

## A1 Ökologisch-veganes Catering

Gremium: LAG Tierpolitik  
Beschlussdatum: 19.02.2016  
Tagesordnungspunkt: 2. Anträge

- 1 Auf jeglichen öffentlichen und internen Veranstaltungen des Landesverbandes von
- 2 Bündnis 90/Die Grünen Bremen werden ausschließlich vegane Speisen und Getränke
- 3 angeboten. Wo immer möglich sollen dabei biologische, fair gehandelte, saisonale
- 4 und regionale Produkte verwendet werden. Für Verpflegung, die nicht diesen
- 5 Kriterien entspricht, übernimmt die Partei auch keine Kosten.
- 6 Zu den öffentlichen und internen Veranstaltungen gehören neben
- 7 Landesmitgliederversammlungen und Wahlkampfveranstaltungen z. B. auch alle
- 8 Gremiensitzungen des Landesverbandes.

## Begründung

2011 hat die LMV den Antrag „Grüne Fairanstaltungen“ beschlossen. Darin wurde zur Bewirtung festgelegt:

„Auf jeglichen öffentlichen und internen Veranstaltung des Landesverbandes von Bündnis 90/Die Grünen Bremen werden ausschließlich vegetarische Speisen angeboten. Sowohl das Catering, als auch Kaffee, Kakao, Limonade, Orangensaft oder Tee, die auf grünen Veranstaltungen serviert werden, müssen den ökofairen Kriterien entsprechen. Hierbei sollen möglichst Produkte (Bioprodukte) aus der Region verwendet werden.“

Der Antrag unterscheidet sich also nur in zwei Punkten von der derzeitigen Beschlusslage:

### 1. Veganes statt nur vegetarisches Catering

In den letzten fünf Jahren hat sich die Gesellschaft verändert: Immer mehr Menschen ernähren sich vegan. Die Motivation dafür ist vielfältig: Sie wollen das Klima, die Böden und das Trinkwasser schützen und einen Beitrag zur Welternährung leisten. Sie wollen Antibiotikamissbrauch und resistente Keime genauso verhindern wie die Rodung von Regenwäldern zur Futtermittelproduktion in anderen Teilen der Welt. Vor allen Dingen aber wollen sie, dass für ihre Ernährung keine Tiere leiden müssen.

All diese Ziele sind ureigene grüne Ziele. Deshalb sollten wir auf unseren Veranstaltungen allen Menschen ermöglichen, sich vegan zu ernähren.

Nicht nur das: Wenn wir auf unseren öffentlichen Veranstaltungen veganes Essen anbieten, zeigen wir, dass pflanzliche Ernährung ebenso lecker und abwechslungsreich sein kann wie Essen mit Tierprodukten. Damit ermutigen wir dazu, häufiger pflanzlich zu essen – wie auf dem Klimakongress in Bremerhaven als notwendige Bedingung für eine klimagerechte Agrarwende gefordert.

Veganes Essen ist außerdem offen für alle und diskriminierungsfrei: Nicht nur Veganer\*innen können dies essen, sondern auch Vegetarier\*innen und alle, die außerhalb von Grünen-Veranstaltungen Fleisch essen. Umgekehrt gilt dies nicht: Wird Essen mit Tierprodukten angeboten, werden vegan lebende Menschen in ihrer Auswahl eingeschränkt.

Die Bundeskongresse der Grünen Jugend zeigen schon lange, dass veganes Catering auch bei größeren Veranstaltungen problemlos möglich ist, auch der Landesverband der Linkspartei in Bremen bietet seit zwei Jahren vegane Bewirtung auf eigenen Veranstaltungen. In Bremen gibt es eine Vielzahl von Unternehmen, die veganes Catering anbieten. Einer veganen Bewirtung bei uns Grünen steht also nichts im Wege.

2. Nach Möglichkeit auch saisonale Produkte

Regionale Bio-Lebensmittel gehen ohnehin häufig mit der Anforderung „saisonal“ einher. Weil saisonale Produkte vor allen Dingen aus Klimaschutzsicht deutlich besser sind als solche aus Gewächshäusern, soll dieses Soll-Kriterium hier noch einmal explizit aufgenommen werden.

## **Unterstützer\*innen**

Grüne Jugend; Anne Schierenbeck

## A2 Kulturhäuser für alle Stadtteile

Antragsteller\*in: Michael Koppel

Tagesordnungspunkt: 2. Anträge

- 1 Die LMV fordert den Landesvorstand und die Grüne Bürgerschaftsfraktion auf, sich
- 2 dafür einzusetzen, dass in allen Bremer Stadtteilen (sofern nicht bereits
- 3 vorhanden) die materielle Voraussetzungen für eine stadtteilbezogene
- 4 Kulturarbeit (Kultur-/ Bürgerhäuser oder Begegnungsstätten) geschaffen werden.
- 5 Hierfür sind den örtlichen Initiativen (i. d. R. gemeinnützige Vereine)
- 6 Räumlichkeiten in öffentlichen Gebäuden zur Verfügung zu stellen oder
- 7 Voraussetzungen oder längerfristige Mietgarantien zu gewähren.

### Begründung

Begründung: In vielen Stadtteilen bestehen Bürgerhäuser oder ähnliche regional ausgerichtet „Kulturzentren“, die als kulturelle Treffpunkte und Kommunikationszentren für die Bewohner des Stadtteils genutzt werden. In anderen Stadtteilen fehlen diese Einrichtungen.

Örtliche Kultur-/ Bürgerhäuser oder Begegnungsstätten sollen niederschwellige Angebote für Bevölkerungsschichten bieten, die von den städtischen Kulturangeboten nicht angesprochen werden. Außerdem meiden viele ältere Menschen aufgrund mangelnder Mobilität oder aufgrund eines mangelnden subjektiven oder objektiven Sicherheitsgefühls.

Dies ist auch im Sinne des deutschen Kulturrates, der ein flächendeckendes Kulturangebot fordert, das zu erschwinglichen Preisen breiten Teilen der Bevölkerung verlässlich zur Verfügung steht. Davon ist Bremen weit entfernt: 90 Prozent des Kulturhaushalts fließen in Kunstbetriebe, die von nur 10 Prozent der Bevölkerung in Anspruch genommen werden. Die Enquete-Kommission „Kultur in Deutschland“ fordert in ihren Handlungsempfehlungen unter anderem eine Kulturpolitik, die den Prozess der kulturellen Partizipation vorantreibt.

Dem kommen dezentrale Kulturinitiativen nicht nur durch die Ansprache anderer Bevölkerungsschichten nach, sondern auch durch die Einbindung von Ehrenamtlichen und die Förderung von Künstlern, die niederschwellige Kultur anbieten.

In verschiedenen Stadtteilen sind historische Archive entstanden, die als unverzichtbare Bestandteile der Ortsgeschichte das historische Erbe sammeln, verwalten und der Öffentlichkeit zur Verfügung stellen. Sie wahren das kulturelle Erbe der Stadt und binden die Einwohner in den Erhalt und die Fortentwicklung des kulturellen Erbes ein. In einer zunehmend anonymer gestalteten Umwelt sind sie ein wichtiger Bestandteil um die Bevölkerung an ihre „Heimat“ zu binden.

### Unterstützer\*innen

Kreisvorstand Nordost

## A3 Art. 14 Grundgesetz auch in Bremen umsetzen Wohnraumleerstand einer Nutzung zuführen

Antragsteller\*in: Dieter Steinfeld  
Tagesordnungspunkt: 2. Anträge  
Status: Eingereicht (ungeprüft)

1 Wir wollen große Grün- und Erholungsflächen in Bremen und auch kleinflächige  
2 Grünanlagen in den Stadtteilen erhalten. Trotzdem brauchen wir angemessenen  
3 Wohnraum für BremerInnen und ihre Kinder und Enkel wie auch für Zugezogene. Auch  
4 sollten wir Menschen, die in Bremen arbeiten und im Umland wohnen, zumindest ein  
5 Wohnangebot machen können, um umweltschädliche Pendlerverkehre in unserer Stadt  
6 zu reduzieren.

7 Da darf es nicht sein, das bereits bebaute Flächen teilweise jahrzehntelang  
8 leerstehen. Es gibt bislang keine Übersicht der Baubehörde über dieses Potential  
9 und daher wird angenommen, es gäbe es nicht. Wer aber mit offenen Augen durch  
10 die Stadt geht, der wird feststellen, dass der Leerstand dringend mehr  
11 Aufmerksamkeit erfordert. Auch deshalb, weil hier Wohnraum viel schneller als  
12 mit der zeitaufwändigen Ausweisung neuer Bebauungsgebiete geschaffen werden kann  
13 und die städtische Infrastruktur i.d.R. bereits vorhanden ist.

14 Die LMV beschließt daher mit sofortigen Umsetzungsauftrag:

- 15 1. Die Stadt Bremen richtet eine aktiv am Wohnungsmarkt auftretende  
16 Beratungsstelle ein, die Eigentümern Hilfestellung bei der Wohnnutzung  
17 ihrer Immobilie bietet und Vermietungshindernisse beseitigt. Das kann z.  
18 B. die Vermittlung einer Wohnungsverwaltung sein, die Vermittlung einer  
19 Sanierungsberatung, die Information über Fördermöglichkeiten z.B. der KfW,  
20 ggf. die Finanzierung einer Sanierung etwa durch einen noch  
21 einzurichtenden revolvingierenden Hausinstandsetzungsfonds der Bremer  
22 Aufbaubank.
- 23 2. Erlass eines rechtlichen Regelung gegen Wohnungsleerstand in Anlehnung an  
24 entsprechende Regelungen in anderen Städten bzw. Bundesländern. Z. B. die  
25 Ende 2015 erlassene Zweckentfremdungsverbotssatzung (ZwEVS) in Stuttgart,  
26 die auf das Verbot der Zweckentfremdung von Wohnraum (ZwEWG) in Baden-  
27 Württemberg aufbaut.
- 28 3. Zu prüfen, welche rechtlichen Möglichkeiten es gibt, Grundstücke wie z.B.  
29 Baulücken, die baurechtlich für den Wohnungsbau vorgesehen sind, aber vom  
30 Eigentümer nicht bebaut werden, mit einer Bauverpflichtung zu versehen.  
31 Ziel muss auch hier sein, das eine der Stadtgesellschaft dienende Nutzung  
32 erreicht wird.

## Begründung

### Erläuterung:

Es findet kein Eingriff in das grundgesetzlich geschützte Eigentumsrecht statt. Es wird lediglich Artikel 14 GG umgesetzt, der besagt, das Eigentum verpflichtet und dem Wohl der Allgemeinheit dienen soll. Somit wird ein bisher nicht erfolgter, aber in Zeiten angespannter Wohnungsmärkte notwendiger Gesetzesvollzug durchgeführt.

Die vorgeschaltete Einrichtung einer Beratungsstelle soll zudem erreichen, dass die Festsetzung von Ordnungsstrafen erst gar nicht notwendig wird. Es bedarf allerdings des Rechtsrahmens im Hintergrund, damit die Beratungsstelle nicht als „Papiertiger“ wahrgenommen wird.

In der Koalitionsvereinbarung 2015-2019 steht ab Zeile 1652 zudem: „Es stehen in vielen Häusern und Gebäuden trotz großem Wohnungsbedarf potenzielle Wohnräume leer. Diese Potenziale wollen wir mit geeigneten Instrumenten und verstärkter Ansprache der Eigentümer verfügbar machen.“

Die 2015 in Kraft getretene Regelung in Stuttgart definiert die Zweckentfremdung u.a. wenn Wohnraum...

- a) länger als 6 Monate leer steht,
- b) durch bauliche Veränderung für eine Wohnnutzung nicht mehr geeignet ist,
- c) beseitigt wird (Abbruch).

Die Bestimmungen sehen z. B. vor, dass eine Zweckentfremdung nicht vorliegt, wenn der Wohnraum vom Markt z. B. aufgrund seiner Lage nachweislich nicht mehr angenommen wird.

Ausnahmen sind auch möglich, wenn z. B. Wohnraum in eine notwendige soziale Einrichtung umgewandelt werden soll. Zweitwohnsitze sind nicht betroffen.

In Stuttgart ist eine Regelung aufgenommen worden, dass keine Zweckentfremdung vorliegt, wenn eine vor der Vermietung notwendige Sanierung objektiv soviel Kosten verursacht, dass sie über einen Zeitraum von 10 Jahren nicht über Mieterträge refinanziert werden kann. Das dürfte in der Praxis dazu führen, dass lange Zeit leerstehende Immobilien wegen Unwirtschaftlichkeit nicht unter die Regelung fallen und läuft somit dem eigentlichen Zweck der Satzung entgegen. Daher sollte diese Regelung in Bremen unbedingt entfallen.

Verstöße gegen die Satzung können auf zweierlei Weise beantwortet werden:

- Duldung des Leerstandes mit dem Erlass eines Ausgleichsbetrages in der Höhe, wie er für die Schaffung von Wohnraum an anderer Stelle im Stadtteil eintritt. Also z. B. die Zahlung eines monatlichen Ausgleichsbetrages in Anlehnung an das von der Stadtgemeinde akzeptierte Mietniveau im jeweiligen Stadtteil. Im Durchschnitt wären das ca. 6,50 Euro je qm Wohnfläche. Also kein symbolisches Ordnungsgeld, sondern ein Ordnungsgeld, das geeignet ist, den Missstand auch zu beheben.
- Erlass eines Bußgelds von bis zu 50.000 Euro, das bei fortwährender Zuwiderhandlung auch mehrmals festgesetzt werden kann.

## Unterstützer\*innen

Bernd Schwertfeger; Anne Hölting; Christof Schäffer; Jens Hirschberg; Karsten Seidel; Petra Fritsche-Ejemole; Reinhold Koch; und weitere; Thomas Schäfer; Carsten Werner; Michael "Pelle" Pelster; Anne Schierenbeck; Frank M. Rauch; Philipp Bruck

## A4 Wartezeiten an Fußgängerampeln reduzieren

Antragsteller\*in: Ralph Saxe  
Tagesordnungspunkt: 2. Anträge  
Status: Eingereicht (ungeprüft)

- 1 Wir bitten die Bürgerschaftsfraktion und das Verkehrsressort, sich für Folgendes
- 2 einzusetzen:
- 3 1.Im Hinblick auf eine Gleichberechtigung der Verkehrsarten die Wartezeiten an
- 4 Fußgängerampeln im Grundsatz zu reduzieren.
- 5 2.Geeignete Ampeln mit hoher FußgängerInnen- und RadfahrerInnenfrequenz zu
- 6 ermitteln, an denen die Umläufe auf 60 Sekunden reduziert werden. Mögliche
- 7 Störungen der anderen Verkehrsarten sind vorab zu simulieren und müssen dann in
- 8 einer Gesamtabwägung bewertet werden. Hierfür sind einige Standorte modellhaft
- 9 zu untersuchen.
- 10 3.An zunächst zwei geeigneten Standorten in einem Verkehrsversuch
- 11 Countdownampeln einzusetzen.
- 12 4. In Straßen mit geringerem Verkehrsaufkommen, die zudem von schwach
- 13 frequentierten ÖPNV-Linien oder gar nicht von diesen befahren werden, ist der
- 14 Ersatz von Ampeln durch Zebrastreifen zu prüfen, um Wartezeiten für Fußgänger zu
- 15 minimieren und längerfristig Kosten zu sparen, die für den Unterhalt von
- 16 Ampelanlagen sehr hoch sind.

## Begründung

Bremen hat den Anspruch, eine besonders fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt zu sein. Bei Ampeln an Hauptverkehrsstraßen haben sie aber in der Regel nach dem Öffentlichen Nahverkehr und dem Autoverkehr erst die dritte Priorität. Dies gilt insbesondere dort, wo Grüne Welle und die ÖPNV-Vorrangschaltung gelten. Das kann an vielen Stellen aufgrund entsprechender Frequenzen zur Stauvermeidung und einen flüssigen Verkehr sinnvoll sein.

Die in Bremen wie auch in vergleichbaren Städten für Fußgängerampeln geschalteten Umläufe sind häufig als 80-Sekunden-Umläufe geschaltet. Doch kann die Wartezeit zu Hauptverkehrszeiten auch 110 Sekunden und mehr betragen. Aus Verkehrssicherheitssicht nehmen Rotlichtverstöße bei Wartezeiten über 60 Sekunden deutlich zu. Ziel muss es sein, wenigstens an hochfrequentierten Ampeln die bisherige Priorisierung zu überprüfen und dort, wo es sinnvoll ist, höchstens 60-Sekunden-Umläufe zu realisieren, von denen nur in Einzelfällen abgewichen werden soll.

Zudem haben sich in Hamburg sogenannte Countdownampeln bewährt, die die Wartezeit in Sekunden anzeigen. Die Rotlichtverstöße konnten um ein Drittel an den Versuchsstandorten reduziert werden. Hierfür sind viele Standorte allerdings nicht geeignet.

Wartezeiten entstehen auch dann, wenn Straßen an bedarfsgesteuerten Fußgängerampeln überquert werden. Bis das "Grün für FußgängerInnen kommt, muss eine mehr oder minder lange Zeit gewartet werden.

## Unterstützer\*innen

LAG Verkehr; Gudrun Eickelberg; Ralf Bohr; Carsten Werner; Jens Hirschberg; Jens Schabacher; Kirsten Kappert-Gonther; Maximilian Thieme; Landesvorstand; Anne Schierenbeck

## A5 Verkehrsraum ohne Barrieren!

Antragsteller\*in: Ralph Saxe  
Tagesordnungspunkt: 2. Anträge  
Status: Eingereicht (ungeprüft)

1 Wir fordern im Einklang mit dem Verkehrsentwicklungsplan ein Maßnahmenpaket zur  
2 Barrierefreiheit im Verkehrsraum, um bestehende Brennpunkte zu entschärfen.

