

9. Sitzung

am Dienstag, dem 13. Februar 2024

Inhalt

Fragestunde

Anfrage 1: Sind Kinder- und Jugendfarmen als außerschulische Lernorte bedroht?

Anfrage der Abgeordneten Sahhanim Görgü-Philipp, Dr. Franziska Tell, Dr. Henrike Müller und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
vom 17. Januar 2024 870

Anfrage 2: Sicherheitsproblem in der geschlossenen Psychiatrie?

Anfrage der Abgeordneten Ralph Saxe, Dr. Henrike Müller und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
vom 17. Januar 2024 877

Anfrage 3: Einen Schulplatz für jedes Bremer Einschulungskind sichern!

Anfrage der Abgeordneten Fynn Voigt, Thore Schäck und Fraktion der FDP
vom 17. Januar 2024 878

Anfrage 4: Zukunft des Drogenkonsumraums – hat der Senat einen Plan?

Anfrage der Abgeordneten Ole Humpich, Thore Schäck und Fraktion der FDP
vom 17. Januar 2024 881

Anfrage 5: Wann kommt das Taubenfütterungsverbot?

Anfrage der Abgeordneten Dr. Marcel Schröder, Thore Schäck und Fraktion der FDP
vom 17. Januar 2024 887

Anfrage 6: Wie misst die BREPARK die Sicherheit und Qualität ihrer Parkhäuser?

Anfrage der Abgeordneten Fynn Voigt, Dr. Marcel Schröder, Thore Schäck und Fraktion der FDP

vom 17. Januar 2024 891

Anfrage 7: Gestaltung der Ampelphasen in Bremen

Anfrage der Abgeordneten Fynn Voigt, Thore Schäck und Fraktion der FDP

vom 17. Januar 2024 894

Anfrage 8: Nach welchen Kriterien teilt die BREPARK ihre Sondertarife ein?

Anfrage der Abgeordneten Fynn Voigt, Thore Schäck und Fraktion der FDP

vom 17. Januar 2024 898

Die schriftlich beantworteten Anfragen der Fragestunde finden Sie im Anhang.

Aktuelle Stunde

Senatsversagen auf Kosten der Mobilität: Bremen fällt bei der Verkehrspolitik immer weiter zurück!

Abgeordneter Fynn Voigt (FDP)..... 901

Abgeordneter Piet Leidreiter (Bündnis Deutschland)..... 904

Abgeordnete Anja Schiemann (SPD) 909

Abgeordneter Ralph Saxe (Bündnis 90/Die Grünen)..... 914

Abgeordneter Tim Sültenfuß (DIE LINKE) 919

Abgeordneter Michael Jonitz (CDU) 925

Abgeordneter Piet Leidreiter (Bündnis Deutschland)..... 930

Abgeordneter Fynn Voigt (FDP)..... 932

Abgeordneter Ralph Saxe (Bündnis 90/Die Grünen)..... 934

Staatsrat Dr. Ralph Baumheier..... 936

Recht auf Wohnen und gute Nachbarschaft schützen,

Problemimmobilien systematisch bekämpfen

Antrag der Fraktionen der SPD, Bündnis 90/Die Grünen und DIE LINKE vom 7. Februar 2024

(Drucksache 21/117 S)

Abgeordneter Falk-Constantin Wagner (SPD)..... 939

Abgeordneter Piet Leidreiter (Bündnis Deutschland).....	941
Abgeordneter Dr. Oğuzhan Yazıcı (CDU).....	944
Abgeordnete Bithja Menzel (Bündnis 90/Die Grünen)	946
Abgeordneter Fynn Voigt (FDP).....	948
Abgeordnete Sofia Leonidakis (DIE LINKE)	950
Abgeordneter Piet Leidreiter (Bündnis Deutschland).....	952
Abgeordneter Falk-Constantin Wagner (SPD).....	954
Abgeordnete Sofia Leonidakis (DIE LINKE)	957
Staatsrat Olaf Bull	960
Abstimmung.....	963

**Falschparker:innen auf Gleisen, Busspuren, Haltestellen: mehr
Kompetenzen für die BSAG!**

**Antrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, DIE LINKE und der SPD
vom 7. Februar 2024
(Drucksache 21/119 S)**

Abgeordneter Ralph Saxe (Bündnis 90/Die Grünen).....	964
Abgeordnete Anja Schiemann (SPD).....	966
Abgeordneter Tim Sültenfuß (DIE LINKE)	968
Abgeordneter Michael Jonitz (CDU)	969
Abgeordneter Fynn Voigt (FDP).....	971
Abgeordneter Cord Degenhard (Bündnis Deutschland)	972
Abgeordneter Ralph Saxe (Bündnis 90/Die Grünen).....	974
Abgeordneter Michael Jonitz (CDU)	976
Abgeordneter Cord Degenhard (Bündnis Deutschland)	978
Staatsrat Dr. Ralph Baumheier.....	978
Abgeordneter Tim Sültenfuß (DIE LINKE)	979
Abstimmung.....	980

**Stellungnahmen mit Empfehlungen der UAG „Jugendbericht 2022“
des Jugendhilfeausschusses zu den Handlungsempfehlungen des
Jugendberichts
Mitteilung des Senats vom 5. Dezember 2023
(Drucksache 21/86 S)**

Abgeordnete Sahhanim Görgü-Philipp (Bündnis 90/Die Grünen).....	981
Abgeordnete Selin Arpaz (SPD).....	983

Abgeordneter Dariush Hassanpour (DIE LINKE)	985
Abgeordnete Meltem Sağıroğlu (Bündnis Deutschland)	988
Abgeordneter Ole Humpich (FDP).....	989
Abgeordnete Hetav Tek (CDU).....	991
Senatorin Dr. Claudia Schilling.....	992

Verkehrssituation in der Straße Zum Huchtinger Bahnhof

Petition S 19/442

Mitteilung des Senats vom 2. Mai 2023

(Drucksache 20/888 S)

Abgeordnete Meltem Sağıroğlu (Bündnis Deutschland)	995
Abgeordneter Claas Rohmeyer (CDU).....	996
Abgeordneter Olaf Zimmer (DIE LINKE)	998
Abgeordneter Ralph Saxe (Bündnis 90/Die Grünen).....	999
Abgeordnete Anja Schiemann (SPD).....	1001
Abgeordneter Fynn Voigt (FDP).....	1002
Staatsrat Dr. Ralph Baumheier.....	1002

Petitionsbericht Nr. 5

Bericht und Antrag des Ausschusses für Petitionen und Bürgerbeteiligung

vom 12. Januar 2024

(Drucksache 21/104 S) 1004

Petitionsbericht Nr. 6

Bericht und Antrag des Ausschusses für Petitionen und Bürgerbeteiligung

vom 9. Februar 2024

(Drucksache 21/122 S)..... 1004

Bebauungsplan 2523 „Hachez“

für ein Gebiet in Bremen-Neustadt/Alte Neustadt zwischen Weserstraße, Süderstraße, Große Annenstraße (beidseitig) und Kleine Johannisstraße (überwiegend ehemaliges Hachez-Fabrikgelände)

Mitteilung des Senats vom 30. Januar 2024

(Drucksache 21/114 S)..... 1006

Anhang zum Plenarprotokoll

Schriftlich vom Senat beantwortete Anfragen aus der Fragestunde der
Stadtbürgerschaft vom 13. Februar 2024 1007

Anfrage 9: Wie gestaltet Bremen die kulturelle Infrastruktur?

Anfrage der Abgeordneten Ole Humpich, Thore Schäck und die Fraktion
der FDP
vom 17. Januar 2024 1007

Anfrage 10: Wie nachhaltig ist die Aufsuchende Beratung der Jugendberufsagentur (JBA) in Bremen?

Anfrage der Abgeordneten Maja Tegeler, Dariush Hassanpour, Sofia
Leonidakis, Nelson Janßen und Fraktion DIE LINKE
vom 17. Januar 2024 1009

Anfrage 11: Gesundheitliche Versorgung in der Leichtbauhalle im Hulsbergquartier

Anfrage der Abgeordneten Maja Tegeler, Dariush Hassanpour und
Fraktion DIE LINKE
vom 18. Januar 2024 1010

Anfrage 12: Beteiligung Bremens am Bundeswettbewerb „Blauer Kompass“

Anfrage der Abgeordneten Dr. Marcel Schröder, Thore Schäck und
Fraktion
der FDP
vom 19. Januar 2024 1012

Anfrage 13: Stärkung von unterversorgten Schulen durch Versetzung oder befristete Abordnung von Lehrkräften

Anfrage der Abgeordneten Yvonne Averwieser, Frank Imhoff und
Fraktion der CDU
vom 23. Januar 2024 1013

Anfrage 14: Fördermaßnahme Dorfentwicklung auch in Bremen?

Anfrage der Abgeordneten Dr. Oğuzhan Yazıcı, Frank Imhoff und
Fraktion der CDU
vom 23. Januar 2024 1015

Anfrage 15: Weichen stellen für die Schaffung multiprofessioneller Teams in unseren Kitas

Anfrage der Abgeordneten Fynn Voigt, Thore Schäck und Fraktion der
FDP
vom 23. Januar 2024 1016

Anfrage 16: Wie geht es weiter mit der Kindertagesbetreuung in Walle?

Anfrage der Abgeordneten Dr. Franziska Tell, Dr. Henrike Müller und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

vom 30. Januar 2024 1020

Anfrage 17: Zwei Erschließungsstraßen für acht Einfamilienhäuser am Rethfeldsfleet?

Anfrage der Abgeordneten Dr. Oğuzhan Yazıcı, Michael Jonitz, Frank Imhoff und Fraktion der CDU

vom 6. Februar 2024 1021

Entschuldigt fehlen die Abgeordneten: Sandra Ahrens, Hartmut Bodeit, Jens Eckhoff, Antje Grotheer, Martin Michalik und Klaus-Rainer Rupp.

Vizepräsidentin Christine Schnittker eröffnet die Sitzung um 14:00 Uhr.

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Die 9. Sitzung der Stadtbürgerschaft ist eröffnet.

Ich begrüße Sie ganz herzlich sowie die Zuhörerinnen und Zuhörer auf der Besuchertribüne und die Vertreter der Medien.

Frau Präsidentin Grotheer ist heute erkrankt, deswegen leite ich hier heute die Sitzung. Wir wünschen ihr von dieser Stelle gute Genesung sowie auch allen anderen Abgeordneten, die heute nicht bei uns sein können.

(Beifall)

Zur Reihenfolge der Tagesordnungspunkte wurde vereinbart, dass im Anschluss an Tagesordnungspunkt 2 die Tagesordnungspunkte 28, 30 und 21 behandelt werden sollen.

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 den Eingang gemäß § 37 der Geschäftsordnung entnehmen, bei dem interfraktionell vereinbart wurde, ihn nachträglich auf die Tagesordnung zu setzen. Es handelt sich um den Tagesordnungspunkt 31.

Außerdem möchte ich Ihnen mitteilen, dass nachträglich interfraktionell vereinbart wurde, Tagesordnungspunkt 26 für diese Sitzung auszusetzen.

Wird das Wort zu den interfraktionellen Absprachen gewünscht? – Ich sehe, das ist nicht der Fall.

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

Ich bitte um die Gegenprobe.

Stimmenthaltungen?

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

(Einstimmig)

Wir treten in die Tagesordnung ein.

Fragestunde

Für die Fragestunde der Stadtbürgerschaft liegen 17 frist- und formgerecht eingebrachte Anfragen vor.

Anfrage 2 wurde zwischenzeitlich vom Fragesteller zurückgezogen.

Anfrage 1: Sind Kinder- und Jugendfarmen als außerschulische Lernorte bedroht?

Anfrage der Abgeordneten Sahhanim Görgü-Philipp, Dr. Franziska Tell, Dr. Henrike Müller und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 17. Januar 2024

Bitte sehr, Frau Kollegin!

Abgeordnete Sahhanim Görgü-Philipp (Bündnis 90/Die Grünen): Wir fragen den Senat:

1. Gibt es Kinder- und Jugendfarmen, die ihr Angebot als außerschulischer Lernort reduziert haben, wenn ja, um welche Kinder- und Jugendfarmen handelt es sich und in welchem Ausmaß, und wie viele Schülerinnen sind betroffen?
2. Gibt es bereits Schulen, die Verträge mit Kinder- und Jugendfarmen geschlossen haben, wenn ja, um welche Schulen handelt es sich, und wie sind die Verträge gestaltet?
3. Welche Rolle spielen Kinder- und Jugendfarmen als außerschulische Lernorte bei der stadtweiten Einführung der Ganztagschulen, und wie plant der Senat, diese gegebenenfalls dauerhaft abzusichern?

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Die Anfrage wird beantwortet von Frau Senatorin Sascha Karolin Aulepp.

Senatorin Sascha Karolin Aulepp: Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Herren und Damen Abgeordnete! Für den Senat beantworte ich die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1: Wie alle Zuwendungsempfangenden stehen auch die Stadtteilmfarmen vor der Herausforderung, dass momentan aufgrund der haushaltslosen Zeit bis zur Verabschiedung des Haushalts im Sommer 2024 lediglich Mittel auf Vorjahresniveau zugewendet werden können.

In Obervieland wurde 2022 im Stadtteil durch den Controllingausschuss eine Neuausrichtung der Mittelverteilung der Offenen Kinder- und Jugendarbeit – OKJA – im Stadtteil beschlossen, um auf die besonders herausfordernde soziale Lage im Ortsteil Kattenturm mit einem Angebot reagieren zu können. Dafür werden die Zuwendungen für die Stadtteilmfarm Habenhausen um fünf Prozent per annum reduziert. 20 Prozent der Stadtteilmittel für die OKJA sollen der Farm auch zukünftig zur Verfügung stehen. Die Kinder- und Jugendfarm Habenhausen hat mitgeteilt, dass sie ihre Angebote für Kindertageseinrichtungen und Schulen am Vormittag im Jahr 2024 gestrichen hat. Nach Schätzung der Kinder- und Jugendfarm Habenhausen betrifft das circa 3 000 Kinder aus dem ganzen Stadtgebiet. Die OKJA-Mittel werden schwerpunktmäßig für die Angebote in den Kernzeiten des Arbeitsfeldes von 16:00 bis 21:00 Uhr eingesetzt.

Die nachfolgenden Aussagen beziehen sich auf Angebotsreduzierungen aufgrund der „eingefrorenen“ Zuwendungsmittel.

Eine Reduzierung des Angebots hat beim Kinderbauernhof Tenever stattgefunden, dort fällt der Montag aus, und weitere Einschränkungen betreffen den Vormittag. Die Stadtteilmfarm Huchting steht 2024 weiterhin als außerschulischer Lernort auch am Vormittag zur Verfügung. Dort wurden die Kostenbeiträge für die Schulen erhöht. Auf der Erlebnisfarm Ohlenhof findet neben dem Schulmeiderprojekt ein sehr eingeschränktes Angebot für Schulklassen statt. Dort wird die Infrastruktur – Gelände, Räume, Geräte – für Schulen gestellt, somit können die Lehrkräfte dort selbstständig einen außerschulischen Unterricht machen. Eigenes pädagogisches Personal steht seitens der Farm für diese Aufgabe nicht zur Verfügung. Es können nicht alle Anfragen seitens der Schulen bedient werden.

Die Kinder- und Jugendfarm Borgfeld hat ihr Angebot als außerschulischer Lernort bisher nicht reduzieren müssen. Die Farm wird als überregionales Angebot der Kinder- und Jugendarbeit gefördert, weitere Zuwendungen aus dem Bereich der Offenen Kinder- und Jugendarbeit erhält der Träger nicht. Das Angebot wurde erst vor drei Jahren aufgebaut, und es bestehen gute Kooperationen mit den Grundschulen im Stadtteil und den angrenzenden Stadtteilen.

Zu Frage 2: Eine Reihe von Schulen in der Stadtgemeinde Bremen nutzt die Angebote beziehungsweise die Infrastruktur der Kinder- und Jugendfarmen in Bremen. Diese Kooperationen werden zwischen den Farmen und den Schulen direkt verabredet. Für die Wahrnehmung der Angebote durch Schulen wird von den Schulen aus ihren Budgets – Sachmittel, souveräne Verstärkungsmittel – oder aus Eigenbeiträgen der Schüler:innen beziehungsweise über BuT-Mittel ein Beitrag geleistet.

Zu Frage 3: Im schulischen Ganzttag findet bereits jetzt eine Verschränkung mit vielen verschiedenen Angeboten unterschiedlicher Akteure statt. Dabei steht eine sozialräumliche Orientierung im Vordergrund. Ganzttagsschulen nehmen Angebote etwa von Museen, Kulturschaffenden, Musikschulen oder künstlerisch tätigen Vereinen im Rahmen von Einzelbesuchen oder auch Kooperationen wahr. Solche Kooperationen, etwa auch mit Sportvereinen und anderen Institutionen, spielen bei den Ganztagskonzeptionen der Schulen eine große Rolle und werden im Zuge des Ganztagsausbaus hin zum Rechtsanspruch auch weiterhin eine wichtige Säule sein. Selbstverständlich sind auch die Angebote der Kinder- und Jugendfarmen hierbei hochgeschätzt und einbezogen.

Der Senat begrüßt das Interesse der Kinder- und Jugendfarmen an einer weitergehenden Zusammenarbeit im Bereich der Ganztagsbeschulung und steht dazu auch mit dem Bundesverband Bund der Jugendfarmen und Aktivspielplätze e. V. in Kontakt. Der Senat leistet im erheblichen Umfang Zuwendungen für den Betrieb der Kinder- und Jugendfarmen oder Stadtteilstarmen. Zur dauerhaften Absicherung der Kinder- und Jugendfarmen wird derzeit konzeptionell ressortübergreifend gearbeitet, um die Angebote auch im Hinblick auf die gesetzlich gebotene flächendeckende Ganztagsbeschulung aufzustellen. – So weit die Antwort des Senats!

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Frau Abgeordnete, haben Sie eine Zusatzfrage? – Bitte sehr!

Abgeordnete Sahhanim Görgü-Philipp (Bündnis 90/Die Grünen): Ja, Frau Präsidentin, vielen Dank! Gibt es konkrete Ideen zur Finanzierung der reduzierten Angebote der Kinder- und Jugendfarmen, damit sie nicht irgendwann völlig eingestellt werden müssen?

Senatorin Sascha Karolin Aulepp: Ja, ich habe ja gerade schon deutlich gemacht, dass der Senat bereits im erheblichen Umfang Mittel für die

Kinder- und Jugendfarmen zur Verfügung stellt und dass wir an der Frage, wie können wir es erreichen, dass die Angebote der Kinder- und Jugendfarmen zielgruppengerecht aufgestellt werden und dementsprechend dann auch von den jeweiligen Zielgruppen entsprechend durch finanzielle Beiträge unterstützt werden können, gerade konzeptionell gearbeitet wird. Schulen, die sagen, wir wollen im Rahmen unseres Ganztags die Angebote der Kinder- und Jugendfarmen in Anspruch nehmen, weil sie zu unserem Sozialraum dazugehören oder weil wir auch weite Wege dafür in Kauf nehmen, um genau dieses Angebot wahrzunehmen, müssen ja ein passgenaues Angebot bekommen.

Das kann reichen von, wie es im Moment auch ist, dass da sozusagen ein Gartenbereich zur Verfügung gestellt wird, wo eine Schulklasse einmal in der Woche zum Ackern hinget, aber das können auch, je nachdem, wie man es konzeptionell aufstellt, auch umfangreichere pädagogische Angebote sein, die dann natürlich auch dementsprechend kostenintensiver sind. Da muss man sich ansehen: Was können und wollen die Schulen sich leisten? Es gibt Schulen, die sagen, wir haben in unserem Sozialraum eher eine Kooperation mit einem Sportverein, mit einer Musikschule, und die wollen das dann dementsprechend eher in Anspruch nehmen.

Deswegen ist es notwendig, sich das tatsächlich auch ressortübergreifend und konzeptionell anzusehen. Da sind wir als Senat dabei, führen intensive Gespräche und schauen, welche Angebote da in Anspruch genommen werden wollen und dementsprechend auch sollen. Man muss ja auch schauen, dass man die Angebote so gestaltet, dass diejenigen, die dahin kommen, das tatsächlich auch in Anspruch nehmen wollen.

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Haben Sie eine weitere Zusatzfrage? – Bitte sehr!

Abgeordnete Sahhanim Görgü-Philipp (Bündnis 90/Die Grünen): Wie viele Angebote der Kinder- und Jugendfarmen entfallen bisher auf die Schulen, und wie viel kosten diese Angebote?

Senatorin Sascha Karolin Aulepp: Ich habe ja gerade schon ausgeführt, dass die Schulen, die die Angebote der Kinder- und Jugendfarmen in Anspruch nehmen, das mit dem Träger oder den Kinder- und Jugendfarmen direkt absprechen und dementsprechend dann auch gesagt wird, was für diese Angebote von den jeweiligen Schulklassen oder eben den Schülerinnen und Schülern entsprechend gezahlt werden muss. Diejenigen,

die sich in ihren Stadtteilen und mit den Schulen entsprechend gut auskennen, wissen das.

Ich habe gerade mit dem sehr geehrten Herrn Abgeordneten Bries auch darüber gesprochen, dass auch die Stadtteilmfarm Huchting natürlich ein Angebot macht und es dafür dann eben für eine 45-Minuten-Stunde einen Preis gibt – 22,50 Euro, wenn ich das richtig erinnere. Da sagen wir aber nicht, liebe Schule, du darfst nur folgenden Betrag ausgeben oder jenen Betrag nicht, sondern die Budgets, die die Schulen zur Verfügung haben, die können sie dementsprechend einsetzen, oder aber, wenn sie sagen, wir wollen mit unseren Schüler:innen entsprechende Angebote in Anspruch nehmen, und die Eltern sind dann bereit, dafür auch einen gewissen Betrag zu zahlen, bis auf die, die bildungs- und teilhabeberechtigt sind, dann nehmen die Schulen diese Angebote dementsprechend in Anspruch. In Habenhausen, das haben wir ja gerade gehört, gibt es am Vormittag, also während der Schulzeit, kein Angebot mehr.

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Haben Sie eine weitere Zusatzfrage? – Bitte sehr!

Abgeordnete Sahhanim Görgü-Philipp (Bündnis 90/Die Grünen): Dann habe ich Sie richtig verstanden, das heißt, die Preise bestimmen Kinder- und Jugendfarmen mit den Schulen, oder gibt es Vorgaben?

Senatorin Sascha Karolin Aulepp: Die Kooperationen oder die Verträge oder die Vereinbarungen über die Angebote und über die Nutzung, wann welche Schulklasse zur Kinder- und Jugendfarm geht oder welche Schulen da Angebote in Anspruch nehmen, das sind tatsächlich Vereinbarungen, die die Schulen mit den Kinder- und Jugendfarmen treffen. Angesichts dessen, wie die Kinder- und Jugendfarmen als im Stadtteil verortete Angebote orientiert sind, welche Angebote sie machen können und wie das möglicherweise mit den Schulen auch noch einmal anders aufgestellt und verzahnt werden kann, oder möglicherweise ja auch im Bereich der Kindertagesbetreuung – auch da gibt es ja Möglichkeiten, zu sagen, es gibt so etwas wie die Kita im Garten oder im Grünen oder im Bauwagen auch im Bereich einer Kinder- und Jugendfarm –, da sind ja vielfältige Überlegungen denkbar, und genau diese Überlegungen stellt der Senat gerade konzeptionell an.

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Haben Sie eine weitere Zusatzfrage? – Bitte sehr!

Abgeordnete Sahhanim Görgü-Philipp (Bündnis 90/Die Grünen):

Können Sie uns vielleicht verraten, wann wir mit diesem Konzept rechnen können?

Senatorin Sascha Karolin Aulepp: Seien Sie gewiss, dass wir die Überlegungen, in welche Richtung das geht und wie wir das ausgestalten, mit Sicherheit nicht umsetzen werden, ohne dass die Damen und Herren Abgeordneten davon Kenntnis erlangen. Ich wage es jetzt nicht, einen Zeitraum zu nennen, um dann am Ende Lügen gestraft zu werden, wann wir so weit sein werden.

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Haben Sie eine weitere Zusatzfrage? – Bitte sehr!

Abgeordnete Sahhanim Görgü-Philipp (Bündnis 90/Die Grünen): Frau Senatorin, habe ich Sie richtig verstanden, es gibt einen Zeitplan? Sie möchten hier jetzt noch nicht davon berichten, sondern Sie haben als Ressort jetzt einen Zeitplan, wann es so weit sein kann? Habe ich Sie richtig verstanden?

Senatorin Sascha Karolin Aulepp: Nein, da haben Sie mich falsch verstanden. Es war genau der Hinweis, dass angesichts dessen, dass ich noch nicht genau sagen kann, wann und wie schnell wir uns da konzeptionell aufstellen – das sind ja auch nicht nur wir, sondern da werden wir natürlich auch Gespräche mit den Trägern der Kinder- und Jugendfarm und mit den Schulen führen, die diese Angebote in Anspruch nehmen –, dann auch die Frage ist: Wie kann man das im Bereich der Offenen Kinder- und Jugendarbeit gestalten? Welche sonstigen Angebote sind da noch denkbar? Das hat ja durchaus auch etwas mit Stadtentwicklung zu tun, da kann man vielfältige Überlegungen anstellen. Von daher kann ich noch nicht sagen, wann wir am Ende ein entsprechendes Konzept vorlegen können, da das auch tatsächlich ressortübergreifend diskutiert und erarbeitet wird.

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Haben Sie haben Sie eine weitere Zusatzfrage? – Bitte sehr!

Abgeordnete Sahhanim Görgü-Philipp (Bündnis 90/Die Grünen): Frau Senatorin, wann werden wir als Deputierte in der Sozialdeputation und auch in der Bildungsdeputation darüber informiert? Wissen Sie das wenigstens, oder ist es schwierig, das zu beantworten?

Senatorin Sascha Karolin Aulepp: Bevor wir ein entsprechendes Konzept umsetzen – anders kann ich es ja jetzt nicht sagen, wenn noch kein bestimmter Zeitpunkt dafür feststeht, dass es dieses Konzept gibt –, kann ich auch schlecht einen bestimmten Zeitpunkt dafür sagen, wann die Deputationen oder die Ausschüsse oder die Fraktionen oder das gesamte Parlament oder die Beiräte, die ja davon auch betroffen sind und die das mit Sicherheit auch sehr interessiert, informiert werden. Ich kann Ihnen nur versichern, dass wir nicht anfangen, etwas umzusetzen, bevor wir nicht eine entsprechende Information gegeben haben.

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Es gibt eine weitere Zusatzfrage der Abgeordneten Yvonne Averwenser. – Bitte sehr!

Abgeordnete Yvonne Averwenser (CDU): Frau Senatorin verstehe ich Sie richtig, dass Sie nicht sicherstellen können, dass eventuell nach den Sommerferien ein geregelter Ganzttag in den Schulen stattfinden kann, die in Stadtteilen mit einer Jugendfarm liegen, wenn Maßnahmen auf den Jugendfarmen in Anspruch genommen werden sollen/wollen?

Senatorin Sascha Karolin Aulepp: Nein, wenn ich mich in irgendeiner Weise in diese Richtung ausgedrückt haben sollte, dann hätte ich mich sehr missverständlich ausgedrückt, weil ja die Frage, ob wir einen schulischen Ganzttag organisieren und gewährleisten können, jetzt nicht daran hängt, ob diese Angebote auf der Kinder- und Jugendfarm gemacht werden können oder bei anderen Kooperationspartnern mit den einzelnen Schulen, sondern die Frage ist: Wie bekommen wir es tatsächlich hin, uns konzeptionell zu überlegen, wie wir die vielen Angebote, die wir in den unterschiedlichen Stadtteilen haben – wozu auch die Kinder- und Jugendfarmen gehören –, gewinnbringend nutzen können, um im schulischen Ganzttag entsprechende sozialräumliche Vernetzungen und auch inhaltliche Vernetzungen vornehmen zu können?

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Haben Sie eine weitere Zusatzfrage? – Bitte sehr!

Abgeordnete Yvonne Averwenser (CDU): Nehmen Sie mit mir gemeinsam zur Kenntnis, dass es Stadtteile gibt, insbesondere auch in Huchting, wo Grundschulen insbesondere ihren Ganzttag nur bestreiten können, indem sie die Stadtteilmfarmen in Anspruch nehmen können?

Senatorin Sascha Karolin Aulepp: Angesichts dessen, dass die Besucher der Stadtteilmotors, insbesondere von den Grundschulen, in der Regel ja nicht ohne schulisches Personal stattfinden, sondern im Gegenteil vom schulischen Personal begleitet werden, kann ich Ihnen an der Stelle nicht zustimmen. Habe ich das richtig herum formuliert? Es ist immer so mit den Fragen, ob ich etwas zur Kenntnis nehme: Dagegen kann ich mich ja praktisch gar nicht wehren, etwas zur Kenntnis zu nehmen, aber zustimmen kann ich an der Stelle jedenfalls in dieser Absolutheit nicht.

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Frau Senatorin, es gibt eine weitere Zusatzfrage des Abgeordneten Rainer Bensch. – Bitte sehr!

Abgeordneter Rainer Bensch (CDU): Unterstellt, die Offene Kinder- und Jugendarbeit mit der Kinder- und Jugendfarm, zum Beispiel in Habenhausen, findet nicht mehr statt: Kann dann der Ganztagsunterricht an den Grundschulen sichergestellt werden? Das war praktisch eben die Frage.

Senatorin Sascha Karolin Aulepp: Da wir im Ganztagsunterricht im Moment die Angebote der Kinder- und Jugendfarmen nicht in einer Weise nutzen, dass sie schulersatzend sind – außer jetzt, wenn es spezielle Schulmeiderprojekte sind, die entsprechend umgesetzt werden und dann aber ja nicht im Bereich der Offenen Kinder- und Jugendarbeit stattfinden, sondern eben als solche im Rahmen der Regionalen Beratungs- und Unterstützungszentren –, ist der schulische Ganztagsunterricht gewährleistet, unabhängig davon, ob es Kinder- und Jugendfarmen entsprechend gibt; aber die Kinder- und Jugendfarmen – das habe ich ja auch gerade vorgetragen – gibt es ja dankenswerterweise noch, und es werden auch entsprechende Angebote gemacht.

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Weitere Zusatzfragen liegen nicht vor. – Wir bedanken uns für die Beantwortung.

Anfrage 2: Sicherheitsproblem in der geschlossenen Psychiatrie?

Anfrage der Abgeordneten Ralph Saxe, Dr. Henrike Müller und Fraktion

Bündnis 90/Die Grünen

vom 17. Januar 2024

Diese Anfrage wurde vom Fragesteller zurückgezogen.

Anfrage 3: Einen Schulplatz für jedes Bremer Einschulungskind sichern!

Anfrage der Abgeordneten Fynn Voigt, Thore Schäck und Fraktion der FDP vom 17. Januar 2024

Bitte sehr, Herr Kollege!

Abgeordneter Fynn Voigt (FDP): Wir fragen den Senat:

1. Welche Maßnahmen ergreift der Senat, um die Gründe der in den letzten Jahren massiv gestiegenen Zahl von Einschulungskindern mit sonderpädagogischem Förderbedarf im Bereich Wahrnehmung und Entwicklung zu erforschen?
2. Inwiefern setzt sich der Senat mit Möglichkeiten auseinander, dem massiv gestiegenen Bedarf an Inklusionsplätzen im Bereich Wahrnehmung und Entwicklung bei den Einschulungskindern gerecht zu werden, ohne dass die reguläre Frequenz von Inklusionsklassen in der Grundschule angehoben wird?
3. Inwiefern und zu welchem Zeitpunkt setzt sich der Senat mit der Anzahl zukünftiger schulpflichtiger Einschulungskinder auseinander und berücksichtigt, wie viele Kinder mit sonderpädagogischem Förderbedarf eingeschult werden, um frühzeitig die Grundlage für ausreichend Schulplätze zu schaffen?

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Die Anfrage wird beantwortet von Frau Senatorin Sascha Karolin Aulepp.

Senatorin Sascha Karolin Aulepp: Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Für den Senat beantworte ich die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1: Das Ressort für Kinder und Bildung prüft derzeit die vorgelegten sonderpädagogischen Gutachten, um die Gründe für die massiv gestiegene Zahl der Kinder mit Förderbedarfen in den Bereichen Wahrnehmung und Entwicklung zu erfassen.

Zu Frage 2: Der Senat hat weiter das Ziel, die maximale Anzahl der Kinder mit sonderpädagogischem Förderbedarf im Bereich Wahrnehmung und Entwicklung pro entsprechendem Klassenverband schnellstmöglich wieder auf fünf Kinder zu reduzieren.

Durch verschiedene Maßnahmen soll erreicht werden, dass insgesamt mehr Klassenverbände, in denen auch Kinder mit sonderpädagogischem Förderbedarf im Bereich Wahrnehmung und Entwicklung beschult werden, in der Stadt Bremen zur Verfügung stehen. Dazu gehören bauliche Maßnahmen an Schulen, die bislang noch kein W+E-Standort sind, die Aufnahme von Kindern mit sonderpädagogischem Förderbedarf im Bereich Wahrnehmung und Entwicklung auch in einzelnen Klassenverbänden an diesen Schulen, die schnellere Einrichtung von neuen W+E-Standorten und die Erhöhung der Anzahl der W+E-Klassenverbände an W+E-Standorten. Die Maßnahmen an den einzelnen Standorten sollen in der Fortschreibung der Schulstandortplanung 2024 grundsätzlich Berücksichtigung finden.

Zusätzlich werden laufend bedarfsorientierte bauliche Maßnahmen an bestehenden W+E-Standorten zur Anpassung an sich verändernde Bedarfe sowie Bestandsanpassungen zur Erhöhung der W+E-Kapazitäten an Bestandsschulen umgesetzt, soweit die örtlichen Gegebenheiten dies zulassen.

Zu Frage 3: Das sonderpädagogische Diagnostikverfahren vor der Einschulung in die erste Klasse wird in der Regel auf Grundlage der von den Schulärzt:innen nach erfolgter schulärztlicher Eingangsdiagnostik gestellten Anträge eingeleitet. Anträge der Schulärzt:innen können noch bis zum Mai des laufenden Jahres vor Einschulung eingehen. Die sonderpädagogische Diagnostik erfolgt durch das Diagnostikteam Wahrnehmung und Entwicklung oder durch dafür beauftragte Sonderpädagog:innen nach Antragstellung auf Überprüfung des sonderpädagogischen Förderbedarfs Wahrnehmung und Entwicklung.

Auf Grundlage statistischer Auswertungen für das Schuljahr 2024/2025 hatte das Ressort bereits in der internen Kapazitätsplanung die zur Verfügung stehenden Plätze für Kinder mit dem sonderpädagogischen Förderbedarf Wahrnehmung und Entwicklung um 38 Prozent von 122 Plätzen im Schuljahr 2023/2024 auf 174 Plätze im Schuljahr 2024/2025 erhöht.

In diesem Jahr ist auf Grundlage der dem Diagnostikteam bisher vorliegenden 168 Anträge auf die Durchführung einer Diagnostik mit einem deutlichen Anstieg der Schüler:innenzahlen in diesem Bereich zu rechnen. Planerisch muss aufgrund von statistischen Berechnungen mit einer Anzahl von bis zu 240 Anträgen gerechnet werden. Erfahrungsgemäß ergibt sich nicht aus jeder durchgeführten Diagnostik ein sonderpädagogischer Förderbedarf im Bereich Wahrnehmung und Entwicklung. Gesicherte Zahlen zu den Bedarfen werden in der Regel erst im Mai des laufenden Schuljahres vor der Einschulung vorliegen.

In Zukunft sollen Eltern beeinträchtigter Kinder gezielter dazu informiert werden, dass sie laut § 36 Absatz 5 Bremisches Schulgesetz die Möglichkeit haben, die Vorverlegung der schulärztlichen Untersuchung zu beantragen. Hierzu wurden bereits Absprachen mit dem Schulärztlichen Dienst getroffen. Auf diese Weise kann die sonderpädagogische Diagnostik frühzeitig eingeleitet und somit gesichert werden, dass die notwendigen Planungsgrundlagen eher vorliegen.

Sobald die Zahlen des Statistischen Landesamtes für 2024 vorliegen, wird der Kapazitätsbedarf für die Anzahl zukünftiger schulpflichtiger Einschulungskinder insgesamt und auch für den Bereich Wahrnehmung und Entwicklung neu berechnet beziehungsweise abgeleitet und wird in die überarbeitete Fassung der Schulstandortplanung 2024 eingehen. Diese ist für das vierte Quartal 2024 avisiert. – So weit die Antwort des Senats!

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Herr Abgeordneter, haben Sie eine Zusatzfrage? – Bitte sehr!

Abgeordneter Fynn Voigt (FDP): Ja, vielen Dank, Frau Präsidentin! Frau Senatorin, inwieweit gedenken Sie denn, die Lehrkräfte zu unterstützen, sollte die Frequenz der Inklusionsklassen ansteigen?

Senatorin Sascha Karolin Aulepp: Die Situation in den bremischen Schulen ist natürlich ohnehin herausfordernd, und wenn wir feststellen, dass es deutlich mehr Kinder gibt, die mit einem bestimmten Förderbedarf zur Einschulung angemeldet werden – und in diesem Fall eben mit dem Förderbedarf Wahrnehmung und Entwicklung –, dann ist es natürlich trotzdem nicht nur unsere Pflicht, sondern auch unser Anspruch, diesen Kindern einen Schulplatz zur Verfügung zu stellen oder diese zu beschulen, und dabei müssen nicht nur die Kinder entsprechend unterstützt werden,

Sie alle wissen, dass es auch im schulischen Bereich Schwierigkeiten gibt, Stellen zu besetzen.

Bei den Lehrkräften sind wir da glücklicherweise in einer ein bisschen anderen Situation als andere Bundesländer, aber auch im Bereich des nicht unterrichtenden pädagogischen Personals oder gerade eben auch im Bereich der Assistenzen zur Unterstützung der Kinder mit besonderen Förderbedarfen ist die Situation der Gewinnung der entsprechenden Mitarbeitenden durchaus als angespannt zu bezeichnen. Das ist von daher der Punkt, auf den wir insbesondere unser Augenmerk richten müssen, denn eine Entlastung oder Unterstützung der Lehrkräfte, wenn tatsächlich mehr Kinder mit Förderbedarfen in den Klassen oder auch nur in den Schulen sind, wo dann entsprechend mehr Klassen eingerichtet werden müssen, hängt in der Regel daran, wie viel zusätzliches Personal wir zur Verfügung stellen können.

Sie wissen, dass wir bei der Frage, wie viele Kinder mit dem Förderbedarf Wahrnehmung und Entwicklung tatsächlich in einer Klasse sind, gemeinsam die Entscheidung getroffen haben, dass wir die Anzahl der Klassenassistenzen für diesen Bereich verdoppeln, also nicht mehr eine, sondern zwei Kräfte ressourcentechnisch zur Verfügung stehen, aber diese Kräfte müssen dann natürlich auch in Person gefunden werden, und an der Stelle kommen wir nicht umhin, zu überlegen: Welche Menschen können denn in dieser Situation in diesem Bereich gewinnbringend und unterstützend tätig werden, auch und gerade, um die in diesen Klassen tätigen Menschen – und das sind eben in erster Linie Lehrkräfte – tatsächlich zu unterstützen und zu entlasten?

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Weitere Zusatzfragen liegen nicht vor.

Anfrage 4: Zukunft des Drogenkonsumraums – hat der Senat einen Plan?

**Anfrage der Abgeordneten Ole Humpich, Thore Schäck und Fraktion der FDP
vom 17. Januar 2024**

Bitte, Herr Kollege!

Abgeordneter Ole Humpich (FDP): Wir fragen den Senat:

1. Welches Ressort ist federführend für den Drogenkonsumraum verantwortlich?

2. Welcher zeitliche Ablauf ist für die Fertigstellung des Drogenkonsumraums vorgesehen – bitte die Umsetzungsschritte getrennt angeben –?

3. Auf welche Höhe belaufen sich die Gesamtkosten des Drogenkonsumraums – bitte Kosten aufschlüsseln –, und sind diese bereits in den Gesamtkosten der Eckpunkte der Drogenhilfestrategie für die Stadt Bremen ausgeführt? Falls ja, bitte auch hier getrennt aufführen!

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Die Anfrage wird beantwortet von Frau Senatorin Claudia Bernhard.

Senatorin Claudia Bernhard: Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren! Für den Senat beantworte ich die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1: Die Senatorin für Gesundheit, Frauen und Verbraucherschutz ist federführend für den Drogenkonsumraum verantwortlich, Bauherr des Umbaus ist die Eigentümerin der Immobilie, die Breitenweg Grundstücks GbR. Der Bauantrag wird von der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung bearbeitet, und die Baumaßnahmen werden von Immobilien Bremen überwacht.

Zu Frage 2: Nach der abschließenden Prüfung des Brandschutzes kann die Baugenehmigung erteilt werden. Die abschließende Bearbeitung des Bauantrags durch die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung ist innerhalb eines Zeitraums von zwölf Wochen realistisch. Nach Erhalt der Baugenehmigung erfolgen durch den Architekten der Bauherrin die entsprechenden Ausschreibungen für die Gewerke, die Grundlage für die Ausführung sind. Eine belastbare Zeitplanung ist aufgrund der zahlreichen einzubeziehenden Stellen nicht möglich. Die Senatorin für Gesundheit, Frauen und Verbraucherschutz geht aktuell von einem Baubeginn im zweiten Halbjahr 2024 aus.

Zu Frage 3: Bis zur Unterschrift des Mietvertrags sind mehrere Senats-, Deputations- und Haushalts- und Finanzausschussbefassungen erfolgt:

Im Senatsbeschluss vom 11. Mai 2021 „Errichtung und Finanzierung des integrierten Drogenkonsumraums in Bremen“ wurde auf Grundlage einer ersten mit Immobilien Bremen abgestimmten Umbauplanung und

Baukostenermittlung über 2,37 Millionen Euro einer haushaltsrechtlichen Absicherung von 4,32 Millionen Euro Gesamtkosten zugestimmt.

Im Senatsbeschluss vom 24. Mai 2022 „Umgang mit Baukostensteigerung Drogenkonsumraum“ wurde nach einer Bauplanungskorrektur und neuen Kostenermittlungen aufgrund der zu diesem Zeitpunkt bereits einsetzenden Preissteigerungen einer veränderten Investitionskostenplanung über 2,818 Millionen Euro inklusive 20 Prozent Risikoaufschlag und der haushaltsrechtlichen Absicherung von 5 753 000 Euro Gesamtkosten zugestimmt.

Im Senatsbeschluss vom 10. Januar 2023 erfolgten schließlich die Beschlüsse, die dem aktuellen Mietvertrag zugrunde liegen, nachdem die vorher geeinte Kaltmiete nachverhandelt werden musste. Die Umbaukosten und deren Finanzierung belaufen sich auf insgesamt rund 3,1 Millionen Euro und beinhalten eine Einmalzahlung in Höhe von 502 000 Euro sowie monatliche Zuschläge zu den Mietzahlungen ab Fertigstellung der Baumaßnahme über den Mietzeitraum von 15 Jahren.

Die monatliche Kaltmiete beläuft sich aktuell auf zehn Euro pro Quadratmeter, das sind knapp drei Millionen Euro über die Mietlaufzeit von 17 Jahren. Die Gesamtnettokaltmiete – ohne Baukosten – ist indexiert. Zusätzlich sind eine Betriebskostenvorauszahlung von 6 000 Euro pro Monat und die anteiligen Verwaltungskosten von Immobilien Bremen in der Kostenberechnung enthalten. Insgesamt entstehen somit über die Vertragslaufzeit von 17 Jahren Gesamtkosten von circa 7,5 Millionen Euro.

Die haushaltsrechtliche Absicherung der Miet- und Mietnebenkostenzahlung ist bereits aufgrund des Senatsbeschlusses vom 10. Januar 2023 „Umgang mit Mietkostensteigerungen und kurzfristige Maßnahmen integrierter Drogenkonsumraum“ durch die Erteilung einer entsprechenden Verpflichtungsermächtigung erfolgt. Die Veranschlagung der Mittelbedarfe zur Abfinanzierung der Verpflichtungsermächtigung ist im Haushaltsentwurf berücksichtigt worden.

Im Eckpunktepapier zur integrierten Drogenhilfestrategie sind lediglich die zu erwartenden Kostensteigerungen aufgrund der Mietindizierung und dem zu erwartenden Anstieg des Verbraucherpreisindex sowie der Strom- und Heizkosten durch die derzeitige Inflation enthalten. Es handelt sich hierbei um Maximalbeträge, die im weiteren Jahresverlauf überprüft werden. – So weit die Antwort des Senats!

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Herr Abgeordneter, haben Sie eine Zusatzfrage? – Bitte sehr!

Abgeordneter Ole Humpich (FDP): Vielen Dank, Frau Präsidentin, eine Nachfrage habe ich! Frau Senatorin, Sie haben gerade ausgeführt, dass Sie für 15 beziehungsweise 17 Jahre gemietet haben, das verbunden mit einer Indexmiete. Gehen Sie davon aus, dass die Räumlichkeiten über die nächsten 15 bis 17 Jahre überhaupt ausreichen?

Senatorin Claudia Bernhard: Ja, das ist sehr schwer einzuschätzen, und ich möchte an der Stelle durchaus sagen, wir haben ja durchaus eine Zielgruppe, wo es mit den Bedarfen stetig wächst, und das wird entsprechend anzupassen sein. Zunächst ist es erst einmal so, ich denke, wir haben, wenn wir jetzt endlich auf der Zielgeraden sind, tatsächlich ein sehr breit gefächertes Angebot, das tatsächlich in der Lage ist, entsprechend den Bedarfen aufzufangen. Was aber in 15 Jahren ist, kann ich Ihnen nicht prognostizieren.

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Haben Sie eine weitere Zusatzfrage? – Bitte sehr!

Abgeordneter Ole Humpich (FDP): Wie verhält es sich mit den aktuellen Containern, die dort noch stehen? Wie ist dort die Lösung? Werden diese Container integriert, und wenn ja, wie soll diese Integration aussehen?

Senatorin Claudia Bernhard: Wir haben ja auf der einen Seite tatsächlich den provisorischen Drogenkonsumraum. Der wird dann ja tatsächlich abgebaut und integriert, wenn das fertig ist, und gegenüber haben wir ja diese Toleranzfläche, wo ich davon ausgehe, dass diese eine Reformierung erfährt und eventuell auch erweitert werden kann.

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Frau Senatorin, es gibt eine weitere Zusatzfrage des Abgeordneten Rainer Bensch. – Bitte sehr!

Abgeordneter Rainer Bensch (CDU): Frau Senatorin, vielen Dank, dass Sie erst einmal am Ende der Antwort zu Frage 3 von dem integrierten Drogenkonsumraum gesprochen haben. Bis dahin war in der Fragestellung der FDP und auch bei Ihren Antworten nur von einem Drogenkonsumraum die Rede. Meine Frage ist: Seit wann gibt es überhaupt eine Befassung des Senats zur Errichtung eines integrierten Drogenkonsumraums?

