

Bremische Bürgerschaft Stadtbürgerschaft 19. Wahlperiode

Anfragen in der Fragestunde

1. 30.10.18

Auswärtige Konkurrenz für Bremer Taxifahrer

Wir fragen den Senat:

1. Ist dem Senat bekannt, dass Taxifahrer aus Niedersachsen, die Fahrgäste nach Bremen gebracht haben, in Bremen neue Kunden aufnehmen und befördern, weshalb Bremer Taxifahrer Touren und damit Einnahmen verloren gehen?

2. Welche Möglichkeiten sieht der Senat, um der unter Frage 1. beschriebenen Wettbewerbsverzerrung zulasten von Bremer Taxikonzessionären entgegenzuwirken?

Klaus Remkes, Piet Leidreiter und Gruppe BIW

Zu Frage 1:

Dem Senat ist nicht bekannt, dass Taxifahrer aus Niedersachsen, die Fahrgäste nach Bremen gebracht haben, in Bremen neue Kunden aufnehmen und befördern. Belastbare Hinweise oder entsprechende Anzeigen dieser Ordnungswidrigkeit liegen dem Senat dazu nicht vor.

Zu Frage 2:

Niedersächsische Taxen dürfen in das Stadtgebiet Bremens einfahren und Kunden, die sie in Niedersachsen aufgenommen haben zu ihrem Ziel in Bremen befördern. In Bremen dürfen niedersächsische Taxen Kunden zwar absetzen aber nur nach vorheriger Vorbestellung neue aufnehmen. Das Bereithalten der Taxe und die Aufnahme von Spontankunden in Bremen sind verboten. Da niedersächsische Taxen an jedem Ort in Bremen unterwegs sein könnten, kann eine wirksame Kontrolle nicht sichergestellt werden. Das Problem ergibt sich allenfalls bei der spontanen Aufnahme neuer Kunden durch niedersächsische Taxenfahrer. Dies kann immer und überall im gesamten Stadtgebiet erfolgen.

2. 30.10.18

Wie steht es um die Umsetzung des Bremischen Wohnraumschutzgesetzes (BremWoSchG)?

Wir fragen den Senat:

1. Sind in der Stadtgemeinde Bremen Gebiete vorhanden, in der nach Auffassung des Senats die Versorgung der Bevölkerung mit ausreichendem Wohnraum zu angemessenen Bedingungen im Sinne des § 1 Abs. 1 BremWoSchG gefährdet ist, und welche sind dies?

2. Welche Orts- und Stadtteile (Gebietskulisse im Sinne des § 1 Abs. 1 BremWoSchG) werden nach den derzeitigen Planungen des Senats von einer geplanten Zweckentfremdungsverbotsverordnung umfasst?

3. Inwieweit befindet sich eine Zweckentfremdungsverbotsverordnung im Sinne des § 1 Abs. 1 BremWoSchG in der Umsetzung, und bis wann ist mit ihrem Erlass zu rechnen?

Rainer W. Buchholz, Dr. Magnus Buhlert, Lencke Steiner und Fraktion der FDP

Zu Frage 1:

Der Senat hat eine entsprechende Gefährdungslage im Jahr 2015 bezogen auf die Gesamtstadt festgestellt. Die Gefährdung der Versorgung der Bevölkerung mit ausreichendem Wohnraum zu angemessenen Bedingungen war Voraussetzung für die in den Jahren 2014 und 2015 erlassenen Kappungsgrenzen-Verordnung und der Mietpreisbremse. Die Datenlage wird zurzeit in Zusammenarbeit mit dem Statistischen Landesamt, der Senatskanzlei und der Senatorin für Soziales, Jugend, Frauen, Integration und Sport aktualisiert und ausgewertet. Nach erster Einschätzung ist davon auszugehen, dass die seinerzeit festgestellte Gefährdungslage am Wohnungsmarkt fortbesteht. Das abschließende Ergebnis wird für Anfang 2019 erwartet.

Zu Frage 2:

Aktuell können hierzu noch keine belastbaren Aussagen getroffen werden.

Es wird zurzeit in einer ressortübergreifenden Arbeitsgruppe zusammen mit dem Statistischen Landesamt geprüft, wie belastbare Erkenntnisse gewonnen werden können, um die notwendige Gebietskulisse festzulegen.

Zu Frage 3:

Aktuell ist davon auszugehen, dass bis Ende April 2019 die Grundlagen ermittelt sowie die notwendigen Beteiligungen und Anhörungen durchgeführt werden konnten. Auf die Antwort zu Frage zwei wird verwiesen.

3.

30.10.18

Klimafreundliche Erzeugung der Essensangebote in öffentlicher Gemeinschaftsverpflegung in Bremen vorantreiben!

Wir fragen den Senat:

1. Welche Bedeutung haben aus Sicht des Senats der Bereich Ernährung und dessen Produktion für den Klimawandel beziehungsweise Klimaschutz, und welche Konsequenzen hat dies insbesondere für den Bereich der öffentlichen Gemeinschaftsverpflegung (Schulmensen, Kitas, Kantinen, Krankenhäuser, Studierendenwerk)?

2. Welche Erzeugungs- und Ernährungsformen sieht der Senat als eher klimafreundlich und welche als eher klimaschädlich an?

3. Welche Anstrengungen sind hier in den letzten Jahren vonseiten des Senats unternommen worden, wie wurden diese überprüft und was ist für die nächsten Jahre diesbezüglich konkret geplant?

