

Mitteilung des Senats vom 11. Juni 2024

Raser und Autoposer in der Überseestadt, im Viertel und Tenever – gekommen, um zu bleiben?

Die Fraktion der CDU hat unter Drucksache 21/192 S eine Kleine Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die vorgenannte Kleine Anfrage wie folgt:

I. Autoposing in der Überseestadt

1. Inwiefern sind dem Senat oder seinen nachgeordneten Dienststellen Eingaben und Beschwerden von Anwohnern der Bremer Überseestadt über Lärmbelästigung durch sogenannte Raser und Autoposer zugegangen?
 - a) Welche Abschnitte des öffentlichen Straßenraums in der Bremer Überseestadt stehen nach Kenntnis des Senats hierbei besonders in Rede?
 - b) Durch welches Handeln hat der Senat in der Vergangenheit auf derartige Beschwerden reagiert?

Den senatorischen Dienststellen sowie den nachgeordneten Behörden Polizei Bremen und Amt für Straßen und Verkehr werden in unregelmäßigen Abständen Beschwerden von Anwohnenden der Bremer Überseestadt vorgetragen. Dabei ist die Häufigkeit und Anzahl stark abhängig von der Jahreszeit und der konkreten Wetterlage.

Zu a): In der Bremer Überseestadt sind die Abschnitte Konsul-Smidt-Straße sowie der Kommodore-Johnsen-Boulevard besonders betroffen.

Zu b): Die Polizei Bremen ergreift beim Vorliegen solcher Beschwerden eine Reihe von Maßnahmen. Dazu gehören zum Beispiel die ständige Sensibilisierung der Einsatzkräfte bei der Bestreifung des in Frage stehenden Bereichs und

Schwerpunktmaßnahmen wie zum Beispiel Geschwindigkeitsmessungen zu verschiedenen Zeiten.

Gegenüber der Straßenbaulastträgerin, hier das sonstige Sondervermögen Überseestadt vertreten durch die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, ist bislang noch kein Hinweis erfolgt, dass aufgrund der Beschwerdelage beziehungsweise im Hinblick auf die Straßenverkehrssicherheit gemeinsam die konkrete Umsetzung von baulichen Maßnahmen in der Bremer Überseestadt geprüft werden sollte. Gleichwohl wurden bereits Maßnahmen umgesetzt, die zu einer Beschränkung von sogenannten Rasern und Autoposern führen können (siehe hierzu die Beantwortung der Frage 7).

2. Inwiefern hat der Senat Kenntnis über Anzeigenerstattung bei der Polizei Bremen, die sich unter anderem gegen Belästigung oder Ruhestörung durch Raser und/oder Autoposer in der Bremer Überseestadt richten?
 - a) Wie hat sich die beschriebene Häufigkeit der Anzeigenerstattung in den zurückliegenden drei Jahren entwickelt, und inwiefern ist beispielsweise in der warmen Jahreszeit eine Zunahme zu beobachten?
 - b) Inwiefern konnten nach Kenntnis des Senats hierbei etwaige Verursacher ermittelt werden?
 - c) In welchem Umfang hatten skizzierte Anzeigen für die ermittelten Verursacher etwaige rechtliche Konsequenzen (Strafanzeige, Ordnungswidrigkeit, Verwarnung, Geldstrafe, Fahrverbot oder ähnliches)?

Eine dezidierte Auswertung der Anzeigenerstattung im Sinne der Fragestellung ist nicht möglich, weil das Anzeigeverhalten in der Art und Weise sowie die Wahl der Eingangskanäle bei der Polizei unterschiedlich ist. Stichprobenartig wurde eine Auswertung der Infrage kommenden Einsätze aus dem Einsatzleitreechner durchgeführt.

Zu a): Bis zum 13. Mai sind in 2024 beispielsweise aus dem Kommodore-Johnsen-Boulevard bei der Leitstelle 37 Beschwerden eingegangen. Im gesamten Jahr 2023 waren es 32 und im Jahr 2022 insgesamt 20. Mit Beginn der warmen Jahreszeit ist erwartungsgemäß ein Anstieg zu beobachten. Poser benötigen Publikum. Mit Beginn der kälteren Jahreszeit ist deshalb auch eine Abnahme erkennbar.