Senatorin Claudia Bernhard: Meines Wissens ist es in der vorletzten Legislaturperiode quasi mit als integrierter Drogenkonsum aufgenommen worden und hat sich in den verschiedenen Befassungen des Senats – ich habe das ja referiert – durch die letzte Legislaturperiode durchgezogen.

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Haben Sie eine weitere Zusatzfrage? – Bitte sehr!

Abgeordneter Rainer Bensch (CDU): Ja, wenn ich das fragen darf: Wären Sie in der Lage, uns das zumindest zur nächsten Deputationssitzung noch einmal chronologisch aufzulisten? Es ist zur Gesamtbeurteilung sehr wichtig zu wissen, dass wir uns schon seit vielen Jahren und mit immer mehr und höheren Kosten mit dieser Herausforderung beschäftigen. Deswegen meine Frage, ob Sie uns da zur nächsten Deputationssitzung noch einmal eine chronologische Reihenfolge liefern können?

Senatorin Claudia Bernhard: Eine chronologische Reihenfolge ist überhaupt gar kein Problem, ich habe es ja auch hier schon sehr transparent dargestellt. Wir können das gern mit dem gesamten historischen Werdegang noch einmal verbinden, das ist gar kein Problem. Über eines müssen wir uns im Klaren sein: Wir sind quasi am Ende der Fahnenstange eine Auffanglösung für das, was gesellschaftlich passiert, und da versuchen wir, Maßnahmen dagegen zu finden, die die Menschen, die wirklich krank sind, auffangen.

Ich sage an der Stelle aber auch ganz klar und deutlich: Ich kann den Bedarf nicht absehen. Momentan sind wir damit konfrontiert, dass er wächst. Das ist bitter, das liegt an sehr vielen Rahmenbedingungen, und am Schluss stehen wir und sagen eigentlich, wir müssen gesundheitlich im Grunde genommen das auffangen, was die ganzen Jahre für den einzelnen Menschen individuell schiefgelaufen ist.

(Beifall SPD, DIE LINKE)

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Haben Sie eine weitere Zusatzfrage? – Bitte sehr!

Abgeordneter Rainer Bensch (CDU): Wir sprechen ja von einem integrierten Drogenkonsumraum. Werden in Zukunft auch die konkreten Angebote zur Entgiftung gesteigert, wenn der Bedarf auch wächst?

Senatorin Claudia Bernhard: Integration heißt ja in dem Sinne, dass ja nicht nur ein Auffangen und ein erstes In-Ruhe-Lassen, sondern natürlich auch die Angebote da sein müssen. Wir haben praktisch die Schlafplätze, genauso wie abgeschichtet Angebotsvarianten, und es gibt einen multifaktoriellen Hintergrund von jedem und jeder Einzelnen, wo wir versuchen, tatsächlich für alles eine Lösung zu finden. Es ist ein schwerer, steiniger Weg, darüber muss man sich im Klaren sein, und er ist sehr ressourcenintensiv.

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Haben Sie eine weitere Zusatzfrage? – Bitte sehr!

Abgeordneter Rainer Bensch (CDU): Vielleicht kann man die Frage auch mit Ja oder Nein beantworten: Werden die Angebote zur Entgiftung künftig erhöht?

Senatorin Claudia Bernhard: Ja, aber wir haben ja Entgiftung im Sinne von „die Methadonabgabe ist an anderer Stelle“. Wir haben ein Diamorphinangebot, was letztendlich auch in diese Richtung geht, aber die Entgiftungsangebote werden nicht alle in diesem Drogenkonsumraum zur Verfügung stehen können, sei er so integriert, wie er will, sondern er wird sich auf andere Standorte verteilen. Wenn es nach mir ginge, müssen wir diese Angebote erhöhen, stationär wie ambulant, aber das ist, denke ich, auch von anderen Faktoren abhängig.

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Haben Sie eine weitere Zusatzfrage?

(Abgeordneter Rainer Bensch [CDU]: Ich hätte mehrere, aber ich lasse es dabei! – Danke!)

Frau Senatorin, es gibt eine weitere Zusatzfrage des Kollegen Dr. Marcel Schröder. – Bitte sehr!

Abgeordneter Dr. Marcel Schröder (FDP): Ich habe noch einmal eine Nachfrage, Frau Senatorin, und zwar, was jetzt mit diesem stillliegenden Projekt während der Bauzeit passiert. Da steht auf Seite 5 der Drogenstrategie – da ist ja diese Tabelle mit den verschiedenen Maßnahmen –: „Wenn der Bau in der Friedrich-Rauers-Straße beginnt, kann das Projekt in den Räumlichkeiten nicht fortgeführt werden.“ Dann ist das veranschlagt: 2024 1,1 Millionen Euro und 2025 1,1 Millionen Euro. Habe ich

Sie jetzt gerade richtig verstanden, dass der Beginn des Baus geplant ist im zweiten Halbjahr dieses Jahres?

Senatorin Claudia Bernhard: Wir hatten eigentlich geplant – erster Teil der Antwort –, das im ersten Halbjahr zu schaffen. Das hängt jetzt tatsächlich noch einmal von den Genehmigungen ab. Deswegen wollte ich jetzt nicht zu optimistisch herangehen, weil ich hoffe, dass wir diese Genehmigungen bis Mai haben, und dann würden wir tatsächlich im ersten Halbjahr noch anfangen können; aber dann wird es sich vielleicht um vier bis sechs Wochen verfrühen, wenn wir Glück haben, aber das ist der Plan.

Der zweite Punkt ist, dass während des Umbaus natürlich eine Alternativmöglichkeit geschaffen werden muss, das heißt, wir sind gerade auf der Suche nach entsprechenden Wohneinrichtungen. Es gibt schon Objekte, die wir da in Betracht ziehen, aber wir wollen nicht, dass es dadurch verzögert wird, dass wir diese Alternativunterbringung nicht realisieren können. Deswegen sind wir da mit Hochdruck hinterher, dass wir das woanders unterbringen, damit der Bau dann fristgerecht vonstattengehen kann.

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Haben Sie eine weitere Zusatzfrage? – Bitte sehr!

Abgeordneter Dr. Marcel Schröder (FDP): Erst einmal vielen Dank, das ergibt Sinn! Jetzt verstehe ich auch, warum das bis 2025 veranschlagt ist, weil das dann in einer anderen Räumlichkeit fortgeführt werden soll. Habe ich Sie da richtig verstanden?

Senatorin Claudia Bernhard: Genau!

(Abgeordneter Dr. Marcel Schröder [FDP]: Okay, gut! Vielen Dank, das war es schon!)

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Weitere Zusatzfragen liegen nicht vor.

**Anfrage 5: Wann kommt das Taubenfütterungsverbot?
Anfrage der Abgeordneten Dr. Marcel Schröder,
Thore Schäck und Fraktion der FDP
vom 17. Januar 2024**

Bitte, Herr Kollege!

(Abgeordneter Frank Imhoff [CDU]: Der Taubenjäger!)

Abgeordneter Dr. Marcel Schröder (FDP): Wir fragen den Senat:

1. Wie steht der Senat zu einem generellen Taubenfütterungsverbot insbesondere in der Innenstadt?
2. Bis wann ist, nachdem nun die ersten betreuten Taubenschläge eingerichtet sind, mit der vom Senat angekündigten Änderung des Ortsgesetzes für die Einführung eines Taubenfütterungsverbots zu rechnen?
3. In welcher Form wird die Evaluierung der betreuten Taubenschläge und des angekündigten Taubenfütterungsverbots erfolgen?

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Die Anfrage wird beantwortet von Herrn Senator Ulrich Mäurer.

Senator Ulrich Mäurer: Frau Präsidentin, meine sehr geehrten Damen und Herren! Für den Senat beantworte ich die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1: Die Strategie des Senats sieht vor, dezentrale Taubenschläge zu realisieren, um Taubenpopulationen zu begrenzen und ihnen einen sicheren Rückzugsort und Versorgung zu gewähren. Mit der geordneten Versorgung soll ein Fütterungsverbot einhergehen. Eine Änderung des Ortsgesetzes hierzu befindet sich derzeit in der Erarbeitung. Ein generelles Fütterungsverbot wird abgelehnt.

Zu Frage 2: Die Regelung zu den Fütterungsverboten soll zeitnah nach Inbetriebnahme des ersten Taubenhauses in Kraft treten. Der Ausbau des ersten Taubenhauses und die Inbetriebnahme sollen im ersten Quartal erfolgen.

Zu Frage 3: Eine Evaluierung des Erfolgs eines Taubenschlags erfolgt insbesondere durch die Erfassung der Anzahl der Tauben, die das Taubenhaus nutzen, sowie die Dokumentation der insgesamt entstandenen Kosten. Das Taubenfütterungsverbot wird nicht evaluiert. Die Kontrolle des Verbots erfolgt durch den Ordnungsdienst des Ordnungsamtes. Es werden Statistiken über festgestellte Verstöße erstellt. Soweit festgestellt werden sollte, dass es an bestimmten Stellen vermehrt zu Verstößen kommt, würde

der Ordnungsdienst seine Kontrollstrategie angemessen anpassen. – So weit die Antwort des Senats!

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Herr Kollege, haben Sie eine Zusatzfrage? – Bitte sehr!

Abgeordneter Dr. Marcel Schröder (FDP): Es gab ja jetzt ein bisschen Schwierigkeiten, passende Orte für die sogenannten Taubenhotels zu finden. Plant die öffentliche Hand, zum Beispiel die senatorischen Behörden, auf ihren eigenen Dächern Taubenhotels einzurichten?

Senator Ulrich Mäurer: Ja, noch einmal: Wir haben leider erst ein Taubenhaus in Vorbereitung, zu sehen auf dem oberen Parkdeck am Parkhaus Am Brill. Es ist völlig klar, da wir das Thema hier ja auch schon breit diskutiert haben: Damit sind die Probleme der LLOYD PASSAGE mit Sicherheit nicht zu lösen. Das heißt, das kann erst der Anfang sein. Alle Beteiligten sind da etwas zurückhaltend, das muss man so sehen, und ich setze darauf, dass dieses Projekt zu einem Erfolg führt und es dann auch leichter wird, weitere Standorte zu finden. Wir suchen gegenwärtig. Aber auch das ist nicht einfach. Es reicht nicht aus, öffentliche Gebäude zu suchen, sondern wir müssen natürlich auch schauen: Wo sind die Probleme am größten? Wie gesagt, das Thema LLOYD PASSAGE kann man auch nur in diesem Bereich lösen. Der Brill hilft uns da nicht weiter.

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Haben Sie eine weitere Zusatzfrage? – Bitte sehr!

Abgeordneter Dr. Marcel Schröder (FDP): Ist das erste Taubenhotel auf dem Parkhaus Am Brill jetzt schon eröffnet oder nicht?

Senator Ulrich Mäurer: Nein, es wird zurzeit eingerichtet. Auch das ist alles immer sehr schwierig gewesen. Ich bin selbst nicht dafür zuständig, aber ich habe das ja nun mitbekommen. Es ist nicht einfach damit getan, erst einmal einen Standort zu finden. Dann hat man gedacht, man stellt da ein Haus hin, aber das ist dann auch ein Problem der Statik, der Sicherheit in dieser Höhe. Das muss dann auch sturmsicher sein, damit es nicht herunterfällt. Dann braucht man Handwerker, die das dann innen ausbauen, die springen dann ab. – Also Probleme über Probleme. Aber die Ansage ist, dass wir davon ausgehen, dass wir im Februar, spätestens März dieses Projekt dann zum Abschluss bringen, und dann schauen wir einmal, ob Tauben da hineingehen.

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Haben Sie eine weitere Zusatzfrage? – Bitte sehr!

Abgeordneter Dr. Marcel Schröder (FDP): Okay, dann hatte ich irgendwie das falsch verstanden, denn ich hatte es eigentlich so verstanden, dass das Ende letzten Jahres feierlich eröffnet wurde. Aber gut, egal!

(Heiterkeit CDU – Abgeordnete Theresa Gröninger [CDU]: Richtfest!)

Anderes Thema, das Bußgeld! Es gab da einmal eine Anfrage der SPD aus dem Jahr 2020, da haben Sie mit einem Bußgeld von 500 Euro gerechnet. Soll es dabei bleiben, oder wollen Sie das Bußgeld vielleicht noch erhöhen, gerade auch angesichts der Inflation und auch der Kosten, dieses Taubenhotel zu finden und auch vor dem Hintergrund, dass wir in Bremerhaven beim Taubenfütterungsverbot bis zu 2 500 Euro Bußgeld verhängen können?

Senator Ulrich Mäurer: Der Entwurf ist gegenwärtig in der Abstimmung, und wir werden diesen Entwurf dann auch zeitnah der Bremischen Bürgerschaft vorlegen. Das heißt, voraussichtlich im März diskutieren wir das, aber das müssen wir vorher auch mit allen Beteiligten unter Dach und Fach bekommen.

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Herr Senator, es gibt eine weitere Zusatzfrage der Abgeordneten Silvia Neumeyer. – Bitte sehr!

Abgeordnete Silvia Neumeyer (CDU): Danke schön, Frau Präsidentin! Herr Senator, wir haben jetzt ja gerade geklärt, dass es bisher noch nicht ein Taubenhotel gibt, das die Stadt veranlasst. Es gibt ein Taubenhotel, das der Tierschutzverein bei der swb auf dem Gelände hat, aber das andere gibt es ja noch nicht. Sind Sie mit mir einer Meinung, dass es in vielen Stadtteilen – zum Beispiel in Vegesack sogar an zwei Standorten und auch in anderen Stadtteilen – viele Probleme mit Tauben gibt und dass kein Taubenfütterungsverbot erteilt werden kann, um dieses Problem zu verringern, bevor nicht in allen Stadtteilen ein Taubenhotel eingerichtet wurde?

Senator Ulrich Mäurer: Frau Abgeordnete, in dieser Frage sind wir völlig d'accord. Es handelt sich bei den Tauben ja nicht um Wildtiere, die sich in der Natur ernähren können, sondern sie sind darauf angewiesen, dass sie gefüttert werden. Anders gehen sie elend zugrunde. Deswegen ist auch

völlig klar, es ist immer nur möglich, das Zug um Zug zu machen. Da, wo ein Taubenhaus entstanden ist, wo es funktioniert, kann man auch anschließend ein Fütterungsverbot erlassen, aber, wenn wir das am Parkhaus Am Brill haben, ist völlig klar, dass wir nicht in Vegesack ein Verbot des Fütterns erlassen können.

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Herr Senator, es gibt eine weitere Zusatzfrage des Abgeordneten Holger Fricke. – Bitte sehr!

Abgeordneter Holger Fricke (Bündnis Deutschland): Herr Senator, ich wollte gern wissen, ob bei der Fütterung auch die sogenannte Taubenpille vorgesehen ist, um die Tiere unfruchtbar zu machen.

Senator Ulrich Mäurer: Ich bin als Innensenator eigentlich nur für Verbote zuständig und kommen wie – –.

(Heiterkeit)

Auch dieses Thema wird diskutiert, und da gibt es auch viele Nebenwirkungen. Insofern wage ich da noch kein abschließendes Urteil. Da bitte ich aber auch um Nachsicht, das würde ich eher meiner geschätzten Kollegin überantworten. Das ist nicht meine Kollekte.

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Weitere Zusatzfragen liegen nicht vor.

Anfrage 6: Wie misst die BREPARK die Sicherheit und Qualität ihrer Parkhäuser?

Anfrage der Abgeordneten Fynn Voigt, Dr. Marcel Schröder, Thore Schäck und Fraktion der FDP

vom 17. Januar 2024

Bitte, Herr Kollege!

Abgeordneter Fynn Voigt (FDP): Wir fragen den Senat:

1. Wie wird bei der BREPARK die Qualität, die Sicherheit und die Kundenzufriedenheit ihrer Parkhäuser gemessen und evaluiert?
2. Inwieweit nehmen die Parkhäuser der BREPARK an Qualitätswettbewerben beziehungsweise Zertifizierungen teil, wie zum

Beispiel dem European Standard Parking Award der European Parking Association, und mit welchem Erfolg?

3. Sofern bislang keine Zertifizierung oder keine Teilnahme an entsprechenden Qualitätswettbewerben stattgefunden hat, was ist der Grund dafür?

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Die Anfrage wird beantwortet von Herrn Staatsrat Dr. Ralph Baumheier.

Staatsrat Dr. Ralph Baumheier: Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren! Für den Senat beantworte ich die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1: Alle vier Jahre führt die BREPARK eine Nutzerbefragung in ihren Parkhäusern durch, welche eine Vielzahl von Aspekten abdeckt. Hierbei wird auch das Sicherheitsgefühl der Kund:innen in den Parkhäusern sowie die Zufriedenheit mit den Einrichtungen berücksichtigt. Selbstverständlich reagiert die BREPARK fortlaufend unmittelbar auf Kund:innenrückmeldungen oder Beschwerden, indem sie aktiv Lösungen entwickelt, um das Sicherheitsgefühl und die Zufriedenheit zu steigern, denn sichere Parkmöglichkeiten sind wesentlich für die Kundenzufriedenheit und damit die Grundlage für ein attraktives Mobilitätsangebot.

Zu Frage 2: Nein, die BREPARK nimmt an solchen Wettbewerben und Zertifizierungen nicht teil.

Zu Frage 3: Die Effekte einer Zertifizierung werden derzeit als gering eingeschätzt. Dies liegt vor allem daran, dass die Lage als entscheidender Faktor für den Erfolg eines Parkhauses betrachtet wird. Innovationen werden bei der BREPARK aber kontinuierlich und aktiv vorangetrieben. – So weit die Antwort des Senats!

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Haben Sie eine Zusatzfrage? – Bitte sehr!

Abgeordneter Fynn Voigt (FDP): Ja, vielen Dank! Eine Nachfrage hätte ich, und zwar auf die Antwort zu Frage 1: Inwiefern werden denn bei den Qualitätsmessungen die Umfelder der Parkhäuser mit einberechnet? Ich denke da zum Beispiel an das Parkhaus am Bahnhof. Wird auf das direkte Umfeld des Parkhauses bei den Qualitätsmessungen und bei den Umfragen eingegangen?

Staatsrat Dr. Ralph Baumheier: Ob ganz direkt die Fragen dazu dann auch einbezogen werden, kann ich jetzt im Moment nicht sagen. Es ist so, dass die nächste Kundenbefragung jetzt gerade beauftragt wird. Ich kann das gern mitnehmen und noch einmal entsprechend darauf hinwirken. Grundsätzlich ist das Thema Wirtschaftlichkeit und Erreichbarkeit bei diesen Kundenbefragungen von zentraler Bedeutung und natürlich die Serviceorientierung in den Parkhäusern, aber eben in den Parkhäusern.

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Herr Staatsrat, es gibt eine weitere Zusatzfrage des Abgeordneten Michael Jonitz. – Bitte sehr!

Abgeordneter Michael Jonitz (CDU): Herr Staatsrat, in der jüngeren Vergangenheit gab es ja Probleme mit der Sicherheit und auch der Sauberkeit in einigen Parkhäusern, gerade auch im Innenstadtbereich beziehungsweise im Bereich des Bahnhofs. Gibt es eine Abstimmungsrunde zwischen privaten Parkhausbetreibern und der BREPARK, um dieses Problem gemeinsam in den Griff zu bekommen beziehungsweise auch nicht wieder aufflammen zu lassen?

Staatsrat Dr. Ralph Baumheier: Eine richtig feste Austauschrunde gibt es meiner Kenntnis nach nicht, aber auch das kann ich gern noch einmal mit der BREPARK rückkoppeln. Es gibt einen allgemeinen Austausch auf der Ebene der Parkhäuser, und es gibt natürlich vor allen Dingen das, was die BREPARK im eigenen Bereich optimiert und dauerhaft im Blick hat, eben die Frage, wie gut ihre Angebote dann da sind und dass wir da auch mit der Videokontrolle in den Parkhäusern und bei den Sicherheitsprüfungen, die wir dort vornehmen, der Auffassung sind, dass wir da im Vergleich mit den anderen Parkhäusern seitens der BREPARK gut aufgestellt sind.

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Haben Sie eine weitere Zusatzfrage? – Bitte sehr!

Abgeordneter Michael Jonitz (CDU): Sie hatten eben gesagt, dass Sie beziehungsweise die BREPARK alle vier Jahre eine Nutzerbefragung durchführen. In Anbetracht der Probleme in den Parkhäusern im letzten Jahr – und ich glaube, auch im vorletzten Jahr – finde ich, dass dieser Rahmen nicht reicht. Teilen Sie diese Meinung, und sollten Sie diese Umfrage nicht öfter durchführen?

Staatsrat Dr. Ralph Baumheier: Ich bin mir jetzt gerade nicht sicher, wie umfangreich die jeweilige Umfrage dann tatsächlich jeweils aufgeleistet ist.

Wir können eine Zwischenbewertung der Situation – -. Das erfolgt dann aber auch im Rahmen der Aufsichtsratssitzung und dass wir da auch sozusagen entsprechend noch einmal eine Einschätzung abfragen. Eine standardmäßige Kundenbefragung erfolgt aber nach bisherigem Rhythmus in diesem Vierjahresrhythmus. Auch das würde ich aber gern einmal mitnehmen und nachfragen, ob sich der Aufwand für einen kürzeren Rhythmus da nach Einschätzung der Geschäftsführung jetzt lohnt, das entsprechend zu verkürzen.

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Weitere Zusatzfragen liegen nicht vor.

Anfrage 7: Gestaltung der Ampelphasen in Bremen
Anfrage der Abgeordneten Fynn Voigt, Thore Schäck und
Fraktion der FDP
vom 17. Januar 2024

Bitte, Herr Kollege!

Abgeordneter Fynn Voigt (FDP): Wir fragen den Senat:

1. Welche zeitlichen, technischen und organisatorischen Faktoren werden bislang bei der Schaltung der Ampelphasen in Bremen berücksichtigt, zum Beispiel, um mobilitätseingeschränkten Personen das Überqueren von Straßen zu erleichtern?
2. Welche Grundlagen werden zur Gestaltung der oben genannten Punkte herangezogen?
3. Inwieweit ist in Bremen künftig geplant, Ampelsteuerungen über Sensorik und künstliche Intelligenz intelligenter und bedarfsgerechter zu steuern?

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Die Anfrage wird beantwortet von Herrn Staatsrat Dr. Ralph Baumheier.

Staatsrat Dr. Ralph Baumheier: Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren! Für den Senat beantworte ich die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1: Alle 612 Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet Bremen verfügen über eine Vielzahl an Detektoren, um die Verkehrsteilnehmenden zu erkennen und schnellstmöglich bedarfsgerecht zu bedienen. Eingesetzt

werden dabei beispielsweise Induktionsschleifen, Video- und Wärmebildkameras oder Radarsensoren. Fahrzeuge des ÖPNV nutzen Funktechnik, Schleifen und spezielle ÖV-Detektoren für die sekundengenaue An- und Abmeldung an Lichtsignalanlagen. Für die Erfassung von Zufußgehenden und Radfahrenden werden Anforderungstaster und Wärmebildkameras eingesetzt. Auf die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen und Menschen wird gemäß der Richtlinie der Freien Hansestadt Bremen und der Stadt Bremerhaven zur barrierefreien Ausgestaltung baulicher Anlagen des öffentlichen Verkehrsraums, öffentlicher Grünanlagen und öffentlicher Spiel- und Sportstätten besondere Rücksicht genommen. Die Lichtsignalanlagen verfügen über akustische und taktile Zusatzeinrichtungen, die das Auffinden der Signalmaste erleichtern und die Freigabe bei Bedarf akustisch anzeigen.

Zu Frage 2: Die Planung, die Einrichtung und der Betrieb von Lichtsignalanlagen auch für mobilitätseingeschränkte Personen erfolgen nach den jeweils gültigen Regelwerken, insbesondere der Richtlinie für Lichtsignalanlagen und der DIN VDE 0832-100 sowie der Richtlinie der Freien Hansestadt Bremen und der Stadt Bremerhaven zur barrierefreien Gestaltung baulicher Anlagen des öffentlichen Verkehrsraums, öffentlicher Grünanlagen und öffentlicher Spiel- und Sportstätten.

Zu Frage 3: Für alle Lichtsignalanlagen wird bereits vielfältige Sensorik eingesetzt. Mit der verbauten Technik werden die Lichtsignalanlagen verkehrssicher und bedarfsgerecht geschaltet. Der Einsatz von künstlicher Intelligenz im Bereich der Verkehrstechnik ist wissenschaftlich noch nicht abschließend erforscht. – So weit die Antwort des Senats!

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Haben Sie eine Zusatzfrage? – Bitte sehr!

Abgeordneter Fynn Voigt (FDP): Vielen Dank, Frau Präsidentin! Auch hier habe ich eine Nachfrage, und zwar: Können Sie uns beantworten, inwieweit denn Echtzeitdaten für die Ampeln zur Verfügung stehen, falls man dort in Zukunft digitale Software in Form von künstlicher Intelligenz einsetzen möchte?

Staatsrat Dr. Ralph Baumheier: Ich habe akustisch den Einstieg nicht ganz verstanden.

Abgeordneter Fynn Voigt (FDP): Inwiefern Echtzeitdaten zu den Ampelanlagen bereitstehen!

Staatsrat Dr. Ralph Baumheier: Durch diese vorgetragene Technik gehe ich davon aus, dass wir da auch entsprechend sehr sensible und schnelle Daten haben. Ob es wirklich Echtzeitdaten im klassischen Sinne sind, kann ich jetzt aus dem Stand nicht sagen, aber wir haben da, glaube ich, einen sehr schnellen Datenzugriff.

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Herr Staatsrat, es gibt eine weitere Zusatzfrage des Abgeordneten Piet Leidreiter. – Bitte sehr!

Abgeordneter Piet Leidreiter (Bündnis Deutschland): Vielen Dank, Frau Präsidentin! Herr Staatsrat, ist Ihnen bekannt, dass es zum Beispiel in Dänemark Ampelanlagen gibt, wo noch die Restuhrzeit zum Überqueren angezeigt wird, und ist das nicht eine einfache Möglichkeit, es behinderten Menschen auch ohne künstliche Intelligenz zu erleichtern, die Ampeln zu überqueren?

(Zurufe)

Staatsrat Dr. Ralph Baumheier: Nach meiner Kenntnis habe ich eine solche zusätzliche Ansage auch schon in anderen Ländern und Städten wahrgenommen. Wir haben das hier meiner Kenntnis nach nicht im Stadtgebiet, aber wir haben Möglichkeiten – was ich, glaube ich, auch vorgetragen habe – durch akustische Signale, dass es etwas schneller summt, wenn die Zeit zu Ende geht. Von daher glaube ich, der Effekt wird auch auf diesem Weg erreicht. Ob jetzt in jedem Fall für alle beeinträchtigten Menschen dann eine Zahl das beste Mittel der Wahl ist, hängt dann sicherlich von der Art der Beeinträchtigung ab. Insofern glaube ich, das akustische Signal ist auch ein Beitrag zu dieser Fragestellung.

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Haben Sie eine weitere Zusatzfrage? – Bitte sehr!

Abgeordneter Piet Leidreiter (Bündnis Deutschland): Stimmen Sie mir zu, dass es für ältere Menschen, die zum Beispiel am Rollator gehen und die optisch wahrnehmen können, wie lange Zeit sie noch haben, um eine Ampel zu überqueren, viel einfacher ist, als auf irgendwelche Töne zu reagieren?

Staatsrat Dr. Ralph Baumheier: Ob das einfacher ist, kann ich jetzt nicht abschließend beurteilen. Ich glaube, manchmal ist es auch ein bisschen schwierig, die Zeiten dann tatsächlich auf die eigene Geschwindigkeit abzustellen, aber ich teile Ihre Einschätzung, dass man versuchen muss – in welcher Form auch immer –, ein Signal zu geben, wie viel Zeit noch zur Verfügung steht. Von daher können wir gern noch einmal mitnehmen, ob dieser Weg ein geeigneter ist, das an geeigneten Stellen anzubringen. Meiner Einschätzung nach ist es mit dem anderen Signal auch ein Betrag zu diesen Fragen, wie ich gerade schon gesagt habe.

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Haben Sie eine weitere Zusatzfrage? – Bitte sehr!

Abgeordneter Piet Leidreiter (Bündnis Deutschland): Stimmen Sie mir zu, Herr Staatsrat, dass Sie bei dieser Frage vielleicht einmal den Landesbehindertenbeauftragten mit ins Boot nehmen sollten, um vielleicht auch von den Erfahrungen in den anderen Ländern zu profitieren?

Staatsrat Dr. Ralph Baumheier: Wir sind seitens unseres Hauses in einem regelmäßigen Austausch mit dem Landesbehindertenbeauftragten, und ich nehme das gern in das nächste Gespräch mit.

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Herr Staatsrat, es gibt eine weitere Zusatzfrage des Abgeordneten Michael Jonitz. – Bitte sehr!

Abgeordneter Michael Jonitz (CDU): Vielen Dank, Frau Präsidentin! Herr Staatsrat, was ist eigentlich aus der Ampel Sögestraße/Knochenhauerstraße geworden, die Dezember 2020 mit Sensortechnik und Wärmebilderfassung für 30 000 Euro im gebaut worden ist?

Staatsrat Dr. Ralph Baumheier: Da erwischen Sie mich jetzt etwas kalt, das kann ich Ihnen aus dem Stand nicht sagen. Das kann ich aber gern mitnehmen, und wir reden darüber in der Deputation.

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Haben Sie eine weitere Zusatzfrage? – Bitte sehr!

Abgeordneter Michael Jonitz (CDU): Dann ergibt sich eine andere Nachfrage, Frau Präsidentin. Wir haben ja eben auch über künstliche Intelligenz und intelligente Ampelschaltungen gesprochen. Ist geplant, in der Nacht wieder eine Ampelabschaltung an wenig frequentierten

Verkehrspunkten einzuführen, und ist das möglich mit den neuen Ampelrechnern und den Ampeln?

Staatsrat Dr. Ralph Baumheier: Letzteres kann ich in jedem Fall bejahen, dass das möglich ist, und ich meine auch, dass wir das in bestimmten Bereichen auch jetzt schon durchführen. Das würde ich noch einmal aufklären, wo, in welchen Bereichen wir das machen, aber ich bin mir eigentlich relativ sicher, dass wir das schon an einigen Stellen machen.

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Herr Kollege, haben Sie eine weitere Zusatzfrage?

(Abgeordneter Michael Jonitz [CDU]: Dann würde ich mich freuen, wenn das bei meinem Heimweg auch stattfindet, aber erst einmal vielen Dank!)

Weitere Zusatzfragen liegen nicht vor.

Anfrage 8: Nach welchen Kriterien teilt die BREPARK ihre Sondertarife ein?

Anfrage der Abgeordneten Fynn Voigt, Thore Schäck und Fraktion der FDP vom 17. Januar 2024

Bitte, Herr Kollege!

Abgeordneter Fynn Voigt (FDP): Wir fragen den Senat:

1. Welche genauen wirtschaftlichen, sozialen und gesellschaftlichen Kriterien liegen der Einteilung der Sonderparktarife bei der BREPARK beim Parken an der Bürgerweide in den Kategorien A, B und C zugrunde?
2. Plant die BREPARK auch andernorts entsprechende Tarifsteigerungen?
3. Inwieweit und bis wann ist geplant, die Einstufungen nach den Beschwerden über die überbezahlten Veranstaltungstarife zu überarbeiten?

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Die Anfrage wird beantwortet von Herrn Staatsrat Dr. Ralph Baumheier.

Staatsrat Dr. Ralph Baumheier: Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren! Für den Senat beantworte ich die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1: Die Abstimmung erfolgt in Abstimmung mit der seitens der Messe Bremen zuständigen M3B GmbH gemäß der Regelung im Bewirtschaftungsvertrag vom 3. Juli 2015. Veranstaltungsspezifische Preise wurden zuletzt vertragsgemäß im November 2023 abgestimmt. Dabei wurden drei Preiskategorien vereinbart: Kategorie A mit 15 Euro als erhöhte Parkgebühr, Kategorie B mit zehn Euro Parkgebühr als Regeltarif an Veranstaltungstagen und Kategorie C als vergünstigte Parkgebühr mit fünf Euro.

Bei sozialen Veranstaltungen wie zum Beispiel dem Woman-Secondhandmarkt wurde ein vergünstigter Parktarif der Kategorie C abgestimmt, um einen Beitrag zur Förderung des sozialen Engagements, zur Unterstützung des Nachhaltigkeitsgedankens und zur Stärkung der Gemeinschaft zu leisten. Anwendung findet Kategorie C nach aktueller Planung bei etwa 20 Veranstaltungen. Daraus ergeben sich etwa 40 Tage. Die Bürgerweide wird durch 80 Veranstaltungen an 192 Tagen beeinflusst. Die finale Festlegung erfolgt monatlich zwischen M3B und der BREPARK, da sich aktuelle Änderungen ergeben können.

In Fällen außergewöhnlich hoher Nachfrage an wenigen Tagen im Jahr kann es notwendig sein, die Tarife der Kategorie A aufzurufen, um eine angemessene Bereitstellung von Ressourcen und Dienstleistungen wie Reinigung, Verkehrslenkung und Kontrolle sicherzustellen. Bei Veranstaltungen mit besonderem personellen Aufwand wie beispielsweise Handkassierungen zur schnelleren Einfahrt oder anderen speziellen Dienstleistungen können erhöhte Nutzungsentgelte anfallen.

Diese differenzierte Tarifstruktur ermöglicht es, die Qualität der Dienstleistungen aufrechtzuerhalten und gleichzeitig flexibel auf die Bedürfnisse verschiedener Veranstaltungen einzugehen.

Die Rückmeldungen zu der neuen Tarifstruktur des Parkplatzes wurden seitens der BREPARK besonders ernst genommen. Als Ergebnis wurde am 5. Februar 2024 der bisherige Tarif der Kategorie B von zehn Euro auf acht Euro pro Veranstaltungstag als Tageshöchstsatz oder als Pauschale bei Handkassierung reduziert, was dem Regeltarif des Parkplatzes entspricht.

Zu Frage 2: Veranstaltungsspezifische Preise werden nur entsprechend dem Bewirtschaftungsvertrag zwischen M3B und der BREPARK auf der Bürgerweide erhoben. Dies war auch im letzten Jahr der Fall. Alle anderen

Parkeinrichtungen der BREPARK haben eine gleichbleibende Preisgestaltung und keine Sondertarife an speziellen Tagen.

Zu Frage 3: Die Abstimmung ist bereits erfolgt. Ab dem 22. Februar 2024 wird der Tarif B auf der Bürgerweide in Höhe von zehn Euro entfallen und durch die Höhe des Tageshöchstsatzes gemäß Parkplatzregeltarif in Höhe von acht Euro ersetzt. Die Anzahl der Veranstaltungen, die der Kategorie A zugeordnet werden, wurde vermindert und die der günstigeren Kategorie C ausgeweitet. Monatlich werden die Veranstaltungstarife auf der Webseite der BREPARK veröffentlicht. – So weit die Antwort des Senats!

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Herr Staatsrat, es gibt eine Zusatzfrage des Abgeordneten Michael Jonitz. – Bitte sehr!

Abgeordneter Michael Jonitz (CDU): Vielen Dank, Frau Präsidentin! Herr Staatsrat, wann wird es eine Initiative vonseiten des Senats gegenüber den stadteigenen Gesellschaften BSAG und M3B geben, um, ähnlich wie bei Werder-Spielen, das Ticket für Veranstaltungen auch als Ticket für den ÖPNV zur An- und Abreise bei Veranstaltungen nutzen zu können?

Staatsrat Dr. Ralph Baumheier: In welchem Kontext wäre das jetzt noch einmal? Den Einstieg habe ich akustisch leider nicht genau mitbekommen.

Abgeordneter Michael Jonitz (CDU): Wann Sie als Senat planen – oder ob Sie es überhaupt planen –, dass es eine Initiative gibt, die BSAG und M3B so zusammenzubringen, dass ich ähnlich wie bei Werder-Spielen, wo ich das Wertticket ja zur An- und Abreise nutzen kann, auch das Ticket für ein Konzert/für eine Messe für die An- und Abreise mit dem ÖPNV nutzen kann, denn das ist ja zurzeit nicht der Fall.

Staatsrat Dr. Ralph Baumheier: Das ist zurzeit nicht der Fall, und ich weiß, dass im Rahmen des zitierten Abstimmungsprozesses zwischen der BREPARK und M3B solche Fragen auch schon einmal eine Rolle gespielt haben. Von daher kann ich auch das noch einmal mitnehmen und mit der Geschäftsführung der BREPARK – das ist der Bereich, wo ich den Zugang habe – das noch einmal versuchen, aufzuklären und einzubringen. Aktuell gibt es da keine aktuellen unmittelbaren Beschlüsse.

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Weitere Zusatzfragen liegen nicht vor.

Die Fragestunde ist damit geschlossen.(Die vom Senat schriftlich beantworteten [Anfragen der Fragestunde finden Sie im Anhang zum Plenarprotokoll ab Seite 1007.](#))

Aktuelle Stunde

Für die Aktuelle Stunde ist von den Abgeordneten Fynn Voigt, Thore Schäck und Fraktion der FDP folgendes Thema frist- und formgerecht eingebracht worden:

Senatsversagen auf Kosten der Mobilität: Bremen fällt bei der Verkehrspolitik immer weiter zurück!

Dazu als Vertreter des Senats Herr Staatsrat Dr. Ralph Baumheier.

Die Beratung ist eröffnet.

Als erster Redner hat das Wort der Abgeordnete Fynn Voigt.

Abgeordneter Fynn Voigt (FDP): Sehr geehrte Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen, verehrte Gäste! Vor etwa zwei Wochen erschien der „ADAC Monitor“ „Mobil in der Stadt“ 2023. Die Studie vergleicht die Zufriedenheit der Einwohner und Pendler mit der Mobilität in den größten 15 deutschen Städten. Bremen ist im Vergleich zu der Studie 2017, wo sie das letzte Mal erhoben worden ist, von Platz 4 auf Platz 9 zurückgefallen. Trotz dessen, dass man sich in Bremen mittlerweile, wenn man das mit anderen Rankings vergleicht, ja schon ganz zufriedengibt, mit dem Mittelfeld, lohnt sich doch bei dem deutlichen Abfall der Zufriedenheit ein detaillierter Blick in die Studie.

Die Studie vergleicht vier gleichgewichtige Teilbereiche, jeweils 25 Prozent: den Autoverkehr, den ÖPNV, den Fahrradverkehr und den Fußgängerverkehr, und wenn man sich einmal anschaut, was sich da seit 2017 getan hat, ist es doch schockierend. Pkw-Verkehr: Zufriedenheit von plus drei auf minus 16 – deutlich schlechter geworden! ÖPNV: Zufriedenheit von 31 auf 17 – deutlich schlechter geworden! Fahrradverkehr, Stichwort Fahrradstadt Bremen: Zufriedenheit von 24 auf 6 – deutlich schlechter geworden, und beim Fußgängerverkehr Zufriedenheit von 34 auf 18 – auch deutlich schlechter geworden. Zusammenfassung: In jedem Bereich ist

Bremen deutlich schlechter geworden. Was für ein Armutszeugnis für die Bremer Verkehrspolitik!

(Beifall FDP)

Ich erinnere mich noch an Podiumsdiskussionen im Wahlkampf, da haben Sie alle immer wieder gesagt, wir brauchen eine Verkehrswende, die alle mitnimmt, und zynisch kann man hier, glaube ich, ganz gut sagen: Hier werden nur nicht die Autofahrer nicht mitgenommen, hier wird niemand mehr mitgenommen. In Bremen gibt es knapp 300 000 Autos – die Anzahl übrigens steigend –, und dazu kommen noch zig Pendler aus dem Umland dazu. Die Verkehrspolitik der letzten Jahre zeigt jedoch, dass es nicht weniger Autos werden, sondern eher mehr, und das Ergebnis ist nur Frust – Frust, laut Studie, vor allem bei Baustellen und Parkplätzen. Das sind übrigens zwei Themen, die wir als FDP-Fraktion in den vergangenen Jahren immer wieder angesprochen haben, und es sollen trotzdem immer wieder Parkplätze wegfallen. Der Parkdruck erhöht sich, die Parkgebühren steigen, und vor allem, es werden keine neuen Alternativplätze geschaffen.

(Beifall FDP)

Auch beim Baustellenmanagement und bei der Infrastruktur scheinen Sie keine große Priorität zu setzen. Nachdem wir in der letzten Aktuellen Stunde im vergangenen Monat zum Verkehr gesprochen haben und nur hängen blieb, in anderen Städten ist es auch nicht so gut, können wir sagen: Wenn Sie so weitermachen, werden Sie keine Probleme lösen, die Unzufriedenheit bei den Bürgern wird nur steigen.

(Beifall FDP)

Woran ich mich im Wahlkampf auch erinnere, ist, dass Sie immer wieder davon gesprochen haben, die Menschen freiwillig vom Auto auf den ÖPNV umsteigen lassen zu wollen. Doch genau hier ist ja die Zufriedenheit auch massiv gesunken, und nicht nur die Zufriedenheit beim ÖPNV sinkt, sondern auch die Nutzerzahlen sinken. Positiv kann man zwar anmerken, dass die Haltestellendichte laut Studie gar nicht das Problem ist, und die Bezahlbarkeit wird wahrscheinlich auch kein Problem sein, denn seit 2017 haben wir ja unter anderem das Deutschlandticket dazubekommen, das Problem ist jedoch, dass die BSAG seit Ewigkeiten im Notbetrieb ist.

Teilnehmende an den Studien beschwerten sich vor allem über Ausfälle und fehlende Zuverlässigkeit. Das Sicherheitsgefühl ist in letzten Jahren stark gesunken, und da hilft es auch nichts, dass Sie hier in der Bremischen Bürgerschaft immer wieder sagen, dass Sie sich selbst ja ganz sicher fühlen beim Bus- und Bahnfahren. Die Stellschrauben beim ÖPNV müssen Komfort und Qualität sein und vor allem zuverlässiger Betrieb. Das sind die Gründe, weswegen die Bürger jeden Tag lieber zum Auto als zum ÖPNV greifen.

(Beifall FDP)

Ich selbst als ständiger Nutzer des ÖPNV wurde leider in den letzten ein, zwei Jahren auch immer wieder häufiger unfreiwillig zum Fußgänger, und wenn Sie mir eine zweite zynische Bemerkung erlauben, hat mich das deswegen auch nicht gewundert, dass die Fußgängerzahlen in Bremen deutlich angestiegen sind. Trotz gestiegener Fußgängerzahlen – wo ich hier auch noch einmal gern erwähnen kann, dass da die Zufriedenheit stark gefallen ist – belegen wir dort Platz 13 von 15, den vorvorletzten Platz in der Stadt der kurzen Wege. Das kann nicht unser Anspruch sein! Ein fehlendes Sicherheitsgefühl, kollidierend mit Fahrradfahrern, fehlende Barrierefreiheit – das sind die Gründe, die die Bürgerinnen und Bürger in Bremen hier angemerkt haben, und da müssen wir besser werden!

(Beifall FDP)

Zur letzten Kategorie, den Fahrradfahrern! Da können wir sagen, auch in der Stadt der Fahrradfahrer ist die Zufriedenheit massiv gesunken. In der Studie wird die Direktheit der Wege zwar ausdrücklich gelobt, aber die Zustände der Wege deutlich kritisiert. Die Radfahrer sind sogar doppelt so unzufrieden mit den Zuständen der Wege, als es die Fußgänger sind. Ich möchte Sie hier noch einmal daran erinnern, dass wir am Anfang der Legislaturperiode auch einen Antrag zur Zustandserfassung aller Verkehrswege gefordert haben. Den haben Sie abgelehnt. Jetzt müssen Sie dafür sorgen, dass hier endlich etwas passiert, damit die Bürgerinnen und Bürger wieder zufriedener mit den Wegen werden!

(Beifall FDP)

Ich möchte ein Fazit ziehen: Ihre bisherige autofeindliche Politik bringt nichts. Sie machen aus einem Autofahrer keinen Radfahrer, Sie machen aus einem Autofahrer einen frustrierten Autofahrer. Die Verkehrswende wird nur dann gelingen, wenn die Alternativen attraktiv genug sind, und beim ÖPNV

fehlt es nicht an günstigen Preisen, sondern an Zuverlässigkeit und Qualität.

Bekommen Sie endlich Ihr Baustellenmanagement in den Griff! Bremen hat eine sehr fragile Infrastruktur. Fließender Verkehr ist hier als Logistikstandort ein wichtiger Standortfaktor. Brückensanierung und Fernwärmeausbau werden kommen, und ohne ein vernünftiges Baustellenmanagement ist Chaos vorprogrammiert.

(Beifall FDP)

Zu guter Letzt möchte ich Ihnen sagen, dass die Ansprüche gar nicht so riesig sind. Die Bürger erwarten gar nicht so viel. Sie wollen bloß flüssig von A nach B kommen, morgens zur Arbeit kommen, ihr Kind nachmittags zum Fußballtraining fahren, und dann sind schon alle zufrieden. Arbeiten Sie daran! Das ist Ihre Mindestverantwortung, das zu erledigen. – Vielen Dank!

(Beifall FDP)

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Bevor ich den nächsten Redner aufrufe, begrüße ich auf der Tribüne ganz herzlich die Mitglieder des SPD-Ortsvereins aus Hamburg-Hummelsbüttel.

Seien Sie herzlich willkommen!

(Beifall)

Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Piet Leidreiter.

Abgeordneter Piet Leidreiter (Bündnis Deutschland): Sehr geehrte Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Auch wir von der Fraktion Bündnis Deutschland sind entsetzt über den aktuellen „ADAC Monitor“ mit dem Titel „Mobil in der Stadt“. Uns geht es da nicht anders als der FDP-Fraktion. Bremen ist also von einem guten Platz vier auf Platz neun von 15 Städten zurückgefallen. Das muss nicht sein!

(Beifall Bündnis Deutschland)

Das Ergebnis ist weder für meine Fraktion noch für den Bremer Bürger eine Überraschung. Was wir seit Langem spüren, ist nun in Zahlen zementiert. Der rot-grün-rote Senat mag überrascht sein, aber was er sich in Sachen Verkehr in den letzten Legislaturperioden geleistet hat, geht, einfach gesagt, auf keine Kuhhaut.

(Beifall Bündnis Deutschland – Abgeordneter Frank Imhoff [CDU]: Nicht meine Kühe ins Spiel bringen!)

Da gibt es zum Beispiel Planungen und Durchführung von seltsamen Verkehrsprojekten, die unfassbar viel Geld gekostet haben – ich sage nur Martinistraße –, eine BSAG mit immer mehr ansteigenden Verlusten, die kaum noch zu bewältigen sind, unkoordinierte Baustellen mit Dauerstaus, Planung und Erstellung von Fahrradwegen und Fahrradpremiumrouten, die für viel Geld erstellt werden sollen, obwohl andere Wege marode, richtig marode sind und dringend saniert werden müssen. So geht es nicht! Da werden Wege gebaut, nur weil es Zuschüsse von der EU oder vom Bund gibt – ich sage da Hochpflasterung der Straßenbahntrassen, zum Beispiel in Horn, wo wir jetzt Dauerstaus haben –, aber man tut so, als wenn diese Hochpflasterung kein Geld gekostet hätte; aber es sind die Steuergelder unserer Bürger für diese unsinnigen Hochpflasterungen. Der Fokus liegt bei der rot-grün-roten Politik fast nur auf dem Verkehrsmittel Fahrrad. Autofahrer werden diskriminiert, das muss man hier wirklich einmal so festhalten.

