

Bremische Bürgerschaft
Stadtbürgerschaft
20. Wahlperiode

Anfragen und Antworten in der Fragestunde zur 25. Sitzung der Bremischen Stadtbürgerschaft am 4. Mai 2021

Anfrage 1: Bedarfe und Anspruch auf Babyschalen und Kindersitze in Taxis in Bremen

Anfrage der Abgeordneten Thore Schäck, Lencke Wischhusen und Fraktion der FDP vom 17. März 2021

Wir fragen den Senat:

1. Ist dem Senat bekannt, wie viele Taxis in Bremen mit Babyschalen und Kindersitzen ausgestattet sind, und wie lange man im Zweifel auf einen Ersatzwagen mit Babyschale oder Kindersitz warten muss?
2. Inwieweit kann der Anspruch auf Beförderung von Babys und Kindern, auch mit mehreren Kindern, in Bremen bei Taxifahrten gewährleistet werden?
3. Welchen Handlungsbedarf sieht der Senat, und welche konkreten Maßnahmen können vom Senat ergriffen werden, damit mehr Babyschalen und Kindersitze zur Verfügung gestellt werden können?

Antwort des Senats

Zu Frage 1:

In Bremen führt keines der 476 genehmigten Taxen eine Babyschale – entsprechend der Kindersitzgruppe null für Säuglinge bis neun kg - mit, da es gesetzlich nicht vorgeschrieben ist. In der Regel haben die Eltern ihre eigene Babyschale dabei.

Einen Kindersitz der Gruppe I für Kinder von neun kg bis 15 kg haben 38 Taxen dabei. Bei telefonischer Bestellung über eine Zentrale kann in der Regel innerhalb von 20 Minuten ein entsprechendes Fahrzeug geschickt werden.

Kindersitze der Gruppen II und III für Kinder von 15 kg bis 36 kg haben 420 Taxen dabei. Hier gibt es regelmäßig keinerlei Wartezeiten.

Zu Frage 2:

Wird bei der Bestellung einer Taxe über eine Zentrale der Wunsch der Kinderbeförderung mit angegeben, gibt es keinerlei Probleme, ein Taxi mit passendem Kindersitz zu bekommen. An Taxiplätzen wird in der Regel der erste Fahrer auf den Beförderungswunsch angesprochen. Hat dieser selber keinen entsprechenden Kindersitz dabei,

wird er ein anderes Taxi vom Taxiplatz organisieren oder über die Zentrale ein Fahrzeug mit der entsprechenden Ausstattung bestellen. Taxen mit Kindersitz II oder III sind aufgrund der oben genannten hohen Anzahl quasi immer verfügbar. Bei Bestellungen einer Taxe mit einem Kindersitz Gruppe I ist in den allermeisten Fällen, wie unter Frage 1 beschrieben, ein Taxi in spätestens 20 Minuten da.

Auch der Transport von mehreren Kindern mit entsprechender Sicherung ist regelmäßig gewährleistet. Gemäß Paragraf 21 Absatz 1a Nummer 3a Straßenverkehrsordnung müssen Taxen, die Kinder befördern, mit mindestens zwei Rückhalteeinrichtungen für Kinder der Gruppen I bis III ausgerüstet sein, wobei wenigstens für ein Kind zwischen neun und 18 kg eine Sicherung möglich sein muss. In Taxen der Marken VW und Mercedes, 417 Taxen in Bremen, sind in der Rücksitzbank serienmäßig zwei integrierte Kindersitze der Gruppen II und III verbaut.

Bei dem sehr selten geäußerten Wunsch nach Beförderung von zwei Kindern der Gruppe I müssten die Eltern einen weiteren Kindersitz zur Verfügung stellen.

Zu Frage 3:

Angesichts der hohen Zahl der in Bremer Taxen mitgeführten Kindersitze sieht der Senat keinen Handlungsbedarf, mehr Kindersitze in Taxen bereithalten zu lassen.

Anfrage 2: „Förderung vielfältiger Perspektiven im Beirat Vahr“ – Wie halten es SPD und Bündnis 90/Die Grünen mit den demokratischen Rechten kleinerer Fraktionen und der Gleichberechtigung verschiedener Geschlechter?

Anfrage der Abgeordneten Thore Schäck, Lencke Wischhusen und Fraktion der FDP vom 17. März 2021

Wir fragen den Senat:

1. Wie steht der Senat zu dem Antrag von den Fraktionen der SPD und Bündnis 90/Die Grünen „Förderung vielfältiger Perspektiven im Beirat Vahr“, und teilt der Senat die dort vertretene Auffassung, dass das erste Rederecht anhand des Geschlechts vergeben werden sollte?

2. Inwieweit ist nach Auffassung des Senats eine Änderung der Geschäftsordnung eines Beirats rechtlich zulässig, die die vom Antrag der Fraktionen der SPD und Bündnis 90/Die Grünen beabsichtigten Ziele normiert, und inwieweit hält der Senat die grundsätzliche Priorisierung des Rederechts anhand des Geschlechts für verfassungskonform?

3. Inwiefern sieht der Senat durch solche und andere Vorhaben die demokratischen Rechte von Einzelmitgliedern und kleineren Beiratsfraktionen gefährdet?

Antwort des Senats

Zu Frage 1:

Der Senat vertritt die Auffassung, dass den Beiräten ein weitreichendes Selbstorganisationsrecht hinsichtlich ihrer eigenen Geschäftsordnungen zusteht. Dies gilt auch für nach Geschlecht quotierte Redelisten.

Zu Frage 2:

Wie bereits ausgeführt, haben Beiräte einen weiten Gestaltungsspielraum, was ihre Selbstorganisation und ihre Regelungen zur Geschäftsordnung angeht. Die Redefreiheit gehört zur Kernkompetenz demokratisch legitimierter Beiratsmitglieder. Frauen sind jedoch auch in der Lokalpolitik nach wie vor unterrepräsentiert und strukturell benachteiligt. Wenn der Beirat einvernehmlich entscheidet, eine Quotenregelung für Redebeiträge einzuführen, um die Chancengleichheit zu fördern, ist das aus Sicht des Senats rechtlich zulässig und verfassungskonform.

Zu Frage 3:

Der Senat sieht keine Gefährdung der demokratischen Rechte von Einzelmitgliedern und kleineren Beiratsfraktionen, sofern einschränkende Regelungen wie zum Beispiel quotierte Redelisten von allen Beiratsmitgliedern im Konsens beschlossen werden.

