

# **Bremische Bürgerschaft Stadtbürgerschaft 21. Wahlperiode**

## **Anfragen in der Fragestunde der 40. Sitzung**

**Die Anfragen 1 und 2** wurden von den Fragestellenden zurückgezogen.

### **Anfrage 3: Umbenennung des Carmen-Kampa-Weges Anfrage des Abgeordneten Holger Fricke und die Gruppe Bürgerallianz Bremen/Bremerhaven vom 19. August 2026**

Wir fragen den Senat:

1. Wann wurde der Schotterweg neben dem Oslebshauser Bahnhof in Carmen-Kampa-Weg umbenannt?
2. Wurde die Umbenennung gemeinsam mit Angehörigen des 17-jährigen Mordopfers und Vertretern der Stadt eingeweiht?
3. Warum wurden bis heute weder Straßenschild noch Gedenktafel mit einem Hinweis auf den dort begangenen Mord an der Wegzufahrt angebracht?

#### **Zu Frage 1:**

Der sogenannte Carmen-Kampa-Weg in Oslebshausen ist nach Angaben des Amtes für Straßen und Verkehr offiziell nicht benannt, nicht gewidmet und nicht ausgebaut. Im Fachausschuss „Bau, Verkehr, Umwelt und Häfen“ des Beirates Gröpelingen wurde die Benennung 2017 thematisiert. Der Beirat sah sich aber nicht zuständig, weil es sich nicht um eine öffentliche Straße handelt und fasste keinen Beschluss. Die Wegebezeichnung in Kartenportalen wie zum Beispiel Google Maps basiert nicht auf Datenlieferungen der Verwaltung, sondern auf Einträgen Dritter, die von den jeweiligen Plattformen übernommen wurden.

#### **Zu Frage 2:**

Eine Abstimmung mit den Angehörigen des Mordopfers ist nicht erfolgt, da keine offizielle Benennung erfolgte. Erst im Rahmen eines formellen Benennungsverfahrens würde eine entsprechende Beteiligung der Angehörigen erfolgen, wie es bei der Benennung von Straßen und Wegen in Bremen üblich ist.

#### **Zu Frage 3:**

Da es sich um einen Schleichweg ohne offizielle Benennung handelt, gibt es dort keine entsprechenden Straßenschilder oder Gedenktafeln. Auch andere Formen der offiziellen Kennzeichnung oder des Gedenkens sind an diesem Ort bislang nicht erfolgt. Eine entsprechende Beschilderung oder Gedenktafel würde erst im Zuge einer offiziellen Benennung und Widmung des Weges geprüft und gegebenenfalls umgesetzt werden.

**Anfrage 4: Wie haben sich die Verkehrsunfallzahlen der BSAG entwickelt?  
Anfrage des Abgeordneten Thore Schäck und Fraktion der FDP  
vom 19. August 2026**

Wir fragen den Senat:

1. Wie viele Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Bussen und Straßenbahnen der BSAG wurden im Jahr 2025 und im ersten Halbjahr 2026 registriert, wie viele Menschen wurden dabei verletzt oder getötet, und wie hat sich die Unfallzahl im Verhältnis zur jeweiligen Fahrleistung entwickelt?
2. Welche Erkenntnisse liegen inzwischen über die verschiedenen Ursachen und Verursacher dieser Unfälle vor?
3. Welche konkreten Maßnahmen wurden seit der Senatsantwort auf die Kleine Anfrage „Häufen sich Unfälle mit Fahrzeugen der BSAG?“ (Drucksache 21/586 S) an den dort genannten Unfallschwerpunkten sowie bei der Fahrzeugtechnik und den Fahrerschulungen umgesetzt, und welche messbaren Verbesserungen wurden dadurch erzielt?

**Zu Frage 1:**

Die Polizei Bremen registrierte im Zeitraum vom 1. Januar 2025 bis zum 30. Juni 2026 903 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Bussen und Straßenbahnen; 267 davon mit Personenschaden. Dabei verloren insgesamt 3 Personen ihr Leben, 34 wurden schwerverletzt und 322 verletzten sich leicht.

Zu den Unfällen pro 1 Million gefahrene Kilometer seit 2022:

- Im Jahr 2022 waren es 24,14 Unfälle;
- im Jahr 2023 waren es 26,76 Unfälle;
- im Jahr 2024 waren es 28,39 Unfälle;
- im Jahr 2025 waren es 26,69
- und im 1. Halbjahr 2026 gab es 22,77 Unfälle pro 1 Million gefahrene Kilometer.

**Zu Frage 2:**

Bei den polizeilich registrierten Verkehrsunfällen mit Beteiligung der BSAG waren die häufigsten Unfallursachen der Hauptverursacher ungenügender Sicherheitsabstand, Fehler beim Abbiegen nach links und Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren. Laut Aussage der BSAG handelt es sich bei der Mehrzahl der Vorfälle um Bagatellschäden, wie etwa beschädigte Außenspiegel oder kleinere Blechschäden, die meist auf Fehleinschätzungen der Beteiligten zurückzuführen sind. Schwere Unfälle entstehen überwiegend durch ordnungswidriges Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer.

**Zu Frage 3:**

Maßnahmen zur Beseitigung von Unfallschwerpunkten werden in der Verkehrsunfallkommission beraten und in deren Umsetzung fortlaufend überprüft. Der Erfolg von konkreten Maßnahmen ist erst nach einem längeren Zeitraum signifikant nachweisbar. Zu den konkreten Maßnahmen zählen derzeit unter anderem der Aufbau einer Lichtsignalanlage im Bereich Alter Winterweg/Waller Heerstraße sowie verschiedene Optimierungen an Knotenpunkten der Waller- und Gröpelinger Heerstraße, etwa durch neue Verkehrszeichen und Fahrbahnmarkierungen. Darüber hinaus setzt die BSAG inzwischen Fahrsimulatoren in der Ausbildung ein, um das Fahrpersonal gezielt auf kritische Unfallsituationen vorzubereiten und eine vorausschauende Fahrweise zu fördern.

**Anfrage 5: Stadtteilbezogene Jugendbeteiligung – Umsetzung der Ergebnisse des Modellprojekts**  
**Anfrage der Abgeordneten Selin Arpaz, Mustafa Güngör und Fraktion der SPD vom 19. August 2026**

Wir fragen den Senat:

1. Welcher konkrete Wunsch zur Verbesserung der Freizeitgestaltung ging in den Stadtteilen Walle, Huchting und Blumenthal jeweils aus den Umfragen des Modellprojekts zur Beteiligung von Jugendlichen an der Weiterentwicklung von jugendbezogener Infrastruktur hervor?
2. Inwieweit wurden Jugendbeiräte und Jugendforen sowie andere Jugendakteure in die Vor- und Nachbereitung der Umfrage einbezogen, und wie bewertet der Senat diese Zusammenarbeit?
3. Wie und bis wann wird der Senat die konkreten Wünsche der Jugendlichen in den drei Stadtteilen umsetzen?

**Zu Frage 1:**

Die Rückmeldungen auf die Jugendbefragung im Rahmen des Modellprojekts waren nicht nur sehr umfangreich, sondern auch sehr vielfältig. Deshalb wurden sie in mehreren Schritten mit den Jugendgremien der jeweiligen Stadtteile erörtert und schließlich von diesen priorisiert.

In **Blumenthal** ergab dieser Prozess den Wunsch nach einem Multifunktionsplatz als Spiel- und Sportfläche, sowie einer Bank mit solarbetriebener Handyladestation.

In **Walle** wurde ein überdachter Aufenthaltsort mit Sitzmöglichkeiten sowie ergänzende Sportangebote/Sportmöglichkeiten priorisiert. Diese sind bereits im Planungsprozess des IEK Gröpelingen im Grünzug West vorgesehen. Deshalb wurde zusätzlich die Montage eines öffentlich zugänglichen Basketballkorbes in Walle priorisiert.

Im Stadtteil **Huchting** wurde ein freies WLAN am Sodenmattsee, sowie die Wiederaufnahme der langen Fuß- und Basketballsportnächte als priorisierte Projekte favorisiert.

Grundsätzlich gaben alle Befragten an, dass ihnen ansprechende, frei zugängliche Aufenthaltsorte im öffentlichen Raum sehr wichtig sind. Diese Orte sollten sauber, überdacht und umsonst, sowie von den Jugendlichen selbst organisiert bzw. betrieben sein. Frei zugängliches WLAN ist ebenfalls wichtig. Dies bezieht sich sowohl auf die spezifischen Aufenthaltsorte als auch auf den öffentlichen Raum insgesamt.

**Zu Frage 2:**

Zielsetzung des Modellprojektes war es, die Jugendlichen in allen Phasen intensiv mit einzubeziehen und autonom entscheiden zu lassen.

So erfolgte die Einbeziehung der Jugendlichen bereits vor Durchführung der Jugendbefragung, indem der Entwurf des Fragenkatalogs in den jeweiligen Jugendgremien, sowie in zwei Schulklassen im Rahmen des Unterrichtes vorgestellt und Rückmeldungen sowie Anregungen, auch in Bezug auf Verständlichkeit und Plausibilität eingeholt und berücksichtigt wurden. Die Ergebnisse der Umfrage wurden in den beteiligten Stadtteilen ausgewählten Fokusgruppen vorgestellt: In Huchting dem zuständigen Jugendbeirat, in Blumenthal einer Schulklasse und in Walle ebenfalls einer Schulklasse sowie zusätzlich dem Jugendforum. Die Jugendlichen in den Modellprojektstadtteilen prüften die Vorschläge inhaltlich sowie bezogen auf die Machbarkeit und priorisierten danach die Projekte für den Stadtteil. Die Umsetzung der Projekte erfolgte weitgehend über das von der Bürgerschaft zur Verfügung gestellte Jugendbudget von 25.000 €. Die abschließende Entscheidung über den Mitteleinsatz erfolgte jeweils durch Beschlüsse in den betreffenden Jugendbeiräten/Jugendforen.

