

Bremische Bürgerschaft
Stadtbürgerschaft
20. Wahlperiode

Anfragen und Antworten in der Fragestunde zur 22. Sitzung der Bremischen Stadtbürgerschaft am 23. Februar 2021

Anfrage 1: Einführung eines kommunalen Stoffwindelzuschusses zur Unterstützung von Eltern und zur Entlastung der Umwelt

Anfrage der Abgeordneten Ralph Saxe, Dr. Solveig Eschen, Björn Fecker und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
vom 20. Januar 2021

Wir fragen den Senat:

1. Wie bewertet der Senat grundsätzlich den Ansatz einer einmaligen finanziellen Unterstützung von Eltern bei der Anschaffung von wiederverwendbaren Stoffwindeln als Alternative zu Wegwerfwindeln für ihre Säuglinge, wie dies bereits in zahlreichen Kommunen in Deutschland angeboten wird?
2. Welche Möglichkeiten sieht der Senat, einen solchen kommunalen Stoffwindelzuschuss auch in der Stadtgemeinde Bremen einzuführen, und zu wann könnte dies erfolgen?
3. In welchem finanziellen Rahmen und unter welchen Voraussetzungen ist die Einführung eines kommunalen Stoffwindelzuschusses aus Sicht des Senats in Bremen umsetzbar?

Antwort des Senats

Die Anfrage wird im Zusammenhang beantwortet:

Verschiedene Rechnungen belegen, dass die Nutzung von Stoffwindeln im Vergleich zum Kauf von Wegwerfwindeln deutlich preisgünstiger ist. Die Kosten für das höhere Wäscheaufkommen sind dabei eingerechnet. Die mögliche Ersparnis liegt bei den vorliegenden Rechenmodellen zwischen 310 und 1 000 Euro im Verlauf der ersten drei Lebensjahre eines Kindes. Aus familienpolitischer Sicht ist eine finanzielle Unterstützung der Eltern aus Kostengründen daher nicht erforderlich. Vor diesem Hintergrund und angesichts der sich abzeichnenden Haushaltssituation sieht der Senat gegenwärtig leider keinen Spielraum für die Einführung eines kommunalen Zuschusses.

Anfrage 2: Umgestaltung der Straße Am Wall zur Fahrrad-Premiumroute

Anfrage der Abgeordneten Thore Schäck, Lencke Wischhusen und Fraktion der FDP

vom 20 Januar 2021

Wir fragen den Senat:

1. Wie weit ist das Beteiligungsverfahren für die Fahrrad-Premiumroute, VEP D.15, vorangeschritten. Welche Akteure wurden in das Beteiligungsverfahren eingebunden, und zu welchem Ergebnis ist das Beteiligungsverfahren gekommen?
2. Welche direkten und indirekten Zielkonflikte sind durch die Fahrrad-Premiumroute durch die Einbahnstraßenlösung zu erwarten, insbesondere im Hinblick auf die ortsansässigen lokalen Unternehmen?
3. Welche verkehrliche Auswirkung wird die Neugestaltung der Straße Am Wall auf die einzelnen Verkehrsteilnehmer haben, und welche konkreten Lösungen für eine reibungslose Verkehrsführung sind geplant?

Antwort des Senats

Zu Frage 1:

Die Fahrradroute D.15 wird im zentralen Abschnitt Am Wall im Rahmen des Förderprojekts „Fahrradroute Wallring“ umgesetzt. Das Projekt Fahrradroute Wallring umfasst eine ringförmige Radverkehrsführung im Zuge der Wallanlagen auf beiden Seiten der Weser. Die Fahrradroute D.15 ist eine Radpremiumroute, die von Mahndorf bis Farge konzipiert ist.

Im Rahmen des formellen Beteiligungsverfahrens für diesen Abschnitt Am Wall wird voraussichtlich im März 2021 die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange eingeleitet.

Die Machbarkeitsstudie für die Premiumroute D.15 wurde bereits am 19. April 2018 von der Verkehrsdeputation beschlossen. Für die Finanzierung der Eigenmittel des Förderprojekts Fahrradroute Wallring wurden außerdem von Senat, Deputation und Haushalts- und Finanzausschuss bereits im Frühjahr 2019 entsprechende Beschlüsse gefasst. Die in der Machbarkeitsstudie für den Abschnitt Am Wall vorgesehene Variante wurde in der Konkretisierung im Rahmen des Förderprojekts Fahrradroute Wallring fachlich überprüft. Aufgrund von Zwangspunkten des Baum- und Denkmalschutzes der Wallanlagen ist aus Sicht des Vorhabenträgers nur eine Lösung mit Einbahnstraßen-Regelung für den Kfz-Verkehr umsetzungsfähig. Auf der Grundlage dieser Variante haben insgesamt sechs Gespräche zwischen Anfang Juli 2020 bis Mitte August 2020, davon ein Vor-Ort-Termin, mit relevanten Akteuren wie zum Beispiel der Handelskammer, City-Initiative, Ortsamt Mitte, sowie innerhalb des Senats stattgefunden.

Zu Frage 2:

Vorrangiges Ziel der Radpremiumroute ist es, den Radverkehr in Bremen zu stärken und zudem im Bereich der Innenstadt die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad zu erhöhen. Der durch die Umgestaltung gewonnene Stadtraum soll für die Verbesserung der Radverkehrssituation genutzt werden. Ein ergänzendes Planungsziel ist es, durch die Schaffung von mehr Frequenz im Radverkehr das Potenzial dieser Zielgruppe für den dort ansässigen Einzelhandel zu stärken. Unterstützt wird dies durch die Schaffung zusätzlicher Fahrradabstellanlagen, die auch ein geordnetes Abstellen der Fahrräder sicherstellen.

Auch die ansässige Gastronomie und alle Nutzungen in den Gebäuden zur Straße am Wall profitieren durch die Herausnahme einer Kfz-Fahrspur und damit weniger Lärm- und Abgasemissionen von dem Projekt.

Zudem werden mehrere Querungshilfen für den Fußverkehr Am Wall – unter anderem in Höhe der angrenzenden Einkaufspassagen – eingerichtet, die auch eine bessere Verbindung zu den Wallanlagen und der Innenstadt schaffen.

