Stichtags erloschen die vor dem 1. Juli 2012 erteilten Erlaubnisse. Spielhallenbetreiberinnen und Spielhallenbetreiber, die über den 30. Juni 2017 hinaus ihre Spielhallen weiter betreiben wollten, mussten einen neuen Antrag auf Erteilung einer Erlaubnis zum Betrieb einer Spielhalle stellen.

Für eben diesen potenziellen Kreis der Antragstellerinnen und Antragsteller sieht das Bremische Spielhallengesetz mit § 11 Absatz 3a und 4 Übergangsregelungen vor, wonach unter bestimmten Voraussetzungen von der Einhaltung des Mindestabstands und des Verbundverbots abgesehen werden sollte. Nach dieser Übergangsregelung wurden 38 Erlaubnisse bis 30. Juni 2022 trotz Unterschreitung des Mindestabstands oder der Nichteinhaltung des Verbundverbots erteilt.

Des Weiteren wurden zwischen Oktober 2018 und Januar 2019 33 Anträge abgelehnt, davon zwölf aufgrund der Unterschreitung des Mindestabstands sowie 14 wegen Nichteinhaltung des Verbundverbots. Sieben Anträge wurden wegen fehlender Zuverlässigkeit der Betreiberinnen und Betreiber abgelehnt. Gegen alle diese Ablehnungen

wurden Klagen eingereicht. Die Verfahren sind seit circa einem Jahr beim Verwaltungsgericht Bremen anhängig.

Zu Frage 2: Der Ausgang der Verfahren vor den Verwaltungsgerichten bleibt abzuwarten. Wird die Rechtmäßigkeit der Ablehnungen bestätigt, sind die Spielhallen durch die jeweiligen Betreiberinnen oder jeweiligen Betreiber zu schließen. Sofern erforderlich, erfolgt eine Schließung durch verwaltungsrechtliche Vollstreckung. In diesen Fällen werden durch die Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa Schließungsverfügungen erlassen und gegebenenfalls mit Zwangsmitteln durchgesetzt.

Zu Frage 3: § 5 Absatz 3 Bremisches Spielhallengesetz regelt das Werbeverbot für Spielhallen. Danach darf sich die Werbung nicht an Minderjährige oder an von Spielsucht Gefährdete richten. Die Einhaltung dieses Verbots wird durch Kontrollen und gegebenenfalls die Ahndung von Zuwiderhandlungen im Rahmen von Ordnungswidrigkeitenverfahren umgesetzt. Nach § 2 Absatz 2 Nummer 3 Bremisches Spielhallengesetz ist eine Erlaubnis zum Betrieb einer Spielhalle zu versagen, wenn diese eine Gefährdung der Jugend, eine übermäßige Ausnutzung des Spieltriebs oder eine nicht zumutbare Belästigung einer im öffentlichen Interesse bestehenden Einrichtung befürchten lässt.

Im Rahmen der Antragsprüfung werden die örtlich zuständigen Polizeireviere und Ortsämter beteiligt und gebeten, etwaig betroffene Einrichtungen im Umkreis von 250 Metern zur geplanten Spielhalle zu benennen. Diese werden dann durch die Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa um eine Stellungnahme gebeten. Bisher wurden mit den Stellungnahmen keine Erkenntnisse übermittelt, aufgrund derer eine Versagung einer beantragten Erlaubnis gerechtfertigt wäre. Auch wurden der Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa keine weiteren Erkenntnisse bekannt, die auf Probleme mit bereits bestehenden Spielhallen hindeuten.

Die Spielhallenbetreiberinnen und Spielhallenbetreiber sind nach dem Bremischen Spielhallengesetz verpflichtet, durch eine Kontrolle des amtlichen Ausweises oder eine vergleichbare Identitätskontrolle vor Gewährung des Zutritts sicherzustellen, dass keine Minderjährigen Zutritt zur Spielhalle bekommen. Sollten sich die rechtlichen Regelungen im Bremischen Spielhallengesetz zum Schutz von Kindern und Jugendlichen vor der Gefährdung durch Spielhallen und Spielsucht als nicht ausreichend erweisen, wird der Senat eine

Änderung oder Ergänzung des Spielhallengesetzes prüfen. – So weit die Antwort des Senats!

**Präsident Imhoff:** Frau Abgeordnete Aulepp, haben Sie eine Zusatzfrage? – Bitte sehr!

**Abgeordnete Aulepp (SPD):** Können Sie etwas dazu sagen, was mit dem Ablauf des 30. Juni 2022 geschehen wird? Bis dahin sind ja, so wie ich Sie verstanden habe, 38 Erlaubnisse ausnahmsweise verlängert worden. Was geschieht dann mit denen?

**Staatsrat Wiebe:** Die Erlaubnisse laufen aus. Es besteht die Möglichkeit, einen neuen Antrag zu stellen. Wenn der Mindestabstand nicht gegeben ist, greift die alte Übergangsregelung nicht mehr, und dann wäre eine Erlaubnis zu versagen.

**Präsident Imhoff:** Frau Kollegin, haben Sie eine weitere Zusatzfrage? – Bitte sehr!

**Abgeordnete Aulepp (SPD):** Ich weiß ja, so wie wir alle, dass man vor Gericht und auf hoher See in Gottes Hand ist, aber haben Sie möglicherweise trotzdem Erkenntnisse darüber, wie lange die Verfahren vor dem Verwaltungsgericht Bremen noch andauern werden?

**Staatsrat Wiebe:** Dazu kann ich keine Aussage treffen, es tut mir leid!

**Präsident Imhoff:** Frau Kollegin, haben Sie eine weitere Zusatzfrage? – Bitte sehr!

**Abgeordnete Aulepp (SPD):** Wenn das Verwaltungsgericht die Entscheidungen der Stadt Bremen insoweit bestätigt, können wir dann davon ausgehen, dass das auch zügig umgesetzt wird, weil es auch im Interesse des Ressorts und des Senats ist, dass dann die Spielhallen zügig geschlossen werden?

**Staatsrat Wiebe:** Selbstverständlich!

**Präsident Imhoff:** Frau Kollegin, haben Sie eine weitere Zusatzfrage? – Bitte sehr!

**Abgeordnete Aulepp (SPD):** Ja, das ist ein umfangreicher Komplex. Ich habe in der Tat noch eine weitere Frage zum Kinder- und Jugendschutz: Herr Wiebe, Sie haben dankenswerterweise gesagt, dass bisher keine weiteren Erkenntnisse bekannt sind, die auf Probleme mit bereits bestehenden Spielhallen im Bereich des Kinder- und Jugendschutzes hindeuten, und im Moment noch keine Erkenntnisse übermittelt wurden, die möglicherweise

Handlungsbedarf ergäben. Welche Erkenntnisse könnten das denn sein?

**Staatsrat Wiebe:** Da bin ich nicht der Experte. Darüber kann ich jetzt nicht spekulieren, aber wenn man natürlich feststellt, dass in einem erhöhten Umfang Kinder und Jugendliche suchtgefährdet oder süchtig sind, dann muss man darauf natürlich reagieren. Diesbezügliche Anzeichen wären sicher sehr gravierend.

**Präsident Imhoff:** Frau Kollegin Aulepp, haben Sie eine weitere Zusatzfrage? – Bitte sehr!

**Abgeordnete Aulepp (SPD):** Sie sprechen davon, wenn Sie solche Anhaltspunkte haben, dass Kinder und Jugendliche nicht ausreichend geschützt werden, dass dann eine Änderung oder Ergänzung des Bremischen Spielhallengesetzes geprüft werden soll. Wenn Sie jetzt noch nicht sagen können, welche Änderungen oder Ergänzungen denkbar wären, weil wir ja die Erkenntnisse noch nicht haben, darf ich davon ausgehen, dass das bedeutet, dass der umfangreiche Schutz von Kindern und Jugendlichen und im Übrigen auch von anderen Spielsüchtigen so gravierend ist, dass Sie diese Änderungen nicht nur prüfen, sondern auch vorschlagen werden?

**Staatsrat Wiebe:** Ja, das ist so!

**Präsident Imhoff:** Weitere Zusatzfragen liegen nicht vor. – Ich bedanke mich für die Beantwortung.

#### **Anfrage 5: Gebühren für Veranstaltungen**

Anfrage der Abgeordneten Bodeit, Röwekamp und Fraktion der CDU vom 28. Januar 2020

Herr Kollege Bodeit, Sie haben das Wort!

**Abgeordneter Bodeit (CDU):** Wir fragen den Senat:

Wir fragen den Senat:

1. Wie hat sich die Höhe der tatsächlich erhobenen Gebühren für die Festsetzung von Veranstaltungen nach § 69 Absatz 1 Gewerbeordnung – Kosten-Nr. 150.34 Kostenverzeichnis Wirtschaft und Häfen –, insbesondere für die Genehmigung von Schützenfesten, zwischen 2017 und 2019 entwickelt?

2. Welche Änderungen der Sach- und Rechtslage, des Verwaltungsaufwands, des wirtschaftlichen

Wertes oder des sonstigen Nutzens lagen dieser Gebührenentwicklung zugrunde?

3. Wie wird sich die Höhe der Gebühren in den kommenden drei Jahren voraussichtlich entwickeln?

**Präsident Imhoff:** Die Anfrage wird beantwortet von Herrn Staatsrat Wiebe.

**Staatsrat Wiebe:** Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren! Für den Senat beantworte ich die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1: Die Gebühren sind gemäß § 4 Absatz 2 und 3 Bremisches Gebühren- und Beitragsgesetz nach Zeit- und Sachaufwand zuzüglich Auslagen zu berechnen. Die Rahmengebühr für Festsetzungen von Veranstaltungen liegt gemäß der Kostenverordnung der Verwaltung Wirtschaft und Häfen zwischen 61 Euro und 1 207 Euro.

Der Zeitaufwand für die Festsetzung der Schützenfeste beträgt derzeit bis zu 2,5 Stunden. Entsprechend der Kostenverordnung Wirtschaft und Häfen, Ziffer 150.34 des Kostenverzeichnisses, wird der Laufbahngruppe II, erstes Einstiegsamt, beziehungsweise in vergleichbarer Entgeltgruppe ein Stundensatz in Höhe von 63 Euro in Anrechnung gebracht. Die durchschnittliche Gebühr für die Festsetzung von Schützenfesten hat sich von 60 Euro im Jahr 2017, 130 Euro im Jahr 2018 bis zu 160 Euro im Jahr 2019 erhöht. Die Gebührenhöhe für die einzelnen Veranstaltungen ist abhängig vom Aufwand.

Zu Frage 2: Vor 2018 wurden bei der Gebührenberechnung Pauschalbeträge zugrunde gelegt. Seit 2018 wird der jeweilige Zeitaufwand detailliert für jede festgesetzte Veranstaltung erfasst. Auch bei den Schützenfesten ist der Aufwand unterschiedlich und insbesondere auch abhängig von der gegebenenfalls notwendigen Nachforderung von Unterlagen.

Zu Frage 3: Es ist nicht davon auszugehen, dass sich die Aufwände für die Festsetzungen mittelfristig erhöhen. Eine Änderung ergibt sich insofern voraussichtlich nur infolge einer Erhöhung der Kosten für Löhne und Gehälter. – So weit die Antwort des Senats!

**Präsident Imhoff:** Zusatzfragen liegen nicht vor. – Ich bedanke mich für die Beantwortung.

**Anfrage 6: Freie Deutsche Jugend, FDJ, in Bremen aktiv?**

Anfrage der Abgeordneten Frau Dr. Müller, Fecker und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 28. Januar 2020

Frau Kollegin, Sie haben das Wort!

**Abgeordnete Dr. Müller (Bündnis 90/Die Grünen):** Wir fragen den Senat:

1. Welche Erkenntnisse hat der Senat über Ziele, Aktivitäten und Mitgliederzahlen der FDJ in Bremen?

2. Sind dem Senat die aktuelle Kampagne der FDJ „30 Jahre sind genug. Revolution und Sozialismus!“ sowie im Rahmen dieser Kampagne in Bremen geplante Aktionen – und wenn ja, welche – bekannt?

3. Wie beurteilt der Senat die Ziele der aktuellen Kampagne und der FDJ generell?

**Präsident Imhoff:** Die Anfrage wird beantwortet von Herrn Staatsrat Bull.

**Staatsrat Bull:** Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren! Für den Senat beantworte ich die Anfrage wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 2: Der Schwerpunkt der Gruppierung liegt in den neuen Bundesländern. Dies gilt auch für die genannte Kampagne.

Zu Frage 3: Die Gruppierung ist dem orthodox-kommunistischen Linksextremismus zuzurechnen. Ihre Ziele sind mit der freiheitlich-demokratischen Grundordnung nicht vereinbar, weil sie es in ihren Veröffentlichungen für richtig erachtet, dass politische Ziele gegebenenfalls gewaltsam verfolgt werden. Von der FDJ selbst geht aber, anders als von gewaltbereiten autonomen Gruppierungen, nach Einschätzung des Senats in Bremen keine unmittelbare Gefahr aus. – So weit die Antwort des Senats!

**Präsident Imhoff:** Frau Kollegin, haben Sie eine Zusatzfrage? – Bitte sehr!

**Abgeordnete Dr. Müller (Bündnis 90/Die Grünen):** Herr Staatsrat, vielen Dank für die kurze, knappe, aber unmissverständliche Antwort insbesondere auf die Frage! Teilen Sie mit mir die Auffassung, dass ein immer wiederkehrendes und immer öfter aufkommendes Tragen des FDJ-Banners oder von

FDJ-Fahnen einerseits und andererseits die stadtweite Plakatierung dieser Kampagne „30 Jahre sind genug“ in Bremen für eine Aktivität, für mehrere Aktivitäten in Bremen sprechen, wenn nicht gar für eine Bremer Ortsgruppe der FDJ?

**Staatsrat Bull:** Frau Abgeordnete, ich muss mich erst einmal für die im Ergebnis recht saloppe Antwort rechtfertigen. Wir haben natürlich in erster Linie den gewaltbereiten Linksextremismus im Auge, insofern war die FDJ nicht Arbeitsschwerpunkt des Landesamtes für Verfassungsschutz. Sie haben mir im Vorfeld dieser Fragestunde Bilder von Flaggenträgern übermittelt, die vom Alter her zwar nicht mehr in den Bereich der FDJ passen, aber immerhin!

Sie haben uns auf die spannende Rechtsfrage gestoßen, ob die FDJ eigentlich verboten ist. Die FDJ ist seit 1954 verboten. Seit 1990, nach der Wiedervereinigung, ist sie in Westdeutschland – so mein Stand, das Bundesamt für Verfassungsschutz konnte das noch nicht bestätigen – weiterhin verboten, in Ostdeutschland, den neuen Bundesländern, aber nicht. Insofern wäre eigentlich von einem Anfangsverdacht einer Straftat auszugehen, wenn die Embleme gezeigt werden. Die Embleme entsprechen im Westen aber denen im Osten, exakt.

Es gab Rechtsstreitigkeiten darüber, ob nun wirklich eine Straftat vorliegt oder nicht. Wie Sie wissen, wird dieses Emblem auf dem FDJ-Hemd zum Beispiel auf Ostalgiepartys oder satirisch verwendet. Ich habe Gerichtsentscheidungen gesehen, wo ein Richter am Ende gesagt hat, das ist keine Straftat, es ist eine Geschmacklosigkeit. Insofern wäre ich jetzt vorsichtig zu sagen, dass wir diese Plakate oder die Fahنشwenker in Bremen strafrechtlich verfolgen werden.

**Präsident Imhoff:** Frau Kollegin, haben Sie eine Zusatzfrage? – Bitte sehr!

**Abgeordnete Dr. Müller (Bündnis 90/Die Grünen):** Vielen Dank, dass Sie die unklare Rechtslage noch einmal dargestellt haben und darauf hingewiesen haben, dass es diverse unterschiedliche Gerichtsurteile zur Verfassungsmäßigkeit der Sonnenblume in dem FDJ-Kranz gibt. Teilen Sie meine Einschätzung, dass wir inzwischen, 30 Jahre nach der Wiedervereinigung, in Bezug auf den Sonderpassus in den Wiedervereinigungsverträgen, dass man im Osten, bis die Menschen sich daran gewöhnt haben, dass die FDJ keine legitime Jugendorganisation mehr ist, zu einer einheitlichen Sicht

und Rechtsauffassung im Hinblick auf das Tragen des FDJ-Symbols kommen könnten, und wenn ja, wie?

**Staatsrat Bull:** Ich finde es geradezu skurril, dass eine Organisation im Westen verboten ist und in den neuen Bundesländern nicht. Insofern werde ich dafür werben, dass in den Arbeitsgremien der Innenministerkonferenz diese Frage noch einmal aufgenommen wird.

**Präsident Imhoff:** Weitere Zusatzfragen liegen nicht vor.

#### **Anfrage 7: Neue Kinderklinik — Ende des Gedankens an Professor Hess?**

Anfrage der Abgeordneten Frau Dr. Müller, Frau Osterkamp-Weber, Fecker und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen  
vom 30. Januar 2020  
(zurückgezogen)

#### **Anfrage 8: Schließung der Postfiliale in Gröpelingen**

Anfrage der Abgeordneten Frau Krümpfer, Günstig und Fraktion der SPD  
vom 31. Januar 2020

Frau Kollegin, Sie haben das Wort!

**Abgeordnete Krümpfer (SPD):** Wir fragen den Senat:

1. Hat der Senat Kenntnis darüber, dass die Postfiliale in der Gröpelinger Heerstraße 119/Ecke Moorstraße in Gröpelingen seit einigen Wochen geschlossen ist, und wer hat wen zu welcher Zeit informiert?

2. Welche Möglichkeiten hat der Senat, der Deutschen Post dabei behilflich zu sein, geeignete Räumlichkeiten für eine neue Filiale zu finden?

3. Sind Gespräche mit Verantwortlichen der Deutschen Post geplant, um eine Lösung – wie die Wiedereinrichtung einer Postfiliale – für die Gröpelingerinnen und Gröpelinger zu finden?

**Präsident Imhoff:** Die Anfrage wird beantwortet von Herrn Staatsrat Wiebe.

**Staatsrat Wiebe:** Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren! Für den Senat beantworte ich die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1: Der Senat wurde durch die Deutsche Post AG am 9. Januar dieses Jahres über die Schließung der Filiale Gröpelinger Heerstraße 119 informiert. Auf Nachfrage am gleichen Tag teilte die Deutsche Post AG dem Senat mit, dass die Schließung durch nicht von ihr zu vertretende Umstände erfolge. Weiterhin wurde erklärt, dass ein neuer Standort im Stadtteil zeitnah eingerichtet und das zuständige Ortsamt über den Sachstand informiert werde. Konkrete Standortalternativen seien hierzu bereits ermittelt worden. Auch die Wiedereinrichtung der Postfiliale am bestehenden Standort werde geprüft.

Am 3. Februar wurde der Senat durch die Deutsche Post AG informiert, dass eine Nachfolgelösung am selben Standort im Rahmen einer Geschäftsneueröffnung mit einem neuen Geschäftspartner erfolgt. Die Filiale soll nach Abschluss von notwendigen Umbauarbeiten am 10. März 2020 wieder eröffnet werden.

Zu Frage 2: Die Deutsche Post AG teilte auf Nachfrage zum Schreiben zur Schließung der Postfiliale Gröpelinger Heerstraße 119 dem Senat am 9. Januar dieses Jahres mit, dass konkrete Standortalternativen bereits ermittelt wurden. Gleichwohl würde der Senat die Deutsche Post AG wie auch weitere im Land Bremen tätige private Postdienstleistungsunternehmen bei Bedarf mit stadtteilbezogenen Gewerbeinformationen bei einer Standortsuche unterstützen.

Zu Frage 3: Der Senat steht im regelmäßigen Informationsaustausch mit dem regionalen Vertreter der Deutschen Post AG. Eine Lösung wurde seitens der Deutschen Post AG durch eine Wiedereröffnung am gleichen Standort bereits gefunden und finalisiert. – So weit die Antwort des Senats!

**Präsident Imhoff:** Frau Kollegin, haben Sie eine Zusatzfrage? – Bitte sehr!

(Abgeordnete Krümpfer [SPD]: Ich habe nur eine Anmerkung: Es freut mich sehr für die Gröpelinger Bürgerinnen und Bürger, dass es zu einer Lösung kommt!)

Herr Staatsrat, es gibt eine Zusatzfrage des Abgeordneten Bolayela. – Bitte sehr!

**Abgeordneter Bolayela (SPD):** Schließungen von Postfilialen und Bankautomaten sind in den letzten fünf Jahren gang und gäbe geworden. Dieser Fall in Gröpelingen ist kein Einzelfall, das zeigt ein Beispiel im Januar in Blumenthal und auch sicherlich

in anderen Stadtteilen. Meine Frage ist: Haben Sie generell eine Informationsstruktur für die Menschen in den Stadtteilen?

**Staatsrat Wiebe:** Wir sind in einem regelmäßigen Austausch mit den Vertretern der Deutschen Post AG, insofern haben wir ein ungefähres Bild davon, in welchen Stadtteilen die Versorgung gut aufgestellt ist und wo sie vielleicht auch nicht so gut aufgestellt ist. Gleichwohl sind unsere Einflussmöglichkeiten auf die Deutsche Post AG sehr begrenzt.

**Präsident Imhoff:** Herr Kollege, haben Sie eine Zusatzfrage? – Bitte sehr!

**Abgeordneter Bolayela (SPD):** Sie wissen, dass viele ältere Menschen in den Quartieren leben, sie sind nicht mehr flexibel und mobil, um sich zu bewegen. Meine Frage ist: Gibt es eine abgestimmte Lösung mit den Filialisten, seien es zumindest alternativ Bank- oder Geldautomaten, um gemeinsam Lösungen für das generelle Problem in Bremen und Bremerhaven zu entwickeln?

**Staatsrat Wiebe:** Ich kann im Grunde nur auf meine vorherige Antwort verweisen: Wir sind da in einem intensiven Austausch, es gibt in dem Sinne kein langfristig angelegtes Konzept. Das wäre im Übrigen auch nicht so einfach, weil die Deutsche Post AG in diesem Tätigkeitsfeld der Postuniversaldienstleistungen direkt der Aufsicht der Bundesnetzagentur untersteht.

**Präsident Imhoff:** Herr Kollege, haben Sie eine Zusatzfrage? – Bitte sehr!

**Abgeordneter Bolayela (SPD):** Ich habe es so verstanden, dass das heißt, die Filialisten entscheiden das, und das ist gut so.

**Staatsrat Wiebe:** Die Deutsche Post AG entscheidet, aber es ist natürlich so, dass die Deutsche Post AG seit der Privatisierung der Post nicht einfach mehr klassische Postämter unterhält, sondern sehr stark mit Filialisten zusammenarbeitet. Das bedeutet nicht, dass die Versorgung schlechter wird, aber es führt dazu, dass die Fluktuation größer wird. Man hat nicht mehr diese Konstanz wie früher, sondern einzelne Filialisten schließen dann eben einmal aus anderen Gründen, und dann muss die Deutsche Post AG schauen, dass die Versorgung auf andere Art und Weise sichergestellt wird. Es gibt auf jeden Fall einen Versorgungsauftrag, und den muss die Deutsche Post AG erfüllen. Das entscheiden nicht die Filialisten.

**Präsident Imhoff:** Herr Staatsrat, weitere Zusatzfragen zu diesem Thema liegen nicht vor. – Vielen Dank für die Beantwortung!

**Anfrage 9: Wer finanziert Chinesisch-Sprachangebote an Bremer Schulen?**

Anfrage der Abgeordneten Frau Dr. Eschen, Hupe, Fecker und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 4. Februar 2020

Frau Kollegin, Sie haben das Wort!

**Abgeordnete Dr. Eschen (Bündnis 90/Die Grünen):** Wir fragen den Senat:

1. Wurden und werden die eingesetzten Lehr- und Lernmaterialien für den Chinesischunterricht an Bremer Schulen, zum Beispiel Grundschule an der Admiralstraße, Gymnasium Horn, Hermann-Böse-Gymnasium entsprechend den Richtlinien für die Zulassung von Lernbüchern vor ihrem Einsatz geprüft und vom Landesinstitut für Schule zugelassen, und wenn nicht, warum ist dies nicht erfolgt?

2. Werden Lehrkräfte und Lehr- und Lernmaterialien für den Chinesischunterricht an Bremer Schulen neben der regulären Finanzierung auch über andere Mittel, wie über Konfuzius-Institute oder weitere Formen chinesischer Förderung, finanziert? Bitte differenziert nach Schule und Art und Umfang der Finanzierung angeben!

3. Wie stellt der Senat sicher, dass im Chinesischunterricht und in Chinesisch-Projektwochen an Bremer Schulen trotz des von China verfolgten Soft-Power-Ansatzes auch eine kritische Auseinandersetzung mit der chinesischen Geschichte sowie aktuellen politischen Ereignissen in China erfolgt, wie sie auch für anderen Sprachunterricht an Schulen üblich ist?

**Präsident Imhoff:** Diese Anfrage wird beantwortet von Frau Senatorin Dr. Bogedan.

**Senatorin Dr. Bogedan:** Sehr geehrter Herr Präsident, meine sehr geehrten Damen und Herren! Für den Senat beantworte ich die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1: Chinesischunterricht wird am Gymnasium an der Hamburger Straße und am Gymnasium Horn angeboten. Das Angebot an der Hamburger Straße ist seit Jahrzehnten ein fest etablierter Bestandteil des Fremdsprachenangebots. Als reguläres Grundkursfach kann es schulübergreifend von

allen Bremer Oberstufenschülerinnen und -schülern angewählt werden. Außerdem wird Chinesisch auch in der Mittelstufe ab Klasse acht im Wahlpflichtbereich angeboten. Die genutzten Lehrmittel in der Sekundarstufe I sind wie vorgeschrieben geprüft und vom Landesinstitut für Schule genehmigt.

Am Gymnasium Horn gibt es seit 2018 einen Grundkurs Chinesisch in der Sekundarstufe II. Der Unterricht findet auf Basis des Lehrplans Chinesisch für die Sekundarstufe II Bremen von 2000 statt. Schulbücher in der Sekundarstufe II unterliegen nicht der Zulassungspflicht. Das in Horn genutzte Schulbuch ist ein in ganz Deutschland genutztes Buch für Chinesisch als Fremdsprache an Schulen. Bevor das Schulfach Chinesisch in Horn eingeführt wurde, gab es dort eine Chinesisch-AG. Diese sowie der Klassenraum wurden durch das Konfuzius-Institut unterstützt. Dieses Angebot findet nicht mehr statt.

Das Hermann-Böse-Gymnasium plante eine Chinesisch-AG, hat sich allerdings inzwischen gegen dieses Vorhaben entschieden. Die Grundschule Admiralstraße hatte im offenen Ganztagsangebot eine Chinesisch-AG, das vom Konfuzius-Institut unterstützt und durch chinesische Austauschstudierende durchgeführt wurde. Das Angebot findet allerdings nicht mehr statt. Es wurde zum großen Bedauern der Schulleiterin gekündigt, weil es keine Studierenden mehr gab, die aus China an dem Austausch teilgenommen haben. Die Studierenden vertraten die Werte des Bremer Schulsystems.

Zu Frage 2: Die an den Schulen eingesetzten Chinesischlehrkräfte sind regulär von der Senatorin für Kinder und Bildung eingestellt und werden ausschließlich durch bremische Mittel bezahlt.

Zu Frage 3: Genau wie für anderen Sprachunterricht an Schulen wird eine kritische Auseinandersetzung mit geschichtlichen und aktuellen politischen Ereignissen des Landes durch das Unterrichten der im Lehrplan vorgegebenen verpflichtenden Inhalte und Ziele, hier der Lehrplan Chinesisch für die Sekundarstufe II Bremen von 2000, sowie durch schulinterne Curricula und Prüfungen sichergestellt. – So weit die Antwort des Senats!

**Präsident Imhoff:** Frau Abgeordnete Dr. Eschen, haben Sie eine Zusatzfrage? – Bitte sehr!

**Abgeordnete Dr. Eschen (Bündnis 90/Die Grünen):** Am Gymnasium Horn gibt es ein sogenanntes

Konfuziusklassenzimmer. Wie ist denn der aktuelle Zusammenhang dieses Konfuziusklassenzimmers mit dem Konfuzius-Institut Bremen?

**Senatorin Dr. Bogedan:** Aktuell gibt es keinen Zusammenhang mehr. Das Konfuzius-Institut hatte es unterstützt, dass das eingerichtet wird, aber das war mehr ideeller Art.

**Präsident Imhoff:** Frau Kollegin, haben Sie eine weitere Zusatzfrage? – Bitte sehr!

**Abgeordnete Dr. Eschen (Bündnis 90/Die Grünen):** Auch wenn diese Unterstützungen nun nicht mehr vorhanden sein sollten, wie sahen sie konkret aus?

(Senatorin Dr. Bogedan: Entschuldigung, welche?)

Es wurde mehrfach gesagt, dass die Arbeitsgemeinschaften an den Schulen und auch das Konfuziusklassenzimmer vom Konfuzius-Institut Bremen unterstützt worden seien. Da wollte ich jetzt nachfragen, wie diese Unterstützung aussah.

**Senatorin Dr. Bogedan:** Das kann ich leider nicht sagen, weil wir für diese Anfrage jetzt nur noch einmal den aktuellen Stand erhoben haben, und da es aktuell keine Unterstützung gibt, kann ich für die Vergangenheit im Moment keine Aussage machen. Das müssten wir dann noch einmal separat erheben.

**Präsident Imhoff:** Frau Kollegin, haben Sie eine weitere Zusatzfrage? – Bitte sehr!

**Abgeordnete Dr. Eschen (Bündnis 90/Die Grünen):** Eine Frage habe ich tatsächlich noch: Ich habe jetzt in den letzten Minuten noch einmal auf der Homepage nachgeschaut, und auf der Homepage des Konfuzius-Instituts heißt es: „Das Konfuzius-Institut arbeitet mit mehreren Bremer Schulen zusammen.“ Es heißt dort weiter, dass Chinesischunterricht als AG angeboten wird und dass auch bei Projektwochen verschiedene Aktivitäten rund um China unterstützt werden. Da frage ich mich natürlich, wie das zusammenpasst.

**Senatorin Dr. Bogedan:** Vielen Dank, Frau Abgeordnete, Sie hatten uns das ja auch im Vorfeld schon übermittelt! Natürlich haben wir uns das angesehen, aber ich kann Ihnen nichts darüber sagen, was die Öffentlichkeitsarbeit des Konfuzius-Instituts betrifft. Ich kann nur das sagen, was wir definitiv bei uns noch einmal auf Ihre Hinweise hin überprüft haben, ob das tatsächlich der Sachstand

ist, den wir haben, und nach allen Rücksprachen mit den beteiligten Schulen ist das tatsächlich der Sachstand, den ich hier gerade berichtet habe.

Es gibt aktuell keinerlei Kooperation einer Schule in der Stadtgemeinde Bremen mit dem Konfuzius-Institut, es sei denn, sie taucht irgendwoher auf, wenn irgendeine einzelne Lehrkraft –. Das kann man immer nicht ausschließen. Soweit uns bekannt ist und nach dem, was alle unsere Recherchen der zuständigen Kollegin in meinem Ressort nach einer detaillierten Abfrage an die Schulen ergeben haben, gibt es aktuell keine Kooperation.

**Präsident Imhoff:** Weitere Zusatzfragen liegen nicht vor. – Vielen Dank für die Beantwortung!

#### **Anfrage 10: Neubedarf Kindergärten**

Anfrage der Abgeordneten Felgenträger, Magnitz und Gruppe M.R.F.  
vom 7. Februar 2020  
(zurückgezogen)

Damit sind wir am Ende der Fragestunde angekommen.

#### **Aktuelle Stunde**

Für die Aktuelle Stunde ist von den Abgeordneten Saxe, Fecker und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen folgendes Thema frist- und formgerecht eingebracht worden:

#### **Verkehrswende geht anders – die Novelle der Straßenverkehrsordnung reicht als Unterstützung von Städten und Kommunen nicht aus**

Dazu als Vertreterin des Senats Frau Bürgermeisterin Dr. Schaefer.

Die Beratung ist eröffnet.

Als erste Redner hat das Wort der Abgeordnete Saxe.

Es sind hier weite Wege.

(Heiterkeit)

Die Redezeit läuft noch nicht.

**Abgeordneter Saxe (Bündnis 90/Die Grünen):** Herr Präsident, meine Damen und Herren! Ich kann bestätigen, die Redezeit hat noch nicht begonnen, immer noch nicht. Das ist sehr nett,

(Heiterkeit Bündnis 90/Die Grünen)

dass ich ein bisschen zusätzliche Zeit gewonnen habe. Jetzt hat sie begonnen!

Am 14. Februar hat der Bundesrat die Änderungen zur Novelle der Straßenverkehrsordnung beschlossen. Es war so, dass die Bundesregierung diesen Änderungen dann nicht mehr widersprechen konnte, es sei denn, sie hätte die gesamte Novelle abgebrochen. So hatte der Bundesrat eine Menge Möglichkeiten, etwas zu verändern, und das ist dann auch passiert, zum Teil auch sehr erfreulich.

Man muss aber ganz grundsätzlich sagen, dass wir es bei der Straßenverkehrsordnung immer noch mit einer Ordnung zu tun haben, die sehr vom motorisierten Individualverkehr her denkt und den Paradigmenwechsel zu einer menschengerechten Organisation des Verkehrs, den wir uns Grünen eigentlich wünschen würden, immer noch nicht geschafft hat.

(Beifall Bündnis 90/Die Grünen, DIE LINKE)

Warum haben wir diese Aktuelle Stunde beantragt? So eine Straßenverkehrsordnung ist ja etwas, was sich ständig verändert und ständig verändern muss, seit Mitte letzten Jahres wird darüber diskutiert. Wir haben jetzt einen Zwischenstand, das ist ganz eindeutig so. Es wird in Ausschüssen und auch in Parlamenten über weitere Änderungen debattiert, und das ist auch ganz wichtig. Es gibt zwei Aspekte, warum wir glauben, dass es wichtig ist, hier gemeinsam darüber zu reden.

Das eine ist: Was können wir eigentlich bei den Punkten, die schon im Bundesrat beschlossen worden sind – ich werde dazu im Einzelnen gleich etwas sagen –, für Bremen nutzen, um die Verkehrswende weiterzuführen? In diesem Fall geht es um Bremen, weil es ja eine Aktuelle Stunde für das Stadtparlament ist.

Der zweite Bereich, über den wir auch reden müssen, ist: Was fehlt denn eigentlich noch alles in dieser Novelle? Da fehlt eine ganze Menge. Eine Unterstützung für eine Verkehrswende ist das, was da beschlossen worden ist, eindeutig nicht.

(Beifall Bündnis 90/Die Grünen, DIE LINKE)

Ich möchte dabei die Rolle Bremens im Bundesrat sehr loben. Eine ganze Reihe von Änderungen, die dann beschlossen worden sind, hat ihren Ursprung

in Bremen. Die Senatorin hat da, glaube ich, sehr eifrig mitdiskutiert und auch einiges bewegt.

Eine Änderung, die aufgenommen worden ist, über die ich mich persönlich besonders freue, ist, dass die Tradition, dass bestimmte Innovationen des Radverkehrs, die in Bremen ihren Ursprung hatten, dann eben tatsächlich im gesamten Bundesgebiet möglich geworden ist. Die gute Fahrradzone, die wir einmal irgendwann hier in der Stadtbürgerschaft durch einen Antrag vorangebracht haben, ist jetzt tatsächlich in Bundesrecht übernommen worden, was dazu führt, dass das Fahrradmodellquartier, das es in der Alten Neustadt gibt, jetzt tatsächlich die erste Fahrradzone Deutschlands ist. Darüber freue ich mich persönlich sehr.

(Beifall Bündnis 90/Die Grünen)

Ich glaube, das ist einer der Punkte, die wir dann tatsächlich auch für Bremen weiter übernehmen können, wir sind da sehr gut aufgestellt mit dem Radverkehr, da werden uns einige Regelungen sehr nützen. Dieses Modell Fahrradzone haben wir in Bremen angefangen. Sie wissen alle, es gibt ein schönes Nachfolgemodell, das ist der Ellener Hof, und ich weiß von einem weiteren Projekt in Bremen, in dem eine Fahrradzone eingeführt werden soll. Das ist, glaube ich, ein sehr positives, ein gutes Zeichen für den Radverkehr.

Ich sehe eine ganze Reihe anderer Veränderungen, die ich als positiv bewerte. Ich würde nicht sagen, das ist jetzt alles schlecht, was in diese Straßenverkehrsordnung aufgenommen worden ist, sondern gerade für den Radverkehr sind in diesem ersten Teil der Novelle gute Sachen aufgenommen worden. Sie haben es vielleicht mitbekommen, es ist jetzt festgelegt worden, dass Auto Fahrende, wenn sie einen Fahrradfahrer überholen, 1,50 Meter Mindestabstand halten müssen. Das ist, glaube ich, im Sinne der Verkehrssicherheit eine sehr gute Sache.

Das, was wir hier auch schon sehr kontrovers diskutiert haben, ob wir denn eigentlich einen Grünpfeil für Radfahrer brauchen – ich weiß, dass so ein Grünpfeil für die Radfahrer durchaus auf dieser Seite sehr negativ gesehen worden ist –: Das kam von der Bundesregierung selbst, sie hat gesagt, das ist eine gute Erfahrung, die wir in anderen Ländern gemacht haben, und der Grünpfeil für Rad Fahrende ist eine gute Sache. Wir sollten auch in Bremen versuchen, das an den Stellen, wo es möglich ist, einzuführen.

Im Sinne der Verkehrssicherheit finde ich auch sehr wichtig – und da sollten wir auch schauen, dass wir in Bremen unsere Infrastruktur in der Hinsicht sicherer machen –: Der Abstand zu Kreuzungen, der ja heutzutage fünf Meter beträgt, ist aufgrund dieser Novelle der Straßenverkehrsordnung vergrößert worden. Neben Radwegen ist der Bereich, der freizuhalten ist, auf acht Meter erhöht worden. Das, finde ich, ist eine sehr wichtige Sache für die Verkehrssicherheit. Deswegen glaube ich, wir sollten sukzessive all die Kreuzungen, die wir in Bremen haben, so verkehrssicher umgestalten, dass man diese Sichtbarkeit im Kreuzungsbereich dadurch herstellt.

(Beifall Bündnis 90/Die Grünen, SPD, DIE LINKE – Zuruf Abgeordneter Strohmann [CDU])

Etwas, was uns auch in Bremen immer wieder stört, ist das Befahren von Radwegen und von Fußwegen. Auch da muss ich positiv bemerken, dass die Bußgelder erhöht worden sind, das Bußgeld dafür ist jetzt auf 100 Euro erhöht worden. Auch das Bußgeld dafür, dass man beim Abbiegen besonders aufpassen muss, ist verdoppelt worden, das finde ich auch gut.

