

25. Sitzung

am Dienstag, dem 28. April 2009

Inhalt

Eingänge gemäß § 21 der Geschäftsordnung	998
Kleine Anfrage gemäß § 29 Abs. 2 der Geschäftsordnung	998

Fragestunde

- 1. Lkw-Fahrverbot auf der Kattenturmer Heerstraße**
Anfrage der Abgeordneten Dr. Buhkert, Richter, Woltemath
und Fraktion der FDP vom 19. März 2009 999
- 2. Stellenausschreibung: Marketing Lehrerwerbung**
Anfrage der Abgeordneten Rohmeyer, Strohmann, Röwekamp
und Fraktion der CDU vom 27. März 2009 1000
- 3. Bedeutung des Interkulturellen Gesundheitsnetzwerks (IGN) für Bremen**
Anfrage der Abgeordneten Frau Dr. Mohammadzadeh, Dr. Güldner
und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 30. März 2009 1002
- 4. Rückbau der Neuenlander Straße**
Anfrage der Abgeordneten Dr. Buhkert, Richter, Woltemath
und Fraktion der FDP vom 2. April 2009 1003
- 5. Behindertentoiletten im öffentlichen Raum**
Anfrage der Abgeordneten Frehe, Möhle, Dr. Güldner
und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 9. April 2009 1004
- 6. Hygienische Zustände in dem Wohnheim des Vereins Hoppenbank e. V.**
Anfrage der Abgeordneten Frehe, Möhle, Dr. Güldner
und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 9. April 2009 1006

7. Neubau einer Autopflegestation am Osterfeuerberger Ring
 Anfrage der Abgeordneten Frau Krusche, Dr. Güldner
 und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 20. April 2009 1007

9. Abschaffung der „Grünen Welle“ auf der Parkallee
 Anfrage der Abgeordneten Focke, Pflugradt, Strohmann, Röwekamp
 und Fraktion der CDU vom 21. April 2009 1008

10. Dauerhaftes Verkehrschaos am Bremer Concordia-Tunnel
 Anfrage der Abgeordneten Focke, Pflugradt, Strohmann, Röwekamp
 und Fraktion der CDU vom 21. April 2009 1010

11. Verlängerung der Straßenbahn Linie 1 zum Mahndorfer Bahnhof
 Anfrage der Abgeordneten Frau Kröhl, Dennhardt, Dr. Sieling
 und Fraktion der SPD vom 22. April 2009 1011

Aktuelle Stunde 1012

Freie Fahrt fürs Klima: Autofreier Tag 2009
 Mitteilung des Senats vom 17. März 2009
 (Drucksache 17/305 S)

Abg. Frau Dr. Schaefer (Bündnis 90/Die Grünen) 1012

Abg. Kasper (SPD) 1013

Abg. Dr. Buhlert (FDP) 1014

Abg. Imhoff (CDU) 1015

Abg. Rupp (DIE LINKE) 1015

Abg. Frau Dr. Schaefer (Bündnis 90/Die Grünen) 1016

Abg. Rupp (DIE LINKE) 1017

Abg. Dr. Buhlert (FDP) 1017

Senator Dr. Loske 1017

Gröpelingen stärken - Quartiersbus jetzt einrichten!

Antrag der Fraktion der FDP
 vom 18. März 2009
 (Drucksache 17/307 S)

Anpassung des ÖPNV-Netzes an städtebauliche Veränderungen

Antrag der Fraktionen der SPD und Bündnis 90/Die Grünen
 vom 28. April 2009
 (Drucksache 17/319 S)

Abg. Richter (FDP)	1018
Abg. Frau Krümpfer (SPD)	1019
Abg. Frau Dr. Schaefer (Bündnis 90/Die Grünen)	1020
Abg. Strohmann (CDU)	1021
Abg. Rupp (DIE LINKE)	1023
Abg. Richter (FDP)	1023
Senator Dr. Loske	1024
Abstimmung	1025

**Bebauungsplan 2340
 für Gebiete in Bremen-Osterholz und Hemelingen
 zur Änderung von Festsetzungen in Teilgebieten der Geltungsbereiche
 für mehrere Bebauungspläne**

Mitteilung des Senats vom 15. Januar 2008
 (Drucksache 17/63 S)

**Bebauungsplan 2340
 für Gebiete in Bremen-Osterholz und Hemelingen
 zur Änderung von Festsetzungen in Teilgebieten der Geltungsbereiche
 für mehrere Bebauungspläne**

Mitteilung des Senats vom 24. März 2009
 (Drucksache 17/311 S) 1026

**Neuausrichtung der Stadtentwicklungspolitik
 - Sachstandsbericht -**

Mitteilung des Senats vom 31. März 2009
 (Drucksache 17/312 S) 1026

Nachwahl für den Jugendhilfeausschuss der Stadtgemeinde Bremen

Mitteilung des Senats vom 21. April 2009

(Drucksache 17/316 S) 1026

Nachwahl für den Jugendhilfeausschuss der Stadtgemeinde Bremen

Mitteilung des Senats vom 21. April 2009

(Drucksache 17/317 S) 1026

Bericht des Petitionsausschusses Nr. 21

vom 21. April 2009

(Drucksache 17/318 S) 1027

Stadt- und Hotelführer für mobilitätsbehinderte Touristinnen und Touristen

Mitteilung des Senats vom 28. April 2009

(Drucksache 17/322 S) 1027

Entschuldigt fehlen die Abgeordneten Frau Ahrens, Bartels, Erlanson, Frau Hiller, Frau Möbius, Röwekamp, Frau Stahmann.

Präsident Weber**Vizepräsident Ravens****Schritfführerin Marken**

Senatorin für Arbeit, Frauen, Gesundheit, Jugend und Soziales **Rosenkötter** (SPD)

Senatorin für Bildung und Wissenschaft **Jürgens-Pieper** (SPD)

Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa **Dr. Loske** (Bündnis 90/Die Grünen)

Staatsrat **Golasowski** (Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa)

Staatsrat **Prof. Stauch** (Senator für Justiz und Verfassung)

Präsident Weber eröffnet die Sitzung um 14.00 Uhr.

Präsident Weber: Ich eröffne die 25. Sitzung der Stadtbürgerschaft.

Ich begrüße die hier anwesenden Damen und Herren sowie die Zuhörer und Vertreter der Presse.

(Beifall)

Gemäß Paragraf 21 der Geschäftsordnung gebe ich Ihnen folgende Eingänge bekannt:

1. Anpassung des ÖPNV-Netzes an städtebauliche Veränderungen, Dringlichkeitsantrag der Fraktionen der SPD und Bündnis 90/Die Grünen vom 28. April 2009, Drucksache 17/319 S.

Gemäß Paragraf 21 Satz 2 unserer Geschäftsordnung muss das Plenum zunächst einen Beschluss über die Dringlichkeit dieses Antrags herbeiführen.

Wer mit einer dringlichen Behandlung dieses Antrags einverstanden ist, den bitte ich um das Handzeichen!

Ich bitte um die Gegenprobe!

Stimmenthaltungen?

Ich stelle fest, die Stadtbürgerschaft stimmt einer dringlichen Behandlung zu.

(Einstimmig)

Ich schlage Ihnen vor, diesen Punkt mit dem Tagesordnungspunkt vier zu verbinden.

Dagegen erhebt sich kein Widerspruch. Dann können wir so verfahren.

2. Stadt- und Hotelführer für mobilitätsbehinderte Touristinnen und Touristen, Mitteilung des Senats vom 28. April 2009, Drucksache 17/322 S.

Ich gehe davon aus, dass Einverständnis besteht, diese Vorlage zum Schluss der Tagesordnung aufzurufen.

Dagegen erhebt sich kein Widerspruch. Dann werden wir so verfahren.

Die übrigen Eingänge bitte ich dem heute verteilten Umdruck sowie der Mitteilung über den voraussichtlichen Verlauf der Plenarsitzung zu entnehmen.

I. Eingänge gemäß § 21 der Geschäftsordnung

Vormundschaften für Kinder und Jugendliche in der Stadtgemeinde Bremen
Große Anfrage der Fraktion der CDU
vom 8. April 2009
(Drucksache 17/313 S)

1. Perspektiven des Bauens und Wohnens in Bremen
Große Anfrage der Fraktion der CDU
vom 28. April 2009
(Drucksache 17/320 S)

2. Sanierungsstau und unzureichende Baustellenkoordination im bremischen Straßenwesen
Große Anfrage der Fraktion der CDU
vom 28. April 2009
(Drucksache 17/321 S)

Diese Angelegenheiten kommen auf die Tagesordnung der Mai-Sitzung.

II. Kleine Anfrage gemäß § 29 Abs. 2 der Geschäftsordnung

Situation des Tierheims Bremen
Kleine Anfrage der Fraktion der CDU
vom 10. Februar 2009
Dazu
Antwort des Senats vom 14. April 2009
(Drucksache 17/314 S)

Zur Abwicklung der Tagesordnung wurden interfraktionelle Absprachen getroffen, und zwar zur Verbindung des Tagesordnungspunkts außerhalb der Tagesordnung mit dem Tagesordnungspunkt fünf, es handelt sich hierbei um den Bebauungsplan 2340, und zur Vereinbarung von Redezeiten bei einigen Tagesordnungspunkten.

Nachträglich möchte ich Ihnen mitteilen, dass die Fraktion der FDP ihren Dringlichkeitsantrag mit der Drucksachen-Nummer 17/315 S zurückgezogen hat.

Wer mit diesen interfraktionellen Absprachen einverstanden ist, den bitte ich um das Handzeichen!

Ich bitte um die Gegenprobe!

Stimmenthaltungen?

Ich stelle fest, die Stadtbürgerschaft ist mit den interfraktionellen Absprachen einverstanden.

(Einstimmig)

Wir treten in die Tagesordnung ein.

Fragestunde

Für die Fragestunde der Stadtbürgerschaft liegen elf frist- und formgerecht eingebrachte Anfragen vor.

Die achte Anfrage wurde zwischenzeitlich vom Fragesteller zurückgezogen.

Die erste Anfrage trägt den Titel „**Lkw-Fahrverbot auf der Kattenturmer Heerstraße**“. Die Anfrage ist unterschrieben von den Abgeordneten Dr. Buhlert, Richter, Woltemath und Fraktion der FDP.

Bitte, Herr Kollege Dr. Buhlert!

Abg. **Dr. Buhlert** (FDP): Wir fragen den Senat:

Erstens: Wann wird ein Lkw-Fahrverbot auf der Kattenturmer Heerstraße erlassen?

Zweitens: Welche Gründe gibt es dafür, dass es bis heute noch nicht umgesetzt ist?

Präsident Weber: Die Anfrage wird beantwortet von Herrn Senator Dr. Loske.

Senator Dr. Loske: Herr Präsident, verehrte Abgeordnete! Für den Senat beantworte ich die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1: Die Kattenturmer Heerstraße als Bundesstraße mit überörtlicher Funktion weist bereits heute im Abschnitt zwischen dem Kattentescher Weg und der Theodor-Billroth-Straße ein Fahrverbot für Lkws über 7,0 t in der Zeit von 22 Uhr bis 6 Uhr aus. Die Arbeiten für ein weitergehendes Verbot befinden sich in der Endphase, sodass im Mai dieses Jahres das Anhörungsverfahren zur geplanten verkehrsrechtlichen Anordnung der Maßnahme eingeleitet werden wird. Dementsprechend kann die Umsetzung der beabsichtigten Regelungen nach den Sommerferien erfolgen.

Zu Frage 2: Der Senat arbeitet an der Umsetzung des Lkw-Fahrverbotes und stellt sicher, soweit wie möglich zusätzliche Lärmbelastungen und unerwünschte Schleichverkehre zu vermeiden. Deshalb wurden auf der Grundlage einer Lärmbeurteilung verschiedene verkehrsrechtliche Maßnahmen für die Kattenturmer Heerstraße entwickelt. Dafür waren komplexe sowie zeitintensive Untersuchungen und Analysen zur Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen erforderlich. Die Ergebnisse liegen dort vor, sodass das Lkw-Fahrverbot mit Hilfe einer entsprechenden Beschilderung für die Kattenturmer Heerstraße und das direkte Umfeld nach den Sommerferien angeordnet werden kann. - Soweit die Antwort des Senats!

Präsident Weber: Herr Kollege, haben Sie eine Zusatzfrage? - Bitte sehr!

Abg. **Dr. Buhlert** (FDP): Herr Senator, das Ganze ist schon länger in der Diskussion gewesen. Können Sie den Missmut der Bevölkerung und des Beirats darüber teilen, dass es sehr lange gedauert hat?

Präsident Weber: Bitte, Herr Senator!

Senator Dr. Loske: Wir haben das Ganze im Zuge der Beratung um den Bauabschnitt 2.2 der Autobahn 281 zugesagt. Dazu sind in diesem Hohen Hause vor ungefähr einem Jahr Beschlüsse gefasst worden. Die rechtliche Prüfung und die Vermeidung, dass es zu unerwünschten Verlagerungseffekten und Schleichverkehren kommt, haben diese Zeit erforderlich gemacht. Dass wir es jetzt nach den Sommerferien in die Tat umsetzen, ist gut, versprochen und eingehalten. So machen wir das!

Präsident Weber: Herr Senator, eine weitere Zusatzfrage des Kollegen Brumma.

Abg. **Brumma** (SPD): Herr Senator, vor Ort wird diese Maßnahme begrüßt, wir finden es auch recht zügig. Es gibt noch Unwägbarkeiten mit Aldi und dem Zuliefererverkehr, aber nichtsdestoweniger gehen wir davon aus, dass der Beirat in die Beschilderung mit einbezogen wird.

(Abg. Dr. Buhlert [FDP]: Das war die Frage?)

Präsident Weber: Bitte, Herr Senator!

Senator Dr. Loske: Ich gehe davon aus, werde aber durch Ihr Nachsetzen noch einmal sicherstellen, dass das ASV in geeigneter Weise den Beirat und das Ortsamt einbezieht.

Präsident Weber: Herr Kollege, haben Sie eine Zusatzfrage? - Bitte sehr!

Abg. **Brumma** (SPD): Ein weiterer Punkt: Werden auch die Lkw-Transportunternehmer überörtlich über diese Maßnahme benachrichtigt? Wird es auch im GPS mit berücksichtigt?

Präsident Weber: Bitte, Herr Senator!

Senator Dr. Loske: Benachrichtigen können wir nicht, weil wir nicht wissen, wer da genau fährt, aber wir können und müssen es auch im Rahmen des GPS berücksichtigen, das wird sichergestellt.

Präsident Weber: Weitere Zusatzfragen liegen nicht vor.

Die zweite Anfrage steht unter dem Betreff „**Stellenausschreibung: Marketing Lehrerwerbung**“. Die Anfrage ist unterzeichnet von den Abgeordneten Rohmeyer, Strohmann, Röwekamp und Fraktion der CDU.

Bitte, Herr Kollege Rohmeyer!

Abg. **Rohmeyer** (CDU): Wir fragen den Senat:

Erstens: Weshalb wurde die Stelle „für Angelegenheiten des Marketing zur Gewinnung von Lehrkräften“ bei der Senatorin für Bildung und Wissenschaft ausschließlich für eine Abordnung aus dem bremischen Schuldienst ausgeschrieben?

Zweitens: Ist der Senat der Auffassung, dass mit der Beschränkung auf den Schuldienst geeignete Bewerber für die in der Ausschreibung beschriebenen Aufgaben „Analyse des Lehrermarktes“, „Entwicklung und Umsetzung von Werbemaßnahmen“ sowie „Wirksamkeitsprüfung bestehender Agenturkonzepte und Entwicklung von Alternativen“ gewonnen werden können?

Drittens: Welche Möglichkeiten der Lehrerwerbung sieht der Senat, und welche wird der Senat ergreifen?

Präsident Weber: Die Anfrage wird beantwortet von Herrn Staatsrat Othmer.

Staatsrat Othmer: Sehr geehrter Herr Präsident, meine Damen und Herren! Für den Senat beantworte ich die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1: Für die Wahrnehmung der Aufgaben sind langjährige Berufserfahrungen im stadtbremischen Schuldienst von großem Vorteil, da Kenntnisse der bremischen Schulstrukturen und schulpolitischen Entwicklungen für die zielgruppenorientierte Planung und Arbeit erforderlich sind und auf eigene Erfahrungen im bremischen Schuldienst begründete Maßnahmen die Authentizität der Werbung steigern.

Zudem soll unter den Prämissen der Personalentwicklung im Ressort Bildung und Wissenschaft Lehrkräften mittels einer längstens auf drei Jahre befristeten Abordnung in die senatorische Dienststelle die Möglichkeit eröffnet werden, ihre persönlichen und fachlichen Fähigkeiten einzusetzen, sich weiterzuqualifizieren und Perspektiven der beruflichen Weiterentwicklung für sich zu erschließen.

Zu Frage 2: Die aktuelle Bewerberlage ermöglicht eine Auswahl unter mehreren geeigneten Bewerbungen.

Zu Frage 3: Am Landesinstitut für Schule erfolgen regelmäßig Informationsveranstaltungen mit dem Ziel, Referendarinnen und Referendare nach Abschluss ihrer Ausbildung für eine dauerhafte Berufstätigkeit an den bremischen Schulen zu gewinnen. Lehramtsstudierende an der Universität werden über Beschäftigungsperspektiven und die Möglichkeiten informiert, den Vorbereitungsdienst im Lande Bremen zu absolvieren.

Mit Unterstützung durch eine britische Agentur werden ausländische Lehrkräfte, Native Speaker English, Spanisch mit Mangelfächern, für Unterrichtstätigkeiten an öffentlichen Schulen gewonnen. Die Senatorin für Bildung und Wissenschaft bereitet weitere Informations- und Werbemaßnahmen vor, um im fairen Wettbewerb mit anderen Ländern ausreichend Lehrkräfte mit den erforderlichen Fachqualifikationen für den bremischen Schuldienst zu gewinnen.

Darüber hinaus werden Ausbildungsprogramme für geeignete Universitätsabsolventinnen und -absolventen mit Mangelfachqualifikationen als Seiteneinsteigerinnen und Seiteneinsteiger im Vorbereitungsdienst fortgeführt. Für den Direkteinstieg geeigneter Universitätsabsolventinnen und -absolventen mit beruflichen Fachrichtungen wird eine Weiterbildung mit berufsbegleitender Qualifizierung entwickelt. Möglichkeiten einer Nachqualifizierung von Lehrkräften für eine Lehrbefähigung in Mangelfächern werden geprüft. - Soweit die Antwort des Senats!

Präsident Weber: Herr Kollege, haben Sie eine Zusatzfrage? - Bitte sehr!

Abg. **Rohmeyer** (CDU): Vielen Dank, Herr Staatsrat, für diese ausführliche Antwort! Herr Staatsrat, wie viele Lehrerinnen und Lehrer mit Berufserfahrung im Bereich Marketing/Werbung befinden sich im bremischen Schuldienst, für die diese Stellenausschreibung passen könnte?

Präsident Weber: Bitte, Herr Staatsrat!

Staatsrat Othmer: Ich glaube, dass wir viel mehr hoch qualifiziertes Potenzial in den Schulen haben, ohne dass ich Ihnen die genaue Zahl sagen kann, aber ich glaube, dass wir auch unter den Lehrkräften Talente haben, die wir heben müssen. Wenn sich Menschen darauf bewerben, wie in diesem Fall, weisen sie auch diese Qualifikation nach.

