

Bremische Bürgerschaft Stadtbürgerschaft 21. Wahlperiode

Anfragen in der Fragestunde der 24. Sitzung

Anfrage 1: Gemeinschaftsverpflegung an den Schulen in Bremen: Welche Caterer bekommen nach welchen Kriterien den Zuschlag?

Anfrage der Abgeordneten Bithja Menzel, Dr. Henrike Müller und Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 19. März 2025

Wir fragen den Senat:

1. Nach welchen Kriterien werden in der nächsten Ausschreibungsrunde Caterer zur Abgabe eines Angebots für die Gemeinschaftsverpflegung in Schulen aufgefordert, und wie viele Caterer werden konkret gebeten, ein Angebot hierzu einzureichen?
2. Wie wird bei der Vergabe grundsätzlich sichergestellt, dass die Zulassungskriterien 100 Prozent „Bio“ und die DGE-Standards eingehalten werden, und welche prozentuale Gewichtung haben die Vergabekriterien „Preis“ und „Qualität“ jeweils bei der Vergabe und warum?
3. Inwieweit und in welcher Form werden die Schulen in die aktuelle und künftige Vergabe der Cateringverträge mit einbezogen, und welche Mitbestimmungsmöglichkeiten haben sie?

Zu Frage 1:

Auf Grundlage eines anwaltlichen Gutachtens liegt für die Konzession die RL 2014/23/EU zugrunde. Es gibt keine festen Vergabevorschriften, dennoch gestaltet SKB das Verfahren transparent und wirtschaftlich. Daher erfolgt die Ausschreibung angelehnt an das sogenannte §5-Verfahren des Tarifreue- und Vergabegesetzes.

Wesentlich für die von uns vorgesehene Wahl des Caterers und die Anzahl der angefragten Angebote sind die individuelle Lage vor Ort, die Erfahrungen der Schulleitungen aus der Zusammenarbeit mit Caterern und welche Leistungsfähigkeit bei den potentiellen Bietern auf der Basis der bisherigen Zusammenarbeit bzw. im Rahmen von Markterkundungen angenommen wird.

Die Zuschlagskriterien für die Ausschreibung des Schulcaterings sind

- der Preis pro Essen,
- das Nutzungs- und Betreiberkonzept (u.a. Firmenprofil, Referenzen, Anzahl und Qualität des Personals, Leistungsfähigkeit des Betriebs),
- die Angebotspräsentation mit Speiseplänen (Einhaltung der geforderten DGE/Bio-Standards muss klar ersichtlich sein, Referenzen),
- die schulpädagogische und -organisatorische Einbindung und Abrechnung (u.a. Angebote über das reguläre Catering hinausgehend, Erfahrung im Umgang mit elektronischen Abrechnungssystemen)

Ferner müssen folgende Unterlagen vollständig vorliegen:

- eine Erklärung zur Einhaltung des bremischen Mindestlohns
- eine Erklärung zur Implementierung eines HACCP-Konzepts, sowie eine Eigenerklärung zur Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Hygiene und Gesundheitsunterweisungen

- eine Erklärung zur Einhaltung der Empfehlungen der Deutschen Gesellschaft für Ernährung e.V.
- eine Bio-Zertifikat
- eine Eigenerklärung nach §§123, 124 GWB, dass seitens des Bieters keine schwere Verfehlung vorliegt und, soweit vorhanden eine Erklärung zur Bietereignung im Rahmen der §§44 bis 46 Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge (VgV), hier: Vorlage der Präqualifizierung aufgrund der Aufnahme in ein amtliches Verzeichnis präqualifizierter Unternehmen für den Liefer- und Dienstleistungsbereich.
- eine abgeschlossene Betriebshaftpflichtversicherung

Pro Schule werden mindestens drei Caterer zur Abgabe eines Angebotes aufgefordert.

Zu Frage 2:

Die Einhaltung des Biostandards (100 % Bio) wird über das Bio-Zertifikat nachgewiesen. Als Nachweis für die Einhaltung der DGE-Standards dient die Vorlage der Eigenerklärung zur Einhaltung der DGE-Standards sowie die Vorlage der Speisepläne für jeweils zwei Wochen für das Winter- und Sommerhalbjahr. Die prozentuale Gewichtung des Preis-Kriteriums wird mehr als 50% beitragen, da der Preis kein nur am Rande der Wertung stehendes Beurteilungselement bleiben darf (siehe hierzu das einschlägige Urteil des OLG Düsseldorf vom 25.05.2005).

Zu Frage 3:

Die Schulen werden vor Beginn der Ausschreibung angeschrieben und über die Ausschreibung an ihrer Schule informiert. Sie erhalten eine Checkliste, die sie ausfüllen und die Bestand der Ausschreibung ist. Hier können Besonderheiten und Wünsche der Schule angegeben werden.

Anfrage 2: Wie läuft die Online-Wohnsitzummeldung?

Anfrage der Abgeordneten Kevin Lenkeit, Mustafa Güngör und Fraktion der SPD vom 19. März 2025

Wir fragen den Senat:

1. Wie viele Online-Ummeldungen des Wohnsitzes wurden seit der Einführung des Dienstes im September 2024 erfolgreich durchgeführt, welche Probleme gab es gegebenenfalls hierbei, und wie bewertet der Senat den bisherigen Prozess und die Entwicklung der Nutzerzahlen?
2. Inwiefern hat die Einführung der Online-Ummeldung zu einer Entlastung der Bürgerämter geführt, insbesondere im Hinblick auf die Reduzierung der jährlich vorgehaltenen Termine für Wohnungsummeldungen?
3. Inwieweit sieht der Senat Bedarfe für Maßnahmen, um die Nutzung der Online-Ausweisfunktion des Personalausweises zu fördern, da diese für die Online-Ummeldung erforderlich ist und bislang nur von bundesweit rund 20 Prozent der Bevölkerung verwendet wird?

Zu Frage 1:

In 2024 wurden über 1500 Online-Ummeldungen durchgeführt, in 2025 bisher insgesamt 1300 (Stand 30.04.2025). Nachdem sich die Zahlen anfangs noch auf einem im Vergleich zu anderen Städten hohen Niveau von über 10 % der Gesamtvorgänge bewegt haben, konnte zuletzt leider keine signifikante Steigerung der Zahlen erreicht werden. Die WfB hat deshalb für das Bürgeramt Plakate entworfen und in der Stadt aufhängen lassen, auf denen für die elektronische Wohnsitzanmeldung geworben wird und ein Quellcode enthalten ist, der direkt zu der Homepage führt.

Zu Frage 2:

Da die meisten Bürger:innen noch nicht von der elektronischen Wohnsitzummeldung Gebrauch machen, ist eine signifikante Entlastung des Bürgeramtes noch nicht eingetreten.

Zu Frage 3:

Der Senat sieht die Nutzung der Online-Ausweisfunktion als essenziell für die Digitalisierung von Verwaltungsdienstleistungen, insbesondere für die Online-Ummeldung. Um die Verbreitung weiter zu stärken, setzt der Bund bereits auf gezielte Werbemaßnahmen. Der Senat unterstützt die Initiativen vom Bund, den Zugang zur erforderlichen PIN zu erleichtern, um die Aktivierung der Funktion für Bürger:innen unkomplizierter zu gestalten. Hierzu wird der Senator für Inneres und Sport den Bund darum bitten, die Neuausstellung der PIN ebenfalls wieder online zu ermöglichen, sodass ein Besuch beim Bürgerservice nicht mehr notwendig ist.

**Anfrage 3: Blockierte Straßenbahnen durch falsches Parken
Anfrage der Abgeordneten Tim Sültenfuß, Nelson Janßen, Sofia Leonidakis und
Fraktion Die Linke
vom 19. März 2025**

Wir fragen den Senat:

1. Wie viele Bahnen der BSAG wurden in den beiden vergangenen Jahren durch falschparkende Autos blockiert und verspäteten sich in der Folge?
2. Gab es bei den Vorfällen zeitliche Häufungen nach Tag, Uhrzeit, Monat, und wie hoch ist die Gesamtsumme der dadurch entstandenen Verspätungen?
3. Wann wird die durch den Bürgerschaftsantrag Drucksache 21/119 S vereinbarte Prüfung, wie die hoheitliche Aufgabe für das Abschleppen von Fahrzeugen, die den Linienbetrieb blockieren, übertragen werden kann, abgeschlossen sein?

