

Stadtbürgerschaft**21. Wahlperiode****Drucksache 21/902 S****(zu Drs. 21/860 S)****8. September 2026****Mitteilung des Senats****Kein Vertrag, kein Bebauungsplan, kein Ende – „Ölhafen“ und kein Einzelfall****Kleine Anfrage****der Fraktion der CDU vom 9. Juli 2026****und Mitteilung des Senats vom 4. September 2026**

Vorbemerkung der fragenstellenden Fraktion:

Der Wagenplatz der sogenannten „Ölhafen-Initiative“ am Hagenweg in Bremen-Walle beschäftigt Beirat und Stadtbürgerschaft seit Jahren. Die Fläche wird seit 2018 ohne Genehmigung oder behördliche Nutzungserlaubnis in Anspruch genommen; die Stadtgemeinde Bremen duldet diesen Zustand lediglich privatrechtlich (vgl. die Antwort des Senats auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU, Drs. 21/515 S vom 22.04.2025). Ein rechtssicherer Rahmen besteht bis heute nicht.

In der Aktuellen Stunde der Stadtbürgerschaft am 25.03.2025 hat sich die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Frau Özlem Ünsal, mit deutlichen Worten zu diesem Vorgang erklärt. Sie räumte ein, der Vorgang dauere *„schon lange, zu lange“*, versicherte zugleich aber, *„der Staat darf sich nicht auf der Nase herumtanzen lassen“*, und betonte: *„das [...] ist auch nicht der Fall.“* Es stünden zwei Optionen im Raum *„den rechtlich nicht gesicherten Status nach Jahren einer Duldung rechtlich zu sichern“* oder *„eine Nutzungsuntersagung auszusprechen“*. Mit Blick auf einen Planaufstellungsbeschluss kündigte sie an: *„genau deshalb bereiten wir jetzt formale baurechtliche Schritte vor.“*

Mehr als ein Jahr später ist von diesen Ankündigungen in der Sache nichts eingelöst. Das Antwortschreiben aus dem Hause der Senatorin Ünsal an den Beirat Walle vom 04.05.2026 (Az. V006-05-03-26632/2026-915319/2026) dokumentiert den Stillstand mit aller wünschenswerten Klarheit: Ein Nutzungs- oder Pachtvertrag ist nicht abgeschlossen, ein Entwurf befindet sich lediglich *„in der Abstimmung“*. Für den Bebauungsplan 2576 sind *„keine politischen Beschlüsse gefasst“* und *„keine Verfahrensschritte nach dem BauGB durchgeführt“* worden; der bereits am 27.02.2025 im Fachausschuss Quartiers- und Stadtentwicklung vorgestellte Aufstellungsbeschluss ist bis heute nicht gefasst. Fachgutachten wurden *„bisher“* nicht beauftragt; das Lärmgutachten ist erst in der Ausschreibung, Ergebnisse werden für Herbst 2026 erwartet.

Damit verfestigt sich der Eindruck, dass sich der Senat Bovenschulte gegenüber einer Gruppe linker Aktivisten und deren „alternativen Lebensformen“ gerade nicht an die Maßstäbe von Recht und Gesetz gebunden fühlt, die er von rechtstreuen Bremer Bürgern,

Grundeigentümern und Bauwilligen selbstverständlich und ohne Ansehen der Person einfordert. Was bei jedem anderen Vorhaben längst zu Nutzungsuntersagung und Räumung geführt hätte, wird hier seit acht Jahren geduldet, verwaltet und vertagt. Die wiederholt beschworene „Kultur des Möglichmachens“ erweist sich so als eine Kultur des Wegsehens und letztlich als schleichende Kapitulation des Rechtsstaats vor vollendeten Tatsachen.

Dass dieser Stillstand keineswegs folgenlos bleibt, belegen die Antworten des Senats auf die Anfrage der Fraktion der CDU in der Fragestunde der Stadtbürgerschaft am 23.06.2026 („Abwägung im Senat Bovenschulte: ‚Ölhafen‘ ohne Rechtsgrundlage Baumschutz dennoch nur Randfrage?“). Weil die seit 2021 planerisch für die Baustelleneinrichtung des DB-Vorhabens „Änderung des Kreuzungsbauwerkes Walle in Bremen“ vorgesehene Fläche durch den Wagenplatz blockiert war, erklärte die zuständige senatorische Behörde gegenüber der Vorhabenträgerin, die Fläche stehe „wegen der Belegung nicht zur Verfügung“. In der Folge musste auf eine westlich angrenzende Ausweichfläche ausgewichen werden. Dort mussten nach den Angaben des Senats sechs geschützte Bäume auf der Baustelleneinrichtungsfläche und sechs weitere im Bereich des Kreuzungsbauwerks gefällt werden insgesamt zwölf schutzwürdige Bäume.

Bemerkenswert ist, dass ausgerechnet die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, die sich sonst zu jeder Baumfällung zu Wort meldet, zu diesem erheblichen Eingriff in geschützten Baumbestand keinerlei Veranlassung gesehen hat, Bedauern oder gar Kritik zu äußern. Dies offenbart das Messen mit zweierlei Maß: Geht es um ein Herzensprojekt der eigenen Klientel, treten Natur-, Umwelt- und Klimaschutz unvermittelt in den Hintergrund.

Der Fall „Ölhafen“ steht dabei nicht für sich. Im Gebiet der Stadtgemeinde Bremen wird an mehreren weiteren Standorten dauerhaft in Bauwagen, Wohnwagen oder vergleichbaren Unterkünften gewohnt, ohne dass die tatsächliche Nutzung den bauplanungsrechtlichen Festsetzungen entspricht so im Umfeld des Hauptbahnhofs bzw. der „Oldenburger Kurve“ (Wagenplatz „Querlenker“ hinter dem ehemaligen Güterbahnhof), im Bereich des Werderlandes bzw. im Bremer Norden sowie in Gestalt dauerhaften Wohnens auf dem Campingplatz am Stadtwaldsee nahe der Universität.

