

Bremische Bürgerschaft

Stadtbürgerschaft

21. Wahlperiode

Anfragen in der Fragestunde der 27. Sitzung

Anfrage 1: Folgen von Fahrradbügeln und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf Müllabfuhr und Straßenreinigung

Anfrage der Abgeordneten Michael Jonitz, Heiko Strohmann, Dr. Wiebke Winter und Fraktion der CDU vom 13. August 2025

Wir fragen den Senat:

1. Wie bewertet der Senat die Sicherstellung der Durchfahrtsbreiten für Rettungsdienste, Müllabfuhr und Straßenreinigung in Bezug auf die neu installierten Fahrradbügel und Warnbaken in Schwachhausen?
2. Welche Maßnahmen plant der Senat, um den erhöhten Aufwand und die steigenden Kosten bei der Straßenreinigung durch die neu geschaffenen, schwer zugänglichen Anlagen (zum Beispiel Fahrradbügel) zu kompensieren?
3. In welcher Form wurden die operativen Anforderungen von Abfalllogistik und Straßenreinigung bei der Planung und Umsetzung der bisher neu geschaffenen Fahrradbügel berücksichtigt, und wie soll künftig eine abgestimmte Umsetzung erfolgen?

Zu Frage 1:

In Schwachhausen erfolgte die Anordnung zur Installation von Fahrradbügeln und Warnbaken auf Grundlage der Beratungen in der Lenkungsrunde zur Sicherstellung der Rettungssicherheit im Rahmen des Konzeptes Parken im Quartier. An dieser nimmt auch der Senator für Inneres und Sport als zuständiges Fachressort teil, sodass die Belange der Rettungssicherheit in die Entscheidungsfindung einbezogen werden.

In der Gabriel-Seidl-Straße, die im Zuge der Umsetzung besonders im Fokus der Öffentlichkeit stand, wurden die Fahrradbügel auf der Fahrbahn installiert. Ergänzend wird auf der gegenüberliegenden Straßenseite eine Zick-Zack-Linie gemäß Verkehrszeichen 299 markiert, um diesen Bereich dauerhaft von parkenden Fahrzeugen freizuhalten. Damit wird sichergestellt, dass die von der Feuerwehr benötigten Durchfahrtsbreiten und erforderlichen Flächen eingehalten werden.

Die Fragen 2 und 3 werden zusammen beantwortet:

Ein erhöhter Aufwand zur Straßenreinigung infolge der zur Rettungssicherheit installierten Fahrradbügel kann derzeit nicht beziffert werden. Die installierten Fahrradbügel sollten faktisch der räumlichen Sicherstellung von zwingend benötigten Zuwegungs- und Aufstellflächen für Rettungsgerät und Rettungsfahrzeuge, insbesondere zum Zweck der Drehleiterrettung dienen. In der Praxis hat sich das nicht bewährt. Daher wird künftig im Zuge der Herstellung der Rettungssicherheit auf die Installation von Fahrradbügeln auf solchen Flächen verzichtet. Diese Flächen werden künftig nur als Sperrflächen abmarkiert. Im Zuge der Neuordnung des Parkens werden weiterhin Fahrradbügel aufgestellt, um das Parken der Fahrräder zu ordnen und die Gehwege von parkenden Fahrrädern zu befreien. Die Fahrradbügel werden dann in bewährter Form aufgestellt, so dass hierdurch kein Mehraufwand in der Straßenreinigung entsteht. Wie auch bisher wird die Bremer Stadtreinigung bei der Umgestaltung von Straßen in der Abstimmung der Planung mit den Trägern öffentlicher Belange beteiligt.

**Anfrage 2: Brückenbaugesellschaft – wie weit sind die Planungen fortgeschritten?
Anfrage der Abgeordneten Michael Jonitz, Dr. Wiebke Winter und Fraktion der CDU
vom 13. August 2025**

Wir fragen den Senat:

1. Wie weit sind die Planungen zur Gründung und Inbetriebnahme der Brückenbaugesellschaft inzwischen fortgeschritten, welche im Februar 2025 angekündigt wurde?
2. Mit welchem Kapital soll die Brückenbaugesellschaft ausgestattet werden, und wie ist die Finanzierung inzwischen konkret gesichert?

Welche konkreten Schritte wurden seit März 2025 unternommen, um die Brückenbaugesellschaft arbeitsfähig zu machen und für die Instandhaltung und den Neubau der kaputten Bremer Brücken einzusetzen?

Die Fragen 1 und 3 werden zusammen beantwortet:

Seit Februar 2025 wurden unterschiedliche Modelle geprüft, mit dem Ziel, eine Struktur zu entwickeln, die insbesondere auch die Finanzierung der erheblichen Investitionskosten gewährleistet. Die zunächst angedachte Finanzierung über finanzielle Transaktionen hat sich, insbesondere aufgrund des späten Mittelabflusses bei der Bürgermeister-Smidt-Brücke, als nicht tragbar herausgestellt. Derzeit befinden sich Varianten in der Prüfung, die unter anderem auch die Nutzung der finanziellen Mittel aus dem Sondervermögen des Bundes für Infrastruktur und Klimaneutralität in Betracht ziehen. Dabei steht sowohl die Möglichkeit der Integration in bestehende Strukturen, als auch eine Neugründung auf dem Prüfstand. Diese Prüfungen sind noch nicht abgeschlossen.

Zu Frage 2:

Von dem auf Bundesebene avisierten Sondervermögen für Infrastruktur und Klimaneutralität sind 100 Milliarden € für die Länder und Kommunen vorgesehen. Diese finanziellen Mittel sollen bereits ab dem Jahr 2025 überjährig und mit der nötigen haushaltsrechtlichen Flexibilität zur Verfügung stehen, um eine Umsetzung der Investitionsmaßnahmen zu gewährleisten. Für die Freie Hansestadt Bremen ergeben sich daraus gemäß dem Länder-und-Kommunal-Infrastrukturfinanzierungsgesetz (LuKIFG), das aktuell im Gesetzgebungsverfahren ist, Mittel für Infrastruktur und Klimaneutralität in Höhe von insgesamt rund 940 Mio. €. Vor dem Hintergrund einer Laufzeit von zwölf Jahren könnten finanzielle Mittel des Sondervermögens auch für die Planung und insbesondere den Bau der Bürgermeister-Smidt-Brücke sowie nach Möglichkeit weiterer Verkehrsinfrastrukturprojekte genutzt werden. Hierzu zählen auch Brückenbauwerke.

**Anfrage 3: Betriebserlaubnis Drogenkonsumcontainer
Anfrage der Abgeordneten Rainer Bensch, Dr. Wiebke Winter und Fraktion der CDU
vom 13. August 2025**

Wir fragen den Senat:

1. Der seit dem 7. September 2020 von der Comeback gGmbH betriebene Drogenkonsumcontainer in der Friedrich-Rauers-Straße der Stadt Bremen unterlag nach früheren Angaben der Gesundheitssenatorin einer Betriebserlaubnis bis zum 30. Juni 2025 – wurde die Betriebserlaubnis verlängert?
2. Bis wann wurde die Betriebserlaubnis gegebenenfalls verlängert?
3. Mit welchen Auflagen wurde die Betriebserlaubnis gegebenenfalls verlängert?

Zu Frage 1:

Die Betriebserlaubnis wurde am 23. Mai 2025 verlängert.

Zu Frage 2:

Die bis zum 30. Juni 2025 befristete Erlaubnis für den Betrieb eines Drogenkonsumraums nach § 10a BtMG in der Friedrich-Rauers-Straße, 28195 Bremen, auf der Parkfläche neben dem Jakobushaus, wurde um ein Jahr, bis zum 30. Juni 2026, verlängert. Die Betriebserlaubnis erlischt bereits vorher, wenn der Standort des Drogenkonsumraums geändert wird (entsprechend § 8 Absatz 3 BtMG).

Zu Frage 3:

Alle anderen Regelungen des Bescheides vom 3. Juni 2020 inklusive Widerrufsvorbehalt gelten unverändert fort: es wurden keine gesonderten Auflagen mit der 3. Verlängerung der Betriebserlaubnis verbunden.

Anfrage 4: Preisexplosion in der Fernwärme – welche Verantwortung trägt der Senat?

Anfrage der Abgeordneten Martin Michalik, Dr. Wiebke Winter und Fraktion der CDU vom 13. August 2025

Wir fragen den Senat:

1. Wie lang sind dem Senat die klimabegründeten Umbaukosten bei der SWB vor dem Hintergrund der kommunalen Wärmeplanung und des Ziels der Klimaneutralität bis 2035 bekannt, die zu den starken Fernwärmepreiserhöhungen (circa 530 Euro bei Einfamilienhäusern) geführt haben?
2. Was tut der Senat, um die tausenden betroffenen Verbraucher zu unterstützen, um die Preise langfristig wieder zu senken oder um zu verhindern, dass Verbraucher wieder auf fossile Energien umsteigen?
3. Ist der Senat der Meinung, dass die Fernwärmepreise beispielsweise mit der verstärkten Baukonzentration auf Überlandleitungen gesenkt werden können?

Zu Frage 1:

Die Kosten der einzelnen Maßnahmen zur Dekarbonisierung und zum Ausbau der Fernwärmenetze waren dem Senat aus der Befassung der Gremien der swb AG und der verbundenen Gesellschaften, in denen auch der Senat vertreten ist, vorhabenbegleitend bekannt. Die swb AG und deren verbundene Gesellschaften haben die Größenordnung der Investitionen für die Fernwärmeverbindungsleitung und das Blockheizkraftwerk in Bremen Hastedt bereits im Jahr 2022 veröffentlicht. Die konkrete Erhöhung der Fernwärmepreise war dem Senat erst wenige Tage vor der Veröffentlichung durch die swb AG bekannt. Investitionen in eine klimaneutrale Wärmeversorgung sind mit Blick auf europäische, nationale und auch landeseigene Klimaziele unerlässlich.