Präsident Weber: Herr Kollege, haben Sie eine weitere Zusatzfrage? - Bitte sehr!

Abg. **Rohmeyer** (CDU): Herr Staatsrat, wie werben andere große Städte oder Bundesländer für

neue Lehrkräfte? Wir hatten ja vor Kurzem die Kampagne „Sehr guten Morgen, Frau Lehrerin, sehr guten Morgen, Herr Lehrer!“ auch auf bremischen Plakatwänden aus Baden-Württemberg gesehen.

Präsident Weber: Bitte, Herr Staatsrat!

Staatsrat Othmer: Wir sollten uns kein Vorbild an diesem hessischen Beispiel nehmen, einmal unabhängig von der Frage, ob es richtig ist, die deutsche Sprache dabei zu verspotten. Im Ernst, auch die anderen Länder - insbesondere die Stadtstaaten - werben mit vergleichbaren Maßnahmen und sind auch ziemlich erfolgreich. Ich glaube, dass wir gut aufgestellt sind, wenn wir für die Werbung, die wir für die wunderschöne Stadt Bremen spezifisch brauchen, solche Leute beauftragen, die sich in Bremen auskennen, die die besonderen Verhältnisse in Bremen kennen und die deshalb sehr viel erfolgreicher sein werden, wie zum Beispiel unsere Werbeaktionen in England zeigen, dort haben wir im letzten Jahr 15 Lehrkräfte einwerben können. Die sind deshalb gekommen, weil sie vor Ort entsprechend angesprochen worden sind.

Präsident Weber: Herr Kollege, haben Sie eine weitere Zusatzfrage? - Bitte sehr!

Abg. **Rohmeyer** (CDU): Können Sie die ungefähren Kosten für die Agenturbeauftragung, die neben der Abordnung einer Lehrkraft ja ohnehin entstehen, wie ich Sie gerade verstanden habe, beziffern?

Präsident Weber: Bitte, Herr Staatsrat!

Staatsrat Othmer: Ich habe die Kosten für die Agenturbeauftragung nicht präzise parat, ich möchte Sie Ihnen aber gern nachliefern. Die Abordnung bedeutet keine zusätzlichen Kosten, wie Sie wissen. Es ist keine Vermehrung der Stelle, sondern das Einbeziehen einer Lehrkraft von einer Schule.

Präsident Weber: Herr Kollege, haben Sie eine weitere Zusatzfrage? - Bitte sehr!

Abg. **Rohmeyer** (CDU): Herr Staatsrat, warum stellt Bremen nicht die Referendarinnen und Referendare ein, die sich zurzeit im bremischen Schuldienst in der Referendarausbildung befinden? Sie warten händeringend auf ein bremisches Angebot und haben aus Niedersachsen und anderen Ländern zum Teil schon Angebote vorliegen, aufgrund der Verbundenheit zu Bremen aber bisher noch nicht zugesagt. Sicherlich werden sie dies in Kürze aber tun, weil Bremen anscheinend

immer noch keine Angebote für das kommende Schuljahr vorgelegt hat.

Präsident Weber: Bitte, Herr Staatsrat!

Staatsrat Othmer: Ich glaube, da sind Sie nicht richtig informiert. Die Referendarinnen und Referendare, die hier in Bremen Interesse zeigen, werden von den Schulleiterinnen und Schulleitern angesprochen. Ich habe den Schulleiterinnen und Schulleitern, die jetzt schon erkennen, welche Referendarinnen und Referendare so gut geeignet sind, dass sie hinterher auch eingestellt werden können, ausdrücklich erlaubt, ihnen eine verbindliche Zusage zu erteilen. Davon wird auch Gebrauch gemacht, sodass Ihre Sorge, dass die künftigen Kolleginnen und Kollegen nach Niedersachsen abwandern, gering ist. Umgekehrt wird ein Schuh daraus: Die Schulleiterinnen und Schulleiter sind sehr froh, dass wir ihnen diese Möglichkeit eröffnet haben, schon im Vorfeld geeignete Bewerberinnen und Bewerber, insbesondere in Mangelfächern, an uns zu binden.

Präsident Weber: Herr Kollege, haben Sie eine weitere Zusatzfrage? - Bitte sehr!

Abg. **Rohmeyer** (CDU): Ich habe noch eine Bemerkung zu dieser Aussage, Herr Staatsrat, Herr Präsident! Mir sind mehr als Einzelfälle bekannt, dass vonseiten Ihrer Behörde solche Freigaben eben nicht erteilt werden, aber ich bin gern bereit, dass wir das bilateral und nicht hier im Plenum klären, denn ich halte es für fatal, dass es in Bremen tatsächlich die von mir beschriebene Situation gibt, dass Referendarinnen und Referendare keine Angebote in Bremen bekommen.

Präsident Weber: Herr Senator, eine weitere Zusatzfrage der Kollegin Frau Dr. Spieß.

Abg. Frau **Dr. Spieß** (CDU): Danke, Herr Präsident! Herr Staatsrat, es konnte der Zeitung entnommen werden, dass man auch in der Lehrerbildung eine Kooperation mit Oldenburg sucht. Wie sehen Sie denn dort ein gemeinsames Marketingvorgehen? Dass man in Zukunft beide Bundesländer gemeinsam einwirbt oder dass man versucht, es generell zusammen zu machen, oder sehen Sie noch Differenzierungsmöglichkeiten?

Präsident Weber: Bitte, Herr Staatsrat!

Staatsrat Othmer: Frau Dr. Spieß, ich glaube, dass wir dort zusammenarbeiten können, insbesondere in der Ausbildung. Im Marketing habe ich da so meine Probleme, weil ich glaube, das Flächenland Niedersachsen braucht solch eine hohe Zahl an Lehrkräften, da es größere Schwierigkeiten hat als Bremen. Dieses Land hat durch die

besondere Ausstrahlung eine solche Anzugsfähigkeit, dass wir im Moment eigentlich - bis auf die bekannten Mangelfächer - keine Probleme haben. Die Bewerberzahl ist immer noch deutlich über den Plätzen, die wir besetzen können. Ich glaube, dass wir gerade bei Mangelfächern nicht zu Verabredungen kommen können zu sagen, wir teilen uns das, das wird nicht gelingen.

Präsident Weber: Frau Kollegin, haben Sie eine weitere Zusatzfrage? - Bitte sehr!

Abg. Frau **Dr. Spieß** (CDU): Ich hätte die Bitte, dass Sie dem Wissenschaftsausschuss das Gespräch, das Sie mit Niedersachsen führen werden, zur Kenntnis geben, damit wir informiert sind!

Präsident Weber: Bitte, Herr Staatsrat!

Staatsrat Othmer: Das mache ich sehr gern!

Präsident Weber: Weitere Zusatzfragen liegen nicht vor.

Die dritte Anfrage beschäftigt sich mit dem Thema „**Bedeutung des Interkulturellen Gesundheitsnetzwerks, IGN, für Bremen**“. Die Anfrage ist unterzeichnet von den Abgeordneten Frau Dr. Mohammadzadeh, Dr. Güldner und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen.

Bitte, Frau Kollegin Dr. Mohammadzadeh!

Abg. Frau **Dr. Mohammadzadeh** (Bündnis 90/Die Grünen): Wir fragen den Senat:

Erstens: Wie viele Institutionen und Personen sind im Interkulturellen Gesundheitsnetzwerk, IGN, aktiv, das Ende März 2008 mit dem Ziel gegründet wurde, die Gesundheitsversorgung von Migrantinnen und Migranten in Bremen zu verbessern?

Zweitens: Welche Bedeutung misst der Senat dem IGN im Hinblick auf seinen Beitrag zur interkulturellen Öffnung der Gesundheitsversorgung in Bremen und auf die Integration von Migrantinnen und Migranten ins Gesundheitssystem bei?

Drittens: Wie kann nach Auffassung des Senats vor dem Hintergrund der derzeit nicht gesicherten Koordinierungsstelle die Fortführung der Arbeit des Netzwerks gewährleistet werden?

Präsident Weber: Diese Anfrage wird beantwortet von Frau Senatorin Rosenkötter.

Senatorin Rosenkötter: Sehr geehrter Herr Präsident, liebe Abgeordnete! Für den Senat beantworte ich die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1: Das Interkulturelle Gesundheitsnetzwerk Bremen ist auf Initiative mehrerer Bremer Institutionen im März 2008 gegründet worden. Beteiligt waren das Zentrum für Europäische Rechtspolitik der Universität Bremen, die Landesvereinigung für Gesundheit Bremen e.V. sowie das Gesundheitsamt Bremen.

Das Netzwerk zählt zwischenzeitlich 51 Mitglieder mit steigender Tendenz; davon sind 4 Privatpersonen und 47 als Vertreterinnen und Vertreter von Institutionen beteiligt. Vertretene Einrichtungen sind zum Beispiel Wohlfahrtsverbände, Bremer Krankenhäuser, Migrantinnenvereinigungen, Gesundheitsberatungsstellen, wissenschaftliche Einrichtungen sowie Behörden aus Bremen.

In zehn thematisch gegliederten Arbeitsgruppen sind regelmäßig über 40 Personen aktiv. Sie befassen sich mit Themen wie Gesundheit von Migrantinnen, Kommunikation, Versorgung „Papierloser“, psychische und psychosoziale Gesundheit, Altenhilfe, Leben mit Behinderung sowie Gesundheitsförderung und Prävention.

Zu Frage 2: Das Hauptziel des Netzwerks ist die Herstellung von Chancengleichheit und die Verbesserung der gesundheitlichen und psychosozialen Situation von Migrantinnen und Migranten in Bremen. Der Senat begrüßt die Arbeit des Netzwerks ausdrücklich. Die Zielsetzung des Bremer Senats zur interkulturellen Öffnung des Gesundheitssystems wird hierdurch wie durch die Aufnahme des Themenfelds „Gesundheit“ in das aktuelle Bremer Integrationskonzept 2007 bis 2011 deutlich unterstützt.

Durch die Einführung des Dolmetscherdienstes Bremen, den Gesundheitswegweiser für Migrantinnen und Migranten für Bremen und Bremerhaven sowie weitere Veröffentlichungen und Aktivitäten des Gesundheitsamts unterstützt der Senat bereits die Integration von Migrantinnen und Migranten im Bereich der gesundheitlichen Versorgung.

Zu Frage 3: Die Koordinierung der aktuellen Arbeit erfolgt zurzeit durch das Bremer Gesundheitsamt. Hier ist auch ein Internetauftritt mit vertiefenden Informationen zum Netzwerk entstanden. Das Interkulturelle Gesundheitsnetzwerk Bremen wird von Freiwilligen ausgestaltet und lebt vom Engagement und der Unterstützung seiner Mitglieder. Der Senat wird die Arbeit des Netzwerks fördern, indem er alle Bremer Dienststellen in Ämtern und Behörden zur aktiven Mitarbeit auf-

fordert, deren Aufgaben sich im Kontext der Themen Gesundheit und Integration bewegen. Als nächste Aktion ist im Sommer 2009 die Einberufung eines runden Tisches zur interkulturellen Öffnung der Bremer Krankenhäuser vorgesehen. - Soweit die Antwort des Senats!

Präsident Weber: Frau Kollegin, haben Sie eine Zusatzfrage? - Bitte sehr!

Abg. Frau **Dr. Mohammadzadeh** (Bündnis 90/Die Grünen): Erst einmal vielen herzlichen Dank, Frau Senatorin, für diese ausführliche Antwort! Ich möchte aber sagen, dass wir wissen, dass das freiwillige Engagement und auch die Koordination von etwa 50 Institutionen in Netzwerken von Nachhaltigkeit und aktiver Mitarbeit und von einer Kontinuität lebt. Sind Sie mit mir einer Meinung, wenn man die Arbeit dieses Netzwerks verstetigen will - das ist ja auch Ziel des Senats -, dass man vielleicht darüber nachdenken müsste, wie man diesem Netzwerk etwas festere Rahmen anbieten kann, damit ein Stück Institutionalisierung der Arbeit passiert?

Präsident Weber: Bitte, Frau Senatorin!

Senatorin Rosenkötter: Zunächst einmal darf man, glaube ich, feststellen, dass hier die Gründung 2008 und die Arbeit, die in der Zeit geleistet worden ist, auf Initiative der ehrenamtlich bürgerschaftlich Engagierten getan worden ist, ein außerordentlicher Beleg für die Leistungsfähigkeit dieses Netzwerks ist. Das spricht sicherlich auch für die konzentrierte Arbeit.

Ich gebe Ihnen recht, dass natürlich immer dort, wo ehrenamtliche, bürgerschaftliche Arbeit geleistet wird, auch ein gewisser Rahmen notwendig ist. Gleichwohl müssen wir einfach sehen, dass dies auch auf Freiwilligkeit aufgebaut ist. Ich finde, man muss damit sehr sensibel umgehen, und ich bin sehr froh, dass hier unser Gesundheitsamt auch eine sehr stützende Rolle spielt.

Präsident Weber: Frau Kollegin, haben Sie eine weitere Zusatzfrage?

(Abg. Frau Dr. Mohammadzadeh [Bündnis 90/Die Grünen]: Nein, danke!)

Frau Senatorin, weitere Zusatzfragen liegen nicht vor.

Die vierte Anfrage verlangt vom Senat Auskunft über den **Rückbau der Neuenlander Straße**. Die Anfrage trägt die Unterschriften der Abgeordneten Dr. Buhlert, Richter, Woltemath und Fraktion der FDP.

Bitte, Herr Kollege Dr. Buhlert!

Abg. **Dr. Buhlert** (FDP): Wir fragen den Senat:

Erstens: Für wann plant der Senat den Rückbau der Neuenlander Straße im Bereich zwischen Georg-Wulf-Straße und Oldenburger Straße?

Zweitens: Wann wurde mit den Planungen begonnen, und welcher Planungsstand wurde erreicht?

Präsident Weber: Diese Anfrage wird beantwortet von Herrn Senator Dr. Loske.

Senator Dr. Loske: Herr Präsident, verehrte Abgeordnete! Für den Senat beantworte ich die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1: Erst nach der Anbindung der A 281 an die A 1 ist mit einer weitergehenden Entlastung der Neuenlander Straße zu rechnen. Daher geht der Senat davon aus, dass ein Rückbau der Neuenlander Straße nicht vor dem Jahre 2015 stattfinden kann.

Zu Frage 2: Mit den Planungen wurde im Jahre 2007 begonnen, nachdem im September 2006 die Wirtschaftsförderungsausschüsse Planungsmittel für die Umgestaltung der Neuenlander Straße bereitgestellt hatten. Danach wurden die Bestandsdaten aktualisiert und ein Baumgutachten für den gesamten Planungsbereich der Neuenlander Straße erstellt.

Anfang 2008 wurde die Vorplanung für einen Rückbau der Neuenlander Straße zwischen der Oldenburger Straße und der Nollendorfer Straße fertiggestellt. Der neue Querschnitt der Neuenlander Straße sieht demnach nur noch zwei Fahrstreifen ohne Mittelstreifen vor. Die Weiterführung und Detaillierung der Planung wird zu gegebener Zeit wieder aufgenommen. - Soweit die Antwort des Senats!

Präsident Weber: Herr Kollege Dr. Buhlert, haben Sie eine Zusatzfrage? - Bitte sehr!

Abg. **Dr. Buhlert** (FDP): Sie sprechen in Ihrer Antwort von der Anbindung an die A 1 im Jahr 2015. Welche Art Anbindung meinen Sie, also welcher Bauabschnitt soll dann Ihrer Meinung nach fertig sein? Ist nicht sozusagen für den Teilabschnitt - Sie sprechen in Ihrer Antwort ja von Huckelriede bis Woltmershausen - von der Gartenstadt Süd bis zur Oldenburger Straße schon eine Entlastungswirkung eingetreten, die bisher auch schon einen Rückbau rechtfertigen könnte, wenn man denn entsprechend Mittel zur Verfügung hat?

Präsident Weber: Bitte, Herr Senator!

Senator Dr. Loske: Nein! Da ist eine moderate Entlastung eingetreten. Wir gehen davon aus, wenn der Autobahnring geschlossen ist, dass die Anzahl der Automobile auf der Neuenlander Straße von 40 000 pro Tag auf 8000 bis 10 000 zurückgeht, um 75 bis 80 Prozent, und wenn das geschehen ist, kann die Neuenlander Straße zu einer zweispurigen Straße ausgebaut werden. Wir haben dazu die notwendigen Vorplanungen getroffen. Ich habe auch mit Professor Müller von der Hochschule Bremen sehr eng zusammengearbeitet, was Alternativen betrifft. Er hat zwei junge Studierende, zwei Diplomandinnen, die ihre Arbeit darüber geschrieben haben, zum Beispiel, wie sich das darstellen könnte, und das reicht von Low-Budget-Varianten, wo man praktisch nur mit Abmarkierungen arbeitet, die vielleicht im Bereich von 2 Millionen Euro liegen würden, die aber keine große Verbesserung der Aufenthaltsqualität mit sich bringen würden, bis hin zu anspruchsvolleren Planungen, die ein Budgetvolumen von etwa 10 Millionen Euro erfordern würden. Ich würde davon abraten, das jetzt abschnittsweise zu machen, sondern es muss eine integrierte Sache sein, die insgesamt dann auch eine überzeugende Lösung für die gesamte Neuenlander Straße ist. Wie gesagt, der Verkehr würde um 75 bis 80 Prozent zurückgehen, da kann man richtige Quantensprünge beim Rückbau realisieren und nicht kleine Maßnahmen hier und da.

Präsident Weber: Herr Dr. Buhlert, haben Sie eine weitere Zusatzfrage? - Bitte sehr!

Abg. **Dr. Buhlert** (FDP): Ich möchte die Frage zu der Anbindung 2015 wiederholen!

Präsident Weber: Bitte, Herr Senator!

Senator Dr. Loske: Ich habe nicht gesagt, es steht nicht darin, dass es 2015 angebunden wird, sondern es steht darin, Sie müssen genau lesen, wir gehen davon aus, dass der Rückbau der Neuenlander Straße nicht vor dem Jahr 2015 stattfinden kann. Zwei Qualifizierungen sind nicht vor dem Jahr 2015 darin, aber zum Zweiten ist da aber auch nichts gesagt zur Fertigstellung der A 281. Sie wissen ja, wenn der Bauabschnitt 2.2., der jetzt planfestgestellt wurde, voraussichtlich beklagt wird, dann wäre es so, dass wir etwa Mitte nächsten Jahres Rechtssicherheit hätten bezüglich des Bauabschnittes 2.2. Wenn dann etwa im Herbst mit dem Bau begonnen werden könnte, könnte um das Jahr 2013 die A 281 dort abgeschlossen sein im unteren Bereich, in Arsten. Im Bereich Brinkum wird das wesentlich länger dauern, wie wir alle wissen.

Präsident Weber: Herr Kollege, haben Sie eine weitere Zusatzfrage?

(Abg. Dr. Buhlert [FDP]: Nein, herzlichen Dank!)

Herr Senator, eine weitere Zusatzfrage des Abgeordneten Imhoff!