Während rechtstreuen Kleingärtnern das dauerhafte Wohnen in ihren Parzellen unter Hinweis auf das Bundeskleingartengesetz konsequent untersagt wird, nimmt der Senat diese Nutzungen über Jahre hin. Es stellt sich daher für die CDU-Bürgerschaftsfraktion die grundsätzliche Frage, nach welchen Maßstäben der Senat duldet, legalisiert oder einschreitet und ob er dabei dem Gebot der Gleichbehandlung (Art. 3 Abs. 1 GG) noch gerecht wird.

Der Senat beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:

I. Politische Verantwortung und Aussagen der Senatorin Ünsal aus der Aktuellen Stunde „Ölhafen und kein Ende: Lässt sich der Bremer Senat von den illegalen Besetzern auf der Nase herumtanzen?“, vom 25.03.2025

- 1. Wie bewertet der Senat den Umstand, dass die von der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung in der Aktuellen Stunde am 25.03.2025 angekündigten „formalen baurechtlichen Schritte“ mehr als ein Jahr später, ausweislich des Schreibens vom 04.05.2026 an den Beirat Walle, weder zu einem Aufstellungsbeschluss, einem Vertrag noch einem beauftragten Gutachten geführt haben?**

Vor der Aufstellung eines Bebauungsplanes an dieser Stelle ist die Klärung sehr komplexer fachlicher und auch finanzieller Fragestellungen (u.a. Immissionsschutz, Erschließung und Naturschutz) erforderlich. Es muss zunächst fachlich eruiert werden, ob die Aufstellung eines rechtskonformen und -sichereren Bebauungsplanes inklusive der Sicherung der damit voraussichtlich einhergehenden finanziellen Aufwendungen grundsätzlich Aussicht auf Erfolg hat. Hierfür ist das Ergebnis des Lärmgutachtens (siehe Antwort auf Frage 16) eine wichtige Grundlage.

- 2. Senatorin Ünsal erklärte am 25.03.2025, der Staat dürfe sich „nicht auf der Nase herumtanzen lassen“, und dies sei „auch nicht der Fall“. Wie verträgt sich diese Aussage nach Auffassung des Senats mit dem Umstand, dass auch im achten Jahr der Inanspruchnahme weder ein Vertrag noch ein Bebauungsplan noch ein Gutachten für den Wagenplatz am Hagenweg vorliegt?**

Ziel des Senats ist es, eine Vielfalt von verschiedenen Lebens- und Wohnformen in Bremen zu ermöglichen. Dazu zählen auch Kaisenhäuser, Tiny Houses und Bauwagen. Das geschieht selbstverständlich nicht außerhalb des rechtlichen Rahmens. Allerdings stellt gerade eine Bauwagensiedlung private und öffentliche Beteiligte vor besondere Fragestellungen.

Die konkrete Situation ist als Einzelfall zu bewerten und nicht mit den anderen genannten Nutzungsarten vergleichbar. Der Senat grenzt alternative Wohnformen nicht schematisch aus, sondern sucht wie auch bei anderen atypischen Wohnformen nach tragfähigen Lösungen. Aufgrund der Komplexität dieser Fragestellungen wurde bislang keine abschließende Lösung gefunden.

- 3. Die Senatorin benannte am 25.03.2025 zwei Optionen die rechtliche Sicherung des Status oder die Aussprache einer Nutzungsuntersagung und führte aus, „weil hier bislang nicht ausreichend mitgewirkt wurde“, liege „die Option einer Nutzungsuntersagung als Option zwei auf dem Tisch“. Welche dieser beiden Optionen verfolgt der Senat aktuell vorrangig, und welche konkreten Schritte wurden seit dem 25.03.2025 zu ihrer jeweiligen Umsetzung unternommen (bitte mit Datum)?**

Es besteht weiterhin eine zivilrechtliche Duldung durch den Eigentümer.

Die Gefahrenabwehr ist durch Begehungen und Auflagen, die zwischenzeitlich (anders als zum Zeitpunkt der zitierten Bürgerschaftsdebatte) erfüllt wurden, seitens der Bauaufsichtsbehörde gegeben. Daher ist ein unverzügliches Einschreiten der Bauaufsichtsbehörde aktuell nicht geboten.

Der Verein Ølhafen e.V. hat sich dabei mittlerweile als ansprechbar, kooperativ und zuverlässig erwiesen. Dieses Vorgehen basiert auf den Vereinbarungen des Runden Tisches 11/2021: Ergebnis war eine Abschnichtung, um Wege für zunächst eine Übergangslösung und daran anschließend eine dauerhafte Lösung zu finden unter der grundsätzlichen Prämisse einer „Ermöglichungshaltung mit Vorgaben“.

4. Teilt der Senat die Auffassung, dass die fortgesetzte Duldung ohne Vertrag, Bebauungsplan und Gutachten einer faktischen Bevorzugung gegenüber dem Umgang mit rechtstreuen Grundeigentümern und Bauwilligen gleichkommt? Wenn nein: Anhand welcher vergleichbaren Fälle einer ungenehmigten Wohnnutzung auf öffentlicher Fläche kann der Senat eine Gleichbehandlung belegen?

Eine faktische Bevorzugung lässt sich aus dem Nicht-Einschreiten der Bauaufsicht nicht ableiten. Maßgeblich ist vielmehr, dass der Senat alternative Wohnformen nicht schematisch ausgrenzt, sondern auch bei anderen atypischen Wohnformen nach Legalisierungsmöglichkeiten gesucht hat. Vergleichbare Fälle sind insbesondere die seit Langem behandelten Kaisenhäuser und Behelfsheime sowie in jüngerer Zeit auch die Prüfung von Gebieten auf Ihre Eignung als Sondergebiet für „Tiny Houses“.

5. Welche Gründe haben den Senat veranlasst, gegenüber der Ölhafen-Initiative von den bauordnungsrechtlichen Instrumenten (Nutzungsuntersagung, Zwangsgeld, Beseitigung) abzugehen, die er in vergleichbaren Fällen ungenehmigter baulicher Nutzung regelmäßig anwendet?