Die frühe Einbeziehung schon bei der Entwicklung der Fragen, sowie die autonome Entscheidung der Jugendlichen über die Verausgabung der Mittel werden sehr positiv bewertet, da auf diese Weise sowohl die Berücksichtigung der Interessen der Jugendlichen als auch ihre Selbstwirksamkeit gewährleistet konnten.

### **Zu Frage 3:**

In allen Stadtteilen konnten die Aufträge zur Umsetzung der priorisierten Projekte erteilt werden.

In **Blumenthal** wird das Projekt einer Bank mit solarbetriebener Ladestation über den Förderverein des Stadtteils umgesetzt. Der Wunsch nach einem Multifunktionsplatz wurde in die Planung der Umgestaltung der Bahrsplate aufgenommen.

In **Huchting** werden seit den Sommerferien 2026 die langen Basket- und Fußball Sportnächte über den Landessportbund angeboten. Der Wunsch nach freiem WLAN am Sodenmattsee wird über den FC Huchting realisiert. Im nördlichen Teil des Sodenmattsees wird es zwischen der Kinder- und Jugendfarm, dem Strand und der Skateranlage bis zum Sprecherturm des FC Huchting voraussichtlich im vierten Quartal 2026 freies WLAN geben.

In **Walle** wurde der Wunsch nach einem überdachten Aufenthaltsort mit Sitzmöglichkeiten an das zuständige Ressort übermittelt und ist im Rahmen der Umgestaltung Grünzug West im östlichen Teil des Grünzuges in den Planungen vorgesehen. Dem Wunsch nach ergänzenden Sportmöglichkeiten wird in Walle mit einem öffentlich zugänglichen Basketballkorb am Schulstandort Lange Reihe entsprochen.

Aktuell sind alle konkreten Wünsche der Jugendlichen in den drei Modellprojektstadtteilen in der Umsetzung und werden abschließend in 2026 über das Jugendbudget in Höhe von 25.000 € realisiert.

### **Anfrage 6: Stadtteilbezogene Jugendbeteiligung – Ausweitung des Modellprojekts**

**Anfrage der Abgeordneten Selin Arpaz, Mustafa Güngör und Fraktion der SPD vom 19. August 2026**

Wir fragen den Senat:

1. Inwieweit hat der Senat die stadtteilbezogene digitale Jugendbeteiligung mittels It's-learning-Umfragen nach Abschluss der Modellphase in Walle, Huchting und Blumenthal inzwischen auf die gesamte Stadt ausweiten können?

2. Wie wurden beziehungsweise werden diese gemeinsam mit den bestehenden Jugendbeiräten und Jugendforen sowie weiteren Jugendakteuren vor beziehungsweise nachbereitet?

3. Wie viele junge Menschen haben an den Umfragen teilgenommen, was sind die zentralen Ergebnisse der Umfragen, und wie sollen diese durch den Senat weiterbearbeitet werden?

### **Zu Frage 1:**

Die Umfrage zum Modellprojekt wurde im Zeitraum vom 24. April 2025 bis 15. Mai 2025 mittels des digitalen Lernmanagementsystems itslearning durchgeführt.

Gegenstand der Befragung waren die Bekanntheit sowie Nutzung der jugendbezogenen Infrastruktur im Stadtteil und die Wünsche an die Stadtteilgestaltung und Jugendarbeit in den Freizeiteinrichtungen (Freizis) bei Jugendlichen. Aufgrund der durchweg guten Resonanz und der grundsätzlichen Zielsetzung folgend, Kinder und Jugendliche in allen sie betreffenden Angelegenheiten zu beteiligen, wurde die Umfrage in diesem Jahr im Zeitraum vom 4. Mai -17. Mai 2026 auf alle Stadtteile der Stadtgemeinde Bremen ausgedehnt durchgeführt. Die Resonanz war wiederum gut und ergab wertvolle Hinweise für den

Prozess der Angebotsgestaltung im Bereich der offenen Kinder und Jugendarbeit und zur autonomen Verausgabung des von der Stadtbürgerschaft beschlossenen Jugendbudgets in Höhe von 100.000 € durch die Jugendlichen.

### **Zu Frage 2:**

Analog zur Befragung im Rahmen des Modellprojektes wurde in der diesjährigen Jugendbefragung der durch die SK erstellte Entwurf eines Fragenkatalog in den jeweiligen Jugendgremien vorgestellt und Anregungen, sowie Rückmeldungen in Bezug auf Verständlichkeit und Plausibilität eingeholt. Die Anregungen wurden aufgenommen und der überarbeitete Fragenkatalog dann erneut über die Jugendgremien besprochen und „freigegeben“.

Die Ergebnisse der Umfrage werden in den beteiligten Stadtteilen den Jugendbeiräten und Jugendforen vorgestellt. Die Jugendbeiräte/ Jugendforen prüfen die Projektvorhaben nach Machbarkeit, was schon in Planungsprozessen vorgesehen ist und priorisieren danach die Projekte für den Stadtteil. Die Entscheidung über die Umsetzung der Projekte sowie über die Mittelverteilung des hierfür vorgesehene Jugendbudgets wird über die Jugendgremien getroffen.

### **Zu Frage 3:**

Hatten sich an der Umfrage zum Modellprojekt im letzten Jahr noch insgesamt 452 Jugendliche beteiligt, wurde die stadtweite Umfrage in diesem Jahr von 3385 Schüler:innen aufgerufen. Davon haben 1302 Jugendliche die Umfrage vollständig abgeschlossen. Damit setzt sich der positive Teilnahmetrend fort.

Die zentralen Ergebnisse beider Umfragen sind:

In allen Stadtteilen gaben die Befragten am häufigsten an, ihre Freizeit draußen und/oder mit Freunden zu verbringen.

Die Freizeiteinrichtungen (finanziert aus Mitteln der offenen Kinder- und Jugendarbeit - OKJA) sind überwiegend unbekannt und spielen in der Freizeitgestaltung der Befragten eine untergeordnete Rolle. Die Gründe hierfür sind unterschiedlich benannt und somit nicht verlässlich herzuleiten. Es werden sich vorwiegend Öffnungszeiten nachmittags und am Wochenende gewünscht.

Es ist erkennbar, dass Jugendliche gerne sportbezogene Aktivitäten in ihrer Freizeit nutzen.

Grundsätzlich gaben alle Befragten an, dass ihnen ansprechende, frei zugängliche Aufenthaltsorte im öffentlichen Raum sehr wichtig sind. Diese Orte sollten sauber, ohne pädagogische Betreuung, überdacht und umsonst sein. Frei zugängliches WLAN ist ebenfalls wichtig. Dies bezieht sich sowohl auf die spezifischen Aufenthaltsorte, als auch auf den öffentlichen Raum insgesamt. In der aktuellen Umfrage wurden verstärkt auch die gewünschten Rahmenbedingungen für Angebote genannt. Häufig genannt wurden hier Sicherheit in Bezug zu Ausgrenzung und Mobbing, Sauberkeit, eine kostenfreie Nutzung, die Instandhaltung und Ausstattung der Räumlichkeiten sowie Barrierefreiheit.

Nach den positiven Erfahrungen sollen jährliche Jugendbefragungen zu Freizeitgestaltung und Lebensumfeld stadtweit etabliert und durchgeführt werden und damit die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen bei für sie relevante Planungen und Vorhaben als Querschnittsaufgabe verankert werden. Die gesellschaftliche Teilhabe Jugendlicher kann über diese gemeinsame Zielsetzung insgesamt gestärkt und insbesondere in der offenen Kinder- und Jugendarbeit bedarfsgerechter und zielgerichteter aufgestellt werden.

**Anfrage 7: Fragen zur Personalsituation der Ortsämter**  
**Anfrage der Abgeordneten Fynn Voigt, Dr. Marcel Schröder, Thore Schäck und**  
**Fraktion der FDP**  
**vom 19. August 2026**

Wir fragen den Senat:

1. Wie viele Planstellen haben die einzelnen Ortsämter in Bremen jeweils, und wie viele dieser Stellen sind aktuell besetzt?
2. Wie viele Fehlzeiten, zum Beispiel aufgrund von Krankheit, hatten die Ortsämter in den letzten beiden Jahren zu verzeichnen, und wie wurden diese Personallücken geschlossen?
3. Inwieweit sieht der Senat die aktuelle Personalausstattung in den Ortsämtern zur Erfüllung der zugewiesenen Aufgaben als ausreichend an?

**Zu Frage 1:**

Die 18 hauptamtlich geführten Ortsämter sind grundsätzlich mit je einer Kommunalen Sachbearbeitung sowie einer Stadtteilassistentin für jeden Beirat ausgestattet. Die vier Ortsämter West, Mitte/Östliche Vorstadt, Schwachhausen/Vahr und Neustadt/Woltmershausen werden seit 2021 jeweils noch durch eine zusätzliche Kommunale Sachbearbeitung unterstützt, da sie für mehr als einen Beirat zuständig sind. In den vier nebenamtlich geführten Ortsämtern mit je einem Beirat sind ausschließlich Stadtteilassistentinnen mit unterschiedlichen Arbeitswochenstunden bedarfsgerecht beschäftigt.

Außerdem wurde zur Abfederung kurzfristiger Vakanzen in den Ortsämtern ein sogenannter „Springerpool“ eingerichtet.

Der Stellenplan aller Ortsämter einschließlich des Springerpools umfasst ein Stellenvolumen von insgesamt 43,5 VZE, das derzeit mit einem Ist-Volumen von 42,03 VZE besetzt ist.