Parken sowie Liefern und Laden direkt vor den Einzelhandelsgeschäften Am Wall ist weiterhin möglich. Auch die Erreichbarkeit der Innenstadt als Kern des Oberzentrums Bremen mit dem Kfz wird weiterhin gewährleistet.

Zu Frage 3:

Ziel der Planung ist es, dass der Bereich Am Wall weiterhin mit dem Kfz anfahrbar bleibt und die vorhandenen Kfz-Parkflächen erhalten bleiben. Die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte wird optimiert durch die Herausnahme jeweils einer Fahrtrichtung. Dies ist insbesondere für die komplexe AOK-Kreuzung Am Wall / Bürgermeister-Smidt-Straße vorteilhaft.

Neben der Schaffung einer attraktiven Radverkehrsanlage werden die Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr unter Beibehaltung der beidseitigen Gehwege verbessert und die Verbindung Am Wall mit den Wallanlagen und der Innenstadt optimiert.

Anfrage 3: Auswirkung der Umgestaltung der Straße Am Wall zur Fahrrad-Premiumroute auf die lokale Wirtschaft

Anfrage der Abgeordneten Thore Schäck, Lencke Wischhusen und Fraktion der FDP vom 20. Januar 2021

Wir fragen den Senat:

1. Welche kurz-, mittel- und langfristige Auswirkung hat die Fahrrad-Premiumroute auf die Erreichbarkeit der Innenstadt und die lokale Wirtschaft?
2. Wie wird die Erreichbarkeit der Innenstadt während der Bauarbeiten an der Straße Am Wall sichergestellt?
3. Inwieweit gab es Gespräche mit den lokalen Akteuren bezüglich des Baustellenmanagements und der Einbahnstraßenlösung, und inwiefern wurden diese bei den weiteren Planungen berücksichtigt?

Antwort des Senats

Zu Frage 1:

Die Erreichbarkeit der Innenstadt wird aktuell im Rahmen der Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans im Baustein „Autofreie Innenstadt“ grundlegend betrachtet. Die Fahrradroute Wallring mit der Einbahnstraße Am Wall wird dabei als Rahmenbedingung berücksichtigt. Grundsätzlich ist die Erreichbarkeit mit dem Kraftfahrzeug weiterhin gegeben.

Mit dem Ausbau der „Fahrradroute Wallring Bremen-City“ wird der zentrale Abschnitt der ersten Bremer Premiumroute für den Radverkehr und damit ein neuer Qualitätsstandard im Radverkehrsnetz an zentraler Stelle in Bremen realisiert. Die Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Rad wird dadurch spürbar verbessert.

Dadurch kann eine Entlastung der Innenstadt und des zentralen Umsteigepunktes Domsheide von querendem Radverkehr erreicht werden. Konflikte mit dem Fußverkehr werden reduziert und die Aufenthaltsqualität erhöht.

Zu Frage 2:

Zur Sicherstellung der Erreichbarkeit der Innenstadt auch während der Bauarbeiten Am Wall wird abschnittsweise gearbeitet. Vollsperrungen sind nur zwischen den Knotenpunkten inklusive Kreuzungen erforderlich. Die Zeitplanung für die Vollsperrungen befindet sich derzeit noch in der Abstimmung. Verkehrliche Einschränkungen aus der Baustellenabspernung werden dabei möglichst geringgehalten, können jedoch auch unter Beachtung der rechtlichen Vorgaben zur Sicherung von Arbeitsstellen auf Straßen nicht vermieden werden.

Zu Frage 3:

Im Planungsprozess wurden relevante Innenstadtakteur*innen zur Fahrradpremiumroute D.15 im Abschnitt Am Wall beteiligt. Dabei wurden unter anderem Optionen der Querschnittsgestaltung diskutiert.

In den Gesprächen wurde deutlich, dass es aufgrund der planerischen Rahmenbedingungen unter Beibehaltung des Kfz-Zweirichtungsverkehrs und Beachtung der Interessen des Einzelhandels nicht möglich ist, im gesamten Verlauf Am Wall eine Fahrradpremiumradroute unter Beachtung der Standards auf den Nebenanlagen zu entwickeln. Entsprechend wurde mit den Innenstadtakteur*innen kommuniziert, dass eine Radverkehrsanlage auf der Fahrbahn geführt werden muss, wodurch der planerische Handlungsspielraum begrenzt ist.

Einige Anregungen aus den Gesprächen konnten jedoch in der Planung berücksichtigt werden, im Wesentlichen betrifft dies die Lage der geplanten Fußgängerquerungen, die Beachtung einer geringen Trennwirkung bei der Gestaltung der Radverkehrsanlage beziehungsweise Protected Bike Line, die Berücksichtigung der Liefer- und Ladezonen und die Bedeutung der Fahrradabstellanlagen.

Hinsichtlich der Baustellenkoordination wurde mit Beginn der Planungen des Wallringes die Innenstadtbegleitrunde fortlaufend über den Stand des Baustellenmanagements informiert. Auf Arbeitsebene fand bereits eine erste direkte Abstimmung unter anderem mit der Polizei, der Bremer Straßenbahn AG und der Baustellenkoordination statt. Im Planungsverlauf werden weitere Abstimmungen stattfinden.

Anfrage 4: Im September 2020 eröffneter Drogenkonsumraum – Gibt es schon messbare Erfolge?

Anfrage der Abgeordneten Dr. Magnus Buhlert, Birgit Bergmann, Lencke Wischhusen und Fraktion der FDP
vom 20. Januar 2021

Wir fragen den Senat:

1. Inwieweit werden die Angebote des Drogenkonsumraums mit welchen messbaren Erfolgen angenommen, und welche Einschränkungen aufgrund der Maßnahmen zum Schutz vor dem Coronavirus gibt es dort derzeit?
2. Inwieweit hat die Einrichtung des Drogenkonsumraums für eine Entlastung der „Konsumhotspots“ im Bereich der Wallanlagen, des Bahnhofs und weiterer Orte geführt?

3. Welche weiteren Maßnahmen sollen ergriffen werden, um Süchtigen zu helfen und um das Problem des Drogenkonsums im öffentlichen Raum zu lösen?