Anfrage 3: Tarifeinheit in der Straßenreinigung Bremen

Anfrage der Abgeordneten Ingo Tebje, Klaus-Rainer Rupp, Sofia Leonidakis und Fraktion DIE LINKE
vom 19. März 2021

Wir fragen den Senat:

1. Wie hat sich der Anteil der Beschäftigten bei der Straßenreinigung Bremen entwickelt, der nicht tarifgebunden ist?
2. Welche wirtschaftlichen Auswirkungen erwartet der Senat, wenn alle Beschäftigten der Straßenreinigung Bremen ab sofort einheitlich nach TVöD beschäftigt werden würden?
3. Ist der Senat geneigt, mit dem privaten Mehrheitseigner der Beteiligungsgesellschaft, Nehlsen, auch dann zukünftig noch Dienstverträge zu vereinbaren, wenn dieser private Dritte in der Straßenreinigung Bremen fortdauernd die Tarifeinheit in der Straßenreinigung verweigert?

Antwort des Senats

Zu Frage 1:

Mit Stand 1. April 2021 sind 153 Mitarbeitende in der Straßenreinigung Bremen Service GmbH & Co. KG, SRB Service, mit Tarifbindung und 22 Mitarbeitende in der Straßenreinigung Bremen GmbH, SRB, ohne Tarifbindung beschäftigt. Damit beträgt der Anteil der Mitarbeitenden ohne Tarifbindung 12,6 Prozent aller Mitarbeitenden bei SRB und SRB Service. Zum Ende des Vertrags über die Erbringung von Straßenreinigungs- und Winterdienstleistungen zwischen Die Bremer Stadtreinigung, Anstalt öffentlichen Rechts, DBS, und SRB am 30. Juni 2028 wird der Anteil der Mitarbeitenden ohne Tarifbindung rund 50 Prozent betragen, weil Mitarbeitende mit Tarifbindung, altersbedingt, aus der SRB Service ausscheiden und durch neue Mitarbeitende ohne Tarifbindung in der SRB ersetzt werden.

Zu Frage 2:

Die wirtschaftlichen Auswirkungen lassen sich über den Vertragszeitraum unter Berücksichtigung von Tarifierpassungen im Zeitablauf auf mindestens 5 Millionen Euro beziffern.

Zu Frage 3:

Eine Tarifeinheit in allen Gesellschaften herzustellen war nicht Ziel im Rahmen der Ausschreibung der Leistungsverträge. Die Straßenreinigung Bremen GmbH ist keine kommunale Gesellschaft, sondern eine Public Private Partnership Gesellschaft mit 49,9 Prozent kommunalem und 50,1 Prozent privatem Anteil. Sie hält sich seit 1. Juli 2018 strikt an die Rahmenbedingungen des Bremischen Entsorgungsmodells und die Ausschreibungsbedingungen der europaweiten Vergabe der Dienstleistung.

Die Tarifverhandlungen werden von den Geschäftsführern der Straßenreinigung Bremen GmbH geführt und nicht von den, privaten, Gesellschaftern.

Der Abschluss zukünftiger Dienstleistungsverträge richtet sich ausschließlich nach den Anforderungen des Vergaberechts.

Anfrage 4: Henny Brunken – Bremens „Gerechte unter den Völkern“

Anfrage der Abgeordneten Kai-Lena Wargalla, Björn Fecker und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
vom 19. März 2021

Wir fragen den Senat:

1. Trifft es nach Kenntnis des Senats zu, dass Henny Brunken die einzige Person aus Bremen ist, der von der Gedenkstätte Yad Vashem der israelische Ehrentitel „Gerechte unter den Völkern“ verliehen wurde?

2. Wie lautet der Stand der Umsetzung des Beschlusses des Beirats Hemelingen vom 7. Februar 2013, den Weg vom Hastedter Osterdeich zum Weserwehr und zum Kraftwerk als Henny-Brunken-Weg zu benennen?

3. Welche sonstigen öffentlichen Würdigungen der Person Henny Brunken durch den Senat oder andere bremische Stellen haben nach Kenntnis des Senats stattgefunden oder sind geplant?

Antwort des Senats

Zu Frage 1:

Nach Auskunft des Staatsarchivs Bremen werden insgesamt vier Bremer:innen als „Gerechte unter den Völkern“ bezeichnet. Es handelt sich um Henny Brunken, Martha Heuer, Melida Palme und Georg Ferdinand Duckwitz.

Zu Frage 2:

Die Umsetzung des Beschlusses befindet sich im Verfahren, eine Benennung wird voraussichtlich im zweiten Quartal 2021 erfolgen.

Zu Frage 3:

Der Senat hat keine Kenntnis zu sonstigen erfolgten oder geplanten öffentlichen Würdigungen durch den Senat oder andere Bremische Stellen für Henny, Henriette, Brunken.

Anfrage 5: Wann durchquert eine Straßenbahn die Überseestadt?

Anfrage der Abgeordneten Heiko Strohmann, Silvia Neumeyer, Thomas Röwekamp und Fraktion der CDU
vom 23. März 2021

Wir fragen den Senat:

1. Aus welchen Gründen wird die Machbarkeitsstudie zur Verlängerung der Straßenbahn in die Überseestadt der Öffentlichkeit erst in der zweiten Jahreshälfte 2021 vorgestellt?
2. Wann wurde die Erstellung der Machbarkeitsstudie mit welchem vertraglich vereinbarten Zeitplan vergeben?
3. Inwieweit und mit welchem Sachstand liegen dem Senat und/oder dem Mobilitätsressort bereits Zwischenergebnisse des Gutachtens vor?

Antwort des Senats

Zu Frage 1:

Es ist geplant, die Machbarkeitsstudie zur Jahresmitte abgeschlossen zu haben. Begonnen wurde im Frühjahr 2020 mit drei Beteiligungsrunden: Zunächst verwaltungsintern, dann mit Akteuren der Überseestadt und Trägern öffentlicher Belange sowie anschließend mit allen Bürger:innen.

Im Anschluss wurden aus über 100 Vorschlägen sechs Varianten ermittelt, die zur Zielerreichung im Sinne der Maßnahme des integrierten Verkehrskonzeptes Überseestadt beitragen. Aus diesen Varianten wird aktuell die Vorzugsvariante ermittelt. Dieses geordnete und gründliche Verfahren ist für ein anschließendes zügiges Planfeststellungsverfahren erforderlich. Darüber hinaus wurde ein Gutachten zur Prüfung der grundsätzlichen Förderfähigkeit dieser Maßnahme mit Bundesmitteln nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz in Auftrag gegeben.

Zu Frage 2:

Mit dem Gutachter ist eine Erstellung der Machbarkeitsstudie innerhalb eines Jahres vereinbart gewesen. Über die Lenkungsrunde des Projektes sind noch weitere Prüfungsaufträge beschlossen worden. Dies hat eine Auftragsweiterung erforderlich gemacht, die auch eine neue Zeitplanung beinhaltet: den Abschluss bis zur Sommerpause 2021.