Jan Saffe, Dr. Maike Schaefer und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Zu Frage 1:

Die Ursachen für den Klimawandel beruhen in erster Linie auf dem weltweiten Ausstoß von Treibhausgasen, wie CO₂, Methan und Lachgas. Deswegen müssen Maßnahmen zum Klimaschutz insbesondere dort ansetzen, wo dieser Ausstoß merklich verringert werden kann. Der Senat verfolgt deshalb das Ziel, in den Bereichen Energie- und Wärmeerzeugung sowie Mobilität die bremischen CO₂-Emissionen gegenüber dem Niveau von 1990 entscheidend zu senken.

Daneben trägt die Erzeugung und Verarbeitung von Nahrungsmitteln nicht unwesentlich zum Ausstoß von Treibhausgasen bei. Die Entstehung dieses ernährungsbedingten CO₂-Ausstoßes verteilt sich sowohl auf den Zeitraum von der Erzeugung bis zum Handel als auch auf Einkauf, Lagerung und Verarbeitung. Die hierin enthaltenen Einsparpotenziale sollten genutzt werden, um

auch die CO₂-Emissionen zu senken. Dem Bereich der öffentlichen Gemeinschaftsverpflegung kommt dabei wegen der großen Zahl der ausgegebenen Essen und wegen einer möglichen Vorbildfunktion besondere Bedeutung zu

Zu Frage 2:

Die Erzeugung von tierischen Produkten wie Fleisch, Käse oder Butter ist mit besonders hohen Emissionen verbunden. Eine Ernährung, die mehr auf die Verwendung von Obst oder Gemüse abstellt und die Verwendung insbesondere von Fleischprodukten reduziert, kann als eher klimafreundlich gelten. Mit Bioprodukten lassen sich CO₂-Emissionen einsparen. Die Verwendung regionaler und saisonaler Produkte trägt dazu bei, Transportwege kurz zu halten. Die Vermeidung von Lebensmittelverlusten leistet ebenfalls einen Beitrag zum Klimaschutz.

Zu Frage 3:

Die Standards der deutschen Gesellschaft für Ernährung (DGE), wurden zur Grundlage in der öffentlichen Gemeinschaftsverpflegung im Schulbereich und bei Kita-Bremen gemacht. Diese sehen unter anderem eine Begrenzung des Einsatzes von Fleischprodukten sowie eine Beachtung der Aspekte „regional“ und „saisonal“ vor.

Der Senat hat am 6. Februar 2018 den „Aktionsplan 2025 – Gesunde Ernährung in der Gemeinschaftsverpflegung“ beschlossen. Danach soll in der öffentlichen Gemeinschaftsverpflegung in Schulen, Kindertagesstätten und Kantinen bis 2022 zu 100 % und in den Kommunalen Krankenhäusern bis 2024 zu 20 % aufwendungsneutral auf die Verwendung bio-zertifizierter und regionaler Produkte umgestellt werden. Die Umsetzung des Aktionsplans hat begonnen. Der Senat, die Stadtbürgerschaft und die zuständigen Deputationen sollen regelmäßig über den Grad der Umsetzung unterrichtet werden.

4.

06.11.18

Carsharing in Huchting – wann und wo?

Wir fragen den Senat:

1. Wie bewertet der Senat die Notwendigkeit der Ausdehnung von Carsharing-Standorten auf den Stadtteil Huchting?
2. An welchen Standorten im Stadtteil plant der Senat die Einrichtung sogenannter mobil.punkte im öffentlichen Straßenraum, und welche konkreten Zeitplanungen hat er für welchen Standort?
3. Sind dem Senat über das Angebot im öffentlichen Straßenraum hinaus weitere Planungen in Huchting bekannt, und wenn ja, welche und wie bewertet er diese?

Björn Fecker, Ralph Saxe, Dr. Maike Schaefer und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Zu Frage 1:

Der Senat bewertet die Ausdehnung von Carsharing-Standorten auf den Stadtteil Huchting und generell auf weitere innenstadtferne Stadtteile als sinnvoll, um Bürgerinnen und Bürgern in allen Stadtteilen attraktive Mobilitätsangebote und Alternativen zum Erst- oder Zweit-Pkw zu bieten.

Zu Frage 2:

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr plant derzeit im Stadtteil Huchting zwei mobil.pünktchen – Carsharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum – an den Standorten Kötnerweide und im Bereich der Flämischen Straße. Die Standortvorschläge stammen aus dem Beirat Huchting und wurden in ihrer Eignung von dem Senator für Umwelt, Bau und Verkehr fachlich geprüft. Nach Erstellung der Entwurfsplanung werden diese Standorte in einer Trägerbeteiligung abgestimmt. Der Betrieb der mobil.pünktchen durch einen geeigneten Carsharing-Anbieter wird über ein bundesweites Interessensbekundungsverfahren ausgeschrieben. Die Stationen werden erst nach einer erfolgreichen Vergabe baulich hergestellt. Es ist beabsichtigt, diese mobil.pünktchen schnellstmöglich im Jahr 2019 umzusetzen.

Zu Frage 3:

Dem Senat ist bekannt, dass derzeit Gespräche zwischen dem Roland Center und dem Carsharing-Anbieter cambio erfolgen, um einige Carsharing-Stellplätze am Roland Center einzurichten. Dieses Vorhaben dieser beiden privaten Akteure wird vom Senat begrüßt. Das Roland Center wird in seiner zentralen Rolle im Stadtteil als guter Standort für einen Neuanlauf eines Carsharing-Angebotes im Stadtteil Huchting angesehen.

Weitere Planungen von Carsharing-Stationen in Huchting außerhalb des öffentlichen Straßenraums sind dem Senat nicht bekannt.