Zu b): Der Phänomenbereich Raser/Poser ist äußerst dynamisch und unterliegt einem geringen Entdeckungsrisiko. Wenn die Polizei

Bremen Kenntnis von Störungen beziehungsweise Belästigungen erhält, ist die Situation beim Eintreffen der Beamt:innen vor Ort oftmals nicht mehr erkennbar. Hinzu kommt eine erschwerte Beweisführung für die oftmals sehr kurzfristig durchgeführten Geschwindigkeitsübertretungen oder Lärmbelästigungen durch kurzfristig durchgetretene Gaspedale und damit einhergehenden Lärmbelästigungen.

Zu c): Beim Antreffen werden alle erforderlichen, rechtlich möglichen Maßnahmen getroffen und entsprechende Verfahren eingeleitet. Die Konsequenzen ergeben sich bei Ordnungswidrigkeiten aus der Bußgeldkatalogverordnung oder bei Vorliegen einer Straftat aus dem Strafgesetzbuch. Es wird statistisch nicht erfasst, ob es am Ende des Verfahrens zu einer Geldbuße, einem Fahrverbot oder anderen Konsequenzen gekommen ist.

3. Inwiefern hat die Bremer Polizei in den letzten drei Jahren schwerpunktmäßig Kontrollen in der Überseestadt im Zusammenhang mit Rasern und/oder Autoposern durchgeführt?
 - a) Wann fanden besagte Kontrollen statt, und wie viele Fahrzeuge mit den entsprechenden Haltern wurden dabei jeweils kontrolliert?
 - b) Wie viele der kontrollierten Fahrzeuge waren in der Stadtgemeinde Bremen zugelassen?
 - c) Welche Ergebnisse, etwa was Verkehrsdelikte, Ordnungswidrigkeiten und Straftaten anbelangt, haben diese Kontrollen gezeigt (wir bitten um tabellarische Darstellung)?
 - d) Inwiefern sieht der Senat den Bedarf die entsprechende Kontrollhäufigkeit in der Überseestadt zu erhöhen, und wenn ja, auf welches Maß?

Zu a): In der Überseestadt wurden 2021 in den Kalenderwochen 21 bis 26, 2023 in der Kalenderwoche 27 und 2024 bislang in der 18. Kalenderwoche Schwerpunktmaßnahmen durchgeführt. Die Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge sind in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt. Die Polizei Bremen ist zusätzlich im Rahmen des täglichen Streifendienstes in der Überseestadt aktiv. Weiterhin wurden anlassbezogene Schwerpunktmaßnahmen initiiert. In 2022 wurden aufgrund der anhaltenden Pandemie Maßnahmen beschlossen, die helfen sollten, die Ausbreitung des Coronavirus zu verlangsamen. Dazu zählte auch, den Kontakt unter Menschen möglichst einzuschränken. Die Polizei Bremen hat deshalb auch zum Schutz der eigenen Mitarbeiter:innen polizeiliche Kontrollmaßnahmen, bei denen Menschen direkt angesprochen

werden müssen und die nicht unbedingt erforderlich waren, eingeschränkt. Deshalb haben in 2022 keine gezielten Autoposer und Raserkontrollen stattgefunden.

Zu b): Das Kennzeichen ist allgemein wenig aussagekräftig, da ein Kennzeichen nicht mehr ortsgebunden vergeben wird.

Erfahrungsgemäß werden bei Posern und Rasern häufig Mietfahrzeuge genutzt.

Zu c): Im Folgenden die tabellarische Darstellung:

Jahr	Gemessene /kontrollierte Fahrzeuge	Straftaten	Bußgelder	Verwarnungen
2021	3 585 ^{1.)}		97	100
2022				
2023	1 811 ^{2.)}		10	97
2024	847	1	19 (davon 1 x OWI gemäß §24a StVG)	60