**Zu Frage 2:**

Da die Ortsämter sehr kleine Organisationseinheiten sind, erfolgt die Beantwortung aus datenschutzrechtlichen Gründen nicht für jedes Ortsamt im Einzelfall, sondern zusammengefasst über alle Ortsämter.

Im Jahr 2024 waren insgesamt 934 krankheitsbedingte Fehltage von Ortsamtsmitarbeiter:innen zu verzeichnen; in 2025 waren es 1.226 Tage.

Daneben hatten sich in 2024 eine und in 2025 vier Mitarbeiter:innen erfolgreich auf Mobilitätsstellen in andere Ressorts beworben bzw. waren temporär abgeordnet und deshalb für mehrere Monate nicht in ihren Ortsämtern tätig.

Das Schließen kurzfristiger Personallücken erfolgt individuell in Absprache mit der jeweiligen Ortsamtsleitung. Hierfür steht eine Vielzahl von Instrumenten zur Verfügung: Einsatz der Springerkräfte, befristete Neueinstellungen für die Dauer der jeweiligen Vakanz, Einsatz von Absolvent:innen des Dualen Studiengangs Public Administration B.A. (DSPA-Poolkräfte) oder in einem Fall auch durch die Gewährung eines Praktikums zur Teilhabe am Arbeitsleben im Rahmen einer Rehabilitationsmaßnahme.

**Zu Frage 3:**

Mit der personellen Aufstockung der Ortsämter, die für mehr als einen Beirat zuständig sind, sowie mit der Einrichtung eines Springerpools ist ein wichtiger Schritt zur Bewältigung der gestiegenen Anforderungen getan. Mit der Besetzung nahezu aller verfügbaren Stellen sind wesentliche Voraussetzungen für deutliche Entlastungseffekte geschaffen worden. Entstandene Vakanzen, z.B. durch Kündigung oder Versetzung von Stelleninhaber:innen, werden zeitnah ausgeschrieben.

Auch hinsichtlich der Förderung von Jugendbeteiligung ist mit der Einrichtung zweier Stellen in der Senatskanzlei sowie der Ausweitung des Angebotes zur Durchführung eines freiwilligen politischen Jahres in den Ortsämtern wertvolle Unterstützung geleistet worden. Der Senat sieht daher die aktuelle Personalausstattung zur Erfüllung der den Ortsämtern zugewiesenen Aufgaben als ausreichend an.

**Anfrage 8: Parken am Klinikum Bremen-Mitte: Wo sollen Beschäftigte künftig parken und zu welchen Konditionen?**

**Anfrage der Abgeordneten Ole Humpich, Thore Schäck und Fraktion der FDP vom 19. August 2026**

Wir fragen den Senat:

1. Welche Pkw-Stellplatzbedarfe hat die aktuelle Mobilitätsumfrage unter den Beschäftigten des Klinikums Bremen-Mitte ergeben, und inwiefern sind die Bedarfe nach Standortkonzentration dabei berücksichtigt?
2. Wie viele Stellplätze des geplanten Parkhauses am Klinikum Bremen-Mitte werden von Beschäftigten benötigt, die regelmäßig mit dem Pkw pendeln, und wie soll das Mitarbeiterparken nach Fertigstellung des Parkhauses und Standortkonzentration organisiert werden?
3. Wie soll sichergestellt werden, dass Mitarbeiter des Klinikums Bremen-Mitte künftig über ausreichende und bezahlbare Pkw-Parkmöglichkeiten verfügen; inwiefern ist geplant, ihnen das Parken kostenlos oder vergünstigt anzubieten, und welche Parkgebühren werden als angemessen erachtet?

**Zu Frage 1:**

Die vorläufige Auswertung der aktuellen Mobilitätsumfrage zeigt, dass 60 % der etwa 1.440 Mitarbeitenden den Pkw als alleiniges oder hauptsächliches Verkehrsmittel nutzen. Die Ermittlung des aktuellen Stellplatzbedarfs war nicht Gegenstand der Umfrage und wurde daher nicht vorgenommen. Auch mögliche Veränderungen des Bedarfs infolge der Standortkonzentration wurden in der Mobilitätsumfrage nicht erhoben. Die zukünftigen Stellplatzbedarfe für das Klinikum Bremen-Mitte – auch nach dem Einzug der Fachabteilungen des Klinikums Links der Weser – wurden bereits in dem aktualisierten Gutachten von shp Verkehrsplanung PartG mbB (Teilfortschreibung Dezember 2025) ermittelt.

**Zu Frage 2:**

Das aktualisierte Verkehrsgutachten mit Stand Dezember 2025 geht davon aus, dass die Mitarbeitenden des Klinikums Bremen-Mitte nach Fertigstellung des Parkhauses und Abschluss der Standortkonzentration zu Spitzenzeiten einen Bedarf von ca. 540 Pkw-Stellplätzen haben werden. Hinzu kommt ein Bedarf von rund 90 Pkw-Stellplätzen für Auszubildende sowie Mitarbeitende der Bildungsakademie. Nach Fertigstellung des Parkhauses werden am Standort Klinikum Bremen-Mitte keine zusätzlichen Parkplätze für Mitarbeitende außerhalb des Parkhauses zur Verfügung stehen.

**Zu Frage 3:**

Das Parkhaus wird über ausreichend Stellplätze verfügen, sodass voraussichtlich auch zu Spitzenzeiten freie Parkmöglichkeiten vorhanden sein werden. Die konkrete Ausgestaltung der Tarife wird von der BREPARK als zukünftige Betreiberin vorgenommen und ist bisher noch nicht erfolgt. Kostenlose Stellplätze für Mitarbeiter der Gesundheit Nord werden voraussichtlich nicht angeboten.

**Anfrage 9: 1,16 Millionen Quadratmeter im kritischen Zustand – wie hoch ist Bremens Straßensanierungsstau?**  
**Anfrage der Abgeordneten Michael Jonitz, Dr. Wiebke Winter und Fraktion der CDU**  
**vom 26. August 2026**

Wir fragen den Senat:

1. Wie hoch ist der finanzielle Sanierungsstau für die laut Straßenzustandsbericht (Vorlage VL 21/7814) 1 157 474 Quadratmeter Verkehrsfläche in den Zustandsklassen 4 und 5? (Sofern noch keine Berechnung vorliegt, bitten wir den Senat, anhand aktueller durchschnittlicher Sanierungskosten je Quadratmeter einen Kostenkorridor zu ermitteln.)
2. Welchen zusätzlichen Finanzbedarf erwartet der Senat in den kommenden fünf beziehungsweise zehn Jahren für die 6 220 544 Quadratmeter der Zustandsklasse 3, um eine weitere Verschlechterung zu verhindern?
3. Wie viel von den für 2026 und 2027 vorgesehenen Mitteln wird konkret für Flächen der Zustandsklassen 4 und 5 eingesetzt, und inwiefern kann dadurch welcher Anteil des Sanierungsstaus bis Ende 2027 abgebaut werden?

**Die Fragen 1 bis 3 werden zusammen beantwortet:**

Mit dem in der Deputation vom 13. August 2026 vorgelegten Bericht wurde erstmalig systematisch nach definierten Kriterien eine Zustandserfassung vorgenommen. Die Zustandserfassung der Verkehrsflächen basiert auf definierten, überwiegend visuellen Kriterien wie Unebenheiten, Rissen oder Flickstellen. Eine pauschale Kostenschätzung für die Sanierung ist nicht möglich, da hierfür weitere Parameter wie der Aufbau der Verkehrsflächen und der Umfang der notwendigen Maßnahmen berücksichtigt werden müssten. Für eine reine Sanierung der Asphaltdeckschicht werden derzeit etwa 100 Euro pro Quadratmeter angesetzt, zuzüglich möglicher Entsorgungs- und Zusatzkosten. Bei den Zustandsklasse 4 und 5 ist zudem zu prüfen, ob hier nicht aufgrund des mangelhaften Zustands mindestens eine Deckensanierung, also die obersten beiden Lagen, Asphaltdecke und -Binder, notwendig ist, was zu zusätzlichen Kosten führen würde.

Legt man die genannten Flächen zugrunde, ergibt sich ein erheblicher Investitionsbedarf für die Zustandsklassen 3, 4 und 5. Die Auswahl und Planung der Sanierungsmaßnahmen erfolgt derzeit überwiegend auf Basis der Streckenkontrollen und unter Berücksichtigung weiterer Faktoren wie der Verkehrsbedeutung. Eine Bilanzierung bzw. Herleitung eines Entwicklungspfades für einen Straßenzustand mit Klasse 2 wird grundsätzlich angestrebt. Insbesondere die geplante erneute Befahrung des Hauptverkehrsstraßennetzes im Jahr 2027 wird einen wesentlichen Beitrag zum Aufbau des angestrebten Erhaltungsmanagements liefern, da hiermit auch die Veränderung der Zustandswerte in Abhängigkeit der Zeit, der verkehrlichen Belastungen sowie möglich durchgeführter Maßnahmen bewertet werden können.

Neben den regulär mit dem Doppelhaushalt 2026/2027 beschlossenen Mitteln hat der Senat aus der 1. Tranche des Länder- und Kommunal-Infrastrukturfinanzierungsgesetzes – LuKIFG weitere Mittel i.H. von 15 Mio. Euro für die Sanierung von Straßen und Radwegen bereitgestellt.