Die Annahme, der Senat habe von bauordnungsrechtlichen Instrumenten wie Nutzungsuntersagung, Beseitigungsverfügung und Zwangsgeldandrohung gegenüber der Ölhafen-Initiative abgesehen, ist unzutreffend. Vielmehr wurde erfolgreich die Beseitigung mehrerer baulicher Anlagen am Hagenweg angeordnet und gestaffelte Zwangsgelder in Höhe von bis zu 1000 Euro je Zuwiderhandlung angedroht. Die Nutzung des Grundstücks als Versammlungsstätte wurde untersagt und bei Zuwiderhandlung unmittelbarer Zwang angedroht und zuletzt wurde 2025 die Nutzung nicht zugelassener Holzöfen untersagt und Zwangsgelder in Höhe von 500 Euro je Zuwiderhandlung angedroht.

II. Nutzungs- und Pachtvertrag, Duldung, Adressierung

6. Seit wann (konkretes Datum) liegt der im Schreiben vom 04.05.2026 an den Beirat Walle erwähnte Entwurf eines (Zwischen-)Nutzungs- oder Pachtvertrags vor, und bis zu welchem Datum beabsichtigt der Senat den Vertragsschluss endlich herbeizuführen?

Die Grundzüge eines Zwischennutzungsvertrages wurden im Anschluss der Runden Tische im Jahr 2022 durch Immobilien Bremen ausformuliert und mit der Fachabteilung im Ressort der damaligen Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau abgestimmt. Der Entwurf wurde im März 2026 an die gegenüber dem

Ølhafen e.V. ausgesprochenen bauordnungsrechtlichen Auflagen angepasst. Der Senat beabsichtigt einen Vertragsabschluss nach Vorliegen neuer Erkenntnisse aus den beauftragten Gutachten (siehe Antwort zu Frage 16), sofern im Lichte dieser Erkenntnisse eine Zwischennutzungsvereinbarung rechtlich belastbar angeboten werden kann.

7. Welche einzelnen Punkte des Vertragsentwurfs befinden sich noch „in der Abstimmung“, zwischen welchen Stellen wird abgestimmt, und welche Stelle ist nach Bewertung des Senats für die bisherige Verzögerung maßgeblich verantwortlich?

Ein besonderes Augenmerk muss auf die grundsätzliche Zulässigkeit der vom Ølhafen e.V. beantragten Zwischennutzung auf der Fläche als besondere Wohnform mit soziokulturellen Nutzungen gelegt werden. Hierfür ist eine Widerspruchsfreiheit zwischen bauordnungsrechtlicher Zulässigkeit der begehrten Nutzungen und privatrechtlicher Ausgestaltung der Vertragsinhalte aus rechtlichen Gründen erforderlich. Vor dem Hintergrund der Komplexität eines Bauleitplanverfahrens für ein „Sonstiges Sondergebiet“ gem. § 11 BauNVO und Erkenntnissen aus vergleichbaren Verfahren sind Gutachten zur grundsätzlichen Zulässigkeit aus fachlicher Sicht erforderlich, die noch nicht vorliegen und fachlich eingeordnet werden müssen.

8. Welche Voraussetzungen müssen aus Sicht des Senats erfüllt sein, damit der Vertrag abgeschlossen werden kann, und welche dieser Voraussetzungen liegen zum Stichtag dieser Anfrage bereits vor?

Auch eine privatrechtliche Zwischennutzungsvereinbarung über die Nutzung eines städtischen Grundstücks muss rechtlich zulässig sein. So darf im Wissen um den bauordnungsrechtlichen Ausschluss von gewissen Nutzungen keine privatrechtliche Gestattung über die Inhalte einer Zwischennutzungsvereinbarung ausgesprochen werden. In Bezug auf die Bauwagen liegen die geforderten Mindestanforderungen der Bauordnung in Bezug auf einen sicheren Betrieb zum Stichtag vor, die planungsrechtliche Zulässigkeit befindet sich derzeit in Prüfung, u.a. durch externe Gutachten (siehe Antwort zu Frage 16). Über den Verwalter Immobilien Bremen kann nach positiver Aussage aller städtischen Beteiligten die Zwischennutzungsvereinbarung unterzeichnet werden.

9. Auf welcher Rechtsgrundlage beruht die fortgesetzte privatrechtliche Duldung der Flächeninanspruchnahme durch die Ölhafen-Initiative, und bis zu welchem Zeitpunkt hält der Senat die Aufrechterhaltung dieser Duldung ohne vertragliche Grundlage für rechtlich vertretbar?

Die Stadtgemeinde als Eigentümerin des Grundstücks duldet die Nutzung innerhalb von bestimmten Grenzen (siehe zu Frage 5) auf Grundlage der allgemeinen Entscheidungs- und Verfügungshoheit über das städtische Eigentum. Die Duldung wird beendet zu dem Zeitpunkt, in welchem eine planungsrechtliche Unmöglichkeit des genutzten Areals für die angestrebten Nutzungen festgestellt würde.

10. Werden für die Flächeninanspruchnahme seit 2018 Entgelte (Pacht, Nutzungsentgelt) erhoben? Falls nein: In welcher Höhe sind der Stadtgemeinde dadurch bislang Einnahmen entgangen, und beabsichtigt der Senat eine rückwirkende Geltendmachung?

Ein Nutzungsentgelt wird nicht erhoben, da noch keine Zwischennutzungsvereinbarung abgeschlossen wurde. Mit Abschluss einer Vereinbarung im Jahresverlauf würde ein monatliches Nutzungsentgelt in Höhe von 300 Euro fällig, zuzüglich Erstattung von etwaig anfallenden Nebenkosten. Das Nutzungsentgelt würde rückwirkend zum Stichtag 1. Januar des Jahres des Vertragsabschlusses eingefordert. Insgesamt sind rechnerisch rund 3.600 Euro p.a. an Nutzungsentgelt entgangen, eine rückwirkende Geltendmachung dieser Nutzungsentgelte würde den gesetzlichen Verjährungsfristen sowie den vertraglichen Regelungen unterliegen

11. Wie viele Personen halten sich nach aktuellem Kenntnisstand der Bauaufsicht ständig auf dem Wagenplatz am Hagenweg auf (Stichtag bitte angeben), und auf welche Weise stellt der Senat eine ordnungsgemäße melde- und zustellrechtliche Erfassung sicher, solange keine Hausnummer vergeben ist?