Zu Frage 3:

Der vorliegende Sachstand entspricht im Wesentlichen dem Stand, der auch dem Beirat Walle und dem Fachausschuss Überseestadt des Beirats Walle vorliegt und entspricht damit dem im Internet dargestellten Stand.

Anfrage 6: Unzulässige Müllablagerungen in Bremens Wohngebieten

Anfrage der Abgeordneten Petra Krümpfer, Arno Gottschalk, Mustafa Güngör und Fraktion der SPD
vom 24. März 2021

Wir fragen den Senat:

1. In welchen Stadtteilen Bremens sieht der Senat ein besonderes Problem mit wiederkehrender unzulässiger Müllablagerung, Beistellabfall/unzulässige Entsorgung von Haushaltsabfall?
2. Welche konkreten Maßnahmen werden unternommen, damit Vermieter:innen, insbesondere Wohnungsgesellschaften, für die rechtmäßige Entsorgung von Haushaltsabfällen auf ihren Grundstücken Sorge tragen?
3. Welche Maßnahmen werden unternommen, um wiederkehrende Müllablagerungen, Beistellabfall/unzulässige Entsorgung von Haushaltsabfall, zeitnah und nachhaltig ein Ende zu setzen?

Antwort des Senats

Zu Frage 1:

In 2020 wurden circa 8 000 unzulässige Ablagerungen abgeholt, davon 1 640 im Stadtteil Gröpelingen/Lindenhof, 1 020 in der Neustadt, 700 im Bereich Findorff/Altstadt, Bahnhofsvorstadt und 600 in den Bereichen Ostertor, Steintor inklusive Vegetations- und Containerstandplätze.

Zu Frage 2:

Mit den Mitteln aus dem Projekt „Sichere und Saubere Stadt“ werden auffällige Grundstücke durch den Außendienst identifiziert und dokumentiert. Die Bremer Stadtreinigung nimmt mit den Grundstückseigentümer:innen oder deren Verwaltungen Kontakt auf und erarbeitet Lösungsmöglichkeiten. Darüber hinaus kontrolliert Die Bremer Stadtreinigung systematisch auffällig gewordene Wohngebiete hinsichtlich der Umsetzung des Anschluss- und Benutzungszwangs. Seit Gründung der DBS 2018 wurden über diesen Weg 2 331 Grundstücke überprüft und circa 260 000 Euro Abfallgebühren zusätzlich festgesetzt.

Bei Wohnungen, deren Bewohner:innen nicht vollständig gemeldet sind, ist das zur Verfügung gestellte Restmüllvolumen zu gering, so dass sich die Gefahr von Beistellungen und illegalen Ablagerungen erhöht. Im Rahmen des Wohnungsaufsichtsgesetzes werden mit den zuständigen Behörden Aktionen durchgeführt.

Zu Frage 3:

Im Stadtteil Gröpelingen wurde das Müllproblem besonders sichtbar. Gemeinsam mit der Sicherheitspartnerschaft Gröpelingen wurden hier viele Maßnahmen initiiert, um die wirksamen Methoden zu identifizieren und auf andere Stadtteile zu übertragen. Dabei werden auch möglichen Ursachen für den anfallenden Müll hinterfragt und nach Lösungen gesucht.

Auch hier wird zielgerichtet das über das Projekt „Sichere und Saubere Stadt“ finanzierte Personal eingesetzt. Präventiv sind Abfallberater:innen täglich im Einsatz, um

Vor-Ort über die legalen und vielfach ohne Zusatzkosten nutzbaren Entsorgungsmöglichkeiten zu informieren. Verursacher werden vor Ort angesprochen, aufgeklärt und aufgefordert, ihren Abfall zurück zu nehmen und ordnungsgemäß zu entsorgen. Diese Maßnahme hat sich besonders an Containerstandplätzen als erfolgreich erwiesen. In der Regel werden die Verursacher jedoch nicht bei ihrem Fehlverhalten beobachtet, so dass bei den meisten illegalen Ablagerungen nur die aufwendige Suche nach Verursacherhinweisen bleibt. Können gerichtsfeste Beweise sichergestellt werden, erfolgt eine Anzeige als Ordnungswidrigkeit. Grundstücke, bei denen regelmäßig unzulässige Beistellungen festgestellt werden, werden hinsichtlich des Anschluss- und Benutzungszwangs überprüft und bei Bedarf das Anschlussvolumen entsprechend erhöht. Insgesamt sind über das Projekt Sichere und Saubere Stadt 14 Mitarbeitende im Bereich Prävention und Sanktion im Einsatz.

An bekannten „Hot-Spots“ und auffälligen Containerstandplätzen, kommen mehrsprachige Schilder zum Einsatz, die auf den Ordnungswidrigkeits-Tatbestand hinweisen und über legale Entsorgungsmöglichkeiten informieren.

Rein operativ erfolgt die Abräumung von illegalen Ablagerungen im öffentlichen Raum ebenso wie an Containerstandplätzen kurzfristig durch die Beteiligungsgesellschaft Abfalllogistik Bremen GmbH. Containerstandplätze werden bedarfsgerecht bis zu sechsmal wöchentlich gereinigt. Illegale Ablagerungen im öffentlichen Raum werden in der Regel innerhalb von wenigen Tagen abgeräumt. Bei der operativen Abräumung ist Kurzfristigkeit geboten, um weitere Beistellungen von anderen Verursachern zu verhindern. Eine kurzfristige Abräumung hilft nicht, die Ursachen des Fehlverhaltens nachhaltig zu bekämpfen. Daher ist der Dreiklang aus den geschilderten präventiven, sanktionierenden und operativen Maßnahmen maßgeblich für eine langfristige Verbesserung der Stadtsauberkeit.

Die Bremer Stadtreinigung veranlasst darüber hinaus unterschiedliche Maßnahmen, die den Menschen eine ordnungsgemäße Müllentsorgung näherbringen sollen. Sie hat Flyer in verschiedenen Sprachen und mit Piktogrammen erstellt, um diese zu Aufklärungszwecken in den Nachbarschaften zu verteilen. Außerdem wurden Aufkleber entwickelt, die auf die Mülltonnen geklebt werden, um deutlich zu machen, welcher Müll in welche Tonne gehört. Im Falle eines Mieterwechsels verbleiben die Müllgefäße den Wohnungen zugeordnet, sodass auch die neuen Mieterinnen und Mieter über diese Aufkleber zur Mülltrennung aufgeklärt werden. Anfang 2021 werden weitere Flyer, in mehreren Sprachen und mit Piktogrammen, ergänzt, die explizit darauf hinweisen, dass das Entsorgen von wilden Abfällen, lose Abfälle, Müllsäcke, auf der Straße verboten ist.