1.) enthalten Geschwindigkeitsmessungen unter Einsatz mobilem Großgerät

2.) enthalten Geschwindigkeitsmessungen unter Einsatz mobilem Großgerät

Zu d): Die Überseestadt ist entsprechend der Masterplanung mit langen, gerade verlaufenden Straßen und breiten Straßenquerschnitten realisiert worden, da zum Zeitpunkt der Planung eine überwiegend gewerbliche Entwicklung der Überseestadt fokussiert wurde. Wohnnutzungen wurden nur in Bereichen zugelassen, in denen der Verkehrs- und Gewerbelärm dies zulässt. Dazu wurden Lärmgutachten erstellt, die allerdings auf Basis verkehrsgerechten Verhaltens erstellt wurden. Die lineare Verkehrsführung begünstigt allerdings ein anderes Verhalten. Allein mit Kontrollmaßnahmen kann das Problem jedoch nicht gelöst werden. Trotzdem wird die Polizei Bremen weiterhin lageangepasste Maßnahmen in der Überseestadt treffen. Eine Erhöhung der Maßnahmen ist jedoch nicht vorgesehen.

4. Was hat den Senat dazu bewogen, die Kontrollgruppe „Raser und Poser“ der Polizei Bremen dem Vernehmen nach aufzulösen?

Die Kontrollgruppe wurde nicht aufgelöst. Aufgrund knapper Personalressourcen und anderer Schwerpunktsetzungen ist der dauerhafte Einsatz der Gruppe im Sommer 2024 zunächst ausgesetzt. Die Spezialist:innen sind trotzdem im Dienst und werden bei Auffälligkeiten hinzugezogen.

5. Wann wird der Senat die Kontrollgruppe „Raser und Poser“ der Polizei Bremen wieder einsetzen?

Eine Festlegung, wann die Kontrollgruppe Raser und Poser wieder in vollem Umfang agiert, ist unter Berücksichtigung der gegenwärtigen Schwerpunktsetzung sowie der Personalsituation nicht möglich.

Grundsätzlich sind neben den speziell geschulten Beamt:innen der Verkehrsüberwachung auch alle anderen Polizeikräfte sensibilisiert. Im Rahmen der allgemeinen polizeilichen Aufgabenwahrnehmung werden festgestellte Verstöße durch alle Einsatzkräfte konsequent geahndet. Anlassbezogen werden gezielt Schwerpunktmaßnahmen an Brennpunkten durchgeführt.

6. Wie bewertet der Senat grundsätzlich die Ausgestaltung und Beschaffenheit des öffentlichen Verkehrsraums in der Bremer Überseestadt mit Blick speziell auf
- a) die Aufenthaltsqualität der dort lebenden Anwohnerschaft,
 - b) die dort gebaute Trassenführung;
 - c) die Bedürfnisse von Fahrradfahrern;
 - d) die Bedürfnisse von Fußgängern;
 - e) die Bedürfnisse von mobilitäteingeschränkten Personen und Menschen mit Behinderung;
 - f) die Bedürfnisse von Kindern?

Die Frage 6 mit den aufgezeigten Teilfragen wird im Zusammenhang beantwortet.

Die im Jahr 2000 vom Senat beschlossene Entwicklungs- konzeption zur Umstrukturierung der Hafenviertel Rechts der Weser, der darauf aufbauende Masterplan Überseestadt (2003) sowie daran anschließende Rahmen-, Quartiers- und Bebauungspläne sind Ausgang und Grundlage für die infrastrukturelle, verkehrliche und städtebauliche Entwicklung sowie Gestaltung der Überseestadt. Die seit gut 20 Jahren fortgeschriebenen und immer wieder öffentlich abgestimmten Planungs- und Entwicklungsgrundlagen greifen die vielfachen Anforderungen an die Erschließungsstraßen der Überseestadt als mischgenutzter urbaner Ortsteil mit Industrie-, Hafen-, Gewerbe- Wohn-, Kultur- und Freizeitnutzungen auf. Die Entwicklung der Überseestadt ist noch nicht abgeschlossen. Die Belange von allen in der Überseestadt anzutreffenden Personengruppen wurden und

werden in die Entwicklung und Gestaltung der Überseestadt eingebracht, regelmäßig überprüft und in die weitere Entwicklung der Überseestadt berücksichtigt.