**Anfrage 10: Außer Spesen nichts gewesen – was kostet Bremen das Aus für den Wesersprung Mitte?**

**Anfrage der Abgeordneten Michael Jonitz, Dr. Wiebke Winter und  
Fraktion der CDU  
vom 26. August 2026**

Wir fragen den Senat:

1. Wann und durch wen wurde entschieden, dem Bund als Fördermittelgeber zu melden, dass der Wesersprung Mitte durch den Senat nicht weiterverfolgt wird, und welche Gründe waren hierfür ausschlaggebend?
2. Seit wann war dem Senat bekannt, dass die Finanzierung des Baus nicht gesichert ist beziehungsweise wann wurde entschieden, die notwendigen finanziellen Mittel nicht in den Haushaltsplanungen zu berücksichtigen?
3. Wie teuer war die Planung des Wesersprungs Mitte bislang für die Steuerzahler, aufgeschlüsselt nach Wettbewerb, Gutachten, externen Planungsleistungen, Personalkosten sowie Finanzierungsquelle, und in welcher Höhe drohen nun Rückzahlungen von Fördermitteln an welche bisherigen Fördermittelgeber?

**Zu Frage 1:**

Dem Bund wurde nicht gemeldet, dass die Planung nicht weiterverfolgt wird.

Die auf die HOAI-Leistungsphase 3 „Entwurfsplanung“ folgende Phase 4

„Genehmigungsplanung“ konnte im Bereich der Objekt- und Tragwerksplanung nicht vergeben werden, da das zugehörige Vergabeverfahren ohne Bieterangebote endete. Der hierdurch entstandene Zeitverlust in der Bearbeitung der Genehmigungsphase macht die zentrale Förderbedingung, das Planfeststellungsverfahren innerhalb des Förderzeitraums einzuleiten, nunmehr nicht mehr möglich.

Der Fördermittelgeber wurde im Zuge der regelmäßigen Berichtspflicht über den aktuellen Sachstand informiert.

**Zu Frage 2:**

Um die Frage zur Finanzierung des Baus der beiden Brücken über die Weser und die kleine Weser zu klären, muss die HOAI-Leistungsphase 4 „Genehmigungsplanung“ vorliegen. Ein Beschluss über die Finanzierung ist Voraussetzung, um das Planfeststellungsverfahren einzuleiten. Erst nach Abschluss der Genehmigungsplanung hat der Senat eine belastbare Entscheidungsgrundlage gemäß haushaltsrechtlicher Anforderungen.

**Zu Frage 3:**

Sämtliche beauftragten Leistungen werden vollständig zum Abschluss gebracht, um bei einer späteren Fortführung des Projekts auf eine in sich abgeschlossene Planung einschließlich korrespondierender Vergabeunterlagen zurückgreifen zu können.

Der Finanzstatus stellt sich zum aktuellen Zeitpunkt wie folgt dar:

- Der Ausgabenstand beläuft sich voraussichtlich zum Jahresende auf etwa 1.306 TEUR.
- Die aktuelle Höhe der Fördermittel, die gegenüber dem Fördermittelgeber ggf. zu erstatten sind, beläuft sich auf ca. 862 TEUR, dazu kommen aus noch bestehenden Verträgen bis Jahresabschluss voraussichtlich zusätzliche Honorarkosten in Höhe von 228 TEUR, so dass in Summe ein Fördermittelanteil von 1.090 TEUR zu erwarten ist. Die restlichen 216 TEUR sind bremische Anteile.

**Anfrage 11: Bund plant bereits – warum hinkt der Senat Bovenschulte bei der Bürgermeister-Smidt-Brücke hinterher?**

**Anfrage der Abgeordneten Michael Jonitz, Dr. Wiebke Winter und Fraktion der CDU  
vom 26. August 2026**

Wir fragen den Senat:

1. Wie erklärt der Senat, dass für die Stephanibrücke bereits Vorzugsvariante, Zeitplan und Pläne für eine Ersatzbrücke vorliegen, während bei der Bürgermeister-Smidt-Brücke noch das Projektteam aufgebaut wird?
2. Welcher konkrete Zeitplan gilt für Planung, Finanzierung und Baubeginn des Ersatzneubaus der Bürgermeister-Smidt-Brücke?
3. Wird für die Bauzeit eine Behelfs- beziehungsweise Ersatzbrücke errichtet; wenn nein, wie wird die Weserquerung für Straßenbahnen, Busse, Autos sowie Fuß- und Radverkehre sichergestellt, wenn ja, wie ist eine solche Behelfs- oder Ersatzbrücke geplant?

**Zu Frage 1:**

Ein direkter Vergleich der beiden Projekte ist nicht zielführend, da die Ausgangslagen und Rahmenbedingungen grundlegend unterschiedlich sind. Die Stephanibrücke fällt in die Zuständigkeit der Niederlassung Nordwest der Autobahn GmbH des Bundes, die auf ausreichende Personalkapazitäten im konstruktiven Ingenieurbau zurückgreifen kann. Dies hat es ermöglicht, dort bereits frühzeitig eine Vorzugsvariante, einen Zeitplan sowie Pläne für eine Ersatzbrücke zu erarbeiten.

Für die Bürgermeister-Smidt-Brücke hingegen liegt die Verantwortung beim Amt für Straßen und Verkehr der Freien Hansestadt Bremen. Die dort begrenzten personellen Ressourcen sind zunächst vorrangig mit der Ertüchtigung und Sanierung der Bestandsbrücken, unter anderem der Bürgermeister-Smidt-Brücke, befasst. Der Senat arbeitet intensiv daran, die notwendigen Kapazitäten zu schaffen, um diesen wichtigen Ersatzneubau zügig und gleichzeitig mit der gebotenen Sorgfalt voranzubringen.

**Zu Frage 2:**

Der Zeitplan wird durch verschiedene Faktoren bestimmt: den Aufbau eines geeigneten Teams, Verhandlungen mit Dienstleistern zur Planung und Durchführung der Arbeiten. Ferner durch die Finanzierung der Planung und Baumaßnahmen im Rahmen der knappen finanziellen Mittel auch unter Einbeziehung der Möglichkeiten des Länder- und Kommunal-Infrastrukturfinanzierungsgesetzes – LuKIFG. Aktuell stehen aus der ersten LuKIFG-Tranche Mittel für die notwendigen Startaktivitäten, u.a. das Gründungsgutachten, bereit.

**Zu Frage 3:**

Zunächst wird das durch Senatsbeschluss finanzierte Baugrundgutachten erarbeitet. Dieses wird Hinweise geben, wie eine neue Brücke gebaut werden kann und welche Optionen für Ersatzbrücken vorhanden sind.

## **Anfrage 12: Neue Stabsstelle, alte Personalnot – wer plant die Bürgermeister-Smidt-Brücke?**

**Anfrage der Abgeordneten Michael Jonitz, Dr. Wiebke Winter und Fraktion der CDU vom 26. August 2026**

Wir fragen den Senat:

1. Ist die angekündigte Stabsstelle inzwischen arbeitsfähig, welche der zunächst zwei sowie später rund vier Stellen sind ausgeschrieben oder besetzt, und welche Aufgabenbereiche haben diese jeweils?

2. Welche einmaligen und jährlichen Personal-, Sach- und Beratungskosten entstehen durch die Stabsstelle?

3. Wie viele Ingenieurstellen für die Brückenplanung sind aktuell besetzt oder ausgeschrieben, und wie viele Ingenieure arbeiten konkret am Ersatzneubau der Bürgermeister-Smidt-Brücke (bitte seit 2022 quartalsweise aufschlüsseln)?

### **Zu Frage 1:**

Nach Beauftragung der Personalberatung und intensiver Marktrecherche sind Vorstellungsgespräche für die Stabsstellenleitung noch im September 2026 terminiert. Für drei weitere Positionen ist eine Vorsondierung erfolgt, die Ausschreibung befindet sich im Verfahren. Die gesuchten Profile sind im Kern alle Ingenieure mit Schwerpunkt im konstruktiven Brückenbau.

### **Zu Frage 2:**

Einmalig fallen Kosten für die Personalberatung an, die im Rahmen einer Ausschreibung ausgewählt wurde; sie sind aktuell noch nicht abschließend bezifferbar. Die laufenden Personalkosten richten sich nach der Stellenbewertung sowie der festgesetzten Stufe. Es ist in etwa mit rd. 100.000 Euro pro Stelle pro Jahr zu rechnen, für die Leitung rd. 115.000 Euro. Sachkosten werden aus den allgemeinen Budgets finanziert und werden pro Arbeitsplatz und Jahr mit rd. 9.700 EUR angesetzt.

### **Zu Frage 3:**

Wie schon in der Antwort des Senats für eine entsprechende Frage in der Fragestunde im Juni 2026 dargelegt, wurden seit dem Jahr 2022 drei zusätzliche Stellen für Brückenbauingenieur:innen für die Planung und Umsetzung von Brückensanierungen freigegeben. Zwei weitere Stellen wurden von der SenKo Personal Ende 2025 für den Neubau Bürgermeister- Smidt-Brücke freigegeben und befinden sich aktuell im Ausschreibungsverfahren.

| Für die Brückenplanung sind seit 2022 folgende Ingenieur:innen (VZÄ) zuständig. Dabei gab es vor der Aufstockung sechs Stellen, die zum Teil nicht besetzt waren bzw. sind: Jahr | zusätzlich Stellen [VZÄ] | Anzahl zuständiger Stellen (VZÄ) | Anzahl besetzter Stellen (VZÄ) |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|----------------------------------|--------------------------------|
| 2022                                                                                                                                                                             |                          | 6                                | 4                              |
| 2023                                                                                                                                                                             |                          | 6                                | 6                              |
| 2024                                                                                                                                                                             | 3                        | 6 (+3)                           | 6                              |
| 2025                                                                                                                                                                             |                          | 9                                | 7                              |
| 2026                                                                                                                                                                             | 2                        | 9 (+2)                           | 7                              |

Mit den Ertüchtigungsplanungen der Bürgermeister-Smidt-Brücke und deren baulicher Umsetzung sind aktuell drei Ingenieure beauftragt.