Zudem führt die Bremer Stadtreinigung Kampagnen unter anderem über Social Media durch und bietet Umweltbildung in Schulen und Kitas an, um die Kinder für das Thema Müll zu sensibilisieren.

Es werden Beratungsgespräche von Service Teams der DBS geführt, die erkennbar in orange gekleidet regelmäßig die Bürgerinnen und Bürger über das Entsorgungssystem beraten und informieren. Des Weiteren erfolgen in Gröpelingen regelmäßige Gespräche und Beratungen der großen Wohnungsbaugesellschaften über das geeignete Abfallentsorgungssystem für die jeweilige Wohnanlage.

Anfrage 7: Realisierung der Discgolf-Anlage in Pellens Park im Stadtteil Burglesum

Anfrage der Abgeordneten Bettina Hornhues, Silvia Neumeyer, Thomas Röwekamp und Fraktion der CDU
vom 16. April 2021

Wir fragen den Senat:

1. In welchem Umsetzungsstand befindet sich die Realisierung der Discgolf-Anlage in Pellens Park, welche etwaigen Problemstellungen ergeben sich im Rahmen des Genehmigungsverfahrens, und welche unterschiedlichen behördlichen Stellen sind hierbei in welcher Form beteiligt?
2. In welcher Höhe sind mit der Realisierung sowie dem Betrieb der Discgolf-Anlage in Pellens Park Kosten verbunden, und aus welchen Quellen sollen diese gespeist werden?
3. Wie bewertet der Senat grundsätzlich das Vorhaben, eine Discgolf-Anlage in Pellens Park zu betreiben, und was unternimmt er gegebenenfalls, damit die Anlage zeitnah durch Spielerinnen und Spieler vollumfänglich genutzt werden kann?

Antwort des Senats

Zu Frage 1:

Auf der Bezirkssportanlage Marßel sind sieben Spielbahnen der Disc-Golf-Anlage realisiert. Die Senatorin für Soziales, Jugend, Integration und Sport hat der SG Marßel eine entsprechende Genehmigung erteilt. Die weiteren elf Spielbahnen sollen im öffentlichen Grün im Pellens Park errichtet werden. Für die elf geplanten Spielbahnen im öffentlichen Grün wäre ein Nutzungsvertrag zwischen Träger/Verein und der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, Bereich Grünordnung beziehungsweise dem Umweltbetrieb Bremen zu erstellen. Die Standorte der Körbe sowie die Abwurfpunkte wären mit der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, Bereich Grünordnung beziehungsweise dem Umweltbetrieb Bremen, abzustimmen. Der Pellens Park unterliegt jedoch vorrangig dem Landschaftsschutz gemäß der „Verordnung zum Schutze von Landschaftsteilen im Gebiet der Stadtgemeinde Bremen, LandschaftsschutzVO,“ vom 18. Juli 1968. Nach Paragraph 2 der LandschaftsschutzVO „ist es verboten, Veränderungen vorzunehmen, die geeignet sind, die Natur zu schädigen, den Naturgenuß zu beeinträchtigen oder das Landschaftsbild zu verunstalten.“ Bauliche Anlagen wie die im Erdboden verankerten Körbe der Discgolf-Anlage „dürfen nur errichtet werden, nachdem die untere Naturschutzbehörde festgestellt hat, dass schädigende Wirkungen nach Paragraph 2 dieser Verordnung nicht zu befürchten sind oder durch Bedingungen oder Auflagen abgemindert werden können, Zulässigkeitserklärung.“ Die Naturschutzbehörde hat erhebliche Bedenken gegen Discgolf-Bahnen innerhalb des Landschaftsschutzgebiets und mit Schreiben vom 31. März 2021 die Anhörung des Betreibers eingeleitet.

Zu Frage 2:

Die Kosten für Herstellung und Unterhaltung der Anlage im Bereich der öffentlichen Grünfläche werden nicht von der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau getragen, sondern müssen über den Träger/Verein finanziert werden. Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, Bereich Grünordnung stellt über einen Nutzungsvertrag lediglich die Flächen zur Verfügung.

Die SG Marßel geht von Kosten in Höhe von 31 000 Euro aus. Die SG Marßel hatte bei der Senatorin für Soziales, Jugend, Integration und Sport einen Sportförderantrag über 5 000 Euro gestellt, der jedoch aus formalen Gründen, Fristüberschreitung und vorzeitiger Maßnahmenbeginn vor Antragstellung, abgelehnt werden musste. Die weitere Finanzierung könnten aus Beiratsmitteln, WiN-Mitteln und Eigenmitteln des Vereins sichergestellt werden.

Zu Frage 3:

Der Senat begrüßt die Schaffung einer allgemein zugänglichen Disc-Golf-Anlage und hat die dafür benötigten Flächen auf der Bezirkssportanlage Marßel zur Verfügung gestellt. Unter dem Vorbehalt der Klärung der zu den Fragen 1 und 2 genannten Punkte könnte eine Discgolf-Anlage außerhalb des Landschaftsschutzgebiets zeitnah umgesetzt werden.

Anfrage 8: Unterstützung für benachteiligte Familien bei der Maskenpflicht in Schulen

Anfrage der Abgeordneten Sofia Leonidakis, Miriam Strunge und Fraktion DIE LINKE vom 16. April 2021

Wir fragen den Senat:

1. Von welchem Maskenbedarf geht der Senat pro Schüler:in und Woche aus?
2. Hält der Senat die zusätzlichen Kosten durch die Regelsätze des SGB II, SGB XII und Asylbewerberleistungsgesetz und den einmaligen Zuschlag für Leistungsempfänger:innen für abgedeckt?
3. Welche zusätzlichen Unterstützungsmöglichkeiten für Familien im Leistungsbezug, die schulpflichtige Kinder haben, sieht der Senat?

Antwort des Senats

Zu Frage 1:

Unterstellt man, dass der Unterricht in Wechselgruppen oder in Präsenz stattfindet, dann bedarf es für Schülerinnen und Schüler über 16 Jahren nach Schätzung der Senatorin für Kinder und Bildung fünf medizinischer Masken pro Monat. Individuelle Abweichungen sind hier möglich und wahrscheinlich. Die Senatorin für Kinder und Bildung stellt die Beschaffung von medizinischen Masken sicher, damit in den Schulen ein ausreichender Vorrat an Masken vorgehalten wird, um diese bei Bedarf an Schülerinnen und Schüler auszuhändigen. Dies kann unter anderem in Situationen erfolgen, in denen der Schüler seine Maske beziehungsweise die Schülerin ihre Maske zuhause vergessen hat, die Maske während des Schultags schlicht kaputtgegangen oder zu Boden gefallen ist.