Zu Frage 2:

Die Landesenergiekartellbehörde bei der Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft prüft derzeit, ob bei der Erhöhung der Fernwärmepreise der swb Vertrieb Bremen GmbH Anhaltspunkte für eine missbräuchliche Ausnutzung einer marktbeherrschenden Stellung nach den §§ 19 und 29 des Gesetzes vorliegen. Darüber hinaus weist der Senat die Verbrauchenden darauf hin, dass eine Reduzierung der eigenen, häufig zu groß gewählten Anschlussleistung die Kosten senken kann. Über dieses und weitere Themen berät die Verbraucherzentrale. Die Preise fossiler Energieträger werden mit dem ETS II und weiteren Schritten zur Klimaneutralität in den nächsten Jahren vermutlich steigen. Daher würde ein Umstieg von Fernwärme auf fossile Energieträger trotz der gestiegenen Fernwärmepreise kaum wirtschaftlich sein. Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft berät über energiekonsens und das Klimabauzentrum in diesem Bereich

Zu Frage 3:

Der Senat vermutet, dass mit dem Begriff „Überlandleitungen“ die oberirdische Verlegung von Fernwärmeleitungen gemeint ist. Nach Einschätzung des Senats ist nicht zu erwarten, dass eine verstärkte oberirdische Verlegung von Fernwärmeleitungen zu einer Senkung der Fernwärmepreise führen würde. Darüber hinaus weist der Senat darauf hin, dass eine

überirdische Verlegung von Fernwärmeleitungen insbesondere in dicht besiedelten Städten Nachteile bringen kann.

**Anfrage 5: Wie erfolgreich sind Bremens öffentlich geförderte Sprachcafés?
Anfrage der Abgeordneten Sigrid Grönert, Dr. Wiebke Winter und Fraktion der CDU
vom 13. August 2025**

Wir fragen den Senat:

1. Wie viele Sprachcafés werden derzeit in Bremen mit öffentlichen Mitteln gefördert, und aus welchen Förderprogrammen, Haushaltstiteln oder sonstigen Mitteln erfolgte diese Finanzierung in den letzten drei Jahren? (Bitte die Fördersummen tabellarisch und für jede Maßnahme angeben.)

2. Wird die Förderung der Deutschkenntnisse von Teilnehmenden vor einer (fort-gesetzten) finanziellen Förderung durch den Senat als konkrete Zielsetzung vorgegeben, und wird der Erfolg zum Beispiel hinsichtlich der Anzahl der Teilnehmenden regelmäßig anhand von einheitlich gültigen, festgelegten Vorgaben überprüft? (Wenn ja, dann benennen Sie diese bitte.)

3. Welche weiteren Zielsetzungen verbindet der Senat neben der Sprachförderung mit den öffentlich geförderten Sprachcafés, und anhand welcher Kriterien werden diese regelmäßig vor weiteren Förderzusagen überprüft?

Zu Frage 1:

In der Stadtgemeinde Bremen werden in diesem Jahr elf Sprachcaféformate mit öffentlichen Mitteln in Höhe von insgesamt rund 33.500 Euro gefördert.

Im Einzelnen werden gefördert:

1. drei Sprachcaféformate aus „Wohnen in Nachbarschaften“ mit rund 10.500 Euro,
2. vier Sprachcaféformate aus der „Selbsthilfe und Projektförderung für Menschen mit Migrationserfahrung“ mit rund 8.300 Euro,
3. drei Sprachcaféformate aus dem Integrationsbudget der Senatorin für Arbeit, Soziales, Jugend und Integration mit rund 5.000 Euro und
4. ein Sprachcaféformat aus ESF Akti(F) Plus mit 9.750,00 Euro.

Die Finanzierung erfolgte in den letzten drei Jahren aus den Fördertöpfen „Wohnen in Nachbarschaften“, der „Selbsthilfe und Projektförderung für Menschen mit Migrationserfahrung“, dem Integrationsbudget der Senatorin für Arbeit, Soziales, Jugend und Integration sowie aus ESF Akti(F) Plus-Mitteln. In den letzten drei Jahren wurden aus diesen Fördertöpfen durchschnittlich 13 Sprachcaféformate pro Jahr gefördert.

Zu Frage 2:

Bei Sprachcafés stehen die persönliche Begegnung und Sprachanwendung im Vordergrund, im Rahmen eines niedrigschwelligen Austauschs. Sprachcafés sind in der Regel für alle Sprachgruppen und Sprachniveaus zugänglich. Diese offene Ausgestaltung der Sprachcafés ermöglicht eine entsprechende Mischung von Teilnehmenden.

Vor diesem Hintergrund wird die messbare Förderung der Deutschkenntnisse von Teilnehmenden in den mit öffentlichen Mitteln geförderten Sprachcafés nicht als eine konkrete Zielsetzung vorgegeben.

Der Erfolg der Sprachcafés wird hinsichtlich der Anzahl der Teilnehmenden und durch stichprobenartige Besuche der Sprachcafés gemessen.

Zu Frage 3:

Mit den Sprachcafés verfolgt der Senat über die Sprachanwendung hinaus das Ziel, nachbarschaftliche Begegnungen und einen niedrigschwelligen Austausch der unterschiedlichen Teilnehmenden zu ermöglichen. Ein weiteres Ziel ist die niedrigschwellige Unterstützung der Teilnehmenden im Ankommensprozess sowie ihre sozialräumliche Anbindung.

**Anfrage 6: Digitale Passbilder in Bremen: Umsetzung, Service und Information
Anfrage der Abgeordneten Kevin Lenkeit, Mustafa Güngör und Fraktion der SPD
vom 13. August 2025**

Wir fragen den Senat:

1. Wie bewertet der Senat den Einführungsprozess zur Erstellung und Erfassung zertifizierter digitaler Lichtbilder für ein Ausweisdokument, wie Reisepass, Personalausweis oder elektronischer Aufenthaltstitel, nachdem bundesweit ab dem 1. Mai 2025 papierbasierte Passbilder für die Beantragung nicht mehr zugelassen sind?
2. Wie viele Self-Service-Terminals für digitale Fotos stehen aktuell in welchen Bürger-Service-Centern in Bremen zur Verfügung, und welche Anforderungen müssen Fotodienstleister erfüllen, um ebenfalls am Verfahren teilzunehmen?
3. Wo besteht die Möglichkeit, sich über das Verfahren und die bestehenden Angebote zur digitalen Passbilderstellung zu informieren, und ist vorgesehen, diese Informationen in weiteren Sprachen zur Verfügung zu stellen?

Zu Frage 1:

Digitale Passbilder können vor Ort über Self-Service-Terminals erstellt werden. Alternativ können die von den Kundinnen und Kunden mitgebrachten QR-Codes am Terminal oder im Termin ausgelesen werden. Beide Wege funktionieren in der Regel reibungslos.

Zu Frage 2:

Im Bürgeramt stehen derzeit 7 Terminals zur Verfügung. 3 Geräte im Behördenzentrum Stresemannstraße sowie jeweils 2 Geräte im BSC-Mitte und im BSC-Nord. Fotodienstleister müssen sich zur Teilnahme am Verfahren zertifizieren lassen. Weitere Informationen sind auf der Homepage des Bundesamtes für Sicherheit in der Informationstechnik verfügbar.

Zu Frage 3:

Bürgerinnen und Bürger erhalten die Informationen im Serviceportal Bremen oder im Rahmen der telefonischen Beratung durch das Bürgertelefon Bremen. Im Serviceportal Bremen werden die Informationen auf Deutsch und Englisch angeboten. Die Bereitstellung von Dienstleistungsinformationen in mindestens vier weiteren Fremdsprachen ist derzeit in der Umsetzung.

**Anfrage 7: Welchen Plan hat der Senat für den Radverkehr in den Wallanlagen?
Anfrage des Abgeordneten Thore Schäck und Fraktion der FDP
vom 13. August 2025**

Wir fragen den Senat:

1. Welche Kenntnisse hat der Senat hinsichtlich der aktuellen Situation und hinsichtlich der Nutzungskonflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern in den Wallanlagen insbesondere an der Bürgermeisterin-Mevissen-Brücke?
2. Welche Anstrengungen hat der Senat bislang unternommen zur Entschärfung der Nutzungskonflikte und mit welchem Erfolg?
3. Welche weiteren Maßnahmen zur Entschärfung der Nutzungskonflikte sind künftig geplant, und wie sieht der Zeitplan aus?

Zu Frage 1:

Die Wallanlagen sind ein beliebter Ort und stark genutzter Weg in die Innenstadt. Sowohl Zufußgehende, als auch Radfahrende nutzen diesen. Es ist bekannt, dass insbesondere im Bereich der Bürgermeisterin-Mevissen-Brücke eine Engstelle besteht. Diese wurde zuletzt durch die Neueröffnung eines Cafés deutlich. Hier wurden zudem durch den Umweltbetrieb zwei Bänke aufgestellt, die die Aufenthaltsqualität erhöhen sollten, die die Wegeverbindung jedoch weiter einengten. Die Bänke wurden daher wieder abgebaut. Die

Aufsteller des Cafés mit Hinweisen zu den Öffnungszeiten wurden ebenfalls vom Wallweg auf die Caféfläche zurückgestellt. Mit beiden Maßnahmen wurde das Nadelöhr im Bereich der Bürgermeisterin-Mevissen-Brücke, soweit es die vorgegebene Örtlichkeit zulässt, entschärft. In Artikel 29 des Bremischen Naturschutzgesetzes ist geregelt, dass öffentliche Grünanlagen der Erholung der Bevölkerung dienen und für diese Zweckbestimmung zu widmen sind. Die Benutzer haben sich in den Grünanlagen so zu verhalten, dass kein anderer in seiner Erholungssuche gestört, gefährdet oder geschädigt wird. Gemeingebrauch bedeutet dabei, dass Radfahren als Teil des Gemeingebrauchs in Grünanlagen erlaubt ist, sich jedoch dem Fußverkehr unterzuordnen hat.

Zu Frage 2:

Auf der Wegeverbindung zwischen Bischofsnadel und Präsident-Kennedy-Platz wurden 2024 Piktogramme aufgebracht, die den Radverkehr und den Fußgängerbereich regeln. Diese Maßnahme hat Verbesserungen insbesondere für die Fußgänger gebracht. Zu der gesamten Verkehrsthematik in diesem Bereich, insbesondere unter Hinzunahme der Bürgermeisterin-Mevissen-Brücke, besteht ein regelmäßiger Austausch zwischen SUKW, dem Team Nahmobilität bei SBMS und dem ASV.

Zu Frage 3:

Zwischen SBMS und SUKW wurde vereinbart, dass gemeinsam mit dem ADFC eine Kampagne zur gegenseitigen Rücksichtnahme in den Wallanlagen bzw. in den öffentlichen Grünanlagen erarbeitet wird. Die vorhandenen Piktogramme in dem Wegeabschnitt zwischen Bischofsnadel und Präsident-Kennedy-Platz werden regelmäßig überprüft und bei Bedarf erneuert bzw. ergänzt. Der ADFC hat an der Bürgermeisterin-Mevissen-Brücke ein Schild aufgehängt: „Miteinander ist der beste Weg! Bitte Rücksicht nehmen.“ Für eine grundsätzliche Entschärfung des Radverkehrs innerhalb der Wallanlagen wird die Fortführung der Radpremiumroute in diesem Bereich planerisch mit dem Ziel untersucht, eine Anbindung an die Straße „Am Wall“ zu erreichen.

