

**Niederschrift zur 3. öffentlichen Sitzung des Regionalausschusses Bremen-Nord am Montag, den 30. Juni 2025 um 19 Uhr im Sitzungssaal des Ortsamtes Vegesack, Gerhard-Rohlfis-Straße 62, 28757 Bremen**

**Beginn:** 19:00 Uhr

**Ende:** 21:18 Uhr

**Vorsitz:** Gunnar Sgolik

**Schriftführung:** Sabrina KC

**Tagesordnung**

**TOP 1 Genehmigung der Niederschriften der 2. Sitzung vom 20.11.2024**

**TOP 2 Aussetzung der Sanierung A270**

*Hierzu eingeladen:*

*VertreterInnen der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung*

**TOP 3 Situationsbericht der Polizei Bremen für den gesamten Bremer Norden, aufgeschlüsselt nach Stadtteilen**

*Hierzu eingeladen:*

*Vertreter der Polizei Bremen*

**TOP 4 Verschiedenes**

**Anwesende Mitglieder** *(kursiv= beratend)*

|                           |                         |
|---------------------------|-------------------------|
| Heike Sprehe              | <i>Thomas Pörschke</i>  |
| Marcus Pfeiff             | Christian Milpacher     |
| Hans-Gerd Thormeier       | <i>Marc Pörtner</i>     |
| Maren Wolter              | Martin Hornhues         |
| Dirk Schmidtman           | <i>Rainer Tegtmeier</i> |
| <i>Jens-Rainer Jurgan</i> | <i>Ingo Schiphorst</i>  |

**Abwesende Mitglieder** *(kursiv= entschuldigt)*

|                |                     |
|----------------|---------------------|
| Fethi Kandaz   | Martin Radtke       |
| Julian Serbest | Oliver Meier        |
| Natalie Lorke  | <i>Heiko Werner</i> |

## **Weitere Gäste**

|                  |   |
|------------------|---|
| Herr Bäßler      | Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung |
| Frau Schulenburg | Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung |
| Herr Perin       | Polizei Bremen                                    |

Herr Sgolik eröffnet die Sitzung und begrüßt die Anwesenden. Er stellt fest, dass zur Sitzung form- und fristgerecht eingeladen wurde.

Zur Protokollerstellung wird die Sitzung in Ton & Bild aufgezeichnet und im Anschluss wieder gelöscht. Es wird darauf hingewiesen, dass die heutige Sitzung nicht hybrid stattfindet. Lediglich die Referentinnen und Referenten für Tagesordnungspunkt 2 sind digital zugeschaltet, da dies ausschließlich technisch möglich war. Dabei handelt es sich um zwei Vertreterinnen und zwei Vertreter des Hauses für Baumobilität und Stadtentwicklung, die für den genannten Punkt zugeschaltet werden. Im Anschluss an diesen Tagesordnungspunkt wird die Zoom-Verbindung beendet. Für den Situationsbericht wird dann lediglich das Bild übertragen, eine hybride Sitzung findet heute nicht statt. Für die nächste Sitzung wird erwogen, ein hybrides Format für den Regionalausschuss zu testen, da sich dieses Modell in anderen Beiräten, wie z. B. im Beirat Vegesack, bewährt hat.

Da keine weiteren Wortmeldungen zur Tagesordnung vorliegen, wird diese als genehmigt festgestellt.

## **TOP 1 Genehmigung der Niederschrift der 2. Sitzung vom 20.11.2024**

Herr Sgolik weist auf einen bereits korrigierten Tippfehler hin: Im Entwurf stand fälschlicherweise das Jahr 2023. Weitere Korrekturwünsche liegen nicht vor. Auch hier wird ohne Gegenrede allgemeine Zustimmung festgestellt.

## **TOP 2 Aussetzung der Sanierung der A 270**

Das Thema betrifft mehrere Beiräte, aus denen entsprechende Beschlüsse und Wünsche eingegangen sind. Die Autobahn GmbH des Bundes (ADB) hat ihre Teilnahme an dieser Sitzung abgesagt, weshalb das Ressort vertreten ist. Frau Schulenburg erläutert die Hintergründe der Aussetzung: Es gab mehrfach Probleme mit der Koordinierung paralleler Baustellen. Die Autobahn GmbH stellte damals einen Zeitplan vor, woraufhin weitere Maßnahmen – unter anderem in Blumenthal zur Fernwärme – mit zeitlichem Puffer freigegeben wurden. Die Bauarbeiten an der A 270 verzögerten sich jedoch erheblich, teils wurden über Monate keine Arbeiten durchgeführt. Beschwerden häuften sich, gleichzeitig wurden Anschlussstellen über längere Zeiträume gesperrt. Eine neue Sperrung im Zusammenhang mit der Aue-Brücke war nicht frühzeitig kommuniziert worden. Diese

Maßnahme hätte ebenfalls eine einseitige Sperrung mit Gegenverkehr zur Folge. Angesichts der Konflikte mit weiteren Maßnahmen, insbesondere der Fernwärmeverlegung, wurde entschieden, die Maßnahme zu unterbrechen bzw. neu zu koordinieren. Frau Schulenburg betont, dass die Abstimmungen mit der Autobahn GmbH unzureichend verlaufen seien. Einflussmöglichkeiten auf die ADB bestehen nicht, da diese im Bereich der Autobahnen sowohl Bau- als auch Verkehrsbehörde ist. Dennoch gibt es Bemühungen um Zusammenarbeit.

Herr Bäßler ergänzt, dass derzeit die Arbeiten an der Fernwärmeverbindungsleitung im Bereich Landrat-Christian-Straße/ Wohldstraße im Zeitplan verlaufen. Sollte dies so bleiben, könnten sich die beiden Maßnahmen nicht mehr überschneiden. Er bestätigt, dass der nächste Bauabschnitt der A 270 nach aktuellem Stand im April des kommenden Jahres starten soll. Dies setze jedoch günstige Witterungsbedingungen voraus. Kommt es zu Verzögerungen beim Bau der Fernwärmeleitung, wären erneute Abstimmungen mit der ADB erforderlich.

Frau Wolter äußert deutliche Unzufriedenheit darüber, dass Bremen als kleiner Akteur in der Gesamtkoordination von Bauvorhaben kaum ernst genommen wird – insbesondere nicht als gleichberechtigter Kommunikationspartner. Zwar sei nachvollziehbar, dass es auf Seiten der übergeordneten Stellen eigene Zeitpläne und Zwänge gebe, jedoch kritisiert Frau Wolter, dass Baustellen geöffnet werden, ohne dass anschließend verlässlich daran gearbeitet werde. Dies habe zur Folge, dass die betroffenen Menschen über lange Zeiträume hinweg unter den Auswirkungen litten, ohne dass eine erkennbare Koordination stattfindet. In Bremen seien etwa 800 Menschen direkt betroffen, insgesamt lebten entlang der betroffenen Autobahnabschnitte rund 100.000 Menschen. Die Belastung sei zusätzlich durch die parallel verlaufende Bahnstrecke erheblich.

Frau Wolter empfindet die Gesamtsituation als sehr unbefriedigend. Es sei bedauerlich, dass sich Vertreter:innen der Autobahn GmbH zu diesen Problemen nicht äußern können oder an der Sitzung gar nicht teilnehmen. Die Frage müsse erlaubt sein, wie sich die Autobahn GmbH grundsätzlich aufstellt und was geschehen müsse, damit eine bessere Koordination und Kommunikation möglich wird. Fehler in der Planung könne es immer geben – das werde nicht grundsätzlich infrage gestellt. Doch es gehe darum, wie daraus gelernt und wie künftig besser gearbeitet wird. Besonders problematisch sei, dass bei nahezu jeder Baumaßnahme – ob an der A 27 oder der B 270 – insbesondere Bremen stark betroffen sei, während die Kommunikation dazu regelmäßig unzureichend bleibe.

Positiv wird hervorgehoben, dass es bei der Koordination mit der Fernwärme offenbar Fortschritte gibt. Dies sei ein gutes Signal. Auch sei es zu begrüßen, wenn im Rahmen der laufenden Planungen beispielsweise die Sanierung der Auebrücke mit anderen Maßnahmen gebündelt wird. Dennoch bestehe der klare Wunsch, dass die generelle Vorgehensweise deutlich verbessert wird – insbesondere im Interesse der Menschen in Bremen.

Herr Hornhues betont, dass es grundsätzlich sehr unglücklich sei, wenn eingeladene Institutionen, insbesondere die Autobahn GmbH, nicht an der Sitzung teilnehmen. Dies müsse leider hingenommen werden, bleibe aber unbefriedigend. Erneut wird thematisiert, dass die Fortführung der Arbeiten an der A 270 für 2026 angekündigt worden sei. Es gebe jedoch Zweifel, ob die dafür nötigen Finanzmittel tatsächlich gesichert seien oder ob erneut auf Mittel aus einem Sondervermögen zurückgegriffen werden müsse. Zudem sei unklar, ob die Auebrücke Teil dieser Fortführung sei. Frühere Presseberichte hätten vielmehr den Eindruck vermittelt, dass sich das Vorhaben weiter verzögere. Besonders kritisch wird gesehen, dass ein laufendes Projekt nach bereits zwei Dritteln der Umsetzung – trotz verfügbarer Mittel – unterbrochen werde und man auf Jahre hinaus vertröstet werde. Zwar deute sich nun eine gewisse Hoffnung an, dass es 2026 weitergehen könne, jedoch fehle eine belastbare, transparente Kommunikation mit der Autobahn GmbH. Diese solle künftig regelmäßig und aktiv über den Projektstand informieren, um Hiobsbotschaften zu vermeiden.

