

Bremische Bürgerschaft

Stadtbürgerschaft

21. Wahlperiode

Anfragen in der Fragestunde der 36. Sitzung

Anfrage 1: Symbolische Korrektur mit realen Folgen – Straßenumbenennungen in Bremen-Walle

Anfrage der Abgeordneten Kerstin Eckardt, Heiko Strohmann, Dr. Wiebke Winter und Fraktion der CDU vom 11. März 2026

Wir fragen den Senat:

1. In welcher Höhe sind im Zusammenhang mit der Vorbereitung, Durchführung und Begleitung der Straßenumbenennungsvorhaben in Bremen-Walle bislang öffentliche Gelder verausgabt worden (bitte aufgeschlüsselt nach Ressorts, Haushaltsstellen und Einzelpositionen wie Personalaufwand, Öffentlichkeitsarbeit, Druckerzeugnisse, Raummieten, Referentenhonorare, externe Gutachten oder ähnliches)?
2. Für wie repräsentativ hält der Senat die bisherigen Informations- und Beteiligungsformate der dortigen Anwohnerschaft, die gegebenenfalls maßgeblich eine Entscheidung mit dauerhafter Rechts- und Folgewirkung legitimieren sollen?
3. Welche konkreten Gebühren- und Kostentatbestände würden im Falle einer Straßenumbenennung für die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner im Einzelnen bei öffentlichen Verwaltungsleistungen ausgelöst (bitte differenziert nach kommunalen und Landesbehörden Bremens), und beabsichtigt der Senat insoweit Gebührenbefreiungen, Erstattungen oder sonstige Kompensationsregelungen vorzusehen?

Zu Frage 1:

Der Beirat Walle befasst sich gegenwärtig mit einer möglichen Umbenennung von insgesamt vier Straßen, deren bisherige Namen in Zusammenhang mit dem deutschen bzw. dem europäischen Kolonialismus stehen.

Zur Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger wurden für jede der in Bezug genommenen Straßen separate Informationsveranstaltungen (Anwohnerversammlungen) durchgeführt, zu denen alle Anwohnerinnen und Anwohner postalisch eingeladen wurden. Hierfür fielen Druckkosten, jedoch keine Portokosten an, da die Zustellung durch die ehrenamtlichen Beiratsmitglieder bzw. Mitarbeitende des Ortsamtes erfolgte. Für die Durchführung der Versammlungen wurden unterschiedliche Räume angemietet, wobei in einem Fall dafür auch Kosten anfielen. Honorarkosten fielen zudem für die Erstellung eines wissenschaftlich fundierten Gutachtens zu den historischen Bezügen der gegenwärtigen sowie der vorgeschlagenen neuen Straßennamen, für die Moderation der Veranstaltung sowie für Entwicklung eines Beteiligungstools für die anschließende Erstellung eines Meinungsbildes der betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner (Anwohnerbefragung) an. Insgesamt sind hierdurch Kosten in Höhe von rund 4.700 € entstanden, die entweder aus den Globalmitteln oder aus dem Verkehrsbudget übernommen wurden, die dem Beirat Walle zur Verfügung stehen.

Die Begleitung des Verfahrens ist mit Personalaufwand im Ortsamt West sowie in verschiedenen Behörden verbunden, so beim Amt für Straßen und Verkehr, beim Senator für Kultur oder in der Senatskanzlei. Dieser ist kostenmäßig nicht quantifizierbar, da er im Rahmen der Wahrnehmung der Regelaufgaben erfolgt. Für die Konzeption des Verfahrens entstehen keine Kosten, da sie durch die ehrenamtlichen Beiratsmitglieder im zuständigen Arbeitskreis erarbeitet wird.

Zu Frage 2:

Nach dem Ortsgesetz über Beiräte und Ortsämter ist bei Straßenumbenennungen ein niedrigschwelliges Beteiligungsverfahren durchzuführen, bei dem mindestens alle Anwohnerinnen und Anwohner der betroffenen Straßen zu einer Anwohnerversammlung einzuladen sind, die das 14. Lebensjahr vollendet haben. Dieser Anforderung ist vom Beirat Walle entsprochen worden. An den Versammlungen nahmen jeweils zwischen 30 und 50 Personen teil, von denen sich zwischen ungefähr einem Drittel und etwas über der Hälfte als Anwohnerinnen oder Anwohner der betroffenen Straßen eintrug. Positiv hervorzuheben ist, dass der Beirat über das vom Ortsgesetz vorgegebene Maß eine Beteiligung der Anwohnenden einholt: Neben den Rückmeldungen, die auf den Veranstaltungen abgegeben werden konnten, soll allen Anwohnerinnen und Anwohnern die Möglichkeit gegeben werden, postalisch oder über das Beteiligungstool (Anwohnerbefragung) ihre Meinung zu äußern. Es ist davon auszugehen, dass durch die Anwohnerbefragung eine über das vorgegebene Maß des Ortsgesetzes hinausgehende Repräsentativität erreicht wird.

Der Beirat Walle ist gehalten, die Rückmeldungen aus den vier Versammlungen, der Beteiligungsumfrage sowie alle sonstigen Äußerungen von betroffenen Anwohnerinnen und Anwohnern und Initiativen angemessen einzubeziehen, wenn er am Ende im Rahmen seiner Zuständigkeit über eine mögliche Umbenennung der Straßen entscheidet.

Zu Frage 3:

Aus einer Änderung der Adresse ergeben sich verschiedene Erfordernisse für die Änderung von Dokumenten, soweit in diesen eine Adresse angegeben ist. Die Verpflichtung hierzu, wie auch das Tragen der Kosten obliegt grundsätzlich den betroffenen Anwohnerinnen und Anwohnern. Im Rahmen einer Einzelfallprüfung kann bei Vorliegen einer atypischen Sonderkonstellation aus Billigkeitsgründen ausnahmsweise eine Gebührenbefreiung erfolgen.

Amtliche Dokumente, die aufgrund von Adressänderungen angepasst werden müssen, sind in jedem Fall die Personalausweispapiere und Aufenthaltstitel, die Zulassungsbescheinigung für Kraftfahrzeuge Teil 1, sowie Waffen- und Jagdrechtliche Dokumente. Die Änderung der Meldeadresse im Personalausweis und beim elektronischen Aufenthaltstitel sind gebührenfrei. Für die Ausstellung einer Meldebescheinigung fallen Kosten in Höhe von 11,00 Euro an. Für Adressänderungen in Jagdscheinen und Feuerwaffenpässen wird eine Gebühr in Höhe von 18,00 Euro erhoben. Für die Ausfertigung einer neuen Zulassungsbescheinigung für Kraftfahrzeuge Teil 1 werden insgesamt 11,10 Euro fällig.

Nicht bezifferbar sind in diesem Zusammenhang die Kosten, die mit der Mitteilung der neuen Adresse an Dritte verbunden sind, die insbesondere bei Gewerbetreibenden ein erhebliches Ausmaß erreichen können.

Anfrage 2: Flickenteppich bei Tempo 30 auf den Schul- und Kitawegen beenden und auf die Betriebszeiten begrenzen

Anfrage der Abgeordneten Michael Jonitz, Dr. Wiebke Winter und Fraktion der CDU

vom 11. März 2026

Wir fragen den Senat:

1. Nach welchen konkreten fachlichen und rechtlichen Kriterien wurde die zeitliche Begrenzung der Tempo-30-Regelung in der Oberneulander Landstraße auf Montag bis Freitag, 7 bis 18 Uhr, festgelegt?