Ich habe erzählt, dass diese Straßenverkehrsordnung trotzdem nicht geeignet ist, um tatsächlich eine Verkehrswende in diesem Land voranzubringen. Wir wissen, dass der Verkehrssektor bei den Klimazielen, die wir vermutlich alle unterschreiben würden, der problematischste Bereich ist. Seit 1990 ist der CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Straßenverkehr gleich geblieben oder sogar noch ein bisschen angestiegen, und die Straßenverkehrsordnung ist eben nicht ein Instrument, das vorrangig versucht, tatsächlich etwas im Sinne der Umwelt, im Sinne der Gesundheit der Verkehrsteilnehmenden zu verändern, und sie sagt auch nicht, dass Verkehrssicherheit und Vision Zero noch ein bisschen wichtiger ist als der Verkehrsfluss. So weit sind wir leider noch nicht gekommen.

Dann bin ich auch schon bei den Bereichen, die eben nicht aufgenommen worden sind. Wir müssen, glaube ich, die Debatte um die Geschwindigkeit im Verkehr noch viel stärker führen. Wir hätten uns sehr gewünscht, wenn Tempo 30 in Städten durch das, was da novelliert worden ist, einfacher gemacht worden wäre. Das ist nicht passiert, sondern es ist immer noch so, wir haben die Regelgeschwindigkeit von 50 km/h.

Warum sind wir Grünen der Auffassung, dass Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit sehr viel Sinn

macht? Das ist ein Aspekt der Verkehrssicherheit. Wenn ein Fahrzeug anfängt zu bremsen, und es fährt Tempo 50, dann braucht das Fahrzeug etwa 28 Meter, bis es angehalten ist. Wenn das Fahrzeug mit Tempo 30 unterwegs ist, dann heißt das, dass es nach 14 Metern anhält, also nach der Hälfte der Entfernung. Das ist ein Gewinn an Verkehrssicherheit, der wirklich das Entscheidende ist. Wenn man in skandinavische Hauptstädte wie Helsinki und Oslo schaut, wo es sehr viel Tempo 30 gibt, dann wird man bei diesen beiden Städten in diesem Jahr feststellen, dass es gar keine Toten im Straßenverkehr gegeben hat, keine Kinder, keine schwächeren Verkehrsteilnehmer. Deswegen sollten wir auch in Bremen versuchen, weiter mehr Tempo 30 in unsere Stadt zu bekommen und die Novelle in der Straßenverkehrsordnung weiter anzuschieben.

(Beifall Bündnis 90/Die Grünen, DIE LINKE)

Gibt es hier auch einen Schluck zu trinken?

**Präsident Imhoff:** Zu trinken?

(Abgeordneter Saxe [Bündnis 90/Die Grünen]: Ja!)

Ja, besorge ich Ihnen gleich!

(Abgeordneter Saxe [Bündnis 90/Die Grünen]: Das ist sehr nett!)

Was hätten Sie denn gern? Wasser?

**Abgeordneter Saxe (Bündnis 90/Die Grünen):** Ja, Wasser mit Kohlensäure, bitte!

(Heiterkeit)

Vielen Dank!

Ich wollte noch ein bisschen mehr über die Höchstgeschwindigkeiten sprechen. Es ist vonseiten der Länder auch gesagt worden, dass es Sinn macht, tatsächlich zumindest auf Landstraßen, die etwas schmaler sind, auf Tempo 80 herunterzugehen, weil 60 Prozent der Todesfälle auf deutschen Straßen immer noch auf Landstraßen passieren. Das halten wir auch für sinnvoll. Das ist leider bei dieser Novelle der Straßenverkehrsordnung nicht durchgekommen, das bedauern wir Grünen sehr.

Dann rede ich jetzt noch ein bisschen über das, was die Medien, glaube ich, immer am meisten berührt, und das ist Tempo 130 auf Autobahnen. Das ist eine Debatte, ich weiß es nicht: Ist es seit den Siebzigerjahren schon so, dass es kurz davor zu sein schien,

dass wir 130 Stundenkilometer auf den Autobahnen als Geschwindigkeitsbegrenzung haben würden? Nun, wir sind kein Stück weitergekommen. Mit Afghanistan und Somalia zählen wir zu den Ländern auf der Welt, die immer noch keine Geschwindigkeitsbegrenzung von 130 haben.

Es ist so, dass alle europäischen Länder außer Deutschland eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 130 km/h kennen. Es ist so, dass Deutschland ein Ort ist, wohin Rasertouristen kommen, weil man hier seine Fahrzeuge eben noch voll ausfahren kann. Es ist so, dass es einige Hundert Tote auf deutschen Straßen gibt, die eindeutig nicht sterben müssten, wenn es eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 130 km/h geben würde. Wir haben mehrere Autobahnabschnitte gehabt, wo die Tempobegrenzung von 130 gemacht wurde und es dann eine Halbierung der Unfallzahlen gab. Deswegen ist es für uns weiterhin ein Ziel – und ich prophezeie, dass wir das Ziel auch in den nächsten fünf Jahren erreichen werden! –, dass wir ein Tempolimit von 130 auf deutschen Autobahnen haben wollen.

(Beifall Bündnis 90/Die Grünen – Abgeordneter Röwekamp [CDU]: Was würde das in der Stadtgemeinde Bremen ändern?)

Wir können uns als Parlamentarier ja durchaus dafür einsetzen, dass es Gesetzesänderungen gibt, die auch den Bremerinnen und Bremern, die auf deutschen Autobahnen unterwegs sind, ein sicheres Fahren ermöglichen. Ich weiß selbst, Herr Röwekamp, dass wir schon seit Längerem in Bremerhaven und in Bremen nur noch eine Geschwindigkeit von 120 km/h auf deutschen Autobahnen haben. Deswegen ist es trotzdem sinnvoll, dass wir dieses Thema auch ansprechen, wenn wir hier über die Straßenverkehrsordnung reden, Herr Röwekamp.

(Abgeordneter Röwekamp [CDU]: Als Kommune reden wir darüber!)

Wir reden als Politiker über die Novelle der Straßenverkehrsordnung. Ich rede hier nicht als Kommune, ich rede in einem kommunalen Parlament.

(Zuruf Abgeordnete Ahrens [CDU])

Ja, das ist mir auch bekannt!

(Abgeordneter Röwekamp [CDU]: Es hat selten eine überflüssigere Aktuelle Stunde gegeben als diese!)

Wir sollten uns im Sinne der Verkehrssicherheit also für weitere – –. Was, finden Sie, Herr Röwekamp, dass es Quatsch ist?

(Abgeordneter Röwekamp [CDU]: Die ganze Aktuelle Stunde ist ein völliger Popanz!)

Warum?

(Abgeordneter Röwekamp [CDU]: Weil Sie bisher keinen Grund genannt haben, warum wir als Stadtgemeinde in Bremen in irgendeiner Weise von der Novelle der Straßenverkehrsordnung betroffen sind!)

Weil es um Tempo 30 geht!

(Zuruf Abgeordneter Röwekamp [CDU])

Ja, das habe ich jetzt gerade in der letzten halben Minute erwähnt, dass es Sinn machen würde –

(Abgeordneter Röwekamp [CDU]: Nein, schon länger!)

nein, nicht schon länger! –, auch über das Tempolimit auf deutschen Autobahnen zu reden als Politik, die sich mit so einem Thema beschäftigt

(Abgeordneter Röwekamp [CDU]: Es wäre auch sinnvoll, wenn es weniger regnen würde!)

und die sich um Verkehrssicherheit kümmert.

(Beifall Bündnis 90/Die Grünen)

Was leider auch nicht gemacht worden ist: Wir Grünen haben schon öfter den Punkt der Abbiegeassistenten thematisiert. Wir finden es sinnvoll, dass in Deutschland Abbiegeassistenten eingeführt werden. Es ist diskutiert worden, ob man Zonen schaffen kann, die man nur noch mit Lkws über 3,5 Tonnen befahren kann, die Abbiegeassistenten haben. Das ist leider nicht gemacht worden. Ich weiß, dass es rechtlich auch nicht ganz einfach ist, das zu tun, aber ich glaube, dass wir aus Bremen heraus sehen sollten, dass wir diese Abbiegeassistenten forcieren, um mehr Verkehrssicherheit auf deutschen Straßen hinzubekommen.

Die kleinen Ansätze der Flächenumverteilung, die es in der Straßenverkehrsordnung gibt, finde ich gut. Es wäre im Sinne einer Verkehrswende bedeutsamer, wenn wir da noch sehr viel mehr hinbekämen. Das Instrument der Straßenverkehrsordnung muss genutzt werden, um tatsächlich eine

Verkehrswende in diesem Land voranzubringen. Das heißt für uns auch Vorrang für Verkehrssicherheit, und es heißt für uns eben auch Vorrang für die Umweltaspekte und die Gesundheitsaspekte im Verkehr. – Vielen Dank!

(Beifall Bündnis 90/Die Grünen)

**Präsident Imhoff:** Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Strohmann.

**Abgeordneter Strohmann (CDU):** Herr Präsident, meine sehr geehrten Damen und Herren! Lieber Herr Saxe, als ich gestern die Nachricht bekam, dass heute in einem Stadtparlament in einer Aktuellen Stunde über die Straßenverkehrsordnung der Bundesrepublik Deutschland diskutiert wird, und dann mit dieser Überschrift, war ich ein bisschen verwundert. Die Verwunderung ist jetzt ehrlicherweise nicht vergangen, denn Sie haben die Straßenverkehrsordnung mit keinem Wort in irgendeinen Zusammenhang zur Verkehrswende gebracht.

Ich habe es nicht verstanden. Sie haben sich ja sogar selbst widersprochen, dass die Straßenverkehrsordnung nur ein Teil der Verkehrswende beziehungsweise überhaupt der Organisation der Verkehre oder der Neuorganisation bestimmter Verkehre, sprich der Radverkehre, sein kann. Das jetzt wirklich nur noch auf Tempobegrenzung zu reduzieren, da sage ich ganz ehrlich, das hat nichts mit der Verkehrswende zu tun, die wir alle wollen! Was hat jetzt Tempo 30 mit der Verkehrswende zu tun? Dadurch haben Sie noch keinen Radweg mehr, Sie haben noch keine Straßenbahnlinie mehr, Sie haben noch keine Buslinie mehr. Das hat eigentlich gar nichts miteinander zu tun.

Das eigentliche Thema, was ich bei der Novellierung der Straßenverkehrsordnung auch bedauere, ist, dass man die Gebühren für das Anwohnerparken nicht erhöhen konnte, sondern dass es eine Verwaltungsgebühr geblieben ist. Das hat mich geärgert. Das haben Sie gar nicht angesprochen, aber das ist im Grunde genommen ein wichtiger Punkt, um Verkehrsüberwachung neu zu regulieren und eben neu zu finanzieren. Davon haben Sie eigentlich gar nicht gesprochen.

Ich sage Ihnen ganz ehrlich, ich finde, dieser Gesetzentwurf der Bundesregierung war sehr mutig, sehr gut. Ich muss ehrlicherweise sagen, ich war positiv überrascht, dass gerade Herr Scheuer so weit geht, auch mit dem Abstand zu Fahrrädern und den Bußgeldern, mit Falschparken auf Radwegen, mit der Möglichkeit, schneller abzuschleppen

und so weiter. Deswegen fand ich diese Novellierung vernünftig, einzige Ausnahme, wie gesagt, ist das mit der Gebührenordnung, aber ich habe immer noch nicht verstanden, was Sie uns jetzt eigentlich hier sagen wollten.

Ich kann Ihnen aber einmal etwas dazu sagen, wie wir die Verkehrswende in unserer Stadt – heute sind wir in Bremerhaven, aber wir reden ja im stadtbremischen Kommunalparlament – voranbringen könnten. Das ist im Grunde genommen nicht, wenn wir flächendeckend in der Stadt Tempo 30 machen, in einem Großteil gilt übrigens schon Tempo 30.

(Widerspruch Bündnis 90/Die Grünen)

Natürlich gilt in einem Großteil, in all den Wohngebieten Tempo! Gehen Sie einmal die Kilometer! Sie können ja einmal Ihre Verkehrssenatorin fragen, sie kann Ihnen die Streckverläufe geben! Sie können auch im VEP, im Verkehrsentwicklungsplan, schauen, es steht letztlich soweit alles darin. Das ist eben das, was ich Ihnen vorwerfe: Sie versuchen hier, mit ideologischen Spielchen eigentlich von Ihrem eigenen Unvermögen und Versagen abzulenken!

(Beifall CDU)

Die Verkehrswende bedeutet für mich, dass wir die Menschen in unseren Städten davon überzeugen, auf das Auto zu verzichten, sodass sie die öffentlichen Nahverkehrsmittel benutzen, dass sie zu Fuß gehen und das Fahrrad benutzen, und ihnen eine Infrastruktur bieten, um das zu ermöglichen. Da haben Sie in den letzten zwölf Jahren massiv versagt, und ich sage auch voraus, wir werden in vier Jahren gegen Ende der Legislaturperiode wieder hier im Stadtparlament stehen und genau das Gleiche sagen. Sie werden mir wieder erzählen, dass die Bundesregierung, wie auch immer sie dann in zwei Jahren aussehen wird, schuld ist, es sei denn, Sie – ich meine die Grünen – sind dabei, dann wird das wahrscheinlich alles toll, aber Sie werden wieder nur erzählen, was andere falsch gemacht haben, um von Ihrem Versagen abzulenken. Das ist ehrlicherweise das hochgradig Ärgerliche, denn diese Tempo-30-Diskussion ist blanke Ideologie. Das bringt keinen voran.

Man kann ja zum Tempolimit auf deutschen Bundesautobahnen stehen, wie man will – übrigens ist das Tempolimit in Polen 140, nur zur Information, die sind also schon schneller! –, ich glaube, der einzige Nutzen, den wir davon hätten, wäre im

Grunde genommen, dass wir CO<sub>2</sub> einsparen. Das ist eigentlich logisch, je langsamer man fährt, desto weniger CO<sub>2</sub> verbraucht man auf den Autobahnen. Verkehrssicherheit: dummes Zeug, das stimmt nicht! Sie haben nur ein Argument für das Tempolimit auf deutschen Autobahnen, es ist im Grunde genommen nur der Umweltaspekt, ob wir CO<sub>2</sub> einsparen. Da ist jetzt die Frage: Lohnt es sich, oder lohnt es sich nicht? Das ist eine reine Gefühlsfrage, die wir diskutieren, und ich sage einmal voraus, in ein paar Jahren wird es wahrscheinlich kommen – der ADAC hat ja den Widerstand auch schon bisschen aufgegeben –, aber mit Verkehrssicherheit und so etwas hat das ehrlicherweise nichts zu tun.

Wenn Sie jetzt nicht irgendwann einmal anfangen, wirklich konkret zu werden! Hören Sie bitte auf mit irgendwelchen Anträgen, Aktuellen Stunden, das zieht sich ja jetzt heute durch den ganzen Tag, was Sie hier im Grunde genommen wieder für Papier beschreiben wollen! Wir haben ja gleich das Thema sichere Fahrwege, Fahrradwege und so etwas. Fangen Sie einfach an – das, was wir gemeinsam erarbeitet haben, nennt sich Verkehrsentwicklungsplan, der ist aus dem Jahr 2014, und irgendwann haben wir wahrscheinlich zehnjähriges Jubiläum, und es ist nichts passiert –, das abzarbeiten, investieren Sie Geld in die Infrastruktur! Ich habe große Sorgen für die Haushaltsberatungen, da rede ich von Instandhaltung der Straßen, von Autostraßen genauso wie von Fahrradwegen und Fußwegen. Fangen Sie endlich an, den ÖPNV auszubauen, fangen Sie an, die Radwege, die Premiumrouten auszubauen, es umzusetzen, und dann können wir uns noch einmal über bestimmte Sachen unterhalten!

Eines will ich noch abschließend sagen: Das Thema Parken, Parküberwachung, ist eigentlich das Hauptproblem in der Stadt, und da kommen Sie auch nicht voran. Wir haben ja die Möglichkeiten, Anwohnerparken neu zu organisieren. Wir haben ja jetzt schon die Möglichkeiten, zügiger abzuschleppen, in Verkehrsknotenpunkten die Sicherheitsgefährdenden abzuschleppen, wir müssen es letztlich nur machen.

Wir haben auch die Instrumente mit dem Ordnungsdienst, das hat Herr Mäurer ja ganz groß vor der Wahl alles angekündigt und vorgestellt. Passt es ehrlicherweise nichts! Wir haben nach wie vor kein Erkenntnisproblem, sondern ein Umsetzungsproblem. Das werfe ich Ihnen vor, und dann nützen Ihnen hier 18 Aktuelle Stunden und Anträge nichts. Sie haben nichts von unseren gemeinsam gut herbeigeführten Beschlüssen umgesetzt,

und deswegen hören Sie endlich auf damit und kümmern sich um die Umsetzung, anstatt Papier vollzuschreiben! – Vielen Dank!

(Beifall CDU)

**Präsident Imhoff:** Als nächste Rednerin hat das Wort die Abgeordnete Frau Schiemann.

**Abgeordnete Schiemann (SPD):** Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren! Erst einmal bin ich froh, dass wir heute überhaupt über dieses Thema reden, denn es wird definitiv Zeit für eine Novelle der StVO, weil sich eben nicht nur der Verkehr, sondern auch die Formen der Mobilität deutlich verändert haben. Ich will aber nicht verhehlen, insbesondere in einem Punkt hätte ich mir mehr Bewegung gewünscht: Ich bin der festen Überzeugung, dass es ein Fehler ist, dass es in Deutschland auch weiterhin keine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen geben soll.

(Beifall SPD, Bündnis 90/Die Grünen, DIE LINKE)

Nicht nur, dass Deutschland damit der einzige weiße Fleck in Europa bleibt – ich habe gerade gehört, in Polen gilt Tempo 140, das ist, finde ich, auch nicht die Zukunft für uns –, aber auch inhaltlich halte ich das Freie-Fahrt-Konzept insbesondere angesichts des Klimawandels für einen Anachronismus. Keine Frage, in vielen anderen Bereichen ist die geplante Novelle dennoch ein Fortschritt, allerdings hätten an einigen Punkten die kommunalen Gestaltungsmöglichkeiten für mehr Verkehrssicherheit deutlicher berücksichtigt werden müssen.

Bei der anstehenden Novelle der StVO werden wir uns daher auch weiter für eine Stärkung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere der Radfahrerinnen und Radfahrer sowie der Fußgängerinnen und Fußgänger einsetzen. Das haben wir bereits im Koalitionsvertrag festgeschrieben, und daran halten wir uns.

(Beifall SPD, Bündnis 90/Die Grünen, DIE LINKE)

Angebracht und notwendig ist es dabei, auch den Parkdruck in Wohnstraßen und Quartieren zu reduzieren. Entsprechende Konzepte des Anwohnerparkens werden in Bremen gegenwärtig bereits in Stadtteilen wie Findorff und Hulsberg pilotiert.

(Vizepräsidentin Dogan übernimmt den Vorsitz.)

Diesbezüglich erscheint es aus unserer Sicht ebenso gerecht wie notwendig, rechtswidriges Parken auf ausgewiesenen Schwerbehindertenparkplätzen, Rad- oder Fußwegen sowie an besonders unübersichtlichen Straßenstellen deutlicher als bisher geplant zu sanktionieren.

(Beifall SPD, Bündnis 90/Die Grünen, DIE LINKE)

55 Euro werden dafür in Zukunft fällig, und wenn das Falschparken mit einer Verkehrsbehinderung einhergeht, sind es 70 Euro und ein Punkt in Flensburg. Ich halte es für richtig, auch auf diese Weise deutlich zu machen, dass es keine lässliche Sünde ist, einmal eben auf dem Fahrradweg zu halten, sondern dass dies andere Verkehrsteilnehmer einschränkt.

Richtig finde ich auch, dass nun endlich Klarheit geschaffen wird, was den Überholabstand angeht. Gerade auf den manchmal durchaus schmalen Straßen in Bremen sieht man immer wieder, wie Autos mit gerade einmal einigen Zentimetern Abstand zwischen Außenspiegel und Fahrradlenker an Radlern vorbeifahren. Nun steht endlich fest, außerorts sind mindestens zwei Meter, innerorts eineinhalb Meter vorgeschrieben. Bisher schreibt die StVO lediglich einen ausreichenden Seitenabstand vor.

Auto Fahrenden muss dabei klar sein, wenn sich dieser Abstand nicht einhalten lässt, weil die Straße dafür zu schmal ist, dann heißt es, herunterschalten und dahinter bleiben! Dass zudem auch das Blockieren von Rettungsgassen künftig strenger geahndet werden soll, finde ich ebenfalls richtig.

(Beifall SPD, Bündnis 90/Die Grünen, DIE LINKE)

Allerdings hätte diese Strenge in meinen Augen ruhig noch etwas deutlicher ausfallen dürfen, als es die Novelle jetzt vorsieht, denn letztlich kann das Leben von Unfallopfern davon abhängen, dass Rettungswagen und Helfer schneller vor Ort sind. Wer das verhindert und den Weg nicht frei macht, muss das auch deutlich spüren.

(Beifall SPD, DIE LINKE)

Sehr geehrte Damen und Herren, bei uns steht die gegenseitige Rücksichtnahme im Verkehr im Vordergrund. Zumindest einige Verkehrsteilnehmer scheinen allerdings dennoch auf das Recht des Stärkeren oder des Schnelleren zu setzen. Auch in diesen Fällen für eine, ich sage einmal, Sensibili-

sierung zu sorgen, sind die geplanten Bußgelderhöhungen und verschärften Sanktionen insgesamt durchaus angebracht. Gleichzeitig muss allerdings auch sichergestellt werden, dass am Ende auch tatsächlich entsprechend geahndet wird. Kurzum: Die StVO muss auch umgesetzt, und Verstöße müssen entsprechend bearbeitet werden. Dazu braucht man unter anderem auch mehr Personal für die Überwachung des sogenannten ruhenden Verkehrs, damit Falschparkern deutlich wird, dass ihr Tun durchaus Folgen hat. Außerdem muss auch die Bearbeitung der Ordnungswidrigkeiten und Bußgeldverfahren wie im Koalitionsvertrag angedacht optimiert werden.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, lassen Sie mich zum Schluss einen Strich drunter machen! Auch wenn die jetzt anstehende Novelle der StVO in meinen Augen an einigen Punkten hätte weiter gehen dürfen: Fest steht für mich, jede auch noch so kleine Änderung, die für mehr Sicherheit auf unseren Straßen, den Rad- und Fußwegen sorgt, ist sinnvoll. – Vielen Dank!

(Beifall SPD, Bündnis 90/Die Grünen, DIE LINKE)

**Vizepräsidentin Dogan:** Als nächste Rednerin hat das Wort die Abgeordnete Leonidakis.

**Abgeordnete Leonidakis (DIE LINKE):** Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Der Bundesrat hat am 14. Februar 2020 der Novelle der Straßenverkehrsordnung zugestimmt, und auch, wenn es der Valentinstag war, so kann man, glaube ich, zusammenfassen, das war keine Zustimmung aus Liebe, sondern eine Zustimmung, weil sie eben leichte Veränderungen und Verbesserungen mit sich bringt.

Man sieht an den über 80 Änderungsanträgen, die im Bundesrat verhandelt wurden, dass die Vorlage von Bundesverkehrsminister Scheuer durchaus kontrovers war. Der Bundesrat hat trotzdem den folgenden Veränderungen zugestimmt: Die Novelle der Straßenverkehrsordnung sieht deutliche Bußgelderhöhungen bei Geschwindigkeitsüberschreitungen vor. Schon ab 10 km/h wird das Bußgeld verdoppelt, und ab 16 km/h Überschreitung gibt es einen Punkt in Flensburg. Gleichzeitig wird der Bußgeldkatalog für Falschparken und unzulässiges Parken verschärft – es sind künftig bis zu 100 Euro Bußgeld vorgesehen –, und beim Parken in zweiter Reihe oder der Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer oder auch dem Parken auf dem Fahrradweg, es wurde gesagt, gibt es wiederum einen Punkt in Flensburg.

Die Novelle sieht eine leichtere Einrichtung von Fahrradstraßen vor. Sie sieht einen Grünpfeil für Fahrradfahrer vor – Herr Saxe hat das erwähnt –, und sie sieht einen größeren Sicherheitsabstand von Pkws zu Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrern von innerorts 1,5 Metern und außerorts zwei Metern vor. Das ist meiner Ansicht nach eine Regelung, die die Sicherheit auf den Straßen in Deutschland für Radfahrerinnen und Radfahrer wesentlich erhöht, wenn man beachtet, dass außerorts über 40 Prozent der getöteten Radfahrerinnen und Radfahrer, 190 im Jahr 2018, ums Leben gekommen sind.

Die Novelle sieht eine Schrittgeschwindigkeit beim Abbiegen von Lkws ab 3,5 Tonnen vor, und auch das ist wichtig auch relevant – auch für Bremen, lieber Herr Kollege Strohmann! –, denn auch wir haben ja in Bremen bereits Tote durch abbiegende Lkws zu beklagen. Insofern hat auch das eine Relevanz für die Erhöhung der Sicherheit auf Bremens, aber natürlich auch auf Deutschlands Straßen. Die Novelle führt Parkrechte für Carsharingautos oder Lastenräder ein. Das ist zwar nicht in der Novelle der Straßenverkehrsordnung vorgesehen, aber trotzdem möchte ich es erwähnen.

Die Regionalisierungsmittel des Bundes zur Finanzierung des ÖPNV in den Städten und Kommunen Deutschlands wurden am 30. Januar um 150 Millionen Euro angehoben. Es handelt sich ja um einen ganzen Strauß von Gesetzespaketen oder Maßnahmen, die die Verkehrswende im Gesamten vollziehen sollen, allerdings reicht die Anhebung der Regionalisierungsmittel bei Weitem nicht. Es ist gut, dass die Mittel für den ÖPNV angehoben werden, wenn man aber sieht, was insgesamt in die Instandhaltung von Straßen oder zur Unterstützung des motorisierten Individualverkehrs investiert wird, dann reichen die plus 150 Millionen Euro für alle Kommunen Deutschland noch lange nicht. Da muss auf jeden Fall bei den Regionalisierungsmitteln für den ÖPNV noch mehr passieren, liebe Kolleginnen und Kollegen.

(Beifall DIE LINKE, SPD, Bündnis 90/Die Grünen)

Die Novelle der Straßenverkehrsordnung ist sehr wohl relevant für die Verkehrswende, Herr Kollege Strohmann, denn sie regelt ja das Miteinander der unterschiedlichen Verkehrsträger und Verkehrsteilnehmer, sei es der motorisierte Individualverkehr oder der Rad- und Fußverkehr. Zumindest diese drei Verkehrsträger miteinander sicher zu vereinbaren und einzelne, gerade insbesondere die schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer zu stärken und zu schützen, ist sehr wohl

ein Element der Verkehrswende. Insofern widerspreche ich Ihnen, dass das kein Element der Verkehrswende sei. Sie ist es, und das hat auch gezeigt, dass der Bundesrat dazu auch Position bezieht und verschiedene Nachbesserungen gefordert hat.

Der Bundesrat fordert Nachbesserungen durch Bundesverkehrsminister Scheuer bei den folgenden Punkten: Er fordert ein Bußgeld von bis zu 100 Euro für E-Scooter, die unzulässig abgestellt werden, das ist bis jetzt noch nicht vorgesehen. Er fordert Nachbesserungen beim Parken ohne Parkschein und im Bereich des Haltens in zweiter Reihe, und er fordert Nachbesserungen in der Hinsicht, dass das Ausschalten von Notbremsassistenten verboten werden soll. Das sind richtige Nachbesserungen.

Insgesamt hat der Bundesrat folgenden Einzelpunkten der Novelle der Straßenverkehrsordnung nicht zugestimmt: Er hat einem Antrag von Bremen und Berlin aus dem Umweltausschuss nicht zugestimmt, der ein Tempolimit von 30 km/h innerorts und 130 km/h außerorts fordert. Das bedauere ich außerordentlich, denn mit diesen Tempolimits wären Deutschlands Städte und Kommunen sicherer geworden, sie wären klimafreundlicher geworden und auch gesundheitsschützender.

Wenn wir uns anschauen, dass jeder zweite tödliche und schwere Verkehrsunfall durch überhöhte Geschwindigkeit stattfindet, dann ist das definitiv ein Sicherheitsfaktor, auch da, Herr Strohmann, muss ich Ihnen widersprechen. Auch, wenn man sich anschaut, dass zwischen einer Geschwindigkeit von 130 km/h und von 140 km/h 16 Gramm CO<sub>2</sub> mehr ausgestoßen werden, dann macht das deutlich, dass das auch eine besondere Klimarelevanz hat. Insofern wäre das Tempolimit auf Deutschlands Autobahnen von 130 klimarelevant, und die Tempolimits von 30 und 130 wären sicherheitsrelevant gewesen.

Übrigens gibt es auch innerhalb der Städte eine Klimarelevanz, denn beim Tempo 50 innerorts wird mehr angefahren, mehr beschleunigt und dadurch auch mehr Feinstaub und CO<sub>2</sub> emittiert. Das ist gesundheits- und auch klimarelevant.

(Abgeordneter Strohmann [CDU]: Quatsch!)

Insofern verstehe ich nicht, warum Sie diese Relevanz negieren, lieber Kollege von der CDU.

(Beifall DIE LINKE, SPD, Bündnis 90/Die Grünen)

Ich glaube, da helfen auch keine Appelle, da helfen einzig und allein ordnungspolitische Maßnahmen, und ich muss gestehen, auch ich muss meinen inneren geschwindigkeitsliebenden Schweinehund manchmal zügeln, und ehrlich gesagt würde auch mir ein Tempolimit dabei helfen.

Einer Erhöhung der Beträge für das Anwohnerparken hat der Bundesrat noch nicht zugestimmt. Im Moment sieht das Anwohnerparken in der Straßenverkehrsordnung einen Betrag von 30,70 Euro pro Jahr vor, und wenn man das umrechnet, sind das nicht einmal zehn Cent pro Tag. Da fordert auch der Deutsche Städte- und Gemeindebund wesentliche Anhebungen, da hat sich auch Bremen für die Anhebung ausgesprochen. Der Bundesrat hat es leider in der Mehrheit abgelehnt.

Ein weiterer Aspekt, der nicht mehrheitlich angenommen wurde, war die Erlaubnispflicht für die sogenannten Freefloatinganbieter von Scootern oder Leihfahrrädern. Da ist Bremen, glaube ich, einen guten Weg mit besonders hohen Auflagen für diese Freefloatinganbieter von E-Scootern gegangen, und ich glaube, es wäre gut gewesen, wenn die Bundesrepublik dem auch gefolgt wäre und das bundesweit gegolten hätte.

Wir finden insgesamt, dass die Novelle der Straßenverkehrsordnung in die richtige Richtung geht. Besonders sinnvoll ist der Mindestabstand beim Überholen von Radfahrerinnen und Radfahrern durch Kfz, weil das die Zahl der Verkehrsunfälle deutlich minimieren kann. Rund 40 Prozent der verletzten Verkehrsteilnehmenden sind Radfahrerinnen und Radfahrer, und insofern macht auch diese Zahl die erhöhte Relevanz solcher Regeln deutlich. Richtig ist auch die Erhöhung der Bußgelder beim Falschparken oder beim Parken auf dem Gehweg.

Alle diese Punkte müssen am Ende natürlich auch kontrolliert und durchgesetzt werden. Da wird Bremen in der Pflicht sein, durch den Ordnungsdienst dann auch die Einhaltung der Novelle zu überwachen. Der Deutsche Städte- und Gemeindebund kritisiert die ablehnende Haltung von einigen Einzelaspekten der Novelle der Straßenverkehrsordnung und fordert auch da Nachbesserungen. Dem schließen wir uns an.

Wenn die Zeitschrift „auto motor und sport“ insgesamt im Fazit in einem Artikel fragt, ich zitiere, „ob die Bußgelder nicht vielleicht ein wenig zu niedrig ausgefallen sind“, dann kann man, glaube ich, hier gemeinsam das Fazit ziehen, dass die Novelle der

Straßenverkehrsordnung zwar in die richtige Richtung weist, aber insgesamt zu zaghaft und unambitioniert ist. Sie zeigt einmal wieder, dass man bei der Verkehrswende nicht auf den Bund setzen oder nicht auf den Bund warten kann. Auf Herrn Scheuer kann man sich jedenfalls in dieser Frage nicht verlassen.

Wir müssen die Verkehrswende selbst vollziehen. Wir müssen noch mehr Fahrradquartiere einrichten, wie es bereits jetzt in der Neustadt und im Ellener Hof passiert, Herr Kollege Saxe hat es erwähnt. In diesem Zusammenhang würde ich es auch begrüßen, wenn es auch in benachteiligten Stadtteilen noch mehr solcher Quartiere oder Fahrradstraßen gäbe, und wir müssen den ÖPNV ausbauen und günstiger machen, damit mehr Menschen in den Städten auf den ÖPNV umsteigen.

Wir müssen die Verkehrsberuhigung vor Schulen und Kitas selbst voranbringen, und wir müssen die autofreie Innenstadt auf die Schiene bringen. All das haben wir uns als Koalition vorgenommen, und ich hoffe, dass wir eines Tages sagen werden, die Straßen sind sicherer geworden, und der Verkehr mit all seinen Verkehrsträgern und Teilnehmerinnen und Teilnehmern ist klimafreundlich geworden. Ich hoffe, dass wir eines Tages sagen können, Bremen ist das Kopenhagen an der Weser! – Danke schön!

(Beifall DIE LINKE, SPD, Bündnis 90/Die Grünen)

**Vizepräsidentin Dogan:** Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Schäck.

**Abgeordneter Schäck (FDP):** Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Wir haben jetzt schon viel gehört. Vor Kurzem wurde die durch den Bundesrat beschlossene Novelle der Straßenverkehrsordnung veröffentlicht, und darin befinden sich zahlreiche Änderungen: unter anderem mehr Möglichkeiten des Carsharings, ein attraktiver machen des Carsharings einerseits, aber andererseits unter anderem auch mehr Rechte und mehr Schutz für Fahrradfahrer, das grundsätzliche Gestatten von nebeneinander herfahren, der Mindestüberholabstand für Autofahrer, ein Grünpfeil für Fahrradfahrer, es soll zu einer Einrichtung von Fahrradzonen kommen und vieles mehr.

Ich glaube, in Folgendem sind wir uns alle einig: Unabhängig davon, wie gut oder schlecht es eigentlich um den Autoverkehr in Bremen bestellt ist, wurde der Fahrradverkehr grundsätzlich in letzten Jahren vernachlässigt, und deshalb ist es richtig,

hier an der Stelle den Fahrradverkehr und insbesondere die Rechte der Fahrradfahrer als den – gerade im Vergleich zu den Autofahrern – schwächeren Teilnehmern am Straßenverkehr zu stärken. Neben all diesen neuen Rechten für Fahrradfahrer werden ja auch die Strafen für verkehrswidriges Verhalten der Autofahrer verschärft. Unter anderem enthält die Novelle einige Ansätze für höhere Bußgelder für verbotswidriges Parken auf Rad- und Gehwegen, in zweiter Reihe oder an unübersichtlichen oder engen Teilen von Straßen, es wird auch über ein generelles Halteverbot auf Schutzstreifen gesprochen und vieles mehr.

Wir Freien Demokraten waren und sind immer als Rechtsstaatspartei aufgetreten. Uns war und ist die Einhaltung von gemeinsam vereinbarten Regeln wichtig. Deshalb ist es auch ganz in unserem Sinne, die Einhaltung eben dieser bestehenden Regeln durchsetzen zu wollen, und das unterstützen wir an dieser Stelle ausdrücklich, liebe Kolleginnen und Kollegen.

(Beifall FDP)

Ob Regeln eingehalten werden, wenn allein die Strafen hochgesetzt werden, ist allerdings eine andere Frage, und hier kommen wir dann auch gleich zu dem ersten Kritikpunkt. Nach meinem Verständnis sind Regeln und die damit zusammenhängenden Strafen immer nur so gut wie die Konsequenz, mit der sie auch um- und durchgesetzt werden. Höhere Strafen allein bringen relativ wenig. Sie sind nur dann wirksam, wenn sie in Verbindung mit personeller Ausstattung bei der Polizei, beim Ordnungsdienst und bei der Verwaltung stehen, die eben auf die Einhaltung dieser Regeln und die entsprechende Durchsetzung der Strafen achten.

Die Strafen allein für Autofahrer zu erhöhen wird das Problem an dieser Stelle nicht lösen. Überhaupt wimmelt die Novelle von noch mehr Regeln, von noch mehr Schildern, mehr Kontrolle und noch mehr Sanktionen, aber uns fehlt die Problemlösung. Wenn Menschen nach einem langen Arbeitstag auf der Suche nach einem Parkplatz 40 Minuten um den Block fahren müssen und dann irgendwann so verzweifelt sind, dass sie ihr Auto irgendwo halb legal an einer Straßenecke abstellen, dann machen sie das ja nicht aus Freude am Fahren oder nur zum Spaß, sondern diesen Menschen fehlt ein Angebot. Das ist letztendlich auch das, was mir in dieser Novelle fehlt, es fehlt eine Problemlösung.

Ich würde gern darüber sprechen, wie wir die Straßen frei von Autos bekommen. Ich bin selbst Autofahrer, bin aber mittlerweile zu 90 Prozent meiner Zeit anders unterwegs – zu Fuß oder mit dem ÖPNV, mit dem Fahrrad, wie auch immer –, und mich stört es auch, dass die Straßen zugeparkt sind. Aber dann lassen Sie uns doch über Quartiersgaragen sprechen! Lassen Sie uns doch darüber sprechen, dass der ÖPNV so gut ausgebaut wird, dass Menschen ihr Auto freiwillig stehen lassen und nicht weiter gegängelt werden.

(Beifall FDP)

Bei all Ihrer Pro-Fahrrad-Politik – die wir im Übrigen unterstützen, das sage ich ausdrücklich – und bei all Ihrer Anti-Auto-Politik, und das sage ich auch so ausdrücklich, die wir nicht unterstützen, möchte ich Ihnen sagen: Bitte verlieren Sie auch die Bremerinnen und Bremer nicht aus dem Auge, die aktuell leider noch auf ihr Auto angewiesen sind, liebe Kolleginnen und Kollegen!

