

**Bremische Bürgerschaft
Stadtbürgerschaft
20. Wahlperiode**

**Anfragen und Antworten in der Fragestunde zur 18. Sitzung der Bremischen
Stadtbürgerschaft am 17. November 2020**

**Anfrage 1: Mögliche CO₂-Einsparungen durch Fuß- und Fahrradbrücken über
die Weser
Anfrage der Abgeordneten Gottschalk, Güngör und Fraktion der SPD
vom 30. September 2020**

Wir fragen den Senat:

1. Gibt es Berechnungen, welche der drei diskutierten Fuß- und Fahrradbrücken, Hemelingen, Innenstadt, Europahafen, die größten CO₂-Einsparungspotenziale besitzt?
2. Falls ja: Welche Rangfolge ergibt sich bei den zu erwartenden CO₂-Einsparungen?
3. Falls nein: Wann werden solche Berechnungen zu den möglichen CO₂-Einsparungen erfolgen, und welchen Stellenwert werden sie für den Senat bei der Prioritätensetzung für die Brücken haben?

Antwort des Senats

Zu Frage 1:

Im Rahmen der Antragstellung für die Förderung der Planungsmittel durch das BMVI wurden die Potenziale zur CO₂-Einsparung für die beiden Fuß- und Radverkehrsbrücken Wesersprung Mitte – die sogenannte Große Weserbrücke – und Wesersprung Ost – die sogenannte Korbinsel-Brücke – abgeschätzt. Für die geplante Brücke Wesersprung West zwischen Woltmershausen und der Überseestadt ist dies noch nicht erfolgt, da hier zunächst eine Machbarkeitsstudie vorbereitet wird, um Lage und Funktion zu klären, bevor die verkehrliche Wirkung und damit auch die CO₂-Reduktion bewertet werden kann.

Zu Frage 2 und Frage 3:

Im Ergebnis werden durch den Wesersprung Ost circa 2,97 Millionen Pkw-km pro Jahr durch Radverkehr ersetzt, dies entspricht einer CO₂-Einsparung von 660 t/Jahr. Der Wesersprung Mitte verlagert 2,57 Millionen Pkw-km pro Jahr auf den Radverkehr und trägt so zu einer CO₂-Reduktion von 570 t/Jahr bei.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass mit dem Wesersprung Mitte eine Entlastung des Engpasses Wilhelm-Kaisen-Brücke um 40 bis 50 Prozent angestrebt wird. Damit werden dann auch Kapazitäten für eine Zunahme im Radverkehr geschaffen, die zum

Umstieg vom Pkw auf das Fahrrad einladen. Davon sind im Stadtzentrum vor allem fahrradfreundliche Entfernungen mit mittleren Wegelängen betroffen. Insgesamt wird mit circa 8 000 Radfahrenden am Tag für den Wesersprung Mitte gerechnet.

Demgegenüber werden mit dem Wesersprung Ost vor allem Wege verlagert, für die heute keine Alternative mit fahrradfreundlichen Entfernungen besteht. Dies betrifft neben Verbindungen zwischen den Stadtteilen und Potenzialen im Freizeitradverkehr aufgrund der großen Arbeitsplatzstandorte im Bremer Osten insbesondere Pendlerwege und reicht somit über die Stadtgrenze hinaus in die Region. Der Wesersprung Ost trägt also zu einer Verlagerung von längeren Pkw-Wegen auf den Radverkehr bei. Insgesamt wird für den Wesersprung Ost eine Nachfrage von circa 1 000 Radfahrenden am Tag erwartet.

Mögliche Standorte für den Wesersprung West werden im Rahmen einer Machbarkeitsstudie untersucht, die Vorbereitungen zur Ausschreibung laufen aktuell. Erst auf dieser Grundlage können mögliche Verlagerungspotenziale, und damit CO₂-Einsparungen, abgeschätzt werden.

Eine Priorisierung erfolgt nicht. Alle Brückenprojekte werden aktuell bearbeitet und haben ihre eigene individuelle verkehrliche Bedeutung. Die Umsetzung erfolgt in Abhängigkeit vom Fortschritt der Planung und der Baurechtschaffung.

Anfrage 2: Gibt es ein Hygienekonzept für Bremer Parkhäuser?

Anfrage der Abgeordneten Schäck, Frau Wischhusen und Fraktion der FDP vom 30. September 2020

Wir fragen den Senat:

1. Gibt es für die Bremer Parkhäuser ein Hygienekonzept, und inwieweit sind die Parkhäuser mit Desinfektionsmitteln ausgestattet?
2. Inwieweit wird durch die BREPARK auf die Gefahren einer Ansteckung und auf Vorsichtsmaßnahmen hingewiesen?
3. Inwieweit kann kontakt- und bargeldloses Parken dabei helfen, die Gefahr einer Schmierinfektion zu verhindern?