Anfrage 8: Wann ist endlich mit einer Lösung für den Busverkehr in der Arster Landstraße und Arster Heerstraße zu rechnen?

Anfrage der Abgeordneten Ole Humpich, Thore Schäck und Fraktion der FDP vom 13. August 2025

Wir fragen den Senat:

1. Welche Lösungsvorschläge liegen bislang im Senat vor hinsichtlich der Problematik des Busbegegnungsverkehrs in der Arster Landstraße und Arster Heerstraße sowie von Rissbildungen in Häusern, die erst nach Umstellung des Busbetriebs von Zwei-Achs-Bussen auf Drei-Achs-Busse entstanden sein sollen?
2. Wie bewertet der Senat die Lösungsvorschläge aus dem Beirat, welche bereits mit dem Amt für Straßen- und Verkehr abgestimmt sind?
3. Wann ist mit einer Lösung dieses Problems für die Anwohner zu rechnen, das schon seit mehreren Jahren besteht?

Zu Frage 1:

In den Jahren 2022-2025 wurden durch SBMS in Zusammenarbeit mit der BSAG verschiedene Lösungsoptionen einer intensiven Prüfung unterzogen. Zu beachten ist dabei, dass die Problematik des Begegnungsverkehrs nicht nur Fahrzeuge der BSAG untereinander betrifft, sondern auch Fahrzeuge der BSAG mit sonstigen Großfahrzeugen bzw. sonstige Großfahrzeuge untereinander.

Geprüft wurden sieben Lösungsansätze. Dazu gehört die Aufweitung bzw. die Umgestaltung des Straßenquerschnitts durch Umbau, die Prüfung der Möglichkeiten der Steuerung über Funk für Fahrer der BSAG-Fahrzeuge sowie die Alternative der automatischen Steuerung über eine rechnergestützte Leitstellenkommunikation bei welcher das Fahrpersonal einen automatisierten Hinweis via Leitstellenkommunikation erhält. Als vierte Option wurde die Möglichkeit einer Engstellensignalisierung mittels Lichtsignalanlage zur Verhinderung des Einfahrens großer Fahrzeuge für alle Verkehrsteilnehmer geprüft. Die fünfte Option ist die Überprüfung der Fahrplan-

Gestaltung, um Begegnung von BSAG-Fahrzeugen auszuschließen. Ob diese Variante zu verwerfen ist, wird aktuell durch die BSAG nochmals geprüft und zwar auch im Hinblick auf die laufenden Planungen zur Teilumsetzung der Angebotsstufe 2 in 2026-2027. Als sechste Option besteht die Möglichkeit, dass der betroffene Streckenabschnitt der Arster Landstraße von Nord nach Süd für alle Verkehrsteilnehmer bis 3,5t zur Einbahnstraße erklärt wird. Als siebte Lösungsoption verbliebe letztlich, die Linienbusse in Fahrtrichtung Innenstadt aus dem Bereich herauszunehmen und über die Hermann-Helms-Straße zu führen.

Zu Frage 2:

Die Lösungsansätze 1-4 mussten aufgrund baulicher, technischer oder kostenseitiger Gegebenheiten verworfen werden. Daher sind als mögliche Lösungsansätze aktuell die letzten drei Varianten 5, 6 und 7 verblieben. Bei Variante 5 wären nur Begegnungen von Bussen untereinander ausgeschlossen, nicht aber Begegnungen zwischen oder mit weiteren Großfahrzeugen. Bei der Variante 6 entstehen in geringem Maße zusätzliche Kosten für die BSAG und eine Fahrzeitverlängerung von etwa zwei Minuten für die ca. 560 durchfahrenden Fahrgäste in Richtung Innenstadt täglich Mo-Fr. Bei Variante 7 würden drei Haltestellen stadteinwärts nicht mehr bedient und die Fahrgäste müssten auf die Haltestellen „Carsten-Dreßler-Str.“ und „Hermann-Helms-Str.“ ausweichen. Insbesondere für Fahrgäste aus dem südlichen Bereich der Haltestellen „Arster Landstr.“ und „In der Laake“ verlängert sich der Weg zur dann nächsten Haltestelle auf bis zu 1000m. Zusätzlich müsste die Haltestelle Hermann-Helms-Str. in beiden Fahrtrichtungen verlegt werden. Wir streben an, den Fahrgästen weiterhin ein attraktives ÖPNV-Angebot anzubieten, was fußläufige Entfernungen zur nächsten Haltestelle und somit die Bedienung der drei im Gebiet liegenden Haltestellen beinhaltet und gleichzeitig die Engstellensituation auflöst.

Zu Frage 3:

Eine Entscheidung zugunsten einer der drei verbleibenden Varianten wird in den kommenden Wochen in Abstimmung mit der Fahrplangestaltung und unter Beachtung der Angebotsausweitung der Stufen 1 und 2 angestrebt.

Anfrage 9: Kitaplatz gesucht – werden mit dem digitalen Kita-Portal alle Familien erreicht?

Anfrage der Abgeordneten Fynn Voigt, Thore Schäck und Fraktion der FDP vom 13. August 2025

Wir fragen den Senat:

1. Wie viele Anmeldungen für einen Betreuungsplatz in Kindertageseinrichtungen in der Stadtgemeinde Bremen wurden im aktuellen und den vergangenen drei Kalenderjahren insgesamt registriert, und wie viele davon erfolgten über das Kita-Portal beziehungsweise auf anderem Weg?
2. Wie häufig wurde im aktuellen und den vergangenen drei Kalenderjahren die Kita-Hotline kontaktiert, und in wie vielen Fällen wurde der ergänzende E-Mail-Service genutzt?
3. Auf welche Weise werden Eltern durch die zuständigen Stellen über das Kita-Portal informiert, und welche Maßnahmen wurden in den vergangenen drei Jahren ergriffen, um dessen Sichtbarkeit, Zugänglichkeit und Benutzerfreundlichkeit zu verbessern?

Zu Frage 1:

Die Stadtgemeinde Bremen verzeichnet seit drei Kalenderjahren eine signifikante Abnahme an Papieranmeldungen für Kindertageseinrichtungen. Eine Differenzierung nach Anmeldewegen, also ob Online- oder Papieranmeldung, wird jedoch erst seit dem Jahr 2024 vorgenommen. Daher können differenzierte Angaben zu den Anmeldewegen nur für die Jahre 2024 und 2025 vorgelegt werden.

Zum Stichtag 1. August 2024 wurden in der Hauptanmeldephase 24.968 Anmeldungen und zusätzlich 985 unterjährige Anmeldungen erfasst, also insgesamt 25.953 Anmeldungen zum Kita-Jahr 2024/2025.

Zum Stichtag 1. August 2025 wurden in der Hauptanmeldephase 22.965 Anmeldungen und zusätzlich 664 unterjährige Anmeldungen registriert. Dies ergibt insgesamt 23.629

Anmeldungen zum Kita-Jahr 2025/2026. In diesen Gesamtzahlen sind auch Verlängerungsanmeldungen, sogenannte Weiterbetreuungsverträge, enthalten. Für die Bewertung der Anmeldewege ist insbesondere die Gruppe der Neuanmeldungen von Bedeutung. Diese Statistik wird ausschließlich in der Hauptanmeldephase im Januar erhoben und erlaubt eine eindeutige Unterscheidung zwischen Online-Anmeldungen über das Kita-Portal und Papieranmeldungen.

Im Jahr **2024 gab es insgesamt** 7.864 Neuanmeldungen im Zeitraum 1.–31. Januar. Hiervon erfolgten 14% der Anmeldungen auf Papier und 86% digital über das Kita-Portal.

Im Jahr 2025: gab es insgesamt 7.110 Neuanmeldungen im Zeitraum 1.–31. Januar. Hiervon entfielen ca. 10% auf Papieranmeldungen und rund 90% auf digitale Anmeldungen über das Kita-Portal.

Die Papieranmeldung ist neben dem Kita-Portal weiterhin eine wichtige ergänzende Möglichkeit, insbesondere für Eltern, die keinen digitalen Zugang haben oder Hilfe beim Ausfüllen der Anmeldung benötigen.

Zu Frage 2:

Die Kontakte der Kita-Hotline können nicht technisch erfasst werden und werden auch nicht ganzjährig manuell registriert.

Im aktuellen Jahr wurden erstmalig während der vierwöchigen Hauptanmeldephase systematisch Kontaktdaten zur Nutzung der Kita-Hotline erhoben. In diesem Zeitraum gingen insgesamt 1.069 Anrufe ein, was einem wöchentlichen Durchschnitt von rund 267 Anrufen entspricht. Im Anschluss an die Hauptanmeldephase sank das Aufkommen deutlich auf durchschnittlich etwa 70 Anrufe pro Woche. Ausgehend von diesen Werten ergibt sich für das gesamte Jahr eine realistische Hochrechnung von rund 4.500 Anrufen. Zu den ergänzenden E-Mail-Anfragen im Funktionspostfach werden keine statistischen Erhebungen geführt, sodass hierzu keine belastbaren Angaben vorliegen.

Zu Frage 3:

Eltern werden auf unterschiedlichen Wegen über das Kita-Portal informiert.

Hierzu zählen insbesondere die Informationen auf der zentralen Internetseite sowie ergänzend Flyer und Plakate, die unter anderem in Gesundheitsämtern, Arztpraxen und **den Einrichtungen selbst**, ausgelegt sind. Diese Informationsmedien enthalten einen QR-Code, der direkt zum Kita-Portal führt.

Darüber hinaus steht den Eltern die Kita-Hotline ganzjährig an vier Tagen in der Woche als zentrale Anlaufstelle für individuelle Auskünfte und Unterstützung bei der Nutzung des Kita-Portals zur Verfügung. Ergänzend können Eltern ihre Fragen jederzeit über ein Funktionspostfach stellen, das regelmäßig und zeitnah bearbeitet wird.

Seit dem Jahr 2025 bietet der Elternservice zudem einen erweiterten Support während der Hauptanmeldephase an. Bei diesem werden sowohl Eltern als auch Einrichtungen bei technischen und fachlichen Fragen in Bezug auf das Kita-Portal unterstützt.