Zu Frage 2:

Mit dem Corona-Sozialschutzpaket wurde für Kinder und Jugendliche auch für 2021 der sogenannte Kinderbonus in Höhe von 150 Euro vorgesehen. Der Kinderbonus wird mit dem Kindergeld ausbezahlt und wird nicht auf die Transferleistung angerechnet. Die Rechtsprechung geht zudem davon aus, dass die Regelsätze ausreichend sind,

weil den zusätzlichen Ausgaben, zum Beispiel für Masken, pandemiebedingte Einsparungen entgegenstehen.

Der Senat ist allerdings der Auffassung, dass die Regelsätze grundsätzlich sehr knapp bemessen sind. Daher setzt er sich auf Bundesebene regelmäßig für angemessenere Berechnungsgrundlagen ein.

Zu Frage 3:

Grundsätzlich werden Familien mit schulpflichtigen Kindern im Leistungsbezug auf vielfältige Weise unterstützt. So ist beispielsweise in der Stadtgemeinde Bremen der innerstädtische ÖPNV für leistungsberechtigte Kinder und Jugendliche mit dem JugendStadtTicket seit 1. Januar 2021 kostenfrei. Die Leistungen aus dem Bildungs- und Teilhabepaket werden in Bremen so umgesetzt, dass sie für die Schülerinnen und Schüler möglichst gut und unmittelbar zugänglich sind. Schulen in sozial benachteiligten Gebieten erhalten außerdem eine besondere Unterstützung. Eine zusätzliche finanzielle Unterstützung für Masken für Schülerinnen und Schüler ist nicht vorgesehen. In Einzelfällen kann auf den Vorrat an Schutzmasken in den Schulen zurückgegriffen werden.

Anfrage 9: Kommerzielle Verwertung der Namen von BSAG-Haltestellen?

Anfrage der Abgeordneten Ralph Saxe, Björn Fecker und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

vom 16. April 2021

Wir fragen den Senat:

1. Welche Haltestellen der Bremer Straßenbahn AG, BSAG, wurden gegen Entgelt ganz oder teilweise nach dem Namen eines Unternehmens benannt, und in welcher Höhe sind hiermit bisher Einnahmen erzielt worden?
2. Welche Voraussetzungen müssen erfüllt sein, damit die BSAG bereit ist, gegen Entgelt eine kommerzielle Bezeichnung in den Namen einer Haltestelle aufzunehmen?
3. Inwieweit gelten diese Bedingungen auch für die Aufnahme von nicht kommerziellen Örtlichkeiten, die sich an der Haltestelle befinden, und welche dahingehenden Vorschläge wurden in den vergangenen fünf Jahren von der BSAG abgelehnt?

Antwort des Senats

Zu Frage 1:

Derzeit werden keine vollständigen Haltestellennamen durch die Bremer Straßenbahn AG gegen Entgelt vermarktet. Seit Ende Februar 2021 besteht nach einem von der BSAG in eigener Regie verabschiedeten Konzept unter bestimmten Voraussetzungen die Möglichkeit, Zusätze zu bereits bestehenden Haltestellennamen zu mieten. Dieses ist für die Haltestellen Martinistraße, Schüsselkorb und Weserstadion erfolgt. Die Einnahmen für das Jahr 2021 betragen einen unteren fünfstelligen Betrag.

Zu Frage 2:

Grundsätzlich gilt: Haltestellennamen müssen eindeutig, einmalig, nicht verwechselbar und prägnant sein. Sie dienen der Orientierung der Fahrgäste im Verkehrsnetz der

Bremer Straßenbahn AG beziehungsweise in der Stadt. Üblicherweise erhalten Haltestellen den Namen der abzweigenden Straße beziehungsweise die Bezeichnung einer direkt benachbarten Ortsmarke wie zum Beispiel Bahnhöfe sowie städtische und öffentliche Einrichtungen. Der Haltestellename gilt immer für alle Richtungen. Politische und religiöse Einrichtungen werden nicht in den Haltestellennamen aufgenommen. Im Falle einer Vermietung von Haltestellen-Zusätzen durch Unternehmen oder Institutionen gelten darüber hinaus besondere Bedingungen und Kriterien: Die Institutionen müssen in der Nähe der Haltestelle liegen. Größe, Bekanntheitsgrad und Image des anfragenden Unternehmens muss eine Relevanz für den Fahrgast haben und Belange der Fahrplanplanung und der Fahrgastinformation seitens der BSAG müssen berücksichtigt werden.

Die Zusage wird immer im Einzelfall bewertet und entschieden. Ein Anspruch auf die Vermietung des Namenszusatzes besteht nicht.

Die Kosten für die Vermietung eines Zusatzes richten sich nach der Dauer des Mietverhältnisses, nach dem Umfang der Namensnennung sowie der Zahl der Ein- und Aussteiger:innen an der Haltestelle.

Zu Frage 3:

Die Bedingungen gelten in gleichem Maße für die Aufnahme von Namenszusätzen nicht-kommerzieller Einrichtungen und Institutionen, die sich an der Haltestelle befinden. Auch hier behält sich die BSAG die Einzelfallentscheidung vor.

Seit der Verabschiedung des Konzepts im Februar 2021 wurden noch keine Vorschläge abgelehnt. Für Anfragen aus vergangenen Jahren gab es vor dem Start des Konzepts keine zentrale Anlaufstelle. Individuellen Anfragen in den unterschiedlichen Bereichen der BSAG wurden in diesem Zeitraum nicht dokumentiert.

Anfrage 10: Wohnungen auf dem Supermarkt?

Anfrage der Abgeordneten Silvia Neumeyer, Thomas Röwekamp und Fraktion der CDU

vom 20. April 2021

Wir fragen den Senat:

1. Wie viele, Lebensmittel-, Einzelhandelsgeschäfte haben in den letzten fünf Jahren bereits Wohnungsbau auf ihren Dächern umgesetzt, und wie sind die Erfahrungen mit solchen „Kombibauten“?
2. Welches Wohnungsflächenpotenzial sieht der Senat bei den „Kombibauten“ für Bremen, und würde der Senat ein Gutachten in Auftrag geben, um dieses Potential zu ermitteln?
3. Welche baurechtlichen Rahmenbedingungen stehen derzeit dem Wohnungsbau auf eingeschossigen, Lebensmittel-, Einzelhandelsgeschäften im Wege?

