

Senatsantwort(en) in der Fragestunde des Parlaments im Mai 2025

Blockierte Straßenbahnen durch falsches Parken

Anfrage der Abgeordneten Tim Sültenfuß, Nelson Janßen, Sofia Leonidakis und Fraktion Die Linke

Wir fragen den Senat:

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

Die Antwort(en) des Senats:

Zu Frage 1: 2024 wurden 545 Straßenbahnfahrzeuge durch falschparkende Autos blockiert und verspäteten sich in der Folge, 2023 waren es 580 Fahrzeuge.

Zu Frage 2: Eine besondere zeitliche Häufung ist aus den vorliegenden Daten nicht ablesbar. Besonders betroffen sind die Straßenbahnlinien 2, 3 und 10, weil diese auf längeren Abschnitten gemeinsam mit anderen Verkehrsteilnehmenden im Straßenraum fahren. Die Summe der Verspätungen durch Falschparkende lag im Jahr 2024 bei circa 120 Stunden.

Dabei konnte aus technischen Gründen jeweils nur die Zeit des ersten Fahrzeugs erfasst werden. Fahrzeuge, die im Stau dahinterstanden, werden nicht erfasst. Dadurch erhöht sich der Wert tendenziell noch.

Zu Frage 3: Aktuell wird durch den Senator für Inneres und Sport an einem Erlass gearbeitet, mit dem die BSAG in die Lage versetzt werden soll, selbst festzustellen, ob es sich um einen Vorgang handelt, in dem ohne Hinzuziehung von Ordnungsamt oder Polizei abgeschleppt werden kann. Es wird angestrebt, möglichst bis Sommer 2025 die erforderlichen Abstimmungen abzuschließen.

Verkehrsüberwachung durch das Ordnungsamt

Anfrage der Abgeordneten Tim Sültenfuß, Nelson Janßen, Sofia Leonidakis und Fraktion Die Linke

Wir fragen den Senat:

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

Die Antwort(en) des Senats:

Zu Frage 1: Im Bereich der Verkehrsüberwachung waren im Jahr 2015 21 Personen beschäftigt. Im Jahr 2016 lag die Zahl bei 25. 2017 waren es 31 Beschäftigte.

Im Jahr 2018 stieg die Anzahl auf 32.

2019 wurden 37 Beschäftigte gezählt.

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

Im Jahr 2022 waren 31 Personen beschäftigt.

Im Jahr 2023 lag die Zahl bei 29.

Seit 2024 sind es 20 Beschäftigte.

Die Teamleiterinnen und Teamleiter sind nicht enthalten.

Zu Frage 2: Die Mitarbeitenden der Verkehrsüberwachung des Ordnungsamtes werden in allen Stadtteilen der Stadtgemeinde Bremen eingesetzt. Die regulären Streifendienste werden schwerpunktmäßig in die am stärksten frequentierten Quartiere mit dem höchsten Parkdruck disponiert. Anlass- und hinweisbezogen werden alle Straßenzüge im Stadtgebiet überwacht.

Zu Frage 3: Im Betrachtungszeitraum wurden die folgenden Verwarnungszahlen erreicht: 2015 wurden 204.802 Verwarnungen ausgesprochen. Im Jahr 2016 waren es 193.618. 2017 lag die Zahl bei 194.285. Im Jahr 2018 wurden 160.872 Verwarnungen erfasst. 2019 waren es 174.574. Im Jahr 2020 belief sich die Zahl auf 136.309. 2021 wurden 111.954 Verwarnungen ausgesprochen. Im Jahr 2022 lag die Anzahl bei 135.064. 2023 wurden 143.316 Verwarnungen verzeichnet. Im Jahr 2024 waren es 126.872.

Strafanzeigen wegen Fahrens ohne Fahrschein durch die BSAG

Anfrage der Abgeordneten Tim Sültenfuß, Nelson Janßen, Sofia Leonidakis und Fraktion Die Linke

Wir fragen den Senat:

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

Die Antwort(en) des Senats:

Zu Frage 1: Sowohl im Rahmen des Aufsichtsrats als auch im direkten Austausch der Ressortleitung der SBMS mit dem Vorstand der BSAG wurden hierzu vielfältige intensive Gespräche geführt. Dabei ging es um eine ausgewogene, die Wirkung auf zahlende Kund:innen und Beschäftigte der BSAG berücksichtigende Umsetzung des politischen Ziels möglichst keine Strafanzeigen wegen Fahrens ohne Fahrscheins.

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

Zu Frage 2: Hätte es keine Verständigung mit dem Vorstand der BSAG auf einen Piloten gegeben, wäre eine Umsetzung durch eine Gesellschafteranweisung an die BVBG als Muttergesellschaft der BSAG, die dann den Vorstand der BSAG entsprechend anweist, möglich.

Zu Frage 3: Während der Verzicht auf die Inanspruchnahme von Strafanzeigen aus Sicht der BSAG die Ernsthaftigkeit des Vergehens relativiert, insofern die Gefahr eines verstärkten Missbrauchs und einer Nichtakzeptanz bei den zahlenden Kund:innen befürchtet wird, sind die dem Justizsystem entstehenden Bearbeitungskosten konkreter bezifferbar: Für die staatsanwaltliche und richterliche Bearbeitung sowie für die Kosten des Vollzuges können bei einer überschlägigen Betrachtung jährliche Kosten von bis zu 1 Mio. € geschätzt werden.