Die Einbeziehung von Wohnungsbau als ein weiteres bedeutsames Ziel der Entwicklung der Überseestadt ist erst im Nachgang zur Beschlussfassung der Entwicklungskonzeption der Häfen Rechts der Weser (2000) und des Masterplans für die Überseestadt (2003) erfolgt. Hier wurde auf Basis des Masterplans sukzessive geprüft und bewertet, an welchen Teilquartieren unter Berücksichtigung der bestehenden Industrie-, Hafen- und Gewerbebetriebe die Realisierung von Wohnungsbau möglich ist. Unter diesen Voraussetzungen wurden auf Basis des Masterplans konkrete quartiersbezogene – wie insbesondere im Quartier Hafenkante-Süd beziehungsweise im Europaquartier – Rahmenpläne und Bebauungspläne unter Einbezug der angestrebten wohnbaulichen Entwicklungsziele und der sich hieraus ergebenden Anforderungen an das jeweilige Quartier im Hinblick auf die unter a bis f aufgeführten Belange erarbeitet.

Ferner wurden Anpassungen und Konkretisierungen an den im Masterplan enthaltenen übergeordneten insbesondere Freiraumplanungen vorgenommen. So wurde der Überseepark als zentraler Spiel-, Sport-, Freizeit- und Erholungsort qualifiziert. Der ursprünglich weitestgehend versiegelte Abschluss der Überseestadt am Wendebecken wurde aufgegeben. Mit dem sogenannten Waller Sand wurde nicht nur im Hinblick auf die Bewohner:innen der Überseestadt, sondern insgesamt ein hoch attraktiver Freiraum am Wasser für den Bremer Westen geschaffen. Derzeit werden das Franz-Pieper-Karree und der Hilde-Adolf-Park auch unter Berücksichtigung der Anforderungen der Bewohner:innen und insbesondere der Kinder und Jugendlichen überplant.

Des Weiteren wird auf die Beantwortung der Frage 7 verwiesen.

7. Welche einzelnen Maßnahmen gedenkt der Senat auf der Konsul-Smidt-Straße im Sinne der dortigen Anwohner zu realisieren mit Blick auf
 - a) die Steigerung des Lärmschutzes beziehungsweise der Verkehrsberuhigung;
 - b) die Entschleunigung des Verkehrs;
 - c) die Steigerung der Verkehrssicherheit;
 - d) die Steigerung der Aufenthaltsqualität?

Das vom Senat beschlossene „Integrierte Verkehrskonzept für die Überseestadt“ (IVK, 2018) hat sich tiefgründig mit den Verkehrssituationen und auch Verkehrsproblemen in der Überseestadt auseinandergesetzt. Das IVK 2018 empfiehlt für den Ortsteil insgesamt Verkehrsmaßnahmen, die den unter 7. a) bis d) untergeordneten Problemen gegenüberreten. Im Zusammenhang mit der Konsul-Smidt-Straße wurden die Nebenanlagen (Gehweg, Radweg, Flächen für ruhenden Verkehr) entlang des Schuppen 3 (jetzt Europaquartier) hergestellt. Zusätzlich wurde eine Lichtsignalanlage für die Kreuzung Überseetor/Konsul-Smidt-Straße hergestellt. Diese beiden Maßnahmen wurden in Zusammenhang mit der Realisierung des Europaquartiers bis Mitte 2023 umgesetzt. Dabei entstand im Bereich Überseetor und Konsul-Smidt-Straße eine komplett signalisierte Kreuzung, die durch die Signalisierung den Fußgänger:innen und Radfahrer:innen die Querung der Konsul-Smidt-Straße erleichtert, sicherer macht und damit auch zur Beschränkung von sogenannten Rasern führt.

Der Beirat Walle hat im Januar 2024 die Wirtschaftsförderung Bremen GmbH aufgefordert, einen Fußgängerüberweg in Höhe der Bushaltestelle auf Höhe des Schuppen 3 umzusetzen. Im Hinblick auf die aktuell vielfältigen Aufgaben der Entwicklung der Überseestadt und der begrenzt zur Verfügung stehenden Personalkapazitäten wird die Umsetzung dieser Maßnahme nicht zeitnah überprüft werden können. Darüber hinaus sind derzeit noch keine weiteren Maßnahmen an der Konsul-Smidt-Straße in konkreter Planung.