Abg. **Imhoff** (CDU): Herr Senator, es gibt einen Entsiegelungsplan, der in Ihrem Haus erstellt wurde. Ich würde gern einmal wissen, ob die Neuenlander Straße dort mit eingefügt worden ist und ob es auch eine Prioritätenliste in diesem Entsiegelungsplan gibt und wo auf der Prioritätenliste, wenn es sie denn gibt, die Neuenlander Straße angesiedelt ist.

Präsident Weber: Bitte, Herr Senator!

Senator Dr. Loske: Ich finde, wir sollten nicht bestrebt sein, die Neuenlander Straße zu entsiegeln, sondern wir sollten sie qualitativ aufwerten. Das ist genau die Strategie, die ich auch verfolge, also Rückbau und bauliche Maßnahmen im Umfeld der Straße, die die Aufenthaltsqualität deutlich steigern. Ich denke, wir sollten nicht vor dem Verkehr kapitulieren, sondern wir sollten den Verkehr auf der Neuenlander Straße deutlich zurückführen, und deswegen brauchen wir auch genau diesen Ringschluss. Von Entsiegelung würde ich da nicht sprechen.

Präsident Weber: Herr Kollege, haben Sie eine weitere Zusatzfrage? - Bitte sehr!

Abg. **Imhoff** (CDU): Aber ein Entsiegelungsplan ist doch erstellt worden?

Präsident Weber: Bitte, Herr Senator!

Senator Dr. Loske: Unter meiner Ägide ist kein Entsiegelungsplan erstellt worden, und er wird derzeit auch nicht erstellt.

Präsident Weber: Haben Sie eine weitere Zusatzfrage?

(Abg. Imhoff [CDU]: Nein, danke! Wir klären das bilateral!)

Herr Senator, weitere Zusatzfragen liegen nicht vor.

Die fünfte Anfrage bezieht sich auf die **Behindertentoiletten im öffentlichen Raum**. Die Anfrage ist unterschrieben von den Abgeordneten Frehe, Möhle, Dr. Güldner und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen.

Bitte, Herr Kollege Frehe!

Abg. **Frehe** (Bündnis 90/Die Grünen): Wir fragen den Senat:

Erstens: Beabsichtigt der Senat, im Rahmen seiner Sparüberlegungen auch Behindertentoiletten für Rollstuhlfahrer und Rollstuhlfahrerinnen stillzulegen?

Zweitens: Welche Überlegungen bestehen, die Zahl der von behinderten Menschen nutzbaren Toiletten in Gaststätten zu erhöhen? Ist dies in dem Konzept der Übertragung dieser Aufgabe an Gaststätten mit berücksichtigt?

Präsident Weber: Diese Anfrage wird beantwortet von Herrn Senator Dr. Loske.

Senator Dr. Loske: Herr Präsident, verehrte Abgeordnete! Für den Senat beantworte ich die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1: Der Senat beabsichtigt nicht, die Zahl der Behindertentoiletten zu verringern. Es soll im Gegenteil versucht werden, das Angebot an behindertengerechten Toiletten zu vergrößern.

Zu Frage 2: Das angesprochene und zunächst in einem Modellprojekt zu konkretisierende Konzept „Nette Toilette“ in Kombination mit öffentlichen Toilettenanlagen geht davon aus, dass Optimierungen im Rahmen des bestehenden Budgets erreicht werden können. Es ist beabsichtigt, durch die Nutzbarmachung bestehender oder die nachträgliche Einrichtung von behindertengerechten Toiletten in Gaststätten und anderen Einrichtungen mit Publikumsverkehr die Situation zu verbessern.

Alle Maßnahmen werden in enger Abstimmung mit dem Landesbehindertenbeauftragten der Freien Hansestadt Bremen geplant und durchgeführt werden. - Soweit die Antwort des Senats!

Präsident Weber: Herr Kollege, haben Sie eine weitere Zusatzfrage? - Bitte sehr!

Abg. **Frehe** (Bündnis 90/Die Grünen): Können Sie sich vorstellen, beim Auslaufen des Werbevertrages mit der Firma Decaux einen solchen Vertrag auszuschreiben und dann vielleicht auch andere Anbieter mit einzubeziehen, die dann dafür behindertengerechte Toiletten aufstellen?

Präsident Weber: Bitte, Herr Senator!

Senator Dr. Loske: Vorstellen kann ich mir das, deswegen mache ich ja diesen Feldversuch in Bremen-Nord! Wir haben ihn von der Deputation

beschließen lassen, sie hat das unterstützt. Schauen wir einmal, was dabei herauskommt! Aber während dieser Pilotphase, während dieses Feldversuches, werden keine Veränderungen vorgenommen, im Gegenteil, wir versuchen die Zugänglichkeit zu erhöhen.

Dieses Konzept „Nette Toilette“ - das vielleicht noch als Zusatzinformation - ist eine Sache, die mittlerweile in 77 kleineren und mittelgroßen Städten durchgeführt wird. Angefangen hat das in der Stadt Ahlen. Es wird in vielen Städten versucht, das schrittweise zu implementieren. Ich finde die Idee auch sehr gut, dass man zusätzliche Möglichkeiten schafft, dass es quasi für die Gastwirte oder Kaufhäuser oder andere Einrichtungen einen gewissen Anreiz gibt - das soll deutlich erkennbar von außen markiert werden -, natürlich während ihrer Geschäftszeit, diese Toiletten zu öffnen.

Wie gesagt, ich möchte noch einmal ausdrücklich betonen, dass wir natürlich in dieser Angelegenheit den engen Austausch mit Herrn Dr. Steinbrück suchen. Insofern kann Frage 1 natürlich ganz klar von mir beantwortet werden: Wir haben eher zu wenige als zu viele behindertengerechte Toiletten.

Präsident Weber: Herr Kollege Frehe, haben Sie eine weitere Zusatzfrage? - Bitte sehr!

Abg. **Frehe** (Bündnis 90/Die Grünen): Ich möchte auf meine eben gestellte Frage zurückkommen. Ist Ihnen bekannt, dass die Stadt Münster eine umfassende Ausschreibung zur Einführung behindertengerechter Toiletten gemacht und dort mit der Firma Wall dann einen sehr günstigen Vertrag geschlossen hat?

Präsident Weber: Bitte, Herr Senator!

Senator Dr. Loske: Das ist mir nicht bekannt. Ich bin und natürlich ist auch meine Behörde lernfähig. Insofern freue ich mich immer über gute Informationen, sie werden berücksichtigt.

Präsident Weber: Herr Kollege, haben Sie eine weitere Zusatzfrage? - Bitte sehr!

Abg. **Frehe** (Bündnis 90/Die Grünen): Sind Sie bereit, solche Erfahrungen möglicherweise bei einer Neuausschreibung oder einer Neubesetzung dieses Werbevertrages mit der Firma Decaux zu berücksichtigen?

Präsident Weber: Bitte, Herr Senator!

Senator Dr. Loske: Auf Firmen, die das bekommen, kann ich mich natürlich nicht festlegen, aber

ich kann es selbstverständlich bei der Ausschreibung berücksichtigen.

Präsident Weber: Weitere Zusatzfragen, Herr Senator, liegen nicht vor.

Die sechste Anfrage in der Fragestunde befasst sich mit dem Thema „**Hygienische Zustände im Wohnheim des Vereins Hoppenbank e. V.**“. Die Anfrage ist unterschrieben von den Abgeordneten Frehe, Möhle, Dr. Güldner und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen.

Bitte, Herr Kollege Frehe!

Abg. **Frehe** (Bündnis 90/Die Grünen): Wir fragen den Senat:

Erstens: Wie beurteilt der Senat die hygienischen Zustände in dem Haus Fedelhören des Vereins Hoppenbank e. V.?

Zweitens: Hält es der Senat für sinnvoll, Gefangene zu verpflichten, dort ihren Urlaub zu verbringen?

Drittens: Welche Alternativen bestehen für Gefangene, ihren Urlaub außerhalb der JVA zu erhalten?

Präsident Weber: Diese Anfrage wird beantwortet von Herrn Staatsrat Prof. Stauch.

Staatsrat Prof. Stauch: Herr Präsident, meine sehr geehrten Damen und Herren! Für den Senat beantworte ich die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1: Im Haus Fedelhören sind in fünf Wohngruppen in der Regel Personen mit besonderen Schwierigkeiten, ohne tragfähige soziale Kontakte, mit häufig langen Haftbefristungen und verschiedenen Suchtgefährdungen beziehungsweise Abhängigkeiten untergebracht. Jede der fünf Wohngruppen wird von einem Bezugsbetreuer geleitet, der auch die Verantwortung für die Sauberkeit seiner Wohngruppe und die persönliche Hygiene der Bewohner trägt. Hafturlaubern wird das Urlaubszimmer kostenfrei für einen oder mehrere Tage zur Verfügung gestellt.

Viele der Bewohner müssen erst unter Anleitung und teils enger Begleitung lernen, wieder - oder auch erstmals - ihr Leben selbstständig und eigenverantwortlich in die Hand zu nehmen. Dazu gehören auch die eigentlich einfachen Dinge des Lebens, wie etwa die Reinigung des eigenen Zimmers, der Gemeinschaftsräume, Küchen, Bad,

WC, Flur, sowie die Müllentsorgung. Bei der Einübung werden die Bewohner begleitet, tägliche Kontrollen und Ansprachen finden statt. Die Reinigung in den Gemeinschaftsräumen findet unter Anleitung und Kontrolle des zuständigen Bezugsbetreuers der jeweiligen Wohngruppe statt. Es gibt Putzpläne für jede Wohngruppe, auf deren Einhaltung besonders geachtet wird und deren Erledigung immer Thema in den wöchentlichen Wohngruppengesprächen ist. Hilfestellung ist zusätzlich durch die Haushandwerker sichergestellt, die zum Beispiel die regelmäßige Müllentsorgung kontrollieren und für die Reinigung des Treppenhauses zuständig sind.

Die Immobilien Bremen, AöR, hat nach Auskunft der Hoppenbank e.V. während der letzten Begehung des Hauses im August 2008 keine Beanstandung hinsichtlich mangelnder Hygiene geäußert. Das anleitende Betreuungspersonal wie auch die Bewohner selbst tragen für die Sauberkeit sowie für die Hygiene im Haus Fedelhören Sorge. Bisher hat es diesbezüglich keine Klagen gegeben.

Zu Frage 2: Eine Verpflichtung, den Urlaub im Urlaubszimmer im Haus Fedelhören zu verbringen, besteht nicht. Für Gefangene, die über keine sozialen Bindungen und über keine Unterkunft in Bremen verfügen, bietet das Urlaubszimmer des Hauses Fedelhören die Möglichkeit, im Rahmen des Hafturlaubs auch außerhalb der Justizvollzugsanstalt zu übernachten.

Der Urlaub nach Paragraph 13 Strafvollzugsgesetz soll als eine eigenständige Behandlungsmaßnahme die Lebenstüchtigkeit und die sozialen Kontakte erhalten oder wenigstens ermöglichen. Er dient der Übung und Kontrolle sozialen Verhaltens und der Erprobung der straffreien Führung in einem ausgedehnteren Rahmen als der Ausgang, da der Urlaub auch über Nacht gewährt werden kann. Das Haus Fedelhören eröffnet auf diesem Wege den Inhaftierten auch die Möglichkeit, das Team, andere Bewohner und das Haus persönlich kennenzulernen und sich einen eigenen Eindruck vom Leben und den dortigen Angeboten zu verschaffen. Kein Inhaftierter ist in irgendeiner Form dazu verpflichtet, seinen Hafturlaub im Haus Fedelhören zu verbringen.

Zu Frage 3: Dem Senat sind in Bremen keine weiteren sozialen Einrichtungen bekannt, in denen Gefangene ihren Urlaub außerhalb der JVA verbringen können. Die Nachfrage nach dem Urlaubszimmer im Haus Fedelhören ist gering. - Soweit die Antwort des Senats!

Präsident Weber: Herr Kollege Frehe, haben Sie eine Zusatzfrage? - Bitte!

Abg. **Frehe** (Bündnis 90/Die Grünen): Herr Staatsrat, halten Sie es für sinnvoll, gerade mit dem sehr umfangreich von Ihnen beschriebenen Ziel der Resozialisierung, als Gefangene auch einen Hafturlaub außerhalb eines solchen Spektrums, einer solchen Umgebung oder außerhalb eines solchen Personenkreises wahrnehmen zu können, etwa in schlichten Pensionen oder anderen günstigen Unterkünften?

Präsident Weber: Bitte, Herr Staatsrat!

Staatsrat Prof. Stauch: Ich kann dazu sagen, dass diese Übernachtungsmöglichkeit im Haus Fedelhöfen sehr wenig in Anspruch genommen wird. Es war ursprünglich so, dass es ein extra Appartement gab, das ist so wenig in Anspruch genommen worden, dass jetzt für die jetzigen ständigen Bewohner eine Sportmöglichkeit geschaffen wurde. Dieses eine Zimmer wird sehr selten in Anspruch genommen, von daher hat sich der Bedarf nach einer zusätzlichen Unterbringungsmöglichkeit bisher so nicht gestellt. Für den Senat ist es auch so, dass diese Unterbringung kostenfrei durch die Hoppenbank e.V. erbracht wird. Das ist nicht der entscheidende Gesichtspunkt, aber da der Bedarf bisher gering geäußert worden ist, sehen wir keine anderen Notwendigkeiten.

Präsident Weber: Herr Kollege Frehe, haben Sie eine weitere Zusatzfrage?

(Abg. Frehe [Bündnis 90/Die Grünen]:
Nein, danke!)

Herr Staatsrat, weitere Zusatzfragen liegen nicht vor.

Die siebte Anfrage trägt den Titel „**Neubau einer Autopflegestation am Osterfeuerberger Ring**“. Die Anfrage ist unterschrieben von den Abgeordneten Frau Krusche, Dr. Güldner und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen.

Bitte, Frau Kollegin Krusche!

Abg. Frau **Krusche** (Bündnis 90/Die Grünen): Wir fragen den Senat:

Erstens: Wie ist der Sachstand zum Baugenehmigungsverfahren einer Autopflegestation am Osterfeuerberger Ring?

Zweitens: Sieht der Senat Anhaltspunkte, dass das Vorhaben nicht genehmigungsfähig ist?

Drittens: Welche Möglichkeiten sieht der Senat bei Ablehnung des Vorhabens, eine gewerbliche

Nutzung des Geländes zu befördern, die benachbarte schützenswerte Gebiete anderer baulicher Nutzung nicht stören?

Präsident Weber: Diese Anfrage wird beantwortet von Herrn Senator Dr. Loske.

Senator Dr. Loske: Herr Präsident, verehrte Abgeordnete! Für den Senat beantworte ich die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1: Das Verfahren ist noch in der Bearbeitung. Dem Bauherrn wird Gelegenheit zur Äußerung gegeben. Die Anhörung soll in Kürze stattfinden.

Zu den Fragen 2 und 3: Das Grundstück liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1821, der für das betroffene Gebiet Gewerbegebiet festsetzt. Gemäß Ziffer 6 der textlichen Festsetzungen sind nur solche Betriebe und Anlagen zulässig, die benachbarte schützenswerte Gebiete anderer Nutzung nicht stören. Für die nördlich und westlich angrenzenden Grundstücke setzt der Bebauungsplan allgemeines Wohngebiet fest. Nichtstörende gewerbliche Nutzungen sind im Rahmen der Bauberatung zu erörtern. - Soweit die Antwort des Senats!

Präsident Weber: Frau Kollegin Krusche, haben Sie eine Zusatzfrage? - Bitte!

Abg. Frau **Krusche** (Bündnis 90/Die Grünen): Herr Senator, der Kürze Ihrer Antwort auf die Frage entnehme ich, dass es sich um ein laufendes Verfahren handelt. Können Sie mir vielleicht sagen - der Bauherr selbst geht ja davon aus, dass er der Behörde alle notwendigen Unterlagen zur Verfügung gestellt hat -, wie Sie denn die Möglichkeit sehen, dass man in dieser Frage zu einer einvernehmlichen Lösung kommt?

Präsident Weber: Bitte, Herr Senator!

Senator Dr. Loske: Grundsätzlich ist es immer schwierig, über laufende Verfahren zu sprechen, weil man ja eine Doppelrolle hat, einmal als Senat aber auch als Behörde, und der Vorgang wird bearbeitet. Aber im Moment sieht es so aus, dass das nicht genehmigungsfähig ist, wenn man die Standardbewertung heranzieht, und ob das dann auch vom Antragsteller so einvernehmlich mit uns gesehen wird, wird sich zeigen.

Präsident Weber: Frau Kollegin, eine weitere Zusatzfrage?

(Abg. Frau Krusche [Bündnis 90/Die Grünen]:
Nein, danke!)

Eine weitere Zusatzfrage von dem Abgeordneten Pohlmann.

Abg. **Pohlmann** (SPD): Herr Senator, dann komme ich doch noch einmal nicht auf den Vertreter der Behörde zurück, sondern richte die Frage an den Bausenator: Verstehen Sie die Position der Bevölkerung vor Ort, die in einem sehr intensiven Beteiligungsprozess gerade auch über die Frage der Stadtteilaufwertung diskutiert und Konzepte entwickelt, dass gerade von der Bevölkerung vor Ort und auch von der Stadtteilpolitik dies als sehr kontraproduktiv gesehen wird im Sinne einer Stadtteilaufwertung?

Präsident Weber: Bitte, Herr Senator!

Senator Dr. Loske: Das kann ich nicht nur verstehen, das teile ich auch!

Präsident Weber: Eine weitere Zusatzfrage? - Bitte!

Abg. **Pohlmann** (SPD): Weil ja auch bekannt ist - die Frage auch noch einmal an den Bausenator -, es ist auch genau die Grenze zum Sanierungsgebiet Waller Heerstraße, wir haben dort eine ganz besondere Situation. Ich nehme also noch einmal mit, dass auch vonseiten der politischen Führung, auch des Baurechts, es hier geteilt wird, wie das auf Stadtteilebene diskutiert wird?

Präsident Weber: Bitte, Herr Senator!

Senator Dr. Loske: Ja, das ist richtig, und Sie wissen ja auch, dass wir am Osterfeuerberger Ring eher etwas anderes wollen, was Stadtentwicklung betrifft. Wir sind uns auch einig darin, dass der Straßenraum dort insgesamt überdimensioniert ist, das ist sogar die Meinung meiner Fachleute, dass wir perspektivisch auf jeden Fall die Aufenthaltsqualität in diesem Straßenraum erhöhen müssen, und das hier zur Debatte stehende Projekt wäre kein Beitrag dazu, das kann man so sagen. Aber bringen Sie mich nicht in die Bedrängnis, denn das muss natürlich alles ordnungsgemäß rechtlich ablaufen, geprüft werden, aber wenn man die Standardbewertung heranzieht, ist es absolut nicht genehmigungsfähig.

Präsident Weber: Herr Kollege Pohlmann, haben Sie eine weitere Zusatzfrage?

(Abg. Pohlmann [SPD]: Nein, ich wollte Sie auch nicht in Bedrängnis bringen!)

Herr Senator, weitere Zusatzfragen liegen nicht vor.

Die achte Anfrage, die unter dem Betreff „**Finanzielle Absicherung des Congress Centrums Bremen (CCB) im Falle außerplanmäßiger Aufwendungen**“ steht, wurde vom Antragsteller zurückgezogen.

