

## Senatsantwort(en) in der Fragestunde des Parlaments im September 2025

### Beibehaltung der zusätzlichen Bus- und Bahnlinien

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

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

**Zu Frage 1:** Die Buslinie 45 stellte seit November 2024 ein zusätzliches Verkehrsangebot über die Weser dar. Im Gegensatz dazu, stellt die Straßenbahnlinie 14 kein zusätzliches Verkehrsangebot dar, sondern es handelt sich um die im Linienverlauf geänderte Linie 8. Diese verkehrt seit November 2024 nicht mehr über die Weser. Die Linie wurde in einen Ast „Rechts der Weser“ und einen Ast „Links der Weser“ aufgeteilt. Im Bereich „Links der Weser“ wurde die neue Liniennummer 14 vergeben, um die Unterscheidbarkeit der beiden Teillinien in der Fahrplanauskunft zu gewährleisten. Es handelt sich bei der Linie 14 nicht um ein neues Verkehrsangebot.

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

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

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

**Zu Frage 2:** Der Bedarf für die Verstetigung der Buslinie 45 wurde gesehen und daher wurde das Verkehrsangebot ab dem 18. August 2025 dauerhaft als Linie 23 in verlängerter Version mit Erschließung weiterer Stadtteile und zusätzlichen Verknüpfungen zu weiteren Linien bestellt. Aufgrund der Verstetigung dieses Angebotes wird der Bedarf einer Fahrgastbefragung oder weiterer Maßnahmen hier nicht gesehen.

**Zu Frage 3:** Die Leistung der bisherigen Buslinie 45 wurde als Teil des neuen Bus-Netzes im Bremer Osten verstetigt. Das neue Netz wurde zum 18. August 2025 umgesetzt. Die seinerzeit als Linie 45 eingeführte Leistung wird unter der Liniennummer 23 dauerhaft ins Netz integriert.

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

### **Defekte Hublifte bei der BSAG**

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

1. Bei wie vielen der 380 Fahrzeuge der BSAG waren im Zeitraum vom 1. Januar 2024 bis heute die Hublifte jeweils wie lange defekt? (Bitte getrennt nach Fahrzeugtyp [GT8N-2 etc.] aufschlüsseln.)
2. In wie vielen Fällen konnten mobilitätseingeschränkte Personen dadurch nicht mitgenommen werden?
3. Wie oft wurden mobilitätseingeschränkten Personen aufgrund der Mobilitätsgarantie des VBN im genannten Zeitraum Taxikosten erstattet oder sonstige Entschädigungen gezahlt, und welche Kosten entstanden hierdurch insgesamt?

**Zu Frage 1:** Die Datenbasis zur Auswertung der entsprechenden Klassifizierung ist seitens der BSAG nicht vorhanden. Im Detail wird nicht erfasst, in welchem Zeitraum Fahrzeuge trotz Störungen der Hublifte noch im Fahrbetrieb eingesetzt wurden und wie viele mobilitätseingeschränkte Personen infolgedessen nicht mitgenommen werden konnten. Im Jahr 2024 entfielen auf den Bus 161, auf die Straßenbahn 96 Störungen, insgesamt also 257. Im Jahr 2025 bisher auf den Bus 98, auf die Straßenbahn 47 Störungen, insgesamt bisher 145.

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

**Zu Frage 2:** Diese Informationen werden nicht erhoben. Im Zeitraum von Januar 2024 bis Juli 2025 sind insgesamt 63 Kundenanliegen zu defekten Hubliften eingegangen. Dabei wird jedoch nicht erfasst, ob es sich hierbei um Fälle handelt, in denen mobilitätseingeschränkte Personen aufgrund der Defekte nicht befördert werden konnten.

**Zu Frage 3:** Weder die BSAG noch der VBN erheben zu der aufgeführten Fragestellung detaillierte Daten. Nach Schätzung des VBN sind im genannten Zeitraum ca. zwei bis drei Fälle aufgetreten.

### **Defekte Aufzugsanlagen Bischofsnadel und Teerhofbrücke**

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

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

**Die Fragen 1 und 2 werden zusammen beantwortet:** Dem Senat liegen keine belastbaren Zahlen bezüglich der Anzahl der Ausfälle und Notrufe vor, da diese nicht statistisch erfasst werden. Es ist jedoch zu beobachten, dass Störungen und Defekte bedauerlicherweise an beiden Aufzugsanlagen regelmäßig vorkommen. Die Gründe für den gehäuften Ausfall sind sowohl Vandalismus als auch technischer Verschleiß.

**Zu Frage 3:** Um einen reibungslosen Betrieb zu gewährleisten, werden die Aufzugsanlagen Bischofsnadel und Teerhofbrücke regelmäßig und ordnungsgemäß unterhalten, gewartet und gereinigt sowie im Störfall schnellstmöglich entstört oder repariert. Die zunehmende Alterung von Anlagenteilen könnten langfristig nur durch umfangreiche Teilerneuerungen bzw. Ersatzneubaumaßnahmen behoben werden.

**Werden die Mittel für Eingliederung in den Arbeitsmarkt ausgeschöpft?**

Anfrage der Abgeordneten Sofia Leonidakis, Olaf Zimmer, Nelson Janßen und Fraktion Die Linke

**Wir fragen den Senat:**

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

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

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

**Zu Frage 2:** Dem Senat ist nicht bekannt in wie vielen Haushalten in der Stadt Bremen aufgrund der Installation der smarten Rauchwarnmelder Mieten erhöht wurden. Der Deutsche Mieterbund hat auf Nachfrage mitgeteilt, dass aktuell in Bremen die Anfragen aufgrund von Modernisierungsankündigungen hinsichtlich der Installation smarterer Rauchwarnmelder zunehmen. Konkrete Zahlen liegen aber auch hier nicht vor.

**Zu Frage 3:** Modernisierungsmaßnahmen sind gemäß § 555b Nr. 4 und Nr. 5 BGB unter anderem bauliche Veränderungen, durch die der Gebrauchswert der Mietsache nachhaltig erhöht wird oder durch die die allgemeinen Wohnverhältnisse auf Dauer verbessert werden. Deshalb kann die Installation von Rauchmeldern als Modernisierungsmaßnahme gelten, da sie die Mietsache mit einem erhöhten Sicherheitsstandard versehen (siehe u.a. AG Halle an der Saale ZMR 2014, 649).

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