(Beifall Bündnis Deutschland)

Diese Diskriminierung gefährdet den Verkehrsfrieden in unserer Stadt zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmern. Das sind alles nur Stichworte, die ich hier als Spitze des Eisberges aufführen möchte. Sie zeigen, dass die Landesregierung nicht begriffen hat, dass es im Verkehr um ein Miteinander geht.

(Heiterkeit SPD)

Sehr geehrte Damen und Herren, lassen Sie mich konkret auf die Angaben des „ADAC Monitors“ zu unserer Stadt eingehen! Demnach ist der Pkw in unserer Stadt bei der Auswahl der zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel das am meisten genutzte Fortbewegungsmittel, noch vor den eigenen Füßen. Hier geht es nur um die Auswahl und nicht um das Ranking, aber die Auswahl macht einen ja auch ein bisschen nachdenklich. Das Fahrrad liegt bei der Auswahl des genutzten Verkehrsmittels an letzter Stelle. Der Bremer ÖPNV liegt in der Auswahl deutlich hinter den anderen Städten wie Berlin, Dresden und Düsseldorf. Was das Zufußgehen betrifft, sind die Städte Berlin, Dresden und Hamburg die Vorreiter, nicht Bremen.

Bei der Auswahl des Verkehrsmittels liegt noch keinerlei Bewertung der Fortbewegung vor. Allein aus dem Auswahlverhalten der Bürger zum Verkehrsmittel können wir schon erste Schlüsse ziehen: Wir sehen, dass bei der Auswahl des Verkehrsmittels die Wahl des Fahrrads bei nur circa der Hälfte der Anzahl der Personen zum Zuge kommt wie bei den Autofahrern. Das zeigt uns, dass viele Bremer Bürger lieber zu Fuß gehen, als mit dem Fahrrad zu fahren, und wenn das Auto und die eigenen Füße wesentlich häufiger genutzt werden als der ÖPNV, muss man sich auch hierüber Gedanken machen.

Im „ADAC Monitor“ ist aufgeschlüsselt, wie die Einwohner der Stadt sowie die Einpendler und Besucher die einzelnen Verkehrsmittel auswählen. Bei allen gilt: Das Auto ist das am häufigsten ausgewählte Verkehrsmittel. Der ÖPNV schneidet insbesondere bei den Pendlern wesentlich schlechter ab als bei den Bremerinnen und Bremern. Diese wiederum wählen das Fahrrad häufiger aus als die Pendler, aber das liegt ja auch in der Natur der Sache.

Die Bewertung der Zufriedenheit mit dem Verkehrsmittel geschieht in der Studie durch die Indizierung im zweiten Schritt. Der Gesamtindex ergibt sich aus der Gewichtung einzelner Gesichtspunkte und zeigt uns im Gesamtindex an, wie das Verkehrsmittel in der Stadt bewertet wird. Die Zufriedenheit in Bremen, mit dem Pkw zu fahren, ist in der Rangordnung von Platz vier im Jahr 2017 auf Platz elf im Jahr 2023 gefallen. Herzlichen Glückwunsch dazu!

(Beifall Bündnis Deutschland)

Auch ich persönlich habe das Gefühl, dass es immer nerviger wird, in Bremen mit dem Auto zu fahren. Bremen liegt beim ÖPNV auf Platz sieben, im Jahr 2000 noch auf Rang vier, beim Fahrrad auf Rang fünf, im Jahr 2000 noch auf Rang drei, und auch bei den Fußgängern auf Rang 13, das haben wir eben schon gehört – der vorvorletzte! –, 2014 noch auf Rang neun beim Vergleich der 15 Städte, und das, obwohl, wie oben erwähnt, das Auto das am häufigsten ausgewählte Verkehrsmittel in Bremen ist.

Aber warum ist das so? Die Schlussfolgerung ist einfach: Andere Verkehrsmittel wie ÖPNV, Fahrrad und die eigenen Füße sind keine echten Alternativen in Bremen. Gehwege sind in einem schlechten Zustand, und von hinten kommende Fahrradfahrer und parkende Autos auf den Wegen und in den Kurven machen die Bewegung auch zu Fuß unattraktiv. Das sind

die Folgen, der falschen Verkehrspolitik in den letzten Jahrzehnten hier in Bremen, meine Damen und Herren.

(Beifall Bündnis Deutschland)

Frau Senatorin Ünsal hat ein dickes Brett zu bohren. Sie hat ein Ressort in einem desolaten Zustand übernommen. Ich persönlich hätte keine Lust, mit ihr zu tauschen. Frau Senatorin Ünsal tut mir leid,

(Zuruf)

Sie mir vielleicht auch, aber – -. Sie müssen nun ausbaden, was grüne Politik mit dem Verkehr in Bremen veranstaltet hat. Wir müssen hier nicht wieder auf die Experimente in der Martinstraße eingehen. Diese stehen nur symbolisch für eine missratene Verkehrspolitik.

(Zuruf)

Kurz gesagt – und jetzt einmal aufpassen hier bei den Grünen! –:

(Zuruf Bündnis 90/Die Grünen)

Die Grünen hätten mit ihrer Ideologie niemals – niemals! – für die Verkehrspolitik zuständig sein dürfen!

(Beifall Bündnis Deutschland – Abgeordnete Dr. Henrike Müller [Bündnis 90/Die Grünen]: Das müssen Sie den Wählern erzählen!)

Man sollte nicht mit Fingern auf andere zeigen. Wenn Sie eine Frage haben, bitte melden Sie sich!

(Abgeordnete Dr. Henrike Müller [Bündnis 90/Die Grünen]: Ich habe keine Frage! Wir sind hier nicht in der Schule!)

Man sollte nicht mit Fingern auf andere zeigen, aber hier ist es angebracht, und Sie, liebe Genossinnen und Genossen der SPD, werden mir insgeheim sogar zustimmen, schließlich haben Sie nicht grundlos auf einen Wechsel in diesem Ressort gedrungen. Man möchte sich gar nicht ausmalen, wo wir ansonsten hingekommen wären.

(Zuruf)

Ja, hören Sie gut zu! Das zeigt sich auch in der Übersicht der Zufriedenheit der Einwohner und der Pendler mit der Nutzung des Pkws in den einzelnen Leistungsdimensionen.

Die Zuverlässigkeit der geplanten Zielerreichung wird stark negativ bewertet, noch mehr als das Baustellenmanagement und der Parkraum in der Innenstadt. Es werden auch die hohen Parkgebühren kritisiert. Das Verhalten von Radfahrern und E-Scooterfahrern ist ebenfalls von den Autofahrern als sehr schlecht bewertet. Weil der Fokus der Landesregierung auf Fahrradfahrern liegt und die Fahrradfahrer sich im Bremer Straßenverkehr sehr viel ohne Sanktionen erlauben können, fühlen sich die anderen Verkehrsteilnehmer benachteiligt,

(Beifall Bündnis Deutschland)

und das führt, wie wir alle wissen, zur Unzufriedenheit.

Das Thema Wegweisung an den Straßen, welches der größte positive Punkt der Studie aus der Sicht der Autofahrer ist, wird mit 39 Prozent positiven Bewertungen ausgewiesen. Erschütternd ist, wie viel negativer die einzelnen Bewertungen beim Pkw geworden sind.

(Abgeordneter Mustafa Güngör [SPD]: Seitenzahlen helfen!)

Ja, das ist ein bisschen durcheinander, aber das macht nichts! Gerade die Themen im Bereich Baustellenmanagement, Parkraumangebot und Parkgebühren sowie das Verhalten von E-Scooter- und Fahrradfahrern sind mit einem großen Minus gegenüber 2017 gelistet. Beim ÖPNV schneiden die Haltestellendichte und die Länge der Wege beim Umsteigen gemeinsam mit den Fahrinformationen und der Beschilderung an Bahnhöfen und Stationen am besten ab. Am schlechtesten beim ÖPNV ist das Preis-Leistungs-Verhältnis bewertet, gemeinsam mit den Informationen bei Störungen.

Wir kommen ein weiteres Mal zum Thema Auto, denn die Pkw-Stellplätze an Bahnhöfen und Stationen werden ebenfalls negativ bewertet. Gegenüber 2017 hat sich beim ÖPNV insgesamt kaum etwas verändert, aber besser geworden ist es mit unseren Bussen und Bahnen der BSAG definitiv nicht, was – und das möchte ich betonen – nicht am Dienstleister BSAG liegt.

Dass bei den Fahrradfahrern die Zuverlässigkeit der geplanten Zielerreichung mit 51 Prozent am höchsten bewertet wird und die Direktheit

der Wege mit 46 Prozent, überrascht natürlich nicht. Der Fokus der Landesregierung auf Fahrradwege und die Bevorzugung gegenüber den Autofahrern hat hier eine positive Auswirkung. Dass im Gegensatz dazu neben dem Verhalten der E-Scooterfahrer der Zustand der Radwege am meisten kritisiert wird, nämlich mit 34 Prozent, zeigt, dass die Sanierung bestehender Wege in dieser Stadt seit vielen Jahren nicht genügend priorisiert wird.

(Beifall Bündnis Deutschland)

Bei den Fußgängern ist das Verhalten von Radfahrern und E-Scooterfahrern übrigens am negativsten bewertet.

Auch die soziale Sicherheit und die Angst vor Übergriffen kommen in der Studie klar zum Ausdruck. In Sachen Direktheit der Wege gibt es neben dem Verhalten anderer Fußgänger die positivsten Bewertungen. Das liegt in der Natur der Sache. Eine großartige Veränderung fand bei den Fußgängern gegenüber dem letzten „ADAC Monitor“ nicht statt.

Zusammenfassend kann man sagen: Wenn innerhalb des aufgeführten Periodenvergleichs aller Verkehrsmittel derart viele Arten der Nutzung von Verkehrsmitteln in unserer Liste im Minus stehen, zeigt uns das eindeutig, dass in der Verkehrspolitik etwas falsch gemacht worden ist. Darüber sollten Sie, liebe Koalition, bitte einmal nachdenken! Ich komme in der zweiten Runde noch einmal wieder.

(Abgeordnete Heike Kretschmann [SPD]: Oh, nein!)

Vielen Dank!

(Beifall Bündnis Deutschland)

Ja, das tut weh, nicht? Das kann ich mir vorstellen, aber Sie wissen ja, wir haben alle Mut zur Wahrheit, und wir müssen es ertragen. – Vielen Dank!

(Zurufe)

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Als nächste Rednerin hat das Wort die Abgeordnete Anja Schiemann.

Abgeordnete Anja Schiemann (SPD): Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren! Wir debattieren heute in der Aktuellen Stunde das von der FDP angemeldete Thema „Senatsversagen auf Kosten der

Mobilität: Bremen fällt bei der Verkehrspolitik immer weiter zurück!“. Die FDP bezieht sich in ihrer Begründung zu der Aktuellen Stunde auf den kürzlich vom ADAC veröffentlichten „Monitor“ 2024 „Mobil in der Stadt“ zur Zufriedenheit der Verkehrsteilnehmer mit den verschiedenen Fortbewegungsarten in den 15 größten deutschen Städten.

Erhoben wurde in der besagten Studie die Zufriedenheit von Einwohnern und Pendlern mit der Mobilität in den Fortbewegungsarten Pkw, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr. Befragt wurden im Auftrag des ADAC im letzten Jahr in einem Zeitraum vom 7. bis 25. September jeweils 600 Menschen in 15 Großstädten, davon jeweils hälftig Einwohner und Einpendler. Einzig weitere Auswahlkriterien waren, dass die Befragten mindestens 18 Jahre alt und an zwei Tagen in der Woche in oder auf dem Weg in die jeweilige Großstadt mobil sein mussten.

Die Ergebnisse des vorliegenden Monitorings sind interessant und lassen vielfältige Analysen und Schlüsse zu, sind aber meines Erachtens nicht so repräsentativ, um ein auf mehrere Jahre belastbares Zufriedenheitsranking der Länder über die Mobilität zu rechtfertigen, sondern sie stellen vielmehr eine Momentaufnahme dar.

Zum Monitoring! Nach Auswertung der Befragungen kommt der ADAC zu dem Schluss, dass seit der letzten Befragung zum Mobilitätsmonitor im Jahr 2017 insgesamt die Unzufriedenheit der Menschen in Sachen Mobilität in fast allen Großstädten gewachsen ist. Am zufriedensten mit der Mobilitätsstruktur sind die Menschen laut „Monitor“-Ranking in Dresden. Danach folgt ein großes Mittelfeld, angeführt von Leipzig und München, mit den nachfolgenden Großstädten Nürnberg, Hannover, Berlin, Frankfurt am Main, Düsseldorf, Bremen, Hamburg und Dortmund. Die Schlusslichter im Ranking bilden Essen, Stuttgart, Köln und Duisburg.

Größtes Ärgernis für die Pkw-Fahrer in allen Großstädten sind laut ADAC-Studie die Höhe der Parkgebühren in den Innenstädten, zu viele Baustellen und das Fehlverhalten von E-Scooterfahrern. Die Zufriedenheit der Befragten mit dem ÖPNV ist laut Studie in allen Großstädten insgesamt höher als beim Pkw. Die Nutzer honorieren hier die Infrastruktur, stören sich aber oft am Preis und Informationen bei den Störungen. Fahrradfahrerinnen und Fußgängerinnen schätzen laut Studie die Planbarkeit und Direktheit der Wege, stören sich aber noch mehr als Autofahrer an dem Verhalten der E-Scooterfahrer.

Bis auf den Spitzenreiter Dresden mit einem kleinen Überschuss an Zufriedenen überwiegt in der Fortbewegungsart Pkw die Unzufriedenheit in allen Großstädten. Für den Bremer Teil der Studie wurden nach Angaben des ADAC 335 Einwohner und 274 Einpendler befragt. Insgesamt sind die befragten Einwohner Bremens mit der Mobilitätssituation in Bremen deutlich zufriedener als die Einpendler. In den meisten anderen Großstädten ergibt die Befragung ähnliche Ergebnisse.

Aus dem Ergebnis des „Monitor“ geht detailliert hervor, welche Aspekte die befragten Bremer Verkehrsteilnehmer besonders positiv und negativ wahrnehmen. Die Auswertung ergibt zum Beispiel explizit, dass die Bremer Pkw-Fahrer mit der Wegweisung und den Parkkosten im Wohnumfeld zufrieden sind. Negativ beurteilt werden in Bremen wie auch in anderen Großstädten die Verfügbarkeit von Parkplätzen in der Innenstadt, die Höhe der Parkgebühren in der Innenstadt und das Baustellenmanagement.

Zu der besagten kritisierten Verfügbarkeit an Parkplätzen und der Höhe der Parkgebühren in der Bremer Innenstadt, finde ich, lohnt sich einmal ein Vergleich mit dem Spitzenreiter der „Monitor“-Studie, Dresden. Bremen verfügt in der Bremer Innenstadt in den BREPARK-Häusern und auf der Bürgerweide über mehr als 7 500 Stellplätze. Genutzt werden aktuell – und das habe ich heute um 12:00 Uhr einmal nachgesehen – von diesen Stellplätzen gerade einmal 4 034, also etwas mehr als die Hälfte, und das bedeutet unter der Woche nur eine mäßige Auslastung der BREPARK-Stellplätze in der Innenstadt.

Die Höchstparkgebühr in den Parkhäusern der Bremer Innenstadt liegt ganztags zwischen 8 und 15 Euro. In Dresden liegt die Höchstparkgebühr in der Innenstadt zwischen 20 und 30 Euro, und zwar bei einer insgesamt sehr geringen Verfügbarkeit und sehr hohen Auslastung der Parkflächen. Fazit: In Bremen gibt es im Vergleich deutlich mehr Stellplatzangebote in der Bremer City, und diese sind dazu auch noch um 50 Prozent kostengünstiger als in der Dresdner Innenstadt.

Das Baustellenmanagement in der abgefragten Leistungsdimension ist ein weiterer großer Kritikpunkt der Befragten in Bremen. Schaut man sich den Befragungszeitraum September 2023 an, wundert das nicht, denn in diesem Zeitraum hatten wir im letzten Jahr in Bremen wirklich viele Großbaustellen, wie zum Beispiel die B 75 auf der Höhe von Huchting, dort parallel auch noch die Großbaustelle für den Streckenausbau der

Straßenbahn, und in der City die Umgestaltung des Wallrings mit der Premiumroutenführung D.15.

(Vizepräsidentin Sahhanim Görgü-Philipp übernimmt den Vorsitz.)

Ja, Baustellen, besonders auf den Haupttrouten der 140 000 Einpendler nach Bremen, verursachen Staus, und Staus verursachen wiederum verständlicherweise große Unzufriedenheit bei den Verkehrsteilnehmern. Straßen- und Brückenbausanierungsarbeiten und den Ausbau der Radpremiumrouten nicht anzugehen, kann aber wohl auch nicht in unser aller Interesse und die Lösung sein. Da erwarte ich von Ihnen, liebe Kolleginnen und Kollegen der FDP, bessere gute Vorschläge, wie man diese konkurrierenden Interessenlagen auflösen kann.

Der Verkehrsbereich ÖPNV in Bremen wird laut Befragung überwiegend positiv bewertet. So kann Bremen laut Urteil der Befragten mit einer hohen Haltestellendichte, guten Fahrtinformationen und kurzen Wegen bei den Umsteigewegen punkten. Größter Kritikpunkt auch in Bremen ist im ÖPNV das steigende Unsicherheitsgefühl an ÖPNV-Haltestellen. Bremen wirkt dem derzeit mit mehr Beleuchtung an Haltestellen und der Erarbeitung eines Konzepts für die Kameraüberwachung der in Bremen von den Fahrgästen als besonders unsicher empfundenen Haltestellen entgegen.

Bremer Radfahrerinnen und Fußgängerinnen beurteilen es laut „Monitor“ positiv, dass sie ihre Ziele in der Regel zuverlässig erreichen und dabei direkte Wege nutzen können. Besonders unzufrieden sind die Befragten mit dem oft als rücksichtslos empfundenen Verhalten von E-Scooternutzerinnen. Fahrradfahrerinnen und Fußgängerinnen werfen sich hier aber auch gegenseitig zu wenig gegenseitige Rücksichtnahme vor.

Ein Grund dafür, dass sich Verkehrsteilnehmerinnen besonders im Fuß- und Radverkehr inzwischen in die Quere kommen, ist natürlich auch der nach wie vor enge Verkehrsraum, den sich Fußgängerinnen, Fahrradfahrerinnen, Lastenräder, E-Bikerinnen und E-Scooterfahrerinnen teilen müssen. Auch in Zukunft wird es meines Erachtens hier nicht ohne gegenseitige Rücksichtnahme gehen.

Bezüglich der E-Scooteranbieter hat Bremen bereits strengere Maßnahmen zur Begrenzung der Anzahl der Fahrzeuge und der erlaubten Abstell- und Parkflächen in den Stadtteilen erlassen und arbeitet derzeit auch an der Einrichtung von Sammelabstellflächen für diese Roller.

Fazit: Ja, Bremen befindet sich im aktuellen ADAC-Monitoring mit Platz neun im unteren Mittelfeld. Dass sich die Mobilitätssituation derzeit in Bremen und deutschlandweit in den allermeisten Großstädten in allen Bereichen objektiv eklatant verschlechtert hat, wie es die vorliegende Studie vermuten lassen könnte und wie Sie es, liebe Kollegen der FDP, für Bremen behaupten, wird in der Analyse selbst von den Experten des ADAC als unwahrscheinlich erachtet.

Die zunehmende Unzufriedenheit unter den Verkehrsteilnehmerinnen lässt sich vielmehr aus Sicht vieler Verkehrsexperten durch die folgenden Faktoren erklären: Erstens, die zunehmende Flächenkonkurrenz sowie höhere Erwartungen an Verkehrssicherheit, Umwelt- und Gesundheitsschutz stellt die Städte vor große Herausforderungen. Der Verkehr ist stark gewachsen, der Platz auf der Straße aber derselbe geblieben. Zweitens, die kommunalen Verkehrsbetriebe laufen am Limit. Das spiegelt sich im Fachkräftemangel, Fahrpläneinschränkungen und vollen Bussen und Bahnen wider.

Drittens, die steigende Pkw-Dichte pro Einwohner aufgrund von weiterwachsenden Zulassungszahlen, die Verlagerung des Güterverkehrs von der Schiene auf die Straße und der immens steigende Pendlerverkehr beanspruchen die meist über 60 Jahre alte Straßeninfrastruktur mit Lasten, für die sie nicht geplant war, und sie verstärkt zudem den Parkdruck in den Quartieren und im Zentrum.

Viertens, hinzu kommt in puncto Unzufriedenheit auch noch ein hoher psychologischer Effekt, denn während der Coronapandemie hatte das Verkehrsaufkommen vorübergehend deutlich abgenommen.

Einschränkungen der Mobilität während der Pandemie haben dazu geführt, dass Straßen meistens frei von Staus sowie Busse und Bahnen leer waren. Die jetzige Rückkehr zur Normalität wird daher als Verschlechterung empfunden, und nicht zuletzt nimmt angesichts der Vielzahl von Krisen die Zufriedenheit der Menschen mit den Lebensumständen insgesamt ab.

Schließlich nehmen wir selbstverständlich die aktuelle ADAC-Studie ernst und werden die Erkenntnisse aus der Befragung natürlich auswerten und nutzen, um die Zufriedenheit der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer in Bremen zu verbessern. Von den Ergebnissen der Studie in Bremen auf eine eklatant verfehlte Verkehrspolitik oder gar Senatsversagen zu schließen, wie es die FDP macht, entbehrt jedoch jeglicher Substanz. – Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

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

Vizepräsidentin Sahhanim Görgü-Philipp: Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Ralph Saxe.

(Abgeordneter Thore Schäck [FDP]: Ich habe so eine Ahnung, was jetzt kommt!)

Abgeordneter Ralph Saxe (Bündnis 90/Die Grünen): Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Zumindest das einzig grüne an der FDP war das Einstecktuch von Herrn Schäck, aber immerhin!

(Heiterkeit SPD – Abgeordneter Frank Imhoff [CDU]: Sie haben ja auch ein schwarzes Hemd an!)

Das war die Trauer über die Debatte, die hier dann tatsächlich auch eingetroffen ist.

(Beifall Bündnis 90/Die Grünen, DIE LINKE)

Ich will erst einmal über diese Diskriminierung der Autofahrer:innen mit Ihnen reden

(Abgeordneter Piet Leidreiter [Bündnis Deutschland]: Das ist eine gute Idee!)

und Ihnen einfach empfehlen, dass Sie sich doch einfach nur einmal bei Google Earth von oben ansehen, wie viele Infrastrukturen wir für den Rad- und Fußverkehr haben und wie viele für den Autoverkehr. Wenn man dann allen Ernstes noch behaupten möchte, dass es hier eine Diskriminierung wegen der Flächen der Autofahrerinnen gibt, dann ist die Wahrnehmung gestört, so will ich es einmal ganz eindeutig sagen.

Es gibt ein Überangebot an Flächen für den Autoverkehr. Das ist doch auch logisch: Ein Auto ist sehr viel größer, also acht Fahrräder finden dort Platz, wo ein Auto Platz findet, und in einem Auto fährt zumeist nur ein einziger Mensch, und wenn es denn nicht fährt, dann steht es 23 Stunden und 15 Minuten am Wegesrand herum, und es muss doch vollkommen klar sein, dass es bei solch einer Platzverschwendung, die stattfindet, wenn man die entsprechenden Infrastrukturen bereitstellen will, ein sehr viel Mehr an Infrastrukturen für das Auto gibt.

Ich habe Ihnen das schon öfter erzählt, auch vom Haushalt her, wenn Sie da einmal hineinsehen würden, dass wir natürlich immer noch sehr viel mehr für die Infrastrukturen der Autos ausgeben als für den Rad- und Fußverkehr. Ich bin froh, dass das mehr geworden ist, dass wir dieses Mal im Haushaltsentwurf 18 oder 19 Millionen Euro für den Radverkehr haben, dass wir das für den Fußverkehr fast verdoppelt haben. Das, finde ich, sind genau die richtigen Zeichen, die wir miteinander gesetzt haben.

Die Kollegin hat das eben, glaube ich, schon gut erzählt, dass nämlich die Radfahrer, Lastenfahräder und Fußgänger sich auf dem viel zu engen Raum zwängen, der ihnen zur Verfügung steht und dass das ein Problem ist.

(Zuruf Abgeordneter Thore Schäck [FDP])

Das heißt natürlich, Sie – –. Herr Schäck, Sie können sich, wenn Sie gern wieder einmal eine verkehrspolitische Debatte führen wollten, dann gern hinterher melden. Ich möchte ganz gern weitermachen.

Ich habe mir einmal bei den ganzen Sachen, die von der ADAC-Studie erzählt worden sind, noch ein paar andere Studien angesehen. Es hilft ja, sich da ein umfassendes Bild zu verschaffen. Das hat offensichtlich niemand getan. Es gibt da außerdem noch drei, vier, fünf andere Studien aus den letzten zwei, drei Jahren. Davon haben Sie offensichtlich noch nichts gehört, deswegen werde ich Ihnen das einmal kurz referieren.

Richtig ist, wir haben – das hat die Kollegin auch schon gesagt – im Jahr 2022 mehr Staus gehabt, nämlich 36 Staustunden, ich sage nur einmal, Hamburg hatte 130 und Berlin über 200 Staustunden. Das ist immer noch zu viel, denn jede Staustunde ist eine Stunde zu viel, das ist geschenkt. 2021 hatten wir etwa 30 bis 40 Prozent der Staustunden, die wir 2022 gehabt haben. Das hängt zusammen mit der A 1, ganz eindeutig, und das hängt auch mit der A 270 zusammen, und das hängt auch mit den Zubringern zur A 27 zusammen. Natürlich muss man da besser werden, ich bin auch dafür, dass es möglichst gar keinen Stau gibt, weil Stau auf jeden Fall für die Umwelt nicht gut ist.

Trotzdem haben sich da auch noch andere Studien diesem Thema gewidmet, unter anderem der Automobilklub Mobil in Deutschland e. V., ein Autoklub, der sogar einmal ausgezeichnet worden ist als der beste Autoklub. Er hat zum Staugeschehen gesagt: Chaos in Stuttgart, München okay, Bremen freundlich, Note zwei.

(Zuruf Abgeordneter Piet Leidreiter [Bündnis Deutschland])

Das muss man doch auch einmal zur Kenntnis nehmen, wenn man sich vorher mit so etwas beschäftigt, was es sonst noch für andere Sichtweisen gibt.

Ein sehr gutes Mobilitätsbarometer ist das vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat, Allianz pro Schiene und BUND. Das Letzte, was die gemacht haben, war Ende 2022. Da sage ich ganz ehrlich, das ist nicht so holzschnittartig wie das, was der ADAC gemacht hat, sondern es nehmen sehr viel mehr Leute an diesen Umfragen teil. Da will ich Ihnen kurz referieren, wie Bremen da abgeschnitten hat.

Beim Radverkehr sind wir einsam an der Spitze, und zwar mit 80 Prozent der Zufriedenheit über die Radwege, Hamburg übrigens 34 Prozent. Das wird besser, ich bin oft in Hamburg unterwegs und muss anerkennen, dass die Kolleginnen da sehr viel tun, aber wie gesagt, 80 Prozent in Bremen sind zufrieden damit, und damit liegen wir ganz weit vorn bei den Städten. Übrigens fahren acht Prozent der Leute in Bremen nie Fahrrad, also 92 Prozent der Menschen in Bremen fahren Fahrrad. So viel zur Wahl der Verkehrsmittel und wie oft das Fahrrad hier in Bremen genutzt wird!

Dann hat sich Allianz pro Schiene natürlich auch den Bus- und Bahnverkehr angesehen. Da lag Bremen bei der Entfernung auf Platz eins. 98 Prozent der Leute waren zufrieden damit. Es ist erzählt worden, dass die Taktung verbesserungswürdig ist – das würde ich auch so sehen, da können wir mit Sicherheit noch besser werden –, aber bei diesem Mobilitätsranking war Bremen ganz vorn. Ich erkenne an, dass der Vergleich zwischen Flächenstaaten und Stadtstaaten oft hinkt. Jeder nimmt ihn einmal gerade so, wie es gerade in die Sichtweise hineinpasst, trotzdem muss man anerkennen, dass wir bei diesem Mobilitätsranking besser sind als Hamburg und Berlin.

Dann gibt es noch ein Mobilitätsranking von Greenpeace. Das, finde ich, ist zutreffend, weil ich durchaus schon auch die Kritik sehe, die ich manchmal selbst habe an der Schnelligkeit, wie wir uns hier in der Verkehrswende fortbewegen. Es waren über 20 Städte, die teilgenommen haben, da war Bremen auf Platz fünf, und man hat gesagt, Bremen bewegt sich mit kleinen Schritten in die richtige Richtung. Das würde ich auch so sehen. Wir können da schneller werden, wir können da besser werden. Sie haben dann kritisiert, dass das Bikesharing fehlt. Das ist auch meine Erwartung, dass wir

da sehr bald sehr viel besser werden in diesem Bereich. Nun haben Sie ja postuliert, Bremen wäre irgendwie so abgehängt von der Entwicklung und würde völlig den Anschluss verlieren. Das haben die Zahlen, die ich Ihnen nun gerade eben mitgebracht habe, nun gar nicht hergegeben.

Nun gibt es noch den ADFC-Fahrradklimatest. Erst einmal hat das Mobilitätsbarometer von Allianz pro Schiene, Deutschem Verkehrssicherheitsrat erwiesen in der Quintessenz: Bremen ist die Fahrradhauptstadt Deutschlands. Das wird auch bestätigt von den ADFC-Fahrradklimatests, die es 2019 bis 2023 gegeben hat, und Bremen war jeweils auf Platz eins der Städte mit über 500 000 Einwohnern. Ich gebe auch zu, dass es Städte wie Münster gibt, die noch etwas besser sind. Es ist aber auch in kleineren städtischen Infrastrukturen etwas einfacher, fahrradfreundlicher zu agieren, als es bei uns der Fall ist.

Noch einmal so ein Blick darauf: Sie haben ja nun gesagt, wir sind so weit abgehängt. Niemand von Ihnen hier aus dem Haus war bei einem großen bundesweiten Kongress, den wir Anfang des Jahres hier in Bremen gehabt haben, ich habe zumindest niemanden von Ihnen gesehen. Deswegen konnten Sie die Nachrichten, die dort verbreitet wurden, natürlich auch nicht mitnehmen. Ich habe mir vorgenommen, in der Deputation die nächsten Male immer darauf hinzuweisen, wenn es solche Kongresse gibt, damit sich alle dann fachlich auf dem gleichen Niveau bewegen können. Da wurden wir ausgesprochen gelobt, was wir so in Sachen Carsharing machen. Das war ein Kongress, der sich mit Carsharing und Stellplatzverordnung beschäftigt hat.

Da muss man auch sagen, das Mobilitäts-Bau-Ortsgesetz ist etwas, was wir ganz neu gemacht haben, und das war das Beispiel für andere Städte, die gesagt haben, so wie in Bremen muss man das machen, so sieht fortschrittliche Mobilitätspolitik aus. Da sehe ich es wirklich so: Zu einer fortschrittlichen Mobilitätspolitik gehört auch, dass man Impulse für andere Städte gibt. Dieses Mobilitäts-Bau-Ortsgesetz – ich gebe zu, das ist ein sperriger Begriff – organisiert die Verkehrswende bei allen Bauvorhaben und ist von daher auch nicht so eine klitzekleine Stellschraube, sondern eine sehr große Stellschraube, und das ist eine Innovation, die Bremen geschaffen hat, wo andere Städte, wie zum Beispiel Rostock, gesagt haben, wir versuchen, das genauso zu machen, wie Bremen es gemacht hat, weil das einfach so beispielhaft gut ist.

Ich will jetzt gar nicht sagen, dass hier alles Gold ist, was glänzt. Ich sehe sehr wohl, dass wir mit unseren Mitteln, die wir hier haben, noch sehr viel besser werden können, und trotzdem muss man anerkennen, was denn internationale Gäste, die einmal nach Bremen kommen, über die Bremer Mobilitätspolitik sagen. Da habe ich auch einige von Ihnen beim Fußverkehrskongress im letzten Jahr nicht gesehen, oder eigentlich habe ich alle dort nicht gesehen. Es hilft, wenn man mit diesen internationalen Experten spricht und erfährt, dass es dort eine große Wertschätzung für das gibt, was wir hier in Bremen machen.

So haben wir dann 2019 den CIVITAS-Award gewonnen, wir haben Copenhagenize-Index gewonnen, wir haben den Deutschen Fahrradpreis gewonnen, auch für eine Innovation, nämlich das Fahrradmodellquartier. Wir haben Sustainable Urban Mobility Plan gehabt, da gab es auch einen großen Kongress hier in Bremen, wo im Prinzip die gesamten internationalen Fachleute dann hier in Bremen waren, und ich glaube, es ist wichtig, auch für Politik hier im Saal, sich mit diesen Leuten auseinanderzusetzen und zu schauen: Wie ist denn der Blick von anderen Städten auf Bremen? Da kann ich nur sagen, dass wir viel besser werden müssen und viel besser werden können, aber dass wir eigentlich ziemlich gut sind.

(Beifall Bündnis 90/Die Grünen – Zurufe CDU: Eigentlich!)

Ich wollte noch einmal etwas zur FDP und Verkehrspolitik sagen! Sie geben ja hier jetzt so die Ratschläge, und das finde ich auch gut so, weil man von allen Seiten auf die Sache schauen muss, wie wir das besser machen können. Jetzt kann ich einmal nach Bremerhaven schauen, das mache ich unheimlich gern, weil ich da geboren bin und diese Stadt sehr mag. Dort kann man sehen, wenn die FDP mit an der Regierung ist, wie Verkehrspolitik so richtig in die Grütze gehen kann.

(Beifall SPD, DIE LINKE – Zurufe FDP)

Man muss zur Kenntnis nehmen – das haben wir auch in der Klimaenquete zur Kenntnis genommen –, dass Bremerhaven so etwa zehn Jahre hinter Bremen zurück ist. Sie haben jetzt gerade erklärt, Verkehrsentwicklungsplan, das machen wir jetzt einmal und vergeben das fremd, wir vergeben das extern. Sie haben jetzt die erste Fahrradstraße in Bremerhaven eröffnet, alles mit unter Ihrer Verantwortung dabei,

(Zurufe FDP)

und wenn ich dann in den Bund schaue – das noch einmal zur FDP! –, dann muss ich zur Kenntnis nehmen, dass die FDP der Koalitionspartner der Grünen ist. Ich hätte mir gewünscht, dass wir das Mobilitätsressort gehabt hätten, und ich sehe es mit Schmerzen, was dort abläuft. Gerade bei der Bahninfrastruktur haben wir noch einmal 300 Millionen Euro weniger in diese Infrastruktur gegeben.

(Abgeordneter Dr. Marcel Schröder [FDP]: Das stimmt überhaupt nicht!)

Zwölf Jahre lang ist diese Infrastruktur an die Wand gefahren worden, und wirklich, stattdessen machen Sie große Autobahnvorhaben, und die Bahninfrastruktur fährt tatsächlich an die Wand.

(Zurufe FDP)

Ich habe mich ja darauf gefreut, dass es hier etwas mehr Stimmung gibt,

(Zurufe FDP)

wenn ich hier vorn am Rednerpult bin. Ich glaube also, dass die FDP

(Zurufe FDP)

im Sinne einer ganzheitlichen Verkehrspolitik, die alle Verkehrsträger mit in den Sinn nimmt, etwas über das Auto hinausdenken kann, und ich glaube, mit der FDP in solcher Verantwortung gibt es eben keine Schritte oder große Schritte in die falsche Richtung. – Vielen Dank!

(Beifall Bündnis 90/Die Grünen, SPD, DIE LINKE – Abgeordneter Thore Schäck [FDP]: Na, wenn die richtige Richtung Bremen ist, sind wir dafür – –!)

Vizepräsidentin Sahhanim Görgü-Philipp: Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Tim Sültenfuß.

(Abgeordneter Thore Schäck [FDP]: Jetzt hören Sie hier doch noch einmal zu, jetzt geht es um die Schuldenbremse!)

Abgeordneter Tim Sültenfuß (DIE LINKE): Genau!

(Heiterkeit – Abgeordneter Thore Schäck [FDP]: Jetzt wird es noch einmal wichtig!)

Jetzt wird es noch einmal wichtig, genau!

Sehr geehrte Frau Präsidentin, liebe Kolleg:innen, liebe Gäste! Am 2. Februar war ja bekanntlich Marmeladentag, und tatsächlich grüßt uns das Marmeltier im Moment täglich, denn wieder einmal verfällt die Opposition in ihr permanentes Mantra „komplettes Senatsversagen, ganz Bremen ein Desaster,

(Zurufe CDU)

Bremen wird im Stich gelassen“, einmal ganz allgemein und einmal von Herrn Bovenschulte persönlich. Von einem Armutszeugnis war ja eben auch bei dem Kollegen Voigt die Rede.

(Abgeordneter Simon Zeimke [CDU]: Wir sind auf einem guten Weg!)

Der heutige Anlass dafür ist der „ADAC Monitor“ 2024. Darin schneiden wir zugegebenermaßen nicht so gut ab wie im letzten „Monitor“ von 2017, was ja immerhin auch schon sieben Jahre her ist. Wir landen bei 15 verglichenen Städten dieses Mal auf Platz neun, 2017 standen wir noch auf Platz vier. Das ist in der Tat unschön und deckt sich definitiv nicht mit unserem Ziel einer sozialen und ökologischen Verkehrswende. Das muss man vor allem sagen, weil wir gerade auch in den Bereichen ÖPNV, Rad- und Fußverkehr schlechter abschneiden als zuvor.

Herr Voigt, Sie sind ja auch gerade sehr deutlich auf den Fußverkehr eingegangen, das finde ich schön. Deswegen wollen wir ja jetzt auch das aufgesetzte Parken endlich in den Griff bekommen, da stimmen Sie mir sicher zu.

(Beifall DIE LINKE, SPD)

Sehen Sie es mir nach, dass mich persönlich die Werte beim motorisierten Individualverkehr nicht ganz so betrüben wie unsere Auto liebenden Kollegen von der FDP. Die Anteilnahme überlasse ich an der Stelle gern Ihnen. Trotzdem müssen wir die ADAC-Umfrage genauer unter die Lupe nehmen, damit wir daraus auch Schlussfolgerungen ziehen können, und auch die Einordnung des ADAC selbst sollten wir uns hier noch einmal anschauen.

Zum einen ist es meines Erachtens nach wichtig zu wissen, dass hier nichts untersucht wird, was tatsächlich ist. Herr Saxe hat es gerade auch schon ein

bisschen gesagt, also es wird nicht geschaut: Wie viele Radwege gibt es tatsächlich? Wie ist der öffentliche Nahverkehr ausgebaut? Wie hoch sind die Parkgebühren, um wie viel sind sie gestiegen? Wie viele Stunden steht man wirklich im Stau? Das Ganze geschieht dann auch nicht im Vergleich mit anderen Städten, sondern es geht um die subjektive Zufriedenheit der befragten Teilnehmenden. Das sagt auch der ADAC selbst in seiner Einordnung.

Die Interessenvertretung der Autofahrer:innen geht nicht davon aus, dass sich die Verkehrssituation so sehr verschlechtert habe. Allerdings haben wohl auch die allgemeine Verunsicherung und die negative Entwicklung der allgemeinen Lebenszufriedenheit bei der Umfrage eine Rolle gespielt, und das spiegeln auch die besonders negativen Werte in der Befragung wider, zum Beispiel bei der Bewertung des Verhaltens anderer Verkehrsteilnehmer:innen oder dem sozialen Sicherheitsgefühl.

Zum anderen muss man sich anschauen, was sich seit 2017 alles verändert hat. Sieben Jahre sind auch bezogen auf die Verkehrspolitik eine lange Zeit, und hier haben wir mehrere wichtige relevante Entwicklungen: Erstens begann die Erfolgswelle der E-Roller durch die ersten öffentlichen Verleihsysteme erst im Jahr 2017. In Deutschland sind E-Roller sogar erst seit 2019 zugelassen. In der Befragung von 2017 spielten sie also keine Rolle. Ganz anders im Jahr 2024: Hier sagen die Befragten auch in Bremen in allen Bereichen – also Pkw-, ÖPNV-, Rad- und Fußverkehr –, dass das Verhalten von E-Scooterfahrenden sie massiv stört.

Zweitens hatten wir in der Zwischenzeit eine Pandemie, welche nicht nur dazu geführt hat, dass eine große Verunsicherung entstand, die das allgemeine Lebensgefühl von vielen Menschen beeinträchtigt hat, sondern die außerdem auch dazu führte, dass es zum Beispiel zu massiven Ausfällen im ÖPNV kam. Auch hier sind die Antworten der Befragten besonders bei zwei Punkten sehr negativ: beim Sicherheitsgefühl an Haltestellen und bei der Kundeninformation bei Störungen.

Drittens, ja, natürlich ist es aus Sicht von vielen Autofahrenden ein massives Manko, dass in den letzten sieben Jahren fast überall in Deutschland Anwohnerparkzonen errichtet, Parkgebühren angehoben und die Gebühren für das Bewohnerparken erhöht wurden. Letzteres ist ja auch erst seit Kurzem möglich. Das ist vielerorts und eben auch in Bremen eine politische Entscheidung zugunsten des Parkraummanagements, aber auch zugunsten der Flächengerechtigkeit in unseren Städten. Diese Entscheidung wurde

notwendig, weil der Parkraum aufgrund von immer mehr und immer größeren Autos immer knapper wurde. 2017 waren die meisten Neuzulassungen in Deutschland, nämlich über 37 Prozent, noch Kleinwagen, 2023 sind es nur noch 28 Prozent gewesen. Wir halten den aktuellen Weg im Parkraummanagement daher für richtig, und dazu stehen wir auch.

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

Die befragten Pkw-Fahrenden befürworten diese Entscheidung nachvollziehbarerweise nicht, und entsprechend fällt dann auch deren negative Bewertung aus. Negativ bewertet werden hier das Parkraumangebot und die Parkgebühren in der Innenstadt, wobei hier die Einpendler:innen diese Punkte noch einmal negativer bewerten als die Bremer:innen selbst. Bevor Sie jetzt aber hier sagen, Herr Sültenfuß, Sie können doch den „ADAC Monitor“ nicht kleinreden, Sie können doch den Menschen nicht ihre Einschätzung absprechen: Nein, darum geht es auch nicht! Auch ein subjektives negatives Gefühl hat natürlich seine Berechtigung. Dass es gegen den Trend auch anders geht, zeigt ja zum Beispiel Dresden.

Welche Punkte nehme ich also aus dem „Monitor“ mit? Ehrlich gesagt, das sind genau die Punkte, die mich auch sonst um- und antreiben. Bemängelt werden unter anderem das Baustellenmanagement, der Zustand der Radwege, das Preis-Leistungs-Verhältnis des ÖPNV, neben der sozialen Sicherheit an den Haltestellen auch das Sicherheitsgefühl in den Fahrzeugen selbst oder fehlende Park-and-ride-Möglichkeiten. All das sind wichtige Punkte, sowohl zur Umsetzung von Barrierefreiheit als auch im Sinne der notwendigen Verkehrswende.

Herr Voigt, Sie hatten ja auch gerade noch die Zustandserfassung der Verkehrswege angesprochen. Die haben wir nicht ablehnt, weil wir sie nicht wollten, sondern weil es sie einfach schon gibt.

(Beifall DIE LINKE, SPD, Bündnis 90/Die Grünen – Abgeordneter Dr. Marcel Schröder [FDP]: Nein, gibt es nicht!)

Es ist aber ja ansonsten auch nicht so, dass wir nicht wüssten, was wir tun müssen, um die Zufriedenheit der Verkehrsteilnehmenden in Bremen zu erhöhen. Ich habe einfach gehofft, dass jetzt jemand hereinruft, warum tun Sie es dann nicht, aber das werde ich Ihnen gern beantworten.

(Zuruf FDP: Warum tun Sie es dann nicht?)

Danke! Genau! Das werde ich Ihnen gern beantworten, und hier komme ich jetzt zu meinem Mantra: Uns fehlen schlicht die Ressourcen, um noch mehr in gute Mobilität für alle zu investieren,

(Zurufe CDU)

und mit mehr Ressourcen meine ich nicht Asphalt oder andere Baustoffe, sondern Geld.

(Abgeordnete Theresa Gröninger [CDU]: Ich höre Schuldenbremse!)

Ja, das kommt gleich noch, keine Sorge!

(Zurufe CDU)

Erst gestern konnten wir im „Weser-Kurier“ lesen, dass das Amt für Straßen und Verkehr wegen – Zitat – „knapper Finanzen nur die größten Löcher im Flickenteppich stopfen könne“.

(Zurufe CDU)

Ich habe das in meiner Rede zur Aktuellen Stunde zum Verkehr im Januar schon gesagt, aber ich sage es gern heute noch einmal: Den Sanierungsstau im Bereich der Verkehrsinfrastruktur werden wir ohne Umverteilung der Vermögen

(Zuruf Abgeordneter Piet Leidreiter [Bündnis Deutschland] – Zurufe DIE LINKE, SPD)

und eine Reform der Schuldenbremse nicht in den Griff bekommen.

(Zurufe CDU)

Es geht noch weiter! Was mich bei dieser ganzen Thematik besonders ärgert, ist: Während die FDP sich hier in Bremen hinstellt und meckert, dass der ADAC uns ein schlechtes Zeugnis ausstellt, schnürt die Bundesregierung auf Drängen der FDP ein Entlastungspaket für die Reichen nach dem anderen und sorgt so für steuerliche Mindereinnahmen in den Kommunen.

(Zurufe CDU)

Allein durch das von der FDP so gefeierte Wachstumschancengesetz würden uns hier in Bremen in den kommenden vier Jahren wahrscheinlich rund 200 Millionen Euro an Steuereinnahmen fehlen, also 50 Millionen Euro pro Jahr. Damit kann man wirklich einige Radwege sanieren.

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

Ich habe Sie gerade nicht verstanden, der Applaus war so laut!

(Beifall – Heiterkeit)

Deswegen hat Bremen im Bundesrat auch gegen das Gesetz gestimmt. Am 24. Februar wird es nun im Vermittlungsausschuss behandelt, und es bleibt spannend, ob es diese sinnlosen Steuergeschenke für die Wirtschaft am Ende geben wird oder nicht.

(Beifall DIE LINKE)

Das Institut der deutschen Wirtschaft, das ja nicht gerade als sozialistische Ideenschmiede bekannt ist, geht in einer Studie davon aus, dass das Wachstumschancengesetz der Konjunktur kaum etwas bringt. Genauer gesagt wird ein zusätzliches Wirtschaftswachstum von gerade einmal 0,05 Prozent prognostiziert.