5.

08.11.18

Barrierefreiheit im Forum Am Wall endlich gewährleistet?

Wir fragen den Senat:

1. Inwieweit sind die in der Senatsantwort vom 16. Juni 2017 auf die Kleine Anfrage der Fraktion der SPD „Barrierefreiheit im Forum Am Wall“ (Drucksache 19/537 S) avisierten Orientierungshilfen (z. B. Blindenleitsystem) inzwischen umgesetzt?

2. Hält der Senat den Einbau von zusätzlichen Handläufen zur Verbesserung der Barrierefreiheit in den Treppenbereichen für notwendig und, falls ja, wird der Senat mit dem Eigentümer der Immobilie darüber Gespräche führen?

Ingelore Rosenkötter, Björn Tschöpe und Fraktion der SPD

Die Fragen 1 und 2 werden gemeinsam beantwortet:

Im Rahmen eines Mediationsverfahrens, das vom Verwaltungsgericht Bremen durchgeführt wurde, sind zwischenzeitlich Verbesserungen für die Barrierefreiheit und die bestehenden Kundenbedürfnisse im Forum Am Wall erzielt worden. Die Beteiligten haben sich hierbei sowohl auf ein taktiles Leitsystem, als auch auf zusätzliche Handläufe verständigt.

Das taktile Leitsystem soll vollständig von der Buchtstraße bis zum Eingang am Wall durch das Forum führen. Des Weiteren soll das Leitsystem zwei Wege zur Stadtbibliothek umfassen. Außerdem wird bei dem in den Weg hineinragenden Pfeiler des Baumhauses ein Aufmerksamkeitsfeld angebracht. An die Umsetzung dieser Maßnahme wurde der Eigentümer seitens der Baubehörde erinnert.

Weiterhin wurden im Gebäude zwei zusätzliche Handläufe rechts und links angebracht, deren Pfosten gleichzeitig als Radabweiser dienen sollen.

Die Baugenehmigung in ihrer ursprünglichen Form hat weiterhin Bestand. Es handelt sich bei den Verbesserungsmaßnahmen um freiwillige Maßnahmen des Eigentümers. Die Klage wurde daraufhin zurückgezogen.

6.

12.11.18

Digitales Testfeld in den bremischen Häfen

Wir fragen den Senat:

Ist dem Senat bekannt, ob sich bremische Unternehmen und Forschungseinrichtungen auf das Bundesprogramm „Innovative Hafentechnologien“ (IHATEC) zur Einrichtung eines digitalen Testfelds in den bremischen Häfen beworben haben?

Falls ja, um welche Institutionen und welche Projektidee handelt es sich dabei, falls nein, inwieweit ist für kommende Förderaufrufe eine Bewerbung geplant?

Inwiefern unterstützt der Senat Bemühungen zur Etablierung eines digitalen Testfelds in den bremischen Häfen?

Susanne Grobien, Jörg Kastendiek, Dr. Thomas vom Bruch, Thomas Röwekamp
und Fraktion der CDU

Zu Frage 1 und 2:

Im Rahmen der Forschungsinitiative „Innovative Hafentechnologien“ IHATEC sind eine Vielzahl bremischer Unternehmen und Forschungspartner in diversen Projekten beteiligt. Konkret beteiligt sind unter anderem das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL), die Eurogate, das BIBA-Bremer Institut für Produktion und Logistik, die BLG, die Universität Bremen, bremenports, das Deutsche Forschungszentrum für Künstliche Intelligenz (DFKI), die dbh Logistics IT AG.

Zu Frage 3:

Unmittelbar nach der Ankündigung zur Bildung eines digitalen Testfeldes für den Hamburger Hafen im April 2017 hatte sich der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen an den Bundesverkehrsminister gewandt und für eine Öffnung dieses Programms bzw. dieser Idee auch für andere Hafenstandorte außerhalb Hamburgs geworben. Diesem Drängen, dem sich später auch die anderen Küstenländer angeschlossen hatten, ist durch die Bereitstellung von Haushaltsmitteln im November 2018 gefolgt worden.

Hiervon ausgehend wird der Senat gemeinsam mit der Hafenwirtschaft und dem BMVI geeignete Projekte zur Etablierung eines digitalen Testfelds in den bremischen Häfen identifizieren und vorantreiben.

7.

13.11.18

Wie viele Menschen leben in Bremen auf der Straße?

Wir fragen den Senat:

1. Wie viele Menschen leben derzeit nach Kenntnis des Senats auf der Straße, und wie viele von ihnen sind Minderjährige?
2. Wie viele der obdachlosen Menschen in Bremen haben einen prekären Aufenthaltsstatus oder sind papierlos?
3. Welche Strategie ist geplant, um die in Frage 2 genannte Personengruppe während der kalten Jahreszeiten bezüglich Unterbringung und anderen Grundbedürfnissen zu versorgen?

Sophia Leonidakis, Kristina Vogt und Fraktion DIE LINKE

Zu Frage 1:

Es können keine validen Angaben über die Anzahl von Menschen, die auf der Straße leben, gemacht werden. Schätzungen gehen von ca. 500 Menschen aus. Davon sind schätzungsweise 150 – 200 EU-Bürger*innen, insbesondere aus Rumänien und Bulgarien.