Zu Frage 1:

2024 wurden 545 Straßenbahnfahrzeuge durch falschparkende Autos blockiert und verspäteten sich in der Folge, 2023 waren es 580 Fahrzeuge.

Zu Frage 2:

Eine besondere zeitliche Häufung ist aus den vorliegenden Daten nicht ablesbar. Besonders betroffen sind die Straßenbahnlinien 2, 3 und 10, weil diese auf längeren Abschnitten gemeinsam mit anderen Verkehrsteilnehmenden im Straßenraum fahren. Die Summe der Verspätungen durch Falschparkende lag im Jahr 2024 bei circa 120 Stunden. Dabei konnte aus technischen Gründen jeweils nur die Zeit des ersten Fahrzeugs erfasst werden. Fahrzeuge, die im Stau dahinterstanden, werden nicht erfasst. Dadurch erhöht sich der Wert tendenziell noch.

Zu Frage 3:

Aktuell wird durch den Senator für Inneres und Sport an einem Erlass gearbeitet, mit dem die BSAG in die Lage versetzt werden soll, selbst festzustellen, ob es sich um einen Vorgang handelt, in dem ohne Hinzuziehung von Ordnungsamt oder Polizei abgeschleppt werden kann. Es wird angestrebt, möglichst bis Sommer 2025 die erforderlichen Abstimmungen abzuschließen.

**Anfrage 4: Inwieweit ist eine „Pakettram“ auch in Bremen möglich?
Anfrage der Abgeordneten Fynn Voigt, Thore Schäck und Fraktion der FDP
vom 19. März 2025**

Wir fragen den Senat:

1. Inwieweit wurde bislang die Möglichkeit geprüft, ob ein Teil des innerstädtischen Pakettransports per Straßenbahn („Pakettram“) abgewickelt werden kann, so wie es bereits in anderen Städten erfolgreich getestet wurde?
2. Was haben die Prüfungen ergeben hinsichtlich Realisierbarkeit, Kosten, Vor- und Nachteilen?
3. Sofern noch keine Prüfung stattgefunden hat: Wann plant der Senat die Möglichkeit zu prüfen, und wann ist mit Ergebnissen zu rechnen?

Zu Frage 1:

Sowohl das Mobilitätsressort als auch die BSAG verfolgen innovative Mobilitätskonzepte wie das der Gütertransporte per Straßenbahn aufmerksam und systematisch. So wird analysiert, ob und wie sich Erfahrungen aus anderen Städten auf Bremen übertragen lassen.

Zu Frage 2:

Seitens der BSAG wurde bereits vor einigen Jahren die Option für Gütertransporte per Straßenbahn untersucht. In einem frühen Stadium wurde diese Möglichkeit für Bremen jedoch verworfen. Grund war insbesondere eine prognostizierte schwache Dienstleistungsnachfrage, verbunden mit einem hohen internen Aufwand. Dieser Befund deckt sich auch mit den Erfahrungen aus den wenigen Pilotprojekten in anderen Städten. Zwar wurde eine technische und operative Nutzbarkeit der Straßenbahn zum Transport von Paketen darin nachgewiesen. Nach Ende der jeweiligen Testphasen wurde der dortige Betrieb jedoch in allen Fällen eingestellt, weil Vorteile wie eine CO₂-Reduzierung und Nachteile wie die erhöhten Betriebskosten gegenüber anderen Varianten der Paketzustellung in keinem günstigen Verhältnis zueinander stehen. Die Erwartungen mit Blick auf eine nachhaltige, langfristige und wirtschaftliche Durchführbarkeit mit positiven verkehrlichen Wirkungen sind somit nicht erfüllt worden. Zudem musste in den Pilotprojekten mit Sondergenehmigungen gearbeitet werden, weil auch die rechtlichen Rahmenbedingungen für den Gütertransport per Straßenbahn nicht geklärt sind. Schließlich hat das weiter steigende Fahrgastaufkommen dazu geführt, dass die Auslastung der Fahrzeuge bei der BSAG auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten derart hoch ist, dass es zu Platzkonflikten zwischen Personen- und Paket-transport kommen würde.

Zu Frage 3:

Eine weitere Betrachtung des Themas ist aus den genannten Gründen zum jetzigen Zeitpunkt nicht geplant.

Anfrage 5: Welche Chancen gibt es für einen Ausbau des Fährbetriebs auf der Weser?

Anfrage der Abgeordneten Fynn Voigt, Thore Schäck und Fraktion der FDP vom 19. März 2025

Wir fragen den Senat:

1. Wie bewertet der Senat aktuell die Chancen, den Fährbetrieb auf der Weser als Teil des ÖPNV sowie als Touristenattraktion (zum Beispiel Wassertaxis) auszubauen?
2. Welche Finanzierungsmodelle sind bislang geprüft worden angesichts des laut bisherigen Studien sehr hohen Zuschussbedarfs für einen Fährbetrieb?
3. Angesichts der Tatsache, dass durch die anstehenden Brückensanierungen und Ersatzbaumaßnahmen in den kommenden Jahren gerade Fußgänger und Radfahrer erheblichen Einschränkungen bei der Weserquerung unterworfen sein werden: Welche Rolle spielen Fähren bei der Suche nach alternativen Weserquerungsmöglichkeiten während der Bauphasen?

Zu Frage 1:

Im Frühsommer 2023 wurden die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zum Fährbetrieb auf der Weser und im Wendebekken vorgestellt. Diese befassen sich mit einer Analyse zu dem Bedarf, der Umsetzbarkeit sowie der Wirtschaftlichkeit und dem Betrieb von Fähren auf der Weser. Es wurden Faktoren wie Schiffstypen, Anlegesituation, klimafreundliche/klimaneutrale Antriebe und zu erwartende Fahrgastzahlen berücksichtigt. Im Ergebnis erschien die jetzt auch schon touristisch genutzte Variante B der Machbarkeitsstudie, die Dreiecksverbindung Pier 2 – Molenturm – Lankenauer Höft, am chancenreichsten.

Eine Integration von Fährverkehr auf der Weser in den ÖPNV bringt größere Herausforderungen mit sich. Neben der zu schaffenden Infrastruktur und der Finanzierung sind auch rechtliche Fragen, beispielsweise zur Betriebsform zu klären.

Eine tiefergehende Prüfung, ob und wie die von der Machbarkeitsstudie empfohlene Variante B Teil des ÖPNV werden kann, steht derzeit noch aus. Der Einsatz von ausschließlich touristisch genutzten sogenannten „Wassertaxis“ wird auf Grund der aus der Studie hervorgehenden mangelnden wirtschaftlichen Tragfähigkeit seitens des Senats nicht verfolgt.

Zu Frage 2:

In den bisherigen Studien wurden keine Finanzierungsmodelle geprüft. In der Machbarkeitsstudie zum Fährverkehr auf der Weser in Bremen wird empfohlen, Finanzierungsmodelle und etwaige Fördermöglichkeiten erst im Zuge der weiteren Planungsschritte zur konkreten Umsetzung von Fährverkehren zu eruieren.

Zu Frage 3:

Die Einschränkungen der ausstehenden Brückenertüchtigungen und Instandsetzungsarbeiten für den Rad- und Fußverkehr können momentan noch nicht abgeschätzt werden. Aktuell gehen wir davon aus, dass hier nur temporäre, vertretbare Einschränkungen vorgenommen werden müssen. So wird zum Beispiel voraussichtlich immer eine Fahrtrichtungsbeziehung aufrechterhalten werden können, gegebenenfalls dann im Begegnungsverkehrsmodus.

Bei den anstehenden Ersatzbaumaßnahmen der Weserquerungen lässt sich momentan noch kein Bauverfahren ableiten, um eine Aussage zu den Einschränkungen im Rad- und Fußverkehr treffen zu können.