Antwort des Senats

Zu Frage 1:

Bisher gab es für die Parkhäuser der BREPARK kein dezidiertes Hygienekonzept oder eine Ausstattung mit Desinfektionsmitteln. Vor dem Hintergrund der aktuellen Corona-Entwicklungen hat sich die BREPARK dazu entschlossen, die Hygieneregeln in den Parkeinrichtungen zu verschärfen. Es werden Hinweisbeschilderungen zu den Hygieneregeln angebracht. In Treppenhäusern, Fahrstühlen und Gängen besteht eine Pflicht zum Tragen eines Mund- und Nasenschutzes. Das Personal wird regelmäßige Kontrollgänge zur Einhaltung der Regeln vornehmen. Die Parktechnik in und an den Parkhäusern wird regelmäßig gereinigt und desinfiziert.

Für das Parkhaus des Metropol-Theaters gibt es ebenfalls kein vollständiges Hygienekonzept. Allerdings werden Maßnahmen zur Eindämmung der Virenverbreitung, wie

regelmäßiges Desinfizieren der Kontaktpunkte an den Parkautomaten und Abstandshinweise ergriffen. Die Parkwächter verfügen zudem über Desinfektionsmittel an der Parkhaus-Pforte, die stets zusammen mit dem Parkhaus besetzt ist.

Die Parkhäuser von Contipark am Herdentor, am Hillmannplatz und das P1 verfügen über ein Hygienekonzept, dessen Bestandteil auch die Ausstattung der Objekte mit Desinfektionsmitteln ist.

Das Messe-Parkhaus sieht zwei Mal täglich die Desinfektion der Berührungsflächen unter anderem im Treppenhaus, der Schranken und der Kassenautomaten vor sowie das Tragen eines Mund-Nasen-Schutzes im Zugangsbereich beziehungsweise im Treppenhaus und das Vorhandensein eines Desinfektionsmittelpenders im Eingangsbereich.

Zu Frage 2:

Die Kundinnen und Kunden der BREPARK werden durch entsprechende Beschilderungen und Abstandsmarkierungen am Boden auf die Gefahren der Ansteckung hingewiesen.

In allen Contipark-Objekten gibt es gut sichtbare Aushänge, die die Parkkunden für die Gefahren einer Ansteckung sensibilisieren und sie auf die getroffenen Vorsichtsmaßnahmen sowie die von ihnen selbst zu befolgenden Hygieneregeln hinweisen.

Im Messe-Parkhaus sind ebenfalls entsprechende Beschilderungen angebracht.

Zu Frage 3:

Das kontakt- und bargeldlose Parken kann helfen die Gefahr eine Schmierinfektion zu mindern. Es ist einer von mehreren Bausteinen zur Vermeidung von Infektionen und wird von den Parkhausbetreibern angeboten.

Anfrage 3: Sicherheit in den Bremer Parkhäusern

Anfragen der Abgeordneten Frau Wischhusen und Fraktion der FDP vom 30. September 2020

Wir fragen den Senat:

1. Welche Bremer Parkhäuser werden täglich über 24 Stunden videoüberwacht, und über welchen Zeitraum werden diese Aufnahmen gesichert?
2. Werden Zugangsbereiche – wie etwa das Treppenhaus – ebenfalls gefilmt, und über welchen Zeitraum werden die Aufnahmen gesichert, und wenn nein, warum erfolgt die Überwachung/Datenspeicherung hier nicht?
3. Wie bewertet der Senat den Nutzen einer Videoüberwachung als Beitrag zur Stärkung des Sicherheitsgefühls, und kann die Vermeidung und Aufklärung von Straftaten in Parkhäusern durch eine durchgängige Videoüberwachung noch besser gelingen?

Antwort des Senats

Für die Beantwortung der vorliegenden Fragen wurden die Parkhausbetreiber in Bremen kontaktiert und um Unterstützung gebeten.

Zu Frage 1:

Die Parkhäuser und Parkplätze der BREPARK werden ganztägig videokontrolliert, die Aufnahmen werden nach 48 Stunden gelöscht.

Im Parkhaus des Metropol-Theaters am Rövekamp findet ebenfalls eine durchgängige Videoüberwachung statt. Die Aufnahmen werden etwa zwei Wochen gesichert.

In den Contipark-Parkhäusern am Herdentor, am Hillmannplatz und im P1 werden betriebsrelevante Bereiche wie Ein- und Ausfahrten, Kassen und Rolltore über 24 Stunden am Tag videoüberwacht. Eine flächendeckende Überwachung findet nicht statt.

Im Messe-Parkhaus findet eine ganztägige Video-Überwachung statt. Hier werden die Aufnahmen nach 72 Stunden automatisch gelöscht.

Zu Frage 2:

Die Videokontrolle in den Parkhäusern der BREPARK erfolgt zur Aufrechterhaltung eines reibungslosen Betriebsablaufs und zum Schutz des Eigentums an technischen Anlagen. Eine flächendeckende Videokontrolle ist aus wirtschaftlichen Gründen nicht möglich. Zugangsbereiche, in denen sich keine technischen Anlagen befinden, werden nicht videokontrolliert.