Antwort des Senats

Zu Frage 1:

Die Drogenkonsum-Container werden jeden Monat von einer stetig steigenden Anzahl von Konsument*innen genutzt, zuletzt im Januar von 101 Personen mit 666 Konsumvorgängen. Der überwiegende Anteil von 95 Prozent der Nutzer*innen konsumiert Heroin, Kokain oder beides zusammen. Viele Nutzer*innen lassen sich im Verlauf zur Risikominderung beim Drogenkonsum, zur Konsumreduktion oder zu weiterführenden Hilfen beraten.

Die gesundheitlichen Ziele wie Vermeidung von Infektionen und schweren Folgeerkrankungen, Verhinderung von Überdosierungen und Drogentodesfällen und Verbesserung des Kenntnisstands zu Risiken des Drogengebrauchs werden für die Nutzer*innen der Drogenkonsum-Container sehr gut erreicht.

Auch die drogentherapeutischen Ziele werden bei dem überwiegenden Anteil der Nutzer*innen erreicht. Viele der Nutzer*innen des Drogenkonsumraums, DKR, sind offen für Beratung. So ist die Anbindung an das Hilfesystem, Vermittlung in weiterführende Hilfen wie zum Beispiel in eine Entgiftungsbehandlung oder eine Substitutionsbehandlung, Beratungen zur Konsumreduktion oder gar zum Ausstieg aus dem Drogenkonsum täglich mehrfach Thema.

Aufgrund der Corona bedingten Hygiene- und Abstandsregeln ist die Aufnahmekapazität der Container begrenzt. Deswegen wurde Ende letzten Jahres noch ein zusätzlicher Container auf dem Gelände in Betrieb genommen, um mehr Aufnahme- und Beratungsgespräche Datenschutz- und Coronakonform durchführen zu können.

Zu Frage 2:

Die Streetworker*innen suchen regelmäßig Aufenthalts- und Konsumorte rund um den Bremer Hauptbahnhof auf und motivieren die Szeneangehörigen zur Nutzung des Drogenkonsumraums und zur Nutzung weiterer Hilfsangebote.

In Abwägung mit den personalintensiven Maßnahmen zur Bekämpfung der Pandemie hat die Polizei ihre Präsenz seit Dezember 2020 im Bahnhofsumfeld verstärkt. In Abstimmung mit der Drogenberatung werden die Drogenkonsument*innen in Richtung Drogenkonsumraum umorientiert. Die gegenwärtige starke Präsenz zeigt Wirkung. Die Polizei geht auch Hinweisen aus den angrenzenden Quartieren nach, um dort die Etablierung einer Szene zu verhindern und weist regelmäßig auf den Drogenkonsumraum hin. Der offene Drogenhandel wird durch die Präsenz von Zivilkräften und einer dafür eingerichteten Ermittlungsgruppe ebenfalls zurückgedrängt.

Allerdings sind die Nutzungsmöglichkeiten und räumlichen Aufnahmekapazitäten der Drogenkonsum-Container noch nicht ausreichend, um größeren Personen-Gruppen einen längeren Aufenthalt über den Drogenkonsum hinaus zu bieten. Erst der geplante integrierte Drogenkonsumraum wird die räumliche Aufnahmekapazität haben, um die Drogenszene im Innenstadtbereich stärker dorthin zu orientieren.

Crack-User*innen, die in sehr vielen und kurzen Zyklen inhalativ konsumieren und daher besonders eng an den Aufenthalt der Dealer gebunden sind, werden durch die Drogenkonsum-Container bisher nicht gut erreicht. Sie gehören aufgrund des kurzen Konsumzyklus zu einer auch in anderen Städten sehr schwer vom Hilfesystem erreichten Zielgruppe. Für Crack steht bisher kein Substitut zur Verfügung. Hier ist vor allem

aufsuchende Sozialarbeit wichtig, um Betroffene im passenden Moment ansprechen und den Zugang zu Hilfsangeboten anbahnen zu können.

Zu Frage 3:

Die Verhandlungen mit einem potentiellen Vermieter für die Errichtung des integrierten Drogenkonsumraums in einer festen Immobilie in der Friedrich-Rauers-Straße laufen derzeit. Das Angebot kann spezifischer auf Crack-Konsument*innen ausgerichtet werden.

Da ein großer Anteil der Szene-Angehörigen rund um den Bahnhofsvorplatz mit Drogen-Ersatzstoffen substituiert wird, wird die Psychosoziale Betreuung Substituierter, PSB, durch ein zusätzliches Projekt der Drogenberatung intensiviert. Ab 2021 werden zusätzliche Fachkräfte im Umfang von einer Vollzeitstelle mit Unterstützung von Sprachmittler*innen über die Einrichtung von Sprechstunden in den Großpraxen und regelmäßigen Kontakt zu den substituierenden Ärzt*innen und Praxismitarbeiter*innen einen niederschweligen Zugang zur PSB herstellen.

Außerdem soll die Dezentralisierung der Drogenszene durch Hilfen in Stadtteilen unterstützt werden. Über den Bremen Fonds sind zwei zusätzliche Stellen für Streetwork in Osterholz und Gröpelingen finanziert, die Suchtmittelabhängige durch die Pandemie und in allen Fragen der Suchtberatung unterstützen.

Ein niedrigschwelliges Beschäftigungsangebot soll alternative Aufenthaltsmöglichkeiten und eine Tagesstruktur bieten. Hier können soziale Kompetenzen erweitert und Selbstwirksamkeit erfahren werden, was für die Überwindung besonderer sozialer Schwierigkeiten hilfreich ist. Hierzu haben die Senatorin für Soziales, Jugend, Integration und Sport und die Senatorin für Gesundheit, Frauen und Verbraucherschutz einen Konzept-Entwicklungsprozess eingeleitet.

Gleichzeitig benötigen Drogenabhängige weiterhin auch tolerierte Plätze.

Anfrage 5: Welchen neuen Sachstand gibt es bei der Abschaffung der Anliegergebühren?