Nach aktuellem Kenntnisstand der Bauaufsicht halten sich auf dem Wagenplatz am Hagenweg zum Stichtag September 2025 insgesamt 9 Personen ständig auf, darunter 1 Minderjähriger. Zusätzlich wohnen in den Sommermonaten 3 weitere Personen auf dem Platz. Der Verein Ölhafen e. V., der den Wagenplatz betreibt, ist im Vereinsregister des Amtsgerichts Bremen mit der offiziellen Anschrift Fleetstraße 60, 28219 Bremen eingetragen. An diese Adresse wurde Behördenpost bereits mehrfach erfolgreich zugestellt. Die Bewohner des Wagenplatzes verfügen über Melde- bzw. Postadressen in Bremen. Zustellungen von behördlichen Schreiben und Bescheiden konnten an diese Adressen ordnungsgemäß erfolgen, was durch Postzustellurkunden belegt ist. Somit ist auch ohne die Vergabe einer Hausnummer am Hagenweg eine melde- und zustellrechtliche Erfassung der Bewohner sichergestellt.

III. Bauleitplanverfahren (B-Plan 2576) und Lärmgutachten

12. Aus welchen Gründen ist der bereits am 27.02.2025 im Fachausschuss Quartiers- und Stadtentwicklung des Beirats Walle vorgestellte Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan 2576 bis zum Stichtag dieser Anfrage nicht gefasst worden?

13. Zu welchem konkreten Termin wird der Aufstellungsbeschluss gefasst, und welche Gründe stehen einer sofortigen Beschlussfassung entgegen, obwohl der verfahrenseröffnende Aufstellungsbeschluss nach dem BauGB die Vorlage von Fachgutachten gerade nicht voraussetzt?

Zu 12. und 13.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes an dieser Stelle ist mit der Klärung sehr komplexer fachlicher und auch finanzieller Fragestellungen (u.a. Immissionsschutz, Erschließung und

Naturschutz) verbunden. Ein Aufstellungsbeschluss ist zwar von der Klärung dieser Fragen unbenommen, dennoch soll zunächst fachlich eruiert werden, ob die Aufstellung eines rechtskonformen und -sichereren Bebauungsplanes inklusive der Sicherung der damit voraussichtlich einhergehenden finanziellen Aufwendungen grundsätzlich Aussicht auf Erfolg hat. Hierfür ist das Ergebnis des Lärmgutachtens (siehe Antwort auf Frage 16) eine wichtige Grundlage.

14. Mit welchem realistischen Zeitplan rechnet der Senat für die einzelnen Verfahrensschritte des Bauleitplanverfahrens (Aufstellungsbeschluss, frühzeitige Beteiligung, öffentliche Auslegung, Satzungsbeschluss), wenn die maßgeblichen Gutachten erst für Herbst 2026 erwartet werden?

Da die Aufstellung des Bebauungsplanes an dieser Stelle mit der Klärung sehr komplexer fachlicher und auch finanzieller Fragestellungen (u.a. Immissionsschutz, Erschließung und Naturschutz) verbunden ist, ist eine belastbare Zeitplanung nicht möglich.

15. Welche Gebietskategorie nach der BauNVO wird planerisch verfolgt? Sofern weiterhin ein „Sonstiges Sondergebiet“ gemäß § 11 BauNVO vorgesehen ist: Welche Zweckbestimmung und welche zulässigen Nutzungen sollen festgesetzt werden, und bis wann ist eine Festlegung vorgesehen?

Da der Wagenplatz keiner Baugebietskategorie der BauNVO entspricht, wäre nur die Festsetzung als Sonstiges Sondergebiet gem. § 11 BauNVO möglich. Zu einer möglichen Zweckbestimmung und den sich daraus ergebenden zulässigen Nutzungen liegen noch keine weiteren Erkenntnisse vor. Eine entsprechende Festlegung wäre im weiteren Bauleitplanverfahren spätestens bis zum Veröffentlichungsbeschluss notwendig.

16. Wann genau wurde das Lärmgutachten ausgeschrieben bzw. vergeben (bitte Datum), welchen Untersuchungsumfang (Schienen-, Gewerbe-, sonstiger Lärm) umfasst es, und welche planerischen Vorkehrungen zum Immissionsschutz hält der Senat nach derzeitigem Kenntnisstand für erforderlich?

Eine Angebotsaufforderung an diverse Fachbüros zur Erstellung eines Lärmgutachtens wurde im Mai 2026 verschickt. Die Beauftragung erfolgte am 15.06.2026. Das Lärmgutachten untersucht sowohl den Verkehrs- als auch den Gewerbelärm, der auf das Plangebiet einwirkt. Darüber hinaus soll das Gutachten die Lärmschutzmaßnahmen benennen, die notwendig sind, um eine wohnbauliche Nutzung gem. der einschlägigen Anforderungen zu ermöglichen. Insofern können hierzu zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussagen getätigt werden. Mit Ergebnissen ist im Oktober 2026 zu rechnen.

17. Hält der Senat die Wohnnutzung des Wagenplatzes am Hagenweg, angesichts der bekannten erheblichen Lärmbelastung durch Schienen- und Gewerbelärm, überhaupt für planerisch bewältigbar, und welche Konsequenzen zöge der Senat, falls das Lärmgutachten die Genehmigungsfähigkeit der Wohnnutzung verneint?

Zur Frage, ob eine Wohnnutzung angesichts der vorhandenen Lärmbelastung am Hagenweg „planerisch bewältigbar“ ist, wird das Lärmgutachten entsprechende Antworten liefern. Auf dieser Grundlage wird dann über das weitere Vorgehen zu entscheiden sein.

IV. Baumfällungen und Umwelteingriff infolge der DB-Baumaßnahme

18. Der Senat hat in der Fragestunde am 23.06.2026 mitgeteilt, dass insgesamt zwölf geschützte Bäume (sechs auf der Baustelleneinrichtungsfläche und sechs im Bereich des Kreuzungsbauwerks) gefällt werden mussten. Um welche Baumarten, Stammumfänge und Standorte handelte es sich im Einzelnen (bitte tabellarisch je Baum, soweit dokumentiert ausweisen)?