Die neunte Anfrage trägt die Überschrift „**Abschaffung der ‚Grünen Welle‘ auf der Parkallee**“. Die Anfrage ist unterzeichnet von den Abgeordneten Focke, Pflugradt, Strohmann, Röwekamp und Fraktion der CDU.

Bitte, Herr Kollege Focke!

Abg. **Focke** (CDU): Wir fragen den Senat:

Erstens: Welche Beeinträchtigungen ergeben sich für Kraftfahrzeuge auf der Parkallee aufgrund der Abschaffung der „Grünen Welle“?

Zweitens: Wurden vor der Abschaffung der „Grünen Welle“ ökologische und finanzielle Auswirkungen der Maßnahme analysiert?

Drittens: Welche weiteren „Grünen Wellen“ im Stadtgebiet plant der Senat abzuschalten?

Präsident Weber: Diese Anfrage wird beantwortet von Herrn Senator Dr. Loske.

Senator Dr. Loske: Herr Präsident, verehrte Abgeordnete! Für den Senat beantworte ich die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1: Die „Grüne Welle“ in der Parkallee wurde nicht abgeschafft. Die Ampelschaltungen in der Parkallee wurden nicht verändert.

Zu Frage 2: Das Programm der „Grünen Wellen“ im Stadtgebiet Bremen wird weiter umgesetzt beziehungsweise optimiert. Der beabsichtigte gute Verkehrsfluss wird allerdings in jedem Einzelfall abgewogen mit dem berechtigten Interesse der Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV-Nutzer, keine langen Wartezeiten in Kauf nehmen zu müssen. - Soweit die Antwort des Senats!

Präsident Weber: Herr Kollege Focke, haben Sie eine Zusatzfrage? - Bitte!

Abg. **Focke** (CDU): Erst einmal ist das ja eine tolle Antwort, die ziemlich überraschend ist. Wie kann es denn aber angehen, Herr Senator, dass sowohl in den Medien als auch aus Ihrem Hause von der Abschaffung dieser „Grünen Welle“ gesprochen worden ist?

Präsident Weber: Bitte, Herr Senator!

Senator Dr. Loske: Herr Focke, ich biete Ihnen ausdrücklich an, und auch Herrn Richter, der es als Nächster fragt, sich bei solchen Fragen nicht aus der Zeitung mit den großen Buchstaben zu informieren, sondern bei mir!

(Beifall beim Bündnis 90/Die Grünen)

Dann gebe ich Ihnen gern Auskunft über die Dinge.

Präsident Weber: Eine weitere Zusatzfrage? - Bitte!

Abg. **Focke** (CDU): Herr Senator, können Sie mir denn sagen, warum das nicht dementiert worden ist?

Präsident Weber: Bitte, Herr Senator!

Senator Dr. Loske: Darauf erwarten Sie nicht ernsthaft eine Antwort! Was meinen Sie, was ich alles dementieren müsste, was in der Zeitung steht.

(Abg. Focke [CDU]: Ja, es ist ja nun einmal so bei Ihrem Ressort!)

Präsident Weber: Herr Kollege Focke, eine weitere Zusatzfrage? - Bitte!

Abg. **Focke** (CDU): Darf ich einmal fragen, was Sie unter Optimierung verstehen in der Antwort auf Frage 2?

Präsident Weber: Bitte, Herr Senator!

Senator Dr. Loske: Herr Focke, über „Grüne Wellen“ könnte man ja stundenlang reden, denn die „Grüne Welle“ des einen ist die „Rote Welle“ des anderen, das müsste auch für jeden erkennbar sein. Deswegen ist natürlich klar, im Sinne von Flussoptimierung ist auf der einen Seite der Wunsch vorhanden, den Verkehr auf Hauptachsen zu verflüssigen. Auf der anderen Seite gibt es natürlich auch andere Teilnehmer des Verkehrs, nämlich den öffentlichen Personennahverkehr, die Fußgänger, die Radfahrer, auch Behinderte und so weiter, die andere Prioritäten haben. Das in Einklang zu bringen ist Aufgabe der Verkehrsplanung, und das ist eine stete Aufgabe, die wir immer wieder erfüllen müssen, Tag für Tag. Insofern gibt es hier und da gewiss noch Optimierungspotenziale. Über einzelne Straßenzüge oder Ähnliches könnten wir vielleicht einmal in der Baudeputation oder im kleinen Kreis, gern auch unter vier Augen, reden.

Präsident Weber: Herr Kollege Focke, haben Sie eine weitere Zusatzfrage?

(Abg. Focke [CDU]: Nein, vielen Dank!)

Eine weitere Zusatzfrage vom Abgeordneten Richter.

Abg. **Richter** (FDP): Vielen Dank! Ich wundere mich, dass Sie wissen, was ich fragen will.

(Senator Dr. Loske: Wenn ich die „Bild“-Zeitung lese, dann sehe ich ja, wie Sie sich in dieser Angelegenheit täglich äußern!)

Täglich nicht! Ich wollte eigentlich fragen, warum diese Antworten auf meine Frage nicht schon in der Baudeputation gegeben wurden, dann hätten wir uns heute vielleicht diese Fragen in der Stadtbürgerschaft sparen können. Das war meine erste Frage.

Präsident Weber: Bitte, Herr Senator!

Senator Dr. Loske: Ich finde auch, dass Sie sich die Frage hätten sparen können, das stimmt!

(Abg. Dr. Buhlert [FDP]: Unverschämtheit!)

Präsident Weber: Eine weitere Zusatzfrage, Herr Kollege? - Bitte!

Abg. **Richter** (FDP): Das, denke ich, sollte man wohl relativieren! Ich glaube, jeder Abgeordnete und jeder Deputierte hat wohl in der Deputation und auch in der Bürgerschaft das Recht, Fragen zu stellen, und auch das Recht, eine Antwort zu bekommen.

(Beifall bei der FDP)

Ich glaube, eine solche Antwort, Herr Dr. Loske, müssen wir uns hier eigentlich nicht anhören.

Präsident Weber: Bitte, Herr Senator!

Senator Dr. Loske: Umgekehrt, Herr Richter, wird aber auch ein Schuh daraus. Das nehme ich wieder zurück, Sie können selbstverständlich jederzeit fragen, was Sie wollen, aber wenn eine Geschichte in der „Bild“-Zeitung steht, sagen wir es einmal ruhig, und Sie lassen sich zitieren: „Ich verstehe den Bausenator nicht, wie kann er nur ohne vorherige Prüfung der ökologischen Aspekte die ‚Grüne Welle‘ aufheben!“ Sie ist gar nicht aufgehoben! Finden Sie nicht auch, dass da vielleicht ein gewisses Maß an Selbstkritik angebracht wäre?

Präsident Weber: Herr Kollege Richter, haben Sie eine weitere Zusatzfrage? - Bitte!

Abg. **Richter** (FDP): Ich möchte Herrn Dr. Loske noch fragen, ob er vielleicht die zeitliche Folge beobachtet hat. Die Baudeputation war vor diesem Bericht in der „Bild“-Zeitung, insofern wäre dieser Artikel in der „Bild“-Zeitung möglicherweise gar nicht entstanden, wenn die Frage beantwortet worden wäre.

(Beifall bei der FDP)

Präsident Weber: Bitte, Herr Senator!

Senator Dr. Loske: Ich war nicht in der Baudeputationssitzung, wie Sie wissen, aber gut, so ist es.

Präsident Weber: Herr Kollege Richter, haben Sie eine weitere Zusatzfrage? - Bitte!

Abg. **Richter** (FDP): Ich werde meine weiteren Fragen in der Baudeputation stellen. - Herzlichen Dank!

Präsident Weber: Herr Senator, weitere Zusatzfragen liegen nicht vor.

Die zehnte Anfrage befasst sich mit dem Thema „**Dauerhaftes Verkehrschaos am Bremer Concordia-Tunnel**“. Die Anfrage ist unterzeichnet von den Abgeordneten Focke, Pflugradt, Strohmänn, Röwekamp und Fraktion der CDU.

Bitte, Herr Kollege Focke!

Abg. **Focke** (CDU): Wir fragen den Senat:

Erstens: Wie oft und in welcher Form kam es seit dem Beginn der Baumaßnahmen zu Verkehrseintrübnigungen am Concordia-Tunnel?

Zweitens: Welche Maßnahmen hat der Senat bereits getroffen, um die Verkehrssituation in diesem Bereich zu verbessern?

Drittens: Welche darüber hinausgehenden Maßnahmen plant der Senat kurzfristig zu ergreifen, um die Situation im Bereich des Concordia-Tunnels endlich in den Griff zu bekommen?

Präsident Weber: Diese Anfrage wird beantwortet von Herrn Senator Dr. Loske.

Senator Dr. Loske: Herr Präsident, verehrte Abgeordnete! Das geht leider nicht ganz so kurz, deswegen etwas länger. Für den Senat beantworte ich die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1: Seit dem Jahr 2007 werden an der Eisenbahnbrücke über die Schwachhauser Heerstraße umfangreiche Brücken- und Gleisbauarbeiten

an der Deutschen Bahn AG durchgeführt. Der Concordia-Tunnel bietet derzeit eine eingeschränkte maximale Durchfahrthöhe von 3,80 Meter. Fahrzeuge mit einer Höhe von mehr als 3,80 Meter können die Brückenbauwerke und die Fahrdrähte der Straßenbahn beschädigen. Das Abreißen der Fahrdrähte birgt ein hohes Verletzungsrisiko und hat in der Vergangenheit zu teilweise mehrstündigen Sperrungen des Tunnels für den Kfz-Verkehr und den ÖPNV geführt.

Laut Auskunft der BSAG wurden im Jahr 2008 in einem Zeitraum von 8 Monaten, Januar bis August 2008, 14 Betriebsstörungen - davon 11 mit erheblichem Umfang - durch Lkws aufgrund der Nichtbeachtung der Höhenbeschränkung ausgelöst. Diese Unfälle führten nicht nur zu Betriebsstörungen bei der BSAG von bis zu zweieinhalb Stunden, sondern waren auch mit hohen Kosten verbunden. Zusätzliche Beschilderungen, auch im Verlauf der Zuwegungen zum Concordia-Tunnel, konnten diese Unfälle nicht verhindern. Auch mechanische Höhenkontrollen blieben weitestgehend wirkungslos.

Zu Frage 2: Aufgrund der Vielzahl an Unfällen wurde im August 2008 eine automatische Höhenkontrolle installiert, die bei Durchfahren von Fahrzeugen mit einer Höhe über 3,80 Meter eine Rotlichtschaltung vor dem Tunnel auslöst. Diese Rotlichtschaltung kann nur von der Polizei aufgehoben werden. Zur Gewährleistung einer schnellen Freischaltung der Lichtsignalschaltung sind alle Streifenwagen im Einzugsgebiet mit einer entsprechenden Ausrüstung ausgestattet. Die Höhenkontrolle übermittelt das Auslösen automatisch an die Verkehrsmanagementzentrale, VMZ. Seit diesem Zeitpunkt sind keine nennenswerten Vorfälle mehr zu beklagen.

Dennoch wurde in den letzten Monaten die Höhenkontrolle mehrmals ausgelöst. Anhand von Beobachtungen vor Ort lässt sich feststellen, dass einige Lkws nach Auslösen der Höhenkontrolle bereits vor der Lichtsignalanlage wenden und somit für die folgenden Kfz-Führer der Grund für das Auslösen der Höhenkontrolle nicht mehr ersichtlich ist. Zudem wurde bekannt, dass aufgrund des Anfahrens der Baustelle über die Schwachhauser Heerstraße die Höhenkontrolle häufig durch Baustellenfahrzeuge ausgelöst wird. Des Weiteren kann auch nicht ausgeschlossen werden, dass einige Meldungen nicht durch Fahrzeuge mit einer Höhe größer als 3,80 Meter verursacht wurden.

Zu Frage 3: Derzeit arbeitet das ASV daran, mittels einer in der Nähe der Lichtsignalanlage zu installierenden Kamera die Situation vor Ort aus der VMZ einschätzen zu können. Bei ersichtlicher Fehlauflösung der Höhenkontrolle wird die VMZ

zukünftig das Rotlicht der Lichtsignalanlage ausschalten können. Diese Lösung wird aufgrund der Klärung technischer Details noch einige Wochen in Anspruch nehmen.

Um kurzfristig eine Verbesserung der Situation herbeizuführen, wird zwischenzeitlich die Anlage dahingehend verändert, dass das Rotlicht nach Auslösen der Höhenkontrolle nach drei Minuten automatisch erlischt und ein Gelbblinker angeht. Dieser ist so lange aktiv, bis die Polizei wie bisher die Anlage zurücksetzt. Zudem wird der Bereich der Lichtsignalanlage zusätzlich beschildert. Die Übergangslösung wird voraussichtlich in der 19. Kalenderwoche umgesetzt. - Soweit die Antwort des Senats, Entschuldigung für die Länge!

Präsident Weber: Herr Kollege, haben Sie eine Zusatzfrage?

(Abg. Focke [CDU]: Ich bedanke mich für die ausführliche Auskunft, die für mich ausreichend ist!

Herr Senator, eine Zusatzfrage der Kollegin Frau Dr. Schaefer!

Abg. Frau **Dr. Schaefer** (Bündnis 90/Die Grünen): Vielen Dank! Die Fragen, die Herr Focke gestellt hat, haben wir eigentlich schon ausführlich am 16. April 2009 in der Baudeputation diskutiert. Gleichwohl hat sich mir jetzt noch einmal die Frage aufgedrängt, ob es nicht sinnvoll wäre, weil sich die Ampel nur auf die Lkws bezieht, ein Schild anzubringen, dass diese Ampel nicht für die Pkws gilt, denn das würde, glaube ich, egal, ob die Ampelschaltung gut geregelt wird, Verwirrung vermeiden.

Präsident Weber: Bitte, Herr Senator!

Senator Dr. Loske: Darüber müsste ich mit meinen Fachleuten noch einmal reden, aber ich würde intuitiv sagen, dass der Vorschlag unter Antwort 3, dass man eine unmittelbare Rückkopplung mit der VMZ hat und auch die Freischaltung über die VMZ erfolgt, eigentlich der bessere Weg sein müsste, als ein zusätzliches Schild aufzustellen. Ich fahre fast jeden Morgen dort entlang und habe mich auch gewundert, selbst bei dieser mechanischen Höhenkontrolle sind sie mit voller Wucht davor geprallt und trotzdem weitergefahren, fürchterlich! Ich glaube aber, dass die Lösung, die jetzt gefunden wurde, eine gute ist und wahrscheinlich besser als die zusätzliche Beschilderung: „Diese Ampel gilt nur für Lkws!“, denn damit stiftet man Verwirrung der Verkehrsteilnehmer, was nicht so gut ist.

Präsident Weber: Weitere Zusatzfragen liegen nicht vor.

Die elfte und damit letzte Anfrage verlangt vom Senat Auskunft über die **Verlängerung der Straßenbahn Linie 1 zum Mahndorfer Bahnhof**. Die Anfrage ist unterzeichnet von den Abgeordneten Frau Kröhl, Dennhardt, Dr. Sieling und Fraktion der SPD.

Bitte, Frau Kollegin Kröhl!

Abg. Frau **Kröhl** (SPD): Wir fragen den Senat:

Erstens: Wie weit ist der aktuelle Planungs-, Arbeits- und Kostenstand für den Tunneldurchstich zur Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 nach Mahndorf?

Zweitens: Welche rechtlichen Voraussetzungen für den Tunneldurchstich sind bereits gegeben, und welche müssen noch geschaffen werden?

Drittens: Wie schätzt der Senat die Möglichkeit ein, dass es zu Bauzeitverzögerungen oder/und Kostensteigerungen kommen könnte?

Präsident Weber: Die Anfrage wird beantwortet von Herrn Senator Dr. Loske.

Senator Dr. Loske: Herr Präsident, verehrte Abgeordnete! Für den Senat beantworte ich die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1: Bei der Kreuzungsmaßnahme hinsichtlich der Aufweitung der Eisenbahnüberführung in Bremen-Mahndorf handelt es sich um eine Maßnahme nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz. Dieses stellt den rechtlichen Rahmen dar und regelt über zugeordnete Verordnungen auch die einzelnen Zuständigkeiten. Kreuzungspartner sind zum einen die DB Netz AG für die überführende Eisenbahntrasse und für die unterliegenden Straßen- und Straßenbahntrasse das Amt für Straßen und Verkehr.

Die vorher genannten Kreuzungspartner haben die Vereinbarung getroffen, dass die Eisenbahnüberführung in Bremen in der Straße Ehlersdamm aufgrund „beidseitigem Verlangen“ im Zuge der Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 aufgeweitet wird.

Der planungsverantwortliche Kreuzungspartner DB Netz AG hat im November 2008 die DB Projektbau GmbH mit den detaillierenden Planungsleistungen beauftragt.

Der bremische Anteil zur Herstellung des Kreuzungsbauwerkes in Höhe von 2,6 Millionen Euro wurde von der Deputation für Bau und Verkehr im April 2009 beschlossen.

Zu Frage 2: Die baurechtliche Absicherung zur Aufweitung des Kreuzungsbauwerkes wurde beziehungsweise wird im Zuge der Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 durch ein Planfeststellungsverfahren nach Personenbeförderungsgesetz abgehandelt.

Die zur Umsetzung des Kreuzungsbauwerkes noch erforderlichen und detaillierten Verabredungen sind nach Vorliegen des entsprechenden Planfeststellungsbeschlusses für den dritten Bauabschnitt der Linie 1 über eine Kreuzungsvereinbarung zwischen der DB Netz AG und der Stadtgemeinde Bremen zu beschließen. Der Planfeststellungsbeschluss für den dritten Bauabschnitt wird voraussichtlich im dritten Quartal 2009 Rechtskraft erlangen.

Zu Frage 3: Auf Basis der aktuellen Erkenntnisse und aus der Kommunikation mit dem Kreuzungspartner DB Netz AG lassen sich keine Bauzeitverzögerungen und Kostensteigerungen erkennen. Die Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 soll in beidseitigem Bestreben im Jahre 2012 erfolgen beziehungsweise in Betrieb gehen. - Soweit die Antwort des Senats!

Präsident Weber: Frau Kollegin, haben Sie eine Zusatzfrage?

(Abg. Frau Kröhl [SPD]: Danke schön für die ausführliche Antwort!)

Zusatzfragen liegen nicht vor.

Damit ist Punkt 1 der Tagesordnung erledigt.

Aktuelle Stunde

Für die Aktuelle Stunde ist von den Fraktionen kein Thema beantragt worden.

Freie Fahrt fürs Klima - Autofreier Tag 2009

Mitteilung des Senats vom 17. März 2009
Drucksache 17/305 S

Dazu als Vertreter des Senats Herr Senator Dr. Loske.

Die Beratung ist eröffnet.

Als erste Rednerin hat das Wort die Abgeordnete Frau Dr. Schaefer.