(Beifall FDP)

Was mir in dieser Novelle leider völlig fehlt: Wenn Sie mit den Bremerinnen und Bremern ins Gespräch gehen, dann hören Sie natürlich Klagen über falsch abgestellte Autos, über zugeparkte Gehwege und über rücksichtsloses Fahren, und das ist alles völlig richtig, das passiert in dieser Stadt. Sie hören aber genauso häufig Beschwerden über Fahrradfahrer, die verkehrswidrig über komplett rote Kreuzungen rasen und genauso rücksichtslos Fußgänger und andere Fahrradfahrer gefährden – und das sind keine Ausnahmen, sondern das passiert bei uns in Bremen tagtäglich! –, und zu der Frage, wie Sie auch dort die Einhaltung von Regeln eigentlich besser kontrollieren und sanktionieren wollen, habe ich von Ihnen heute leider nichts gehört.

Lassen Sie mich zum Abschluss noch einmal quasi als Geste der ausgestreckten Hand sagen: Politik, die alle Menschen in einer Stadt im Blick hat, besteht am Ende immer aus Kompromissen. Auch wir sind bei Weitem nicht zufrieden mit dieser Novelle, genauso wie Sie, aber wahrscheinlich aus grundsätzlich anderen Gründen. Trotzdem scheint es sich ja hierbei um einen Kompromiss zu handeln, der gerade die Rechte von Fahrradfahrern stärken und die Strafen und auch die Sanktionen für regelwidriges Verhalten von Autofahrern entsprechend nach oben anpassen soll. Wir hätten uns gewünscht, gerade, wenn wir über das Thema Ver-

kehrswende sprechen, dass wir mehr über Angebote und Alternativen sprechen. Das ist heute leider nicht in dem Umfang passiert, aber wir können mit dieser Novelle leben. Ob das Thema jetzt so dringlich ist, dass es hier heute besprochen werden musste, und ob das hier überhaupt das richtige Forum dafür ist, da bin ich mir nicht so ganz sicher. – Vielen Dank!

(Beifall FDP)

**Vizepräsidentin Dogan:** Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Saxe.

**Abgeordneter Saxe (Bündnis 90/Die Grünen):** Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Toll, die Wasserversorgung hier vorn ist sichergestellt!

(Abgeordneter Dr. vom Bruch [CDU]: Sogar alle Sorten!)

Alle Sorten sogar, ja! Herr Strohmann, ich glaube, Sie verwechseln die Rolle von Legislative und Exekutive. Ich glaube, es ist nicht unser Job, das Verwaltungshandeln zu machen und das umzusetzen, was wir vorschlagen, sondern ist es unser Job, Anträge zu einzureichen, Papier zu beschreiben und zu versuchen, dass das, was wir aufgeschrieben haben, dann auch umgesetzt wird, aber hier in diesem Parlament versuchen wir, Anstöße zu schaffen. Wir sind nicht diejenigen, die auf der Straße stehen und dann die Markierungen auf der Straße machen, wie Sie sich das anscheinend vorstellen. Ich hätte gedacht, dass Sie diese Klarheit der Rollen mehr auf dem Zettel gehabt hätten.

Ich wollte noch etwas zu den Geschwindigkeitsbegrenzungen sagen, denn das hat mich wirklich amüsiert. Es ist doch vollkommen klar, dass ein Fahrzeug, das schneller ist, einen längeren Bremsweg hat – das wird von der Physik her jedem klar sein –, und je höher die Geschwindigkeit ist, desto länger ist der Bremsweg. Denken Sie dabei noch einmal an den Physikunterricht: Es ist eindeutig so, dass solche Fahrzeuge, die viel schneller unterwegs sind, einen viel längeren Bremsweg haben. Wenn wir Tempo 30 in den Städten hätten –. Noch einmal: Ich habe Ihnen die beiden Beispiele der Städte genannt, wo es konsequent Tempo 30 gegeben hat, wo es keine Toten mehr gegeben hat. Es ist doch vollkommen klar, wenn ein Fahrzeug erst nach 28 Metern zum Halten kommt, dann ist es etwas anderes, als wenn es nach 14 Metern zum Halten kommt. Deswegen ist es ein erheblicher Gewinn für die Verkehrssicherheit, wenn wir das Tempo reduzieren.

(Beifall Bündnis 90/Die Grünen, SPD, DIE LINKE)

Ich habe eben bei dem Redebeitrag von Herrn Schäck, den ich ansonsten wohlthuend fand gegenüber dem, was normalerweise von der FDP kam, bei einer Sache etwas gestutzt, und zwar –.

(Zuruf: Das sagen Sie bei jedem Redebeitrag!)

Nein, nicht bei jedem Redebeitrag! Es kommen heute noch welche, wo ich das weniger so sehe! Die rücksichtslosen Radfahrer, diese Mär hält sich so beständig wie die, ob das Wasser in der Weser hinauf- und hinuntergeht und höher und niedriger ist. Wenn Sie in die Unfallstatistiken hineinschauen, wenn Fahrradfahrer und Autofahrer zusammen einen Unfall haben, dann müsste das nach Ihrer These bedeuten, dass eine Mehrzahl der Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer Schuld haben.

(Zuruf Abgeordnete Ahrens [CDU])

Es ist aber nur ein Viertel, Frau Ahrens! Bei einem Viertel der Unfälle sind die Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer schuld, wenn Autos mit ihnen kollidieren, und wenn es Fußgänger und Autofahrer sind, ist es ein Prozent. Bei einem Prozent, Frau Ahrens, sind die Fußgänger schuld, und zu 99 Prozent sind es die Autofahrerinnen und Autofahrer. Deswegen sage ich ganz klar: Fahrzeuge, die eine hohe Geschwindigkeit –

(Zuruf Abgeordnete Ahrens [CDU])

Sie können sich gern gleich melden! – und eine viel größere Masse haben, sind gefährlicher, das ist doch vollkommen klar!

Leute, die diese Fahrzeuge benutzen, und diese Fahrzeuge wird es weiter geben, also keine Sorge, auch wir Grünen wollen die Autos nicht abschaffen, sondern wir wollen das machen –.

(Zuruf)

Doch! Wir wollen das machen, was in § 1 Straßenverkehrsordnung steht, nämlich gegenseitige Rücksichtnahme. Ein Fahrzeug, das eine viel größere Masse und eine viel höhere Geschwindigkeit hat, muss sich sehr viel rücksichtsvoller bewegen als ein Fußgänger, der auf der Straße zu Fuß unterwegs ist. Deswegen spielt die Geschwindigkeit im Verkehr eine große Rolle.

Natürlich, das ist erwiesen, würde Tempo 130 auf deutschen Autobahnen etwas bringen. Natürlich

würde auf Landstraßen Tempo 80 etwas bringen, wo 60 Prozent der Unfälle passieren, und erwiesenermaßen sorgt Tempo 30 dafür, dass es auf Straßen in den Städten oft sicherer für die Verkehrsteilnehmer ist, das ist doch alles auch einmal ausprobiert worden.

Ich habe erzählt, auf der A 24 hat es einen Abschnitt gegeben, auf dem man von „freie Fahrt für freie Bürger“ auf Tempo 130 gegangen ist, und die Zahl der Unfälle hat sich dort halbiert. Das müssen Sie doch anerkennen! Deswegen haben sie zwar recht, Herr Strohmann, dass die CO<sub>2</sub>-Einsparungen bei Tempo 30 in den Städten nicht so wahnsinnig viel bringen, das will ich anerkennen, dafür bringen die Geschwindigkeitsreduzierungen auf Autobahnen immerhin drei Millionen Tonnen pro Jahr. – Vielen Dank!

(Beifall Bündnis 90/Die Grünen)

**Vizepräsidentin Dogan:** Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Schäck.

**Abgeordneter Schäck (FDP):** Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Herr Saxe, ich freue mich, wenn ich mit meinem Redebeitrag etwas gesagt habe, wo Sie sich auch in Teilen abgeholt gefühlt haben. Schade, dass Sie das direkt wieder mit einem Seitenhieb auf die FDP verbinden mussten! Trotzdem glaube ich, dass wir hier alle gemeinsam versuchen, vernünftige Sachpolitik zu machen, und wenn wir gerade beim Thema Fahrrad in die gleiche Richtung arbeiten, kann das nur von Vorteil für Bremen sein.

Trotzdem ist ehrlich gesagt mein persönlicher Eindruck – und zwar nicht nur von mir persönlich, sondern auch von Menschen, mit denen ich spreche –, dass sich die Situationen häufen, in denen genau der Fahrradfahrer das Problem ist, und damit meine ich nicht ausschließlich Autofahrer, sondern auch Fußgänger. Ich selbst bin, wie gesagt, bestimmt 90 Prozent des Tages gerade nicht im Auto unterwegs, und ich erlebe tagtäglich Situationen, in denen sich Fahrradfahrer nicht an Verkehrsregeln halten und gefährliche Situationen verursachen.

(Beifall FDP, CDU)

Wenn es einen Unfall mit einem Fahrrad und einem Auto gibt, dann wird im Zweifelsfall der Fahrradfahrer mehr darunter leiden, das ist klar, weil das Auto stärker ist, weil es schneller und kräftiger ist. Trotzdem würde mich einmal interessieren, wie die Statistiken dazu aussehen, weil mein persönlicher

Eindruck und auch der Eindruck von dem, was ich so höre, ein anderer ist. Ich biete Ihnen gern an – das ist ein ernst gemeintes Angebot –, einmal darüber zu sprechen. Dann können wir einmal gemeinsam auf die Statistiken schauen, aber auch überlegen, wie wir gemeinsam eine Situation herstellen können, dass sich alle Verkehrsteilnehmer an die Verkehrsregeln halten – das betrifft Autofahrer, das betrifft Fahrradfahrer und Fußgänger –, weil wir letztendlich immer so ein bisschen dazu tendieren, die verschiedenen Verkehrsteilnehmer gegeneinander auszuspielen. Die einen sollen angeblich nur für das Auto stehen, die anderen nur für die Fahrradfahrer, aber die Realität ist doch letztendlich, dass die meisten Bremerinnen und Bremer sowohl das Fahrrad als auch das Auto benutzen und auch zu Fuß unterwegs sind.

Ich glaube, wir sollten im Interesse aller Bremerinnen und Bremer daran arbeiten, dass sich alle Verkehrsteilnehmer an die Verkehrsregeln halten, egal, mit welchem Gefährt sie gerade unterwegs sind. – Vielen Dank!

(Beifall FDP, CDU)

**Vizepräsidentin Dogan:** Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Magnitz.

**Abgeordneter Magnitz (M.R.F.):** Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Nur ganz kurz zu den Zahlen, die hier permanent bemüht werden! Ich möchte das einmal kurz klarstellen und richtigstellen, besonders das, was Herr Saxe gesagt hat.

Der Anteil der Radfahrer als Verkehrsunfallverursacher ist 5,5-mal so hoch wie beim Pkw, und zwar immer bezogen auf die Verkehrsleistung. Das muss bitte richtig gemacht werden. Der Anstieg in diesem Bereich beträgt jährlich etwa sechs Prozent, währenddessen beim Pkw ein Rückgang von jährlich 0,5 Prozent zu verzeichnen ist. Ansonsten gibt es noch eine andere Zahl, ich habe sie leider so schnell nicht gefunden, werde sie aber gern noch einmal nachliefern.

Auf den Autobahnen ist dort, wo keine Geschwindigkeitsbeschränkung besteht, die geringste Zahl aller Verkehrsunfälle zu verzeichnen. – Danke so weit!

(Beifall M.R.F)

**Vizepräsidentin Dogan:** Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Strohmann.

**Abgeordneter Strohmann (CDU):** Frau Präsidentin, meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich will noch einmal etwas zur Novelle sagen. Bei allen Problemen oder bei allen Fehlern, die daran noch behaftet sind und gelöst werden müssen, ist diese Novelle ein weiterer Schritt zu mehr Verkehrssicherheit, gerade für uns in großen Städten. Das muss man klar und deutlich sagen.

Wir haben endlich auch als Stadtgemeinde ein finanzielles Instrument in die Hand bekommen, um die Neuorganisation gerade der ruhenden Verkehre anzugehen. Das war ja immer das Problem, der eine oder andere wird ja dabei gewesen sein. Köln ist uns, was das Anwohnerparken angeht, schon ein paar Jahre voraus, und dort hatte man immer das große Problem, dass sie mit den Bußgeldern für Falschparken den Ordnungsdienst, den sie in Köln haben, nicht refinanzieren konnten, er also immer bezuschusst war. Das ist für eine Stadtgemeinde sehr problematisch. Mit dieser neuen Gebührenordnung kann man das letztlich machen. Deswegen, glaube ich, müssen wir das Positive dort herausziehen, und es ist jetzt die Aufgabe von uns Parlamentariern, der Regierung zu sagen: Sie müssen endlich aktiv werden! Ihre Erläuterung, lieber Herr Kollege Saxe, fand ich auch noch einmal gut, sie hat mir auch noch einmal geholfen.

Ich will nur sagen, als Legislative sind wir oder Sie jetzt als Regierungsfraktion diejenigen, die den Haushalt beschließen und dann der Exekutive die Möglichkeit geben, über eine vernünftige finanzielle Ausstattung gerade bei der Verkehrsinfrastruktur – wo ja Fahrradverkehre mit dabei sind, dazu haben wir demnächst noch einen Bürgerantrag – zu gewährleisten, dass das Ressort letztlich arbeiten kann. Da habe ich aber große Bedenken, dass das passiert.

Das ist alles gut und schön, und ich glaube, wir sind uns in vielen Sachen auch einig, was wir in Bremen machen müssen. Lieber Herr Saxe, ich habe großes Verständnis dafür, dass Sie als Oberfahrradfahrer der Fraktion der Grünen hier natürlich ein bisschen ideologisch werden müssen, aber diese Ausführungen zu Tempolimits und CO<sub>2</sub> und hin und her, sie sind jetzt nicht falsch, aber es ist letztlich auch nicht die Lösung.

Selbst, wenn wir das Tempolimit –. Oder machen wir es anders: Wenn Sie im nächsten Haushaltsplan ungefähr drei bis vier Prozent des bremischen Haushalts in energetische Sanierung investieren, verspreche ich Ihnen, dass wir beide gemeinsam zu Herrn Scheuer gehen und innerhalb der CDU/CSU

dafür kämpfen, dass wir ein Tempolimit bekommen. Das ist nämlich genau der Ansatz, den ich moniere: Sie können immer schön auf andere zeigen, aber machen Sie doch einmal selbst etwas!

Wenn man sich einmal anschaut, was Sie in den nächsten Jahren für energetische Sanierung ausgeben wollen, können wir damit CO<sub>2</sub> einsparen. Dabei geht es nämlich mehr als nur um Ihre zwei bis drei Millionen Tonnen, was auch gut ist, aber da können wir im Grunde genommen sparen. Doch diesbezüglich passiert nichts, und das ist das, worüber ich mich letztlich ärgere. Sie kritisieren ständig die Autofahrer, und solange Sie nicht den öffentlichen Nahverkehr in dieser Stadt ausbauen, wird den Menschen nichts anderes übrig bleiben, als mit dem Auto zu fahren. Das ist einfach so.

(Beifall CDU)

Dass das selbst in Schwachhausen so ist, in unserem Vorzeigestadtteil, hatten wir vor Kurzem in der Fragestunde angesprochen. Warum fahren die Menschen ihre Kinder mit dem Auto zur Schule? Warum ist das ein massives Problem im Baumschulenweg? Haben Sie darüber schon einmal nachgedacht? Deswegen glaube ich: Angebote schaffen, und dann klappt das auch mit dem Fahrradfahren! – Vielen Dank!

(Beifall CDU)

**Vizepräsidentin Dogan:** Als nächste Rednerin hat das Wort Frau Bürgermeisterin Dr. Schaefer.

**Bürgermeisterin Dr. Schaefer:** Sehr geehrte Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Verkehrswende – und da sind wir uns, glaube ich, alle einig, Herr Strohmann, auch Sie! – bedeutet einen Ausbau des ÖPNV und auch einen Ausbau des Radverkehrs, und dann geht es natürlich auch um die Sicherheit. Ziel sollte die Sicherheit von Fußgängern und Radverkehr sein, und es ist schon so, dass die Zahl der getöteten und verletzten Radfahrer in den letzten Jahren leicht angestiegen ist.

Was brauchen wir? Wir brauchen Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs. Wir wollen mehr für den Klimaschutz tun, deswegen wollen wir den Radverkehr fördern, und auch die Bundesregierung hat sich zu Vision Zero, keine Verkehrstoten im Straßenverkehr, bekannt. Auch das sollte unser gemeinsames Ziel sein.

Natürlich ist die Straßenverkehrsordnung auch ein kommunales Thema. Es gibt eben viele Regelungen, die gerade in den Stadtverkehren zur Anwendung kommen. Vielleicht sollte man auch einmal vorwegstellen, dass 25 Prozent der Bremerinnen und Bremer das Rad als Hauptverkehrsmittel nutzen, das ist eine sehr hohe Zahl. Wir werden nicht umsonst in Bremen als die Fahrradstadt in Deutschland bezeichnet, wofür wir auch Preise bekommen haben. Insofern müssen wir ein primäres daran Interesse haben, dass die Sicherheit der Teilnehmer im Straßenverkehr, eben der Fußgänger und der Radfahrer, auch gesteigert wird.

Vielleicht auch einmal, weil das nicht direkt etwas mit der Straßenverkehrsordnung zu tun hat, aber weil Sie es angesprochen haben, Herr Strohmann: Zum ÖPNV möchte ich einmal erwähnen, dass wir 500 Millionen Euro für neue Straßenbahnen ausgegeben haben, die jetzt demnächst kommen. Wir wollen jetzt endlich anfangen, die Linien 1 und 8 auszubauen, Sie wissen, dass da Klagen anhängig waren. Genauso wollen wir den Ausbau in der Überseestadt vorantreiben und auch einen neuen Haltepunkt einrichten. Insofern kann man nicht sagen, dass wir nichts für den Ausbau des ÖPNV tun.

Nun will ich aber trotzdem einmal etwas zur Straßenverkehrsordnung sagen! Der Bundesrat ist ja, wenn man dort sitzt, von der Atmosphäre her ein bisschen komisch. Es werden Reden gehalten, keiner darf applaudieren, man geht dann zurück, aber über alle einzelnen Punkte wird einzeln abgestimmt. So war es auch hier. Es waren sehr viele einzelne Anträge, die eingebracht worden sind, und die Abstimmung hat sehr lange gedauert. Dann erkennt man, dass nämlich doch einiges durchgekommen ist, worauf einige Redner auch schon eingegangen sind, und einige Sachen nicht. Das Glas ist also weder halb voll noch halb leer.

Was ist gut? Welche neuen Regelungen sind beschlossen worden, die wir begrüßen? Schritttempo für Fahrzeuge von mehr als 3,5 Tonnen beim Rechtsabbiegen innerorts, also ein kommunales Thema, Mindestabstand beim Überholen von Fahrrädern von eineinhalb Metern innerorts, in der Regel zwei Meter außerorts, damit es mehr Sicherheit gibt! Ich bin absolut bei Ihnen, Frau Ahrens, dass es auch um die Sicherheit von Fußgängern geht. Deswegen haben wir gleich auch noch einmal ein Thema zu den Protected Bike Lanes, bei denen es darum geht, sowohl mehr Sicherheit für Radfahrer als auch für Fußgänger zu schaffen, weil man nämlich noch einmal eine bessere Trennung hinbekommt.

Auf die Einführung von Fahrradzonen, das hat Herr Saxe schon gesagt, können wir Bremer stolz sein, weil das Fahrradmodellquartier in der Alten Neustadt nämlich die erste Fahrradzone in Deutschland ist. Bei der Verkehrsministerkonferenz habe ich Staatssekretär Michael Güntner eingeladen, der nämlich sehr neugierig war. Wir wissen jetzt auch, es gibt ein Verkehrsschild – auch das gab es vorher nicht –, das es nach der Straßenverkehrsordnung auch vorher so nicht geben konnte. Das ist wirklich etwas, bei dem ganz Deutschland auf die Neustadt schaut, wie sich dort das Fahrradmodellquartier entwickelt.

Dann darf man auch Personen auf den dafür geeigneten Lastenfahrrädern mitnehmen, wenn der Fahrer mindestens 16 Jahre alt ist. Ich fand das gut, ich habe das nämlich mit meinem Sohn gemacht. Statt eines Fahrradanhängers habe ich mir das aus Kopenhagen angesehen, wo alle Kinder vorn in den Lastenfahrrädern sitzen. Das ist jetzt ganz offiziell erlaubt.

Es gibt eine deutliche Erhöhung der Bußgeldsätze für das Parken auf Geh- und Radwegen, Parken in zweiter Reihe und das unberechtigte Parken auf für Elektrofahrzeuge reservierten Plätzen. Ich glaube, es freut alle E-Fahrzeughalter, dass es endlich verboten ist, dass konventionelle Fahrzeuge auf einem für Elektrofahrzeuge reservierten Platz stehen. Das sind die guten Nachrichten.

Dann gibt es natürlich auch Punkte, die abgelehnt worden sind.

(Glocke)

**Vizepräsidentin Dogan:** Frau Bürgermeisterin Dr. Schaefer, lassen Sie eine Zwischenfrage des Abgeordneten Eckhoff zu?

**Bürgermeisterin Dr. Schaefer:** Sehr gern!

**Vizepräsidentin Dogan:** Bitte, Herr Eckhoff!

**Abgeordneter Eckhoff (CDU):** Frau Dr. Schaefer, es hat einen Moment gedauert, weil ich noch einmal versucht habe, das mit dem Kollegen Strohmann zu rekapitulieren. Sie haben in Ihrer Rede davon gesprochen, ich habe es auch im Interview in diesen Tagen gelesen, dass Bremen für 500 Millionen Euro neue Straßenbahnen gekauft hat. Können Sie uns diese Summe noch einmal erklären, denn ich habe schon versucht, herauszufinden, wann Bremen dieses Geld für neue Straßenbahnen ausgegeben hat, und bitte ohne irgendwelche

Zinsberechnungen, weil es eine reine Ersatzanschaffung ist und die Zinsen natürlich nichts mit dem Kaufpreis zu tun haben?

**Bürgermeisterin Dr. Schaefer:** Herr Eckhoff, ich glaube, Sie wissen sehr gut – Sie gehören ja dem Haushalts- und Finanzausschuss an –, dass dies in der letzten Legislaturperiode so beschlossen worden ist und das Geld dafür zur Verfügung gestellt wird. Jetzt würde ich aber ungern weiter über Straßenbahnen reden, weil wir ja hier eine Aktuelle Stunde zur Straßenverkehrsordnung haben.

Ich habe vorhin gesagt, das sind die guten Nachrichten, aber es ist auch eine Reihe von Punkten abgelehnt worden. Das, was hier gerade schon sehr strittig diskutiert wurde, ist, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit von Tempo 130 auf Bundesautobahnen abgelehnt wurde. Ich finde, dass dies ein absolut falsches Signal ist. Wenn wir uns das noch einmal anschauen: Es gibt im Durchschnitt 400 Tote jährlich allein auf deutschen Autobahnen, jährlich drei Verkehrstote pro 100 Kilometer Autobahn. Wir liegen – Herr Strohmann, das Tempolimit hat nämlich doch etwas mit Sicherheit zu tun! – über den Werten unserer Nachbarländer, die alle ein Tempolimit haben. Im Jahr 2018, das sind die Zahlen, sind 3 270 Menschen im Straßenverkehr ums Leben gekommen. Aus dem Grund ist die Mehrheit der Deutschen inzwischen auch für eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung, weil Tempolimits eben auch Leben retten.

(Beifall Bündnis 90/Die Grünen, DIE LINKE)

Dann gibt es den Punkt Klimaschutz. Ein Tempolimit senkt den Treibstoffverbrauch – die Zahl wurde vorhin schon genannt –, das sind bei einem Tempolimit von 120 km/h drei Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>, die man pro Jahr einsparen kann.

Was ist auch abgelehnt worden? Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von Tempo 80 auf schmalen Landstraßen! Ich finde schon, man muss noch einmal sagen, dass diese Debatte um die Tempolimits ein bisschen an die Siebzigerjahre erinnert, als Tempo 100 auf Bundesstraßen eingeführt worden ist. Das galt damals als Untergang des Abendlandes schlechthin, hat aber in Verbindung mit der Gurtpflicht einen spürbaren Rückgang bei schweren und tödlichen Unfällen gebracht.

Tempo 30 wurde in den Achtzigerjahren erprobt und Ende der Achtzigerjahre in die Straßenverkehrsordnung übernommen, und jetzt müssen wir noch ein Stück weiter vorankommen. Es stimmt,

viele Straßen in Bremen haben schon eine Tempo-30-Zone, aber ich denke, wir müssen es weiter ausweiten. Deswegen ärgert es mich schon, dass der Wegfall von § 45 Absatz 9, der beantragt wurde und eine erleichterte Anordnung von Tempo 30 innerorts unabhängig von den Kriterien Kita, Schule, Krankenhaus und Altenheimen aufgrund von Lärmüberschreitungen hätte ermöglichen können, abgelehnt worden ist, und selbst in Bremen konnte bisher noch nicht einmal vor allen Kitas und Schulen Tempo 30 eingerichtet werden. Das ist ein Problem, weil die BSAG bisher argumentierte, dass das mit den Taktzeiten oft nicht hinkommt. Deswegen sind wir gerade in intensiven Gesprächen mit der BSAG, um mit ihr genau zu erörtern, wie wir Tempo 30 vor Schulen, Kitas, Krankenhäusern und Altersheimen flächendeckend einführen können.

Die Einführung von Durchfahrtsverboten für Fahrzeuge von mehr als 3,5 Tonnen ohne Abbiegeassistenten ist leider auch nicht beschlossen worden. Auch da gab es wirklich tödliche Unfälle in Bremen, und ich hätte mir sehr gewünscht, dass man dies zur Sicherheit der Fahrradfahrer hätte beschließen können. Verschoben wurde die Erhöhung von Gebühren für Anwohnerparken, jetzt liegt die Gebühr bei 30,70 Euro im Jahr. Herr Scheuer hatte vorgeschlagen, sie auf 240 Euro im Jahr zu erhöhen, hat das dann aber wieder zurückgenommen.

Wir wollen das Anwohnerparken in Bremen ausweiten, das haben wir gerade auch noch einmal erörtert. Wir machen Projekte sowohl im Viertel als auch in der Östlichen Vorstadt und in Findorff, und natürlich wird auch eine Frage sein, wie hoch dann die Gebühren für das Anwohnerparken sein müssen.

Wie geht es jetzt weiter? Die Änderungen sollen noch im März in Kraft treten. Wichtig ist, Änderungen dürfen nicht nur auf dem Papier erfolgen, sondern sie müssen umgesetzt werden und auch den Verkehrsteilnehmenden vermittelt werden. Besonders gilt das für die Abstands-, Abbiege- und die Parkregelungen. Nur dann kann sich auch die Situation für die Radfahrenden verbessern.

Wie geht es weiter? Das Bundesministerium für Verkehr hat eine Novelle zur Verbesserung der Sicherheit und Attraktivität des Fußgängerverkehrs in Aussicht gestellt. Das ist ein Bremer Erfolg, das ist nämlich eine Forderung, die wir im Herbst 2019 in die Verkehrsministerkonferenz eingebracht hatten, und sie wird jetzt auch vom Bundesverkehrsministerium übernommen.

Zum Abschluss: Ich kann Ihnen versichern, dass wir uns um die Punkte, die jetzt nicht übernommen worden sind, die nicht beschlossen wurden, wie zum Beispiel das Tempo 130, weiter kümmern werden. Es geht um die Sicherheit der Autofahrer. Nirgends in Europa kann man so rasen wie hier. Überall gibt es Tempolimits, und ich hoffe, eines Tages dann auch in Deutschland.

Ich würde mir, auch wenn sich dort schon im letzten Jahr eine Verstärkung der Straßenverkehrsordnung gezeigt hat, auch ein härteres Vorgehen bei Autorennen wünschen. Auch da, das konnte man ja heute lesen, gab es ganz aktuell einen schlimmen Unfall auf der Autobahn in Bremen. Ich finde so etwas wirklich das Letzte an Rücksichtslosigkeit, wenn Menschen denken, sie müssen rasen, müssen einen Geschwindigkeitsrausch haben und sich gegenseitig beweisen, wie toll sie sind, und dann zum Teil auch den Tod von anderen Nichtbeteiligten in Kauf nehmen. Das geht nicht, und da würde ich mir auch noch einmal ein deutliches Zeichen in einer zukünftigen Novelle der Straßenverkehrsordnung wünschen! – Vielen Dank!

(Beifall SPD, Bündnis 90/Die Grünen, DIE LINKE)

**Vizepräsidentin Dogan:** Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor.

Die Aktuelle Stunde ist damit geschlossen.

**Fahrradparken sicher und witterungsunabhängig – weiteres Impulsprojekt für ein innovatives Stadtbild!**

**Antrag der Fraktion der FDP vom 20. Februar 2020 (Drucksache [20/129 S](#))**

Dazu als Vertreterin des Senats Frau Bürgermeisterin Dr. Schaefer.

Die Beratung ist eröffnet.

Als erster Redner hat das Wort der Abgeordnete Schäck.

**Abgeordneter Schäck (FDP):** Frau Präsidenten, liebe Kolleginnen und Kollegen! Wir haben jetzt schon relativ viel über das Fahrrad als Fortbewegungsmittel gesprochen, und das Fahrrad ist ja auch nach Ihrer Aussage, Frau Bürgermeisterin, eines der am häufigsten genutzten Fortbewegungsmittel in Bremen. Bremen ist eine Fahrradstadt.

Allerdings sollte man sich in Bremen nicht nur mit dem Fahrrad gut von A nach B bewegen können, sondern es muss auch aktive Einstellmöglichkeiten geben. Wir möchten als Fraktion der FDP nicht, dass Menschen ihr Fahrrad weiterhin an Zäunen anschließen müssen, dass Fahrräder weiterhin an Bäume angelehnt werden müssen oder aus der Not heraus an Laternen angekettet werden, was ja dann auch oft den fließenden Fahrradverkehr behindert. Das ist weder sinnvoll für die Fahrradfahrer noch für den Fahrradverkehr, und es ist auch nicht sinnvoll für die immer teurer werdenden Fahrräder, gerade im Bereich der Elektromobilität.

Ich kann verstehen, dass Menschen an vielen Orten ihr teures Elektrofahrrad nicht mehr unbedingt unbeaufsichtigt abstellen möchten. Orte wie das Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof, das dunkel und leider total verdreckt ist, sind einfach keine attraktiven Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Wer sich einmal mit dem dort ansässigen ADFC unterhält – wir von der von der FDP haben das gerade vor Kurzem getan –, der hört auch dort den lauten Wunsch nach besseren Abstellmöglichkeiten.

Fahrradparken sollte sicherer werden, es sollte trocken sein, es sollte sauber, überwacht und bequem sein, und aus eben diesem Grund haben wir Freien Demokraten diese Initiative hier eingebracht, liebe Kolleginnen und Kollegen.

(Beifall FDP)

Wie wir in unserem Antrag auch schreiben, kann eine Lösung sein, gemeinsam mit der BREPARK zu prüfen, ob beziehungsweise wo in bestehenden Pkw-Parkhäusern Überkapazitäten sind, die dann für Fahrradparken umgewidmet werden können, wie es punktuell bereits passiert. Es ist außerdem notwendig, gemeinsam mit BREPARK, den städtischen Wohnungsbaugesellschaften, Schulen, Hochschulen und vor allem auch mit interessierten Investoren ein Konzept für sichere und witterungsunabhängige Fahrradparkhäuser in der Innenstadt, in den Stadtteilen und vor allem auch an Einkaufsschwerpunkten zu entwickeln und gerade in Zeiten knapper Haushaltskassen sehr genau zu prüfen, ob und wie das Ganze auf Landes-, auf Bundes- oder auch auf EU-Ebene gefördert werden kann.

Die Mobilitätsentwicklung kann unseres Erachtens nicht nur aus noch mehr Verboten, noch mehr Schildern und noch mehr Sanktionen bestehen. Wir müssen uns auch darüber Gedanken machen, wie wir attraktive Angebote und Alternativen

schaffen. Die Mobilität ist ja bereits heute und wird auch in Zukunft sehr vielfältig sein, und es wird sehr viel davon abhängen, ob Menschen ihr Fahrrad auch vernünftig und trocken abschließen können oder ob es weiterhin so unbequem sein wird, wie es auch in der Vergangenheit schon der Fall war.

Deswegen setzen wir uns dafür ein, dass die vorhandenen Flächen möglichst optimiert genutzt werden und sich vor allem für alle Verkehrsteilnehmer Möglichkeiten bieten, ihr Fahrzeug abzustellen. Für den Bereich Fahrradparken haben wir hierzu heute diesen Antrag vorgelegt und freuen uns an dieser Stelle natürlich über ihre Unterstützung, liebe Kolleginnen und Kollegen.

(Beifall FDP)

Was mich ein bisschen irritiert hat: Unser Antrag hat der Koalition offensichtlich so gut gefallen, dass sie ihn kurzerhand kopiert, ein paar Sachen inhaltlich verändert und ihn heute Morgen um 9:30 Uhr relativ kurzfristig als eigenen Antrag eingebracht hat. Ehrlicherweise machen Sie es der Opposition damit unmöglich, sich vernünftig mit diesem Antrag zu befassen und eine abgewogene Entscheidung zu treffen. Wir haben deswegen vorgeschlagen, dass beide Anträge in die entsprechende Deputation überwiesen werden, damit wir dort noch einmal gemeinsam darüber sprechen können. Das wurde von Ihnen leider abgelehnt.

Unabhängig von der Frage, ob das ernsthaft Ihr Verständnis von vernünftiger politischer und parlamentarischer Zusammenarbeit ist, wird an diesem Vorgang doch noch einmal deutlich: Die Opposition bringt hier Monat für Monat gute Ideen und gute Initiativen ein, um Bremen und Bremerhaven nach vorn zu bringen, und diese werden von Ihnen entweder abgelehnt, weil sie nicht von Ihnen selbst sind, oder Sie kopieren diese einfach, weil Ihnen nichts Eigenes einfällt, und bringen sie dann als vermeintlich eigenes Thema hier ein. Das, liebe Kolleginnen und Kollegen von der Koalition, sagt mehr über Ihren eigenen Anspruch an Ihre politische Arbeit aus, als Ihnen an dieser Stelle eigentlich lieb sein dürfte. – Vielen Dank!

(Beifall FDP)

**Vizepräsidentin Dogan:** Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Saxe.

**Abgeordneter Saxe (Bündnis 90/Die Grünen):** Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Jetzt

war ich doch etwas amüsiert über dieses Märtyrertum der FDP, das da eben gerade zelebriert wurde. Fakt ist, dass wir am Freitag Ihren Dringlichkeitsantrag gesehen haben, aber den kann man jetzt noch nicht einmal auf der Seite der Bremischen Bürgerschaft sehen, Sie können es einmal versuchen, da heranzukommen. Entsprechend hatten wir auch ein bisschen Schwierigkeiten, uns erst einmal eine Meinung dazu zu bilden und dann zu schauen, was wir eigentlich mit diesem Antrag machen. Deshalb ist es verständlich, dass wir dann bis Montag gebraucht haben, um uns mit drei Fraktionen abzustimmen und dann zu schauen, ob wir einen eigenen Antrag stellen.

Wenn man diese beiden Anträge miteinander vergleicht – ich werde gleich auch noch darlegen, worin der Unterschied zu Ihrem liegt –, dann kann man von Kopieren wirklich nicht reden, denn das finde ich jetzt wirklich lustig. Ich finde es aber schade, wenn wir zwei Anträge haben, die sich mit dem gleichen Thema befassen, dass wir nicht in der Lage dazu sind, das zu verbinden und das hier in diesem Hause miteinander zu debattieren.

Ich will einmal sagen, was der ganz entscheidende Unterschied zwischen diesen beiden Anträgen ist: Unser Antrag enthält den Schwerpunkt Fahrradparken als einen Baustein der autofreien Innenstadt.

(Beifall DIE LINKE)

Das ist das Entscheidende daran, und das ist mit Sicherheit nicht Ihr Schwerpunkt in Ihrem Antrag. Deshalb ist unser Antrag ganz anders aufgebaut. Ich habe zumindest von der autofreien Innenstadt in Ihrem Antrag nichts gelesen, sondern Sie haben ganz im Gegenteil gesagt, dass Sie Kapazitäten in den Parkhäusern umbauen wollten.

Sie wissen, das geschieht schon in zwei Parkhäusern, nämlich in den Parkhäusern Am Brill und in der Langenstraße. Sie wissen auch, dass wir als Koalition gesagt haben, wir machen eine autofreie Innenstadt. Das heißt natürlich logischerweise, dass es in dieser autofreien Innenstadt kein Parken mehr gibt, es wäre ansonsten absurd, wenn wir das machen würden.

Wenn wir also Ihrem Vorschlag für diese Parkhäuser folgen würden, die in der Innenstadt noch übrig sind – das kann also zum Beispiel die Parkhäuser Violenstraße und Katharina bedeuten –, dann würden wir sie weiter zementieren, oder wir würden den Unsinn machen, dass wir sie erst umbauen

würden, um sie dann zwei Jahre später umzunutzen. Das kann nicht unser Ziel sein, und deshalb ist die Stoßrichtung, die wir mit unserem Antrag haben, eine ganz andere.

(Vizepräsidentin Grotheer übernimmt den Vorsitz.)

Sie haben sich vielleicht auch diese Parkhäuser gar nicht angesehen. Ich gebe zu, ich bin selten mit dem Auto in der Innenstadt unterwegs, aber ich habe mir natürlich die Parkhäuser einmal angesehen. Die Katharina ist absolut unmöglich, um dort ein Fahrradparken zu organisieren. Die Violenstraße allerdings könnte irgendwann einmal ein interessanter Standort für ein ganzes Fahrradparkhaus sein, denn das würde von der Topographie der Violenstraße her meiner Ansicht nach ganz gut funktionieren, und das wäre eine Umnutzung, die wir uns dabei vorstellen können.

(Zuruf Abgeordneter Strohmann [CDU])

So ein Zementieren gegen die autofreie Innenstadt, wie Sie es mit Ihrem Antrag versucht haben, werden wir garantiert nicht machen.

Ich stimme Ihnen insofern zu, als Sie das Thema richtig gesetzt haben. Das Thema Fahrradparken ist ein Baustein für die autofreie Innenstadt. Wenn wir den Fahrradanteil in der Stadt Bremen erhöhen wollen – nicht in dieser Stadt Bremerhaven, da wollen wir es vielleicht auch –, dann muss es attraktive Angebote in der Infrastruktur geben, und es muss auch diese Abstellmöglichkeiten geben. Wer als Fahrradfahrer unterwegs ist oder Fahrradfahrer beobachtet, der weiß ganz genau, wenn da ein Parkhaus ist, das einen Kilometer entfernt ist, dann wird der Fahrradfahrer sein Fahrrad dort nicht hineinstellen, sondern wir brauchen dezentrale Lösungen in Bremen. Wir haben uns auch überlegt, wie wir weiter damit umgehen, und es ist auch ein anderer konzeptioneller Ansatz dahinter als Ihrer.