Anfrage der Abgeordneten Silvia Neumeyer, Heiko Strohmann, Thomas Röwekamp und Fraktion der CDU
vom 26. Januar 2021

Wir fragen den Senat:

1. Inwiefern teilt der Senat das Vorhaben der Bürgermeisterin, Anliegern von nicht erstmalig endgültig hergestellten Straßen die Anliegergebühren zu erlassen?
2. Welchen Zeitplan verfolgt der Senat bei der dafür erforderlichen Gesetzesänderung?
3. Wie würde sich der Verzicht, Anliegergebühren zu erheben, auf die Ausbaugeschwindigkeit noch nicht erstmalig endgültig hergestellter Straßen auswirken?

Antwort des Senats

Zu Frage 1:

Der Senat hat sich noch nicht abschließend mit dieser Frage befasst. Derzeit werden die rechtlichen und haushälterischen Auswirkungen geprüft.

Zu Frage 2:

Gegenwärtig geht das federführende Senatsressort davon aus, dass eine Befassung der Bremischen Bürgerschaft bis Mitte des Jahres erreicht wird.

Zu Frage 3:

Für Neubaugebiete mit Ersterschließungen sollen nach wie vor Ersterschließungsbeiträge erhoben werden. Ein Verzicht auf die Erhebung von Erschließungsbeiträgen ist nur für schon langjährig bestehende Straßen, die gegenwärtig in Bremen nur vereinzelt endgültig hergestellt werden, geplant. Derzeit ist nicht absehbar, ob und welche Folgen der Verzicht den hierauf bezogenen Teil der Erschließungsbeiträge hätte. Es ist jedenfalls davon auszugehen, dass sich die Ausbaugeschwindigkeit dieser Straßen nicht erhöhen würde, die Anwohner also auch nicht schneller mit einem Ausbau rechnen könnten.

Anfrage 6: Drogenabhängige Menschen im Bereich des Bremer Hauptbahnhofs

Anfrage der Abgeordneten Sigrid Grönert, Thomas Röwekamp und Fraktion der CDU vom 26. Januar 2021

Wir fragen den Senat:

1. Wie viele der Menschen, die sich regelmäßig am Bahnhof aufhalten, werden der Gruppe der Drogenabhängigen zugezählt, und an welchen Orten konsumieren sie für gewöhnlich ihre Drogen?
2. Wie hat sich die Nutzung des Drogenkonsumraums in der Friedrich-Rauers-Straße seit der Öffnung entwickelt?
3. Welche Gründe führen dazu, dass die Zahl der Nutzerinnen und Nutzer nicht schneller wächst?

Antwort des Senats

Zu Frage 1:

Die Anzahl der drogenabhängigen Menschen, die sich regelmäßig rund um den Hauptbahnhof aufhalten, ist schwer zu schätzen. Bei den Nutzern und Nutzerinnen der Angebote des Café Papagei beträgt der Anteil an Drogenabhängigen circa 30 Prozent, die Angebote am Wärmebus nutzen zu circa 50 Prozent Drogenkonsumierende.

Durch die Coronapandemie hat sich die Situation vieler Drogenabhängiger deutlich verschlechtert. Durch die Hygiene-Bestimmungen aufgrund der Coronapandemie ist die Aufenthaltskapazität in den Tagesaufenthalten des Kontakt- und Beratungszentrum und des Café Papagei deutlich beschränkt und zeitlich limitiert. Daher halten sich mehr Menschen im öffentlichen Bereich rund um den Hauptbahnhof auf, wobei die Dauer und Häufigkeit sehr variiert. Da sich im Bahnhofsumfeld verschiedene Angebote der Drogenhilfe befinden, müssen auch viele Nutzer*innen den Bahnhofsbereich passieren, um dorthin zu gelangen. Vom Aufenthalt lässt sich jedoch nicht direkt auf öffentlichen Drogenkonsum schließen.

Die Orte des Drogenkonsums sind abhängig von der Nähe zum Drogenhandel und den sich überall ergebenden Möglichkeiten eines störungsfreien Konsums. Die Beschwerdelage und Erkenntnisse der Behörden zeigte beispielsweise nachfolgende Konsumplätze auf: Wallanlagen, zwischen Bürgermeisterin-Mevissen-Weg und Herdentorsteinweg, Auf der Brake, Auf der Brücke über dem Gustav-Deetjen-Tunnel, im Nelson-Mandela-Park, Am Bahnhof hinter der ehemaligen Bundesbahnkantine, beim Handelsmuseum, in Gebäude und Parkhäusern im Bahnhofsumfeld. Durch Polizeipräsenz werden die Konsument*innen angehalten, sich in Richtung Drogenkonsumraum zu orientieren. Der Ausbau des Drogenkonsumraum ist auch erforderlich, um andere Quartiere zu entlasten.

Zu Frage 2:

Der Drogenkonsumraum wird mehr und mehr von Drogenkonsument*innen genutzt, die die Substanzen häufig intravenös injizieren. Im Januar nutzten 101 Personen mit insgesamt 666 Konsumvorgängen den Drogenkonsumraum, 95 Prozent davon konsumierten Heroin, Kokain oder beides zusammen. Viele Nutzer*innen lassen sich im Verlauf zur Risikominderung beim Drogenkonsum, zur Konsumreduktion oder zu weiterführenden Hilfen beraten. In der Folge kam es schon zu Vermittlungen in eine stationäre Entgiftungsbehandlung, in Substitutionsbehandlung beziehungsweise zur Anbindung in eine längerfristige Beratung in der Drogenberatung sowie zu Notfallvermittlungen in Entgiftung und Weitervermittlung in andere Einrichtungen. Die gesundheitlichen und drogentherapeutischen Ziele werden somit gut erreicht.

Crack-User*innen, die in sehr vielen und kurzen Zyklen inhalativ konsumieren und daher besonders eng an den Aufenthalt der Dealer gebunden sind, werden durch die Drogenkonsum-Container bisher nicht gut erreicht, sechs bis acht Prozent. Sie gehören zu einer auch in anderen Städten sehr schwer vom Hilffssystem erreichten Zielgruppe. Für Crack steht bisher kein Substitut zur Verfügung. Hier ist vor allem aufsuchende Sozialarbeit wichtig, um Betroffene im passenden Moment ansprechen und den Zugang zu Hilfsangeboten anbahnen zu können.