Im Parkhaus des Metropol-Theaters werden die Zugangsbereiche im Erdgeschoss und im Untergeschoss videoüberwacht und die Aufnahmen werden ebenfalls circa zwei Wochen gesichert.

In den Contipark-Parkhäusern werden Zugangsbereiche videoüberwacht. Beim Messe-Parkhaus sind der Eingangsbereich von der Bürgerweide, das Parkdeck mit den Frauen- und Schwerbehindertenparkplätzen, das oberste Deck sowie die Ein- und Ausfahrt videoüberwacht.

Zu Frage 3:

Neben den Faktoren Überschaubarkeit, Transparenz, Beleuchtung, Sauberkeit, Beschilderung und der Installation von Kommunikationsmeldern kommt auch dem Einsatz technischer Überwachungshilfen wie zum Beispiel einer durchgängigen Videoüberwachung eine große Bedeutung zu, um das subjektive Sicherheitsgefühl insbesondere der Parkhausnutzerinnen und Parkhausnutzer zu stärken.

Durch eine Videoüberwachung kann das Entdeckungsrisiko potentieller Täter erhöht und damit die Tatgelegheitsstrukturen in den Parkhäusern reduziert werden. Dies trägt auch zu einer Vermeidung von Straftaten bei.

Neben den zuvor genannten baulichen und begleitenden Faktoren kann eine durchgängige Videoüberwachung in Parkhäusern und Tiefgaragen sowohl zur Stärkung des subjektiven Sicherheitsgefühls als auch zur Verbesserung der objektiven Sicherheit beitragen.

Anfrage 4: Ärger über E-Scooter

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

vom 1. Oktober 2020

Wir fragen den Senat:

1. Wie viele Anzeigen und Beschwerden sind dem Senat über falsch abgestellte E-Scooter bekannt, und inwieweit wird falsches Abstellen als Ordnungswidrigkeit gehandelt?

2. Wie bewertet der Senat die bundesrechtlichen Vorgaben im Hinblick auf falsch abgestellte E-Scooter?

3. Welche Zwischenbilanz zieht der Senat seit der Einführung von E-Scootern in Bezug auf Unfälle und Bußgelder?

Antwort des Senats

Zu Frage 1:

Binnen eines Jahres sind im Ordnungsamt 55 Beschwerden im Zusammenhang mit E-Rollern eingegangen.

Der Ordnungsdienst hat in 2020 insgesamt zehn Verstöße in Bezug auf die Nutzung von E-Rollern zur Anzeige gebracht.

Für falsch abgestellte E-Scooter gibt es grundsätzlich keinen Ordnungswidrigkeitstatbestand; insofern ist eine Ahndung als Ordnungswidrigkeit nicht möglich. Anders liegt es, wenn ein E-Scooter erkennbar als Verkehrshindernis hinterlassen wird; dann kommt eine Ahndung wegen eines Verstoßes gegen Paragraph 32 Absatz 1 StVO in Betracht.

Zu Frage 2:

Die bundesrechtlichen Vorgaben in Hinblick auf falsch abgestellte E-Scooter werden als nicht ausreichend erachtet. Der Versuch, geeignete Regelungen in der StVO zu treffen, fand trotz eines entsprechenden Antrags aus Berlin im Rahmen der letzten StVO-Novelle im Bundesrat keine Mehrheit. Die Einführung einer Gefährdungshaftung für E-Scooter wurde bisher noch nicht geregelt.

Zu Frage 3:

Nach Auswertung der Verkehrsunfalldatenbank der Polizei Bremen haben sich mit Stand 11. Oktober 2020 im Jahr 2020 insgesamt 22 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von E-Scootern ereignet.

Angesichts der relativ hohen Auslastung der angebotenen E-Scooter sind die vorgenannten Unfallzahlen eher gering.

Hinsichtlich der Bußgelder wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

Anfrage 5: Obdachlose im Winter in der Pandemie

Anfrage der Abgeordneten Frau Grönert, Röwekamp und Fraktion der CDU vom 6. Oktober 2020

Wir fragen den Senat:

1. Wie wird derzeit in den Gemeinschaftsunterkünften und an den Treffpunkten der Obdachlosen unter der allgemeinen Zunahme von Erkältungskrankheiten einer Ansteckung mit dem Corona Virus vorgebeugt?

2. Wie ist Bremen gerüstet, bei Corona-Erkrankungen von obdachlosen Menschen eine Ausbreitung unter dieser weitgehend besonders gefährdeten Gruppe zu verhindern?

3. Welche der bisherigen Räumlichkeiten, Unterbringungen, Treffpunkte, stehen für den Winter nur mit reduzierter Platzzahl zur Verfügung, wie werden die fehlenden Plätze gerade in den Wintermonaten ausgeglichen, und welche Räumlichkeiten stehen bei Erkrankungsfällen zusätzlich zur Verfügung?