In unserem Antrag steht, die BSAG soll weiterentwickelt werden als ein Mobilitätsdienstleister, gerade auch für die Mobilitäten des Umweltverbundes und für die Verknüpfung von verschiedenen Mobilitätsarten. Für uns kann die BREPARK etwas sein, das sie heute noch nicht ist, nämlich nicht nur ein Mobilitätsdienstleister für den ruhenden Verkehr, sondern wir können uns auch vorstellen, dass sie insgesamt ein Mobilitätsdienstleister für den ruhenden Verkehr und alle Verkehrsarten wird. Das ist deshalb auch ein anderer Ansatz als der, der darin steht. Konzeptionell haben wir miteinander

schon eine Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans beschlossen, und da spielt natürlich das Thema Fahrradparken eine ganz große Rolle.

Eines haben Sie richtig adressiert, das erkenne ich an, dieses Problem erkennen wir auch: Am Hauptbahnhof gibt es eine Situation, die ich auch absolut unbefriedigend finde. Wir haben dort die Radstation, dort gibt es durch Verdrängungen, die da auch stattgefunden haben, Probleme mit Verschmutzungen. Ich glaube auch, dass wir beim Hauptbahnhof insgesamt nicht früh genug mit dieser veränderten stadträumlichen Situation umgegangen sind. Wir haben das City Gate Center dort hin gebaut, das war eine große Fläche, die jetzt bebaut ist. Wir haben gleichzeitig versucht, die Obdachlosigkeit ein bisschen von diesem Ort zu verdrängen, aber wir sind mit diesen Problemen nicht weiter aktiv umgegangen. Die Obdachlosen sind natürlich immer noch da, und aus diesem Grund haben sich dort und auch in den Autoparkhäusern der BREPARK Probleme ergeben, denen wir uns jetzt widmen müssen. Wir müssen uns dieser stadträumlichen Situation auch im Zusammenhang mit dem Fahrradparken, mit der Radstation in der Innenstadt, konzeptionell widmen.

(Glocke)

Ein Ansatz, der auch in unserem Antrag steht, ist, dass das Fahrradparken ein Thema der ganzen Stadt ist. Aus dem Grund, wenn Sie sich die Anträge tatsächlich einmal ganz genau ansehen – ich habe mir Ihren Antrag dann gar nicht mehr angesehen, als ich das aufgeschrieben habe –, hat das konzeptionell nicht sehr viel miteinander zu tun. – Vielen Dank!

(Beifall Bündnis 90/Die Grünen)

**Vizepräsidentin Grotheer:** Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Zimmer.

**Abgeordneter Zimmer (DIE LINKE):** Frau Präsidentin, werte Abgeordnete! Der ADFC schreibt in einem neuen Artikel zum Thema Fahrradparken Folgendes: „Im Vergleich zum Angebot für den motorisierten Verkehr ist das Parken von Fahrrädern häufig immer noch eine Frage von Improvisation sowohl im privaten als auch im öffentlichen Raum. Für den Radverkehr sind gute Fahrradplätze wichtig.“ Vor knapp einem Jahr, im April 2019, konnten wir im „Weser-Kurier“ lesen, dass Bremen laut einer bundesweiten Umfrage die fahrradfreundlichste deutsche Großstadt mit mehr als 500 000 Einwohnerinnen und Einwohnern ist. So

weit, so gut! Dann frage ich mich schon, wie es in den anderen Städten aussieht, wenn wir da auf Platz eins gelandet sind, aber das ist eine andere Frage.

Spätestens nachdem man mit dem Rad heil an seinem Ziel angekommen ist, was schon abenteuerlich genug ist, ist man geneigt, bei der Suche nach einem sicheren Stellplatz für ein Fahrrad in selbiges hineinzubeißen. Woran das liegt, ist schnell erklärt: Im Autoland Deutschland ist das Primat, der Fokus, deutlich auf den motorisierten Individualverkehr gelegt. Hier wird das Geld verdient, das goldene Kalb im Kapitalismus. Das zeigte sich zuletzt wieder einmal beim Dieselskandal, der ein riesiger Betrugsfall ist, bei dem am Ende auch noch Steuerzahlerinnen und Steuerzahler die Zeche zahlen müssen. Der Plan von einer autogerechten Stadt beinhaltet neben einer völlig ungerechten Verkehrsführung – ich nenne als Beispiel nur die Ampelschaltung – eine völlig ungerechte Platzverteilung im öffentlichen Raum.

Bei der Aktion „Nur mal nachdenken“ stellte man sich in Münster die Frage, wie viel Fläche die verschiedenen Verkehrsmittel benötigen, wenn 72 Personen in die Stadt wollen. Das Ergebnis zeigt beeindruckende Zahlen: 60 Autos brauchen 1 000 Quadratmeter, 72 Fahrräder brauchen 90 Quadratmeter, ein Bus braucht 30 Quadratmeter. Das gilt selbstverständlich auch für die Parksituation. Autos sind Kurzarbeiter: Im Schnitt steht ein deutscher Pkw 23 Stunden am Tag ungenutzt herum, dabei verbrauchen Autos in München 12,5 Prozent der Verkehrsfläche oder über 5 300 Quadratkilometer als Parkraum.

Anders als die FDP haben wir bei unserem Antrag ein grundsätzlich anderes Verkehrskonzept im Blick. Darauf zielt unser Antrag: Es geht uns nicht darum, im Bestehenden mehr Effektivität zu schaffen, wie es im FDP-Antrag gefordert wird. Ihm fehlt deshalb jedwede Perspektive. Wir wollen die Mobilität der Menschen wirklich umsteuern, und hier setzen wir an. Grundsätzlich fordern wir ein anderes Denken in der Verkehrspolitik. Ein konkreter Schritt dorthin ist zum Beispiel, die BREPARK zum Mobilitätsdienstleister für nachhaltige Mobilitätsprojekte weiterzuentwickeln. Wir fordern im Rahmen der Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Fahrradparkplätze für eine autofreie Innenstadt, und das ist der entscheidende qualitative Unterschied zum Antrag der FDP.

(Beifall DIE LINKE, SPD)

Diese Pläne werden wir gemeinsam mit allen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern und zum Beispiel auch mit dem ADFC voranbringen, der im FDP-Antrag nicht vorkommt.

Wir finden es schade, dass wir heute nicht beide Anträge gemeinsam behandeln können. Wir lehnen den Antrag der FDP ab und werden den Antrag der Koalition dann im März beschließen. – Danke!

(Beifall DIE LINKE, SPD, Bündnis 90/Die Grünen)

**Vizepräsidentin Grotheer:** Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Strohmann.

**Abgeordneter Strohmann (CDU):** Frau Präsidentin, meine sehr geehrten Damen und Herren! Das Fahrrad steht heute im Mittelpunkt der Debatten, das ist auch gut so, und als Erstes möchte ich einmal positiv erwähnen, und ich freue mich sehr darüber, dass die FDP jetzt auch massiv die Fahrradverkehre mit unterstützen will. Das finde ich gut. Es ist nie zu spät zu lernen, und vielleicht wird es dann ja noch etwas mit der Großstadtpartei. Das finde ich schon einmal gut.

(Abgeordneter Dr. Buhlert [FDP]: Schön, dass Sie es auch endlich merken! Das tun wir schon lange! – Abgeordneter Fecker [Bündnis 90/Die Grünen]: Das hat aber niemand gemerkt bisher!)

Ich finde den Antrag in Ordnung, wir werden ihn auch unterstützen, und ich finde es ein bisschen schade, dass jetzt hier aus solchen Streitigkeiten, sage ich einmal, welche Backform ist jetzt die größere – -. Also, ich hätte auch gern beide Anträge gemeinsam debattiert und sie auch gemeinsam beschlossen. Ich hätte sie beide auch ganz gern überwiesen, denn in beiden Anträgen stehen viele richtige Punkte.

Nicht so richtig folgen kann ich dem Optimismus, auch gerade dem der LINKEN, dass wir diese autofreie Innenstadt – was auch immer das sein soll! – in den nächsten zwei, drei Jahren haben werden. Da finde ich es schon gut, dass wir, bis wir dann diesen großen Traum von der autofreien Innenstadt verwirklicht haben, vielleicht in der Zwischenzeit der nächsten 15 Jahre ungefähr noch einmal sehen, wie effizient wir die Fahrradverkehre, die Autoverkehre und somit auch die Parkgelegenheiten miteinander verknüpfen können.

Eine Sache, finde ich, sollte man grundsätzlich noch einmal überlegen, lieber Kollege Saxe: Warum kann man eigentlich einem Fahrradfahrer, der in die Innenstadt fährt, nicht zumuten, das Fahrrad genau wie ein Autofahrer abzustellen und dann einkaufen zu gehen, ins Museum zu gehen oder dergleichen? Warum muss der Fahrradfahrer genau vor dem Museum, vor Karstadt oder wo auch immer parken, der Autofahrer aber nicht?

Wenn wir schon über Gleichberechtigung sprechen – das ist ja immer das große Manko, das Sie ansprechen, dass Sie sich als Fahrradfahrer immer so ein bisschen unterlegen als Verkehrsteilnehmer zweiter Klasse gegenüber dem Primat des Kapitalismus, dem Autofahrer, fühlen –, dann sollten Sie das Selbstvertrauen haben, auch in solchen Parkhäusern Ihr Fahrrad abzustellen und ein paar Hundert Meter zum Einkaufen oder wohin auch immer zu gehen. Ich glaube, es ist ganz wichtig, dass wir als Fahrradfahrer lernen müssen, dass wir Verkehrsteilnehmer wie jeder andere auch sind – das betrifft ja auch das Überqueren von Straßen bei roter Ampel, einmal etwas abzukürzen oder dergleichen –, ich glaube, das würde auch viel bringen.

Grundsätzlich aber finde ich den Antrag gut. Ich finde auch Ihren Antrag vernünftig, ich hätte mich gefreut, wir hätten ihn in die Deputation überwiesen, denn eines ist auch klar: Wir werden die Fahrradverkehre, gerade auch in der Innenstadt, nicht vernünftig organisieren können, wenn wir die Innenstadt nicht vernünftig organisieren. Da hat natürlich gerade die Innenstadtentwicklung einen wichtigen Auftrag, auch eben die Verkehrsteilnehmer in die Innenstadt zu führen, denn das ist ja unser großes Ziel, die Innenstadt neu zu entwickeln – Wohnen, Einkaufen, Kultur, Shopping, Freizeit –, und dann sollen sie mit dem Fahrrad und mit dem ÖPNV kommen, und, ich glaube, ein paar Jahre werden sie auch noch mit dem Auto an die Randgebiete kommen. Das werden wir dann einmal sehen, aber bis zu dem Zeitpunkt sollten wir das neu organisieren. – Vielen Dank!

(Beifall CDU)

**Vizepräsidentin Grotheer:** Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Schäck.

**Abgeordneter Schäck (FDP):** Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen, lieber Herr Saxe! Immer wenn ich denke, wir nähern uns jetzt gerade ein wenig mehr aneinander an,

(Abgeordneter Bensch [CDU]: Seien Sie froh, dass es nicht so ist!)

dann entfernen wir uns doch wieder, und vielleicht ist das auch in Ordnung so.

Grundsätzlich möchte ich noch einmal darauf hinweisen, als Ihr Antrag heute Morgen, am Sitzungstag selbst, eingereicht worden ist, haben wir im Vorfeld angeboten, beide Anträge in die Deputation zu überweisen, sodass wir sie verbinden können, das wurde von Ihnen explizit abgelehnt.

(Zuruf Abgeordneter Fecker [Bündnis 90/Die Grünen])

Lassen Sie mich einmal aussprechen, Herr Fecker! Ich stehe jetzt am Mikrofon, nicht Sie!

(Abgeordneter Fecker [Bündnis 90/Die Grünen]: Aber trotzdem ist das nicht richtig, was Sie sagen!)

Trotzdem haben wir versucht, mit diesem Antrag einen Vorschlag zu machen, wie der Fahrradverkehr in Bremen besser organisiert werden und wie man auch bessere Möglichkeiten schaffen kann, sein Fahrrad sicher und trocken unterzustellen.

Mir ist schon durchaus klar, dass Sie das jetzt natürlich ablehnen müssen, weil es von der Opposition kommt. Das können Sie aber nicht so richtig tun, weil Sie dem eigentlich gern inhaltlich zustimmen würden, und deswegen haben Sie jetzt kurzerhand einen eigenen Antrag aus dem Hut gezaubert. Letztendlich ist es ein konkreter Vorschlag, was wir für Bremen und Bremerhaven für den Bereich Fahrrad machen können.

Sie haben jetzt die Chance, dem Ganzen zuzustimmen, oder Sie können es ablehnen, aber die Menschen in Bremen und Bremerhaven werden sehr genau sehen, wie Sie sich hier zum Thema Fahrrad positionieren. – Vielen Dank!

(Beifall FDP)

**Vizepräsidentin Grotheer:** Als nächste Rednerin hat das Wort die Abgeordnete Schiemann.

**Abgeordnete Schiemann (SPD):** Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren! Jeder von uns, der tatsächlich mit dem Fahrrad in Bremen unterwegs ist, kennt das Problem, gerade an Verkehrsknotenpunkten wie dem Hauptbahnhof oder der Brillkreuzung, aber auch an den häufig engen Gehwegen in den Quartieren fehlt es

nicht selten an genügenden und sicheren Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Pedelecs. Bremen ist mit dem Fahrradparkhaus am Domshof und den Fahrradparkmöglichkeiten in den BREPARK-Parkhäusern zwar bereits auf einem guten Weg, aber um dem wachsenden Bedarf an sicheren Fahrradabstellplätzen in den Quartieren; der City und den Bahnhöfen auch im Sinne der Mobilitätswende gerecht zu werden, bedarf es eines deutlich erweiterten Angebots. So weit, liebe Kolleginnen und Kollegen der FDP, sind wir uns auch einig.

Nach unserem Verständnis greifen Sie in manchen Schlussfolgerungen jedoch zu kurz, weshalb wir Ihren Antrag ablehnen und nun auch einen eigenen Koalitionsantrag zum Thema eingebracht haben. Die von Ihnen zum Beispiel in Ihrem Antrag favorisierten vollautomatischen Fahrradparkhäuser hören sich zunächst einmal ganz zukunftsweisend und innovativ an. Die andere Seite der Medaille ist, diese Anlagen sind bei relativ geringem Fassungsvermögen teuer und störanfällig. Für einen vollautomatischen Fahrradsturm, in dem gerade einmal 70 Räder untergebracht werden können, sind allein rund 912 000 Euro fällig, und damit ist noch nicht einmal die regelmäßige Wartung einer derartigen Anlage bezahlt. Ganz ehrlich, das wissen auch die Liberalen, derartiges können wir in Bremen in der Fläche nicht umsetzen und schlichtweg auch nicht finanzieren.

Wir wollen daher vielmehr unter Einbeziehung des ADFC und der Parkhausgesellschaften prüfen, wie bereits vorhandene nicht mehr genutzte leer stehende Flächen, wie beispielsweise über-, aber auch unterirdische Bunkeranlagen in den Stadtteilen, in der City oder rund um den Hauptbahnhof, für sicheres und trockenes Fahrradparken kostensparend umgebaut und umgenutzt werden können, und ganz wichtig: Wir müssen noch deutlicher mit den Beiräten zusammenarbeiten, denn die Menschen vor Ort wissen am besten, wo beispielsweise im Nahbereich noch Fahrradbügel fehlen.

Was ich in diesem Zusammenhang aber auch einmal positiv finde, ist, dass zunehmend auch Investoren zur Schaffung von Fahrradabstellplätzen beitragen und sich sozusagen freiwillig selbst dazu verpflichten! Ein Beispiel dafür sind die Planungen für das neue Tabakquartier, in dem der Investor zwei Etagen eines geplanten Parkhauses nur für Fahrräder reservieren will.

Auch die Bemühungen vieler Arbeitgeber finde ich sehr gut, zunehmend häufiger stellen sie ihren Be-

schäftigten nämlich selbstverpflichtend und freiwillig sichere und witterungsunabhängige Fahrradabstellplätze zur Verfügung. Völlig klar ist aber, auch wir müssen aktiv werden, um für Bremen insgesamt ein umfassenderes Gesamtkonzept zum sicheren Fahrradparken zu entwickeln. Ich bitte daher um Unterstützung unseres Antrags! – Herzlichen Dank!

(Beifall SPD, Bündnis 90/Die Grünen, DIE LINKE)

**Vizepräsidentin Grotheer:** Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Saxe.

**Abgeordneter Saxe (Bündnis 90/Die Grünen):** Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Herr Schäck, eine Schwalbe macht noch keinen Sommer, aber es ist immerhin schön, dass es eine gibt! Ich habe es einmal versucht durchzuzählen, in den fünf oder viereinhalb Jahren war es tatsächlich der einzige Antrag der FDP zu Themen des Umweltverbundes; nicht nur Fahrrad, sondern auch öffentlicher Nahverkehr und Fußgängerverkehr. Das ist erst einmal lobenswert, das ist vollkommen klar, das finde ich auch alles ganz gut so.

Ich finde es nicht lobenswert, wie es mit unserem Antrag gelaufen ist, dass Sie ihn nicht mit unserem verbinden wollten, und ich finde es auch nicht lobenswert, dass Sie dann sagen, okay, wir sind damit einverstanden, die Anträge zu verbinden, aber nur, wenn Sie das überweisen. Ich will es nicht Erpressung nennen, aber es ist zumindest etwas, das ziemlich stark in diese Nähe geht.

(Abgeordneter Fecker [Bündnis 90/Die Grünen]: Das ist schon in der Nähe!)

Natürlich überweise ich erst einmal keinen Antrag von uns selbst, den ich gut finde. Warum sollte ich ihn überweisen? Wir haben ihn bei uns in der Koalition fachlich abgestimmt und am Wochenende fachlich sehr intensiv diskutiert und sind der Meinung, der Antrag ist gut. Warum sollten wir ihn also überweisen? Wir sind der Meinung, dass Ihrer nicht so gut ist, und aus dem Grund braucht man ihn ja auch nicht zu überweisen. Ich glaube, das versteht sich von selbst. Es wäre sportlich gewesen, weil wir hier schon gerade in der Sporthalle sind, das Thema tatsächlich zusammen konfrontativ miteinander zu diskutieren, das ist jetzt nicht gelungen.

Ich will noch einmal sagen, was die Kritik an Ihrem Antrag ist: Erstens ignorieren Sie das, was die Koalition gesetzt hat, nämlich die autofreie Innenstadt,

und Sie versuchen, mit den Parkhäusern noch etwas zu zementieren, was in die andere Richtung geht. Das ist konzeptionell etwas völlig anderes als das, was wir haben. Sie präferieren sehr technische Lösungen – Frau Schiemann hat ja gerade eben vorgerechnet, was es kostet –, das werden wir auch prüfen, weil es durchaus Sinn macht, am Hauptbahnhof solche automatisierten Lösungen zu haben; aber wirklich nur dort, ganz zentral, macht es Sinn. Wenn Sie dann in die Niederlande nach Utrecht schauen – da gibt es ein tolles Fahrradparkhaus –, dann werden Sie feststellen, automatisierte Lösungen gibt es tatsächlich nur an sehr zentralen Orten, und die sind gerade für ein Haushaltsnotlageland, das Bremen immer noch ist, glaube ich, nur sehr schwierig darzustellen. Besser ist es tatsächlich, den Radverkehr weiter an dezentralen Orten abzuwickeln.

Herr Strohmann hat mich ein bisschen an einen Parteikollegen von Ihnen erinnert, der bei „extra 3“ immerhin zu trauriger Berühmtheit kam, weil er vorgeschlagen hatte, dass Fahrradfahrer nun Steuern bezahlen sollten, auch im Sinne der Gleichberechtigung der Verkehrsarten. Das finde ich genauso absurd wie das, was Sie gerade eben gesagt haben. Der Autoverkehr bekommt in Deutschland immer noch Subventionen in Höhe von 88 Milliarden Euro, ich wüsste nicht, was der Radverkehr bekommt. Wenn ein Radfahrer unterwegs ist und sich bewegt, verdient er gesamtgesellschaftlich, glaube ich, 14 Cent, der Autofahrer kostet 13 Cent.

Deshalb macht es also schon Sinn, dass wir eine Mobilitätsart da fördern, wo es sinnvoll ist, wo es verträglich für die Stadtentwicklung ist, und die besonders gut und besonders nützlich für die Stadtentwicklung und auch für die Gesundheit der Menschen ist. Deshalb macht es Sinn, dezentral Angebote zu schaffen, die die BREPARK dann als Mobilitätsdienstleister für den ruhenden Verkehr koordinieren kann. Daher habe ich Ihren Ansatz nicht ganz verstanden, aber Sie haben ja gleich noch einmal fünf Minuten Redezeit und können mir das dann erklären. – Vielen Dank!

(Beifall Bündnis 90/Die Grünen, SPD, DIE LINKE)

**Vizepräsidentin Grotheer:** Als nächste Rednerin hat das Wort Frau Bürgermeisterin Dr. Schaefer.

**Bürgermeisterin Dr. Schaefer:** Sehr geehrte Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Ich habe es vorhin schon gesagt, ein Viertel aller Bremerinnen und Bremer nutzt täglich das Rad, und das bedeu-

tet – deswegen bin ich erst einmal für beide Anträge dankbar! –, dass wir bessere Abstellmöglichkeiten brauchen. Wir haben zu wenige Fahrradparkplätze in Bremen, da sind wir uns, glaube ich, alle einig. Es sind deutlich mehr als noch vor ein paar Jahren, es sind mehr Fahrradbügel im ganzen Stadtgebiet, in vielen Stadtteilen, aber auch in der Innenstadt dazugekommen, aber es reicht nicht, und in der Tat ist es so, dass man immer wieder Fahrräder findet, die an Laternen oder an Zäunen festgebunden sind und zum Teil dann auch gravierend die Barrierefreiheit stören, wenn die Gehwege zum Beispiel nicht breit genug sind. Deswegen bin ich dankbar für beide Anträge, weil sie beide das Ziel haben, hier Abhilfe zu schaffen.

Auch ich habe mit dem ADFC gesprochen, wie wir wahrscheinlich alle, und ja, zugegebenermaßen, die bisherigen Fahrradparkhäuser sind nur, ich würde einmal gerade als Frau vorsichtig sagen, bedingt sexy. Ich habe als Pendlerin längere Zeit das Fahrradparkhaus hinter dem Bahnhof benutzt. Das ist, wenn man abends ankommt, extrem dunkel, man muss durch so eine Drehtür. Ich bin ja schon froh, wenn ich hier als Frau von 1,60 Metern mit so einem Redepult zurechtkomme, aber ein Fahrrad in so ein Hochregal zu bugsieren, ist noch einmal durchaus schwieriger. Deswegen, glaube ich, erkennen wir alle, dass es doch auch für Fahrradparkhäuser neue Wege braucht.

(Beifall Bündnis 90/Die Grünen)

Was ist passiert? Aus dem Jahr 2013 liegt ein Gutachten zum Fahrradparken für die Stadtgemeinde Bremen vor. Die Maßnahmenempfehlungen wurden in den letzten Jahren zum Teil umgesetzt, und aktuell wird ein Vorgehen für das öffentlich zugängliche Fahrradparken abgestimmt, um die Umsetzung in den Stadtteilzentren zu beschleunigen und regelmäßig mit neuen Schwerpunkten wie Fahrradparken in den Quartieren, wie Lastenradparken und so weiter weiterzuentwickeln. Das Fahrradparken in der Innenstadt ist ein zentraler Bestandteil der VEP-Teilfortschreibung „Autofreie Innenstadt“. Es ist ganz klar, wenn wir den Radverkehr stärken wollen, dann müssen wir eben auch schauen, wo die Fahrräder in einer autofreien Innenstadt abgestellt werden können. Deswegen wollen wir im Laufe des Jahres ein Konzept vorlegen.

Wir prüfen mit der BREPARK ständig, wo es Möglichkeiten zum Umnutzung von vorhandenen Parkgaragen gibt. Das ist allerdings nicht einfach, Herr Saxe ist darauf eingegangen. Nicht jedes

Parkhaus im Bestand ist dafür geeignet, wie eine Untersuchung der BREPARK ergeben hat.

Wir werden aber dann bei der VEP-Teilfortschreibung alle Optionen erneut in den Fokus nehmen, und wir werden vor allem auch noch einmal Fragen der Gestaltung, also der Beleuchtung und der Beschilderung, besonders berücksichtigen, um eben Fahrradabstellanlagen aufzuwerten und neue zu errichten. In dem Antrag der Koalition kommt es ja auch vor, wir wollen gerade auch noch einmal prüfen, ob sich der Bunker am Bahnhof dafür eignet. Dort ist richtig viel Platz, aber wichtig – und das lernen wir immer mehr – ist das Thema Licht, damit man sich eben auch in dunklen Stunden dort sicher fühlt und dann auch eben ein Interesse hat, sein Fahrrad in solchen Parkhäusern abzugeben. Deswegen sind Beleuchtungskonzepte extrem wichtig.

Jetzt hat sich die FDP für innovatives Fahrradparken eingesetzt. Bietet es neue Chancen, um ein komfortables raum- und zeitsparendes Abstellen von Fahrrädern zu ermöglichen? Ja, könnte man meinen, allerdings, und Frau Schiemann hat es auch schon gesagt: Wenn man sich am Ende die Kosten-Nutzen-Relation anschaut, dann kommt man zu dem Schluss, dass herkömmliche Parksyste- me einfach von Vorteil sind. Innovative Systeme sind in der Regel auch mit Zugangsbarrieren verbunden, Rad Fahrende möchten aber möglichst dort, wo sie hinwollen, also vor dem Büro, vor der Wohnung, vor dem Geschäft ihr Rad abstellen, und daher brauchen wir auch viele gute dezentrale Abstellmöglichkeiten. Das bedeutet nicht, dass wir automatisierte Systeme komplett ausschließen wollen. Wir prüfen das im Rahmen unserer Konzepte selbstverständlich auch mit, aber wir favorisieren es eben nicht.

Ein Pilotprojekt kann Bestandteil des Vorgehens für das Fahrradparken sein, ja, das prüfen wir auch, und ich möchte noch einmal darauf hinweisen, im Rahmen der Modellprojekte Fahrradmodellquartier Alte Neustadt und Fahrradquartier Ellener Hof wurde intensiv mit Dritten, mit der Hochschule Bremen, mit der Bremer Heimstiftung zur Radverkehrsförderung zusammengearbeitet. Ich glaube, dass das eben auch ganz wichtig ist, wenn wir über das Thema Fahrradparken sprechen, dass wir viele Akteure in den Stadtteilen hinzuziehen, weil sie sich vor Ort am besten auskennen und dann mit ber- raten können, wo es noch Abstellmöglichkeiten gibt. Im Rahmen von Anwohnerparken haben wir auch gesagt, wir wollen Kreuzungsbereiche von parkenden Autos frei halten. Auch dazu kann zum

Teil die Erstellung von Fahrradbügeln nützlich sein.

Alles in allem teilen wir das Anliegen des Antrags. Wir sind auch gerade dabei, Fördermöglichkeiten auszuloten, sowohl die Förderkulisse des Bundes als auch die der EU, die sich ja eben auch für Fahrradmodellquartiere einsetzen, und beim Bundesverkehrsministerium gibt es auch Fördermöglichkeiten für innovatives Fahrradparken. Für Bremen würde die Förderquote maximal 75 Prozent betragen, also auch da könnten wir überlegen, ob wir Fördermöglichkeiten des Bundes nutzen.

Alles in allem, Bike-and-ride wurde noch angesprochen, das ist Teil des Antrags der Koalition, das hatten Sie nämlich, Herr Strohmann, angemahnt, dass man nicht nur direkt vor der Tür parkt, sondern wie Autos eben auch vielleicht einmal woanders parken muss. Auch da gibt es ja den Beschlussteil zwei des Antrags der Koalition.

Ich möchte mich bedanken, dass Sie heute so viel Fahrradverkehr auf die Tagesordnung genommen haben, angefangen von der Straßenverkehrsordnung, in der es um die Sicherheit der Teilnehmer geht, jetzt die Frage, wo wir denn parken, gleich geht es noch einmal darum, wie wir mit Protected Bike Lanes noch einmal mehr Sicherheit für Fußgänger und Fahrradfahrer schaffen können, man sieht also: Das Thema Fahrradverkehr hat viele Facetten, und ich finde gut, dass es hier heute einen Schwerpunkt hat. – Vielen Dank!

(Beifall Bündnis 90/Die Grünen)

**Vizepräsidentin Grotheer:** Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor.

Die Beratung ist geschlossen.

Wir kommen zur Abstimmung.

Wer dem Antrag der Fraktion der FDP mit der Drucksachen-Nummer [20/129 S](#) seine Zustimmung geben möchte, den bitte ich um das Handzeichen.

(Dafür CDU, FDP, Abgeordneter Beck [AfD])

Ich bitte um die Gegenprobe.

(Dagegen SPD, Bündnis 90/Die Grünen, DIE LINKE)

Stimmenthaltungen?

(M.R.F.)

Ich stelle fest, die Stadtbürgerschaft lehnt den Antrag ab.

**Geschützte Fahrradwege in Bremen für mehr Komfort und Sicherheit schaffen**  
**Antrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, der SPD und DIE LINKE**  
**vom 19. November 2019**  
**(Drucksache [20/86 S](#))**

Dazu als Vertreterin des Senats Frau Bürgermeisterin Dr. Schaefer.

Die Beratung ist eröffnet.

Als erster Redner hat das Wort der Abgeordnete Saxe.

**Abgeordneter Saxe (Bündnis 90/Die Grünen):** Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Es ist eigentlich gar nicht so geplant gewesen, dass wir so viele Debatten rund um dieses Thema haben: Der Antrag der FDP kam überraschend, die Protected Bike Lanes sind irgendwie vom letzten Mal liegen geblieben, und die Aktuelle Stunde ist eben eine Aktuelle Stunde, weil die Aktualität es verlangt hat, aber jetzt reden wir über geschützte Fahrradstreifen.

Es hat ja schon sehr viel Aufregung gegeben. Die Handelskammer hat sich ganz besonders aufgeregt und gesagt, das wäre eine Aufkündigung von Vereinbarungen, die wir im Verkehrsentwicklungsplan beschlossen haben. Ja, so ein Verkehrsentwicklungsplan entwickelt sich weiter, und auch die autofreie Innenstadt steht ehrlich gesagt bisher nicht im Verkehrsentwicklungsplan, sondern in der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans, die wir jetzt gemeinsam miteinander beschlossen haben.

Wenn die Menschen versuchen, mit dem Fahrrad unterwegs zu sein, möchten die meisten von ihnen vor zu schnellem und zu viel Verkehr geschützt sein. Das ist ganz eindeutig. Es gibt eine Untersuchung des ADFC, „Fahrradklimatest“, in der ganz klar gesagt worden ist, dass 72 Prozent der Rad Fahrenden angegeben haben, dass es ihnen wichtig ist, vom Kfz-Verkehr getrennt zu fahren.

Geschützte Fahrradstreifen bieten eine gute Möglichkeit, um kurzfristig die bestehende Lücke zwischen hochwertigen, modernen Bordsteinradwegen und ungeschützten Markierungslösungen für

den Radverkehr zu schließen. Geschützte Fahrradstreifen – Protected Bike Lanes – sind dabei auch verhältnismäßig kostendeckend im Vergleich zu anderen Möglichkeiten, wenn man solche Bordsteinradwege herstellen wollte.

Es ist heute auch schon erwähnt worden, die Anzahl der bei Unfällen getöteten und verletzten Radfahrerinnen nimmt seit Jahren kontinuierlich zu. Das hat natürlich einen erfreulichen Grund, nämlich, dass es einfach viel mehr Rad Fahrende gibt.

Ich möchte jetzt noch einmal mit dem weitverbreiteten Märchen aufräumen, dass nun die rüpelhaften Radfahrerinnen die schlimmsten Verkehrsteilnehmer von allen sind. Ich glaube, es hat wenig mit dem Verkehrsmittel zu tun, ob jemand rüpelhaft ist oder nicht, sondern ich glaube, das hat andere Ursachen. Ich glaube aber, dass Rad Fahrende sehr klug beraten sind, sich sehr vorsichtig im Verkehr zu bewegen, weil sie eben keinen weiteren Schutz und keinen Kotflügel haben, der sie dann möglicherweise vor der Gefahr für Leib und Leben bewahrt. Ich habe dann noch einmal in diese Statistik geschaut: Bei Unfällen zwischen Auto Fahrenden und Rad Fahrenden haben Rad Fahrende nur zu 24,5 Prozent Schuld, bei den Nutzfahrzeugen und Rad Fahrenden sind es sogar nur 19,5 Prozent. Deshalb kann die These irgendwie nicht stimmen.

Ich weiß, auch beim Stern – da war ich noch in der Arbeitsgruppe, die das damals untersucht hat – ist festgestellt worden, dass bei 60 Prozent der Unfälle, die am Stern passieren, leider die Auto Fahrenden schuld sind, und das hat eben auch gravierende Folgen, für den Autofahrer meistens weniger, noch weniger, wenn er im SUV sitzt, aber für den Rad Fahrenden durchaus. Ich erkenne an, dass es natürlich, wie bei allen Verkehrsteilnehmern, rüpelhafte Rad fahrende Menschen gibt, aber ich würde auch anerkennen, dass die meisten ziemlich vorsichtig sind, weil sie wissen, was es für sie bedeutet, wenn irgendetwas passieren würde.

Die meisten hier im Hause würden unterschreiben, wenn wir sagen würden, wir wollen einmal die Gleichberechtigung der Verkehrsarten herstellen. Diese haben wir noch lange nicht hergestellt, wenn man sich heutzutage die Flächen anschaut, und eine Verkehrswende kann nur funktionieren, wenn wir Flächen umverteilen. Das ist natürlich ein Ansatz, der dahintersteckt, nämlich dass es tatsächlich an Orten, wo die Verkehrsinfrastruktur derart überdimensioniert ist, andere Möglichkeiten gibt, sie dort umzuverteilen.

Ich nehme einmal das Beispiel Martinstraße – ich finde, das ist ein schönes Beispiel dafür, das nämlich auch dem gerecht wird, was die Senatorin schon erwähnt hat, nämlich dass Protected Bike Lanes auch gut für die Fußgängerinnen und Fußgänger sind –, da könnten wir eine Autospur wegnehmen. Sie soll im Zuge der autofreien Innenstadt sowieso beruhigt werden. Dadurch würde am Rand ein Boulevard entstehen, der wirklich großzügig wäre, an dem man sich Gastronomie vorstellen kann.

Das wäre ein Gewinn für die Fußgängerinnen, und ich erkenne an, dass es viele von ihnen gibt, die von Rad Fahrenden genervt sind. Ich bin selbst viel zu Fuß unterwegs, mein Apparat sagt mir immer, es sind etwa zehn Kilometer etwa am Tag. Also, ich bin auch genervt, wenn mir ein Fahrradfahrer über die Füße fährt, aber das gefährdet in der Regel nicht mein Leben. Dafür ist dieser Ansatz gut, nämlich dass wir tatsächlich Verkehrsarten voneinander trennen, die Flächen anders aufteilen, und jetzt ist die erste Runde für mich vorbei. – Vielen Dank!

(Beifall Bündnis 90/Die Grünen, SPD, DIE LINKE)

**Vizepräsidentin Grotheer:** Als nächste Rednerin hat das Wort die Abgeordnete Schiemann.

**Abgeordnete Schiemann (SPD):** Sehr geehrte Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Bremen ist die Stadt der kurzen und zudem noch flachen Wege. Es bietet sich hier einfach an, den Weg zur Arbeit, zum Einkaufen, ins Kino oder zu Freunden, nebenbei klimafreundlich und gesund, mit dem Fahrrad zurückzulegen.

Wenn man die verschiedenen Verkehrsarten vergleicht, ist völlig offenkundig, dass die meisten öffentlichen Verkehrsflächen Autos vorbehalten sind. Das liegt schon in der Natur der Sache, bedenkt man das Ausmaß des Autoverkehrs und nicht zuletzt einfach auch die Größe der Automobile. Niemand wird widersprechen, wenn man sagt, im direkten Vergleich machen Autostraßen gegenüber Fahrradspuren, Rad- oder Fußwegen den weitaus größten Teil der öffentlichen Verkehrswege aus.

Fußgänger und Fahrradfahrer – darunter besonders Kinder und mobilitätseingeschränkte Menschen – sind darüber hinaus auch auf Bremens Straßen immer noch besonderen Gefahren und Beeinträchtigungen ausgesetzt. Kommt es zu Verkehrsunfällen mit Fahrradfahrern, sind diese oft schwerwiegend und mit großen gesundheitlichen,

wenn nicht gar tödlichen Folgen für die Radfahrerinnen und Radfahrer verbunden.

Um es in die Richtung der Kritiker einmal klar zu sagen, es geht hier nicht darum, das Auto als Verkehrsmittel zu verteufeln, es geht nicht darum, Autofahrerinnen und Autofahrern das Leben schwerzumachen, es geht darum, auch den übrigen Verkehrsteilnehmern attraktive und vor allem sichere Angebote zu machen, und dazu muss eben auch der begrenzte Platz in unserer Stadt manchmal zumindest im Ansatz neu und gerechter verteilt werden.

Besonders geschützte Fahrradwege und ein gutes Radwege- und Fußwegenetz im gesamten Stadtgebiet sind wichtige Elemente, um für alle Menschen, die auf oder an Bremens Straßen unterwegs sind, für mehr Sicherheit zu sorgen. Dass dafür auch Radfahrerinnen und Radfahrern Platz eingeräumt wird, ist nicht nur gerecht, sondern auch ein weiterer Anreiz zur Umsetzung der Mobilitätswende. Ich bitte deshalb um Unterstützung dieses Antrags! – Danke!

(Beifall SPD, Bündnis 90/Die Grünen)

**Vizepräsidentin Grotheer:** Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Zimmer.

**Abgeordneter Zimmer (DIE LINKE):** Frau Präsidentin, werte Abgeordnete! Fahrradfahren ist umweltfreundlich, gesund und Ressourcen sparend, aber unter den aktuellen Bedingungen leider an einigen Stellen hier in Bremen lebensgefährlich. Darum ist unsere Forderung nach geschützten Radwegen nicht nur gut und wünschenswert, sondern dringend erforderlich. Zwar liegen die Zahlen der tödlich verunglückten Radlerinnen in absoluten Zahlen unter denen der getöteten Autoinsassen, allerdings sank die Zahl der getöteten Pkw-Insassen von 2010 bis 2018 deutlich um 22 Prozent, bei Fahrradfahrerinnen hingegen stieg die Zahl der Verkehrstoten seit 2010 um 17 Prozent deutlich an. Deshalb brauchen wir eine sichere Infrastruktur für den Radverkehr. Hierbei gilt der Grundsatz: Farbe ist keine Infrastruktur, ein paar Piktogramme und Markierungen auf Wegen und Straßen reichen da nicht aus.