Abriss einer Traditionskneipe zur Schaffung eines Parkplatzes im Schnoor?

Anfrage der Abgeordneten Tim Sültenfuß, Nelson Janßen, Sofia Leonidakis und Fraktion Die Linke
Wir fragen den Senat:

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

Die Antwort(en) des Senats:

Zu Frage 1: Für den Umbau mit Nutzungsänderung des Bürogebäudes Tiefer 2-4 in ein Studierendenwohnheim mit Gewerbe liegt eine Baugenehmigung nach § 64 Bremische Landesbauordnung vor. Diese Baugenehmigung umfasst nicht den Abriss der Destille.

Am 08.04.2025 wurde die untere Bauaufsichtsbehörde in einem Gespräch mit dem planenden Architekturbüro darüber informiert, dass der Immobilieneigentümer kurzfristig einen neuen Bauantrag einreichen möchte. Die Planung, die den Abbruch der Destille zugunsten von drei zwingend erforderlichen Stellplätzen für Einsatzfahrzeuge vorsieht, wurde dabei vorgestellt. Es besteht für das Gebäude kein Denkmalschutz.

Zu Frage 2: Hierzu ist die Meinungsbildung im Senat noch nicht abgeschlossen

Zu Frage 3: Das Studierendenwohnheim wurde ohne Abriss des als Gaststätte genutzten Anbaus geplant und genehmigt.

Abschiebungen nach Kroatien

Anfrage der Abgeordneten Dariush Hassanpour, Nelson Janßen, Sofia Leonidakis und Fraktion Die Linke
Wir fragen den Senat:

1. Wie viele Menschen wurden seit 2023 im Rahmen einer Dublin-Überstellung nach Kroatien abgeschoben, wie viele Abschiebungen sind derzeit in Vorbereitung? (Bitte nach Monaten, Herkunftsland, Alter und Geschlecht der Abgeschobenen aufschlüsseln.)
2. Wie viele Abschiebeversuche wurden seit 2023 geplant, aber nicht durchgeführt (bitte nach Monaten, Herkunftsland, Alter und Geschlecht der Betroffenen aufschlüsseln), wie viele der Betroffenen waren (zeitweise) in Abschiebehaf?
3. Wie hat der Senat Abschiebehindernisse geprüft und berücksichtigt der Senat dabei Berichte über systematische Misshandlung von Schutzsuchenden durch kroatische Beam:innen, wie den AIDA country report on croatia 2023, der unter anderem Folter nachweist?

Die Antwort(en) des Senats:

Die Fragen 1 und 2 werden zusammen beantwortet: Es wurden in dem genannten Zeitraum keine Rücküberstellungen nach Kroatien durchgeführt.

Aktuell sind auf Grundlage von vollziehbaren Entscheidungen des Bundesamts für Migration und Flüchtlinge 17 Rücküberstellung nach Kroatien in Planung. Details zu den geplanten Rücküberstellungen können nicht mitgeteilt werden, um deren Durchführung nicht zu gefährden.

Planungen zu Rücküberstellungen nach Kroatien erfolgten im genannten Zeitraum ausschließlich im Migrationsamt Bremen, wobei die statistische Erfassung erst seit Mitte 2023 erfolgt. Sowohl das Alter, als auch das Geschlecht wird bei der Planung von Rücküberstellungen noch nicht umfassend statistisch erfasst.

Im Jahr 2023 waren es insgesamt 57 Rücküberstellungen: 40 hatten die russische, acht die syrische, sieben die türkische und zwei die afghanische Staatsangehörigkeit.

Im Jahr 2024 waren es 13 Rücküberstellungen: acht hatten die russische, zwei die syrische, eine Person die afghanische, eine die iranische und eine die türkische Staatsangehörigkeit. Im ersten Quartal des Jahres 2025 waren es 10 geplante Rücküberstellungen nach Kroatien: fünf hatten die syrische, zwei die russische, zwei die türkische und eine Person die afghanische Staatsangehörigkeit.

Ein Betroffener ohne festen Wohnsitz in Bremen, dessen Abschiebung nach Kroatien für August 2023 geplant war, war zeitweise in Abschiebehaft.

Zu Frage 3:

Das BAMF hat in Dublin-Fällen die Entscheidungshoheit und entscheidet, ob eine Überstellung nach der Dublin-III-Verordnung zu vollstrecken oder auszusetzen ist. Nach der aktuellen Rechtsprechung, zusammengefasst etwa vom Verwaltungsgericht München, Beschluss vom 12.02.2025, leidet das kroatische Asylsystem aktuell nicht an systemischen Mängeln.

Sämtliche Erkenntnisse, die sich auf die Durchführbarkeit einer Rücküberstellung auswirken können, werden von den hiesigen Ausländerbehörden unverzüglich an das BAMF übermittelt. Die Entscheidung über einen möglichen Abbruch einer Maßnahme trifft ausschließlich das BAMF.