Darüber hinaus wurden alle Eltern, deren Kinder zwischen dem ersten und sechsten Lebensjahr noch keinen Betreuungsplatz haben, angeschrieben und auf eine Anmeldung in einer Kindertagesbetreuung aufmerksam gemacht. Dieses Anschreiben erfolgt regulär im November; im Jahr 2025 wurde erstmals ein zusätzlicher Versand im Juni durchgeführt.

Seit Juni 2025 werden die Informationsschreiben in elf verschiedenen Sprachen bereitgestellt, um die Zugänglichkeit für Familien mit unterschiedlichen Sprachhintergründen zu erhöhen. Auch diese Schreiben enthalten einen QR-Code mit direkter Verlinkung zum Kita-Portal.

In den vergangenen Jahren wurden verschiedene Maßnahmen umgesetzt, um die Sichtbarkeit und Benutzerfreundlichkeit des Kita-Portals zu erhöhen und den Zugang möglichst niedrigschwellig und barrierearm zu gestalten. Dazu zählen die fortlaufende Verbesserung der Navigation und der Benutzeroberfläche, die regelmäßige Pflege und Aktualisierung der bestehenden FAQ-Seite, die Entwicklung von Lernvideos, die Schritt für Schritt die Nutzung des Kita-Portals erklären und bereits in einer Demo-Version vorliegen sowie zahlreiche technische Optimierungen, die die Benutzerfreundlichkeit erhöhen und Fehlerquellen reduzieren wie etwa die vereinfachte Auswahl von Betreuungszeiten und -arten, Plausibilitätsprüfungen und Hinweisfunktionen, die Eltern bei falschen Eingaben informieren, die Erweiterung der Filtermöglichkeiten, die Anbindung an das amtliche Straßenverzeichnis zur Vermeidung fehlerhafter Adressangaben oder die Möglichkeit, das Portal in mehreren Sprachen zu nutzen.

Durch eine Kombination aus Informationskampagnen, direkter Ansprache der Eltern, ergänzenden Beratungs- und Unterstützungsangeboten sowie gezielten technischen und

inhaltlichen Verbesserungen am Portal selbst hat der Senat in den vergangenen Jahren die Sichtbarkeit, Zugänglichkeit und Benutzerfreundlichkeit des Kita-Portals bereits gestärkt. Die weitere Verbesserung des Anmeldeverfahrens und die Erweiterung der Anmelde-möglichkeiten, um den Zugang zu Kindertagesbetreuung noch niedrigschwelliger zu ermöglichen, ist ein Teil des ressortübergreifenden Projektes „Kinder in die Kitas!“.

Anfrage 10: Auswirkungen der verschärften Anforderungen an die Sicherung des Lebensunterhalts bei Einbürgerungen
Anfrage der Abgeordneten Sahhanim Görgü-Philipp, Dr. Henrike Müller und Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 13. August 2025

Wir fragen den Senat:

1. Welche Erkenntnisse und Einschätzungen hat der Senat darüber, wie viele Einbürgerungsanträge bisher aufgrund der verschärften Anforderungen an die Sicherung des Lebensunterhalts abgelehnt werden mussten beziehungsweise von den Betroffenen zurückgezogen wurden?
2. Inwieweit sind hiervon insbesondere Alleinerziehende, die minderjährige Kinder betreuen und nur in Teilzeit arbeiten können, Rentner:innen, die aufstockende Grund-sicherung beziehen, sowie Menschen mit Behinderungen betroffen?
3. Hält der Senat aufgrund der bisher gemachten Erfahrungen die verschärften Anforderungen an die Sicherung des Lebensunterhalts für angemessen?

Zu Frage 1:

Es ist Praxis in der Einbürgerungsbehörde im Migrationsamt, Einbürgerungsanträge bei Nichtvorliegen bestimmter Einbürgerungsvoraussetzungen nicht sogleich abzulehnen, wenn ersichtlich ist, dass die noch fehlende Voraussetzung in absehbarer Zeit voraussichtlich erfüllt werden kann. Dies gilt insbesondere für die wirtschaftlichen Einbürgerungsvoraussetzungen. Wenn beispielsweise die Voraussetzung der nachhaltigen Lebensunterhaltssicherung noch nicht erfüllt wird, weil noch vor wenigen Monaten Sozialleistungen bezogen wurden, wird dem bzw. der Betroffenen das Ruhen des Verfah-rens für eine bestimmte Zeitdauer vorgeschlagen. Nur wenn sich der bzw. die Betroffene mit einem Ruhen des Verfahrens nicht einverstanden erklärt, wird der Einbürgerungsantrag förmlich abgelehnt.

Das Migrationsamt hat im Jahr 2025 bisher lediglich in einem Fall den Einbürgerungsantrag aus Gründen einer noch nicht nachhaltigen Lebensunterhaltssicherung abgelehnt.

Im Jahre 2025 wurden bisher 49 Einbürgerungsanträge zurückgenommen. Eine Statistik darüber, aus welchen Gründen die Einbürgerungsanträge zurückgenommen wurden bzw. welche Einbürgerungsvoraussetzungen nicht erfüllt wurden, liegt nicht vor.

Zu Frage 2:

Der Bundesgesetzgeber hat den Grundsatz der nachhaltigen wirtschaftlichen Integration stärker im Gesetz verankert. Einen Anspruch auf die Einbürgerung hat danach nur noch, wer den eigenen Lebensunterhalt und den seiner unterhaltsberechtigten Familienangehörigen ohne Sozialleistungen bestreiten kann. Auch die Ausnahmen von diesem Grundsatz sind abschließend und restriktiver gefasst worden. Die frühere allgemeine Regelung, wonach die Inanspruchnahme von Sozialleistungen unschädlich war, wenn Antragstellende den Leistungsbezug nicht zu vertreten hatten, ist gestrichen worden. Die Einbürgerung der in dieser Fragestellung bezeichneten Personengruppe ist jedoch weiterhin möglich. Sofern die Betroffenen alles objektiv Mögliche und subjektiv Zumutbare getan haben, um ihren Lebensunterhalt dauerhaft zu sichern, können diese Personen, auch wenn sie Sozialleistungen beziehen, im Rahmen des Ermessens eingebürgert werden.

Zu Frage 3:

Ein Anspruch auf Einbürgerung setzt voraus, dass Antragstellende den Lebensunterhalt für sich und die eigenen Familienangehörigen grundsätzlich ohne den Bezug von Sozialleistungen bestreiten können. Etwaige Härten werden durch die vorgenannte Praxis gemindert bzw. abgestellt.

Personengruppen, die sich um die Bundesrepublik Deutschland besonders verdient gemacht haben, werden im Rahmen von Ausnahmen auf Grundlage von § 10 Absatz 1 Nummer 3 a) Staatsangehörigkeitsgesetz besonders gewürdigt. Hierzu zählen z. B. die Gastarbeiter und Gastarbeiterinnen, die bis 1974 in die Bundesrepublik eingereist sind. Diese besondere Würdigung wird durch den Senat ausdrücklich begrüßt.

**Anfrage 11: Weg frei fürs Rad in der Überseestadt?
Anfrage der Abgeordneten Ralph Saxe, Dr. Henrike Müller und Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 13. August 2025**

Wir fragen den Senat:

1. Warum ist der Anteil des Radverkehrs am Modal Split in der Überseestadt im Vergleich zu anderen Bremer Stadtteilen geringer, und welche konkreten Maßnahmen sind geplant oder denkbar, um diesen Anteil zu erhöhen?
2. Welche Maßnahmen aus der Machbarkeitsstudie sowie der Standort- und Potenzialanalyse für den Radverkehr in der Überseestadt sollen vorrangig umgesetzt werden, wann und wie ist die Priorisierung?
3. Wie ist der aktuelle Stand bei der Umgestaltung zentraler Problemstellen für den Radverkehr, wie zum Beispiel der Doventor-Kreuzung und der Querungen am Hansator, und wie lauten Planungen und Zeitpläne für konkrete bauliche Veränderungen?

Zu Frage 1:

Durch die städtebauliche Entwicklung und Nutzungsverdichtung haben die Verkehre insgesamt in der Überseestadt zugenommen. 2017 betrug der Fuß- und Radverkehrsanteil in der Überseestadt 33 Prozent und lag damit 17 Prozent unter dem gesamtstädtischen Durchschnitt. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Überseestadt bis dahin einen sehr hohen Anteil an gewerblicher Nutzung aufgewiesen hat und somit insbesondere durch Pendlerverkehre geprägt war. Die seinerzeitigen Werte sind daher nicht vergleichbar mit Werten für die Gesamtstadt. Insbesondere in den letzten Jahren findet hier mit den erfolgten und anstehenden Entwicklungen ein Wandel statt. Aktuelle Erhebungen liegen allerdings nicht vor.

Zur Förderung des Radverkehrs wird im Rahmen der Weiterentwicklung dieses jungen Ortsteils ein Schwerpunkt auf die Verbesserung und Modernisierung der Radverkehrsinfrastruktur gelegt und in regelmäßiger Zusammenarbeit mit dem Mobilitätsressort sowie dem Amt für Straßen und Verkehr und anderen Träger:innen öffentlicher Belange behandelt und ausgeführt.

Hierzu wurde in 2022 in enger Zusammenarbeit mit dem Bereich Nahmobilität des Mobilitätsressorts eine Machbarkeitsstudie mit dem Titel „Standort- und Potenzialanalyse – Radverkehrsverbindung Überseestadt – Bahnhofsvorstadt sowie Fahrradparken in der Überseestadt Bremen“ erstellt, in welcher Vorzugsrouten für den Radverkehr zur besseren Anbindung an die Stadtmitte sowie erste bauliche Maßnahmen bzw. Gestaltungsvorschläge erarbeitet wurden. Die vorliegende Machbarkeitsstudie sowie das integrierte Verkehrskonzept für die Überseestadt enthalten konkrete Maßnahmenvorschläge, die zur Förderung des Radverkehrs beitragen und sukzessive im Rahmen der Entwicklung der Überseestadt umgesetzt werden. Stadtteilübergreifende Projekte, wie zum Beispiel der Wesersprung West oder der Bau von Radpremiumrouten sind weitere Maßnahmen, um den Radverkehrsanteil in der Überseestadt langfristig zu erhöhen.

Zu Frage 2:

Schwerpunkte der bereits genannten Machbarkeitsstudie waren die Untersuchung der Bestandssituation zur Anbindung der Bahnhofsvorstadt an die Überseestadt für den Radverkehr sowie die Entwicklung von Optimierungsvorschlägen bzw. die Empfehlung von konkreten Routenvorschlägen und Vorzugsvarianten. Zudem wurden nach einer Analyse der Bestandssituation Empfehlungen für die weitere Angebotsentwicklung von Fahrradparkmöglichkeiten ausgesprochen.