Zu Frage 3:

Erfahrungsgemäß dauert es, bis sich eine solche Einrichtung etabliert. Bei einigen Konsumenten*innen besteht die Sorge, dass sie von der Polizei in unmittelbarer Nähe oder vor Ort kontrolliert werden könnten oder sie können sich erst nach und nach darauf einlassen, im Beisein von Betreuungspersonal zu konsumieren. Diese Vorbehalte gilt es abzubauen. Durch die Vergabe von Warmgetränken und Snacks wird die Nutzung der Container zusätzlich attraktiver gemacht. Streetworker*innen und Polizei unterstützen bei Ihrer Arbeit den Umorientierungsprozess der Drogenszene hinsichtlich Nutzung der Drogenkonsum-Container.

Die Nutzungsmöglichkeiten und räumlichen Aufnahmekapazitäten der Drogenkonsum-Container sind jedoch noch nicht ausreichend, um größeren Personen-Gruppen einen längeren Aufenthalt über den Drogenkonsum hinaus zu bieten. Ein Tagesaufenthalt ist dort noch nicht möglich, es gibt nur einen kleinen Aufenthaltsbereich im Außengelände. Erst der geplante integrierte Drogenkonsumraum mit Tagesaufenthalt, Essensangebot und den psychosozialen und medizinischen Angeboten des Kontakt- und Beratungszentrums wird die räumliche Aufnahmekapazität haben, um die Drogenszene im Innenstadtbereich umfänglich dorthin zu orientieren. Ein tolerierter Aufenthaltsbereich im Außenbereich vor dem Drogenkonsumraum kann die Kapazität weiter erhöhen und ist in den meisten Drogenkonsumräumen in Deutschland üblich.

Die enge Kooperation zwischen der Senatorin für Gesundheit, Frauen und Verbraucherschutz und dem Senator für Inneres, Sicherheitspartnerschaft Bremer Hauptbahnhof, gilt es fortzusetzen, um die Nutzung der Drogenkonsum-Container zu verbessern und um Bereiche außerhalb des Drogenkonsumraums für Konsument*innen unattraktiv zu machen. Die Polizei befindet sich im engen Austausch mit den Anrainern am Bahnhof, um Sicherungsmaßnahmen zu besprechen und die Kooperation zu verbessern.

Anfrage 7: Carsharing: Wann und wie geht es in Huchting weiter?

Anfrage der Abgeordneten Ralph Saxe, Björn Fecker und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
vom 26. Januar 2021

Wir fragen den Senat:

1. Wie bewertet der Senat die Anzahl der Carsharing-Angebote im Stadtteil Huchting?
2. Wie ist der Sachstand des für den Bereich der Flämischen Straße angekündigten Carsharing-Angebots?
3. Welche Möglichkeiten sieht der Senat, auch im Bereich des Ortsteils Grolland entsprechende Carsharing-Angebote zu etablieren, und kommt dafür auch die Park-and-ride-Anlage an der Haltestelle Norderländer Straße in Betracht?

Antwort des Senats

Zu Frage 1:

In Huchting gibt es derzeit zwei Carsharing-Stationen. Eine auf dem Grundstück des Roland Centers mit zwei Fahrzeugen des Anbieters cambio sowie eine Station im öffentlichen Straßenraum – ein sogenanntes mobil.punktchen - an der Kötnerweide, ebenfalls mit zwei Fahrzeugen von cambio. Das Angebot ist derzeit angemessen an der Nachfrage vor Ort, um das Carsharing-Angebot wirtschaftlich betreiben zu können.

Zu Frage 2:

Es ist vorgesehen im Rahmen des Ausbaus der Straßenbahnlinie 1 im Bereich der Flämischen Straße ein mobil.punktchen einzurichten. Dies ist vom Zeitplan des Straßenbahnausbaus abhängig. Zusätzlich dazu gibt es Überlegungen des Anbieter cambios in diesem Umfeld 2021 und 2022 Stellplätze auf privatem Grund anzumieten.

Zu Frage 3:

Grolland ist aufgrund der geringeren Bewohner- und Gewerbedichte ein Bereich in dem der wirtschaftliche Betrieb eines Carsharing-Angebots für Anbieter eine große Herausforderung darstellt. Grundsätzlich schließt der Anbieter cambio jedoch nicht aus, ein Angebot in Grolland zu etablieren. Aufgrund der aktuellen wirtschaftlichen Lage ist jedoch nicht zu erwarten, dass vor 2022 und 2023 an dieser Stelle ein Angebot eingeführt werden kann. Absichten weiterer Bremer Carsharing-Anbieter in Grolland aktiv zu werden, sind nicht bekannt.

Die Park-and-Ride-Anlage ist aufgrund der Erreichbarkeit ungeeignet für die Einrichtung einer Carsharing-Station. Besser geeignet sind Straßen beziehungsweise Standorte im Quartier, die gut beleuchtet, bequem und sicher zu Fuß zu erreichen und näher am Gewerbe angesiedelt sind - wie zum Beispiel in der Brakkämpe oder in der Norderländer Straße.

Anfrage 8: Ist die nette Toilette auch nett zu Obdachlosen?

Anfrage der Abgeordneten Sofia Leonidakis und Fraktion DIE LINKE
vom 26. Januar 2021

Wir fragen den Senat:

1. Wie hat sich die Anzahl an öffentlichen Toiletten beziehungsweise sogenannten netten Toiletten seit 2010 verändert, bitte in Fünfjahresschritten und getrennt in öffentliche Toilette – „nette Toilette“ angeben?
2. Wie gestaltet sich die regionale und tageszeitliche Verfügbarkeit der öffentlich zugänglichen Toiletten?
3. Sind dem Senat Berichte bekannt, dass Obdachlose abgewiesen werden, wenn sie eine „nette Toilette“ benutzen wollen?

Antwort des Senats

Zu Frage 1:

2010 gab es in Bremen 80 nette Toiletten. 2015 waren es 110 nette Toiletten und 2020 gab es 100 nette Toiletten. Zu den öffentlichen Toiletten, die von der Bremer Stadtreinigung betrieben werden, gehören zwei Containertoiletten, die an der Schlachte und am Hauptbahnhof stehen, eine Behindertentoilette in der Katharinenstraße, ein Urinal in der Helenenstraße sowie eine Toilettenanlage in der Markthalle 8 am Domshof. Die Anzahl dieser Toiletten ist seit 2010 konstant geblieben. Des Weiteren werden drei Dixi-Toiletten am Stadtwerder, am Krähenberg und im Buntentorsteinweg betrieben. Weitere öffentlich zugängliche Toiletten werden durch Immobilien Bremen, die BRE-PARK GmbH und dem Sportamt vorgehalten. Auf den Friedhofsanlagen unterhält zudem der Umweltbetrieb Toilettenanlagen. Insgesamt sind dies circa 31 Toilettenanlagen.