Frau Schulenburg äußert Verständnis für die geäußerte Kritik und bestätigt, dass auch die zuständigen Behörden vor Ort die Verzögerungen und Umstände als äußerst belastend empfinden. Sie nimmt dabei auch die Autobahn GmbH in Schutz und betont, dass die Situation auch dort als unbefriedigend wahrgenommen werde – insbesondere das Verhalten der Baufirma, die zeitweise nicht vor Ort war. In Gesprächen mit Herrn Rammelkamp und Herrn Lindhorst (zuständig für die Auebrücke) habe es keine Hinweise gegeben, dass die Finanzmittel nicht bereitstünden. Im Gegenteil: Man habe sich intensiv darum bemüht, eine gleichzeitige Umsetzung der Maßnahmen zu ermöglichen. Für den Herbst seien bereits Gehölzrodungen vorgesehen; auch im Sommer solle bereits an bestimmten Abschnitten gearbeitet werden. Ein grundsätzlicher Projektstopp liege aus ihrer Sicht nicht vor.

Problematisch sei vor allem gewesen, dass die ursprüngliche Planung eine vollständige Sperrung von drei Anschlussstellen für ein ganzes Jahr vorgesehen habe. Dies habe Bremen nicht akzeptiert. Die Forderung nach einer abschnittswisen Umsetzung sei von der Autobahn GmbH zunächst zurückgewiesen worden – was zu Überschneidungen mit dem Fernwärmeprojekt geführt habe. Aus ihrer Sicht werde jedoch grundsätzlich weitergebaut: Der sogenannte „Lückenschluss“ zur A 27 solle noch in diesem Jahr erfolgen. Eine umfassende

Sperrung sei aktuell nicht erforderlich, weil an den betreffenden Abschnitten derzeit nicht gebaut werde. Daher geht Frau Schlögl davon aus, dass die Mittel vorhanden sind – andernfalls hätte es keine konkrete Abstimmung mit dem Land Bremen gegeben.

Herr Pfeiff bedankt sich zunächst für den offenen Dialog und betont, wie wichtig der direkte Austausch ist. Man hätte diesen Schritt womöglich bereits ein Jahr früher gehen sollen. Es wird angemerkt, dass das Thema verständlicherweise emotional geführt wird, was insbesondere für den Stadtteil Blumenthal gilt. Dort sei die Belastung besonders hoch, da man am Ende der betroffenen Strecke liegt. Die Anwohner:innen seien nicht nur von den Bauarbeiten an der A 270 betroffen gewesen, sondern zeitgleich auch vom Umbau der Fähranleger – eine problematische Koordinierung, die gerade für Berufspendler:innen wie ihn zur Folge hatte, dass zeitweise kaum noch ein Durchkommen möglich war.

Neu ist für ihn die Information, dass auf der Baustelle offenbar häufig Firmen unentschuldigt nicht anwesend waren. Dies sei nicht allein der Autobahn GmbH anzulasten, sondern auch ein Zeichen der Zeit: Der Fachkräftemangel im Bausektor führe dazu, dass die öffentliche Hand zunehmend in die Rolle von Bittsteller:innen gerate. Die Infrastruktur sei bundesweit überlastet, der Sanierungsstau entsprechend groß.

Aus Sicht der Blumenthaler:innen sei die Lage aktuell immerhin etwas entspannter, da größere Baustellen im Moment ruhen. Allerdings ist auch die Landrat-Christians-Straße sowie die Weserstrandstraße derzeit gesperrt. Es besteht der Wunsch, dass die begonnene Baumaßnahme auf der A 270 tatsächlich im Zusammenhang mit der Sanierung der Auebrücke fortgeführt wird. Besonders wichtig ist ihm eine verbindliche Terminsetzung für den Baufortschritt – idealerweise mit einer Bestätigung, dass im April der Wiederbeginn gesichert ist. Eine solche Zusicherung sei aus Sicht der Anwesenden das Mindestmaß an Verlässlichkeit, das man aus der heutigen Sitzung mitnehmen wolle.

Frau Sprehe äußert Verständnis, gleichzeitig aber auch Enttäuschung darüber, dass die Autobahn GmbH nicht anwesend ist. Gerade diese sei für die Planungen verantwortlich und hätte den geäußerten Frust unmittelbar aufnehmen können. Die bisherigen Fehlplanungen stellen eine erhebliche Belastung für den Bremer Norden dar. Die A 270 sei eine Lebensader für über 100.000 Menschen sowie für den ÖPNV und Rettungsdienste. Wenn dann gleichzeitig auf der A 27 Auffahrten wie Burglesum gesperrt würden, komme der Verkehr völlig zum Erliegen – wie damals außerhalb der Ferienzeit, als morgens und abends stundenlange Staus zur Regel wurden.

Auch die Ausführung der Maßnahmen sei oft problematisch verlaufen, etwa als nach einer Sperrung die gelben Fahrbahnmarkierungen nicht entfernt wurden. Die dafür zuständige Maschine sei defekt gewesen, dennoch seien die Sperrungen nicht aufgehoben worden – auch hier ein Koordinationsproblem zwischen den beteiligten Firmen. Die Folge: Drei weitere Tage Vollsperrung der A 270. Es wird betont, dass diese Erfahrungen zur Erkenntnis geführt haben müssten, künftig besser zu planen. Positiv wird aufgenommen, dass nun offenbar ein abschnittsweises Vorgehen zwischen Blumenthal und Ihlpohl geplant ist. Die Hoffnung ist, dass die Autobahn GmbH aus dem bisherigen Desaster lernt und die Umsetzung künftig sorgfältiger erfolgt.

Zentral sei auch die Frage, ob die Sanierung der Auebrücke parallel erfolgen könne und ob die Finanzierung gesichert ist. Es dürfe nicht sein, dass dieser wichtige Baustein wieder herausgelöst und erneut verzögert wird. Aus heutiger Sicht sei der Beginn für das Frühjahr 2026 avisiert – das wäre zu begrüßen. Es sei zudem zugesagt worden, dass der schlechte Zustand der A 270 bis dahin durch kleinere Maßnahmen verbessert werden soll. Hier stellt sich die Frage, ob und welche Instandhaltungsmaßnahmen für den Zwischenzeitraum tatsächlich geplant sind. Der Zustand der Fahrbahn sei in Teilen kritisch.

Die Bedeutung der Strecke für das tägliche Leben zeige sich auch daran, dass Rettungsfahrzeuge im Stau festhingen und zwischenzeitlich sogar Rettungsmotorräder zum Einsatz kommen mussten, um schnelle medizinische Versorgung im Bremer Norden sicherzustellen.

Frau Schulenburg erklärt, dass die Autobahn GmbH angekündigt habe, die Strecke bei der nächsten Sanierung erneut vollständig sperren zu müssen – inklusive dreier Anschlussstellen. Dies begründe sie mit der baulichen Struktur, insbesondere der Mitteltrennung, die keine Umleitung über die Gegenfahrbahn ermögliche. Es wird kritisiert, dass die Autobahn GmbH dafür keine überzeugende Begründung geliefert habe. Der Mittelbereich zwischen den Richtungsfahrbahnen sei als Dachprofil gebaut und daher für Überfahrten ungeeignet. Diese bauliche Situation diene nun als Argument für eine erneute Komplettspernung – mitsamt aller dazugehörigen Brücken.

Bezüglich der Termin- und Finanzierungszusagen wird klargestellt, dass diese ausschließlich von der Autobahn GmbH gegeben werden können. Auch die Landesbehörden seien hier auf die Aussagen der Autobahn GmbH angewiesen und selbst frustriert über die mangelnde Verlässlichkeit. Die sogenannte Schachbrett-Sanierung, bei der abschnittsweise gearbeitet werden sollte, sei eigentlich schon für den aktuellen Bauabschnitt geplant gewesen.

Herr Schmidtman äußert sich mit deutlicher Kritik an der Autobahn GmbH. Diese sei ursprünglich mit dem Anspruch gegründet worden, Infrastrukturprojekte schneller, besser und günstiger umzusetzen. Laut den inzwischen veröffentlichten Berichten des Bundesrechnungshofs habe sich jedoch keine dieser Erwartungen erfüllt. Es wird der Eindruck geäußert, dass hier „der Bock zum Gärtner gemacht“ worden sei. Die aktuelle Umsetzung der Maßnahmen auf der A 270 löse „Wut“ und „Fassungslosigkeit“ aus.

Besonders kritisch sieht Herr Schmidtman die Aussage, eine Teilsanierung sei nicht möglich, weil der Mittelstreifen bereits mit einem sogenannten „Dachprofil“ ausgestattet sei. Das sei nicht nachvollziehbar – der Zustand des Mittelstreifens habe sich nicht geändert. In der Vergangenheit habe man auch temporäre Überfahrten eingerichtet, indem Asphaltbereiche entfernt und später wieder eingebaut worden seien – das sei technisch machbar und verursache nur einen Bruchteil der Kosten.

Daher wird der Vorschlag gemacht, dass Bremen ein Exempel statuiert und der Autobahn GmbH deutlich widerspricht: Statt großflächiger Sperrungen solle man zur alten Praxis zurückkehren und einzelne Abschnitte sanieren. Damit ließe sich die Belastung für die Bürger:innen im Bremer Norden deutlich verringern. Die Erfahrung habe gezeigt, dass die umfassende Sperrung von Ihlpohl bis Blumenthal in der Vergangenheit nicht funktionierte und erneut in dieser Form nicht vertretbar sei.

Zudem kritisiert Herr Schmidtman, dass es offenbar keine Konventionalstrafen für nicht erfüllte Bauleistungen gibt. Die Autobahn GmbH sei ursprünglich als professionelle Institution gegründet worden, die genau solche Abläufe im Griff haben sollte. Stattdessen sei das Ergebnis ein „Stückwerk“ mit massiven Auswirkungen für die Bevölkerung. Diese Situation sei ein Beleg dafür, dass das Konstrukt der GmbH – in der Form einer teilprivatisierten Bundesbehörde – nicht funktioniere. Die aktuelle Baupraxis führe zu massiver Verärgerung, die sich in diesem Gremium deutlich widerspiegele.

Abschließend fordert Herr Schmidtman klare politische Haltung und Rückendeckung seitens der Landesvertretung, um gegenüber der Autobahn GmbH eine Verbesserung der Planung und Umsetzung einzufordern.