3 Folgende Punkte sollen vorrangig berücksichtigt werden:

4 1. Bordsteine absenken

5 Bordsteine sollen an Querungsstellen abgesenkt werden, um ein sicheres Passieren  
6 der Straße zu ermöglichen.

7 Ein großes Hindernis beim Überqueren von Straßen und Kreuzungsbereichen bilden  
8 nicht-abgesenkte Bordsteine. Bei Neubauten und besonders problematischen  
9 Altbauten im Verkehrsraum werden Bordsteine an Querungsstellen standardmäßig  
10 abgesenkt. In vielen Stadtteilen mit teil- oder unsanierten Straßen, Rad- und  
11 Fußwegen sind die Bordsteine nicht oder nur unzureichend abgesenkt. Wir wollen,  
12 dass zunächst an zentralen Orten und schrittweise im gesamten städtischen  
13 Verkehrsraum alle Bordsteine gemäß den gesetzlichen Bestimmungen abgesenkt  
14 werden. In Deutschland ist die Begrenzung der Absenkung in der Regel auf 3 cm  
15 festgelegt. Wir wollen unter Einbeziehung aller Gruppen und Verbände prüfen, ob  
16 eine Nullabsenkung oder eine getrennte Fahrbahnrand-Einfassung mit Hilfe  
17 differenzierter Bordhöhe sinnvoll ist.

18 2. Mehr Querungshilfen

19 Querungshilfen auf Hauptverkehrsstraßen sollen ein ruhiges und sicheres  
20 Passieren ermöglichen.

21 Wir wollen, dass Hauptverkehrsstraßen gut überquerbar werden können. Neben  
22 Anforderungsschildern müssen sichere und gut beleuchtete barrierefreie  
23 Überquerungsmöglichkeiten geschaffen werden. Dazu gehören u.a. Mittelinseln,  
24 Aufpflasterungen, Fahrbahnerhöhungen, Fahrbahneinengungen, der Rückbau von  
25 überdimensionalen Knotenpunkten, durchgezogene Gehwege und Zebrastreifen. Dabei  
26 sollten Zebrastreifen auch in Tempo 30-Zonen ermöglicht werden. Grundsätzlich  
27 müssen die Überquerungsstellen für Rollstuhl- und RollatornutzerInnen ohne  
28 besondere Erschwernis nutzbar und für blinde und sehbehinderte Menschen  
29 eindeutig auffindbar und sicher nutzbar sein (DIN 18040-3). Dabei sollte auch  
30 die Einrichtung getrennter Querungsstellen mit differenzierter Bordhöhe geprüft  
31 werden. Wir fordern die Einrichtung von Ampeln mit Restzeitanzeige als  
32 Pilotversuch. Hier bieten sich zwei Standorte in der Bremer Innenstadt an: die  
33 Querung über die Martinstraße Richtung Pieperstraße sowie die Querung des  
34 Herdentorwalls.

35 3. Mehr Parkkontrolle

36 Parkende Autos auf Gehwegen oder Radwegen stellen für Mobilitätseingeschränkte  
37 kaum überwindbare Hindernisse dar. Entsprechende Kontrollen sind notwendig.

38 Vor allem aufgesetztes Parken verkleinert die Gehweggröße erheblich. Wenn  
39 obendrein noch Mülltonnen oder Fahrräder auf dem Gehweg abgestellt sind, ist ein  
40 Durchkommen z.B. für RollstuhlfahrerInnen und Eltern mit Kinderwagen kaum

41 möglich. Wir wollen, dass insbesondere Gebiete, in denen aufgesetztes Parken  
42 möglich ist oder toleriert wird, stärker kontrolliert werden. Dort, wo  
43 aufgesetztes Parken dauerhaft zu erheblichen Einschränkungen in der Nutzung des  
44 Gehwegs führt, müssen ggf. Poller und Markierungen gesetzt werden.  
45 Kreuzungsbereiche und insbesondere die Einmündungsbereiche müssen konsequent von  
46 freigehalten werden, um das Durchkommen der Feuerwehr-, Polizei- und  
47 Rettungsfahrzeuge aber auch der Müllabfuhr zu gewährleisten. Auch hier sind ggf.  
48 entsprechende Maßnahmen zur Verhinderung von regelwidrigem Parken zu treffen.

49 Wir wollen uns auf Bundesebene dafür einsetzen, dass die Bußgelder für  
50 verkehrswidriges Parken nach dem Maßstab anderer europäischer Länder wesentlich  
51 erhöht werden.

#### 52 4.Sichere Fußwege schaffen

53 Die Fußwege müssen so verbessert werden, dass Mobilitätseingeschränkte sich  
54 gefahrlos bewegen können.

55 Dazu gehört, dass Unebenheiten und Beeinträchtigungen auf Rad- und Fußwegen  
56 beseitigt werden. Fuß- und Radverkehr sollten stets getrennt geführt werden, da  
57 RadfahrerInnen von FußgängerInnen akustisch kaum wahrgenommen werden. Beiden  
58 Verkehrsarten sollte mehr Raum zur Verfügung gestellt werden. Dies kann durch  
59 breitere Gehwege und breitere Radwege erfolgen oder durch die Führung des  
60 Fahrradverkehrs auf der Fahrbahn. Wir wollen, dass die Gehwege möglichst frei  
61 gehalten werden von Schildern und Werbetafeln. Außerdem müssen angrenzende  
62 Hecken so gepflegt werden, dass sie den Gehweg nicht einengen. Auch die  
63 Außengastronomie darf Gehwege nicht unangemessen einengen. Für Fahrräder sind  
64 ausreichend Parkmöglichkeiten in den Seitenräumen oder auf PKW-Parkplätzen zu  
65 schaffen, damit diese nicht auf Gehwegen abgestellt werden müssen. Im Winter  
66 muss dafür gesorgt werden, dass zumindest die wichtigsten FußgängerInnenrouten  
67 zuverlässig geräumt werden. Vor allem ältere Menschen, die zu Fuß unterwegs  
68 sind, aber auch kleine Kinder und Menschen mit Herz-Kreislaufproblemen benötigen  
69 immer wieder Ruhe-Pausen. Wir wollen daher mehr Sitzmöglichkeiten im  
70 öffentlichen Raum schaffen.

#### 71 5.Barrierefreie Bus- und Straßenbahnhaltestellen

72 Haltestellen und die Wege zu den Haltestellen müssen barrierefrei sein.

73 Wir wollen, dass mittelfristig alle bestehenden Bus- und Straßenbahnhaltestellen  
74 barrierefrei gestaltet werden, neue Haltestellen dürfen ausschließlich  
75 barrierefrei errichtet werden. Wichtig ist, dass auch die Wege zu den  
76 Haltestellen barrierefrei sind. Die bestehenden Programme für die  
77 Barrierefreiheit von Bus- und Bahnhaltestellen sollen konsequent  
78 weiterentwickelt und finanziert werden.

#### 79 6.Bessere Verkehrslenkung in Baustellen

80 Baustellen bilden Barrieren. Die Verkehrslenkung bei öffentlichen Baumaßnahmen  
81 muss für alle VerkehrsteilnehmerInnen geplant werden.

82 Insbesondere auf FußgängerInnen muss Rücksicht genommen werden. Rampen,  
83 Abdeckungen und Wegführungen vom Rad- oder Fußweg auf die Straße und umgekehrt  
84 müssen vollständig barrierefrei befahren oder begangen werden können. Sowohl die  
85 Unternehmen, die beauftragt werden, Baustellenumleitungen einzurichten, als auch

86 die Bauunternehmen selbst stehen in der Pflicht, den Belangen aller  
 87 VerkehrsteilnehmerInnen Rechnung zu tragen und durch regelmäßige fachgerechte  
 88 Kontrollen auf die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben zu achten. Eine  
 89 Zusammenlegung von Fuß- und Radweg in Baustellen sollte vermieden werden.

## 90 7. Weniger Kopfsteinpflaster

91 In Quartieren mit Kopfsteinpflaster weichen viele Radfahrende auf die Gehwege  
 92 aus. Dies führt immer wieder zu Konflikten zwischen Menschen, die den Gehweg zu  
 93 Fuß oder mit Rollator oder Rollstuhl nutzen, und den RadfahrerInnen. Wir wollen,  
 94 dass geprüft wird, wie nachhaltig und kostengünstig entsprechende Straßen auch  
 95 mit dem Rad genutzt werden können, z.B. durch das Einrichten einer kleinen  
 96 Asphaltspur. Generell sollte geprüft werden, ob Kopfsteinpflaster abseits der  
 97 historischen Quartiere durch Asphaltbeläge unter Beachtung der Stadtgestaltung  
 98 ersetzt werden kann. Dies senkt die Kosten und mindert den Verkehrslärm.

## Begründung

Barrierefreiheit – ein gesetzlicher und gesellschaftlicher Auftrag

Barrierefreiheit bedeutet, allen Menschen einen umfassenden Zugang und uneingeschränkte Nutzungschancen aller gestalteten Lebensbereiche zu bieten – auch des Verkehrsraums. Barrierefreiheit ist keine Speziallösung für Menschen mit Behinderungen, sondern sie ist für gleichberechtigte Teilhabe aller Menschen am gesellschaftlichen Leben unverzichtbar.

Sowohl aus dem Grundgesetz als auch speziell aus den Gesetzen zur Gleichstellung behinderter Menschen (UN-Behindertenkonvention, Bundesgleichstellungsgesetz und Bremisches Behindertengleichstellungsgesetz) leitet sich der Auftrag ab, alle Anlagen und Verkehrsmittel so zu gestalten, dass sie ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind. Wir wollen, dass sich alle Menschen mit und ohne Behinderung auf den Verkehrswegen und mit den Verkehrsmitteln ohne Einschränkungen bewegen können. Voraussetzung dafür ist, dass Barrieren abgebaut oder von vornherein verhindert werden. Menschen sind im Verkehrsraum auch auf die Nutzung von Rollstühlen, Langstöcken, Rollatoren und Gehhilfen angewiesen, führen Kinderwagen oder schwere Einkaufstaschen mit sich. Kleine Kinder benutzen Gehwege u.a. mit dem Fahrrad, dem Roller oder dem Laufrad. Die gesetzlichen Vorschriften zur barrierefreien Gestaltung von Straßen, Gehwegen und Haltestellen sind oftmals eindeutig<sup>[1]</sup>. In der Praxis zeigt sich allerdings, dass z.B. nicht-abgesenkte Bordsteine, fehlende Querungshilfen oder falsch parkende Autos die Fortbewegung in vielen Quartieren erheblich beeinträchtigen. Damit sich alle Menschen sicher und ohne Hindernisse bewegen können, müssen entsprechende Voraussetzungen geschaffen werden.

<sup>[1]</sup> z.B. Personenbeförderungsgesetz (PBefG); Bremische Landesbauordnung (BremLBO); Bundesfernstraßengesetz (FStrG); Bremisches Landesstraßengesetz (BremLStrG); Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Bremen (BremÖPNVG); Richtlinie der Freien Hansestadt Bremen zur barrierefreien Gestaltung baulicher Anlagen des öffentlichen Verkehrsraums, öffentlicher Grünanlagen und öffentlicher Spiel- und Sportstätten; Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab)

## Unterstützer\*innen

LAG Verkehr; Gudrun Eickelberg; Ralf Bohr; Jens Hirschberg; Joachim Musch; Kirsten Kappert-Gonther; Jens Schabacher

## A6 Wo wir hin wollen: Die Verkehrswende nützt der Lebensqualität, der Stadtentwicklung, dem Klimaschutz und der Gesundheit

Antragsteller\*in: Ralph Saxe  
Tagesordnungspunkt: 2. Anträge  
Status: Eingereicht (ungeprüft)

- 1 1. Wir setzen uns für einen Vorrang der Träger des Umweltverbundes aus  
2 öffentlichen Nahverkehr, Fuß- und Radverkehr ein. Dies heißt, dass die  
3 Anteile dieser Verkehre am sogenannten modal split auch in den  
4 Budgetansätzen ihren Niederschlag finden müssen. Kluge Übergänge zwischen  
5 diesen Verkehrsträgern müssen an Schnittpunkten organisiert werden,  
6 insbesondere an den wichtigen ÖPNV-Haltepunkten. Der Fußverkehr hat  
7 bislang keinen eigenen Budgetansatz. Die Ansätze für Fuß- und Radverkehr  
8 sind weiter zu erhöhen.
- 9 2. Bei knappem Flächenangebot sind Flächenbedarfe von flächeneffizienten  
10 Verkehrsträgern stärker zu berücksichtigen. Diesbezüglich schneiden  
11 insbesondere der öffentliche Nahverkehr aber auch der Fuß- und Radverkehr  
12 besser ab als der motorisierte Individualverkehr. Das heißt auch, dass  
13 Autospuren für den Fuß- und Radverkehr genutzt werden (z. B.  
14 Herdentorsteinweg oder Martinistraße). Überdimensionierte Infrastrukturen  
15 aus den Zeiten der autogerechten Stadt müssen perspektivisch rückgebaut  
16 oder anders genutzt werden.
- 17 3. In der Stadt der Zukunft wird sich der Anteil des motorisierten  
18 Individualverkehrs weiter vermindern. Wir setzen uns für eine autoarme  
19 Innenstadt ein. Die Anreize für die Nutzung der Träger des  
20 Verkehrsverbundes sollen deutlich erhöht werden. Die Sicherstellung der  
21 Zugänglichkeit, eine kluge Organisation der Innenstadtlogistik und  
22 attraktive Angebote für auswärtige BesucherInnen der Innenstadt sind  
23 Voraussetzungen. Fußgängerzonen und autofreie Bereiche erhöhen die  
24 Aufenthaltsqualität und die Verweildauer in der Innenstadt. Auch in den  
25 Nebenzentren und den Wohnquartieren darf es keinen Vorrang des  
26 Autoverkehrs geben. Wir wollen mehr Begegnungszonen, Shared Spaces,  
27 Spielstraßen und parkverkehrsfreie Wohnstraßen.
- 28 4. Die Organisation des Parkens ist ein Schlüssel für die Erreichung einer  
29 Verkehrswende. Die Idee der Verlegung der Parkhäuser aus der engeren  
30 Innenstadt soll weiterverfolgt werden. In den Wohnstraßen ist aufgesetztes  
31 Parken dort zu unterbinden, wo die Barrierefreiheit, Sichtbeziehungen in  
32 Kreuzungen und Rettungswege empfindlich beeinträchtigt sind. Diese  
33 Bereiche dürfen von der Parkraumüberwachung nicht weiter ignoriert werden.  
34 Auch dem kurzzeitigen Blockieren von Fuß- und Radwegen durch Liefer- und  
35 Kundenverkehre muss entschiedener begegnet werden.
- 36 5. Wir setzen uns für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in Bremen und  
37 Bremerhaven ein. Davon kann auf den Hauptstraßen und den Wirtschaftsrouten

- 38 abgewichen werden, es sei denn, dringende Aspekte des Lärmschutzes oder  
39 der Verkehrssicherheit sprechen dagegen.
- 40 6. Verkehrssicherheit ist ein entscheidendes Motiv für die  
41 Verkehrsmittelwahl. Das von den Fraktionen der Grünen und SPD geforderte  
42 „integrierte Konzept Verkehrssicherheit“ ist rasch zu erarbeiten und  
43 umzusetzen. Der Senat muss sich konkrete Ziele bei der Unfallreduzierung  
44 setzen und mit geeigneten Maßnahmen hinterlegen. Ziel muss die Vision Zero  
45 sein. Wenn keine Verkehrstoten mehr in Bremen und Bremerhaven zu beklagen  
46 sind, ist dieses Ziel erreicht. Wir fordern Temporeduzierungen in  
47 sicherheitsrelevanten Bereichen, Maßnahmen zur Verbesserung der  
48 Sichtbarkeit an Kreuzungen zur Vermeidung der Unfallhauptursache  
49 Abbiegeunfälle oder konsequente Entschärfung der Unfallschwerpunkte wie  
50 beim Stern.
- 51 7. Der öffentliche Nahverkehr in Bremen und Bremerhaven soll bis zum Jahr  
52 2030 unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit und des Beschaffungszyklus der  
53 BSAG komplett elektrisch betrieben werden. Der verwendete Strom soll zu  
54 100 Prozent aus erneuerbaren Energien stammen.
- 55 8. Wir wollen eine Diskussion über eine andere Finanzierung des öffentlichen  
56 Nahverkehrs. Die Ticketpreise sind vergleichsweise hoch. Unser Ziel ist  
57 es, den öffentlichen Nahverkehr für alle EinwohnerInnen und BesucherInnen  
58 erschwinglicher zu machen und den persönlichen Kostenvorteil gegenüber dem  
59 motorisierten Individualverkehr zu betonen. In Wien gibt es ein 365-Euro-  
60 Jahresticket, das sich auch durch erhöhte Einnahmen aus einem veränderten  
61 Mobilitätsmanagement und Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung  
62 finanziert. Dieser grüne Ansatz ist gut.
- 63 9. Die öffentliche Verwaltung soll mit gutem Beispiel für umweltfreundliche  
64 Mobilität sichtbar voran gehen. Da gibt es schon viele positive Ansätze.  
65 Durch verstärkte Nutzung von Carsharing, mehr Elektromobilität,  
66 Videokonferenzen, Pooling von noch verwendeten Dienstwagen soll der  
67 Vorbildcharakter für umweltfreundliche Mobilität gestärkt werden.
- 68 10. Der erfolgreiche Carsharing-Aktionsplan muss fortgeschrieben werden. Auch  
69 an den Stadträndern soll es Carsharing geben und müsste in einer  
70 Übergangsphase finanziell unterstützt werden. Wir setzen uns für mehr  
71 Elektromobilität im Bereich Carsharing ein.
- 72 11. Die Förderung der Nahmobilität ist essentiell für eine wirksame  
73 Verkehrswende. Planungskapazitäten für den Fuß- und Radverkehr müssen  
74 sukzessive erhöht werden. Das geplante Team Nahmobilität ist dafür ein  
75 guter erster Schritt.
- 76 12. Fahrradtourismus ist ein echter nachhaltiger Wachstumsbereich. Wir fordern  
77 zunächst an einem Standort ein Fahrradparkhaus mit Boxen für  
78 RadtouristInnen. Die Radwanderwege sind wie vereinbart attraktiver zu  
79 gestalten. Der Bestand des Programms bike it bei der WfB ist abzusichern.