Antwort des Senats

Zu Frage 1:

In den Gemeinschaftsunterkünften für wohnungslose Menschen wird auf die Einhaltung der A-H-A-Regeln geachtet. Alle Einrichtungen haben Hygienekonzepte entwickelt, die die Unterbringung unter Beachtung der Abstandsregelungen sicherstellen. Für Gemeinschaftsräume wurden Regelungen zur Nutzung erstellt, die den Abstand zwischen Bewohnerinnen beziehungsweise Bewohnern ermöglichen. Vermehrte Desinfektionen von Händen und von gemeinsam genutzten Flächen gehören ebenso zu den Maßnahmen wie das Tragen von Mund-Nasen-Bedeckungen. Beratungen werden in der Regel mit Spuckschutz durchgeführt.

An den Treffpunkten von Wohnungslosen wird auf die geltenden Regelungen und Maßnahmen hingewiesen, Mund-Nasen-Bedeckungen werden kostenlos ausgegeben und gewechselt.

Zu Frage 2:

Die Vermeidung von Ansteckungen mit dem Corona-Virus kann – auch bezogen auf wohnungslose und obdachlose Menschen – nur gelingen, wenn alle Bremer Bürgerinnen und Bürger eigenverantwortlich mit dieser Gefahr umgehen. Im Falle von Infektionen mit dem Corona-Virus setzt dies Mitwirkungsbereitschaft und Mitwirkungsfähigkeit voraus. In allen Einrichtungen werden Hygienekonzepte umgesetzt.

Soweit in den Einrichtungen der Wohnungslosenhilfe keine Möglichkeit zur Einrichtung von Quarantäne-Zimmern besteht, können infizierte Personen in speziell angemieteten Unterkünften untergebracht werden.

Zu Frage 3

In den Unterkünften der Wohnungslosenhilfe wurden die Platzzahlen bereits seit der 2. Corona-Rechtsverordnung vom 5. Mai 2020 auf die erforderlichen Abstände angepasst. Die reduzierten Plätze wurden durch Aufstockungen in bereits belegten Unterkünften und durch Anmietung neuer Objekte kompensiert.

Speziell für die Unterbringung infizierter Personen wurde ein neues Objekt angemietet. Die Tagestreffs für Wohnungslose können aufgrund der Abstandsregelungen nur eine eingeschränkte Anzahl von Personen aufnehmen. Soweit möglich und temperaturbedingt nutzbar, sind Außenflächen einbezogen worden.

Bei Bedarf wird die Aufenthaltsdauer zeitlich befristet. Weitere Maßnahmen, wie zum Beispiel die Aufstellung des Wärmebusses, werden derzeit vorangetrieben.

Anfrage 6: Verbindung von Corona-Infektionsschutz und Klimaschutz in Kindertagesstätten

Anfrage der Abgeordneten Frau Dr. Eschen, Bruck, Fecker und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 6. Oktober 2020

Wir fragen den Senat:

1. Wie bewertet der Senat grundsätzlich den aktuellen Stand in den bremischen Kindertagesstätten bezüglich des Corona-Infektionsschutzes durch Lüftungskonzepte und raumluftechnische Anlagen, und welche Pläne verfolgt er, um hierbei gleichzeitig den Klimaschutz durch Verringerung der Lüftungswärmeverluste zu stärken?
2. In welchem Umfang und für welche Einrichtungen plant der Senat, Mittel aus der Förderrichtlinie „Bundesförderung Corona-gerechte Um- und Aufrüstung von raumluftechnischen Anlagen in öffentlichen Gebäuden und Versammlungsstätten“ zu beantragen, die Mitte Oktober in Kraft tritt und mit der das Ziel verbunden ist, zur Verbesserung des Infektionsschutzes die Um- und Aufrüstung stationärer raumluftechnischer Anlagen in Kindertagesstätten und Schulen finanziell zu unterstützen?
3. In welcher Form und in welchem Umfang werden die Träger der Kindertagesbetreuung über die Möglichkeit informiert und beraten, Gelder für den Umbau von Einrichtungen aus dieser Bundesförderung zu erhalten?

Antwort des Senats

Zu Frage 1:

Das regelmäßige Lüften in Einrichtungen der Kindertagesbetreuung ist in den Hygienekonzepten fest verankert. Die Kitas sind gehalten, regelmäßig Stoß- und Querlüftung durchzuführen. Es wird davon ausgegangen, dass der Wärmeverlust dabei geringgehalten wird, indem zum Beispiel die Heizung, soweit möglich, für die Zeit des Lüftens abgestellt wird. In diesem Zusammenhang müssen die Träger, die Lüftungsmöglichkeiten im Rahmen der Trägerautonomie überprüfen. Für den Eigenbetrieb KiTa Bremen werden derzeit die Lüftungsmöglichkeiten, überwiegend Fenster, überprüft und bei Bedarf ertüchtigt.