2. Gelten diese Kriterien auch für andere Schul- und Kitastandorte in Bremen, und wenn ja, warum werden dort vielfach abweichende, unterschiedliche, ganztägige und beziehungsweise oder ganzwöchige Regelungen angewendet?

3. Beabsichtigt der Senat, die bestehenden Tempo-30-Regelungen an Schul- und Kitawegen systematisch zu überprüfen mit dem Ziel einer einheitlichen, transparenten und verhältnismäßigen Regelung in Anlehnung an das Oberneulander Modell – und falls nein, aus welchen Gründen nicht?

Zu Frage 1:

Der Festlegung zeitlicher Begrenzungen der Tempo-30-Regelung an hochfrequentierten Schulwegen, liegt die Ermittlung der tatsächlichen Bedarfe der Schulen zugrunde. Diesbezüglich hat der Senator für Kinder und Bildung eine Umfrage bei sämtlichen allgemeinbildenden Schulen in der Stadt Bremen durchgeführt. Im Ergebnis hat sich gezeigt, dass gebündelte Schülerverkehre, die eine Geschwindigkeitsdrosselung an hochfrequentierten Schulwegen begründen, maßgeblich zwischen 7 und 18 Uhr stattfinden. Die zeitliche Begrenzung der Geschwindigkeitsregelung wurde einheitlich für hochfrequentierte Schulwege in Bremen festgelegt. Dieser unterliegt auch die Oberneulander Landstraße.

Nach den Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung kann die Geschwindigkeit durch das Verkehrszeichen 274 („Zulässige Höchstgeschwindigkeit“) an hochfrequentierten Schulwegen begrenzt werden. Dabei wurden die Öffnungszeiten der Schulen rechtskonform berücksichtigt.

Zu Frage 2:

Die zeitliche Regelung „Mo-Fr / 7-18 Uhr“ gilt nur für hochfrequentierte Schulwege, die entsprechend der Oberneulander Landstraße auch an anderen von Schülerinnen und Schülern stark genutzten Straßen angeordnet wird. Im unmittelbaren Umfeld von Kitas, Schulen und sozialen Einrichtung bleibt die allgemeine Begrenzung auf den Zeitraum „6-22 Uhr“ bestehen. Lediglich an hochfrequentierten Schulwegen wird die bestehende zeitliche Regelung im direkten Schulumfeld angepasst und auf den Zeitraum „Mo-Fr / 7-18 Uhr“ beschränkt, um wechselnde Regelungen im Straßenverlauf zu vermeiden. Davon wird eine höhere Befolgung der Regelung erwartet.

Die unterschiedlichen Zeiten begründen sich aus der deutlichen Ausdehnung des Wirkungsbereichs von Tempo 30 an hochfrequentierten Schulwegen gegenüber einer Geschwindigkeitsdrosselung, die auf das direkte Umfeld der Einrichtung beschränkt ist.

Zu Frage 3:

Im bremischen Stadtgebiet bestehen vor Schulen und Kindergärten grundsätzlich folgende Tempo 30-Regelungen:

- 1.) Täglich, 6-22 Uhr im direkten Bereich der Einrichtungen
- 2.) Mo-Fr, 7-18 Uhr an hochfrequentierten Schulwegen.

Die Tempo-30-Regelungen in Bremen sind also einheitlich und für die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer grundsätzlich leicht begreifbar gestaltet. Sie berücksichtigen die Öffnungszeiten von Schulen und Kindergärten, einschließlich der Nebenzeiten, in denen Nutzungen wie Sport oder Kinderspiel stattfinden. Andernfalls wären solche Einrichtungen in den Nebenzeiten nicht mehr durch Tempo 30 geschützt. Eine systematische Überprüfung der bestehenden Tempo-30-Regelungen an Kindergärten und Schulen ist daher nicht geplant. In Einzelfällen werden zeitliche Anpassungen vorgenommen, wenn die geplanten Regelungen für hochfrequentierte Schulwege sich von den Regelungen im direkten Schulumfeld unterscheiden. In diesen Fällen erfolgt eine einheitliche Geschwindigkeitsregelung für den Straßenzug, welche die Befolgung erleichtern soll. Die Regelung für das direkte Schulumfeld wird dazu angepasst.

Anfrage 3: Verkehrssicherungspflicht bei privaten Beistellungen und Nutzungen im öffentlichen Raum in Bremen

**Anfrage der Abgeordneten Silvia Neumeyer, Dr. Oguzhan Yazici,
Dr. Wiebke Winter und Fraktion der CDU
vom 11. März 2026**

Wir fragen den Senat:

1. Wie stellt der Senat sicher, dass bei privaten Beistellungen im öffentlichen Raum (zum Beispiel Container, Baustelleneinrichtungen, Gerüste oder abgestellte Gegenstände) die Verkehrssicherungspflicht ordnungsgemäß eingehalten wird, und welche Anforderungen gelten hinsichtlich Absicherung, Beleuchtung und Kennzeichnung solcher Beistellungen, insbesondere in stark frequentierten Bereichen oder in der Dunkelheit?
2. Welche konkreten Kontrollmechanismen bestehen seitens der zuständigen Behörden, um Gefahren für Autofahrer, Radfahrer und Fußgänger frühzeitig zu erkennen und zu beseitigen?
3. Wie viele Verstöße gegen die Verkehrssicherungspflicht im Zusammenhang mit privaten Beistellungen im öffentlichen Raum wurden in den letzten fünf Jahren festgestellt, und welche Maßnahmen beziehungsweise Sanktionen wurden jeweils ergriffen?

Zu Frage 1:

Grundsätzlich handelt es sich nach § 18 Absatz 1 des Bremischen Landesstraßengesetz bei Containern, Baustelleneinrichtungen, Gerüsten sowie sonstigen im öffentlichen Raum abgestellten Gegenständen um genehmigungspflichtige Sondernutzungen.

Container und sonstige Gegenstände wie z.B. BigBags, die im öffentlichen Raum abgestellt werden, müssen vorab durch das Ordnungsamt genehmigt werden. Für Container werden in der Regel Jahresgenehmigungen mit detaillierten Auflagen erteilt. Im Bereich der Innenstadt erteilt das Ordnungsamt ausschließlich Einzelgenehmigungen.

Für die Aufstellung von Gerüsten im öffentlichen Bereich ist ebenfalls eine Sondernutzungserlaubnis erforderlich. Gleichzeitig handelt es sich hierbei um Arbeitsstellen bzw. Baustellen im Sinne der Straßenverkehrs-Ordnung. Diese sind, nach den von der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung erlassenen Richtlinien für die verkehrsrechtliche Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen, zu sichern und zu beleuchten. Gleiches gilt für Baustelleneinrichtungsflächen. Mindestmaße zu verbleibenden Restbreiten, Mindestanforderungen an Materialien, sowie Vorgaben zur Beleuchtung sind in diesen Richtlinien verbindlich festgelegt.

Für die Beantragung von Gerüsten und Baustelleneinrichtungsflächen im Sinne der Straßenverkehrs-Ordnung ist durch die verantwortliche Person ein Antrag auf eine verkehrsrechtliche Anordnung bei der jeweiligen zuständigen Straßenverkehrsbehörde zu stellen.

Zu Frage 2:

Die Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen regeln detailliert und verbindlich die Verwendung der zulässigen Sicherungsmaterialien sowie die Art und Weise der verkehrsrechtlichen Sicherung. Die antragstellende, verkehrssicherungspflichtige Person hat einen entsprechenden Sachkundenachweis über die Kenntnis der einschlägigen Vorschriften zu erbringen.