Zu Frage 2:

Ziel der netten Toilette ist die Bereitstellung von zusätzlichen öffentlich nutzbaren Toiletten insbesondere in den durch Touristen und Einkaufende stark frequentierten Bereichen, wie der Innenstadt, Vegesack und Findorff. Zudem finden sich auch in den Naherholungsgebieten der Stadt einzelne nette Toiletten. Im Konzept nette Toiletten Bremen werden sowohl aus dem Einzelhandel als auch aus dem Gastrobereich Betreiber gewonnen. Diese Rahmenbedingung erlaubt ein großes Fenster an Öffnungszeiten: von 9.00 bis 24.00 Uhr. Eine Übersichtskarte der netten Toiletten wird auf der Internetseite der Bremer Stadtreinigung bereitgestellt, nette Toiletten in Bremen – Google My Maps. Die öffentlichen Toiletten der DBS sind ganztätig geöffnet mit Ausnahme der Anlage am Domshof, die nachts geschlossen ist.

Aktuell ist die Verfügbarkeit der netten sowie der öffentlichen Toiletten aufgrund der Coronapandemie eingeschränkt. Die Ressorts SKUMS und SJFIS arbeiten derzeit an einem Konzept zur Verbesserung des Angebotes unter Coronabedingungen, bei dem auch die Problematik der Verfügbarkeit für Obdachlose berücksichtigt wird. Unter anderem wurde die BREPARK angewiesen, die Toiletten in den Parkhäusern wieder zu öffnen, die aufgrund der Coronapandemie zwischenzeitlich geschlossen wurden. Zudem hat die DBS einen zusätzlichen behindertengerechten Sanitärcontainer auf dem Hanseatenhof aufgestellt. Für einen weiteren Container wird noch ein geeigneter Aufstellplatz gesucht.

Zu Frage 3:

Es ist darauf hinzuweisen, dass die Betreiber der netten Toilette bei der Benutzung ihr Hausrecht ausüben. So kann es sein, dass es durchaus Einzelfälle des Abweisens gibt.

Es ist zudem bekannt, dass die nette Toilette von Obdachlosen in der Regel nicht genutzt wird. Haben Obdachlose die Erfahrung gemacht, nicht erwünscht zu sein, suchen sie diese netten Toiletten nicht erneut auf.

Zu der Frage, ob Obdachlose abgewiesen wurden, liegen keine Zahlen vor. 2020 sind hierzu keine Beschwerden bei der Senatorin für Soziales, Jugend, Integration und Sport oder bei der Bremer Stadtreinigung, DBS, eingegangen.

Anfrage 9: Erweiterungsbau der Hochschule Bremen noch klimafreundlicher gestalten

Anfrage der Abgeordneten Dr. Solveig Eschen, Philipp Bruck, Björn Fecker und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
vom 28. Januar 2021

Wir fragen den Senat:

1. Welche Möglichkeiten sieht der Senat, den geplanten Erweiterungsbau der Hochschule Bremen an der Großen Johannisstraße noch klimafreundlicher als bisher geplant zu gestalten?
2. Inwiefern wäre es aus Sicht des Senats sinnvoll und machbar, nachwachsende beziehungsweise wiederverwendbare Rohstoffe, wie zum Beispiel durch Holzbauweise und entsprechende Fassadenbekleidung, für die Erstellung des Gebäudes zu nutzen, um dieses möglichst klimafreundlich und nachhaltig zu bauen?
3. Welche positiven Effekte und wirksamen Beiträge zur Klimaanpassung könnten aus Sicht des Senats durch Fassadenbegrünung beziehungsweise vertikale Gärten anstelle einer dunkel gefärbten Außenfassade aus in der Herstellung sehr energieintensivem Aluminium für das Mikroklima in Gebäudenähe erzeugt werden?

Antwort des Senats

Zu Frage 1:

Die Hochschule Bremen verfolgt ihre selbst gesetzten Klima- und Nachhaltigkeitsziele in Lehre und Forschung, sie ist Impulsgeberin in vielen strategischen Projekten und handelt damit konform zu der Klimaschutzstrategie des Landes Bremen.

Bauvorhaben wie das in der Frage benannte Hochschulgebäude werden im Zuge der Umsetzung daher regelmäßig auf ihre Nachhaltigkeit und Klimafreundlichkeit überprüft.

Aufgrund hoher Schadstoffbelastungen ist das bestehende Hochschulgebäude aus den 1960er Jahren an der Großen Johannisstraße bis auf die Tragkonstruktion entkernt worden und wird entsprechend seiner ursprünglichen Nutzung nach aktuellen Anforderungen für Lehre und Forschung im ursprünglichen Baukörper wiederhergestellt.

Das Einpassen der hochinstallierten Labore und weiterer technischer Einrichtungen für die nutzenden Bereiche Bionik, Schiff- und Maschinenbau in die bestehende Betonkonstruktion und der damit mögliche grundsätzliche Erhalt des Baukörpers und seine Überleitung in eine Folgenutzung ist eine beachtliche Ingenieursleistung und im Ergebnis des Planungsprozesses ein sehr nachhaltiges Verfahren, das den beschlossenen Klimaanforderungen im hohen Maße entspricht. Auch die gewählte Hohldeckenbauweise für die Büro-, Besprechungs- und Seminarräume, die auf einen sparsamen Materialeinsatz und eine ressourceneffiziente Bauweise im Rahmen des Ergänzungsbaus ausgerichtet ist, entspricht in ihrer Wirksamkeit diesen Anforderungen.