Bei Bekanntwerden der Obdachlosigkeit eines minderjährigen jungen Menschen wird dieser zur Abwendung dringender Gefahren für sein Kindeswohl gemäß Paragraf 42 des Achten Sozialgesetzbuches durch das Jugendamt in Obhut genommen. Daten darüber, wie viele Inobhutnahmen aufgrund von Obdachlosigkeit ausgesprochen worden sind, werden nicht erhoben. Wird dem Jugendamt die Obdachlosigkeit einer Familie mit minderjährigen Kindern bekannt, erfolgt ebenfalls eine Einschätzung der Gefährdung des Kindeswohls. Falls eine gemeinsame Unterbringung der Kinder mit den Personensorgeberechtigten nicht möglich oder dem Kindeswohl abträglich ist, erfolgt ebenfalls eine Inobhutnahme. Statistische Daten werden hierzu nicht erhoben.

Zu Frage 2:

Hierzu liegen keine Statistiken vor. Schätzungen sind nicht möglich.

Zu Frage 3:

Alle Personen, die sozialleistungsberechtigt sind, können in einer Not- oder Gemeinschaftsunterkunft untergebracht werden. Für den Lebensunterhalt bekommen sie entweder Geld- oder Sachleistungen. Bei papierlosen und nicht-leistungsberechtigten Menschen bietet die Senatorin für Soziales, Jugend, Frauen, Integration und Sport zur Abwendung zur Gefahr von Leib und Leben in der kalten Jahreszeit Möglichkeiten der vorübergehenden Unterbringung an. Die Tagestreffs sowie die ehrenamtlichen Angebote zur Versorgung stehen allen Personen unabhängig vom Leistungsanspruch offen.

Mögliche Standorte für die Wagenburg-Crew Ölhafen

Wir fragen den Senat:

1. Welche möglichen Standorte für die Wagenburg-Crew Ölhafen werden derzeit seitens des Senats geprüft bzw. sind geprüft worden?
2. Wie bewertet der Senat die Initiative der Ölhafen-Crew, alternatives Wohnen mit dem Aufbau einer Kulturwerkstatt zu verbinden und dafür einen geeigneten Standort zu finden?
3. Aus welchen Gründen wurde ein möglicher Standort im Hulsberg-Viertel inzwischen verworfen?

Claudia Bernhard, Kristina Vogt und Fraktion DIE LINKE

Zu Frage 1:

Die von der Ölhafen Crew vorgelegte umfangreiche Standortliste wurde sorgfältig geprüft. Auf allen vorgeschlagen Flächen bestehen mehr oder weniger kurzfristige Entwicklungsabsichten der Eigentümer. Dies hatte zur Folge, dass für keinen der Standorte eine Eigentümereinwilligung für eine mittelfristige Nutzung erreicht werden konnte. Der Ölhafen Crew wurden alternative Standorte vorgeschlagen, die allerdings nach Ansicht der Ölhafen Crew aufgrund ihrer zentrumsfernen Lage insbesondere hinsichtlich der beabsichtigten kulturellen Aktivitäten als nicht geeignet angesehen werden.

Derzeit wird versucht, einen geeigneten Überwinterungsort zu finden. Parallel wird nach einer längerfristigen Lösung gesucht. Dazu werden aktuell mit Pächtern beziehungsweise Eigentümern von potenziellen Standorten vertrauliche Gespräche geführt.

Zu Frage 2:

Das Konzept der Ölhafen Crew, neben Wohnen auch kulturelle und soziale Angebote zu realisieren wird grundsätzlich unterstützt. Das Rahmenkonzept wird derzeit mit Unterstützung der ZwischenZeitZentrale konkretisiert und bildet die Grundlage unter anderem für genehmigungsrechtliche Belange.

Zu Frage 3:

Eine kurzfristige zeitlich befristete Nutzung einer infrage kommenden Fläche ist wegen offener Fragen der Bausicherheit und der für Ende Juni 2019 vorgesehenen beginnenden Abbrucharbeiten nicht möglich. Zudem würde die Nutzung in die heiße Phase der Inbetriebnahme des TEN fallen. Der klinische Betrieb soll dort Mitte Mai 2019 aufgenommen werden. Jedweder zusätzlicher Ressourcenaufwand sowie Beeinträchtigungen der umfangreichen An- und Ablieferungen im Wirtschaftshof des KBM, der in der unmittelbaren Nachbarschaft der Häuser liegt, ist deshalb zu vermeiden und kann von der GeNo nicht verantwortet werden.

Für eine mittel- bis langfristige Nutzung des Standortes sieht weder das Bebauungskonzept noch das freiraumplanerische Konzept eine Nutzung des öffentlichen Freiraums durch eine dauerhaft errichtete Bauwagengruppe vor.

9.

14.11.18

Anmeldeverfahren für das erste Schuljahr

Wir fragen den Senat:

1. Ergeben sich aus den neuen Fristen im schulischen Anmeldeverfahren Probleme in der Abstimmung mit Anmeldungen an den privaten Grundschulen und falls ja, welche?
2. Warum findet das Anmeldeverfahren an Grundschulen und Horten weiterhin parallel statt, sodass Eltern sich doppelt für Ganztagschulen und Hortplätze anmelden müssen, um alle Chancen auf einen Betreuungsplatz zu wahren?
3. Gibt es bereits Planungen, das Anmeldeverfahren weiter zu verändern und insbesondere die Fristen von Schul- und Hortanmeldungen zukünftig so aufeinander abzustimmen, dass die schulischen Zusagen vor Beginn der Anmeldephase für die Horte vorliegen?