Die Fragestellungen Nr. 18 bis 24 beziehen sich auf den Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 AEG des Eisenbahn-Bundesamtes, erlassen von der Außenstelle Hannover, Herschelstraße 3, 30159 Hannover, Az. 581ppi/016-2021#011; mit Datum vom 06.02.2026 für das Vorhaben „Änderung des Kreuzungsbauwerkes Walle in Bremen“ in der Gemeinde Bremen, Bahn-km 125,464 bis 126,086 der Strecke 1740 Wunstorf – Bremerhaven.

Vorhabenträgerin ist die DB. Die Zuständigkeit ergibt sich aus dem Allgemeinen Eisenbahngesetz, das Bauvorhaben umfasst ausschließlich Anlagen der DB, einer Eisenbahn des Bundes, somit ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) die zuständige Planfeststellungsbehörde.

Im Folgenden wird dargelegt, was bezüglich der Bäume im Rahmen des Verfahrens gefordert wurde und im Aufstellungsbeschluss übernommen worden ist.

Böschungsbereich: Tabelle 10 aus dem Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) aus den Unterlagen zum Planfeststellungsbeschluss, Art und Standort: LBP S. 69:

Kompensationserfordernis für den Verlust von Einzelbäumen, die unter die Baumschutzverordnung der Stadt Bremen fallen

Nr.	Art	Durchmesser	Kompensations- bedarf	zu pflanzende Bäume
1	Ahorn	132	1 : 1	1
2	Eiche	125	1 : 1	1
3	Eiche	125	1 : 1	1
4	Eiche	204	1 : 3	3
5	Eiche	214	1 : 3	3
6	Eiche	129	1 : 1	1
Gesamt Anzahl			10	

Aus Gründen der Bahnsicherheit kann der Verlust der Einzelbäume nicht im Böschungsbereich ausgeglichen werden.

Baustelleneinrichtungsfläche:

Durch die Einrichtung der BE-Fläche am Primelweg müssen weitere sechs nach Bremer Baumschutzverordnung geschützte Bäume gefällt werden:

- eine Eiche mit einem Stammumfang von 130 cm
- eine Erle mit einem Stammumfang von 135 cm
- eine Eiche mit einem Stammumfang von 175 cm
- zwei Linden mit einem Stammumfang von jeweils 173 cm
- eine Hainbuche mit einem Stammumfang von 150 cm

Das Entfernen der Bäume mit einem Stammumfang zwischen 120 cm und 159 cm ist 1 : 1 durch Pflanzung jeweils eines neuen Baumes zu kompensieren. Für einen Stammumfang von 160 cm bis 199 cm gilt ein Kompensationsbedarf von 1 : 2 d. h. es sind jeweils 2 Bäume als Ersatz zu pflanzen.

In Abstimmung mit der UNB Bremen sind nach Abschluss der baubedingten Flächeninanspruchnahme, zeitgleich zur Rekultivierung, auf dem Flurstück der BE-Fläche, 9 großkronige Laubbäume der Arten Stiel- oder Traubeneiche, Hainbuche oder Erle in einer Pflanzqualität von mind. 18/20 St.U. fachgerecht zu pflanzen.

Die Baumpflanzungen sind nach der Fertigstellungspflege dauerhaft zu unterhalten.

19. Auf welcher konkreten Rechtsgrundlage (Bremische Baumschutzverordnung, naturschutzrechtliche Eingriffsregelung) wurde die Fällung der einzelnen Bäume jeweils zugelassen, und in welchem Dokument (Planfeststellungsbeschluss, Landschaftspflegerischer Begleitplan) ist die jeweilige Begründung niedergelegt?

20. Wurde der Eingriff in den geschützten Baumbestand im Rahmen der Naturschutz- bzw. Genehmigungsverfahren öffentlich bekannt gemacht oder den Naturschutzverbänden zur Stellungnahme zugeleitet, und welche Stellungnahmen sind hierzu eingegangen?

Zu 19 und 20

Die Fragen richten sich an die zuständige Planfeststellungsbehörde (s.o.).

Die Fällgenehmigung ist im eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsbeschluss (PFB) gemäß §18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i.V.m. §75 Abs. 1

Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) einkonzentriert (s. PFB A.9.1 S. 36/37).

Die Darstellung der von dem Vorhaben betroffenen Bäume, die Prüfung möglicher Vermeidungs- oder Verminderungsmaßnahmen sowie die Darstellung der

Ausgleichsmaßnahmen und deren Standorte ist Inhalt des planfestgestellten LBP. Die

Bemessung der Anzahl und Art der Ausgleichspflanzungen erfolgte nach

Baumschutzverordnung im Lande Bremen (damals rechtsgültige Fassung von 2002) und den von der Naturschutzbehörde im Vollzug der Verordnung angewandten Maßstäben.

21. Welche Ausgleichs- bzw. Ersatzpflanzungen wurden für die zwölf gefällten Bäume verbindlich festgesetzt (Anzahl, Art, Standort)? Wie viele dieser Bäume werden nach Senatsangabe auf der Baustelleneinrichtungsfläche neu gepflanzt und wie viele im angrenzenden Kleingartengebiet kompensiert?

Böschungsbereich:

Siehe Antwort zu Frage 18. LBP, Seite 69:

„013_A Ersatzpflanzungen für das Entfernen geschützter Einzelbäume

Der Verlust der 6 geschützten Einzelbäume im Böschungsbereich wird durch die Pflanzung von 10 Einzelbäumen folgendermaßen ausgeglichen:

- Hyazinthenweg 21, VR23 16/13: 1 Eiche, 1 Ahorn und 1 Apfel
- Lupinenweg 20, VR23 15/2: 1 Ahorn, 1 Apfel, 1 Quitte und 2 Pflaumen
- Fläche vor dem Waldgarten, Waller Damm zwischen Pirolweg und Brunnenweg: 1 Kirschbaum und 1 Mirabelle“

Baustelleneinrichtungsfläche:

LBP S. 69:

„In Abstimmung mit der UNB Bremen sind nach Abschluss der baubedingten Flächeninanspruchnahme, zeitgleich zur Rekultivierung, auf dem Flurstück der BE-Fläche, 9 großkronige Laubbäume der Arten Stiel- oder Traubeneiche, Hainbuche oder Erle in einer Pflanzqualität von mind. 18/20 St.U. fachgerecht zu pflanzen.“