(Beifall DIE LINKE, SPD)

Mein Sohn – er ist 17 – fährt jeden Morgen mit dem Fahrrad acht Kilometer zur Ausbildungsstelle. Er fährt mit Helm los und kommt auch mit Helm wieder an, aber was dazwischen ist, weiß ich nicht. Er

ist eben 17, und da sieht so ein Helm eben so aus, wie er aussieht. Er muss manchmal morgens um 5:30 Uhr losfahren, da fährt weder Bus noch Bahn, also ist die Fahrt mit dem Fahrrad im Prinzip alternativlos. Eine gute Sache – gut für den Kopf, und auch gut für die Figur im Übrigen! –, wäre da nicht das unguete Gefühl, der Kerl muss über den Bahnhof und über den Stern et cetera fahren, er muss sich mit Leuten messen, die den gleichen Weg lieber mit ihrem Privatpanzer, Marke SUV, zurücklegen. Das ändert sich im Übrigen auch nicht durch die Art des Antriebs, ob nun Diesel, Normalbenzin oder Strom oder Wasserstoff. Elektromobilität macht sicherlich die Luft in den Metropolen sauberer, sie führt aber nicht zu einer sichereren Verkehrssituation in der Stadt.

Autoverkehr, gleich welcher Art, steht auch in keiner Weise für eine wirklich demokratische Platzverteilung im Straßenverkehr, Stichwort Flächen-gerechtigkeit. Im Gegenteil: Allein die Tatsache, dass laut einer Studie von 2014, herausgegeben von der Agentur für clevere Städte und der BEST-Sabel-Hochschule in Berlin, 58 Prozent der Verkehrsfläche in Berlin für den Autoverkehr bereitgestellt werden, wohingegen Fahrradwegen 13 Prozent der Fläche zugestanden werden, spricht eine deutliche Sprache. Dabei legten laut dieser Studie nur 30 Prozent aller Berlinerinnen ihre Wege mit dem Auto zurück. Das heißt, die Infrastruktur für Mobilität ist ungleich und völlig ungerecht verteilt.

Wir brauchen eine klare Orientierung hin zu einer anderen Verkehrsplanung und einer anderen Stadtplanung: Statt der Förderung des Autoverkehrs – Stichwort autogerechte Stadt – und des ständigen Hofierens der in Teilen kriminellen Autoindustrie sollte es saubere Mobilität und Platz für alle geben, Radfahrerinnen, Rollstuhlfahrerinnen, Fußgängerinnen. Dazu brauchen wir sichere, im Übrigen auch barrierefreie Verkehrswege für alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer, die gut ausgebaut zur Verfügung stehen müssen.

In verschiedenen deutschen Großstädten, zum Beispiel in Osnabrück, wird seit 2018 das Programm der Protected Bike Lanes aufgelegt, das bedeutet geschützt vom Autoverkehr abgegrenzte, zwei Meter breite Radstreifen, die durch Poller oder andere Maßnahmen gegen ein Befahren oder Parken von Autos gesichert werden und klar vom Bereich der Fußgänger getrennt sind. Osnabrück ist damit ein Vorreiter dieses Programms in der Bundesrepublik. Dieses zunächst in einigen Städten der USA erdachte und umgesetzte Programm führt überall zu

einer erhöhten Zahl an Rad Fahrenden und zu weniger Unfällen, weniger Staus und dadurch weniger Stress.

Durch die Protected Bike Lanes können mehr Menschen auf gleicher Strecke mobil sein, da sie deutlich weniger Fläche verbrauchen, und sie führen durch das deutliche Verringern der krank machenden Autoabgase natürlich zu besserer Luft in den Städten. Das befürchtete Chaos durch die schmaleren Autostraßen hingegen bleibt aus. Deshalb ist es richtig, wenn wir in Bremen ebenfalls auf diese Infrastruktur setzen und mehrere sichere Radwege schaffen. – Besten Dank!

(Beifall DIE LINKE, SPD, Bündnis 90/Die Grünen)

**Vizepräsidentin Grotheer:** Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Strohmann.

**Abgeordneter Strohmann (CDU):** Frau Präsidentin, meine sehr geehrten Damen und Herren! Ja, heute sind wir ein wenig auf das Thema Fahrrad konzentriert, aber das ist auch in Ordnung. Ich will nur so viel sagen, wir werden diesen Antrag ablehnen, denn vom Grundsatz her, und das ist immer so, lieber Ralph Saxe: Sie fangen immer gut an, begründen das auch, und im Grundsatz ist das ja auch richtig, was hier in dem Antrag steht, aber ich sage Ihnen ganz ehrlich, und Sie haben nachher ja auch Ihren eigenen Antrag so ein bisschen widerlegt, eigentlich ist dieser Antrag eine Mogelpackung. Ich glaube, es ist uns alles nicht geholfen, hier über solche Anträge einerseits den Fahrradfahrern irgendetwas zu versprechen und andererseits aber auch, sage ich einmal, Angsträume für Autofahrer neu zu schaffen.

Wir haben einen Verkehrsentwicklungsplan, da haben wir eigentlich klar und deutlich dargestellt, wo wir Fahrradwege, Fahrradrouten, Premiumrouten ausbauen wollen, neu bauen wollen, auch zu lasten von Autostraßen, das ist alles so weit geklärt. Jetzt versuchen Sie wieder über diesen Antrag, Sondergespräche zu initiieren, in denen Sie wieder über den Beirat diskutieren und hin und her. Das kann man machen, das kann man aber auch ohne diesen Antrag machen, und ich glaube, die Beiräte haben in den letzten Jahren eigentlich da, wo sie Bedarf sahen, auch von selbst artikuliert, was sie gern möchten.

Das nächste Problem, das Sie dann nämlich haben werden, ist: Sie haben nicht ansatzweise die Finanzierung von einem Projekt oder einem Pilotprojekt

dargestellt, und Sie werden sie auch nicht darstellen, das sage ich Ihnen voraus. Wir haben jetzt schon bei der ganzen Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur ein Defizit. Gerade das Verkehrsressort wird der große Verlierer in den nächsten Haushaltsberatungen sein, und dann kommen Sie mit so einem Sonderprojekt! Deswegen, sage ich, ist das eine Mogelpackung.

Jetzt will ich Ihnen auch noch einmal etwas sagen, Sie haben die Martinistraße angesprochen, und das ist umso ärgerlicher. Wir hätten schon lange die Martinistraße mit der Straße Am Wall zu genau diesem ausbauen können, wie Sie wollten. Wir hatten die Finanzierung, das war im Innenstadtkonzept 2025. Da haben Sie sich – damals noch Rot-Grün – gegenseitig im Wege gestanden, und es ist eine Forderung der CDU seit acht Jahren mittlerweile: Warum machen wir nicht Martinistraße/Am Wall einen Ringverkehr, verengen die Straßen auf zweispurig, das reicht, machen das also als Einbahnstraße, eine Fahrradspur, eine Autospur, breite Promenade, kurzer Übergang zur Schlachte, wunderbar, und das Gleiche dann noch einmal Am Wall? Dann hätten wir die parkenden Autos da nicht stehen, die Fahrradfahrer wären auf der anderen Seite, man könnte im Grunde genommen den Wall vernünftig zum Spaziergehen, zum Sitzen oder so etwas ausbauen. Das ist eine alte CDU-Forderung.

Die Reaktion darauf war von Ihnen, also damals noch von der rot-grünen Koalition, die Ablehnung. Sie haben lieber ein paar Klappstühle aufgebaut und freies WLAN gemacht. Klar, das war ja das, was nicht funktioniert hat, aber Sie fordern solche Sachen dann wieder im Antrag. Sie hätten schon längst die Möglichkeiten gehabt, das zu machen. Deswegen sage ich Ihnen ganz ehrlich, für uns ist es eine Mogelpackung, ich finde es nicht in Ordnung, und deswegen werden wir diesen Antrag ablehnen.

Hier ist noch ein Redemanuskript zur GEWOBA, ich weiß nicht, wem es gehört.

(Heiterkeit)

Also, das habe ich nicht vorgelesen. – Danke!

(Beifall CDU)

**Vizepräsidentin Grotheer:** Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Schäck.

**Abgeordneter Schäck (FDP):** Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen, lieber Herr Saxe! Ich hatte eben bei Ihrem Redebeitrag den Eindruck, dass Sie mir in den Mund legen möchten, dass ich gesagt hätte, Fahrradfahrer seien die rüpelhaftesten Verkehrsteilnehmer. Das habe ich an keinem Punkt meiner Rede so gesagt. Ich habe gesagt, dass Fahrradfahrer ebenso wie Autofahrer durch rüpelhaftes Verhalten auffallen und wir gemeinsam schauen müssen, dass wir, wie wir es bei den Autofahrern machen, auch bei Fahrradfahrern schauen, dass sich alle an Regeln und Gesetze halten.

Sie möchten jetzt mit Ihrem Antrag bei dem Thema Protected Bike Lanes darauf hinwirken, dass mehr Fahrradstreifen eingerichtet werden, die durch räumliche Trennung – durch Poller, wie auch immer – klar vom Autoverkehr getrennt werden, und auch wenn das bei vielen Maßnahmen, zum Beispiel beim hinteren Teilstück der Parkallee gerade nicht passiert ist, freue ich mich, dass Sie jetzt diese Richtung einschlagen.

Auch wir haben in unserem Wahlprogramm bereits vor einem Jahr gefordert, dass Fahrradfahrer gerade nicht auf Autostraßen gelenkt, sondern räumlich von den Autofahrern getrennt werden sollen, und ich glaube, es ist in unser aller Sinne, dass wir die Fahrradfahrer gerade als die im Vergleich zu den Autofahrern schwächeren Verkehrsteilnehmer deutlich vor den Gefahren schützen. So weit, so unterstützenswert, also bis hierhin wären wir dabei!

Jetzt schreiben Sie in Ihrem Antrag allerdings Folgendes, ich zitiere: „Eine zunehmende Einrichtung solcher Angebote ist gut geeignet, Staus für den motorisierten Individualverkehr zu vermeiden, weil sie den Autoanteil durch attraktive Angebote spürbar zu verringern hilft. Protected Bike Lanes können auf der gleichen Fläche mehr Menschen befördern als Autospuren.“

Da drängt sich uns der Eindruck auf, dass es Ihnen jetzt gerade nicht darum geht, Protected Bike Lanes dort zu schaffen, wo entsprechender Platz dafür wäre, sondern dem Autoverkehr insbesondere auch über den Verkehrsentwicklungsplan hinaus weitere Straßen zu entziehen und für die Fahrradnutzung umzuwidmen. Das wird den Verkehr und auch die Staus nicht reduzieren, sondern im Gegenteil das Ganze weiter zuspitzen, und das ist alles andere als klug in Bezug auf einen flüssigen Verkehrsfluss in Bremen.

(Beifall FDP)

Wir Freien Demokraten gehen auch davon aus, dass sich der prozentuale Anteil der Autos im Straßenverkehr möglicherweise verändern wird. Er wird sich verringern – das hat auch etwas damit zu tun, wie attraktiv die Angebote gerade im Bereich des ÖPNV sind –, aber wir gehen auch davon aus, dass das Auto mindestens noch in den nächsten 20 bis 30 Jahren zum Mix an Verkehrsmitteln in Bremen dazugehört und daher auch in den entsprechenden Planungen so berücksichtigt werden sollte.

So sinnvoll die Einrichtung von Protected Bike Lanes auch ist, so sehen wir in Ihrem Antrag einige versteckte Hinweise auf Maßnahmen, die den Autofahrern weiteren Raum nehmen sollen. Das wird letzten Endes zu mehr Staus führen und die Stadt weiter lahmlegen, und das ist nicht zielführend, weder im Sinne eines Verkehrsflusses noch im Sinne der Umwelt.

Zusammengefasst: Grundsätzlich ist das die richtige Richtung, grundsätzlich sind Protected Bike Lanes ein Ansatz, den auch wir schon vor einem Jahr im Wahlprogramm gefordert haben. Wir freuen uns, dass Sie jetzt auch stärker in diese Richtung denken und arbeiten, allerdings drängt sich uns der Eindruck auf, dass das Gesamtkonzept, das dahintersteht, entweder noch nicht zu Ende gedacht oder aber mindestens so vage ist, dass wir im Moment nicht so ganz genau wissen, welchem Thema wir dort eigentlich zustimmen und was das in letzter Konsequenz auch für den Autoverkehr in Bremen bedeutet. Deswegen haben wir uns entschlossen, uns bei diesem Antrag zu enthalten. – Vielen Dank!

(Beifall FDP)

**Vizepräsidentin Grotheer:** Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Saxe.

**Abgeordneter Saxe (Bündnis 90/Die Grünen):** Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Erst einmal habe ich mich wieder über diesen Beitrag der FDP gefreut, weil ich schon grundsätzlich finde, wir haben uns verrenkt, so weit, wie wir auseinander waren. Es ist jetzt zumindest so, dass sich unsere Unterschiede in einem angenehm sportlichen Rahmen bewegen, sodass es bei mir nicht mehr zu großen Schmerzen und Verrenkungen führt.

Ich will einmal etwas Grundsätzliches am Anfang sagen, es kommt mir manchmal, wenn wir über die Enquetekommission zum Klima reden, wenn wir

über die Verkehrswende reden, so vor: Ja, das wollen wir, wir wollen die Klimaziele erreichen, ja, wir wollen eine Verkehrswende, nur wenn es ganz konkret wird, dann allerdings habe ich das Gefühl, machen Sie doch nicht richtig bei der ganzen Geschichte mit. Es ist für mich vollkommen klar, dass ein wirksamer Klimaschutz und eine Verkehrswende nicht ohne Schmerzen sein werden. Sie aber versuchen, so zu tun, als ginge das, als könnte man mit technischen Lösungen, ich sage einmal, den Klimaschutz herstellen. Nein, das werden wir nicht erreichen können, und wir werden auch die Verkehrswende nicht erreichen können, wenn wir im Prinzip alles so lassen, wie es ist, und ein paar nette technische Verbesserungen machen. So wird es nicht gelingen.

Verkehrswende – Wende heißt ja Wende! – bedeutet am Ende schon, dass wir etwas wesentlich verändern, und da spielen natürlich die Haushaltsmittel eine größere Rolle, also wie viel Geld wir den unterschiedlichen Verkehrsträgern geben. Es spielt aber auch wirklich eine Rolle, wie viel Fläche wir den Verkehrsträgern geben, und dazu werden wir, glaube ich, wenn man die Flächen in Bremen einmal nachrechnet, wie viel für den motorisierten Individualverkehr vorhanden ist und wie viel für den Fuß-, Rad- und öffentlichen Nahverkehr, ein riesiges Missverhältnis feststellen.

Wenn wir tatsächlich eine Verkehrswende erreichen wollen – Verkehrswende dann hin zu den Trägern des Umweltverbundes –, dann geht es nicht zu sagen, aber die Flächen lassen wir jetzt einmal genauso wie vorher. Da fängt dieser Ansatz an, und da fängt er auch an wehzutun, das weiß ich, denn dafür muss ja irgendeine Fläche her. Wir wollen nicht irgendwelche Grünstreifen dafür wegnehmen, wir wollen nicht Fußwege dafür wegnehmen, sondern wir wollen es da wegnehmen, wo es unserer Ansicht nach für eine Verkehrswende zu viel Infrastruktur gibt, und zur Infrastruktur des Autoverkehrs muss man einfach anerkennen: Wenn man durchzählt, wenn die Autos an einem vorbeifahren, wie viele Menschen denn in so einem Auto sitzen, dann wird man feststellen, es ist normalerweise eine Fahrerin oder ein Fahrer, der Durchschnitt ist 1,1, soweit ich weiß, und wenn die Autos am Straßenrand stehen, stehen sie da 23 Stunden und 15 Minuten.

Das heißt, öffentlicher Raum wird nicht so besonders effektiv durch diese Art der Mobilität genutzt. Da fängt unser Ansatz an, wir sagen Umverteilung. Ja, das ist ein ganz schlimmes Wort in diesem Land,

wir wollen auch Fläche umverteilen. Dass das wehtut, verstehe ich, und dass dann die CDU zwar auch immer von der Verkehrswende redet, aber wenn der Schwur zur Verkehrswende gemacht wird, wieder einmal bei jedem einzelnen Detail nicht dabei ist, das habe ich jetzt eben zur Kenntnis genommen. Ich warte auf Ihre Beiträge, mit denen Sie wirklich einmal nicht nur technische Verbesserungen vorschlagen, die auch wichtig für die Verkehrswende sind, sondern auch Maßnahmen vorschlagen, die im Sinne einer Verkehrswende wirklich wehtun müssen.

Wir haben die geschützten Fahrradstreifen jetzt nicht bremenweit vorgeschlagen, sondern wir haben gesagt, wir wollen es einmal ausprobieren, wir wollen unsere Erfahrungen damit machen. Klar ist auch, das sind verkehrslenkende Maßnahmen mit Stadtteilbezug, da haben wir nach dem Beirätegesetz die Beiräte zu beteiligen, wir haben die Stadtteile dabei mitzunehmen, und wenn die sagen, nein, eine Parkallee – als Beispiel, da gab es viel Gegenwind! –, das wollen wir nicht, dann machen wir das eben auch nicht, sondern man kann nur Einvernehmen miteinander herstellen, aber noch einmal: Wenn Sie die Verkehrswende wirklich ernst nehmen, dann erwarte ich von Ihnen auch irgendwann einmal ernste Vorschläge in Bezug auf das, was darin außer Verkehr auch noch steht, nämlich Wende. Da ist für mich immer noch manchmal Ratlosigkeit, manchmal Kopfschütteln, manchmal nehme ich wahr, dass zumindest ein Stück weit die Erkenntnis da ist, dass wir diesen Weg gehen müssen. Wenn aber die Konsequenz des Handelns gefordert ist, wird am Ende nicht gehandelt, und das machen wir mit diesem Antrag anders.

Wir wollen dieses Modellprojekt ausprobieren. Wir wollen das an drei, vier Standorten mit den Beiräten zusammen ausprobieren, unsere Erfahrungen damit machen und es dann, wenn wir gute Erfahrungen gemacht haben, im Stadtgebiet weiter ausweiten. Das ist das Ziel dieses Antrags. – Danke!

(Beifall Bündnis 90/Die Grünen)

**Vizepräsidentin Grotheer:** Als nächste Rednerin hat das Wort Frau Bürgermeisterin Dr. Schaefer.

**Bürgermeisterin Dr. Schaefer:** Sehr geehrte Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Als ich nach Bremen gekommen bin, habe ich zuerst einmal festgestellt: Toll, hier gibt es Radwege! Das war bei uns in der Kommune nicht der Fall, und auch heute kann man noch feststellen, dass es sie nicht

überall gibt, wenn man nämlich sieht, wie Touristen auf den schönen roten Fahrradwegen stehen und völlig erstaunt sind, wenn sie weggeklingelt werden. Es ist aber auch klar, wenn wir über die Sicherheit von Fahrradfahrern und Fußgängern sprechen, jetzt ist Frau Ahrens gerade nicht hier –

(Abgeordneter Bensch [CDU]: Doch, dort!)

Oh, Entschuldigung, sie sitzt hinter mir! Sie hatte ja vorhin auch zu Recht eingefordert, dass Fußgänger sich auch sicher fühlen müssen, und dann ist es ganz sicher so, dass Protected Bike Lanes eine gute Möglichkeit sind.

Ich gehöre selbst zu den Durchschnittsfahrradfahrern, das heißt, wenn ich auf der Straße fahre, dann gehöre ich ehrlich gesagt schon ein bisschen zu denen, die Angst haben, wenn die Autos hinter mir sehr nahe vorbeifahren oder die Straßenbahnen fahren. Natürlich gibt es Kampftradler, aber es gibt auch rücksichtslose Fußgänger, die bei Rot über die Straße laufen, und es gibt natürlich auch Autofahrer, die keine Rücksicht nehmen. Ich glaube, es macht überhaupt keinen Sinn, die einzelnen Teilnehmer im Straßenverkehr gegeneinander auszuspielen, sondern der Appell muss doch erst einmal sein: Nehmt alle gegenseitig Rücksicht aufeinander!

Geschützte Radwege, sogenannte Protected Bike Lanes, bieten eine sichere Abgrenzung und eine klare Trennung des Radverkehrs sowohl zum Kfz-Verkehr als auch zum Fußgängerverkehr, und sie schließen damit auch eine Lücke im Instrumentenkasten der klassischen Radinfrastruktur. Ein baulicher Radweg ist zwar durch einen Bordstein vom Kfz-Verkehr getrennt, allerdings ist die Abgrenzung zum Gehweg nicht immer ausreichend, und dann kommt es eben zu den Konflikten mit den Fußgängern und Radfahrern. Ein Radfahrstreifen auf der Fahrbahn ist durch einen Bordstein vom Gehweg getrennt, Rad fahrende sind gut sichtbar für den Kfz-Verkehr und daher sicher unterwegs. Allerdings sind die Rad fahrenden nur durch eine Markierung vom Kfz-Verkehr getrennt, wodurch sich dann doch eine Vielzahl von Radfahrern unsicher fühlt, und besonders ärgerlich ist es, meine Damen und Herren, wenn dann auf den Radfahrstreifen auch noch Autos parken. Auch davor bietet eine Protected Bike Lane Schutz.

Protected Bike Lanes können sich anbieten, um Verbesserungen der bestehenden Radinfrastruktur ohne größere Umbaumaßnahmen zu erreichen. In

mehreren Städten in Deutschland laufen zurzeit Versuche mit Protected Bike Lanes, unter anderem gibt es in Berlin vier Pilotversuche, es sollen 20 weitere hinzukommen. Die Versuche umfassen eine umfangreiche Evaluation auch zu technischen Aspekten wie der Haltbarkeit der Materialien, und in Kopenhagen werden in der Regel sowohl zwischen dem Gehweg und dem Radweg als auch zwischen dem Radweg und der Fahrbahn Bordsteine gesetzt. In Hamburg wird mit einer ähnlichen Variante experimentiert. Beides ist mit einem ziemlich hohen Aufwand verbunden.

Jetzt wurde vorhin von Ihnen kritisiert, Herr Strohm: Warum habt ihr das denn nicht schon lange gemacht? Ihr hättet das doch schon umsetzen können! Jetzt lernen wir ja gerade, dass es in den anderen Städten auch erst einmal alles Pilotprojekte sind, und das hat auch einen Hintergrund: Das Bundesverkehrsministerium hatte in der Vergangenheit aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht eine kritische Haltung gegenüber Protected Bike Lanes, sie wurden also nicht wirklich befördert. Das hat sich zum Glück mittlerweile geändert. Beim Bundesländer-Arbeitskreis „Fahrradverkehr“ am 13. November 2019 hat das BMVI sich dahin gehend geäußert, dass viele Varianten von Protected Bike Lanes zulässig seien. Also, erst jetzt gibt es eigentlich auch vom Bund den Segen, auch wirklich Protected Bike Lanes einzurichten, und ich denke, wir sind uns auch einig darin, dass das wichtig ist.

Wie sehen die Pilotprojekte aus? Einmal werden Betonbarrieren eingebaut, einmal Poller, einmal Baken. Das Variantenspektrum ist breit, und ich glaube, wir tun gut daran, diese Erfahrungen der anderen Städte hinsichtlich der Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten, die Eignung für die Straßenreinigung, die Haltbarkeit und den Unterhaltungsaufwand zu berücksichtigen und uns das ganz genau anzuschauen. Wir beobachten daher die Versuche in anderen Städten mit großem Interesse.

Für Protected Bike Lanes setzt der Antrag die richtigen Rahmenbedingungen. Wir werden Protected Bike Lanes dort umsetzen, wo Flächen für den motorisierten Individualverkehr überproportioniert sind und auch nicht für die Beschleunigung des ÖPNV eingesetzt werden können. Wir werden prüfen, welche Straßen für Protected Bike Lanes geeignet sind und wo ihr Einsatz sinnvoll ist. Die Martinstraße wurde genannt. Herr Strohm, Sie haben gerade den Wall genannt. Wir wollen Am Wall – das wissen Sie ja – auch eine Fahrradpremiumroute einrichten. Ich freue mich daher, dass Sie das

als sehr sinnvoll unterstützen, und es gibt die Initiative „Platz da!“, die zum Beispiel die Friedrich-Ebert-Straße favorisiert.

Also, wir werden prüfen, wo wir Protected Bike Lanes in Bremen einsetzen und ausbauen können, und daher unterstütze ich diesen Antrag außerordentlich. – Vielen Dank!

(Beifall SPD, Bündnis 90/Die Grünen, DIE LINKE)

**Vizepräsidentin Grotheer:** Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Schäck.

**Abgeordneter Schäck (FDP):** Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Herr Saxe, Sie haben eben so herübergeschaut und gesagt, na ja, die Opposition äußere sich irgendwie immer wieder sehr positiv, aber wenn es dann ernst werde, ziehe man dann doch zurück und möchte nicht so ganz und nicht so richtig. Am Ende ist es eine Frage der Umsetzung, und was passiert, wenn der Autoverkehr nicht mehr genügend Platz hat, das sehen Sie jeden Abend in der Überseestadt! Dort brauchen Sie nämlich, wenn Sie abends nach Hause wollen, für eine Strecke aus der Überseestadt nach Schwachhausen, für die Sie am Sonntag vielleicht zehn Minuten brauchen, eineinhalb Stunden. Das ist die wirkliche Umweltverschmutzung, weil der Verkehr nicht fließt, sondern die Autos dort mit laufendem Motor im Stau stehen.

(Beifall FDP, CDU)

Letztendlich kann man natürlich sagen, wir verursachen jetzt so lange Stau, bis die Menschen alle auf das Fahrrad umgestiegen sind, aber sie tun es ja augenscheinlich nicht.

Der große Unterschied ist, glaube ich, die Frage, ob man eine ideologische oder eine funktionierende Verkehrswende möchte. Zur Lebensrealität in Bremen gehört eben nicht nur der 25-jährige Student, der jeden Tag zehn Kilometer mit dem Fahrrad durch die Stadt fährt, sondern wir haben auch die Mutter in Huchting, die in Bremen-Nord arbeitet und zwischendurch noch ihr Kind abholen muss, und wir haben genauso das Rentnerhepaar aus Oberneuland, das auf das Auto angewiesen ist, um überhaupt noch am Leben teilhaben zu können.

Letztendlich ist meine persönliche Einschätzung, dass wir natürlich eine Verkehrswende möchten, aber eine Verkehrswende wird niemals gegen die Menschen in dieser Stadt funktionieren, sondern nur gemeinsam mit den Menschen. Das ist, glaube

ich, der große Unterschied, der Sie und uns an dieser Stelle trennt. – Vielen Dank!

(Beifall FDP, CDU)

**Vizepräsidentin Grotheer:** Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor.

Die Beratung ist geschlossen.

Wir kommen zur Abstimmung.

Wer dem Antrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, der SPD und DIE LINKE mit der Drucksachen-Nummer [20/86 S](#) seine Zustimmung geben möchte, den bitte ich um das Handzeichen.

(Dafür SPD, Bündnis 90/Die Grünen, DIE LINKE)

Ich bitte um die Gegenprobe.

(Dagegen CDU, M.R.F., Abgeordneter Beck [AfD])

Stimmenthaltungen?

(FDP)

Ich stelle fest, die Stadtbürgerschaft stimmt dem Antrag zu.

**Bremer Sport- und Wettkampfbereich an der Bremer Universität**  
**Antrag der Fraktion der FDP**  
**vom 3. Dezember 2019**  
**(Drucksache [20/90 S](#))**

Wir verbinden hiermit:

**Universität in Bewegung - ganzheitliches Zukunftskonzept für universitäre Sportstätten entwickeln**  
**Antrag der Fraktion der CDU**  
**vom 28. Januar 2020**  
**(Drucksache [20/116 S](#))**

Dazu als Vertreter des Senats Herr Staatsrat Fries.

Die Beratung ist eröffnet.

Als erste Rednerin hat das Wort die Abgeordnete Frau Bergmann.

**Abgeordnete Bergmann (FDP):** Sehr geehrte Frau Präsidentin, meine sehr verehrten Damen und Herren! Wenn man Menschen fragt, wie sie gern ihre Freizeit verbringen, dann reden ganz viele vom

Sport, den sie allein, mit Kollegen, im Verein, mit Freunden oder ganz für sich allein machen, manche sprechen über ihre mediale oder aktive Teilnahme bei Sportwettkämpfen. Beim Sport fühlen sie sich lebendig, erleben Freude, Lust, Stolz, Herausforderung und Begeisterung. Wer sich in einem Verein engagiert, erlebt zusätzlich das Teamgefühl.

Sport wirkt sich individuell und gesellschaftspolitisch positiv aus, und zwar auf die Gesundheit, das Ernährungsverhalten, das Selbstwertgefühl, die Selbstwahrnehmung, auf unser Gehirn, auf Leistungs- und Wettkampffähigkeit, auf Leistungslust und Lebensfreude und auf strategisches Denken, Frustrationsvermögen und auf die so wichtig gewordene Frage der Integration und Inklusion und des sozialen Zusammenhalts. Daher ist es die Aufgabe der Politik, die Rahmenbedingungen dafür zu schaffen, dass der Sport in unserer Stadt seinen verdienten Raum bekommt.

Bei der Diskussion um die Sanierung der Unisportstätten lag der Fokus bisher auf dem Unibad, das wir Freien Demokraten sehr gern erhalten würden. Die CDU blickt jetzt nach vorn und legt einen differenzierten und punktgenauen Antrag vor, der nach einem Gesamtkonzept für die strukturelle und funktionale Einheit des Sportzentrums auf dem Unicampus fragt, und wir unterstützen diesen Antrag ausdrücklich. Der Schaden wäre groß, wenn es nicht gelänge, das, was dort im Kontext vom Hochschulsport gewachsen ist, in die Zukunft hinüberzuführen, und das wäre nicht nur für die Universität so, sondern auch für den Vereins- und den Schulsport.

Jetzt kann man das bedarfsstillend machen, aber man kann auch eine großzügige Infrastruktur für alle Bedarfe schaffen, und wir möchten Sie gern dazu einladen, einmal den Blick dafür zu weiten. Wie wäre es, wenn wir in Bremen ein eigenes Sport- und Wettkampfbereich schaffen würden, das dem gesamten Sport in Bremen neue Möglichkeiten und Perspektiven eröffnen würde? Bisher finden ja größere Wettkämpfe in der ÖVB-Arena oder in der Messehalle statt, aber das ist bei vielen kommerziellen Wettkämpfen von den Vereinen und Verbänden einfach finanziell nicht darstellbar. In der Folge bewerben sich dann eben die ökonomisch starken, also kommerziellen Sportarten. Als Fraktion der FDP hielten wir es für attraktiv, wenn internationale Wettkämpfe für alle Sportarten in Bremen ermöglicht würden, wenn wir Fort- und Ausbildungsmaßnahmen auch für eine große Anzahl von Personen anbieten könnten, und auch,

wenn aktuelle Sporttrends einer breiten Masse vorgestellt werden könnten. Das wäre damit möglich.

(Beifall FDP)

Wettkampf- und Sportstätten werden üblicherweise da errichtet, wo zum einen junge Menschen sind und wo die Verkehrsinfrastruktur passt, also häufig an Universitäten, und das passt auch an der Bremer Universität mit dem Anschluss an die A 27, der Straßenbahnlinie 6 in Richtung Flughafen und der zukünftigen Bahnstation hervorragend. In immer mehr Städten werden Universitäten durchgeführt, und weltweit ist ein Trend zu beobachten, dass der Hochschulsport zunehmend Austragungsmittelpunkt für den Sport überhaupt wird, das kennt man zum Beispiel aus den USA. An der Bremer Universität war der Hochschulsportverein ein entscheidender Brückenpfeiler, um den Sport mit der Gesellschaft zu verflechten. Universität, Hochschulsport, Sport, das sollte auch in Bremen ein Dreiklang bleiben.

Meine Gespräche in den letzten Wochen haben mir bestätigt, dass die Sportwelt die grundsätzliche Diskussion über ein solches Zentrum außerordentlich begrüßen würde und dass viele eine großzügige Wettkampfinfrastruktur für dringend erforderlich halten. Dass so ein Projekt im finanzschwachen Bremen natürlich ein mutiges Bekenntnis zum Leistungs- und Breitensport bedeutet, planerischen Vorlauf und auch einen gesellschaftlichen Dialog voraussetzt, liegt auf der Hand. Ob das am Ende tatsächlich realisierbar ist, wir wissen es nicht, das muss eine offene Diskussion zwischen der Universität, den Ressorts Bildung, Sport und Bau und der Politik sein. Uns ist es aber wichtig, dass wir den gesellschaftlichen Dialog erst einmal breit halten und den Gedanken für eine großzügig ausgestattete Wettkampfhalle inkludieren, prüfen und die Kosten ermitteln. Ich finde, das haben sich unsere Sportler in Bremen verdient.

(Beifall FDP – Glocke)

Ein großzügiges und weit gedachtes Leuchtturmprojekt braucht natürlich Mut, es kann sich aber langfristig auch als herausragender Magnet für den ganzen norddeutschen Raum entpuppen. Insofern würde ich mich freuen, wenn Sie unserem Antrag zustimmen würden. – Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

(Beifall FDP)

**Vizepräsidentin Grotheer:** Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Lübke.

**Abgeordneter Lübke (CDU):** Frau Präsidentin, meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich glaube, in einem Punkt sind wir uns alle einig: Wir brauchen in unserer Stadt moderne funktionsfähige Sportstätten für das Training, aber auch für den Wettkampf, und natürlich gehören auch die Sportstätten an der Uni dazu.

(Beifall CDU)

Ich glaube, wir sind uns auch einig, dass das Sportzentrum an der Universität eine ganz bedeutende Position in der Bremer Sportlandschaft einnimmt. Die Sportanlagen sind von zentraler Bedeutung, unter anderem für den Hochschulsport, für allgemeinbildende Schulen aller Jahrgänge, für die sportbetonte Schule Ronzelenstraße, für diverse Sportvereine im organisierten Sport sowie für die in Zukunft hoffentlich wieder stattfindende Ausbildung zu Sportlehrer. Die universitären Sportanlagen sind also von morgens bis abends ausgelastet und übernehmen damit eine wichtige bildungs- und gesellschaftspolitische Aufgabe in unserer Stadt. Außerdem sind diese Sportstätten auch von herausragender Bedeutung für den Wettkampfsport sowohl regional als auch überregional, was sich an einer Vielzahl sowohl national als auch international ausgetragener Wettkämpfe festmacht.

Ich glaube, wir sind uns auch in dem Punkt einig – das ist ja die aktuelle Faktenlage –, dass die Sportstätten an der Universität massiv sanierungsbedürftig sind. Nicht alle, aber sehr, sehr viele Sportstätten und vor allem Sporthallen sind in einem katastrophalen Zustand, sodass ich bei einigen Sporthallen jeden Gastverein verstehen kann, der bei einem Punktspiel in einer solchen Halle ist, dass er seine Sachen packt und wieder nach Hause fährt.

Um es bei der Universität einmal auf den Punkt zu bringen: Wer sich dort die maroden Sportstätten anschaut, kann nur zu dem Ergebnis kommen, die Rahmenbedingungen für den Sport an der Universität sind zurzeit eine einzige Katastrophe. Das eigentliche Problem, das wir hier alle lösen müssen, ist doch, wie wir den massiven Sanierungsstau unter Einbeziehung aller Sportstätten für alle Sportarten in Bremen und hier im herausragenden Fall der Sportstätten an der Universität beheben.

Ich glaube, wir brauchen als Erstes zunächst einen Bedarfsplan. Welche Bedarfe hat der Hochschulsport, welche Bedarfe haben die Schulen, welche

Bedarfe haben die Sportvereine, der neu einzurichtende Studiengang Sportpädagogik? Welche Bedarfe hat der Bundesstützpunkt Rhythmische Sportgymnastik, der ja auch in den Komplex fällt, welche Bedarfe haben die Bürgerinnen und Bürger vor Ort, welche Bedarfe hat der Breiten-, Leistungs- und Wettkampfsport?

Danach brauchen wir einen einheitlichen Plan mit einem verlässlichen realistischen Zeitkorridor. Dort stellt sich dann die Frage: Brauchen wir Neubauten und/oder Sanierung oder Umbauten? Bei der Beantwortung dieser Frage müssen alle genannten beteiligten Akteure miteinbezogen werden. Danach muss es ein verlässliches Konzept, ein Übergangskonzept und darin enthaltene Ausweichmöglichkeiten für alle Sportarten beziehungsweise für alle Akteure geben.

Meine Damen und Herren, wir als Fraktion der CDU finden, es kann und darf nicht sein, dass der Sport darunter leiden muss, dass die universitären Sportanlagen in den letzten Jahren regelrecht kaputtgespart wurden.

(Beifall CDU)

Wir wollen prüfen lassen, wie die im Bremer Hochschulgesetz verankerte Aufgabe der Hochschule zur Sportförderung durch eine Verlängerung der Kooperation zwischen dem Verein für Hochschulsport und der Universität weiter ausgebaut werden kann.

Wir als Fraktion der CDU finden, wir brauchen ohne Zweifel moderne, funktionelle, leistungsgerechte Sportstätten für den Breiten-, Leistungs- und Wettkampfsport, und zwar dringend. Die Zeit drängt, einige Sportanlagen an der Universität sind zurzeit nur noch eingeschränkt nutzbar, was ohnehin schon ein Trauerspiel ist. Wir dürfen nicht zulassen, dass die Sportstätten an der Uni überhaupt nicht mehr nutzbar sind.

Meine Damen und Herren, wir als Fraktion der CDU sind der Auffassung, wir können es dem organisierten Sport nicht mehr länger zumuten, dass der Sport mit seinen vielen Ehrenamtlichen und seiner herausragenden Funktion für die Gesellschaft, für die Gesundheit und für die Integration in maroden Sportstätten untergebracht ist. Ich habe es eben schon erwähnt, die Sportanlagen ragen dabei ganz besonders heraus, weil sie für uns als Fraktion der CDU ein ganz bedeutendes zentrales Infrastrukturprojekt für den Breitensport, für den

Leistungssport, den Schulsport und für den Wettkampfsport sind. Das ist die absolute Basis, das sind die Rahmenbedingungen, die wir dem Sport zur Verfügung stellen müssen, und daher ist es keine Frage der Sinnhaftigkeit, sondern eine Frage der Wertschätzung. Der Sport hat es verdient. – Herzlichen Dank!