Die konkreten Sicherungsmaßnahmen werden in der Regel in einem Verkehrszeichenplan verbindlich festgelegt. Dessen Umsetzung ist durch die verkehrssicherungspflichtige Person nach den Richtlinien sicherzustellen und regelmäßig eigenständig zu kontrollieren. Im Rahmen der behördlichen Überwachung sind die Straßenverkehrsbehörden, die Straßenbaubehörde und die Polizei gehalten, Arbeitsstellen im Straßenraum, und hierzu zählen auch Gerüste und Baustelleneinrichtungsflächen, hinsichtlich der Zweckmäßigkeit der angeordneten Maßnahmen zu prüfen und die ordnungsgemäße Kennzeichnung zu überwachen. Dies sieht die Randnummer 64 der Verwaltungsvorschrift zu § 45 Absatz 6 der Straßenverkehrs-Ordnung vor.

Zu Frage 3:

Im Jahr 2025 wurden im Stadtgebiet Bremen durch spezialisierte Verkehrssachbearbeiter:innen der Polizei Bremen mehr als 2.500 Kontrollen im Bereich von Arbeitsstellen und Baustellen durchgeführt. Dabei wurden zahlreiche Verstöße festgestellt, die eine Nachbesserung der Absicherung erforderlich machten. Bei schwerwiegenden Verstößen wurden im Jahr 2025 durch die Polizei Bremen rund 100 Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet.

Anfrage 4: Gut Fernwärmerohr will Weile haben?

Anfrage der Abgeordneten Michael Jonitz, Martin Michalik, Dr. Wiebke Winter und Fraktion der CDU vom 11. März 2026

Wir fragen den Senat:

1. Über welche aktuellen Verzögerungen an welchen Baustellen bezüglich des Fernwärmeausbaus in der Stadt Bremen haben der Senat und die zuständigen Stellen (swb) Kenntnisse, und auf welche Gründe (Kosten, Materialengpässe, Logistik, fehlende Fachkräfte, Hindernisse im Untergrund, Witterung) sind diese Verzögerungen zurückzuführen?

2. Welche Vorkehrungen haben der Senat und die zuständigen Stellen (swb) getroffen, sodass der Ausbau zukünftig reibungsloser gelingen kann?

3. Was wird der Senat tun, um die eigenen gesetzten Ziele hinsichtlich der kommunalen Wärmeplanung zu erreichen?

Zu Frage 1:

Wesernetz saniert derzeit den „Oststrang“ und baut das Wärmenetz in Schwachhausen aus. Laut swb wird in beiden Projekten der Gesamtzeitplan trotz zwischenzeitlicher witterungsbedingter Verzögerungen eingehalten.

In Schwachhausen sah die ursprüngliche Planung den direkten Anschluss eines Ankerkunden vor. Während der Genehmigungsphase musste das Erschließungskonzept angepasst werden. Das neue Konzept bündelt den Netz- und Hausanschlussbau innerhalb einer Sperrung. Dadurch verlängert sich zwar die Bauzeit, jedoch werden Kund:innen direkt angeschlossen und zusätzliche Sperrungen vermieden.

Der Netzausbau in Hemelingen verzögert sich nach Information der swb aufgrund von Altlasten und Bodenverunreinigungen sowie widrigen Witterungsbedingungen. Darüber hinaus gibt es in dem betroffenen Bereich eine Vielzahl an Bestandsleitungen, die teilweise im Zuge der Maßnahme erneuert werden mussten. Zusätzlich wurde der Baufortschritt durch die Baustelle der Deutschen Bahn am Zeppelintunnel beeinträchtigt. Aus diesen Gründen kann die Maßnahme nicht wie ursprünglich geplant im Frühjahr 2026 abgeschlossen werden, sondern voraussichtlich erst im Herbst 2026.

In Blumenthal errichtet Enercity ein neues Fernwärmenetz. Nach deren Informationen kam es aufgrund der Witterungsbedingungen und nicht gekennzeichneten Altbeständen und Abweichungen zu den dokumentierten Leitungsbeständen zu Verzögerungen im Baufortschritt.

Zu Frage 2:

Der Senat sieht in der Umsetzungsstrategie zur kommunalen Wärmeplanung geeignete Maßnahmen vor, um den Ausbau der Wärmenetze effizienter und reibungsloser zu gestalten. Ein Schwerpunkt liegt auf der engen Zusammenarbeit mit den Wärmenetzbetreibern, um die bauliche Umsetzung verkehrsverträglich und zielorientiert zu planen. Ziel ist es, dass die Versorgungsunternehmen eine frühzeitige Kommunikation, aussagekräftige Planunterlagen und eine präzise zeitliche Abstimmung mit anderen Vorhabenträgern wie der Bremer Straßenbahn AG (BSAG), hanseWasser, Telekommunikationsunternehmen sowie Strom-, Gas- und Wasserversorgern über die Baustellenkoordinierung sicherstellen. Eine frühzeitige Kommunikation und Baustellenplanung sind damit Voraussetzung für eine gesicherte Koordinierung, wie auch eine stringente Bauleitung vor Ort, um zeitliche Verzögerungen auf ein Minimum zu

reduzieren. Ziel ist es grundsätzlich bei Baustellen, Überschneidungen zu vermeiden und die Maßnahmen termingerecht umzusetzen.

Zu Frage 3:

Der Senat ist zuversichtlich, die eigenen gesetzten Ziele hinsichtlich der kommunalen Wärmeplanung zu erreichen.

Die Unterstützung und Beschleunigung des Wärmenetzausbaus - Fernwärme sowie Nahwärme - ist ein Schwerpunktbereich in der Umsetzung des Wärmeplans der Stadtgemeinde Bremen.

Der Senat setzt auf mehreren Ebenen an, um den Fernwärmenetzausbau zu beschleunigen. Dabei wird im Wärmenetzausbau zum einen auf eine strategische Partnerschaft mit der swb als auch auf die verstärkte Einbeziehung von neuen Akteuren als wichtige Partner der Wärmewende gesetzt.

Zudem bieten Ankerkunden Planungssicherheit und schaffen die Voraussetzung dafür, dass neue Ausbauvorhaben wirtschaftlich umgesetzt werden können. Im Rahmen der Fach-AG Baustellenkoordination sollen auch Synergien mit anderen Bauvorhaben z.B. Schwammstadtvorhaben unterstützt werden.

Anfrage 5: Wie entwickeln sich die Bahnen- und Lehrbeckenstunden in den Bremer Bädern?

Anfrage der Abgeordneten Ole Humpich, Thore Schäck und Fraktion der FDP vom 11. März 2026

Wir fragen den Senat:

1. Wie ist der Stand der Bahnen- sowie Lehrbeckenstunden für Schwimmvereine in den Bremer Bädern aktuell, und wie werden sich die Stunden nach Schließung von Unibad und hanseWasser-Bad darstellen?
2. Wie soll die Lücke bei den Bahnen- und Lehrbeckenstunden kompensiert werden, und welche Angebote wurden den Schwimmvereinen vorgelegt?
3. Wie bewerten Senat und Vereine die Auswirkungen auf die Trainingsstruktur?

Die Fragen 1 und 2 werden zusammen beantwortet

Die Bremer Bäder GmbH stellt den Verbänden aktuell 790 Bahnstunden und 68 Lehrbeckenstunden pro Woche zur Verfügung. Das entspricht in der Premiumzeit von 16:00 bis 20:00 Uhr einem Anteil von 48 % der Bahnstunden für Vereine gegenüber 31 % der Bahnstunden für die Öffentlichkeit, sowie 43 % der Lehrbeckenstunden für Vereine gegenüber 13 % der Lehrbeckenstunden für die Öffentlichkeit.