(Abgeordneter Thore Schäck [FDP]: Es geht aber schon noch um Verkehr jetzt, nicht?)

Ja, ich komme gleich wieder zurück zum Punkt! Tobias Hentze, der Autor der Studie, sagt, dass diesem minimalen Wachstum überproportionale Steuerminderungen bei den Kommunen gegenüberstehen und sich die Frage von Überforderung von Städten und Gemeinden stelle, und das, liebe Leute, ist die Politik der FDP: sich auf Bundesebene für Steuergeschenke für Konzerne und Superreiche einzusetzen, die zulasten der Kommunen gehen, und sich dann auf kommunaler Ebene hinzustellen und zu behaupten, dass alles den Bach runterginge, weil die Politik angeblich ihren Job nicht macht. Wie die FDP sich hier heute wieder einmal verhält, das grenzt in meinen Augen an Heuchelei.

(Beifall DIE LINKE – Zuruf Abgeordneter Thore Schäck [FDP])

Also bitte, liebe Kollegen von der FDP, arbeiten Sie mit uns und nicht gegen uns für die Verkehrswende! Eine konkrete Gelegenheit dafür haben Sie

später, wenn wir den Koalitionsantrag zum Thema zusätzliche Abschleppbefugnisse für die BSAG debattieren.

(Abgeordneter Frank Imhoff [CDU]: Warum sollen wir mit den LINKEN zusammenarbeiten?)

Die Koalition und die Menschen in Bremen werden es Ihnen danken! – Vielen Dank!

(Beifall DIE LINKE)

Vizepräsidentin Sahhanim Görgü-Philipp: Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Michael Jonitz.

(Unruhe)

Ich bitte um Ruhe! Herr Jonitz hat das Wort!

(Abgeordneter Frank Imhoff [CDU]: Es hat ja noch keiner angefangen!)

Abgeordneter Michael Jonitz (CDU): Erst einmal durchgeatmet! Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Zuhörerinnen und Zuschauer, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen! Wenn man hier abwartet, was die Koalition über so eine Studie sagt, muss man erst einmal ganz schön durchatmen. Dass hier der Klassenkampf, Umverteilung der Vermögen und so weiter zum Schluss kam, das war wirklich – -. Also das in Bezug auf eine ADAC-Studie zu äußern, da muss man wirklich einen ganz weiten Bogen spannen, muss man ganz ehrlich sagen.

(Beifall CDU)

Wir beschäftigen uns hier heute nämlich nicht mit der Bundesregierung und dortigen Verfehlungen – dazu könnten wir auch eine Aktuelle Stunde machen, das wäre, glaube ich, kein Problem –, sondern mit der verfehlten Verkehrspolitik von 17 Jahren rot-grüner Verkehrspolitik, und das liegt uns jetzt in mehreren Studien schwarz auf weiß aktuell vor.

(Beifall CDU)

Es ist keine Miesmacherei der Opposition in diesem Fall, sondern der erlebte Alltag der Menschen, der Bremerinnen und Bremer, der Pendlerinnen und Pendler, die jeden Tag zehntausendfach nach Bremen strömen und die wir hier gern willkommen heißen. Dabei ist die heutige

Debatte etwas anders gelagert beziehungsweise fehlt den Verkehrspolitikern der Koalition eigentlich ein entscheidendes Argument, das wir hier bei jedem Thema im Haus hören: In anderen Städten ist es genauso schlecht.

Der Kollege Saxe hat eben trotzdem probiert, den Finger in die Wunde zu legen und auf andere Städte zu zeigen. Dass sich dieser Senat und diese Koalition aber immer daran orientieren, wo es genauso schlecht läuft, zeigt, doch die Ambitionslosigkeit, zeigt die fehlende Kraft, den fehlenden Willen, aber vor allem das fehlende Können dieser Regierungskoalition auf.

(Beifall CDU, Bündnis Deutschland)

Heben Sie doch einmal den Kopf und schauen Sie, wie andere Städte mit den Herausforderungen umgehen, wie andere Städte ihren ÖPNV zukunftsicher, zuverlässig und klimaneutral aufstellen! Schauen Sie, wie andere Städte die Herausforderungen mit ihren Brücken angehen und diese Städte nicht zweigeteilt werden, wie es in Bremen aktuell Stück für Stück der Fall ist! Schauen Sie, wie andere Städte erfolgreich den Radverkehr organisieren und wie die Fußgänger einen angemessenen und sicheren Raum in diesen Städten erhalten, und verstecken Sie sich jetzt nicht – oder das haben Sie ja eben schon gemacht – hinter fadenscheinigen Ausreden, das Erhebungsdesign ist zu kritisieren, es wurden zu wenige Menschen befragt.

9 000 Menschen wurden in diesem Mobilitätsvergleich befragt – 600 pro Stadt, in Bremen waren es 609. Das ist ein dickes Pfund, mit dem der ADAC hier wuchern kann, das er in die Waagschale werfen kann. Nehmen Sie doch einfach einmal diese Kritik aus der Lebenswirklichkeit der Menschen an! Investieren Sie Ihre Kraft nicht in das Finden von Ausreden, sondern schaffen Sie Lösungen für die Menschen in Bremen!

(Beifall CDU)

In allen Fragen der Mobilität, das haben wir jetzt ja eben öfter gehört, ist Dresden die Nummer eins, genauso wie schon 2017, mit steigendem Abstand, mit deutlich steigendem Abstand zu Bremen. Dresden schafft es, das Auto, das Fahrrad, den Fußverkehr, den ÖPNV gemeinsam gut zu machen. In Dresden wird Mobilität gemeinsam gemacht, und dort werden nicht wie in Bremen die einzelnen Mobilitätsarten gegeneinander ausgespielt. Dieser Senat ist in seiner verfehlten Verkehrspolitik deutlich

abgerutscht und führt Bremen mit schnellen Schritten in Richtung Abstiegszone.

Dabei ist in der Studie ein Punkt für Bremen besonders herausgestochen: der schlechte Umgang mit den Pendlern. Die Mobilitätsstudie des ADAC hat deutlich herausgearbeitet, dass vor allem die Pendlerinnen und Pendler unter der verfehlten Verkehrspolitik in Bremen leiden. Jetzt könnte man natürlich sagen: Was interessieren uns die Niedersachsen, wenn sie jeden Tag nach Bremen strömen? Wir sind hier in der Bremischen Bürgerschaft den Bremerinnen und Bremern verpflichtet. Aber genau da ist einer der vielen Denkfehler in dieser Regierung.

Wenn man morgens oder nachmittags auf die B 75 schaut, wenn man morgens oder nachmittags auf die Osterholzer Heerstraße schaut, wenn man morgens oder nachmittags auf den Autobahnzubringer in Hemelingen oder nach Utbremen und auf die B 6 schaut, ja, da sieht man viele auswärtige Kennzeichen, und ich freue mich, dass Bremen immer noch so eine große Wirtschafts- und Anziehungskraft hat, dass jeden Tag 123 000 Pendlerinnen und Pendler nach Bremen strömen. Ansonsten würden hier die Lichter ausgehen. Ein Überangebot, so, wie es der Kollege Saxe eben titulierte, kann man dort im Stau aber nicht erkennen. Hier sollte der Kollege Saxe lieber einmal die Realität anschauen und nicht seine eigene schaffen. Jeder Stau in Bremen ist am Ende auch immer ein Stau für die Bremerinnen und Bremer. Jeder Stau in Bremen ist ärgerlich, schadet der Umwelt, schadet den Menschen, schadet der Wirtschaft und am Ende allen und jedem.

(Beifall CDU)

Mobilität hört nicht an den Landesgrenzen auf, vor allem dann nicht, wenn man so eng verwoben ist mit seinem Umland wie Bremen. Was haben Sie in den letzten Jahren, in den letzten 17 Jahren für die Pendlerinnen und Pendler gemacht? Nichts! Eine zweite Studie des ADAC aus der letzten Woche hat herausgearbeitet, dass in Bremen bezüglich der Pendlerinnen und Pendler seit Jahren nichts passiert ist. Anstatt zu schauen, wie wir die Pendlerströme organisieren, wie wir die Menschen abholen, bevor sie die Straßen verstopfen, und wie wir die Gewerbegebiete mit dem ÖPNV und dem Rad vernünftig für die Bremerinnen und Bremer, für die Pendlerinnen und Pendler erschließen, haben Sie Partys auf der Martinstraße gefeiert, haben Sie die Parkgebühren in Bremen und die Anwohnerparkgebühren in

Bremen angehoben. Sie kennen nämlich nur eine Verkehrspolitik, und das ist die des Griffs in das Portemonnaie der Menschen.

(Beifall CDU, Bündnis Deutschland)

Ein Ausbau von Park-and-ride-Plätzen und schnelle Verbindungen mit dem ÖPNV in die City, ein Anschluss der Gewerbegebiete mit dem ÖPNV, schnelle Radwege in die Gewerbegebiete: Fehlanzeige, Fehlanzeige, Fehlanzeige! Stattdessen weiterhin der Notfallfahrplan der BSAG nun im dritten Jahr! Die Fahrradbrücken in Bremen, die vor allem im Bereich Habenhausen, Arsten und Hemelingen für die vielen Pendler eine große Erleichterung gewesen wären und eine tatsächliche Alternative geschaffen hätten, um auf das Fahrrad, auf das E-Bike umzusteigen: Fehlanzeige! Erst Uneinigkeit zwischen SPD und Grünen, welche Fahrradbrücke zuerst gebaut werden soll. Ergebnis war, dass gar nichts geplant, gar nichts gemacht wurde. Jetzt wurden die Planungen in der letzten Legislaturperiode zumindest gestartet. Eigentlich sollte die erste Brücke – ich habe es noch einmal nachgeschlagen – 2023 fertig sein. All diese Planungen liegen jetzt aber unter der kaputten Bürgermeister-Smidt-Brücke begraben.

Verstehen Sie mich nicht falsch: Dass die Arbeitskraft und die Prioritäten jetzt in die Bürgermeister-Smidt-Brücke fließen, ist vollkommen richtig. Es zeigt aber auch, wie stark auf Kante die Bremer Verkehrspolitik von Ihnen genährt worden ist, welche Versäumnisse der Vergangenheit uns jetzt auf die Füße fallen und wie Ihre Versäumnisse und falschen Prioritäten den Weg in eine zukunftsfähige Mobilität in Bremen verhindern für die Menschen – für die Bremerinnen und Bremer und genauso für die Zehntausenden von Pendlern jeden Tag.

Herr Saxe, Sie haben beim letzten Mal darum gebeten, dass wir als CDU unsere Prioritäten, unsere Maßnahmen auf den Tisch legen. Leider haben Sie nicht richtig zugehört, denn das hatte ich in meiner Rede auch schon gemacht.

(Abgeordneter Ralph Saxe [Bündnis 90/Die Grünen]: Na klar habe ich Ihnen zugehört!)

Aber gern noch einmal, Herr Saxe, denn vielleicht erreicht ja der stete Tropfen etwas in dieser Koalition: Nehmen Sie sich den Verkehrsentwicklungsplan und die Fortschreibung in die Hand! Das zuletzt beschlossene Papier stammt aus dem Jahr 2022, ist also schon mehr als

eineinhalb Jahre alt – etwas Staub dran, aber es stehen immer noch sehr kluge Maßnahmen darin. Da findet sich zum Beispiel auch die Bürgermeister-Smidt-Brücke wieder, da findet sich das Thema Park-and-Ride wieder. Da ist die Angebotsoffensive der BSAG drin, da ist etwas zum Regionalbusverkehr drin und damit die so langersehnte Erschließung der Gewerbegebiete.

Wie sagte der Kollege Saxe beim letzten Mal? Wir haben kein Erkenntnisproblem, sondern ein Umsetzungsproblem, und dieses Umsetzungsproblem ist diese Koalition und ist dieser Senat.

(Beifall CDU)

Die Antworten liegen seit Jahren auf dem Tisch, aber von den 118 Maßnahmen im VEP wurden bisher 17 Maßnahmen umgesetzt. Über 50 Prozent der Maßnahmen wurden seit dem Beschluss des Verkehrsentwicklungsplans im Jahr 2014, also vor nunmehr zehn Jahren, noch nicht einmal begonnen.

Frau Schiemann, Sie haben gesagt, dass Sie die Menschen und ihre Bedürfnisse ernst nehmen wollen. Fangen Sie endlich an zu arbeiten!

(Beifall CDU)

Da will ich Ihnen gern noch ein Stück weiterhelfen, um das hier ein bisschen in Schwung zu bringen. Mit drei Schritten ist es nämlich relativ einfach getan: Erstens, schauen Sie hin! Nehmen Sie eine Bewertung der bestehenden Maßnahmen vor: Vorschläge für Bewertungskategorien, Einsparung von CO₂, Zeithorizont in der Umsetzung, Kosten der Maßnahmen, mögliche Bundesförderungen, Auswirkungen auf die Menschen – auf wie viele Menschen hat diese jeweilige Maßnahme eine positive Auswirkung?

Zweiter Schritt: Unter zum Beispiel diesen fünf Gesichtspunkten nehmen Sie sich die Maßnahmen vor und bewerten diese! Dritter Schritt, Sie müssen Entscheidungen treffen: Wo wollen Sie Ihre Prioritäten setzen? Das in drei Schritten ist das Einmaleins der Politik.

Für die CDU kann ich Ihnen sagen, dass uns zuerst die Menschen am Herzen liegen, und wenn die Auswirkungen für die Menschen gut sind, weiß ich auch, dass die CO₂-Einsparung gut ist und das Geld damit gut investiert. Da wir gerade dabei sind, den Haushalt für 2024 und 2025 aufzustellen, ist

es genau der richtige Zeitpunkt, um mit den richtigen Maßnahmen in diese Haushaltsberatungen hineinzugehen.

Wir können nicht alles aus dem Verkehrsentwicklungsplan sofort umsetzen, aber wir können endlich anfangen, überhaupt etwas umzusetzen. Fangen Sie also endlich an zu arbeiten, und lassen Sie uns Bremen gemeinsam besser machen! – Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!

(Beifall CDU)

Vizepräsidentin Sahhanim Görgü-Philipp: Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Piet Leidreiter.

Abgeordneter Piet Leidreiter (Bündnis Deutschland): Sehr geehrte Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Liebe Abgeordnete der Regierungskoalition, ich muss sagen, Sie nehmen die Sache einfach nicht ernst. Der Bremer Bürger ist verunsichert, er ist sauer über die Verkehrspolitik, und was führen wir hier für eine Debatte? Jetzt sehe ich wieder Kopfschütteln bei der LINKEN. Wir führen eine Neiddebatte von Herrn Sültenfuß, und Herr Saxe kritisiert das ADAC-Monitoring, versucht, irgendwelche anderen Monitorings anzuführen, die andere Aussagen machen. Es ist eine große Grundgesamtheit, die repräsentativ ist, und die Antworten der Bremer Bürger sind auch repräsentativ, und da wird das Gefühl der Bremer Bürger wiedergegeben. Alles zu leugnen und einfach zu sagen, das ist nicht so, das geht so einfach nicht. Sie machen sich ungläubwürdig.

(Beifall Bündnis Deutschland)

Wenn Sie keine anderen Argumente haben, dann kommen Sie immer damit um die Ecke, in anderen Städten wäre es noch viel schlimmer. Wir wollen uns nicht an anderen orientieren, sondern wir wollen die Besten sein. Das ist unser Anspruch in Bremen.

(Beifall Bündnis Deutschland)

Jetzt möchte ich einmal ein paar Lösungen aufzeigen: Bitte geben Sie die Priorisierung des Fahrrads auf! Fokussieren Sie sich darauf, dass in unserer Stadt die Straßen und Wege saniert werden, bevor Sie weitere Fahrradpremiumrouten planen! Stecken Sie Geld in den öffentlichen Nahverkehr! Die BSAG muss zurück zum Regelfahrplan. Der Personalmangel muss beseitigt werden, und vergessen Sie bitte nicht, dass bald noch mehr

Personal benötigt wird, da viele BSAG-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter das Rentenalter erreicht haben.

Schlussendlich muss das Baustellenmanagement verbessert werden. Es kann nicht sein, dass gefühlt mehrere Baustellen in allen Richtungen für große Staus sorgen. Viele Bremerinnen und Bremer haben den Eindruck, dass Baustellen über einen längeren Zeitraum eingerichtet werden, aber dann nur wenige Tage gearbeitet wird

(Beifall Bündnis Deutschland)

und sie dann über Wochen brachliegen. So geht es nicht, meine sehr verehrten Damen und Herren! Das bereitet unserer Fraktion Bündnis Deutschland große Sorge auch für die Zukunft.

Der angedachte Umzug des Klinikums LdW in das Klinikum Mitte fällt zeitlich mit dem Bau der Querspange Ost zusammen. Das sind zwei Großprojekte, unter denen der Verkehr vor allem im Bremer Osten – bis hin zum Klinikum Bremen-Mitte und darüber hinaus – unter starken Einschränkungen leiden wird. Uns schwant Böses für diese Zeit, denn beide Projekte laufen über Jahre.

Eine Professionalität bei der Planung ist unabdingbar, doch die sehen wir häufig nicht. Es kann zu einem Desaster kommen, das sich dann im nächsten ADAC-Monitoring widerspiegelt. Dann ist es zu spät, und machen Sie sich nicht lustig, nehmen Sie das ernst! Ignorieren Sie also diesen „ADAC Monitor“ mit seinen Statistiken nicht! Blenden Sie bitte nur einfach Ihre Ideologie aus, dann funktioniert das.

Wir vom Bündnis Deutschland setzen uns für die Autofahrer ein, aber das machen wir nicht, um zum Beispiel Fahrradfahrer auszugrenzen. Wir wollen nicht, dass die motorisierten Verkehrsteilnehmer benachteiligt werden, denn das führt zu Nachteilen in der gesamten Stadt. Wer keine Parkplätze findet, schadet langfristig betrachtet dem Klima, meine Damen und Herren von der Regierungskoalition. Wenn Wege zugeparkt werden, leiden Fahrradfahrer und Fußgänger und auch andere Autofahrer. Tempo 30 für Busse sorgt für fast doppelte Fahrzeiten und somit auch für doppelte Arbeitszeiten, und der CO₂-Ausstoß wird entsprechend vergrößert. Wollen wir das? Jetzt hätte ich gern einmal eine Antwort gehört. Sonst reden Sie ja auch dazwischen. Wollen Sie das?

(Abgeordnete Dr. Maike Schaefer [Bündnis 90/Die Grünen]: Das ist ein Bundesgesetz! Das muss greifen vor Schulen, vor Kitas in jeder Stadt, dass dort Tempo 30 ist!)

Sie verketteten die Tempo-30-Zonen, das wissen Sie genau!

Sie sehen, wir haben es mit Dominosteinen zu tun,

(Beifall Bündnis Deutschland)

die sich gegenseitig bedingen und gegebenenfalls zu unkontrollierten Kettenreaktionen führen. Das alles zeigt uns, dass die Verkehrspolitik sich ändern muss, ohne Wenn und Aber. Es darf hier nicht um Ihre ideologische Zufriedenheit gehen.

(Glocke)

Zufrieden müssen die Bürger unserer Stadt sein, ebenso wie die Pendler und unsere Besucher. – Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

(Beifall Bündnis Deutschland)

Vizepräsidentin Sahhanim Görgü-Philipp: Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Fynn Voigt.

Abgeordneter Fynn Voigt (FDP): Sehr geehrte Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Frau Schiemann, Sie sagten, dass der Monitoringbericht ja hier nur eine Momentaufnahme der aktuellen Situation wäre. Das kann man so sehen, da muss man aber sagen, dass die Momentaufnahme zeigt, dass die Bürgerinnen und Bürger momentan unzufrieden sind. Sie sagten, dass es allgemein in Deutschland in den Großstädten schlechter geworden ist, dann müssen wir aber zur Kenntnis nehmen, obwohl alles schlechter geworden ist, dass Bremen es trotzdem geschafft hat, fünf Plätze abzufallen.

Sie sagten, dass mehr Stellplätze in Bremen vorhanden sind und die Parkhäuser in Bremen günstigere Preise haben, aber dann müssen wir uns auch die Frage stellen, warum die Bürgerinnen und Bürger trotzdem unzufriedener sind. Was ich hier feststellen kann, ist, dass wir genauso wie im letzten Monat nur wieder darüber sprechen, wie es in anderen Städten besser ist und in Bremen ja gar nicht so schlimm ist, und gar nicht über die richtigen Probleme, die es hier gibt.

(Beifall FDP – Abgeordneter Piet Leidreiter [Bündnis Deutschland]: Genau!)

Herr Saxe, auch Sie haben sich wieder Studien herausgesucht, die Ihnen besser gefallen, das ist legitim, wir sprechen heute über die Studie, die wir herausgesucht haben. Sie sagten, Sie wollen gern, dass wir mehr diejenigen in den Blick nehmen, die aus anderen Städten nach Bremen kommen, und ich kann Ihnen sagen, wir richten unseren Blick in erster Linie auf die Bürger und Bürgerinnen, die hier in Bremen leben.

(Beifall FDP)

Sie sprachen an, dass Volker Wissing im Bund eine katastrophale Verkehrspolitik macht und Sie froh sind, dass die FDP hier in Bremen nicht die Verkehrspolitik macht. Ich kann Ihnen sagen, dass ich sehr froh über unseren gelben Verkehrsminister bin, denn dieser investiert im Gegensatz zu dieser Bremer Landesregierung immerhin großflächig in die Infrastruktur und saniert sie. Wir investieren im Bund gleichmäßig in Schienen, Straßen und Brücken. Wir haben noch nie so viel investiert wie in diesem Haushalt, und darauf bin ich stolz.

(Beifall FDP)

Ich war überrascht, dass in dieser Aktuellen Stunde die reflektierteste Rede von der Koalition aus dem Lager der LINKEN kam, Herr Sültenfuß. Ich glaube, wir bekommen da tatsächlich einen Deal beim aufgesetzten Parken. Wenn wir als Ausgleich dafür alternative vernünftige Parkflächen bekommen, dann können wir auch die Gehwege frei von Autos bekommen. Ich glaube, da kommen wir zusammen.

(Abgeordneter Frank Imhoff [CDU]: Ah, okay! Sie wollen jetzt auch eine Umverteilung!)

Nein, das habe ich nicht gesagt!

(Abgeordneter Frank Imhoff [CDU]: Aber das haben die LINKEN auch gesagt! Sie haben gesagt, das – –!)

Ich sagte, beim aufgesetzten Parken kommen wir zusammen, wenn wir alternative Parkausgleichsflächen schaffen.

Ich möchte Ihnen zum Schluss noch einmal mitgeben, es ist total wichtig, dass wir hier diese Studie ernst nehmen. Es gibt einen umfassenden

Bericht darüber, dass unter anderem auch die Pendler sehr unzufrieden sind. Das kam in dieser Debatte noch nicht ausreichend zur Sprache, nur Herr Jonitz hatte das erwähnt. Genau die Pendler sind es, nämlich die, die mit dem Auto jeden Tag in die Stadt fahren und auch die, die vor allem sehr viel CO₂ verursachen. Das sollte eigentlich im Interesse der Grünen und der Koalition sein. Arbeiten Sie an Ihren Aufgaben, und dann sind wir auch an Ihrer Seite, wenn es um Verkehrspolitik geht. – Danke schön!

(Beifall FDP)

Vizepräsidentin Sahhanim Görgü-Philipp: Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Ralph Saxe.

Abgeordneter Ralph Saxe (Bündnis 90/Die Grünen): Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Ich erinnere einmal an die Klimaenquete zum Thema Umverteilung. Wenn ich den Bericht so lese, dann lese ich diese Klimaenquete so, dass natürlich der Gedanke der Umverteilung von Verkehrsräumen dort gemeinschaftlich von fast allen geteilt wird. Es gab ein paar Minderheitsvoten, aber nicht von der CDU in dem Punkt. Darin steht nämlich auch Reduktion der Parkplätze jedes Jahr um drei bis sechs Prozent, und das ist auch ein Gedanke, den die CDU mitgetragen hat.

(Abgeordneter Frank Imhoff [CDU]: Die LINKEN haben aber von finanzieller Umverteilung gesprochen und nicht von der Enquete!)

Ja, zu der finanziellen Umverteilung sage ich gleich auch noch etwas!

Es ist doch vollkommen klar: Wenn wir die Verkehrswende ernst nehmen wollen, das heißt, das machen, was sich drei Viertel der Bremerinnen und Bremer wünschen – nämlich sie wollen weniger Auto und dafür mehr Umweltverbund –, bedeutet das, dass wir dann auch umverteilen müssen. Man kann es nicht allen recht machen, das käme einer Quadratur des Kreises gleich, sondern natürlich müssen wir Autospuren umwandeln für den Radverkehr, natürlich müssen wir die Wege der Fußgänger schützen. Ich glaube, der Fokus auf die Leute, die am schwächsten sind, ist doch vollkommen klar.

Diese komische Debatte um Tempo 30: Ja, wir hätten gern verknüpft alle Tempo-30-Zonen, das durften wir nur nicht, und Tempo 30 liegt doch auf der Hand in einer Großstadt.

(Beifall Bündnis 90/Die Grünen – Abgeordneter Piet Leidreiter [Bündnis Deutschland]: Überhaupt nicht! Doppelte Fahrtzeiten der BSAG!)

Ja, dass Ihnen das nicht einleuchtet, ist mir schon vollkommen klar! Der Anhalteweg bei Tempo 30 beträgt 14 Meter, und der bei Tempo 50 beträgt 28 Meter, und es ist vollkommen klar, dass dies ein Beitrag für Verkehrssicherheit ist, gerade auch bei Kindern. Kinder können das Tempo über 40 nicht mehr abschätzen, das heißt, sie wissen nicht, wie groß die Entfernung ist, und von daher ist es für mich eine Selbstverständlichkeit in der Stadt, dass man das so machen muss.

(Zuruf Abgeordneter Piet Leidreiter [Bündnis Deutschland])

Zur Umverteilung! Natürlich gehört zur Umverteilung auch mit dazu, dass wir uns Gedanken machen müssen, wie wir die Finanzen vernünftig aufteilen. Das ist doch auch etwas völlig Normales. Da fällt man Entscheidungen für das eine und gegen das andere und sagt: Das ist mir aber jetzt wichtiger, und aus dem Grunde gebe ich da mehr Geld hinein. Ich glaube auch, dass starke Schultern mehr tragen müssen in diesem Land, da bin ich mir mit dem Kollegen von der LINKEN komplett einig, sonst werden wir das benötigte Geld, das wir brauchen, nicht hibekommen.

Das muss die CDU ja auch immer einmal beantworten: Wo kommt es her? Aus dem Haushalt? Ausschwitzen können wir es nicht. Die Schuldenbremse wollen Sie nicht, und höhere Steuern für reichere Leute wollen Sie auch nicht. Das ist natürlich auch so wie bei dem Kollegen Jonitz: Er fordert zwar irgendetwas mit vielen heißen Luftblasen, die er hier so steigen lässt. Es geht darum: Wie, Herr Kollege, wie wollen Sie das machen?

(Beifall Bündnis 90/Die Grünen, SPD, DIE LINKE – Zurufe Abgeordneter Michael Jonitz [CDU])

Da habe ich von Ihnen überhaupt nichts gehört in diesem Haus, und das jetzt schon in der zweiten Debatte hintereinander.

Aus dem Grund fordere ich Sie noch einmal auf – Sie sprechen ja gleich noch einmal, außer Quartiersgaragen und einem Mobilitätsgesetz, was in Berlin nicht funktioniert hat, konnte ich bisher nichts notieren –: Wenn es hier um einen Wettbewerb um die besten Konzepte geht – und darum geht es mir, deswegen auch der nächste Antrag, der da gleich kommt –, dann

möchte ich gern wissen, wo Ihr Konzeptbeitrag ist und wie er aussieht. –
Vielen Dank!

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

Vizepräsidentin Sahhanim Görgü-Philipp: Weitere Wortmeldungen aus den Reihen der Abgeordneten liegen nicht vor.

Als nächster Redner hat das Wort Herr Staatsrat Dr. Ralph Baumheier.

Staatsrat Dr. Ralph Baumheier: Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren! Statistiken und Umfragen sollte man stets einordnen und bewerten, wie umfassend und valide die erhobenen Zahlen und Werte sind. – Das vielleicht vorab! Lassen Sie mich darauf hinweisen, dass wir als Mobilitätsressort Ende des Jahres die Ergebnisse aus der Haushaltsbefragung der Technischen Universität Dresden bekommen werden, wo wir schon seit Jahren mit dabei sind. Das ist eine sehr weit geachtete und renommierte Befragung, an der wir alle fünf Jahre teilnehmen, und wir werden diese dann vorliegenden Daten auch entsprechend auswerten und uns dann daraus auch nachvollziehbare Erkenntnisse ziehen können, die da, glaube ich, eine sehr gute Basis sein werden.

Das heißt nicht, dass wir nicht auch die Ergebnisse des hier zur Debatte stehenden „ADAC Monitor“ ernst nehmen würden – und wir nehmen Sie auch ernst –, aber wir sollten sie in der Tat, wie auch einige schon gesagt haben, nicht überbewerten. In Teilen ist im Vergleich zu dem, was die TU Dresden macht, die Methodik, die dort angewandt wird, eher grob und weist auch die eine oder andere statistische Ungenauigkeit auf. Darauf möchte ich aber jetzt gar nicht näher eingehen, weil es in der Tat bei allen statistischen oder Methodendiskussionen, die man da gut führen könnte, dann durchaus auch darum geht, das Ergebnis insgesamt zu würdigen und wahrzunehmen. Da stehen wir auch durchaus dazu, weisen aber auch darauf hin, was ich eingangs sagte: Man sollte dann auch immer den jeweiligen Kontext und die Ergebnisse auch in dem Maß wahrnehmen, dass auch die Zahlen, die dort zur Debatte stehen, dann auch tatsächlich umfassend und valide sein sollten.

Wie gesagt, ich möchte nicht missverstanden werden. Wir wissen um die Herausforderungen im Mobilitätssektor, und ich möchte auch noch einmal daran erinnern, was ich vor einem Monat in diesem Haus schon gemeinsam

mit Ihnen debattieren durfte. Ich möchte wiederholen: Ich begrüße ausdrücklich das große Einvernehmen zur notwendigen Prioritätensetzung für den Erhalt unserer Infrastruktur und insbesondere – das habe ich auch heute wieder gehört – für die Bestandsbrücken, die ja in der Tat nicht nur Brücken in einem übertragenen Sinne sind, sondern beispielsweise auch für den Ausbau des ÖPNV von zentraler Bedeutung sind. Von daher sollten wir an der Stelle auch wirklich gemeinsam daran arbeiten, dass wir dort dann auch die entsprechende Stabilität und Ausbautragfähigkeit für das gesamte Thema des Mobilitätssektors in Bremen auf den Weg bekommen.

Ich möchte aber auch die Gelegenheit nutzen, noch einmal darauf hinzuweisen, was dieser Senat und der Vorgängersenat in den vergangenen Jahren denn bereits umgesetzt haben und gerade dabei ist, umzusetzen. Auch diese Maßnahmen haben dazu beigetragen, dass wir durchaus im Mobilitätssektor schon einige Verbesserungen, spürbare Verbesserungen vorweisen können, auch wenn die Kritik, die wir gehört haben, sicherlich Ansporn dazu sein sollte, da auch noch besser zu werden.

Die Dinge, die schon eingeleitet sind: der Ausbau der Habenhauser Brückenstraße, der Umbau des Osterfeuerberger Rings, einige Abschnitte der Radpremiumroute und weitere Maßnahmen aus dem schon mehrfach zitierten Verkehrsentwicklungsplan, sicherlich nicht alle, die wir uns da jetzt schon vorgenommen haben, aber rund 80 weitere Maßnahmen sind aktuell in der Umsetzung. Großräumig der Abschnitt 4 der A 281 inklusive des Wesertunnels, der Abschnitt 2.2 in Huckelriede am Flughafen, der Ausbau des in der Tat schon eigentlich weitläufigen Straßennetzes, Straßenbahnnetzes, auch das haben wir auf der Agenda und sind dabei, das in die Umsetzung zu bringen und teilweise auch schon in der Umsetzung zu haben.

Die Verlängerung der Linie 1 in Huchting zur Brüsseler Straße ist gebaut, hinzu kommen die Spangenverbindung der Linie 2 in Hastedt zur Neuen Vahr und die Linie 8 nach Weyhe. Die Anbindung der Überseestadt und die Verlängerung nach Osterholz werden nun entsprechend in die Planung aufgenommen, und ich bin guten Mutes, dass wir da auch gut vorankommen.

Bei der BSAG – das ist in einigen der Beiträge auch schon deutlich geworden, und das ist mir leider ein wichtiges Anliegen, auch noch einmal darauf hinzuweisen –: Wir haben da ein vordringliches Thema der Stabilisierung. Das müssen wir jetzt auch entsprechend angehen, und

gemeinsam mit dem Vorstand und mit dem Unternehmen sind wir da auch, glaube ich, gemeinsam auf einem schwierigen, aber guten Weg, denn ich glaube, nicht nur die Stabilisierung des Unternehmens BSAG ist von entscheidender Bedeutung, sondern eine Stabilisierung ist eine zentrale Grundlage für allen weiteren Ausbau für das angestrebte Thema der Angebotsoffensive. Da müssen wir erst einmal eine Stabilität im bisherigen Thema hinbekommen und dann den Regelbetrieb entsprechend als Basis auch wieder erreichen. Da gehen wir davon aus, dass wir das im Laufe dieses Jahres dann auch entsprechend umsetzen können.

Das Thema Ausweitung des ÖPNV-Ausbaus und des ÖPNV-Angebotsausbaus ist weiterhin unser erklärtes Ziel. Daran arbeiten wir auch mit Hochdruck mit der BSAG und mit den anderen Akteuren, und das dafür notwendige Recruiting im Personalbereich der BSAG läuft schon seit einiger Zeit auf Hochtouren. Allmählich bietet sich da jetzt auch ein erfolgreiches Ergebnis an, und die BSAG kann, wie gerade schon gesagt, in diesem Jahr wieder Schritt für Schritt in den Regelbetrieb zurückkehren.

Auch im SPNV ist einiges positiv auf dem Weg. Wir haben die neue große Bahnstation für das Regio-S-Bahn-Netz in der Föhrenstraße und an der Uni und dem Technologiepark auf den Weg gebracht, und damit verbessern wir sowohl das Thema, das hier ja auch schon mehrfach genannt wurde, nicht nur innerstädtisch, sondern auch in die Region hinein.

Das Stichwort Bikesharing und Lastenradsharing ist auch in einigen Beiträgen genannt worden. Die entsprechenden Ausschreibungen laufen zurzeit an, und wir gehen davon aus, dass wir dann Ende des Jahres/Anfang nächsten Jahres auch die Inbetriebnahme auf den Weg bringen können.

Ich glaube, es wird deutlich, dass wir wirklich bei sehr herausfordernden Rahmenbedingungen fest gewillt sind, den Mobilitätssektor in Bremen weiter voranzubringen und auch Sorge dafür tragen, dass wir den auch insgesamt verbessert wahrnehmen können, das sollte unser gemeinsames Ziel sein. Dafür danke ich Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit und Unterstützung. – Vielen Dank!

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

Vizepräsidentin Sahhanim Görgü-Philipp: Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor.

Die Aktuelle Stunde ist damit geschlossen.

**Recht auf Wohnen und gute Nachbarschaft schützen,
Problemimmobilien systematisch bekämpfen
Antrag der Fraktionen der SPD, Bündnis 90/Die Grünen und
DIE LINKE
vom 7. Februar 2024
(Drucksache [21/117 S](#))**

Dazu als Vertreter des Senats Herr Staatsrat Olaf Bull.

Die Beratung ist eröffnet.

Als erster Redner hat das Wort der Abgeordnete Falk-Constantin Wagner.

Abgeordneter Falk-Constantin Wagner (SPD): Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Im August 2022 entdeckten Mitarbeiter mehrerer Bremer Behörden bei einer Ortsbegehung eine Wohnimmobilie in Oslebshausen, die der Innensenator kurz darauf sehr zutreffend als das „Haus des Grauens“ bezeichnet hat. In dem recht kleinen Wohngebäude wohnten ganze zehn Menschen, in deren Wohnungen es weder eine noch funktionierende Küche gab – sie kochten auf dem Fußboden – noch eine funktionierende Toilette. Dafür benutzten sie ersatzweise den Innenhof des Gebäudes.

Die Bauordnung stellte fest, dass das Gebäude akut einsturzgefährdet war, und die Kolleginnen und Kollegen des Ordnungsamtes fanden in den Räumlichkeiten sehr wohl Hinweise darauf, dass Kommunikation mit dem Eigentümer stattfand. Es fand sich nämlich ein Brief, erst wenige Wochen alt, mit der Ankündigung einer Mieterhöhung. Liebe Kolleginnen und Kollegen, es ist nicht die Zahl solcher Fälle, sondern es ist die Extremität dieser Fälle, die das Handeln gebietet. Wenn, wie in einem solchen Fall, in einem solchen Ausmaß die Menschenwürde mit Füßen getreten wird, dann müssen wir als Staat mit aller Konsequenz zum Schutze der Menschen einschreiten!

(Beifall SPD)

Das ist in dem vorliegenden Fall auch getan worden, das haben wir der Arbeit dieses Parlaments zu verdanken. Es ist geschehen, und es konnte

geschehen aufgrund des Bremischen Wohnungsaufsichtsgesetzes, das wir geschaffen haben, um damit unseren Behörden die Befugnisse zu geben, in solchen Fällen einzuschreiten, und das ist auch in anderen ähnlichen Fällen passiert, wir denken zum Beispiel an die Wohnungen über der ehemaligen Diskothek Stubu, die uns vor ziemlich genau einem Jahr hier sehr beschäftigt haben.

Diese Form menschenunwürdiger Wohnbedingungen ist aber nur eine Form von Problemimmobilien, die wir haben. Wir haben mehrere andere. Wir haben Fälle wie das Jugendhaus von Hans Koschnick in Gröpelingen, das ein klassischer Fall dessen ist, was wir als Schrottimmoblie bezeichnen, die buchstäblich, solange ich schon lebe, die Nachbarschaft in Gröpelingen in Mitleidenschaft zieht. Wir haben regelwidrige Monteursunterkünfte, die ansonsten intakte Nachbarschaften in Mitleidenschaft ziehen, und wir haben quer durch die Stadt leer stehende Häuser, in die sehr gern Menschen einziehen würden, die aber von ihren Eigentümern aus verschiedenen Gründen in gar keiner Form mehr betreut werden. Selbst in Wohnlagen wie dem Ostertor oder Schwachhausen finden wir diese Immobilien.

Mit allen diesen müssen wir einen Umgang finden, und Bremen hat aus unserer Sicht in beträchtlichen Teilen in den letzten Jahren seine Hausaufgaben in diesen Fragen gemacht. Wir haben als Parlament systematisch den Instrumentenkasten, der uns zur Verfügung steht, erweitert um das Wohnungsaufsichtsgesetz, das ich eben beschrieben habe, aber auch um das Wohnraumschutzgesetz, das vor allen Dingen als ein Gesetz gegen den sachgrundlosen Leerstand von Immobilien fungiert, und auf dieser Grundlage ist es aus unserer Sicht jetzt Zeit für den nächsten Schritt. Der nächste Schritt ist aus unserer Sicht die Einrichtung einer behördenübergreifenden Taskforce „Problemimmobilien“.

Wir wünschen uns – und wir möchten das mit diesem Antrag anstoßen –, dass der Senat eine solche behördenübergreifende Taskforce einrichtet, die dafür zuständig ist, die infrage kommenden Immobilien systematisch zu erfassen, behördenübergreifend abzuarbeiten und uns hier im Parlament in den zuständigen Deputationen regelmäßig und einheitlich zu berichten, damit wir den Überblick darüber haben: Wie gut kommt Bremen bei der Bekämpfung von Problemimmobilien voran? Wie sehr können wir Nachbarschaften und im Zweifel auch die Menschenwürde schützen?

Das ist ein Punkt unseres Antrags, wir hätten noch ein paar weitere: Auch, wenn der Dialog mit den Eigentümern immer die erste Wahl bleibt, weil es nämlich schlicht und ergreifend am schnellsten geht, so ist es doch so, dass wir auch prüfen wollen, unsere Rechtsgrundlagen nach dem Hamburger Vorbild noch einmal zu erweitern – das ist das eine –, weil wir insbesondere im Bereich der Leerstandsbekämpfung immer noch sehr überschaubare Möglichkeiten haben, auch in sehr langen Prozessen überhaupt zu einem Erfolg zu kommen, wenn der Dialog sich nicht herstellen lässt. Wir möchten ferner, weil wir wissen, dass bei aller Notwendigkeit, auch mit hoheitsrechtlichen Maßnahmen einzugreifen, der schnellste Weg doch immer noch über die ganz klassische Akquise des Privateigentums läuft, eine städtische Gesellschaft haben, so, wie es in Bremerhaven mit der STÄWOG im Goetheviertel ganz hervorragend funktioniert, die in der Lage ist, auch solche kleinteiligen Immobilien auf dem ganz gewöhnlichen Ankaufsweg zu erwerben und zum Wohle der Nachbarschaft zu entwickeln. Das ist die Quartiersentwicklungsgesellschaft, die wir im Umfeld jedenfalls der BREBAU sehen, auch dafür möchten wir mit diesem Antrag werben.

(Beifall SPD)

Liebe Kolleginnen und Kollegen, der Kampf gegen Problemimmobilien erfordert also unsere Entschlossenheit, er erfordert eine verflucht gute Organisation, und nicht zuletzt erfordert er einen sehr langen Atem.

(Glocke)

Alles drei möchten wir mit diesem Antrag befördern und bitten ganz herzlich um Ihre Zustimmung. – Vielen Dank!

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

Vizepräsidentin Sahhanim Görgü-Philipp: Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Piet Leidreiter.

Abgeordneter Piet Leidreiter (Bündnis Deutschland): Sehr geehrte Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! „Recht auf Wohnen, gute Nachbarschaft schützen, Problemimmobilien systematisch bekämpfen“ und die diversen anderen Ausdrücke und Umschreibungen in diesem Antrag hören sich allesamt gut an. Natürlich ist Leerstand ein Ärgernis in einer Stadt, in der Wohnraum fehlt. Natürlich müssen die im Antrag genannten Problemfälle beseitigt werden. Dafür sind neue Vorgehensweisen und

gegebenenfalls neue Gesetze zu akzeptieren. Eine Vernetzung der Ressorts kann helfen. Wir vom Bündnis Deutschland befürchten, dass hier einmal wieder nach einem bekannten Muster vorgegangen wird, doch dazu komme ich später.

Im Antrag wird Hamburg genannt. Ich schließe daraus, dass Hamburg Bremen wieder einmal voraus ist, wie es so häufig in der Vergangenheit war. Auch in Nordrhein-Westfalen wurde das Thema bereits angegangen, ein vorliegender Leitfaden für den Umgang mit Problemimmobilien erinnert mich tatsächlich sehr an Ihren Antrag, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen der Regierungskoalition.

Ich kann sagen, zu den Punkten eins und zwei sowie Punkt sechs bekommen Sie unsere Zustimmung. Wir brauchen einen Überblick über den Bestand der betroffenen Immobilien in Bremen, und wir benötigen regelmäßige Informationen. Bestandsaufnahmen über Fläche, Eigentümer und Zustand sind unabdingbar. Eine Taskforce, welche ressortübergreifend zuständig ist, wäre wünschenswert. Ich frage mich in diesem Zusammenhang, wieso es bis heute die nun angedachte Datenbank nicht gibt.

Punkt drei und somit der Gedankengang, wie das Bremische Wohnraumschutzgesetz ergänzt werden kann, ist mit Fingerspitzengefühl zu behandeln, denn hier kommen wir zu einem Wort, welches vielen Bürgern Bauchschmerzen bereitet: die Enteignung. Dieses Wort ist negativ besetzt. Nur im Rahmen bestehender Gesetze darf über eine Enteignung nachgedacht werden. Ich hoffe, liebe Abgeordnete der Koalition, da stimmen Sie mir zu. Ich habe da ein bisschen andere Erfahrungen gemacht, als es um die Beschlagnahme von Baumärkten ging in der Notstandszeit, wo die Flüchtlinge nicht untergebracht werden konnten. Da haben Sie ein Polizeigesetz gemacht, das diese Beschlagnahme ermöglicht hat. Das war meines Erachtens verfassungswidrig, und ich hoffe, hier haben Sie mehr Fingerspitzengefühl.

(Beifall Bündnis Deutschland)

Einmal eben schnell enteignen, wenn etwas nicht genehm ist, sozusagen ohne Rücksicht auf Verluste, das ist weder mit dem Grundgesetz vereinbar, noch ist so etwas mit uns zu machen, meine Damen und Herren.

(Beifall Bündnis Deutschland)

Beim vierten Punkt Ihres Antrags handelt es sich um eine Selbstverständlichkeit: Betroffene Eigentümer müssen über die Rechtslage informiert werden, und natürlich muss es entsprechende Beratungen geben. Es kann schließlich niemand in unserem Land einfach so an eine Tür anklopfen mit der Mitteilung, dass seine Wohnung oder sein Haus nun enteignet werden soll.

Beim fünften Punkt und somit dem Hinweis zu Bremerhaven und dem Goetheviertel muss ich ins Detail gehen: Das, was die STÄWOG in Bremerhaven in der Goethestraße umgesetzt hat, gibt es im Bremen tatsächlich nicht. Dabei hatten wir einmal ein Handlungskonzept mit dem Titel „Wohnen in Bremen – eine generationsgerechte Adresse“. Die Mitglieder, die schon ein bisschen länger in der Bremischen Bürgerschaft sind, werden sich erinnern: Im Jahr 2006 wurde ein Handlungsfeld für gemeinschaftliches Wohnen entwickelt. Es ging auch um die Notwendigkeit einer stärkeren Unterstützung von Wohnprojekten durch die Verwaltung.

Ende 2008 wurden Richtlinien zum Verkauf von Grundstücken des Landes und der Stadtgemeinde Bremen dahin gehend erweitert, dass die Projekte des gemeinschaftlichen Wohnens umfasst sind. Die Frage ist aber: Wieso rede jetzt von 2006 und 2008? Klar, es sind seit 2008 unheimlich viele Jahre ins Land gegangen, aber passiert ist gar nichts. 2008 gab es zwar keine rot-grüne Regierung, aber Rot und Grün hatten bekanntermaßen die Landesregierung übernommen, und dort hätten Sie so manches auf den Weg bringen können. Passiert ist nichts.

Die Wortschöpfung für die Goethestraße ist „kreative Stadtentwicklung“. Goethe 45 ist ein Pilotprojekt. Kreativ ist zwar ein positiv besetztes Wort, doch wieso denke ich unmittelbar an die Kreativszene, zu der in dieser Regierung eine gewisse Verbindung besteht?

(Abgeordnete Sofia Leonidakis [DIE LINKE]: Böse, böse!)