Abg. Frau **Dr. Schaefer** (Bündnis 90/Die Grünen): Sehr geehrter Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Letztes Jahr am 7. September 2008 konnte man bei der Aktion vom

ADFC „Mit dem Rad zur Arbeit“ über die Hochstraße am Breitenweg radeln, die für den Autoverkehr gesperrt war. Dieses Jahr am 6. September, also ein Jahr später, haben wir wieder die Gelegenheit, von 9 Uhr bis 19 Uhr auf der Hochstraße ohne Autoverkehr spannende und witzige Aktionen zu Fuß und mit dem Rad zu erleben, denn am 6. September 2009 wird erstmalig in Bremen der autofreie Sonntag stattfinden. Dies ist ein großer Erfolg grün-roter Verkehrspolitik, wobei ich mich auch gefreut habe, dass sich die anderen Parteien, bis auf die FDP, unserem Antrag damals angeschlossen haben.

(Beifall beim Bündnis 90/Die Grünen)

Eines möchte ich auch erwähnen: Normalerweise weht einem als Verkehrspolitikerin bei Beschlüssen doch eher ein rauher Wind entgegen. Bei diesem Beschluss war es einmal anders, wir haben enorm viel Zuspruch erfahren. Viele Leute fanden die Entscheidung, einen autofreien Sonntag in Bremen einzurichten, gut, zum Teil sogar längst überfällig, denn 2008 fanden woanders insgesamt schon 67 autofreie Erlebnistage statt. Wir haben selbst begeisterte Anrufe aus dem Bremer Umland bekommen, zum Beispiel aus Stuhr. Menschen, die sich mit Anregungen und Tipps für die Gestaltung des autofreien Aktionstags an uns gewendet haben und Lust verspüren, sich daran zu beteiligen. Wir hatten bisher einfach eine tolle Resonanz!

Genau das ist es, was der autofreie Aktionstag bewirken soll: Die Menschen in der Stadt und im Umland sollen Lust haben, in der Innenstadt und in der Neustadt mit dem Rad, zu Fuß, mit Inlinern, aber ohne Auto ihre Stadt kennenzulernen. Der autofreie Sonntag soll den Bremerinnen und Bremerinnen zeigen, wie attraktiv ihre Stadt ist und wie gut man sich dort auch ohne Autos fortbewegen kann. Er soll zeigen, dass es zum Auto umwelt- und klimafreundliche alternative Fortbewegungsmittel gibt, und er soll zeigen, wie wunderbar stressfrei man mit dem ÖPNV die Stadt erreichen und durchqueren kann. Es geht in erster Linie um das Umdenken, es geht darum, zu zeigen, dass Mobilität nicht zwangsläufig etwas mit dem Auto zu tun hat, und - ein ganz wichtiger Faktor - der Tag soll Spaß machen.

Wenn man sich den Bericht ansieht: Wie soll der autofreie Sonntag am 6. September 2009 gestaltet werden? Teile der Innenstadt und der Neustadt sollen für den Autoverkehr gesperrt werden. Keine Angst, die Aus- und Abfahrten für die Anwohnerinnen und Anwohner sollen ausgenommen werden! Parkhäuser in dem autofreien Innenstadtbereich sollen in die Veranstaltung einbezogen werden. Die seit Jahren stattfindende, und das finde

ich besonders gut, Inlinertour von Bremen nach Bremerhaven beziehungsweise von Bremerhaven nach Bremen soll integriert werden. Es soll Stern-touren mit dem Fahrrad oder mit Inlineskatern geben, die von verschiedenen Stadtteilen ins Zentrum führen.

Natürlich soll es im Zentrum - wo auch immer es am Ende sein wird, ob es im Bereich Tiefer/Wilhelm-Kaisen-Brücke sein wird oder im Bereich Schlachte/Martinistraße, das muss wohl noch entschieden werden - viele Aktionen geben, es wird Informations- und Kulturveranstaltungen geben, verschiedene Akteure, Vereine, Institutionen können sich dort vorstellen, und das Ganze wird im Zentrum auf einer Bühne stattfinden, wo Vorträge und so weiter den Menschen vermitteln sollen, wie gut Mobilität gewährleistet werden kann.

Es würde mich enorm freuen, wenn der VBN für diesen Tag ein attraktives Angebot für günstige oder bestenfalls kostenlose Fahrkarten bereitstellen würde, denn die Menschen sollen auch sehen, man kann mit dem ÖPNV, mit dem VBN gut nach Bremen kommen, sie sollen es schätzen lernen.

Dem Bericht der Verwaltung entnehmen wir auch, dass es eine Rundroute für Radfahrer und Fußgänger geben soll, die Stadtentwicklungspunkte verbinden soll, die über verkehrs-, umwelt- und stadtentwicklungspolitische Themen informieren soll. Ich finde diese Idee sehr gut, denn so hat man die Möglichkeit, sich vor Ort einmal politische Dinge anzusehen und auch zu begreifen und das anzusehen, worüber man sonst nur in den Medien hört oder liest. Politik zum Anfassen, das ist meiner Meinung nach ein hervorragender integraler Bestandteil dieses autofreien Tages.

Fazit: Es wird ein ereignisreicher autofreier Sonntag sein. Ich lade alle Menschen in Bremen und aus der Region ein, sich daran zu beteiligen, vorbeizuschauen, mitzumachen und eine Menge Spaß zu haben. Laut hundertjährigem Kalender soll sogar das Wetter mitspielen, es soll schönes und warmes Wetter geben, das ist vorausgesagt, liegt aber nicht ganz in unserem verkehrspolitischen und auch nicht im klimapolitischen Einflussbereich.

Meine Damen und Herren, feiern Sie mit uns den ersten Bremer autofreien Sonntag am 6. September 2009 von 9 Uhr bis 19 Uhr, machen Sie mit, haben Sie Spaß dabei! - Herzlichen Dank!

(Beifall beim Bündnis 90/Die Grünen)

Präsident Weber: Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Kasper.

Abg. **Kasper** (SPD): Herr Präsident, meine Damen und Herren! Die Kollegin Frau Dr. Schaefer hat eben schon alle Details dargelegt, deswegen will ich mich auf einen kleinen Rückblick auf die letzte Diskussion beschränken. Am 11. November 2008 hatten wir schon einmal das Thema „Freie Fahrt fürs Klima - autofreier Tag 2009“ hier debattiert. Es gab unterschiedliche Herangehensweisen, wir hatten eine breite Mehrheit. Die einzige Fraktion, die sich ein bisschen ausgeklinkt hat, war die FDP, als Herr Dr. Buhlert gesagt hatte,

(Abg. Woltemath [FDP]: Ja, ich fahre jeden Tag mit dem Fahrrad!)

das möchte ich jetzt mit Genehmigung des Präsidenten zitieren. „In meiner Fraktion ist ein großer Anteil von Radfahrern“ - das lasse ich erst einmal so stehen -, „ein großer Anteil von ÖPNV-Nutzern, aber wir brauchen doch nicht solche“ - und jetzt kommt ein schlimmes Wort, worüber ich mich wirklich aufgeregt habe - „Propagandatage mit Steuergeldern für Ihre Politik.“

(Beifall bei der FDP)

Wir brauchen solches Handeln der Menschen von allein, sie brauchen nicht solche Tage, die dann auch noch auf diese Weise organisiert werden.“ Ein kleiner Einschub an dieser Stelle: Es gibt Menschen, die handeln, die sich tatsächlich unorganisiert, unangemeldet, zu unpassender Zeit treffen und gemeinsam Fußball spielen. Das wollen Sie auch nicht, wir auch nicht! Ganz deutlich bemerkt!

(Abg. Dr. Buhlert [FDP]: Nicht alles, was hinkt, ist ein Vergleich!)

Aber das, was Sie dort gesagt haben, Sie nehmen das Wort Propaganda in den Mund, das ist ein Wort, das ein bisschen negativ besetzt ist, und das sollte man im Zusammenhang mit einer solchen Aktion, wo bis auf die FDP fast alle gemeinsam an einem Strang ziehen, vielleicht unterlassen.

(Beifall bei der SPD und beim Bündnis 90/Die Grünen)

Zurück zu organisiert oder nicht organisiert! Herr Dr. Buhlert, Sie haben auch gesagt - ein weiteres Zitat mit Genehmigung des Präsidenten -: „Im Übrigen haben wir so etwas Ähnliches bereits. Wir hatten am 21. September einen Tag, der dem gewidmet war, in der Stadt Straßenspielaktionen durchzuführen. In der Neustadt gab es zwölf Straßen, die gesperrt waren.“ Ist das nicht organisiert? Ist das nicht vorbereitet? Ist das nicht geplant? Ist das doch auch! Wir brauchen den Tag

in der Innenstadt nicht, in demselben Wortprotokoll sagen Sie aber: „Nächstes Jahr haben wir zwei Tage davon.“ Also, was denn jetzt? Auf der einen Seite unorganisiert, nicht ein Tag, wir wollen etwas machen, organisiert für die gesamte Stadt.

(Abg. Woltemath [FDP]: Sagen Sie doch einmal etwas zum Thema!)

Jetzt kommt etwas zum Thema! Die Redezeit lasse ich mir von anderen vorschreiben, nicht von einer kleinen Fraktion!

Der Senat hat in seiner Mitteilung deutlich gemacht, welche Aktivitäten in der Innenstadt möglich sind. Ein bunter Strauß an Möglichkeiten! Es gibt auch einen mächtigen Probelauf, nämlich der 32. Deutsche Evangelische Kirchentag im Mai dieses Jahres. Er wird zeigen, wie menschenverträglich und attraktiv Bremen sein kann. Ich glaube, wir werden von den rund 100 000 Teilnehmern auch gesagt bekommen, wie schön, wie toll, wie liebenswert unsere Stadt ist, und dies wollen wir auch durch den autofreien Sonntag dokumentieren. Bleibt noch das Wetter, Frau Dr. Schaefer hat mir leider meinen Schluss vorweggenommen, der hundertjährige Kalender sagt: herrlich, schön, warmes Wetter. Mit Blick in diese Richtung: Wenn das Wetter nicht so sein sollte, machen Sie dafür bitte nicht die Koalition verantwortlich! - Schönen Dank!

(Beifall bei der SPD und beim Bündnis 90/
Die Grünen)

Präsident Weber: Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Dr. Buhlert.

Abg. **Dr. Buhlert** (FDP): Sehr geehrter Herr Präsident, meine Damen und Herren! Als Ingenieur und Naturwissenschaftler werde ich nie verlangen, dass ein Parlament über das Wetter abstimmt. Ich weiß, dass es Dinge gibt, die einer Entscheidung nicht zugänglich sind, auch einer demokratischen Entscheidung nicht. Insofern brauchen Sie da keine Sorge zu haben, Herr Kollege! Außerdem finde ich es ziemlich vermessen, wenn Sie die Idee Ihres autofreien Tages mit der Großveranstaltung Kirchentag vergleichen. Nicht alles, was hinkt, ist ein Vergleich, ich habe das eben schon auf Ihre Vergleiche hin gesagt.

Ich bleibe dabei: Was Sie dort machen, ist eine Werbeaktion für Ihre Politik. Frau Dr. Schaefer hat darauf hingewiesen, es geht darum, dass Menschen dort Stände besuchen sollten, an denen Ihre politischen Themen angesprochen werden. Deswegen ist die Frage doch berechtigt: Ist es so kurz vor der Bundestagswahl angemessen, dass

dafür Steuergelder ausgegeben werden und das Ganze von der Stadt geplant wird?

(Abg. Frau Busch [SPD]: Darauf sind wir noch gar nicht gekommen!)

Denn es ist doch ganz klar, dass es darum geht, Ihre Ziele, Ihre Ideen dort zu verbreiten, dass es nicht darum geht, einen einzelnen Beitrag zu leisten. Es geht Ihnen darum, kurz vor der Bundestagswahl Symbolpolitik zu machen!

(Beifall bei der FDP)

Wenn Sie dann fordern, dass der VBN ein faires Angebot machen soll, dann frage ich: Soll der VBN dann dafür Steuergelder erhalten? Ist das geplant, oder soll er das von sich aus machen? Oder zahlen wir das über die Zuschüsse für die BSAG dann am Ende hintenherum doch? Ich denke, es ist eine Frage, die sich zu stellen lohnt!

Bei den Straßenspielaktionen ging es darum, Nebenstraßen, in denen Kinder wohnen, zu sperren, damit diese dort auf den Straßen spielen konnten. Jetzt geht es Ihnen darum, einen großen Bereich einmal für alle zu sperren. Ich finde auch in dem Bericht des Senats, nichts darüber, wie Sie denn die Hotels in der Innenstadt erreichbar halten wollen, nichts darüber, wie die dort vorhandenen Einrichtungen dann besucht werden sollen. Insofern ist da vieles für mich offen und noch nicht geklärt. Ich bleibe dabei, ich halte das für eine Werbeaktion für Ihre Politik, die Sie gern machen können, aber nicht vom Senat machen lassen sollten. Ich bin jetzt am Schluss.

(Abg. Dr. Güldner [Bündnis 90/Die Grünen] meldet sich zu einer Zwischenfrage.)

Frau Dr. Schaefer hat sich gemeldet. Ich bin sicher, sie wird die Position der Grünen vertreten können.

(Abg. Dr. Güldner [Bündnis 90/Die Grünen]: Sie kann keine Fragen beantworten, die an Sie gerichtet gewesen wären!)

Präsident Weber: Herr Kollege, gestatten Sie eine Zwischenfrage?

Abg. **Dr. Buhlert** (FDP): Insofern brauche ich keine Zwischenfrage! - Danke!

(Beifall bei der FDP)

Präsident Weber: Nein, Sie gestatten keine Zwischenfrage.

Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Imhoff.

Abg. **Imhoff** (CDU)*: Herr Präsident, meine Damen und Herren! Die CDU-Fraktion hat im letzten Jahr dem Antrag zugestimmt, den autofreien Sonntag in diesem Jahr hier durchzuführen mit der Maßgabe, der Senat sollte dafür Vorschläge unterbreiten. Diese haben wir heute hier auf dem Tisch. Ich glaube, jeder, der am Sonntagmorgen einmal richtig früh aufgestanden ist und sich auf der Straße bewegt, der weiß, wie schön es auch einmal ohne Autoverkehr ist. Insofern macht ein autofreier Tag vom Grundprinzip auch Sinn, bloß, ich habe noch ein paar kritische Anmerkungen bezüglich der Umsetzung, die ich jetzt noch einmal kurz nennen will.

Das Erste ist, mir ist der Bericht ein bisschen zu kurz geraten, weil er meines Erachtens nur die Aktion beschreibt und die eventuell entstehenden Probleme, die es geben kann, hier nur ganz kurz andeutet. In dem Bericht steht, der Zu- und Abfahrtsverkehr der Anwohner sei frei. Das finde ich allerdings ein wenig verkürzt. Was ist mit den Hotelbereichen? Wurde der Touristikverband vernünftig eingebunden oder nicht? Das sind solche Sachen, bei denen ich sagen muss, das hätte ich gern noch ausführlicher gehabt in dem Bericht.

Des Weiteren, finden wir in unserer Fraktion, geht der Maßnahmenkatalog, der jetzt dort aufgeschrieben worden ist, grundsätzlich doch schon zumindest für das erste Mal ein wenig über das Ziel hinaus, weil eigentlich der ganze Innenstadtbereich erfasst wird.

(Abg. Dr. Buhlert [FDP]: Wer den kleinen Finger gibt!)

Herr Dr. Buhlert, Sie haben eben gesprochen, nun seien Sie doch endlich einmal still!

Der ganze Innenstadtbereich soll lahmgelegt werden,

(Abg. Dr. Güldner [Bündnis 90/Die Grünen]: Belebt!)

nicht nur die Innenstadt, sondern auch die Hauptverkehrsachse in Bremen, auch die Hochstraße Breitenweg beim Hauptbahnhof. Man muss schon sagen, wir wollten das Ganze auf freiwilliger Basis, so stand es auch in dem Antrag im letzten Jahr. Einzelne Straßen bei Straßenfesten und Aktionen sind in Ordnung, jetzt ist das ziemlich ge-

ballt, und das ist uns auch schon ein bisschen viel, das muss man dann auch noch einmal so sagen können.

Das Einzige, das mir noch ein bisschen sauer aufgestoßen ist, ist die Tatsache, dass im Bericht explizit von den Parteien gesprochen wird, die dort mitwirken sollen, weil ich finde, es wird einem autofreien Tag nicht gerecht, dass wir uns kurz vor der Bundestagswahl in der Weise dort einbringen sollen. Ich finde, bei so etwas brauchen sich Parteien nicht einzubringen, weil das beim Bürger den Eindruck erweckt, sie machten das nur, weil sie den Tag für die Bundestagswahl nutzen wollen. Das mögen vielleicht manche so sehen, aber dem könnte man ja entgegenwirken, indem man so etwas in einem solchen Bericht gar nicht erst propagiert. Mit diesen kritischen Anmerkungen möchte ich hier schließen und Danke sagen!

(Beifall bei der CDU)

Präsident Weber: Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Rupp.

Abg. **Rupp** (DIE LINKE): Herr Präsident, verehrte Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen! Was mir ein bisschen arg unverständlich ist, sind zwei Dinge, die hier von der FDP erwähnt worden sind, und zwar, warum es verwerflich sein soll, wenn man für etwas wie Klimaschutz und die Werbung dafür Steuergelder ausgibt. Es gibt wesentlich ärgerliche Dinge, für die man Steuergelder ausgeben kann. Ich finde es vollständig legitim, für diese Ziele zu werben und Steuergelder dafür auszugeben.

(Abg. Dr. Buhlert [FDP]: Es geht um die Art, nicht um das Generelle!)

Das Zweite ist, was ich auch nicht verstehe, wenn ein solcher Tag organisiert wird, und es ist Bundestagswahl, warum sollen die Parteien dabei nicht mitmachen? Was ist das für ein Selbstbewusstsein als Partei? Dass man sich eher komisch fühlt, wenn man irgendwo auftritt? Ich finde es völlig in Ordnung, dass, wenn eine solche Veranstaltung stattfindet, sämtliche Parteien, die auch diese Politik mit unterstützt haben oder auch möglicherweise nicht, dort werben, auftreten können und ihren Beitrag dazu leisten, dass so etwas wie CO₂-Minderung und Reduzierung von motorisiertem Individualverkehr stattfinden, was einfach Teil einer wichtigen Politik ist, und wobei auch deutlich wird, welche Rolle wir da spielen. Denn schließlich sitzen wir hier im Parlament und haben die Verantwortung. Es gibt meines Erachtens überhaupt keinen Grund zu kritisieren, dass Parteien bei einer solchen Veranstaltung dabei sind.

*) Vom Redner nicht überprüft.

Die anderen zwei Fragen möchte ich trotzdem noch einmal aufwerfen, ein bisschen Wasser in den Wein gießen. Die erste Frage, bei der wir, wie ich finde, aufpassen müssen, ist, dass wir nicht das Event oder das Symbol für die Politik hinstellen. Es ist ein bisschen angelegt in diesem Konzept. Ich bin kein Mensch, der Spaß und Freude, inlineskaten, draußen sitzt und Weinfeste und solche Dinge nicht mag. Aber wie gesagt, wir müssen aufpassen, dass nicht der Eindruck entsteht, damit habe es sich. Wir haben dieses Jahr das Klima schon hinreichend geschützt, wir sind jetzt alle da auf dem autofreien Sonntag gewesen, haben einen schönen Wein getrunken, haben viel gelesen, das muss jetzt einmal reichen für dieses Jahr! Ich sage das nicht, weil ich das so haben will, aber ich weiß, dass solche Dinge möglicherweise so angelegt sind. Deswegen werbe ich dafür, dass man genauer schaut, ob man diese effektive Frage von CO₂-Minderung beispielsweise darstellen kann.