Im Zuge der weiteren Entwicklung der Überseestadt werden insbesondere in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsressort sowie dem Amt für Straßen und Verkehr (ASV) diese Maßnahmen sukzessive geplant und umgesetzt. Hierbei werden die definierten Vorzugsvarianten prioritär verfolgt.

Aktuell stehen verschiedene Maßnahmen im Fokus. Die Berücksichtigung der Empfehlungen zur Vorzugsvariante in der Schwerpunktregion Überseestadt-Süd sind integraler Bestandteil der seitens der Stadt Bremen beauftragten Planung zur Umgestaltung der Straße Auf der Muggenburg, der Neugestaltung des Knotens Hansator/Hoerneckestraße und der weiteren Erschließung der Überseeinsel. Die wesentlichen Anpassungen für die Vorzugsvariante in der Schwerpunktregion Überseestadt-Mitte stehen in engem Zusammenhang mit der Ertüchtigung des Hilde-Adolf-Parks und den dazugehörigen Anpassungen der verkehrstechnischen Erschließung. Zu beiden vorgenannten Routenbereichen sind die entsprechenden Planungs- und Gutachterleistungen bereits beauftragt und die laufenden Arbeiten befinden sich in enger Abstimmung mit den beteiligten Genehmigungsbehörden. Diese Maßnahmen werden entsprechend derzeit prioritär bearbeitet.

Zudem liegen bereits Planungen für die ebenfalls vorgesehene Fahrradroute Hafenstraße-Nordstraße in der Schwerpunktregion Überseestadt-Mitte vor. Die Umsetzung dieser Maßnahme wird aktuell vorbereitet und soll die bereits umgesetzte Anknüpfung über den neu errichteten Schulze-Delitzsch-Platz an die Nordstraße ergänzen.

Bedarfe an Fahrradparkmöglichkeiten werden im Rahmen von privaten und öffentlichen Bauvorhaben in Abstimmung mit den Genehmigungsbehörden geplant und realisiert. Bei Orten mit erhöhtem Bedarf an Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, z.B. Parkanlagen wie der Waller Sand, Sportanlagen wie im Überseepark oder Nahversorgungseinrichtungen, wird die Anzahl der angebotenen Stellplätze regelmäßig überprüft und ggf. dem neuen Bedarf angepasst. Auch entsprechende Hinweise aus der Bevölkerung werden geprüft und bei gegebener Finanzierbarkeit realisiert.

Zu Frage 3:

Für die Machbarkeitsstudie zur Umgestaltung des Doppelknoten Doventor ist aktuell der Endbericht in Erarbeitung. Hierfür wurden die bisherigen Varianten geprüft, aktualisiert und angepasst. Die Abstimmung mit dem internen Arbeitskreis ist für Herbst dieses Jahres geplant, die Finalisierung der Fassung des Endberichts folgt anschließend. Die finalen Ergebnisse können anschließend in die Gremienbefassung gehen.

In Bezug auf die Querungen des Hansators wird auf die Antwort zur Frage 2 verwiesen. Im Zusammenhang mit der Erschließung der Überseeinsel und des Umbaus des Hilde-Adolf-Parks wurden für die Querungen der Straße Hansator auf Höhe Hoerneckestraße und Ludwig-Franzius-Platz Planungsleistungen beauftragt, die im Zuge der jeweiligen Maßnahmen in den kommenden Jahren umgesetzt werden sollen.

Anfrage 12: „CityTrees“: Neuer Baustein für die klimagerechte Stadt?

Anfrage der Abgeordneten Dr. Emanuel Herold, Ralph Saxe, Dr. Henrike Müller und Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 13. August 2025

Wir fragen den Senat:

1. Wie bewertet der Senat das Pilotprojekt „CityTrees“ (Errichtung von Holzelementen mit integrierten Mooswänden) der Stadt Wittenberg?
2. Sollten „CityTrees“ auch in Bremer Quartieren aufgestellt werden, und welche Orte wären aus Sicht des Senats besonders geeignet?
3. Inwiefern bestünde auch in Bremen die Möglichkeit, diese Holzelemente zugleich als Info- und Werbetafeln im urbanen Raum zu nutzen?

Zu Frage 1:

Grundsätzlich sind Maßnahmen zur Reduzierung der Hitzebelastung in dicht bebauten und hoch versiegelten Stadtgebieten Bremens erforderlich, um den häufigeren und intensiveren Hitzeextremen zu begegnen. Dabei sind naturbasierte Maßnahmen der

Klimaanpassung zu bevorzugen, da diese oftmals günstiger sind und vielfältige Synergien aufweisen.

Dort, wo sie nicht realisierbar sind, könnten auch technische Systeme bzw. kombinierte Systeme, wie die CityTrees, die auch die Filterleistung von Biomaterial nutzen, zum Einsatz kommen. Bei technischen Maßnahmen sind Aspekte der Nachhaltigkeit zu beachten, wie z. B. der Wasser- und Stromverbrauch, die Überprüfung der Leistungsparameter zur Luftreinigung, sowie die Unterhaltungskosten. Nähere Erfahrungen aus Wittenberg sind dem Senat dazu nicht bekannt.

Zu Frage 2:

Besonderer Bedarf zur Kühlung des Stadtraums bestehen in den Bremer Gebieten, die nach der Stadtklimaanalyse Bremen eine sehr hohe Hitzebelastung aufweisen; also in den so genannten klimatischen Sanierungsbereichen. Zusätzlich besteht ein besonders hoher Bedarf zur Hitzeminderung dort, wo sich Menschen tagsüber draußen aufhalten wie z.B. in der Bremer Innenstadt.

Bei der Auswahl der Aufstellungsstandorte sind Aspekte des Denkmalschutzes, der Verkehrssicherheit und der Flächenverfügbarkeit generell zu berücksichtigen und es ist eine Einwilligung der jeweiligen Flächeneigentümerinnen und -eigentümer erforderlich. Grundsätzlich sind die Pflege und der Erhalt von Bäumen dem Aufstellen von solchen technisch-naturbasierten Maßnahmen wie den „CityTrees“ vorzuziehen. Nur an Orten, an denen Bäume beispielsweise aufgrund von zu wenig Platz oder einer hohen Leitungsdichte im Boden kaum gedeihen können, könnten solche Maßnahmen in Betracht kommen.

Zu Frage 3:

In Wittenberg wurde nach Kenntnis des Senats bewusst auf Werbetafeln verzichtet, da Klimaschutz- und Denkmalschutzgründe dagegensprachen. Zweck und Hintergrund der Anlagenaufstellung wird über Plaketten dargestellt. Prinzipiell ist aber die Nutzung von Info- und Werbetafeln denkbar.

**Anfrage 13: Konzerte im Weserstadion: Dürfen die Bremer:innen Hoffnung haben?
Anfrage der Abgeordneten Dr. Emanuel Herold, Dr. Henrike Müller und Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 13. August 2025**

Wir fragen den Senat:

1. Was haben die angekündigten Prüfungen zur Verlegung von konzertfähigen Rasentypen im Weserstadion ergeben?
2. Wie ist der Stand der Gespräche des Senats mit Werder Bremen hinsichtlich einer Ermöglichung von Konzerten im Weserstadion?
3. Wann könnten voraussichtlich wieder Konzerte im Bremer Weserstadion stattfinden?

Zu Frage 1:

Die Prüfungen zur Verlegung von konzertfähigen Rasentypen sind noch nicht abgeschlossen. Aktuell werden, ergänzend zu den bereits vorliegenden Informationen, Hinweise und Erfahrungen aus anderen Stadien von diesem Konzertsommer 2025 zusammengetragen und Optionen bewertet.

Für Werder Bremen gibt es die klare Prämisse, dass auch ein neuer Rasen ein Hybridrasen sein muss. Werder Bremen hat auch auf beiden Trainingsplätzen einen Hybridrasen um den Spielen auf den Trainingsplätzen dieselben Voraussetzungen wie im Weserstadion bieten zu können. Ein Austausch des Rasentyps muss nach Aussagen von Werder Bremen daher auch die Trainingsplätze umfassen.

Es gibt mehrere Systeme, die in anderen Stadien eingesetzt und getestet werden. Diese Hybridssysteme sind teilweise allerdings noch in einer Phase, in der noch nicht abschließend bewertet werden kann, ob sie sich für die Durchführung von Konzerten im Weserstadion ohne Beeinträchtigung der Rasenqualität für den Fußballbetrieb eignen.

Zu Frage 2:

Seitens Werder Bremen gibt es Überlegungen, in der Sommerpause 2026 im Rahmen des Austausches der Rasenheizung auch einen neuen Hybridrasen zu verlegen.

Die Kosten für den Rasentausch und die laufende Rasenpflege werden, wie in der Vergangenheit, vollumfänglich von Werder Bremen getragen.

Ein Rasenaustausch wird auch vor dem Hintergrund einer möglichen Doppelnutzung mit Veranstaltungen bzw. insbesondere Konzerte im Innenraum von Werder Bremen, der Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, dem Senator für Finanzen und dem Aufsichtsrat bewertet.

Zu Frage 3:

Es könnten im Bremer Weserstadion wieder Konzerte stattfinden, wenn es technische Möglichkeiten zur Abdeckung des jetzigen Hybridrasens gäbe, die nicht zu einem Totalschaden des Rasens führen würden. Diese technische Innovation gibt es derzeit in einer für Bremen passenden Form noch nicht.

Zudem könnten im Weserstadion wieder Konzerte stattfinden, wenn es zum Zeitpunkt der notwendigen Verlegung eines neuen Hybridrasens einen Hybridrasentyp gäbe, der geschützt werden könnte und zu Beginn der Saison im August wieder einwandfrei beispielbar wäre. Aktuell ist dies nicht gegeben.

Bis zur finalen Prüfung der oben genannten technischen und wirtschaftlichen Optionen und Varianten wird es keine Konzerte im Weserstadion geben.

Mit der Bürgerweide steht in Bremen eine sehr attraktive Veranstaltungsstätte für Konzerte zur Verfügung. Im Konzertsommer 2025 kamen rd. 100.000 Besucherinnen und Besucher zu fünf Events.

Auch im kommenden Jahr werden mindestens fünf Open-Air-Highlights auf der Bürgerweide stattfinden.