Das habe ich nicht – -. Ich habe es nicht bewertet. Wir brauchen aber keine kreative Stadtentwicklung, sondern wir brauchen eine vernünftige Stadtentwicklung, und daran zweifle ich ab und zu, liebe Damen und Herren. Es ist nämlich nicht von der Hand zu weisen, dass gerade beim Thema Wohnen auch gern einmal soziale romantische Projekte umgesetzt werden sollen. Das ist ehrlich gesagt eine Sorge, die die Fraktion Bündnis Deutschland berechtigterweise hat. Ich komme noch einmal wieder, bis dann! – Vielen Dank!

(Beifall Bündnis Deutschland)

Vizepräsidentin Sahhanim Görgü-Philipp: Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Dr. Oğuzhan Yazıcı.

Abgeordneter Dr. Oğuzhan Yazıcı (CDU): Frau Präsidentin, meine sehr geehrten Damen und Herren! Die Koalition hat einen Dringlichkeitsantrag eingereicht und schreibt in ihrer Überschrift, was sie möchte,

(Abgeordnete Sofia Leonidakis [DIE LINKE]: Richtig)

nämlich

(Abgeordnete Sofia Leonidakis [DIE LINKE]: Wir machen das sogar!)

Problemimmobilien systematisch bekämpfen, um für gute Nachbarschaften zu sorgen.

Wie möchten Sie das machen? Herzstück ist quasi die Taskforce. Ich möchte Sie erinnern an unsere Kleine Anfrage von vor drei Jahren, 2021. Da haben wir eine Frage gestellt, und die Frage lautet: Wie möchten Sie Problemimmobilien systematisch bekämpfen? Da haben Sie geantwortet, vor drei Jahren: mit Einrichtung einer Taskforce! Das war vor drei Jahren, meine Damen und Herren. Was ist eigentlich bis heute passiert?

(Beifall CDU, Bündnis Deutschland)

Was heute passiert ist, hat Herr Wagner eben gerade gesagt, ich zitiere: „Das alles muss verflucht gut organisiert werden.“ Was jedenfalls nicht passiert ist, kann ich Ihnen auch sagen, und absurderweise steht es selbst in Ihrem Antrag. Schauen Sie einmal auf Punkt vier, zweiter Halbsatz! Da steht – also wie möchten Sie Schrottimmobilien systematisch bekämpfen? –, ich zitiere: „und im Übrigen die Befugnisse des Bremischen Wohnungsaufsichtsgesetzes, des Bremischen Wohnraumschutzgesetzes, der Landesbauordnung und des Baugesetzbuchs konsequent nutzen.“ Sie möchten also endlich Gesetze anwenden. – Bravo!

(Beifall CDU, Bündnis Deutschland)

Das sagen wir schon seit Jahren, meine Damen und Herren!

Ich meine, dass Sie das reinschreiben, also da kann man eigentlich nur dreimal vom Stuhl fallen. Was möchten Sie noch? Sie möchten Leerstand

bekämpfen. Wie möchten Sie Leerstand bekämpfen? Mit einem Prüfauftrag! Sie haben diesen Dringlichkeitsantrag quasi über Nacht eingereicht. Ich habe davon im „Weser-Kurier“ gelesen, und am Montag war es bei mir im iRICH. Da schreiben Sie rein: Wir prüfen das Ganze einmal, ob das geht. Das ist doch kein Dringlichkeitsantrag! Wenn etwas dringend ist, dann muss es auch erledigt werden, aber genau das ist Ihr Problem.

(Beifall CDU, Bündnis Deutschland)

Selbst zur Taskforce, die Sie eigentlich einrichten wollten, möchten Sie uns in der Deputation sechs Monate später berichten, wie weit Sie nun mit der Einrichtung der Taskforce sind, das steht im letzten Punkt unter Ziffer sechs. Das muss man sich mal vorstellen!

Punkt BREBAU: Ich meine, das ist ja eigentlich keine schlechte Idee. Die STÄWOG in Bremerhaven macht gute Arbeit, aber die haben auch eine gute Regierung,

(Heiterkeit CDU)

aber das Problem mit der – -. Wir haben seit Anfang dieser Legislaturperiode zu den drängenden Problemen in diesem Bereich, nämlich dem fehlenden Wohnraum in unserer Stadt, zwei Anträge eingereicht. Sie haben sie abgelehnt. Das können Sie gern machen, aber wir vermissen von Ihnen eigene Vorschläge, wie Sie drängende Probleme in diesem Bereich lösen wollen.

(Beifall CDU)

Wenn Sie einen Dringlichkeitsantrag einreichen, in dem Sie die BREBAU nennen, dann erwarten wir von Ihnen einen Satz wie „Die BREBAU wird in den nächsten fünf Jahren Hunderte von Wohnungen fertigstellen“. Das gehört in einen Dringlichkeitsantrag, meine Damen und Herren!

(Beifall CDU)

Es ist aber wieder einmal ambitionslos. In Ihrem eigenen Bericht des Senats schreiben Sie, dass Sie pro Jahr 1 770 Wohnungen benötigen. Die BREBAU und die GEWOBA haben im letzten Jahr gerade einmal 170 gebaut, das sind zehn Prozent. 90 Prozent der Wohnungen sollen die Privaten erledigen.

(Abgeordneter Volker Stahmann [SPD]: Es geht um Problemimmobilien!
Bleiben Sie beim Thema!)

Ich bin beim Thema! Sie wollen, indem Sie Leerstand bekämpfen, diese Wohnungen wieder dem Markt zuführen. Das ist ein Tropfen auf den heißen Stein. Das ist nicht die Lösung des Problems, um das es geht, meine Damen und Herren!

(Beifall CDU)

Dieser Antrag tut nicht weh. Wir haben damit keine Probleme, wir haben auch kein Ego-Problem. Wir werden dem Ganzen zustimmen, das sage ich Ihnen, aber wir erwarten von Ihnen, dass Sie neben den Schrottimmobiliën, von denen Sie vielleicht eine Handvoll Wohnungen generieren können, auch die eigentlichen Probleme im Wohnungsbaumarkt lösen. Das erwarten wir von Ihnen. – Vielen Dank!

(Beifall CDU)

Vizepräsidentin Sahhanim Görgü-Philipp: Als nächste Rednerin hat das Wort die Abgeordnete Bithja Menzel.

Abgeordnete Bithja Menzel (Bündnis 90/Die Grünen): Sehr geehrte Frau Präsidentin, liebe Kolleg:innen, liebe Gäste! Unsere Umgebung prägt unser Wohlbefinden und unser Verhalten. Darauf weisen wir hin, wenn wir über Schulen und die richtige Lernumgebung reden, darauf weisen wir hin, wenn wir über Gesundheitsprävention und die richtige Ernährungsumgebung reden, und das trifft auch ganz umfassend gedacht auf Wohnen und Arbeitsumgebung zu.

Die Quartiere und Wohngebäude, in denen wir uns tagtäglich bewegen, haben einen erheblichen Einfluss auf unser Leben. Problemimmobilien haben dabei im Verhältnis zu der beanspruchten Fläche eine übermäßig negative städtebauliche Wirkung, so viel auch noch einmal zum Einwand der CDU gerade. Sie verursachen mit ihrem Erscheinungsbild, einem Leerstand oder unwürdigen Mietbedingungen aber auch soziale Konsequenzen. Wir setzen uns mit dem Antrag der Koalition für ein anziehendes wertvolles Lebensumfeld der Bremer:innen ein.

Für die Entwicklung unserer Umgebung wird in Bremen schon viel getan. Neben dem im Antrag erwähnten Wohnraumschutzgesetz und dem Wohnungsaufsichtsgesetz haben unsere städtebaulichen Programme einen

ganz klaren Fokus auf die Stadtteile, die es am allernötigsten haben. Ein akutes Positivbeispiel aus meinem Stadtteil ist das Fördergebiet Huckelriede, in dem nach 16 Jahren die städtebauliche Sanierung beendet wird. Hier haben Bund-Länder-Programme und Mittel aus dem Projekt „Wohnen in Nachbarschaften“ in den letzten Jahren einen erheblichen Wandel herbeigeführt. Zum Abschluss findet hier im Mai auch der zentrale Auftakt für den Tag der Städtebauförderung statt, und das freut uns wirklich sehr.

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

Mit den Gebieten unter so einer städtebaulichen Sanierung gehen auch jetzt schon Befugnisse und Begünstigungen einher, die einen erleichterten Umgang mit Problemimmobilien ermöglichen. Wer sich allerdings mit dem Thema beschäftigt, stellt fest, dass es auch sehr individuelle Fälle und Schwierigkeiten gibt. Problemimmobilien können grundsätzlich in allen Baualterklassen, in allen Quartierstypen, in allen Ortslagen vorkommen.

Wir reden in den allermeisten Fällen über Wohnimmobilien, aber nicht immer. Ein Leerstand kann gezielt herbeigeführt worden sein oder aus anderen Gründen existieren. Bauliche Mängel und unwürdige Wohnzustände können von außen sichtbar oder erst im Inneren entdeckt werden. Einmal steckt eine Person hinter dem Eigentum, mal steckt eine Eigentümer:innengemeinschaft dahinter, und mal sind sie kooperationsbereit und mal eben nicht. Es gibt immer wieder Fälle, in denen sich jahrelang gar nichts bewegt.

Dieses komplexe Feld kann nicht von einer Person oder einer fachlichen Stelle gelöst werden. Daher ist es erstens gut, ressortübergreifend zu denken, und zweitens effizienter, einen größeren Instrumentenkoffer bei der Bewerkstelligung der unterschiedlichen Problemlagen zu haben. Die Absicht hinter diesem Antrag besteht darin, eine systematische Erfassung und die Lösungssuche für die betroffenen Immobilien in die Wege zu leiten.

Wir schauen dabei immer wieder nach Bremerhaven. Das Haus in der Goethestraße 60, dort genannt die Mutter aller Schrottimobilien, hat es bis auf das Titelblatt des Leitfadens für Problemimmobilien vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung geschafft. Hier hat ein engagierter Privatinvestor mithilfe von Städtebauförderung mit einem von der Stadt beauftragten Moderator und unter Auflagen eines abgestimmten Sanierungskonzepts nach dem Eigentümerwechsel restauriert und

tatsächlich eine beeindruckende Faktenlage geschaffen. Dieses Beispiel zeigt, dass die negative Ausstrahlung einer Problemimmobilie zwar überdurchschnittlich hoch ist, aber die Instandsetzung und neue Konzepte für diese Häuser auch einen überdurchschnittlich positiven Impuls für ihre Umgebung aussenden können. Bremerhaven hat immer wieder sehr erfolgreich alle Ämter und Dienststellen an einen Tisch geholt, auf die Änderung der Eigentumsverhältnisse hingearbeitet und bundesweite Bekanntheit mit diesem Vorgehen erlangt, und das zu Recht!

(Beifall Bündnis 90/Die Grünen, SPD)

Mir ist zum Schluss noch eine Sache ganz wichtig: Problemimmobilien bedeuten nicht nur städtebauliche Hemmnisse, und nur rein rechtliche Handhabe kann keine Abhilfe schaffen. Es braucht ein gesamtgesellschaftliches Interesse an Quartieren und motivierte Akteur:innen vor Ort. Diese können aktiv durch Aufwertungsprojekte im Zuge der Behandlung von Problemimmobilien gefördert werden, etwa durch das Schaffen von besonderen Wohnangeboten oder einen Ausbau der Erdgeschossnutzung für Galerien, Geschäfte oder soziale Treffpunkte. Solche Ideen und Investitionen in die Zukunft der Nachbarschaften wollen wir auch weiterhin damit unterstützen. – Vielen Dank!

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

Vizepräsidentin Sahhanim Görgü-Philipp: Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Fynn Voigt.

Abgeordneter Fynn Voigt (FDP): Sehr geehrte Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen, verehrte Gäste! Wir reden wieder einmal über eine Taskforce, die von der Koalition gefordert wird – ich erinnere mich da auch ein bisschen an die Innenstadtinitiative, die wir in der letzten Legislaturperiode gegründet haben –, dieses Mal zur systematischen Bekämpfung von Problemimmobilien. Beim Lesen des Antragstitels war ich wieder einmal gespannt auf die genaue Definition, und zwar auf die des Begriffs Problemimmobilien, und Sie haben das sehr fein geordnet in vier Fälle, sehr löblich: Wohnungen mit Menschen mit unwürdigen Wohnbedingungen, sachgrundlose Leerstände, Schrottimmobilien und regelwidrige Monteursunterkünfte. Da habe ich mich gefragt: Sollte es wirklich in der Dramatik, wie es der Antrag suggeriert, ein Problem mit Menschen in unwürdigen Wohnungen und zuhauf in illegalen Monteurswohnungen geben, welche bekannt sind, weshalb die Stadt

dagegen noch nicht längst vorgeht, und wieso soll das jetzt ausgerechnet mit einer Taskforce gelöst werden?

Allgemein liest sich der Antrag so, als wenn Sie indirekt Ihrer eigenen Behörde Behördenversagen unterstellen würden. Aufgaben der Taskforce: unter anderem auch genannt Aufbau und Pflege einer Datenbank zur Erfassung von Problemimmobilien. Wieso wird das noch nicht von der Behörde getan? Tatsachenermittlung und Einordnung in zu definierende Falltypen plus Feststellung der Rechtsgrundlagen für eventuelle Maßnahmen: Wieso macht das die Behörde noch nicht? Erstellung von ressortübergreifenden Maßnahmen: Wieso macht das die Behörde noch nicht?

Herr Wagner, Sie haben ja eben selbst Beispiele genannt, dass es in der Vergangenheit unter anderem auch einmal geklappt hat. Da fragen wir uns, wieso es dazu jetzt eine weitere Taskforce geben soll.

(Beifall FDP)

Es gibt in Bremen bestimmt einige Schrottimmobilien, Sie haben ja auch ein, zwei genannt, bei denen es wünschenswert wäre, wenn da etwas passiert, aber wir glauben nicht, dass man dafür extra weiteres Personal oder gar eine zusätzliche Abteilung schaffen sollte. Es gibt auch Leerstände in Bremen, aber gar nicht in dem Ausmaß, wie es dieser Antrag suggeriert. Ein Zwischenbericht Ihrer eigenen Baubehörde hat gezeigt, dass die meisten Leerstände in Bremen gar nicht durch spekulativen Hintergrund entstehen, sondern dass es meistens Familien sind, die zum Beispiel einen Tod ihres Familienmitglieds im Hintergrund haben und sich auf das Erbe der Immobilie einigen müssen: Also keine spekulativen Hintergründe in den meisten Fällen! Fangen Sie doch einmal bei Ihrem eigenen Leerstand in den öffentlichen Gebäuden an, bevor Sie den Finger auf angebliche private Spekulanten zeigen!

(Beifall FDP, CDU)

Wir als FDP-Fraktion lehnen diesen Antrag heute ab. Wir glauben, es braucht keine neue Taskforce und keine Änderung des Wohngesetzes. Kümmern Sie sich um Ihre eigene Behörde! Wenn Sie nur die Hälfte des Engagements in Entbürokratisierungsaufgaben oder die Pflichtaufgaben Ihrer Behörde stecken würden, dann wären wir in Bremen schon längst viel weiter. – Vielen Dank!

(Beifall FDP)

Vizepräsidentin Sahhanim Görgü-Philipp: Als nächste Rednerin hat das Wort die Abgeordnete Sofia Leonidakis

Abgeordnete Sofia Leonidakis (DIE LINKE): Sehr geehrte Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Man kann sich als Opposition über etwas aufregen und dann doch zustimmen oder die Augen vor einem Problem verschließen, das ist Ihnen unbenommen, ich will jetzt einmal auf die Problematik eingehen: Sommer 2014 in Aumund: Die swb sperrt in einem Mehrfamilienhaus über Monate das Wasser. 25 Menschen, darunter auch Kinder, müssen über einen langen Zeitraum, also mehrere Monate, ohne fließendes Wasser auskommen, die Nachbarn spenden Wasser, es wird Regenwasser gesammelt, und die Behörden verteilen Wasserflaschen. Der Grund dafür war, dass der Vermieter 30 000 Euro Schulden für Wasserkosten beim Versorger hatte.

November 2022: 27 Bewohnenden eines Wohnblocks in der Robinsbalje wird die Heizung gesperrt bei Minusgraden, auch tagsüber. Die Eigentümergemeinschaft und die Verwaltung haben die von den Mieter:innen gezahlten Nebenkostenvorauszahlungen über Monate hinweg nicht an die swb weitergeleitet. Januar 2023 im Grünenweg: Ebenfalls Minusgrade, die swb sperrt die Heizungen der 26 Wohneinheiten. Die Wohnungsaufsicht springt ein, verteilt elektrische Heizkörper und Stromzähler, stellt den Verbrauch dem Vermieter in Rechnung. Der ist über einen langen Zeitraum abgetaucht und nicht erreichbar. Oktober 2023: Poststraße in Bremerhaven, tagelang kein Wasser! Die Schulden hat der Vermieter. Am Wollepark in Delmenhorst, April 2017: 350 Mieter:innen stehen überraschend ohne Wasser da. Die Eigentümergemeinschaft hat Schulden beim Versorger von 180 000 Euro. Das Gericht muss im Folgenden die Sperre untersagen.

Bundesweit, liebe Kolleginnen und Kollegen, lassen sich vor allem in Großstädten solche Beispiele finden. Weitere Beispiele sind die Schrottimmobilien wie das Koschnick-Haus, was aber bei Weitem nicht das einzige ist, die negativ in das Stadtbild hineinstrahlen und die Quartiersentwicklung negativ beeinflussen.

Auch die Fehlnutzung von Monteurswohnungen ist benannt worden. Beim Leerstand wurden laut Baubehörde in den letzten zwei, drei Jahren 50 leer stehende Wohnungen in Bremen dem Wohnungsmarkt wieder zugeführt,

und bei einem, ich glaube, Herr Voigt hat das gesagt: Das ist richtig, nicht alle dieser Konstellationen sind gleich, und nicht alle Hintergründe sind spekulativer Art. Es gibt unterschiedliche Konstellationen, teilweise gibt es verworrene Eigentumsverhältnisse, zum Beispiel dadurch, dass es viele Eigentümer sind. Teilweise gibt es unzuverlässige Verwaltungen – genau das beides war das Problem in der Robinsbalje –, teilweise sind es aber auch Eigentümer, und auch davor kann man die Augen nicht verschließen, die bloß Profit aus der Immobilie herausziehen wollen, aber keine Verantwortung für die Mieter:innen übernehmen und für die Immobilie auch nicht. Genau das war der Fall im Grünenweg. Teilweise haben wir auch einen absichtlichen Leerstand aus Gründen, weil man die Markteffekte der Preissteigerungen mitnehmen will. Auch das haben wir in Bremen schon erlebt und erleben es immer noch.

Solche verantwortungslosen und auch teilweise bis hin zu betrügerischen Vermieter:innen sind in erster Linie ein Problem für die Mietenden, sie sind aber auch ein Problem für die Quartiere. Die Mietenden selbst haben häufig wenig Ressourcen, können sich keinen Anwalt leisten, haben vielleicht keine Kenntnisse über ihre Rechte oder über das System, haben vielleicht keine Sprachkenntnisse und können sich auch nicht aussuchen, wo sie wohnen, sind aufgrund der Wohnungsknappheit also auf den Wohnraum angewiesen. Das ist aber auch ein Problem für die Quartiere an sich, weil solche Immobilien und solche Wohnverhältnisse und die Schrottimmobilien insbesondere negativ in das Quartier ausstrahlen und dadurch auch Negativspiralen auslösen, und deshalb wollen wir als Stadt und auch über unsere städtischen Wohnungsgesellschaften weitere Instrumente erreichen.

Herr Yazıcı, wenn Sie jetzt sagen – -. Sie haben so ein bisschen so ein Bild gezeichnet mit großer Aufregung, als wäre seit der Mitteilung des Senats damals nichts passiert. Das ist ja mitnichten der Fall, und das wissen Sie auch selbst. Natürlich sind wir in den letzten Jahren nicht tatenlos geblieben. Ich habe ein paar der Maßnahmen seitens der Verwaltung aufgeführt: Es ist nicht selbstverständlich, dass eine Verwaltung den Mieterinnen elektrische Heizlüfter zur Verfügung stellt. Es ist nicht selbstverständlich, dass man so in der Form und in der Art und Weise unterstützend einspringt, und wir sind auch gesetzgeberisch tätig geworden. Wir haben hier im Mai letzten Jahres erst noch das Wohnungsaufsichtsgesetz ergänzt und die Möglichkeit der treuhänderischen Verwaltung eingeführt, und genau das beugt ja solchen

menschenunwürdigen Wohnbedingungen vor beziehungsweise soll ihnen vorbeugen.

Wir haben § 7 im Wohnungsaufsichtsgesetz, der beinhaltet, dass die Behörde, die Wohnungsaufsicht, eine Wohnung für unbewohnbar erklären kann und die Mieterinnen und Mieter auf Kosten des Vermieters anderweitig unterbringen kann. Das ist ein sehr weitgehendes Instrument. Es gibt weitere Instrumente: Es gibt in § 9 Wohnungsaufsichtsgesetz die Ersatzvornahme, mit der die öffentliche Hand die Schulden beim Versorger begleichen kann, um die Sperre aufzuheben und dies dann dem Eigentümer in Rechnung stellen kann.

(Glocke)

Ich komme gleich zum Schluss! Wir haben auch, weil in der Robinsbalje die Sperre der Behörde über die Zeitung bekannt geworden ist, eine Meldepflicht eingeführt, wonach die Versorger Sperrandrohungen auch der Behörde melden müssen. All diese Instrumente haben wir im Wohnungsaufsichtsgesetz, aber noch nicht im Wohnraumschutzgesetz. Genau da wollen wir jetzt tätig werden, ich gehe noch einmal im Detail in einer zweiten Runde darauf ein. – Danke schön!

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

Vizepräsidentin Sahhanim Görgü-Philipp: Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Piet Leidreiter.

Abgeordneter Piet Leidreiter (Bündnis Deutschland): Sehr geehrte Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Im Nachhinein ärgerliche Entscheidungen gab es in der Vergangenheit leider einige. Was meine ich? Es wurden nach einer Orientierung an demografischen Faktoren in diesem Jahrtausend in Bremen Schulen geschlossen und Wohnraum verkauft oder gar abgerissen, was sich als Fehler erwies. Es gab Verkäufe, hier nenne ich exemplarisch die Grohner Düne. Einige Jahre später soll die Grohner Düne mit riesiger Preissteigerungsrate zurückgekauft werden. Die Verhandlungen laufen mit der zyprischen Gesellschaft, die das Gebäude jetzt verwaltet. Kommt es zu einer Einigung, kann sich einmal mehr in dieser Stadt ein Investor über ein Geschenk freuen, weil die regierende Koalition nicht vorausschauend geplant hat.

Wir sehen, um es klar zu sagen, im Übrigen keineswegs immer nur die Schuld bei den Eigentümern der Immobilien, wenn diese zu Problemfällen werden. Ich möchte einmal von Wohlers Eichen in Oslebshausen berichten, das ist ein großer Gebäudekomplex: Hier sehen die Außenanlagen draußen wirklich nicht schön aus, ich habe mir das angesehen. Eine Sanierung würde keineswegs bedeuten, dass es sich plötzlich um eine Vorzeigeimmobilie handelt, denn nach einer gewissen Zeit würde es dort genauso aussehen, wie es jetzt ist, das sagten mir einige Bewohner, und das habe ich jetzt von mehreren Seiten bestätigt bekommen. Da wird eben nicht auf Ordnung und Sauberkeit geachtet, da wird der Müll teilweise aus dem Fenster geworfen, und auch, wenn man diese Immobilie sanieren würde, wäre es schwierig, diesen Zustand zu erhalten.

Gute Ideen wurden und werden von Ihnen, sehr geehrte Damen und Herren, ignoriert, wenn sie nicht aus den eigenen Reihen der Regierungskoalition kommen. Vor einigen Jahren hat die Opposition vorgeschlagen, stadteigene Immobilien unter gewissen strengen Auflagen zu verschenken. Da eine Sanierung viel Geld kostet, das wir nicht haben, sind neue Wege wie dieser bedenkenswert. Es könnte auch darüber nachgedacht werden, die Mietpreisbindung für spezielle Immobilien, wo sie eigentlich ausgelaufen wäre, zu verlängern, aber das muss natürlich gegen Entgelt gemacht werden, sonst wäre es Enteignung.

(Beifall Bündnis Deutschland)

Das hätte zur Folge, dass Mieter ohne größere Einkommen weiter in diesen Immobilien wohnen bleiben könnten. Nehmen Sie diese Vorschläge bitte bei Ihren Gedanken mit auf!

Aufgrund der Mehrheiten in dieser Bürgerschaft ist uns allen bewusst, dass dieser Antrag der Regierungskoalition angenommen wird. Wir als Opposition drängen allerdings darauf, dass Folgendes gewährleistet sein muss: Schaffen Sie bitte nicht, wie in vergleichbaren Fällen üblich, nun neue gut dotierte Jobs für Genossinnen und Genossen oder Vertreter von LINKEN und Grünen. Die Arbeiten, die durch den Beschluss anstehen, müssen von der jetzigen Verwaltung geschafft werden. Dort gibt es genügend kompetente Leute. Das wird leider häufig vergessen.

Vielleicht haben auch Sie kürzlich die Presseberichte verfolgt und hier vor allem die Kommentare. Es gibt Äußerungen von Menschen im Internet, das wissen wir alle, wo man einfach nur den Kopf schütteln muss, aber es wurde

mehrfach Folgendes angemerkt: Es wird vermutet, dass es um die Beschaffung von Versorgungsposten geht. Sie mögen nun mit dem Kopf schütteln, sehr geehrte Damen und Herren von der Koalition, aber wenn Sie ehrlich sind, wissen Sie genau, dass es derartige Fälle in der Vergangenheit gegeben hat, und hier müssen wir durch hochgradige Transparenz den Bürgern dieses Gefühl nehmen. Sorgen Sie für Transparenz, wenn Sie diese Taskforce aufstellen, die Posten vergeben, nicht, dass dieses Gefühl der Bürger verstärkt wird!

Lassen Sie mich zum Abschluss noch eine Bemerkung zum Thema Ressourcen machen, die sich besser vernetzen müssen. Letztes Beispiel für die fehlende Vernetzung ist die erteilte Baugenehmigung für – jetzt kommt es! – das Borgfelder Landhaus, das wissen Sie alle, das als Flüchtlingsunterkunft gebaut werden soll. Da wurde eine Baugenehmigung erteilt, und nach der Erteilung der Baugenehmigung fällt plötzlich auf, dass sie aus möglichen Hochwasserschutzgründen nicht wie geplant umgesetzt werden kann. Es wäre nicht das erste Mal, dass etwas auf dem Papier gut aussieht, aber letztendlich nicht, wie angedacht, trotz gefasster Beschlüsse umgesetzt wird. – Sehr geehrte Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen, vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

(Beifall Bündnis Deutschland)

Vizepräsidentin Sahhanim Görgü-Philipp: Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Falk-Constantin Wagner.

Abgeordneter Falk-Constantin Wagner (SPD): Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Das höchste Lob, das man für einen Antrag einer Koalition, glaube ich, von der Opposition bekommen kann, ist, wenn gesagt wird, na ja, es ist eigentlich inhaltlich alles richtig, aber darauf hätte ja auch einmal jemand früher kommen können.

(Zuruf: Das ist richtig! – Beifall SPD, Bündnis 90/Die Grünen, DIE LINKE)

Ja, das stimmt: Darauf hätte auch einmal jemand früher kommen können. Das ist wie beim Ei des Kolumbus: Das hätten wir doch auch gekonnt. Ja, das haben Sie aber nicht! So ist es ein bisschen das Schicksal vielleicht jeder richtigen Idee: Irgendjemand hätte sie auch früher haben können. Wir sind ganz froh, sie jetzt an dieser Stelle gehabt zu haben, wir finden sie auch nach wie vor richtig. Schwierig wird es, finde ich, dann, wenn die

Vorstellung im Raum steht, und außerdem ist das ja auch alles total einfach, das kann ja jeder.

Ich sage Ihnen einmal etwas: Das Land Nordrhein-Westfalen, ein Bundesland mit 17 Millionen Einwohnern und einer sehr viel größeren Verwaltung, als wir sie hier haben, hat ein Landesmodellprojekt aufgelegt. Sie haben mit hohem Aufwand elf Kommunen in Nordrhein-Westfalen ausgewählt – die konnten sich darauf bewerben –, unter Begleitung des Bauministeriums Vorhaben zu erproben, Best-Practice-Beispiele zu sammeln, wie man mit diesem Problem, wie man mit den Problemimmobilien am besten umgehen kann, um dann diese Best-Practice-Beispiele mit einer wissenschaftlichen Auswertung allen zur Verfügung zu stellen, damit die Kommunen in der Lage sind, mit diesen komplexen Problemen überhaupt umzugehen. Das macht das 17-Millionen-Einwohner-Bundesland Nordrhein-Westfalen zur Unterstützung seiner Kommunen.

Wir machen das als 570 000-Einwohner-Kommune allein, liebe Kolleginnen und Kollegen, und wenn man da auf den Trichter kommt, das kann ja jeder: Ich bin ein Freund selbstbewusster Reden, gar kein Problem, aber vorsichtig, wie groß die Schuhe sind, die man sich anzieht! Man könnte erleben, dass man den Arbeitsaufwand ein klein wenig unterschätzt hat, den die Kolleginnen und Kollegen da machen.

Ähnlich sieht es auf Bundesebene aus, Frau Menzel hat es erwähnt: Es gibt einen Leitfaden zum Umgang mit Problemimmobilien des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung. Auch der soll Kommunen dabei helfen, mit diesem Problem klarzukommen, sich überhaupt einen Überblick über die Rechtskreise zu verschaffen. Darf ich Sie einmal etwas fragen, was ganz einfach ist, Herr Yazıcı, weil Sie es ja vorgetragen haben? Was glauben Sie, wie viele Seiten dieser Leitfaden hat? Es ist ein Leitfaden, also man sollte davon ausgehen, er hat 20 Seiten. Er hat 120 Seiten, damit Kommunen sich schlaumachen können, wie man mit diesen Vorhaben umgehen kann.

Wie wir in Bremen damit umgehen, ist auch ein Ergebnis – -. Ich finde auch die Gesetzgebung dazu nicht schlecht, das sage ich offen, aber es ist auch ein Ergebnis sehr engagierter Einzelleistungen. An all diejenigen, die heute hier vorgetragen haben, es geht hier ja um Personalaufblähung, Abteilungen, Heerscharen, was auch immer, darf ich Sie einmal fragen: Was glauben Sie denn, werte Kollegen, die das vorgetragen haben, wie viele

Kolleginnen und Kollegen wir beim Ordnungsamt haben, die die Wohnungsaufsicht ausführen? Was glauben Sie, wie viele das sind?

(Abgeordneter Oğuzhan Yazıcı [CDU]: Eine!)

Bitte?

(Abgeordneter Oğuzhan Yazıcı [CDU]: Eine!)

Herr Yazıcı weiß es, er ist gut informiert. Es ist eine Person, liebe Kolleginnen und Kollegen, es ist eine sehr engagierte Person beim Ordnungsamt, die dafür sorgt, dass Fälle menschenunwürdiger Wohnbedingungen in Bremen so konsequent geahndet werden, wie sie geahndet werden. Da ist es, finde ich, an der Stelle, bevor man ohne Kenntnis der Sachlage faktenschwach, aber meinungsstark hier davon schwadroniert, dass hier Personal aufgebläht und am besten auch noch irgendwelche Freunde versorgt werden sollen, besser, wenn man sich einfach einmal vorher informiert. Dann wäre man zu dem Schluss gekommen, dass den wenigen Kolleginnen und Kollegen – in dem Fall beim Ordnungsamt dem einen Kollegen – für die engagierte Arbeit sehr herzlich zu danken ist.

(Beifall SPD, Bündnis 90/Die Grünen – Zurufe Abgeordneter Piet Leidreiter [Bündnis Deutschland] und Abgeordneter Dr. Marcel Schröder [FDP])

Ich möchte gern noch die berechtigte Frage beantworten, die Herr Voigt gestellt hat, die immer wieder lautete: Es gibt ja Fälle, in denen läuft es ganz wunderbar, und Fälle, in denen sich die Frage stellt, wieso macht die Behörde das nicht? Weil es Fälle gibt, in denen ist einheitlich eine Stelle zuständig – das Ordnungsamt zum Beispiel. So ist das im Fall der Wohnungen über dem Stubu, und dann haben wir einen sehr schlanken Ablauf mit einer klaren Gesetzesgrundlage und zupackenden Mitarbeitern. Warum macht die Behörde das an anderen Stellen nicht, die wir heute aufgezählt haben? Weil es die Behörde nicht gibt, sondern weil ganz viele gleichzeitig zuständig sind! Deshalb ist es richtig, die Taskforce einzurichten, und deshalb ist es richtig, systematisch behördenübergreifend zu arbeiten.

Wir sind, das sage ich nicht ohne Stolz, in Bremen gut. Wir sind gut aufgestellt. Wenn Sie jetzt nach Osterholz-Scharmbeck schauen, haben wir in der Zeitung gelesen, dass da die Pleite der Omega-Gruppe dafür gesorgt

hat, dass da wieder Menschen ohne Heizung und Wasser dastehen. Denen kann in Niedersachsen nicht so schnell geholfen werden wie bei uns. Bei uns hätte das Ordnungsamt das innerhalb von zwei Tagen geregelt. Das liegt aber auch an all dem, was wir aufgebaut haben. Dass wir gut sind, heißt aber nicht, dass wir gut beraten wären, nicht noch besser werden zu wollen.

(Glocke)

Das müssen wir weiter tun. Das wird auch eine Daueraufgabe, die wird auch nicht enden, ich glaube aber, dass wir auf dem guten Weg, den wir gehen, einen weiteren sehr guten Schritt gehen, wenn wir gemeinsam diesen Antrag beschließen. – Vielen Dank!

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

Vizepräsidentin Sahhanim Görgü-Philipp: Als nächste Rednerin hat das Wort die Abgeordnete Sofia Leonidakis.

Abgeordnete Sofia Leonidakis (DIE LINKE): Sehr geehrte Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Es ist schon sehr vieles gesagt. Ich wollte noch einmal ganz kurz auf den Prüfauftrag eingehen, der gerade vom Kollegen Yazıcı moniert wurde! Ich habe in meinem ersten Redebeitrag die Fülle an rechtlichen Instrumenten aufgeführt, die im Wohnungsaufsichtsgesetz enthalten sind und die wir hier sukzessive auch ergänzt und ausgeweitet haben. So viele Instrumente gibt das Wohnraumschutzgesetz nicht her, und deswegen finde ich diesen Prüfauftrag genau richtig.

Nichtsdestotrotz muss man natürlich schauen, welche Folgen hätte zum Beispiel eine treuhänderische Verwaltung und unter der treuhänderischen Verwaltung eine Sanierung einer Schrottimmoblie, denn wenn eine Eigentümerstruktur so aussieht, dass die Eigentümerin oder der Eigentümer unzuverlässig ist und die Immobilie deswegen verrotten lässt, dann ist natürlich fraglich, ob es Sinn macht, die Immobilie in treuhänderischer Verwaltung zu sanieren, wenn absehbar ist, dass man hinterher das Geld von dem Eigentümer oder den Eigentümern nicht wiederbekommt. Insofern muss man da schon genau hinsehen, denn es kann nicht sein, dass man verantwortungslosen Immobilieneigentümer:innen durch eine treuhänderische Verwaltung unter die Arme greift und eine Wertsteigerung der Immobilie vornimmt und die Ausgaben dafür noch nicht einmal

wiederbekommt. Das wäre tatsächlich nicht im Sinne der öffentlichen Hand und der Allgemeinheit. Nichtsdestotrotz wollen wir diese rechtliche Möglichkeit oder die Prüfung dessen, ob das geschaffen werden kann und ob das zielführend ist.

Ich habe so ein bisschen damit gerechnet, dass die CDU- und die FDP-Fraktion das ansprechen, was wir auch stehen haben mit der Nutzung des § 85 folgende Baugesetzbuch. Das haben Sie nicht gemacht, weil Sie die Verfassung kennen und dort auch den Artikel, dass Eigentum verpflichtet. Das finde ich super,

(Abgeordneter Frank Imhoff [CDU]: Warum sollten wir das nicht kennen?)

denn natürlich ist es in solchen Fällen auch eine Frage: Wenn mehrere Eigentümer oder ein Eigentümer eine Immobilie dauerhaft, ich sage einmal, verrotten lässt, dann muss man sich irgendwann auch überlegen, wenn alle anderen Instrumente und Mittel ausgeschöpft sind, ob man tatsächlich auch diesen Enteignungsparagrafen aus dem Baugesetzbuch nutzt. Das ist in unserem Antrag auch im Prüfauftrag enthalten, und ich möchte hinzufügen, wenn das vom Bündnis Deutschland quasi als verfassungsfeindlich dargestellt wird, dann haben Sie erstens die Verfassung offensichtlich nicht gelesen,

(Abgeordneter Piet Leidreiter [Bündnis Deutschland]: Jetzt bin ich gespannt!)

und zweitens, wenn Sie etwas falsch finden, dann zeigt mir das, dass wir auf dem richtigen Weg sind.

(Beifall DIE LINKE – Abgeordneter Piet Leidreiter [Bündnis Deutschland]: Die verstehen nur Sie, die Logik!)

Die zuständige Bauministerin – übrigens CDU-Mitglied aus Nordrhein-Westfalen – hat sich im Sommer letzten Jahres genau so eine Schrottimmobilie, in der das Wasser an den Wänden herunterläuft,

(Zuruf Abgeordneter Simon Zeimke [CDU])

angeschaut und besichtigt, in Duisburg – oder nein, Dortmund war es! –, und sie hat danach auch gesagt, entsprechend gibt es auch Tätigkeiten in Nordrhein-Westfalen, wo natürlich in den Großstädten auch ein ähnliches –
-.

(Zuruf Abgeordnete Theresa Gröninger [CDU])

Ja, das weiß ich! Genau, deswegen wollen wir ja tätig werden! Die CDU-Ministerin hat sich nach der Besichtigung dieser Schrottimmoblie ganz klar dafür ausgesprochen – es gibt eine Reportage von „Report Mainz“, die kann ich nur empfehlen! –, wenn alle anderen Mittel ausgeschöpft seien und sich an dem Wohnungsbestand nichts verbessern ließe, dann müsste man auch die Enteignung prüfen. Eine Stadt sollte die Möglichkeit haben zu sagen – Zitat: „Dieser Eigentümer ist kein redlicher Eigentümer, und er ist eben nicht vom Schutzbereich des Grundgesetzes umfasst.“ Das ist von der zuständigen Bauministerin aus Nordrhein-Westfalen.

Ich glaube aber, dass man nicht nur die rechtlichen Möglichkeiten erweitern sollte und natürlich auch nutzen sollte, wobei ich auch dazusagen muss, allein, dass so ein Instrument vorhanden ist – die Verfassung sieht es vor, das Baugesetzbuch sieht es vor, das Wohnungsaufsichtsgesetz sieht es vor, das Wohnraumschutzgesetz wird möglicherweise bald erweitert –, das Vorhandensein der rechtlichen Möglichkeiten heißt nicht, dass man sie in jedem Fall anwendet. In Hamburg wurde die treuhänderische Verwaltung einmal angewendet, aber das Vorhandensein solcher Möglichkeiten kann natürlich auch eine disziplinierende Wirkung auf die Wohnungseigentümer haben, die ihrer Verantwortung nicht gerecht werden, denn natürlich ist das Ziel des Gesetzgebers und des Senats auch, dass die Eigentümer und Eigentümerinnen ihrer auch verfassungsrechtlichen Verantwortung wieder gerecht werden. Dahin wollen wir sie bringen. Alles andere sind nur Instrumente, die sozusagen dann einspringen müssen, wenn alles andere nicht hilft.

(Abgeordneter Frank Imhoff [CDU]: Aber es löst die Wohnungsnot nicht!)

Jenseits der Gesetzgebung möchte ich aber auch noch einmal sagen: Dass hier die vorgesehene Taskforce als Verwaltungsposten diffamiert wird, finde ich, ist wirklich abgesehen davon, dass es der Lage nicht gerecht wird, auch eine Diffamierung der Arbeit, die bisher in diesem Bereich getätigt wurde. Mein Kollege Wagner ist darauf eingegangen, von wie wenig Personal da auch wie viel geleistet wurde, gerade in diesen Akutfällen, die bisher vorgekommen sind.

(Glocke)

Ich glaube, dass den bisherigen Zuständigen in der Wohnungsaufsicht und in der Behörde unser aller Dank gebührt, und ich glaube, dass es eine sehr gute Maßnahme ist, da auch eine ressortübergreifende Taskforce zu schaffen. Darüber hinaus ist zu der Quartiersentwicklungsgesellschaft schon viel gesagt worden, das muss ich jetzt nicht ergänzen, aber wir werden natürlich auch über die Praxis unserer Wohnungsbaugesellschaften tätig. – Vielen Dank!

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

Vizepräsidentin Sahhanim Görgü-Philipp: Weitere Wortmeldungen aus den Reihen der Abgeordneten liegen nicht vor.

Als nächster Redner hat das Wort Herr Staatsrat Olaf Bull.

Staatsrat Olaf Bull: Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren! Ich freue mich sehr über die weitgehend einmütige Haltung der Bürgerschaft, dass wir effizienter gegen Problemimmobilien vorgehen wollen, und das werden wir auch tun. Ich möchte den Spott von Herrn Yazıcı, ich habe auch geschmunzelt, muss ich sagen, aber ich muss ihn zurückweisen, er ist einfach nicht angebracht. Wir haben einfach nicht Mitarbeiter in Mannschaftsstärke, die sich bislang um dieses Thema kümmern konnten, und diese Menge der Mitarbeiter wird auch nicht mehr. Insofern: Ihr Spott geht da ein bisschen fehl.

Ich habe auch in der Debatte wahrgenommen, Herr Leidreiter und Herr Voigt – Frau Leonidakis hat das eben schon ein bisschen erwidert –: Es ist der Vorhalt zu spüren, dass wir quasi die Eigentumsfreiheit ein bisschen attackieren mit diesem Gesetz, und das müssen wir entschieden zurückweisen, denn unser Gesetz konnte überhaupt noch nicht erfolgreich beklagt werden, und das ist sehr differenziert und wird auch differenziert angewendet. Insofern, Ihre Kritik geht fehl.

(Beifall SPD, DIE LINKE)

Heute in der Debatte haben wir doch einen sehr weitgehenden Konsens hier in der Bürgerschaft gespürt: Wenn es um die Verbesserung der Lebens- und Wohnqualität geht, sind wir uns alle weitgehend einig.

Ich möchte noch einmal zum Wohnungsaufsichtsgesetz zurückkommen und die Historie bemühen! Dieses Gesetz wurde zunächst – Frau Dr. Schaefer mag es mir nachsehen! – als Kind in der Mutterbehörde, erst SKUMS, im

Bauressort nicht so richtig angenommen. Dann haben wir dieses Themenfeld beim Innenressort übernommen und aufgepäppelt in einer Koordinierungsstelle. Das hört sich nach ganz vielen Mitarbeitern an, aber wir wissen, es sind nicht einmal eine Handvoll, eher weniger.

Der Ordnungsdienst war es dann im Wesentlichen, der sich dieses Themas angenommen hat, weil er sich draußen in unserer Stadt bewegt und nah dran ist an den Gebäuden und dort alles aufnehmen kann. Wir haben dann, das wurde schon in Teilen erwähnt, einige Blitzlichter gesetzt mit der Wohnungsaufsicht: Oslebshäuser Heerstraße, Robinsbalje, Grünenweg/Stubu – hier haben wir in der Bürgerschaft diskutiert und das Gesetz danach noch einmal angefasst –, aber auch das Thema Neuwieder Straße wurde heute, glaube ich, noch gar nicht erwähnt, das sich ja sehr fabelhaft aufgelöst hat, quasi durch den Aufkauf durch die GEWOBA.

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

Herr Yazıcı, der Vorwurf war, wir haben keine gute Bilanz. Dem halte ich entgegen, wir haben im Geschäftsjahr 2023 110 Meldungen an die Wohnungsaufsicht bekommen, und all diese Objekte wurden vor Ort kontrolliert, kein Hinweis ist liegen geblieben.

Ich darf mich als Staatsrat heute mit der Verwaltungsbrille ein bisschen auf das Thema richten, und da kann ich an mein Studium der Verwaltungswissenschaften anschließen. Mein Kollege Baumheier, mit dem ich jetzt kooperieren soll, und ich haben in Konstanz Verwaltungswissenschaften studiert, und wenn man das Thema aus dieser Sicht betrachtet: Gemeinsame Verwaltungseinheiten, wie wir sie hier nach dem Vorbild Bremerhavens und anderer Städte aufbauen, sind eine echte Herausforderung für Verwaltung, wenn nicht sogar eine kleine Sensation, denn was hier geschieht, ist nicht weniger, als dass zwei fachlich zuständige Mitglieder des Senats ihre meistens beste Waffe, ihr rares Personal, zusammenschweißen, und das, ohne dass eine Legitimationslücke entsteht oder dass Verantwortung in irgendeiner Weise diffundiert. Die Verantwortung wächst in diesem Fall sogar, und wir nehmen sie an.

Die Taskforce, die wir jetzt bilden, wird zu einem Anwendungsfall der sogenannten agilen Verwaltung, und das ist eben ganz im Gegensatz zu der tradierten Behördenarbeit, die Sie mit Bürokratiekritik hier ins Auge fassen, die ja häufig in sehr starren und parallelen Säulen erfolgt. Das überwinden

wird jetzt gerade. Der Vorteil dabei liegt auf der Hand: Behörden mit verschiedenen rechtlichen Instrumenten – im Kern Baurecht und Ordnungsrecht –

(Abgeordneter Dr. Oğuzhan Yazıcı [CDU]: Ich bekomme eine Gänsehaut!)

können ihre Mittel, das heißt, ihre Ermächtigungsgrundlage, strategisch auswählen. Bisher denken und agieren alle Einheiten nur im Rahmen ihrer eigenen Zuständigkeiten. Wenn man mit den eigenen Instrumenten ans Ende kommt, dann war häufig Ende der Prüfung angesagt. Oftmals sind aber schlechte Wohnverhältnisse nur der Einstieg, wie zum Beispiel bei Schimmel in einer Monteursunterkunft, und dann ist es erforderlich, zweckfremde Nutzungen abzustellen oder die Zuweisung neuer Bewohnerinnen zu unterbinden.

Gleichzeitig muss oftmals geprüft werden, ob der Eigentümer mit Hilfsangeboten zur Verbesserung der Situation gebracht werden kann oder mithilfe von Wohnungsbaugesellschaften ein Eigentümerwechsel erfolgen kann. Die ganze Bandbreite dieser verfügbaren rechtlichen Instrumente muss also strategisch zum Einsatz gebracht werden, am besten gesteuert aus einer Hand, und dies wird nun der Taskforce übertragen.