Für Kindertagesstätten, die im Passivhausstandard errichtet wurden, kann auf das regelmäßige Stoß- und Querlüften verzichtet werden, da mit Hilfe der passivhaussystembedingten vorhandenen Raumluftechnischen Anlagen, sogenannte RLT-Anlagen, die Lüftung immer mit Frischluft beziehungsweise Außenluft erfolgt und hier kein regelmäßiges Lüften über Fenster im Vergleich zu konventionellen Gebäuden erforderlich ist. Es entstehen keine zusätzlichen Lüftungswärmeverluste und es muss nicht zusätzlich geheizt werden. Neben dem Corona-Infektionsschutz wird somit auch der Klimaschutz in diesen besonders energieeffizienten Einrichtungen gewährleistet. Positiv hervorzuheben ist auch, dass gleichzeitig der betriebliche Ablauf nicht ständig durch Fensterlüftungsmaßnahmen gestört wird.

Zu Frage 2:

In der neuen Förderrichtlinie „Bundesförderung Corona-gerechte Um- und Aufrüstung von raumluftechnischen Anlagen in öffentlichen Gebäuden und Versammlungsstätten“, wird die Neuanschaffung kompletter RLT-Anlage als nicht förderfähig eingestuft. Von den Bestandeinrichtungen ist nur ein sehr geringer Bruchteil mit einer RLT-Anlage ausgestattet. Diesbezüglich muss im Einzelfall geprüft werden ob und in welchem Umfang Mittel für die Um- oder Aufrüstung der Anlagen beantragt werden können. Mit Beschluss der Richtlinie „Energetische Anforderungen an den Neubau und die Sanierung von öffentlichen Gebäuden der Freien Hansestadt Bremen“ hat Bremen sich verpflichtet, Kita-Neubauten für den Eigenbetrieb grundsätzlich im Passivhausstandard

zu planen und umzusetzen. Damit ist die Ausstattung zukünftiger Einrichtungen mit einer RLT-Anlage gewährleistet, die durch den bestimmungsmäßigen Betrieb auch den Infektionsschutz sichern.

Zu Frage 3:

Da die „Bundesförderung Corona-gerechte Um- und Aufrüstung von raumluftechnischen Anlagen in öffentlichen Gebäuden und Versammlungsstätten“ nur bei bereits eingebauten RLT-Anlagen Anwendung findet, muss auch in diesem Fall eine individuelle Bewertung einzelner Einrichtungen der Kindertagesbetreuung erfolgen. Der Einbau von RLT-Anlagen gehörte bislang nicht zum Baustandard für Kita-Einrichtungen und wurde daher nur sehr vereinzelt umgesetzt.

Darüber hinaus sollen die Träger in einer der nächstmöglichen Sitzung der AG nach Paragraph 78 über die neue Richtlinie informiert werden.

Anfrage 7: Die Rolle der ZwischenZeitZentrale – Wie sieht es aus mit Befugnis und Transparenz?

Anfrage der Abgeordneten Schäck, Frau Wischhusen und Fraktion der FDP vom 26. Oktober 2020

Wir fragen den Senat:

1. Welche konkrete Rolle nimmt die ZwischenZeitZentrale ein, und welche Entscheidungsbefugnisse und Rechte hat sie bei der Vergabe von Zwischennutzungen auf Stadtteilebene?
2. Inwieweit ist das Verfahren der ZwischenZeitZentrale von der Antragsstellung bis zu der Vergabe von Zwischennutzungen transparent und objektiv, und welche objektiv bewertbaren und nachvollziehbaren Kriterien sind hierbei durch die ZwischenZeitZentrale zu berücksichtigen?
3. Inwieweit beeinflusst der Senat die ZwischenZeitZentrale bei deren Entscheidungen, welche Zwischennutzung möglich ist, und werden alle Anträge vorurteilslos entschieden und gleichbehandelt?

Antwort des Senats

Zu Frage 1:

Die ZwischenZeitZentrale ist eine von der Stadt Bremen beauftragte Zwischennutzungsagentur, die für die Steuerung und Organisation von Zwischennutzungsprojekten in der Stadt Bremen zuständig ist. Die ZwischenZeitZentrale übernimmt primär die Rolle einer Vermittlungs- und Beratungsstelle für Zwischennutzungsprojekte, indem sie Interessent*innen und Eigentümer*innen zusammenbringt. Im zweiten Schritt unterstützt sie bei der Durchführung von Zwischennutzungen.

Die letztendliche Entscheidungsbefugnis über die Zwischennutzung eines Einzelobjektes liegt bei der Eigentümerin beziehungsweise bei dem Eigentümer. Es gibt allerdings Fälle, bei denen die ZwischenZeitZentrale von privaten oder öffentlichen Eigentümer*innen als Hauptmieterin von einem größeren Zwischennutzungsobjekt eingesetzt wird. Dies ist beispielsweise beim ‚Wurst Case‘ oder der ‚Hulsberg Crowd‘ der

Fall gewesen, um die Vielzahl von Nutzer*innen organisieren zu können und Mietgemeinschaften zu bilden. Die ZwischenZeitZentrale kann dann in Abstimmung mit der Lenkungsrunde, die den konzeptionellen Rahmen für das jeweilige Zwischennutzungsobjekt vorgibt, in der Regel im Einzelfall darüber entscheiden, wer in das Objekt einzieht.