Nach intensiven Abstimmungsgesprächen für die zukünftige Wasserzeitenvergabe können den Vereinen künftig nunmehr 658 Bahnstunden und 69 Lehrbeckenstunden angeboten werden. Das entspricht in der Premiumzeit von 16:00 bis 20:00 Uhr einem Anteil von 44 % der Bahnstunden für Vereine gegenüber 38 % der Bahnstunden für die Öffentlichkeit, sowie 40 % der Lehrbeckenstunden von Vereinen gegenüber 18 % der Lehrbeckenstunden für die Öffentlichkeit. Die schwimmsporttreibenden Vereine und Verbände haben Zustimmung zu diesem Vorschlag signalisiert.

Eine mögliche Wochenendnutzung, die durch die Verbände noch geprüft wird, würde die Bahnstunden sogar auf 739 Stunden erhöhen. Zusätzlich wurde den Vereinen seitens der BBG angeboten, das Kursbecken im Horner Bad an den Blockbildungstagen ab 19:30 Uhr gegen Entrichtung der Kursbeckengebühr zu nutzen sowie darüber hinaus in den derzeit ungenutzten Zeiträumen anzumieten.

Die Bremer Bäder GmbH hat der AG Badnutzende vorgeschlagen, dass vierteljährlich ein gemeinsames Abstimmungsgespräch erfolgt, in dem unter anderem die Auslastung der genutzten Wasserzeiten überprüft und ggf. Optimierungsmaßnahmen eingeleitet werden.

Zu Frage 3

Bei dem letzten Gespräch im Rahmen der AG Badnutzende vom 24. März 2026 konnte eine grundsätzliche Einigung über die Wasserflächenverteilung erzielt werden, die nun im Weiteren noch zwischen Fachverbänden und Vereinen final abgestimmt werden muss.

Insbesondere die Blockbildung im Horner Bad und im Westbad ist seitens der Verbände positiv aufgenommen worden.

Natürlich stellen stark nachgefragte Wasserflächen die Vereine und Verbände vor strukturelle Herausforderungen. Gleichwohl erscheint es aus Sicht des Senats grundsätzlich sinnvoll, vereinsübergreifend über eine Bündelung von Angeboten sowie eine effizientere Nutzung schwach ausgelasteter Zeiten nachzudenken. Eine Auswertung der Bremer Bäder GmbH hat in diesem Zusammenhang gezeigt, dass die bestehenden Bahnstunden durch die Vereine aktuell nicht komplett ausgelastet werden.

**Anfrage 6: Kursbecken im Horner Bad: Wie ist die Auslastung?
Anfrage der Abgeordneten Ole Humpich, Thore Schäck und Fraktion der FDP
vom 11. März 2026**

Wir fragen den Senat:

1. Wie ist die Auslastung des Kursbeckens im Horner Bad?
2. Welche Tages- und Wochenzeiten mit struktureller Unterauslastung gibt es?
3. Wie bewertet der Senat kooperative Nutzungslösungen mit dem Vereinsschwimmen, und mit welchem Ergebnis wurden dazu Gespräche geführt?

Zu Frage 1

Das Kursbecken im Horner Bad ist wochentags zu insgesamt 46 % belegt. In der sogenannten Premiumzeit unter der Woche zwischen 16:00 bis 20:00 Uhr ist das Kursbecken zu 70 % belegt.

Zu Frage 2

Es bestehen derzeit an allen Wochentagen zwischen 11:30 Uhr und 15:00 Uhr bzw. freitags bis 14:30 Uhr keine fest vergebenen Nutzungen. Freitags sind zudem vor 11:30 Uhr keine Nutzergruppen im Kursbecken.

Zu Frage 3

Im Prozess der Wasserflächenplanung im Rahmen der sogenannten AG Badnutzende ist den Verbänden angeboten worden, dass das Kursbecken im Horner Bad an den ohnehin geblockten Tagen Montag, Mittwoch und Freitag) ab 19:30 Uhr gegen Entrichtung der Kursbeckengebühr zusätzlich genutzt werden kann. Dies gilt auch für die in Frage 2 dargestellten ungenutzten Zeiten.

**Anfrage 7: Probleme mit der Stromversorgung bei der Straßenbahn?
Anfrage der Abgeordneten Tim Sültenfuß, Sofia Leonidakis, Nelson Janßen und
Fraktion Die Linke
vom 11. März 2026**

Wir fragen den Senat:

1. In wie vielen Fällen konnten Straßenbahnen der BSAG seit 1. Januar 2025 aufgrund von Problemen mit der Stromversorgung ihre Fahrt für jeweils wie lange nicht fortsetzen?
2. Was war jeweils die Ursache hierfür?
3. Wie viele Minuten Verspätungen sind dadurch insgesamt im Netz der BSAG im genannten Zeitraum entstanden?

Die Fragen 1 bis 3 werden zusammen beantwortet:

Das geschilderte Problem ist sowohl betrieblich als auch technisch nicht weiter bekannt und wird daher auch nicht systematisch erfasst.

Vereinzelte kann es zu Unterbrechungen der Stromversorgung kommen, beispielsweise infolge von Schäden oder Unfällen, etwa durch einen gerissenen Spanndraht der Oberleitung. Derartige Störungen werden mit hoher Priorität behoben. Für die Dauer der

Beeinträchtigung werden, soweit erforderlich, betriebliche Ersatzverkehre eingerichtet, um die Auswirkungen für die Fahrgäste so gering wie möglich zu halten.

Anfrage 8: Unterstützungsstrukturen für Bremer, die mit Haustieren von Obdachlosigkeit betroffen sind
Anfrage der Abgeordneten Meltem Sağırođlu und Gruppe Bürgerallianz
Bremen/Bremerhaven
vom 11. März 2026

Wir fragen den Senat:

1. Welche validen Anlaufstellen für Unterstützung existieren in Bremen, die spezifisch relevant für Bremer sind, welche sowohl von Obdachlosigkeit betroffen als auch Halter eines (oder mehrerer) Haustiere(s) sind, welche(s) sich zum Zeitpunkt der Hilfsbedürftigkeit in deren Obhut befindet/n (bitte falls möglich nach Stadtteilen ausweisen)?

2. Wie viele Bremer, die von Obdachlosigkeit betroffen sind, können als Halter mindestens eines Tieres gelten, welches sich in deren Obhut befindet (bitte falls möglich nach Stadtteilen ausweisen)?

3. Wie verhalten sich die Anzahl, flächenmäßige Abdeckung, anzunehmenden Einzugsbereiche sowie Kapazitäten mit angemessenem, niedrighschwelligem Zugang der Hilfsangebote gegenüber den bestehenden Bedarfen, und, sollten selbige hinter den genannten Bedarfen zurückliegen, welche Maßnahmen sind diesbezüglich veranlasst oder geplant?

Zu Frage 1:

In Bremen bestehen aktuell keine spezifisch ausgerichteten Anlaufstellen, die sich gezielt an obdachlose Menschen richten, die zugleich Halterinnen oder Halter von Haustieren sind und diese in ihrer Obhut haben.