Neben dieser Zusammenarbeit der Eingriffsverwaltung muss es aber auch darum gehen, den Bereich der Stadtentwicklung und die städtischen Wohnungsbaugesellschaften mit ins Spiel zu bringen, wie es im Antrag auch vorgesehen ist, und ich darf Ihnen heute verraten: Das Baurecht wird dem Senat in Kürze einen Vorschlag unterbreiten, wie in anderen Städten einer städtischen Wohnungsbaugesellschaft die Aufgabe zu übertragen, in geeigneten Fällen als Quartiersentwicklungsgesellschaft sowohl beim Einwerben von Fördermitteln als auch im Hinblick auf die Übernahme und Sanierung von Immobilien nach Ausübung des Vorkaufsrechts tätig zu werden.

(Beifall SPD, Bündnis 90/Die Grünen)

Auf diese Weise kann dann sichergestellt werden, dass die Instrumente der städtebaulichen Gebote, der Handlungsmöglichkeiten im Rahmen von städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen sowie Vorkaufsrechte zielführend eingesetzt werden können, und wir sollten uns jetzt gemeinsam auf Wiedervorlage legen, wenn dieser Stubu-Komplex, wenn der Komplex am

Grünenweg irgendwann einmal auf dem Markt ist, dann sollte Bremen ganz stark darüber nachdenken, sich dieses Objekt zu sichern.

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

Ich fasse zusammen: Das Bauressort und das Innenressort übernehmen gemeinsam Verantwortung. Das Innenressort ist bereit, in der Taskforce die Führung zu übernehmen und sie zum Wohle unserer Stadt- und Ortsteile zum Fliegen zu bringen. Wir fühlen uns durch den Antrag heute bestärkt, und wir werden dieses Thema Bündelung in der Verwaltung bei Aufgabenbewältigung noch weiter vorantreiben. Wir werden in Kürze hoffentlich mit einem weiteren Thema auf Sie zukommen, wenn wir zum Beispiel die Aufgabenbereiche Glücksspiel und Spielhallen zusammenlegen können, und Sie werden von diesen Themen immer wieder von uns hören. – Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit!

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

Vizepräsidentin Sahhanim Görgü-Philipp: Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor.

Die Beratung ist geschlossen.

Wir kommen zur Abstimmung.

Hier ist getrennte Abstimmung beantragt.

Zuerst lasse ich über die Ziffern 1, 2 und 6 abstimmen.

Wer den Ziffern 1, 2 und 6 seine Zustimmung geben möchte, den bitte ich um das Handzeichen.

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

Ich bitte um die Gegenprobe.

(Dagegen: FDP)

Stimmenthaltungen?

Ich stelle fest, die Stadtbürgerschaft stimmt den Ziffern 1, 2 und 6 zu.

Nun lasse ich über die restlichen Ziffern abstimmen.

Wer den restlichen Ziffern seine Zustimmung geben möchte, den bitte ich um das Handzeichen.

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

Ich bitte um die Gegenprobe.

(Dagegen: Bündnis Deutschland, FDP)

Stimmenthaltungen?

Ich stelle fest, die Stadtbürgerschaft stimmt den restlichen Ziffern zu.

**Falschparker:innen auf Gleisen, Busspuren, Haltestellen:
mehr Kompetenzen für die BSAG!
Antrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, DIE LINKE
und der SPD
vom 7. Februar 2024
(Drucksache [21/119 S](#))**

Dazu als Vertreter des Senats Herr Staatsrat Dr. Ralph Baumheier.

Die Beratung ist eröffnet.

Als erster Redner hat das Wort der Abgeordnete Ralph Saxe.

Abgeordneter Ralph Saxe (Bündnis 90/Die Grünen): Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Möglicherweise ist das die Debatte 2.0, die hätte man schon früher führen können. – Ich finde, wir machen das ziemlich früh, und es ist genau der richtige Zeitpunkt, weil es bisher nur wenige Beispiele in Deutschland gibt, dass nämlich die Verkehrsbetriebe direkt Abschleppen von Fahrzeugen einleiten können, ohne den Umweg über Polizei oder Ordnungsamt zu gehen. Dabei muss etwas geprüft werden, das wird wahrscheinlich gleich auch eine Kritik sein, dass wir wieder einmal nur prüfen. Das ist aber nicht so trivial, wenn man hier Hoheitsrechte überträgt, das werde ich auch noch weiter ausführen. Auch, wie man es mit der Zahlung organisiert und wie man auch die Mitarbeiterinnen in die Lage versetzt, dass sie diese hoheitliche Aufgabe übernehmen können, ist ebenfalls nicht trivial.

Das Problem ist groß. Wir haben – das hat ja eine Kleine Anfrage der LINKEN ergeben – 855 Fahrzeuge, die in zwei Jahren die Straßenbahnschienen blockiert haben. Das ist die Spitze des Eisbergs, denn das kennen Sie wahrscheinlich auch aus Ihrem Umfeld, dass es oft mal so ist, dass da jemand auf den Straßenbahnschienen parkt und Brötchen holt oder sich bei mir vor dem Laden ein Eis gönnt, und dann kommt die Straßenbahn, und dann verschwindet der Delinquent in dem Fall schnell, ohne dass es irgendwie aktenkundig geworden ist.

(Vizepräsidentin Christine Schnittker übernimmt den Vorsitz.)

855 Fahrzeuge, das ist eine Ansage. Die bleiben da auch nicht kurz. Die längste Blockade, die es dabei gegeben hat, war zweieinhalb Stunden lang. Man kann sich also vorstellen, dass es diese Staus, die da entstehen, und diese Störungen im Betriebsverlauf erstens regelmäßig gibt und dass sie ausgesprochen ärgerlich sind, sowohl für die Verkehrswende, weil Straßenbahnen dann eben nicht pünktlich und zuverlässig fahren können, und die Staus sind, glaube ich, auch eine Nebenwirkung, die wir nicht haben wollen.

Jetzt geht es uns darum, dafür wirklich eine rechtssichere Lösung zu finden. Dafür gibt es zwei Beispiele: Das eine ist Magdeburg, das andere ist Berlin. Wir haben hier in dem Antragstext noch Berlin erwähnt. Da hat sich insofern etwas verändert, als Berlin zum 1. Januar 2024 eingesehen hat, dass das mit den Abschleppwagen wohl doch nicht so eine gute Idee war. Die hatten da irgendwie 40 Leute laufen und mehrere Abschleppwagen. Das war nicht wirtschaftlich, und aus dem Grund ist Berlin dann zu der Lösung übergegangen, die wir gleich vorgeschlagen haben, nämlich zu sagen, die BSAG in dem Fall beauftragt Abschleppunternehmen, das für sie zu erledigen. Das ist auch bei der Anzahl der Fälle, die wir so im Monat haben – das sind so 30 bis 50 Fälle dieser Art – auch wirtschaftlich gar nicht anders zu betreiben.

Von daher waren wir da, glaube ich, gleich auf dem richtigen Weg, dass wir das so vorgeschlagen haben, wie es auch Magdeburg macht. Magdeburg macht das schon seit 2020 so. Sie haben sich darüber viele Gedanken gemacht, und die Verkehrsmeister dort – Verkehrsmeister haben wir auch bei uns bei der BSAG – können Abschleppvorgänge selbst auslösen, und dafür werden sie, das wusste und kannte ich vorher nicht, zu Ehrenbeamten ernannt. Das hört sich gut an. Es führt dazu, dass die dann Beweissicherung vor Ort machen können, dass sie besonders geschult werden und dann

eben auch das Ordnungswidrigkeitenverfahren einleiten können, das dann aber natürlich durch das Ortsamt ausgeführt wird. Das heißt, der weitere Vollzug muss dann woanders organisiert werden.

Es ist da auch so: Wenn das Abschleppfahrzeug gerufen wird – -. Also man stellt fest, da ist ein Fahrzeug auf den Schienen, und die BSAG oder der Verkehrsmeister, der dann in dem Fall ein Ehrenbeamter ist, ruft dann einen Abschleppwagen. Schon in dem Moment, wo das ausgelöst wird, wird die Sache zahlungspflichtig und das wird dann etwas teurer für denjenigen, der da den geordneten Betriebsablauf gestört hat.

Ich denke, das ist ein wirklich gutes Vorhaben, das wir hier machen. Das ist ein Vorhaben, was dem öffentlichen Nahverkehr nutzen wird. Wir haben natürlich ausgiebig mit der BSAG gesprochen, ich habe dazu mehrere Gespräche mit Herrn Harder gehabt. Die BSAG findet, dass das so genau der richtige Weg ist. Diesen Weg schlagen wir Ihnen jetzt vor, und wir würden uns über eine breite Unterstützung freuen, und wir erkennen an, dass wir vielleicht auch schon ein halbes Jahr vorher die Idee hätten haben können, aber besser jetzt als gar nicht. – Vielen Dank!

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

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Als nächste Rednerin hat das Wort die Abgeordnete Anja Schiemann.

Abgeordnete Anja Schiemann (SPD): Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren! Herr Saxe hat es eben schon geschildert: Ein- bis zweimal am Tag blockieren falsch geparkte Autos, Busse und Bahnen in Bremen die Schienen, den Bahnverkehr, den Busverkehr. In den vergangenen Jahren 2021 und 2022 gab es für die Bremer Straßenbahnen und Busse in 855 Fällen aufgrund rücksichtslosen Falschparkens kein Durchkommen. Pro Fall sorgten diese Behinderungen in der Regel für Verspätungen im ÖPNV zwischen fünf Minuten und zweieinhalb Stunden. Besonders stark betroffen sind laut Antwort des Senats die Linien 2, 3 und insbesondere auch die Linie 10 mit allein 347 Störungen. Auffällig ist hier mit Blick auf besondere Streckenabschnitte, dass vor allem im Streckenabschnitt Bei den drei Pfählen und im Bereich Am Dobben kein Durchkommen ist.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, liebe Gäste, uns allen ist bewusst, insbesondere wegen der derzeitigen besonderen Belastung des ÖPNV

durch hohen Krankenstand, Fachkräftemangel und der damit einhergehenden Schwierigkeiten zur Einhaltung des Regelfahrplans sind die geschilderten immer wiederkehrenden Verzögerungen durch Falschparkerinnen im Betriebsablauf der BSAG auf Dauer kein hinnehmbarer Zustand. Die BSAG muss den Fahrgästen ihrer Busse und Bahnen in Bremen Pünktlichkeit und Verlässlichkeit garantieren können, um ihrem Dienstleistungsauftrag als Instrument der Daseinsfürsorge nachkommen zu können.

Bislang muss das Fahrpersonal der BSAG das Ordnungsamt oder die Polizei rufen, die dann wiederum ein Abschleppunternehmen beauftragen – ein zeitaufwendiges Verfahren, das zum Teil zu großen Verzögerungen im Betriebsablauf und zu langen Staus führen kann. Mit dem vorliegenden Antrag möchten wir deshalb Möglichkeiten prüfen lassen, wie diese durch Falschparken verursachten Verzögerungen umgangen werden können und die BSAG auch rechtlich in die Lage versetzt wird, bei Behinderungen durch Falschparkerinnen Abschleppunternehmen direkt zu beauftragen.

So ist es beispielsweise, das hat Herr Saxe eben auch schon geschildert, den Magdeburger Verkehrsbetrieben seit drei Jahren möglich, ihre Verkehrsmeister zu Ehrenbeamten zu ernennen – das ist für mich auch neu, ich kenne bisher nur Hilfsbeamte –, die befugt sind, hoheitliche Aufgaben zu übernehmen und Abschleppunternehmen anzufordern. Die Verkehrsmeister der Magdeburger Verkehrsbetriebe sichern vor Ort Beweise, fertigen Aufnahmeprotokolle und fotografieren die Blockadesituation, die dann dem Ordnungsamt übergeben werden, welches dann wiederum ein Ordnungswidrigkeitenverfahren und ein Kostenverfahren gegen die Falschparkenden auslöst.

Mit unserem Antrag fordern wir außerdem, technische Maßnahmen zu prüfen und einzuleiten, die das Falschparken auf den besonders betroffenen ÖPNV-Streckenabschnitten wie zum Beispiel Bei den drei Pfählen und Am Dobben verhindern können. Ich bitte um Zustimmung zu unserem Antrag. – Herzlichen Dank!

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

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Tim Sültenfuß.

Abgeordneter Tim Sültenfuß (DIE LINKE): Sehr geehrte Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen, liebe Gäste! Wir debattieren heute den Antrag der Koalition, mit dem wir der BSAG neue Abschleppbefugnisse erteilen wollen. Meine Vorrednerin hat ja gerade schon geschildert, was wir nach unserer Anfrage im Herbst wissen, nämlich dass falsch parkende Autos für den ÖPNV in unserer Stadt ein echtes Problem sind. Sie hat auch gesagt, dass dieses nervige Phänomen am meisten auf dem Streckenabschnitt zwischen Bei den Pfählen und Am Dobben auftritt.

Ich wohne selbst in Hastedt und nutze fast jeden Tag die Linien 2, 3 und 10 in Richtung Innenstadt, also in genau diesem Abschnitt, und dabei erlebe ich regelmäßig, wie frustrierend es für alle Beteiligten ist, wenn eine ganze Straßenbahn mit vielen Menschen an Bord von einem einzelnen falsch geparkten Auto aufgehalten wird. Nicht selten entlädt sich der Frust einiger Fahrgäste in solchen Momenten gegenüber dem Fahrpersonal.

Ich war in der vorletzten Woche bei der Streikkundgebung der Beschäftigten der BSAG und habe mit einigen Straßenbahnfahrer:innen Gespräche geführt, um zu hören, was die Politik aus ihrer Sicht besser machen könnte. Eine Forderung, die ich dabei mehrmals gehört habe, war, dass an den Ampeln die Vorrangschaltung für den ÖPNV konsequenter umgesetzt wird, aber auch falsch geparkte Autos waren immer wieder Thema. Mir wurde dabei mehrfach aus erster Hand berichtet, wie ineffizient das gegenwärtige Vorgehen in solchen Momenten ist. Frau Schiemann hat es gerade auch schon einmal erzählt, aber ich sage es trotzdem noch einmal: Das Fahrpersonal muss die Polizei rufen. Die Polizei kommt, versucht dann, den Halter oder die Halterin des Fahrzeugs ausfindig zu machen, und erst, wenn das erfolglos bleibt, wird ein Abschleppwagen gerufen. Bis der dann wirklich vor Ort ist, fließt auch noch einmal eine ganze Menge Wasser die Weser hinunter.

Wer also ausnahmsweise einmal die Bahn anstatt des Autos nimmt und dann wegen eines Falschparkers einen wichtigen Termin verpasst, der wird sich in Zukunft zweimal überlegen, ob er nicht beim nächsten Mal doch wieder das Auto nimmt. Wenn wir Menschen zum Umsteigen bewegen wollen, dann müssen wir Faktoren, die den ÖPNV beeinträchtigen können, so weit minimieren, wie es nun einmal möglich ist. Eine Maßnahme, die wir relativ leicht umsetzen könnten, ist, der BSAG zu erlauben, Abschleppunternehmen zu beauftragen, ohne dass die Polizei

dazwischengeschaltet werden muss. Unserer Meinung nach müsste dies rechtlich problemlos möglich sein.

Herr Saxe hat es gerade auch schon gesagt – es ist jetzt ein bisschen langweilig bei dem Thema, weil ja alle dasselbe sagen –, aber in Berlin durften die Berliner Verkehrsbetriebe bis vor Kurzem sogar selbst abschleppen. Die BVG haben mit ihren acht eigenen Abschleppfahrzeugen allein im Jahr 2021 insgesamt über 8 000 Fahrzeuge abgeschleppt. Möglich macht dies dort § 23 Absatz 2 des Berliner Mobilitätsgesetzes. Für die Umsetzung eines Fahrzeugs dürfen dabei auch Gebühren erhoben werden. Das hat das Verwaltungsgericht Berlin bereits bestätigt, und das Gericht geht sogar so weit, dass dafür nicht einmal eine konkrete Verkehrsbehinderung im Einzelfall vorliegen muss.

Es gibt aber noch mehr, was wir tun könnten, um zu verhindern, dass Straßenbahnen von falsch geparkten Autos blockiert werden. Ich bin der Meinung, dass wir Parkplätze, die sehr nah an den Gleisen liegen, auf den Prüfstand stellen sollten. Das gilt vor allem im Viertel, wo, wie wir ja wissen, auf den Strecken der Linien 2, 3 und 10 die meisten Vorfälle passieren. Wenn ein Parkplatz von Grund auf so beengt ist, dass dort unachtsame Autofahrer:innen regelmäßig zu weit im Straßenraum parken und dadurch den öffentlichen Nahverkehr lahmlegen, dann müssen wir diesen Parkplatz eben sperren.

Wenn die Verkehrswende gelingen soll, dann muss der ÖPNV Vorfahrt vor dem Individualverkehr haben, und das drückt sich dann eben auch in solchen Entscheidungen aus, und wenn wir es ernst meinen mit sozialem Klimaschutz, dann gibt es keine Alternative zur Verkehrswende in Bremen und Bremerhaven. Dafür steht DIE LINKE, und dafür steht auch diese Koalition. Deswegen bitten wir um Zustimmung. – Danke schön!

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

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Michael Jonitz.

Abgeordneter Michael Jonitz (CDU): Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Zuschauerinnen und Zuhörer, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen! Man muss sich wirklich wundern über diese Koalition und diesen Senat: Da haben wir im Januar über die einsturzgefährdeten Brücken in Bremen gesprochen, da haben wir heute über das deutschlandweite

Absacken Bremens bei der Mobilität gesprochen, da diskutieren wir seit einem Dreivierteljahr über das Rekorddefizit bei der BSAG, und dieser Senat hat die Angebotsoffensive bei der BSAG als wichtigen Teil der Verkehrswende auf unbestimmte Zeit verschoben. Es wird also keinen besseren und dringend benötigten ÖPNV in Bremen geben, weder in den Stadtteilen noch zu den Gewerbegebieten. Die Fahrradbrücken sind auf den Sankt-Nimmerleins-Tag verschoben, und über die Fußgänger denkt überhaupt keiner mehr nach, in dieser Regierung, denn das wird den Beiräten überlassen – im Fußverkehrcheck.

In dieser Gemengelage, nach einem Dreivierteljahr in dieser Legislaturperiode, erleben wir heute die erste verkehrspolitische Maßnahme, die erste verkehrspolitische Initiative dieser Koalition, und worum dreht sich diese Initiative? Ob die BSAG den Abschleppvorgang beschleunigen kann! Das kann doch nicht Ihr Ernst sein!

(Beifall CDU)

Wenn wir hier über Prioritäten sprechen und Maßnahmen für eine gelingende Verkehrswende, dann zeigt sich am heutigen Tag einmal mehr, wie sehr diese drei Koalitionsfraktionen sich in Bremen vor den eigentlichen Problemen verstecken.

Zugestellte Gleise und Haltestellen sind ein Problem. In 855 Fällen – das haben wir jetzt schon mehrmals gehört – war dies ein Problem in den Jahren 2021 und 2022. Wir sprechen hier also über 1,17 Fälle pro Tag. Vor dreieinhalb Jahren war dieser Senat noch sehr skeptisch, ob eine Gesetzesänderung wirklich eine Verbesserung bringen würde. Die gleiche Koalition bringt nun heute diesen Antrag ein – für 1,17 Fälle pro Tag. Verstehen Sie mich nicht falsch, das haben wir ja eben auch schon gehört: Wenn man in der Bahn sitzt und die Gleise blockiert sind, ist das extrem ärgerlich – auf dem Weg zur Arbeit, zur Schule, zum Arzt, zum Einkaufen, zu einer Verabredung. Die Rücksichtslosigkeit weniger versaut vielen dann den Tag.

Die entscheidende Frage ist aber: Welche Prioritäten setzen wir in der Verkehrspolitik in Bremen? Wo setzen wir die Fachkräfte, wo setzen wir die Arbeitskräfte ein? Ich hatte die Stichworte genannt: kaputte Brücken in Bremen, eine BSAG im Notfallfahrplan, eine BSAG ohne Ausbauperspektive durch diesen Senat, keine Perspektiven für den Radverkehr, keine Perspektiven für den Fußverkehr in dieser Koalition aus SPD, Grünen und

LINKEN. Diese Initiative ist so, als wenn Sie in einem einsturzgefährdeten Haus in einem einzelnen Zimmer dieses Hauses ein Fenster putzen. Das heißt, dass es in diesem Zimmer heller wird, dass es etwas besser wird, aber alle anderen Zimmer des Hauses bleiben dunkel und dreckig, und vor allem, das Haus an sich bleibt weiter einsturzgefährdet. Die Mobilität in Bremen ist in vielen Bereichen am Limit, quasi einsturzgefährdet,

(Abgeordneter Ralph Saxe [Bündnis 90/Die Grünen]: So ein Blödsinn!)

und in dieser Gemengelage kommen Sie heute mit diesem Antrag als Ihrer ersten Initiative im Verkehrsbereich. Ein Dreivierteljahr nach Dienstantritt kommen Sie endlich ins Arbeiten, und wie ich es vorhin schon gesagt habe: Wachen Sie endlich auf!

(Beifall CDU)

Jetzt ist dieser Antrag in seiner Stoßrichtung aber richtig. Es gibt hier ein Problem, und dieses Problem gehört gelöst, denn als CDU wollen wir Probleme für die Menschen lösen. Daher haben Sie uns zu Teilen bei diesem Antrag dabei. Wo Sie unsere Unterstützung haben und wo Sie in die falsche Richtung laufen, erkläre ich Ihnen gern gleich im zweiten Teil. – Vielen Dank!

(Beifall CDU)

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Fynn Voigt.

Abgeordneter Fynn Voigt (FDP): Sehr geehrte Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Herr Saxe oder Herr Sültenfuß, ich weiß nicht mehr ganz genau, wer von Ihnen beiden es vorhin war in der Aktuellen Stunde, hatte ja gesagt, dass Sie ganz gespannt darauf sind, inwieweit wir uns bei diesem Antrag positionieren. Ich glaube, ich kann Sie ein bisschen überraschen, denn wir als FDP-Fraktion erachten es als grundsätzlich sinnvolle Maßnahme, Fahrzeuge, die Straßen, Schienen und Rettungswege blockieren, abzuschleppen, denn diese Fahrzeuge blockieren nicht nur eventuelle Straßenbahnen und Busse, sondern auch den Straßenverkehr und eventuell den Rettungs-Notverkehr.

Ich bin froh, dass Sie das Berliner Beispiel als Vorbild nehmen und nicht erst wie die Berliner durch die Praxis feststellen müssen, dass ein eigener Abschleppdienst nicht kostendeckend ist, und dass Sie die Möglichkeit

gewählt haben, die Beauftragung direkt an die BSAG zu geben. So viel aber zu den versöhnlichen Worten, denn wir sind auch ein wenig skeptisch, ob diese grundsätzlich sinnvolle Forderung der BSAG schlussendlich helfen wird, denn das Ganze kann nur ein kleiner Teil der Lösung sein. Die allermeisten Fahrzeuge und Falschparker sind nämlich sogenannte Kurzparker, die schnell wieder weg sind und vor allem wieder dann, wenn der Abschleppdienst kommt. Herr Saxe hat das ja sogar in seiner Einbringungsrede erwähnt, das Beispiel mit dem Brötchenholen, dann ist das Fahrzeug schon wieder weg, wenn das Abschleppfahrzeug kommt. Ein Ordnungsgeld kann zwar eine erzieherische Maßnahme sein, aber dem Verkehrsfluss ist damit auch nicht geholfen.

Auch Lieferfahrzeuge versperren vor allen Dingen den Weg. Hier wird der die Initiative auch nicht helfen. Hier könnten, wie zum Beispiel in anderen großen Städten, digital buchbare Lieferzonen für den Liefer- und Paketverkehr die Lösung sein. Daran könnte man einmal denken. Zur Wahrheit gehört auch, dass viele Menschen falsch parken, weil in letzter Zeit viele Parkflächen weggefallen sind. Deswegen kreiden wir hier auch wieder an: Sorgen Sie für genügend Ausgleichsflächen! Wenn man das tun würde, würde man sicherlich dafür sorgen, dass viele Falschparker auch nicht mehr falsch parken.

(Beifall FDP)

Sie haben uns an Ihrer Seite, deswegen stimmen wir hier auch zu, wenn Sie wirklich etwas für die Verbesserung des Verkehrsflusses in dieser Stadt machen wollen. Dazu gehört aber nicht nur dieser Antrag, sondern dass Sie sich auch um die großen Themen kümmern, wie Herr Jonitz es schon angesprochen hat. Dies kann nur ein kleines Teilstück sein. Kümmern Sie sich auch um die großen Teilstücke, dann haben Sie, wie ich schon gesagt habe, uns an Ihrer Seite, wenn es Ihnen ein ernst gemeintes Anliegen ist, den Verkehrsfluss in Bremen zu verbessern und Sie dies hier auch beweisen. – Danke schön!

(Beifall FDP)

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Cord Degenhard.

Abgeordneter Cord Degenhard (Bündnis Deutschland): Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Ich kann Ihnen versichern, es ist nicht so

erfreulich, wenn man stets als Letzter hier antritt und eigentlich alles, was man sagen will, schon von den Vorrednern gesagt worden ist.

(Abgeordneter Frank Imhoff [CDU]: Es ist aber keiner gezwungen! –
Abgeordneter Rainer Bensch [CDU]: Man kann auch nicht reden!)

Es wäre wirklich erfreulich, wenn die Präsidentschaft beim Erstellen der Rednerliste vielleicht auch einmal ein bisschen früher nach rechts schauen würde.

(Unruhe)

Sie haben also heute schon mehrmals gehört, dass die Bremer Straßenbahn in zwei Jahren in insgesamt 855 Fällen durch falsch parkende Fahrzeuge blockiert worden ist, jetzt habe ich es auch noch einmal gesagt. Das ist nicht wenig. Im Schnitt geschieht das, Herr Jonitz hat es genau ausgerechnet, mehr als einmal täglich Tag für Tag.

Den Koalitionsfraktionen ist diese erhebliche Beeinträchtigung des ÖPNV ein Dorn im Auge, und sie streben mit ihrem Antrag eine Änderung des bisherigen Vorgehens in solchen Fällen an. Dafür haben wir grundsätzlich durchaus Verständnis, aber ganz so einfach gestaltet sich die Sache keineswegs. Schauen wir genauer hin: Wie wird in einem solchen Fall der Behinderung durch Falschparker vorgegangen? Auch das haben wir schon gehört: Der Fahrer der Straßenbahn muss das Ordnungsamt beziehungsweise die Polizei rufen, die dann ein Abschleppunternehmen beauftragen. Hierbei – und dies ist von zentraler Bedeutung – handelt es sich um eine hoheitliche Aufgabe, welche die Polizei hier wahrnimmt.

Unter hoheitlichen Aufgaben sind die Tätigkeiten zu verstehen, die ein öffentliches Gemeinwesen – Staat, Gemeinde oder sonstige Körperschaft – kraft öffentlichen Rechts zu erfüllen hat. Wenn die Straßenverkehrsbehörde einen privaten Unternehmer mit dem Abschleppen eines verbotswidrig geparkten Fahrzeugs beauftragt, so wird der Unternehmer bei der Durchführung des Auftrags ebenfalls hoheitlich tätig. Die BSAG hat natürlich nicht die Berechtigung, solch eine hoheitliche Aufgabe auszuführen. Dies möchte die Koalition mit ihrem Antrag nun ändern. Sie möchte, dass geprüft wird, ich zitiere, „in welchem Rahmen eine direkte Beauftragung von Abschleppunternehmen durch die Bremer Straßenbahn AG rechtssicher abgewickelt werden kann“.

Wir wissen zwar nicht, was bei dieser Prüfung herauskommen könnte, halten es aber für äußerst bedenklich, die Hoheitsrechte des Staates so leichtfertig weiterzugeben,

(Beifall Bündnis Deutschland)

falls dies juristisch überhaupt möglich ist. In diesem Spagat zwischen durchaus gut gemeinter Absicht, die Situation der Straßenbahnfahrer angenehmer und praktikabler zu gestalten einerseits und der Bewahrung der Hoheitsrechte der Polizei andererseits entscheiden wir uns für Letzteres. Wir werden dem Antrag daher nicht zustimmen. – Ich danke Ihnen!

(Beifall Bündnis Deutschland)

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Ralph Saxe.

Abgeordneter Ralph Saxe (Bündnis 90/Die Grünen): Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Ich bin ein bisschen sprachlos von der Debattenkultur jetzt gerade, wenn hier Argumente vorgebracht werden, und es wird überhaupt nicht auf dieses Beispiel eingegangen, das wir genannt haben. Das kannten Sie nicht, das ist mir auch klar. In Magdeburg – das ist übrigens auch gerichtlich überprüft worden – ist es so organisiert, dass Verkehrsmeister – das sind besonders ausgebildete Leute, wie es sie in Bremen auch gibt –, das habe ich erläutert, zu Ehrenbeamten ernannt werden. Wenn Sie dann natürlich ein Manuskript haben, das Sie in dem Fall ablesen, und nicht in der Lage sind, auf diese Debattenbeiträge einzugehen, dann ist das Ihr gutes Recht, nur das nenne ich nicht Debatte, sondern das ist ein einseitiger Diskurs, der die Debatte völlig ausblendet. Von daher nehme ich zur Kenntnis, dass Sie nicht mit dabei sind, weil Sie es nicht verstanden haben.

Mir ist es persönlich auch lieber so, dass Sie nicht dabei sind, weil ich glaube, dass das Anliegen Ihnen natürlich nicht gefällt, weil dann vielleicht einmal ein Auto mehr abgeschleppt wird. Wir finden, dass Autos, die den öffentlichen Nahverkehr behindern, abgeschleppt werden müssen und dass sie schneller abgeschleppt werden müssen.

(Abgeordneter Piet Leidreiter [Bündnis Deutschland]: Das bestreitet ja keiner!)

Das ist das Ziel, und das ist überprüft worden. Magdeburg macht das seit drei Jahren, und es funktioniert, und in Berlin macht man es deswegen anders, weil es viel zu teuer geworden ist. Die haben da 40 Leute laufen und haben mehrere Abschleppfahrzeuge gehabt, das war einen Versuch wert. Wir sind gleich so klug gewesen, es nicht zu machen.

Dann muss ich etwas zu Herrn Jonitz sagen! Das können wir uns jetzt wahrscheinlich in jeder Debatte hier anhören, Ihren Alarmismus, dass die Infrastruktur hier zusammenkracht. Zumindest in der Infrastruktur, wo ich unterwegs bin, kracht sie nicht zusammen.

(Beifall Bündnis 90/Die Grünen – Abgeordnete Theresa Gröninger [CDU]: Bismarckstraße!)

Dieser Alarmismus – -. Sie können doch gleich – -. Ich kann Sie nicht hören! Sie können mir wieder eine SMS schicken, dann weiß ich Bescheid. Sie können doch nicht allen Ernstes behaupten, dass hier irgendetwas zusammenkracht!

(Abgeordneter Piet Leidreiter [Bündnis Deutschland]: Die ganzen Löcher in der Straße!)

Da ist eine Brücke, die jetzt repariert wird, die einen Schwerpunkt bildet. Da ist eine Bremer Straßenbahn AG, die wie alle Verkehrsbetriebe in Deutschland diese Probleme hat, und dieses Ressort, wie das Ressort vorher, löst die Probleme. Wenn eine Krise aufkommt, lösen wir sie, aber deswegen kracht doch die Infrastruktur nicht zusammen!

(Zurufe CDU: Doch!)

Die Fahrradbrücken sind nicht abgesagt, Herr Jonitz! Das können Sie auch zehnmal wiederholen, vielleicht wird der Staatsrat etwas dazu sagen. Wir reparieren erst einmal die Bürgermeister-Smidt-Brücke, und alle Fahrradbrücken werden so weitergeplant, wie sie geplant sind,

(Abgeordneter Piet Leidreiter [Bündnis Deutschland]: Wann kommen die denn?)

und wenn das nicht mehr so geplant ist, dann wird der Staatsrat diese neue Ressortmeinung ganz bestimmt auch vertreten.

(Zurufe CDU)

Also noch einmal: Sie können Ihren Alarmismus weiter betreiben. Das Problem dabei ist nur, dass Ihnen irgendwann die Steigerungsmöglichkeiten rhetorisch ausgehen, aber das ist dann Ihr Problem und nicht meins. – Vielen Dank!

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

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Michael Jonitz.

Abgeordneter Michael Jonitz (CDU): Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Zuschauerinnen und Zuschauer, sehr geehrter Herr Saxe! Sie haben mich ja eben persönlich angesprochen, und dieser Alarmismus ist gerechtfertigt, wenn ich mir die Vorlage anschau, die wir am Freitag in der Deputation öffentlich debattieren, worin ganz klar steht, dass die Fahrradbrücken so weit ausgesetzt sind, bis wieder Kapazitäten da sind. Ich habe nicht gesagt, sie sind abgesagt, ich habe gesagt, sie sind auf den Sankt-Nimmerleins-Tag verschoben.

(Abgeordneter Ralph Saxe [Bündnis 90/Die Grünen]: Das ist falsch!)

2027 sollten sie fertig sein. Ich habe damals in der Debatte gesagt, dass vor 2030 daraus nichts wird, und ich glaube, ich habe leider recht.

(Beifall CDU)

Kommen wir zum Antrag zurück, denn dieser Antrag ist in großen Teilen – und das muss ich auch zugeben – richtig und gleichzeitig unangemessen, wie ich es eben gesagt hatte, nur diese Koalition schafft es, das Richtige falsch zu machen. Das muss man erst einmal hinbekommen.

(Abgeordneter Piet Leidreiter [Bündnis Deutschland]: Da hat er recht!)

Dies will ich jetzt aber auch weiter ausführen und erklären: Sie machen nämlich mit dieser Initiative zwei Schritte auf einmal, und – das klang eben schon beim Kollegen Voigt an – Sie führen die Menschen dabei hinters Licht. Dass die BSAG in die Lage versetzt wird, die Abschleppwagen selbst anzurufen und der Umweg über Polizei und Ordnungsamt unnötig ist: Absolut richtig, denn jede Straßenbahnfahrerinnen und jeder Busfahrer kann erkennen, ob der Bus oder die Straßenbahn an einer Stelle durchpasst! Die Polizei hier zu entlasten, ist absolut richtig, ein guter, sinnvoller Schritt, dem wir als CDU zustimmen werden.

Bei den Punkten eins und zwei haben Sie also unsere Zustimmung, aber in Punkt drei versteckt sich etwas, dem wir nicht zustimmen wollen und auch nicht werden. Hier schreiben Sie, dass Sie im Streckenabschnitt von Bei den drei Pfählen bis Am Dobben auf einer Strecke von 2,6 Kilometern – 15 Minuten Fahrzeit mit der Straßenbahn inklusive des Straßenzugs Vor dem Steintor – bauliche Maßnahmen einleiten wollen, um das Falschparken zu verhindern. Wenn man sich diesen Bereich anschaut, dann weiß man, dass die Behinderung der Straßenbahn dadurch ausgelöst wird, dass die Menschen in Unkenntnis und Unachtsamkeit zu nah an den Gleisen parken. Die einzige bauliche Lösung – und da sollten Sie sich einmal ehrlich machen –, um dies gänzlich zu verhindern, bedeutet, dass man jeden Parkplatz auf dieser Strecke von 2,6 Kilometern wegnehmen muss für 1,17 Fälle pro Tag in ganz Bremen. Dies kann nicht die Lösung sein!

(Beifall CDU, Bündnis Deutschland)

Wir hatten einmal ein Verkehrsexperiment im Viertel, wo Autos in der Straße Vor dem Steintor verboten waren. Dieses Experiment ist damals grandios gescheitert, und zwar von allen Seiten – Anwohnern, Ladeninhabern und Besuchern. Wir haben das Viertel mit einem immer noch recht bunten Mix an Geschäften, vor allem inhabergeführten Geschäften, also genau dem Einzelhandel, den wir als Politik wünschen. Eine Wegnahme aller Parkplätze im Straßenzug Vor dem Steintor würde genau diesen Geschäften einen schweren Schlag versetzen. Dies kann nicht unser Anliegen sein, dass das Viertel, das mit großen Herausforderungen zu kämpfen hat, hier in die Knie gezwungen wird.

(Beifall CDU, Bündnis Deutschland)

Daher lehnen wir Punkt drei der Beschlussempfehlung ab und beantragen entsprechend abschnittsweise Abstimmung.

Sie sollten sich hier einmal ehrlich machen und ehrlich sein: Verstecken Sie nicht Ihre Wünsche, Ihre Umerziehung in verklausulierten Nebensätzen! Sagen Sie den Menschen, sagen Sie den Gastwirten, sagen Sie den Einzelhändlern, sagen Sie den Ärztinnen und deren Kunden und Patienten, dass Sie die paar Parkplätze vor Ort wegnehmen wollen! Lassen Sie uns Bremen besser machen, aber mit Augenmaß, mit Verstand und im Sinne der Menschen! – Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

(Beifall CDU, Bündnis Deutschland)

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Cord Degenhard.

Abgeordneter Cord Degenhard (Bündnis Deutschland): Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Herr Saxe, nur ganz kurz: Vermutlich habe ich Sie in Ihrer Eitelkeit verletzt. Dass ich nicht auf Ihre Rede eingegangen bin, hat einen einfachen Grund: Ich hielt das, was Sie zu dem Ehrenbeamten und den Verkehrsmeistern sagten, nicht für von Belang, und zwar deswegen nicht, weil wir ganz einfach wollen, dass die Hoheitsrechte bei der Polizei bleiben, aber das habe ich, glaube ich, auch ganz deutlich zum Ausdruck gebracht.

Wenn Sie es nicht verstanden haben, sage ich es hier noch einmal: Wir möchten, dass die Hoheitsrechte bei der Polizei bleiben, deswegen waren Ihre Ausführungen für uns nicht von Belang. – Ich danke Ihnen!

(Beifall Bündnis Deutschland)

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Weitere Wortmeldungen aus den Reihen der Abgeordneten liegen nicht vor.

Als nächster Redner hat das Wort Herr Staatsrat Dr. Ralph Baumheier.

Staatsrat Dr. Ralph Baumheier: Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Vielen Dank für die Debatte und für das Thema! Ich glaube, ich kann bei Herrn Jonitz gleich zweimal ansetzen: Zum einen ist das Thema sicherlich nicht das Allheilmittel für alle unsere Probleme, aber es ist ein Problem, das gelöst werden kann und es mit dem Vorschlag aus unserer Sicht auch möglich ist, es so zu lösen, und das sogar mit einem vergleichsweise geringen Aufwand.

Das ist, glaube ich, etwas, was man in der Zusammenschau – insoweit kann ich mich da jetzt wirklich kurzfassen – sehr positiv begrüßen kann, und mein jetzt nicht mehr anwesender Kollege vom Innenressort und ich sind gemeinsam der Auffassung, dass wir dort auch für das Innenressort und für das Bauressort, für das Mobilitätsressort da betonen können, dass wir fest gewillt sind, in diesem Sinne auch die BSAG entsprechend zu ermächtigen, dann hier auf dem Weg eigenständig auf dem Weg zu sein. In welcher Kombination von hoheitlicher oder eben privater Geschichte, das werden wir jetzt auch in absehbarer Zeit in dem Sinne des jetzt hier vorgeschlagenen Prüfauftrags entsprechend präzisieren.

Ich glaube, das werden wir aber auch zeitnah umsetzen können, und wir werden, glaube ich, gemeinsam eine gute Lösung finden, dass wir dann auch zu einem sicherlich nicht Allheilmittel, aber an der Stelle zu einer Lösung dieses Problems kommen können, das ja deutlich beschrieben wurde. Insofern möchte ich mich an der Stelle kurzfassen und in dem Sinne deutlich machen: Inneres und Bau sind hier gemeinsam unterwegs. – Vielen Dank!

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

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Tim Sültenfuß.

Abgeordneter Tim Sültenfuß (DIE LINKE): Sehr geehrte Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen, liebe Gäste! Ich wollte noch einmal ganz kurz auf ein paar Redebeiträge der Opposition eingehen! Jetzt ist Herr Voigt leider schon weg. Da musste ich gerade ehrlich gesagt ziemlich lachen, als er sinn wirklich gemäß gesagt hat, die Leute haben ja keine andere Wahl, als auf den Schienen zu parken, weil so viele Parkplätze wegfallen. Das fand ich schon echt lächerlich.

Bündnis Deutschland: Also Hoheitsrechte, wer jetzt einen Abschleppwagen rufen darf, da bricht auch irgendwie der Staat zusammen – dazu fällt mir auch nichts mehr ein.

(Abgeordneter Piet Leidreiter [Bündnis Deutschland]: Enteignung würde ich sagen!)

Herr Jonitz, in unserem Antrag steht, dass wir prüfen wollen, welche Parkplätze im Viertel – –. Das heißt, wir wollen nicht auf der Strecke von 2,6 Kilometern, für die man mit der Straßenbahn übrigens genau zehn Minuten braucht – –. Anscheinend fahren Sie die Strecke nicht so oft, das kann man aber auch nachsehen. Jedenfalls wollen wir auf dieser Strecke nicht alle Parkplätze abschaffen, sondern wir wollen prüfen, welche Parkplätze so nah an den Schienen sind, dass es keinen Sinn macht, das Parken dort zu erlauben.

Es ist im Viertel so, die Straßenbahnen oder letzten Generationen der Straßenbahnen sind breiter geworden in den letzten Jahrzehnten, und es gibt Parkplätze, da ist es – selbst wenn man ein schmales Auto hat – wirklich schwer, so zu parken, dass man die Straßenbahn nicht blockiert.

Das wollen wir prüfen. Das ASV ist da auch schon dran, die BSAG findet es auch super. Sie können gern dagegen stimmen, aber wir machen das trotzdem. – Danke schön!

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

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor.

Die Beratung ist geschlossen.

Wir kommen zur Abstimmung.

Es ist getrennte Abstimmung beantragt.

Ich lasse zuerst über die Ziffer 3 abstimmen.

Wer der Ziffer 3 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, Bündnis Deutschland, FDP)

Stimmenthaltungen?

Ich stelle fest, die Stadtbürgerschaft stimmt der Ziffer 3 zu.

Nun lasse ich über die restlichen Ziffern abstimmen.

Wer den restlichen Ziffern seine Zustimmung geben möchte, den bitte ich um das Handzeichen.

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

Ich bitte um die Gegenprobe.

(Dagegen: Bündnis Deutschland)

Stimmenthaltungen?

Ich stelle fest, die Stadtbürgerschaft stimmt den restlichen Ziffern zu.

**Stellungnahmen mit Empfehlungen der UAG
„Jugendbericht 2022“ des Jugendhilfeausschusses zu den
Handlungsempfehlungen des Jugendberichts
Mitteilung des Senats vom 5. Dezember 2023
(Drucksache [21/86 S](#))**

Dazu als Vertreterin des Senats Frau Senatorin Dr. Claudia Schilling.

Die Beratung ist eröffnet.

Als erste Rednerin hat das Wort die Abgeordnete Sahhanim Görgü-Philipp.

Abgeordnete Sahhanim Görgü-Philipp (Bündnis 90/Die Grünen): Sehr geehrte Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen! Vor ziemlich genau einem Jahr hat die damalige Sozialsenatorin Frau Stahmann den ersten Bremer Jugendbericht 2022 vorgelegt, und uns allen wurde mit vielen Daten und Fakten vor Augen geführt, dass Bremen wirklich eine herausgehobene Stellung hat, was die soziale Problemlage angeht. Die Vergleiche mit den anderen Ländern zeigen, dass man in Bremen Geld in die Hand nehmen muss, um die Kinder und Jugendlichen zu fördern und sie in ihrer Entwicklung zu unterstützen.

Mit diesem vorgelegten Material wurde im letzten Jahr viel gearbeitet, denn wir debattieren ja heute nicht den vorgelegten Bericht selbst, sondern die Empfehlungen der Unterarbeitsgruppe „Jugendbericht 2022“ des Jugendhilfeausschusses. Sie wurde im Januar 2023 gegründet und erhielt den Auftrag, Empfehlungen und Handlungsansätze für die Weiterentwicklung der Offenen Kinder- und Jugendarbeit und Jugendverbandsarbeit vorzulegen.

Ich möchte mich bei allen Beteiligten für die konstruktive Zusammenarbeit im Sinne der Kinder und Jugendlichen dieser Stadt bedanken. Klar wurde, dass wir die Form der Berichterstattungen regelmäßig brauchen, um die Kinder- und Jugendförderung immer wieder den aktuellen Herausforderungen anpassen zu können. Deshalb ist es wichtig, dass bereits ein weiterer Bericht beauftragt wurde, und dieser Bericht wird uns noch in dieser Legislaturperiode vorliegen.

Die Stellungnahme geht sehr differenziert mit den Handlungsempfehlungen des Berichts um. Sie teilt die Einschätzung der damaligen Senatorin Frau Stahmann bei der Präsentation des Berichts. Sowohl die Bedarfsermittlung

als auch die Finanzierungssystematiken brauchen eine Überarbeitung. Damit haben wir bereits angefangen, meine Damen und Herren.

Auch das Volumen muss erhöht werden, um die Ziele der Kinder und Jugendlichen im Alter zwischen sechs und 21 Jahren, in der Verbandsarbeit sogar bis 27 Jahren, entsprechend den erhobenen Bedarfen zu fördern. Jugendarbeit gelingt dann am besten, wenn wir nicht über, sondern mit den Kids in den Quartieren sprechen und sie auch dementsprechend beteiligen. Diese Erkenntnis ist für mich nicht neu, aber immer, wenn sie denn gelingt, wie in unserer Unterarbeitsgruppe, bin ich gestärkt in der Ansicht, dass wir jede Form der Beteiligung nutzen müssen.

(Beifall Bündnis 90/Die Grünen, SPD)

Das betrifft die Qualitätsdialoge, die Erarbeitung von Standards entlang den Erfahrungen, das Thema der präventiven Offenen Kinder- und Jugendarbeit und auch den Umgang mit Hilfen zur Erziehung und zuletzt auch irgendwie wirklich in den anderen Lebensbereichen wie Schule und auch Beruf. Schließlich müssen wir auch gleichzeitig schauen, dass der angeschobene Neuerungsprozess auch auf der operativen Ebene umgesetzt wird. Die Empfehlungen haben deshalb auch immer diesen Aspekt berücksichtigt.

Meine Damen und Herren, Sie merken, dass ich wirklich mit vollem Herzen hinter dieser Stellungnahme stehe. Seit der Vorlage des Jugendberichts wurden schon viele wichtige Schritte gegangen. Dafür möchte ich mich auch gern bei Ihnen, Frau Dr. Schilling, bedanken. Der Reformprozess ist eng begleitet von den Expertinnen des Alltags, und so gelingt es uns, in naher Zukunft die Kinder- und Jugendarbeit und Jugendverbandsarbeit in Bremen auf ein stabiles Fundament zu stellen.