**Anfrage 14: Beibehaltung der zusätzlichen Bus- und Bahnlinien
Anfrage der Abgeordneten Tim Sültenfuß, Sofia Leonidakis, Nelson Janßen
und Fraktion Die Linke
vom 13. August 2025**

Wir fragen den Senat:

1. Wie hat sich die Auslastung der aufgrund der eingeschränkten Nutzbarkeit der Bürgermeister-Smidt-Brücke eingeführten zusätzlichen Bus- und Bahnlinien (Straßenbahn 14 und Buslinie 45) seit deren Einführung entwickelt?
2. Welche Rückschlüsse lassen sich daraus für einen Bedarf zur dauerhaften Ausweitung des Liniennetzes der BSAG ziehen, und sind weitere Maßnahmen wie etwa Fahrgastbefragungen geplant?
3. Wie bewertet der Senat eine dauerhafte Beibehaltung dieser Bus- und Bahnlinien?

Zu Frage 1:

Die Buslinie 45 stellte seit November 2024 ein zusätzliches Verkehrsangebot über die Weser dar. Im Gegensatz dazu, stellt die Straßenbahnlinie 14 kein zusätzliches Verkehrsangebot dar, sondern es handelt sich um die im Linienvverlauf geänderte Linie 8. Diese verkehrt seit November 2024 nicht mehr über die Weser. Die Linie wurde in einen Ast „Rechts der Weser“ und einen Ast „Links der Weser“ aufgeteilt. Im Bereich „Links der Weser“ wurde die neue Liniennummer 14 vergeben, um die Unterscheidbarkeit der beiden Teillinien in der Fahrplanauskunft zu gewährleisten. Es handelt sich bei der Linie 14 nicht um ein neues Verkehrsangebot.

Beide Linien haben für ihre Verkehrsart (Straßenbahn- und Buslinie) eine unterdurchschnittliche Nachfrage.

Auf der Linie 14 werden aktuell durchschnittlich pro Tag Mo-Fr etwa 4.100 Fahrgäste befördert. Den höchsten Wert erreichte die Nachfrage im Februar 2025 mit durchschnittlich 6.200 Fahrgästen pro Tag. Für die Linie 14 zeigt sich, dass Fahrgäste die auf Teilabschnitten parallel verkehrende Linie 1 mit direktem Linienvweg über die Wilhelm-Kaisen-Brücke gegenüber der im Linienvweg geänderten Linie „14“ bevorzugen.

Auf der Linie 45 werden aktuell durchschnittlich Mo-Fr ca. 1.600 Fahrgäste pro Tag befördert. Dieses ist eine positive Entwicklung gegenüber den Wintermonaten 2025 mit maximal 1.300 Fahrgästen durchschnittlich pro Tag.

Zu Frage 2:

Der Bedarf für die Verstetigung der Buslinie 45 wurde gesehen und daher wurde das Verkehrsangebot ab dem 18. August 2025 dauerhaft als Linie 23 in verlängerter Version mit Erschließung weiterer Stadtteile und zusätzlichen Verknüpfungen zu weiteren Linien bestellt. Aufgrund der Verstetigung dieses Angebotes wird der Bedarf einer Fahrgastbefragung oder weiterer Maßnahmen hier nicht gesehen.

Zu Frage 3:

Die Leistung der bisherigen Buslinie 45 wurde als Teil des neuen Bus-Netzes im Bremer Osten verstetigt. Das neue Netz wurde zum 18. August 2025 umgesetzt. Die seinerzeit als Linie 45 eingeführte Leistung wird unter der Liniennummer 23 dauerhaft ins Netz integriert.

Da es sich bei der Straßenbahnlinie 14 nicht um ein zusätzliches Verkehrsangebot handelt, ist eine Verstetigung nicht vorgesehen. Sobald die Ergebnisse der Belastungstests auf der Bürgermeister-Smidt-Brücke eine Rückkehr der Straßenbahnlinie 1 auf die Bürgermeister-Smidt-Brücke zulassen, wird diese wieder in ihre normale Linienführung zurückgeführt. Dieses ist u.a. Voraussetzung für die Rückführung der Linie 8 auf die Wilhelm-Kaisen-Brücke, was dann mit entsprechender Vorlaufzeit zur Umsetzungszeit ebenfalls geschehen wird. Ein Bedarf für die Verstetigung der Linie 14 kann angesichts der deutlich unterdurchschnittlichen Nachfrage im Vergleich zu anderen Straßenbahnlinien nicht festgestellt werden. Die Verbindung Huchting – Arsten kann mit einmaligem Umsteigen zur Linie 4 auch zukünftig genutzt werden.

Anfrage 15: Defekte Hublifte bei der BSAG

Anfrage der Abgeordneten Tim Sültenfuß, Sofia Leonidakis, Nelson Janßen und Fraktion Die Linke vom 13. August 2025

Wir fragen den Senat:

.1 Bei wie vielen der 380 Fahrzeuge der BSAG waren im Zeitraum vom 1. Januar 2024 bis heute die Hublifte jeweils wie lange defekt? (Bitte getrennt nach Fahrzeugtyp [GT8N-2 etc.] aufschlüsseln.)

2. In wie vielen Fällen konnten mobilitätseingeschränkte Personen dadurch nicht mitgenommen werden?

3. Wie oft wurden mobilitätseingeschränkten Personen aufgrund der Mobilitätsgarantie des VBN im genannten Zeitraum Taxikosten erstattet oder sonstige Entschädigungen gezahlt, und welche Kosten entstanden hierdurch insgesamt?

Zu Frage 1:

Die Datenbasis zur Auswertung der entsprechenden Klassifizierung ist seitens der BSAG nicht vorhanden. Im Detail wird nicht erfasst, in welchem Zeitraum Fahrzeuge trotz Störungen der Hublifte noch im Fahrbetrieb eingesetzt wurden und wie viele mobilitätseingeschränkte Personen infolgedessen nicht mitgenommen werden konnten. Im Jahr 2024 entfielen auf den Bus 161, auf die Straßenbahn 96 Störungen, insgesamt also 257. Im Jahr 2025 bisher auf den Bus 98, auf die Straßenbahn 47 Störungen, insgesamt bisher 145.

Es handelt sich dabei um die Anzahl der im Linieneinsatz befindlichen Fahrzeuge, die aufgrund eines defekten Hublifts ausgetauscht wurden. Ein individuelles Fahrzeug kann bei mehrfachen Störungen mehrfach enthalten sein. Die Angaben in 2025 beziehen sich auf den Zeitraum 1. Januar - 21. August 2025.

Zu Frage 2:

Diese Informationen werden nicht erhoben. Im Zeitraum von Januar 2024 bis Juli 2025 sind insgesamt 63 Kundenanliegen zu defekten Hubliften eingegangen. Dabei wird jedoch nicht erfasst, ob es sich hierbei um Fälle handelt, in denen mobilitätseingeschränkte Personen aufgrund der Defekte nicht befördert werden konnten.

Zu Frage 3:

Weder die BSAG noch der VBN erheben zu der aufgeführten Fragestellung detaillierte Daten. Nach Schätzung des VBN sind im genannten Zeitraum ca. zwei bis drei Fälle aufgetreten.

**Anfrage 16: Defekte Aufzugsanlagen Bischofsnadel und Teerhofbrücke
Anfrage der Abgeordneten Tim Sültenfuß, Sofia Leonidakis, Nelson Janßen und
Fraktion Die Linke
vom 13. August 2025**

Wir fragen den Senat:

1. An wie vielen Tagen waren die Aufzugsanlagen zur Unterführung Bischofsnadel beziehungsweise die Anlagen an der Teerhofbrücke im vergangenen Jahr außer Betrieb? (Bitte getrennt je Aufzugsanlage.)
2. In wie vielen Fällen wurden Notrufe an das zuständige Aufzugsservice-Unternehmen abgesetzt? (Bitte getrennt je Aufzugsanlage.)
3. Was tut der Senat, um einen reibungslosen Betrieb der Aufzüge sicherzustellen und barrierefreie Zugänge zur Unterführung Bischofsnadel beziehungsweise über die Teerhofbrücke zu gewährleisten?

Die Fragen 1 und 2 werden zusammen beantwortet.

Dem Senat liegen keine belastbaren Zahlen bezüglich der Anzahl der Ausfälle und Notrufe vor, da diese nicht statistisch erfasst werden. Es ist jedoch zu beobachten, dass Störungen und Defekte bedauerlicher Weise an beiden Aufzugsanlagen regelmäßig vorkommen. Die Gründe für den gehäuften Ausfall sind sowohl Vandalismus als auch technischer Verschleiß.

Zu Frage 3:

Um einen reibungslosen Betrieb zu gewährleisten, werden die Aufzugsanlagen Bischofsnadel und Teerhofbrücke regelmäßig und ordnungsgemäß unterhalten, gewartet und gereinigt sowie im Störfall schnellstmöglich entstört oder repariert. Die zunehmende Alterung von Anlagenteilen könnten langfristig nur durch umfangreiche Teilerneuerungen bzw. Ersatzneubaumaßnahmen behoben werden.

Anfrage 17: Welche Gesamtkosten sind für die Flachwasserzone Lesumwiesen entstanden?

**Anfrage der Abgeordneten Bettina Hornhues, Dr. Wiebke Winter und Fraktion der CDU
vom 19. August 2025**

Wir fragen den Senat:

1. Welche Gesamtkosten sind für die Maßnahme „Flachwasserzone Lesumwiesen“ angefallen (bitte nach Planung, Bau, Unterhaltung, Nachbesserungen und gegebenenfalls weiteren Positionen aufschlüsseln)?
2. Gab es Verzögerungen oder Anpassungen im Bauablauf, die sich auf die Kosten ausgewirkt haben, wenn ja, in welcher Höhe“?
3. Aus welchen Haushaltsmitteln beziehungsweise Förderprogrammen wurden die Kosten finanziert?

Zu Frage 1:

Die Umsetzung der Maßnahme „Flachwasserzone Lesum“ ist nach derzeitigem Kenntnisstand mit Gesamtkosten in Höhe von 2.195.085 € verbunden. Hierin enthalten sind Kosten in Höhe von 149.850 € für den erforderlichen Grunderwerb, Kosten in Höhe

von 470.640 € für Planungen einschließlich notwendiger Fachgutachten sowie Kosten in Höhe von 936.877 € für die bauliche Umsetzung der Maßnahmen. Ferner sind Kosten in Höhe von 637.718 € für die Unterhaltung und das vereinbarte Monitoring der Maßnahme veranschlagt.

Zu Frage 2:

Während der Baudurchführung, die am 28. August 2023 begonnen hat, kam es zu witterungsbedingten Bauunterbrechungen infolge von hohen Niederschlägen, die zu Mehrkosten führten.