Frau Schulenburg stimmt der zuvor geäußerten Kritik ausdrücklich zu und betont, dass auch für die Verwaltung die Situation zunehmend schwieriger geworden sei. Es wird erläutert, dass neben der Autobahn GmbH auch die niedersächsische Landesstraßenbauverwaltung

(Analyse BV) zuständig sei, wobei keine dieser Institutionen verpflichtet sei, sich mit der Stadt Bremen oder lokalen Stellen abzustimmen. Dadurch entstehe eine Situation, in der jede Seite eigenständig plane und agiere – ohne echte Koordinierung.

Aus Sicht der Verwaltung sei daher nur noch der politische Weg möglich, um Einfluss zu nehmen. Man selbst habe keinerlei Weisungsbefugnis gegenüber der Autobahn GmbH und könne lediglich Bitten oder Vorschläge äußern. Ein Beispiel dafür sei die frühzeitig vorgebrachte Anregung, die Sanierung in Teilabschnitten durchzuführen, um insbesondere die Anschlussstelle Vegesack während der Bauzeit offenhalten zu können. Dies sei seitens der Autobahn GmbH jedoch abgelehnt worden – trotz der dadurch entstehenden zusätzlichen Belastungen für den Verkehr im Bremer Norden.

Abschließend betont Frau Schulenburg nochmals, dass auch auf Verwaltungsseite die Frustration über die mangelnde Kooperationsbereitschaft der Autobahn GmbH groß sei. Man könne sich der Kritik aus der Politik und aus der Bürgerschaft nur anschließen.

Herr Thormeier möchte wissen, ob es ein Koordinierungstool gibt, das als zentrale Plattform für Baumaßnahmen im Raum Bremen dient – also eine Art Jahreswartungs- oder Baustellenplan, in dem sämtliche Maßnahmen der unterschiedlichen Akteure wie Autobahn GmbH, Fährgesellschaft, Hansewasser oder der Stadt eingetragen und koordiniert werden. Ziel sei es, Überschneidungen zu vermeiden und frühzeitig sinnvolle Abstimmungen zu ermöglichen.

Darüber hinaus verweist er auf die Notwendigkeit, bei der Planung auch die Erreichbarkeit für Rettungsfahrzeuge sicherzustellen. Insbesondere im Bereich der A 270 kommt es in bestimmten Bauphasen zu erheblichen Einschränkungen, sodass beispielsweise Fahrzeuge aus Blumenthal nicht rechtzeitig ausrücken können. Dies gefährde die Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Hilfsfristen – insbesondere bei Brandeinsätzen – da unter den derzeitigen Bedingungen nicht gewährleistet sei, dass Einsatzkräfte innerhalb von zehn Minuten am Einsatzort eintreffen.

Frau Schulenburg ergänzt, dass die Autobahn GmbH zuletzt betont habe, es habe „doch jetzt alles gut geklappt“ – eine Einschätzung, der man aus lokaler Sicht deutlich widersprechen müsse. Sie verweist darauf, dass es bedauerlich sei, über eine Institution sprechen zu müssen, die an der Sitzung nicht teilnimmt.



Bezüglich der Koordinierung bestätigt Frau Schulenburg, dass es derzeit kein funktionierendes zentrales System gibt. Die Stadt fragt einmal jährlich bei allen relevanten Akteuren geplante Maßnahmen ab, jedoch erfolgen viele Rückmeldungen entweder sehr kurzfristig oder weichen stark vom ursprünglich angekündigten Zeitplan ab. Nur etwa zehn Prozent der angekündigten Baumaßnahmen finden tatsächlich wie gemeldet statt. Verzögerungen oder langfristige Verschiebungen seien die Regel. Zudem fehle nach wie vor die geeignete Software, obwohl ein solches System schon seit Jahren gewünscht sei.

Daraufhin weist Herr Thormeier darauf hin, dass es geeignete Tools bereits gibt, die bundesweit im Einsatz sind – etwa bei der Deutschen Flugsicherung. Dort werde mit einer zentralen Datenbank gearbeitet, die auch internationale Partner einbezieht. Jede geplante Maßnahme – inklusive Wartung und Instandhaltung – werde dort eingetragen, koordiniert und bei Änderungen entsprechend angepasst. Diese Lösung könne auch für Bremen kostenfrei zur Verfügung gestellt werden.

Frau Schulenburg nimmt das Angebot dankend auf und kündigt an, dass Herr Bäßler aus der Verwaltung bereits auf der Suche nach einer solchen Lösung sei. Es sei beschämend, dass Bremen bislang über kein vergleichbares System verfüge, während andere Städte längst damit arbeiten. Ein funktionierendes Tool könne die Zusammenarbeit und Abstimmung zwischen allen Beteiligten erheblich erleichtern.

Ein Austausch zur Bereitstellung des Tools wird für nach der Sitzung vereinbart.

Frau Wolter fehlt ein Überblick darüber, welche Maßnahmen in der Region konkret geplant und notwendig sind. Welche Arbeiten stehen an? Wie lange würden diese dauern – unter der Annahme, dass Baufirmen ohne Verzögerung arbeiten? Frau Wolter nennt als Beispiele die Gehölzpflege, Maßnahmen an der Aue-Brücke sowie an der Burglesumer Aue und fragt zudem, ob es Informationen über Planungen der Bahn auf der Nordwestbahnstrecke gibt. Für die Bürgerinnen und Bürger sei es entscheidend, dass alle Maßnahmen sinnvoll abgestimmt ablaufen – derzeit sei das nicht erkennbar.

Herr Tegtmeier schließt sich mit einer ergänzenden Frage an: Er kritisiert, dass Baustellen häufig eingerichtet werden, aber wochenlang keine sichtbaren Arbeiten erfolgen. Er fragt, ob es nicht möglich sei, klare Fristen zu setzen – beispielsweise: Baubeginn morgen, Fertigstellung innerhalb von X Wochen, andernfalls Strafzahlungen. Sollte das nicht möglich sein, schlägt er alternativ reduzierte Geschwindigkeiten ohne Baustelleneinrichtung vor, da

dies für den Verkehr immer noch besser sei als eine stillstehende Baustelle mit massiven Einschränkungen.

Frau Schulenburg übergibt daraufhin das Wort an Herrn Bäßler. Zuvor erklärt sie, dass ihre Stelle als sogenannte Baukoordination lediglich Zeitfenster (Timeslots) vergibt. Vertragsstrafen oder finanzielle Sanktionen könnten nur die jeweiligen Auftraggeber – also die Unternehmen oder Verwaltungseinheiten, die die Baumaßnahmen beauftragen – gegenüber den Baufirmen verhängen. Die Baukoordination habe darauf keinen Einfluss.

Herr Bäßler bestätigt diese Darstellung: Die Behörde vergibt Zeitfenster, um einen bestimmten Bereich zu „reservieren“. Die eigentliche Verantwortung liege dann bei den Bauträgern, etwa HanseWasser, wesernetz oder – im konkreten Fall – enercity für die Fernwärmeausbauten. Diese müssten vertraglich sicherstellen, dass die Baufirmen zeitgerecht arbeiten und bei Verzögerungen rechtzeitig informieren. Er beschreibt das Dilemma: Die Verwaltung plant sorgfältig und erstellt aufeinander abgestimmte Zeitpläne, doch dann kommt beispielsweise an einem Freitagnachmittag die kurzfristige Mitteilung, dass eine Firma vier Wochen länger benötigt – und der gesamte Koordinationsplan gerät ins Wanken.

Herr Bäßler betont, dass dieses Problem nicht allein durch Software gelöst werden könne. Vielmehr müsse immer wieder an die Verantwortung der Leitungsverwaltungen und Bauträger appelliert werden, ihre Firmen eng zu führen und rechtzeitig Rückmeldungen zu geben. Auch auf höherer politischer Ebene – etwa auf Staatsratsebene – werde inzwischen verstärkt Druck ausgeübt. Er zeigt sich zuversichtlich, dass sich der Prozess in die richtige Richtung bewegt, auch wenn noch nicht alles rund läuft.

Herr Pfeiff macht klar, dass der Sinn des heutigen Abends nicht darin liegen könne, Einzelpersonen – etwa Mitarbeitende des Bauressorts – für die Gesamtsituation verantwortlich zu machen. Vielmehr plädiert er für einen gemeinsamen Schulterschluss, um konkrete Verbesserungsvorschläge für den weiteren Verlauf der Maßnahmen zu erarbeiten – insbesondere mit Blick auf die für April des kommenden Jahres geplante Fortsetzung der Baustellenaktivitäten.

Er schildert anschließend seine persönliche Betroffenheit: Nach seiner Rückkehr aus dem Urlaub musste er feststellen, dass die Anschlussstelle Bremen-Nord gesperrt war – eine Anbindung war über Lesum, Schwanewede oder die Fähren nicht mehr möglich. Auch die Fährverbindungen seien zeitweise überlastet oder gar nicht mehr nutzbar gewesen. Zwar sei die Maßnahme aus Sicht der Autobahn GmbH sicherlich begründet, dennoch sei es für viele

Bürgerinnen und Bürger unverständlich, dass in einer solchen Situation nur im Acht-Stunden-Takt gearbeitet werde. Er kritisiert zudem, dass Sperrungen zum Berufsverkehrsbeginn – etwa um 7 Uhr – erfolgen, statt beispielsweise um 9 Uhr, wenn das Verkehrsaufkommen geringer ist.

Er verweist darauf, dass in anderen Regionen Deutschlands Autobahnbaustellen wesentlich schneller umgesetzt würden – häufig durch Tag- und Nachtarbeit. Die Forderung lautet daher, gemeinsam politischen Druck auszuüben, um bei der kommenden Maßnahme im nächsten Jahr eine solche 24-Stunden-Baustelle umzusetzen.

Frau Schulenburg antwortet darauf, dass in der Tat mehrere Faktoren unglücklich zusammengekommen seien – etwa auch die zeitgleiche Sanierung des Fähranlegers oder anderer Maßnahmen. Sie betont, dass versucht wurde, Umleitungsstrecken von weiteren Baustellen freizuhalten – z. B. durch die Koordination mit der Sanierung der Fähre Lemwerder-Vegesack. Diese Maßnahmen seien rechtzeitig angekündigt und entsprechend berücksichtigt worden. Wenn jedoch die Autobahn GmbH kurzfristig Sperrungen auf ihrem eigenen Gebiet einrichtet, könne dies von der Stadt nicht beeinflusst werden.