**Anfrage 13: Schlagloch- und Stolperfalle Senat Bovenschulte – wann wird die Heinrich-Steffens-Straße saniert?**

**Anfrage der Abgeordneten Michael Jonitz, Dr. Wiebke Winter und Fraktion der CDU vom 28. August 2026**

Wir fragen den Senat:

1. Wie bewertet der Senat den baulichen Zustand der Heinrich-Steffens-Straße 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 Heinrich-Steffens-Straße, 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:**

Die o.g. Straße wurde regelmäßig kontrolliert, um Schäden schnellstmöglich zu beseitigen. Sie befindet sich in einem verkehrssicheren Zustand. Großflächige Erhaltungsmaßnahmen sind 2026 nicht geplant.

Bei der Heinrich-Steffens-Straße handelt es sich um eine sukzessiv ertüchtigte Straße ohne standardisierten Unterbau.

Hier werden nur Schadstellen beseitigt. Für umfangreichere Maßnahmen müsste ein kostenintensiver Neubau vorgenommen werden.

**Zu Frage 2:**

Der Senat verweist auf die Antwort zu Frage 1.

**Zu Frage 3:**

Die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel werden den einzelnen Erhaltungsbezirken für das gesamte Aufgabenspektrum der Straßenerhaltung zugewiesen. Diese orientieren sich an der Länge des vorhandenen Straßennetzes in den jeweiligen Erhaltungsbezirken. Vorrangig werden diese Erhaltungsmittel für gezielte und kontinuierliche Maßnahmen zur Gebrauchswerterhaltung eingesetzt, um die Betriebs- und Verkehrssicherheit kontinuierlich zu gewährleisten. Eine wirklich belastbare Bewertung der Angemessenheit der Mittel bzw. über den strategischen Mitteleinsatz wird erst infolge des veröffentlichten Straßenzustandsberichtes, der Festlegung einer zweckmäßigen Zielstellung, wie der angestrebte Erhaltungszustand, sowie einer ergänzenden und differenzierten Betrachtung zwischen Erhaltungs- und Neubaumaßnahmen möglich sein. Die Grundlage dafür wurde mit dem in der letzten Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung vorgelegten Straßenzustandsbericht geschaffen.

**Anfrage 14: Schlagloch- und Stolperfalle Senat Bovenschulte – wann wird der Striekenkamp saniert?**

**Anfrage der Abgeordneten Michael Jonitz, Dr. Wiebke Winter und Fraktion der CDU vom 28. August 2026**

Wir fragen den Senat:

1. Wie bewertet der Senat den baulichen Zustand des Striekenkamps 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 den Striekenkamp, 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:**

Die o.g. Straße wird regelmäßig kontrolliert, um Schäden schnellstmöglich zu beseitigen. Sie befindet sich grundsätzlich in einem verkehrssicheren Zustand. Großflächige Erhaltungsmaßnahmen sind 2026 nicht geplant.

Bei der Straße Striekenkamp handelt es sich um eine nicht erstmalig qualifiziert ausgebaute Straße. Hier werden nur Schadstellen beseitigt, für umfangreichere Maßnahmen müssen Neubauplanungen vorgenommen werden.

**Zu Frage 2:**

Der Senat verweist auf die Antwort zu Frage 1.

**Zu Frage 3:**

Die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel werden den einzelnen Erhaltungsbezirken für das gesamte Aufgabenspektrum der Straßenerhaltung zugewiesen. Diese orientieren sich an der Länge des vorhandenen Straßennetzes in den jeweiligen Erhaltungsbezirken. Vorrangig werden diese Erhaltungsmittel für gezielte und kontinuierliche Maßnahmen zur Gebrauchswerterhaltung eingesetzt, um die Betriebs- und Verkehrssicherheit kontinuierlich zu gewährleisten. Eine wirklich belastbare Bewertung der Angemessenheit der Mittel bzw. über den strategischen Mitteleinsatz wird erst infolge des veröffentlichten Straßenzustandsberichtes, der Festlegung einer zweckmäßigen Zielstellung, wie der angestrebte Erhaltungszustand, sowie einer ergänzenden und differenzierten Betrachtung zwischen Erhaltungs- und Neubaumaßnahmen möglich sein. Die Grundlage dafür wurde mit dem in der letzten Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung vorgelegten Straßenzustandsbericht geschaffen.

**Anfrage 15: Schlagloch- und Stolperfalle Senat Bovenschulte – wann wird die Richard-Taylor-Straße saniert?**  
**Anfrage der Abgeordneten Michael Jonitz, Dr. Wiebke Winter und Fraktion der CDU**  
**vom 28. August 2026**

Wir fragen den Senat:

1. Wie bewertet der Senat den baulichen Zustand der Richard-Taylor-Straße 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 Richard-Taylor-Straße, 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:**

Die o.g. Straße wird regelmäßig kontrolliert, um Schäden schnellstmöglich zu beseitigen. Sie befindet sich grundsätzlich in einem verkehrssicheren Zustand. Großflächige Erhaltungsmaßnahmen sind 2026 nicht geplant.

Bei der Straßen Richard-Taylor-Straße handelt es sich um eine nicht erstmalig qualifiziert ausgebaute Straße. Hier werden nur Schadstellen beseitigt, für umfangreichere Maßnahmen müssen Neubauplanungen vorgenommen werden.

**Zu Frage 2:**

Der Senat verweist auf die Antwort zu Frage 1.

**Zu Frage 3:**

Die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel werden den einzelnen Erhaltungsbezirken für das gesamte Aufgabenspektrum der Straßenerhaltung zugewiesen. Diese orientieren sich an der Länge des vorhandenen Straßennetzes in den jeweiligen Erhaltungsbezirken. Vorrangig werden diese Erhaltungsmittel für gezielte und kontinuierliche Maßnahmen zur Gebrauchswerterhaltung eingesetzt, um die Betriebs- und Verkehrssicherheit kontinuierlich zu gewährleisten. Eine wirklich belastbare Bewertung der Angemessenheit der Mittel bzw. über den strategischen Mitteleinsatz wird erst infolge des veröffentlichten Straßenzustandsberichtes, der Festlegung einer zweckmäßigen Zielstellung, wie der angestrebte Erhaltungszustand, sowie einer ergänzenden und differenzierten Betrachtung zwischen Erhaltungs- und Neubaumaßnahmen möglich sein. Die Grundlage dafür wurde mit dem in der letzten Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung vorgelegten Straßenzustandsbericht geschaffen.

**Anfrage 16: Schlagloch- und Stolperfalle Senat Bovenschulte – wann wird die Reepschlägerstraße saniert?**  
**Anfrage der Abgeordneten Michael Jonitz, Dr. Wiebke Winter und Fraktion der CDU**  
**vom 28. August 2026**

Wir fragen den Senat:

1. Wie bewertet der Senat den baulichen Zustand der Reepschlägerstraße 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 Richard-Taylor-Straße, 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:**

Die o.g. Straße wird regelmäßig kontrolliert, um Schäden schnellstmöglich zu beseitigen. Sie befindet sich grundsätzlich in einem verkehrssicheren Zustand. Großflächige Erhaltungsmaßnahmen sind 2026/2027 nicht geplant. Bei der Reepschlägerstraße handelt es sich um eine nicht erstmalig qualifiziert ausgebaute Straßen. Hier werden nur Schadstellen beseitigt, für umfangreichere Maßnahmen müssen Neubauplanungen vorgenommen werden.

**Zu Frage 2:**

Der Senat verweist auf die Antwort zu Frage 1.

**Zu Frage 3:**

Die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel werden den einzelnen Erhaltungsbezirken für das gesamte Aufgabenspektrum der Straßenerhaltung zugewiesen. Diese orientieren sich an der Länge des vorhandenen Straßennetzes in den jeweiligen Erhaltungsbezirken. Vorrangig werden diese Erhaltungsmittel für gezielte und kontinuierliche Maßnahmen zur Gebrauchswerterhaltung eingesetzt, um die Betriebs- und Verkehrssicherheit kontinuierlich zu gewährleisten. Eine belastbare Bewertung der Angemessenheit der Mittel bzw. über den strategischen Mitteleinsatz wird erst infolge des veröffentlichten Straßenzustandsberichtes, der Festlegung einer zweckmäßigen Zielstellung, wie der angestrebte Erhaltungszustand, sowie einer ergänzenden und differenzierten Betrachtung zwischen Erhaltungs- und Neubaumaßnahmen möglich sein. Die Grundlage dafür wurde mit dem in der letzten Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung vorgelegten Straßenzustandsbericht geschaffen.

**Anfrage 17: Schlagloch- und Stolperfalle Senat Bovenschulte – wann wird die Hospitalstraße saniert?**

**Anfrage der Abgeordneten Michael Jonitz, Dr. Wiebke Winter und Fraktion der CDU  
vom 28. August 2026**

Wir fragen den Senat:

1. Wie bewertet der Senat den baulichen Zustand der Hospitalstraße 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 Hospitalstraße, 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:**

Die o.g. Straße wird regelmäßig kontrolliert, um Schäden schnellstmöglich zu beseitigen. Sie befindet sich grundsätzlich in einem verkehrssicheren Zustand. Die Hospitalstraße wurde 2024 abschnittsweise großflächig saniert. Die noch nicht sanierten Abschnitte befinden sich aktuell in einem verkehrssicheren Zustand, allerdings sind auch diese nur bedingt in einem qualifiziert ausgebauten Zustand.

**Zu Frage 2:**

Der Senat verweist auf die Antwort zu Frage 1.