Als einzig bekanntes unterstützendes Angebot ist die sogenannte „Tiertafel e.V.“ zu nennen, die im Rahmen ihrer Möglichkeiten Sach- und Futterspenden zur Verfügung stellt und damit zumindest eine mittelbare Unterstützung für diese Personengruppe bietet. Kosten für tierärztliche Behandlungen können in besonderen Fällen durch die Tiertafel e.V. bezuschusst werden.

Eine weitergehende, strukturierte Angebotslandschaft, etwa in Form spezifischer Beratungsstellen, Unterbringungsangebote oder tagesstrukturierender Einrichtungen mit Tiermitnahme, gibt es aktuell nicht.

Zu Frage 2:

Es liegen keine belastbaren statistischen Daten darüber vor, wie viele von Obdachlosigkeit betroffene Personen in Bremen Halterinnen oder Halter eines oder mehrerer Tiere sind, die sich in ihrer Obhut befinden.

Zu Frage 3:

Vor dem Hintergrund der unter Frage 1 dargestellten Angebotslage zeigt sich, dass die vorhandenen Unterstützungsstrukturen den spezifischen Bedarfen von obdachlosen Menschen mit Haustieren derzeit nicht hinreichend Rechnung tragen. Insbesondere fehlen niedrighschwellige Angebote mit entsprechender Zugangsoffenheit sowie geeignete Unterbringungsmöglichkeiten, die eine Mitnahme von Tieren erlauben.

Zur Verbesserung der Situation werden die Einrichtung von Tagestreffs für Menschen mit Hund sowie von Notunterkünften mit Tiermitnahme geprüft. Zudem erfolgt ein übergreifender Austausch mit anderen Städten, um geeignete Modelle und Ansätze zu bewerten und gegebenenfalls auf Bremen zu übertragen.

Anfrage 9: Zebrastreifen in Bremen – Verkehrssicherheit oder Vorstufe für flächendeckendes Tempo 30?

Anfrage der Abgeordneten Michael Jonitz, Simon Zeimke, Dr. Wiebke Winter und Fraktion der CDU vom 17. März 2026

Wir fragen den Senat:

1. An welchen konkreten Standorten plant, prüft oder realisiert der Senat in den Jahren 2026 und 2027 den Bau von Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen), und nach welchen fachlichen Kriterien erfolgt die Priorisierung dieser Maßnahmen?
2. Inwiefern kann der Senat ausschließen, dass der Bau zusätzlicher Zebrastreifen gezielt dazu genutzt wird, weitergehende Tempo-30-Regelungen einzuführen?
3. Wann werden die bereits zugesagten Zebrastreifen in Oberneuland – insbesondere im Bereich des Schulwegs Achterdiek sowie im Lindenweg – umgesetzt, und welche konkreten Gründe stehen einer Realisierung bislang entgegen?

Zu Frage 1:

Im Rahmen des Querungshilfeprogramms werden im Jahr 2026 in der Vegesacker Straße und im Lindenweg, Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) gebaut.

Beide Maßnahmen befinden sich noch in der Planung, die bauliche Umsetzung erfolgt im 3. Quartal 2026. In der Planung befinden sich darüber hinaus Zebrastreifen im Achterdiek, in der Hindenburgstraße und in der Turner Straße. Diese Standorte sollen planmäßig im Jahr 2027 umgesetzt werden. Beim Schlüsselkorb wird kein Fußgängerüberweg realisiert, sondern eine signalisierte Querung, eine sogenannte Fußgänger-Schutzanlage.

Seit der Novellierung der Straßenverkehrsordnung ist die Anzahl der Anträge und Beschlüsse durch die Beiräte für die Umsetzung von Zebrastreifen sehr stark angestiegen. Es gibt zahlreiche Standorte im ganzen Stadtgebiet, die sich in der Vorprüfung befinden. Bevor mit der Planung begonnen wird, erfolgt zunächst die Prüfung, ob ein Fußgängerüberweg verkehrsbehördlich angeordnet werden kann. Grundsätzlich muss der Querungsbedarf jeweils begründet und schriftlich dokumentiert werden. Es bleibt eine verkehrsbehördliche Einzelfallentscheidung.

Aufgrund der hohen Anzahl von Anträgen muss die Abarbeitung priorisiert werden, da die Planungskapazitäten, das Budget und die Kapazitäten der Baufirmen begrenzt sind.

Einfluss auf die Priorisierung haben das Datum des Eingangs des Beschlusses sowie die Verkehrssicherheitslage.

Zu Frage 2:

Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 an Fußgängerüberwegen kann in Betracht kommen, wenn die für die Anordnung eines Fußgängerüberweges erforderlichen Sichtbeziehungen bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h nicht gewährleistet sind.

Eine Anordnung von Tempo 30 im Zusammenhang mit Fußgängerüberwegen erfolgt insofern ausschließlich unter der Voraussetzung, dass die Herstellung der erforderlichen Sichtbeziehungen auf den Fußgängerüberwegen andernfalls nicht möglich ist. Eine generelle oder pauschale Geschwindigkeitsreduzierung an bestehenden oder geplanten Fußgängerüberwegen ist damit nicht verbunden.

Zu Frage 3:

Es ist geplant, die Genehmigungsplanung, inklusive Trägeranhörung, für die Einrichtung des Zebrastreifens am Lindenweg bis Ende April 2026 abzuschließen. Anschließend erfolgt die Ausführungsplanung, die dazugehörige Betriebsplanung sowie dessen Anhörung und Anordnung. Dementsprechend ist die bauliche Umsetzung für Herbst 2026 eingetaktet.

Die bauliche Maßnahme des Zebrastreifens im Achterdiek befindet sich noch in der Vorplanung. Dementsprechend ist die bauliche Umsetzung für das Frühjahr 2027 eingetaktet.

Beide Maßnahmen konnten bisher nicht realisiert werden, da zunächst der Umgang mit der Novellierung der Straßenverkehrsordnung bezüglich der erleichterten Vorgehensweise bei der Anordnung von Zebrastreifen geklärt und anschließend für beide Standorte der

Querungsbedarf und die Gefahrenlage schriftlich begründet werden musste. Beides ist zwischenzeitlich erfolgt.

**Anfrage 10: hanseWasser-Hallenbad: Wie ist das weitere Verfahren?
Anfrage der Abgeordneten Ole Humpich, Thore Schäck und Fraktion der FDP
vom 23. März 2026**

Wir fragen den Senat:

1. Wann wurden erstmals Gespräche mit dem SV Werder Bremen über eine mögliche Veräußerung des Gebäudes des hanseWasser-Hallenbades geführt, und welche Akteure waren beteiligt?
2. Wann ist mit Vorlage des Verkehrswertgutachtens zu rechnen, und inwiefern ist eine öffentliche Vermarktung des Gebäudes des hanseWasser-Hallenbades geplant beziehungsweise aus welchen Gründen nicht?
3. Inwiefern liegen weitere Interessenbekundungen/Angebote zum Erwerb des Gebäudes vor, und wie gestaltet sich das weitere Verfahren?

Zu Frage 1

Am 2. Dezember 2025 fand ein erstes Gespräch zwischen der Bremer Bäder GmbH und dem SV Werder Bremen statt. Am 3. Februar 2026 erfolgte ein Gespräch mit der Senatorin für Inneres und Sport, der Bremer Bäder GmbH, dem Bremer Sport-Club und dem SV Werder Bremen.