8. Welche einzelnen Maßnahmen gedenkt der Senat auf dem Kommodore-Johnsen-Boulevard im Sinne der dortigen Anwohner zu realisieren mit Blick auf
 - a) die Steigerung des Lärmschutzes beziehungsweise der Verkehrsberuhigung;
 - b) die Entschleunigung des Verkehrs;
 - c) die Steigerung der Verkehrssicherheit;
 - d) die Steigerung der Aufenthaltsqualität?

Im Hinblick auf die angestrebte Führung einer Straßenbahn entlang von Teilen des Kommodore-Johnsen-Boulevards ergeben sich Anpassungsbedarfe an dem derzeitigen Straßenbild. Weitergehende Maßnahmen sind aktuell nicht in Planung.

9. Welche einzelnen Maßnahmen gedenkt der Senat in der Herzogin-Cecilie-Allee im Sinne der dortigen Anwohner zu realisieren mit Blick auf

- a) die Steigerung des Lärmschutzes beziehungsweise der Verkehrsberuhigung;
- b) die Entschleunigung des Verkehrs;
- c) die Steigerung der Verkehrssicherheit;
- d) die Steigerung der Aufenthaltsqualität?

Derzeit sind keine Maßnahmen in konkreter Planung.

10. Welche Maßnahmen gedenkt der Senat an bisher nicht genannten Stellen, Plätzen und Straßen in der Überseestadt im Sinne der dortigen Anwohner zu realisieren mit Blick auf

- a) die Steigerung des Lärmschutzes beziehungsweise der Verkehrsberuhigung;
- b) die Entschleunigung des Verkehrs;
- c) die Steigerung der Verkehrssicherheit;
- d) die Steigerung der Aufenthaltsqualität?

Im Rahmen der geplanten Weiterentwicklungen und Neugestaltungen der beiden Parkanlagen Hilde-Adolf-Park und Franz-Pieper-Karree in der Überseestadt, die einen Beitrag zur Steigerung der Aufenthaltsqualität der Bewohner:innen leisten sollen (siehe Beantwortung der Frage 6), sollen Verkehrsmaßnahmen rund um die beiden Parks zu einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch Lärmreduktion aus dem motorisierten Verkehr und zu einer Erhöhung der sicheren Erreichbarkeit der Parks, insbesondere für Kinder, beitragen. Angedacht sind veränderte Verkehrslenkungen, geschwindigkeitsreduzierende Anpassungen des Straßenraums und weitere Querungshilfen im direkten Umfeld der Parks, sowie die Erweiterung der Tempo-30-Zone um den Hilde-Adolf-Park. Aus Sicht des Senats werden durch diese Maßnahmen sicherheitsrelevante und qualitätssteigernde Grundlagen für die Anwohnerschaft in der Überseestadt geschaffen.

Darüber hinaus sind noch keine weiteren Maßnahmen in konkreter Planung.

11. Inwiefern sind die unter 7., 8., 9. und 10. skizzierten Maßnahmen bereits mit entsprechenden Mitteln im Rahmen der Haushaltsaufstellung für die Jahre 2024 und 2025 unterfüttert, und wann werden diese im Einzelnen realisiert?

Die in den unter den Fragen 7, 8, 9 und 10 aufgezeigten geplanten, aber bislang noch nicht umgesetzten Maßnahmen wurden – mit Ausnahme der Umsetzungsschritte zur Realisierung einer weiteren Straßenbahnanbindung in der Überseestadt – im Rahmen der aktuellen Haushaltsaufstellung und der Wirtschafts- sowie Finanzplanaufstellung für das sonstige Sondervermögen Überseestadt berücksichtigt.

12. Welche Auswirkungen kommen in der Abwägung über die Realisierung und Anordnung von verkehrslenkenden, entschleunigenden beziehungsweise beruhigenden Maßnahmen dem Umstand zu, dass die Bremer Straßenbahn AG (BSAG) unter anderem den Kommodore-Johnsen-Boulevard, die Konsul-Smidt-Straße und Eduard-Suling-Straße mit den Buslinien 26 und 28 beschickt?