Sie verweist darauf, dass der sogenannte Ihlpolder Kreisel seinerzeit empfohlen habe, mit bestimmten Maßnahmen nicht direkt nach den Herbstferien zu beginnen. Die Autobahn GmbH habe diese Empfehlung jedoch ignoriert – mit den bekannten negativen Folgen. Offenbar habe die Autobahn GmbH aus dieser Erfahrung gelernt: Für die anstehende Sanierung der B 74n (Wilhelmshavener Straße) und der Bremerhavener Straße habe es frühzeitig Gespräche gegeben, und es sei gemeinsam abgestimmt worden, diese Maßnahmen in die Sommer- und Herbstferien zu legen. Man habe entsprechende Zeitfenster freigeschaufelt, um die Belastungen für den Verkehr möglichst gering zu halten. Natürlich sei man weiterhin wetterabhängig, aber man hoffe auf günstige Bedingungen.

Sie ergänzt, dass auch andere Maßnahmen, wie die Sperrung Kreinsloger oder die Weserstrandstraße, eingeplant seien – allerdings sei bei der Letzteren eine Notmaßnahme dazwischengekommen (ein Kanalschaden), weshalb hier eine Vollsperrung unvermeidbar gewesen sei. Auch solche Fälle seien nicht vorhersehbar und ließen sich nicht mit anderen Maßnahmen abstimmen.

Auf Nachfrage wird noch einmal klargestellt, dass die Entscheidung über Tag- und Nachtarbeit (24-Stunden-Baustellen) nicht bei der Baukoordination oder der Stadt Bremen liegt, sondern allein in der Verantwortung des jeweiligen Bauträgers – in diesem Fall der Autobahn GmbH.

Die Stadt könne lediglich die entsprechenden Zeitfenster bereitstellen, jedoch nicht die Bauzeiten oder -intensitäten vorgeben.

Herr Milpacher bedankt sich zunächst und schlägt vor, die Diskussion stärker auf das zukünftige Vorgehen auszurichten, anstatt weiterhin das bereits Geschehene zu bewerten. Aktuell sei vieles unklar: Weder sei der Stand der Planung bekannt, noch lägen Informationen über die Haushaltszuweisungen oder den Zeitplan vor. Zwar gebe es in offiziellen Quellen – etwa auf Seiten der Senatskanzlei – Hinweise, dass vor 2026 nicht mit einem Planungsbeginn zu rechnen sei, jedoch bleibe auch dort vieles vage. Eine konkrete Bauzeit sei ebenfalls nicht definiert, teilweise werde von drei Jahren gesprochen – was im Hinblick auf die Sanierung einer einzelnen Straße unverhältnismäßig lange erscheine.

Herr Milpacher schlägt daher die Einführung eines regelmäßigen Monitorings vor – z. B. durch wiederkehrende Abstimmungsrunden –, um die Situation strategisch zu begleiten. Ziel müsse eine abgestimmte Verkehrsentslastungsstrategie sein, um beim nächsten Mal besser auf Sperrungen reagieren zu können. Auch solle überprüft werden, mit welchen Unternehmen zukünftig zusammengearbeitet werde. Ein Mehrschichtbetrieb sei in vergleichbaren Projekten längst gängige Praxis – es müsse also möglich sein, dies auch hier zu realisieren.

Kritisch äußert sich Herr Schiphorst zur Aussage, die Autobahn GmbH habe aus vergangenen Fehlern gelernt. Dies erscheine ihm eher wie ein „Prinzip Hoffnung“. Er verweist darauf, dass Bremen-Nord weiterhin mit zahlreichen weiteren Baustellen konfrontiert sei, die langfristige Auswirkungen hätten – und dass das Prinzip „Bitte umfahren Sie Bremen-Nord weiträumig“ weder den Einwohnerinnen und Einwohnern noch dem Wirtschafts- und Kundenverkehr diene. Besonders betont er, dass die örtlichen Behörden offenbar kaum Einfluss auf die Maßnahmen der Autobahn GmbH hätten, während bei anderen Auftraggebern – etwa den städtischen Versorgungsträgern – eine koordinierte, pünktliche Umsetzung möglich sei.

Ein zentrales Thema sei zudem die Finanzierung. Nach seiner Wahrnehmung liege hierfür bislang keine belastbare Zusage vor. Besonders die Sanierung der Auebrücke sei in dieser Hinsicht mit einem Fragezeichen versehen. Er verweist darauf, dass bereits bewilligte Mittel zwischenzeitlich in ein anderes Projekt umgeleitet worden seien. Letztlich bleibe festzuhalten: Solange keine verlässliche Finanzierungsgrundlage bestehe, könne auch keine bauliche Umsetzung erfolgen – unabhängig von allen weiteren Forderungen wie etwa einem 24-Stunden-Betrieb.

Herr Hornhues bringt eine noch offene Detailfrage zur Anschlussstelle A 27 / A 270 auf: Dort habe es bereits zweimal Sperrungen gegeben, jedoch sei nicht nachvollziehbar, was genau

an dieser großen Kreuzung noch gebaut werden muss. Zudem wird angeregt, bei umfangreicheren Baumaßnahmen eine Informationsstruktur zu schaffen, wie sie bei kleineren Projekten bereits bestehe: Verkehrssachbearbeiter senden Anordnungen per E-Mail an die Beiräte, was eine frühzeitige Information ermögliche. Der Wunsch sei, diese Praxis auch für größere Vorhaben zu übernehmen – auch wenn Änderungen im Zeitplan zu erwarten seien, wäre eine frühzeitige Übersicht wertvoller als verspätete Berichterstattung über die Presse.

Frau Sprehe betont, dass mehr Transparenz darüber geschaffen werden solle, wann welche Baumaßnahmen konkret durchgeführt werden, insbesondere im Hinblick auf ihre verkehrliche Relevanz. Obwohl die Einflussmöglichkeiten begrenzt seien, solle der Regionalausschuss dafür werben, dass sich die Senatorin für Bau und Verkehr politisch bei Bundesverkehrsminister Wissing und der Autobahn GmbH für Bremen-Nord stark mache. Die A 270 sei keine beliebige Straße, sondern eine zentrale Lebensader, für die keine praktikablen Ausweichstrecken bestehen. Daher müsse bei der Bundesebene Bewusstsein geschaffen werden, dass dieses Projekt nicht wie ein Standardvorhaben behandelt werden könne.

Hinsichtlich der Kosten wurde angemerkt, dass Teilbaustellen meist teurer seien als eine Gesamtsperre – andererseits seien Nacht- und 24-Stunden-Baustellen ebenfalls kostenintensiv. Dennoch müsse über solche Maßnahmen zumindest politisch gesprochen werden, wenn eine schnellere Fertigstellung gesellschaftlich notwendig sei.

Im weiteren Verlauf erfolgte die Antwort auf die eingangs gestellte Detailfrage: Die derzeitigen Arbeiten an der A 270 im Bereich der Anschlussstelle zur A 27 stehen im Zusammenhang mit dem Lückenschluss zum Ausbau der A 270. Der betreffende Abschnitt umfasst rund 200 Meter, die im Vorjahr nicht fertiggestellt wurden. Diese Arbeiten sollen nach aktuellem Stand in den Herbstferien 2025 erfolgen.

Frau Schulenburg erläutert das grundsätzliche Verfahren. Baumaßnahmenanträge werden zunächst durch die SGMS (Stabsstelle Großprojekte Mobilität und Straßenbau) geprüft. Dabei wird insbesondere auf mögliche Kollisionen mit anderen Maßnahmen geachtet. Erst nach erfolgreicher Prüfung erfolgt die Weiterleitung an das Amt für Straßen und Verkehr (ASV), das als Verkehrsbehörde für das Vorbehaltsnetz zuständig ist. Anordnungen für dieses Netz können auf Anfrage über das Ortsamt auch an Beiräte weitergeleitet werden – das wäre aus Sicht der Verwaltung der geeignete Weg für mehr Transparenz.

Weiter wurde der Wunsch geäußert, einen tabellarischen Überblick über die noch geplanten Baumaßnahmen auf der A 270 und der Bahnstrecke zu erhalten – mit Angaben, ob es sich um Tagesbaustellen handelt oder größere Maßnahmen mit Sperrungen zu erwarten sind.

Frau Schulenburg teilt folgende Maßnahmen mit:

- Für 2026 ist die zweite Fahrbahnseite der A 270 geplant, nachdem der Mittelbereich mit Kanal bereits fertiggestellt wurde.
- Insgesamt sind 30 Brückenbauwerke entlang der Strecke sanierungsbedürftig, was die Herausforderung erhöht.
- Ziel sei, die Arbeiten an der Auebrücke und der zweiten Fahrbahnhälfte zeitlich so zu koordinieren, dass es keine gegenseitigen Vollsperrungen gibt.

Abschließend wurde auf die angespannte Marktlage im Bauwesen hingewiesen: Es gäbe derzeit zu wenige Fachfirmen, die überhaupt Nacht- oder 24-Stunden-Schichten anbieten könnten. Viele Firmen seien überlastet oder hätten Monopolstellungen, wodurch sich Vergabe und Umsetzung zusätzlich erschwerten. Selbst einfache Arbeiten wie Markierungsmaßnahmen müssten tagsüber stattfinden, da die Bedingungen für Nachteinsätze (z. B. Luftfeuchtigkeit) nicht gegeben seien.

Diese Herausforderungen beträfen nicht nur Bremen-Nord, sondern das gesamte Stadtgebiet.

Herr Fröhlich informiert, dass der Pressesprecher der Autobahn GmbH bereits kontaktiert wurde mit der Bitte, erneut einen Zeitplan für die weiteren Maßnahmen an der A 270 bereitzustellen – ähnlich wie beim letzten Mal. Auch wenn sich die Autobahn GmbH seinerzeit nicht vollständig an diesen Plan gehalten habe, sei eine solche Übersicht dennoch hilfreich gewesen.