Kristina Vogt und Fraktion DIE LINKE

Zu Frage 1:

Im Rahmen des zeitlich vorgezogenen Einschulungsverfahrens sind die Privatschulen gemäß der neuen Aufnahmeverordnung zur Einschulung verpflichtet, die Verzichtserklärungen zukünftig bis zum 15.12. eines Jahres an die Senatorin für Kinder und Bildung zu melden. Die Privatschulen haben mitgeteilt, dass sie sich bemühen werden, diese Frist einzuhalten. Einige private Schulträger haben aber bereits mitgeteilt, dass sie diesen Termin voraussichtlich nicht werden halten können.

Zu Frage 2:

Der Ablaufplan 2019/2020 für den Schulbereich wurde zeitlich derart geändert, dass die Zusagen, sowohl für die Schulplätze als auch für die Ganztagsplätze im offenen Ganztage, spätestens Anfang Februar 2019 zentral über die Behörde verschickt werden können. Dies wirkt sich positiv auf den zeitlichen Beginn des Zusageverfahrens im Hort-Bereich Anfang März 2019 aus und wurde entsprechend positiv seitens der Träger aufgenommen. Eltern wissen also vor einer möglichen Annahme eines Hortplatzes, welches schulische Angebot ihnen zur Verfügung steht.

Der Anmeldezeitraum für den Hort-Bereich wurde für Januar beibehalten, damit Einrichtungen das Haupt-Aufnahmeverfahren für alle Angebotsformen parallel und effizient abwickeln sowie stichtagsgenau zum Statusbericht I berichten können. Entsprechend sind zunächst weiterhin Mehrfachanmeldungen in Schule und Hort zu erwarten.

Zu Frage 3:

Ja, im Zusammenhang mit der geplanten Einführung eines Online-Anmeldeverfahrens für die Kindertagesbetreuung zum Regelverfahren für das Betreuungsjahr 2020/21 und den damit einhergehenden Veränderungen in Bezug auf die behördlichen und einrichtungsbezogenen Verwaltungsprozesse, wird eine ideale Abstimmung der beiden Anmeldephasen im Schul- und Hort-Bereich angestrebt.

10.

20.11.18

Ridesharing – eine sinnvolle Ergänzung des ÖPNV?

Wir fragen den Senat:

1. Wie beurteilt der Senat Ridesharing-Angebote (wie z. B. MOIA)?
2. Gibt es Überlegungen im Senat, das bestehende ÖPNV-Angebot in Bremen durch Ridesharing-Angebote zu ergänzen?
3. Hält der Senat ein Ridesharing-Pilotprojekt in Stadtrandbereichen für sinnvoll, und falls ja, wird der Senat ein solches Projekt initiieren?

Sükrü Senkal, Heike Sprehe, Björn Tschöpe und Fraktion der SPD

Zu Frage 1:

Aus heutiger Sicht sieht der Senat Ridesharing im Sinne eines bedarfsgesteuerten Kleinbus-Mobilitätsangebot („on demand bus“) als einen möglichen weiteren Baustein des klassischen ÖPNV in der Stadt. Diese Ansätze werden zurzeit durch Start-up-Unternehmen in einigen deutschen Großstädten und teilweise in Kombination mit Automobilherstellern ausprobiert. Dabei sind Fragen des Genehmigungsrechts für diese neue Angebotsform zwischen Linienverkehren und Taxi grundsätzlich zu klären. Für eine Bewertung zu Chancen und Risiken solcher Angebote liegen noch keine ausreichenden Daten vor.

Zu Frage 2:

Das Thema Ridesharing ist im Masterplan Green City Handlungsfeld 2 – Digitalisierung des Verkehrssystems/ Vernetzung im ÖPNV als mögliche Maßnahme aufgenommen. Die BSAG hat darauf basierend beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur erfolgreich einen Förderantrag für einen Testbetrieb gestellt. Der Förderbescheid des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur für ein Modellprojekt in Bremen wurde am 30.11.2018 übergeben. Die BSAG wird nach dem Vorliegen entsprechender finanzieller Rahmenbedingungen eine Demonstrationsanwendung einleiten. Auf Basis der Evaluation des Testbetriebs können dann weitere und grundsätzliche Entscheidungen zu dieser neuen Angebotsform getroffen werden.

Zu Frage 3:

Mit der Erarbeitung des Green City Masterplans und dem darauf aufbauenden Förderantrag ist ein Ridesharing-Projekt für Bremen initiiert worden. Ein bus-on-demand-Angebot ist in Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage im ÖPNV ein interessantes Ergänzungsangebot zum klassischen ÖPNV – z.B. als flexible und bedarfsgesteuerte Anschlussfunktion zu Straßenbahn- oder wichtigen Buslinien. Hierfür bieten sich Stadtrandbereiche in Zeiten schwacher Nachfrage ebenso an wie Gewerbegebiete außerhalb von Schichtwechselzeiten. Mit der Förderzusage des BMVI wird nun eine Konkretisierung erfolgen, in welchem Gebiet die Maßnahme durchgeführt wird.

11.

20.11.18

Moscheen im Fokus des Verfassungsschutzes

Wir fragen den Senat:

1. Wie viele Moscheen und islamische Gebetshäuser existieren derzeit in der Stadt Bremen, und wie viele davon werden vom Landesamt für Verfassungsschutz beobachtet?
2. Wie viele Bremer Moscheen und Gebetshäuser sind wegen verfassungsfeindlicher Umtriebe in den letzten zehn Jahren geschlossen worden, und wie viele dieser Verfügungen wurden später von den Verwaltungsgerichten wieder aufgehoben (bitte getrennt nach Moscheen und Gebetshäusern ausweisen)?
3. Sind in den letzten zehn Jahren islamische Geistliche mit Wohnsitz in Bremen wegen ihrer Agitation gegen die freiheitlich-demokratische Grundordnung (sogenannte Hassprediger) ausgewiesen worden, und wenn ja, um wie viele Personen handelte es sich dabei?