## Begründung

Moderne grüne Verkehrspolitik ist einer Stadt für die Menschen verpflichtet, sie differenziert bei den Verkehrsanforderungen von Frauen und Männern, fördert die Gesundheit, hilft unsere Klimaschutzziele zu erreichen, ordnet Flächen neu und unterstützt die Aufenthaltsqualität in den Innenstädten und den Stadtquartieren. Sie setzt auf die Förderung der Raumnutzung für Menschen und den Vorrang der Träger des Umweltverbundes aus Fuß-, Rad- und öffentlichen Nahverkehr. Dies steht nur auf den ersten Blick im Widerspruch zu notwendigen motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehren. Denn der Umstieg auf andere Verkehrsträger macht den Raum frei für unerlässlichen motorisierten Verkehr, vermindert den Stau und schafft neue Spielräume. Ausdrücklich sind öffentliche Räume nicht nur Verkehrs- und Parkflächen. Sie dienen der Lebens- und Aufenthaltsqualität für Menschen in den unterschiedlichsten Lebenslagen und müssen soziale und ökonomische Funktionen erfüllen. Grüne Verkehrspolitik fördert die Nutzung der öffentlichen Räume durch Menschen: kurze Wegebeziehungen für Eltern und Ältere, sichere Räume und Nahverkehrsangebote für Frauen, komfortable Verkehrsverbindungen zur Arbeitsstätte. Diese Anforderungen stehen im Zentrum grüner Verkehrspolitik. Wir wollen gleiche Mobilitätschancen für alle und damit eine gleichberechtigte Teilhabe aller am öffentlichen Leben. Wir orientieren uns deshalb an Modellversuchen aus Städten wie München, Berlin oder Bielefeld, die geschlechterspezifische Anforderungen in ihre Verkehrspolitik integriert haben.

Bremen als Fahrradstadt hat im europäischen Vergleich wenig Staus. Im aktuellen Stau-Index (2016) von TomTom sind 142 europäische Städte über 500.000 Einwohnern gelistet. Bremen steht mit einem Mehrzeitaufwand von 19 % auf Platz 113 – ist also eine vergleichsweise stauarme Stadt. Auch im europäischen Vergleich besitzen alle Städte mit guter Fahrradpolitik das durchweg geringste Staurisiko. Diese verkehrspolitisch innovativen Städte denken Verkehre zusammen und fördern den Umweltverbund aus Fußverkehr, öffentlichen Nahverkehr und Radverkehr.

Neben diesem Gedanken der Multimodalität gewinnt die Idee des gemeinsamen Nutzens gegenüber dem Besitzen immer mehr an Gewicht. Carsharing und multimodale Leihsysteme sind immer wichtiger. Sharing vermeidet unnötige Verkehre, vermindert den Parkdruck und schafft dadurch Räume für eine nachhaltige Stadtentwicklung. Elektromobilität löst viele der Probleme des Verkehrs nicht zum Beispiel die ineffiziente Inanspruchnahme öffentlicher Flächen und Fragen der Verkehrssicherheit. Sie ist aber der individuellen Mobilität aus fossilen Energieträgern überlegen, da sie vor Ort schadstoffemissionsfrei ist und weniger Lärm verursacht. Besonders wenn sie von Energieträgern aus 100 Prozent erneuerbarer Energien gespeist wird, macht sie uns unabhängig vom Öl, ist ein Treiber der Energiewende und unterstützen die Ziele einer modernen Verkehrspolitik.

Bremen und Bremerhaven haben in den Jahren grüner Regierungspolitik viel erreicht. Dem Fußverkehr wurde in beiden Städten als oft übersehene Verkehrsart durch mehr Räume und Querungshilfen als eigenständige und bedeutsame Verkehrsart viel mehr Bedeutung gegeben. Die von uns umgesetzte Renaissance der Zebrastreifen mit u. a. mit zwei überbreiten Zebrastreifen vor den Hauptbahnhöfen von Bremerhaven und Bremen sind sichtbarer Ausdruck.

Der Radverkehr wurde in Bremen und Bremerhaven mehr gefördert, konsequenter in Bremen. Viele Fahrradstraßen, acht im Verkehrsentwicklungsplan beschlossene Radpremiumrouten, Verbesserung der Sicherheit in Kreuzungsbereichen, viele neue Abstellmöglichkeiten und verbesserte Angebote für RadtouristInnen machen die Veränderungen in der Alltagsmobilität spürbar. In die bestehende Infrastruktur wurde mehr investiert. Die Bemühungen reichen aber noch nicht aus. Als ein bundesweites Modellprojekt soll ein Fahrradmodellquartier in der Neustadt entwickelt werden. Solche innovative Verkehrsmodelle passen gut zu Bremen.

Der öffentliche Nahverkehr wird durch Investitionen in den Fuhrpark, Linienverlängerungen und ein besseres S-Bahn Angebote mit verbesserten Takten und neuen Haltepunkten gestärkt. Der Bremer Carsharing-Aktionsplan ist ein Erfolgsmodell, das europaweit mit der Verleihung eines europäischen

Preises Anerkennung fand. Der konsensual beschlossene Verkehrsentwicklungsplan 2025 hat ehrgeizige Ziele und wurde mit dem SUMP-award (Sustainable Urban Mobility Plan) ausgezeichnet. Das sehr positive Feedback für unsere Verkehrspolitik wurde beim internationalen SUMP-Kongress von vielen Verkehrsexperten betont. Bei aller Kritik ist dieser Blick auf das Erreichte wichtig.

Eine echte Verkehrswende haben wir noch nicht erreicht. Gerade bei der Förderung des Radverkehrs oder der Ausweitung von Tempo-30-Bereichen haben wir mit Überzeugungsarbeit grüne Positionen zu mehrheitsfähigen Projekten entwickelt. Es ist aber wichtig, grüne Haltungen und Ziele zu klarer zu beschreiben, um deutlich zu machen, wo wir hin wollen und darüber in einen gesellschaftlichen Diskurs, um die besten Konzepte zu kommen.

In den vergangenen Jahrzehnten haben wir eine autozentrierte Verkehrspolitik erlebt. Zwar sind bei der bei der Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs Fortschritte erzielt worden. Durch die lange Benachteiligung der beiden anderen Träger des Umweltverbundes, des Fuß- und Radverkehrs, kann von einer Gleichberechtigung der Verkehrsarten nicht die Rede sein. Hier besteht erheblicher Aufholbedarf.

## Unterstützer\*innen

Philipp Bruck; Christina Kulmann; Matthias Güldner; Kai Wargalla; Jens Hirschberg; Kirsten Kappert-Gonther; Maïke Schaefer; Gudrun Eickelberg; Thomas Kollande-Emigholz; Henrike Müller; Ralf Dillmann; Ralf Bohr; LAG Verkehr; Carsten Werner; Thomas Schäfer; Daniel Buscher; Jens Schabacher; Maximilian Thieme; Søren Brand; Landesvorstand; Anne Schierenbeck ; Jürgen Meinke

## A7 Grün bewahren - Baumschutz stärken

Gremium: KV Nordost Bremen und Ralph Saxe  
Beschlussdatum: 31.08.2016  
Tagesordnungspunkt: 2. Anträge

- 1 Wir fordern Fraktion und Partei auf, folgende Verbesserungen durchzusetzen:
- 2 1. Das Budget für Baumpflege und Baumschutzbügel kontinuierlich zu erhöhen
- 3 2. Verkehrssicherheitsprüfungen von Bäumen auf Antrag auch von unabhängigen
- 4 Gutachtern durchführen zu lassen
- 5 3. Ab sofort Nachpflanzungen im Verhältnis 1:1 gem. § 9 der Bremer
- 6 Baumschutzverordnung vorzunehmen
- 7 4. Den Baumschutz bei Bauvorhaben im öffentlichen und privaten Raum deutlich zu
- 8 verbessern und zu kontrollieren. Die Kontrollen sind von den Intervallen her zu
- 9 erhöhen. Es ist sicherzustellen, dass möglichst alle Baustellen – also auch
- 10 Tagesbaustellen bekannt und genehmigt sind. Bei einem größeren Umfang der
- 11 Baumaßnahme oder schützenswerten Baumbestand sind Baumgutachter zuzuziehen, die
- 12 den Baumschutz dokumentieren.
- 13 5. Den Auftragnehmern bei Bauvorhaben eine Schulung in Baumschutz bei
- 14 Baumaßnahmen verpflichtend nachweisen
- 15 6. Die Ahndung bei Verstößen gegen den Baumschutz zu verstärken bis zur
- 16 Nichtberücksichtigung für weitere Aufträge
- 17 7. Bei jeglichen Baumaßnahmen an Versorgungs-, Entsorgungs- und
- 18 Kommunikationsleitungen den Baumschutz bereits in der Planung zu
- 19 berücksichtigen.

## Begründung

In Bremen gibt es rund 400.000 Bäume (Stand 2013), 70.000 sind sogenannte Straßenbäume. Sie prägen das Bild unserer grünen Stadt. Bremen verliert jedes Jahr rund 700 Bäume aus Gründen der Verkehrssicherheit. Durch urbane Stressfaktoren wie Streusalz oder Emissionen sowie verstärkt auftretende Hitze- und Trockenperioden sind Bäume besonders auf gärtnerische Pflege angewiesen. Das Bremer Umweltressort hat im Jahre 2013 aus finanziellen Gründen trotz den bekannten positiven Effekten von Bäumen, gerade in der Stadt, den Verzicht auf Nachpflanzungen verkündet. Ein Beitrag im Weser Kurier vom 31. Mai 2014 trägt die Überschrift: „Schlusslicht bei der Grünpflege“, Bremen gibt deutlich weniger aus als andere Städte / Umweltbetrieb fährt Pensum zurück. Durch die Einsparungen wird natürlich an der Pflege der Bäume gespart, was wiederum Krankheiten wie Pilz- und Schimmelbefall begünstigt, zu mehr Totholz führt, was wiederum eine Verkehrsunsicherheit herbeiführen kann, so dass der Baum gefällt wird. Wir begrüßen, dass durch die Erhöhung der Mittel für den Umweltbetrieb Bremen um 3 Millionen im vergangenen Haushalt, Nachpflanzungen wieder realisiert werden und die Grünpflege weiter entwickelt werden soll. Immer mehr Bäume werden wegen Bauprojekten gefällt. Die Neubauten der Investoren belegen aus Gründen der Gewinnmaximierung immer größere Flächen auf den Baugrundstücken, Grünflächen werden überbaut oder versiegelt, Bäume müssen weichen. Hinzu kommt, dass die Beschädigung von Straßenbäumen durch parkende Autos immer größere Ausmaße annimmt. Geld für Baumschutzbügel ist nicht vorhanden. Es gibt ein Kontrollproblem. Bei stichprobenartigen Kontrollen von Baustellen konnten in 60 % Verstöße gegen den Baumschutz festgestellt werden. Sparen beim Baumschutz wäre der falsche Weg. Bäume haben eine unverzichtbare Bedeutung für den Klima- und Umweltschutz, die Stadtentwicklung und die Lebensqualität. In Zeiten erhöhter Bautätigkeit steht der Baumschutz bei Bauvorhaben aus ökologischer Sicht im Fokus. Es gibt dazu zwar eine Richtlinie, die jedoch von vielen Unternehmen nicht oder nur mangelhaft umgesetzt wird. Hier muss stärker aufgeklärt und kontrolliert werden. Die Folge ist oftmals, dass während oder nach Baumaßnahmen Bäume so stark geschädigt sind, dass sie gefällt werden müssen. Oft geschieht dies auch erst nach einigen Jahren. Beweissicherung an Baustellen ist deshalb wichtig. Dies muss durch ausreichende Kontrollen der Baustellen verhindert werden. Ausdrücklich handelt es sich nicht um ein kleines Problem. Es ist davon auszugehen, dass sehr viele Straßenbäume schon geschädigt sind. Der schon angerichtete Schaden geht in Millionenhöhe.

## Unterstützer\*innen

Maurice Müller; Maike Schaefer; Kirsten Kappert-Gonther; Thomas Schäfer; Ulf Jacob

## A8 Förderung von Dachbegrünungen auch bei Privathäusern

Gremium:	KV Nordost Bremen
Beschlussdatum:	31.08.2016
Tagesordnungspunkt:	2. Anträge
Status:	Eingereicht (ungeprüft)

- 1 Wir fordern Fraktion und Partei auf, folgendes zu beschließen:
- 2 Die Förderrichtlinie für Dachbegrünung vom 06.01.2016 ist dahingehend zu ändern,
- 3 dass auch die EigentümerInnen von Privathäusern Fördermittel für Dachbegrünung
- 4 erhalten.

### Begründung

Gründächer verbessern das Stadtklima und tragen zur Luftreinhaltung bei. Sie verbessern den Schallschutz und schützen die Dachabdeckung. Im Winter helfen sie dadurch, Heizkosten zu sparen. Gründächer haben die Fähigkeit, Wasser zurückzuhalten. Regenwasser läuft nicht sofort in die Kanalisation, sondern wird gespeichert und kann verdunsten.

Deshalb gewähren einige Kommunen attraktive finanzielle Starthilfen für Dachbegrünungen. Neben größeren Städten wie beispielsweise Stuttgart, München, Karlsruhe, Gießen und Darmstadt setzen auch kleinere Gemeinden (z.B. Aichtal, Bühl, Heusweiler) dieses Instrument sehr erfolgreich ein. Die Fördergelder liegen vielfach bei 10-20 Euro pro m<sup>2</sup> begrünter Fläche. Teilweise wird seitens der Kommune aber auch ein prozentualer Anteil übernommen, der zwischen 25% und 100% der anrechenbaren Herstellkosten liegen kann.

Die Förderrichtlinie Dachbegrünung vom 06.01.2016 ändert die bisherige Praxis in Bremen. Nach ihr werden nur noch Dachbegrünungen bei Großwohnanlagen mit bis zu 12.000 Euro gefördert. EigentümerInnen von Privathäusern erhalten keine Förderung mehr. Das ist in Zeiten des Klimawandels und für ein gutes Stadtklima nicht sinnvoll und daher zu ändern.

### Unterstützer\*innen

Carsten Werner; Joachim Musch; Michael "Pelle" Pelster; Thomas Schäfer; Ulf Jacob; Landesvorstand

## A9 Familiennachzug für syrische Flüchtlinge ermöglichen – Landesaufnahmeprogramm fortsetzen!

Antragsteller\*in: Wilko Zicht  
Tagesordnungspunkt: 2. Anträge  
Status: Eingereicht (ungeprüft)

1 Die Landesmitgliederversammlung möge beschließen:

- 2 1. Das Recht auf Familiennachzug ist ein Gebot der Humanität und ein  
3 Schlüssel zur Integration. Wer in Deutschland bleibt, muss  
4 schnellstmöglich seine Familie nachholen können. Die Abwesenheit von  
5 Eltern, Ehepartner\*innen oder Kindern destabilisiert Menschen und  
6 behindert das Ankommen in Deutschland. Wer keine Angst mehr um seine  
7 Lieben haben muss, hat viel mehr Möglichkeiten sich zu integrieren, sei es  
8 in Schule, Ausbildung oder im Arbeitsmarkt.
- 9 2. Die mit dem Asylpaket II beschlossene Beschränkung des Familiennachzugs  
10 für Flüchtlinge mit subsidiärem Schutzstatus ist ein schlimmer Fehler. Das  
11 Bundesamt für Migration und Flüchtlinge (BAMF) ist aufgefordert, umgehend  
12 wieder zu seiner früheren Praxis zurückzukehren, Menschen aus Syrien in  
13 der Regel als Flüchtlinge im Sinne der Genfer Flüchtlingskonvention  
14 anzuerkennen.
- 15 3. Der Senat ist aufgefordert, das Bremer Landesaufnahmeprogramm für  
16 Verwandte syrischer Flüchtlinge schnellstmöglich wieder in Kraft zu  
17 setzen. Die Neufassung der Aufnahmeanordnung sollte auch syrische  
18 Flüchtlinge berücksichtigen, die erst in diesem Jahr nach Bremen gekommen  
19 sind und subsidiären Schutz erhalten haben, sowie staatenlose Flüchtlinge,  
20 die in Syrien gelebt haben. Wenn möglich, sollte die neue  
21 Aufnahmeanordnung sicherstellen, dass Betroffene in der  
22 Verpflichtungserklärung keine Haftung für Leistungen bei Krankheit,  
23 Schwangerschaft, Geburt, Pflegebedürftigkeit und Behinderung mehr  
24 übernehmen müssen, damit unzumutbare finanzielle Belastungen für die  
25 Betroffenen vermieden werden.

### Begründung

Der Bürgerkrieg in Syrien dauert unverändert an. Syrische Zivilisten sind die unmittelbar Leidtragenden der Auseinandersetzungen. Oft stehen sie zwischen den verschiedenen Konfliktparteien und verlieren Verwandte, Freunde, ihre Behausungen und Besitztümer in den Wirren des Krieges. Laut Angaben der Vereinten Nationen wurden bereits 4,8 Millionen Menschen aus Syrien zur Flucht gezwungen. Viele davon machen sich auf den Weg nach Europa, um hier Zuflucht und Sicherheit zu suchen. Trotz des Türkei-Deals und der militärischen Erfolge im Kampf gegen den IS kann von einer Entspannung der Flüchtlingssituation noch keine Rede sein. Die aktuellen dramatischen Entwicklungen in Aleppo sind nur ein Beispiel für die extrem gefährliche Situation, in der sich die syrische Bevölkerung weiterhin befindet.

Von jenen Familien, die nach Europa und im Besonderen nach Deutschland, fliehen wollen, nehmen in vielen Fällen junge, körperlich gesunde Männer die Flucht auf sich, um dann, sobald sie angekommen sind, ihre Familienangehörigen nachholen zu wollen. Gerade kleinen Kindern ist die äußerst risikoreiche Flucht oft nicht zuzumuten. In Deutschland stoßen die Betroffenen dann auf bürokratische Hindernisse des hiesigen Aufenthaltsrechts. Obwohl Asylanträge von syrischen Flüchtlingen priorisiert

bearbeitet werden, lag die durchschnittliche Bearbeitungsdauer im 2. Quartal 2016 bei 3,4 Monaten. Wenn die Betroffenen dann einen Familiennachzug beantragen und bewilligt bekommen, müssen ihre Angehörigen mit Wartezeiten von weit über einem Jahr rechnen, bis sie einen Termin für eine Visumsbeantragung in einer deutschen Auslandsvertretung im Libanon oder in der Türkei erhalten. Bis zur Erteilung des Visums vergehen dann meist noch weitere Wochen oder Monate.

Hinzu kommt, dass mit dem Asylpaket II der Familiennachzug für Flüchtlinge mit subsidiärem Schutzstatus für zwei Jahre ausgesetzt wurde. Obwohl viele Verwaltungsgerichte entschieden haben, dass Menschen aus Syrien in der Regel Flüchtlinge im Sinne der Genfer Flüchtlingskonvention sind, ist das Bundesamt für Migration und Flüchtlinge (BAMF) dazu übergegangen, vielen syrischen Flüchtlingen nur noch subsidiären Schutz zuzuerkennen. Die Betroffenen müssen ihr Recht auf Familiennachzug daher nun oftmals erst gerichtlich einklagen, was für zusätzliche Verzögerungen sorgt.