Er weist weiterhin daraufhin, dass es in der Vergangenheit bereits eine vollumfängliche Pressemitteilung der Autobahn GmbH gab, in der der Ablauf der geplanten Bauarbeiten transparent dargestellt wurde. Dieses Vorgehen sei – trotz späterer Planabweichungen – positiv zu bewerten.

Zudem bezieht Herr Fröhlich sich auf eine Deputationssitzung, bei der die Autobahn GmbH signalisiert habe, Maßnahmen gegebenenfalls abubrechen, wenn der Umgangston oder die

Gesprächsbasis unangemessen seien. Er betont, dass die Autobahn GmbH laut Beirätegesetz nicht verpflichtet ist, an Sitzungen des Beirats teilzunehmen. Insofern sei ein respektvoller und sachorientierter Austausch besonders wichtig, um eine konstruktive Zusammenarbeit zu ermöglichen.

Herr Fröhlich sagt zu, den Kontakt zur Autobahn GmbH erneut aufzunehmen, um auszuloten, in welchem Rahmen künftig ein sachlicher Dialog möglich ist. Ziel sei, bei der Sanierung der verbleibenden Fahrbahnseite bessere Abläufe zu ermöglichen als bei der vorangegangenen Maßnahme.

Herr Sgolik formuliert abschließend folgende Beschlussempfehlung:

- 1. Der Ausschuss bedankt sich für die Teilnahme von den Mitarbeiter:innen der Baustellenkoordination, Frau Schulenburg und Herrn Bäßler und nimmt die Ausführungen zur Kenntnis.**
- 2. Der Ausschuss schlägt den Bremen-Norder Beiräten vor, das Thema in ihren Fraktionen zu beraten und dadurch in die Bürgerschaft einzubringen, damit es eine politische Willensbildung zur Verbesserung der Kommunikation zwischen Bund und Land geben kann.**
- 3. Der Ausschuss schlägt den Bremen-Norder Beiräten vor, einen gemeinsamen Beschluss zu fassen, der:**
  - a. eine Klärung der zukünftigen Finanzierung der Baumaßnahmen,**
  - b. die rechtliche Umgestaltung der Genehmigung, Anordnung inklusive Konzessionsstrafen,**
  - c. die klarere Kommunikation der Maßnahmen bzw. die Anforderung einer tabellarischen Übersicht der Arbeiten,**
  - d. eine Prüfung, die Maßnahmen ohne Vollsperrungen zu erledigen,**
  - e. eine Prüfung, die Maßnahmen im Rahmen von Tages-/ Nachtbaustellen zu erledigen und**
  - f. die Bitte an die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, den Kontakt zum Bundesminister für Verkehr aufzunehmen und auf eine Verbesserung des Verfahrens und der Kommunikation einzuwirken,**

**enthält.**

Herr Sgolik bedankt sich bei den Gästen zu dem Thema und beendet den Tagesordnungspunkt.

## **TOP 2 Situationsbericht der Polizei Bremen für den gesamten Bremer Norden, aufgeschlüsselt nach Stadtteilen**

Herr Sgolik begrüßt hierzu Herrn Perin, von der Polizei Bremen.

Herr Perin bedankt sich für die Einladung und stellt sich den Anwesenden als Leiter des Polizeikommissariats Bremen-Nord vor. Sein Zuständigkeitsbereich umfasst den gesamten Bremer Norden.

Er erläutert, dass die Polizeiliche Kriminalstatistik (PKS) jährlich auf Basis eines bundesweit einheitlichen Standards erstellt werde. Die Daten für Bremen würden gemäß diesen Vorgaben erhoben und ausgewertet und fließen in das bundesweite Kriminalitätsbild mit ein. Die veröffentlichten Zahlen des Senators für Inneres basieren auf dieser Systematik.

Für die Sitzung hat Herr Perin einen auszugsweisen Überblick über das Lagebild für Bremen-Nord vorbereitet.

Anschließend beschreibt er die organisatorische Gliederung seines Kommissariats in drei Säulen:

1. Einsatzdienst (ESD) mit den Standorten in Lesum und Blumenthal – operativ zuständig für Notrufeinsätze.
2. Regionaler Einsatzdienst – zuständig für Unterstützungskräfte, Schwerpunktmaßnahmen sowie die zentrale Anzeigenaufnahme.
3. Kontaktpolizei – besonders präsent in den Stadtteilen; die Kontaktpolizistinnen und -polizisten sind den lokalen Dienststellen zugeordnet und prägen das Bild der Polizei vor Ort.

Abschließend betont Herr Perin die Bedeutung der Einwohnerzahl als Bezugsgröße für die Bewertung der Kriminalitätsentwicklung, da sich daran u. a. die Kriminalitätsbelastung im Verhältnis zur Bevölkerung bemessen lässt.

Herr Perin berichtet über einen Bevölkerungszuwachs von rund 1.500–1.600 Personen im Vergleich zum Vorjahr. Dieses Wachstum sei über die Stadtteile hinweg weitgehend ausgewogen und spiegele sich teilweise auch in der Kriminalitätslage wider.



Ein besonderes Augenmerk legt er auf die Einsatzfähigkeit der Polizei, die durch bauliche Einschränkungen (z. B. gesperrte Brücken wie die Hermann-Fortmann-Straße) sowie dichten Verkehr erschwert wird. Die Einsatzfahrzeuge unterliegen einem Reaktionszeit-Standard von 8 Minuten, den man trotz dieser Herausforderungen in der Regel einhalten könne – vor allem durch entsprechende strukturelle Anpassungen. Besonders kritisch sei dies jedoch im Berufsverkehr.

Die Bedeutung des 110-Notrufprozesses wird hervorgehoben. Die schnelle Einsatzfähigkeit sei prioritär, da hier Bürger:innen in akuten Notlagen Hilfe erwarten. Zusätzlich müssten Schwerpunktmaßnahmen (z. B. zu bestimmten Phänomenen, Orten oder Personen) sowie besondere Einsatzlagen wie Demonstrationen oder Gefahrenlagen mit zusätzlichem Personaleinsatz bewältigt werden. Diese fremdbestimmten Lagen erfordern eine flexible Ressourcensteuerung und stellen die Organisation vor ständige Herausforderungen.

Im Zusammenhang mit dem geplanten Umzug des Polizeikommissariats betont Herr Perin, dass er persönlich auch für dieses Projekt verantwortlich sei. Dabei stehe man in engem Austausch mit allen Beteiligten. Die Schwerpunkte liegen auf Bürgernähe, regionaler Präsenz und Bürgerservice, die auch Maßstab für die zukünftige Polizeiarbeit und -infrastruktur seien.

Er verweist auf eine deutliche Einsatzsteigerung:

Im Jahr 2021 gab es rund 107.000–108.000 Einsätze und im Jahr 2024 bereits über 123.000.

Diese Einsätze resultieren aus 110-Notrufen, bei denen Streifenwagen ausrücken müssen – unabhängig davon, wie sich der Einsatz qualitativ entwickelt. Auch wenn es sich um eine quantitative Angabe handelt, beinhalten viele Einsätze komplexere Lagen.

Ein besonderer Anstieg sei nach dem Wegfall der Corona-Maßnahmen im Frühjahr 2023 zu beobachten. Seitdem nähert sich das Einsatzgeschehen wieder dem Niveau der Vor-Corona-Zeit an. Viele Einsätze entstünden aus dem wieder zunehmenden alltäglichen Miteinander im öffentlichen Raum.

Im Vergleich zu 2023 verzeichnete man 328 Einsätze weniger, was zwar keine signifikante Entlastung darstelle, aber zumindest auf eine gewisse Stabilisierung hinweise. Dennoch bestehe keine Entwarnung, da sich erste Anzeichen eines erneuten Anstiegs im Jahr 2024 bereits zeigen. Eine genauere Bewertung sei erst im weiteren Jahresverlauf möglich.

Herr Perin erläutert die Bedeutung der Polizeilichen Kriminalstatistik (PKS). Diese sei ein wichtiges Instrument zur Vergleichbarkeit von Kriminalitätszahlen, auch wenn sie nicht das reale Kriminalitätsgeschehen in Echtzeit widerspiegelt. Die PKS ist eine Bearbeitungsstatistik – ein Fall wird erst erfasst, wenn er vollständig bearbeitet wurde. Dadurch könne es zu zeitlichen Verzerrungen kommen, beispielsweise durch die nachträgliche Abarbeitung alter Vorgänge, die dann in der Statistik des laufenden Jahres auftauchen.

Im Jahr 2024 wurden in der Stadt Bremen rund 89.000 Straftaten registriert, etwa 7.000–8.000 mehr als im Vorjahr. Die Aufklärungsquote lag bei 44,5 %. Während einige Deliktsbereiche rückläufig waren, verzeichnete man in anderen einen Anstieg:

**Rückläufige Delikte:**

- ✓ Körperverletzung
- ✓ Raubdelikte
- ✓ Wohnungseinbruchdiebstähle
- ✓ Fahrraddiebstahl
- ✓ Gewalt gegen Polizeivollzugsbeamte

**Zunehmende Delikte:**

- ✓ Einbruchdiebstahl in Dienst-, Büro- und Fabrikationsräume

Als Ursache benennt Herr Perin veränderte Lebens- und Arbeitsweisen seit Corona (z. B. Homeoffice), wodurch Wohnungen seltener zu festen Zeiten leer stehen.

Bei den Fahrraddiebstählen sei ein Rückgang u. a. auf den Einsatz moderner Technik wie Ortungschips zurückzuführen. Auch regionale Unterschiede bei der Sicherung von Fahrrädern spielten eine Rolle – im Gegensatz zur Stadt würden in Bremen-Nord Fahrräder abends häufiger im umschlossenen Bereich gesichert.