Klaus Remkes, Piet Leidreiter und Gruppe BIW

Zu Frage 1:

Es gibt keine Verpflichtung, staatliche Stellen über die Einrichtung einer Moschee bzw. eines Gebetshauses zu unterrichten. Laut Auskunft der Schura werden in der Stadt Bremen derzeit insgesamt 31 Moscheen und Gebetshäuser von allen islamischen Einrichtungen vorgehalten. Die als Vereine vom Landesamt für Verfassungsschutz beobachteten Moscheen sind im Verfassungsschutzbericht Bremen erwähnt. Diese sind das Islamische Kulturzentrum Bremen e.V., sowie die Al-Mustafa Gemeinschaft e.V.

Zu Frage 2:

Am 5. Dezember 2014 wurde der „Kultur & Familien Verein“ durch den Bremer Innensenator verboten. Hierbei handelte es sich deutschlandweit erstmalig um das Verbot eines Unterstützungsvereins des „IS“. Das Verbot ist seit Januar 2015 rechtskräftig.

Am 16. Februar 2016 verfügte der Senator für Inneres Bremen das Verbot und die sofortige Auflösung einer Ersatzorganisation des im Dezember 2015 verbotenen „Kultur & Familien Verein e.V.“ (KuF). Der Verein legte gegen die Verbotsverfügung Rechtsmittel ein; das Verfahren dauert derzeit noch an.

Zu Frage 3:

Im genannten Zeitraum erfolgte keine Ausweisung eines islamischen Geistlichen wegen Agitation gegen die freiheitlich-demokratische Grundordnung.

12.

20.11.18

Messung der Luftqualität in der Stadt Bremen

Wir fragen den Senat:

1. Wie viele Messstationen zur gebiets- und verkehrsbezogenen Überwachung der Luftqualität sind derzeit in der Stadt Bremen installiert, wie viele davon wurden bereits vor Inkrafttreten der 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutz-gesetzes (BImSchV) im Jahre 2010 aufgestellt, und wie viele Messstationen erfüllen nicht die in Anlage 3 C BImSchV aufgeführten Kriterien, insbesondere was den Abstand zum Fahrbahnrand und zu verkehrsnahen Kreuzungen betrifft?
2. Sind die laut Presseberichten von den Verkehrsministern des Bundes und der Länder bereits im April dieses Jahres beschlossenen Überprüfungen der Luftmessstationen in der Stadt Bremen bereits durchgeführt worden, und wenn ja, wie viele der Messstationen in Bremen wurden beanstandet, und welche Konsequenzen hat der Senat aus den Ergebnissen der Überprüfungen gezogen?
3. Ist es in den letzten zwölf Monaten zu einer Überschreitung der Luftschadstoffgrenzwerte in der Stadt Bremen gekommen beziehungsweise rechnet der Senat infolge der mutmaßlichen Verkehrsentwicklung mit einer solchen Überschreitung, die im Ergebnis zu Fahrverboten für dieselbetriebene Fahrzeuge auch im Stadtgebiet von Bremen führen könnte?

Klaus Remkes, Piet Leidreiter und Gruppe BIW

Zu Frage 1:

Gegenwärtig wird im Land Bremen an sechs festen Standorten gebietsbezogen und an drei festen Standorten verkehrsbezogen die Luftqualität überwacht. Die Luftmessstationen befinden sich verteilt über die Stadtgebiete Bremen und Bremerhaven und charakterisieren durch ihre Lage die Luftqualität im städtischen Hintergrund und an stark befahrenen Straßen. Sieben Messstationen wurden vor 2010 aufgestellt.

Alle drei verkehrsbezogenen Messstationen erfüllen die Vorgaben der Anlage 3 C der 39. Bundes-Immissionsschutzverordnung.

Zu Frage 2:

Im Jahr 2018 sind sämtliche Luftmessstationen im Land Bremen durch den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr auf die Rahmenbedingungen der 39. Bundes-Immissionsschutzverordnung hin überprüft worden. Dabei zeigten sich keine Abweichungen von den gesetzlichen Vorgaben. Eine Überprüfung durch Dritte, wie zum Beispiel durch andere Ressorts, ist in der 39. Bundes-Immissionsschutzverordnung und in der zugrundeliegenden EU-Luftqualitätsrichtlinie 2008/50/EG nicht vorgesehen.

Die Ergebnisse können in einer Dokumentation gemäß Anlage 3 D der 39. Bundes-Immissionsschutzverordnung auf der Homepage des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr nachgelesen werden.

Die Dokumentation ist auf Anfrage innerhalb von drei Monaten der Europäischen Kommission zu übermitteln. Es wurde angekündigt, dass die Kommission Anfang 2019 die Vorlage der Dokumentationen verlangen wird.

Zu Frage 3:

Im Jahr 2017 wurde erstmals an allen Luftmessstationen im Land Bremen der Grenzwert für Stickstoffdioxid von 40 µg/m³ unterschritten.

Aktuell liegt der Jahresmittelwert für den Zeitraum 01.01.2018 - 22.11.2018 an den beiden verkehrsbezogenen Luftmessstationen Dobben und Nordstraße bei 37,8 beziehungsweise 39,8 µg/m³. Schwankungen in den Jahreskonzentrationen insbesondere aus statistischen und meteorologischen Gründen sind nicht auszuschließen. In naher Zukunft wird nicht mit Überschreitungen gerechnet, die ein Dieselfahrverbot verhältnismäßig erscheinen lassen würden.