Anfrage 6: Inwieweit und wann gedenkt der Senat einen Straßenzustandsbericht für Bremen vorzulegen?

Anfrage der Abgeordneten Fynn Voigt, Thore Schäck und Fraktion der FDP vom 20. März 2025

Wir fragen den Senat:

1. Wann wird vonseiten des Senats die bereits mehrmals angekündigte Berichterstattung über den Zustand von Bremens Straßen und Wegen erfolgen, und wann wird es möglich sein, einen systematischen Straßenzustandsbericht vorzulegen, wie er in anderen Städten, wie zum Beispiel Hamburg, bereits seit längerem etabliert ist?
2. In welchen Schritten erfolgt die Erarbeitung des Straßenzustandsberichtes in Bremen, und in welchem Stadium befindet er sich aktuell?
3. Inwieweit ist es möglich, Ergebnisse schrittweise zu veröffentlichen (zum Beispiel zunächst Bericht über bestimmte Stadtteile oder Straßenarten)?

Zu Frage 1:

Das technische Verfahren zur systematischen Erfassung des Straßenzustandes befindet sich aktuell im Aufbau. Die Befahrungsdaten liegen vor und werden aktuell verifiziert und ausgewertet um diese dann in einem geeigneten EDV-System nutzbar zu machen.

Für einen systematischen, fortlaufend aktuellen Zustandsbericht müssen die Befahrungsdaten mit dem aktuellen System zur lokalen Schadenserfassung und -behebung kombiniert werden und Schnittstellen definiert werden. Zudem müssen die Befahrungen in einem regelmäßigen Turnus durchgeführt werden.

Zu Frage 2:

In einem 1. Schritt wurden die Straßen befahren. Dies wurde gestuft nach Straßenkategorie -Hauptverkehrsstraßen, Nebennetz- durchgeführt. Aktuell werden diese Daten ausgewertet und nutzbar gemacht. In einem nächsten Schritt werden auf Basis der Ergebnisse Erhaltungsstrategien entwickelt, in denen neben der aktuellen Zustandsbewertung auch Ziele unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel definiert werden.

Zu Frage 3:

Grundsätzlich ist eine gestufte Veröffentlichung der Daten vorstellbar, wobei hier die Priorisierung auf die Straßenkategorie -Hauptverkehrsachsen- gelegt wird, nicht auf einzelne Stadtteile.

Anfrage 7: Wie wird die Leinenpflicht für Hunde in Bremen durchgesetzt?

Anfrage der Abgeordneten Philipp Bruck, Dr. Henrike Müller und Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 20. März 2025

Wir fragen den Senat:

1. Wie informiert der Senat über die ganzjährige Leinenpflicht in Parks und Grünanlagen sowie die besondere Leinenpflicht in der Brut- und Setzzeit, hält er diese Kommunikation für ausreichend, und welche Möglichkeiten sieht er, die Kommunikation zu verbessern?
2. Wie schätzt der Senat die Einhaltung dieser Regeln ein, und wie bewertet er dies insbesondere mit Blick auf Naturschutz, Schutz anderer Hunde und Schutz der Interessen anderer Nutzer:innen von Park- und Grünanlagen?
3. Wie häufig wurden die Regeln in den vergangenen Jahren jeweils kontrolliert, wie viele Verwarnungen wurden ausgesprochen, und wie viele Bußgelder in welcher Höhe wurden verhängt?

Zu Frage 1

Eine Serviceseite des Ordnungsamts Bremen bietet Informationen zur Leinenpflicht für Hunde. Ergänzend dazu erfolgen – beispielsweise zu Brut- und Setzzeiten – Pressemitteilungen des Senators für Inneres und Sport.

Der Ordnungsdienst informiert Hundehalter:innen während seiner Kontrollgänge gezielt über die geltende Leinenpflicht. In Schutzgebieten übernehmen diese Aufgabe zusätzlich die von der Naturschutzbehörde beauftragte Gebietsbetreuung sowie die ehrenamtliche Naturschutzwacht, die den Zweck der Anleinplicht erläutern und für deren Einhaltung sensibilisieren. Die Informationsarbeit könnte durch gezieltere Aufklärung verbessert werden, beispielsweise über Social Media oder durch Hinweisschilder in den Parks und Grünanlagen. Zukünftig ist geplant, dass der Senator für Inneres und Sport die relevanten Informationen jedes Jahr Anfang März auch über den eigenen Instagram-Kanal veröffentlicht.

Zu Frage 2

Die Regelungen zur Leinenpflicht werden leider nicht immer konsequent eingehalten. Besonders wichtig ist das Anleinen von Hunden während der Brutzeit, um gefährdete Vogelarten, die auf dem Boden oder bodennaher Vegetation brüten, zu schützen. Um die Einhaltung der Leinenpflicht zu verbessern und insbesondere den Naturschutz sicherzustellen, könnten an besonders sensiblen Orten (z. B. Brutgebieten oder stark frequentierten Wegen) auffällige Hinweisschilder zur Leinenpflicht angebracht werden. Darüber hinaus setzt der Ordnungsdienst verstärkt auf Kontrollen und Ahndung von Verstößen um die Einhaltung der Leinenpflicht zu verbessern. Die Leinenpflicht dient nicht nur dem Naturschutz, sondern auch dem Schutz anderer Hunde sowie Besucher:innen von Park- und Grünanlagen.

Zu Frage 3

Der Ordnungsdienst überprüft die Einhaltung der Leinenpflicht für Hunde im Rahmen der regulären Kontrollgänge sowie zur Brut- und Setzzeit durch Sonderkontrollmaßnahmen. Verwarnungen werden statistisch nicht erfasst. In 2024 wurden insgesamt 39 Bußgeldverfahren wegen des Führens von Hunden ohne Leine in einer Grünanlage oder wegen des Führens von Hunden ohne Leine während der Brut- und Setzzeit betrieben. In 2023 waren es zusammen 114 Verfahren, in 2022 63 Verfahren und in 2021 belief sich die Anzahl der Verfahren auf 26. Das Bußgeld betrug jeweils 50 Euro.

Anfrage 8: Versorgungslücke nach Schließung des toxikologisch-forensischen Labors am Klinikum Bremen-Mitte – Jugendamt

Anfrage der Abgeordneten Sandra Ahrens, Rainer Bensch, Heiko Strohmann, Frank Imhoff und Fraktion der CDU vom 25. März 2025

Wir fragen den Senat:

1. Wird das vom toxikologisch-forensischen Labor entwickelte und etablierte Screening-Programm nunmehr Eins-zu-eins in medizinisch gebotener Quantität und Qualität vom Medizinischen Labor Bremen (MLHB) umgesetzt?
2. Erfolgt die Beratung der Casemanager als Auftraggeber des Jugendamtes von einem Chemiker oder einem Fachmediziner?
3. Wie werden Befunde der Charité Berlin mit den Befunden des MLHB zwecks Kontextualisierung mit dem Klienten und Bewertung durch die Casemanager zusammengeführt?

Zu Frage 1:

Das Medizinische Labor Bremen (MLHB) ist nicht forensisch akkreditiert, daher kann das frühere Screening-Verfahren nicht eins zu eins übernommen werden. Das MLHB nutzt eigene, langjährig etablierte Verfahren. Diese erfüllen jegliche Anforderungen an Qualität und Quantität. Regelmäßig finden Abstimmungen mit dem Jugendamt und dem Klinikum Bremen-Mitte statt. Bei Bedarf können die Proben auch an ein forensisch akkreditiertes Partnerlabor übermittelt werden; bislang wurde davon jedoch kein Gebrauch gemacht.

Zu Frage 2:

Die Beratung zu analytisch-technischen Fragen erfolgt durch die Leitung der Toxikologie, einen promovierten Chemiker mit langjähriger Erfahrung. Medizinisch-fachliche Fragen werden in der Regel durch promovierte Fachärztinnen und Fachärzte für Labormedizin beantwortet.