Er lobt zudem die Arbeit der Kontaktpolizei im Bereich Prävention, insbesondere beim Schutz älterer Menschen vor Trickdiebstählen oder Betrugsdelikten. Diese Straftaten nutzten häufig Gutgläubigkeit, Werteverständnis und altersbedingte Einschränkungen der Opfer aus. Präventionsmaßnahmen zeigen hier spürbare Wirkung.

Der Rückgang von Gewalt gegen Polizeibeamte sei auf ein professionelleres Einsatzverhalten sowie verbesserte Schulungen und Techniken zurückzuführen.

Abschließend verweist Herr Perin auf einen erkennbaren "Corona-Knick" in der **Kriminalitätsentwicklung**:

Die Zahlen waren in den Jahren 2020–2021 stark rückläufig, ab 2023 stiegen sie wieder deutlich an. Dies sei auf die veränderten Rahmenbedingungen nach Ende der Corona-Maßnahmen zurückzuführen. Insgesamt bewege sich das Niveau wieder in Richtung der Vor-Corona-Zeit.

Im Bereich Blumenthal bleibt die Kriminalitätslage insgesamt weitgehend stabil. Besonders im Bereich Raub zeigt sich jedoch, dass die Bevölkerungsstruktur und soziodemografische Faktoren eine zentrale Rolle spielen. Es sind vor allem junge Menschen, die sich in diesem Deliktsfeld strafbar machen. Diese Entwicklung spiegelt sich auch in den Zahlen wider. Sobald Auffälligkeiten erkennbar sind, setzt die Polizei gezielt Schwerpunktmaßnahmen ein, um gegenzusteuern. Diese Maßnahmen zeigen Wirkung, insbesondere in den Bereichen, in denen sie gezielt durchgeführt werden. Dadurch entstehen lokal erkennbare Rückgänge, auch wenn es in einzelnen Phänomenbereichen temporär zu Anstiegen kommen kann.

Das Gesamtfeld der Körperverletzungsdelikte zeigt derzeit eine Stagnation mit leicht rückläufiger Tendenz. Sowohl die gefährliche als auch die schwere Körperverletzung entwickeln sich parallel. Allerdings ist die Aussagekraft der Statistik in diesem Bereich begrenzt, da die absoluten Fallzahlen vergleichsweise gering sind – schon kleinere Veränderungen können große Ausschläge in der Darstellung verursachen.

Beim Wohnungseinbruchdiebstahl ist ein klarer Rückgang zu verzeichnen. Dieser Trend hängt vermutlich auch mit veränderten Lebensgewohnheiten zusammen: Mehr Menschen arbeiten inzwischen von zu Hause, was es Einbrecherinnen und Einbrechern schwerer macht, unbeobachtet einzudringen. Im Gegenzug nimmt die Zahl der Einbrüche in gewerbliche Räume zu. Hier weichen Täterinnen und Täter auf andere Gelegenheiten aus – ein Phänomen, das als „Spiegelwirkung“ beschrieben werden kann.

Der Diebstahl aus Kraftfahrzeugen zeigt eine gegenteilige Entwicklung: Die Fallzahlen steigen. Das steht in engem Zusammenhang mit der Veränderung innerhalb der Drogenszene. Der klassische Diebstahl aus Autos gilt als typische Beschaffungskriminalität. Während früher beispielsweise ein Heroin-Konsum mit 50 Euro pro Tag kalkuliert werden konnte, kostet eine Crackpfeife heute nur etwa 5 Euro – der Rausch hält jedoch nur rund 15 Minuten an. Das zwingt Konsumierende zu häufigeren Beschaffungsaktionen. In der Folge werden auch scheinbar banale Dinge wie ein Euro für den Einkaufswagen im Auto Ziel von Diebstählen –

trotz erheblichem Sachschaden, etwa durch eingeschlagene Fensterscheiben. So entstehen viele Einzelfälle, die in der Summe dramatisch wirken, aber im Kern auf Gelegenheitsstrukturen zurückzuführen sind. Es genügt manchmal, durch eine Straße zu laufen, um 20, 30 oder 40 beschädigte Fahrzeuge zu hinterlassen.

Taschendiebstähle zählen zu den typischen täterspezifischen Delikten. Sie treten nicht nur in Bremen-Nord, sondern im gesamten Stadtgebiet auf. Immer wieder lassen sich Serien durch Einzeltäterinnen und -täter erkennen. Die Polizei reagiert in solchen Fällen schnell mit gezielten Maßnahmen, sobald eine Häufung sichtbar wird. Erste Fälle bleiben häufig unbemerkt – ein Lagebild entsteht meist erst durch die Bündelung der Anzeigen. In bekannten Tatorten wie Fußgängerzonen spielt auch hier die Gelegenheit eine zentrale Rolle. Sobald sich ein Tatmuster abzeichnet, erfolgt eine gezielte Intervention. Eine aktuelle Serie konnte so eingegrenzt werden – mit dem Ziel, dass sich das Lagebild im nächsten Jahr deutlich verbessert.

Auch Fahrraddiebstähle und Verstöße gegen das Betäubungsmittelgesetz (BtMG) stehen im Fokus. Letztere sind jedoch stark abhängig von polizeilichen Kontrollen – es handelt sich also um sogenannte Kontrolldelikte. Je stärker die Polizei durch andere Maßnahmen gebunden ist, desto weniger Kapazitäten stehen für BtMG-Kontrollen zur Verfügung. Gleichzeitig beeinflusst die Teillegalisierung von Cannabis die Statistik erheblich: Viele frühere Verhaltensweisen gelten nicht mehr als Straftat und tauchen daher auch nicht mehr in der PKS auf – obwohl der Konsum weiter stattfindet. Dies wirkt sich spürbar auf die Zahl der registrierten Fälle aus. Dennoch zeichnet sich eine Stabilisierung auf niedrigem Niveau ab, was im Vergleich zu früheren Jahren als positiv gewertet wird.

Der Rückgang von bestimmten Delikten wie Taschendiebstahl oder Fahrraddiebstahl hängt auch mit präventiven Maßnahmen zusammen. Dazu zählen etwa die Registrierung von Fahrrädern oder technische Entwicklungen wie bessere Sicherungssysteme. Trotzdem bleiben diese Deliktfelder im Fokus der Polizei. Auch der Wohnungseinbruchdiebstahl, obwohl rückläufig, bleibt ein Schwerpunkt.

Die Polizei verfolgt weiterhin eine klare Priorisierung von Einsatzressourcen – insbesondere bei Delikten mit Bezug zur Beschaffungskriminalität. Der Kampf gegen die Drogenkriminalität gilt als wichtiges Steuerungsinstrument, da sie häufig mit anderen Delikten wie Diebstahl oder Raub verknüpft ist.

In Bezug auf die polizeiliche Infrastruktur kündigt sich eine Zusammenlegung von Standorten an, die vor allem Einsatzdienste und Abteilungsleitungen betrifft. Das neue Gebäude befindet sich bereits im Ausbau; erste Räume sind erkennbar eingerichtet. Ein Besuch vor Ort ist jederzeit möglich – interessierte Bürgerinnen und Bürger können sich über die Ortsamtsleitung anmelden. Der Wachbereich im Erdgeschoss und die Bürostruktur lassen bereits erkennen, wie der künftige Standort aussehen wird.

Wichtig ist, dass die Kontaktpolizei weiterhin in der Region bleibt. Das ist sowohl fachlich als auch politisch gewollt. Die Nähe zur Bevölkerung und die präventive Wirkung durch lokale Präsenz sind aus Sicht der Polizei unverzichtbar. Der direkte Kontakt vor Ort sorgt dafür, dass Menschen erreicht und Probleme frühzeitig erkannt werden.

Zunächst bedankt sich Frau Wolter für die Vorstellung der Statistik und betont, dass ihr klar ist, dass es sich dabei um eine sogenannte Abarbeitungsstatistik handelt, bei der bestimmte Dinge erfasst werden und andere nicht. In diesem Zusammenhang wird die Frage gestellt, wie zwischen Raub und Körperverletzung unterschieden wird – konkret: Wenn bei einem Raub auch eine Körperverletzung stattfindet, unter welchem Delikt wird dies dann erfasst? Herr Perin erläutert, dass die Körperverletzung beziehungsweise die Drohung mit Gewalt ein konstitutives Merkmal des Raubes ist. In einem solchen Fall wird der Vorfall unter Raub geführt.

Weiter interessiert Frau Wolter der Unterscheidung innerhalb der Körperverletzungsdelikte, insbesondere zwischen häuslicher Gewalt und beispielsweise Gewalt im öffentlichen Raum – etwa nach einem Fußballspiel. Herr Perin erklärt, dass häusliche Gewalt einen besonderen Bearbeitungsschwerpunkt darstellt. Er selbst ist für das Gefährdungsmanagement in Bremen-Nord zuständig. Jeder Fall häuslicher Gewalt landet bei ihm auf dem Tisch. Die einzelnen Delikte, die bei einem Vorfall dokumentiert werden – etwa einfache oder schwere Körperverletzung – werden jeweils als eigenständige Straftaten registriert und regulär von den Fachdienststellen bearbeitet. Parallel dazu wird ein sogenannter Gefährdungsvorgang angelegt, der zusätzlich betrachtet und bewertet wird, da sich durch die Strafanzeige allein das Konfliktpotenzial in der Regel nicht auflöst. Gerade bei wiederholter häuslicher Gewalt greift hier das Gefährdungsmanagement, um weiterführende Maßnahmen zu ermöglichen.

Auf die Frage, ob sich im Bereich häuslicher Gewalt über die letzten fünf Jahre eine Entwicklung erkennen lässt – etwa eine Zunahme oder Abnahme – antwortet Herr Perin, dass er hierzu keine konkreten Zahlen vorliegen hat. Sein persönlicher Eindruck ist, dass es weder eine spürbare Zunahme noch eine Abnahme gibt. Die Fälle häuslicher Gewalt spiegeln seiner

Einschätzung nach häufig die jeweilige Bevölkerungsstruktur wider. Dabei spielen kulturelle, religiöse und soziale Faktoren eine Rolle. Konkrete Tendenzen lassen sich ohne Zahlenmaterial allerdings nicht ableiten.