13.

20.11.18

Hinweistafel zum „Lichtbringer“

Wir fragen den Senat:

1. In welcher Weise ist der Senat seit 2012 dafür aktiv geworden, dass beim „Lichtbringer“ am Eingang der Böttcherstraße eine Informationstafel angebracht wird, mit der auf die einzigartige Bedeutung des „Lichtbringers“ als NS-verherrlichende Kunst, die dennoch vom NS-Regime abgelehnt wurde, hingewiesen wird?
2. Wer müsste der Anbringung einer Hinweistafel am Eingang der Böttcherstraße zustimmen?
3. Welche Standorte in der näheren Umgebung des Lichtbringers kämen infrage, an denen die Stadtregierung aus eigener Entscheidung eine Hinweistafel anbringen könnte?

Claudia Bernhard, Kristina Vogt und Fraktion DIE LINKE

Zu Frage 1:

Der Senat hat bereits im Jahr 2014 geprüft, mit welchem Inhalt eine Hinweistafel auf den „Lichtbringer“ sinnvoll sein könnte. Die Gespräche haben ergeben, dass das Anbringen eines solchen Schilds umstritten ist.

Das Relief am Eingang der Böttcherstraße zeigt ikonografisch den Erzengel Michael im Kampf gegen den Höllendrachen. Bernhard Hoetger widmete das Werk explizit Adolf Hitler. Ziel war es, das Paula Modersohn Becker-Haus und das Haus Atlantis vor dem Abriss durch die Nationalsozialisten zu schützen. Diese besondere Situation bedeutet, dass zwar die Widmung das Kunstwerk in den Kontext der NS-Ideologie stellt, das Kunstwerk selber aber in seiner Intention nicht NS-verherrlichend ist. Das NS-Regime selbst hat das Kunstwerk abgelehnt. Die Ambivalenz zwischen völkischer Ideologie und Ablehnung durch das NS-Regime gilt für Gebäude in der Böttcherstraße ebenso, beispielsweise für das Haus Atlantis und den Himmelssaal. Diese Besonderheiten in der Böttcherstraße sind wissenschaftlich aufgearbeitet und vielfach Gegenstand von Publikationen. Der Inhalt einer etwaigen Hinweistafel müsste aus diesem Grund eine breite Kontextualisierung der Geschichte des Gesamtkunstwerks „Böttcherstraße“ enthalten.

Die Böttcherstraße GmbH hat daher in Eigeninitiative mit Hilfe des reichhaltigen Archivs der Böttcherstraße einen Flyer in Auftrag gegeben, der kurz vor der Veröffentlichung steht. Vorgesehen ist, in unmittelbarer Nähe zum „Lichtbringer“ eine Box für die Flyer anzubringen, aus der sich Touristinnen und Touristen, aber auch Bremerinnen und Bremer jederzeit einen Flyer mitnehmen können. Der Flyer wird Informationen zum „Lichtbringer“ im Kontext der Geschichte der Böttcherstraße enthalten. Der Vorteil eines Flyers gegenüber einer Hinweistafel ist, dass er auf mehr Interesse stößt, mehr Informationen über den Kontext enthalten kann, bebildert wird und auch leichter geändert oder aktualisiert werden kann.

Zu Frage 2:

Die Gebäude der Böttcherstraße stehen sämtlich in privatem Eigentum. Der Anbringung einer Hinweistafel müsste der Eigentümer des entsprechenden Gebäudes ebenso zustimmen wie das Landesamt für Denkmalpflege.

Zu Frage 3:

In unmittelbarer Nähe und Sichtbeziehung zum „Lichtbringer“ gibt es keine öffentlichen Gebäude, über die der Senat ohne Beteiligung Dritter entscheiden kann. Eine Hinweistafel kann daher aus eigener Entscheidung des Senats nur im öffentlichen Straßenraum angebracht werden. Die Box für die Flyer bringt die Böttcherstraße GmbH hingegen selber an den von ihr verwalteten Gebäuden der Böttcherstraße an.

14.

26.11.18

Ist das Gymnasium Horn baulich fit für die Inklusion?

Wir fragen den Senat:

1. In welchem Jahr wurde das Gymnasium Horn saniert, und welchen Betrag hat die Stadt Bremen dafür aufgewandt?
2. Wann hat der Senat beschlossen, dass auch am Gymnasium Horn inklusiver Unterricht erteilt werden soll, und bis wann werden die dafür bislang noch fehlenden Differenzierungsräume zur Verfügung stehen?
3. Ist der Umstand, dass sich die Klassenstärke am Gymnasium Horn infolge der Inklusion verringert und deshalb mehr Räume benötigt werden, bei der Umbauplanung berücksichtigt worden?

Piet Leidreiter und Gruppe BIW

Zu Frage 1:

Das Gymnasium Horn wurde im Zeitraum von Oktober 2013 bis Oktober 2017 saniert. Der Planungsvorlauf hierzu begann bereits im Jahr 2010. Die Kosten beliefen sich auf insgesamt rund 16,8 Mio. Euro.

Zu Frage 2:

Grundsätzlich verpflichtet § 35 Abs. 4 i.V.m. § 4 Abs. 5 des Bremischen Schulgesetzes alle Schulen zur gemeinsam Gestaltung des Unterrichts und des Schullebens für behinderte und nichtbehinderte Schülerinnen und Schüler.