Die letzte Zeit war von viel Unruhe geprägt, das haben Sie alle mitbekommen, das haben wir auch hier in der Bremischen Bürgerschaft erlebt. Das hat mich auch sehr unglücklich gemacht, und ich habe das auch immer wieder gesagt, und damit habe ich auch nicht hinter dem Berg gehalten: Gerade die Kinder- und Jugendarbeit braucht Verlässlichkeit. Sie lebt von Langfristigkeit und von stabilen menschlichen Beziehungen. Dafür schaffen wir gerade die notwendigen Voraussetzungen und gehen gut gerüstet in die Haushaltsverhandlungen.

Die vorgestellten Empfehlungen sind ein guter Kompass, nach ihm können wir im Sinne der Kinder und Jugendlichen diese Stadt in Zukunft gestalten.

Das ist sehr wichtig, und da möchte ich gern, dass wir geschlossen einen Applaus in Richtung der Kinder und Jugendlichen in dieser Stadt senden. Bitte! – Vielen Dank!

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

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Als nächste Rednerin hat das Wort die Abgeordnete Selin Arpaz.

Abgeordnete Selin Arpaz (SPD): Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Abgeordnete! Wie meine Kollegin es bereits schon vorher erwähnt hat: Wir diskutieren hier über den Jugendbericht und die dazugehörige fachliche Beurteilung des vor gut einem Jahr erschienenen Berichts für die Stadtgemeinde Bremen. Mit dem Ziel, einen Rundumblick auf die Landschaft der Offenen Kinder- und Jugendarbeit sowie der Jugendverbandsarbeit zu werfen, wurden die Angebotslandschaft, Angebotsqualität und die Bedarfe der genannten Themenfelder erhoben und hieraus Empfehlungen und Notwendigkeiten als zukünftige Handlungsaufträge herausgearbeitet.

Dass die Offene Kinder- und Jugendarbeit sowie die Jugendverbandsarbeit vielen Menschen am Herzen liegt, zeigt nicht nur dieser Bericht, sondern zeigen auch die vielen Bremerinnen, die vielen Kinder und Jugendlichen, die in den letzten Wochen und Monaten so oft unterwegs waren, um ihre Anliegen laut und sichtbar zu machen. Dafür möchte ich noch einmal danken, denn beide Bereiche sind von großer Bedeutung, was die Teilhabe, Partizipation und Integration von jungen Menschen angeht. Sie sind von enorm großer Bedeutung, was die Demokratieförderung und den gesellschaftlichen Zusammenhalt in solch schwierigen Zeiten wie diesen angeht, und sie sind von großer Bedeutung für jene jungen Menschen, die in ihren familiären Umgebungen nicht für alle Probleme Hilfe und Unterstützung finden.

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

Diese jungen Menschen finden in den Bremer Jugendeinrichtungen Orte, die sie auffangen und unterstützen. Oft kann hierdurch Schlimmeres für die jungen Menschen verhindert werden, und auch bei uns, bei den Fachpolitiker:innen und im entsprechenden Ressort, ist nicht erst seit

gestern bekannt, welche Handlungsbedarfe in diesen Bereichen bestehen, seien sie kurz- oder langfristig.

Der aktuelle Jugendbericht und vor allem die Stellungnahme dazu unterstreichen, wohin wir unseren Blick besonders richten müssen und sollen. Ich bin der Überzeugung, dass insbesondere die letzten Wochen gezeigt haben, dass das auch aktiv stattfindet, denn diese Koalition und das Sozialressort haben entsprechend reagiert und auch schon vorher gezeigt, welchen Stellenwert das Thema der Offenen Kinder- und Jugendarbeit sowie die Jugendverbandsarbeit hier im Land Bremen haben. Wirft man einen Blick in unseren Koalitionsvertrag, lassen sich nicht nur die einen oder anderen, sondern ziemlich viele der Maßnahmen und Forderungen wiederfinden, und das freut mich, denn das beweist auch, welche Bedeutung solch ein Bericht für unsere Politik hat.

(Beifall SPD)

Mir ist es aber auch wichtig zu betonen, bevor uns hier gleich vorgeworfen wird, dass wir uns diese Punkte nur zu Verzierung in den Koalitionsvertrag geschrieben hätten, dass wir bereits auch schon viele Dinge, die dringlich gefordert wurden, umgesetzt haben. Da wäre zum einen die Förderrichtlinie, die frisch beschlossen wurde für die Jugendverbandsarbeit, die wir angegangen sind, mit dem Ziel, die Lage für die Verbände deutlich zu verbessern. Aber auch die Fehlbedarfsfinanzierung für die Einrichtungen der Offenen Kinder- und Jugendarbeit haben wir umgestellt auf eine Festbetragsfinanzierung, was eine große Erleichterung für viele verschafft.

Lassen Sie mich noch etwas obendrauf legen: Es bleibt nicht nur dabei, nein, wir arbeiten hier konsequent weiter. Auch die ganz großen Brocken werden wir uns vornehmen und vorantreiben, wie zum Beispiel die Neuaufstellung der Finanzierungssystematik für die Offene Kinder- und Jugendarbeit, wie ebenfalls in den beiden Berichten deutlich gefordert wird. Dazu wurden bereits schon erste Grundlagen entwickelt, Beschlüsse zur Einsetzung einer entsprechenden Arbeitsgruppe gefasst, und nun geht es ans Werk, worauf ich mich persönlich auch sehr als Vertreterin für die Koalition in dieser Arbeitsgruppe freue.

(Beifall SPD, Bündnis 90/Die Grünen)

Ich bin überzeugt, wir sind da auf dem richtigen Weg, und das auch vor allem, weil wir eine Fachschrift wie den Jugendbericht und die dazugehörige Expertise aus der entsprechenden Stellungnahme haben.

Was ich abschließend aber auch nicht unerwähnt lassen möchte, ist noch Folgendes: Die Sitzungen in den verschiedenen Fachgremien und der Bremischen Bürgerschaft haben in den letzten Wochen gezeigt, wie ernst die finanzielle Lage in der Jugendarbeit ist: gestiegene Energie- und Personalkosten, Einrichtungen, die nicht genau weiterwissen, wie sie mit dem Geld, das sie zur Verfügung bekommen, auskommen sollen, und enttäuschte Jugendliche, die unter Angebotseinschränkungen leiden müssen. Wenn es um die Offene Jugendarbeit geht, dann steht diese gerade vor großen Herausforderungen, die wir als Koalition sehen, wahrnehmen und der wir uns auch stellen, denn ich muss eines sagen: Ich war sehr froh darüber, als ich den Entwurf im Haushalt des Sozialressorts gesehen habe, und auch etwas stolz darauf, denn auch in solch finanziell schwierigen Zeiten wie diesen werden wir eine Sache nicht tun, nämlich die Axt an Ausgaben im sozialen Bereich anlegen.

(Beifall SPD, Bündnis 90/Die Grünen)

Ein Blick auf den Bereich Jugend im Entwurf zeigt, dass hier nichts gekürzt wird. Es wird sogar noch Geld obendrauf gepackt, und das ist genau das richtige Signal an die Menschen aus diesem Bereich. Wir stocken alle Bereiche, die zuwendungsfinanziert sind, um sieben Prozent auf und packen eben noch einmal Geld obendrauf. Das zeigt, unsere Koalition kümmert sich um Herausforderungen auch in diesem Bereich, und sie nimmt die Empfehlungen aus dem Jugendbericht sehr ernst. – Vielen Dank!

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

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Dariush Hassanpour.

Abgeordneter Dariush Hassanpour (DIE LINKE): Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen! Die Jugendverbände und die Träger der Jugendarbeit leisten einen unschätzbaren Beitrag für die Entwicklung, Bildung und Partizipation junger Menschen in Bremen. Sie fördern das soziale Miteinander, die demokratische Kultur, die Vielfalt in unserer Gesellschaft, und sie sind ein unverzichtbarer Partner für die

Jugendhilfe und verdienen deshalb unsere volle Unterstützung und Anerkennung.

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

Es ist wichtig, dass wir den Jugendbericht im Plenum diskutieren. Ich wünsche mir aber auch, dass es nicht nur bei einer Diskussion über die Handlungsempfehlungen bleibt, sondern dass wir auch trotz der prekären Haushaltslage Möglichkeiten finden, Maßnahmen umzusetzen.

Wir müssen leider feststellen, dass die Jugendverbände und die Träger der Jugendarbeit in den letzten Jahren immer mehr unter Druck geraten sind. Sie kämpfen mit knappen Ressourcen, unzureichenden Förderbedingungen und überfordernder Bürokratie. Sie haben es schwer, qualifizierte Fachkräfte zu finden und zu halten. Sie haben es schwer, ihre Angebote an die Bedürfnisse und Interessen der jungen Generation anzupassen, und sie haben es auch schwer, ihre Stimme in der politischen Landschaft zu Gehör zu bringen, und das können wir so nicht hinnehmen.

Wir müssen dafür sorgen, dass die Jugendverbände in Bremen gestärkt und gefördert werden. Wir wollen, dass sie die Rahmenbedingungen erhalten, die sie brauchen, um ihre wertvolle Arbeit fortzuführen und weiterzuentwickeln. Wir wollen, dass sie als gleichberechtigte Akteure und Akteurinnen in die Jugendhilfeplanung und Gestaltung einbezogen werden. Wir wollen, dass sie die Anerkennung und Wertschätzung erfahren, die sie verdienen. Die Senatorin hat deswegen für mehr Mittel für OJA gekämpft. Dafür bin ich ihr sehr dankbar, allerdings ist das zum jetzigen Zeitpunkt nur ein Tropfen auf dem heißen Stein.

Ein weiterer Schritt Richtung Ziel muss aus meiner Sicht die neue Finanzierungssystematik für alle Zuwendungsempfänger:innen der Offenen Jugendarbeit sein. Der Stein wurde bereits ins Rollen gebracht, aber dennoch möchte ich mir die Zeit nehmen, um darüber zu sprechen, da es aus meiner Sicht das wichtigste Instrument zur Verbesserung der derzeitigen Lage ist.

Wir müssen dafür sorgen, dass wir eine gleiche Grund- beziehungsweise Mindestausstattung für jeden Jugendverband garantieren, eine überjährige Förderung ermöglichen, die Planungsreserve abschaffen und fundierte und gerechte Finanzierungssystematiken gemeinsam mit dem Bremer

Jugendring entwickeln, und die Systematik ist im Idealfall nach belastbaren Kriterien erstellt worden, die die Jugendverbandsarbeit fördert.

Wir brauchen aber auch einen dynamischen Förderstrang, der flexibel auf besondere Bedarfe und Projekte der Jugendverbände reagieren kann. Wir brauchen den Abbau der komplexen und vielfach bürokratischen Vorgänge und der Antragsmenge, die die Jugendverbände belasten und behindern, und ich weiß, das ist ein unglaublich dickes Brett, das gebohrt werden muss, aber wir dürfen hier nicht aufgeben. Wir müssen uns mit allen möglichen Mitteln dafür einsetzen, dass wir näher ans Ziel kommen.

(Beifall DIE LINKE, SPD)

Außerdem brauchen wir auch den Ausbau der hauptamtlichen Strukturen für die Bündelung ehrenamtlicher Kräfte, die das Herzstück der Jugendverbandsarbeit sind. Wir wollen mehr Stellen und mehr Personalmittel, um die Qualität und Kontinuität der Angebote zu sichern und die Ehrenamtlichen zu unterstützen und zu qualifizieren, und um das sicherzustellen, wünsche ich mir, dass wir unsere Denkweise ändern. Wir müssen weg von dem Ansatz, so viel Geld ist da, und das wird nun auf die Stadtteile verteilt, sondern wir müssen hin zu der Frage: Was brauchen wir eigentlich? Was bedeutet für uns eine qualitativ hochwertige und ausgestattete Jugendarbeit, und was benötigen die Jugendverbände und Träger, um diesen Auftrag zu erfüllen?

Ich möchte es ganz deutlich sagen: Wir müssen unsere Finanzierung an die Jugendverbände und die Träger anpassen und nicht die Jugendverbände und Träger ihr Angebot an die finanziellen Vorgaben, die wir ihnen stellen. Wir müssen ein klares Signal setzen. Wir stehen hinter den Jugendverbänden in Bremen. Wir schätzen ihre Arbeit und ihren Beitrag für unsere Stadt. Wir wollen für sie die bestmöglichen Bedingungen schaffen, damit sie ihre Potenziale entfalten und ihre Ziele erreichen können. Wir wollen mit ihnen gemeinsam die Zukunft der Jugend in Bremen gestalten.

Warum das so wichtig ist, müsste uns in Bremen allen klar sein, denn wir sind eine Stadtgemeinde mit vielen sozialen Herausforderungen. Viele Familien leben in schwierigen sozialen Lebenslagen. Die Offene Kinder- und Jugendarbeit hat wichtige Aufgaben, gerade in dieser Stadt, um den Kindern und Jugendlichen Unterstützung, Förderung, Hilfe oder manchmal auch einfach nur etwas Spaß zu bieten und ihre Lebenslagen dadurch zu verbessern und zu bereichern.

Der Stellenwert und die Wichtigkeit, die Offene Kinder- und Jugendarbeit hat, bilden sich aber in der Finanzierung noch nicht ab. Dabei sollte sie das, damit den Trägern und Mitarbeiter:innen eine planungssichere und qualitativ gute Arbeit möglich ist, weil wir genau diese brauchen. Wir müssen die Angebote langfristig absichern. Wir müssen den Trägern die Finanzmittel geben, um Fachkräfte adäquat zu bezahlen. Wir müssen die Träger in puncto Bürokratie entlasten, damit sie mehrjährige Planungen machen können, damit sie dadurch auch Fachkräfte halten und gewinnen können. Da meine Redezeit vorbei ist, werde ich den letzten Teil meiner Rede nicht halten. – Vielen Dank!

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

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Als nächste Rednerin hat das Wort die Abgeordnete Meltem Sağiroğlu.

Abgeordnete Meltem Sağiroğlu (Bündnis Deutschland): Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren, liebe Gäste! Die Jugendlichen aus dem Jahr 2017 sind mittlerweile junge Erwachsene. Dieser Bericht soll einen Überblick über die Offene Kinder- und Jugendarbeit und Jugendverbandsarbeit in Bremen geben und Handlungsempfehlungen für die Zukunft aussprechen.

Ich möchte hier direkt am Anfang etwas zu bedenken geben: Wir sprechen hier von einem Jugendbericht, der im Jahr 2017 in Auftrag gegeben wurde und welcher den Titel „Jugendbericht 2022“ trägt. Dieser Bericht kommt recht spät. Er weist viele Schwächen und Lücken auf, die wirklichen Probleme und Herausforderungen der Jugendlichen in Bremen werden ignoriert oder verharmlost. In der Zwischenzeit hat sich die Situation der Jugendlichen in Bremen dramatisch verschlechtert, vor allem auch durch die Folgen der Coronapandemie. Viele Jugendliche haben ihre Ausbildung, ihren Job oder ihre Perspektiven verloren. Viele Jugendliche leiden unter psychischen Belastungen, Isolation oder Gewalt. Dieser Bericht spiegelt diese Realität nicht wider, sondern beschönigt sie mit schönen Worten und Statistiken.

Zweitens möchte ich kritisieren, dass dieser Bericht keine klaren Ziele oder Strategien für die Jugendpolitik in Bremen formuliert. Er enthält 15 Handlungsempfehlungen zu verschiedenen Themenbereichen, die jedoch sehr allgemein und unkonkret sind. Es fehlen konkrete Maßnahmen, Zeitpläne, Verantwortlichkeiten oder Finanzierungen. Es fehlen auch

Erfolgskriterien, Evaluationsmethoden oder Qualitätsstandards. Es ist nicht ersichtlich, wie diese Handlungsempfehlungen umzusetzen sind oder wie sie die Situation der Jugendlichen verbessern sollen. Dieser Bericht ist daher kein Aktionsplan, sondern eine Absichtserklärung.

(Beifall Bündnis Deutschland)

Drittens möchte ich bemängeln, dass dieser Bericht die Teilhabe und Mitbestimmung der Jugendlichen in Bremen vernachlässigt. Er beruht vor allem auf Daten und Fakten von Fachkenntnissen – von Experten und Institutionen. Bitte nicht falsch verstehen: Diese sind wichtig, aber hier fehlt mir eindeutig die Meinung der Jugendlichen selbst. Es kommt zu kurz. Systematische Beteiligung oder Befragungen der Jugendlichen zu ihren Bedürfnissen, Interessen oder Wünschen gibt es nicht. Transparente oder dialogorientierte Kommunikation mit den Jugendlichen über die Ergebnisse oder die Folgen des Berichts gibt es ebenso wenig.

(Beifall Bündnis Deutschland)

Dieser Bericht ist daher kein Ausdruck der Demokratie, sondern eher eine Bevormundung. Er ist unzureichend und zu unverbindlich. Er verkennt die dringenden Probleme und Herausforderungen der Jugendlichen in Bremen.

(Beifall Bündnis Deutschland)

Er verspielt die Möglichkeit, die Jugendlichen als Gestalterinnen und Gestalter ihrer eigenen Zukunft zu fördern und zu unterstützen. Wir brauchen eine Jugendpolitik, die die Jugendlichen miteinbezieht und sie ernst nimmt. Jugendpolitik sollte klare Ziele und Strategien verfolgen und diese konsequent und überprüfbar umsetzen. – Vielen Dank!

(Beifall Bündnis Deutschland)

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Ole Humpich.

Abgeordneter Ole Humpich (FDP): Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen! Zunächst möchte ich mich, genau wie meine Vorredner und Vorrednerinnen, bei allen Beteiligten für diesen sehr ausführlichen Bericht bedanken, dieser umfasst ja immerhin knapp 160 Seiten. Dieser Bericht zeigt einmal mehr auf, wie wichtig es ist, Kindern und Jugendlichen die gleichen Chancen im Leben zu ermöglichen. Dabei sollte

die wichtige Jugendarbeit allerdings nicht vergessen werden, dies macht der Bericht noch einmal sehr deutlich.

Das Bedürfnis junger Menschen an Räumen, die ihnen die Möglichkeit zum Treffen von Gleichaltrigen abseits elterlicher oder schulischer Strukturen bietet, wird in den Aussagen der Teilnehmenden klar artikuliert. Der städtische Raum muss daher auch als Ort junger Menschen gestaltet werden. Schlussendlich zeigen die Auswertungen den Wunsch junger Menschen, an Planungsprozessen wie beispielsweise der Angebotsstruktur beteiligt zu werden, und auch in den letzten Wochen haben wir, wie bereits schon gehört, verstärkt gemerkt, wie stark diese Beteiligung der Jugendlichen auch ist und wie gut und auch wichtig diese Beteiligung der Jugendlichen ist.

Klärungsbedarf zeichnet sich allerdings noch in Bezug auf das Thema der Öffnungszeiten an Wochenenden ab. Die Veränderungen im schulischen Alltag junger Menschen pointiert dies. Mit Blick auf die Ergebnisse der Kinder- und Jugendbefragung ist grundsätzlich zu klären, welche Rolle Jugendfreizeiteinrichtungen als Orte für junge Menschen abseits von selbst organisierten Öffnungen am Wochenende spielen werden.

Finanzierungsfragen und das Fehlen von Planungssicherheit für Einrichtungen der Offenen Kinder- und Jugendarbeit binden leider Ressourcen im Arbeitsfeld, die für die fachpraktische Arbeit dann nicht mehr zur Verfügung stehen. Die Bewilligungszeiträume für Einrichtungen der Offenen Kinder- und Jugendarbeit und sich jährlich wiederholende Antragsverfahren sind kritisch zu prüfen, was ja aktuell glücklicherweise auch geschieht. Dies sind Teile der Handlungsempfehlungen des Jugendhilfeausschusses, die aus nahezu allen Parteien, egal, ob Opposition oder Koalition, besetzt sind, und ich gehe stark davon aus, dass diesen Handlungsempfehlungen auch nachgekommen wird.

Abschließend möchte ich allerdings sagen, dass mir auch ein wenig die Aktualität fehlt. Der Bericht kommt abschließend aus dem Jahr 2022 und berichtet über zu dem Zeitpunkt herrschende Herausforderungen. Vielleicht ist das nicht anders möglich, es wäre allerdings begrüßenswert, wenn wir dort ein wenig regelmäßiger und kurzfristiger informiert werden. Darüber würde ich mich sehr freuen, wenn wir das in einem großen oder in dem Umfang der Sozialdeputation weiterhin machen können – vielleicht nicht unbedingt in einem Umfang von 160 Seiten, aber in kurzen regelmäßigen Abständen würden wir uns darüber sehr freuen. – Vielen Dank!

(Beifall FDP)

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Als nächste Rednerin hat das Wort die Abgeordnete Hetav Tek.

Abgeordnete Hetav Tek (CDU): Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren, liebe Kolleg:innen! Ich möchte die Gelegenheit nutzen und mich bei allen Akteur:innen bedanken, die die Erstellung des Jugendberichts und die dazugehörige Stellungnahme ermöglicht und daran gearbeitet haben. Sicherlich sind die Handlungsempfehlungen für den „Jugendbericht 2022“ für die Akteur:innen der Offenen Kinder- und Jugendarbeit und der Jugendverbandsarbeit keine neue Erkenntnis. Sie sind vielmehr die Bestätigung und Bekräftigung ihrer jahrelangen Forderungen, wie zum Beispiel einer neuen Fördersystematik in den Jugendverbänden oder der Planungssicherheit für die Träger, Einbeziehung junger Menschen in alle Entscheidungsprozesse, so, wie es zum Beispiel im Selbstverständnis der Jugendverbände zu finden ist, oder eben auch die Dynamisierung der Fördermittel.

Dieser Bericht und die Empfehlungen können eine solide Grundlage für die Weiterentwicklung und Verbesserung der Offenen Kinder- und Jugendarbeit und Jugendverbandsarbeit sein. Damit sich diese Handlungsempfehlungen nicht zu einem Papiertiger verwandeln, nicht in der Schublade landen oder in der Erstellung des neuen Berichts vergessen werden, ist es wichtig, gemeinsam diese Empfehlungen umzusetzen. Hier sind wir alle fraktionsübergreifend in der Verantwortung.

(Beifall CDU)

Einige Prozesse, wie zum Beispiel die Weiterentwicklung der Fördersystematik der Offenen Kinder- und Jugendarbeit, wurden schon angestoßen, aber weitere werden folgen müssen. Die Umsetzung der Empfehlungen wird allerdings nicht zum Nulltarif geschehen. Ich hoffe und wünsche mir, dass wir alle ein Verständnis dafür entwickeln, dass die Aufgaben für die Offene Kinder- und Jugendarbeit und für die Jugendverbandsarbeit nicht als reine Aufgabe verstanden werden, sondern als eine Investition in die Demokratie. Dass sich diese Investition in die Demokratie lohnt, sehen Sie an Ihren eigenen Fraktionen und auch im Senat: Einige jugendpolitische Sprecher:innen, aber auch weitere Mitglieder der Fraktionen sind in und mit der Jugendarbeit groß geworden.

(Abgeordneter Rainer Bensch [CDU] Oh ja!)

Mit der Umsetzung der Empfehlungen schaffen und stärken wir Orte, in denen Kinder und junge Menschen aufgefangen werden, gestärkt und befähigt werden, Verantwortung zu übernehmen.

Herr Hassanpour, ich glaube, wenn Sie noch die zwei Minuten Redezeit hätten, würden Sie sagen, dass Sie sich freuen, mit mir gemeinsam die Handlungsempfehlungen aus dem Jugendbericht umzusetzen.

(Beifall CDU)

Meine Fraktion und ich, wir werden die Umsetzung der Handlungsempfehlungen nicht nur kritisch begleiten, sondern auch unseren Beitrag dazu leisten, gemeinsam die Werkstätten der Demokratie zu stärken. – Vielen Dank!

(Beifall CDU)

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Weitere Wortmeldungen aus den Reihen der Abgeordneten liegen nicht vor.

Als nächste Rednerin hat das Wort Frau Senatorin Dr. Claudia Schilling.

Senatorin Dr. Claudia Schilling: Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Den Jugendbericht für die Stadtgemeinde Bremen, das haben wir hier auch schon gehört, haben wir vor mehr als einem Jahr vorgelegt, im Dezember 2022. Damals haben wir erstmals seit Langem wieder einen umfassenden Blick auf die Offene Kinder- und Jugendarbeit und die Jugendverbandsarbeit geworfen. Das Ergebnis ist inzwischen breit diskutiert. Der Jugendhilfeausschuss hat sich eingehend und auf mehreren Ebenen damit befasst, eingebunden waren aber auch Jugendpolitikerinnen und Jugendpolitiker der Bremischen Bürgerschaft.

Die Offene Kinder- und Jugendarbeit wie auch die Jugendverbandsarbeit sind für die Jugendbildung, die Demokratieförderung und die Teilhabe junger Menschen von großer Bedeutung, und das spiegelt sich auch in den Handlungsempfehlungen des Jugendberichts wider. Wir haben darin als Sozial- und Jugendressort die langfristigen Entwicklungsnotwendigkeiten für diese beiden Bereiche der Jugendarbeit definiert, und wir haben nicht nur Papier schwarz gemacht, wir sind auch in der Umsetzung einige

Schritte vorangekommen, und diese wurden hier zum Teil auch schon genannt. Ich meine damit zum Beispiel die Einführung der Festbetragsfinanzierung für Einrichtungen der Offenen Kinder- und Jugendarbeit. Wir erhöhen damit die Planungssicherheit für die freien Träger.

Wir haben die Qualitätsdialoge wieder aufgenommen, die Stadtteilkonzepte aktualisiert. Beides trägt dazu bei, die qualitative Entwicklung vor Ort zu stärken. Wir haben auch die Förderrichtlinie angepasst und gestalten so die Arbeitsfelder der Kinder- und Jugendarbeit sowie der Jugendbildung wieder attraktiver für die engagierten Honorarkräfte.

Was ich aber auch nicht verschweigen will: Die haushaltslose Zeit und die absehbar schwierige Haushaltslage in den kommenden beiden Jahren stellen mein Ressort und das gesamte Arbeitsfeld vor beträchtliche Herausforderungen. Es ist keine Frage: Energiekosten und Gehälter sind deutlich gestiegen, und wir alle wissen, man kann unter diesen Umständen nicht für das gleiche Geld die gleiche Leistung erwarten. Deshalb bin ich froh, und ich bin auch sehr dankbar, dass es unter ganz schwierigen haushaltspolitischen Rahmenbedingungen gelungen ist, zusätzliches Geld einzuwerben, und auch, wenn von einigen Trägern immer noch Kritik zu hören ist, so habe ich doch die ungläubigen Nachfragen in der Deputationssitzung vom vergangenen Donnerstag im Ohr: Ja, unser Haushaltsentwurf sieht vor, dass wir aufstocken, und das nicht unerheblich.

Die Zahlen sind hier bereits genannt worden, ich will sie noch einmal wiederholen: Zu den gut zehn Millionen Euro aus dem vergangenen Jahr kommen insgesamt mehr als eine Million Euro hinzu. Das Geld ist zum Teil in die Eckwerte eingestellt, aber kommt zum größten Teil mit über 700 000 Euro aus dem Prioropf, mit dem die Koalition ihre politischen Schwerpunkte finanziert, und die Offene Kinder- und Jugendarbeit wie auch die Jugendverbandsarbeit gehören fraglos zu den politischen Schwerpunkten unserer Koalition. Ich finde, die Summe ist ein beachtlicher Erfolg, und ich bin allen dankbar, die sich in den zurückliegenden Wochen und Monaten dafür starkgemacht haben.

Ich will hier das Engagement aller Akteurinnen und Akteure aus dem Arbeitsfeld im Ringen um eine auskömmliche Finanzierung ausdrücklich anerkennen. Ich denke dabei natürlich zuallererst an die jungen Menschen. Sie haben in den Deputationssitzungen zum Ende des Jahres politisch viel bewegt, und ich bin mir sicher, dass ihr Auftritt auch einen Beitrag dazu

geleistet hat, dass wir jetzt spürbar mehr Geld zur Verfügung haben, auch wenn – das liegt in der Natur der Sache – sich mancher noch mehr Geld gewünscht hätte.

Das zusätzliche Geld wird jetzt wie die übrigen Mittel auf die Stadtteile verteilt nach einer Finanzierungssystematik, die vor einem Vierteljahrhundert ersonnen worden ist. Diese Finanzierungssystematik haben wir inzwischen auf den Prüfstand gestellt, um die Offene Kinder- und Jugendarbeit sowie die Jugendverbandsarbeit nachhaltig zu stärken. Wir haben uns dazu in einen Prozess mit intensiven Diskussionen und umfassenden Planungen begeben. Ich habe den Eindruck, dieser Prozess läuft konstruktiv, und ich gehe deshalb davon aus, dass wir die neue Finanzierungssystematik schon im kommenden Jahr anwenden können.

Damit verfolgen wir nicht nur die Ziele, die wir uns im Koalitionsvertrag selbst gesteckt haben, wir greifen damit auch die Ergebnisse des Jugendberichts auf. Dabei ist der Jugendbericht aus dem Jahr 2022 nur der Auftakt. Der nächste Jugendbericht wird ein Planungsinstrument für weitere Arbeitsfelder der Kinder- und Jugendhilfe sein, dazu gehören die Hilfen zur Erziehung, die Familienförderung und die Jugendsozialarbeit.

Mit Blick auf die konkreten Lebenssituationen und Lebenswelten von jungen Menschen und Familien stehen wir vor der Herausforderung, sinnstiftende, persönlichkeitsfördernde und wertevermittelnde Bildungs- und Freizeitangebote sowie individuelle Hilfen in schwierigen Lebenssituationen zu entwickeln und vorzuhalten. Wir stellen uns damit der Herausforderung sowie dem Anspruch einer integrativen Planung und Entwicklung der Kinder- und Jugendhilfe in Bremen. – Vielen Dank!

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

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor.

Die Beratung ist geschlossen.

Die Stadtbürgerschaft nimmt von der Mitteilung des Senats mit der Drucksachen-Nummer [21/86 S](#) Kenntnis.

Verkehrssituation in der Straße Zum Huchtinger Bahnhof
Petition S 19/442
Mitteilung des Senats vom 2. Mai 2023
(Drucksache [20/888 S](#))

Dazu als Vertreter des Senats Herr Staatsrat Dr. Ralph Baumheier.

Die Beratung ist eröffnet.

Als erste Rednerin hat das Wort die Abgeordnete Meltem Sağırođlu.

Abgeordnete Meltem Sağırođlu (Bündnis Deutschland): Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren! Manchmal trübt der erste Eindruck. Nach der Ortsbesichtigung entschied der städtische Petitionsausschuss, dass die Verkehrssituation Am Huchtinger Bahnhof ein erhebliches Gefahrenpotenzial darstellt, aus Sicht des Ausschusses müsse dieses dringend behoben werden. Neuerliche Prüfungen durch das Amt für Straßen und Verkehr kamen jedoch auf ein anderes Ergebnis: Der Knotenpunkt ist unauffällig, und die Unfallstatistiken der letzten drei Jahre seien ebenso unauffällig.

Trotz alledem wurden mittlerweile Anpassungen durch das Amt für Straßen und Verkehr durchgeführt. Die Aufstellflächen wurden vergrößert, der Gehweg zur besseren Erkennbarkeit farblich angepasst, und es wurden taktile Elemente für Sehbehinderte angebracht. Ich muss gestehen, ich war damals noch kein Mitglied des Ausschusses, als die Inaugenscheinnahme stattfand. Ich kenne mich auch nicht wirklich gut aus in Huchting, und daher habe ich mir fachkundigen Rat bei unserem kürzlich verstorbenen Huchtinger Beiratsmitglied Walter Hamen eingeholt. Auch aus seiner Sicht wurden hier sinnvolle Ergänzungen vom Amt für Straßen und Verkehr durchgeführt, welche die Verkehrssituation eindeutig verbessert haben.

Das Ergebnis der Inaugenscheinnahme passte also somit nicht mit den Fakten der Fachstellen zusammen, führte aber zu den genannten Anpassungen. Somit war die Ortsbesichtigung ein wichtiger Faktor, um die Verbesserungen anzustoßen, die Eingabe der Petition trotz ihrer Ablehnung ein Erfolg. Die Huchtinger und all jene, welche täglich über den Huchtinger Bahnhof zur Arbeit pendeln, werden es Ihnen danken. – Vielen Dank!

(Beifall Bündnis Deutschland)

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Claas Rohmeyer.

Abgeordneter Claas Rohmeyer (CDU): Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Wir waren tatsächlich kurz überrascht, als Bündnis Deutschland die Debatte zu dieser Petition beantragt hat. Wir hatten es tatsächlich mehrere Monate auf der Tagesordnung, und obwohl es ja schon lange Tagesordnungspunkt 3 war durch die Setzung, wurde es nicht behandelt. Ich freue mich, dass es heute behandelt wird, aber die Kollegin hat schon zu Recht gesagt, ich will jetzt nicht sagen, sie sprach wie die Blinde von der Farbe, aber Bündnis Deutschland gab es noch gar nicht, als der Petitionsausschuss sich in den letzten beiden Legislaturperioden mit zwei Petitionen zur Verkehrssituation an der genannten Straße Zum Huchtinger Bahnhof befasst hat.

Wir hatten in Wahrheit gar nicht nur das Thema der Verkehrssituation und des Umgangs des Amtes für Straßen und Verkehr mit den berechtigten Anliegen von Bürgerinnen und Bürgern, das sich insbesondere beim Thema Schulwegsicherheit, der Gefahrensituation für die schwächsten Verkehrsteilnehmer wie kleinen Kindern, dort lange Zeit geziert hat. Wir hatten Unterstützung aus dem Beirat Huchting, des Ortsamtes Huchting, wir hatten mehrere Ortsbesichtigungen – nicht nur im Oktober 2021, ich war zum ersten Mal 2017 dort –, und was uns massiv geärgert hat, ist der Umgang des Senats mit dem Petitionsausschuss und der Bremischen Bürgerschaft.

Die Senatskanzlei hat ja der Bremischen Bürgerschaft das komplette Dokument nicht veröffentlicht, sondern – Transparenz sei Dank! – auf der Homepage des Rathauses findet sich der komplette Vorgang des Senats hierzu. Wir haben nur die letzte Seite, die Vorlage an die Bremische Bürgerschaft, und dort steht: „Der Petitionsausschuss (Stadt) ist der Auffassung, dass die Inaugenscheinnahme vor Ort deutlich gezeigt hat“, das steht als Einleitung in einer Mitteilung des Senats.

Meine Damen und Herren im Senat, Herr Bürgermeister, der ja aus Huchting stammt, und Herr Dr. Baumheier, der das neue Ressort – SKUMS ist es nicht mehr – hier vertritt: Das ist nicht die Meinung des Petitionsausschusses. Ja, es ist auch die Meinung des Petitionsausschusses – mit Beschluss der Bremischen Bürgerschaft/Stadtbürgerschaft ist es die Meinung des Parlaments, meine Damen und Herren im Senat, und nicht die Meinung eines Ausschusses,

und Sie sollten dann bitte auch die Meinung des Parlaments würdigen und respektieren!

Sie können anderer Meinung sein, aber es so abzutun, als ob irgendein Ausschuss nach einer Inaugenscheinnahme irgendeine Meinung hat, das ist nicht die Wahrheit. Die Wahrheit ist, es ist ein Beschluss des Parlaments, und der Senat ist vom Parlament um Abhilfe gebeten worden.

(Beifall CDU, Bündnis Deutschland)

Wir hatten diese Debatte tatsächlich aus diesem Grund hier vorgesehen. Ich habe es der zuständigen Senatorin, die heute wieder Mitglied des Parlaments ist, damals schon gesagt: Dieser Senatsbeschluss vom 2. Mai 2023 – das Datum zeigt schon, es war wenige Tage vor der Bürgerschaftswahl – hat den alten Petitionsausschuss nicht mehr erreicht. Der neue wurde erst durch die späte Einsetzung nach den Koalitionsverhandlungen im September gebildet, also es hat eine sehr lange Zeit gegeben, und wichtig ist: Ja, es ist vor Ort etwas passiert. Ich würde noch nicht sagen, dass es gut geworden ist. Es ist besser geworden, Herr Staatsrat, aber gut ist die Situation noch nicht.

Ich würde mir vom Senat wünschen – und diese Gelegenheit nutze ich in den letzten 60 Sekunden meiner Redezeit -: Herr Bürgermeister, Frau Senatorin, Herr Staatsrat, wenn wir als Petitionsausschuss – und ich sage das als jemand, der wirklich versucht, auch parteiübergreifend breite Beschlüsse hinzubekommen, wenn es die Sache wert ist –, wenn die Bremische Bürgerschaft dem Senat eine Petition mit der Bitte um Abhilfe zuleitet, dann ist das in der Regel immer mit der Mehrheit der sie tragenden Fraktionen geschehen, und die werden sich, auch die neuen Kolleginnen und Kollegen, die sich jetzt wirklich gut eingearbeitet haben, damit schon beschäftigt haben. Nehmen Sie das im Senat bitte ernst, wenn die Bremische Bürgerschaft Ihnen eine Petition mit der Bitte um Abhilfe zuleitet!

Wir könnten auch uns einmal überlegen, ob wir uns im Petitionsgesetz eine andere Formel überlegen. Das klingt ja so freundlich „mit der Bitte um Abhilfe“. Das ist aber nun einmal die Formel, die im Petitionsgesetz so vorgesehen ist. Wir könnten den Senat auch auffordern, das tun wir aber nicht. Wir sind nette Menschen, wir haben einen kollegialen Umgang, auch mit dem Senat, und von daher, Herr Bürgermeister, Frau Senatorin, nehmen

Sie das doch gern einmal mit: Die Bremische Bürgerschaft weiß in der Regel, was sie tut. – Herzlichen Dank!

(Beifall CDU, Bündnis Deutschland)

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Olaf Zimmer.

Abgeordneter Olaf Zimmer (DIE LINKE): Frau Präsidentin, liebe Abgeordnete, liebe Gäste! Nun also nach vielen Anläufen eine Diskussion über die Verkehrssituation in der Straße Zum Huchtinger Bahnhof! In der Petition S 19/442 erläutert die Petentin ausführlich die für Fußgänger:innen extrem unübersichtliche Situation an der benannten Kreuzung. So bemängelt sie zum Beispiel die zu geringe Aufstellfläche für Fußgängerinnen und Rollstuhlfahrerinnen. Aktuell müssen sich laut Petentin querende Menschen auf dem Radweg oder der Fahrbahn aufhalten. Zudem haben sie eine extrem schlechte Sicht auf den Verkehr, der vom Wardamm kommt. Mehrere Baken, die den Verkehr verlangsamen sollen, wurden im Laufe der Zeit immer wieder umgefahren und nur sehr langsam beziehungsweise gar nicht ersetzt.

Der Petitionsausschuss (Stadt) ist der Auffassung, dass die Inaugenscheinnahme vor Ort deutlich gezeigt hat, dass die Verkehrssituation ein Gefahrenpotenzial in sich birgt, welches aus Sicht des Ausschusses dringend entschärft werden muss – eine Einschätzung, die sich mit der des Verkehrsausschusses des Beirats Huchting deckt. In seiner Sitzung vom 12. November 2019 – also vor mittlerweile viereinhalb Jahren – bekräftigte der Ausschuss die Forderung der Petentin und fasste einen Beschluss, in dem er das zuständige Amt für Straßen und Verkehr unter anderem auffordert, einen Fußgängerüberweg in der Straße Zum Huchtinger Bahnhof im Bereich der Mittelinsel zu markieren. – So weit das!

Wie ist nun die Reaktion der Behörde? In der Vorlage steht: „Das Amt für Straßen und Verkehr hat die entsprechenden Fragestellungen geprüft und dem Ausschuss bereits eine entsprechende schriftliche Rückmeldung gegeben. Die Prüfung hat ergeben, dass die Unfallstatistik der letzten drei Jahre für den Knotenpunkt zeigen, dass hier kein Unfallschwerpunkt besteht und der Knotenpunkt unauffällig ist. Auch in der Verkehrsunfallkommission ist dieser Bereich nicht gelistet, weshalb von einem subjektiv gefühlten Gefährdungspotenzial auszugehen ist.“ Der Vorschlag, dort eine Tempo-30-Zone einzurichten, findet ebenfalls keine Zustimmung. Es wird berichtet,

dass es eine Tempo-30-Zone gab, die aber durch einen richterlichen Beschluss wieder aufgehoben wurde, weil sich herausstellte, dass keine Gefahrensituation vorliegt. Hieraus resultiert die jetzige Situation.

Nun bin ich vom Prinzip ein Freund derer, die eine Analyse einer gefühlten Empörung vorziehen, aber im Ernst: Ich bin täglich vor Ort, ich arbeite dort, und ich kann die Angst, die die Petentin formuliert, aus eigener Anschauung durchaus nachvollziehen, und so wirkt es auf mich schon grotesk, wenn Bürgerinnen dieser Stadt berechtigt auf ein tendenzielles Gefahrenpotenzial hinweisen, das von mehreren Ausschüssen bestätigt wird, und als Antwort kommt: Es ist alles in Ordnung, denn es ist ja noch nichts passiert. Das zerstört – davon bin ich überzeugt – nachhaltig das Vertrauen in Verwaltung und letztlich demokratische Prozesse.

Die in Aussicht gestellten Anpassungen wurden laut ASV trotz alledem bereits angefasst. So ist eine Aufstellfläche vergrößert und der Gehweg zu besserer Erkennbarkeit farblich angepasst worden. Allein das Gefühl der Sicherheit stellt sich nicht wirklich ein. In Aussicht gestellt wird zuletzt, dass sich mit der Einrichtung der Fahrradpremiumroute, die die Verkehrsführung in diesem Bereich berührt, eventuell die Situation vor Ort verändern, sprich verbessern wird. Schauen wir mal!

Was am Ende bleibt, ist die bittere Erkenntnis, dass auch wir als LINKE hier und heute dieser Petition nicht zustimmen werden, weil die Machtmechanismen eben dazu führen, dass man sich nicht zwingend die für mich berechtigten Sorgen der Bürger:innen dieser Stadt zu eigen macht. – Fachleute wissen halt besser, was Fachleute halt besser wissen! Das ist am Ende bitter und führt in letzter Konsequenz zu einem Gefühl der Ohnmacht bei den offensichtlich Ohnmächtigen, die sich dann in der bekannten Wechsel- und Nebenwirkung ausdrücken. – Besten Dank!

(Beifall DIE LINKE)

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Ralph Saxe.

Abgeordneter Ralph Saxe (Bündnis 90/Die Grünen): Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Für eine Debatte, die gar nicht stattfinden sollte, ist sie doch recht lang! Ich glaube, wir nehmen das hier heute nur zur Kenntnis, und wir stimmen nicht darüber ab.

(Abgeordnete Dr. Henrike Müller [Bündnis 90/Die Grünen]: Korrekt! –
Abgeordneter Rainer Bensch [CDU]: Trotz Machtmechanismen!)

Deswegen, glaube ich, muss man hier jetzt gar nicht seine Prinzipien verraten, denn wir nehmen einfach nur zur Kenntnis, was da gesagt worden ist.

Ich kenne das dort gut vor Ort. Ich habe mir das mit dem Bürgermeister zusammen angesehen, und wir haben dann auch miteinander besprochen, auch mit Leuten vor Ort, dass das eine schwierige Situation dort ist, dass wir etwas daran ändern müssen, und so kamen dann die Planungsmittel für die Huchtinger Heerstraße in den Haushalt hinein. Das ist auch absolut berechtigt, weil dort eine Radpremiumroute gebaut werden soll, und das ist jetzt die Chance, die da besteht. Ich habe das Ressort so verstanden, dass genau dieser Punkt das Erste ist, was wir bei der Radpremiumroute überplanen. Also ist doch genau das passiert, was die Petenten gewollt haben, nämlich, dass da eine positive Veränderung stattfindet. Andere Sachen, die gefordert worden sind, sind doch alle, das weißt du doch auch, abgeprüft worden.

(Abgeordneter Frank Imhoff [CDU]: Sie!)

Klappbaken kann man nur bei Baustellen einbauen. Eine Mittellinie ist ab 5,50 Meter notwendig. Das mit Tempo 30 ist erwähnt worden. Natürlich ist Tempo 30 immer ein Instrument, um eine Verkehrssituation sicherer zu machen. Ich wäre auch dafür, dort Tempo 30 zu machen, das ist nur leider richterlich gekippt worden. Also nehmen wir das doch bitte jetzt nicht als eine Niederlage der Beteiligung von Menschen, sondern es sind Maßnahmen umgesetzt worden. Es ist aber jetzt doch ganz eindeutig signalisiert worden, wir versuchen, genau diesen Punkt, wenn wir dort umbauen, so sicher zu machen, wie es geht. Von daher, denke ich, können wir das gut zur Kenntnis nehmen und nicht mit einem schlechten Gefühl, weil sich dort etwas verändern wird, und darüber freue ich mich jedenfalls sehr. – Vielen Dank!

(Beifall Bündnis 90/Die Grünen)

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Als nächste Rednerin hat das Wort die Abgeordnete Anja Schiemann.

Abgeordnete Anja Schiemann (SPD): Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren! Auch ich konnte mir in der letzten Legislaturperiode als Mitglied des Petitionsausschusses bei der Ortsbegehung einen Überblick über die Verkehrssituation vor Ort in Huchting verschaffen, und keine Frage – das haben jetzt hier auch schon einige gesagt –: Die Verkehrssituation in der Straße Zum Huchtinger Bahnhof ist nach wie vor nicht befriedigend.

Die Unfallstatistiken des Amtes für Straßen und Verkehr, auch das wurde schon gesagt, weisen da keinen Unfallschwerpunkt aus. Nichtsdestotrotz, allen, die sich das da vor Ort angesehen haben – ich habe auch Freunde in Huchting und fahre da öfter mit dem Fahrrad über diese Straße –, ist ganz klar, dass da etwas geschehen muss, und es ist ja auch schon etwas geschehen. Das ASV hat dort bereits gehandelt und taktile Elemente eingebaut und den Gehweg farblich markiert.

Trotzdem, eines ist klar: Es muss eine ganzheitliche Überplanung dieses Verkehrsknotenpunktes geschehen, und das kann unserer Meinung nach – – . Die Chance ist jetzt dafür da mit der Planung, der Weiterplanung der Radpremiumroute D.20a von Bremen-Huchting, Delmenhorst - Ganderkesee, und wir haben in einer der letzten Deputationssitzungen über einen Bericht der Verwaltung angefragt, wann mit der Umsetzung dieser Radpremiumroute D.20a begonnen werden kann, wann mit der Planung begonnen wird. Die Planungen laufen, und uns wird auch in einer der nächsten – –.

(Abgeordnete Theresa Gröninger [CDU]: Vielleicht kommt die ja schneller als das Taubenhaus!)

Uns wird in einer der nächsten Deputationssitzungen auch noch einmal konkret der Zeitplan für die Umsetzung der D.20a vorgestellt, und das betrifft auch, das hat Herr Saxe eben schon gesagt, die Situation in Warturm, die Kirchhuchtinger Heerstraße. Auch dort ist dringender Handlungsbedarf gegeben, und wir hoffen, dass diese Planungen zügig kommen, möglichst noch Ende dieses Jahres oder nächsten Jahres, und dass dann dort diese Verkehrssituation am Huchtinger Bahnhof entschärft wird. – So viel, herzlichen Dank!