Eine Möglichkeit, Familiennachzug auch für Flüchtlinge mit subsidiärem Status zu ermöglichen, sind sogenannte Landesaufnahmeprogramme. Mit Hilfe dieser Programme können auch Verwandte zweiten Grades (Großeltern, Enkel oder Geschwister) von hier lebenden syrischen Staatsangehörigen auf legalen und vergleichsweise gefahrlosen Reisewegen aus dem Krisengebiet nach Deutschland ausreisen. Voraussetzung für die Teilnahme am Aufnahmeprogramm ist unter anderem, dass die bereits hier lebenden Familienangehörigen sich dazu verpflichten, für den Lebensunterhalt ihrer nachziehenden Familienmitglieder aufzukommen, und nachweisen, dass sie dies auch können. Im Vergleich zum gesetzlichen Familiennachzug entstehen für den Staat daher wesentlich geringere Kosten. Das Bremer Landesaufnahmeprogramm für syrische Flüchtlinge galt von September 2013 bis Juni 2015. In dieser Zeit wurden im Rahmen des Programms knapp 300 Visa erteilt.

Während die Landesaufnahmeprogramme in Berlin, Brandenburg, Hamburg, Schleswig-Holstein und Thüringen weiterhin laufen, wurde die Bremer Landesaufnahmeordnung seit Juni 2015 nicht mehr verlängert. Angesichts der humanitären Notlage in Syrien muss Bremen sich seiner Verantwortung jedoch auch weiterhin bewusst sein und dieser gerecht werden.

## Unterstützer\*innen

Petra Fritsche-Ejemole; Johannes Osterkamp; Søren Brand ; Thomas Schäfer; Carsten Werner; Tobias Kaul; Thomas Tröster; Henrike Müller; Alexandra Werwath; Matthias Güldner; Kebire Yildiz; Jens Hirschberg; Mustafa Öztürk; Cemal Kocas; Wojciech Gutowski ; Ralph Saxe; Kai Wargalla; Kirsten Kappert-Gonther; Sülmez Dogan; Joachim Musch; Dieter Steinfeld; Maike Schaefer; Anne Schierenbeck; Björn Fecker; Florian Kommer; Tilmann Neubronner; Jens Schabacher; Landesvorstand; Keerthi Kulanayagam

## A10 Studie „Umgebungslärm und Gesundheit am Beispiel Bremen“ fortführen

Antragsteller\*in: Ralf Bohr  
Tagesordnungspunkt: 2. Anträge

- 1 Die Landesarbeitsgemeinschaft Verkehr fordert von der Bürgerschaftsfraktion und
- 2 dem Senator für Umwelt, Bau und Verkehr:
- 3 1. Eine Fortführung der Studie „Umgebungslärm und Gesundheit am Beispiel Bremen“
- 4 zu unterstützen.
- 5 2. Die schon vorliegenden Ergebnisse der Studie bei der Verkehrsplanung zu
- 6 berücksichtigen und geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um die erhöhte
- 7 Sterblichkeit zu senken.
- 8 3. Die Ergebnisse einer fortgeführten Studie zu berücksichtigen und im Sinne des
- 9 Gesundheitsschutzes den Verkehrslärm deutlich zu reduzieren.

### Begründung

Die im Jahr 2015 vom Umweltbundesamt veröffentlichte und geförderte Studie „Umgebungslärm und Gesundheit am Beispiel Bremen“ sollte klären, ob es einen Einfluss von Umgebungslärm (Schienenverkehrslärm, Straßenverkehrslärm, Fluglärm) auf das Sterblichkeitsrisiko und das Erkrankungsrisiko gibt.

Die wesentlichen Ziele der Studie waren es, den Einfluss von Umgebungslärm (Straßenverkehrslärm, Schienenverkehrslärm, Fluglärm) auf die menschliche Gesundheit, besonders auf kardiovaskuläre Erkrankungen und auf psychische Erkrankungen (Depressionen, Psychosen) zu analysieren. Die Analysen sollten für alle drei Lärmarten getrennt und in Kombination miteinander durchgeführt werden.

Als Ausgangsdaten zur Lösung dieser Fragestellungen wurden Datenbasen herangezogen, die in dieser Form in Deutschland ausschließlich in Bremen verfügbar sind, nämlich das Bremische Melderegister, der Bremische Mortalitäts-Index und das Bremische Krebsregister. Hinzu kamen adressgenaue Lärmparameter für alle drei Lärmarten. Das Ergebnis dieser Studie ist bezeichnend. Die Bremische Bevölkerung ist von Schienen- und Straßenverkehrslärm, sowie von Fluglärm betroffen. Die Gesamtsterblichkeit steigt durch die Belastung mit Schienen- oder Straßenverkehrslärm an. Der Anstieg unterscheidet sich nach der Länge des Wohnens in Bremen. Bei Straßenverkehrslärm ist die Gesamtsterblichkeit ab einer Wohndauer von 15 Jahren statistisch signifikant erhöht. Der Anstieg der Gesamtsterblichkeit durch die Belastung mit Schienenverkehrslärm ist statistisch signifikant erhöht bei einer Wohndauer unter 10 Jahre sowie bei einer Wohndauer ab 15 Jahren. Bei der Analyse von Krebserkrankungen finden sich starke Kombinationswirkungen zwischen Straßen- und Schienenverkehrslärm für Leukämien und maligne Lymphome sowie für Brustkrebs der Frau.

Neuartig an den vorliegenden Ergebnissen ist die Erhöhung der Gesamtsterblichkeit durch Straßen- oder Schienenverkehrslärm, sowie die Beobachtung starker Interaktionseffekte bei spezifischen Krebserkrankungen. Während es im ersten Teil der Studie um den Zusammenhang zwischen Umgebungslärm und Krebserkrankungen ging, sollte im zweiten Teil der Zusammenhang zwischen Umgebungslärm und anderen Erkrankungen, insbesondere auf kardiovaskuläre und psychische Erkrankungen, überprüft werden. Hierbei sollten die anonymisierten Daten der Krankenkassen (Medikamentenverschreibungen) mit den Verkehrslärmdaten abgeglichen und überprüft werden, ob es ein Zusammenhang zwischen Verkehrslärm und kardiovaskuläre und psychische Erkrankungen besteht.

Dieser Teil der Studie steht noch aus und es bedarf der Unterstützung aus Fraktion und Senat.

Die Fluglärmkommission (FLK) in Bremen hat sich die schon vorliegenden Ergebnisse der Studie vorstellen lassen und wünscht die Fortführung der Studie, da dies für die Arbeit der FLK von besonderem Interesse ist.

## **Unterstützer\*innen**

LAG Verkehr; Joachim Musch; Jens Schabacher

## A11 Verkehrsgefährdungen für Kinder im Schul- und Vorschulalter

Antragsteller\*in: Ralf Dillmann

Tagesordnungspunkt: 2. Anträge

- 1 Das zuständige Ressort für Umwelt, Bau und Verkehr wird aufgefordert, Maßnahmen
- 2 zu entwickeln, die dem Schutz der Kinder gerecht werden. Dieses könnten
- 3 beispielsweise temporäre Sperrungen und gezielte Einfahrtsverbote sein, was
- 4 ausdrücklich zu begrüßen wäre. Zusätzlich sollte die Zusammenarbeit mit den
- 5 Kindergärten und Schulen gesucht werden, die in längerfristigen Projekten eine
- 6 Verhaltensänderung der Eltern befördern.

### Begründung

Das Verhalten von vielen Eltern, ihre Kinder unbedingt bis unmittelbar vor die Schulgebäude mit ihrem Auto zu transportieren, führt zu erheblichen Gefährdungen für andere Kinder. Täglich werden unter Beparkung von Halteverbotszonen, Gehwegen oder schraffierten Verkehrsflächen – teilweise in Hektik – Kinder von ihren Eltern aus dem PKW entlassen. Die damit verbundene Unfallgefahr bleibt dabei unberücksichtigt oder wird billigend in Kauf genommen. Dabei wird den im „Eltern-Taxi“ chauffierten Kindern eine wesentliche Erfahrung genommen, sie lernen es nicht, wie man selbständig zur Schule kommt. Das Erlebnis eines gemeinsamen Schulwegs mit Freunden, mitsamt der üblichen Gespräche und Späße, bleibt ihnen verwehrt. Dabei haben die allermeisten Kinder einen fußläufig zumutbaren und altersadäquat zu bewältigenden Schulweg. Die Kinder müssten nur rechtzeitig auf den Weg gebracht werden.

Die Beschilderung mit Tempo 30 und partiellen Halteverboten wird oft von den Fahrer\*innen der Eltern-Taxis „übersehen“ und haben zu keiner Besserung der Situation geführt. Alleine die direkte Anwesenheit der Polizei verhilft für den Moment zu einer sicheren Situation für die Kinder. Da die Polizei aber nicht gleichzeitig an allen Schulen präsent sein kann, bleibt es bei dem einmaligen Unterbleiben der Verkehrsgefährdung. Hier ist die Politik in der Pflicht, für einen Schutz aller Kinder zu sorgen. Vergleichbar mit dem „Nichtraucherschutz“ müssen Maßnahmen und Gesetze getroffen werden, die den sich richtig verhaltenden Kindern zu ihrem Schutz verhelfen.

### Unterstützer\*innen

LAG Verkehr; Carsten Werner; Jens Hirschberg; Matthias Güldner; Jens Schabacher; Kirsten Kappert-Gonther; Tobias Kaul; Anne Schierenbeck

## A12 Fortschreibung des ÖPNV-Beschleunigungsprogramms

Gremium: LAG Verkehr  
Beschlussdatum: 07.09.2016  
Tagesordnungspunkt: 2. Anträge

1 Bremen verfügt bis auf das Regio-S-Bahnnetz nicht über ein wirklich schnelles  
2 innerstädtisches Nahverkehrssystem. Die Beschleunigungsmöglichkeiten im Bereich  
3 baulicher oder fahrzeugtechnischer Infrastruktur (Anlage separater Gleiskörper,  
4 Niederflurfahrzeuge für schnelleren Fahrgastwechsel etc.) sind weitgehend  
5 ausgeschöpft, so dass heute im Wesentlichen nur noch im Bereich der  
6 Vorrangschaltung Fahrzeitverkürzungen erreicht werden können.

7 Diese wirken sich wie folgt aus:

- 8 1. kürzere Fahrzeiten können dazu führen, dass auf einigen Linien ein  
9 Fahrzeug eingespart werden kann, was bedeutet, dass weniger Fahrzeuge  
10 beschafft bzw. vorgehalten werden müssen
- 11 2. weniger eingesetzte Fahrzeuge erfordern auch entsprechend weniger  
12 Fahrpersonal
- 13 3. kürzere Fahrzeiten erhöhen die Attraktivität des ÖPNV und werden in der  
14 Folge zu Fahrgastzuwächsen führen, was aus umweltpolitischer Sicht  
15 sinnvoll ist und zu höheren Einnahmen führt.

16 Insofern kann sich die Investition in eine leistungsfähigere  
17 Ampelbeeinflussungstechnik bereits mittelfristig kostenneutral gestalten,  
18 langfristig wird sie sogar Kosten einsparen, von den indirekten Umwelt- und  
19 Gesundheitskosten ganz abgesehen.

20 Wir bitten die Bürgerschaftsfraktion und das Verkehrsressort sich dafür  
21 einzusetzen, dass die bestehende ÖPNV-Vorrangsschaltung auf den neusten  
22 technischen Stand gebracht wird. Dazu gehört auch eine GPS-gesteuerte  
23 „Echtzeiterfassung“, über die an Knotenpunkten mit sich kreuzenden ÖPNV-Linien  
24 entschieden kann, welches Fahrzeug vorrangig bedient wird. Über dieses System  
25 lässt sich auch die Anschlussgewährung an Umsteigepunkten verbessern.

26 Es ist jedoch klar, dass es dabei zu Konflikten mit dem ebenso zu fördernden  
27 Fuß- und Radverkehr kommen kann. Hier ist im Einzelfall entsprechend sensibel  
28 abzuwägen.

## Begründung

Koalitionsvereinbarung 2015/Öffentlicher Nahverkehr:

Wir stehen zur BSAG als kommunalem Nahverkehrsunternehmen. Den ÖPNV, das Straßenbahn-, S-Bahn- und Busnetz werden wir, insbesondere was die Stadtteilzentren und die Arbeitsplätze in den Gewerbegebieten am Rand der Stadt angeht, weiter verbessern und stärker miteinander verknüpfen.

## Unterstützer\*innen

Tilman Neubronner; Jens Hirschberg; Joachim Musch; Jens Schabacher; Landesvorstand

## A13 Antrag zur Listenaufstellung für die Bundestagswahl 2017

Antragsteller\*in: Hannes Behrens  
Tagesordnungspunkt: 2. Anträge  
Status: Eingereicht (ungeprüft)

- 1 Mitglieder des Kreisverband Bremerhaven beantragen, die
- 2 Landesmitgliederversammlung möge beschließen, dass die jetzige
- 3 Bundestagsabgeordnete Marieluise Beck gebeten wird, für die Listenaufstellung
- 4 der Bundestagswahl 2017 erneut auf Platz 1 für die Grünen im Land Bremen zu
- 5 kandidieren.

### Begründung

Aufgrund der aktuellen – hinlänglich bekannten – Wahlergebnisse in Mecklenburg–Vorpommern ist davon auszugehen, dass auch das Land Bremen nicht von Turbulenzen verschont wird.

Um tatsächlich ein Mandat im Bundestag zu erlangen, ist die gesellschaftliche Wahrnehmung in der Wählerschaft maßgeblich entscheidend.

Die Reaktion und Wahrnehmung zur Diskussion im Hinblick auf die Kandidatenwahl hat die positive Wahrnehmung der Abgeordneten Marieluise Beck in der gesamtgesellschaftlichen Breite positiv und parteiübergreifend bestätigt.

Bei einem Wechsel der Personen bei der Listenaufstellung ist in Frage gestellt, ob die zugesprochenen Potentiale, in ähnlicher Breite, gesellschaftliche Berücksichtigung finden.

Demgegenüber steht die erfolgreiche Arbeit, die Marieluise Beck bereits seit Jahrzehnten geleistet hat und immer noch leistet.

Auch durch den Wegfall der Kandidatur von Uwe Beckmeyer/SPD wird der Effekt der Wahrnehmung der bisher erfolgreichen Arbeit von Marieluise Beck weiter gestärkt.

### Unterstützer\*innen

Carola Näth; Dorothea Fensak; Joachim Marx; Kalle Kehl; Harald Stelljes

## A14 Kinderbetreuung: Kinder und ihre Eltern brauchen schnell neue Plätze - Bremen braucht für die Zukunft Flexibilität und Verlässlichkeit

Antragsteller\*in: Matthias Güldner  
Tagesordnungspunkt: 2. Anträge  
Status: Eingereicht (ungeprüft)

1 Wir Grünen sind als Teil der Regierungskoalition enttäuscht von der Tatsache,  
2 dass viele Hundert Kinder und ihre Eltern in diesem Sommer keinen  
3 Betreuungsplatz gefunden haben. Berufliche Existenzen, dringend benötigte  
4 frühkindliche Förderung und Vorbereitung auf erfolgreiche Teilhabe an Bildung  
5 stehen auf dem Spiel. Wir Grünen arbeiten gemeinsam mit allen Beteiligten an  
6 kurz-, mittel- und langfristigen Lösungen.

7 Kurzfristig müssen die Hindernisse auf dem Weg der Umsetzung der bereits  
8 beschlossenen und finanzierten Ausbauprogramme schnellstmöglich beseitigt  
9 werden: Städtische und freie Träger brauchen verlässliche Ansprechpartner\*innen  
10 um mit ihnen schnell und zielorientiert bestehende Pläne abzarbeiten.

- 11 • Alle Kräfte, die zu einem Gelingen beitragen wollen und können, ob  
12 Investor\*innen, Vermieter\*innen oder Träger müssen eine faire Chance und  
13 klare Antworten auf ihre Pläne erhalten.
- 14 • Bestimmte formale Hürden in den internen Verwaltungsverfahren der  
15 Bauprüfung, Baugenehmigung- und Grundstücksvergabe, werden vorübergehend  
16 ausgesetzt, wie dies angesichts der Notsituation der Flüchtlingsbetreuung  
17 auch erfolgreich praktiziert wurde. Dies betrifft ausdrücklich nicht  
18 pädagogische, gesundheitliche, sicherheitsrelevante oder andere  
19 unverzichtbare Standards der Kinderbetreuung.
- 20 • Die Anstrengungen müssen alle Anbieter von Kinderbetreuungsplätzen mit  
21 einbeziehen, neben den großen drei KiTa Bremen, der Evangelischen Kirche  
22 und den Wohlfahrtsverbänden auch die kleineren und unkonventionelleren  
23 Träger wie Eltern-Kind-Gruppen, kleine lokale Träger oder  
24 Tagespflegestellen. In der Summe tragen auch sie einen nicht unerheblichen  
25 Teil zur Erfüllung des Rechtsanspruches bei.

26 Mittel und langfristig müssen politische Entscheidungen gefällt werden, welchem  
27 System der Schaffung und Finanzierung von Betreuungsplätzen wir die besten  
28 Chancen einräumen, die Wünsche der Kinder und Eltern zu erfüllen und den  
29 politischen Vorgaben einer sozialen und effektiven Kinderbetreuung zu  
30 entsprechen:

- 31 • Wir Grünen wollen in jedem Fall vom Kind aus und aus der Perspektive der  
32 Eltern denken und nicht vorrangig aus der Warte von Staat, Verwaltung und  
33 Trägern
- 34 • Wenn ein bestehendes System die in es gesetzten Erwartungen nicht erfüllt,  
35 ist es unser Ansatz, unseren Blick auch nach außen in Richtung möglicher  
36 Alternativen zu lenken.
- 37 • Wir begrüßen den Ansatz, hierfür ausführliche Faktensammlungen und für die  
38 Partei nachvollziehbare Pro- und Contra-Argumente für alternative Lösungen

- 39 aufzubereiten. Grundsatzentscheidungen werden in Gremien von Partei,  
40 Fraktion und Regierung ausführlich beraten und dann entschieden.
- 41 • Unsere Anforderung an jedes System der Kinderbetreuung ist, dass  
42 demographische Schwankungen - wie überraschend hohe Geburtenraten - ,  
43 Migration und Flüchtlingszuzug und verändertes Anmeldeverhalten - wie die  
44 massiv steigenden Zahlen der Krippen-Anmeldungen – in einem flexiblen und  
45 verlässlichen System aufgefangen werden können.
  - 46 • Dabei legen wir äußersten Wert auf die Einhaltung von bewährten Standards  
47 der Betreuungsqualität, der Bildungsarbeit, der Elternarbeit, der  
48 Einhaltung von Beschäftigungsstandards wie Tarifbindungen etc. und der  
49 Sicherheits- und Gesundheitskontrolle von Einrichtungen und Trägern.