Zu Frage 3:

Eine gemeinsame Bewertung von Befunden der Charité und des MLHB im Gesamtzusammenhang eines Einzelfalls war bislang nicht erforderlich, ist aber grundsätzlich möglich. Die Untersuchungen im MLHB dienen vorrangig der Abstinenzkontrolle. Wenn ein längerer Verlauf dokumentiert werden soll, wird im Rahmen der Beratung auf die Möglichkeit einer Haaranalyse hingewiesen. Diese erfolgt dann in der Charité Berlin.

Anfrage 9: Versorgungslücke nach Schließung des toxikologisch-forensischen Labors am Klinikum Bremen-Mitte – Drogenkonsumcontainer

Anfrage der Abgeordneten Sandra Ahrens, Rainer Bensch, Heiko Strohmann, Frank Imhoff und Fraktion der CDU vom 25. März 2025

Wir fragen den Senat:

1. Wie viele Proben aus dem Drogenkonsumcontainer des Betreibers Comeback GmbH wurden im laufenden Monat März 2025 im Vergleich zum Vormonat und Vorjahresmonat im toxikologisch-forensischen Labor am Klinikum Bremen-Mitte beziehungsweise im Medizinischen Labor Bremen (MLHB) untersucht?
2. Teilt die Gesundheitsbehörde die Auffassung der Sozialbehörde, wonach für Proben aus dem Drogenkonsumcontainer nunmehr „keine regelmäßigen Testungen erforderlich“ seien?
3. Wie erfolgen das Prozedere und der konkrete Ablauf einer Beauftragung, Entnahme, Untersuchung, Auswertung und Maßnahmeneinleitung von Proben aus dem Drogenkonsumcontainer aktuell?

Zu Frage 1:

Seit Ende November 2024 wurden aufgrund von gestiegenen Drogennotfällen insgesamt 20 Restsubstanzproben aus dem Drogenkonsumraum eingereicht, bei denen ein Nitazenschnelltest positiv verlief. Davon sind 18 Restsubstanzanalysen abgeschlossen, 2 Ergebnisse stehen noch aus (Stand 11.04.2025).

Bei den 18 durchgeführten Restsubstanzanalysen per Massenspektrometrie konnte in 11 Proben Substanzen aus der Stoffgruppe der Nitazene nachgewiesen werden. Bei fünf Proben wurden andere synthetische Opiate aus der Gruppe Dextro-/Levomorphane detektiert, zwei davon zusammen mit Nitazenen. In den vergleichbaren Vorjahresmonaten wurden keine Analysen durchgeführt, da üblicherweise keine regelmäßigen Testungen von Rest-Substanzen im Drogenkonsumraum erforderlich waren.

Zu Frage 2:

Die ersten Restsubstanzanalysen waren wichtig für den Nachweis, dass tatsächlich eine in der Regel für die Konsumierenden unbekanntes Beimischung von synthetischen Opioiden der Substanzgruppe Nitazene im Heroin in Bremen stattfindet.

Die Analysen dienen der Validierung der Aussagekraft der bis dahin noch nicht praxiserprobten Schnelltests auf Nitazene und zur Vorbereitung von spezifischen Warnmeldungen an die zu involvierenden Notfall- und Hilfesysteme in Bremen, Bremerhaven und das Umland. Für die Notfallsysteme war es wichtig zu melden, dass bei Nitazens-Intoxikation die zwei- bis dreifache Menge des Notfallmedikamentes Naloxon zur Lebensrettung benötigt wird.

In den Angeboten der Drogen- und Wohnungslosenhilfe sind inzwischen entsprechende Warn-Aushänge platziert und es findet eine verstärkte Sensibilisierung der Konsumierenden bezüglich der gestiegenen Risiken statt.

Im Drogenkonsumraum werden weiterhin regelmäßig Schnelltests auf Fentanyl und Nitazene durchgeführt und es werden Drogennotfallschulungen zur Anwendung von Naloxon-Nasenspray für Konsumierende und das Hilfesystem angeboten. Mitarbeitende der Drogenhilfe werden aufgrund der bundesweit beschlossenen Entlassung von Naloxon aus der Verschreibungspflicht mit dem Notfallmedikament ausgestattet und entsprechend geschult.

Zu Frage 3:

Die letzten Restsubstanzproben aus dem Drogenkonsumraum hat das Labor am 13. März dieses Jahres erhalten. Der Auftrag wird mit Eingang der noch ausstehenden beiden Ergebnisse beim Gesundheitsamt abgeschlossen. Es wird weiterhin ein Monitoring der Ergebnisse der anlassbezogenen Fentanyl- und Nitazene-Schnelltests im DKR durchgeführt. Parallel wird eine Alternativlösung zur massenspektrometrischen Untersuchung von Restsubstanzen für das Bundesland Bremen erarbeitet.

Die Beauftragung des Labors für Pharmakologie und Toxikologie ist über das Gesundheitsamt Bremen erfolgt.

Bei dem Untersuchungsmaterial handelte es sich um nicht mehr gebrauchsfähige Restsubstanzen in gebrauchten Spritzen, für den Konsum benutzte Löffel oder Pfännchen, gebrauchte Filter, die anonymisiert eingereicht wurden.

Die Mitarbeitenden des Drogenkonsumraums haben die Proben anlass- und kriterienbezogen bei einem positiven Schnelltest, unerwarteten Drogenwirkungen bzw. einem Drogennotfall ausgewählt.

Im Labor wurde das eingereichte Untersuchungsmaterial aufgearbeitet und dann mit hochauflösender Massenspektrometrie untersucht.

Die Rückmeldung der Laborergebnisse erfolgte über das Gesundheitsamt Bremen an den Drogenkonsumraum und das Hilfesystem.

**Anfrage 10: Versorgungslücke nach Schließung des toxikologisch-forensischen Labors am Klinikum Bremen-Mitte – Eingangs- und Terminmanagement
Anfrage der Abgeordneten Sandra Ahrens, Rainer Bensch, Heiko Strohmann, Frank Imhoff und Fraktion der CDU
vom 25. März 2025**

Wir fragen den Senat:

1. Wie hat sich seit März 2025 die Anmeldelage gegenüber Vormonat und Vorjahr am toxikologischen Institut Klinikum Bremen-Mitte entwickelt?
2. Wie viele Proben wurden im laufenden Monat März 2025 dort im Vergleich zum Vormonat und Vorjahresmonat entnommen?
3. Wie und mit welchen Ergebnissen verlaufen die Kooperationstreffen zwischen dem toxikologischen Institut und dem Medizinischen Labor (MLHB)?

Zu Frage 1:

Grundsätzlich erfolgen die Anmeldungen von Probenentnahmen beim pharmakologisch toxikologischen Labor der Gesundheit Nord gGmbH (GeNo) direkt durch das Jugendamt der Kommune Bremen.

Im Februar 2025 sind 25 Anmeldungen beim pharmakologisch toxikologischen Labor der GeNo erfolgt. Davon sind 23 angemeldete Personen zur Probenentnahme erschienen. Im März 2025 sind 17 Anmeldungen erfolgt, wovon 11 angemeldete Personen erschienen sind. Hinzu kommen die Anmeldungen beim Medizinischen Labor Bremen (MLHB). Das MLHB unterstützt das Eingangsmanagement und die Probenentnahme mit bis zu fünf Proben pro Woche.

Für das Jahr 2024 können nur geschätzte Angaben zu der Anzahl der Anmeldungen getroffen werden, da seinerzeit nur die positiven Proben erfasst wurden. Schätzungsweise gab es anhand der durchgeführten Proben insgesamt ca. 600 Anmeldungen. Daraus ergeben sich etwa 50 Anmeldungen pro Monat.

Zu Frage 2:

Im März 2024 wurden ca. 200 Proben im pharmakologisch-toxikologischen Labor am Klinikum Bremen-Mitte entnommen. Im Februar und im März 2025 hingegen betrug die Anzahl der Probenentnahmen jeweils ca. 40. Hinzukommen – wie bereits in Frage 1 dargestellt – die bis zu fünf Proben pro Woche, die beim MLHB entnommen werden. Die rückläufige Entwicklung der Anzahl der Probenentnahmen im Vergleich zum Vorjahr ist der Senatorin für Arbeit, Soziales, Jugend und Integration (SASJI) bekannt. Derzeit konnten die Gründe für die rückläufige Entwicklung nach Auskunft von SASJI noch nicht abschließend ermittelt werden. Ein Grund für den Rückgang ist möglicherweise der gänzliche Wegfall von Haaranalysen. Neben der Kooperation mit der Charité Berlin für die Analytik von Haarproben, hat die GeNo im letzten Jahr ca. 200 Haaranalysen durchgeführt. Durch die Umstellung des Verfahrens ist die Analyse der Haarproben beim MLHB nicht vorgesehen und wird seither gänzlich von der Charité erbracht.