22. Zu welchem Zeitpunkt sind die Ausgleichs- und Ersatzpflanzungen vorzunehmen, wie wird ihre dauerhafte Erhaltung gesichert und kontrolliert, und entspricht der festgesetzte Ausgleich dem vollständigen ökologischen Wert des gefälltten Altbaumbestandes?Böschungsbereich:

Maßnahmenblatt 013_A: „Die Pflanzung wird nach Fällung der Bäume im Böschungsbereich erfolgen.“ Der Vorhabenträger hat am 02.07.2026 der Naturschutzbehörde mitgeteilt, dass diese Bäume erst in der Fällsaison 2026/2027 gefällt werden und nachfolgend die Ersatzpflanzungen im Kleingartengebiet erfolgen.

Baustelleneinrichtungsfläche:

LBP S. 69: „nach Abschluss der baubedingten Flächeninanspruchnahme, zeitgleich zur Rekultivierung, auf dem Flurstück der BE-Fläche“

Für alle Ausgleichs- bzw. Ersatzpflanzungen für geschützte Einzelbäume gilt gemäß
Maßnahmenblatt 013_A:

„Gemäß dem Umwelt-Leitfaden des Eisenbahn-Bundesamtes (Anhang III-18, EBA 2014) erfolgt auf der Fläche eine dreijährige Fertigstellungs- und Entwicklungspflege (DIN 18916, DIN 18919). Gemäß dem Umwelt-Leitfaden des Eisenbahn-Bundesamtes (Anhang III-18, EBA 2014) erfolgt eine Erhaltungspflege mit 5-jähriger Kontrolle, in deren Rahmen festgestellte Ausfälle nachgepflanzt werden. Die Ersatzpflanzungen sind gem. § 9 BremBaumSchVO dauerhaft zu unterhalten.“

Die Berichtspflichten zur Durchführung der planfestgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gemäß § 17 Abs. BNatSchG sind im Maßnahmenblatt folgendermaßen festgelegt:

Berichtsintervall bis zum Erreichen des Zielzustandes: 1 Jahr/e

Berichtsintervall Unterhaltungspflege: 5 Jahr/e

Im Anschluss an diesen Kontrollzeitraum wird eine Abnahme mit Vorhabenträger und Naturschutzbehörde erfolgen.

Die Ausgleichs- und Ersatzpflanzungen werden erst nach mehreren Jahrzehnten einen vollständigen Ausgleich der durch die Fällung verlorengehenden ökologischen Funktionen leisten können. Um diesen sogenannten Time Gap, der zahlreiche Ausgleichsforderungen (Baumschutzverordnung, naturschutzrechtliche Eingriffsregelung, Waldausgleich etc.) betrifft, teilweise aufzufangen, werden für ältere Bäume mit größeren Stammumfängen mehr als nur ein Ersatzbaum festgesetzt.

23. Welche Kosten (Summe in Euro) sind durch die Verlegung der Baustelleneinrichtung auf die Ausweichfläche, durch die Fällung der geschützten Bäume sowie durch die Ausgleichsmaßnahmen entstanden, und wer trägt diese Kosten (DB InfraGo AG, Stadtgemeinde Bremen, sonstige)?

Die Frage richtet sich an die zuständige Planfeststellungsbehörde (siehe oben). Eine Erhöhung der Kosten durch die Anpassung der Planung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens sind nicht bekannt.

24. Teilt der Senat die Auffassung, dass die Fällung der zwölf geschützten Bäume eine unmittelbare Folge des Umstands ist, dass die ursprünglich vorgesehene Fläche durch den Wagenplatz der Ölhafen-Initiative blockiert war und obwohl es an einer gesicherten Rechtsgrundlage für dessen Nutzung fehlte, nicht freigemacht wurde? Wenn nein: Welche andere Ursache war nach Auffassung des Senats für das Ausweichen auf die zu rodende Fläche maßgeblich?

Nein, der Senat teilt diese Einschätzung nicht. Die Nichtbereitstellung der ursprünglich als BE-Fläche vorgesehenen Fläche, erfolgte aufgrund der Ergebnisse des Runden Tisches zum Waller Hagenweg mit dem Ziel einer Legalisierung der Nutzung und Abschluss eines Pachtvertrags.

V. Weitere ungenehmigte bzw. nur geduldete „alternative“ Wohnnutzungen im Stadtgebiet

25. Welche weiteren Flächen im Gebiet der Stadtgemeinde Bremen werden derzeit dauerhaft zu Wohnzwecken in Bauwagen, Wohnwagen oder vergleichbaren mobilen Unterkünften genutzt, ohne dass hierfür eine Baugenehmigung oder eine bauplanungsrechtlich zulässige Nutzung besteht (bitte je Standort ausweisen: Lage/Flurstück, Eigentümer, ungefähre Zahl der Wagen sowie der ständig dort wohnenden Personen)?

Im Gebiet der Stadtgemeinde Bremen gibt es neben den in der Fragestellung genannten Projekte derzeit eine weitere Fläche, die zu Wohnzwecken in Bauwagen o.ä. Unterkünften genutzt wird. Es handelt sich dabei um das Areal „Laubenbande / Uniwildnis“, das sich zwischen der A 27 und dem Hochschulring befindet und an die Kleingärten des Vereins „Tulpe“ angrenzt. Planungsrechtlich besteht für das Gebiet derzeit kein rechtskräftiger Bebauungsplan (Bebauungsplan 2312 befindet sich im laufenden Verfahren). Die sog. Laubenbande wurden die Flächen 2005 explizit durch die Stadtgemeinde als neuer Standort angeboten. Durch die Erweiterung der Betriebsanlagen Bremer Entsorgungsbetriebe wurde der ansässigen Laubenbande die dortige Fläche gekündigt. Die Verlagerung wurde durch den damaligen Senator für Umwelt, Bau und Verkehr und die Bremer Entsorgungsbetriebe begleitet. Im Flächennutzungsplan ist das Areal als Grünfläche ausgewiesen, teilweise mit der Darstellung „Zweckbedarf Vorrangfläche für Windkraftanlagen“. Die genutzten Grundstücke umfassen Teilflächen der folgenden Flurstücke: VR Flur 331, Flurstück 153/51, VR Flur 325, Flurstück 153/54, VR Flur 331, Flurstück 153/57. Eigentümer der Grundstücke ist die Stadtgemeinde Bremen (Körperschaften), die Verwaltung der Flächen obliegt Immobilien Bremen. Auf dem Gelände befinden sich schätzungsweise 25 bis 30 Bauwagen und Gemeinschaftseinrichtungen. Mit Stand Juli 2026 sind dort 18 Personen gemeldet.