Die ZwischenZeitZentrale berichtet monatlich der Lenkungsrunde über Projekte und Anfragen. Die Lenkungsrunde besteht aus Vertreterinnen und Vertretern der Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa, der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, dem Senator für Finanzen, dem Senator für Kultur, der Wirtschaftsförderung Bremen und Immobilien Bremen.

Laut dem Ortsgesetz haben Beiräte ein Beteiligungsrecht bei Zwischennutzungen von öffentlichen Flächen und ein Entscheidungs- und Zustimmungsrecht bei Zwischennutzung von öffentlichen Wegen, Plätzen, Grün- und Parkanlagen. Da viele in privater Hand befindliche Zwischennutzungsobjekte eine Relevanz für den Stadtteil haben, wird auch über diese gesetzlich vorgesehene Beteiligung hinaus meist eine Abstimmung mit dem jeweiligen Beirat durchgeführt, siehe zum Beispiel Hulsberg Crowd im Hulsberg Viertel oder Wurst Case in Hemelingen. Bei der Zwischennutzung der Rennbahn wurde von Beginn an eine regelmäßige Berichterstattung an den Regionalausschuss ‚Rennbahn‘ implementiert.

Zu Frage 2:

Die ZwischenZeitZentrale erhält Anfragen von Interessenten, die sie an die jeweiligen privaten Eigentümer*innen oder öffentlichen Immobilienverwalter und Eigentümervertreter der Sondervermögen der Stadtgemeinde Bremen weiterleitet beziehungsweise den Kontakt herstellt. Die Eigentümer*innen entscheiden letztendlich über die Vergabe.

Ist die ZwischenZeitZentrale selbst Vermieterin, wird nach dem Prinzip des Erstanfragenden vergeben, soweit Kompatibilität mit den konzeptionellen Vorgaben besteht, an die die ZwischenZeitZentrale gebunden ist. Darüber hinaus müssen mit der Lenkungsrunde umfangreichere Anfragen oder Zweifelsfälle beraten werden. Dabei mussten bislang nur wenige, gut begründete Absagen erteilt werden.

Eine Sonderstellung hat die Zwischennutzung der Galopprennbahn. Aufgrund der Größe des Geländes und der Vielzahl und Interdisziplinarität an Interessenten wurde hier ein Kriterienkatalog entwickelt, der öffentlich über die Homepage der ZwischenZeitZentrale abrufbar ist. Anfragen werden mithilfe des Kriterienkatalogs bewertet. Darüber hinaus werden die Anfragen in der Lenkungsrunde diskutiert und abgestimmt. Die ZwischenZeitZentrale berichtet außerdem in einem zweimonatigen Turnus dem Regionalausschuss Rennbahn, ein gemeinsamer Regionalausschuss der Beiräte Vahr und Hemelingen, über die Zwischennutzungsprojekte.

Zu Frage 3:

Die ZwischenZeitZentrale ist auf Basis der Senatsvorlage zur Weiterführung der Zwischennutzungsagentur und der dazugehörigen Ausschreibung von der Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa mit der Umsetzung und Initiierungen von Zwischennutzungen beauftragt worden. Sie hat in diesem Zusammenhang eine monatliche Abstimmungspflicht mit der eingesetzten Lenkungsrunde und jährliche Berichtspflicht gegenüber der Auftraggeberin.

Die ZwischenZeitZentrale und die Lenkungsrunde berücksichtigen hierbei den allgemeinen Gleichbehandlungsgrundsatz.

Anfrage 8: Arbeitsgrundlagen der Antidiskriminierungsstellen an den Regionalen Beratungs- und Unterstützungszentren Bremen, ReBUZ
Anfrage der Abgeordneten Frau Görgü-Philipp, Hupe, Fecker und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
vom 23. Oktober 2020

Wir fragen den Senat:

1. Aufgrund welcher konzeptionellen Arbeitsgrundlagen sollen die Antidiskriminierungsstellen an den ReBUZ ihre Tätigkeiten aufnehmen, um sowohl Präventionsmaßnahmen als auch den professionellen Umgang bei vorliegenden Diskriminierungen sicherzustellen?
2. Inwieweit beabsichtigt der Senat die Einbindung der Akteure des Bremer Antidiskriminierungsnetzwerkes bei der Erarbeitung einer Aufgaben- und Tätigkeitsbeschreibung?
3. Welche Maßnahmen plant der Senat, um zukünftig von der Einzelfallbetrachtung Rückschlüsse auf strukturelle Diskriminierungsformen ziehen zu können?