**Zu Frage 3:**

Die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel werden den einzelnen Erhaltungsbezirken für das gesamte Aufgabenspektrum der Straßenerhaltung zugewiesen. Diese orientieren sich an der Länge des vorhandenen Straßennetzes in den jeweiligen Erhaltungsbezirken. Vorrangig werden diese Erhaltungsmittel für gezielte und kontinuierliche Maßnahmen zur Gebrauchswerterhaltung eingesetzt, um die Betriebs- und Verkehrssicherheit kontinuierlich zu gewährleisten. Eine wirklich belastbare Bewertung der Angemessenheit der Mittel bzw. über den strategischen Mitteleinsatz wird erst infolge des veröffentlichten Straßenzustandsberichtes, der Festlegung einer zweckmäßigen Zielstellung, wie der angestrebte Erhaltungszustand, sowie einer ergänzenden und differenzierten Betrachtung zwischen Erhaltungs- und Neubaumaßnahmen möglich sein. Die Grundlage dafür wurde mit dem in der letzten Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung vorgelegten Straßenzustandsbericht geschaffen.

**Anfrage 18: Verkürzt die in der Wohngeldstelle genutzte KI die Wartezeit für auf Wohngeld angewiesene Menschen?**

**Anfrage der Abgeordneten Sigrid Grönert, Dr. Oguzhan Yazici, Dr. Wiebke Winter und Fraktion der CDU  
vom 28. August 2026**

Wir fragen den Senat:

1. Inwiefern konnte durch aktuell deutlich weniger gänzlich unbearbeitete Anträge, die älter als drei Monate sind, auch die Wartezeit für die Antragsteller und Antragstellerinnen deutlich reduziert werden? (Bitte im Vergleich zu den letzten drei Jahren darstellen.)
2. Warum dauert die Bescheidung eines vollständig eingereichten Antrages immer noch bis zu zwölf Wochen?
3. Wie lange dauert die Bescheidung von nicht vollständig eingereichten Anträgen, wie schnell werden fehlende Unterlagen im Schnitt nachgefordert, und wie lange dauert es im Schnitt nach Einreichen fehlender Unterlagen, bis ein Antrag weiterbearbeitet wird? (Bitte im Vergleich zu den letzten drei Jahren darstellen.)

**Zu Frage 1:**

Der Anteil an unvollständigen Anträgen ist seit Jahren trotz Überarbeitung der Antragsformulare und der Möglichkeit, auch Online-Anträge zu stellen, unverändert und liegt weiterhin **bei 80 %**. Alle diese Kund:innen müssen in diesen Fällen mindestens einmal aufgefordert werden, Unterlagen beizubringen. Mit Hilfe der KI soll künftig die Anzahl der vollständigen Anträge durch automatische Vollständigkeitsprüfung erhöht werden. Bisheriges Ziel war bisher nur die reine Antragsbearbeitungszeit zu senken.

**Zu Frage 2:**

Die Bearbeitung der Wohngeldanträge erfolgt in der Wohngeldstelle Bremen in sechs Abschnitten. Aufgrund verschiedener Belastungen in den einzelnen Abschnitten kommt es zu unterschiedlichen Prüfzeiten bei den Anträgen von bis zu 12 Wochen. Die Wohngeld-KI wurde im März 2026 in der ersten Ausbaustufe eingeführt. Sie hat dabei unterstützt Rückstand abzubauen. Eine größere Auswirkung auf die Bearbeitungszeiten wird ab November 2026 mit Einführung der zweiten Ausbaustufe erkennbar sein. Zudem sind auch weitere Verbesserungsmaßnahmen mittels der Wohngeld-KI, von denen schlussendlich die Bürger:innen profitieren, bereits in Planung.

**Zu Frage 3:**

Die durchschnittliche Dauer zur Bescheidung von nicht vollständigen eingereichten Anträgen beträgt derzeit sieben Monate (Ende 2023 durchschnittlich sieben Monate, Ende 2024 und 2025 durchschnittlich neun Monate).

Im Schnitt werden innerhalb von maximal 12 Wochen fehlende Unterlagen angefordert. Die angeforderten Unterlagen werden in **über 50%** der Fälle nicht vollständig nachgereicht, so dass mindestens ein zweites Anforderungsschreiben erforderlich ist. Hierdurch verlängert sich die Bearbeitungszeit um mindestens weitere vier Wochen.

Sobald alle fehlenden Unterlagen vorliegen und der Antrag vollständig ist, vergehen bis zur abschließenden Bearbeitung bis zu drei Monate (Ende 2023 bis zu vier Monate, 2024 bis zu fünf Monate, Ende 2025 bis zu sechs Monate). Diese Zeit begründet sich unter anderem darin, dass Anträge mit finanzieller Notlage, Anträge auf Vorschuss, Rückforderungen, Aufhebung von rechtswidrigen Bescheiden zumeist prioritär bearbeitet werden müssen und daher vorgezogen werden.

**Anfrage 19: Schlagloch- und Stolperfalle Senat Bovenschulte – wann wird die Heinrich-Plett-Allee saniert?**

**Anfrage der Abgeordneten Michael Jonitz, Dr. Wiebke Winter und Fraktion der CDU  
vom 28. August 2026**

Wir fragen den Senat:

1. Wie bewertet der Senat den baulichen Zustand der Heinrich-Plett-Allee 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 Heinrich-Plett-Allee, 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:**

Die o.g. Straße wird regelmäßig kontrolliert, um Schäden schnellstmöglich zu beseitigen. Sie befindet sich grundsätzlich in einem verkehrssicheren Zustand.

In der Heinrich-Plett-Allee sind für 2027 kleinere Asphaltanierungen vorgesehen. Hier wurde auch der Rad- und Gehweg von der Kirchhuchtinger Landstraße kommend 2024 saniert. Die andere Seite ist unter Berücksichtigung der Linie 1/8 in den kommenden Jahren angedacht.

**Zu Frage 2:**

Der Senat verweist auf die Antwort zu Frage 1.

**Zu Frage 3:**

Die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel werden den einzelnen Erhaltungsbezirken für das gesamte Aufgabenspektrum der Straßenerhaltung zugewiesen. Diese orientieren sich an der Länge des vorhandenen Straßennetzes in den jeweiligen Erhaltungsbezirken. Vorrangig werden diese Erhaltungsmittel für gezielte und kontinuierliche Maßnahmen zur Gebrauchswerterhaltung eingesetzt, um die Betriebs- und Verkehrssicherheit kontinuierlich zu gewährleisten. Eine wirklich belastbare Bewertung der Angemessenheit der Mittel bzw. über den strategischen Mitteleinsatz wird erst infolge des veröffentlichten Straßenzustandsberichtes, der Festlegung einer zweckmäßigen Zielstellung, wie der angestrebte Erhaltungszustand, sowie einer ergänzenden und differenzierten Betrachtung zwischen Erhaltungs- und Neubaumaßnahmen möglich sein. Die Grundlage dafür wurde mit dem in der letzten Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung vorgelegten Straßenzustandsbericht geschaffen.

**Anfrage 20: Schlagloch- und Stolperfalle Senat Bovenschulte – wann wird die Obervielander Straße saniert?**  
**Anfrage der Abgeordneten Michael Jonitz, Dr. Wiebke Winter und Fraktion der CDU**  
**vom 28. August 2026**

Wir fragen den Senat:

1. Wie bewertet der Senat den baulichen Zustand der Obervielander Straße 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 Obervielander Straße, 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:**

Die o.g. Straße wird regelmäßig kontrolliert, um Schäden schnellstmöglich zu beseitigen. Sie befindet sich grundsätzlich in einem verkehrssicheren Zustand. Großflächige Erhaltungsmaßnahmen sind 2026 nicht geplant.

**Zu Frage 2:**

Der Senat verweist auf die Antwort zu Frage 1.

**Zu Frage 3:**

Die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel werden den einzelnen Erhaltungsbezirken für das gesamte Aufgabenspektrum der Straßenerhaltung zugewiesen. Diese orientieren sich an der Länge des vorhandenen Straßennetzes in den jeweiligen Erhaltungsbezirken. Vorrangig werden diese Haushaltsmittel für gezielte und kontinuierliche Maßnahmen zur Gebrauchswerterhaltung eingesetzt, um die Betriebs- und Verkehrssicherheit kontinuierlich zu gewährleisten. Eine wirklich belastbare Bewertung der Angemessenheit der Mittel bzw. über den strategischen Mitteleinsatz wird erst infolge des veröffentlichten Straßenzustandsberichtes, der Festlegung einer zweckmäßigen Zielstellung, wie der angestrebte Erhaltungszustand, sowie einer ergänzenden und differenzierten Betrachtung zwischen Erhaltungs- und Neubaumaßnahmen möglich sein. Die Grundlage dafür wurde mit dem in der letzten Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung vorgelegten Straßenzustandsbericht geschaffen.

**Anfrage 21: Schlagloch- und Stolperfalle Senat Bovenschulte – wann wird der Wardamm saniert?**

**Anfrage der Abgeordneten Michael Jonitz, Dr. Wiebke Winter und Fraktion der CDU vom 28. August 2026**

Wir fragen den Senat:

1. Wie bewertet der Senat den baulichen Zustand des Wardamms 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 den Wardamm, 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:**

Die o.g. Straße wird regelmäßig kontrolliert, um Schäden schnellstmöglich zu beseitigen. Sie befindet sich grundsätzlich in einem verkehrssicheren Zustand. Der Wardamm wurde im Bereich des Recyclinghofes dieses Jahr saniert. Hier wird aktuell geprüft, ob die Nebenanlagen auch erneuert werden müssen. Im weiteren Verlauf stehen Sanierungsmaßnahmen vorerst nicht im Fokus da der Wardamm Teil einer Rad-Premiumroute ist und hier ggf. Maßnahmen notwendig werden.

**Zu Frage 2:**

Der Senat verweist auf die Antwort zu Frage 1.