26. Wagenplatz „Querlenker“ im Umfeld des Hauptbahnhofs / der „Oldenburger Kurve“ (hinter dem ehemaligen Güterbahnhof): Seit wann besteht die dortige Wohnnutzung, auf welcher rechtlichen Grundlage erfolgt sie (Pacht- oder Nutzungsvertrag, Vertragspartner, Laufzeit, Entgelt), und welche Festsetzungen treffen der geltende Flächennutzungs- bzw. Bebauungsplan für dieses Grundstück (insbesondere die Zweckbestimmung als Bahnanlagengelände)?

Die Wohnnutzung der Fläche hinter dem ehemaligen Güterbahnhof begann nach Kenntnis des Senats im Mai 2009 zunächst ohne vertragliche Grundlage. Im September 2009 schlossen die WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH, handelnd für das Sondervermögen Gewerbeflächen der Stadtgemeinde Bremen, und der Verein Querlenker e. V. einen Zwischennutzungsvertrag. Vertragsgegenstand ist derzeit eine rund 6.010 m² große Freifläche hinter den ehemaligen Gleishallen des Güterbahnhofs. Die Fläche darf mit höchstens 20 Wohnwagen genutzt werden.

Der Zwischennutzungsvertrag wurde seit 2009 mehrfach verlängert, die Verlängerung erfolgt dabei der Genehmigungsgrundlage folgend jeweils um ein Jahr. Nach dem derzeit vorliegenden 15. Nachtrag läuft das Nutzungsverhältnis vom 1. Dezember 2025 bis zum 30. November 2026. Die übrigen Vertragsbestimmungen bleiben unverändert.

Das vereinbarte Nutzungsentgelt beträgt zurzeit € 4.868,10.

27. Ist die Wohnnutzung am Standort „Querlenker“ mit den planungsrechtlichen Festsetzungen vereinbar? Falls nein: Auf welcher Grundlage wird sie gleichwohl hingenommen, und welche Pläne verfolgt der Senat hinsichtlich einer dauerhaften Legalisierung, einer Verlagerung oder einer Beendigung der Nutzung (bitte mit zeitlicher Perspektive)?

Bei den Flächen handelt es sich um gewidmete Bahnflächen. Seitens des Senats wurde die Erarbeitung eines Rahmenplans für das gesamte Areal des Güterbahnhofs, d.h. von den durch den Verein Güterbahnhof Bremen - Areal für Kunst und Kultur e.V. genutzten Immobilien über die im Eigentum der Deutschen Bahn befindlichen Flächen bis zum westlich der Hemmstraße gelegenen Entwicklungsareal als maßgebliche Grundlage für eine städtebauliche Weiterentwicklung geprüft und aus mehreren Gründen bislang nicht weiterverfolgt.

Mit den im Jahr 2023 eingeführten verschärften Bedingungen für die Freistellung von Bahngrundstücken und dem Ausbau notwendiger Bahninfrastrukturen für den nordwestdeutschen Raum ist der für die weitere Entwicklung erforderliche aktive Einbezug der Deutschen Bahn an einer städtebaulichen Entwicklung gehemmt. Auch die im vergangenen Jahr durch den Deutschen Bundestag beschlossenen neuen Möglichkeiten für die Kommunen, Wohn- und Gewerbeflächen in zentrumsnahen Lagen zu schaffen, hat aufgrund der tatsächlichen Flächenbedarfe seitens der Deutschen Bahn hier zunächst zu keiner anderslautenden Haltung geführt.

Zudem finden aktuell bahninfrastrukturelle Untersuchungen zur Errichtung einer S-Bahn-Haltestelle Überseestadt statt, deren Ergebnisse im Weiteren ggf. auch Auswirkungen auf die für eine Gesamtentwicklung des Güterbahnhofs notwendige Verlegung des Gleises der sogenannten Oldenburger Kurve haben könnte.

Aufgrund der Vielzahl an städtebaulichen Entwicklungsprojekten und der damit verbundenen Bindung von Personalkapazitäten und Ressourcen sind zudem die notwendigen Rahmenbedingungen für die erfolgreiche Umsetzung einer Rahmenplanung unter Berücksichtigung der Vielzahl der zu beteiligenden Akteure und des notwendigen Beteiligungsprozesses und Untersuchungsbedarfs aktuell nicht gegeben.

Gleichwohl hat der Senat die Entwicklung des Areals weiter im Blick. Aufgrund der geschilderten Rahmenbedingungen findet eine Konzentration auf konkrete Projekte in Teilabschnitten statt.

28. Standort im Bereich Werderland (Burglesum): Seit wann besteht die dortige Wagen- bzw. Wohnnutzung, auf welcher rechtlichen Grundlage erfolgt sie, und welche Festsetzungen treffen Bebauungsplan sowie Landschafts- und Naturschutzrecht (insbesondere mit Blick auf das Naturschutzgebiet Werderland) für die betroffene Fläche? Welche Pläne verfolgt der Senat für diesen Standort?