Insgesamt wird die Entwicklung durch SASJI weiterhin engmaschig beobachtet und begleitet. Die veränderte Zusammenarbeit ist regelmäßig Bestandteil der monatlich stattfindenden Fachkonferenz „Junge Menschen“ des Jugendamts. Weiterhin findet alle 14 Tage ein Austausch zwischen allen am Verfahren beteiligten Akteur:innen und weitere Formate statt, die in der nächsten Frage näher erläutert werden.

Insgesamt ist zu berücksichtigen, dass die Anzahl der entnommenen Proben von der Anzahl der Anmeldungen abweicht, da bei einer Anmeldung mehrere Probenentnahmen über einen längeren Überprüfungszeitraum durchgeführt werden können. Hinzu kommt, dass – wie in Frage 1 zu entnehmen – nicht jede angemeldete Person zur Probenentnahme erscheint oder sich vor Ort weigert, eine Probe abzugeben.

Zu Frage 3:

Es haben Ende Februar und Anfang März zwei Abstimmungsrunden im Rahmen der Beendigung der pharmakologisch-toxikologischen Labortätigkeit zwischen SASJI, dem MLHB und der Geschäftsführung der GeNo stattgefunden. Indessen wurde sich zu den bisherigen Erfahrungen mit den neuen Verfahrensabläufen und möglichen Optimierungspotenzialen ausgetauscht.

Zudem finden seit Ende Februar im 14-tägigen Turnus Termine zwischen SASJI, den Mitarbeiter:innen der GeNo für das Eingangsmanagement und der Probenentnahme, dem MLHB und dem Bremer Jugendamt statt, um mögliche Störungen im Übergangsverfahren zu besprechen und ggf. mögliche Verbesserungen umzusetzen. Zudem sind erste Informationsveranstaltungen für die Casemanager:innen des Bremer Jugendamtes mit dem MLHB in Planung, um den Austausch weiter zu stärken und mögliche Barrieren in der Zusammenarbeit zu identifizieren und abzubauen. Der erste Termin soll im Rahmen einer Online-Informationsveranstaltung voraussichtlich im Mai 2025 stattfinden.

Anfrage 11: Versorgungslücke nach Schließung des toxikologisch-forensischen Labors am Klinikum Bremen-Mitte – Bewährungshilfe

Anfrage der Abgeordneten Sandra Ahrens, Rainer Bensch, Heiko Strohmann, Frank Imhoff und Fraktion der CDU vom 25. März 2025

Wir fragen den Senat:

1. Wie verläuft seit Schließung des toxikologisch-forensischen Labors am Klinikum Bremen-Mitte und damit seit März 2025 das Drogenscreening von Klienten der Bewährungshilfe?
2. Sind diese Menschen überhaupt in der Lage, den nunmehr erforderlichen Weg nach Hamburg oder Hannover anzutreten und entsprechende Einrichtungen zu erreichen?
3. Wie viele Probenentnahmen wurden im laufenden Monat März 2025 von Klienten der Bewährungshilfe in Form eines „Drogentests unter Sicht“ in Bremen durchgeführt?

Zu Frage 1:

Das Institut für Pharmakologie und Toxikologie ist derzeit noch teilweise geöffnet. Aktuell wird dort weiterhin das Eingangsmanagement durchgeführt, voraussichtlich bis Mitte des

Jahres. Kundinnen und Kunden können ihre Proben also nach wie vor dort abgeben. Die Analyse erfolgt jedoch nicht mehr vor Ort, sondern in externen Laboren, etwa in Haferwende Bremen oder an der Charité. Die Ergebnisse erhalten die Auftraggeberinnen und Auftraggeber anschließend über das toxikologisch-forensische Labor.

Zu Frage 2:

Dass Klientinnen und Klienten nach Hamburg oder Hannover fahren müssen, schließt sich aufgrund ihrer Lebenslagen regelmäßig, nicht nur wegen der persönlichen Kostentragungspflicht für die Fahrtkosten, aus. Die Bewährungsaufsicht ermittelt zur Zeit Möglichkeiten, diese Proben im bestehenden öffentlichen Gesundheitsdienst (einschließlich der betriebsmedizinischen Versorgungssysteme der Öffentlichen Hand, der JVA oder der Polizei) unter Aufsicht abnehmen zu lassen. Spätestens mit der endgültigen Schließung des Institutes wird eine Lösung, ggf. auch im Beleihungswege zur Verfügung stehen.

Zu Frage 3:

In Bremen haben 96 Klientinnen und Klienten eine entsprechende Weisung erhalten. Derzeit sind sieben Personen an das toxikologisch-forensische Labor angebunden und geben dort weiterhin ihre Proben unter Sichtkontrolle ab. Ein Großteil der übrigen Klientinnen und Klienten mit entsprechender Weisung ist an die Psychiatrische Institutsambulanz - Forensik (PIA-F) angebunden und wird dort betreut. Die Probenentnahme erfolgt ebenfalls durch die PIA-F.

Anfrage 12: Versorgungslücke nach Schließung des toxikologisch-forensischen Labors am Klinikum Bremen-Mitte – Justiz/Gerichte

Anfrage der Abgeordneten Sandra Ahrens, Rainer Bensch, Heiko Strohmann, Frank Imhoff und Fraktion der CDU vom 25. März 2025

Wir fragen den Senat:

1. Wird die Expertise des Medizinischen Labors Bremen (MLHB) in Sachen Kindeswohl von den Gerichten in Bremen in Form einer Zulassung als Sachverständige anerkannt?
2. Inwiefern sind seit März 2025 bei Anzweiflung von Gutachten seitens der Gerichte beauftragte Nachuntersuchungen von Proben gesichert umsetzbar?
3. Über welche Kapazitäten für Probenlagerung (Gefrierschränke etc.) verfügt das MLHB zur Gewährleistung von Probenlagerungen von mindestens 18 Monaten nach Befunderstellung?

Zu Frage 1:

Die Gerichte im Land Bremen erkennen die Expertisen des Medizinischen Labors Bremen (MLHB) in Sachen Kindeswohl in Form eines Sachverständigengutachtens an.

Zu Frage 2:

Die Beauftragung des MLHB mit Nachuntersuchungen ist möglich. Da das MLHB selbst nicht forensisch akkreditiert ist, wird die Auswertung der Proben über einen forensisch akkreditierten Partner des MLHB aus dem Sonic-Verbund (Unternehmensverbund medizinischer Labore) sichergestellt. Dem Senat sind keine Fälle bekannt, in denen seit März 2025 Gutachten durch die Gerichte angezweifelt wurden.

Zu Frage 3:

Die Lagerung der Proben erfolgt im Rahmen der im MLHB üblichen Lagerungsfrist, diese liegt aktuell bei einem Jahr. Eine verlängerte Lagerung der Proben kann bei Bedarf durch das MLHB zeitnah umgesetzt werden.

**Anfrage 13: Verkehrsüberwachung durch das Ordnungsamt
Anfrage der Abgeordneten Tim Sültenfuß, Nelson Janßen, Sofia Leonidakis und
Fraktion Die Linke
vom 26. März 2025**

Wir fragen den Senat:

1. Wie viele Personen haben beim Ordnungsamt im Bereich der Verkehrsüberwachung in den letzten zehn Jahren gearbeitet (bitte getrennt nach Jahren aufschlüsseln)?
2. In welchen Quartieren beziehungsweise Stadtteilen waren diese eingesetzt?
3. Welche und wie viele Verstöße wurden in diesem Zeitraum festgestellt?