(Beifall CDU)

**Vizepräsidentin Grotheer:** Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Zimmer.

**Abgeordneter Zimmer (DIE LINKE):** Frau Präsidentin, werte Abgeordnete! „No Sports“, so oder so ähnlich beantwortete der englische Premier Winston Churchill die Frage, ob, wann und wie viel Sport er treibe. Anders formulierte es ein sächsischer Politiker – den Namen habe ich jetzt gerade vergessen – in den Fünfzigerjahren des letzten Jahrhunderts, als er die Losung ausgab, jeder Mann und wohl auch jede Frau solle regelmäßig mindestens einmal in der Woche Sport treiben. Sport, maßvoll betrieben, ist anerkanntermaßen eine gute Sache, er stärkt beziehungsweise erhält die Gesundheit, er fördert das Selbstwertgefühl sowie die Frustrationstoleranz, schafft gemeinsames Erleben und vieles mehr.

Ein Sportangebot, welches in die Breite wirkt, aber auch den Leistungssport fördert, braucht funktions-tüchtige Sportstätten, gut ausgebildete Sportpädagoginnen, handlungsfähige Vereine und dergleichen. Dies sicherzustellen ist eine gesellschaftlich notwendige Aufgabe, Teil der Daseinsvorsorge und somit Teil der Grundversorgung. Die Sportanlagen der Universität Bremen stellen für den Hochschulsport, aber auch für den Schulsport und den Vereinssport im Umfeld eine unverzichtbare Basis dar. Außerdem sind funktionierende Sportanlagen an der Universität eine notwendige Voraussetzung, um den Betrieb eines Studiengangs Sportpädagogik wieder aufnehmen zu können.

Laut Bericht der Universität an den Wissenschaftsausschuss der Bremischen Bürgerschaft ist der bauliche Zustand der Anlagen jedoch in einem höchst bedenklichen Zustand, eine grundlegende Sanierung ist dringend geboten. In einer Studie der Bremer Universität wurde konstatiert, dass die Sportstätten nicht mehr den notwendigen baulichen und energetischen Standards sowie den technischen Vorschriften entsprechen und in einem erheblichen Maße kernsanierungsbedürftig seien.

Akute Schäden liegen laut Angaben der Universität unter anderem bei der reparaturbedürftigen Heizung, der Belüftung, dem Brandschutz, den Sanitäranlagen sowie dem maroden Hallenschwingboden vor, der an einigen Stellen einzubrechen droht. Laut Berechnungen der Universität sind für eine komplette Kernsanierung des Sporthallenbereichs inklusive Außensportanlage circa 15 Millionen Euro veranschlagt. Im Bericht wird seitens der Universität vorgeschlagen, zeitnah eine Komplett-sanierung vorzunehmen, deren Dauer auf mindestens dreieinhalb Jahre veranschlagt wird. So weit, so schlecht!

Umso erfreulicher ist der aktuelle Stand der Entwicklung: In einem Gespräch im Januar 2020 zwischen den betreffenden Staatsrätinnen der Ressorts Wissenschaft, Bildung und Sport und der Universität zum Thema Sportstätten wurden konkrete zeitnahe Schritte verabredet. Demnächst werden erste Ergebnisse dieser Studie über die Kosten und Machbarkeit einer Kernsanierung erwartet. Eine ressortübergreifende Arbeitsgruppe zum Thema wurde gegründet, des Weiteren ist die Schaffung einer Planungskommission für das Studienangebot Sport geplant. Bei diesen Gesprächen ist uns neben baulichen, finanziellen und sicherheitstechnischen Fragen vor allem wichtig, dass alle Beteiligten gehört und einbezogen werden.

Das Angebot des Vereins für Hochschulsport muss räumlich abgesichert werden, eine zeitnahe Wiedereinführung eines Studiengangs Sportpädagogik muss ermöglicht werden, der Schul- und Vereins-sport, der aktuell in den Sportanlagen der Universität durchgeführt wird, muss ebenfalls abgesichert werden. Ob eine Sanierung oder ein Neubau der Sportanlagen die sinnvollere Alternative ist, machen wir vom Ausgang dieser Studien und dem gemeinsamen Gespräch aller Beteiligten abhängig. Wir lehnen deshalb den Antrag auf einen kompletten Neubau der Sportanlagen zu diesem Zeitpunkt ab. – Danke!

**Vizepräsidentin Grotheer:** Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Öztürk.

**Abgeordneter Öztürk (Bündnis 90/Die Grünen):** Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Wir haben die Debatte darüber im dazugehörigen Ausschuss für Wissenschaft, Medien, Informationsfreiheit und Datenschutz, aber auch in der Sportdeputation, mehrfach gehabt, wir reden jetzt nicht zum 1. Januar Mal über dieses Thema. Wir alle wissen, in welchem Zustand die Sportanlagen der Uni sind. Sie sind 40 Jahre alt, sie sind marode, der

Wettkampfbetrieb ist massiv eingeschränkt, und wir müssen das Ganze jetzt auch in Anbetracht der beiden vorliegenden Anträge in ganz anderen Kategorien denken. Die Mängel kann man nicht von heute auf morgen beheben, das ist nun einmal Fakt. In der Zwischenzeit gab es ja mehrere Gespräche, ich würde gern einmal kurz das eine oder andere benennen wollen.

Es gab ein Auftaktgespräch zwischen den Staatsrätinnen und Staatsräten der Ressorts Wissenschaft, Bildung und Sport zu dem Thema, das bereits im Januar stattgefunden hat. Es ist eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben worden. Wir warten alle auf die Ergebnisse, denn nur mit den Ergebnissen aus der Machbarkeitsstudie können wir uns auf den Weg machen und schauen, in welchem Umfang eine Sanierung oder aber ein Neubau möglich ist. Ich glaube, wir kommen um diese Debatte nicht herum, uns das ganz genau anzusehen und uns auch an den Bedarfen zu orientieren, die notwendig sind. Eine ressortübergreifende Arbeitsgruppe ist mittlerweile eingesetzt, und der nächste Termin ist, glaube ich, für März vorgesehen. Es ist vereinbart, dass die Bedarfe entsprechend dargestellt werden.

Jetzt muss man sich einmal ganz genau anschauen, worüber wir eigentlich konkret reden. Wir reden bezogen auf diese gesamte Anlage über drei Sporthallen im Zentralbereich, eine Turnhalle, eine Gymnastikhalle, eine Sporthalle an der Grazer Straße, zwei Hallen für die rhythmische Sportgymnastik – immerhin Bundesstützpunkt! –, einen Ballettsaal, zwei Rasenplätze im Außenbereich, einen Platz mit Kunststoffboden, eine Beachvolleyballanlage und vier Tennisplätze. Diese gesamte Dimension ist das eine, das betrifft die Außensportanlagen.

In den Hallen findet sehr viel Schulsport statt, es sind über 1 600 Schulsportstunden im Monat, die allein durch die Schule an der Ronzelenstraße belegt werden. Wir haben den Hochschulsportverein mit dem Angebot für die Studierenden, das auch etliche Stunden in Anspruch nimmt, immerhin fast über den ganzen Tag verteilt, ab 16 Uhr sowieso, aber auch schon davor. Je nachdem, welche Sportart dort stattfindet, sind die Belegungszahlen ganz unterschiedlich. Es muss völlig klar sein, was es am Ende des Tages bedeutet, wenn die Machbarkeitsstudie und die ersten Ergebnisse vorliegen, wir begeben uns dann in einen Prozess, wie wir es schaffen, dort eine Sanierung oder einen Neubau zu vollziehen.

Auf der anderen Seite müssen wir ehrlicherweise darüber reden, wie wir es hinbekommen, Engpässe und alles, was an der Kapazität zerrt, zu vermeiden. Es kann nicht sein, dass noch mehr Schulsportstunden ausfallen. Wir müssen das in irgendeiner Form auffangen. Wenn man sich das in dem Stadtteil anschaut, für Horn und auch für Oberneuland, sehe ich schon Schwierigkeiten, denn die Anlage der Schule an der Ronzelenstraße wird nicht ausreichen, um die Kapazität vorzuhalten. Die übrigen Sportvereine, selbst in den Vormittagsstunden, sind durch andere Schulen belegt.

Wir reden hier über ein massives Problem. Insofern würde ich immer dafür plädieren, dass wir als sportpolitische Sprecherinnen und Sprecher natürlich ein Auge darauf haben müssen, aber bei aller Liebe, von einem Wettkampfbereich zu reden, ist eine ganz andere Dimension! Ich habe kein Problem mit einem Wettkampfbereich für Bremen. Wenn wir im Lotto gewinnen oder wenn wir so viel Geld im Haushalt übrig haben, gern, her damit! Der Bedarf wäre gefühlt natürlich da, natürlich muss man ihn dann auch in irgendeiner Form bemessen. Ich glaube nicht, dass uns das weiterbringt, Frau Bergmann.

Der Punkt bei der CDU ist – es gab ja mehrere Punkte im Antrag –, ein Punkt bezieht sich immer wieder auf das Bäderkonzept. Den jetzt irgendwie wieder ins Schwanken zu bringen, Herr Kollege Lübke – –.

(Abgeordneter Lübke [CDU]: Ist keine Forderung gewesen!)

Na ja, Sie sagen sich, man muss über den Standort des Unibades einmal so diskutieren, ob man die Fläche nicht noch alternativ nutzen kann!

(Abgeordneter Lübke [CDU]: Die Antwort gibt es ja auch noch nicht!)

Wir haben Verabredungen mit der Universität Bremen, das ist alles im Bäderkonzept hinterlegt, ich will auch nicht an der Stelle über das Bäderkonzept reden, sondern wir sollten erst einmal abwarten, bis die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie vorliegen.

Wir haben jetzt mehrere Gespräche geführt. Es war vereinbart, dass alle drei Ressorts, von denen ich eben gesprochen habe, sich hier einen Fahrplan gegeben haben, und wir müssen immer die Entwicklung beim Studiengang Sport mitdenken. Dieser Studiengang ist total wichtig, er ist auf Anlagen angewiesen, damit die Studierenden, wenn sie hier

anfangen, auch entsprechend in Hallen Sport treiben können, um ihr Studium zu absolvieren.

Gern würde ich in der zweiten Runde noch einmal das eine oder andere ergänzen, aber wichtig ist, dass wir scharf darauf schauen, da bin ich bei Ihnen beiden. Die Anträge aber, wie sie vorgelegt wurden, würden wir als Koalition an der Stelle ablehnen. – Danke schön!

(Beifall Bündnis 90/Die Grünen)

**Vizepräsidentin Grotheer:** Als nächste Rednerin hat das Wort die Abgeordnete Frau Quante-Brandt.

**Abgeordnete Prof. Dr. Quante-Brandt (SPD):** Sehr geehrte Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Zuerst einmal bin ich froh, dass uns diese beiden Anträge vorliegen. Ich bin deswegen sehr froh darüber, weil sie doch sehr deutlich den Blick dahin lenken, welchen Stellenwert wir alle dem Sport insgesamt für die Entwicklung in unserer Stadtgesellschaft, in unserem Land, beimessen, und ich finde es auch richtig, dass man über Dinge sprechen kann, die vielleicht nicht gleich zu realisieren sind, so wie Frau Bergmann das auch mit dem Sport- und Wettkampfbereich angedeutet hat. Gleichzeitig weiß ich aber natürlich auch, dass das Leben immer seine Erdung braucht, und wenn es seine Erdung braucht, dann kann ich auf der einen Seite eine Vision haben, aber auf der anderen Seite muss ich natürlich schauen, wie sind die nächsten Schritte, um auch den Sport im Land Bremen, in unserer Stadt Bremen, so zu fundieren, damit er auch vernünftig fortgesetzt werden kann.

Dass wir bei der ganzen Frage der Sportinfrastruktur in vielen Bereichen Luft nach oben haben, das wissen wir alle, und wir wissen auch alle, dass das letztlich natürlich auch mit ein Ergebnis des Sanierungskurses geworden ist, der gegangen wurde. Aus meiner Sicht brauchen wir – und das, finde ich, ist jetzt sehr gut auf den Weg gebracht worden – ein gemeinsames Handeln der Ressorts Sport, Wissenschaft und auch Bildung, um sich darüber zu verständigen, welche Angebote haben wir, welchen Schulsport brauchen wir, was brauchen wir für den organisierten Vereinssport, was braucht auch die Universität, was braucht der Wissenschaftsbereich für den Wiederaufbau des Studiengangs Sport, von dem wir uns alle ja erhoffen, dass er auch insgesamt den Sportbereich im Land Bremen stärkt.

Ich bin sehr froh darüber, dass wir jetzt eine Planungskommission haben, bestehend aus diesen

drei Ressorts, die sich genau mit diesen Fragen auseinandersetzen und genau diesen Plan auch entwickelt und entwirft, damit eben nicht ein Gegeneinander von Schulsport, Vereinssport und dem Aufbau des Studiengangs Sport entsteht. Ich bin auch sehr froh, dass das Wissenschaftsressort den Kontakt mit der Universität schon so weit entwickelt hat, dass sie bereits die Planungskommission für den Sportstudiengang in Gang gesetzt hat. Es ist also keine Frage, ob das noch kommt, sondern das ist etwas, das sich bereits auf dem Weg befindet.

Wir wissen alle, dass der Sport insgesamt – der Leistungssport, der Breitensport, der Schulsport, der Sport als Präventionsangebot – eine umfangreiche Infrastruktur braucht. Diese Infrastruktur ist einerseits an der Universität zu finden, aber es ist natürlich auch völlig richtig, dass dieses Denken über die Sportinfrastruktur auch die Stadtteile mit einbeziehen muss und die Schulstandorte mit einbeziehen hat, die auf diese Hallen angewiesen sind, um ihre unterschiedlichen Sportangebote auch vorhalten zu können.

Ich bin fest davon überzeugt, wenn wir eine Diskussion darüber führen, wie man auch die Sportstätte an der Universität wieder ertüchtigen kann, dass die Dreifeldhalle, die wir dort haben, auch wieder mit einem solchen Leben erfüllt werden muss, damit sie auch gern wieder als Wettkampfhalle genommen wird. Wir wissen alle, welche großen Veranstaltungen darin stattgefunden haben, die aber jetzt nicht mehr angeboten werden können, weil die Tribüne nicht mehr genutzt werden kann, weil der Hallenboden total abgenutzt ist. Das halte ich für richtig und wichtig.

Darüber werden sich vermutlich diejenigen verständigen, die sich jetzt engagiert an dem Sanierungskurs zeigen, denn wir brauchen eine Halle, die auch dieses Portfolio wie Wettkampfsport mit adressiert, und wenn man das gemeinsam zu dritt mit den Ressorts macht, bin ich fest davon überzeugt, dass das auch auf den Weg gebracht werden kann. – Herzlichen Dank!

(Beifall SPD, Bündnis 90/Die Grünen, DIE LINKE)

**Vizepräsidentin Grotheer:** Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Lübke.

**Abgeordneter Lübke (CDU):** Frau Präsidentin, meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich muss eben noch ein paar Punkte zum Antrag der FDP sagen! Der Antrag der FDP wurde ja als Erster eingereicht. Er ist inhaltlich nicht falsch, aber wir finden,

dass er doch ein wenig zu kurz greift, weil dort nämlich genau die Punkte nicht aufgeführt sind, die wir eben schon diskutiert haben: Muss es eigentlich ein Neubau sein, oder kann man vielleicht besser sanieren? Was würde es kosten? Dafür brauchen wir auch Zahlen, Daten und Fakten, um eine Basis zu haben, und das fehlt bei dem Antrag. Deswegen werden wir uns an der Stelle enthalten.

Zu meinen Vorrednern! Ich fand es schon erstaunlich, ich glaube, es ist ja deutlich geworden, alle haben sich zu den universitären Sportanlagen bekannt. Ich glaube, das habe ich bei allen ganz deutlich herausgehört. Ich glaube, auch bei der Analyse lagen wir nicht auseinander, bei der Beschreibung auch nicht, und ich glaube, bei der Lösung auch nicht so ganz, zumindest hat das die Kollegin Frau Quante-Brandt ja eben auch gesagt. Es geht letztendlich darum, dass diese Fragen, die wir in diesem Antrag gestellt haben, beantwortet werden müssen. Insofern fand ich es besonders bei dem Kollegen der LINKEN schon sehr erstaunlich, dass er im Prinzip das Gleiche gesagt hat wie ich, nur der letzte Satz war anders. Aber gut! Das verwundert mich dann schon, wenn man die Probleme erkannt und die gleichen Lösungsansätze hat.

Herr Kollege Öztürk, ich sage einmal, wenn man sich unseren Antrag richtig durchliest, dann beziehen sich die beantragten Punkte ja ausschließlich auf die Sporthallen, weil eben das Thema Bäderkonzept wieder aufgekommen ist. Ich will darüber nichts mehr sagen. Ich glaube, unsere Meinung ist hinlänglich bekannt, dass das Bäderkonzept gescheitert und nicht tragbar ist, aber das möchte ich auch nicht weiter ausführen. Deswegen ging es uns ganz konkret um die Sporthallensituation an der Universität. Insofern bin ich verwundert darüber, dass man den Antrag zumindest nicht überweisen könnte. – Herzlichen Dank für die Aufmerksamkeit!

(Beifall CDU)

**Vizepräsidentin Grotheer:** Als nächste Rednerin hat das Wort die Abgeordnete Frau Bergmann.

**Abgeordnete Bergmann (FDP):** Sehr geehrte Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Ich freue mich eigentlich über die Diskussion, und ich war ganz überrascht, dass jetzt von der linken Seite zu Beginn fast genau die gleichen Dinge gesagt worden sind. Das Zitat „Jedermann an jedem Ort einmal in der Woche Sport“ ist übrigens von Walter

Ulbricht. Ich weiß nicht, ob Sie es wirklich vergessen haben, jedenfalls ist die Freude am Sport ein schönes Thema.

Im Moment gehen wir in die ÖVB-Arena oder in die Messehalle, wenn ein großer Wettkampf stattfindet, es war auch schon Thema in der Sportdeputation, dass das vielleicht nicht für alle Ewigkeit so hilfreich ist. Insofern habe ich eigentlich die Vision einfach weitergezeichnet. Vielleicht ist im Moment nicht der Zeitpunkt, an dem man es beziffert, aber ich finde, immer, wenn man einen Plan macht, dann kann man ruhig auch schon einmal weit vorausdenken und das mit implizieren, weil es nämlich einen Unterschied in Bezug auf den Plan macht, den man dann auch im Moment erstellt. Deswegen, ich freue mich einfach, wenn man das gedanklich mit in die Diskussion nimmt, und ich bin gespannt, welches Ergebnis das dann bringt.

Herr Lübke, Sie haben gesagt, die Zahlen, Daten, Fakten würden Ihnen fehlen. Die haben wir nicht erstellt, die haben Sie als CDU in der Weise so auch nicht erstellt, und ich glaube, es ist auch noch nicht der Zeitpunkt dafür.

In Bezug auf die Hochschuldebatte ist mir noch einmal wichtig, auch aus den Gesprächen mit dem Hochschulsportverein, dass er als eine Gruppierung, die in anderen Städten nicht diese Rolle und diese Position hat wie bei uns in der Hochschule – er hat das Know-how, er hat die Kompetenzen und die Materialien et cetera –, ganz stark mit in diesen Prozess einbezogen wird. – Vielen Dank!

(Beifall FDP)

**Vizepräsidentin Grotheer:** Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Öztürk.

**Abgeordneter Öztürk (Bündnis 90/Die Grünen):** Frau Präsidentin, das sind ja ganz sportliche Wege von ganz hinten nach vorn! Ich glaube, ich mache das noch zwei Runden, dann habe ich mein Sportprogramm für die Woche erfüllt.

(Abgeordneter Röwekamp [CDU]: Für heute! – Abgeordneter Güngör [SPD]: Nicht nur reden, auch machen!)

Ja, genau! Ich mache das auch nachher! Wir sind ja in Bezug auf die Thematik auch gar nicht weit auseinander.

(Abgeordneter Röwekamp [CDU]: Doch! – Abgeordneter Güngör [SPD]: Doch!)

Der Kollege Lübke hat es gerade skizziert, in der Analyse sind wir uns völlig einig darüber, dass da etwas gemacht werden muss und dass das überfällig und dringlich ist.

Für mich stellen sich vier zentrale Fragen, meine Damen und Herren: Wann liegen die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie vor, und welche Schlussfolgerungen ziehen wir daraus, mit allem was dazugehört, dem Schulsport, dem Hochschulsport, aber auch mit dem, was den geplanten Studiengang Sport angeht? Wie ermitteln wir die Bedarfe, auch für das Quartier? Das ist der eine Punkt. Bis wann steht ein Plan zur Sanierung beziehungsweise zum Neubau der universitären Sportanlagen – das ist noch einmal entscheidend –, und in welchen Hallen sollen und können Kapazitäten aufgefangen werden, sowohl für den Schulsport als auch für den Hochschul- und Vereinssport? Die letzte Frage ist: Wie schnell kommen die Planungen für den Studiengang Sportpädagogik voran? Wir können das eine nicht getrennt von dem anderen denken.

Ich würde gern noch einmal auf den Punkt von Frau Bergmann eingehen, dieses Wettkampfbereich, das Sie im Antrag fordern! Diese Vision ist nicht neu, aber wir haben in Bremen eine ganz andere Problemlage. Wir haben Schulsportstätten, die in einem wirklich extrem problematischen Zustand sind, um es noch nett zu formulieren. Wir wissen noch nicht, wie wir sie sanieren. Wir müssen sie priorisieren, dafür braucht es Geld.

Dann haben wir die universitären Sportanlagen. Wir haben die Bezirkssportanlagen, die, ich sage einmal, mit einer Schulnote drei, manche sogar mit einer zwei durchkommen. Jetzt kann man sagen, Häkchen hinter, die legen wir beiseite. Dass wir noch Kapazitätsprobleme in den Stadtteilen haben, ist offenkundig, und ich würde mich lieber an die Vision wagen und sagen, zuerst müssen wir in die Quartiere hinein und vor Ort für Ordnung sorgen, vor Ort für funktionierende Hallen und für Sanieranlagen sorgen und Hallen herrichten, damit man auch wettkampffähige Hallen hat.

Ich glaube, von diesen großen Sportveranstaltungen werden wir nur zu einem ganz kleinen Teil profitieren. Wir haben Gelder für die Sanierung einer Halle im Bremer Westen bereitgestellt, aber wir finden keine passenden Bauunternehmer, die das leisten können. Wir haben hier noch einmal genau dieses Problem: Wir haben das Geld, die Arbeiten ist schon zwei Mal ausgeschrieben, aber wir finden nicht die Bauräger, die in der Lage sind zu sagen,

ja, das mache ich, weil sie in den Geschosswohnungsbau gehen, weil man da mehr Geld verdienen kann.

Ich würde gern noch einmal den Appell an Sie richten, Frau Bergmann und Herr Lübke, dass wir da wirklich an einem gemeinsamen Ziel arbeiten. Ich glaube, es ist entscheidend, auch für den Hochschulsportverein, der ja gerade einen neuen Vertrag mit der Universität Bremen aushandelt, dass wir am Ende des Tages weder das Sportangebot des Hochschulsportvereins in Gefahr bringen noch die unterschiedlichsten Nutzergruppen einer Gefahr aussetzen, dass sie die Anlagen in dem Quartier nicht nutzen können.

Dann müssen wir schauen, dass die benachbarten Stadtteile nicht mit einem Mehrangebot überfrachtet werden und selbst ihre Angebote zurückschrauben müssen, weil uns Kapazitäten fehlen. Dann sollten wir uns auf den Weg machen, auch einmal darüber zu sprechen, welche zusätzlichen Hallen wir noch brauchen oder welche Mittel wir in die Hand nehmen, um noch weitere Hallen schneller zu sanieren. Ich glaube, das ist die spannende Debatte, und das ist die Herausforderung an der Stelle, weil es nicht nur mit dem Geld steht und fällt, ich habe ja eben noch einmal das Beispiel genannt.

(Vizepräsidentin Dogan übernimmt den Vorsitz.)

In diesem Sinne: Ich glaube, wir sind da auf einem sehr guten Weg und haben jetzt etwas auf den Weg gebracht, und ich bin gespannt, wann die Ergebnisse vorliegen. – Danke schön!

(Beifall Bündnis 90/Die Grünen)

**Vizepräsidentin Dogan:** Als nächste Rednerin hat das Wort die Abgeordnete Frau Professorin Dr. Quante-Brandt.

**Abgeordnete Professorin Dr. Quante-Brandt (SPD):** Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Ich habe mich nur noch einmal ganz kurz gemeldet, weil Herr Lübke ja die Frage gestellt hat, warum der Antrag denn dann abgelehnt wird.

(Abgeordneter Dr. vom Bruch [CDU]: Das greift zu kurz, glaube ich!)

Nein, das greift nicht zu kurz,

(Abgeordneter Dr. vom Bruch [CDU]: Doch, bestimmt!)

aber ich werde es jetzt darauf fokussieren, Herr vom Bruch, weil der Arbeitsprozess etabliert ist! Die wesentlichen Punkte, die in Ihrem Antrag stehen, befinden sich in einem Arbeitsprozess, und wenn das so abgebildet ist, dann kann man sich einfach freuen, dass sich die Opposition mit diesem Thema auch so intensiv beschäftigt und die Punkte auch noch einmal aus ihrer Perspektive zusammengeschrieben hat neben dem, dass vielleicht in ihren Beschlusspunkten auch Akzentuierungen anders gesehen werden.

Wenn es um den Hochschulsport und die Universität geht, dann kann ich erst einmal nur sagen, das ist hier nicht der Beritt, das ist der Beritt zwischen den beiden Partnern, die da etwas miteinander vertraglich zu regeln haben. Das ist, sagen wir einmal, die inhaltliche Differenz, und ansonsten finde ich, wenn etwas in Bearbeitung ist, dann sollte man die Menschen arbeiten lassen, und dann brauchen sie nicht noch zusätzliche Unterstützung. Man kann die Fragen mitnehmen und dabei dann auch noch einmal lesen. Das war mein Anlass, Ihnen hierzu noch einmal etwas zu sagen. – Herzlichen Dank!

(Beifall SPD, Bündnis 90/Die Grünen)

**Vizepräsidentin Dogan:** Als nächster Redner hat das Wort Herr Staatsrat Fries.

**Staatsrat Fries:** Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren! Die Sporthalle der Universität spielt auch beim Senat eine zentrale Rolle bei den Planungen für die zukünftige Sportinfrastruktur. Schon jetzt ist es eine Halle, die gut ausgelastet ist mit Schulsport, mit Hochschulsport, ein ganz bisschen auch mit Vereinssport – wobei sie im Trainingsbetrieb eine eher ungeordnete Rolle spielt – und im Wettkampfbetrieb, jedenfalls solange die Tribünen noch funktionsfähig waren. Inzwischen sind noch zwei neue Anforderungen an diese Halle hinzugekommen: zum einen die Neugründung des Studiengangs Sport, den wir alle sehr begrüßen, und zum anderen eine wachsende Anzahl von Schülerinnen und Schülern, insbesondere auch durch die Entwicklung der Ronzelenstraße, die sich zu einer Eliteschule des Sports weiterentwickeln will und dafür besonders Hallenkapazitäten braucht. Das sind die Planungsprämissen, um zu schauen, wie man mit dieser Halle weiter umgeht, und es macht deutlich, diese Halle wird gebraucht.

Ich glaube, auch deswegen muss man noch einmal den Fokus auf die einzelnen Nutzer legen, die hier Hand in Hand in dieser Staatsrätearbeitsgruppe

zusammenarbeiten. Da ist das Bildungsressort, da muss sich die Planung für die neue Unihalle oder die Sanierung der Unihalle in das Schulstandortkonzept im Bremer Osten einpassen, wo man auch schaut, an welchen Stellen entstehen dort zusätzliche neue Hallenkapazitäten, wie passt das zueinander, wie viel Zeit wird in der Unihalle künftig benötigt, um Schulsport anzubieten, umgekehrt aber auch – und da ist es auch wechselseitig –, wie viel braucht die Uni selbst, um diesen Studiengang aufzubauen. Das ist bisher in den Planungen die große Unbekannte. Dafür ist ein Gutachten in Auftrag gegeben worden, durch das aufgrund der Eckpunkte, mit denen die Universität und das Wissenschaftsressort den neuen Studiengang planen, jetzt kalkuliert wird, welche Hallenzeiten da benötigt werden, wie sie sich in den Zeitablauf und die Hallenbelegung einpassen und welche Nutzer im Zweifel in Zukunft auf andere Hallenkapazitäten ausweichen müssen.

Der Hochschulsport, hier vielfach erwähnt, ist eine gesetzliche Aufgabe der Hochschule und wird als solche durch die Hochschulen des Landes weiter zu gewährleisten sein. Hierfür sind die entsprechenden Hallenkapazitäten vorzuhalten und in den Planungen zu berücksichtigen. Die Organisationsform, derer sich die Uni bedient, um diese Garantien auszufüllen, ich glaube, das ist eine Debatte, die man auch der universitären Selbstorganisation überlassen und sich hier nicht tiefer dazu einlassen sollte.

Auch die hier schon oft genannte rhythmische Sportgymnastik will ich an dieser Stelle noch einmal erwähnen. Die Halle ist zwar baulich an die Unihalle angeschlossen, aber sie ist von der Art der Baulichkeit unabhängig von der Halle, sodass die RSG-Halle auch während der Sanierungsarbeiten weiter betrieben werden kann, durch die Planung nicht gefährdet und der weitere Trainingsbetrieb sichergestellt ist.

Für den Sport – und das habe ich bei den bisherigen Nutzungen gesagt – besteht ein sehr großes Interesse daran, eine Halle zu haben, die auch Zuschauerkapazitäten hat und damit in eine Lücke stößt, die bisher keine andere Halle in Bremen abbildet, weil es sonst nichts zwischen den großen Messehallen beziehungsweise der Stadthalle auf der einen Seite und den Hallen der Bezirkssportanlagen auf der anderen Seite gibt, die aber insbesondere Mannschaftssportarten und andere ambitionierte Sportarten im Turnierbetrieb brauchen, um auf hohem Niveau Bundesliga- oder Regionaligasport zu betreiben.

Da wir diesen Sport auch zukünftig in Bremen beheimaten wollen und diese Leuchttürme im Sport wichtig sind und wir sie brauchen, ist diese Funktion, nämlich eine Halle für Wettkämpfe und für Punktspiele mit vielen Zuschauern zu haben, wichtig, weil es weder organisatorisch noch von den Kosten her möglich ist, das alles in den Messehallen abzubilden. Insgesamt müssen sich aber die Sanierung und das zukünftige Nutzungskonzept der Unihalle in das Gesamtkonzept der Sporthallen Bremens, insbesondere im Bremer Osten, einpassen.

Ein Punkt ist mir zum Abschluss noch wichtig zu sagen: Das eine ist, wie wir uns damit langfristig in der Sportinfrastruktur aufstellen, aber es ist auch wichtig, dass wir die Übergangszeit im Blick behalten,

(Beifall FDP)

denn wenn diese Halle während der Bauzeit für Sanierungen geschlossen ist, können wir nicht einfach auf diese Kapazitäten verzichten. Hier sind wir mit dem Bildungsressort und dem Wissenschaftsressort in Gesprächen, welche Möglichkeiten es gibt, um den Sportbetrieb auch während einer Bauphase aufrechtzuerhalten. Die wünschenswerte Lösung, dass man diese Halle abschnittsweise sanieren kann, scheint technisch nicht möglich zu sein, sodass wir da auf andere Lösungen zurückgreifen müssen. – Vielen Dank!

(Beifall SPD, Bündnis 90/Die Grünen)

**Vizepräsidentin Dogan:** Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor.

Die Beratung ist geschlossen.

Wir kommen zur Abstimmung.

Ich lasse zuerst über den Antrag der Fraktion der FDP mit der Drucksachen-Nummer [20/90 S](#) abstimmen.

Wer dem Antrag seine Zustimmung geben möchte, den bitte ich um das Handzeichen.

(Dafür FDP, M.R.F.)

Ich bitte um die Gegenprobe.

(Dagegen SPD, Bündnis 90/Die Grünen, DIE LINKE)

Stimmenthaltungen?

(CDU, Abgeordneter Beck [AfD])

Ich stelle fest, die Stadtbürgerschaft lehnt den Antrag ab.

Nun lasse ich über den Antrag der Fraktion der CDU mit der Drucksachen-Nummer [20/116 S](#) abstimmen.

Wer dem Antrag seine Zustimmung geben möchte, den bitte ich um das Handzeichen.

(Dafür CDU, FDP, M.R.F., Abgeordneter Beck [AfD])

Ich bitte um die Gegenprobe.

(Dagegen SPD, Bündnis 90/Die Grünen, DIE LINKE)

Stimmenthaltungen?

Ich stelle fest, die Stadtbürgerschaft lehnt den Antrag ab.

**Umsatzkiller und Stressfaktor Baustellen – Baustellenleitfaden und Maßnahmenkatalog für ein effizientes und erfolgreiches Baustellenmanagement**

**Antrag der Fraktion der FDP vom 21. August 2019 (Drucksache [20/19 S](#))**

Wir verbinden hiermit:

**Umsatzkiller und Stressfaktor Baustellen – Baustellenleitfaden und Maßnahmenkatalog für ein effizientes und erfolgreiches Baustellenmanagement**

**Bericht der städtischen Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung vom 6. Dezember 2019 (Drucksache [20/99 S](#))**

Dazu als Vertreterin des Senats Frau Bürgermeisterin Dr. Schaefer

Die gemeinsame Beratung ist eröffnet.

Als erster Redner hat das Wort der Abgeordnete Schäck.

**Abgeordneter Schäck (FDP):** Sehr geehrte Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Wir

haben damals diesen Antrag gestellt, um Anwohnerverkehr und Wirtschaft vor unnötigen Belastungen durch ein unkoordiniertes Baustellenmanagement zu schützen, Belastungen, die sich durch ein vernünftiges Baustellenmanagement vermeiden ließen. Insbesondere mit Blick auf die zukünftig noch anstehenden Maßnahmen sehen wir einen nachhaltigen Koordinationsaufwand, den wir gern frühzeitig und effizient gelöst sehen möchten. Daraus resultiert unser Antrag.

Wir haben Sie aufgefordert, innerhalb von sechs Monaten einen behördenübergreifenden Leitfaden und einen entsprechenden Maßnahmenkatalog vorzulegen, ein digitales Baustellenmanagementsystem und eine vernünftige Marketingstrategie zu entwickeln und vorzustellen, und das Ganze unter Einbindung der entsprechenden Stakeholder.

Nun lesen wir in Ihrem Bericht, dass Sie drei- bis viermal im Jahr einen Baustellengipfel mit allen betroffenen Stakeholdern durchführen möchten. Sie sprechen von der Innen- und der Verkehrsbehörde, dem Einzelhandel, der Logistik, der BSAG, hanseWasser, dem Amt für Straßen und Verkehr und so weiter, und das ist erst einmal gut, Austausch und Aufbau eines gegenseitigen Verständnisses ist immer hilfreich. Sie schreiben dann allerdings weiter zu unserer Forderung ein, der Forderung zur Vorlage eines behördenübergreifenden Leitfadens, ich zitiere: „Die Schwerpunkte liegen derzeit bei der Beschaffung der geeigneten Software zur Unterstützung der Arbeit der Baustellenkoordination und Vernetzung dieser mit den Belangen der Verkehrsbehörde und der Polizei. Die Erarbeitung eines bremschen Leitfadens erfolgt parallel zur Beschaffung der Software.“ Ehrlich gesagt, das ist mir persönlich als Antwort ein bisschen zu wenig. Wir stellen uns die Frage: Was passiert denn bis wann, und welche Teilschritte sollen wie, von wem und bis wann erreicht werden? Ich glaube, letztendlich ist ein Ziel immer nur dann gut zu erreichen, wenn es smart ist, also spezifisch messbar und zeitlich auch klar umrissen, und das sind diese Antworten definitiv nicht.

Zu unserer Forderung Nummer drei, dem Maßnahmenkatalog für betroffenes Gewerbe, ist Ihre Antwort letztendlich – so lässt es sich zusammenfassen –: Das ist eben so, aber wir sprechen mehr mit denen. Auch das ist für uns unzureichend.

Auf unsere Forderung Nummer vier, einer ressortübergreifenden Marketingstrategie, lautet Ihre Antwort – Zitat –: „Eine Marketingstrategie kommt ausschließlich dann zum Tragen, wenn umfänglich

über Großbaumaßnahmen informiert und kommuniziert wird. Der Baustellenkoordinierung liegen die dafür notwendigen Informationen aber in der Regel nicht beziehungsweise nicht vollständig vor.“ Das heißt ja konkret: Wissen wir nicht, können wir nicht, deswegen nichts sagen!

Liebe Kolleginnen und Kollegen, was ist denn das als Aussage, als Antwort, für ein Armutszeugnis? Nach solch einem Antwortenflickwerk und vagen Ankündigungen ernsthaft zu schreiben, zusammenfassend wird deutlich, dass die Weiterentwicklung der Baustellenkoordinierung bereits erfolgt und der Antrag der FDP daher abzulehnen ist, ist ehrlich gesagt ziemlich frech!

(Beifall FDP)

Diese Antworten sagen zusammengefasst letztendlich nur aus, wir arbeiten da an irgendetwas, können aber gar nicht so richtig genau sagen, woran und was wie bis wann wo fertig sein soll. Das ist mir und uns als Fraktion als Antwort auf diese sehr elementare Frage für Verkehr, für Wirtschaft, für Anwohner ehrlich gesagt zu wenig, und uns reicht das an dieser Stelle nicht. – Vielen Dank!

(Beifall FDP)

**Vizepräsidentin Dogan:** Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Saxe.

**Abgeordneter Saxe (Bündnis 90/Die Grünen):** Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Auch das ist eine wichtige verkehrspolitische Fragestellung, ich glaube, da sind wir uns einig: Wie reduzieren wir wirksam die Belastungen durch sich stauende Fahrzeuge sowohl für Gewerbetreibende als auch für durch den Lärm und die Schadstoffemissionen stark beeinträchtigte Bewohnerinnen und Bewohner als auch für schwächere Verkehrsteilnehmer, die diesen Einflüssen schutzlos ausgeliefert sind?