(Beifall SPD, DIE LINKE)

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Fynn Voigt.

Abgeordneter Fynn Voigt (FDP): Sehr geehrte Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich versuche, es kurz zu machen! Ich war leider nicht in der letzten Legislaturperiode Mitglied im Petitionsausschuss und auch nicht in der davor, seitdem die Petition ja eingereicht worden ist, und ich war demnach auch nicht bei den Begehungen dabei. Ich habe aber Gespräche geführt mit unseren Beiräten, auch mit befreundeten Anwohnern, und ich konnte mir ein halb gutes Bild darüber machen. Es gab ja damals eine sehr eindeutige Meinung sowohl aus dem Petitionsausschuss als auch vom Ortsamt als auch aus dem Beirat.

Wir haben eben in der Rede von meiner Vorrednerin gehört, dass da ja auch einiges im Prozess ist. Ich fände es ganz gut, wenn das Ressort da noch einmal draufguckt und wir vielleicht auch noch einmal mit dem ASV sprechen könnten, aber ich habe den Eindruck, dass da etwas passiert, und damit sind wir im Grunde eigentlich ganz zufrieden so. – Danke schön!

(Beifall FDP)

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Als nächster Redner hat das Wort Herr Staatsrat Dr. Ralph Baumheier.

Staatsrat Dr. Ralph Baumheier: Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Vielen Dank für die Gelegenheit, hier noch einmal für den Senat Stellung zu nehmen! Beginnen möchte ich noch einmal mit dem, was Herr Rohmeyer am Anfang noch einmal betont hat. Ich glaube, auch als neue Hausleitung in einem neu zugeschnittenen Ressort ist es, glaube ich, selbstverständlich, dass wir auch die zu einem Parlamentsbeschluss gewordenen Beschlüsse des Petitionsausschusses dann auch entsprechend ernst nehmen und das auch als ernsthaften Auftrag entsprechend wahrnehmen. Das ist, glaube ich, ein erster Punkt, den man noch einmal betonen sollte, auch wenn er selbstverständlich sein sollte.

Zweitens, genauso ernst nehmen wir die Petition und das beschriebene Gefahrenpotenzial, auch wenn es teilweise nach Einschätzung von eingeführten Institutionen wie einer Verkehrsunfallkommission dann als gefühlte Wahrnehmung und nicht objektivierbare Wahrnehmung – –. Trotzdem muss man es ernst nehmen und damit umgehen. Es ist, glaube ich, aber auch schon von einigen genannt oder betont worden, auch positiv

begrüßt worden, dass ja auch schon einiges passiert ist. Auf dem Weg zu einer guten Lösung ist einiges besser geworden, aber die ganz gute Lösung ist noch in der Perspektive.

Die Aufstellfläche wurde vergrößert, der Gehweg wurde deutlich erkennbarer ausgestaltet, die berühmten taktilen Elemente sind auch entsprechend da. Gleichwohl muss man aber auch feststellen, dass bislang noch nicht alles aus der Petition umgesetzt werden konnte. Das hat nicht nur technische Gründe, sondern eben auch – das haben einige schon gesagt – rechtliche Gründe. Wenn ein richterlicher Beschluss da ist, dann muss man damit umgehen, und wenn ein Gremium wie eine Verkehrsunfallkommission zu einer bestimmten Einschätzung kommt, finde ich, ist es auch sinnvoll, sich damit auseinanderzusetzen und die fachliche Meinung der Kommission zu berücksichtigen.

Ich glaube auch, das ist gesagt worden, dass da jetzt mit der regionalen Trasse, die jetzt auf dem Plan ist, eine neue Chance besteht, dann jetzt wirklich vor Ort auch noch einmal Dinge voranzutreiben und dann aufzusetzen auf dem, was schon gemacht wurde, und noch besser zu werden. Es ist noch einmal betont worden – das kann ich von vorseiten des Ressorts auch noch einmal betonen –, dass im Rahmen dieser regionalen Radverkehrsrouten der Bereich Alte Heerstraße, insbesondere –.

(Glocke)

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Herr Staatsrat, ganz kurz: Nehmen Sie bitte einmal Ihre Unterlagen – –?

Staatsrat Dr. Ralph Baumheier: Sorry, ich lerne es!

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Okay, alles gut!

Staatsrat Dr. Ralph Baumheier: Ich lerne offenbar noch nicht schnell genug, sorry! Insbesondere der Bereich, der der Petition zugrunde lag, Alte Heerstraße inklusive des Knotenpunktes Alte Heerstraße/Zum Huchtinger Bahnhof, wird dabei prioritär bearbeitet. Wir werden mit dem ASV gemeinsam sehen, dass wir das dann auch vernünftig aufgleisen, und erste Ergebnisse aus dieser Überarbeitung sind mir aufgeschrieben worden, dass wir sie Mitte des Jahres dann auch haben werden, und dann werden wir in der Deputation darüber berichten. – Vielen Dank!

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

Vizepräsidentin Christine Schnittker: Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor.

Die Beratung ist geschlossen.

Die Stadtbürgerschaft nimmt von der Mitteilung des Senats, Drucksachen 20/888 S, Kenntnis.

Es ist vereinbart worden, dass wir jetzt nur noch die Tagesordnungspunkte ohne Debatte aufrufen.

Petitionsbericht Nr. 5
Bericht und Antrag des Ausschusses für Petitionen und
Bürgerbeteiligung
vom 12. Januar 2024
(Drucksache [21/104 S](#))

Wir verbinden hiermit:

Petitionsbericht Nr. 6
Bericht und Antrag des Ausschusses für Petitionen und
Bürgerbeteiligung
vom 9. Februar 2024
(Drucksache [21/122 S](#))

Eine Aussprache ist nicht beantragt worden.

Wir kommen zur Abstimmung.

Als Erstes lasse ich über die Petitionen aus dem Bericht Nr. 5, Drucksache [21/104 S](#), abstimmen.

Hier ist getrennte Abstimmung beantragt.

Zuerst lasse ich über die Petition S 20/381 abstimmen.

Wer der Behandlung der Petition in der empfohlenen Art zustimmen möchte, den bitte um das Handzeichen.

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

Ich bitte um die Gegenprobe.

(Dagegen: CDU)

Stimmenthaltungen?

Ich stelle fest, die Stadtbürgerschaft beschließt entsprechend.

Jetzt lasse ich über die restlichen Petitionen abstimmen.

Wer der Behandlung der Petitionen in der empfohlenen Art zustimmen möchte, den bitte ich um das Handzeichen.

Ich bitte um die Gegenprobe.

Stimmenthaltungen?

Ich stelle fest, die Stadtbürgerschaft beschließt entsprechend.

(Einstimmig)

Nun lasse ich über die Petitionen aus dem Bericht Nr. 6, Drucksache [21/122 S](#), abstimmen.

Wer der Behandlung der Petitionen in der empfohlenen Art zustimmen möchte, den bitte um das Handzeichen.

Ich bitte um die Gegenprobe.

Stimmenthaltungen?

Ich stelle fest, die Stadtbürgerschaft beschließt entsprechend.

(Einstimmig)

**Bebauungsplan 2523 „Hachez“
für ein Gebiet in Bremen-Neustadt/Alte Neustadt zwischen
Weserstraße, Süderstraße, Große Annenstraße (beidseitig)
und Kleine Johannisstraße (überwiegend ehemaliges
Hachez-Fabrikgelände)
Mitteilung des Senats vom 30. Januar 2024
(Drucksache [21/114 S](#))**

Die Beratung ist eröffnet.

Wortmeldungen liegen nicht vor.

Die Beratung ist geschlossen.

Wir kommen zur Abstimmung.

Wer den Bebauungsplan 2523 beschließen möchte, den bitte um das
Handzeichen.

Ich bitte um die Gegenprobe.

Stimmenthaltungen?

Ich stelle fest, die Stadtbürgerschaft beschließt entsprechend.

(Einstimmig)

Damit sind wir am Ende der Tagesordnung angelangt.

Ich wünsche allen einen schönen Feierabend!

(Beifall)

Ich schließe die Sitzung.

(Schluss der Sitzung 18:57 Uhr)

Anhang zum Plenarprotokoll

Schriftlich vom Senat beantwortete Anfragen aus der Fragestunde der Stadtbürgerschaft vom 13. Februar 2024

Anfrage 9: Wie gestaltet Bremen die kulturelle Infrastruktur? Anfrage der Abgeordneten Ole Humpich, Thore Schäck und die Fraktion der FDP vom 17. Januar 2024

Wir fragen den Senat:

1. Welche konzeptionellen und systematischen Kriterien liegen der bremischen Kulturförderung zugrunde, und inwiefern hat es in den letzten Jahren Veränderungen bei den Förderschwerpunkten gegeben?
2. Wie haben sich die Zusammensetzung des Projektmittelausschusses in den letzten fünf Jahren sowie die Förderungspraxis und konkreten Zuwendungen an die freie Kunst- und Kulturszene in den vergangenen zehn Jahren entwickelt?
3. Welche Zuwendungspraxis verfolgt der Senat bei politischen Positionierungen im Kunst- und Kulturbereich, und wie werden kulturelle Vielfalt und zugleich Schutz vor Diskriminierungen gewährleistet?

Antwort des Senats:

Zu Frage 1: Die Kriterien und Ziele der bremischen Kulturförderung sind im Kulturförderbericht „Kultur in Bremen“ ausführlich dargelegt worden. Im Wesentlichen sind dies die Verlässlichkeit für die Kulturakteur:innen, die Stärkung des Eigenwertes von Kunst und Kultur im Sinne eines breiten, qualitativ hochwertigen und innovativen kulturellen Angebots, an dem die gesamte Bevölkerung teilhaben kann, und über eine möglichst breit angelegte auskömmliche Förderung die Sicherung der Existenzen der Kulturakteur:innen und Künstler:innen. Die Förderschwerpunkte konzentrieren sich auf diese Kriterien, die ihre Gültigkeit stets behalten, werden aber selbstverständlich regelmäßig im Rahmen des Möglichen an neue Entwicklungen angepasst, zu denen in den letzten Jahren vor allem die Stärkung einer jungen kreativen Szene in Bremen gehören.

Zu Frage 2: Wie im Kulturförderbericht angekündigt, konnte seit 2020 erstmals in den vergangenen zehn Jahren die Projektmittelförderung erheblich angehoben und verbreitert werden und erreicht nunmehr die gesamte freie Kulturszene mit kleinen und größeren jährlich bewilligten Projekten sowie einer auf drei Jahre angelegten Konzeptförderung. Das Format der „Denkzellen“ als moderierter Austausch innerhalb der Kulturszene und mit dem Kulturressort wurde ins Leben gerufen, um gerade auch die Projektförderpraxis stets und immer weiter an den Bedarfen der Szene auszutariieren. Die Förderentscheidungen werden seither in aller Regel auf Grundlage von spartenbezogenen Juryempfehlungen getroffen. Mit der Ausweitung der Etats, ihrer spartenbezogenen direkten Verankerung in den Haushaltsplänen und der flächendeckenden Etablierung des Juryverfahrens hat sich die Funktion des Projektmittelausschusses als zuvor wegen der begrenzten Mittel für die Spartengerechtigkeit notwendigem Korrektiv mittlerweile erledigt. Mit der kommenden Reform der Richtlinie wird auf den Projektmittelausschuss verzichtet werden.

Der nächste Schritt soll unter dem Vorbehalt des Haushalts nach den rundweg positiven Erfahrungen während der Coronapandemie die Etablierung eines ebenfalls über die Sparten angelegten Stipendienprogramms sein.

Zu Frage 3: Für den Senat stehen die Gewährleistung der Freiheit der Kunst nach Artikel 5 Absatz 3 des Grundgesetzes sowie der Schutz und die Förderung des kulturellen Lebens nach Artikel 11 Absatz 3 der Landesverfassung im Vordergrund. Gerade eine freie Kunst ist ein wichtiger Gradmesser und eine wesentliche Voraussetzung für eine freie Gesellschaft und ist daher unbedingt als solche zu schützen und nicht für etwaige politische Ziele zu funktionalisieren. Freiheit muss dabei selbstverständlich stets mit Verantwortung der Akteure einhergehen, die Freiheit im Sinne des Grundgesetzes insgesamt zu nutzen. Verantwortung ist dabei jedoch vorrangig Eigenverantwortung und nicht Kontrolle. Steuernde Entscheidungen des Staates rechtfertigen sich daher entweder nur aus der Gewährleistung der Freiheit der Kunst selbst oder aus Gründen, die verfassungsrechtlich als Schranken des Freiheitsrechts anerkannt sind.

Ebenso, wie der Eigenwert von freier Kunst ein hohes gesellschaftliches Gut ist, ist die Gewährleistung kultureller Vielfalt für das städtische (Kunst-)Leben von großer Bedeutung und daher sowohl Aufgabe als auch Grundlage öffentlicher Kulturförderung des Senats. Die Fördermaßnahmen

und -instrumente des Senators für Kultur folgen hierbei den oben genannten Leitlinien. Um die diskriminierungsfreie Förderung von Kultur sicherzustellen, sieht die Zuwendungspraxis des Senators für Kultur unter anderem zum Teil mehrstufige Verfahren und die Auswahl durch möglichst breit besetzte unabhängige Fachjurys vor.

Anfrage 10: Wie nachhaltig ist die Aufsuchende Beratung der Jugendberufsagentur (JBA) in Bremen?

Anfrage der Abgeordneten Maja Tegeler, Dariush Hassanpour, Sofia Leonidakis, Nelson Janßen und Fraktion DIE LINKE vom 17. Januar 2024

Wir fragen den Senat:

1. Welche Maßnahmen hat die Aufsuchende Beratung der Jugendberufsagentur in der Stadt Bremen in den letzten zwei Jahren durchgeführt, um die Zielgruppe unversorgter junger Menschen zu erreichen, wie viele Beratungsgespräche wurden daraufhin geführt, wie viele junge Menschen konnten in dieser Zeit in unterstützende Maßnahmen, Ausbildung oder Arbeit vermittelt oder deren Lebensumstände stabilisiert werden?
2. Wie bewertet der Senat vor diesem Hintergrund die Arbeit der Aufsuchenden Beratung in der Stadt Bremen?
3. Wie sichert der Senat vor dem Hintergrund der Verankerung der Aufsuchenden Beratung im JBA-Gesetz § 1 Absatz 2 und § 3 Absatz 5 die Arbeit langfristig und verbindlich ab?

Antwort des Senats:

Zur Frage 1: Die Aufsuchende Beratung hat die Aufgabe, unversorgte junge Menschen an die Jugendberufsagentur Bremen heranzuführen. Bei Bedarf sollen frühzeitige Hilfestellungen zur Lösung multipler Problemlagen gegeben werden. Hierfür sind meist längere Beratungsprozesse notwendig.

In den Jahren 2022 und 2023 wurden von der Aufsuchenden Beratung 535 Beratungsgespräche geführt. Die Aufsuchende Beratung für junge Geflüchtete hat insgesamt 576 Beratungsgespräche geführt. Weiterhin wurden 3 378 Kurzberatungen durchgeführt.

Das neue „Gesetz zur rechtskreisübergreifenden Zusammenarbeit am Übergang von der Schule in den Beruf“ – kurz: JBA-Gesetz – regelt, welche Beteiligten unter welchen Bedingungen Daten von aktuellen und ehemaligen Schülerinnen und Schülern erhalten dürfen, um ihnen gezielt und passgenau Unterstützungs- und Informationsangebote zu machen. Die Aufsuchende Beratung arbeitet im Rahmen des Gesetzes daran mit, den Weg der jungen Menschen nach der Schule zu klären. Hierfür wurden seit Herbst 2022 von der Aufsuchenden Beratung 517 junge Menschen kontaktiert.

Die Aufsuchende Beratung hat keinen Vermittlungsauftrag. Sie begleitet junge Menschen auf deren Wunsch innerhalb der Jugendberufsagentur zur Berufsberatung der Agentur für Arbeit, zur Beratung des Jobcenters Bremen oder auch zu externen Stellen. Weiterhin sind die Beratungsangebote beispielsweise mit Lastenradaktionen in den Quartieren aktiv, nehmen an Berufsorientierungsmessen teil, begleiten Veranstaltungen und sind in Pop-up-Stores präsent. Die Aufsuchende Beratung hat 2022 und 2023 1 708 allgemeine Telefonanfragen beantwortet.

Zu Frage 2: Der Senat bewertet die Arbeit der Aufsuchenden Beratung in der Stadt Bremen als positiv. Die aufsuchenden Beratungen stellen einen etablierten und unverzichtbaren Pfeiler im Zusammenwirken aller Akteure der Jugendberufsagentur dar, um junge Menschen zu erreichen und zu unterstützen, die Gefahr laufen, den Anschluss zu verlieren. Die Besonderheiten dieses Angebots liegen darin, dass im Mittelpunkt der Beratungen die jungen Menschen mit ihren Wünschen, Zielen, Fähigkeiten und individuellen Lebenssituationen stehen und es freiwillig sowie niedrigschwellig ist.

Zur Frage 3: Die Senatorin für Arbeit, Soziales, Jugend und Integration strebt eine Verstetigung des Angebots ab 2025 an.

Anfrage 11: Gesundheitliche Versorgung in der Leichtbauhalle im Hulsbergquartier

Anfrage der Abgeordneten Maja Tegeler, Dariush Hassanpour und Fraktion DIE LINKE vom 18. Januar 2024

Wir fragen den Senat:

1. Welche gesundheitliche Versorgung steht den asylsuchenden und geflüchteten Menschen in der Leichtbauhalle im Hulsbergquartier auf dem Gelände des Klinikums Bremen-Mitte zur Verfügung?
2. Wie wird der Infektionsschutz sichergestellt (welche Möglichkeiten gibt es beispielsweise für Personen, welche sich mit einem Krankheitserreger infiziert haben, sich zu isolieren, um andere Bewohner:innen nicht anzustecken, und welche Vorkehrungen werden getroffen, um Infektionsausbrüche so gut es geht zu vermeiden)?
3. Wie wird das 2016 vom Senat verabschiedete Gewaltschutzkonzept in der Unterkunft umgesetzt?

Antwort des Senats:

Zu Frage 1: Für asylsuchende und geflüchtete Menschen wird werktags eine Akut- und Basisversorgung in einer mobilen Arztpraxis auf dem Gelände angeboten. Personen, für die die angebotene Akut- und Basisversorgung nicht ausreicht, werden mit organisatorischer Unterstützung durch den Träger im niedergelassenen Gesundheitssystem behandelt. Zudem werden Erstuntersuchungen in einem separat eingerichteten Versorgungscontainer durchgeführt.

Zu Frage 2: Ziel der Erstuntersuchung ist es unter anderem, das Vorliegen schwerwiegender übertragbarer Krankheiten zu diagnostizieren beziehungsweise auszuschließen, den Impfstatus zu kontrollieren und gegebenenfalls Impfungen durchzuführen.

Möglichkeiten zur Quarantäne im Falle ansteckender Krankheiten stehen grundsätzlich in der Erstaufnahme in Vegesack zur Verfügung. Darüber hinaus sind im Rahmen der Coronapandemie im Übergangwohnheim Arberger Heerstraße Quarantäne- und Isolationsmöglichkeiten geschaffen und die entsprechenden Versorgungsstrukturen eingerichtet worden. Um auf Quarantänebedarfe im Unterkunftssystem reagieren zu können, werden derzeit noch zehn dieser Plätze vorgehalten.

Zu Frage 3: Das Gewaltschutzkonzept aus dem Jahr 2016 wird generell in allen Einrichtungen umgesetzt, auch von der AWO, und auch in den Leichtbauhallen am Hulsberg. Beschäftigte des Trägers verpflichten sich bei Dienstantritt schriftlich auf einen Verhaltenskodex, der Aspekte des Gewaltschutzes umfasst. Sie werden sensibilisiert und besuchen

regelmäßig einschlägige Fortbildungen. Mehr als die Hälfte des Trägerpersonals ist weiblich, der Sicherheitsdienst stellt ebenfalls Geschlechterdiversität sicher. So sind weibliche Ansprechpartnerinnen sowie ein geschlechterspezifischer Blick auf die Situation vor Ort stets gewährleistet.

In den öffentlichen Bereichen der Einrichtung ist das Sicherheitspersonal durchgängig präsent. Die Sanitärräume sind deutlich nach Geschlechtern getrennt und baulich so angeordnet, dass ein möglichst hoher Grad an Sicherheit gegeben ist. In den öffentlichen Bereichen der Einrichtung liegt mehrsprachiges Infomaterial zum Thema Gewaltschutz aus, das auch auf geschulte Ansprechpersonen in der Einrichtung verweist. Eine Vernetzung mit externen Beratungsstellen wird derzeit aufgebaut.

Anfrage 12: Beteiligung Bremens am Bundeswettbewerb „Blauer Kompass“

**Anfrage der Abgeordneten Dr. Marcel Schröder, Thore Schäck und Fraktion der FDP
vom 19. Januar 2024**

Wir fragen den Senat:

1. Inwieweit hat sich die Stadtgemeinde Bremen an den vergangenen vier Bundeswettbewerben „Blauer Kompass“ beteiligt?
2. Mit welchen innovativen Projekten zur Klimavorsorge (zum Beispiel zur Starkregenvorsorge) hat sich die Stadtgemeinde an dem Bundeswettbewerb „Blauer Kompass“ beteiligt, und gab es hier für die Stadtgemeinde Auszeichnungen?
3. Plant der Senat, sich als Stadtgemeinde an dem diesjährigen Bundeswettbewerb zu beteiligen, und wenn ja, mit welchen innovativen Projekten?

Antwort des Senats:

Zu Frage 1: Der seit 2016 alle zwei Jahre ausgelobte Bundeswettbewerb „Blauer Kompass“ sah bis zum Jahr 2020 ausschließlich die Kategorien „private und kommunale Unternehmen“, „Bildungs- und Forschungseinrichtungen“ sowie „Vereine, Verbände, Stiftungen“ vor. Im

Jahr 2022 wurde erstmalig die Bewerbungskategorie „Kommune“ neu eingeführt. Von daher besteht für Kommunen mit der aktuellen Ausschreibung jetzt erst zum zweiten Mal die Möglichkeit, sich mit ihren Klimaanpassungsprojekten für den Bundespreis zu bewerben. An der ersten Bewerbungsrunde im Jahr 2022 hat sich die Stadtgemeinde Bremen noch nicht am Bundeswettbewerb „Blauer Kompass“ beteiligt.

Zu Frage 2: Für den Bundeswettbewerb „Blauer Kompass“ im Jahr 2022 wurde seinerzeit eine Bewerbung mit dem Bundesförderprojekt „BREsilient – Klimaresiliente Zukunftsstadt Bremen“ in Erwägung gezogen. Die Erfolgchancen auf den Preis wurden jedoch als gering eingeschätzt, da die Maßnahmen zum damaligen Bewerbungsschluss im März 2022 geplant, aber noch nicht umgesetzt waren. Daher erschien eine Teilnahme am darauffolgenden Wettbewerb, also nach Umsetzung der Maßnahmen, zielführender. Insofern gibt es bis dato keine Beteiligung der Stadtgemeinde Bremen und entsprechend auch keine Auszeichnungen.

Zu Frage 3: Eine Bewerbung für den Bundespreis „Blauer Kompass 2024“ mit Maßnahmen aus dem im Juli 2023 abgeschlossenen Bundesförderprojekt BREsilient II, verortet bei der Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, ist bereits in Vorbereitung. Im Fokus stehen dabei die Maßnahmen zur Hochwasservorsorge in den beiden besonders überschwemmungsgefährdeten Gebieten Pauliner Marsch/Im Suhrfelde sowie Blumenthaler Aue. Diese umfassen unter anderem die Gründung einer Sturmflutpartnerschaft und einer Starkregenpartnerschaft, die gemeinsame Erarbeitung von Informationsbroschüren und -schildern, die Umsetzung einer Machbarkeitsstudie zur schnelleren Gebietsentwässerung nach potenziellen Überflutungen sowie die Einführung eines gebietsbezogenen Starkregen-Kurzfristvorhersagesystems. Weitere Bewerbungsvorhaben aus der Stadtgemeinde Bremen sind nicht bekannt.

Anfrage 13: Stärkung von unterversorgten Schulen durch Versetzung oder befristete Abordnung von Lehrkräften

Anfrage der Abgeordneten Yvonne Awerwiler, Frank Imhoff und

Fraktion der CDU

vom 23. Januar 2024

Wir fragen den Senat:

1. Inwiefern hat der Senat seit Beginn des Jahres 2024 personell unterversorgte öffentliche Schulen innerhalb der Stadtgemeinde Bremen durch Versetzung beziehungsweise befristete Abordnung von Lehrkräften gestärkt, und in welchem Umfang (Vollzeitäquivalenten, VZÄ) kamen beide der genannten Maßnahmen dabei jeweils zur Anwendung?

2. In welchem Umfang (VZÄ) hat der Senat im Zuge besagter Personalmaßnahmen mit dem Ziel eines Ausgleichs und der Unterstützung von unterversorgten Schulen die vorhandenen gesetzlichen Möglichkeiten tatsächlich ausgeschöpft und Versetzungen beziehungsweise befristete Abordnungen von Lehrkräften ohne vorheriges Einvernehmen verfügt?

3. Was gedenkt der Senat zudem konkret dafür zu unternehmen, um das Mittel der Abordnung durch „zeitliche Anreize“ zwecks erleichterter Balance zwischen Beruf und Familie oder ergänzende „Berufskarriereoptionen“ aus Sicht von Lehrkräften attraktiver zu machen, so wie er dies in seinem kurz- und mittelfristigen Personalversorgungskonzept Schule aus dem März 2023 in Aussicht gestellt hatte?

Antwort des Senats:

Zu Frage 1 und 2: Die Senatorin für Kinder und Bildung hat seit Beginn des Jahres 2024 nicht von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, Lehrkräfte an andere Schulen dauerhaft zu versetzen oder befristet abzuordnen. Versetzungen und Abordnungen stellen aus Sicht der senatorischen Behörde immer nur das letzte Mittel dar, um Schulen mit hinreichend Personal zu versorgen. Stattdessen wurden dieses Jahr Personaleinstellungen gezielt durch die Behörde gesteuert.

Mit Blick auf den Einstellungstermin zum 1. Februar 2024 ist es der senatorischen Behörde so gelungen, personell herausfordernde Standorte wie beispielsweise die Grundschulen Schule Am Wasser und Tami-Oelfken-Schule mit deutlich mehr Personal zu versorgen. Die Schule Am Wasser hat zum 1. Februar 2024 rechnerisch einen Versorgungsgrad von 97 Prozent (1. August 2023: 82 Prozent), die Tami-Oelfken-Schule von 108 Prozent (1. August 2023: 70 Prozent). Ebenfalls ist es gelungen, durch eine weiterentwickelte Personalsteuerung insgesamt mehr Lehrkräfte zum 1. Februar 2024 einzustellen als zum 1. Februar 2023 (150 zu 131 voll ausgebildete Lehrkräfte).

Auch wenn für das zweite Schulhalbjahr 2023/2024 bisher keine dienstlich angeordneten Abordnungen und Versetzungen notwendig waren, hält die Senatorin für Kinder und Bildung nachdrücklich daran fest, die vorhandenen gesetzlichen Steuerungsmöglichkeiten zur gezielten Unterstützung unterversorgter Schulen einzusetzen. Hierzu wird die senatorische Behörde die Unterrichtssituation – vor allem an den Grundschulen – im soeben begonnenen zweiten Schulhalbjahr fortlaufend bewerten und entsprechend durch dienstlich veranlasste Abordnungen und Versetzungen nachsteuern.

Zu Frage 3: Die Senatorin für Kinder und Bildung berät derzeit Möglichkeiten, um Lehrkräfte für freiwillige Abordnungen und Versetzungen gewinnen zu können. Hierzu zählt beispielsweise, Schulen mit einer vergleichbaren pädagogischen Ausrichtung in sogenannten Schulfamilien (Clustern) zusammenzufassen, um diese enger miteinander zu vernetzen und Schulentwicklungsvorhaben gemeinsam zu gestalten. Ein Bestandteil dieser Cluster wäre auch, dass das schulische Personal enger an die anderen Schulen gebunden wird und es den Lehrkräften im Falle notwendiger Abordnungen und Versetzungen deutlich leichter fällt, auch an einer anderen Schule eingesetzt zu werden.

**Anfrage 14: Fördermaßnahme Dorfentwicklung auch in Bremen?
Anfrage der Abgeordneten Dr. Oğuzhan Yazıcı, Frank Imhoff und
Fraktion der CDU
vom 23. Januar 2024**

Wir fragen den Senat:

1. Inwiefern hat sich der Senat neben der Teilnahme am KLARA-Begleitausschuss mit der Fördermaßnahme Dorfentwicklung auseinandergesetzt?
2. Warum wurden keine Haushaltsmittel für die aktuelle Förderperiode im Rahmen der Dorfentwicklung eingesetzt, obwohl es einen Bedarf gibt?
3. Den Ortsämtern Blockland, Borgfeld, Strom, Burglesum und Osterholz wurden die neuen Möglichkeiten der Fördermaßnahme Dorfentwicklung vorgestellt, und es besteht aus allen Ortsteilen ein hohes Interesse, warum wird eine strategische gemeinsame Ausrichtung für das Förderverfahren seitens des Senats nicht näher verfolgt?

Antwort des Senats:

Zu Frage 1: Die Förderung der dörflichen Struktur und der Erhalt von ortsbildprägenden Gebäuden hat in Bremen eine lange Tradition. Der Senat hat deshalb nach der Entscheidung im Jahr 2018, bei der Verteilung der ELER-Mittel für die Förderperiode 2023 bis 2027 die Schwerpunkte im Küsten- und Naturschutz zu setzen und Dorferneuerungsmaßnahmen nicht mehr aus dem Programm ELER zu finanzieren, in den Jahren 2022 und 2023 im Haushaltsplan jeweils 25 000 Euro bereitgestellt. Mit diesen Anschlägen wurde sichergestellt, dass eine bremische Kofinanzierung der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes“ (GAK) im Bereich von Projekten oder Maßnahmen im Rahmen der integrierten ländlichen Entwicklung, somit der Dorfentwicklung, zur Verfügung gestellt werden kann.

Zu Frage 2: Konkrete Einzelanträge lagen nicht vor, sodass diese Mittel bisher nicht abgerufen wurden.

Zu Frage 3: Ungeachtet dessen wird ein Bedarf in den in der Frage genannten Ortsamtsbereichen sowie darüber hinaus in Oberneuland und Seehausen, die alle jeweils Ortsteile oder Straßenzüge umfassen, die dem ländlichen Raum in Bremen zugehörig sind, als vorhanden eingeschätzt. Daher soll in Abstimmung unter anderem mit der Bewilligungsstelle in Niedersachsen und auch den angesprochenen Ortsamtsleitungen eine konkrete Bedarfsabfrage initiiert werden, um einen genauen Bedarf für die Folgejahre zu ermitteln.

In den Haushalten 2024 und 2025 sind vorbehaltlich der Beschlussfassung des Haushaltsplans bremische Kofinanzierungsmittel in unveränderter Höhe eingeplant. Für die künftige Ausgestaltung der Dorfentwicklung und Abwicklung des Förderprogramms bedarf es einer genaueren Definition, für welche Maßnahmen und Projekte Mittel in den Folgejahren zur Verfügung gestellt werden können. Die zuständige Senatskanzlei wird hierzu mit den betreffenden Ortsamtsleitungen erörtern, wie Umsetzungskriterien im Einvernehmen festgelegt werden können.

Anfrage 15: Weichen stellen für die Schaffung multiprofessioneller Teams in unseren Kitas

Anfrage der Abgeordneten Fynn Voigt, Thore Schäck und Fraktion der FDP

vom 23. Januar 2024

Wir fragen den Senat:

1. Inwiefern wird Akademikerinnen und Akademikern mit pädagogischem und/oder sprachwissenschaftlichem Hochschulstudium (zum Beispiel Lehramt, Sozialpädagogik, Heilpädagogik, Logopädie) ermöglicht, als pädagogische Fachkraft an Kitas tätig zu sein? (Bitte aufschlüsseln nach Hochschulstudium und erforderlichem Hochschulabschluss, Dauer des Anerkennungsprozesses, genauer Tätigkeit an den Kitas und Vergütung!)
2. Inwiefern wird der Quereinstieg in den Erzieherberuf aktuell an unseren Kitas ermöglicht, und welche weiteren Maßnahmen sind für die Gewinnung weiterer pädagogischer Fachkräfte/multiprofessioneller Teams geplant? (Bitte aufschlüsseln nach den Voraussetzungen!)
3. Inwiefern wird ausländischen pädagogischen Fachkräften ermöglicht, an Kitas tätig zu sein? (Bitte aufschlüsseln nach Dauer des Anerkennungsprozesses, Berufsausbildung/Hochschulstudium, genauer Tätigkeit an den Kitas und Vergütung!)

Antwort des Senats:

Zu Frage 1: Für „berufsnahe“ Zielgruppen steht seit 2020 das Quereinstiegsprogramm zur Verfügung. Quereinsteiger:innen sind nicht nur, aber auch Akademikerinnen und Akademikern mit nicht sozialpädagogischen, aber fachnahen Abschlüssen oder Zielgruppen, die auf Basis anderer Berufsabschlüsse bereits professionell mit Kindern arbeiten.

Ohne Nachqualifizierung können gemäß der Eckpunktevereinbarung zum Quereinstieg die Universitäts- oder Fachhochschulabschlüsse Kindheitspädagog:innen, Elementarpädagog:innen und Heilpädagog:innen als pädagogische Fachkraft eingesetzt werden, wenn bereits Erfahrungen als Fachkraft im Bereich der frühkindlichen Bildung vorliegen.

Personen mit Universitäts- oder Fachhochschulabschluss im Haupt- oder Nebenfach Pädagogik sowie mit fachnahen Universitäts- oder Fachhochschulabschlüssen (zum Beispiel Erziehungswissenschaften) können nach Durchlauf einer Qualifizierung entsprechend eingesetzt werden. Die Teilnehmenden werden dazu innerhalb von circa zwölf Monaten am Paritätischen Bildungswerk Bremen (PBW) während des Praxiseinsatzes weiterqualifiziert.

Mit den oben genannten Voraussetzungen oder nach erfolgreichem Abschluss einer Anpassungsqualifizierung können die Teilnehmenden im Land Bremen als Gruppenleitung in einer Kindertageseinrichtung eingesetzt und entsprechend nach SuE 8 vergütet werden. In den Jahren 2020 bis 2023 haben rund 140 Personen mit Nachqualifizierungsbedarf dieses Programm erfolgreich durchlaufen. Zwei weitere Durchgänge laufen derzeit; der letzte ist im Januar 2024 gestartet.

Zu Frage 2: Die Weiterbildung zum/zur Erzieher:in – in Voll- oder Teilzeit, berufsbegleitend oder praxisintegriert – kann beginnen, wer einen Mittleren Schulabschluss (MSA), eine abgeschlossene Erstausbildung sowie Praxiserfahrungen im sozialpädagogischen Bereich im Umfang von 900 Stunden nachweisen kann. Dabei muss es sich bei der Erstausbildung nicht um eine sozialpädagogische Ausbildung handeln. Das bedeutet, dass auch Personen mit einer fachfremden Erstausbildung die Weiterbildung beginnen können.

Mit Mitteln aus dem KiTa-Qualitätsgesetz des Bundes wird in bremischen Kitas auch die berufsbegleitende Weiterbildung zur/zum Erzieher:in für dort beschäftigte sozialpädagogische Assistenzen oder Kinderpfleger:innen bei „vollem Lohnausgleich“ ermöglicht. Die begonnenen Maßnahmen des Quereinstiegs sollen fortgeführt und ausgeweitet werden. Ziel ist nicht nur, mehr Beschäftigte für den Gruppendienst zu gewinnen, sondern eine höhere Vielfalt der Fähigkeiten und Fertigkeiten in den Teams zu fördern. Im Sinne multiprofessioneller Teams sind auch Ausweitungen über das formale Qualifikationsniveau von Erzieher:innen möglich. Allerdings ist dies nur bei der Übernahme höherwertiger Tätigkeiten mit einer höheren Vergütung als im Gruppendienst verbunden, zum Beispiel im Rahmen des sogenannten SozPäd-Programms oder bei einer Tätigkeit als Inklusionsberater:in.

Zu Frage 3: Für pädagogische Fachkräfte, die ihren Abschluss im Ausland erworben haben, besteht die Möglichkeit der Gleichstellung ihres Abschlusses. Wird bei diesem Gleichstellungsverfahren festgestellt, dass es wesentliche Unterschiede zur deutschen Aus- oder Weiterbildung gibt, können diese durch Module, welche vom Paritätischen Bildungswerk e. V. angeboten werden, ausgeglichen werden. Es besteht die Möglichkeit, dass diese Personen durch eine Sondergenehmigung des Landesjugendamtes bereits während der Qualifizierung als Fachkräfte in Kitas tätig sind.

Die Dauer der Maßnahme ist individuell verschieden, da sie sich danach richtet, welche beziehungsweise wie viele wesentliche Unterschiede zur deutschen Aus- beziehungsweise Weiterbildung bestehen und ob die Gleichstellung zum Beruf der Erzieherin beziehungsweise des Erziehers oder zur Sozialpädagogischen Assistenz führt. Letztere erhalten sofort nach dem Absolvieren der Module die Gleichstellung. Die Personen, für die eine Gleichstellung zum/zur staatlich geprüften Erzieher:in erfolgt ist, haben im Anschluss das Berufspraktikum mit dem abschließenden Kolloquium zum/zur staatlich anerkannten Erzieher:in zu absolvieren.

Das seit 2018 bestehende Programm „Gewinnung und Qualifizierung ausländischer Fachkräfte aus Spanien“ richtet sich an spanische Hochschulabsolvent:innen (B.A.), die den Beruf des Erziehers beziehungsweise der Erzieherin in Deutschland anstreben. Das Programm ist derart angelegt, dass die Teilnehmenden in Einrichtungen der Kindertagesbetreuung nach SuE 4 vergütet und eingesetzt werden und berufsbegleitend innerhalb von 15 Monaten sowohl das Sprachniveau B2 als auch die Gleichstellung zum/zur staatlich geprüften Erzieher:in erreichen. Über das Verfahren der Anrechnung von Praxiszeiten kann im direkten Anschluss die Zulassung zum Kolloquium der staatlichen Anerkennung beantragt werden. Die Teilnehmenden des Programms werden nicht auf den Personalschlüssel angerechnet.

Seit 2018 haben 188 Personen an diesem Programm teilgenommen beziehungsweise befinden sich noch in der Teilnahme. Der nächste Durchgang startet im Frühjahr 2024. Ende des Jahres 2023 ist in Anlehnung an das unter Frage 1 dargestellte Quereinstiegsprogramm das Projekt „IQsA – Integrierte Qualifizierung in sozialpädagogischen Arbeitsfeldern“ gestartet. Dieses richtet sich auch an ausländische Hochschulabsolvent:innen, welche bereits mit Kindern gearbeitet haben, deren Abschluss aber nicht mit dem einer Erzieherin beziehungsweise eines Erziehers gleichgestellt werden kann (zum Beispiel Lehrkräfte, Psycholog:innen, Therapeut:innen). Diese Personen werden zu Gruppenleitungen in Kitas qualifiziert. Die Maßnahme dauert circa acht Monate und umfasst sowohl theoretische als auch praktische Inhalte. Währenddessen erhalten die Teilnehmenden eine Vergütung nach SuE 2. Die Maßnahme schließt mit einer Abschlussprüfung ab. Bei erfolgreichem Abschluss können die Personen mit SuE 8 an bremischen Kitas als Gruppenleitungen eingestellt werden.

Anfrage 16: Wie geht es weiter mit der Kindertagesbetreuung in Walle?

Anfrage der Abgeordneten Dr. Franziska Tell, Dr. Henrike Müller und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 30. Januar 2024

Wir fragen den Senat:

1. Wie plant der Senat, den Erhalt von vorhandenen Kitaplätzen in Walle zu gewährleisten, nachdem die derzeit von KiTa Bremen genutzten Räumlichkeiten in der Waller Heerstraße 168 aus baulichen Gründen in Zukunft nicht mehr genutzt werden können?
2. Wie stellt der Senat sicher, dass die gut eingespielte Kita in der Waller Heerstraße 168 als Gesamteinrichtung mit dem bestehenden Team in neue Räumlichkeiten umziehen und so auch langfristig erhalten werden kann, damit sowohl die aktuellen Bestandskinder als auch in Zukunft weitere Kinder von der etablierten Einrichtung profitieren können?
3. Wie bewertet der Senat die Option, für die Kita in der Waller Heerstraße 168 beispielsweise die aktuell in Sanierung befindlichen Kitaräumlichkeiten im Steffensweg 89 oder andere bestehende Kitaräumlichkeiten im Stadtteil Walle anzumieten, damit die Gesamteinrichtung erhalten bleiben kann?

Antwort des Senats:

Zu Frage 1: Der Kitastandort an der Waller Heerstraße 168 bis 170 fungiert als Dependance des von KiTa Bremen betriebenen Kinder- und Familienzentrums Pastorenweg. Die Anmietung erfolgte ursprünglich als „Ausweichquartier“ während einer Sanierungsphase und wurde aufgrund der Kitaplatzsituation im Bremer Westen auch nach Abschluss der Sanierungsmaßnahmen als zusätzliche Kapazität weiterbetrieben. Der Standort Waller Heerstraße befindet sich angrenzend zum benachbarten Stadtteil Gröpelingen und hat dazu beigetragen, dass ebenfalls nicht versorgte Kinder aus Gröpelingen aufgenommen wurden. Das bestehende Mietverhältnis mit der Eigentümerin ist bis zum 31. Juli 2027 befristet. Die Dependance umfasst eine Krippengruppe und zwei Elementargruppen.

Ende Januar dieses Jahres hat KiTa Bremen als Träger des Angebots mitgeteilt, die bestehende Krippengruppe zum Ende des laufenden Kindergartenjahres auslaufen zu lassen und die beiden verbleibenden Elementargruppen zum Kindergartenjahr 2025/26 grundsätzlich aufzulösen.

Zur Begründung dieser Entscheidung werden bauliche Gründe geltend gemacht, eine bereits erfolgte Sanierung durch die Eigentümerin habe nicht zu den erhofften Verbesserungen geführt.

Die senatorische Behörde ist in der Folge dieser Ankündigung in einen intensiven Dialog mit dem Träger eingetreten. Ziel ist es, die derzeit in der Dependance vorgehaltenen Betreuungskapazitäten für Walle und Gröpelingen aufrechtzuerhalten. Die Senatorin für Kinder und Bildung wird mit der zuständigen Staatsrätin, KiTa Bremen und dem Landesjugendamt am 6. März 2024 gemeinsam mit den betroffenen Eltern und lokalen Politiker:innen die Räumlichkeiten besichtigen und alternative Lösungen eruieren mit dem Ziel, dass kein Platz abgebaut wird.

Zu Frage 2: Die Gespräche zur räumlichen Perspektive der drei Betreuungsgruppen sind noch nicht abgeschlossen. Vom Auslaufen der Krippengruppe wären angesichts der derzeitigen Alterszusammensetzung keine bestehenden Betreuungsverhältnisse betroffen – die Kinder gehen in den Elementarbereich über, ein jüngeres Kind kann im Stammhaus am Pastorenweg in eine Gruppe aufgenommen werden. Dennoch ist die Kapazität der Gruppe für Gröpelingen und Walle von hoher Bedeutung, da die Zielversorgungsquoten in beiden Stadtteilen noch nicht erreicht werden können.

Zu Frage 3: Am Standort Steffensweg 89 finden aktuell umfangreiche Sanierungsmaßnahmen statt, und daher steht diese Option nicht zur Verfügung. Angesichts des baulichen Zustands des Objekts Waller Heerstraße 168 bis 170 wird intensiv nach alternativen Räumlichkeiten gesucht, um die Platzkapazitäten zu erhalten; wenn möglich, sollen alle drei bestehenden Gruppen räumlich zusammengefasst bleiben.

Anfrage 17: Zwei Erschließungsstraßen für acht Einfamilienhäuser am Rethfeldsfleet?

**Anfrage der Abgeordneten Dr. Oğuzhan Yazıcı, Michael Jonitz,
Frank Imhoff und Fraktion der CDU
vom 6. Februar 2024**

Wir fragen den Senat:

1. Inwiefern wäre es möglich, entgegen den anderslautenden Bestimmungen im rechtskräftigen Bebauungsplan 1986 die Erschließung der geplanten acht Einfamilienhäuser ausschließlich über die Straße

Rethfeldsfleet vorzunehmen und auf eine zweite, zusätzliche Erschließung über die Weingartstraße zu verzichten?

2. Welche baurechtlichen Möglichkeiten bestehen generell, auch ohne Änderung des Bebauungsplans 1986 die Erschließung der geplanten Wohngebäude ausschließlich über die Straße Rethfeldsfleet umzusetzen?

3. Welcher (Zeit-)Aufwand würde entstehen, den Bebauungsplan 1986 dahin gehend zu ändern, dass die Erschließung der geplanten Einfamilienhäuser ausschließlich über die Straße Rethfeldsfleet erfolgt?

Antwort des Senats:

Zu den Fragen 1 und 2: Wie in der Deputationsvorlage vom 11. Januar 2024 (VL_21-1240) ausgeführt, beabsichtigt der Eigentümer die Bebauung des Grundstücks Rethfeldsfleet 8 (Flurstück 192, Flur 305, Gemarkung VR 305, Stadtgemeinde Bremen) mit sieben Einfamilienhäusern. Die Erschließung der neuen Baugrundstücke soll entsprechend dem gültigen Bebauungsplan 1986 über Rethfeldsfleet für zwei Grundstücke sowie über die Weingartstraße für fünf weitere Baugrundstücke erfolgen.

Die im Bebauungsplan 1986 festgesetzte (plangemäße) Erschließung für das Flurstück 192 hat über die Weingartstraße zu erfolgen. Eine Erschließung des gesamten Flurstücks 192 ausschließlich über die Straße Rethfeldsfleet entspricht nicht den Festsetzungen des Bebauungsplans, berührt die Grundzüge der Planung und ist daher nicht zulässig.

Die Erschließung der neuen Baugrundstücke erfolgt nicht über eine zusätzliche zweite Erschließung, sondern über jeweils private Grundstückszufahrten. Zwei Grundstücke werden von der Straße Rethfeldsfleet aus bis zur Garagenzufahrt des zweiten Gebäudes erschlossen. Die weiteren Grundstücke (Grundstück 3 bis 7) werden von der Weingartstraße aus ebenfalls über eine private Grundstückszufahrt (inklusive einer Feuerwehraufstellfläche) erschlossen. Geplant ist, dass die jeweiligen Zuwegungen nicht vollständig versiegelt werden.

Zu Frage 3: Es besteht kein Planungserfordernis gemäß § 1 Absatz 3 Baugesetzbuch (BauGB), da durch den B-Plan 1986 bereits die planungsrechtliche Grundlage für eine geordnete städtebauliche Entwicklung vorliegt.