Zu Frage 1:

Im Bereich der Verkehrsüberwachung waren im Jahr 2015 21 Personen beschäftigt. Im Jahr 2016 lag die Zahl bei 25. 2017 waren es 31 Beschäftigte.

Im Jahr 2018 stieg die Anzahl auf 32.

2019 wurden 37 Beschäftigte gezählt.

Im Jahr 2020 waren es 26 und 2021 lag die Zahl bei 35.

Im Jahr 2022 waren 31 Personen beschäftigt.

Im Jahr 2023 lag die Zahl bei 29.

Seit 2024 sind es 20 Beschäftigte.

Die Teamleiterinnen und Teamleiter sind nicht enthalten.

Zu Frage 2:

Die Mitarbeitenden der Verkehrsüberwachung des Ordnungsamtes werden in allen Stadtteilen der Stadtgemeinde Bremen eingesetzt. Die regulären Streifendienste werden schwerpunktmäßig in die am stärksten frequentierten Quartiere mit dem höchsten Parkdruck disponiert. Anlass- und hinweisbezogen werden alle Straßenzüge im Stadtgebiet überwacht.

Zu Frage 3:

Im Betrachtungszeitraum wurden die folgenden Verwarnungszahlen erreicht: 2015 wurden 204.802 Verwarnungen ausgesprochen.

Im Jahr 2016 waren es 193.618.

2017 lag die Zahl bei 194.285.

Im Jahr 2018 wurden 160.872 Verwarnungen erfasst.

2019 waren es 174.574.

Im Jahr 2020 belief sich die Zahl auf 136.309.

2021 wurden 111.954 Verwarnungen ausgesprochen.

Im Jahr 2022 lag die Anzahl bei 135.064.

2023 wurden 143.316 Verwarnungen verzeichnet.

Im Jahr 2024 waren es 126.872.

**Anfrage 14: Strafanzeigen wegen Fahrens ohne Fahrschein durch die BSAG
Anfrage der Abgeordneten Tim Sültenfuß, Nelson Janßen, Sofia Leonidakis und
Fraktion Die Linke
vom 28. März 2025**

Wir fragen den Senat:

1. Welche Schritte hat der Senat unternommen, um die Ankündigung der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung vom 5. September 2023, darauf hinzuwirken, dass die BSAG zukünftig keine Strafanträge mehr wegen Fahrens ohne Fahrschein stellt, praktisch umzusetzen?
2. Welche Instrumente oder Mechanismen stehen der Stadtgemeinde als alleinige Gesellschafterin zur Verfügung, um ihre Interessen gegenüber dem Vorstand der BSAG durchzusetzen?
3. Welche Kosten entstehen für entsprechende Verfahren wegen des Fahrens ohne Fahrschein bei der Staatsanwaltschaft, bei den Gerichten und in der Justizvollzugsanstalt, und welche zusätzlichen Einnahmen über das erhöhte Beförderungsentgelt hinaus generiert die BSAG durch die Stellung von Strafanträgen wegen Fahrens ohne Fahrschein?

Zu Frage 1:

Sowohl im Rahmen des Aufsichtsrats als auch im direkten Austausch der Ressortleitung der SBMS mit dem Vorstand der BSAG wurden hierzu vielfältige intensive Gespräche geführt. Dabei ging es um eine ausgewogene, die Wirkung auf zahlende Kund:innen und Beschäftigte der BSAG berücksichtigende Umsetzung des politischen Ziels möglichst keine Strafanzeigen wegen Fahrens ohne Fahrscheins.

Im Ergebnis hat sich die Ressortleitung SBMS mit dem Vorstand darauf verständigt, in einer Pilotphase bis Ende 2027 vollständig auf Strafanzeigen zu verzichten und ausschließlich auf die zivilrechtliche Durchsetzung des erhöhten Beförderungsentgelts zu setzen. In diesem Zeitraum wird die BSAG eine begleitende Evaluation der Wirkungen dieser Vorgehensweise vornehmen, auf deren Grundlage dann über eine dauerhafte Verlängerung dieses Vorgehens zu entscheiden sein wird.

Zu Frage 2:

Hätte es keine Verständigung mit dem Vorstand der BSAG auf einen Piloten gegeben, wäre eine Umsetzung durch eine Gesellschafteranweisung an die BVBG als Muttergesellschaft der BSAG, die dann den Vorstand der BSAG entsprechend anweist, möglich.

Zu Frage 3:

Während der Verzicht auf die Inanspruchnahme von Strafanzeigen aus Sicht der BSAG die Ernsthaftigkeit des Vergehens relativiert, insofern die Gefahr eines verstärkten Missbrauchs und einer Nichtakzeptanz bei den zahlenden Kund:innen befürchtet wird, sind die dem Justizsystem entstehenden Bearbeitungskosten konkreter bezifferbar: Für die staatsanwaltliche und richterliche Bearbeitung sowie für die Kosten des Vollzuges können bei einer überschlägigen Betrachtung jährliche Kosten von bis zu 1 Mio. € geschätzt werden.

Anfrage 15: Verkehrschaos an der Fatih Moschee in Gröpelingen
Anfrage der Abgeordneten Holger Fricke, Piet Leidreiter und Fraktion
BÜNDNIS DEUTSCHLAND
vom 3. April 2025

Wir fragen den Senat:

1. Ist dem Senat bekannt, dass es an der Fatih Moschee in Bremen-Gröpelingen jeweils zum Freitagsgebet wegen eines extremen Parkaufkommens zu erheblichen Verkehrsbehinderungen kommt, und sofern ja, was unternimmt der Senat konkret, um diesen wöchentlichen Missstand zu beseitigen?
2. Wie häufig war der städtische Ordnungsdienst seit Jahresbeginn 2025 jeweils freitags im Zeitraum zwischen 11:30 Uhr und 14:30 Uhr im Bereich der Lindenhofstraße und den anliegenden Straßen im Einsatz, um insbesondere Halte- und Parkverstöße zu ahnden, und wie viele Anzeigen von Verkehrsordnungswidrigkeiten wurden in diesem Zeitraum gefertigt?

Zu Frage 1:

Zum Freitagsgebet ist in der Fatih Moschee ein höheres Besucheraufkommen festzustellen. Ein Großteil der Besuchenden reist mit dem Pkw an. Die Fahrzeuge werden im Umfeld der Moschee geparkt. Die in der Fragestellung dargestellten erheblichen Verkehrsbehinderungen können jedoch nicht bestätigt werden.

Vereinzelt hat die Polizei Bremen Beschwerden entgegengenommen, die der Gemeinde und dem Imam mit der Bitte um Sensibilisierung der Gemeinde übermittelt wurden. Diesem kommt der Imam auch nach. Die Gemeinde setzt an den bekannten Tagen mit hohem Verkehrsaufkommen selbst auch Ordner ein.

Seit April 2024 führt die Polizei Bremen aufgrund mehrerer Vorfälle zum Nachteil der Gemeinde eine Schutzmaßnahme während der Freitagsgebete durch. Die Einsatzkräfte sind dabei primär im Einfahrtsbereich der Moschee tätig. Etwaig festgestellte Verkehrs- und Parkverstöße werden auch im Rahmen der Schutzmaßnahme konsequent geahndet.

Zu Frage 2:

Seit Jahresbeginn war die Verkehrsüberwachung an insgesamt 50 Tagen in Gröpelingen im Einsatz. Davon entfielen 11 Tage auf einen Freitag. Insgesamt wurden bei diesen Einsätzen 542 gebührenpflichtige Verwarnungen erteilt. Eine darüberhinausgehende Differenzierung ist technisch nicht möglich.