Ein weiteres Themenfeld betrifft politische Straftaten in Bremen-Nord. Hier gibt es laut Herrn Perin keine besonderen Schwerpunkte. Die meisten Fälle betreffen eher geringfügige Sachbeschädigungen, etwa Schmierereien mit politisch motivierten Inhalten an öffentlichen oder privaten Gebäuden. Diese stammen sowohl aus dem rechten als auch aus dem linken Spektrum. Solche Vorkommnisse werden ernst genommen und auch verfolgt, sie stellen jedoch kein spezifisches Phänomen in Bremen-Nord dar, sondern treten im gesamten Stadtgebiet ähnlich auf.

Zum Schluss wird die Frage nach Straftaten im Zusammenhang mit dem Internet gestellt – also etwa Betrugsfälle durch Phishing oder auch der Missbrauch sozialer Medien. Herr Perin bestätigt, dass das Internet ein zentrales Tatmittel ist. Einerseits gibt es klassische Betrugsdelikte, bei denen Personen beispielsweise auf falsche Links klicken und finanziell geschädigt werden. Andererseits sind es zunehmend auch Straftaten gegen die sexuelle Selbstbestimmung, bei denen insbesondere Jugendliche und mittlerweile auch Kinder betroffen sind. Diese nutzen digitale Medien zur Verbreitung von Gewalt- oder Sexualbildern, was gravierende psychische Folgen für die Betroffenen haben kann.

In diesem Zusammenhang verweist Herr Perin auf präventiven Maßnahmen der Polizei. Insbesondere in Schulen, aber auch in Altersheimen, werden gefährdete Bevölkerungsgruppen gezielt angesprochen. Kontaktpolizist:innen übernehmen hier beratende Aufgaben. Neben den genannten Internetdelikten zählen auch Trickbetrügereien und Gewaltvorfälle in Schulen zu den Schwerpunkten der Präventionsarbeit. Der Polizei ist bewusst, dass die Gefahren der digitalen Welt zunehmen und eine gezielte Aufklärung notwendig ist, um mögliche Opfer frühzeitig zu schützen.

Herr Pörschke bedankt sich zunächst ausdrücklich für die prägnante, konzentrierte und differenzierte Darstellung der polizeilichen Ausführungen. Im Anschluss äußert er zwei Anmerkungen bzw. Fragen. Erstens: Bestimmte Delikte – insbesondere aus dem Bereich des Staatsschutzes – werden nicht unmittelbar von den Dienststellen in Bremen-Nord bearbeitet, sondern fallen in die Zuständigkeit anderer Behörden. Er fragt, ob diese Delikte dennoch in die Statistik einfließen, die hier vorgestellt wurde. Zweitens weist er darauf hin, dass Bremen zwar formal als Großstadt gilt, das Demonstrationsgeschehen in Bremen-Nord aber deutlich

geringer ausfällt. Diese Randlage könne ein Grund dafür sein, dass politisch motivierte Gewalttaten oder Hassverbrechen hier seltener vorkommen.

Er zeigt sich außerdem überrascht über die Aussage, dass die Zahl der Autoaufbrüche zugenommen hat. Naiverweise, hätte er angenommen, dass in heutigen Fahrzeugen kaum noch lohnenswerte Gegenstände zu finden seien – insbesondere da Navigationsgeräte und ähnliches mittlerweile in Smartphones integriert sind. Die Information über den Anstieg der Autoeinbrüche empfindet sie daher als hilfreich.

Besonders wichtig erscheint Herrn Pörschke ein weiterer Punkt: Die polizeilich vorgetragenen Daten weichen deutlich von der öffentlichen Wahrnehmung ab. Wenn man Menschen in der Fußgängerzone fragen würde, welche Delikte zugenommen haben, würden sie vermutlich eine andere Einschätzung abgeben. In der öffentlichen Meinung herrsche eher das Gefühl vor, dass die Kriminalität zunehme – eine Einschätzung, die vermutlich auch durch die Vielzahl an medial verbreiteten Nachrichten über Einzelfälle befeuert wird. Ein einzelnes Delikt wird heute durch digitale Medien stärker und schneller verbreitet als noch vor zehn oder fünfzehn Jahren, was zur verzerrten Wahrnehmung beiträgt.

Herr Perin greift diesen Punkt auf und bestätigt, dass Delikte, die beim Staatsschutz bearbeitet werden, nicht in der regionalen Zuständigkeit liegen und ihm daher in der Regel auch nicht zur Kenntnis gelangen. Entsprechende Zahlen existieren, haben jedoch eher auf Landes- oder Bundesebene Relevanz und spielen für die Lageeinschätzung in Bremen-Nord keine direkte Rolle. Zwar leben Menschen mit extremistischen Einstellungen auch in Bremen-Nord, doch bislang gibt es hier keinen spezifischen Brennpunkt oder Schwerpunkt.

Er unterstreicht zudem, dass das subjektive Sicherheitsempfinden der Bevölkerung eine zentrale Rolle spielt. Dieses Gefühl ist nicht immer deckungsgleich mit den objektiv erfassten Kriminalitätszahlen. Die subjektive Sicherheit wird oftmals durch andere Faktoren beeinflusst – beispielsweise durch bauliche Gegebenheiten, Beleuchtung oder Präsenz im öffentlichen Raum. Ein Überfall, über den in der Zeitung berichtet wird, erzeugt bei vielen Menschen ein stärkeres Unsicherheitsgefühl als etwa ein Internetbetrug, obwohl beide Delikte möglicherweise gleich schwer wiegen. Körperliche Gewalt wird im subjektiven Empfinden häufig als bedrohlicher erlebt. So entsteht ein Unterschied zwischen gefühlter und tatsächlicher Sicherheit – und dieser Unterschied ist aus Sicht der Polizei sehr real.

Herr Pfeiff bedankt sich für die bisherigen Ausführungen. Er merkt an, dass jede Zeit ihre eigene Kriminalität kennt – und unsere Zeit sei nun einmal die des Internets. Daraus ergibt

sich die Frage, ob künftig auch spezifischere Statistiken zur Internetkriminalität erhoben werden sollten.

Konkret nennt er etwa Delikte gegen die sexuelle Selbstbestimmung, aber auch digitale Phänomene wie beleidigende Äußerungen im Netz, sogenannte „Sexfallen“ oder Fälle von digitaler Erpressung. All das sei schwer in der Statistik greifbar, aber gesellschaftlich relevant. Auch häusliche Gewalt sei ein wichtiges Thema – wenn auch schwer auf Stadtteilebene herunterzubrechen. Ein weiteres Phänomen sei das sogenannte Schulschwänzen, das jedoch eher in einen anderen Bereich falle und keine klassische Kriminalstatistik berühre.

Herr Pfeiff betont, dass es nicht darum gehe, einfach nur Zahlen zu hören, sondern vielmehr darum, daraus politische Maßnahmen abzuleiten – etwa durch gezielte Unterstützung oder politische Anträge. In diesem Zusammenhang fragt Herr Pfeiff auch, ob der Polizei Erkenntnisse zur Entwicklung von Schulverweigerung vorliegen.

Darüber hinaus betont Herr Pfeiff, wie stark das subjektive Sicherheitsempfinden durch soziale Medien geprägt wird. Als Beispiel nennt er die wiederkehrenden Gerüchte über einen „weißen Lieferwagen“, der angeblich Kinder entführt – ein Thema, das regelmäßig Ängste in der Bevölkerung auslöst.

Herr Perin greift diesen Punkt auf und bestätigt, dass es in sozialen Medien immer wieder Wellen solcher Meldungen gebe. Diese würden ernst genommen, auch wenn sie sich im Nachhinein häufig als unbegründet herausstellten. Jeder einzelne Fall werde geprüft, um sicherzugehen, dass keine reale Gefahr besteht. Er betont, dass die Polizei auch aktiv kommuniziere, wenn keine Bedrohung vorliegt, um Ängste zu nehmen. Als Familienvater könne er die Sorgen vieler Eltern gut nachvollziehen. Umso wichtiger sei es, solche Fälle ernst zu nehmen und gleichzeitig faktenbasiert zu kommunizieren.

Er hebt hervor, dass es bei der Bewertung der Sicherheitslage stets zwei Ebenen gebe: Einerseits die Analyse konkreter Fallzahlen, andererseits die Frage, wie daraus sinnvolle Maßnahmen abgeleitet werden können. Die Erhebung valider Daten sei aufwendig und erfordere heute wissenschaftlich fundierte Methoden, deutlich differenzierter als noch vor Jahrzehnten.

Zur Polizeilichen Kriminalstatistik (PKS) sagt er: „Sie ist vielleicht das schlechteste Instrument – aber es gibt kein besseres.“ Die PKS sei dennoch ein wichtiger Anhaltspunkt für die regionale Arbeit. Zwar gebe es auch abstrakte, überregionale Delikte, doch gerade im lokalen Kontext –



wie hier in Bremen-Nord – könnten gute Ableitungen getroffen werden. Dadurch sei es möglich, gezielte Schwerpunkte zu setzen. Insgesamt, so seine Einschätzung, sei Bremen-Nord im Vergleich zu anderen Stadtteilen wie dem Bremer Westen oder der Innenstadt gut aufgestellt. Die Sicherheitslage sei unter Kontrolle, auch weil man die relevanten Daten im Blick habe.

Anschließend fragt Herr Milpacher zur Aufklärungsquote, die im Vortrag mit etwa 45 % angegeben wurde. Er möchte wissen, ob diese Quote Fälle ausschließt, die noch offen, aber nicht endgültig abgeschlossen sind – also ob es möglicherweise mehr Delikte gibt, als die Statistik vermuten lässt.

Herr Perin erklärt, dass ein Fall als „aufgeklärt“ gilt, wenn eine namentlich bekannte Person als Beschuldigte ermittelt wurde. Fälle, bei denen trotz festgestellter Straftat keine tatverdächtige Person ermittelt werden kann, werden nach Ausschöpfung aller Ermittlungsansätze ebenfalls abgeschlossen – jedoch ohne Aufklärung. In der Regel wird das Verfahren dann von der Staatsanwaltschaft eingestellt. Solche Fälle zählen statistisch nicht als „offen“, sondern als „nicht aufgeklärt“. Es handelt sich also nicht um eine Untererfassung, sondern um einen Bestandteil der definierten Aufklärungsquote.