Die Gestaltung der Fassade wurde im vorgegebenen Wettbewerbsverfahren zur Qualifizierung der Baugestaltung definiert und musste unter anderem auch unter statischen Gesichtspunkten in einer sehr leichten Bauweise hergestellt werden. Insbesondere ihre lange Lebensdauer und eine Wiederverwendung durch ein stoffliches Recycling gewährleisten eine positive CO₂-Bilanzierung über den Lebenszyklus hinaus. Die gewählten Materialien der Fassade sind daher geeignet, dem Anspruch auf Nachhaltigkeit nach den dazu in Bremen geltenden Vorgaben und den Zielsetzungen der Energierichtlinie Bremen gerecht zu werden. Diesbezüglich läuft zurzeit ein Abstimmungsprozess zwischen der Senatorin für Wissenschaft und Häfen und der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau.

Mit den beschriebenen Maßnahmen sieht der Senat die Möglichkeiten ausgeschöpft, den Erweiterungsbau noch klimafreundlicher zu gestalten.

Zu Frage 2:

Die Tragstruktur des Bestandsgebäudes besteht aus einem Stahlbetonskelettbau. Die gleichmäßige Rasterung des Skelettbaus spiegelt sich zudem in der Fassade wieder. Um mit dem Erweiterungsbau eine Einheit, insbesondere in der Fassade, zu schaffen, wurde der Skelettbau aus dem Bestand auf den Neubau adaptiert.

Der Ausführung des Erweiterungsneubaus in Holzbauweise sind unter anderem durch sehr hohe Sicherheitsanforderungen im Brandschutz Grenzen gesetzt. Besonders in der direkten Anbindung zum Bestandsgebäude würde dies Brandschutzprobleme hervorrufen, so dass der Stahlbetonskelettbau als wirtschaftlichste Lösung gesehen wird. Im Innenausbau ist der flächendeckende Einbau von Holzwolle-Akustikdeckenbekleidungen und von akustischen Wandbekleidungen aus Holz vorgesehen.

Zu Frage 3:

Die schützenswerten Bestandsbäume vor dem Kopf- und Riegelbau werden erhalten. Die erforderlichen Maßnahmen werden im weiteren Planungsverlauf mit der für die Grünordnung zuständigen Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau abgestimmt. Vor dem FS-Gebäude werden sechs Säulen-Spitz-Ahorn gepflanzt. Dieser Baum ist besonders wind- und stadtklimafest und zeichnet sich als Bienennährgehölz aus. Zur Fassadenbegrünung werden sowohl an der

Ost-, als auch an der West- und Südseite des FS-Gebäudes rankende Pflanzen eingesetzt. Eine bauseitige Seilkonstruktion dient als Kletterhilfe. Es wird eine intensive Dachbegrünung vorgenommen.

Darüber hinaus trägt die solare Nutzung der Dachflächen für Forschung zum Klimaschutz bei.

Im Innenausbau ist der flächendeckende Einbau von Holzwolle-Akustikdeckenbekleidungen und von akustischen Wandbekleidungen aus Holz vorgesehen, was erwarten lässt, dass durch diese ressourcensparende und klimafreundliche Bauweise entsprechende Effekte erzielt werden können.

Die Hochschule wird durch den Aufbau einer Musterfassade die Ergebnisse der Planung analog zu einem Reallabor noch einmal vor Ausführung überprüfen und weiter optimieren. Das schließt die Farbgestaltung, die thermischen Untersuchungen und eine weitere Vereinfachung der Fassadenkonstruktion zur Reduzierung des Materialeinsatzes ein. Im Ergebnis soll eine Fassade eingesetzt werden, die zusammen mit der geplanten Fassadenbegrünung für positive Effekte auf das Mikroklima, auf den Hochschulcampus und in der Großen Johannisstraße sorgt.

Anfrage 10: Selbsthilfegruppen und Seniorinnentreffs/Seniorentreffs

Anfrage der Abgeordneten Olaf Zimmer, Sofia Leonidakis und Fraktion DIE LINKE vom 2. Februar 2021

Wir fragen den Senat:

1. Wie schätzt der Senat die Situation von Menschen ein, etwa Suchtgefährdete, psychisch Kranke, aber auch ältere Menschen, die auf die Hilfe und Unterstützung durch Selbsthilfegruppen und Seniorinnentreffs/Seniorentreffs angewiesen sind, welche aber aufgrund der Coronapandemie sich über Wochen und Monate nicht treffen können?
2. Welche Möglichkeiten sieht der Senat, unter Hygienebedingungen Treffen von Selbsthilfegruppen und Seniorinnentreffs/Seniorentreffs zu ermöglichen?
3. Welche Unterstützungsmöglichkeiten, um Hygienekonzepte zu entwickeln und umzusetzen, könnten in diesem Fall Selbsthilfegruppen und Seniorinnentreffs/Seniorentreffs angeboten werden?

Antwort des Senats

Zu Frage 1:

Psychisch und suchtkranke Menschen sind besonders von den psychosozialen Auswirkungen der Corona-Pandemie betroffen. Sie verfügen häufig über keine oder nur eingeschränkte Kompensationsmöglichkeiten, um mit den Einschränkungen der Kontaktmöglichkeiten umzugehen.

Wissenschaftliche Erhebungen und Erfahrungen in der Alltagspraxis weisen darauf hin, dass der mit der Coronapandemie verbundene Stress Suchtverhalten und riskanten Suchtmittelkonsum in der Bevölkerung allgemein gefördert hat und weiterhin fördert. Ebenso sind vermehrt Rückfälle bei bereits von Suchtmitteln abstinent lebenden Menschen zu beobachten. Ähnliche Phänomene lassen sich auch im Psychiatriebereich feststellen. Isolation durch Kontakteinschränkungen und Angst vor einer Corona-

infektion führen langfristig zu einer Verstärkung depressiver Symptome, ein Anstieg der Suizidrate kann auf lange Sicht nicht ausgeschlossen werden.

In der kommunalen Selbsthilfeförderung im Gesundheitsamt ist eine Vielzahl von Anrufen zum Thema der Selbsthilfe in Pandemiezeiten eingegangen, insbesondere von Selbsthilfegruppen zum Thema „Psychische Erkrankungen oder Suchterkrankung beziehungsweise Suchtgefährdung“. Durch die häufig prekäre Lebenssituation der Betroffenen bilden Selbsthilfegruppen einen wichtigen Bezugsrahmen der Stabilität. Dieser ist durch die gegenwärtige Situation für viele stark eingeschränkt oder ganz weggebrochen.