Antwort des Senats

Zu Frage 1:

Eine genaue Anzahl liegt dem Senat nicht vor. „Kombivorhaben“ aus Lebensmittel-Einzelhandelsgeschäften im Erdgeschoss und Wohnungen in darüber liegenden

Obergeschossen sind in den letzten Jahren zum Beispiel am Buntentorsteinweg in der Neustadt und bei zwei Projekten an der Himmstraße in Findorff realisiert worden. In der östlichen Vorstadt wird aktuell ein viergeschossiges Wohngebäude mit dann erneuertem Bio-Supermarkt im Erdgeschoss projektiert. Zum Teil entstehen in den Obergeschossen neben Wohnungen auch andere Nutzungen. In der Mehrzahl der Fälle ist das ursprüngliche Einzelhandelsgebäude zunächst abgerissen worden und insgesamt ein Neubau mit zusätzlich drei bis fünf Geschossen entstanden. Daneben gibt es zunehmend Neubauprojekte auf bisher freien oder anders genutzten Grundstücken, bei denen von vornherein eine Kombination aus Einzelhandel und anderen Nutzungen zum Standard gehört. Beispiele für diese Projekte sind der Vollsortimenter in der Überseestadt oder ein Projekt in Horn-Lehe im Mühlenviertel. Ein weiteres Projekt ist in Osterholz geplant, wo im Nordquartier von Tenever über einem Lebensmittel-Einzelhandelsgeschäft Wohnungen realisiert werden sollen.

Zu Frage 2:

Mehrgeschossige gemischt genutzte Immobilien können einen wesentlichen Beitrag zur Innenentwicklung leisten. Gerade in den zentralen Versorgungsbereichen und in städtebaulich-integrierten Lagen, die fußläufig für die Wohnbevölkerung erreichbar sind, sind solche Immobilien wünschenswert. Der Senat steht dieser Nutzungskombination daher grundsätzlich positiv gegenüber. Das genaue Potenzial in der Stadt Bremen kann zurzeit nicht quantifiziert werden. Es hängt maßgeblich von verschiedenen Parametern ab, wie zum Beispiel Flächengrößen/-zuschnitte, gewünschte städtebauliche Dichte, Wohnungsgrößen, sowie Eigentümer-/Betreibermodelle. Zur Umsetzung des Stadtentwicklungsplan Wohnen 2030 ist die Beauftragung einer Innenentwicklungsstudie geplant, die Potenziale für eine doppelte Innenentwicklung analysiert. Dabei werden auch eingeschossige Einzelhandelsgebäude erfasst und damit mögliche Potenziale ermittelt.

Zu Frage 3:

Sofern die Wohnnutzung planungsrechtlich auf dem Grundstück zulässig ist, stehen bei einem Neubau in der Regel keine baurechtlichen Rahmenbedingungen entgegen. Bei Bestandsgebäuden, sofern die Wohnnutzung planungsrechtlich zulässig ist, ist es eine Frage des Einzelfalls. Dies bedeutet, es ist zu prüfen, ob die Statik diese zusätzlichen Lasten zulässt. Gegebenenfalls sind umfangreiche und kostenintensive Änderungen in der Haustechnik erforderlich. Dies führt – wie zu Frage 1 ausgeführt – in der Regel zur Entscheidung für Abriss und Neubau.

Anfrage 11: Nutzung der Unterstützung im Alltag für Pflegebedürftige in der Stadt Bremen

Anfrage der Abgeordneten Sigrid Grönert, Thomas Röwekamp und Fraktion der CDU vom 20. April 2021

Wir fragen den Senat:

1. Wie viele aller berechtigten pflegebedürftigen Menschen in Bremen nutzen den monatlichen Entlastungsbetrag von 125 Euro nach Paragraph 45a SGB XI für Unterstützungsleistungen aktuell?

2. Bei welchen Anbietern können Pflegebedürftige zu welchen Kosten wie viele Unterstützungsstunden monatlich für die 125 Euro einkaufen? Bitte wenigstens das günstigste und das teuerste Angebot angeben.

3. Wie vielen der eingehenden Anfragen nach Unterstützungsleistung konnten die Bremer Dienstleistungszentren vor drei Jahren und wie vielen können sie heute nachkommen?

Antwort des Senats

Zu Frage 1:

Im Jahr 2020 nutzten 3 622 Pflegebedürftige den Entlastungsbetrag nach Paragraph 45b SGB XI für die Inanspruchnahme der landesrechtlich anerkannten Angebote zur Unterstützung im Alltag. Die Zahl der Angebote und die Inanspruchnahme sind in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen.

Zu Frage 2:

In der Stadt Bremen sind aktuell 54 Angebote zur Unterstützung im Alltag nach Landesrecht anerkannt. Die Kosten für die Angebote liegen zwischen 8,50 Euro und 30,00 Euro pro Stunde.

Zu Frage 3:

Die Dienstleistungszentren vermitteln qualifizierte Alltagsassistentinnen beziehungsweise Alltagsassistenten zur Unterstützung im Alltag. Die Inanspruchnahme dieses Angebots der Dienstleistungszentren durch die Pflegebedürftigen steigt seit Jahren kontinuierlich an.

Im Jahr 2018 haben 2 076 Pflegebedürftige das Angebot in Anspruch genommen. Im Jahr 2019 waren es 2 995. Im Jahr 2020 nahmen 3 086 Pflegebedürftige das Angebot der Dienstleistungszentren in Anspruch.

Derzeit können nicht alle 17 Dienstleistungszentren zeitnah allen Pflegebedürftigen eine qualifizierte Alltagsassistentin beziehungsweise einen Alltagsassistenten vermitteln. In Einzelfällen kommt es zu Wartezeiten von durchschnittlich drei Wochen.

Anfrage 12: Onlineangebote an der Volkshochschule

Anfrage der Abgeordneten Claas Rohmeyer, Thomas Röwekamp und Fraktion der CDU

vom 20. April 2021

Wir fragen den Senat:

1. Wie viele Kurse bietet die Volkshochschule Bremen online an, beziehungsweise wie viele Kurse konnten in ein Onlineangebot umgewandelt werden?

2. Wer entscheidet, welche Kurse in welchem Format stattfinden, und wer wird in diesen Prozess miteinbezogen?

3. Wie haben sich die Kursgebühren seit der Pandemie entwickelt, und gibt es verschiedene Entwicklungen?

Antwort des Senats

Zu Frage 1:

Die Bremer Volkshochschule bietet im laufenden Frühjahrssemester 2021 aktuell 522 Online-Veranstaltungen an. Davon wurden 289 Veranstaltungen als Online-Veranstaltung geplant, während 233 Veranstaltungen in ein Online-Angebot umgewandelt wurden, da sie vorher als Präsenzveranstaltung geplant waren. Diese Zahl stellt eine Momentaufnahme dar, da weiterhin neue Online-Angebote im laufenden Semester in das Programm mit aufgenommen werden beziehungsweise Veranstaltungen in Online-Angebote umgewandelt werden, wenn diese in Präsenz nicht stattfinden können.