Wir haben diesen Antrag der FDP „Umsatzkiller und Stressfaktor Baustellen“ damals in die Verkehrsdeputation überwiesen. Wir hatten zwar den Eindruck, dass schon sehr viel passiert oder zumindest sehr viel auf den Weg gebracht worden war, aber wir fanden es richtig, es uns dort noch einmal fachlich darstellen zu lassen und zu diskutieren. Das Ergebnis der Befassung ist, dass wir als Deputationsmehrheit zu der Ansicht gekommen sind, dass das alles auf einem guten Weg ist. Der FDP reicht das nicht, das habe ich schon zur Kenntnis

genommen, aber wir werden diesen Antrag ablehnen. Ich will das jetzt im Einzelnen begründen.

Es ist für mich vollkommen klar, dass bei Baustellen natürlich erst einmal vieles Makulatur ist. Wenn eine Brücke kaputtgeht, würden wir uns zwar wünschen, dass wir früher herausbekämen, dass sie kaputtgeht, aber wir haben gerade ein Beispiel gehabt, bei dem wir das eben nicht frühzeitig erkennen konnten. Wenn eine Wasserleitung platzt, dann platzt sie eben, und dann ist eine Baustelle da. Sie haben uns ja auch in dem Bericht dargelegt, dass circa 80 Prozent der Baustellen, die so im Laufe eines Jahres entstehen, eben nicht so absehbar sind, wie man es sich wünschen würde. Es sind sehr viele Behörden und Beteiligte bei diesen Bauvorhaben beteiligt, das Amt für Straßen und Verkehr, die Verkehrsbehörde, Polizei, Handelskammer, die Bauträger. Nur ein kleiner Teil der Baumaßnahmen steht aber, wie gesagt, fest.

Bezogen auf die Software hätte ich mir auch gewünscht, dass wir da schon ein bisschen weiter gewesen wären, das verstehe ich, aber wir sind auf einem guten Weg. Das soll man überhaupt nicht sagen, aber ich hoffe einmal, dass wir da dann tatsächlich schnell zu sichtbaren Ergebnissen kommen werden.

Sie haben diesen Baustellengipfel erwähnt. Ich finde, das ist ein gutes Zeichen gewesen, das die Senatorin gesetzt hat. Sie hat auch nicht nur angekündigt, dass sie das einmal irgendwie machen möchte, sondern im November hat es schon den ersten Baustellengipfel gegeben, den zweiten soll es jetzt, glaube ich, im März geben. Das ist gerade das Wichtigste bei einer solchen Baustellenkoordination, nämlich miteinander zu reden und zu versuchen, so die Probleme zu lösen, und das hat in der Vergangenheit nicht gut geklappt.

Das mit der Marketingstrategie ist auch erwähnt worden. Das ist klar, das macht natürlich nur bei Großvorhaben Sinn, und da ist natürlich auch der Bauträger nicht ganz aus der Verpflichtung zu nehmen. Wenn ich irgendwo baue, dann habe ich schon auch ein bisschen mit die Aufgabe, darüber zu informieren.

Ich will aber am Ende noch drei Gedanken erwähnen, die mir in dem Zusammenhang ein bisschen gefehlt haben, man kann zwar auch nicht alles beleuchten, aber für mich gehören sie bei der Problematik der Staus dann wirklich mit dazu: Verkehrswende bedeutet natürlich – das werden Sie von mir

geradezu erwarten, und ich erfülle die Erwartungen! – eine Reduzierung des motorisierten Verkehrs. Das ist wirklich die gute Nachricht: Wer in der Tram oder auf dem Fahrrad sitzt, kann nicht gleichzeitig im Auto sitzen, und das ist eben auch eine Lehre, die wir aus dem Stauindex ziehen, da sind wir zwar in der letzten Zeit ein bisschen abgerutscht, aber wenn Sie da hineinschauen, werden Sie feststellen, die fahrradfreundlichen Städte schneiden sehr gut dabei ab, und das hat genau den Grund, den ich gerade erwähnt habe.

Also, das ist heute nun schon öfter Thema gewesen, deswegen wiederhole ich mich, aber bei dem Thema kann man sich, glaube ich, nicht oft genug wiederholen: Es gibt viele Fahrten mit dem Auto im Radius von fünf, sechs Kilometern, von denen man sagen kann, okay, wenn jemand im Rollstuhl sitzt oder bewegungseingeschränkt ist, geht es nicht anders – –.

(Zuruf Abgeordneter Imhoff [CDU])

Bitte?

(Abgeordneter Imhoff [CDU]: Nur durch ständige Wiederholung wird es nicht besser!)

Nein, aber dann versteht es vielleicht auch der Letzte in diesem Saal, und deswegen mache ich das!

(Beifall Bündnis 90/Die Grünen – Abgeordneter Imhoff [CDU]: Wir verstehen hier alles gut!)

Das Ziel ist wirklich, diese Fahrten durch gute Angebote besser zu ersetzen.

Zweitens, bei Baustelleneinrichtungen – und das fehlt mir da wirklich – sind die Belange von schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern für mich vorrangig zu berücksichtigen. Es werden fast alle wissen, die einmal versucht haben, sich vor allem als Fußgänger durch so eine Baustelle zu quälen: Das wird, ehrlich gesagt, nicht als Prämisse betrachtet, sondern eher oft als Fußnote, und da wünschen wir uns schon, dass die Belange von schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern dort besser berücksichtigt werden.

Das Dritte ist etwas, worüber ich mich tatsächlich schon seit Längerem ärgere, und da sind für mich auch viele Fragezeichen: Wir haben bei der Baustellenkoordination diese aus meiner Sicht ei-

genartige Aufteilung der Zuständigkeiten zwischen dem Amt für Straßen und Verkehr und der Polizei. Das ist für mich nicht nachvollziehbar. Ich weiß zwar, wann wer zuständig ist, aber ich weiß gar nicht, warum das so sein soll, und da wünsche ich mir tatsächlich eine Bündelung der Zuständigkeiten von Polizei und Amt für Straßen und Verkehr, um dann tatsächlich die Probleme, die es ganz offensichtlich gibt, besser lösen zu können. – Vielen Dank!

(Beifall Bündnis 90/Die Grünen, SPD)

**Vizepräsidentin Dogan:** Als nächste Rednerin hat das Wort die Abgeordnete Frau Schiemann.

**Abgeordnete Schiemann (SPD):** Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren! Diesen Dringlichkeitsantrag haben wir ja bereits ausführlich im August letzten Jahres debattiert und anschließend in der Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung weiterberaten. Das Ergebnis dieser Beratungen und der nun vorliegende Bericht der Deputation machen eines deutlich: Bremen ist mit der Umsetzung der auch im Koalitionsvertrag definierten Maßnahmen für ein effizientes und erfolgreiches Baustellenmanagement auf einem wirklich guten Weg.

So hat im November letzten Jahres bereits ein erster Baustellengipfel stattgefunden, an dem neben Vertretern der Innen- und Verkehrsbehörde sowohl Betroffene von Baustellen aus dem Einzelhandel, der Wirtschaft und der Logistikbranche als auch die wesentlichen Verantwortlichen für die Durchführung von Straßenbaumaßnahmen teilgenommen haben. Diese nun regelmäßig geplanten Baustellengipfel sind ein gutes Instrument und wichtig, denn durch diesen regelmäßigen Austausch über geplante Baumaßnahmen wird nicht nur das gegenseitige Verständnis für die jeweiligen Interessenlagen geschärft, sondern gleichzeitig werden die Abstimmung, Koordination und Kommunikation untereinander sowie die Information der Öffentlichkeit verbessert.

Der Bericht macht aber auch klar, warum eine belastbare langfristige Baustellenkoordination bei circa 1 200 Maßnahmen pro Jahr schwierig leistbar ist. Gerade im Straßenbau sind unvorhersehbare Umstände – das kann von einem nicht kalkulierten Wetterumschwung bis hin zu versehentlicher Beschädigung von Versorgungsleitungen reichen – schlicht auch durch die allerbeste Planung kaum zu vermeiden. Gerade auf derartige Unwägbarkeiten muss aber oftmals unmittelbar reagiert werden,

was nicht selten zu Verzögerungen bei der eigentlich geplanten Abfolge von Baumaßnahmen führt. Das alles lässt sich auch in Zukunft nicht vollständig ausschließen.

Das heißt allerdings nicht, dass man nichts tun kann, und genau deswegen tun wir etwas. Sowohl die ressortübergreifende Entwicklung eines behördenübergreifenden Leitfadens für ein effizientes Baustellenmanagement unter Einbeziehung der Gewerbetreibenden als auch eine entsprechende Marketingstrategie bei Großbaumaßnahmen und die Entwicklung eines digitalen Baustellenmanagements sind bereits angegangen worden.

(Beifall SPD, Bündnis 90/Die Grünen, DIE LINKE)

Das alles zeigt, Bremen befindet sich auf einem guten Weg, um künftige Baustellen stressfreier für alle Beteiligten umzusetzen. Den Antrag der FDP lehnen wir deshalb ab. – Herzlichen Dank!

(Beifall SPD, Bündnis 90/Die Grünen, DIE LINKE)

**Vizepräsidentin Dogan:** Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Tebje.

**Abgeordneter Tebje (DIE LINKE):** Sehr geehrte Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Über Baustellen ärgern sich ja alle. Baustellen sind nach dem Wetter mit Sicherheit das Gesprächsthema Nummer eins in Straßenbahnen, im Aufzug und auf jedem langweiligen Empfang. Das ist, glaube ich, schon einmal klar.

Nun ist es aber nicht so, wie es sich die meisten vorstellen. Die meisten denken vielleicht, wenn die Bausenatorin nicht gerade hier in Bremerhaven sitzt, dann sitzt sie im Siemens-Hochhaus, schaut auf den großen Plan und fragt sich, wo sie eine Baustelle einrichten lassen kann, um die Leute zu ärgern. Die Realität sieht aber nun doch ein bisschen anders aus.

Es gibt viele Maßnahmenträger, die berechtigt sind, Baustellen einzurichten, und dafür den Auftrag haben. Sie sind im Bericht benannt, das ASV, die BSAG, hanseWasser, die swb, wesernetz und noch viele mehr. Sie haben den Auftrag, Verkehrssicherheit und Versorgungssicherheit zu gewährleisten, und das bedeutet eben oft auch Baustellen. Dann gibt es noch die Privaten, die Baustellen einrichten, die sich auf den Verkehr auswirken. Auch sie haben ein Recht dazu, ihre Baumaßnahmen entsprechend durchzuführen. Was kann man da machen? Das ist natürlich die Koordination.

Wie der Bericht aufführt, wird das, was im Antrag der FDP gefordert wird, bereits gemacht, oder es ist in Arbeit, der ressortübergreifende Leitfaden, die Verbesserung der Kommunikation und die Digitalisierung, das hat enge Grenzen. Den Gewerbetreibenden wäre ja nicht damit gedient, wenn notwendige Baustellen zukünftig unterbleiben würden, dann hat nämlich irgendwann jemand keinen Strom oder kein Wasser mehr oder Schlaglöcher vor seiner Tür. In aller Regel sollen Maßnahmen auch zeitnah durchgeführt werden. Da kann die Stadt nicht sagen, na ja, in diesem Jahr haben wir ja schon viele Baustellen, dann meldet euch doch nächstes Jahr wieder, das wird ja wohl so auch niemand wollen!

(Abgeordnete Wischhusen [FDP] meldet sich zu einer Zwischenfrage.)

Man kann also die Koordination verbessern. Das, was dafür möglich ist, wird auch angegangen. Es gibt einen Aspekt, der mir im Bericht und auch hier im Antrag ein bisschen fehlt: Die Leute sagen auch immer wieder, jetzt reißen sie die Straße schon wieder auf, das hätten sie doch gleich beim letzten Mal mitmachen können! Das betrifft also die Frage, wenn die Straße für die Reparatur, für die Gas- oder Wasserleitung aufgerissen wird, kann man dann nicht noch weitere Reparaturen anfügen.

(Glocke)

**Vizepräsidentin Dogan:** Herr Tebje, erlauben Sie eine Zwischenfrage der Abgeordneten Frau Wischhusen?

**Abgeordneter Tebje (DIE LINKE):** Ja, das erlaube ich.

**Abgeordnete Wischhusen (FDP):** Danke, Herr Tebje! Meine Frage richtet sich darauf, wie Sie sich dann erklären können, dass zum Beispiel an der Findorffallee seit, ich glaube, mittlerweile über drei Jahren gebaut wird, sodass Unternehmen und ansässige Restaurants wirklich auch ganz maßgeblich beeinträchtigt wurden und zum Teil sogar weggezogen sind.

**Abgeordneter Tebje (DIE LINKE):** Deswegen ist es ja trotzdem so, dass die Maßnahme durchgeführt worden ist. Das, was ich eben gerade gesagt habe, gilt: Die Baustellen werden nicht gemacht, um die Anlieger zu ärgern, sondern es gibt immer wieder konkrete Anlässe, die zu einer Baustelle führen. Sie sind oftmals ärgerlich und haben natürlich auch Auswirkungen auf die entsprechenden Anlieger,

das ist auch nicht wegzudiskutieren, aber man wird sie an der Stelle auch nicht immer vermeiden können.

Es gibt manchmal eine Kumulation von mehreren blöden Dingen, die zusammentreffen. Das ist da mit Sicherheit auch einer dieser Fälle, aber wenn mehrere Maßnahmen in einer Straße anstehen, dann besser zu koordinieren und zu schauen, ob wir das im Grunde gemeinsam machen können, ich glaube, das ist ein Punkt, den wir wirklich noch näher betrachten müssen. Ich weiß, darauf wird auch schon geschaut, aber das ist natürlich so ein Punkt, an dem man tatsächlich insgesamt ein bisschen Bauzeit sparen kann. Auch wenn die Einzelbaumaßnahme entsprechend länger dauert, spart man sich damit natürlich sowohl das häufigere Aufreißen von Straßen als auch entsprechende Ressourcen. Wie ich es vorhin schon gesagt habe, werden wir den Antrag aber dementsprechend ablehnen. – Ich danke für die Aufmerksamkeit!

(Beifall DIE LINKE, SPD, Bündnis 90/Die Grünen)

**Vizepräsidentin Dogan:** Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Strohmann.

(Zuruf)

Dieses Mal war es keine Zuckung. Eine Meldung!

**Abgeordneter Strohmann (CDU):** Ich traue mich nicht allein!

(Abgeordneter Dr. vom Bruch [CDU]: Ist ja auch ein bisschen groß, die Halle hier!)

Frau Präsidentin, meine sehr geehrten Damen und Herren! Das Baustellenmanagement ist ja ein Thema, das uns – –. Ich weiß es nicht! Ich bin jetzt ein bisschen länger als 20 Jahre im Parlament, aber so lange begleitet uns das Thema, und dann wird immer eine Jahresplanung gemacht, die sowieso nie richtig funktioniert. Dann, immer irgendwann im Sommer, wenn der Plan kam, kam die Opposition – Skandal! –, und die „Bild“-Zeitung hat das immer gern aufgenommen.

In einem stimme ich Ihnen schon zu: Wir sind jetzt auf einem besseren Weg als noch vor zehn Jahren, das stimmt, also es ist auch in der Verkehrsbehörde irgendwann einmal angekommen, dass Karteikarten, glaube ich, in der heutigen Zeit ein bisschen schwierig sind und Digitalisierung der richtige Weg ist. Inwieweit das jetzt auf einem guten Weg

bedeutet, dass wir in den nächsten ein bis zwei Jahren wirklich ein digitales System haben, das weiß ich nicht, das kann ja vielleicht die Frau Senatorin gleich noch einmal erklären, denn ich glaube, das brauchen wir.

Alles andere ist wichtig – das mit dem Gipfel, mit der Koordinierung, dass alles besser werden muss –, aber wir müssen es schaffen, wirklich zeitnah eine Plattform auf digitaler Basis zu schaffen, wie zum Beispiel in Hamburg, wo alle darauf schauen und ihre Kommentare abgeben können und dann wirklich Entscheidungen getroffen werden. Das funktioniert.

Wir können jetzt mit den privaten Anbietern bei der Baustelle gemeinsam sagen, sie kann jetzt angegangen werden oder erst zu einem späteren Zeitpunkt, weil sich eine Baustelle verzögert hat, denn das, was jetzt in der Findorffstraße passiert ist, ist ja ein klassischer Fall. Das ist ja kein Versagen in der Baustellenkoordinierung, sondern das war einfach Pfusch am Bau. Somit hat die sich Baustelle um ein halbes, dreiviertel Jahr verzögert – das passiert, da ist menschliches Versagen –, und genau in solchen Situationen muss eben eine digitale Plattform schnellstmöglich eine Grundlage geben, damit man darauf reagieren kann.

Es gibt bestimmte Ereignisse, die kommen ja immer überraschend, aber jedes Jahr zur gleichen Zeit, wie der Marathon, der Freimarkt, Weihnachten und der Nikolaus, aber es gibt eben auch Unterschiede, indem sich Baustellen verschieben und dergleichen. Da muss reagiert werden, und dann müssen dort im Grunde genommen auch andere Aktionen in der Innenstadt – Umzüge und solche Dinge – mit eingeplant werden. Ich sage Ihnen voraus, wir brauchen diese digitale Plattform, ohne sie werden wir dann hier in Abständen von einem halben Jahr immer wieder versuchen, etwas zu bewegen.

Ich finde es schon einmal gut mit dem Gipfel, dass dort auch die unterschiedlichen Beteiligten miteinander sprechen, aber jeder, der schon einmal Baustellen koordiniert hat, auch zu Hause, wenn es mehrere Gewerke gibt, der weiß, da gibt es immer große Probleme. Deswegen, glaube ich, ist das der einzige Weg, und ich hoffe, dass die Frau Senatorin uns gleich sagt, wann die Software fertig ist, wann wir damit anfangen und dann in das Verfahren gehen können. – Vielen Dank!

(Beifall CDU)

**Vizepräsidentin Dogan:** Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Magnitz.

**Abgeordneter Magnitz (M.R.F):** Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Bremen und die Baustellen: eine unendliche Geschichte, und vor allen Dingen eine unglückliche Geschichte! Das Oberthema zu den Bremer Baustellen ist die Verhinderung oder Behinderung des motorisierten Individualverkehrs, und das schwebt unglücklich über allem. Das wiederum ist die Auswirkung links-grüner Bevormundungspolitik und nichts anderes, und diese beginnt lange vor der Einrichtung von Baustellen, zum Beispiel bei der Abschaltung von grünen Wellen oder bei vernünftigen oder nicht vernünftigen Vorrangschaltungen für den ÖPNV.

Wir wollen doch nicht vergessen, dass niemand seine Wege aus Spaß macht, sondern diese Wege haben ihre Notwendigkeit. Man fährt, weil man muss, und das Lastenfahrzeug eignet sich nun einmal nicht für alle Transporte. Deswegen geht es einfach darum, den individuellen motorisierten Individualverkehr – er ist weiterhin der Verkehrsträger schlechthin – bitte sehr fließend zu halten, und darauf sollten sich alle Bemühungen konzentrieren.

Darüber hinaus ist es ganz einfach so, dass die Transportanforderungen innerhalb und außerhalb der Stadt, also im ländlichen Bereich, einfach unterschiedlich sind und dass wir jede Menge Pendler haben, die eben nicht auf den ÖPNV oder das Fahrrad zurückgreifen können, und sie können auch nicht zu Fuß kommen. Es ist darüber hinaus so, dass die Länge der einzelnen Wege zunimmt, und das bei gleichzeitiger Abnahme der Anzahl der Wege. Das heißt also, es verlagert sich wieder deutlich mehr auf das Auto. Die Transportleistung ist dabei das entscheidende Kriterium.

Wir haben also heute viele Beiträge gehört, wo die Transportleistung der einzelnen Verkehrsmittel ganz einfach ausgeklammert wurde, und das Fahrrad ist nun einmal ein Verkehrsmittel, das eine sehr geringe Transportleistung bei einem unheimlich hohen Verbrauch von Verkehrsfläche hat. Das wird leider Gottes, zumindest hier, immer wieder vergessen. Eigentlich müsste es den grünen Vorstellungen der Vermeidung von Emissionen entsprechen, dieses ständige Start, Stopp, das Anfahren, Beschleunigen und Abbremsen zu verhindern, es müsste doch im Interesse grüner Verkehrspolitik liegen, so etwas zu vermeiden. Das würde doch bedeuten, dass man versuchen muss, eine Baustellen-

politik zu machen, die einen flüssigen Verkehr ermöglicht. Das ist aber leider Gottes nirgendwo der Fall.

Dann noch ganz kurz zu Herrn Saxe: Malade Brücken, Herr Saxe, fallen nicht vom Himmel. Das liegt an einer Vernachlässigung der Verkehrsinfrastruktur über Jahrzehnte, und wir wissen, dass etwa 80 Prozent aller Brücken in Deutschland – und dazu zählen eben auch die in Bremen – in der nächsten Zeit nun einmal Sanierungsbedarf haben, und zwar in einem erheblichen Umfang, ich erinnere da einmal an die Lesumbrücke. Ich denke, eine digitale Plattform wäre da nicht die Lösung gewesen, da fehlt ganz einfach der massive Wille zur schnellen Umsetzung von Lösungen, und da müssen wir einfach hinkommen.

Jeder, der auf der Autobahn oder auch auf den Wegen steht, die parallel dazu verlaufen, und der permanent in dieser Stauschleife steht, wird mir bestätigen, dass es notwendig ist, das Problem anzugehen und zu lösen. Das schafft man wirklich nur mit einem konzentrierten Willen zur Lösung dieser Probleme, das hat nichts mit digitalen Plattformen oder so etwas zu tun. – Danke erst einmal so weit!

(Beifall M.R.F.)

**Vizepräsidentin Dogan:** Als nächste Rednerin hat das Wort Frau Bürgermeisterin Dr. Schaefer.

**Bürgermeisterin Dr. Schaefer:** Sehr geehrte Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Wo gebaut wird, und zwar egal, ob im Hoch- oder Tiefbau, da gibt es Baustellen, und es richtig, dass es im Verlauf eines Jahres zahlreiche Baustellen gibt, die unsere täglichen Wege beeinträchtigen und sie durch Staus oder Umleitungen teilweise auch verlängern, und selbst, wenn die Baustellen nicht in Bremen sind, sondern in Niedersachsen – ob es die A 1 ist oder die B 75 –, wissen wir, es hat Auswirkungen auf Bremen. Es ist auch richtig, dass wir im Jahr etwa 1 200 bis 1 300 Baustellen im Hauptverkehrsnetz von Bremen haben, und es darf, meine Damen und Herren, nicht vergessen werden, dass diese Baustellen nötig und erforderlich sind, um insbesondere den gestiegenen Mobilitätsansprüchen unserer Gesellschaft Rechnung zu tragen.

Sie fordern zu Recht – und ich wünschte ehrlicherweise auch, es wäre besser ausfinanziert –, dass die Verkehrsinfrastruktur instand gehalten werden muss, und das geht im Regelfall eben nur mit Einschränkungen auf der Straßenfläche. Nicht zuletzt

führt auch eben diese in den letzten 50 bis 60 Jahren gestiegene Beanspruchung unserer Infrastruktur dazu – die Straßen waren damals gar nicht für so viel Schwerlastverkehr und Individualverkehr ausgelegt –, dass ein erhöhter Handlungsbedarf besteht, und das gilt nicht nur für die Straßen, sondern auch für die Brücken. Hinzu kommen Hochbaumaßnahmen auf angrenzenden Grundstücken, und auch da kommt es zu Sperrungen von Geh- und Radwegen, aber auch manchmal auch der Fahrbahnen.

Nehmen Sie die Baumaßnahme von Kühne + Nagel an der Martinstraße, die seit Anfang 2017 besteht, die Sanierung der GEWOBA-Hauptverwaltung am Breitenweg oder Harms Am Wall: Da sind es nicht Gängelungen des Autoverkehrs, wie Herr Magnitz gerade sagte, sondern es geht darum, dass man Gebäude baut, neu baut, und da kommt man nicht darum herum, dass man auch Staus produziert. An der Baustelle bei der GEWOBA musste zum Beispiel eine einspurige Verkehrsführung für den Autoverkehr in Richtung Rembertikreisel eingerichtet werden, weil nur so die Fußgänger sicher und direkt geführt werden können. Unter den vielen Baustellen leidet nämlich nicht nur der Autoverkehr, sondern eben auch der Rad- und Fußverkehr, meine Damen und Herren.

Auch die Maßnahmen privater Investoren in der Überseestadt, am Hansator führen dort zu erheblichen Einschränkungen der Autofahrer, aber auch da der Fußgänger und Radfahrer. Ich will jetzt nicht alle anderen Hochbaumaßnahmen aufzählen – City Gate fällt mir da noch ein –, aber wenn man eine wachsende Stadt will, und wenn man sagt, eine wachsende Stadt ist positiv, dann ist es unvermeidbar, dass das auch mit Belastungen durch Baumaßnahmen einhergeht, und bei jeder dieser Maßnahmen gab es im Vorfeld umfangreiche Abstimmungen und Variantenuntersuchungen, bevor sich alle Beteiligten auf eine Baustellenführung verständigt haben. Wichtig ist gerade bei diesen Großmaßnahmen, dass es dazu ein klar strukturiertes Verfahren gibt.

Das sind die Baumaßnahmen, die man schon am Anfang des Jahres kennt, aber in der Tat kommen im Laufe des Jahres viele Baustellen aus den unterschiedlichsten Gründen dazu, weil es irgendwelche Kanalbrüche gibt, weil die Telekom neue Kabel verlegen muss und so weiter und so fort. Aus dem Grund war es mir zu wenig zu sagen, es reicht, wenn man sich einmal am Anfang des Jahres eine Übersicht darüber verschafft, welche Baustellen es gibt, denn der Anspruch muss doch sein, sich mit

allen Trägern und allen Betroffenen regelmäßig zu treffen. Aus dem Grund gab es die Idee, sich mit den Akteuren – mit dem ASV, der swb, der BASG, hanseWasser, der Polizei, der Handelskammer, Handwerkskammer, Kreishandwerkerschaft und so weiter – mehrmals im Jahr auszutauschen und zu koordinieren.

Es wurde schon erwähnt, im November haben wir das gestartet, am 24. März findet der zweite Baustellengipfel statt, und ich finde, es läuft sehr erfolgreich, weil es nämlich auch eine gegenseitige Sensibilisierung und auch ein gegenseitiges Verständnis gibt. Was haben wir vorgefunden? Wir haben eine nicht optimale Personalsituation vorgefunden. Die Baustellenkoordination war mit 28 Wochenstunden mit einer Person besetzt. Ich glaube, das reicht nicht, da sind wir uns alle einig. Deswegen wurde die Personalsituation ständig verbessert, zurzeit befinden sich zwei Stellen im Besetzungsverfahren. Herr Schäck, wir erarbeiten aktuell einen Leitfaden sowohl zur Antragstellung in Verbindung mit der neuen Software als auch zur Absicherung von Baustellen und barrierefreien Gestaltungen im Bereich von Geh- und Radwegen. Ziel ist es, die Fußgänger bei Gehwegsperrungen sicher und ohne Umwege barrierefrei über die Fahrbahn zu führen.

Zurzeit arbeiten wir auch – das war die Frage von Herrn Strohmann – an der Einführung einer neuen Software, die den Antragstellern bereits bei der Antragstellung internetbasiert als geografisches Informationssystem einen Überblick verschafft, inwieweit andere Vorhabenträger zur selben Zeit am selben Ort bauen wollen.

(Glocke)

Ich komme sofort zum Schluss! Das ist die Synergie, die wir ja alle haben wollen, indem nicht erst eine Straße aufgerissen und dann ein paar Monate später durch einen anderen Träger wieder aufgerissen wird oder Parallelstraßen aufgerissen werden, sondern dass wir mit dieser Software frühzeitig Konflikte erkennen und Abstimmungsgespräche mit Bauträgern führen können.

In einem zweiten Schritt soll es dadurch auch eine verbesserte Informationsmöglichkeit im Internet für die Bürger geben, auch das ist uns wichtig, damit man mit wenigen Klicks erkennen kann, inwieweit man von Baustellen betroffen sein könnte. Die Software ist beschafft, sie befindet sich gerade in einer Testphase bei uns im Ressort und wird dann wirklich zeitnah auch richtig zum Einsatz kommen.

Aber noch einmal: Es muss allen klar sein – und deshalb betone ich das –, dass Baustellen zum Alltag in einer wachsenden Großstadt dazugehören. Auch unsere laufenden Systemoptimierungen werden die Einschränkungen durch Baustellen nicht verhindern können, darum bitte ich jetzt schon einmal bei allen Betroffenen um Verständnis. Wir haben kein Interesse an Staus, Herr Magnitz, denn wir wissen, dass Staus eine schlechte Co<sub>2</sub>-Bilanz haben. Deswegen geht es ja gerade darum, in Bremen auch ein effizienteres Baustellenmanagement zu erreichen. Das ist gut für das Klima, aber das ist auch gut für die Menschen, die in Bremen von Staus und Baustellen betroffen sind. – Vielen Dank!

(Beifall SPD, Bündnis 90/Die Grünen, DIE LINKE)

**Vizepräsidentin Dogan:** Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor.

Die Beratung ist geschlossen.

Wir kommen zur Abstimmung.

Wer dem Antrag der Fraktion der FDP mit der Drucksachen-Nummer [20/19 S](#) seine Zustimmung geben möchte, den bitte ich um das Handzeichen.

(Dafür FDP)

Ich bitte um die Gegenprobe.

(Dagegen CDU, SPD, Bündnis 90/Die Grünen, DIE LINKE, Abgeordneter Beck [AfD])

Stimmenthaltungen?

(M.R.F.)

Ich stelle fest, die Stadtbürgerschaft lehnt den Antrag ab.

Im Übrigen nimmt die Stadtbürgerschaft von dem Bericht der städtischen Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung Kenntnis.

**Von der Planung bis zur Betriebserlaubnis – Kita-Platzausbau benötigt entsprechende behördliche Kapazitäten**

**Antrag der Fraktion der CDU  
vom 17. Dezember 2019  
(Drucksache [20/104 S](#))**

Dazu als Vertreterin des Senats Frau Senatorin Dr. Bogedan.

Die Beratung ist eröffnet.

Als erste Rednerin hat das Wort die Abgeordnete Ahrens.

**Abgeordnete Ahrens (CDU):** Frau Präsidentin, meine sehr geehrten Damen und Herren! Nach dem Übergang der Kindertagesbetreuung hin zum Ressort Bildung wurden ja auch endlich die Versäumnisse der Vergangenheit angegangen, und es wurde wieder ausgebaut. Diese aufholende Entwicklung reicht aber immer noch nicht. Nach wie vor suchen Eltern händeringend einen Platz in einer Kindertagesbetreuungseinrichtung, in einer Krippe oder Kita, und nach wie vor reicht das bestehende Platzangebot nicht aus. Zuletzt waren 1 520 Kinder unversorgt, von denen dann noch 1 066 auch im dritten Anlauf nicht bereit waren, auf ihren Rechtsanspruch zu verzichten.

Beim Ausbau gibt es zwei Flaschenhälse zu überwinden, zum einen den Fachkräftemangel und die mangelnden Ausbildungszahlen, und zum zweiten fehlt es an Neubauten, an Anbauten. Darüber hinaus gibt es einen erheblichen Sanierungsstau im Bestand.

Um diesen zweiten Flaschenhals geht es nun heute in unserem Antrag. Wer eine Kita eröffnen, umbauen oder anbauen möchte, hat es nicht ganz so einfach in Bremen, denn er muss viele verschiedene Stationen in unterschiedlichen Ressorts durchlaufen. Er muss sich mit der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau auseinandersetzen, wo eine Bauvoranfrage und eine Baugenehmigung einzuholen sind,

(Präsident Imhoff übernimmt wieder den Vorsitz.)

er muss mit der Senatorin für Kinder und Bildung sprechen – einmal mit den kommunalen Mitarbeitern im Referat 33, die sich die Interessenbekundung ansehen – und natürlich auch mit dem Landesjugendamt im Referat 30, das die Konzeption, die Räume und vieles andere prüft. Hinzu kommen dann die Bremer Unfallkasse, die die Räume im Hinblick auf die Unfallvorschriften überprüft, das Gesundheitsamt, die Feuerwehr Bremen, die den Brandschutz überprüft, und falls es kein privater Bauträger ist, natürlich auch noch Immobilien Bremen.

Die erste Frage, die sich stellt, ist die Frage, ob alle diese verschiedenen Rädchen, die für eine schnelle Umsetzung der Bauten notwendig sind, gut geölt

sind und vor allem eine ausreichende personelle Ausstattung vorhanden ist. Dr. Matthias Güldner, der in der letzten Wahlperiode noch kinderpolitischer Sprecher der Fraktion der Grünen war, hat diese Frage eindeutig beantwortet und forderte immer wieder zum Beispiel mehr Personal für Immobilien Bremen. Recht hat er! In der Abteilung 3 sind zwei Referatsleitungen unbesetzt und insgesamt circa ein Drittel der Beschäftigten längerfristig erkrankt oder gar nicht mehr da. Auch das, meine Damen und Herren, muss dringend geändert werden!

Deswegen braucht es eine Bedarfsanalyse, was in den nächsten Jahren im Kita- und auch im Schulbau passieren muss, und dann natürlich daran anschließend eine Antwort darauf, wie viel Personal wir in den eben schon genannten acht Bereichen der vier verschiedenen Ressorts denn nun brauchen, um diese Aufgaben auch tatsächlich abarbeiten zu können. Genau das fordern wir in Punkt eins unseres Antrags, um jetzt schon für die anstehenden Haushaltsberatungen zu wissen, was wir brauchen, und entscheiden zu können, wie das zu finanzieren sein könnte.

Doch es braucht noch mehr! Ich finde, es ist ein Un Ding, wenn wir immer wieder von den Investoren hören müssen, wie eine Kita, die man für die Stadt bauen möchte, dann zwischen die Mühlen dieser acht verschiedenen Bereiche in der Verwaltung gerät. Man kann sich richtig vorstellen, dass es zwischen den Ressorts ein bisschen zerrieben wird. Manchmal klappt es super, dann gibt es auch ein Happy End, manchmal klappt es weniger gut, wie man in Hemelingen sehr schön betrachten kann, wo keines der Bauvorhaben in den letzten Jahren tatsächlich umgesetzt wurde.

Ich finde auch gelinde gesagt nicht akzeptabel, dass die ersten Planungen für die Kita Diedrich-Wilkens-Straße im September 2016 – das ist vier Jahre her! – beendet waren. Allein, geholfen hat das nichts, denn zuerst wurden Beschlussfassungen immer wieder verschoben – das kann man alles in den Protokollen des Beirats nachlesen –, dann gab es Probleme mit dem Bau, bei dem es einfach nicht weiterging und so weiter. Die Kita gibt es immer noch nicht.

Immer wieder stellt man fest, dass sowohl der Bereich Bildung als auch der Bereich Bau unterschiedliche Vorstellungen haben, so will ich es einmal vorsichtig formulieren, so berichten es zumindest Investoren. Sie stellen fest, dass vom Landes-

jugendamt oder auch vom Referat 33 beispielsweise breitere Kita-Flure, die es als Begegnungskonzept gab – ich nehme einmal die Kita Grete-Stein-Straße/Hemelinger Bahnhofstraße –, sehr positiv bewertet und willkommen geheißen wurden, während die Baubehörde sich daran störte. Dann ging es wieder los, es gab Planungen, es gab Umplanungen, weil man ja irgendwie allen gerecht werden musste. Der Beirat Hemelingen hat dann gesagt, dass Flurbreiten in Kindergärten nun nicht unbedingt zu den vorrangigen Themen der Stadtplanung gehörten. Die Kita gibt es immer noch nicht, es gab wohl auch noch einige andere Probleme. Fakt ist jedenfalls – das muss man deutlich sagen! –, es ist immer wieder Sand im Getriebe.

Es ist geradezu Schilda und eine mangelnde Abstimmung, auf die ich hier eben schon mehrfach hingewiesen habe, wenn man sich die Krippengruppe im Bürgerhaus Mahndorf ansieht. Sie war bereits 2017 Thema, Frau Dr. Bogedan war vor Ort, und dann kam das Klein-Klein, oh je! Acht Mahlsteine, vier Ressorts, und die Krippe gibt es heute noch nicht. Hätte man das koordiniert, wären alle acht verschiedenen Bereiche, die hier genannt worden sind, dort durchgegangen und hätten gemeinsam gesagt, was sie wollen, dann würde der Träger nicht immer noch verzweifelt hinterherlaufen und sich immer wieder neue Auflagen anhören, was denn noch wieder geändert werden muss, und wir hätten diese dringend benötigten zehn Plätze in dem Stadtteil, wo 200 Plätze fehlen, heute vielleicht schon tatsächlich.

Daher unser Beschlusspunkt: Es braucht eine verbindlichere, ineinander verzahnere Zusammenarbeit bei ausreichender personeller Ausstattung und eine Stelle, die den Hut aufhat und im Zweifel auch einmal die Möglichkeit hat, den anderen zu sagen, hört einmal zu, kommt einmal voran, wir müssen das in einer schnelleren, engeren Taktung hinbekommen! Wenn das dann auch mit dem Segen des Senats ablaufen würde – und den gibt es ja generell, denn es gab ja eine Taskforce, in der vorherigen Legislaturperiode war es die Staatsräterunde, jetzt die Senatsrunde –, dann wäre es doch gut, wenn all diese acht verschiedenen Bausteine eng ineinander verzahnt miteinander arbeiten würden.

(Glocke)

Nur so werden wir dieses Problem mit dem zweiten Flaschenhals dauerhaft lösen, und dann können wir uns dem ersten Flaschenhals widmen, dem Fachkräftemangel. Auch das ist noch ein verdammt

dickes Brett, das es hier in Bremen zu bohren gilt!  
– Danke schön!

(Beifall CDU)

**Präsident Imhoff:** Als nächste Rednerin hat das Wort die Abgeordnete Frau Krümpfer.

**Abgeordnete Krümpfer (SPD):** Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Es ist schön, dass die CDU anerkennt, wie sie in ihren Vorbemerkungen zum Antrag schreibt, dass wir in den letzten Jahren einen massiven Ausbau der Kitas vorangetrieben haben.

(Abgeordnete Ahrens [CDU]: Jahrelang davor nichts, bis zum Jahr 2014!)

Ich kann mich auch immer nur wiederholen, wir befinden uns im größten Kita-Ausbauprogramm der Geschichte Bremens.

(Beifall SPD)

Wir haben auch schon in der letzten Legislaturperiode die ursprünglich geplante Anzahl von Plätzen weit überschritten, denn die Nachfrage hat frühere Prognosen, wie wir hier alle wissen, deutlich überschritten.

(Abgeordnete Ahrens [CDU]: Das war im Vorfeld schon klar!)

Ich bin jetzt an der Reihe, Frau Ahrens!