Frau Sprehe fragt zunächst zur Aussagekraft der Polizeilichen Kriminalstatistik (PKS). Es sei zwar nachvollziehbar, dass diese für die Schwerpunktarbeit vor Ort von großer Bedeutung ist, jedoch würde sie gern wissen, wie Bremen im Vergleich zu anderen, ähnlich großen Städten abschneidet. Sie bittet um eine Einschätzung, ob es hierzu Vergleichswerte oder Einschätzungen gibt.

Zudem stellt sie eine Frage zur Erfassung häuslicher Gewalt in der PKS: Wird ein solcher Fall nur dann in der Statistik erfasst, wenn es tatsächlich zu einer Anzeige kommt? Oder reicht bereits das Ausrücken der Polizei bei einem Vorfall, auch wenn später keine Anzeige erfolgt?

Ein weiterer Punkt betrifft die politischen Straftaten: Zwar sei es positiv, dass es in Bremen-Nord kaum zu problematischen Vorfällen komme, dennoch ärgere es sie, dass bei Informationsständen der AfD regelmäßig Polizeipersonal zur Sicherung abgestellt werde. Das werde auch in der Bevölkerung kritisch wahrgenommen – insbesondere angesichts der Tatsache, dass es bislang keine Vorfälle gegeben habe. Sie stellt die Frage, ob dieser Personaleinsatz tatsächlich notwendig sei oder ob die Ressourcen nicht sinnvoller an anderer Stelle eingesetzt werden könnten – etwa zur Stärkung des subjektiven Sicherheitsgefühls in der Bevölkerung.

In diesem Zusammenhang berichtet sie, dass insbesondere ältere Menschen sich zunehmend unsicher fühlen. Genannt wird beispielsweise eine Anwohnerin aus dem Bereich Grohner Düne, die angibt, sich abends nicht mehr in bestimmten Gegenden aufzuhalten. Frau Sprehe erkundigt sich, was aus Sicht der Polizei getan werden könne, um diesem subjektiven Unsicherheitsgefühl aktiv zu begegnen.

Sie betont abschließend ausdrücklich, dass sie die Problematik politisch motivierter Straftaten keineswegs verharmlosen wolle – etwa, wenn es um Hakenkreuz-Schmierereien gehe. Solche Vorfälle müssten ernst genommen und frühzeitig bewertet werden. Ihre vorherige Aussage bezog sich auf den vergleichsweise hohen Personaleinsatz zur Sicherung friedlicher Veranstaltungen.

Zur Erfassung häuslicher Gewalt erklärt Herr Perin, dass entsprechende Vorfälle häufig tatsächlich eine strafrechtlich relevante Komponente beinhalten – etwa in Form von Nötigung. In den meisten Fällen könne daher auch ein Straftatbestand dokumentiert werden, unabhängig davon, ob eine offizielle Anzeige erfolgt. Darüber hinaus werde das Thema häusliche Gewalt bei der Polizei als eigenständiger Gefährdungsbereich betrachtet, also unabhängig von rein strafrechtlichen Aspekten.

### **Zur Risikoeinschätzung nutzt die Polizei ein dreistufiges System:**

1. Grün für Gefährdungssachverhalte einfacher Art,
2. Orange für mittlere Gefährdung,
3. Rot für akute, schwerwiegende Bedrohungslagen.

Je nach Einstufung würden Maßnahmen mit unterschiedlicher Intensität ergriffen. Alle diese Fälle würden intern statistisch erfasst. Eine spezielle Dienststelle innerhalb der Polizei beschäftige sich mit der wissenschaftlichen und rechtlichen Aufarbeitung dieses Themenfeldes, während die Umsetzung der Maßnahmen dezentral durch die jeweiligen regionalen Polizeieinheiten erfolge. Außerdem pflege man enge Kooperationen mit anderen Institutionen und Behörden, um möglichst effektiv handeln zu können.

Die Betrachtung der Kriminalitätsentwicklung in Bremen-Nord erfolgt vor allem auf regionaler Ebene. Es handelt sich also nicht um einen stadt- oder länderübergreifenden Vergleich, sondern um eine Analyse innerhalb der Stadt Bremen. Dabei vergleicht die Polizei Bremen-Nord mit anderen Stadtteilen – etwa mit dem Bremer Westen, Gröpelingen oder Walle.

Tendenziell zeigt sich, dass Bremen-Nord in Bezug auf die Fallzahlen weiterhin unterhalb dieser anderen Stadtteile liegt. Bundesweite Vergleiche mit anderen Großstädten werden zwar ebenfalls durchgeführt, etwa auf Basis vergleichbarer Bevölkerungsstrukturen, allerdings sind diese komplex und unterliegen vielen Differenzierungsfaktoren. Einfache Vergleiche mit ländlichen Regionen sind dabei nicht möglich. Konkrete Zahlen zu solchen bundesweiten Vergleichen liegen dem Vertreter in diesem Moment jedoch nicht vor.

Zum Thema Polizeipräsenz bei AfD-Infoständen stellt Herr Perin klar, dass die Polizei grundsätzlich auf Grundlage des geltenden Rechts handelt und keine inhaltliche Bewertung politischer Parteien vornimmt. Es gehe allein um die Gefahrenabwehr und die Sicherstellung der öffentlichen Ordnung. Diese Maßgaben gelten für Infostände jeder demokratisch legitimierten Partei – ob AfD, SPD oder andere. Grundlage für polizeiliche Maßnahmen seien objektivierte Gefahrenkriterien, etwa das Vorliegen von potenziellen Störungen oder Gegenprotesten. Sollte ein Infostand der SPD unter vergleichbaren Bedingungen stattfinden, würde die Polizei ebenfalls eine Sicherung vornehmen.

Auf die Nachfrage, ob man als Partei also grundsätzlich polizeiliche Begleitung für einen Infostand anfordern könne, betont Herr Perin erneut, dass Maßnahmen nicht auf Antrag, sondern auf Basis konkreter Gefährdungseinschätzungen getroffen werden. Persönliche Bewertungen spielen dabei keine Rolle. Die Polizei prüft anhand festgelegter Kriterien, ob eine Gefährdung vorliegt – und handelt entsprechend.

Frau Wolter stellt eine Frage zur aktuellen Situation rund um den Bremer Hauptbahnhof. Sie verweist darauf, dass es in der Vergangenheit polizeiliche Maßnahmen gegeben habe, die die Lage dort spürbar verändert hätten. Es sei allerdings auch darüber berichtet worden, dass sich dadurch Kriminalität – etwa im Bereich der Drogendelikte – in andere Stadtteile oder an andere Bahnhöfe verlagere. Sie möchte wissen, ob sich im Jahr 2024 eine solche Verlagerung tatsächlich feststellen lässt und ob es Gegenstrategien gibt.

Herr Perin erklärt, dass es bislang keine belegbaren Hinweise auf eine messbare Verlagerung krimineller Aktivitäten aus dem Bahnhofsbereich in andere Stadtteile gibt. Er betont, dass Bremen als Stadtstaat eine besondere Mobilitätsstruktur hat – anders als in weitläufigen Flächenländern, wo Mobilität schwieriger ist. Innerhalb Bremens sei es durch das öffentliche Verkehrsnetz sehr einfach, sich zwischen Stadtteilen zu bewegen. Eine direkte Kausalität zwischen den Maßnahmen rund um den Hauptbahnhof und einer Verlagerung an andere Orte lasse sich jedoch derzeit nicht nachweisen.

Für Bremen-Nord kann er dies konkret ausschließen: Dort lassen sich aktuell keine Auswirkungen der Entwicklungen am Hauptbahnhof feststellen. Dennoch bleibe die Polizei in allen Stadtteilen wachsam – insbesondere in der Innenstadt und rund um den Bahnhof, wo Kolleginnen und Kollegen die Lage weiterhin intensiv beobachten.

Herr Thormeier möchte wissen, ob die Polizei Bremen Künstliche Intelligenz (KI) für die Auswertung der Polizeilichen Kriminalstatistik (PKS) oder zur Ableitung von Maßnahmen nutzt.

Herr Perin ist eine solche Nutzung nicht bekannt. Es gebe möglicherweise Systeme, etwa aus dem Versicherungsbereich, die KI einsetzen, aber bezogen auf die PKS werde dies bei der Polizei Bremen nicht praktiziert.

Er betont jedoch, dass er als Vertreter des Landes Bremen im bundesweiten Programm „Polizei 2020“ tätig gewesen sei – einem Projekt zur Harmonisierung und Modernisierung der polizeilichen IT-Strukturen. In diesem Zusammenhang spiele KI durchaus eine Rolle, insbesondere zur Erkennung von Serientaten oder zur Analyse von Täterstrukturen. Doch für die spezifische Auswertung der PKS komme KI derzeit nicht zum Einsatz.

Herr Sgolik bedankt sich zunächst bei Herrn Perin für seine Ausführungen zum Sicherheitslagebild. Der Ausschuss spricht der Polizei Bremen insgesamt Dank für ihre Arbeit aus und nimmt den Bericht zur aktuellen Sicherheitslage offiziell zur Kenntnis.

### **TOP 3 Verschiedenes**

Herr Thormeier bittet darum, dass beim nächsten Regionalausschuss das Bäderkonzept, insbesondere das Kombi-Bad Vegesack, sowie die Situation der Freibäder auf die Tagesordnung gesetzt wird. Diese Bitte wird angenommen.

Da keine weiteren Wortmeldungen mehr erfolgen, stellt Herr Sgolik das Ende der Sitzung um 21:18 Uhr fest und wünscht allen Anwesenden einen schönen Abend.

---

Gunnar Sgolik

Vorsitz

Heike Sprehe

Ausschusssprecherin

Sabrina KC

Schriftführung