Die ausgiebigen Niederschläge mit Starkregen ab Oktober 2023 weichten den ohnehin zum Teil sehr weichen Untergrund im Baufeld stark auf. Für die Bodentransporte wurden die bereits gelieferten Trecker mit Mulde durch Raupen-Dumper ersetzt.

Der Auelehm-Boden bekam eine sehr weiche bis breiige Konsistenz und konnte nicht mehr fachgerecht auf die erforderlichen Sollhöhen der Verwallungen eingebaut werden. Die Erdarbeiten wurden daher ab dem 20. Dezember 2023 zunächst eingestellt.

Aufgrund der extrem feuchten Witterung entstanden Mehrkosten für den Einsatz von Raupen-Dumper statt Trecker mit Mulde in Höhe von 63.056,76 € sowie für das neue Aufsetzen und Profilieren der Einbauflächen nach Abtrocknen in Höhe von 20.934,86 €. Die Mehrkosten konnten im bewilligten Mittelrahmen in Höhe von rund drei Millionen € dargestellt werden.

Zu Frage 3:

Die Maßnahme wird mit Eigenmitteln des Sonstigen Sondervermögen Überseestadt in Höhe von 1.732.935 € sowie mit Haushaltsmitteln der Stadtgemeinde aus der Haushaltsstelle 3708/884 40-4 „An das Sondervermögen Überseestadt für Erschließungsmaßnahmen“ in Höhe von 1.333.300 € finanziert.

**Anfrage 18: Zustand des Rad- und Fußweges entlang der Stromer Landstraße
Anfrage der Abgeordneten Frank Imhoff, Michael Jonitz, Dr. Wiebke Winter und
Fraktion der CDU
vom 19. August 2025**

Wir fragen den Senat:

1. Wie bewertet der Senat den baulichen, pflegerischen und verkehrssicherheitstechnischen Zustand des Rad- und Fußweges entlang der Stromer Landstraße?
2. Wann und durch wen wird der zugewachsene Rad- und Fußweg entlang der Stromer Landstraße wieder auf seine ursprüngliche Breite zurückgeschnitten?
3. Wann und durch wen werden die starken Schäden an der Asphaltdecke sowie an der Pflasterung des Rad- und Fußweges entlang der Stromer Landstraße behoben?

Zu Frage 1:

Der Geh- und Radweg befindet sich in einem verkehrssicheren Zustand. Aufgrund der beengten Verhältnisse sind nur bauliche Maßnahmen im Bestand möglich. Zudem muss hier berücksichtigt werden, dass die Stromer Landstraße über keine Entwässerungseinrichtung verfügt, entsprechend die angrenzende Mulde das Niederschlagswasser aufnehmen muss und daher die Höhenlage / der Aufbau im Wesentlichen beibehalten werden sollte.

Zu Frage 2:

Grünschnitt und auch die Pflege des Straßenbegleitgrüns wird durch das Amt für Straßen und Verkehr durchgeführt beziehungsweise beauftragt. Zumeist übernimmt dies der Umweltbetrieb Bremen, insbesondere für Bäume und Sträucher. Der Rückschnitt erfolgt in der Regel zweimal im Jahr. Sofern zwingend erforderlich, im Bedarfsfall und bei Verkehrsgefährdungen, werden zusätzliche Pflegemaßnahmen beauftragt und durchgeführt. Ein anlassbezogener, punktueller Rückschnitt entlang der Stromer Landstraße ist für den Herbst vorgesehen.

Zu Frage 3:

Schäden im Geh- und Radwegbereich, die die Verkehrssicherheit einschränken, werden von Seiten des Straßenbaulastträgers, also dem Amt für Straßen und Verkehr beseitigt. Diese Maßnahmen werden fortlaufend durchgeführt. Abschnittsweise werden auch umfangreichere Maßnahmen umgesetzt, diese sind abhängig von den zur Verfügung gestellten Haushaltsmitteln und der Priorisierung im Stadtgebiet.

**Anfrage 19: Sind Kontaktpolizisten regelmäßig an den Bremer Schulen?
Anfrage der Abgeordneten Kerstin Eckardt, Marco Lübke, Dr. Wiebke Winter und
Fraktion der CDU
vom 19. August 2025**

Wir fragen den Senat:

1. Inwieweit haben alle Bremer Schulen die Möglichkeit, den Besuch von Kontaktpolizisten an ihre Schulen aktiv bei der Polizei anzufragen, und wie viele solche Anfragen von Bremer Schulen an Kontaktpolizisten gab es in den vergangenen drei Jahren (bitte jeweils für die Jahre angeben)?
2. In wie vielen Fällen konnten diese Besuchsanfragen nicht erfüllt werden (bitte die jeweilige Schule und das Jahr angeben), und welche Gründe werden für die ausbleibenden Besuche genannt (zum Beispiel Personalmangel, geänderte Zuständigkeiten)?
3. Wie viele Schulen in Bremen werden derzeit regelmäßig durch Kontaktpolizisten betreut, und inwieweit wären die Anzahl von Kontaktpolizisten in Bremen überhaupt dazu geeignet, die Präventionsarbeit an allen Schulen zu beschicken?

Zu Frage 1:

In Bremen haben alle Schulen die Möglichkeit, den jeweils zuständigen Kontaktdienst jederzeit über die bekannten und auch im Internet veröffentlichten Kommunikationswege zu erreichen. Durch bestehende Netzwerke und kontinuierliche Netzwerkpflege besteht aber ohnehin bereits ein steter Austausch zwischen den Schuleinrichtungen und den Kontaktdienststellen der Polizei Bremen. Eine Auskunft über die Anzahl getätigter Anfragen kann nicht erteilt werden, da diese statistisch nicht erfasst werden

Zu Frage 2:

Der Polizei Bremen sind aktuell keine Fälle bekannt, in denen Anfragen nicht nachgekommen werden konnte. Aufgrund der bereits oben genannten Netzwerke in der Stadtgemeinde Bremen werden Kontaktanfragen in der Regel mit vorgeplanten und abgestimmten Terminen verbunden. In Fällen personeller Vakanzen werden Termine durch Vertretungen übernommen oder in Absprache mit den Schulen neu angesetzt. Gleiches gilt bei temporär unbesetzten Funktionsstellen im Kontaktdienst. Schulen in diesen Bezirken werden im Rahmen der Vertretungsregelung innerhalb der zuständigen Referate weiter betreut.

Zu Frage 3:

Durch die Aufteilung der örtlichen Verantwortlichkeiten der Kontaktpolizist:innen in Bezirke, stehen allen Schulen in der Stadtgemeinde Bremen mindestens eine Ansprechperson zur Verfügung. Bei personellen Vakanzen kommt automatisch eine Vertretungsregelung zum Tragen. Besuche an den bremischen Schulen folgen unter anderem in etablierten wiederholenden Formaten wie beispielweise auf Grundlage der Rahmenvereinbarung zwischen der Senatorin für Kinder und Bildung mit dem Senator für Inneres und Sport über die Fahrradausbildung in den 4. Klassen der Grundschulen oder der konzeptionellen Gewaltprävention in den 5./6. Klassen der weiterführenden Schulen. Anlass- und/oder themenbezogen kommt es im gesamten Stadtgebiet auch zu diversen weiteren Besuchen des Kontaktdienstes an Schulen. Der Bedarf richtet sich hierbei sehr individuell nach den Bedürfnissen der jeweiligen Schulen. Diese werden in der Regel im engen Austausch zwischen der jeweiligen Schule und dem Kontaktdienst kommuniziert. Dem jeweiligen Bedarf entsprechend, kann der Kontaktdienst seiner Präventionsarbeit an den Bremer Schulen grundsätzlich sehr verlässlich nachkommen. Eine Beschwerdelage diesbezüglich ist der Polizei Bremen nicht bekannt.

Anfrage 20: Wie kommen Baugemeinschaften auf dem Neuen Hulsbergviertel zum Zuge?

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

vom 26. August 2025

Wir fragen den Senat:

1. Wie bewertet der Senat den Prozess zur Anhandgabe und Planung für die Bebauung des Baufelds 13 auf dem Neuen Hulsbergviertel durch die Stadtteilgenossenschaft Hulsberg (SGH), und wann kann die Anhandgabe tatsächlich stattfinden?
2. Welche Bedeutung misst der Senat dem gemeinwohlorientierten Erbbauzins für das Gelingen des Projektes bei, und wie können solche Rahmenbedingungen auch für weitere Baufelder für Baugemeinschaften sichergestellt werden?
3. Wie stellt der Senat sicher, dass auch nach erfolgloser erster Bieter:innenrunde für die Baugrundstücke für Baugemeinschaften und -genossenschaften die 20-Prozent-Quote erfüllt wird?

Zu Frage 1:

Der Stadtteilgenossenschaft Hulsberg eG wurde als Ausgleich für das nicht mehr für eine wohnbauliche Nachnutzung zur Verfügung stehende Bettenhaus das Baufeld 13 im Erbbaurecht angeboten. Da die Grundstücksentwicklung Klinikum Bremen-Mitte GmbH & Co. KG keine Erbbaurechte vergeben kann, muss das Grundstück vor der Anhandgabe an die Stadtteilgenossenschaft zunächst an die Stadtgemeinde Bremen, das Sondervermögen Infrastruktur, verkauft werden. Dies ist ein aufwändiger und komplexer Prozess, der nach aktuellem Stand jedoch bis Ende des Jahres durch die Gremien beschlossen sein soll. Der Anhandgabeprozess kann dann im Anschluss daran im ersten Quartal 2026 erfolgen.

Zu Frage 2:

Ein gemeinwohlorientierter Erbbauzins erleichtert Baugemeinschaften den Zugang zu städtischen Grundstücken, da nicht der volle Grundstückskaufpreis finanziert werden muss, und kann ein wichtiger Faktor für das Zustandekommen solcher Projekte sein, die langfristig der Bezahlbarkeit des Wohnens dienen. Gleichzeitig bleibt der Boden im öffentlichen Eigentum und dient über die Laufzeit des langfristigen Erbbauvertrages mittelbar dem Gemeinwohl. Die Vergabe von Grundstücken an Baugemeinschaften in Erbpacht im Neuen Hulsberg-Viertel stellt aus Sicht des Senats einen Beitrag zur Entwicklung eines durchmischten und lebendigen Stadtquartiers dar. Zu beachten bei der Vergabe weiterer Baufelder für Baugemeinschaften sind die generellen Vorgaben zur Finanzierung der Projektentwicklung im Neuen Hulsberg-Viertel und ihre Rückwirkungen auf GEG und GeNo.