(Beifall SPD – Abgeordnete Ahrens [CDU]: Deswegen kann ich trotzdem dazwischenrufen!)

Anders als beim Schulausbau liegt die Verantwortung für die Gewährleistung eines ausreichenden Kita-Platzangebots zwar in der Stadtgemeinde Bremen, doch sind hier beim Ausbau sehr unterschiedliche Träger, insbesondere freie, kirchliche und private Träger unterwegs. Diese Trägervielfalt ist aus guten Gründen genau so gewollt und vom Bundesgesetzgeber auch so vorgesehen, damit alle Eltern aus zahlreichen Angeboten das für sie und ihre Kinder passende Angebot finden und wählen können. Also nehmen wir den Eigenbetrieb KiTa Bremen und Immobilien Bremen und immer einen größeren Träger dazu, der gezielt Kitas entweder durch Immobilien Bremen oder auch durch privatwirtschaftliche Investoren und Bauträger bauen lässt, und dann gibt es noch jede Menge kleinerer Träger, die Kitas durch private Investoren und Bauträger bauen lassen, die nicht immer das komplette

Know-how haben. Dies führt aus unterschiedlichen Gründen, die ich hier gar nicht alle aufzählen kann, zu Reibungsverlusten bei den Genehmigungsverfahren.

Liebe Kolleginnen und Kollegen von der CDU: Ja, wir sehen es auch so wie Sie, dass bei der Umsetzung der unterschiedlichen Verfahrensschritte – beginnend mit der Interessenbekundung, dem Baugenehmigungsverfahren, den Betriebserlaubnissen und noch vielen Zwischenschritten – durchaus Luft nach oben ist. Falls ich Sie erinnern darf, liebe Kolleginnen und Kollegen von der CDU, bereits in der letzten Legislaturperiode haben wir, wie Frau Ahrens vorhin ja auch schon erwähnt hatte, die Staatsräte-AG eingerichtet mit dem Ziel, den Kita-Ausbau zu beschleunigen und die Durchführung von Projektkonferenzen und Verfahrenserleichterungen zu beschleunigen.

(Abgeordnete Ahrens [CDU]: Das hat ja nichts gebracht!)

Mit Erfolg, wie man beim Ausbauprogramm SoPro-Mob natürlich auch sehen konnte! Wir hätten nicht so viele Kita-Plätze geschaffen, 3 000 Kita-Plätze, das müssen Sie sich einmal vorstellen, also einmal auf der Zunge zergehen lassen, wie viel das überhaupt ist!

(Zuruf Abgeordnete Ahrens [CDU] – Abgeordneter Güngör [SPD]: Und die Plätze sind vom Himmel gefallen, oder was?)

Deshalb wurde auch bei der Verwaltung in der senatorischen Behörde für Kinder und Bildung, insbesondere in der zuständigen Abteilung für frühkindliche Bildung, zusätzliches Personal eingestellt.

Sie fordern in Ihrem Antrag eine Analyse des zusätzlichen Personalbedarfs für den Kita-Ausbau in den dafür zuständigen Behörden und die Darstellung der dafür erforderlichen finanziellen Mehrbedarfe im nächsten Doppelhaushalt, Sie fordern ein Konzept zur Optimierung der gremienübergreifenden Zusammenarbeit, die Straffung der Verfahrensabläufe und pro Bauvorhaben eine gesamtverantwortliche Person, die für einen reibungslosen Ablauf sorgen soll.

Der Kita-Ausbau bleibt auch künftig angesichts der gestiegenen Geburtenrate, der Zuwanderung und wachsender Nachfrage eine riesige Herausforderung für uns alle. Meine sehr verehrten Kolleginnen und Kollegen von der CDU, sollte es Ihnen da

wirklich entgangen sein, dass der neue Senat bereits im Herbst seine Senatskommission für Schul- und Kita-Ausbau eingerichtet hat, die in der vergangenen Woche bereits die fünfte Sitzung abgehalten hat, ein „Kleiner Senat“, wie „buten un binnen“ diese Kommission nannte, in der nicht nur unser Bürgermeister, sondern auch unsere Bildungs-senatorin, unsere Bausenatorin und der Finanzsenator Entscheidungen für den gesamten Senat treffen können? Im Einsetzungsbeschluss des Senats finden Sie die Zielsetzung zur Sicherung der Ausbauziele, zur Etablierung und Festlegung ressortübergreifender Arbeitsstrukturen, zur Koordinierung und Steuerung der Umsetzungsprozesse, zur flexiblen Umsetzung eines Bauprogramms für Schul- und Kita-Bauten und zur Kontrolle der jeweiligen Baufortschritte durch die Einrichtung einer eigenen Unterarbeitsgruppe der Ressorts-AGs, die die Sitzungen der Senatskommission vorbereitet und sicherstellt, dass der Kita-Ausbau mit hoher Priorität durch die Senatskommission begleitet wird.

Verzögerungen sind oft genug Faktoren dafür, dass es nicht zur optimalen behördlichen Kooperation kommen konnte. So kam es zum Beispiel auch vor, dass verschiedene Grundstücke nicht gekauft werden konnten.

(Glocke)

Anwohnerbelange und umweltrechtliche Risiken führten auch zu Verzögerungen. Darüber wurde oft in den Deputationen berichtet, und es kann uns doch auch in Zukunft passieren, dass uns solche Hindernisse in die Quere kommen und es zu Verzögerungen kommt. Mit der Senatskommission ist somit bereits die Struktur geschaffen worden, die Sie erst noch erreichen wollen, und selbstverständlich haben die beteiligten Ressorts die personellen Mehrbedarfe genannt und an den Senator für Finanzen weitergeleitet. Liebe Kolleginnen und Kollegen von der CDU, wir lehnen Ihren Antrag ab. – Danke!

(Beifall SPD, Bündnis 90/Die Grünen, DIE LINKE)

**Präsident Imhoff:** Als nächste Rednerin hat das Wort die Abgeordnete Frau Bergmann.

**Abgeordnete Bergmann (FDP):** Sehr geehrter Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Erst im Dezember haben wir als FDP-Fraktion angesichts von über 1 000 fehlenden Betreuungs-

plätzen bereits deutlich gemacht, dass die früh-kindliche Kinderbetreuung für Bremen eine größere Priorität haben muss.

Ja, es stimmt, in den letzten Jahren wurden viele Plätze geschaffen, so viele wie nie zuvor. Wir haben es gerade gehört, die Trägerlandschaft für Kindertageseinrichtungen ist vielfältiger geworden, und auch der Bau von Kitas wird zunehmend durch Unternehmen realisiert. Die Skepsis gegenüber privaten Bauherren war anfänglich groß, und auch jetzt gibt es, ich sage einmal, Ungeschicklichkeiten. So liest man zum Beispiel im Exklusivinterview des „Weser-Kurier“ mit der Bildungs-senatorin in der letzten Woche, dass ja klar sei, dass Investoren Kitas nicht bauen würden, weil sie Kinder so lieb hätten.

(Abgeordnete Bredehorst [SPD]: Das sind wirtschaftliche Interessen!)

Erstens, wir wissen es nicht. Zweitens, es ist eine Verallgemeinerung. Drittens, egal welche Motivation dahinter steht, es ist nicht klug, und viertens: Es ist nicht konstruktiv!

(Beifall FDP)

Im Alltag der Stadt Bremen jedenfalls hat sich das Modell privater Bauherren quasi von selbst etabliert, nämlich einfach dadurch, dass von 31 Krippen und Kitas, die seit 2016 in Bremen entstanden sind, etwa die Hälfte von Investoren gebaut wurden. Bremen braucht alle diese Kitas dringend. Mit Spannung warten wir auf den ersten Statusbericht und hoffen, dass die Zahl der Familien, denen kein Betreuungsplatz angeboten werden kann, allmählich sinkt.

Auch in den nächsten Jahren wird eine Hauptaufgabe Bremens der Kita- und Schulbau sein, weil wir uns ja eigentlich freuen, dass wir so viele Kinder haben. Bremen kann diese große Aufgabe aber nicht allein bewältigen. Bremen ist auf starke Partner angewiesen, und vor dem Hintergrund, dass jetzt übrigens sowieso jede zweite Kita von privaten Investoren gebaut wird, halten wir als FDP-Fraktion es auch für notwendig, dass wir die Betriebskitas, die im Dezember noch von allen anderen Fraktionen entschieden abgelehnt wurden, doch noch einmal auf die Agenda setzen.

(Abgeordnete Ahrens [CDU]: Nein, die haben wir nie abgelehnt!)

Egal wer in den letzten Jahren gebaut hat, immer wieder gab und gibt es Klagen, was die Zusammenarbeit und den Umsetzungs- und Genehmigungsprozess angeht, weil die Verwaltungsprozesse in Bremen viel zu viel Zeit brauchen und städtische Ansprechpartner, die auch tatsächlich entscheiden können und dürfen, häufig nicht definiert sind. Von der Bauplanung über die Auswahl eines Bauunternehmers bis hin zur Findung der Träger leisten die Investoren häufig jede Vorarbeit und Koordination. Dann aber braucht es eben diese Genehmigungen, und selbst sehr wohlmeinende Bremer Familienunternehmen wie Dawedweit kommentieren, dass die Genehmigung von Kitas schon eine besondere Geduldprobe sei.

Abläufe zu optimieren, zeitlich zu straffen und einen Gesamtverantwortlichen zu definieren, der die Abläufe steuert und kontrolliert, darin besteht der Handlungsbedarf. Wir können es uns nicht leisten, Investoren durch unprofessionelle oder träge behördliche Abläufe zu verprellen. Dafür die behördlichen Ressourcen bei allen Kooperationspartnern zu schaffen, wie es die CDU in ihrem Antrag fordert, ist die logische Voraussetzung. Die Idee ist nicht neu.

(Abgeordnete Ahrens [CDU]: Nein, aber sie wird ja nicht umgesetzt!)

Wenn ich daran erinnern darf, bereits in den rot-rot-grünen Koalitionsverhandlungen 2019 drang der Appell der Zentralen Elternvertretung und der international tätigen Bremer Kita-Expertin Dr. Wehrmann an das Ohr der Regierungsparteien. Damals haben sie die wichtigsten Aspekte für die Kinderbetreuung mit vier schlanken Forderungen zusammengefasst, zwei davon waren mehr Entschlossenheit und schnellere Baugenehmigungen. Um mehr Vernetzung zu erreichen, forderte man damals einen 14-tägig tagenden runden Tisch, und eine Stabsstelle für frühkindliche Bildung sollte im Rathaus angesiedelt werden. Außerdem müsse es mehr Controlling geben, damit letztlich Baugenehmigungen für Kitas schneller erteilt werden, das war also das, was vorher auch mit „Kleiner Senat“ bezeichnet wurde.

Die Frage ist: Sind durch diese Maßnahmen Baugenehmigungsverfahren beschleunigt worden? Ist das dadurch passiert? Die Rückmeldungen, die wir erhalten, zeigen zumindest, dass es keinesfalls genügt.

Der vorliegende Antrag definiert die bereits vielfach genannten Forderungen, aber auf der Grundlage eines Senatsbeschlusses, und fordert damit noch einmal auf: Achten Sie auf die Handlungsfähigkeit Ihrer Behörden, und optimieren Sie Ihre Arbeitsabläufe,

(Glocke)

damit wir die dramatische Zahl der Familien ohne Betreuungsangebot abbauen. Dieser Forderung schließen wir uns als FDP-Fraktion sehr gern an. – Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

(Beifall FDP)

**Präsident Imhoff:** Als nächste Rednerin hat das Wort die Abgeordnete Frau Dr. Eschen.

**Abgeordnete Dr. Eschen (Bündnis 90/Die Grünen):** Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren! Uns alle eint der Wunsch nach einem schnellen Ausbau von Kita-Plätzen, das ist klar.

(Beifall Bündnis 90/Die Grünen, SPD, DIE LINKE)

Liebe Abgeordnete der CDU, es wurde jetzt schon mehrfach erwähnt, Sie möchten eine Bedarfsanalyse für zusätzlich benötigtes Personal im behördlichen Genehmigungs- und Umsetzungsverfahren beim Kita-Platzausbau. Außerdem möchten Sie, dass ein Konzept erarbeitet wird, das eine verbindlichere und verzahntere Zusammenarbeit der beteiligten Behörden ermöglicht. Das hört sich gut an, das möchten wir auch, und das Gute ist: Daran arbeiten wir schon lange!

(Abgeordnete Ahrens [CDU]: Ja? Finden die Träger nicht!)

Würden wir nämlich erst jetzt eine Bedarfsanalyse anfordern, die in drei Monaten fertig wäre, und wiederum danach nach einem Konzept verlangen, wäre all dies für den aktuellen Haushalt schon viel zu spät.

Die im letzten Jahr frisch eingesetzte Senatskommission wurde bereits erwähnt, hier geht es um die Sicherung der Ausbauziele zur Etablierung und Festigung ressortübergreifender Arbeitsstrukturen, zur Koordinierung und Steuerung der Umsetzungsprozesse, zur flexiblen Umsetzung eines Bauprogramms für Schul- und Kita-Bauten und zur Kontrolle des jeweiligen Projektfortschritts.

Bedarfsanalysen hinsichtlich des Personals wurden von allen Ressorts natürlich Ende letzten Jahres vorgenommen, um dies dann rechtzeitig für den kommenden Haushalt anmelden zu können, und selbstverständlich gilt das auch im Bereich Kita-Platzausbau. Personalmehrbedarfe in diesem Bereich wurden für die Haushaltsaufstellung weitergeleitet, Frau Krümpfer hat es bereits erwähnt.

Des Weiteren wurde in der letzten Legislaturperiode, wie Sie wissen, der Planungsprozess für Kitas neu aufgestellt, das Verfahren zur Freigabe von Interessenbekundungen für neue Kitas bis hin zur Zusicherung der erforderlichen Zuwendungen wurde von der Deputation für Kinder und Bildung beschlossen und wird seitdem entsprechend umgesetzt. Damit liegt also ein Prüfraster zur Bewertung von Kita-Ausbauoptionen vor und kommt kontinuierlich zu Anwendung, sobald Träger prüffähige Interessenbekundungen vorlegen. Hierbei wird die bedarfsbezogene zeitliche, räumliche, fachliche und wirtschaftliche Eignung geprüft und gewichtet, sodass im Falle mehrerer Optionen eine gute Vergleichbarkeit vorliegt. Beschleunigte Abläufe sind definitiv wünschenswert, aber auch Sorgfalt darf nicht zu kurz kommen. Beides muss in einem Gleichgewicht stehen, und dazu gehören auch Abspracheprozesse.

Zusammenfassend lässt sich also festhalten, mit der Einsetzung der Senatskommission wurde die strukturelle Lösung, auf die Ihr Antrag zielt, bereits angegangen, und auch mehr Personal ist bereits beantragt. Ich wiederhole also: Uns alle eint der Wunsch nach einem schnelleren Ausbau von Kita-Plätzen. Diesen Antrag benötigen wir jedoch nicht, um tätig zu werden, denn das sind wir bereits. Daher werden wir Grünen den Antrag ablehnen. – Danke!

(Beifall Bündnis 90/Die Grünen, SPD, DIE LINKE)

**Präsident Imhoff:** Als nächste Rednerin hat das Wort die Abgeordnete Frau Leonidakis.

**Abgeordnete Leonidakis (DIE LINKE):** Sehr geehrter Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Es ist ja noch nicht so lange her, dass wir, DIE LINKE, auch der Opposition angehörten, und auch demokratietheoretisch finde ich es durchaus richtig, und es ist Aufgabe der Opposition, den Finger in Wunden zu legen und auch aufzuzeigen, was die Regierung nicht richtig macht oder wo man noch nachschärfen muss. All das kann ich gut verstehen, sowohl aus der individuellen als auch aus der demokratietheoretischen Perspektive heraus.

Wenn ich aber jetzt diesen Antrag lese, und wenn ich jetzt auch die Debattenbeiträge der Kolleginnen der CDU und der FDP höre, wenn ich Worte wie „konstruktiv“ höre und so weiter, und wenn ich auch höre, welche Vorschläge in dem Unterausschuss und in der Deputation gemacht werden, wo vorgeschlagen wird, den Kita-Ausbau doch über irgendwelche Gruppen in Bürgerhäusern zu schaffen oder dass man einen Parallelgesprächskreis ins Leben rufen will, wo man noch einmal hören möchte, was die anderen eigentlich für konstruktive Vorschläge haben, dann muss ich insgesamt doch sagen, ich bin ein bisschen enttäuscht. Da wünsche ich mir mehr von der Opposition, da wünsche ich mir mehr konkrete umsetzbare Vorschläge. Das, was wir hier heute diskutieren, gehört definitiv nicht dazu, liebe Kolleginnen und Kollegen!

(Beifall DIE LINKE, SPD, Bündnis 90/Die Grünen)

Es ist ja richtig, der Bedarf an Kita-Plätzen ist gestiegen, das bildet die gesellschaftlichen Entwicklungen von gesteigener Frauenerwerbstätigkeit, veränderten Familienbildern und auch von richtigerweise veränderten Bildungsbegriffen ab. Diesen Bedarf an Kita-Plätzen, die steigenden Kinderzahlen, die wir begrüßen, den Ausbau, den wir bewältigen wollen, das alles kann man nur bewältigen, wenn es eine gut ausgestattete und qualitativ hochwertige Kita-Landschaft gibt, die über genügend Kita-Plätze mit ausreichend langen Öffnungszeiten und gut ausgebildete, gut bezahlte und eine ausreichende Zahl von Erzieherinnen verfügt, und dann können den Eltern und Kindern Zugang zu gesellschaftlicher Partizipation in Form von Chancen- und Bildungsgerechtigkeit und auch die Erwerbstätigkeit für die Eltern – in den meisten Fällen für die Mütter – ermöglicht werden. Diese Entwicklungen sind uns, der LINKEN, wichtig, die wollen wir unterstützen, und es ist unser aller Ziel in der Koalition, den Kita-Ausbau in Bremen voranzubringen.

Dass trotz des Rechtsanspruchs auf den Kita-Platz noch immer Kita-Plätze fehlen, beschreibt eine der Hauptherausforderungen der kommenden Jahre – nicht nur in dieser Legislaturperiode, sondern wahrscheinlich auch noch darüber hinaus –, und der müssen wir uns als Stadt und als Koalition stellen, denn wir sind nicht zufrieden mit unterversorgten Stadtteilen. Das ist sozial ungerecht, und deshalb gibt es nicht grundlos den aufholenden Ausbau von 50 Prozent, der derzeit Beschlusslage ist.

Nicht ohne Grund haben wir im Koalitionsvertrag das ambitionierte Ziel festgeschrieben, dass wir in allen Stadtteilen 60 Prozent der unter dreijährigen Kinder versorgen wollen.

(Beifall DIE LINKE, SPD, Bündnis 90/Die Grünen)

Um das zu schaffen, liebe Kolleginnen und Kollegen, brauchen wir doch vor allem zwei Dinge: Wir brauchen Kita-Bauten, und wir brauchen Fachkräfte. Für die Fachkräfte gibt es eine Arbeitsgruppe zur Aufwertung der Ausbildung – die haben wir im Dezember mit einem Antrag der Bremischen Bürgerschaft auf den Weg gebracht –, denn es fehlen ja qualifizierte Bewerberinnen und Bewerber, und deswegen müssen wir die Ausbildung attraktiver und die Ausbildungszeit für die Auszubildenden finanzierbar machen, wir müssen zum Beispiel die Arbeitsbedingungen verbessern, indem wir die Arbeitsbelastung senken, und auch dafür braucht man wieder Fachkräfte.

Was den Bau von Kitas angeht, dazu wurde im Herbst die Senatskommission für den Schul- und Kita-Ausbau eingesetzt. Dort wird doch schon jetzt ineinander verzahnt gearbeitet, also genau das, was Sie fordern, passiert schon lange. Beschleunigte Genehmigungsverfahren gibt es auch schon, und die personelle Ausstattung der verschiedenen Verwaltungsbereiche ist das normale Geschäft in den Haushaltsberatungen, die doch derzeit laufen: Die Ressorts melden ihre Personalmehrbedarfe an – übrigens auch für Immobilien Bremen –, das wiederum ist dann Gegenstand der Haushaltsaufstellung und Haushaltsberatungen, und die Ressorts wissen doch in der Regel ganz gut, was sie zur Bewältigung ihrer Aufgaben brauchen. Dafür brauchen wir keine Analyse, wie Sie sie fordern, und selbst, wenn man sie brauchen würde, käme sie zu spät, wenn wir es jetzt machen.

Also, liebe Kollegin von der CDU, wir werden jetzt nicht anhand Ihrer unausgereiften und verspäteten Anträge Haushaltsberatungen führen, das machen wir nicht. Ich kann Ihnen aber zusichern, dass der Kita-Ausbau eine der wichtigsten Zielsetzungen unserer Politik und dieser Koalition ist, und wir machen alles, was in diesem Zusammenhang nötig und was möglich ist. – Danke schön!

(Beifall DIE LINKE, SPD, Bündnis 90/Die Grünen)

**Präsident Imhoff:** Als nächste Rednerin hat das Wort die Abgeordnete Frau Ahrens.

**Abgeordnete Ahrens (CDU):** Herr Präsident, meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich finde es ja immer wieder spannend, wie sich hier einige Kolleginnen und Kollegen aus der Verantwortung herausreden wollen.

(Beifall CDU, FDP)

Wenn ich in meinem einleitenden Satz feststelle, dass eine nachholende Entwicklung stattgefunden hat, dann heißt das, dass Sie vorher geschlafen haben.

(Beifall CDU)

Das waren jetzt in dem Fall nicht die Sozialdemokraten, sondern das damals oder auch weiterhin grün geführte Ressort der Sozialsenatorin, die bis 2014 eben keinen Ausbau, sondern lediglich eine Verdichtung im Kita-Bereich vorgenommen hatte, das kann man bei KiTa Bremen überall in den bis auf den letzten Differenzierungsraum mit zusätzlichen Gruppen vollgestopften Kinder- und Familienzentren sehen.

Ab dann ging es einfach nicht mehr. Das heißt, Sie mussten dann im Galopp ab 2016 – Sie haben ja auch noch ein bisschen Zeit für den Umzug gebraucht, das war ja auch wieder erst einmal kein Ausbau – das Versäumte nachholen, und das auch noch in Containern statt in Häusern, meine Damen und Herren. Das gehört auch zur Wahrheit. Statt von vornherein nachhaltig vernünftig Häuser und für weniger Geld zu bauen, haben Sie viele Jahre lang geschlafen, denn Sie waren damals auch als SPD mit an der Regierung – es gab ja zwölf Jahre Rot-Grün –, und dann haben Sie viel teurer und klimaschädlich Container gebaut, die einen wesentlich höheren Co<sub>2</sub>-Ausstoß haben, und diese müssen dann nachträglich irgendwann einmal mit viel Geld in vernünftige Kita-Bauten umgewandelt werden. Das ist die Wahrheit, meine Damen und Herren!

Wenn ich dann höre, dass die Staatsräterunde jetzt durch einen „Kleinen Senat“ abgelöst worden ist, dann ist das süß, aber wenig hilfreich, weil es auf der Arbeitsebene immer noch nicht dazu führt, dass die Kolleginnen und Kollegen wirklich in der Form miteinander reden, wie es dringend notwendig wäre. Jetzt einmal ganz ehrlich, liebe Frau Krümpfer: Private Bauherren, die seit vielen Jahren hier am Markt tätig sind und schon diverse Bauten erstellt haben, sind ja nun keine Neulinge im Baugeschäft!

(Abgeordnete Krümpfer [SPD]: Es gibt auch Neu-linge!)

Das, was Sie hier gerade unterstellt haben, dass es an ihnen läge, ist eine böswillige Unterstellung, die ich hiermit zurückweise!

(Beifall CDU – Abgeordnete Krümpfer [SPD]: Eine böswillige Unterstellung? Das ist einfach Fakt!)

Man könnte Ihnen jetzt auch unterstellen – jetzt bin ich einmal böswillig! –, dass Sie als Koalition gar keine Verbesserungen beim Bau wollen, denn dann fiel ja noch mehr auf, dass wir einen massiven Fachkräftemangel haben.

(Abgeordnete Krümpfer [SPD]: Gut, dass Sie uns das sagen!)

Dann hätten wir auf einmal Hütten, ohne dass darin tatsächlich Erzieherinnen arbeiten können, weil sie derzeit gar nicht vorhanden sind, und dann hätten Sie auch weniger Spielgeld für Ihre Wunschliste aus Ihrem Koalitionsvertrag – 158 Seiten! –, weil Sie dann feststellen, das geht nicht, „Wünsch Dir was“ funktioniert nicht, es müssen ja Rechtsansprüche umgesetzt werden. Auch das gehört zur Wahrheit dazu, meine Damen und Herren!

(Beifall CDU - Abgeordnete Bredehorst [SPD]: Das ist keine Wahrheit! – Zuruf Abgeordneter Güngör [SPD])

Sie sagen an der Stelle, dass Sie auf die Handlungsfähigkeit Ihrer Behörden achten würden. Das ist schön, aber ich verstehe nicht, wie Frau Dr. Eschen auf die Idee kommt, dass unser Prüfantrag, der ja ein Dreimonatsraster vorsieht, zu spät sei. Drei Monate – wir haben jetzt Februar –, das wäre dann im Mai. Die öffentliche Einbringung des Haushalts in die Bremische Bürgerschaft ist für den 15. Mai vorgesehen. Wir sind voll im Zeitrahmen, liebe Kollegin, und damit auch im parlamentarischen Verfahren jederzeit in der Lage, etwas zu verändern.

(Abgeordneter Güngör [SPD]: Ich dachte, Ihrem Kollegen Eckhoff passt das nicht!)

Deswegen bin ich auch sehr gespannt, was denn dort tatsächlich für mehr Personal angemeldet worden ist – das wurde ja hier von Ihnen angekündigt – und ob es nicht doch notwendig ist, noch weitere Veränderungen herbeizuführen.

Ja, Sie haben recht, Sorgfalt darf nicht zu kurz kommen, Frau Dr. Eschen, da bin ich voll bei Ihnen!

Was ich hier aber angesprochen habe, ist nicht blinder Aktionismus, den wir versucht haben zu fordern, sondern dringend notwendige Absprachen. Es ist ein absolutes Unding, wenn einem privaten Bauträger mitgeteilt wird, dass das Bauressort in irgendeiner Form Probleme mit der vorgestellten Planung hat, die Senatorin für Kinder und Bildung übrigens nicht, es dann sagt, das gefällt uns so nicht, machen Sie das einmal neu, dann über vier Monate, nachdem er den Antrag neu eingereicht hat, keinerlei Antworten kommen und sich dann ein Ortsamtsleiter einschalten muss – ich habe die Unterlagen zu dem Verfahren alle dabei! – und ein vermittelndes Gespräch führen muss, damit der Bauträger überhaupt eine Chance hat, mit dem Bauressort tatsächlich darüber zu sprechen, um dann vielleicht irgendwie weiterzukommen. Das ist der Sand im Getriebe, von dem ich hier spreche, und den wird man mit keiner Senats- oder Staatsräterunde ändern, denn das ist so weit unterhalb dieses Bereichs, dass das Durchgriffsrecht in dem Fall gar nicht so einfach funktioniert.

Deswegen haben wir uns mit unserem Antrag auf den Weg gemacht und gesagt, wir müssen die Ebene der Sachbearbeiter stärken,

(Abgeordnete Krümpfer [SPD]: Das machen wir auch!)

um tatsächlich zu einer vernünftigen Umsetzung zu kommen, und wenn es darum geht, die Ebene der Sachbearbeiter zu stärken, dann geht es auch darum, sich jemanden zu überlegen, der im Senat den Hut aufhat und im Zweifel auch über die Ressortgrenzen hinweg die Möglichkeit hat –.

(Glocke)

Ich habe das gesehen, Frau Kollegin, ich komme zum Schluss!

(Heiterkeit)

Ich bin jetzt neun Sekunden über meiner Redezeit, ich weiß ja, wie oft die Kollegen hier über ihre Redezeit gehen. Insofern, völlig einer Meinung, aber – abschließendes Wort! – ich stelle fest, dass Sie den Antrag hier mit fadenscheinigen Begründungen ablehnen, und ich bin sehr gespannt auf das, was Sie jetzt hier vorlegen, was Sie angekündigt haben.

(Glocke)

Ein letztes Wort zur LINKEN und zu Frau Leonidakis: Ihre Worte waren bis zum Beginn dieser Legislaturperiode völlig anders als heute, und das wird auch draußen in der Stadt so wahrgenommen. – Danke schön!

(Beifall CDU – Abgeordneter Güngör [SPD]: Sie erzählen immer den gleichen Unsinn!)

**Präsident Imhoff:** Als nächste Rednerin hat das Wort Frau Senatorin Dr. Bogedan.

**Senatorin Dr. Bogedan:** Sehr geehrter Herr Präsident, meine sehr geehrten Damen und Herren! In Anbetracht der Uhrzeit will ich jetzt auch gar nicht mehr lange sprechen.

(Beifall CDU)

Ein paar Dinge zu den Fakten! Seit 2016 sind eben nicht nur an 27 Standorten Mobilbauten entstanden, sondern 31 feste komplette Neubauten.

(Beifall SPD, Bündnis 90/Die Grünen)

Umgerechnet sind das etwa eineinhalb neue Gebäude pro Stadtteil. Wenn also alles so schlimm wäre, wie wir es gerade gehört haben, dann wäre es wohl unmöglich gewesen, diesen Kraftakt zu schaffen. Mein großer Dank gilt deshalb allen Trägern und allen Investoren, die das mit möglich gemacht haben, weil es tatsächlich eine gemeinsame Kraftanstrengung war und auch eine gemeinsame Kraftanstrengung von allen beteiligten Senatsresorts und allen Akteuren.

Anders als eben behauptet, gibt es Regeln, die beschleunigtes Bauen eben genau für den Kita- und Schulbau ermöglichen. Anders als eben behauptet, arbeiten die Ressorts gerade bei komplexen Projekten, wo wir es mit multiplen Fragestellungen zu tun haben, die eben nicht einfach so durchlaufen wie die Mehrheit der Projekte, in abgestimmten Verfahren, die eine Beratung ermöglichen, damit man bei diesen komplexen Sachverhalten auch zu Lösungen kommen kann. Es ist aber auch Teil der Wahrheit, dass man auch manchmal sagen muss, nein, an einem bestimmten Standort oder in einer bestimmten Art und Weise geht es tatsächlich nicht, eine Kita zu bauen. Immerhin – –.

(Unruhe CDU)

Vielleicht höre ich einfach auf! Also, ich meine – –.

(Unruhe CDU – Abgeordneter Güngör [SPD]: Frau Ahrens interessiert das sowieso nicht!)

Mit den Koalitionsfraktionen kann ich mich ohnehin unterhalten.

(Beifall SPD, Bündnis 90/Die Grünen, DIE LINKE)

Ich dachte, Sie wollten eine Antwort des Senats haben! Das gehört zu einer ordentlichen parlamentarischen Debatte dazu, aber wenn Sie schon im Feierabend – –.

(Abgeordnete Ahrens [CDU]: Ich bin multitaskingfähig, kein Problem! Ich habe Sie verstanden!)

Wunderbar, dann kann ich weitermachen! Also, zur Wahrheit gehört eben auch dazu, dass Kitas besondere Bauten sind, die auch unter den besonderen Schutzbedürfnissen der Kinder zu betrachten und deshalb nicht an allen Standorten möglich sind, und es gehört auch zur Wahrheit dazu zu sagen, dass man nicht einfach plan die Stadt mit Gebäuden überziehen kann, sondern dass es tatsächlich wichtig ist, dass jeder Akteur im System auch seine entsprechende Rolle einnimmt und man auch seiner demokratischen Verantwortung – und dazu zähle ich alle hier in diesem Saal – Rechnung trägt.

Wir verpflichten die Stadtgemeinde Bremen, auf lange Jahre in der Zukunft Kosten zu tragen. Deswegen ist es mir ganz wichtig, dass wir ein Verfahren etabliert haben, in dem jederzeit auch eine demokratische Kontrolle gegeben ist, und das möchte ich nicht preisgeben, auch nicht, wenn wir damit möglicherweise im Verfahren vier oder fünf Wochen einsparen würden.

Ein Letztes noch, denn das ärgert mich wirklich: Es klingt immer so ein Behördenbashing damit durch. Man muss wirklich sagen, dass die Kolleginnen und Kollegen in allen beteiligten Behörden unter nicht einfachen Bedingungen, nämlich aus den Bedingungen herauskommend, dass die Stadtgemeinde Bremen in den letzten Jahren auch unter einem besonderen Sparzwang gestanden hat, große Kraftanstrengungen geleistet haben, um genau das hinzubekommen: dass wir 31 neue Gebäude am Start haben, tolle neue Kita-Gebäude, in die fröhliche Kinder gehen. Dieser Ausbau geht bis 2025 auch weiter, bis zum Jahr 2023 haben wir schon 55 weitere Einrichtungen auf unserer Liste stehen, die in unterschiedlichen Phasen der Bauplanung sind, und ich hoffe, es gelingt irgendwann, dass auch die Opposition anerkennt, dass das eine wahnsinnige Kraftanstrengung war, die wir hier

zum Guten und zum Wohle der Kinder unserer Stadt gemeinsam geleistet haben. – Vielen Dank!

(Beifall SPD, Bündnis 90/Die Grünen, DIE LINKE)

**Präsident Imhoff:** Als nächste Rednerin hat das Wort die Abgeordnete Frau Bergmann.

**Abgeordnete Bergmann (FDP):** Sehr geehrter Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Weil die Kollegin Frau Ahrens gesagt hat, darüber sprechen wir nicht mit der CDU, ist mir jetzt schon noch einmal wichtig zu sagen: Ich unterstelle nicht, dass jemand das nicht schaffen will, dass jemand das nicht bauen will, das möchte ich ganz deutlich sagen, und ich glaube auch nicht, dass es da so einen Winkelzug gibt, damit man dann nachher nicht platt dasteht, weil man nicht genügend Personal hat oder so etwas.

Trotzdem möchte ich noch einmal auf die Metaebene der Gesamtkommunikation gehen. Ich habe es schon sehr bedauert, dass wir diese Ideerunde, die ich zwischen den Sprechern angeregt habe, nicht gemacht haben, weil ich glaube, da redet man einfach anders miteinander, als wenn man hier im Parlament miteinander redet.

Wo ich immer wieder in diesem Gesamten schlucke, das ist, wenn die Dinge nicht zusammenpassen: wenn zum Beispiel vor der Zentralen Elternvertretung gesagt wird, wir finanzieren die Erzieherausbildung, und bei der späteren Nachfrage wird dann gesagt, nein, wir finanzieren dort ein bisschen etwas mit dazu, oder wenn bei der Debatte, wo wir fordern, die Erziehergehälter auf ein Level anzuheben, es dann später auch anders aussieht. Es passt auch nicht zusammen, dass bis vor einem halben Jahr, insbesondere auch von der LINKEN, Dinge sehr scharf angezählt wurden. Und jetzt? Wirklich so ein Tremolo in Bezug auf Regierung – -. Ich verstehe schon, dass das auch ein Wechsel ist und dass sich der Tenor da ein bisschen ändert, aber manchmal ist das schon extrem auffällig. Damit tue ich mich wirklich sehr schwer, und das wirkt auch nach außen – wenn Sie es mir schon nicht glauben – nicht wahrhaftig in dieser ganzen Angelegenheit. – Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

(Beifall FDP, CDU)

**Präsident Imhoff:** Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor.

Die Beratung ist geschlossen.

Wir kommen zur Abstimmung.

Wer dem Antrag der Fraktion der CDU mit der Drucksachen-Nummer [20/104 S](#) seine Zustimmung geben möchte, den bitte ich um das Handzeichen.

(Dafür CDU, FDP, M.R.F., Abgeordneter Beck [AfD])

Ich bitte um die Gegenprobe.

(Dagegen SPD, Bündnis 90/Die Grünen, DIE LINKE)

Stimmenthaltungen?

Ich stelle fest, die Stadtbürgerschaft lehnt den Antrag ab.

**Ortsgesetz zur Änderung des Ortsgesetzes zur Gründung einer Anstalt öffentlichen Rechts für die öffentliche Abfallentsorgung und Straßenreinigung  
Mitteilung des Senats vom 11. Februar 2020  
(Drucksache [20/122 S](#))**

Die Beratung ist eröffnet.

Wortmeldungen liegen nicht vor.

Die Beratung ist geschlossen.

Wir kommen zur Abstimmung.

Wer das Ortsgesetz beschließen möchte, den bitte ich um das Handzeichen.

Ich bitte um die Gegenprobe.

Stimmenthaltungen?

Ich stelle fest, die Stadtbürgerschaft beschließt entsprechend.

(Einstimmig)

**169. Ortsgesetz über eine Veränderungssperre nach dem Baugesetzbuch für die Grundstücke innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans 2434 für ein Gebiet in Bremen-Gröpelingen, Ortsteil Oslebshausen und Bremen-Häfen, Ortsteil Industriehäfen, zwischen Oslebshäuser Heerstraße, Pulverberg, Hafeneisenbahn und Bundesautobahn (Grambker Schleife)  
Mitteilung des Senats vom 18. Februar 2020  
(Drucksache [20/128 S](#))**

Die Beratung ist eröffnet.

Wortmeldungen liegen nicht vor.

Die Beratung ist geschlossen.

Wir kommen zur Abstimmung.

Wer das 169. Ortsgesetz beschließen möchte, den bitte ich um das Handzeichen.

(Dafür CDU, SPD, Bündnis 90/Die Grünen, DIE LINKE, FDP, M.R.F.)

Ich bitte um die Gegenprobe.

Stimmenthaltungen?

(Abgeordneter Beck [AfD])

Ich stelle fest, die Stadtbürgerschaft beschließt entsprechend.

**Bericht des städtischen Petitionsausschusses Nr. 5 vom 21. Februar 2020 (Drucksache [20/130 S](#))**

Eine Aussprache ist nicht beantragt worden.

Wir kommen daher zur Abstimmung.

Wer der Behandlung der Petitionen in der empfohlenen Art zustimmen möchte, den bitte ich um das Handzeichen.

(Dafür CDU, SPD, Bündnis 90/Die Grünen, DIE LINKE, FDP, Abgeordneter Beck [AfD])

Ich bitte um die Gegenprobe.

Stimmenthaltungen?

(M.R.F.)

Ich stelle fest, die Stadtbürgerschaft beschließt entsprechend.

Meine Damen und Herren, damit sind wir am Ende der Tagesordnung angekommen. Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit und freue mich, Sie morgen hier in alter Frische wiederzusehen.

Ich schließe die Sitzung.

(Schluss der Sitzung 19:05 Uhr)