Zu Frage 2

Zur Vorbereitung weiterer Entscheidungen wurde ein Verkehrswertgutachten beim Gutachterausschuss Bremen beauftragt, das kurzfristig erstellt wird. Der Aufsichtsrat der Bremer Bäder GmbH hat die Geschäftsführung am 13. März 2026 mandatiert, mit Werder Bremen unter verschiedenen Voraussetzungen Verkaufsverhandlungen zu führen. Mit Blick auf diesen Prozess und die von Werder Bremen vorgesehene Nutzung für die Förderung des Frauenfußballs sieht der Senat zunächst von einer öffentlichen Vermarktung ab.

Zu Frage 3

Neben dem SV Werder Bremen wurde bei der Geschäftsführung der Bremer Bäder GmbH weiteres loses Interesse an der Immobilie geäußert, allerdings bisher ohne Konkretisierung. Zunächst bleibt die Fertigstellung des beauftragten Verkehrswertgutachtens sowie das Ergebnis der Verkaufsverhandlungen mit dem SV Werder Bremen abzuwarten.

**Anfrage 11: Wie steht es um die Umkleidekabinen beim ATSV Habenhausen?
Anfrage der Abgeordneten Marco Lübke, Dr. Wiebke Winter und Fraktion der CDU
vom 23. März 2026**

Wir fragen den Senat:

1. Wie würde der Senat den Zustand der Umkleidekabinen auf der Einzelsportanlage Kästner Straße, genutzt durch den ATSV Habenhausen, einschätzen?
2. Sollte der Senat diese als sanierungsbedürftig einschätzen, inwieweit gibt es eine Zeitplanung zur Sanierung?
3. Wie werden die Vereine gegebenenfalls in die Sanierungsvorhaben eingebunden?

Zu Frage 1:

Grundsätzlich ist das Gebäude nach der letzten Zubau-Begehung (Zubau ist das Erfassungssystem von Immobilien Bremen für den baulichen Zustand der SVIT-Gebäude) mit der Schulnote 3 (Noten von 1 bis 5) zu bewerten. In den vergangenen Jahren wurden in

Teilen die Fenster, Sanitäreobjekte, Wärmeezeuger (Durchlauferhitzer) und Heizkörper ausgetauscht. Die Bauteile Dach, Fach und Wärmeversorgung sollten in den nächsten 5-10 Jahren ausgetauscht werden.

Zu Frage 2:

Aktuell ist das Umkleidegebäude Kästner Straße in keinem Sanierungs- oder Bauprogramm berücksichtigt.

Aus baufachlicher Sicht sollte das Gebäude in den nächsten 5-10 Jahren in eines der laufenden Bauprogramme aufgenommen werden.

Zu Frage 3:

Wird eine Bau- oder Sanierungsmaßnahme initiiert, werden das Ressort und die Nutzenden bei der Bedarfsplanung durch Immobilien Bremen eingebunden.

Aus dem vom Senat im Dezember 2025 beschlossenen Investitionssofortprogramm werden in den kommenden Jahren folgende Turn- oder Sporthallen und Bezirkssportanlagen ersetzt bzw. saniert:

Turnhalle an der Oberschule Lehmhorster Straße

Turnhalle an der Oberschule Helsinkistraße

Turnhalle an der Freiligrathstraße

Sporthalle an der Ermlandstraße

Umkleidegebäude der Bezirkssportanlage Oeversberg

Bezirkssportanlage Schevemoor

**Anfrage 12: Arbeiten im „Budget für Arbeit“ und/oder auf dem ersten Arbeitsmarkt?
Anfrage der Abgeordneten Sigrid Grönert, Dr. Wiebke Winter und Fraktion
der CDU
vom 14. April 2026**

Wir fragen den Senat:

1. Welche Kriterien müssen erfüllt sein, damit eine schwerbehinderte Person eine Arbeit im „Budget für Arbeit“ aufnehmen kann, und wodurch unterscheidet sich das Budget einerseits von einer Arbeit in einer Werkstatt für behinderte Menschen und andererseits von einer Arbeit auf dem ersten Arbeitsmarkt?
2. Inwiefern und in welchen Kontexten hält es der Senat für geboten, eine Arbeit im „Budget für Arbeit“ mit einer Arbeit auf dem ersten Arbeitsmarkt gleichzusetzen?
3. Unterscheidet der Senat bei Abfragen oder zum Beispiel für eine Statistik regelhaft zwischen dem „Budget für Arbeit“ und einer Arbeit im ersten Arbeitsmarkt? (Sollte der Senat nicht unterscheiden, bitte begründen.)

Zu Frage 1:

Das Budget für Arbeit ist eine Leistung der Eingliederungshilfe nach dem SGB IX. Es richtet sich an Menschen mit Behinderung mit voller Erwerbsminderung, die deshalb grundsätzlich auch in einer Werkstatt arbeiten könnten. Voraussetzung ist, dass ein konkretes Jobangebot für eine sozialversicherungspflichtige Beschäftigung zu üblichen Löhnen vorliegt. Gefördert werden ein Lohnkostenzuschuss für den Arbeitgeber sowie die notwendige Unterstützung am Arbeitsplatz, zum Beispiel durch Anleitung oder Assistenz. Die Tätigkeit in einer Werkstatt ist eine sozialrechtliche Leistung zur Teilhabe am Arbeitsleben. Hiermit sind auch besondere Rentenregelungen verbunden. Beim Budget für Arbeit handelt es sich dagegen um ein sozialversicherungspflichtiges, reguläres Arbeitsverhältnis. Gleichzeitig gibt es einige Besonderheiten: Es werden keine Beiträge zur Arbeitslosenversicherung gezahlt, weil weiterhin eine volle Erwerbsminderung besteht. Außerdem gibt es ein Rückkehrrecht in die Werkstatt, falls das Arbeitsverhältnis endet.

Zu Frage 2:

Eine Gleichsetzung ist nicht möglich, da die genannten unterschiedlichen Voraussetzungen gelten. Der Gesetzgeber hat das Budget für Arbeit gezielt für Menschen mit voller Erwerbsminderung geschaffen. Es soll eine sozialversicherungspflichtige Beschäftigung außerhalb der Werkstatt ermöglichen und damit eine echte Alternative bieten.

Zu Frage 3:

Bei Abfragen oder Statistiken werden die Budgets für Arbeit getrennt erfasst. Grundlage ist insbesondere die Integrationsstatistik der Bundesagentur für Arbeit.

Anfrage 13: Wenn der Ersatzneubau zum Werner-Damke-Steg im Fluss der Bürokratie untergeht

Anfrage der Abgeordneten Hartmut Bodeit, Dr. Wiebke Winter und Fraktion der CDU

vom 14. April 2026

Wir fragen den Senat:

1. Welche Untersuchungen, Gutachten und andere bürokratische Auflagen verzögern den Ersatzneubau, der ursprünglich in 2025 bis 2026 fertiggestellt werden sollte?
2. Aus welchen Gründen konnte nicht schon in den letzten Jahren, als man die Zuständigkeiten festgelegt hat, mit diesen Untersuchungen und Gutachten begonnen werden, und mit welchen bürokratischen Auflagen ist zukünftig zu rechnen?
3. Wann ist mit der Fertigstellung des Ersatzneubaus der Wegeverbindung zum Werner-Damke-Steg tatsächlich und abschließend zu rechnen?

Zu Frage 1:

Im Zuge der Anhörung der Träger öffentlicher Belange hat sich herausgestellt, dass für die Genehmigungsplanung der Maßnahme ein wasserrechtliches Plangenehmigungs- oder Planfeststellungsverfahren erforderlich ist. Die im Beirat Huchting im August 2025 vorgestellte Zeitplanung sah eine wasserrechtliche Genehmigung nach § 36 Wasserhaushaltsgesetz und § 75 Bremisches Wassergesetz vor. In dem Fall hätten die Unterlagen im Herbst 2025 eingereicht und die Ausführungsplanung sowie Ausschreibung parallel zum wasserrechtlichen Verfahren in der ersten Hälfte 2026 durchgeführt werden können. Dieser Zeitablauf war mit dem geänderten Genehmigungsverfahren nicht mehr umzusetzen.

