

- (A) net, während Hamburg auf die Eigenbeteiligung im Rahmen einer freiwilligen sozialen Leistung verzichtet. – Soweit die Antwort des Senats!

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

Abg. Frau **Piontkowski** (CDU): Sehen Sie vor dem Hintergrund, dass in den Hartz-IV-Sätzen bereits der eine Euro für die Mittagsverpflegung enthalten ist, die Übernahme dieses Euros durch Bremen haushaltsmäßig als gerechtfertigt an?

Präsident Weber: Bitte, Frau Senatorin!

Senatorin Stahmann: Mit der Frage hat sich auch der Senat befasst. Wir vertreten als Senat die Auffassung, dass wir aus zwei Gründen auf diesen Euro verzichten: Wir machen es nicht wie in Berlin, dass wir den einen Euro eintreiben, sondern aus sozialpolitischen Gründen verzichten wir auf den Euro, weil wir feststellen, dass der Euro, wenn die Kinder ihn in den Kindergarten mitbringen sollten, dort nicht landet. Dann essen viele Kinder nicht, und deswegen haben wir uns dazu entschieden, dafür zu sorgen, dass möglichst alle Kinder diesen Anspruch auch ohne Beschämung wahrnehmen können. Das ist uns wichtig.

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

Der zweite Punkt, den ich auch nachgefragt habe, ist: Wie ist es eigentlich? Welche Verwaltungskosten würden eigentlich entstehen, wenn wir jetzt anfangen, diesen Euro einzutreiben? Das ist ja eine richtige Frage. Dort habe ich lernen müssen, dass in der Wirtschaft gesagt wird, wenn die Forderung bei einem Euro liegt, liegt der Verwaltungsaufwand deutlich darüber, nämlich bei fünf Euro. Das ist auch eine Frage, mit der man sich auseinandersetzen muss, aber der Senat hat sich aufgrund des Bürokratieaufwands, auch für die einzelnen Einrichtungen, und aus sozialpolitischen Gründen dazu entschieden, auf diesen Euro zu verzichten. Das ist eine Sache, die Bremen sich leistet, aber bewusst leistet, weil wir hier viele Kinder und Familien haben, die in Armut leben.

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

Abg. Frau **Piontkowski** (CDU): Gibt es schon Erkenntnisse darüber, wie hoch die tatsächliche Inanspruchnahme der Mittagsverpflegung sein wird?

Präsident Weber: Bitte, Frau Senatorin!

Senatorin Stahmann: Nein, das wissen wir noch nicht! Wir werben dafür. Wir haben aber in Bremen den Vorteil, dass wir ein kostenloses Mittagessen an-

- geboten haben, und wir müssen jetzt dafür sorgen, dass das auch in Anspruch genommen wird. Dies ist leicht zurückgegangen, weil viele Eltern auch versichert waren. Die Kindertageseinrichtungen in staatlicher und in freier Trägerschaft sind aber gehalten, dafür zu werben, weil es ein Anspruch ist, den die Menschen geltend machen müssen. Wir wollen auch, dass dieser Anspruch geltend gemacht wird. Spitz abgerechnet wird dann am Ende des Jahres, und darüber berichten wir dann auch noch einmal gern im Haushalts- und Finanzausschuss. (C)

Präsident Weber: Weitere Zusatzfragen liegen nicht vor.

Die dritte Anfrage trägt den Titel „**Rolle des Schienenbonus der Bahn bei der Lärminderung**“. Die Anfrage ist unterschrieben von den Abgeordneten Saxe, Frau Dr. Schaefer, Dr. Güldner und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen.

Bitte, Frau Kollegin!

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

Erstens: Wie bewertet der Senat das Förderprogramm des Bundesverkehrsministeriums und der Deutschen Bahn zur Umrüstung der Bremssysteme für die Verringerung des Bahnlärms?

- Zweitens: Hält der Senat die damit verbundene Beibehaltung des Schienenbonus für sachgerecht? (D)

Drittens: Wenn nicht, was wird der Senat auf Bundesebene unternehmen, um an der Abschaffung des Schienenbonus mitzuwirken?

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

Senator Dr. Lohse: Herr Präsident, meine Damen und Herren! Für den Senat beantworte ich die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1: Am 5. Juli 2011 haben der Bundesverkehrsminister und der Vorstandsvorsitzende der DB AG eine Eckpunktevereinbarung zur Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems auf dem Schienennetz der DB AG unterzeichnet. Die Einführung ist zum 9. Dezember 2012 geplant. Das System sieht vor, die Trassenpreise für den Güterverkehr im gesamten Netz zu erhöhen und den Haltern der Wagen, die die Grenzwerte nach der Vorschrift „TSI Lärm“ einhalten, einen Bonus zu zahlen. Auf diese Weise wird ein finanzieller Anreiz geschaffen, Güterwagen auf lärmarme Technik umzurüsten. Damit ist allerdings keine direkte Förderung zur Umrüstung der Bremssysteme verbunden.

Der Senat begrüßt diesen Schritt, da auf diesem Weg in relativ kurzer Zeit flächendeckend die Lärmbelastung durch den Schienengüterverkehr gesenkt werden kann. Von dieser Maßnahme profitieren auch

(A) Schienenstrecken, die bislang nicht unter das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes fallen.

Zu Frage 2: Der Senat hält die Beibehaltung des in der 16. Bundesimmissionschutzverordnung enthaltenen Schienenbonus bei der Lärmbeurteilung von Schienenverkehrswegen für nicht länger sachgerecht.