**Zu Frage 3:**

Die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel werden den einzelnen Erhaltungsbezirken für das gesamte Aufgabenspektrum der Straßenerhaltung zugewiesen. Diese orientieren sich an der Länge des vorhandenen Straßennetzes in den jeweiligen Erhaltungsbezirken. Vorrangig werden diese Erhaltungsmittel für gezielte und kontinuierliche Maßnahmen zur Gebrauchswerterhaltung eingesetzt, um die Betriebs- und Verkehrssicherheit kontinuierlich zu gewährleisten. Eine wirklich belastbare Bewertung der Angemessenheit der Mittel bzw. über den strategischen Mitteleinsatz wird erst infolge des veröffentlichten Straßenzustandsberichtes, der Festlegung einer zweckmäßigen Zielstellung, wie der angestrebte Erhaltungszustand, sowie einer ergänzenden und differenzierten Betrachtung zwischen Erhaltungs- und Neubaumaßnahmen möglich sein. Die Grundlage dafür wurde mit dem in der letzten Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung vorgelegten Straßenzustandsbericht geschaffen.

**Anfrage 22: Sind die Bürgerbefragungen zu den Straßenumbenennungen in Walle ergebnisoffen?**

**Anfrage der Abgeordneten Kerstin Eckardt, Dr. Wiebke Winter und Fraktion der CDU vom 28. August 2026**

Wir fragen den Senat:

1. Welche verbindlichen Vorgaben gelten nach Kenntnis des Senats für die Auszählung der Befragungen zur Columbusstraße, Karl-Peters-Straße, Leutweinstraße/Leutweinplatz und zur Nachtigalstraße, insbesondere hinsichtlich der Rücklaufquote sowie der Dokumentation und Veröffentlichung der Ergebnisse?
2. Nach welchen vor Beginn der Befragungen festgelegten Kriterien werden nach Kenntnis des Senats die Ergebnisse für die einzelnen Straßen ausgewertet und bei den späteren Entscheidungen des Beirats berücksichtigt und gewichtet?
3. Wie und durch wen wurde sichergestellt, dass die Teilnahmeverfahren und Fragebögen neutral und ergebnisoffen gestaltet sind und auch die Beibehaltung der bisherigen Straßennamen als gleichwertige Alternative berücksichtigt wird?

**Die Fragen 1 bis 3 werden zusammen beantwortet:**

Der Beirat Walle beschäftigt sich bereits seit Längerem mit einer möglichen Umbenennung der genannten vier Straßen. Auslöser war ein Antrag der Initiative „Walle entkolonialisieren“, der eine Auseinandersetzung mit der kolonialen Vergangenheit durch Änderung der Straßennamen favorisiert. Im Rahmen der Bürgerbeteiligung hat der Beirat zu Beginn des Jahres zu allen vier Straßen Anwohnenden-Versammlungen durchgeführt. Um den Betroffenen die Gelegenheit zu einer Meinungsäußerung zu geben, sollen in Kürze alle Anwohnenden der genannten Straßen angeschrieben werden. Die Festlegung der Einzelheiten des Verfahrens obliegt dem Beirat. Dies schließt sowohl die Art und Weise des Postversandes, die Gestaltung des Fragebogens, eine mögliche Inanspruchnahme von Dienstleistern als auch die Art und Weise der Auswertung der gewonnenen Ergebnisse mit ein. Vorschläge hierzu werden in einem Arbeitskreis des Beirats erarbeitet, der sich zu Beginn des Verfahrens gebildet hat und seither wiederholt zusammengekommen ist. Eine Teilnahme an dem Arbeitskreis ist beiratsoffen. Die endgültige Entscheidung über die Modalitäten des Verfahrens der Bürgerbeteiligung obliegt dem Beirat, so wie ihm nach dem Gesetz am Ende auch die Entscheidung über die Umbenennung obliegt. Der Beirat hat durch seine Sprecherin erklärt, dass diese Entscheidung erst dann getroffen wird, wenn ihm das Ergebnis der Bürgerbeteiligung vorliegt.

**Anfrage 23: Freizi Buntentor: Wo bleibt die Perspektive für Kinder und Jugendliche?**

**Anfrage der Abgeordneten Ole Humpich, Thore Schäck und Fraktion der FDP vom 1. September 2026**

Wir fragen den Senat:

1. Welche konkreten Alternativen stehen den bisher im Freizi Buntentor und im Rahmen des Lücke-Projektes betreuten Kindern und Jugendlichen ab 2027 zur Verfügung, insbesondere für die Nachmittags- und Ferienbetreuung, Hausaufgabenhilfe und pädagogische Begleitung?
2. Wie stellt der Senat sicher, dass dadurch keine Versorgungslücke entsteht, und mit welchem Ergebnis steht er dazu in Austausch mit der Einrichtung und dem Beirat Neustadt?
3. Welche Möglichkeiten sieht der Senat, den Standort beziehungsweise die dort etablierten Angebote im Rahmen der neuen Finanzierungsstruktur zu erhalten?

### **Zu Frage 1:**

In der Neustadt wird es weiterhin ein vielfältiges Angebot der Offenen Kinder- und Jugendarbeit (OKJA) geben. Die Jugendfreizeiteinrichtung in der Thedinghauser Straße und auch die Gewitterziegen werden im Rahmen institutioneller Förderung ein verlässliches und qualitativ hochwertiges Angebot der OKJA im Stadtteil vorhalten. Komplettiert wird die Angebotslandschaft der OKJA durch verschiedene Projekte. Die Antragsfrist für freie Träger für Angebote der OKJA endete am 31.08.2026, das Amt für Soziale Dienste prüft derzeit eingegangene Anträge und wird den freien Trägern, jungen Menschen und Beiräten einen Mittelverteilvorschlag Ende September vorstellen. Fachlich geboten ist eine begleitete Orientierung von Kindern und Jugendlichen, die derzeit das Freizi Buntentor frequentieren, zu anderen Angeboten im sozialen Nahraum. Auch nach dem 01.01.2027 wird kein Kind oder Jugendlicher in der Neustadt mit Angeboten der OKJA unversorgt sein.

Die geringe Anzahl an Grundschüler:innen, die an dem Lücke-Projekt im Freizi Buntentor teilgenommen haben, kann an Angeboten der Ganztagschulen teilnehmen. Im Stadtteil Neustadt gibt es sieben Grundschulen. Fünf Grundschulen wurden zu gebundenen Ganztagschulen ausgebaut, an denen alle Kinder an den ganztägigen Bildungs- und Betreuungsangeboten teilnehmen. Eine Schule ist offene Ganztagschule und bietet am Nachmittag außerunterrichtliche Bildungs- und Betreuungsangebote, welche verbindlich für ein Jahr angewählt werden können. Eine Grundschule ist eine sogenannte „Verlässliche Grundschule“. Die Verlässliche Grundschule beginnt um 8 Uhr und endet nicht vor 13 Uhr. Kinder, die auf eine Verlässliche Grundschule gehen, können den Rechtsanspruch auf Ganztags, welcher sich gegen die Kommune und nicht gegen eine Schule richtet, in einem Hort geltend machen.

### **Zu Frage 2:**

Ein Bedarfsermittlungsverfahren für die Offene Kinder- und Jugendarbeit wurde im Dezember 2024 vom Jugendhilfeausschuss und im März 2025 von der städtischen Deputation für Soziales, Jugend und Integration beschlossen. Nach diesem Verfahren wird auf Grundlage von Jugendbevölkerungsvorausberechnungen und Sozialindikatoren ein Bedarf an Offener Kinder- und Jugendarbeit für die Gebiete der Stadtgemeinde Bremen berechnet. Ziel ist eine passgenaue und bedarfsgerechte Verteilung der zur Verfügung stehenden Mittel im Gebiet der Stadtgemeinde Bremen. Die Neustadt war, im Vergleich zu anderen Quartieren, in den letzten Jahren überausgestattet. Notwendige Anpassungen in der Mittelverteilung erfolgen daher zum 01.01.2027. Sowohl die Senatorin für Arbeit, Soziales, Jugend und Integration als auch Amt für Soziale Dienste sind zur konkreten Umsetzung in einem Austausch mit den freien Trägern in der Neustadt ebenso wie mit dem Beirat.

Hinsichtlich der Versorgung der Grundschulkinder in der Neustadt konnte festgestellt werden, dass allen Erstklässler:innen, die einen Bedarf auf ganztägige Bildungs- und Betreuungsangebote angemeldet hatten, ein Ganztagsplatz angeboten und damit der gesetzliche Rechtsanspruch erfüllt werden konnte. Es standen darüber hinaus noch freie Kapazitäten für den 1. Jahrgang zur Verfügung. Auch für die Jahrgänge 2 – 4, die vereinzelt am Angebot des Lücke-Projektes teilgenommen hatten, gab es ein ausreichendes Angebot an Ganztagsplätzen. Bei der Vergabe der Hortplätze wurden soziale und bedarfsabhängige Auswahlkriterien berücksichtigt.

### **Zu Frage 3:**

Es ist nicht geplant, in der Immobilie im Geschwornenweg 11a künftig Angebote der Offenen Kinder- und Jugendarbeit umzusetzen. Der Träger SoFa e.V. wird weiterhin aktiv in der Offenen Kinder- und Jugendarbeit in Bremen Angebote umsetzen. In der Neustadt wird es auch weiterhin Angebote der Offenen Kinder- und Jugendarbeit geben, die junge Menschen, die bisher im Freizi Buntentor ihre Zeit verbracht haben, nutzen können.