Das Grundstücksamt der Stadtgemeinde Bremen hat am 19.01.1995 einen Nutzungsvertrag mit dem Verein „Bürgerinitiative Grüner Weidedamm e. V.“ geschlossen. Am 15.05.1995 wurde die Baugenehmigung für die bis zum 31.10.1999 befristete „Errichtung eines Waschhauses mit Entwässerungsgruben, Aufstellen von diversen Bauwagen und diversen Behelfsbauten zu Wohnzwecken“ erteilt. Am 26.06.2001 wurde ein 1. Nachtrag zum Nutzungsvertrag vom 19.01.1995 mit der Bremischen Gesellschaft für Stadterneuerung, Stadtentwicklung und Wohnungsbau mbH geschlossen; es besteht eine jährliche Verlängerung für die Nutzung des Grundstücks. Für das Grundstück gilt seit dem 18.05.1972

der Bebauungsplan 906, der die Fläche als Friedhof festsetzt. Weil man damals ein starkes Bevölkerungswachstum erwartete, ging man von der Erforderlichkeit eines neuen Friedhofs aus. Da dieses nie eingetreten ist, wird der Geltungsbereich heute überwiegend für den Freizeitsport und auch durch die Wagensiedlung genutzt. Seit dem 17.12.2010 wird der Geltungsbereich des Bebauungsplans zusätzlich vom Landschaftsschutzgebiet „Lesumniederung und Burg-Grambke“ überlagert; von weiteren Schutzgebiete nach Naturschutzrecht erfassen wird der Geltungsbereich des Bebauungsplans allerdings nicht erfasst.

29. Campingplatz am Stadtwaldsee (in der Nähe der Universität Bremen): In welchem Umfang wird der dortige Campingplatz nach Kenntnis des Senats zum dauerhaften Wohnen (Haupt- oder alleiniger Wohnsitz) genutzt, ist eine solche dauerhafte Wohnnutzung bau- und melderechtlich zulässig, und welche Festsetzungen trifft der geltende Bebauungsplan für das Gelände?

Die Adresse des „Alten Campingplatz“ ist „Am Stadtwaldsee 1“. Aktuell sind dort 5 Personen im Alter zwischen 62 und 68 mit Hauptwohnsitz gemeldet.

Nach der Verpachtung des Campingplatzes an den neuen Betreiberverein Kinder- und Jugendwelt am Unisee e.V. (u.a. CVJM, AWO etc.) wurden die bestehenden Unterpachtverhältnisse der jeweiligen Standplätze übernommen. Bei der Übernahme durch den neuen Betreiberverein bestanden rd. 20 Unterpachtverhältnisse. Allerdings werden diese zum Teil nicht mehr genutzt, da beispielsweise PächterInnen in der Zwischenzeit im Pflegeheim leben bzw. verstorben sind.

Wohnen ist auf Campingplätzen überwiegend ausgeschlossen, jedoch hat sich an dem Standort Stadtwaldsee über die Jahre eine Gruppe von Personen gebildet, die den Campingplatz als Hauptwohnsitz angemeldet haben.

Neue Verträge gibt es nicht und werden auch nicht mehr geduldet.

30. Liegen für die vorgenannten Standorte jeweils rechtsverbindliche Bebauungspläne vor, und falls ja: Sehen diese eine Wohnnutzung vor, oder widerspricht die tatsächliche Nutzung den planerischen Festsetzungen (bitte je Standort Plan-Nummer und festgesetzte Gebiets- bzw. Nutzungsart angeben)?

Auf die Antwort zu den Frage 25-28 wird verwiesen. Für den Alten Campingplatz am Stadtwaldsee gibt es keinen rechtsgültigen Bebauungsplan.

31. Nach welchen einheitlichen Maßstäben entscheidet der Senat, ob eine ungenehmigte bzw. planwidrige Wohnnutzung geduldet, legalisiert oder untersagt wird, und wie stellt er sicher, dass gleichgelagerte Sachverhalte auch im Verhältnis zu den nach dem Bundeskleingartengesetz nicht zum Wohnen berechtigten Kleingärtnern im Sinne des Art. 3 Abs. 1 GG gleichbehandelt werden?

Der Senat entscheidet über ungenehmigte oder planwidrige Wohnnutzungen auf Grundlage der geltenden planungs- und bauordnungsrechtlichen Vorschriften. Bei Bekanntwerden akuter Gefahren wird sofort eingeschritten. Im Rahmen des Ermessens prüft die Verwaltung

auch, ob eine Duldung oder Legalisierung möglich ist, insbesondere wenn eine spätere planungsrechtliche Sicherung absehbar ist und die Nutzer:innen Mindestanforderungen erfüllen sowie an der Klärung mitwirken.

Die Gleichbehandlung aller Betroffenen ist dabei ein zentrales Prinzip. Jedoch ist die bereits seit der Nachkriegszeit andauernde Behandlung des Themenkomplexes der über das Stadtgebiet verteilten Kaisenhäuser in den Kleingartengebieten ist nicht mit der Ausweisung eines Wagenplatzes in begrenzten Teilen der öffentlichen Grünfläche vergleichbar. Gleich ist allerdings beiden Themen, dass der Senat auch angesichts der gegebenen rechtlichen Rahmenbedingungen in beiden Fällen nach Legalisierungsmöglichkeiten gesucht hat. Während eine nachträgliche Legalisierung der Kaisenhäuser – abgesehen von der theoretischen Möglichkeit der Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes – ausgeschlossen ist, und die übergangsweise Duldung für kleingärtnerische Zwecke (kein Wohnen) die einzige baurechtlich zulässige Nutzung darstellt, ist die Überprüfung der Möglichkeiten der Legalisierung des Wagenplatzes noch nicht vollständig abgeschlossen. In allen Fällen wird nach rechtlich tragfähigen und nachvollziehbaren Lösungen gesucht.

32. Beabsichtigt der Senat, für „alternative Wohnformen“ (Wagenplätze) im Stadtgebiet ein einheitliches planungs- und ordnungsrechtliches Konzept aufzustellen? Falls ja: mit welchem Inhalt und welchem Zeitplan? Falls nein: aus welchen Gründen nicht?

Derzeit gibt es in Bremen kein stadtweites Konzept für alternative Wohnformen wie Wagenplätze. Die Verwaltung handelt einzelfallbezogen, da die Rahmenbedingungen sehr unterschiedlich sind und rechtliche Vorgaben komplex bleiben. Ein einheitliches Konzept ist aktuell nicht in Planung.

Beschlussempfehlung:

Die Stadtbürgerschaft nimmt die Antwort des Senats auf die Kleine Anfrage zur Kenntnis.

Anlage(n):

- keine