Auch viele ältere Menschen fühlen sich isoliert. Vereinsamung und Isolation nehmen zu.

Zu Frage 2:

Bei den Selbsthilfegruppen ist nach der medizinischen Indizierung zu unterscheiden. So sind Treffen von Suchtgefährdeten notwendigerweise durchzuführen, um keine Folgeschäden wie zum Beispiel einen Rückfall zu riskieren. Gruppentreffs, die nicht medizinisch indiziert sind, sind nach der derzeit gültigen Coronaverordnung derzeit nicht erlaubt.

Auch die Öffnung von Senior*innentreffs beziehungsweise Begegnungszentren ist beim derzeitigen Infektionsgeschehen nicht angezeigt. Angesichts zunehmender Impfungen, besserer Wetterbedingungen und durch Angebote unter freiem Himmel werden die Seniorenbegegnungszentren nach der Lockerung des Lockdowns wieder Gruppentreffen anbieten können. Die Träger der Begegnungszentren sprechen aber ihre regelmäßigen Besucherinnen und Besucher aktiv und regelmäßig im eins-zu-eins-Kontakt an.

Zu Frage 3:

Die kommunale Selbsthilfeförderung des Gesundheitsamts berät bei Bedarf und auf Anfrage zu Hygienekonzepten. Im Rahmen der geltenden Förderrichtlinien können Selbsthilfegruppen einen Antrag auf Umwidmung von Fördermitteln stellen, da viele der zuvor bewilligten Aktivitäten coronabedingt nicht stattfinden können.

Die Seniorentreffs und Begegnungszentren haben vor dem Lockdown bereits – mit Unterstützung der Senatorin für Soziales, Jugend, Integration und Sport – Hygienekonzepte entwickelt und umgesetzt. Sobald die bestehenden Kontaktbeschränkungen gelockert werden, können die sozialen, kulturellen, sportlichen und gesundheitsfördernden Aktivitäten wiederaufgenommen werden.

Anfrage 11: Winterdienst auf öffentlichen Behindertenstellplätzen

Anfrage der Abgeordneten Thore Schäck, Dr. Magnus Buhler, Lencke Wischhusen und Fraktion der FDP

vom 12. Februar 2021

Wir fragen den Senat:

1. Wer ist für den Winterdienst auf den öffentlichen Behindertenstellplätzen verantwortlich und in welchem Intervall werden die Stellplätze auf Schnee und Eis überprüft?
2. Inwieweit werden beziehungsweise wurden die öffentlichen Behindertenstellplätze und deren Umgebung bei Schneefall und Glatteis geräumt?

3. Inwieweit wird die Barrierefreiheit von und zu den öffentlichen Behindertenstellplätzen im Regelfall im Winter gewährleistet?

Antwort des Senats

Zu Frage 1, 2 und 3:

Das Landesstraßengesetz sieht keine Räumspflicht für Parkflächen vor. Die Räumpflichten bestehen nur gegenüber den Verkehrswegen mit bewegtem Verkehr mit dem Ziel der Aufrechterhaltung, Abwicklung und Sicherung des Haupt- und Berufsverkehrs auf Straßen und Wegen. Parkplätze sind dem ruhenden Verkehr zuzuordnen, für den es keine Räumspflicht gibt.

Das gilt auch für Behindertenparkplätze. Sie sind zwar im Rahmen des ruhenden Verkehrs privilegiert, gehören aber dennoch zum ruhenden und nicht zum fließenden Verkehr und sind demnach im Winterdienst nicht privilegiert.

Daher werden diese Flächen nicht im Rahmen des Winterdienstes durch die Bremer Stadtreinigung geräumt.

Anfrage 12: Illegale Müllentsorgungen auf dem Parkplatz an der Aussichtsplattform/Brokhuchtinger Landstraße

Anfrage des Abgeordneten Peter Beck (LKR)
vom 15. Februar 2021

Ich frage den Senat:

1. Wie oft musste im Jahr 2020 illegal entsorgter Müll/Sondermüll durch die Stadtreinigung an der Aussichtsplattform Brokhuchtinger Landstraße entsorgt werden, und welche Kosten entstanden dadurch?

2. Gibt es seitens des Senats Überlegungen, den Vorplatz der Aussichtsplattform mittels Poller für Kfz zu sperren oder diesen per Videoüberwachung gegen diese vermehrten, illegalen Müllentsorgungen abzusichern?

3. Wurden bereits Beschuldigte nach dem Ordnungswidrigkeitengesetz, Verstöße gegen das Abfallgesetz, ermittelt, und wenn ja, wie viele, und wie hoch waren deren Bußgeldbescheide?

Antwort des Senats

Zu Frage 1:

In 2020 wurden insgesamt acht Ablagerungen unterschiedlicher Art eingesammelt. Darunter waren sowohl große Ablagerungen wie Sperrmüll und Müllsäcke, aber auch einige Streumüll-Ablagerungen.

Für die Abräumung sind hierfür in etwa 1 000 Euro Kosten einschließlich Entsorgungskosten angefallen.

Zu Frage 2:

Die Aussichtsplattform wird nicht nur von Touristen und Naturfreunden besucht, sondern ebenso von Einsatzfahrzeugen unterschiedlicher Akteure zur Bewirtschaftung der

umliegenden Landschaftsschutzgebiete und der Straße genutzt. Hierzu gehören unter anderem der Deichverband, die haneg, die Die Bremer Stadtreinigung und das Amt für Straßen und Verkehr. Eine Absperrung oder ein Rückbau der Fläche ist daher nicht sinnvoll. Für eine Videoüberwachung fehlen die rechtlichen Voraussetzungen.

Zu Frage 3:

In den letzten drei Jahren gab es insgesamt drei Ordnungswidrigkeitsanzeigen der Polizei Bremen zu illegalen Müllentsorgungen an der Aussichtsplattform Brokhuchtinger Landstraße.

Zwei Anzeigen richteten sich gegen „Unbekannt“. Bei einer dritten Anzeige gibt es einen Hinweis auf einen möglichen Tatverdächtigen. Das Verfahren ist noch nicht abgeschlossen.