Zu Frage 3: Der Senat hat zuletzt am 15. April 2011 im Bundesrat eine Entschließung des Bundesrates zur Verminderung des Bahnlärms unterstützt. Diese Entschließung umfasste unter anderem auch die Forderung, den Schienenbonus abzusenken und zu prüfen, ob zusätzlich zum Dauerschallpegel Spitzenschallpegel für die Nacht eingeführt werden können. Die Entschließung fand eine Mehrheit im Bundesrat. – Soweit die Antwort des Senats!

Präsident Weber: Frau Dr. Schaefer, haben Sie eine Zusatzfrage? – Bitte sehr!

Abg. Frau **Dr. Schaefer** (Bündnis 90/Die Grünen): Herr Senator, Sie haben darauf hingewiesen, dass diese lärmabhängigen Trassenpreise ab Dezember eingeführt werden sollen. Das ist ja eine langjährige Forderung, weil es im Prinzip der aktive Lärmschutz ist. Unsere Frage basierte dort auf mehreren Zeitungsartikeln, in denen immer suggeriert wurde, das Bundesverkehrsministerium stelle jetzt auch zusätzlich noch Gelder zur Verfügung und erhoffe sich damit, den Erhalt des Schienenbonus zu erkaufen. Aus Ihrer letzten Antwort entnehme ich, dass Sie sich ja schon dafür eingesetzt haben, dass der Schienenbonus abgeschafft werden soll. Meine Frage: Ist davon auszugehen, wenn es wieder zu – ich sage einmal – Konflikten um den Schienenbonus kommt, dass Sie sich dann auch weiterhin auf weiteren Konferenzen der Verkehrsminister für dessen Abschaffung einsetzen?

(B)

Präsident Weber: Bitte, Herr Senator!

Senator Dr. Lohse: Sie haben jetzt zweimal den Begriff Bonus gebraucht, ich glaube, wir müssen das auseinanderhalten: In dem einen Fall ging es um die Frage, ob derjenige einen Bonus bekommt, der auf lärmarme Waggons umrüstet, und der Schienenbonus ist eine Gutschrift bei den Dezibelwerten, es ist ein anderer Bonus. Bei dem einen spricht man von einem finanziellen Bonus und bei dem anderen von einer Entlastung im Sinne des Bundes-Immissionschutzgesetzes, was die Schallemissionen betrifft.

Noch einmal zu der finanziellen Frage: Der Bonus, der gezahlt wird, wird nicht aus zusätzlichen Geldern des Ministeriums gezahlt, sondern aus der allgemeinen Erhöhung der Trassenpreise generiert, woraus dann wieder Umlagekapital generiert wird, um dann denjenigen, die freiwillig ihre Waggons lärmarm ausstatten, einen Bonus zu zahlen. Das heißt, es gibt kein zusätzliches Fördergeld, sondern das Geld, das dann Einzelnen zugutekommt, müssen alle gemeinsam bezahlen.

Der zweite Bonusbegriff bezieht sich auf die bislang für den Eisenbahnverkehr geltende Lockerung der Grenzwerte von drei Dezibel. Weil man sagt, der Bahnverkehr ist weniger schädlich als der Autoverkehr, hat man die Bahn dort etwas großzügiger behandelt und gesagt, sie darf drei Dezibel mehr emittieren. Da geht es jetzt um die Frage, ob dieser Bonus – kein finanzieller Bonus, sondern einfach in der Beurteilung, ob ein Grenzwert überschritten ist oder nicht – weiterhin aufrechterhalten wird oder nicht. Da haben wir uns als Land Bremen mit den anderen Bundesländern im Bundesrat dagegen ausgesprochen, dass die Bahn hier weiterhin lauter sein darf als andere Verkehrswege.

(C)

Präsident Weber: Weitere Zusatzfragen liegen nicht vor.

Die vierte Anfrage in der Fragestunde befasst sich mit dem Thema „**Attentat in Norwegen – Verbindungen nach Deutschland**“. Die Anfrage ist unterschrieben von den Abgeordneten Fecker, Dr. Güldner und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen.

Bitte, Herr Kollege Dr. Güldner!

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

Welche Informationen liegen dem Senat darüber vor, dass der norwegische Attentäter Breivik, wie deutsche Medien mit Berufung auf norwegische Ermittler berichten, seine an Unterstützer gerichtete E-Mail kurz vor den Anschlägen unter anderem auch an die rechtspopulistische Bremer Gruppierung Bürger in Wut verschickt hat?

(D)

Präsident Weber: Die Anfrage wird beantwortet von Herrn Senator Mäurer.

Senator Mäurer: Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Für den Senat beantworte ich die Anfrage wie folgt:

Dem Senat ist bekannt, dass der Attentäter kurz vor den Anschlägen sein Manifest weltweit an eine große Zahl von E-Mail-Adressen versandt hat. Die Adressaten sind in vielen Fällen dem rechtsextremistischen oder dem rechtspopulistischen Spektrum zuzurechnen. Das Manifest ging aber auch an zahlreiche Presse- und Medienorgane sowie an Abgeordnete des norwegischen Parlaments. Auch die Gruppierung Bürger in Wut war im E-Mail-Verteiler enthalten. Es ist dem Senat nicht bekannt, ob die E-Mails jeweils ihren Empfänger erreicht haben. – Soweit die Antwort des Senats!

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

Abg. **Dr. Güldner** (Bündnis 90/Die Grünen): Nun ist dieser Umstand im Vorfeld bestritten worden, und