Antwort des Senats

Zu Frage 1:

Die Regionalen Beratungs- und Unterstützungszentren haben eine Konzeptskizze entwickelt, die sich noch in der ressortinternen Abstimmung befindet. Sie umfasst unter anderem Überlegungen zu der Ausgestaltung der Aufgaben im schulischen Kontext, Zielgruppen, Schnittstellen, Kooperationen, Qualifikationen und Kompetenzen der Mitarbeitenden und dem strukturellen und organisatorischen Rahmen.

Zu Frage 2:

Die Konzeptskizze soll in einem zweiten Schritt mit den Akteuren des „Netzwerks gegen Diskriminierung“ abgestimmt werden, bevor die Stellen ausgeschrieben werden.

Zu Frage 3:

Eine der Aufgaben der Mitarbeitenden wird die Dokumentation der Fälle im Sinne eines Monitorings sein, das es ermöglichen soll, steuerungsrelevante Daten beispielsweise für gezielte Maßnahmen in einer bestimmten Region zu generieren. Einzelheiten werden von den Mitarbeitenden zu entwickeln sein.

Anfrage 9: Infektionsschutz durch Takterhöhung?

Anfrage der Abgeordneten Wagner, Frau Schiemann, Güngör und Fraktion der SPD
vom 3. November 2020

Wir fragen den Senat:

1. Auf welchen ÖPNV-Linien wurden in welchem Umfang pandemiebedingt die Taktzeiten erhöht, und ist dies für weitere Linien in Planung?

2. Welche darüber hinausgehenden Takterhöhungen hält der Senat zur Verbesserung des Infektionsschutzes und des Vertrauens der Fahrgäste in den ÖPNV für wünschenswert, und welche Kosten resultieren daraus, bitte differenzieren nach investiven und konsumtiven Kosten?

3. Inwieweit geht der Senat davon aus, diese Mehrkosten über den Bremen-Fonds zur Bewältigung der COVID-19-Pandemie finanzieren zu können?

Antwort des Senats

Zu Frage 1:

Laut Robert-Koch-Institut, RKI, ist das Infektionsrisiko mit dem Corona Virus in Bussen und Bahnen gering. Die BSAG hat schon am Anfang der Pandemie ihren Fahrplan auf die speziellen Bedürfnisse der einzelnen Linien angepasst und flexibel reagiert. So wurde schon im Frühjahr die Linie 63 deutlich verstärkt. Im aktuellen Teil-Lockdown fährt die BSAG den normalen Regelfahrplan weitgehend ohne Einschränkungen. Seit dem 9. November 2020 ist das Angebot in Richtung GVZ nochmals erhöht worden. Die neue Expressbuslinie 63 S verkehrt zehnmal am Tag zu den Schichtwechselzeiten gezielt, um die Linie 63 zu entlasten und insbesondere zwischen Am Wall und Pappelstraße zusteigenden Fahrgästen eine Mitfahrt zu ermöglichen.

Des Weiteren verkehren seit Juni auf der Straßenbahnlinie 1 in der Regel nur breite Straßenbahnen mit einer 20 Prozent höheren Platzkapazität als die schmaleren älteren Fahrzeuge.

Derzeit prüft die BSAG weitere Angebotsausweitungen durch die gezielte Einbindung von Reisebusunternehmen. Dabei werden nicht nur die verkehrlichen Erfordernisse sowie die technisch und betriebliche Machbarkeit, sondern auch die wirtschaftlichen Auswirkungen, Barrierefreiheit und die vergaberechtlichen Anforderungen berücksichtigt.

Zu Frage 2:

Die Busse und Bahnen werden regelmäßig gereinigt. Es wird auf das Einhalten der Maskenpflicht hingewiesen und diese durch das Ordnungsamt kontrolliert.

Das Wesen des ÖPNV ist, dass sich jeweils die Fahrgast-Besetzungen der Fahrzeuge mit jeder Haltestelle ändern. Die Besetzungen der Fahrzeuge ändern sich auch im Tages- und Wochenverlauf.

Die BSAG beobachtet daher laufend die Nachfrage des Verkehrsangebots. Die Nachfrage über den Tagesverlauf hat sich seit Beginn der Pandemie verändert. Zurzeit sind mittags und am frühen Nachmittag vergleichsweise starke Auslastungen auf den Hauptlinien festzustellen. Ob dies auch auf anderen Linien erforderlich und möglich ist, wird weiter gezielt beobachtet.

Insgesamt ist die Fahrzeugauslastung aufgrund der geringeren Fahrgastnachfrage in der Pandemie aber geringer als in den Vorjahren, unter anderem aufgrund der stärkeren Nutzung von Home Office aber auch den Umstieg auf Fahrrad und Pkw. Probleme mit überfüllten Bussen treten daher nur sehr punktuell auf.

Seit dem starken Ansteigen der Infektionszahlen in Bremen und Deutschland sind die Fahrgastzahlen gegenüber den Vorwochen wieder deutlich gesunken. In der 44. Kalenderwoche vom 26. Oktober bis 1. November lag die Nachfrage bei nur noch 60 Prozent des Vorjahres.