Klar ist, sonntags ist ja ohnehin vergleichsweise wenig Verkehr in der Innenstadt, es wird nicht eingekauft, die Leute fahren nicht zur Arbeit. Das heißt, sonntags ist schon eine deutliche Reduzierung von Autoverkehr, auch wenn ein Bereich nicht abgesperrt ist. Die spannende Frage ist, wenn wir jetzt eine Veranstaltung machen und die Parkhäuser noch offen sind: Haben wir dann möglicherweise mehr Verkehr als vorher? Ich würde dafür werben, dass man genauer schaut und vielleicht eine Art der Evaluierung oder eine Verkehrszählung macht, um einmal zu sehen, wie viele Leute tatsächlich mit dem Rad gekommen sind, wie viele Leute mit dem Auto extra bis in die Innenstadt gefahren sind, um beim autofreien Sonntag in der Innenstadt zu sein? Ich will das nicht lächerlich machen, ich möchte nur dafür plädieren, dass wir uns selbst die Frage stellen: Gibt es Möglichkeiten, auch die CO₂-Bilanz dieses Tages - und wenn es nur ein Tag von 365 Tagen ist - zu eruieren und zu sagen, wir haben nicht nur für diese Idee geworben, sondern es hat auch eine tatsächliche Reduzierung von CO₂-Emissionen, wenn auch nur im kleinen Maßstab, stattgefunden? Ich bitte zu schauen, ob man dieses Konzept nicht um eine Evaluierung erweitert.

Last, not least, denke ich, müssen wir auch darauf achten, dass wir diese Form des Tages nicht nur einem bestimmten sozial bessergestellten Teil der Bevölkerung offen machen. Ich sage das aus der Erfahrung von solchen Festen, und ich sage das auch aus der Erfahrung, dass es eben Stadtteile gibt, wo Menschen vergleichsweise arm sind, und dass man auch schaut, ob man wirklich alle erreicht oder ob sich diejenigen, denen klar ist, dass man wenig Auto fahren und viel zu Fuß gehen und viel Fahrrad fahren sollte, nicht eher selbst

überzeugen, ob diese Art des autofreien Sonntags auch in Bereiche der Bevölkerung ausstrahlt, die aus unterschiedlichen Gründen nicht auf das Auto verzichten können oder wollen. Das ist die letzte Frage, die mich bewegt.

Ansonsten bin ich gespannt auf diesen Tag, und, wie gesagt, ich würde mich sehr freuen, wenn es tatsächlich eine Evaluation dieser Ergebnisse geben würde. - Vielen Dank!

(Beifall bei der LINKEN)

Präsident Weber: Als nächste Rednerin hat das Wort die Abgeordnete Frau Dr. Schaefer.

Abg. Frau **Dr. Schaefer** (Bündnis 90/Die Grünen): Sehr geehrter Herr Präsident, meine Damen und Herren! Herr Rupp, man kann sicherlich noch einmal evaluieren, ob es etwas bringt, das ist sicherlich auch sehr aufwendig, aber das Ziel dieses Tages ist ja nicht primär, CO₂ einzusparen, sondern den Menschen klarzumachen, dass es Möglichkeiten gibt, in der Stadt und aus dem Umland in die Stadt hineinzufahren, und zwar ohne das Auto. Es geht an diesem Tag darum, einmal nicht nur, wie sonst, theoretisch darüber zu lesen, zu hören und immer mit dem Zeigefinger mitgeteilt zu bekommen, ihr müsst aber CO₂ einsparen, sondern einfach auch einmal mit Spaß zu erleben, dass es auch ohne Auto geht, und es geht mit ÖPNV und mit dem Rad, das soll mit witzigen Aktionen vermittelt werden.

Ich habe mich natürlich als Reaktion auf den Kollegen Dr. Buhler gemeldet. Herr Dr. Buhler, Sie haben das letzte Mal schon verdeutlicht, dass Sie nicht viel mit dem autofreien Sonntag anfangen können, anders übrigens als Ihre Parteikollegen in Rheinland-Pfalz, wo die FDP mitregiert und wo es sehr viele autofreie Sonntage und Aktionen gibt, entlang der Mosel und so weiter. Ich muss ehrlich sagen, ich finde Ihre Unterstellung, wir wollen das nur, um im Bundestagswahlkampf schön Politik zu machen, billig. Im Übrigen könnten Sie das auch ausnutzen, wenn Sie das machen wollten - ich habe dem Bericht entnommen, dass alle Parteien eingeladen sind -, und Ihre Klimaschutzvorstellungen präsentieren. Zu glauben, es sei ein rot-grünes Bundestagswahlkampfpropagandamittel, finde ich in der Tat sehr billig.

Es sind dezidiert viele unterschiedliche Institutionen und Vereine - ADFC, Tierschutzverein, die Krankenkassen, Verkehrsbetriebe, Umweltverbände - angesprochen, die sich natürlich alle vorstellen und sagen sollen, wie sie sich Klimaschutz in Bremen vorstellen, wie sie sich umweltfreundliche Mobilität vorstellen. Daran finde ich erst einmal nichts Falsches.

Unser Anliegen ist auch, dass es diesen autofreien Sonntag nicht nur einmal dieses Jahr geben soll, sondern, wenn er sich bewährt, zu überlegen, ob man ihn jedes Jahr macht. Sie können uns natürlich vorwerfen, dass es mindestens alle zwei Jahre irgendwelche Wahlen gibt, die auch Bremen betreffen, ob es Bundestags- oder Europawahlen, Kommunalwahlen, Bürgerschaftswahlen sind, aber uns geht es nicht darum, den Leuten an diesem Tag grüne und SPD-Politik zu vermitteln, sondern uns geht es darum, dass die Menschen sehen, umweltfreundliche Mobilität kann Spaß machen, und sie ist in Bremen gut zu bewältigen. Insofern würde ich Sie bitten, sich doch ein bisschen zu öffnen und uns nicht eine solch billige Nummer vorzuwerfen! - Danke!

(Beifall beim Bündnis 90/Die Grünen)

Präsident Weber: Frau Dr. Schaefer, für das Protokoll: In Rheinland-Pfalz regiert die SPD allein!

(Abg. Focke [CDU]: Das weiß er aber auch nur, weil es das einzige Land ist!)

Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Rupp.

Abg. **Rupp** (DIE LINKE^{*)}: Herr Präsident, verehrte Damen und Herren, Kolleginnen und Kollegen! Ich gestatte mir noch eine letzte Bemerkung! Ich finde, man kann den autofreien Sonntag als ein Konzept für eine temporäre CO₂-Reduzierung auch so diskutieren, dass es auch normale autofreie Sonntage gibt, an denen keine Events und Rollerskating und sonstige Feste in der Innenstadt stattfinden. Man könnte einfach sagen, es gibt Sonntage, da sind eben Teile der Innenstadt für Autos schwerer oder gar nicht zugänglich, und die Leute sind auf diese Art und Weise gezwungen, sich selbst ihre Freizeit zu gestalten. Wenn man über den autofreien Sonntag als Event hinausdenkt, wäre das möglicherweise ein Konzept, mit dem man ein Stück weit tatsächlich CO₂ reduzieren könnte.

(Beifall bei der LINKEN)

Präsident Weber: Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Dr. Buhlert.

Abg. **Dr. Buhlert** (FDP): Sehr geehrter Herr Präsident, meine Damen und Herren! Wir sind der Meinung, dass sich jeder jeden Tag von der Leistungsfähigkeit des VBN und der BSAG überzeugen kann. Wir sind der Überzeugung, dass jeder

jeden Tag sehen kann, dass man mit dem ÖPNV und mit alternativen Verkehrsmitteln in der Stadt manche Strecke besser bewältigen kann als mit dem Auto. Wir sind außerdem auch der Meinung, dass jeder Mensch selbst entscheiden soll, wie er fährt, was er nutzt, und auch selbst schauen soll, ob es für ihn eine Alternative ist. Da nützen Events und Veranstaltungen nichts, das bleibt Symbolpolitik, da hat man dann ein schönes Erlebnis gehabt. Es geht um das tägliche Leben, und das kann man jeden Tag ausprobieren, man muss jeden Tag damit anfangen, da nützen solche Symboltage aus unserer Sicht nichts. Deswegen bleiben wir bei unserer Haltung. - Herzlichen Dank!

(Beifall bei der FDP)

Präsident Weber: Als nächster Redner hat das Wort Herr Senator Dr. Loske.

Senator Dr. Loske: Herr Präsident, verehrte Abgeordnete! Ich möchte etwas zu einigen Punkten sagen, die vonseiten der Abgeordneten angesprochen worden sind. Zunächst zu dem Beitrag von Herrn Imhoff! Sie haben gefragt, ob die Tourismuswirtschaft einbezogen ist. Wir machen das zusammen mit der Bremer Tourismuszentrale, und der ADAC und die BREPARK sind auch mit einbezogen, sodass wir alle Akteure an Bord haben, die zu diesem Thema etwas zu sagen haben.

Ihre zweite Aussage war, wir sollten verbieten oder ausschließen, dass Parteien an dem Tag Werbung machen. Das können wir gar nicht, selbst wenn wir wollten. Was herrschen muss, ist Wettbewerbsgleichheit! Wenn man jetzt sagen würde - Herr Dr. Buhlert, nicht wahr! -, nur SPD und Grüne dürfen Werbung machen, wäre das schlecht, aber es dürfen eben alle Werbung machen. Die FDP ist auch herzlich willkommen, wenn sie dort einen Stand betreibt. Ich weiß nicht, ob Sie einen Standdienst an einem Sonntag bekommen, aber Sie sind auf jeden Fall willkommen!

(Beifall bei der SPD)

Zu der Aussage, die Herr Rupp gemacht hat: Wenn es eine reine Alibiaktion wäre, hätten Sie recht, das wissen Sie auch. Es bettet sich aber in eine Verkehrspolitik ein, mit der wir bestrebt sind, den ÖPNV auszubauen, dem Rad- und Fußgängerverkehr zu seinem Recht zu verhelfen, die Verkehrsströme zu optimieren und so weiter. Es ist also keine Alibiveranstaltung, sondern eine Maßnahme, die sich einreihet. Es ist vor allem eine Sache, die Freude machen und nicht mit der Rechenmaschine nachkalkuliert werden soll. Bei

^{*)} Vom Redner nicht überprüft.

Dostojewski heißt es in „Aufzeichnungen aus dem Kellerloch“: Was ist es schon für eine Freude, nach einer Tabelle wollen zu müssen! Alles genau in Tonnen und Kilogramm auszurechnen, wie viel CO₂ möglicherweise vermieden wird, ist, glaube ich, nicht der Kern der Sache.

Der Kern der Sache ist, dass man die Stadt auch einmal anders erfährt. Deswegen sollen ganz bewusst auf den großen Kreuzungen, an denen sonst der Verkehr brandet, die zentralen Veranstaltungsorte, die Stände und die Musik sein, damit man einmal eine ganz andere Perspektive auf die Stadt hat und vielleicht ein Verständnis dafür entwickelt, wie sie aussehen könnte.

Herr Dr. Buhlert, zu Ihnen noch ein Punkt! Ich würde sagen, man sollte es vielleicht ein bisschen weniger ideologisch sehen! Immerhin haben Sie schon den Sprung geschafft vom Thema Propagandaaktion zur Bezeichnung symbolische Aktion, damit kann man gut leben. Ich würde nicht so viel Energie investieren, nach dem Motto, es sei eine Propagandageschichte. Als wir darüber gesprochen haben, habe ich gesagt: Lassen Sie es uns so weit wie möglich von der Bundestagswahl weglegen, damit solche Einwände, wie Sie von Herrn Dr. Buhlert gekommen sind, nicht kommen! Ich finde, dass wir es nun ganz gut hinbekommen haben, und jeder, der beteiligt ist, ist damit auch einverstanden. Hängen Sie es nicht ganz so hoch!

Vielleicht noch ein paar kleinere Punkte! Wir werden natürlich gerade auch in den Parkhäusern etwas anderes anbieten. Wo sonst die Autos stehen, wollen wir mit Informationsständen eine ganze Menge Veranstaltungen für Fußgänger, für Skater, für Radfahrer machen. Wir müssen für diese große Aktion, die Skatertour von Bremerhaven nach Bremen, von der Frau Dr. Schaefer gesprochen hat, temporär einige Zufahrtstraßen kurzfristig sperren.

Weiter ist in Planung, dass die an der Weser gelegenen Stadtteilzentren durch geeignete Strecken an die autofreie Zone angebunden werden können, um von dort aus Sterntouren per Skates oder Fahrrad zu organisieren. Wir wollen auch mit dem VBN sprechen, ob es möglich ist, an dem Tag ein kostengünstigeres oder sogar kostenloses attraktives Angebot zu unterbreiten. Inbegriffen sind jedenfalls auch gute Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder. Es soll in der autofreien Zone Rundkurse, Informationspunkte und einen zentralen Ort für die kulinarische Versorgung der Bevölkerung geben.

Wie ich gerade schon sagte, soll der zentrale Veranstaltungsbereich ein Standort sein, der sonst vom Autoverkehr stark frequentiert wird,

wobei wir im Moment noch überlegen, ob wir den Kreuzungsbereich Tiefer/Wilhelm-Kaisen-Brücke oder den Bereich Pieperstraße/Martinistraße/Schlachte wählen. Das sind einige Zusatzinformationen über das hinaus, was vonseiten der Abgeordneten schon gesagt worden ist.

Integriert werden soll natürlich auch das Wasser. Es soll einen Schiffstransfer über die Weser geben, sodass wir hoffen, dass dieser Tag insgesamt ein guter wird, nach dem Motto: Lieber ein autofreier Erlebnistag als ein erlebnisfreier Autotag. - Danke schön!

(Beifall bei der SPD und beim Bündnis 90/
Die Grünen)

Präsident Weber: Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor.

Damit ist die Beratung geschlossen.

Die Stadtbürgerschaft nimmt von der Mitteilung des Senats, Drucksache 17/305 S, Kenntnis.

Gröpelingen stärken - Quartiersbus jetzt einrichten!

Antrag der Fraktion der FDP vom 18. März 2009
(Drucksache 17/307 S)

Wir verbinden hiermit:

Anpassung des ÖPNV-Netzes an städtebauliche Veränderungen

Antrag der Fraktionen der SPD und Bündnis 90/Die Grünen vom 28. April 2009
(Drucksache 17/319 S)

Dazu als Vertreter des Senats Herr Senator Dr. Loske.

Die Beratung ist eröffnet.

Als erster Redner hat das Wort der Abgeordnete Richter.

Abg. **Richter** (FDP): Herr Präsident, meine sehr geehrten Damen und Herren! Im Bremer Westen ist der Strukturwandel stärker zu spüren als in einigen anderen Wohngebieten Bremens. Die Ortsteile Gröpelingen und Ohlenhof zwischen der Gröpelinger Heerstraße und der Bahntrasse gelegen sind zwar durch die Straßenbahnlinien 2 und 10 und ab dem Depot durch die Buslinien 71 und 73 relativ gut an den öffentlichen Personennahverkehr angebunden, aber zwischen der Gröpelinger Heerstraße und der Wohnbebauung in der Nähe der Bahnstrecke beträgt die Entfernung - ich spreche jetzt von Luftlinie - durchaus zwischen

700 und 900 Metern, sodass sich für die Bewohner Wegstrecken bis zur nächsten Haltestelle des ÖPNV von über 1000 Metern ergeben. Hinzu kommen die innerortsteilbezogenen Anbindungsprobleme. Dazu möchte ich als Beispiel die kaum zumutbaren Fußwege für die Schülerinnen und Schüler bis zur Johann-Heinrich-Pestalozzi-Schule nennen, eine Schule mit immerhin 600 Schülerinnen und Schülern und gut 45 Lehrkräften.

Die Ortsteile Gröpelingen mit 8900 und Ohlenhof mit rund 9600 Bewohnerinnen und Bewohnern weisen laut der Studie „Bremen im demografischen Wandel 1984 bis 2005“ noch eine relativ stabile Einwohnerzahl auf. Aus dieser Studie ergibt sich auch, dass es sich um einen jungen und bunten Stadtbereich handelt. Die Zahl der Ein-Personen-Haushalte in Ohlenhof liegt über dem Schnitt Bremens mit 52,4 Prozent in Gröpelingen etwas niedriger. Gleichzeitig haben rund 20 Prozent der Haushalte drei und mehr Kinder. In Bremen-Stadt liegt dieser Durchschnitt nur bei 11,4 Prozent. Hierdurch bedingt ist das Durchschnittsalter auch leicht unter dem Schnitt Bremens. Rund 10 Prozent der Bewohnerinnen und Bewohner sind in der Altersgruppe von 10 bis 25 Jahren, also ein weitaus höherer Anteil als in Bremen-Stadt insgesamt. 18,3 Prozent der in Gröpelingen und 15,7 Prozent der in Ohlenhof lebenden Menschen sind über 65, das ist etwas jünger, aber trotzdem holen diese beiden Ortsteile im Verhältnis zur Gesamtstadt ganz kräftig auf, sodass bald kein großer Unterschied mehr besteht.

Der Ausländeranteil liegt weit über dem Schnitt, in Ohlenhof bei 29,1 Prozent. Damit ist Ohlenhof der Ortsteil mit der zweithöchsten Ausländerquote Bremens. Er ist jung, bunt, vital und in vielen Bereichen auch noch relativ attraktiv mit einer sehr schönen Wohnbebauung, zum Beispiel in den Bereichen rund um die Bromberger Straße. Schwierig ist natürlich der Bereich um die Kulmer Straße. Die sich wandelnde Sozialstruktur ist unverkennbar. Sie zeigt sich unter anderem auch durch die seit Jahren sinkenden Immobilienpreise in diesen Ortsteilen.

Gerade hier sind viele Menschen auf den ÖPNV angewiesen. Familien und ältere Menschen benötigen schaffbare Wege zu den Einkaufszentren, zum Beispiel dem neuen Lindenhof-Center, und zu anderen Dienstleistungsbereichen. Die Anbindung an die Pestalozzi-Schule habe ich schon genannt. In diesem Stadtteil sind viele kleine Wohnungen zu finden, die durchaus interessant für junge Menschen sind, für die dieser Stadtteil allerdings noch attraktiv gestaltet werden muss. Dazu gehören dann auch gute Anbindungen zwi-

schen Wohnung und zum Beispiel der Universität oder den Hochschulen.

(Beifall bei der FDP)

Unter Wohnqualitäts- und Stadtentwicklungsaspekten muss aus unserer Sicht zeitnah eine Verbesserung des ÖPNV-Angebots durch Einrichtung einer Quartiersbuslinie entsprochen werden. Hier von würden gut 18 500 Bürgerinnen und Bürger in den Ortsteilen Gröpelingen und Ohlenhof profitieren und vielleicht dann nicht mit dem Gedanken spielen, sich vermeintlich attraktiveren Wohnstandorten zuzuwenden, denn der innerstädtische Wandlungssaldo war in den letzten Jahren in diesen beiden Ortsteilen negativ.