Über etwaige Auswirkungen auf den Buslinienbetrieb infolge verkehrslenkender, entschleunigender beziehungsweise beruhigender Maßnahmen kann das Amt für Straßen und Verkehr keine konkreten Aussagen tätigen. In Analogie zur Anordnung von Tempo 30 an sensiblen Einrichtungen (Schule, Kita und so weiter) wurde die BSAG von der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung um eine Individualbewertung gebeten.

13. An welchen konkreten Stellen im öffentlichen Straßenraum der Bremer Überseestadt gedenkt der Senat bis wann zusätzliche sichere Überwegungen, zum Beispiel in Form von Zebrastreifen oder Ampeln, einzurichten?

Siehe hierzu die Beantwortung zur Frage 7. Derzeit sind noch keine weitergehenden Maßnahmen in konkreter Planung.

II. Autoposing in weiteren Orts- und Stadtteilen

14. Inwiefern sind dem Senat oder seinen nachgeordneten Dienststellen Eingaben und Beschwerden von Anwohnern weiterer Orts- und Stadtteile über Lärmbelästigung durch sogenannte Raser und Autoposer zugegangen?
- a) Welche Abschnitte des öffentlichen Straßenraums stehen nach Kenntnis des Senats hierbei besonders in Rede?
- b) Durch welches Handeln hat der Senat in der Vergangenheit auf derartige Beschwerden reagiert?
- c) Durch welche Handlungen plant der Senat solchen Beschwerden zuvorzukommen und selbst prophylaktisch aktiv zu werden?

Auch aus anderen Orts- und Stadtteilen der Stadtgemeinde Bremen sind Beschwerden über Lärmbelästigungen durch Raser- und Poserverhalten bekannt. Derartige Beschwerden gehen insbesondere in der warmen Jahreszeit in unregelmäßigen Abständen bei der Polizei Bremen, aber auch über Eingaben im Petitionsausschuss oder in den Ortsämtern und auch senatorischen Behörden ein.

Zu a): Zu Beschwerden kommt es aus dem Stephaniviertel, der Hermine-Berthold-Straße, der sogenannten Diskomeile (Breitenweg, Hillmannstraße) sowie aus Findorff mit dem Schwerpunkt Admiralstraße und Hemmstraße. Im Bereich des Bremer Südens wurden Beschwerden aus der Pappelstraße, der Stromer Landstraße, der Arster Heerstraße, der Zufahrt zum Lankenauer Höft sowie aus dem Stadtteil Kattenesch bekannt. Nachrangig erreichen die Polizei Bremen Beschwerden aus dem Steintorviertel und dem Bereich Osterholz mit dem Bereich des Schweizer Ecks. Beschwerden aus dem Steintorviertel und hier insbesondere der Sielwalkreuzung werden regelmäßig vom Ortsamt vorgetragen.

Zu b): Im regulären Streifendienst werden die in Rede stehenden Gebiete mehrfach bestreift und beim Antreffen entsprechende Maßnahmen getroffen. Ergänzend sind auch Beamt:innen der spezialisierten Verkehrsüberwachung aus der Kontrollgruppe mit der Überwachung beauftragt.

Zu c): Die Polizei Bremen führt täglich Geschwindigkeitsmessungen an unterschiedlichen Standorten durch. Gleichzeitig sind die Einsatzkräfte der spezialisierten Verkehrsüberwachung und des Streifendienstes dahingehend sensibilisiert, bei Entdeckung von verkehrswidrigem Verhalten niedrigschwellig und konsequent einzuschreiten. Zusätzlich werden Schwerpunktmaßnahmen an den bekannten Brennpunkten durchgeführt.

15. Inwiefern hat der Senat Kenntnis über Anzeigenerstattung bei der Polizei Bremen, die sich unter anderem gegen Belästigung oder Ruhestörung durch Raser und/oder Autoposer in welchen Orts- und Stadtteilen richten?
- a) Wie hat sich die beschriebene Häufigkeit der Anzeigenerstattung in den zurückliegenden drei Jahren entwickelt, und inwiefern ist beispielsweise in der warmen Jahreszeit eine Zunahme zu beobachten?
 - b) Inwiefern konnten nach Kenntnis des Senats hierbei etwaige Verursacher ermittelt werden?