Zu Frage 2:

Für die Digitalisierung stellen sich grundsätzlich Anforderungen an eine lernförderliche digitale Infrastruktur und eine entsprechende Kompetenzentwicklung der Mitarbeitenden und Dozierenden.

Die VHS hat für jede dieser Anforderungen Lösungen generiert. Sie hat die technischen Voraussetzungen zum Beispiel durch die Ausweitung der Lizenzen, der Anschaffung von zusätzlichen digitalen Endgeräten für die Dozierenden und Teilnehmenden, weiter ausgebaut.

Mit dem neu geschaffenen Team „Online-Lernen“ wurde die Entwicklung notwendiger organisationaler Strukturen vorgenommen. Das Online-Lernen-Team unterstützt übergreifend alle sechs Programmbereiche der Bremer Volkshochschule bei der Planung und Durchführung von Online-Veranstaltungen. Auch die Dozierenden wurden in diesen Transformationsprozess einbezogen, in dem sie über 40 kostenlose Schulungen zur Nutzung der VHS.Cloud sowie Fortbildungen zur Online-Didaktik erhalten haben. Bis heute haben mehr als 500 Dozierende dieses Angebot genutzt.

Der Lockdown im November 2020 traf die Einrichtung am Ende des Produktionszyklusses vom Programmheft Frühling/Sommer 2021. Während die Betriebsleitung das damals noch laufende Programmangebot Herbst/Winter 2020, gemessen an den einstigen Infektionszahlen und geltenden Verordnungen, auf ein vertretbares Maß herunterfuhr, wies sie im Dezember 2020 zugleich, trotz der bereits abgeschlossenen Programmplanung für das erste Semester 2021, die Entwicklung noch weiterer Online-Angebote an.

Vor dem Hintergrund der aktuellen Entwicklungen hat die Betriebsleitung den Faden vom Dezember 2020 wieder aufgegriffen und die Fachbereichs- und Programmbereichsleitungen im aktuell laufenden ersten Halbjahr angewiesen, in einem noch viel größeren Umfang als bisher Veranstaltungen in Online-Angebote umzuwandeln und neue Online-Angebote in das Programm mit aufzunehmen.

Im Rahmen dieses Prozesses stehen die Fachbereichs- und Regionalstellenleitungen im stetigen Austausch mit den Dozierenden, um entscheiden zu können, welche Veranstaltungen als neues Online-Angebot in das Programm mit aufgenommen beziehungsweise welche ursprünglich in Präsenz geplanten Veranstaltungen in ein Online-Format umgewandelt werden können. Die Bereitschaft beziehungsweise der Wunsch der Dozierenden, ein entsprechendes Online-Angebot vorzuhalten, ist für die Planung und Weiterentwicklung des Programms hierbei mit ausschlaggebend.

Zu Frage 3:

Eine Umwandlung von Veranstaltungen in ein Online-Format führt in der Regel nicht zu einer Veränderung der ursprünglich festgesetzten Gebühr.

Anfrage 13: Stärkerer Infektionsschutz im ÖPNV

Anfrage der Abgeordneten Ralf Schumann, Sofia Leonidakis und Fraktion DIE LINKE vom 23. April 2021

Wir fragen den Senat:

1. Wie wird das Infektionsgeschehen im ÖPNV nach gegenwärtigem Stand eingeschätzt?
2. Wie wird die neu eingeführte Schutzmaßnahme des Infektionsschutzgesetzes zur Höchstbesetzung der jeweiligen Verkehrsmittel mit der Hälfte der regulär zulässigen Fahrgastzahlen, insbesondere zu Stoßzeiten, in Bremen umgesetzt?
3. Hält es der Senat angesichts der stärker ansteckenden SARS-Cov-2-Mutationen und im Sinne des Zieles einer Niedriginzidenzstrategie für angebracht, im Bereich des ÖPNV darüberhinausgehende Schutzmaßnahmen zu realisieren?

Antwort des Senats

Zu Frage 1:

Es gab und es gibt in allen Bereichen der BSAG und nach Kenntnis des Senats auch ebenso im SPNV keine Auffälligkeiten in Bezug auf ein erhöhtes Infektionsgeschehen. Dies gilt auch in den Fahrzeugen und Aufenthaltsstätten des Öffentlichen Personennahverkehrs für die Fahrgäste und für das Fahrpersonal. Diverse Studien – sowohl deutsche als auch internationale – zeigen, dass der öffentliche Verkehr sicherer ist, als viele Menschen annehmen. Zudem werden in Kürze die Ergebnisse einer Untersuchung der Charité zum Infektionsrisiko im ÖPNV im Auftrag der Länder und des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen vorgestellt. Nach wie vor werden in Bremen die Hygienemaßnahmen konsequent in den Fahrzeugen, den Aufenthalts- und Begegnungsräumen und in den Unternehmen umgesetzt.

Zu Frage 2:

Die aktuellen Anforderungen des Infektionsschutzgesetzes zur Höchstbesetzung der jeweiligen Verkehrsmittel werden bis heute von der BSAG übererfüllt. Das Unternehmen ist angehalten, Fahrzeuge, dessen Sitzplätze belegt sind, als voll besetzt zu betrachten. Damit unterschreitet die BSAG die im Gesetz geforderte Hälfte aller Plätze, Steh- und Sitzplätze in Summe, ganz erheblich. Es gibt Ausnahmen mit volleren Fahrzeugen, die erfasst werden. Soweit möglich, passt das Unternehmen in so einem Falle das Angebot dynamisch an. Für den Schienenpersonennahverkehr gilt dies in gleichem Maße, in der Regel wird hier sogar auf die Anzahl der verfügbaren Sitzplätze bezogen auch zur Hauptverkehrszeit aktuell nur 50 Prozent Belegung auf den stärksten Abschnitten gemessen. Der Einsatz von zusätzlichen Fahrzügen wird weiterhin geprüft.

Zu Frage 3:

Die Schutzmaßnahmen für den ÖPNV in Bremen werden nach Sachlage durchaus dynamisch behandelt und zeitnah angepasst, wie dieses zum Beispiel bei der Maskenpflicht gehandhabt wurde. Die BSAG sowie Unternehmen des Schienenpersonennah-

verkehrs sind im städtischen Krisenstab vertreten. Wenn dort notwendige Entscheidungen mit Relevanz für die Verkehrsunternehmen, seine Fahrgäste und Mitarbeitenden getroffen werden, wird dieses direkt in den Krisenstab der jeweiligen Unternehmen weitergetragen. Mit diesem direkten Weg ist die schnellstmögliche Umsetzung von notwendigen Maßgaben und Maßnahmen sichergestellt.