Anfrage 16: Verlinkungen laufen ins Leere: Hat der Senat kein Interesse an der Bekämpfung der Phänomenbereichs Fahrraddiebstahl?
Anfrage der Abgeordneten Piet Leidreiter und Fraktion BÜNDNIS DEUTSCHLAND
vom 3. April 2025

Wir fragen den Senat:

1. Ist dem Senat bekannt, dass die folgenden Weiterleitungen „Präventionshinweise“, „Registrierung vor Ort“ sowie „Fahrrad codieren“ auf der Homepage Bremen.de unter der Rubrik „Fahrraddiebstahl“ aktuell nicht genutzt werden können (Quelle: Fahrrad geklaut? Diebstahl melden und Fahrrad sichern)?
2. Seit wann sind die Verlinkungen zu den externen Webseiten bereits inaktiv?
3. Welche Gründe liegen dafür vor, dass diese Verlinkungen ins Leere führen, welches Ressort zeichnet sich für diese Unterseite verantwortlich, und wie stellt der Senat sicher, dass auf der Homepage Bremen.de alle Verlinkungen regelmäßig gepflegt und überprüft werden?

Zu Frage 1:

Zum Zeitpunkt der Anfrage war dem Senat nicht bekannt, dass die Links der Seite [Fahrrad geklaut? Diebstahl melden und Fahrrad sichern](#) aufgrund von Überarbeitungen auf nicht mehr vorhandene Unterseiten führten.

Nach Bekanntwerden der Broken Links sind die Links von Bremen.de innerhalb kürzester Zeit angepasst worden und die Seiten sind wieder erreichbar.

Zu Frage 2:

Wann sich die verlinkten Seiten geändert haben, kann seitens bremen.de nicht mehr nachvollzogen werden, da es sich um Fremd-Seiten der Polizei und des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) handelt. Die Betreiber von Internetseiten wissen grundsätzlich nicht, wer alles auf ihre Seite verlinkt. Sie können also nicht informieren, wenn sie ihre Seite geändert haben.

Zu Frage 3:

Das Stadtportal bremen.de wird durch Bremen Online betrieben, einer Abteilung der Wirtschaftsförderung Bremen GmbH (WFB). Damit ist die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation das für den Internetauftritt verantwortliche Fachressort. Die Überarbeitungen der Unter-Seiten erfolgt jedoch durch die Betreiber bzw. die inhaltlich verantwortlichen Stellen, in diesem Fall die Polizei Bremen und der ADFC. Bremen.de hat hier keinen Einfluss auf Inhalte oder den Zeitpunkt von Überarbeitungen.

Bei Überarbeitungen von Webseiten kann es vorkommen, dass sich Ziele ändern, neue "Namen" bekommen oder ein für das Setzen von Links relevanter Absatz gelöscht wurde. Dies kann zur Folge haben, dass nach Änderungen sogenannte Broken Links entstehen können und Seiten nicht erreichbar sind.

Damit Seiten auf die Bremen.de verlinkt hat bestmöglich erreichbar sind, gibt es bei Bremen.de eine Qualitätskontrolle, die täglich Inhalte und Verlinkungen überprüft. Dabei handelt es sich um rd. 1.500 Beiträge mit etwas mehr als 5 Millionen Wörtern. Aufgrund der großen Anzahl von Seiten und des Umfangs des Inhalts können aber nicht täglich alle Ziele und Verlinkungen überprüfen werden, so dass temporäre Nichterreichbarkeiten möglich sind. Durch die Qualitätskontrolle durch Bremen.de wird diese aber minimiert. Fehlerhafte Links oder sonstige Verbesserungsvorschläge können an stadtportal@wfb-bremen.de gegeben werden, damit schnellstmöglich Abhilfe geschaffen werden kann.

Anfrage 17: Barrierefreiheit der Ortsämter in Bremen

Anfrage der Abgeordneten Tim Sültenfuß, Nelson Janßen, Sofia Leonidakis und Fraktion Die Linke vom 7. April 2025

Wir fragen den Senat:

1. Wie ist es um die Barrierefreiheit der 17 Ortsämter in der Stadt Bremen bestellt beziehungsweise welche Mängel gibt es hinsichtlich der Barrierefreiheit bei den Ortsämtern, die nicht vollumfänglich barrierefrei sind?
2. Was unternimmt der Senat, um in den Ortsämtern die Zugänglichkeit im Sinne des Artikels 9 UN-Behindertenrechtskonvention sicherzustellen und die Teilhabe aller, sowohl der Beiräte als auch interessierter Bürger:innen zum Beispiel an Beirats- und Ausschusssitzungen, zu gewährleisten?
3. Welche Gründe liegen dafür vor, wenn Ortsämter nicht barrierefrei sind, und wie gedenkt der Senat hier schnellstmöglich Abhilfe zu schaffen?

Zu Frage 1:

Die meisten der 17 Ortsämter in der Stadtgemeinde Bremen sind barrierefrei erreichbar, d.h. so eingerichtet, bzw. ausgestattet, dass sie auch Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen zugänglich sind. Soweit die Ortsämter in Ausnahmefällen noch in älteren, zum Teil seit vielen Jahrzehnten genutzten Immobilien untergebracht sind, muss der Zugang bei Bedarf über Ortsamtsmitarbeitende über Einrichtungen wie z.B. mobile Rampen hergestellt werden. Wenn Ortsämter in neue Gebäude umziehen oder umgebaut werden, wird in diesem Zuge die Barrierefreiheit mit hergestellt. Wenn sich im

Betrieb Hindernisse erweisen, werden zusammen mit Immobilien Bremen und den jeweiligen Vermietern Lösungen erarbeitet.

Zu Frage 2:

Sofern Ortsämter als Anlaufstelle für Bürger:innen nicht barrierefrei zugänglich sind, werden diese Mängel entweder im Betrieb oder bei anstehenden Umbau oder Umzugsmaßnahmen beseitigt. Sofern Ortsämter nicht über ausreichend große Räumlichkeiten verfügen, um öffentliche Sitzungen barrierefrei abzuhalten, tagen die Beiräte an anderen, barrierefrei zugänglichen Orten.

Zu Frage 3:

Wenn Ortsämter nicht vollständig barrierefrei sind, liegt dies in der Regal daran, dass sie sich in älteren, zum Teil seit Jahrzehnten genutzten Immobilien befinden. Der Senat strebt an, dass alle Ortsämter für Beiratsmitglieder und Bürger:innen barrierefrei zugänglich sind.

Anfrage 18: Abriss einer Traditionskeipe zur Schaffung eines Parkplatzes im Schnoor?

Anfrage der Abgeordneten Tim Sültenfuß, Nelson Janßen, Sofia Leonidakis und Fraktion Die Linke vom 7. April 2025

Wir fragen den Senat:

1. Hat der Senat Kenntnis über Pläne einer Projektgesellschaft, eine 50 Jahre alte Gaststätte im historischen Schnoor für den Bau eines Parkplatzes abzureißen, und inwiefern liegen hierzu bereits Genehmigungen vor?
2. Inwieweit bestehen Pläne für einen Umzug des Polizeikommissariats Mitte in das Gebäude Tiefer 2-4, und inwiefern würden dafür an dieser Stelle weitere Parkplätze benötigt werden?
3. Könnte bei der Realisierung des ursprünglich an diesem Ort geplanten Wohnheims für Studierende ein Abriss des Anbaus vermieden werden?

Zu Frage 1:

Für den Umbau mit Nutzungsänderung des Bürogebäudes Tiefer 2-4 in ein Studierendenwohnheim mit Gewerbe liegt eine Baugenehmigung nach § 64 Bremische Landesbauordnung vor. Diese Baugenehmigung umfasst nicht den Abriss der Destille. Am 08.04.2025 wurde die untere Bauaufsichtsbehörde in einem Gespräch mit dem planenden Architekturbüro darüber informiert, dass der Immobilieneigentümer kurzfristig einen neuen Bauantrag einreichen möchte. Die Planung, die den Abbruch der Destille zugunsten von drei zwingend erforderlichen Stellplätzen für Einsatzfahrzeuge vorsieht, wurde dabei vorgestellt. Es besteht für das Gebäude kein Denkmalschutz.

Zu Frage 2:

Hierzu ist die Meinungsbildung im Senat noch nicht abgeschlossen

Zu Frage 3:

Das Studierendenwohnheim wurde ohne Abriss des als Gaststätte genutzten Anbaus geplant und genehmigt.

Anfrage 19: Welche Möglichkeiten sieht der Senat, die Buffkaje am Europahafen künftig für Außengastronomie zu nutzen und gleichzeitig den Rad- und Fußverkehr sicher zu trennen?