Aufgrund der Veränderungen der Fahrgastnachfrage im Tagesverlauf ist beabsichtigt, auf den Linien 1, 4, 6, 24, 25 und 26/27 das Fahrtangebot zwischen den Berufsverkehrszeiten um 33 Prozent auf einen 7,5-Minuten-Takt zu verdichten. Zugleich soll der Grundtakt am Sonntagnachmittag von einem 20- auf einen 15-Minuten-Takt verdichtet werden, dies entspricht einer Steigerung plus 33 Prozent, um die Nutzung im Freizeitverkehr zu erhöhen. Diese Maßnahmen könnten in der zweiten Jahreshälfte 2021 ohne zusätzliche Fahrzeuge erfolgen und würden den Planverlust der BSAG inklusive Linie 63 S um 2,25 Millionen Euro konsumtiv pro Jahr erhöhen.

Für eine Taktverdichtung im Berufsverkehr wäre die Beschaffung von zusätzlichen sieben Straßenbahnen und 15 emissionsarmen Gelenkbussen erforderlich. Um dies in der zweiten Jahreshälfte 2022 umsetzen zu können, ist eine zeitnahe Finanzierung und Bestellung erforderlich. Hierfür wären Investitionen von circa 30 Millionen Euro erforderlich. Der Planverlust würde sich weiter um bis zu 10 Millionen Euro pro anno konsumtiv erhöhen. Hier wären auch weitere Angebotsverdichtungen tagsüber inbegriffen. Die Leistung der BSAG würde sich mit diesen Maßnahmen netzweit insgesamt um 15 Prozent, auf den betroffenen Strecken um bis zu 100 Prozent erhöhen.

Zu Frage 3:

Der Senat wird auf Grundlage einer entsprechenden Vorlage auch Möglichkeiten einer Finanzierung der Mehrkosten im Rahmen der Bremen Fonds prüfen.

Anfrage 10: Rechtsfreier Raum und öffentliche Finanzhilfen für die Besetzerinnen und Besetzer der „Dete“?

Anfrage der Abgeordneten Frau Neumeyer, Lübke, Röwekamp und Fraktion der CDU

vom 6. November 2020

Wir fragen den Senat:

1. Wie bewertet der Senat die derzeitige Verkehrssicherheit und Nutzbarkeit des Gehweges, des Fahrradweges und der Straße vor dem alten Kaufhaus „Dete“ in der Lahnstraße 61 bis 63?
2. Inwieweit teilt der Senat die Einschätzung der Bau- und Verkehrsbehörde, dass es sich bei der Blockade des Gehweges vor der „Dete“ nicht um eine Ordnungswidrigkeit oder zumindest um eine kostenpflichtige Sondernutzung handelt?
3. Inwiefern und in welcher Höhe beabsichtigt der Senat Kosten, die im Zusammenhang mit der Besetzung und Nutzung der „Dete“ anfallen, zu tragen, und welche Haushaltsmittel stehen dafür zur Verfügung?

Antwort des Senats

Zu Frage 1:

Der von Besetzer*innen in Anspruch genommene Gehweg kann als solcher nicht mehr genutzt werden und ist eingeschränkt. Die gegenwärtig alternativ geführten Geh- und Radwege sind verkehrssicher. Aus Gründen der Schulwegsicherung wurde sehr kurzfristig der Radverkehr auf die Fahrbahn geleitet. Eine Durchfahrt ist ohne Probleme für den Rad- und Kfz-Verkehr möglich.

Zu Frage 2 und 3:

Grundsätzlich ist die geplante Inanspruchnahme öffentlicher Verkehrsflächen über den Gemeingebrauch hinaus eine Sondernutzung. Die Sondernutzung verschafft dabei einem Einzelnen einen Vorteil durch die Nutzung des Gemeinschaftseigentums, wobei dieser Vorteil durch eine Gebühr an die Gemeinschaft zurückfließen soll. Bei der Bemessung der Ausgleichsgebühren wird der wirtschaftliche Wert der Sondernutzung herangezogen. Die Sondernutzung ist im Vorfeld zu genehmigen.

In der Praxis sind kurzfristige Inanspruchnahmen von öffentlichen Flächen nicht selten und in der Regel mit dem Unwissen über die straßenrechtlichen Zusammenhänge erklärlich. In solchen Fällen wird die Nutzung geduldet, da die Nutzung zu diesem Zeitpunkt bereits eingetreten ist. Eine Duldung erfolgt insbesondere, wenn offensichtlich keine wirtschaftlichen Interessen verfolgt werden und von keiner wesentlichen Missachtung ausgegangen werden kann.

Durch das Amt für Straßen und Verkehr wird die Situation gegenwärtig geduldet. Hierfür sind naturgemäß keine Gebühren zu erheben.

Die Gebäudenutzung ist vom Eigentümer ausdrücklich geduldet. Die Kostentragung der Versorgung mit Strom, Wasser, Müllentsorgung et cetera befindet sich derzeit in der Klärung. Des Weiteren fallen im Moment keine Kosten an.