Im Anschluss hat die Vorprüfung im Zuge des Verfahrens ergeben, dass zusätzlich zu den eingereichten Unterlagen eine Biotoptypenkartierung sowie weitere Sachverhalte zur Erfüllung der Wasserrahmenrichtlinie und des Gewässerschutzes einzureichen sind. Die Untersuchungen und Gutachten werden bis Sommer 2026 durchgeführt. Es handelt sich hierbei um EU-rechtliche Vorgaben für den Gewässerschutz, an die die Stadtgemeinde gebunden ist.

Zu Frage 2:

In Planverfahren und bei Bauprojekten werden im Vorfeld nur die Untersuchungen und Gutachten durchgeführt, die notwendig sind und von den beteiligten Behörden gefordert werden. Ergeben sich im Zuge der Planungs- und Genehmigungsphasen neue Anforderungen, werden diese berücksichtigt. Dazu gehört gegebenenfalls das Einholen weiterer erforderlicher Gutachten.

Zurzeit sind keine weiteren Auflagen bekannt.

Zu Frage 3:

Nach derzeitigem Planungsstand soll der Ersatzbau Werner-Damke-Steg ab Sommer 2027 begonnen und im Herbst 2027 fertiggestellt werden. Der Zeitplan steht unter Vorbehalt der Ergebnisse der derzeitig beauftragten Gutachten und Untersuchungen, dem wasserrechtlichen Verfahren und dem Verlauf und Ergebnis der Ausschreibung.

**Anfrage 14: Schlagloch- und Stolperfalle Senat Bovenschulte – wann wird die Stader Landstraße und Lesumer Heerstraße saniert?
Anfrage der Abgeordneten Michael Jonitz, Bettina Hornhues, Dr. Wiebke Winter und Fraktion der CDU
vom 14. April 2026**

Wir fragen den Senat:

1. Wie bewertet der Senat den baulichen Zustand der Stader Landstraße und Lesumer Heerstraße im Hinblick auf Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit, Zustand der Fahrbahn, Rad- und Fußwege sowie Entwässerung, und welche kurzfristigen Unterhaltungsmaßnahmen (zum Beispiel Ausbesserungen, Flickarbeiten) wurden in den letzten fünf Jahren durchgeführt beziehungsweise sind für 2026/2027 vorgesehen?
2. Welche mittelfristigen Sanierungs- oder Neugestaltungsmaßnahmen plant der Senat für die Stader Landstraße und Lesumer Heerstraße, und wie sehen die zeitliche Planung und Priorisierung dieser Maßnahmen aus?
3. Welche Haushaltsmittel sind für diese Maßnahmen eingestellt oder vorgesehen, in welchen Jahren sollen sie abgeflossen sein, und wie bewertet der Senat die Angemessenheit der Mittel im Verhältnis zum ermittelten Sanierungsbedarf?

Zu Frage 1:

Aufgrund der Bedeutung dieser für Bremen-Nord wichtigen Heerstraßenachse steht diese besonders im Fokus und wird regelmäßig kontrolliert, um Schäden schnellstmöglich zu beseitigen. Vor diesem Hintergrund befinden sich die genannten Straßen grundsätzlich in einem verkehrssicheren Zustand. Die Stader Landstraße und Lesumer Heerstraße sind ganz bzw. in Teilen nicht qualifiziert ausgebaut und müssten daher im Rahmen einer grundhaften Erneuerung, auch unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit, vollständig überplant und ausgebaut werden. Dies betrifft den gesamten Querschnitt der Straßenanlage einschließlich der Entwässerungseinrichtungen

In den letzten Monaten wurden in der Stader Landstraße großflächigere Erhaltungsmaßnahmen durchgeführt, um eine Verbesserung herbeizuführen. Mit den durchgeführten ad hoc Maßnahmen von Februar bis April 2026 wurde die Situation deutlich verbessert, allerdings werden die vorhandenen Geschwindigkeitsreduzierungen vorerst beibehalten, da die Erhaltungsmaßnahmen nicht auf gesamter Strecke und Breite durchgeführt werden konnten.

In der Lesumer Heerstraße sind Maßnahmen zur Straßenerhaltung an der Fahrbahn in Planung. Auch wurde in der jüngsten Vergangenheit der Radweg in Fahrtrichtung Burglesum überarbeitet.

Zu Frage 2:

Die Sanierungs- und Neugestaltungsmaßnahmen lassen sich derzeit angesichts des Planungsstandes noch nicht konkret darstellen. Etwaige Umsetzungen von Überplanungen, Ausbauten und die Herstellung der Barrierefreiheit stehen darüber hinaus noch in Abhängigkeit von den zur Verfügung stehenden personellen, planerischen und finanziellen Ressourcen. Aktuell wird das Bundesprogramm nach dem Länder- und Kommunal-Infrastrukturfinanzierungsgesetz u. a. dafür genutzt, um großflächig Deckschichterneuerung umzusetzen.

Zu Frage 3:

Den einzelnen Erhaltungsbezirken werden Haushaltsmittel für das gesamte Aufgabenspektrum der Erhaltung zugewiesen. Diese orientieren sich an der Länge des vorhandenen Straßennetzes. Die Haushaltsmittel werden aus haushaltstechnischen Gründen zumeist für kleinteilige Erhaltungsmaßnahmen (Schlaglochbeseitigungen) eingesetzt. Auf dieser Grundlage ist die Aufrechterhaltung der Betriebs- und Verkehrssicherheit gewährleistet. In Hinblick auf die hinterfragte Verhältnismäßigkeit der Mittel wird eine Bewertung erst infolge des angekündigten Straßenzustandsberichtes, der Festlegung einer zweckmäßigen Zielstellung (angestrebter Erhaltungszustand) sowie einer ergänzenden und differenzierten Betrachtung zwischen Erhaltungs- und Neubaumaßnahmen möglich sein.

Anfrage 15: Schlagloch- und Stolperfalle Senat Bovenschulte – wann wird die Vegesacker Heerstraße saniert?

Anfrage der Abgeordneten Michael Jonitz, Bettina Hornhues, Dr. Wiebke Winter und Fraktion der CDU vom 14. April 2026

Wir fragen den Senat:

1. Wie bewertet der Senat den baulichen Zustand der Vegesacker Heerstraße (ab Esso-Tankstelle) über „Unter den Linden“ bis zur Lesumer Heerstraße/Ecke „Zum Kränholm“ im Hinblick auf Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit, Zustand der Fahrbahn, Rad- und Fußwege sowie Entwässerung, und welche kurzfristigen Unterhaltungsmaßnahmen (zum Beispiel Ausbesserungen, Flickarbeiten) wurden in den letzten fünf Jahren durchgeführt beziehungsweise sind für 2026/2027 vorgesehen?
2. Welche mittelfristigen Sanierungs- oder Neugestaltungsmaßnahmen plant der Senat für die Vegesacker Heerstraße (ab Esso-Tankstelle) über „Unter den Linden“ bis zur Lesumer Heerstraße/Ecke „Zum Kränholm“, und wie sehen die zeitliche Planung und Priorisierung dieser Maßnahmen aus?
3. Welche Haushaltsmittel sind für diese Maßnahmen eingestellt oder vorgesehen, in welchen Jahren sollen sie abgeflossen sein, und wie bewertet der Senat die Angemessenheit der Mittel im Verhältnis zum ermittelten Sanierungsbedarf?