- c) In welchem Umfang hatten skizzierte Anzeigen für die ermittelten Verursacher etwaige rechtliche Konsequenzen (Strafanzeige, Ordnungswidrigkeit, Verwarnung, Geldstrafe, Fahrverbot oder ähnliches)?

Eine Auswertung über das Anzeigenverhalten ist nicht möglich. Die Ausführungen zu Frage 2 gelten hier sinngemäß.

16. Inwiefern hat die Bremer Polizei in den letzten drei Jahren schwerpunktmäßig Kontrollen in welchen Orts- und Stadtteilen im Zusammenhang mit Rasern und/oder Autoposern durchgeführt?
- a) Wann fanden besagte Kontrollen statt, und wie viele Fahrzeuge mit den entsprechenden Haltern wurden dabei jeweils kontrolliert?
- b) Wie viele der kontrollierten Fahrzeuge waren in der Stadtgemeinde Bremen zugelassen?
- c) Welche Ergebnisse, etwa was Verkehrsdelikte, Ordnungswidrigkeiten und Straftaten anbelangt, haben diese Kontrollen gezeigt (wir bitten um tabellarische Darstellung)?
- d) Inwiefern sieht der Senat den Bedarf die entsprechende Kontrollhäufigkeit zu erhöhen, und wenn ja, auf welches Maß?

Die Beschwerdelage aus den übrigen Stadtteilen begründete bisher keine Schwerpunktmaßnahmen. Zu den allgemeinen Maßnahmen wird an die übrigen Antworten verwiesen.

17. Welche weiteren Maßnahmen wird der Senat ergreifen, um das Autoposing in der gesamten Stadtgemeinde Bremen zu unterbinden?

Die Polizei Bremen wird auch weiterhin Verkehrskontrollen durchführen und im Rahmen der allgemeinen Streifenfähigkeit auf das verkehrswidrige Verhalten dieser Verkehrsteilnehmer:innen entsprechend reagieren. Ebenso werden Geschwindigkeitsüberwachungen auch an den genannten Örtlichkeiten mit technischem Großgerät, wo einsetzbar, durchgeführt. Neben Überwachungstechnik kommen auch Zivilfahrzeuge zur Bekämpfung der Raser- und Poserszene zum Einsatz, um so die Kraftfahrzeugführer:innen zu entdecken, anzuhalten und konsequent zu ahnden.

Das Mobilitätsressort wird hierbei unterstützend tätig werden. Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung und das Amt für Straßen und Verkehr prüfen die Möglichkeit zum Erlass von Untersagungsverfügungen; diese Prüfung umfasst nicht nur die

rechtlichen Grundlagen, sondern auch das konkrete Verfahren sowie die dafür erforderlichen Personalressourcen. Der Erlass von Untersagungsverfügungen kommt gegen die Personen in Betracht, die trotz Verdoppelung des Bußgeldes innerhalb von sechs Monaten wiederholt auffällig geworden sind. Etwaige Verstöße könnten dann mit weitergehenden Zwangsmitteln geahndet werden.

Das straßenrechtliche Instrument, um sogenannte Nutzungsarten, Nutzungszwecke oder Nutzerkreise nachträglich von der Nutzung der Straße auszuschließen, nennt sich (Teil-)Einzziehung der Straße. Hierbei können jedoch nur bestimmte Nutzungsarten (etwa Kraftfahrzeug-, Rad- oder Fußverkehr), konkrete Nutzungszwecke (wie Liefer- und Kundenverkehr, land- und forstwirtschaftlicher Verkehr) sowie einzelne Nutzerkreise (beispielsweise Anlieger:innen) beschränkt werden. Einen Nutzungszweck "Autoposing" beziehungsweise den Nutzerkreis "Poser" gibt es im Sinne des Straßenrechts nicht. Es besteht lediglich die Möglichkeit, den Widmungsumfang in einer übergeordneten Kategorie zu beschränken. Diese Teileinzziehung würde allerdings auch andere Verkehrsteilnehmer:innen betreffen. Eine derartige Maßnahme wäre jedoch weder verhältnismäßig noch unter dem Aspekt der Quartiersgerechtigkeit tragbar.