Anfrage der Abgeordneten Fynn Voigt, Thore Schäck und Fraktion der FDP vom 28. April 2025

Wir fragen den Senat:

1. Welche Erkenntnisse hat der Senat über Nutzungskonflikte zwischen Außengastronomie, Fußgängern und Radfahrern auf der Buffkaje/Überseepromenade?
2. Inwiefern wurde geprüft, ob die Buffkaje zeitweise als reine Fußgängerzone ausgewiesen werden kann, zum Beispiel in den Sommermonaten, und mit welchem Ergebnis?
3. Wurden Alternativrouten für den Radverkehr – etwa über die Consul-Smidt-Straße oder am Wasser entlang – geprüft, um gefährliche Situationen zu vermeiden, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Zu Frage 1:

Der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung und dem Amt für Straßen und Verkehr sind keine Nutzungskonflikte zwischen Außengastronomie, zu Fuß Gehenden und Radfahrenden auf der Buffkaje bekannt. Regelmäßig werden auf der öffentlichen Verkehrsfläche Flächen für Außengastronomie beantragt und genehmigt. In diesen Abschnitten stehen dem Fuß- und Radverkehr weiterhin eine Breite von etwa 6,50 m zum konfliktfreien Begegnen und sicheren Überholen neben den Flächen der Außengastronomie zur Verfügung.

Zu Frage 2:

Eine reine Fußgängerzone wird nicht angestrebt. Planungsrechtlich ist die hier betroffene Fläche im Bebauungsplan 2359 für den Fuß- und Radverkehr zweckbestimmt und entsprechend für den öffentlichen Fuß- und Radverkehr gewidmet. Eine zeitweise oder permanente Rücknahme der Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr entspricht damit nicht der Zweckbestimmung dieser Fläche und wird nicht empfohlen.

Zu Frage 3:

Im Radverkehrsnetz ist die Consul-Smidt-Straße als Hauptroute dargestellt, sodass die offizielle Wegweisung für den Radverkehr über die Consul-Smidt-Straße erfolgt. Die Buffkaje stellt für den Radverkehr, beispielsweise zu Tageszeiten bei geringen Fußverkehrsstärken, eine attraktive Alternative zur parallel verlaufenden Hauptverkehrsstraße dar. Sie ist dementsprechend im Radverkehrsnetz als Ergänzungsrouten gekennzeichnet, eignet sich jedoch aufgrund der gemeinsamen Führung mit dem Fußverkehr nicht als offizielle Route. Dieses Ergebnis liegt ebenfalls in der Standort- und Potentialanalyse „Radverkehrsverbindung Überseestadt“ aus 2022 vor, in welcher externe Gutachter verschiedene Radrouten durch die Überseestadt analysiert und bewertet haben.

**Anfrage 20: Was ist los auf der Bremer Galopprennbahn?
Anfrage des Abgeordneten Piet Leidreiter und Fraktion
BÜNDNIS DEUTSCHLAND
vom 28. April 2025**

Wir fragen den Senat:

1. Welchem Nutzungszweck dient aktuell das Gelände der ehemaligen Bremer Galopprennbahn, und wer ist zu welchen Konditionen der Betreiber?
2. Befindet sich die ehemals für den Pferderennsport genutzte Zuschauertribüne derzeit in einem nutzbaren Zustand, und falls ja, für welche Zwecke und wie häufig wird die Tribüne genutzt, und von wem werden wie häufig der Zustand und die Sicherheit der Tribüne einer Prüfung unterzogen?
3. Welche Konzepte bestehen für das Gelände der ehemaligen Galopprennbahn, um dort künftig wieder öffentliche Veranstaltungen durchzuführen, und falls diese geplant sind, welche konkreten Veranstaltungen sind zu welchen Zeitpunkten in 2025 und 2026 beabsichtigt?

Zu Frage 1:

Das Bauressort hat auf einer Teilfläche eine zentral verlaufende Wegeverbindung umgesetzt. Darüber hinaus hat das Umweltressort Maßnahmen zur Umgestaltung der Teilfläche Mittelkampsfleet sowie den Erwerb einer Teilfläche zur Einrichtung eines Klimawalds eingeleitet. Der größte Teil des Rennbahnareals wird zurzeit auf Basis eines Zwischennutzungsvertrages zwischen dem Sonstigen Sondervermögen Gewerbeflächen Stadt als Flächeneigentümer und der ZwischenZeitZentrale Bremen (ZZZ) betrieben. Die ZZZ verantwortet die Organisation und Koordinierung von Zwischennutzungen, zu der zum Beispiel die „Draußen-Schule“ der Oberschule Sebaldsbrück oder der Grüne Ring im Rahmen des Projekts „walk & talk“ zählen. Das Nutzungsentgelt beträgt pauschal ein Euro. Dem gegenüber übernimmt die ZZZ die Instandhaltung und Instandsetzung, die Grünpflege sowie die Verkehrssicherungspflicht für das Areal. Alle für die Zukunft geplanten Nutzungen sind der im Jahr 2024 abgeschlossenen Rahmenplanung zu entnehmen.

Zu Frage 2:

Aufgrund von durch die ZZZ zu Beginn des Zwischennutzungsvertrages durchgeführten Maßnahmen befindet sich die Zuschauertribüne derzeit in einem nutzbaren Zustand. Zur Absicherung der Nutzbarkeit haben SWHT als Eigentümer und ZZZ eine jährliche gutachterliche Begleitung vereinbart. Das damit beauftragte Ingenieurbüro hat die Prüfung für das Jahr 2025 vorgenommen, die Auswertung läuft. Sollten Mängel festgestellt werden, würden sichernde Maßnahmen über die ZZZ eingeleitet. Die Zuschauertribüne steht also weiterhin zur Nutzung zur Verfügung.

Zu Frage 3:

In den letzten Jahren wurden Flächen der ehemaligen Galopprennbahn und auch die Tribüne mehrmals jährlich vor allem für Sportveranstaltungen genutzt. Beispiele hierfür waren im Jahr 2024 das Cyclocross-Rennen, das Aufsatteln-Fahrradevent von Red Bull, die Norddeutsche Meisterschaft der Landesverbände Cyclocross in 2023 oder das Sportfest Oberschule an der Kurt-Schumacher-Allee. Aktuelle Konzepte oder geplante Veranstaltungen liegen dem Senat nicht vor.

**Anfrage 21: Kontrolle von Osterfeuern
Anfrage des Abgeordneten Frank Imhoff und Fraktion der CDU
vom 28. April 2025**

Wir fragen den Senat:

1. An welchen Tagen und in wieviel Fällen wurden Kontrollen von Osterfeuern im April 2025 durchgeführt, und in wieviel Fällen wurden Beanstandungen festgestellt und/oder Ordnungsmaßnahmen eingeleitet?
2. Wie viele Teams und Personen waren an diesen Kontrollen mit welchem zeitlichen Aufwand beteiligt, welche Kosten sind durch die Kontrollen entstanden?

Die Fragen 1 und 2 werden zusammen beantwortet:

Es fanden vom 17. bis zum 19. April 2025 kurze Kontrollen aller angemeldeter Osterfeuer statt: 27 öffentliche und 42 private. Insgesamt waren 34 Mitarbeitende des Allgemeinen Ordnungsdienstes mit einem Gesamtstundenaufkommen von 248 Stunden beteiligt. Weitere Kosten sind nicht entstanden.

Nachdem in diesem Jahr eine Neuregelung der Rahmenbedingungen durch eine Allgemeinverfügung erfolgt ist, hat sich das Ordnungsamt einen genauen Überblick über die Praxis verschaffen können und überprüft, ob die neuen Regelungen eingehalten werden.

Es wurden nur drei Beanstandungen im Zusammenhang mit Ausschankgenehmigungen und eine Beanstandung hinsichtlich der geltenden Abstandsvorgaben festgestellt. Die verantwortlichen Personen wurden hinsichtlich der festgestellten Verstöße sensibilisiert und ihnen wurden die Antragswege für eine Ausschankgenehmigung aufgezeigt. Auf eine Ahndung wurde verzichtet.