## Unterstützer\*innen

Stephan Schlenker; Ulrike Schnaubelt; Vera Helling; Kirsten Kappert-Gonther; Jens Hirschberg; Maike Schaefer; Henrike Müller; Carsten Werner; Thomas Schäfer; Michael "Pelle" Pelster; Florian Kommer; Landesvorstand

## A15 Grüne Alte in den Ländern und im Bund stärken!

Gremium:	Grüne Alte Bremen
Beschlussdatum:	31.08.2016
Tagesordnungspunkt:	2. Anträge
Status:	Eingereicht (ungeprüft)

- 1 Die LMV des LVs Bremen unterstützt den Satzungsänderungsantrag der Grünen Alten
- 2 Bundesverband.

### Begründung

Im LV Bremen sind die Grünen Alten Bremen als Teilorganisation in der Satzung verankert. Sie haben in ihrer Geschäftsordnung die Form der konkreten Arbeit festgelegt. Die Grünen Alten Bundesverband streben das auch an. Sie wollen als Teilorganisation in die Bundessatzung aufgenommen werden. Dafür muss ein neuer § 19 in die Satzung des Bundesverbandes aufgenommen werden.

Als Leitungsorgan ist ein „Altenrat“ vorgesehen, der sich dann auch eine eigene Geschäftsordnung geben wird; diese Konstruktion entspricht dem Bundesfrauenrat. Dem Altenrat gehören je zwei Delegierte aus jedem Landesverband an. In den anderen Landesverbänden beginnt die Schaffung eigener Strukturen für die Grünen Alten erst langsam. Um diesen Prozess voranzubringen, wird von den Grünen Alten Bundesverband auf der nächsten BDK in Münster ein Satzungsänderungsantrag eingebracht. Wir Grünen Alten in Bremen unterstützen das und bitten um ein entsprechendes Votum der LMV.

### Unterstützer\*innen

Bernd Gosau

## A16 Grünes Profil stärken - Auseinandersetzung mit (Rechts-)Populismus

Antragsteller\*in: Marieluise Beck  
Tagesordnungspunkt: 2. Anträge  
Status: Eingereicht (ungeprüft)

1 Die Landesmitgliederversammlung möge den Landesvorstand auffordern, politische  
2 Veranstaltungen auszurichten, die sich mit dem zunehmenden politischen (Rechts-  
3 )Populismus auseinandersetzen. Das Profil von uns Grünen als Vertreter der  
4 offenen Gesellschaft, die Gerechtigkeitsfragen im Blick behält, soll geschärft  
5 werden. Fairness und Solidarität sind wichtig für den Zusammenhalt einer  
6 demokratischen, offenen, vielfältigen und damit durchaus spannungsgeladenen  
7 Gesellschaft.

### Begründung

Nicht nur der Osten, sondern auch der Westen ist anfällig für Populismen aller Art. Man denke an das Aufleuchten und schnelle Verglühen der Schill-Partei in Hamburg, an Das Bündnis „Arbeit für Bremen“, das nur eine Legislatur die Stimmen von Wählern gebunden hat, die sich von irgendwoher die schnelle Lösung komplexer Probleme erhofften. Dann war es die DVU, stark nicht nur in Bremerhaven, in dem es viel Hoffnungslosigkeit gab, sondern stark auch in Gebieten, in denen eigentlich die SPD ihre Hochburgen hatte. Die AfD ist in unserem Landesparlament schon vertreten.

Deswegen sind wir gut beraten, uns auf einen Wahlkampf in Bremen vorzubereiten, in dem die AfD – vermutlich besonders in Bremerhaven und in Bremen-Nord – mächtig aufdrehen wird.

Eine neue Qualität bekommt diese rechte Bewegung, weil sie nicht mehr nur national, sondern international ist. Eine Koalition von Marine Le Pen, Nigel Farage, Geert Wilders, den Wahren Finnen, Viktor Orban und anderen bastelt mit Unterstützung aus dem Kreml an einer rechten Internationalen. Die amerikanische Variante dieses antiliberalen Gesellschaftsbildes ist Donald Trump. Sie alle sind vereint in ihrem Nationalismus, damit gegen die EU, in ihrer Homophobie, dem patriarchalen Familienbild, gegen Globalisierung und setzen dagegen eine vermeintlich heile Welt, die ein neuer, alter Nationalismus bieten könnte. Dieser braunen Internationale müssen wir unsere Vorstellung von offenen Gesellschaften, liberalen Demokratien und grenzüberschreitender Verbundenheit entgegensetzen.

Die Abgrenzung gegen die Funktionäre der Rechtspopulisten ist das eine – das Aufnehmen der Sorgen und Ressentiments, die ihre Wähler ausmachen, das andere. Die Welt wird schneller, vernetzter, vielfältiger, grenzüberschreitender, kulturell diverser und individueller – und erhöht damit die Möglichkeit für Freiheiten, schafft aber auch Unsicherheiten. Niemand wird diese Entwicklungen zurückdrehen können. Ein Land, das wie Deutschland seinen Wohlstand auch und vor allem auf den Export baut, wird nicht zu einer nationalen Politik der Abschottung zurückkehren können. Wer die Mauern hochziehen will, wird merken, dass er damit nicht nur die vermeintliche Bedrohung draußen hält, sondern sich selbst als Eingesperrter hinter diesen Mauern wiederfinden wird.

Daraus erwächst der Auftrag für unser Gespräch mit Bürgerinnen und Bürgern. Mit zunehmender Geschwindigkeit unserer Gesellschaft durch Technologien, industrieller Modernisierung, um die Welt sausesendes Finanzkapital und den daraus entstehenden immer höheren Anforderungen an die Menschen, mit diesen neuen Herausforderungen und wachsenden Unsicherheiten fertig zu werden, sind der Boden, auf dem Populismus wächst, weil er auf die komplexen Themen scheinbar Antworten bietet. Migration und damit verbundene Veränderungen unserer Gesellschaft können die Unsicherheitsgefühle noch verstärken. Wir stehen zu unserer ethischen Verantwortung, Schutzsuchenden den Schutz zu geben, der ihnen zusteht. Das heißt, wir müssen in ein offenes Gespräch gehen mit denen, die diese Unsicherheit empfinden, vielleicht sogar zu Verlierern gehören und die die Verwerfungen von

Modernisierung, Globalisierung und Wanderung der Menschen verunsichert. Wir müssen Verunsicherungen ernst nehmen und wieder Vertrauen in die Handlungsfähigkeit von Politik vermitteln.

Dieser Herausforderung müssen wir uns stellen. Sie reicht weit über das hinaus, was in Bremen allein getan werden kann. Wir sollten den Blick auf die Welt einfangen – damit die Menschen sich nicht in einer für sie unverständlichen Welt einbunkern.

## Unterstützer\*innen

Dorothea Fensak; Thomas Schäfer; Karl-Heinz Kehl; Joachim Marx; Hans-Peter Behrens; Lars Krause; Tim Bergmann; Harald Stelljes; Doris Hoch; Carola Näth; Michael Labetzke; Karen Stroink; Florian Steinberg; Jürgen Meinke; Harald Klussmeier; Michael "Pelle" Pelster; Florian Kommer; Mustafa Öztürk; Frank M. Rauch; Robert Bücking; Alexandra Werwath

**A17** Divest Now! Bremisches Geld unter Einbeziehung ethischer und ökologischer Kriterien noch sicherer anlegen.

Antragsteller\*in: Anne Schierenbeck

Tagesordnungspunkt: 2. Anträge

Status: Eingereicht (ungeprüft)

1 Die Landesmitgliederversammlung möge beschließen:

2 Divest Now! Bremisches Geld unter Einbeziehung ethischer und ökologischer  
3 Kriterien noch sicherer anlegen.

4 Wir GRÜNE wollen eine Zukunft ohne fossile Energie. Kohlekraft ist der  
5 Klimakiller Nummer eins – sie befördert den Klimawandel und verschmutzt unsere  
6 Luft. Wir GRÜNE wollen deshalb so schnell wie möglich aus der Nutzung von Kohle  
7 und anderen fossilen Energieträgern aussteigen. Dieser Ausstieg kann nur  
8 gelingen, wenn der Staat, Verbraucher\*innen und institutionelle Anleger wie  
9 Versicherungen, Pensions- und Investmentfonds etc. nicht mehr in fossile  
10 Energien investieren. Wir GRÜNE sagen deshalb: Divest now!

11 Um dieses Ziel zu erreichen, ist es notwendig, dass sich die öffentliche Hand  
12 nicht zuletzt aufgrund ihrer Vorbildfunktion aus der Finanzierung fossiler  
13 Energieträger verabschiedet.

14 Wir fordern den Senat auf, einen Katalog nachhaltiger und fairer Anlageregeln zu  
15 entwickeln. Dieser soll verbindlich in die Anlagerichtlinie aufgenommen werden,  
16 die z.B. für die Anstalt zur Bildung einer Rücklage für Versorgungsvorsorge der  
17 Freien Hansestadt Bremen“ (AVV) und das Sondervermögen „Versorgungsrücklage des  
18 Landes Bremen“ gilt. Außerdem ist unser Ziel, dass die nachhaltigen und fairen  
19 Anlagerichtlinien auch von den Beteiligungen des Landes und der beiden Kommunen  
20 angewendet werden.

21 Bei der Weiterentwicklung der Anlagekriterien sollen neben dem Ausschluss von  
22 Investitionen in Unternehmen, deren Geschäftsmodell auf Extraktion, Veredelung  
23 oder dem Vertrieb von nuklearen oder fossilen Energieträgern sowie der  
24 Energieerzeugung mit diesen Energieträgern beruht, auch ökologische, ethische  
25 und soziale Kriterien berücksichtigt werden, z.B. der Verzicht auf Kinderarbeit  
26 sowie der Ausschluss von Herstellung und Verkauf von Rüstungsgütern.

## Begründung

### Begründung

In den letzten Jahren hat sich zunehmend die Erkenntnis durchgesetzt, dass Investitionen in ökologisch oder ethisch problematische Konzerne besonders risikoreich sind. Im Fall ökologischer und ethisch fragwürdiger Geschäftspraktiken von Unternehmen besteht die Gefahr, dass eine strengere Gesetzgebung, eine schärfere staatliche Überprüfung der Standards oder ein medienwirksamer Skandal auch die Investitionen der Anleger entsprechend entwertet.

Unternehmen, die Kohle, Öl oder Gas fördern, sind zusätzlich von einem Platzen der Kohlenstoffblase bedroht. Wenn das in Paris noch einmal von der Staatengemeinschaft bekräftigte 2-Grad-Ziel tatsächlich eingehalten werden soll, dürften bis Ende des Jahrhunderts noch maximal 565 Gt CO<sub>2</sub>-Äquivalente in die Atmosphäre emittiert werden. Dementsprechend begrenzt ist die maximale Menge von fossilen Rohstoffen, die noch verbrannt werden darf. Alleine die 100 größten Konzerne, die noch auf

die fossile Energiewirtschaft setzen, haben in ihren Reserven, die entscheidend für die Unternehmensbewertung sind, deutlich mehr Kohlenstoffvorräte verbucht. Diese Situation führt zu einem gefährlichen Zielkonflikt: Entweder verbrauchen diese Unternehmen ihre Reserven und die Erderwärmung wäre nicht auf zwei Grad zu begrenzen, oder ehrgeizige Klimaschutzmaßnahmen setzen sich durch und machen damit einen Teil der Reserven wertlos. Dann würde die Kohlenstoffblase platzen und nicht nur die Unternehmen, sondern auch die Anleger würden viel Geld verlieren. Der stark schwankende und aktuell sehr niedrige Rohölpreis macht das Geschäft mit fossilen Energien zusätzlich riskant.

Die Divestment-Bewegung hat dieses Problem erkannt. Im Zuge des Divestments ziehen Anleger Schritt für Schritt ihre Gelder aus fossilen Energien ab, um so langsam den Druck aus der Blase zu nehmen und das Risiko von Kapitalverlusten zu minimieren. Eine Vielzahl von Akteuren hat sich der Bewegung angeschlossen und schon entsprechend desinvestiert. Dazu zählen die großen Versicherungskonzerne Axa und Allianz, eine Vielzahl von Hochschulen aus dem anglo-amerikanischen Raum, der Rockefeller Trust, der norwegische Pensionsfonds als größter staatlicher Anleger, aber auch Kommunen wie Stockholm und Kopenhagen. Als erste deutsche Kommune hat im letzten Jahr die Stadt Münster ihr Geld aus Fonds mit fossilen (und auch aus ethisch fragwürdigen) Unternehmen abgezogen. Im Juni 2016 hat auch das Berliner Abgeordnetenhaus einen entsprechenden Beschluss gefasst, Weltweit haben sich mehr als 50 Städte zum Divestment entschieden. Diese Beispiele machen deutlich, dass Divestment in der Praxis, auch für deutsche Kommunen, möglich ist. Zudem haben nachhaltige Aktienfonds in den letzten Jahren durchschnittlich nicht weniger Rendite abgeworfen als herkömmliche Vergleichsindizes.

Bremen soll sich dieser Bewegung anschließen und sein – zugegeben überschaubares - Vermögen unter Einbeziehung ethischer und ökologischer Kriterien noch sicherer anlegen. Unsere „Politik des Einkaufskorbes“ wird so auf Finanzprodukte ausgeweitet und unsere Ansprüche als „Hauptstadt des fairen Handels“ unterstrichen. Zudem führt das Divestment die Bremischen Klimaschutzbemühungen auch auf haushaltspolitischer Ebene konsequent fort.

Es geht dabei zunächst hauptsächlich um die Rücklagen für die Altersvorsorge: Die Freie Hansestadt Bremen verfügt mit dem Sondervermögen Versorgungsrücklage des Landes Bremen (SVR) – gesetzlich vorgeschriebene Rücklage - sowie mit der Anstalt zur Bildung einer Rücklage für Versorgungsvorsorge der Freien Hansestadt Bremen (AVV) - freiwillige Versorgungsvorsorge - über zwei getrennte Versorgungsfonds.

Diese Versorgungsfonds werden durch die Senatorin für Finanzen verwaltet. Die Gesetze zur Bildung des SVR und der AVV regeln, dass Mittel nur in verbrieft Forderungen im Sinne des § 1807 Absatz 1 Nummer 2 bis 5 des Bürgerlichen Gesetzbuches oder in Produkte bei Emittenten mit vergleichbarer Bonität angelegt werden dürften. Näheres, insbesondere zur Vergleichbarkeit der Bonität, ist in den Anlagerichtlinien für die Versorgungsfonds geregelt.

Sicherheit ist dabei das oberste Gebot. Noch wichtiger als eine hohe Rendite ist es beispielsweise für Pensionsrückstellungen, den Kapitalgrundstock inflationsbereinigt zu erhalten. Schon heute gelten in Bremen daher vergleichsweise restriktive Anlagerichtlinien: So wurden bislang hauptsächlich Wertpapiere inländischer öffentlich-rechtlicher Emittenten und Landesbanken, von Sparkassen und Genossenschaftsbanken sowie wie in geringem Umfang von deutschen Privatbanken gekauft. Allerdings wird bisher nicht geprüft, welche Anlagestrategien diese Institute verfolgen. Wertpapiere ausländischer Emittenten sind nicht erworben worden. Eine Anlage in Wertpapier- oder Immobilienfonds, Unternehmensanleihen, Aktien oder Rohstoffen sind gemäß den Anlagerichtlinien schon heute nicht zulässig.

Die Themen Ökologie, Ethik und Nachhaltigkeit rücken auch bei den Geschäftsbanken zunehmend in den Blickpunkt. Bei Weiterentwicklung dieses Geschäftsfeldes könnten in Zukunft auch vermehrt

Direktanlagen (Schuldverschreibungen) bei solchen Banken erfolgen, die ökologische, ethische und soziale Kriterien bei ihren eigenen Anlagen berücksichtigen.

Grob lassen sich vier Grundsätze, die Anbieter nachhaltiger Geldanlagen anwenden, unterscheiden: Einige arbeiten nach dem "Best in Class"-Prinzip; andere greifen auf Positiv- oder Negativkriterien zurück, und wieder andere versuchen, über ihr Stimmrecht als Aktionär Einfluss zu nehmen. Oftmals werden die Ansätze auch kombiniert. Sofern die Versorgungsvorsorge ihre Anlagestrategie auf Anlageformen wie z.B. Unternehmensanleihen, Aktien oder Fonds ausweitet, könnten diese als Maßstab für die Bewertung herangezogen werden.

- **Best in Class** Die Anbieter suchen Firmen aus, die in ihrer Branche in Sachen Umwelt- und/oder Sozialstandards eine Vorreiterrolle einnehmen. Keine Branche wird von vorneherein ausgeschlossen. Deshalb können auch Wirtschaftszweige wie die Atom- oder die Rüstungsindustrie mit in einem Portfolio landen. Dies mag auf den ersten Blick verwundern. Dahinter steckt aber die Idee, dass so auch die weniger engagierten Branchenvertreter animiert werden, es dem "klassenbesten" Unternehmen gleich zu tun und ihr soziales, ethisches und ökologisches Engagement voranzutreiben. Langfristig soll so die gesamte Branche nachhaltiger werden. Plus für den Anleger: eine breite Risikostreuung. Verluste in einem Wirtschaftszweig können durch Gewinne in einem anderen ausgeglichen werden.
- **Positivkriterien** Nach bestimmten Kriterien wird festgelegt, in welche nachhaltig wirtschaftenden Unternehmen und Branchen investiert wird. Beispielsweise können dies Gesellschaften aus dem Bereich der erneuerbaren Energien sein oder Firmen, die sich durch ein besonderes soziales Engagement auszeichnen. Nachteil für Anleger: Je enger der vorgegebene Rahmen für Investments, desto höher ist die Gefahr, bei einer wirtschaftlichen Flaute hohe Verluste zu erleiden.
- **Negativ- oder Ausschlusskriterien** Es wird bestimmt, in welche Unternehmen oder Branchen kein Geld fließt. Sehr häufig wird beispielsweise die Produktion von Atomenergie, Waffen, Tabak und Alkohol ausgeschlossen. Oder es bleiben alle Firmen außen vor, die Kinder arbeiten lassen oder sich auf dem Gebiet der Gentechnologie engagieren. Wie bei den Positivkriterien besteht das Problem, dass eine zu strenge und damit enge Auswahl ein hohes Risiko birgt.
- **Stimmrecht** Dabei müssen keine Firmen nach bestimmten Kriterien ausgewählt werden. Vielmehr nutzen Fondsgesellschaften ihr Stimmrecht als Aktionär dazu, um bei Gesellschaften Umwelt- oder Sozialstandards in die Unternehmenspolitik zu integrieren und durchzusetzen.