Anfrage 14: Alternativstandorte für die Ansiedlung einer LNVG-Bahnwerkstatt

Anfrage der Abgeordneten Volker Stahmann, Falk Wagner, Anja Schiemann, Petra Krümpfer, Mustafa Güngör und Fraktion der SPD
vom 27. April 2021

Wir fragen den Senat:

1. Wie bewertet der Senat die Eignung der Flächen des ehemaligen Bremer Güterbahnhofs an der Oldenburger Kurve als mögliche Alternative für eine Ansiedlung der LNVG-Bahnwerkstatt mit Blick auf städtebauliche Ziele, Eigentumsverhältnisse, Nachbarschaften sowie die fachlichen und zeitlichen Anforderungen der LNVG?
2. Sieht der Senat aus Perspektive der Stadtentwicklung andere Standorte innerhalb des Stadtgebietes, die anhand dieser Kriterien geeigneter sind als die von bremensports angebotenen Flächen in Bremen-Oslebshausen?
3. Steht der Senat zu dieser Frage im Austausch mit der Deutschen Bahn, und falls ja, kann die Deutsche Bahn innerhalb des Stadtgebietes geeignete Flächen für die Ansiedlung der Bahnwerkstatt bereitstellen, und ist insbesondere die vorhandene Anlage in der Parkallee geeignet?

Antwort des Senats

Die Fragen 1 und 2 werden zusammen beantwortet:

Der Bereich des ehemaligen Bremer Güterbahnhofs lässt sich in drei sehr unterschiedliche Teilbereiche unterteilen. Die Fläche westlich der Hemmstraße ist in privatem Eigentum und als Bahnfläche endwidmet. Der gültige Flächennutzungsplan sieht für diese Fläche Grünfläche und Fläche für Photovoltaik vor. Die Fläche zwischen Hemmstraße und „Entlastungsgleis Oldenburger Kurve“ befindet sich im Eigentum der DB. Die Fläche ist weiterhin als Bahnfläche gewidmet und im gültigen Flächennutzungsplan als gemischte Baufläche dargestellt. Die Fläche zwischen dem neuen „Entlastungsgleis Oldenburger Kurve“ und Hauptbahnhof befindet sich im Eigentum der Freien Hansestadt Bremen. Hier soll die kulturelle Nutzung des Güterbahnhofs verstetigt und intensiviert werden. Auf der Fläche liegt das Künstlerhaus Verein 23. Darüber hinaus wurden bislang für den gesamten Bereich aller drei genannten Teilflächen keine städtebaulichen Ziele entwickelt. Im Rahmen des Gewerbeentwicklungsprogramms der Stadt Bremen 2020 wird der Güterbahnhof, gemeint sind die Flächen im Eigentum der Freien Hansestadt Bremen, als ein zukünftiges zentrales Entwicklungsgebiet benannt. Die inselhafte Lage des Areals aufgrund der umgebenden Gleisstrassen und eine gewünschte integrative Entwicklung mit der umgebenden Nachbarschaft setzt hierfür allerdings eine Verlegung der sogenannten „Oldenburger Kurve“ und damit eine kreuzungsfreie Erschließung voraus. Für eine bessere Anbindung des Güter-

bahnhofes mit seiner kulturellen Nutzung hat das Wirtschaftsressort eine Machbarkeitsstudie zur Gleisverlegung der Oldenburger Kurve beauftragt. Die Frage der Bewertung von Standorten inklusive von Alternativstandorten durch den Senat, hat sich im Rahmen der Ausschreibung für die Freie Hansestadt Bremen im Rahmen des bisherigen Verfahrens bislang nicht gestellt. Im Rahmen der Planfeststellung wird eine Alternativenprüfung durchzuführen sein.

Zu Frage 3:

Der Senat steht aufgrund der Vielfalt der fachlichen Berührungspunkte zum Beispiel im Schienenpersonennah- und Fernverkehr, im Seehafen-Hinterlandverkehr aber auch zu unternehmerischen Belangen wie der Perspektive des DB Werkes in Bremen-Sebaldsbrück im regelmäßigen Austausch mit der DB AG. Dieser Austausch umfasst mehrere Ressorts und erstreckt sich über alle Hierarchie-Ebenen hinweg. Besonders sichtbare Austauschformate betreffen sogenannte Bahngipfel oder Bahndialoge, bei der jeweils Teile des Vorstands der DB AG und Vertreter der Landesregierung miteinander im direkten Austausch stehen. Hinzu kommen Infrastruktur-Routinen zwischen Vertretern des Senats und der DB AG sowie vielfältige Austausche auf Arbeitsebene.

Auch zur möglichen Ansiedlung einer Bahnwerkstatt standen Vertreter des Senats und der DB frühzeitig im Austausch untereinander, denn es war von der LNVG im Zuge deren Ausschreibungsverfahren von den Bietern gefordert worden, ein entsprechendes Zertifikat vorzulegen, das belegt, dass der von den Bietern favorisierte Standort, die sonstigen Belange des Bahnverkehrs nicht negativ beeinflusst. Dies ist dem letztlich erfolgreichen Bieter im Zuge des Ausschreibungsverfahrens von der DB für den Standort in Bremen-Oslebshausen bescheinigt worden. Der bisherige Wartungsstandort der DB Regio an der Parkallee ist für die Unterhaltung von bis zu 160 m langen Elektrotriebzügen nicht ausgerüstet und die notwendigen Erweiterungen der Anlage dürften aus Sicht der LNVG aufgrund der räumlichen Gegebenheiten dort nicht abzubilden sein.

Zusätzlich zu diesen fachlichen Erklärungen hat sich die Senatorin für Wissenschaft und Häfen auf Basis einer Verabredung im Koalitionsausschuss zur Frage potenzieller Standortalternativen Anfang 2021 an die DB AG gewandt. In diesem Austausch hat die DB AG gegenüber der Senatorin für Wissenschaft und Häfen im Zusammenhang mit dem Vergabeverfahren zur Beschaffung neuer Fahrzeuge für das Expresskrenz Bremen/Niedersachsen mitgeteilt, dass für die Knoten Bremen und Bremerhaven die untersuchten Standorte unter kapazitiven und insbesondere unter zeitlichen sowie planrechtlichen Gesichtspunkten eine Präferenz für einen Standort in Oslebshausen erkennen lassen.