Zu Frage 1:

Aufgrund der Bedeutung dieser für Bremen-Nord wichtigen Verkehrsachse steht die Vegesacker Heerstraße besonders im Fokus und wird regelmäßig kontrolliert und Schäden werden schnellstmöglich beseitigt. Grundsätzlich befinden sich die genannten Straßenabschnitte in einem verkehrssicheren Zustand.

Die Vegesacker Heerstraße ist im genannten Bereich teils nicht qualifiziert ausgebaut und müsste daher im Rahmen einer grundhaften Erneuerung, auch unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit, vollständig überplant und ausgebaut werden. Dies betrifft den gesamten Querschnitt der Straßenanlage einschließlich der Entwässerungseinrichtungen.

Zu Frage 2:

Die Straße ist Teil der Umleitungsstrecke für die Baumaßnahme in der Hermann-Fortmann-Straße (also dem Neubau Bahn-Unterführung/Brücke) sowie der Baumaßnahmen auf der Bundesautobahn A270. Aus diesem Grund konnten und können für die Dauer der Bauausführungen keine größeren Straßenbaumaßnahmen realisiert werden.

Die Sanierungs- und Neugestaltungsmaßnahmen lassen sich derzeit angesichts des Planungsstandes noch nicht konkret darstellen. Etwaige Umsetzungen von Überplanungen, Ausbauten und die Herstellung der Barrierefreiheit stehen darüber hinaus noch in Abhängigkeit von den zur Verfügung stehenden personellen, planerischen und finanziellen Ressourcen. Aktuell wird das Bundesprogramm nach dem Länder- und Kommunal-Infrastrukturfinanzierungsgesetz u. a. dafür genutzt, Deckschichtenerneuerungen auch in Bremen-Nord großflächig umzusetzen. Exemplarisch sei hier die Hammersbecker Straße in diesem Jahr sowie die für 2027 vorgesehene Bremerhavener Heerstraße genannt.

Zu Frage 3:

Den einzelnen Erhaltungsbezirken werden Haushaltsmittel für das gesamte Aufgabenspektrum der Erhaltung zugewiesen. Diese orientieren sich an der Länge des vorhandenen Straßennetzes. Die Erhaltungsmittel werden zumeist für kleinteilige Erhaltungsmaßnahmen (Schlaglochbeseitigungen) eingesetzt.

Auf dieser Grundlage ist die Aufrechterhaltung der Betriebs- und Verkehrssicherheit gewährleistet. In Hinblick auf die hinterfragte Verhältnismäßigkeit der Mittel wird eine Bewertung erst infolge des angekündigten Straßenzustandsberichtes, der Festlegung einer zweckmäßigen Zielstellung (angestrebter Erhaltungszustand) sowie einer ergänzenden und differenzierten Betrachtung zwischen Erhaltungs- und Neubaumaßnahmen möglich sein.

**Anfrage 16: Schlagloch- und Stolperfalle Senat Bovenschulte – wann wird die Grambker Heerstraße, Burger Heerstraße und Bremer Heerstraße saniert?
Anfrage der Abgeordneten Michael Jonitz, Bettina Hornhues, Dr. Wiebke Winter und Fraktion der CDU
vom 14. April 2026**

Wir fragen den Senat:

1. Wie bewertet der Senat den baulichen Zustand der Grambker Heerstraße, Burger Heerstraße und Bremer Heerstraße im Hinblick auf Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit, Zustand der Fahrbahn, Rad- und Fußwege sowie Entwässerung, und welche kurzfristigen Unterhaltungsmaßnahmen (zum Beispiel Ausbesserungen, Flickarbeiten) wurden in den letzten fünf Jahren durchgeführt beziehungsweise sind für 2026/2027 vorgesehen?
2. Welche mittelfristigen Sanierungs- oder Neugestaltungsmaßnahmen plant der Senat für die Grambker Heerstraße, Burger Heerstraße und Bremer Heerstraße, und wie sehen die zeitliche Planung und Priorisierung dieser Maßnahmen aus?
3. Welche Haushaltsmittel sind für diese Maßnahmen eingestellt oder vorgesehen, in welchen Jahren sollen sie abgeflossen sein, und wie bewertet der Senat die Angemessenheit der Mittel im Verhältnis zum ermittelten Sanierungsbedarf?

Zu Frage 1:

Aufgrund der Bedeutung dieser für Bremen-Nord wichtigen Heerstraßenachse steht diese besonders im Fokus und wird regelmäßig kontrolliert, um Schäden schnellstmöglich zu beseitigen. Vor diesem Hintergrund befinden sich die genannten Straßen grundsätzlich in einem verkehrssicheren Zustand, zu dessen Erhalt in den zurückliegenden Jahren immer wieder örtlich-punktuell oder kleinflächige Maßnahmen an der Fahrbahnoberfläche wie z.B. das Vergießen von Rissen oder kleinflächige Flickarbeiten im Rahmen der baulichen Unterhaltung erforderlich waren.

In der Vergangenheit wurde der anliegende Radweg Fahrtrichtung Burglesum überarbeitet. Im Jahr 2026 soll der Radweg in der Gegenrichtung saniert werden, was zu einer weiteren Verbesserung der Situation führen wird.

Die Grambker und Burger Heerstraße sind nicht qualifiziert ausgebaut und müssten daher im Rahmen einer grundhaften Erneuerung, auch unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit, vollständig überplant und ausgebaut werden. Dies betrifft den gesamten Querschnitt der Straßenlage einschließlich der Entwässerungseinrichtungen.

Zu Frage 2:

Die Sanierungs- und Neugestaltungsmaßnahmen lassen sich derzeit angesichts des Planungsstandes noch nicht konkret darstellen. Etwaige Umsetzungen von Überplanungen, Ausbauten und die Herstellung der Barrierefreiheit stehen darüber hinaus in Abhängigkeit von den zur Verfügung stehenden personellen, planerischen und finanziellen Ressourcen.

Aktuell wird das Bundesprogramm nach dem Länder- und Kommunal-Infrastrukturfinanzierungsgesetz u. a. dafür genutzt, um Deckschichterneuerungen auch in Bremen-Nord großflächig umzusetzen. Exemplarisch sei hier die Hammersbecker Straße im Jahr 2026 sowie die für 2027 vorgesehene Bremerhavener Heerstraße genannt.

Zu Frage 3:

Den einzelnen Erhaltungsbezirken werden Haushaltsmittel für das gesamte Aufgabenspektrum der Erhaltung zugewiesen. Diese orientieren sich an der Länge des vorhandenen Straßennetzes. Die Erhaltungsmittel werden aus haushaltstechnischen Gründen zumeist für kleinteilige Erhaltungsmaßnahmen (Schlaglochbeseitigungen) eingesetzt.

Auf dieser Grundlage ist die Aufrechterhaltung der Betriebs- und Verkehrssicherheit gewährleistet. In Hinblick auf die hinterfragte Verhältnismäßigkeit der Mittel wird eine Bewertung erst infolge des angekündigten Straßenzustandsberichtes, der Festlegung einer zweckmäßigen Zielstellung (angestrebter Erhaltungszustand) sowie einer ergänzenden und differenzierten Betrachtung zwischen Erhaltungs- und Neubaumaßnahmen möglich sein.