## Unterstützer\*innen

Harald Klussmeier; Michael Kruse; Frank M. Rauch; Johanna Mohrmann; Dietmar Bothe; Ken Oduah; Wolfram Schmalz; Sebastian Rohe; Ralph Saxe; Kerstin Spohler; Nima Pirooznia; Kai Wargalla; Jens Schabacher; Jasper Meya; Irmgard Lindenthal; Thomas Schäfer; Jens Schabacher; Hannes Behrens; Michael Labetzke; Florian Kommer; Kirsten Kappert-Gonther; Maximilian Thieme; Søren Brand; Landesvorstand

## A18 Verantwortung für Roma aus den Balkanstaaten wahrnehmen

Antragsteller\*in: Wilko Zicht  
Tagesordnungspunkt: 2. Anträge  
Status: Eingereicht (ungeprüft)

1 Die Landesmitgliederversammlung möge beschließen:

- 2 1. Wir begrüßen die Erneuerung des Kosovo-Erlasses durch den Senator für  
3 Inneres.
- 4 2. Wir fordern den Senat auf, den Vollzug der Rückführung von Angehörigen der  
5 Roma und anderer Minderheiten aus allen Balkanstaaten weiterhin besonders  
6 sorgfältig zu prüfen, Ermessensspielräume zur Erteilung langfristiger  
7 Aufenthaltstitel zu nutzen und insbesondere sicherzustellen, dass niemand  
8 während der kalten Jahreszeit in existenzielle Nöte abgeschoben oder zur  
9 „freiwilligen“ Ausreise gedrängt wird.
- 10 3. Wir fordern die Bundesregierung auf, sich aktiv für die Verbesserung der  
11 wirtschaftlichen und sozialen Situation der Roma im Balkan einzusetzen,  
12 wie es im gemeinsamen Beschluss der Bundeskanzlerin sowie der  
13 Ministerpräsidentinnen und Ministerpräsidenten der Länder vom 24.  
14 September 2015 vereinbart wurde.
- 15 4. Wir fordern die stärkere Anerkennung von nichtstaatlicher Verfolgung und  
16 von kumulativen Verfolgungsgründen im deutschen Asylrecht. Der  
17 diskriminierungsfreie Zugang zum Arbeitsmarkt, zu Bildung, zum  
18 Wohnungsmarkt, zu sanitären Einrichtungen und sauberem Trinkwasser und zum  
19 Gesundheitswesen ist menschenrechtlich verbrieft. Soweit Roma und andere  
20 Minderheiten diesbezüglich massive Diskriminierungen und Ausgrenzungen  
21 erfahren, sollten sie Anspruch auf Asyl in Deutschland haben.
- 22 5. Wir fordern, dass aus Verantwortung vor der deutschen Geschichte Roma aus  
23 den Balkanstaaten im Rahmen jährlicher Kontingente die Möglichkeit  
24 erhalten, sich unabhängig von Asylverfahren oder Arbeitsmigration  
25 dauerhaft in der Bundesrepublik Deutschland niederzulassen. Auch Roma, die  
26 in früheren Jahren einen vergeblichen Anlauf unternommen haben, über das  
27 Asylverfahren eine Existenz in Deutschland aufzubauen, dürfen hiervon  
28 nicht ausgeschlossen sein.

### Begründung

Aufgrund des Völkermords an den europäischen Roma in der Zeit des Nationalsozialismus und aufgrund der lange Zeit mangelhaften Aufarbeitung dieses Völkermords trägt Deutschland und damit auch Bremen eine besondere historische und humanitäre Verantwortung gegenüber den Roma. Erschreckenderweise sind Roma auch heute noch als ethnische Minderheit in ihren Heimatländern, insbesondere in den Balkanstaaten, massiver Ausgrenzung, Diskriminierung und zum Teil gewaltsamen Übergriffen ausgesetzt. Fast überall sind sie von der Gesundheitsversorgung ausgeschlossen. Ihre Kinder dürfen vielfach nicht zur Schule, die Familien müssen nicht selten in ärmlichen Behausungen leben – ohne Heizung, fließend Wasser oder sanitäre Einrichtungen.

Vor diesem Hintergrund und anlässlich des Rückübernahmeabkommens zwischen Deutschland und dem Kosovo hatte die Bremische Bürgerschaft mit Beschluss vom 29. September 2010 den Senat aufgefordert, ethnische Minderheiten bei Rückführungen in den Kosovo langfristig zurückzustellen, Ermessensspielräume zur Erteilung langfristiger Aufenthaltstitel zu nutzen und sich für eine bundesweite Lösung für Roma und Angehörige anderer ethnischer Minderheiten aus dem Kosovo einzusetzen. In der Folge erging der sogenannte Kosovo-Erlass, der vorsah, dass beabsichtigte Rückführungen von Roma vorab zur Prüfung dem Innensenator vorzulegen sind, damit dieser die Umsetzung des Bürgerschaftsbeschlusses sicherstellt. Nachdem im Herbst 2015 alle Balkanstaaten vom Bundesgesetzgeber zu sogenannten sicheren Herkunftsstaaten erklärt wurden, kündigte Innensenator Mäurer an, den Kosovo-Erlass aufzuheben. Nach entschiedenem Protest der grünen Bürgerschaftsfraktion und der grünen Senator\*innen wurde der Kosovo-Erlass schließlich am 9. März 2016 verlängert.

Darüber hinaus wurden in der vergangenen Wahlperiode im Rahmen einer Winterregelung die Bremer Ausländerbehörden angehalten, den Vollzug der Rückführung von besonders schutzbedürftigen Personen aus den Balkanstaaten zur Vermeidung besonderer Härten während der kalten Jahreszeit besonders sorgfältig zu prüfen. Eine Erneuerung dieses Winterabschiebestopps wurde im letzten Jahr leider von der SPD abgelehnt.

Obwohl die gesellschaftlichen Benachteiligungen und Diskriminierungen der Roma sowie ihre schwierige wirtschaftliche und soziale Lage allgemein anerkannt sind, werden in Deutschland Asylanträge von Roma aus den Balkanstaaten nicht erst seit deren Einstufung als angeblich sichere Herkunftsstaaten fast immer abgelehnt. Ursache hierfür ist die außerordentlich restriktive Anerkennung von Verfolgungsgründen im deutschen Asylrecht. Nichtstaatliche Verfolgung aus rassistischen Gründen wird zu oft ausgeblendet. Kumulative Verfolgungsgründe, d.h. wenn Betroffene auf vielfältige Weise gesellschaftlich diskriminiert werden und in einer allgemeinen Atmosphäre der Unsicherheit leben müssen, werden nicht hinreichend anerkannt. In anderen europäischen Ländern ist die Anerkennungsquote von Asylantragsstellern aus den Balkanstaaten um ein Vielfaches höher als in Deutschland.

Unabhängig vom Asylverfahren sollte im Rahmen des Asylpakets I für Angehörige aus Staaten des Westbalkans Möglichkeiten der legalen Migration aus dem Herkunftsland zur Arbeitsaufnahme in Deutschland geschaffen werden. Roma werden hiervon aber kaum profitieren können, da sie in ihrer Heimat beim Zugang zu Bildung diskriminiert werden und für den deutschen Arbeitsmarkt erst attraktiv sein werden, nachdem ihnen in Deutschland echte Bildungschancen eingeräumt werden. Deshalb ist es aus humanitären und entwicklungspolitischen Gründen erforderlich, über die eigentliche Arbeitsmigration hinaus Aufenthaltsmöglichkeiten für Roma insbesondere zur Bildung und Qualifikation bereitzustellen.

## **Unterstützer\*innen**

Henrike Müller; Søren Brand; Jens Hirschberg; Wojciech Gutowski; Thomas Schäfer; Björn Fecker; Ralph Saxe; Christa Komar; Mustafa Öztürk; Alexandra Werwath; Thomas Tröster; Johannes Osterkamp; Joachim Musch; Michael "Pelle" Pelster; Maike Schaefer; Matthias Güldner; Florian Kommer; Carsten Werner ; Jens Schabacher; Landesvorstand; Anne Schierenbeck ; Kirsten Kappert-Gonther

## A19 Wirksame Maßnahmen gegen die Vermüllung im öffentlichen Raum ergreifen

Antragsteller\*in: Dieter Steinfeld

Tagesordnungspunkt: 2. Anträge

1 Die LMV beschließt:

- 2 1. Unabhängig von der Vergabe der neuen Abfallentsorgungslizenz wird das  
3 Aufgabenfeld „Müllentsorgung im öffentlichen Raum“ effektiver organisiert.  
4 Es darf kein Abwarten auf die Zeit nach 2018 geben!
- 5 2. Die Tätigkeiten vom Umweltressort, dem Stadtamt, der Polizei, der  
6 Leitstelle Saubere Stadt, des Quartierservice, des Umweltbetriebes, der  
7 BSAG, der ENO (...) in diesem Bereich sind mit dem Ziel einer effektiveren  
8 Leistung und damit kostengünstigeren Ausführung neu zu organisieren. Heute  
9 vorhandene gesetzliche Regelungen wie z. B. das Abfallortsgesetz sind ggf.  
10 entsprechend anzupassen.
- 11 3. Zwischen dem vorgehaltenen Behältervolumen und den tatsächlich in einem  
12 Haus wohnenden Menschen muss es erhebliche Abweichungen mit der Folge  
13 verminderter Gebühreneinnahmen geben. Ansonsten ist es nicht erklärbar,  
14 das so viele Menschen ihren Hausmüll in öffentlichen Anlagen entsorgen.  
15 Dieser permanente Einnahmeausfall ist durch eine stringenter Erfassung  
16 und Kontrolle zu stoppen. Das Abfallortsgesetz bietet dafür bereits heute  
17 die Möglichkeiten.
- 18 4. Für Ordnungswidrigkeitsentgelte muss es die Möglichkeit der Barzahlung vor  
19 Ort mit einem hohen Rabatt geben, so dass es einen starken Anreiz gibt,  
20 unbürokratisch die Strafe zu entrichten und die Verwaltungskosten niedrig  
21 zu halten. Der heutige Verwaltungsweg sowohl mit der Einschaltung der  
22 Büromitarbeiter der Leitstelle Saubere Stadt als auch der über das  
23 Stadtamt ist viel zu bürokratisch bzw. nicht kostendeckend.
- 24 5. Die (aufsuchende) Aufklärungsarbeit insbesondere bei aus dem Ausland neu  
25 zugezogenen Bürgern wird verstärkt.
- 26 6. Für die Aufgaben unter 3. – 5. wird - wie in Bremerhaven bereits geschehen  
27 -, ein Bürger- und Ordnungsservice eingerichtet. Wie in Bremerhaven werden  
28 Mitarbeiter im Rang eines Hilfspolizisten beschäftigt, damit entsprechende  
29 Befugnisse vorhanden sind. Mehrkosten sind durch das sehr hohe  
30 Entgeltpotential eher nicht zu erwarten. Die Arbeit der Kontaktpolizisten  
31 vor Ort – die für weit mehr als die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten  
32 ausgebildet sind - wird dadurch entlastet.
- 33 7. Die Rissfestigkeit der Gelben Säcke wurde zwar verbessert, genügt aber  
34 dennoch in der Praxis nicht. Das DSD ist in die Pflicht zu nehmen,  
35 praxismgerechte Lösungen zur Verfügung zu stellen. An dauerhaften  
36 Problemstellen müssen im Ausland bewährte dezentrale (unterirdische)  
37 Sammelstationen eingeführt werden. Notfalls muss eine Gelbe Tonne  
38 vorgeschrieben werden können.
- 39 8. Viele private Händler wie z. B. Supermärkte haben auf ihren Grundstücken  
40 die Aufstellung von Altglasbehältern abgeschafft, weil an den

41 Glasbehältern viel anderweitiger Müll abgelagert wurde. Dadurch gibt es  
42 jetzt im Stadtgebiet viel zu wenige Altglasbehälter mit weiten Wegen. Die  
43 Dichte der Altglasbehälter ist durch geeignete Maßnahmen wieder zu  
44 erhöhen.

45 9. Die Abschaffung von Papiersammelstationen durch die Abholung vor Ort ist  
46 ein Irrweg. Bei widrigen Wetterverhältnissen fliegen jetzt an vielen Orten  
47 Kartonagen und Papier durch die Straßen. Die Einsammlung kleinster am  
48 Boden liegender Papierhaufen ist eine unwirtschaftliche Zumutung für die  
49 Müllwerker. Auch dies ist zu korrigieren.

## Begründung

Im Koalitionsvertrag heißt es ab Zeile 3609 :

„... wollen wir die bisher bei verschiedenen Ressorts beheimateten Kontrollfunktionen unter dem Dach eines städtischen Ordnungsdienstes zusammenfassen und die entsprechenden rechtlichen und finanziellen Voraussetzungen dafür schaffen. Sowohl für den Bereich Jugendschutz, für die Gewerbeüberwachung und die Kontrollen von Spielhallen als auch bei Beschwerden über Lärm, Behinderungen und Verschmutzungen auf öffentlichen Flächen soll es somit künftig eine konkrete Zuständigkeit geben.“

Bündnis 90 / DIE GRÜNEN sind vom Selbstverständnis her eine ökologische Partei. Umweltschutz steht seit der Parteigründung oben auf der Agenda.

Wir lassen es aber zu, dass illegale Abfallablagerungen in unserer Stadt in den letzten Jahren immer mehr zugenommen haben. An unzähligen Stellen wird z. B. illegal Hausmüll abgelagert. Glasscherben, Krankheitserreger aus Essensresten, Verpackungsreste ... stellen eine zunehmende Gefahr für Tiere vor Ort und in den Meeren dar.

Systematisch wurden im Stadtgebiet im großen Umfang öffentliche Müllbehälter abgebaut, mit der Begründung, dass dort ansonsten Hausmüll eingeworfen oder zugestellt wird. Das ist das Pferd vom falschen Ende her aufzäumen!

Mitarbeiter in Beschäftigungsmaßnahmen im Quartiersservice dürfen keine Regelaufgaben der Straßenreinigung ausführen - früher im Stadtbild eingesetzte Straßenkehrer gibt es aber viel zu wenige.

Noch schlimmer: Die Tätigkeit des Umwelt- und Ordnungsdienstes des Umweltressorts vornehmlich in der Innenstadt wurde kürzlich ersatzlos beendet!

2013 stammten bereits über 5 % der gesamten Müllmenge aus illegalen Ablagerungen. Die Kosten dafür sollen ebenfalls bei ca. 5 % der Gesamtkosten der öffentlichen Abfallentsorgung gelegen haben. Wir vermuten, dass es heute mehr sind. Gewerbetreibende mißbrauchen die private Müllabfuhr über Gebühr und stellen riesige Mengen an eigentlich gewerblichen Verpackungen auf die Straßen.

"Die Müllfrage" ist eine der drängendsten Fragen in der Bevölkerung, die viele Beiratsmitglieder quasi ständig bei ihrer Arbeit begleitet. Wir GRÜNEN stehen geradezu in der Verpflichtung und können auch damit punkten, wenn wir diesen Misstand angehen.

## Unterstützer\*innen

Bernd Schwertfeger; Petra Fritsche-Ejemole; Reinhold Koch; Ulf Jacob; Anne Hölting

## A20 Aluminium

Gremium: LAG ChristInnen  
Beschlussdatum: 12.09.2016  
Tagesordnungspunkt: 2. Anträge

- 1 Die LMV möge beschließen :
- 2 "Wir stellen fest, dass der Umgang mit Aluminium ein großes Problem ist, welches
- 3 von der Öffentlichkeit bisher kaum wahrgenommen wird.
- 4 Darum fordern wir die entsprechenden LAGen, den Landesvorstand, die
- 5 Bürgerschafts-Fraktion und die Bremer Abgeordneten in Bundestag und Europa-
- 6 Parlament auf, sich intensiv mit diesem Problem auseinander zu setzen.
- 7 Ziel soll es sein, nach gründlicher inhaltlicher Aufarbeitung zu klären, wie wir
- 8 uns als Partei (auf Bundesebene) zu diesem Problem stellen. Im besten Fall
- 9 könnte ein Konzept entstehen, das in den Wahlkampf zur Bundestags-Wahl
- 10 einbezogen wird.
- 11 Wichtig wäre auch eine gute Öffentlichkeitsarbeit zu diesen Problemen."

## Begründung

Es gibt beim Aluminium gleich vier große Probleme :

- 1) Beim Abbau von Bauxit (dem Aluminium-Erz) werden, vor allem im Tagbau, hochgiftige Stoffe freigesetzt, die oft ungefiltert in die Umwelt gelangen. Schlecht gesicherte Abfallstoffe können zu schlimmen Katastrophen führen, wie am 4. Okt. 2010 in Ungarn.
- 2) Zum Schmelzen des Bauxits wird eine extrem hohe Temperatur benötigt, die mit dem Verbrennen von Kohle nicht zu erreichen ist. Darum wird das Erz mit extrem starkem elektrischem Strom geschmolzen.
- 3) Die Verwendung von Aluminium-Folie zum Verpacken von Lebensmitteln ist gesundheitlich sehr bedenklich. Vor allem bei salzigem, säurehaltigem oder fettigem Essen können giftige Stoffe entstehen, die dann mitgegessen werden. Darum sind auch Geschirr, Kochtöpfe, Backbleche usw. aus Aluminium sehr problematisch.
- 4) Aluminium-Salze werden häufig allen möglichen Körperpflegemitteln beigemischt. Auch dies ist gesundheitlich sehr bedenklich, weil das Aluminium so direkt in den Körper gelangt.