Zum heute vorgelegten Dringlichkeitsantrag der Regierungskoalition: Dieser greift unseren Antrag auf und geht natürlich in die richtige Richtung. Auch die Neubaugebiete, zum Beispiel in Woltmershausen, verdienen, dass die Anbindung an den ÖPNV verbessert wird, da sind wir mit Ihnen einer Meinung. Allerdings scheint uns die Formulierung in Ziffer 1 a reichlich dünn zu sein, wenn Sie dort den Ortsteil Gröpelingen schlicht und ergreifend vergessen. Ohlenhof und Gröpelingen gehören zusammen, aber vielleicht meinen Sie, Gröpelingen wäre ein Stadtteil. Es ist so ähnlich wie Bremen, da gibt es das Land Bremen und zufälligerweise auch noch die Stadt Bremen. Die beiden Ortsteile, denke ich, kann man nicht auseinanderdividieren, weil sie genau die gleichen Probleme der Anbindung haben.

(Beifall bei der FDP)

Insofern würden wir es begrüßen, wenn Sie unserem Antrag zustimmen, auf Ziffer 1 a Ihres Antrags verzichten; dann können wir uns Ihrem Antrag auch anschließen. - Herzlichen Dank!

(Beifall bei der FDP)

Präsident Weber: Als nächste Rednerin hat das Wort die Abgeordnete Frau Krümpfer.

Abg. Frau **Krümpfer** (SPD): Herr Präsident, meine Damen und Herren! Herr Richter, waren Sie schon einmal in dem Stadtteil?

(Abg. Frau Busch [SPD]: Gute Frage!)

Ich wohne im Ohlenhof! Ich weiß, wovon ich rede, und ich möchte einfach noch einmal deutlich machen, wie Ohlenhof korrekt ausgesprochen wird! Darauf bestehen alle Gröpelingen.

Meine Damen und Herren, wir wollen einmal ein bisschen in eine positivere Richtung schauen. Wir

alle tragen dazu bei, dass sich unsere Stadt zunehmend im positiven Sinne entwickelt. Wir haben in der Vergangenheit neue Wohnquartiere erschlossen und entwickelt, wie zum Beispiel Borgfeld und Arsten, aber auch Lückenbebauungen zugelassen, die die Wohn- und Lebensqualität für Familien in unserer Stadt verbessert haben. Wir schaffen beziehungsweise unterstützen Rahmenbedingungen, die für die Entwicklung neuer Arbeitsplätze notwendig sind, und haben zum Beispiel mit der Entwicklung der Airportstadt und der Überseestadt riesige Projekte in Gang gesetzt. Hierzu war es auch nötig, eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur mit einem gut ausgebauten Nahverkehrsnetz zu schaffen, das nicht nur die Mobilität erhöht, sondern gleichzeitig einen Beitrag für den Klimaschutz und zur Luftreinhaltung leistet und somit die Lebensqualität der Menschen in Bremen verbessert.

Wir können bei der Entwicklung und Neuansiedlung weiterer Einkaufszentren, auch im Umland, den Verdrängungsprozess kleinster Betriebe nicht verhindern und müssen sehr genau darauf achten, dass auch im Rahmen der demografischen Entwicklung die Mobilität aller Menschen in unserer Stadt gleichermaßen Berücksichtigung findet. Die FDP hat in ihrem Antrag richtigerweise darauf hingewiesen, dass es schon jetzt zu einer großen Mobilitätseinschränkung für viele ältere Bewohner im Stadtteil Gröpelingen. - und hier insbesondere für die Menschen in den Ortsteilen Gröpelingen und Ohlenhof -, gekommen ist. Die fußläufigen Wege von der Wohnung bis zum öffentlichen Nahverkehr, der BSAG, das heißt der Straßenbahnlinien 2 und 10, sind für die Menschen, die in ihrer Mobilität sehr eingeschränkt sind, schwer zu schaffen. Die neuen Einkaufszentren, das Lindenhof-Center und die Waterfront, können kaum regelmäßig aufgesucht werden. Deshalb fordern wir den Senat auf darzustellen, wie die Wohngebiete Ohlenhof und Gröpelingen an die Straßenbahnlinie und die neuen Einkaufszentren angebunden werden können. Die Möglichkeit, dies gegebenenfalls mit privater finanzieller Unterstützung zu erreichen, soll nicht ausgeschlossen werden.

Wir als SPD wollen bei neuer Betrachtungsweise das Gesamte in Augenschein nehmen. Deshalb geht unser Antrag noch etwas weiter. Es ist zu beachten, dass neben den beiden Ortsteilen in Gröpelingen auch andere Quartiere in unserer Stadt, wie zum Beispiel das Neubaugebiet in Woltmershausen, nicht optimal an das Verkehrsnetz angeschlossen sind. Auch hier ist vom Senat gemeinsam mit der BSAG zu prüfen, wie die gesellschaftliche Teilhabe der Bürgerinnen und Bürger durch eine Umstrukturierung des ÖPNV gesteigert werden kann. Es muss sichergestellt wer-

den, dass auch das Erreichen von Arbeitsplätzen - so der Weg vom Neubaugebiet Woltmershausen zum GVZ - Bestandteil einer neueren Untersuchung sind.

Meine Damen und Herren, wie Sie wissen, gibt es bereits Unternehmungen in anderen Quartieren, wie Seehausen und Borgfeld, bei denen die durch die Weiterentwicklung unserer Stadt entstandenen Gebiete an den ÖPNV angeschlossen wurden. Dies führte zu einer gesteigerten Mobilität und gesellschaftlicher Teilhabe. Ob solche Projekte auch in Gröpelingen und Woltmershausen realisierbar sind, muss vom Senat mit der BSAG ebenfalls geprüft werden, gegebenenfalls auch unter Einbeziehung privater Unternehmen.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, gerade in den Quartieren in Gröpelingen, aber auch in Teilen Woltmershausens leben viele Menschen, die aufgrund ihrer finanziellen und sozialen Situation oder auch aufgrund ihres Alters kaum am gesellschaftlichen Leben teilhaben können. Durch die nicht oder nur teilweise vorhandenen Anbindungen an den ÖPNV wird diese Teilhabe zusätzlich erschwert. Es ist deshalb wichtig und dringlich, dass eine Verkehrsanbindung dieser Quartiere möglichst schnell erfolgt. Einen entsprechenden Bericht bezüglich der Kosten, der Finanzierung und der Voraussetzungen für die Realisierung für die jeweiligen Gebiete erwarten wir deshalb bis zum Herbst dieses Jahres.

Wir lehnen den Antrag der FDP ab und bitten um Zustimmung zu dem weiterreichenden Antrag der Fraktionen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen. - Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

(Beifall bei der SPD und beim Bündnis 90/
Die Grünen)

Präsident Weber: Als nächste Rednerin hat das Wort die Abgeordnete Frau Dr. Schaefer.

Abg. Frau **Dr. Schaefer** (Bündnis 90/Die Grünen): Sehr geehrter Herr Präsident, meine Damen und Herren! Wie wichtig den Bremern der öffentliche Nahverkehr ist, haben in der letzten Zeit die vielen Debatten über den ÖPNV gezeigt, die wir geführt haben, wobei es dabei ja mehr um die Verlängerung in das Bremer Umland ging.

Meine Damen und Herren, wir in Bremen wollen und brauchen einen gut funktionierenden ÖPNV, um Menschen umweltfreundlich, sicher und zuverlässig zu ihren Zielorten zu befördern. Menschen, das hatte vorhin Herr Rupp auch angesprochen, die kein Auto haben oder auf das Auto verzichten wollen, sind auf Busse und Straßenbahnen angewiesen. Nur so können wir gewährleisten, dass

die Bremer Innenstadt nicht am Verkehrsinfarkt zusammenbricht und Schadstoffe in der Luft und Lärm reduziert werden.

Ich möchte einmal zunächst festhalten und vielleicht auch hier die „grüne Welle“ machen, wir haben in Bremen einen sehr guten öffentlichen Nahverkehr. Insgesamt haben wir 322 Fahrzeuge, also Busse und Straßenbahnen der BSAG, die jeden Tag eine Strecke von insgesamt 665 Kilometer Länge bewältigen. Noch einmal ein paar andere Zahlen, um sich einfach auch die Dimensionen des Bremer ÖPNV klarzumachen: Im Jahr 2007 sind 98 Millionen Fahrgäste befördert worden, täglich fahren 270 000 Fahrgäste mit der BSAG. Je Einwohner sind das 180 Fahrten pro Jahr. Ich finde, das sind unglaublich hohe Zahlen!

Man kann viele Stadtteile gut mit dem ÖPNV erreichen, davon profitieren nicht nur die Bremerinnen und Bremer, sondern auch die Menschen, die aus dem Umland zur Arbeit nach Bremen pendeln. Aber, und das haben wir jetzt vorhin auch schon gehört, Leben ist Veränderung. Wir werden mit der Situation konfrontiert, dass sich die Struktur der Gesellschaft und auch die Stadt selbst verändern.

Zu den städtebaulichen Veränderungen! Es gibt neue Wohngebiete, neue Gewerbe- und Einkaufsflächen, zum Beispiel die Überseestadt, die Waterfront, und alle müssen an das Nahverkehrsnetz angeschlossen werden. Ziel muss es aber auch sein, entlegene Stadtteile und Straßenzüge anzubinden - darauf wurde von meinen Vorrednerinnen und Vorrednern auch schon eingegangen -, die Gesellschaft verändert sich, die Menschen werden älter und sind somit körperlich nicht mehr so mobil. Das bedeutet, dass gerade auch ältere Menschen vermehrt auf den ÖPNV angewiesen sind, um ihren Alltag zu bewältigen und am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen. Was ich bei der Demonstration für die Linie 4 noch einmal richtig vor Augen geführt bekommen habe, ist, dass gerade auch behinderte Menschen extrem auf einen barrierefreien ÖPNV angewiesen sind, um Strecken zurückzulegen, das hilft ihnen, überhaupt erst einmal am Alltag, am Leben und an der Gesellschaft teilzunehmen.

(Beifall beim Bündnis 90/Die Grünen und bei der SPD)

Um auf den FDP-Antrag zu kommen, den ich inhaltlich erst einmal mittrage! Die Stadtteile sind zwar in den Hauptverkehrsachsen gut an den ÖPNV angeschlossen, aber es fehlen in der Tat oft Querverbindungen und der Anschluss an weitere abgelegene Straßen. Viele Teile Gröpelingens sind bezogen auf den ÖPNV nicht nur unter-

versorgt, sondern gar nicht versorgt. Die ganzen Details hat Herr Richter vorhin schon genannt. Die nächstgelegene Haltestelle ist oft 20 Minuten Fußweg entfernt, das ist für viele Gröpelingener die Regel, und dies, meine Damen und Herren, ist für ältere Menschen kaum zu bewältigen. Wir brauchen hier also neue Verkehrskonzepte.

Aber uns geht das nicht weit genug. Gröpelingen ja, aber es gibt auch noch die weiteren Gebiete, wie zum Beispiel Woltmershausen! Die Frage ist: Wie können wir das Nahverkehrsangebot jetzt ausweiten? Sollen wir, wie im FDP-Antrag vorgeschlagen, von der BSAG Kleinbuslinien einsetzen, rechnet sich das für die BSAG? Das ist auch eine Frage, die man sich stellen muss, weil wir ja alle die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens nicht aus den Augen verlieren dürfen. Gibt es andere Alternativen wie - das wurde im Beirat in Gröpelingen vor etwa drei Monaten diskutiert - Bürgerbusse? Für alle, die es nicht wissen, Bürgerbusse sind ein ehrenamtlicher ÖPNV. Das Haupteinsatzgebiet sind dünn besiedelte Ortsteile, in denen eine Bedienung mit herkömmlichen Linienangeboten nicht mehr wirtschaftlich darstellbar ist. Sie fahren fahrplanmäßig zum VBN-Tarif und versuchen, Fahrplanangebotslücken in zeitlicher und räumlicher Hinsicht zu schließen.

Durch die Bereitstellung ehrenamtlicher Leistungen und die notwendige Akquise komplementärer Finanzmittel können die oben genannten Gebiete an das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs angeschlossen werden. Aber die Frage lautet: Ist das die geeignete Form? Ist das wirtschaftlich? Ist das alles finanzierbar? Wie hoch ist der Bedarf in den einzelnen Stadtteilen? Das, meine Damen und Herren, wollen wir prüfen lassen. Wir bitten den Senat zu schauen, welche Maßnahmen geeignet sind, in den Stadtteilen realisierbar sind, bei denen wir sehen, dass es dort Bedarf gibt.

Wir wollen, dass uns der Senat im Herbst einen Bericht für die einzelnen Gebiete vorlegt, mit dem er zeigt, wie der öffentliche Nahverkehr in diesen entlegeneren Straßenzügen verbessert werden kann, denn eines ist klar, wir müssen in den entsprechenden Gebieten nachbessern. Daher bitte ich Sie, unterstützen Sie den weitergehenden Antrag von uns! - Herzlichen Dank!

(Beifall beim Bündnis 90/Die Grünen und bei der SPD)

Präsident Weber: Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Strohmann.

Abg. **Strohmann** (CDU): Herr Präsident, meine sehr geehrten Damen und Herren! Meine lieben

Rednerinnen der SPD und auch der Grünen, ich habe einmal eine Verständnisfrage: Was ist für Sie gesellschaftliches Leben? Mich hatte das eben ein bisschen irritiert, weil Sie gesellschaftliches Leben älterer Menschen nur im Zusammenhang mit dem Einkaufszentrum Waterfront sehen. Ich glaube schon, dass wir in Gröpelingen mehr anzubieten haben als Einkaufszentren, und das ist auch nah, wir haben Sportvereine, wir haben Kultureinrichtungen. Ich wollte das nur einmal anmerken.

Herr Richter, herzlichen Dank für den Erklärungsteil über den Stadtteil Gröpelingen in Bezug auf die Ortsteile Ohlenhof und Gröpelingen. Das fand ich sehr gut, hatte aber den Eindruck, der war doch relativ theoretisch, aber das ist in Ordnung, das ist ja auch eine ganze Ecke bis in den Osten, wenn man im tiefen Westen ist, kein Problem.

Die Diskussion über einen Quartiersbus begleitet uns, die wir vor Ort mit den Beiräten zusammenarbeiten, schon seit ein paar Jahren. Ich glaube schon, dass die Forderung des Beirats, die ja einstimmig beschlossen worden ist, nach Einführung eines Quartiersbusses sehr legitim und auch nachvollziehbar ist. Vielleicht wäre dieses Thema nie aufgetaucht, hätte man damals die Gummistrasse weiter gebaut, dann hätte sich das ergeben!

Im diesem Zusammenhang ist ja auch immer wieder im Gespräch, in Höhe Kletterbunker - die Eingeweihten kennen das - noch eine S-Bahn-Station einzurichten, das ist mit der Deutschen Bahn auch sehr problematisch. Das Problem wird dort schon länger diskutiert, und ich muss auch ehrlich sagen: Ein Lob auch an den Beirat! Man kennt so einige Beiratsdiskussionen, die Diskussion ist dort sehr fachlich, sehr sachlich geführt worden und nicht ideologisch nach dem Motto, wir müssen das jetzt vor Ort haben, sondern man macht sich auch Gedanken, wie man Modelle einführen könnte, die auch kostenneutral sind oder mit Unterstützung von privaten Unternehmen realisiert werden. Im November letzten Jahres gab es einen Vortrag, wie das in anderen Orten gemacht wurde. Ich glaube schon, dass es nachvollziehbar ist.

Ich möchte aber ganz kurz noch einmal auf den Antrag der FDP eingehen! Die soziale Schieflage in diesen Gebieten, die wir nach wie vor dort haben, das sind auch wirklich große Problemgebiete innerhalb des doch schon problematischen Stadtteils Gröpelingen - ich wohne ja in dem vornehmen Ortsteil von Gröpelingen, im Lindenhof, dieser ist beim Sozialindikator an achter Stelle, und Gröpelingen und Ohlenhof begeben sich ja in harte Konkurrenz zu Tenever um die erste Position,

das muss man auch offen ansprechen dürfen -, aber die soziale Schieflage hängt nicht damit zusammen, dass diese Ortsteile relativ schlecht an den öffentlichen Nahverkehr angebunden sind. Das hat andere Ursachen, die auch noch ein bisschen weiter weg gehen, das hing auch mit dem Niedergang der AG „Weser“ und der falschen Belegungspolitik der Wohnungsgesellschaften zusammen, das muss man hier auch so sagen.

Nichtsdestoweniger muss man dort eingreifen. Aber die Aussage, wenn dort eine bessere Verkehrsanbindung wäre, würden dort Studenten hinziehen, halte ich für sehr gewagt. Ich gehe einmal davon aus, das ist ein bisschen Lyrik gewesen, um Ihrem Antrag noch einmal den richtigen Touch zu geben. Ich glaube, Studenten muss man ein bisschen mehr anbieten als einen Quartiersbus, aber das sei erst einmal dahingestellt. Wir werden uns bei Ihrem Antrag der Stimme enthalten, weil er doch sehr absolutistisch ist und auch die Gegebenheiten nicht einbezieht. Ich weiß ja auch, warum Sie diesen Antrag stellen.

Dem Antrag der Koalition werden wir zustimmen, weil mit dem Prüfungsauftrag der richtige Weg auch eingeschlagen ist, das geht auch in die Richtung der Diskussion der letzten Jahre, auch im Beirat. Man muss das noch einmal sehen, und ich finde das auch vernünftig, dass andere Ortsteile dann auch einbezogen werden. Eines ist auch klar, es muss nicht nur finanzierbar sein, sondern es muss auch tragbar sein, es muss auch genutzt werden.

Wir haben ein anderes Beispiel in Oslebshausen, wo eine alte Forderung des Beirats und des Bürgervereins Oslebshausen war, vor dem Bahnhof Oslebshausen muss der Bus einen Schlenker machen, das ist ganz wichtig. Das haben wir alle gemeinsam zusammen mit der BSAG durchgesetzt, es wurde aber wieder eingestellt, weil es niemand genutzt hat. Das war so eine typische Diskussion, wir brauchen das, wir wollen das jetzt, und komischerweise ist niemand gekommen. Das kennt man in Oslebshausen ganz besonders, wir brauchen das unbedingt, und dann, gut, dass wir es haben, wir nutzen es zwar nicht, aber schön, dass wir es haben. Das müssen wir im Auge behalten, denn alles, was die BSAG zusätzlich in den Stadtteilen noch anbietet, müssen wir dann auch als Nutzer bezahlen, und dann ist es schon wichtig, dass wir nur notwendige Sachen mitfinanzieren. - Soweit erst einmal, recht herzlichen Dank!

(Beifall bei der CDU)

Präsident Weber: Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Rupp.