Zu Frage 3:

Der aktuelle städtebauliche Vertrag ermächtigt die GEG nach einer erfolglosen Vermarktung eines für Baugemeinschaften vorgesehenen Grundstücks dieses frei zu vermarkten. Der Senat hat das Baurecht beauftragt gemeinsam mit der GEG zu prüfen, wie die Vermarktung von 20 % aller Wohneinheiten im Neuen Hulsberg-Viertel an Baugemeinschaften auch im Falle einer erfolglosen Vermarktung sichergestellt werden könnte und bei positiver Prüfung den städtebaulichen Vertrag entsprechend anzupassen. Im Rahmen der in Bearbeitung befindlichen Neufassung des Städtebaulichen Vertrages arbeiten das Baurecht und die GEG an passenden Lösungsvorschlägen. Aufgrund der komplexen städtebaulichen Zielsetzungen und der spezifischen Anforderungen der GeNo konnten diese Abstimmungen noch nicht zum Abschluss gebracht werden. Sobald eine umsetzungsfähige Lösung abgestimmt ist, werden die zuständigen Deputationen befasst.

**Anfrage 21: Werden die Mittel für Eingliederung in den Arbeitsmarkt ausgeschöpft?
Anfrage der Abgeordneten Sofia Leonidakis, Olaf Zimmer, Nelson Janßen und
Fraktion Die Linke
vom 26. August 2025**

Wir fragen den Senat:

1. Wie hoch ist die Ausschöpfungsquote des EGT-Budgets beim JobCenter Bremen aktuell?
2. Ist die Verwendung der EGT-Mittel für Arbeitsgelegenheiten beim JobCenter für 2025 im Plan oder gibt es eine Unterausschöpfung?
3. Aus welchem Grund und mit welcher Zielsetzung wurden im Sommer 2025 kurzfristig Maßnahmen für 150 AGH-Plätze ausgeschrieben?

Diese Frage wurde vom Fragesteller zurückgezogen.

**Anfrage 22: „Smarte“ Rauchmelder als mögliche Überwachungsgeräte?
Anfrage der Abgeordneten Sofia Leonidakis, Nelson Jansen und Fraktion
Die Linke
vom 27. August 2025**

Wir fragen den Senat:

1. Ist dem Senat bekannt, in wie vielen Haushalten in der Stadt Bremen die Vonovia sogenannte „Multisensor Plus“-Rauchwarnmelder installiert hat, die nicht nur vor Hitze und Kohlenmonoxid warnen, sondern auch die Luftfeuchtigkeit und Temperatur erfassen können und zudem über Funktechnologie verfügen, mit der die gesammelten Daten von Mieter:innen übertragen werden können, sodass Rückschlüsse auf das Wohnverhalten möglich scheinen?
2. Ist dem Senat bekannt, in wie vielen Haushalten in der Stadt Bremen aufgrund der Installation der smarten Rauchwarnmelder die Mieten erhöht wurden, und um wieviel Prozent beziehungsweise welchen monatlichen/jährlichen Betrag die Mieten erhöht wurden?
3. Handelt es sich bei der Installation beziehungsweise dem Austausch der Smart-Rauchmelder nach Auffassung der zuständigen Stellen im Senat rechtlich und tatsächlich um eine Modernisierungsmaßnahme nach §555b BGB, die eine Mieterhöhung rechtfertigen würde?

Zu Frage 1:

Sogenannte „Smarte Rauchmelder“ werden in Bremen von mehreren Wohnungsunternehmen eingesetzt. Die Pflicht zum Einbau von Rauchwarnmeldern in Wohnungen regelt § 48 Absatz 4 Satz 1 der Bremischen Landesbauordnung. Eine Verpflichtung zum Einbau smarterer Geräte besteht nicht.

Die Vonovia hat auf Anfrage mitgeteilt, dass sie alle Gebäude sukzessive im Rahmen des turnusmäßigen Austausches mit „smarten Rauchmeldern“ ertüchtigt. Begründet wird dies mit besseren Sicherheits- und Wohnkomfortfunktionen. Die Übertragung der Raumklimadaten ist standardmäßig deaktiviert. Über die „mein Vonovia-App“ haben Mietende die Möglichkeit, diese Funktionen zu nutzen. Dies erfolgt nur nach ausdrücklicher Einwilligung der Mietenden.

Zu Frage 2:

Dem Senat ist nicht bekannt in wie vielen Haushalten in der Stadt Bremen aufgrund der Installation der smarten Rauchwarnmelder Mieten erhöht wurden. Der Deutsche Mieterbund hat auf Nachfrage mitgeteilt, dass aktuell in Bremen die Anfragen aufgrund von Modernisierungsankündigungen hinsichtlich der Installation smarter Rauchwarnmelder zunehmen. Konkrete Zahlen liegen aber auch hier nicht vor.

Zu Frage 3:

Modernisierungsmaßnahmen sind gemäß § 555b Nr. 4 und Nr. 5 BGB unter anderem bauliche Veränderungen, durch die der Gebrauchswert der Mietsache nachhaltig erhöht wird oder durch die die allgemeinen Wohnverhältnisse auf Dauer verbessert werden. Deshalb kann die Installation von Rauchmeldern als Modernisierungsmaßnahme gelten, da sie die Mietsache mit einem erhöhten Sicherheitsstandard versehen (siehe u.a. AG Halle an der Saale ZMR 2014, 649).

Allerdings stellt der bloße Austausch bereits vorhandener Geräte gegen im Kern nur neue Geräte keine technische Verbesserung und damit auch keine Modernisierung dar. In diesen Fällen fehlt es nach Ansicht des Senates auch an der notwendigen baulichen Veränderung, denn durch den bloßen Austausch wird kein neuer baulicher Zustand geschaffen (BGH, Urt. v. 24.5.2023 – VIII ZR 213/21 (LG Halle)).

**Anfrage 23: Warum baut Bremen Parkbänke in den Wallanlagen zurück?
Anfrage des Abgeordneten Thore Schäck und Fraktion der FDP
vom 28. August 2025**

Wir fragen den Senat:

1. Was ist der Grund für den Rückbau der Parkbänke vor der Bürgermeisterin-Mevissen-Brücke in den Wallanlagen?
2. Welche Akteure wurden im Vorfeld eingebunden?
3. Inwieweit und wann ist geplant, alle weggefallenen Bänke durch Sitzgelegenheiten in unmittelbarer Nähe zu ersetzen, und wenn nein, warum nicht?

Zu Frage 1:

Die beiden Parkbänke gegenüber dem Café nahe der Bürgermeisterin-Mevissen-Brücke wurden vom Umweltbetrieb Bremen in der Absicht aufgestellt, die verkehrliche Situation zwischen Fußgänger:innen und Radfahrer:innen in diesem Bereich zu entschärfen. Die Entschärfung ist wider Erwarten nicht eingetreten, u.a. auch deshalb, weil die Bänke von Fahrradfahrer:innen genutzt wurden, ihre Räder dort anzulehnen und auf dem Fußweg abzustellen. Daraufhin wurden die Bänke wieder abgebaut.

Zu Frage 2:

Der UBB sucht eigenständig im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel die Standorte für Parkbänke in den Grünanlagen aus. Grund dafür sind die oftmals besseren Ortskenntnisse und das Wissen über die aus der Nutzung resultierenden Bedürfnisse der Menschen, die sich in den Grünanlagen aufhalten.

Zu Frage 3:

Die beiden Bänke sollen an anderer Stelle wieder aufgestellt werden. Dafür soll ein Standort ausgesucht werden, der eine adäquate Aufenthaltsmöglichkeit mit Ausblick auf das Wasser und den Wallgraben bietet. Beispielsweise gibt es im weiteren Wegeverlauf unterhalb des Theaterbergs eine entsprechende Möglichkeit, zusätzliche Bänke aufzustellen.

Anfrage 24: Telefonische Erreichbarkeit des Ordnungsamtes – kein Anschluss unter dieser Nummer?

Anfrage des Abgeordneten Piet Leidreiter und Fraktion BÜNDNIS DEUTSCHLAND vom 1. September 2025

Wir fragen den Senat:

1. In welchen Zeiträumen dieses Jahres war der Ordnungsdienst des Ordnungsamtes Bremen zu den üblichen Öffnungszeiten telefonisch über die Zentrale Vermittlungsstelle 361-0 beziehungsweise die Behördennummer 115 nicht erreichbar, und was waren die jeweiligen Gründe dafür? (Bitte nach Datum, Zeiträumen der Abwesenheit und der jeweiligen Begründung ausweisen.)
2. Wie passt eine Nichterreichbarkeit des Ordnungsdienstes mit dessen Präsentation auf der Homepage der Stadt Bremen zusammen, dass „Der Ordnungsdienst des Ordnungsamtes in Bremen (...) rat- oder hilfesuchenden Bürgerinnen und Bürgern, sowie den Gästen der Hansestadt Bremen freundlich und unbürokratisch zur Seite“ steht?
3. Welche Maßnahmen wird der Senat ergreifen, damit sich Bürger zukünftig bei Hinweisen und Beschwerden – insbesondere zur Gefahrenabwehr – zielgerichtet und erfolgreich an den Ordnungsdienst wenden können?

Zu Frage 1:

Der Ordnungsdienst ist von montags bis freitags von 7 bis 18 Uhr über die 361-0 und die 115 erreichbar. Dort erfolgt die Annahme und Weiterleitung der Anrufe an den Ordnungsdienst auf Grundlage einer Verwaltungsvereinbarung in diesem Zeitraum. Anliegen, die ein Eingreifen des Ordnungsdienstes erfordern, werden per Ticket umgehend an das Funktionspostfach des Ordnungsdienstes weitergeleitet. Eine direkte telefonische Erreichbarkeit im Außendienst besteht nicht, um die Einsatzfähigkeit vor Ort zu sichern und personelle Ressourcen effizient einzusetzen. Im Jahr 2025 gab es bislang keine Ausfälle in der telefonischen Erreichbarkeit. Beschwerden über Nichterreichbarkeit liegen ebenfalls nicht vor.

Zu Frage 2:

Die Aussage auf der Homepage ist zutreffend. Auch ohne direkte telefonische Erreichbarkeit im Außendienst steht der Ordnungsdienst den Bürgerinnen und Bürgern verlässlich zur Seite – über das Bürgertelefon, per E-Mail und persönlich an den Standorten Mitte, Nord und Ost sowie an der mobilen Wache, die regelmäßig in den Stadtteilen präsent ist.

Zu Frage 3:

Die beschriebenen Kontaktaufnahmemöglichkeiten zum Ordnungsdienst haben sich in der Praxis bewährt. Eine Beschwerdelage besteht insoweit nicht.