Im Übrigen ist Aluminium weitgehend verzichtbar bzw. ersetzbar. Brauchen wir für Autoreifen wirklich Felgen aus Aluminium ? Und kann Schokolade oder ein Frühstücksbrot wirklich nur in

Alufolie gewickelt werden ? Wegen der vielen ökologischen und gesundheitlichen Probleme wäre ein weitgehender Verzicht auf diesen Problemstoff sehr sinnvoll !

Das Recycling von Aluminium sollte gefördert werden. Getränkedosen aus Aluminium sollten, wenn sie überhaupt erlaubt werden, nur mit Pfand verkäuflich sein.

## Unterstützer\*innen

Frank M. Rauch; Jürgen Meinke

## A21 LMV-Protokolle

Gremium:	LAG ChristInnen und Vorstand KV Nordost
Beschlussdatum:	12.09.2016
Tagesordnungspunkt:	2. Anträge
Status:	Eingereicht (ungeprüft)

- 1 Die LMV möge beschließen :
- 2 "Wir bitten den Landesvorstand, künftig die LMV-Protokolle (als E-mail - Anhang)
- 3 an alle Parteimitglieder zu verschicken, die dies wünschen."

### **Begründung**

Begründung : Dies gehört zu Transparenz und innerparteilicher Demokratie. Da das LMV-Protokoll ja ohnehin geschrieben und als E-mail - Anhang (an die LaVo-Mitglieder u.a.) verschickt wird, macht es keine zusätzlichen Kosten, es auch an 20, 50 oder 80 andere Personen zu schicken.

### **Unterstützer\*innen**

Thomas Schäfer; Lina Thee; Landesvorstand

## A22 Gerechtigkeit – all inclusive

Antragsteller\*in: Kirsten Kappert-Gonther  
Tagesordnungspunkt: 2. Anträge  
Status: Eingereicht (ungeprüft)

1 Unsere Gesellschaft ist gespalten und droht weiter auseinanderzufallen – in  
2 Bremen, in Deutschland und weltweit.

3 Die Schere zwischen Arm und Reich geht immer weiter auseinander. Dabei ist der  
4 allgemeine Lebensstandard in Deutschland gestiegen und in der Regel so hoch,  
5 dass alle in unser Gesellschaft gut leben und wir den Menschen, die vor Not und  
6 Vertreibung zu uns fliehen, eine neue Heimat bieten können. Allerdings ist der  
7 Zugang zu Bildung, Gesundheit und Arbeit, zu bezahlbarem Wohnraum und vielem  
8 mehr nicht gerecht verteilt. Die Chancen der Kinder sind abhängig vom Ort und  
9 dem Umfeld, in dem sie aufwachsen. Die Lebenserwartung hängt neben individuellen  
10 Faktoren davon ab, wo Menschen leben, in welchem Staat, in welcher Region  
11 Deutschlands. Auch innerhalb Bremens gibt es erhebliche Unterschiede.

12 Immer mehr Menschen haben das Gefühl, nichts beitragen zu können, oder dass ihre  
13 gesellschaftliche Beteiligung nicht gewollt wird. Rechte Kräfte spalten die  
14 Gesellschaft weiter und nutzen dann diese Spaltung für ihre populistischen  
15 Zwecke aus. Das wollen wir ändern. Dem stellen wir unser grünes Konzept für  
16 gesellschaftlichen Zusammenhalt, Solidarität und Teilhabe aller entgegen.

17 Wir sind davon überzeugt, dass gleiche Rechte und unbedingte Teilhabechancen für  
18 alle unverzichtbar nicht nur für das individuelle Wohlergehen, sondern für die  
19 gesamte Gesellschaft sind. Dieses nennen wir Inklusion und es funktioniert über  
20 Empowerment. Empowerment heißt, eine Gesellschaft traut all ihren Mitgliedern  
21 zu, einen wertvollen Beitrag zum Gemeinwohl leisten zu können, wünscht diesen  
22 Beitrag und tut etwas dafür, damit alle in die Lage versetzt werden, sich zu  
23 beteiligen und ihr Leben zu gestalten. Barrieren, die dies verhindern, wollen  
24 wir abbauen.

25 Das ist ein entschiedener Beitrag gegen den Rechtsruck und für eine gerechte,  
26 solidarische Gesellschaft.

27 Gerechtigkeit ist umfassend

28 Gerechtigkeit ist für uns Grüne umfassend. Die soziale und ökologische  
29 Gerechtigkeit. Die Gerechtigkeit zwischen den Geschlechtern, den Generationen  
30 und den Regionen der Welt und noch viel mehr. Für uns verbinden sich all diese  
31 Formen von Gerechtigkeit miteinander. Gerechtigkeit ist immer unverzichtbares  
32 Element für uns Grüne gewesen, leitet unsere Positionen und Handlungen und muss  
33 heute noch deutlicher in unseren Fokus rücken, weil wir in einer Zeit leben, in  
34 der die Stärkung des sozialen Zusammenhalts entscheidend für unsere Zukunft ist.  
35 Das heißt, eine Haltung einzunehmen, die Vielfalt als Chance sieht und  
36 gleichberechtigte Teilhabe aller als Selbstverständlichkeit.

37 Wir scheuen uns nicht zu fordern, dass für unsere Vorstellungen von einer  
38 gerechteren Welt die leistungsfähigeren Teile der Gesellschaft deutlich mehr  
39 schultern müssen, als sie es bisher getan haben. Deshalb dürfen wir gerade in  
40 einer Phase des Absteckens grundsätzlicher politischer Ziele vor einer  
41 Bundestagswahl nicht davor zurückschrecken, Vermögen, Erbschaften,  
42 Kapitalerträge und sehr hohe Einkommen auch angemessen zu besteuern. Eine grüne

43 Steuer- und Finanzpolitik ist so Garant dafür, dass wir die ökologische und  
44 soziale Gerechtigkeit auch fördern können.

45 Wir wissen, dass es keine soziale Gerechtigkeit ohne ökologische Gerechtigkeit  
46 geben kann. Ökologie und Soziales immer zusammen zu denken kennzeichnet uns  
47 Grüne. Gerade im Hinblick auf den Klimawandel zeigt sich, wie eng die  
48 ökologische mit der sozialen Frage zusammenhängt: In den nächsten Jahren wird  
49 die klimabedingte Migration nach Europa weiter zunehmen. Menschen vor den  
50 Klimafolgen zu bewahren ist eine Frage globaler Klimagerechtigkeit. Die  
51 Industriestaaten als Hauptverursacher der globalen Erwärmung sind verpflichtet,  
52 weitere Maßnahmen zur Eindämmung des Klimawandels zu ergreifen.

53 Kinderarmut bekämpfen – Alleinerziehende stärken

54 Armut nimmt Kindern schon am Anfang ihres Lebens Entwicklungsmöglichkeiten. Sie  
55 haben einen schlechteren Start ins Leben. Kinderarmut ist gerade in Bremen ein  
56 großes Problem. In Bremen und Bremerhaven wächst ein Drittel der Kinder in Armut  
57 auf. Das muss sich ändern. Kinder dürfen für ihre Eltern kein Armutsrisiko sein.  
58 Wir wollen, dass alle Kinder die Chance haben, ihr Leben gut gestalten zu  
59 können.

60 Kinderarmut betrifft häufig die Kinder von Alleinerziehenden. Vielfach haben die  
61 jungen Mütter ihre Ausbildung nicht abschließen können. Wir wollen ihnen  
62 ermöglichen, dieses nachzuholen, z. B. durch verbindliche Regelungen für eine  
63 Teilzeitausbildung. Erwerbsmöglichkeiten sind aber auch dadurch eingeschränkt,  
64 dass die Kinderbetreuung nicht immer bedarfsgerecht ist. Wir brauchen deshalb  
65 mehr flexible Kita-Plätze, die die Randstunden des Tages abdecken. Das ist  
66 unverzichtbar für Eltern, die im Schichtdienst arbeiten. Die Fähigkeiten von  
67 Frauen müssen angemessen wertgeschätzt werden, die ungleiche Bezahlung muss  
68 beendet werden, die Unterrepräsentation von Frauen in Führungspositionen  
69 aufhören und die Vereinbarkeit von Beruf und Familie muss immer noch deutlich  
70 verbessert werden. Gleichzeitig müssen junge Menschen darin bestärkt werden,  
71 Berufe zu erlernen, die ihren Fähigkeiten und Neigungen entsprechen, anstatt  
72 sich von traditionellen Geschlechtervorstellungen leiten zu lassen.

73 Auf Bundesebene wollen wir zudem eine Kindergrundsicherung einführen.

74 Wir wollen, dass Kinder unter guten Bedingungen zur Welt kommen und unter  
75 förderlichen Bedingungen aufwachsen können, unabhängig von ihrer Herkunft. Wir  
76 wollen, dass Kinder gemäß ihren individuellen Fähigkeiten in Kita und Schule ein  
77 gedeihliches Umfeld finden. Wir sorgen dafür, dass Kinder gemeinsam die Schule  
78 besuchen können und erleben, dass alle etwas beitragen können, auch und gerade  
79 wenn unterschiedliche Fähigkeiten vorliegen.

80 Unsere Bildungspolitik verfolgt das Ziel Bildungsbarrieren abzubauen. Alle  
81 Kinder sollen die Chance auf Kultur- und Naturerfahrungen bekommen. Darum müssen  
82 kulturelle Bildung und Ausflüge in die Natur selbstverständlicher Bestandteil  
83 des Kita- und Schulalltags werden. Wir sind sicher, dass Menschen sowohl in  
84 ihren intellektuellen als auch in ihren sozialen und seelischen Fähigkeiten  
85 gefördert werden müssen. Die Inklusion an Schulen ist die richtige Antwort. Sie  
86 muss besser werden, damit wirklich alle Kinder gute Chancen bekommen.

87 Im Land Bremen ist es deshalb nötig, dass

- 88 • schnell die notwendige Anzahl von Kita-Plätzen geschaffen wird.
- 89 • in einzelnen Kitas die Betreuungszeiten auf die Randstunden früh morgens  
90 und spät abends ausgeweitet werden.
- 91 • Teilzeitausbildungen ermöglicht werden.
- 92 • die Evaluation des Schulkompromisses genutzt wird, um das Ziel der  
93 Entkoppelung der Bildungschancen von der Herkunft weiter zu verfolgen und  
94 Inklusion als integralen Bestandteil aller Bildungsanstrengungen an allen  
95 Schulen zu etablieren.
- 96 • kulturelle, soziale und politische Bildung als feste Bestandteile in die  
97 Lernpläne aufgenommen werden.
- 98 • Naturerfahrungen in Kitas und Schulen gefördert werden.

99 Barrieren abbauen – Chancen eröffnen – 1+1>2

100 Inklusion – also selbstverständliche Teilhabe aller, unabhängig von Herkunft,  
101 Geschlecht, sexueller Orientierung, Religion und Fähigkeiten – ist der Schlüssel  
102 für eine solidarische Gesellschaft. Die solidarische Gesellschaft profitiert von  
103 der entstehenden Vielfalt und Mitmenschlichkeit. Gemeinsam sind wir stark, weil  
104 das Gemeinsame immer mehr ist als die Summe der individuellen Beiträge. Die  
105 Fähigkeit einer Gesellschaft zu Gleichberechtigung zeigt und übt sich z. B. im  
106 Umgang mit Menschen mit Behinderungen.

107 Quartiere sind der Ort des Zusammenlebens, die wir stärker entwickeln wollen. In  
108 Nachbarschaften wachsen Kinder auf und in Nachbarschaften können Alte und  
109 Hilfebedürftige gut versorgt leben. Wir setzen uns für die Entwicklung der  
110 Stadtteile, des Quartiersgedankens ein, für kurze Wege und Barrierefreiheit. Gut  
111 entwickelte Stadtteile bieten ein gedeihliches Lebensumfeld für Kinder und Alte,  
112 für Menschen mit und ohne Behinderung. Die Wege zu Einkaufs- und  
113 Entspannungsmöglichkeiten, zu Hausärzt\_innen und ambulanten Pflegediensten  
114 müssen sich mancherorts deutlich verkürzen. Nachbarschaften haben die Fähigkeit,  
115 Menschen, die neu zu uns kommen, zu integrieren und willkommen zu heißen.

116 Bezahlbare Wohnungen dort zu finden, wo die Menschen auch leben wollen, wird  
117 immer schwieriger. Gut zu wohnen gehört für uns zu einem der entscheidenden  
118 Faktoren für soziale Gerechtigkeit in den Städten.

119 Die UN-Behindertenrechtskonvention muss flächendeckend in allen Lebensbereichen  
120 umgesetzt werden. Wir wollen Bremen zu einem Bundesland machen, in dem alle  
121 Menschen gut und so gesund wie möglich zusammenleben können.

122 Auf Bundesebene fordern wir Grünen ein modernes Teilhaberecht. Das  
123 Bundesteilhabegesetz muss hierfür überarbeitet werden und die UN-  
124 Behindertenrechtskonvention flächendeckend umgesetzt werden, zur Stärkung des  
125 Selbstbestimmungsrechts für Menschen mit Behinderung und gleichberechtigter  
126 Teilhabe für alle.

## 127 Im Land Bremen wollen wir

- 128 • die Stadtentwicklung im Quartier vorantreiben.
- 129 • die Ausrichtung der Angebote zu Pflege und Hilfen im Alltag für alte und  
130 behinderte Menschen an den Interessen der Nutzer\_innen und nicht an den  
131 Interessen der Anbieter\_innen.
- 132 • die weitere Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention, wie im  
133 Aktionsplan formuliert.
- 134 • in den Stadtteilen und Nachbarschaften die Fantasie und den Mut für die  
135 Entwicklung neuer Wohnformen und nachbarschaftlicher Strukturen anregen.

## 136 Willkommen

137 Grünes Gestalten ist in Bremen sichtbar und muss auch in Zukunft Bremen zu einem  
138 lebenswerten Ort machen, an dem wir in Vielfalt und Unterschiedlichkeit gut  
139 gemeinsam leben können.

140 Bremen ist mit der Einführung der Gesundheitskarte für Geflüchtete Pionier  
141 gewesen. Bei uns in Bremen können Geflüchtete direkt zum Arzt gehen und  
142 schneller wieder gesund werden.

143 Wir haben in Bremen in den letzten Jahren die Grundlagen für eine gute  
144 Integration tausender neuer Mitbürger\_innen geschaffen, für Wohnraum gesorgt und  
145 die Beschulung überwiegend sichergestellt. Der zu leistende Kraftakt reicht noch  
146 bis weit in die Zukunft. Auf diesen ersten Integrationsleistungen gilt es  
147 aufzubauen und am Ball zu bleiben, damit neue Mitbürger\_innen Teil unserer  
148 Gesellschaft werden und wir uns gegenseitig bereichern können.

149 Sprache ist der Schlüssel zur Teilhabe. Der Zugang zu Sprachkursen muss zur  
150 passenden Zeit erfolgen. Expert\_innen sagen, dass ca. drei Monate nach Ankunft  
151 dafür der richtige Zeitpunkt ist. Dann haben die Menschen die innere Offenheit,  
152 Kraft und Motivation, um unsere Sprache lernen zu können.

153 Der Zugang zum Arbeitsmarkt ist noch viel zu schwer für Geflüchtete. Wir müssen  
154 dafür sorgen, dass Neu-Bremer\_innen sich auch durch Arbeit einbringen können.

155 Unsere Familien geben uns Halt und Geborgenheit. Es ist falsch und unmenschlich,  
156 Geflüchteten die Familienzusammenführung durch die restriktiven Regelungen für  
157 den Familiennachzug zu erschweren.

## 158 In Bremen

- 159 • müssen die kommunalen Sprachkurse in ihrem Stundenumfang erweitert und zu  
160 Intensivkursen ausgebaut werden, dafür braucht es Räume und Personal.
- 161 • müssen alle Geflüchteten die Chance bekommen, innerhalb des ersten halben  
162 Jahres nach Ankunft einen Sprachkurs besuchen zu können.
- 163 • muss Geflüchteten nach Absolvierung eines Vorkurses bzw. Erstsprachkurses  
164 (zur Erlangung deutscher Sprachgrundkenntnisse) ein Platz in einem  
165 weiterführenden Sprachkurs an schulischen oder außerschulischen

- 166 Einrichtungen sichergestellt werden, der auf ihren Sprachkenntnissen  
167 aufbaut.
- 168 • müssen verstärkt Sprachkurse auch in Zusammenarbeit mit Betrieben  
169 durchgeführt werden.
  - 170 • muss die Erstberatung zur Anerkennung ausländischer Berufsabschlüsse  
171 verbessert werden.
  - 172 • müssen die Behörden, die für die Anerkennung ausländischer Abschlüsse  
173 zuständig sind, zu serviceorientierten Institutionen weiterentwickelt  
174 werden.
  - 175 • müssen Berufsschulen und Qualifizierungsträger unterstützt werden, mit  
176 interkulturell geschultem und sprachbewusstem pädagogischen Personal zu  
177 arbeiten.
  - 178 • müssen die Aktivitäten für Geflüchtete von Agentur für Arbeit, Jobcenter,  
179 Landes- und Bundesprogrammen gebündelt und aufeinander abgestimmt  
180 umgesetzt werden.
- 181 Im Bund wollen wir uns dafür stark machen, dass nicht nur Personen mit „guter  
182 Bleibeperspektive“ (aktuell nur Personen aus Iran, Irak, Eritrea, Syrien und  
183 Somalia) Deutschkurse des Bundes besuchen dürfen, sondern dass diese für alle  
184 Personen mit „hoher Bleibewahrscheinlichkeit“ geöffnet werden.
- 185 Zudem möchten wir durch Rücknahme der jüngsten Restriktionen den Familiennachzug  
186 erleichtern.
- 187 Weiter geht's!
- 188 Die grüne Handschrift, grüne Visionen für eine grüne, inklusive und wachsende  
189 Stadt mit hoher Lebensqualität und Teilhabe für alle sind der Maßstab für unser  
190 politisches Handeln in Partei, Fraktion und Regierung.
- 191 Wir Grünen werden momentan stärker denn je benötigt, um die Menschen in unserem  
192 Land zusammenzubringen.
- 193 Dieses Streben nach Gerechtigkeit ist uns Leitlinie in all unseren politischen  
194 Entscheidungen.