Abg. **Rupp** (DIE LINKE)*): Herr Präsident, Kolleginnen und Kollegen, meine Damen und Herren! Wir finden es gut, dass die FDP die Anregungen und Forderungen des Beirates aufgegriffen hat und hier sehr konkret fordert, dass so eine Kleinbuslinie eingerichtet wird. Wir werden deswegen diesen Antrag unterstützen, auch wenn wir die Begründung - dazu werde ich gleich noch einmal etwas sagen - für zu wenig in die Tiefe gehend halten, aber im Kern geht es darum, ob solch eine Buslinie notwendig ist. Wenn die Gröpelinger sagen, sie wollen es, und wenn dieser Bedarf formuliert ist, dann sollte es keine Schwierigkeit sein, in vergleichsweise kurzer Zeit zumindest modellhaft eine Form von Kleinbus einzurichten. Ich bin relativ sicher, dass man nicht mehr ein halbes Jahr prüfen muss, und - im Vergleich - nur weil man einen Brunnen bohren will, gleich die Landeswasserversorgung plant. Es ist ein vergleichsweise konkretes Projekt und eine vergleichsweise konkrete Sache, und mir wäre es sehr recht, wenn man jetzt nicht ein großes Konzept beschließt, sondern schaut, was man da konkret machen kann, und ich denke, da ist so eine Kleinbuslinie möglich und notwendig.

Zur Begründung noch einmal: Wir haben es nicht mit sozialer Spaltung der Stadt, wir haben es mit sich selbst verstärkenden Armutsprozessen zu tun. Das ist immer noch ein Unterschied, und unabhängig von der Frage, wie es dazu gekommen ist, ist natürlich eine Mobilitätstransparenz, also dass Menschen sich durch die Stadtteile bewegen können, mit hoher Wahrscheinlichkeit etwas, das diese Form von Prozessen verlangsamt oder vielleicht auch umkehren kann. Von daher ist es in der jetzigen Situation vergleichsweise wichtig, diese Stadtteile an den öffentlichen Nahverkehr anzubinden.

Nebenbei bemerkt wird ja noch geprüft, ob wir ein Sozialticket bekommen. Diese Prüfung dauert ja auch noch an, wir werden bei Gelegenheit einmal wieder nachfragen, was der Stand ist, aber ein Sozialticket einzuführen wäre eine weitere Maßnahme, diese Mobilitätstransparenz zu erreichen.

(Beifall bei der LINKEN)

Ich weise auch darauf hin, dass man einmal schauen muss, inwieweit nicht die Stadtentwicklungspolitik der letzten 20 Jahre dazu beigetragen hat, dass ein erhöhter Mobilitätsbedarf entstanden

ist. In meiner Wahrnehmung ist es so, dass Einrichtungen der öffentlichen Daseinsvorsorge, Ämter und so weiter sehr zentralisiert worden sind. Das BürgerServiceCenter ist in der Innenstadt, dann müssen wir vielleicht einmal ein zweites einrichten, dann brauchen die Menschen deswegen nicht in die Innenstadt.

(Zuruf des Abg. Strohmann [CDU])

Die Frage ist, ob man nicht mit bestimmten Maßnahmen den Bedarf an Mobilität, beispielsweise durch dezentrale Einrichtungen von BürgerService-Stellen, reduzieren kann. Die Waterfront und diese großen Einkaufszentren sind auch nicht vom Himmel gefallen. Sie provozieren sozusagen Mobilität, weil sie gleichzeitig in den Stadtteilen kleinere Läden irgendwann zum Aufgeben zwingen. Das heißt also, wir sind auch in einer Situation, wo wir teilweise Mobilität herstellen müssen, die aus anderen Gründen erzeugt worden ist.

(Abg. Strohmann [CDU]: Von den Bürgern selbst!)

Von daher denke ich, sollte man jetzt diese Kleinbuslinie einführen und nicht erst lange prüfen, was sonst noch gemacht werden kann; das kann man auch. Wir werden aber diesem Antrag der Grünen und der SPD schon deswegen nicht zustimmen, weil es uns nicht konkret genug ist, das mit privaten Mitteln zu finanzieren. Wir befürchten da einen Einstieg in die Privatisierung des öffentlichen Nahverkehrs.

Das mit den Bürgerbussen ehrenamtlich zu gestalten, ist die andere Flanke. Wenn man niemanden findet, der es finanziert, gibt es irgendwann Bürgerbusse. Vielleicht sind es ja auch umweltfreundliche Bürgerbusse in Form von Rikschas, und dann müssen wir einmal sehen, wer sie dann fährt. Irgendwo ist ein Punkt erreicht, wo man sich auch auf diese Weise aus der Verantwortung für öffentliche Daseinsvorsorge herausstiehlt. - Vielen Dank!

(Beifall bei der LINKEN)

Präsident Weber: Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Richter.

Abg. **Richter** (FDP): Herr Präsident, meine sehr geehrten Damen und Herren! Liebe Kollegin Krümpfer, lieber Kollege Strohmann, auch wenn man aus dem fernen Osten kommt, kann man sich im Westen auskennen! Seit über 20 Jahren habe ich beruflich sehr viel in den Bereichen zu tun, und ich kann Ihnen sagen, ich kenne, glaube ich, manche Ecken dort sehr viel genauer als ei-

*) Vom Redner nicht überprüft.

nige Ureinwohner in diesen Stadtteilen, zumindest, was die Immobilienbereiche anbelangt!

(Beifall bei der FDP)

Jetzt aber zurück zu den Anträgen, die uns heute beschäftigen! Ich denke wirklich, dass wir darüber nachdenken sollten, ob es nicht doch gelingt, in diesem Hause eine breite Basis für dieses wichtige Thema zu erreichen. Ich hatte vorhin schon ausgeführt, ich bin absolut dabei, wenn es auch um die Anbindung Woltmershausens geht, aber ich möchte doch noch einmal darauf hinweisen, dass ich absolut nicht sehe, warum Ziffer 1 a, der ein weitergehender Antrag sein soll, so arg auf das Wohngebiet Ohlenhof und die Anbindung an die Einkaufszentren einschränkt und dabei die innerörtlichen Beziehungen, die in diesen Ortsteilen eine Rolle spielen, völlig außer Acht lässt.

(Beifall bei der FDP)

Also noch einmal mein Appell an Sie, dass wir uns möglicherweise darauf einigen können, dass hier in Ziffer 1 a gesagt wird, dass die Ortsteile Ohlenhof und Gröpelingen durch eine Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs innerortsteilbezogen eine bessere Anbindung an die Straßenbahnlinien erhalten. Wenn man da eine vernünftige Formulierung findet, meine ich, sind wir doch auf einem guten Weg! - Danke!

(Beifall bei der FDP)

Präsident Weber: Als nächster Redner hat das Wort Herr Senator Dr. Loske.

Senator Dr. Loske: Herr Präsident, verehrte Abgeordnete! Liebe Frau Krümpfer, lieber Herr Strohmann, ich habe natürlich nicht die Ortskenntnisse wie Sie. Ich hoffe, Sie gestatten mir trotzdem, zum Thema einige Worte zu sagen! Sie werden das überwachen, ob ich das alles richtig betone!

Grundsätzlich ist die Forderung nach der Einrichtung einer Buslinie für den Bereich Gröpelingen Ohlenhof nicht neu. Sie ist in den letzten 20 Jahren sehr häufig gestellt worden und zuletzt 2006 auch in diesem Hohen Hause diskutiert worden und bisher, so jedenfalls die offizielle Begründung, wegen ausreichender Erschließung gemäß dem Bremischen ÖPNV-Gesetz und dem Nahverkehrsplan sowie wegen mangelhafter Wirtschaftlichkeit immer und immer wieder abgelehnt worden.

Im Antrag der FDP wird festgestellt, dass die Straßenbahnlinien 2, 3 und 10 wesentlich zur Mobilität im Bremer Westen beitragen, das ist ohne

jeden Zweifel der Fall. Die Haltestellen der beiden Linien 2 und 10 sind von über 90 Prozent der Bewohnerinnen und Bewohner nach maximal 600 Metern erreichbar. Die Mehrzahl der Bewohner erreicht die nächste Haltestelle bereits nach 300 Metern. Nur ein kleiner Teil der Bevölkerung hat längere Wege von in Einzelfällen bis zu 1000 Metern zurückzulegen. Für diese längeren Anmarschwege bietet sich für die meisten das Fahrrad als geeigneter Zubringer an. Mit der Einrichtung eines Quartiersbusses, so jedenfalls die Einschätzung meiner Fachleute, wären keine Zeitvorteile für die Bewohner verbunden, da dieser nur jede halbe Stunde verkehren könnte und der Anmarschweg zur nächsten Straßenbahnhaltestelle zurzeit bei maximal 15 Minuten liegt.

(Abg. Dr. Buhlert [FDP]: Ohne Rollator!)

Das ist klar, das ist natürlich immer ein Sonderfall, da muss man über Taxen - -. Man muss ja immer das Spannungsfeld zwischen Wünschbarem und wirtschaftlich Darstellbarem - ich komme noch dazu - ermitteln!

Die BSAG hat ermittelt, dass die Einrichtung eines Quartiersbusses nicht wirtschaftlich zu betreiben wäre und dass durch ein derartiges Angebot kaum zusätzliche Kunden gewonnen werden könnten. Dies gelte auch dann, falls der Quartiersbus, so die Auskunft der BSAG, die Waterfront bedienen würde. Damit wären auch kaum zusätzliche Einnahmen über das Busangebot generierbar. Das bedeutet, dass die Mehrkosten für einen Quartiersbus in Höhe von etwa 120 000 Euro lägen bei einem 30-Minuten-Takt und Betriebszeiten von montags bis freitags von 6 Uhr bis 19 Uhr, das wären also 26 Fahrten, und samstags von 8 Uhr bis 16 Uhr, das wären 16 Fahrten. Dem stünden lediglich 5000 Euro zusätzliche Fahrgeldeinnahmen gegenüber. Die BSAG lehnt die Einrichtung dieses Quartiersbusses deshalb ab.

Das heißt, 120 000 Euro Kosten, 5000 Euro zusätzliche Einnahmen, das sind 115 000 Euro jährlich. Das müssten wir im Rahmen des Vertrags regeln, wir könnten das ja nicht einfach der BSAG per Direktbeauftragung geben, sondern es müsste ja auch finanziell abgedeckt werden, und das müsste aus bremischen Haushaltsmitteln erfolgen. Herr Rupp, das erscheint mir doch ein bisschen arg weit hergeholt: Wenn wir über dieses Konzept Quartiersbus oder Bürgerbus überhaupt nachdenken, wofür es ja für eine bürgerschaftliche Beteiligung, ein ehrenamtliches Engagement sehr viele gute Gründe gibt, würde ich das nun wirklich nicht als Einstieg in die Privatisierung diskreditieren.

(Beifall bei der SPD und beim Bündnis 90/
Die Grünen)

Bei einer so extremen Unwirtschaftlichkeit - ich referiere die Zahlen ja nur, ich habe sie im Einzelfall nicht überprüft, aber eine gewisse Validität werden sie schon haben - kann man überhaupt nur darüber nachdenken, das zu machen, wenn man ehrenamtliches Engagement mit einbezieht.

Wenn man das jetzt also alles zusammenfasst - und ich könnte noch mehr vortragen, es wären ja auch zusätzlich noch eine Anpassung der Haltestellen und Anpassungsmaßnahmen der Infrastruktur einzubeziehen -, kann man nach dem Kriterium der Wirtschaftlichkeit einen solchen Bürgerbus nicht ohne Weiteres akzeptieren, das muss man leider so sagen.

Jetzt zum Antrag der Koalitionsfraktionen! Wir nehmen den Auftrag entgegen und werden Ihnen auf jeden Fall, wie es von uns auch gefordert wird, bis zum Herbst 2009 einen Bericht über die Kostenfinanzierung und die Voraussetzungen für die Realisierung jeweils bezogen auf die einzelnen Gebiete vorlegen. Aber grundsätzlich kann ich für die Verkehrsbehörde sagen, dass für uns Veränderungen der Nachfragesituationen natürlich immer zu Anpassungen und im Regelfall auch zu Angebotsausweitungen geführt haben, die dann allerdings auch mit entsprechend erhöhten Nachfragen von Fahrgästen und Fahrgastzuwächsen verbunden waren. Das betrifft neben dem Ausbau der Straßenbahnlinien auf den Linien 3, 4, 6 und 8 auch die Einrichtung der Buslinien 28, 29, 80 und 81 sowie die Modifizierung des Busnetzes in Richtung GVZ durch die Linien 61, 62 und 64. Mit dem Ausbau des Straßenbahnnetzes, der in diesem Hohen Hause ja einvernehmlich so gesehen wird, wollen wir natürlich nicht nur die Fahrgastzahlen erhöhen, sondern auch das wirtschaftliche Ergebnis der BSAG verbessern.

Ich gehe fest davon aus - das müssen wir dann im Herbst diskutieren, wenn wir diesen Bericht vorgelegt haben -, dass auch in Zukunft durchaus erhebliche Anpassungen an die sich verändernde Nachfrage sowohl aus Gründen eines wirtschaftlichen Betriebes als auch aus Gründen der öffentlichen Daseinsvorsorge und als Beitrag zur Stadtentwicklung erfolgen müssen. Genannt worden ist schon die Überseestadt, zu nennen wäre auch ein Projekt, das wir zurzeit untersuchen, in Woltmershausen, wie das umgestaltet werden kann nach dem Wegfall der ehemals vom Weser-Ems-Bus betriebenen Regionalbuslinie 240, was wir da machen können. Von daher bin ich froh über diesen Antrag der Koalitionsfraktionen, der uns dann nach den Sommerferien die Gelegenheit gibt, die

se Sache umfassend zu diskutieren. - Danke schön!

(Beifall bei der SPD und beim Bündnis 90/
Die Grünen)

Präsident Weber: Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor.

Die Beratung ist geschlossen.

Wir kommen zur Abstimmung.

Zuerst lasse ich über den Antrag der Fraktion der FDP mit der Drucksachen-Nummer 17/307 S abstimmen.

Wer dem Antrag der Fraktion der FDP mit der Drucksachen-Nummer 17/307 S seine Zustimmung geben möchte, den bitte ich um das Handzeichen!

(Dafür DIE LINKE und FDP)

Ich bitte um die Gegenprobe!

(Dagegen SPD und Bündnis 90/Die Grünen)

Stimmenthaltungen?

(CDU)

Ich stelle fest, die Stadtbürgerschaft lehnt den Antrag ab.

Nun lasse ich über den Antrag der Fraktionen der SPD und Bündnis 90/Die Grünen abstimmen.

Wer dem Antrag der Fraktionen der SPD und Bündnis 90/Die Grünen mit der Drucksachen-Nummer 17/319 S seine Zustimmung geben möchte, den bitte ich um das Handzeichen!

(Dafür SPD, CDU und Bündnis 90/Die Grünen)

Ich bitte um die Gegenprobe!

(Dagegen DIE LINKE)

Stimmenthaltungen?

(FDP)

Meine Damen und Herren, ich stelle fest, die Stadtbürgerschaft stimmt dem Antrag zu.

**Bebauungsplan 2340
für Gebiete in Bremen-Osterholz
und Hemelingen
zur Änderung von Festsetzungen in
Teilgebieten der Geltungsbereiche
für mehrere Bebauungspläne**
Mitteilung des Senats vom 15. Januar 2008
(Drucksache 17/63 S)

Wir verbinden hiermit:

**Bebauungsplan 2340
für Gebiete in Bremen-Osterholz
und Hemelingen
zur Änderung von Festsetzungen in
Teilgebieten der Geltungsbereiche
für mehrere Bebauungspläne**
Mitteilung des Senats vom 24. März 2009
(Drucksache 17/311 S)

Meine Damen und Herren, der Bebauungsplan 2340, Drucksache 17/63 S, ist von der Stadtbürgerschaft in ihrer 9. Sitzung am 19. Februar 2008 an die städtische Deputation für Bau und Verkehr überwiesen worden. Diese legt nunmehr mit der Drucksachen-Nummer 17/311 S ihren Bericht dazu vor.

Die Beratung ist eröffnet. - Wortmeldungen liegen nicht vor. - Die Beratung ist geschlossen.

Wir kommen zur Abstimmung.

Da der Bebauungsplan mit der Drucksachen-Nummer 17/63 S durch die Drucksache 17/311 S erledigt ist, lasse ich jetzt über die Drucksache 17/311 S abstimmen.

Wer den Bebauungsplan 2340 mit der Drucksachen-Nummer 17/311 S beschließen möchte, den bitte ich um das Handzeichen!

(Dafür SPD, Bündnis 90/Die Grünen, DIE LINKE
und FDP)

Ich bitte um die Gegenprobe!

Stimmenthaltungen?

(CDU)

Ich stelle fest, die Stadtbürgerschaft beschließt entsprechend.

**Neuausrichtung der Stadtentwicklungspolitik
- Sachstandsbericht -**
Mitteilung des Senats vom 31. März 2009
(Drucksache 17/312 S)

Dazu als Vertreter des Senats Herr Senator Dr. Loske.

Die Beratung ist eröffnet. - Wortmeldungen liegen nicht vor. - Die Beratung ist geschlossen.

Die Stadtbürgerschaft nimmt von der Mitteilung des Senats, Drucksache 17/312 S, Kenntnis.

**Nachwahl für den Jugendhilfeausschuss der
Stadtgemeinde Bremen**
Mitteilung des Senats vom 21. April 2009
(Drucksache 17/316 S)

Der Wahlvorschlag ist in der Mitteilung des Senats enthalten.

Die Beratung ist eröffnet. - Wortmeldungen liegen nicht vor. - Die Beratung ist geschlossen.

Wir kommen zur Wahl.

Wer entsprechend dem Wahlvorschlag wählen möchte, den bitte ich um das Handzeichen!

Ich bitte um die Gegenprobe!

Stimmenthaltungen?

Ich stelle fest, die Stadtbürgerschaft wählt entsprechend.

(Einstimmig)

**Nachwahl für den Jugendhilfeausschuss der
Stadtgemeinde Bremen**
Mitteilung des Senats vom 21. April 2009
(Drucksache 17/317 S)

Der Wahlvorschlag ist in der Mitteilung des Senats enthalten.

Die Beratung ist eröffnet. - Wortmeldungen liegen nicht vor. - Die Beratung ist geschlossen.

Wir kommen zur Wahl.

Wer entsprechend dem Wahlvorschlag wählen möchte, den bitte ich um das Handzeichen!

Ich bitte um die Gegenprobe!

Stimmenthaltungen?

Ich stelle fest, die Stadtbürgerschaft wählt entsprechend.

(Einstimmig)

**Bericht des Petitionsausschusses Nr. 21
vom 21. April 2009**
(Drucksache 17/318 S)

Eine Aussprache dazu ist nicht beantragt worden.

Wir kommen daher zur Abstimmung.

Wer der Behandlung der Petitionen in der empfohlenen Art seine Zustimmung geben möchte, den bitte ich um das Handzeichen!

(Dafür SPD, CDU, Bündnis 90/Die Grünen
und FDP)

Ich bitte um die Gegenprobe!

Stimmenthaltungen?

(DIE LINKE)

Ich stelle fest, die Stadtbürgerschaft beschließt entsprechend.

Stadt- und Hotelführer für mobilitätsbehinderte Touristinnen und Touristen
Mitteilung des Senats vom 28. April 2009
(Drucksache 17/322 S)

Die Beratung ist eröffnet. - Wortmeldungen liegen nicht vor. - Die Beratung ist geschlossen.

Die Stadtbürgerschaft nimmt von der Mitteilung des Senats, Drucksache 17/322 S, Kenntnis.

Damit sind wir an das Ende unserer heutigen Tagesordnung gekommen.

Ich bedanke mich und schließe die Sitzung.

(Schluss der Sitzung 16.02 Uhr)