**Anfrage 24: Freie Berichterstattung zu Bremer Großkonzerten**  
**Anfrage der Abgeordneten Dr. Franziska Tell, Kai-Lena Wargalla,**  
**Dr. Emanuel Herold und Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**  
**vom 7. September 2026**

Wir fragen den Senat:

1. Wie beurteilt der Bremer Senat den derzeitigen Zugang von Journalist:innen und die Möglichkeiten zur freien Berichterstattung bei Großkonzerten in Bremen?
2. Wie schätzt der Senat die Möglichkeiten ein, dass öffentliche Veranstalter und Veranstaltungsstätten bei Vermietungen von Räumen oder Flächen (zum Beispiel der Bürgerweide) vertraglich eine Klausel aufnehmen, die unabhängigen Journalismus ausdrücklich sichern soll?
3. Welche Maßnahmen plant der Senat, um sicherzustellen, dass Medienvertreter:innen gleichberechtigten Zugang zu Großkonzerten erhalten und damit eine transparente, unabhängige Berichterstattung gewährleistet ist?

**Vorbemerkung des Senats:**

Der Bremer Senat nimmt die Bedeutung eines freien und unabhängigen Journalismus sowie einer umfassenden Berichterstattung über Großkonzerte in Bremen ausdrücklich ernst. Der Zugang von Journalist\*innen zu Veranstaltungen ist eine wesentliche Voraussetzung für die öffentliche Information über das kulturelle Leben und die stattfindenden Veranstaltungen.

**Zu Frage 1:**

Großkonzerte auf dem Veranstaltungsgelände an der Bürgerweide, in der ÖVB-Arena oder in der Halle 7 werden in der Regel als Gastveranstaltungen durchgeführt. Die M3B tritt hierbei als Vermieterin der Flächen auf.

Mit der Vermietung geht das Hausrecht auf den jeweiligen Gastveranstalter über. Presseanfragen und Presseakkreditierungen werden ausschließlich über die Pressestelle des Veranstalters oder direkt über den Veranstalter abgewickelt. Der Gastveranstalter bearbeitet somit sämtliche Presseanfragen und Akkreditierungen für seine Veranstaltung.

Der Senat sieht diese organisatorische Zuständigkeit grundsätzlich als nachvollziehbar an. Die Übertragung des Hausrechts auf den Gastveranstalter ist jedoch nicht mit einer Einschränkung des öffentlichen Informationsinteresses gleichzusetzen. Bei der Ausgestaltung des Zugangs von Journalist\*innen und der Möglichkeit zur freien Berichterstattung sind das Hausrecht und die dahinterstehenden kommerziellen Interessen des Veranstalters und der Künstlerinnen mit dem öffentlichen Informationsinteresse abzuwägen.

Der Senat nimmt diese Forderung ernst und prüft, inwieweit über die bereits bestehenden Abläufe hinaus weitere Möglichkeiten bestehen, den Zugang unabhängiger Journalist\*innen und die freie Berichterstattung bei Großkonzerten vertraglich oder organisatorisch zu sichern.

**Zu Frage 2:**

Wie unter 1. dargestellt, geht mit der Vermietung öffentlicher Veranstaltungsflächen, wie etwa der Bürgerweide, regelmäßig auch das Hausrecht auf den jeweiligen Gastveranstalter über. Presserechtliche Zugangsansprüche bestehen gegenüber privaten Veranstaltern grundsätzlich nicht.

Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, ob es öffentlichen Vermieterinnen wie der M3B bei der Vermietung ihrer Flächen vertraglich ermöglicht werden kann, den Zugang der Presse bei Gastveranstaltungen zu gewährleisten.

Der Senat wird diese Gesichtspunkte im Rahmen einer juristischen Prüfung berücksichtigen. Ob und gegebenenfalls in welcher Form eine entsprechende vertragliche

Regelung umgesetzt werden kann, lässt sich daher zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abschließend beurteilen.

**Zu Frage 3:**

Konkrete Maßnahmen können derzeit noch nicht abschließend benannt werden. Der Senat prüft, ob und in welcher Form entsprechende Maßnahmen für öffentliche Veranstaltungsstätten und Gastveranstaltungen in Bremen umgesetzt werden können mit dem Ziel, Medienvertreter\*innen einen gleichberechtigten Zugang zu Großkonzerten in Bremen zu ermöglichen.

**Anfrage 25: Verbesserung der Radinfrastruktur in der Hansalinie?**

**Anfrage der Abgeordneten Ralph Saxe, Dr. Emanuel Herold und Fraktion  
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
vom 7. September 2026**

Wir fragen den Senat:

1. Welche Schritte hat der Senat unternommen, um die von der Arbeitnehmerkammer in der städtischen Deputation für Mobilität und Stadtentwicklung am 14. August 2025 aufgezeigten Defizite in der Radinfrastruktur im Gewerbegebiet Hanselinie zu beheben?
2. Wie bewertet der Senat die vorgeschlagenen Maßnahmen hinsichtlich des finanziellen und planerischen Umsetzungsaufwands, und welche Maßnahmen sind dementsprechend aus Sicht des Senats am schnellsten realisierbar?
3. Wann rechnet der Senat mit der Realisierung erster Maßnahmen?

**Zu Frage 1:**

Im Gewerbepark Hansalinie wurden bereits in den letzten Jahren Verbesserungen vorgenommen. Zum einen wurden zur Verdeutlichung der Sichtbarkeit Furten für den Radverkehr an wichtigen Kreuzungen entlang der Europaallee rot eingefärbt. Darüber hinaus wurde im Verlauf des Koppelweges eine Beleuchtung installiert. Derzeit werden durch die Straßenverkehrsbehörde weitere Maßnahmen geprüft, u.a. weitere Roteinfärbungen von Kreuzungsbereichen und Grundstücksauffahrten, sowie ob Hinweisschilder zum Radverkehr an neuralgischen Punkten aufgestellt werden sollten. Die Aktualisierung der Wegweisung und somit auch die Anpassung der Ausschilderung von der Hansalinie zu den Premiumrouten ist geplant. Im kommenden Jahr soll mit Abschluss der Premiumroutenstudie die Überarbeitung des Haupt- und Ergänzungsroutennetzes beginnen, sodass dieses auf das Premiumroutennetz abgestimmt ist. Nach Fertigstellung dieser umfassenden Arbeit, kann auch die Wegweisung für den Radverkehr im Stadtgebiet grundlegend überarbeitet werden.

**Zu Frage 2:**

Maßnahmen wie das Aufbringen von Piktogrammketten oder Roteinfärbungen, sowie das Aufstellen von Schildern sind mit einem vergleichsweise geringeren Aufwand verbunden. Bei allen baulichen Maßnahmen ist der Aufwand deutlich höher einzuschätzen. Grundsätzlich werden die vorgeschlagenen Maßnahmen aus planerischer Sicht unterstützt. Die Rechtmäßigkeit und Umsetzbarkeit kann jedoch nur durch die Straßenverkehrsbehörde abschließend geprüft werden. Diese Prüfung dauert derzeit noch an.

**Zu Frage 3:**

Erste Maßnahmen im Straßenraum sind umgesetzt (siehe Frage 1).

**Anfrage 26: Absperrungen im öffentlichen (Verkehrs-)Raum aufgrund von Gefährdungen durch baufällige Immobilien**  
**Anfrage der Abgeordneten Sofia Leonidakis, Nelson Janßen**  
**und Fraktion Die Linke**  
**vom 10. September 2026**

Wir fragen den Senat:

1. Wie viele Absperrungen im öffentlichen (Verkehrs-)Raum mussten in den vergangenen zwei Jahren vorgenommen werden, weil von baufälligen Immobilien eine Gefährdung für Passant:innen ausging?
2. Können Immobilieneigentümer in solchen Fällen finanziell für die Sperrungen und damit verbundene Einschränkungen für Passant:innen herangezogen werden?
3. Wie beurteilt der Senat die Möglichkeit, beispielsweise für Fälle wie der Sperrung des Gehweges an der „HaBü“-Leerstandsimmobilie im Steintor, eine gesetzliche Grundlage für entsprechende Bußgelder zu schaffen oder zu verschärfen?

**Zu Frage 1:**

In den letzten zwei Jahren wurden sechs Absperrungen infolge einer Anordnung durch die Bauaufsicht vom Eigentümer errichtet sowie weitere fünf Absperrungen im Rahmen einer Ersatzvornahme der Bauaufsicht vorgenommen.

**Zu Frage 2:**

Die Eigentümer haben die Kosten für die Absperrung zu tragen. Die Stadt tritt nur im Zuge der Ersatzvornahme zur Gefahrenbeseitigung in Vorleistung.

**Zu Frage 3:**

Die Absperrung des Gehweges an der HaBü-Leerstandsimmobilie im Steintor wurde durch den Eigentümer zum Schutz der Passanten errichtet. Die temporäre Inanspruchnahme des Gehweges als Schutzzone (z.B. durch Absperrung oder Aufstellen von Schutzvorrichtungen vor herabfallenden Bauteilen) stellt eine Sondernutzung nach § 18 des Bremischen Landesstraßengesetzes dar, weil sie den Gehweg über den gemeingebrauchstypischen Fußgängerverkehr hinaus nutzt. Die unerlaubte Sondernutzung einer Straße kann bereits nach § 48 Absatz 1 Nummer 1 des Bremischen Landesstraßengesetzes eine Ordnungswidrigkeit darstellen, wenn sie vorsätzlich oder fahrlässig begangen wird. Der Schutz von Passantinnen und Passanten vor herabfallenden Bauteilen ist ein wesentlicher Belang, der bei der Entscheidung über die Sondernutzungserlaubnis nach § 18 Absatz 4 BremLStrG regelmäßig schwer wiegt. Eine Erlaubnis wird daher im Regelfall nicht allein wegen einer Beeinträchtigung des Gemeingebrauchs versagt werden. Zudem dient ein Bußgeld der Ahndung eines vergangenen Verstoßes, ist aber nicht zweckmäßig zur Herstellung des gesetzlich vorgesehenen Zustands.