Die Entscheidung, am Gymnasium Horn einen Klassenzug zur inklusiven Beschulung von Schülerinnen und Schülern mit besonderem Förderbedarf im Förderbereich Wahrnehmung und Entwicklung einzurichten, war Bestandteil des Aufnahmeverfahrens an öffentlichen Schulen in der Stadtgemeinde Bremen zum Schuljahr 2018/19. Die Planungen für dieses Aufnahmeverfahren wurden in der 24. Sitzung der städtischen Deputation für Kinder und Bildung am 29. November 2017 beschlossen.

In Vorbereitung auf die Aufnahme zum Schuljahr 2018/19 wurde eine Untersuchung der räumlichen Kapazität durchgeführt. Zum Schuljahr 2018/19 wurde auf dieser Grundlage ein Differenzierungsraum im Gebäudebestand eingerichtet. Ein weiterer Differenzierungsraum soll zum Schuljahr 2019/20 im Gebäudebestand eingerichtet werden. In den Schuljahren ab 2020/21 werden die mit der inklusiven Beschulung einhergehenden zusätzlichen räumlichen Bedarfe nicht im Bestand abzubilden sein, sodass die Planung einer Interimslösung in Form eines Mobilbaus aufgenommen werden soll.

Zu Frage 3:

Das Gymnasium Horn ist in der am 28. November 2018 von der städtischen Deputation für Kinder und Bildung beschlossenen Schulstandortplanung im Sekundarbereich I mit fünf Klassenzügen, davon einem Klassenzug zur inklusiven Beschulung von Schülerinnen und Schülern mit besonderem Förderbedarf im Förderbereich Wahrnehmung und Entwicklung, ausgewiesen.

Abweichend davon wurde zum Schuljahr 2018/19 eine sechste Klasse im Jahrgang 5 eingerichtet. Auch zum Schuljahr 2019/20 ist die Aufnahme einer sechsten Klasse im Jahrgang 5 geplant. Der damit verbundene Raumbedarf wird bei den Bauplanungen berücksichtigt.

15.

27.11.18

Nachnutzung des „Blauen Dorfes“ in Vegesack

Wir fragen den Senat:

Wie bewertet der Senat das Bestreben der Willkommensinitiative Vegesack, die Flüchtlingsunterkünfte „Blaues Dorf“ in Bremen Grohn 2019 nicht aufzulösen, sondern als gemeinsames Wohnprojekt für Flüchtlinge und Studenten der Jacobs University Bremen aufrecht zu halten?

Wie ist der Stand der Verhandlungen zwischen dem Senat, der Jacobs University Bremen und der Willkommensinitiative Vegesack in puncto gemeinsame Nutzung des „Blauen Dorfes“ über das Jahr 2019 hinaus?

Mit welchen Maßnahmen unterstützen Studentinnen und Studenten aktuell die Bewohner der Flüchtlingsunterkunft?

Detlef Scharf, Silvia Neumeyer, Rainer Bensch, Dr. Thomas vom Bruch,
Thomas Röwekamp und Fraktion der CDU

Zu Frage 1:

Die Senatorin für Soziales, Jugend, Frauen, Integration und Sport begrüßt das ehrenamtliche Engagement der Willkommensinitiative Vegesack ausdrücklich. Die Idee, das „Blaue Dorf“ - eine Flüchtlingsunterkunft bestehend aus Modulbauten in der Steingutstraße – als gemeinsames Wohnprojekt zu nutzen, ist bekannt. Grundsätzlich wird seitens des Senats die Kombination von Flüchtlings- und Studierendenunterkünften positiv bewertet und unterstützt. Die Umsetzung eines solchen Vorhabens am Standort „Blaues Dorf“ hängt wesentlich von den Entwicklungsbedarfen sowie Rahmenbedingungen zur Unterbringung von Studierenden der Jacobs University Bremen ab und darf grundsätzlich nicht die Ergebnisse des sogenannten „Runden Tisches Oeverberg“ konterkarieren. Aufgrund der im Rahmen einer ersten Prüfung ermittelten erheblichen Sanierungskosten sowie der geringen Unterbringungskapazitäten hat die Jacobs University bislang von einer Nachnutzung der Mobilbauten für die Unterbringung von Studierenden Abstand genommen. Ferner sind bei einer auch für Hochschulzwecke erweiterten Verfestigung der wohnbaulichen Nutzung und damit zur Absicherung von baulichen Investitionen die planungsrechtlichen Rahmenbedingungen anzupassen. Im notwendigen Verfahren zur Änderung des Planungsrechts ist insbesondere der Lärmeintrag der benachbarten Verkehrsstrassen zu prüfen.

Zu Frage 2:

Es gibt keine aktiven Verhandlungen zwischen dem Senat, der Jacobs University Bremen und der Willkommensinitiative Vegesack in puncto gemeinsamer Nutzung des „Blauen Dorfes“ über das Jahr 2019 hinaus. Es finden Gespräche zwischen der Stadt Bremen und der JUB zur Umsetzung der Ergebnisse des „Runden Tisches Oeversberg“ statt, die auch die Fläche in der Steingutstraße in Bezug auf die Absicherung zukünftiger Entwicklungsbedarfe der JUB betreffen.

Zu Frage 3:

Aktuell werden die Bewohnerinnen und Bewohner des Übergangwohnheims in der Steingutstraße durch Studentinnen und Studenten der Jacobs University unterstützt, die jeweils montags und freitags nachmittags den Kindern spielerisch Deutsch beibringen und nach der Schule die Hausaufgabenbetreuung machen. Es wird ebenfalls Nachhilfe angeboten.