## Unterstützer\*innen

Anja Stahmann; Jan Fries; Sonya Dase; Prince M. Bona; Henrike Müller; Ralph Saxe; Matthias Güldner; Daniel Buscher; David Lukaßen; Thomas Kollande-Emigholz; Anne Kroh; Robert Hodonyi; Kebire Yildiz; Sülmez Dogan; Antrhin Simon; Philipp Bruck; Jens Hirschberg; Maike Schaefer; Thomas Schäfer; Anne Schierenbeck; Michael Labetzke; Joachim Marx; Karoline Linnert; Maximilian Thieme; Søren Brand; Carsten Werner; Ulf Jacob; Landesvorstand; Alexandra Werwath

## A23 Rechtswidrige Weservertiefung stoppen

Antragsteller\*in: Maximilian Thieme  
Tagesordnungspunkt: 2. Anträge  
Status: Eingereicht (ungeprüft)

- 1 Die Landesmitgliederversammlung lehnt jede Vertiefung der Weser ab.
- 2 Sie fordert Fraktion und Senatoren auf, nach den Urteilen den Europäischen
- 3 Gerichtshofs und des Bundesverwaltungsgerichts, Sorge zu tragen die
- 4 rechtswidrigen Planungen umgehend zu stoppen und die Chance zu nutzen die
- 5 Weservertiefung endgültig zu stoppen.

### Begründung

Wird nachgereicht

### Unterstützer\*innen

Abdul Rahiman Sheik; Gudrun Eickelberg; Evelyne Augis; Michael Kruse; Hannes Behrens; Beatrix Wupperman; Jürgen Meinke

## A24 Antrag Fragen an den Landesvorstand zum Sachverhalt im Vorfeld der Bundestagswahl 2017

Antragsteller\*in: Carola Näth

Tagesordnungspunkt: 2. Anträge

- 1 Die Antragsteller\_innen bitten den Landesvorstand, im Rahmen der  
2 Landesmitgliederversammlung, am 24.09.16, folgende Fragen zu beantworten:
- 3 1. Wann hat der LaVo zum ersten Mal potentielle Kandidat\_innen für die BTW  
4 2017 angesprochen?
  - 5 2. Welche Kriterien wurden für das Profil eines geeigneten Kandidaten/ einer  
6 geeigneten Kandidatin zu Grunde gelegt?
  - 7 3. Wenn es keine Kriterien gab, wie müssen wir uns dann das Prozedere der  
8 Auswahl, im Rahmen der Ansprache potentieller Kandidat\_innen, vorstellen?
  - 9 4. Wer hat die Gespräche geführt?
  - 10 5. Wurden mögliche Alternativen, beispielsweise die Kreisvorstände und  
11 Kreisfreien in den Prozess der Kandidat\_innenfindung einzubinden, oder  
12 welche anderen Ideen/Möglichkeiten wurden in Betracht gezogen?
  - 13 6. Wenn nicht, warum?
  - 14 7. Welche Argumente waren ausschlaggebend für den Zeitpunkt der frühen  
15 Ansprache von Kandidat\_innen?
  - 16 8. Was hat der LaVo anders gemacht, aufgrund der Ereignisse der  
17 Kandidat\_innenwahl in der vorherigen/letzten Bundestagswahl? Waren, unter  
18 Umständen, die jetzigen Geschehnisse vorhersehbar?

### Begründung

Wie wir der Presse und der Unruhe in der Mitgliederschaft entnehmen können, hat die ganze Angelegenheit, mittlerweile, Formen angenommen, die durchaus uns Grünen als Partei nicht hilft, sondern als schädigend zu bezeichnen ist.

Uns Grüne macht Einigkeit stark, nur zusammen können wir unsere Ziele erreichen. Die jetzige Situation schädigt nicht nur einzelne Akteure, sondern auch die Partei im Ganzen. Dieser Zustand der Zerrissenheit wird von der Öffentlichkeit wahrgenommen. In sozialen Netzwerken wird inzwischen von Intrigen gesprochen.

Die Diskussion und Fokussierung der Medien auf die interne Auseinandersetzung der Grünen lenkt von den erzielten Erfolgen und Arbeitsergebnissen ab.

Um einzelne als auch gemeinsame Ziele erfolgreich erreichen zu können, bedarf es einer Aufklärung der Sachverhalte um die Ansprache potentieller Kandidat\_innen für die Bundestagswahl 2017.

### Unterstützer\*innen

Dorothea Fensak; Lars Krause; Michael Labetzke; Claudius Kaminiarz; Joachim Marx

## A25 Offshore-Hafen - olé oder adé?

Antragsteller\*in: Maike Schaefer  
Tagesordnungspunkt: 2. Anträge  
Status: Eingereicht (ungeprüft)

1 Bei der Energiewende handelt es sich um ein für die Zukunft wichtiges  
2 gesamtgesellschaftliches Projekt.

3 Wir Grüne wollen die Energiewende nicht nur im Strombereich, sondern auch im  
4 Verkehrs- und Wärmebereich. Damit dies gelingt ist die Verknüpfung dieser  
5 Bereiche (Sektoren-kopplung) unverzichtbar. In der Zukunft wird grüner Strom  
6 immer mehr auch in den Bereichen Verkehr und Wärme eingesetzt werden, das Ziel  
7 ist klar: 100 % Erneuerbare Energien! Wir Grünen sind überzeugt, dass der  
8 dadurch steigende Strombedarf in Deutschland, die Energiewende und die  
9 Erreichung der Klimaschutzziele nur mit der Offshore-Windenergie vor unseren  
10 Küsten gedeckt werden. Bremen und Norddeutschland können bei der  
11 Sektorenkopplung Taktgeber sein, denn wir haben die Technik für Windkraft und  
12 Elektromobilität, die Innovationskraft unserer Hochschulen und das Potential des  
13 Windes und der Speicherung.

14 Wir Grünen setzen uns daher auf Bundesebene für eine stärkere und beschleunigte  
15 Energiewende in allen Bereichen ein. Insbesondere der Ausbau der Windenergie  
16 (Offshore und Onshore) muss nach 2017 wieder angehoben werden. Wir wollen  
17 spätestens nach der Bundestagswahl ein neues Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG).

18 Für den Ausbau der Offshore-Windenergie vor den deutschen Küsten wird eine  
19 leistungsfähige Hafen-Infrastruktur für die nächsten Jahrzehnte benötigt. Wir  
20 Grünen als Partei, die Grüne Fraktion, die Bürgerschaft und der Senat haben früh  
21 dieses Potential erkannt und mit entsprechenden Beschlüssen die Grundlage für  
22 den Bau eines Offshore-Terminals für die Energiewende gelegt. Klar ist aber  
23 auch: Beschlossen, geplant und genehmigt wurde ein Terminal für die Offshore-  
24 Windindustrie und kein Schwerlasthafen.

25 Wir Grünen haben es uns vor ca. sechs Jahren nicht leicht gemacht mit der  
26 Entscheidung für den Bau eines Offshore-Terminals (OTB) in Bremerhaven: Denn es  
27 galt abzuwägen zwischen der Verschiffung von Offshore-Windkraftanlagen und damit  
28 einem Beitrag zum Ausbau der erneuerbaren Energien und dem Erhalt einer  
29 ökologisch wertvollen und sensiblen Wattfläche in der Weser, die für viele  
30 Vogelarten einen wichtigen Lebensraum bietet.

31 Die Entscheidung damals fiel im Sinne der Energiewende für den OTB aus, denn  
32 damals boomte die Windkraftbranche gerade auch in Bremerhaven. Neben dem Signal  
33 für die Offshore-Branche war es auch eine wichtige Infrastrukturprojekt-  
34 Entscheidung für die Seestadt - verknüpft mit der Erwartung, dass dadurch neue  
35 Arbeitsplätze entstehen.

36 Seit dieser Entscheidung haben sich aber die Rahmenbedingungen geändert. Der  
37 BUND klagt gegen die Planfeststellung, mit einem Urteil wird erst in den  
38 nächsten Jahren gerechnet. Darüber hinaus haben sich die Rahmenbedingungen für  
39 den Offshore-Bereich negativ entwickelt.

40 Das sind die Problemfelder:

- 41 - Für einen zukunftssträchtigen Offshore-Standort mit Basishafen wären weitere  
42 Unternehmensansiedlungen von Vorteil, diese fehlen aber bisher. Die Pleite der  
43 WeserWind GmbH wie auch die Entscheidung von Siemens im letzten Sommer, sich mit  
44 der Offshore-Sparte in Cuxhaven statt Bremerhaven anzusiedeln, sind nur zwei  
45 Bausteine in diesem Puzzle.
- 46 - Der Bericht der Planco Consulting GmbH geht davon aus, dass es für die Zukunft  
47 des OTB als Offshore-Standort entscheidend ist, dass die Senvion GmbH und die  
48 Adwen GmbH (als Zusammenschluss der Areva GmbH und der Gamesa AG) in Bremerhaven  
49 bleiben und ihre Marktposition deutlich verbessern. Die Erfüllung dieser  
50 Bedingung ist angesichts der Entwicklungen in der Offshore-Branche und bei den  
51 genannten Firmen aber fraglich. Die beiden in der Seestadt ansässigen  
52 Turbinenhersteller müssten für die Wirtschaftlichkeit des OTB ihren deutschen  
53 Marktanteil von derzeit zusammen 26 Prozent erheblich ausbauen, während Siemens  
54 gleichzeitig seine mit 67 Prozent Marktanteil starke Stellung verlieren müsste.  
55 Der Annahme liegt zugrunde, dass die in Bremerhaven ansässigen Unternehmen durch  
56 die neue Generation leistungsstärkerer Windkraft-Turbinen wesentlich mehr  
57 Marktanteile erobern können. Jedoch: Auch Siemens arbeitet bereits an  
58 Weiterentwicklungen in diesem Marktsegment. Für einen rentablen Betrieb des OTB  
59 ist ferner die Verschiffung von 160 Anlagen pro Jahr als notwendig erachtet  
60 worden. Durch die größeren Turbinen müssen ab 2020 unter derzeit festgelegten  
61 Bedingungen nur noch zwei Windparks mit je 400 MW pro Jahr errichtet werden –  
62 das entspricht allenfalls 50 leistungsstärkeren Anlagen.
- 63 - Das Erneuerbare Energien Gesetz (EEG) wurde vor kurzem im Bundestag  
64 novelliert. Die Windenergie wird stark ausgebremst. Die Deckelung der  
65 Ausbauziele in den letzten EEG-Novellen (bis 2020 6,5 GW statt 10 GW (-35%), bis  
66 2025 11 GW und bis 2030 15 statt 25 GW (-40%)) sind für die Offshore-Branche  
67 prekär und führen zu einem enormen Innovations-, Konkurrenz- und  
68 Kostensenkungsdruck. Zudem sollen bis zum Jahr 2021 neue Windkraftanlagen nur in  
69 der Ostsee errichtet werden. Außerdem sollen neue Windparks in Zukunft vom Bund  
70 ausgeschlossen werden. Mit der EEG-Novelle sind entsprechend die Bedingungen für  
71 den OTB nochmals erschwert worden.
- 72 - Die Finanzierung des OTB sollte durch Gewinnzuschüsse der BLG und der Bremer  
73 Landesbank in Höhe von 50 Millionen teilgedeckt werden. Erstere hat bisher nicht  
74 genug Gewinne erwirtschaftet und letztere wird noch bis Jahresende an die Nord  
75 LB verkauft.
- 76 Was bedeutet das nun für den Bau des OTB?
- 77 1. Der OTB ist als Hafen für die Offshore-Industrie beschlossen, geplant und  
78 genehmigt worden. Wir Grünen wollen einen Offshore-Terminal für die Energiewende  
79 und lehnen einen Schwerlasthafen in einem sensiblen Naturgebiet entschieden ab.
- 80 2. Die Wirtschaftlichkeit des OTB für die Energiewende wurde in vielen Gutachten  
81 und auch im Rahmen der Planfeststellung untersucht und positiv gesehen. Die  
82 Wirtschaftlichkeitsberechnung, die die Grundlage der jetzigen Planfeststellung  
83 ist, hat die negativen Entwicklungen bei den Rahmenbedingungen bisher nicht  
84 berücksichtigt. Voraussetzung für einen Bau des OTB ist zum einem, dass das  
85 Gericht die Klage des BUND negativ bescheidet, und zum anderen, dass der OTB  
86 wirtschaftlich betrieben werden kann. Dies könnte der Fall sein, wenn  
87 Bremerhaven eine der Ausschreibungen für Offshore-Windparks vom Bund gewinnen  
88 sollte oder mit einer neuen Bundesregierung nach der Wahl 2017 das EEG zugunsten

89 der Offshore-Branche novelliert werden sollte. Andernfalls erscheint unter den  
90 jetzigen Rahmenbedingungen die Wirtschaftlichkeit des OTB fraglich und wird von  
91 Kritikern und Experten bezweifelt.

92 Wir Grünen stehen für einen ehrlichen Umgang mit der Wirtschaftlichkeit des OTB.  
93 Wir wollen eine neue fundierte Wirtschaftlichkeitsberechnung, wenn der laufende  
94 Rechtsstreit abgeschlossen ist und vollziehbares Bau-Recht für den OTB  
95 vorliegt. Falls der OTB dann nicht wirtschaftlich darstellbar ist, sehen wir in  
96 einem Haushaltsnotlageland keine Option, den Bau des OTB noch weiter zu  
97 verfolgen. Wir wollen kein OTB-Millionengrab. Die Entscheidung für einen  
98 möglichen Bau des OTB oder aber einen Ausstieg aus dem Projekt muss auf validen  
99 nachvollziehbaren Datengrundlagen gefällt werden.

100 3. Mit dem Bau des OTB sollen in Bremerhaven neue Arbeitsplätze entstehen.  
101 Sollte der OTB nicht realisiert werden können, muss es für Bremerhaven andere  
102 Alternativen geben, um attraktive Arbeitsplätze zu schaffen - sei es in der  
103 Tourismusbranche, sei es in der Wissenschafts- und Forschungslandschaft, der  
104 Lebensmittelindustrie etc..

105 Wir Grünen fordern im Sinne einer vorausschauenden Politik, sich auch für dieses  
106 Szenario frühzeitig Gedanken über einen Plan B für Bremerhaven zu machen, um für  
107 die Seestadt zukunftsfähige Arbeitsplätze zu schaffen.

## Unterstützer\*innen

Matthias Güldner; Kirsten Kappert-Gonther; Søren Brandt; Jasper Meya; Harald Klussmeier; Joachim Musch; Hannes Behrens; Michael "Pelle" Pelster; Marieluise Beck; Dieter Steinfeld; Tilmann Neubronner; Carsten Werner ; Jürgen Meinke

## A26 Städtisches Grün stärken

Antragsteller\*in: Maurice Müller  
Tagesordnungspunkt: 2. Anträge  
Status: Eingereicht (ungeprüft)

- 1 Die LMV möge beschließen, dass der Landesverband, die Grünen
- 2 Bürgerschaftsfraktion und alle Mandatsträger\*innen die Bedeutung des Städtischen
- 3 Grün für Bremerhaven und Bremen nachdrücklich betonen und sich für eine Stärkung
- 4 des Städtischen Grüns einsetzen. Dies beinhaltet sich Erhalt des Gartenbauamts
- 5 als Umsetzer dieser Ziele in Bremerhaven auszusprechen.

### Begründung

Städtisches Grün steigert den Lebenswert für Bürger\*innen und ist für die Erhaltung von Tier- und Pflanzenarten im urbanen Raum von herausragender Bedeutung. Städtisches Grün ist im Fokus von städtischen Klimaanpassungsstrategien (Hitzenester und Starkregen). Die führt auch zur veränderten Auswahl von Baumarten und zur Schaffung und Ausweitung biodiversen Saatguts führen.

Die Grünen Wahlprogramme für Bremerhaven und Bremen zeigen, dass wir die Bedeutung von Grün in der Stadt erkannt haben. Dieser Antrag soll helfen die Absichten des Wahlprogramms auf die aktuelle Situation anzuwenden.

#### Vielfältige Aufgaben zum Erhalt des Städtisches Grüns

Im Bremerhaven wird die Pflege des Städtischen Grüns durch das Gartenbauamt wahrgenommen. Das Amt arbeitet seit Jahrzehnten kontinuierlich an der verbesserten Pflege des Grüns, zudem werden vielfältigen Aufgaben in der Friedhofs- sowie der Spiel- und Sportplatzplanung übernommen. Im Gartenbauamt arbeiten in vielen Bereichen (etwa der Baumpflege oder der Kinderspielplätze) Spezialisten zusammen. Das Gartenbauamt ist zudem im Bereich der Bürgerbeteiligung eines der am weitest entwickelten Dezernate. Die LMV wertschätzt die Arbeit des Gartenbauamts, die Bremerhaven zu einer lebenswerten Stadt macht. Das Gartenbauamt ist Motor für diese positive Entwicklung.

Bremen zeigt, dass Stadtgrün als Einheit zu begreifen ist

In Bremen und auch in der Mehrzahl der deutschen Großstädte wird das städtische Grün unabhängig von der Müllentsorgung gepflegt. Dies zeigt auch, dass professionelle städtische Grünpflege nicht von der Müllabfuhr geleistet werden kann.

#### Bedrohung der Pflege des Grüns durch Bremerhavener Beschluss

Die Grünen im Land Bremen sprechen sich zur Pflege des städtischen Grüns daher GEGEN die beschlossene Zusammenlegung von Gartenbauamt und EBB aus [\[1\]](#). Die Autonomie Bremerhavener Beschlüsse respektierend, weist die Landesmitgliederversammlung auf den Wert des städtischen Grüns für den Lebenswert der Bürger\*innen sowie den ökologischen Wert für Tier- und Pflanzenarten hin. Das Städtische Grün soll auch weiterhin über das Dezernat politisch steuerbar bleiben.

Die LMV votiert dafür, dass die kontinuierliche Arbeit des Gartenbauamts fortgesetzt wird.

---

[\[1\]](#) Beschluss von SPD und CDU in der STVV am 01.09.2016:

„Bis zum 1.1.2018 sind das Gartenbauamt und die Entsorgungsbetriebe Bremerhavener (EBB) als Wirtschaftsbetrieb mit ihren Aufgaben-bereichen zusammenzulegen.“

Änderungsanträge SPD/CDU Seite 3 Unterpunkt 18

Beschluss der Stadtverordnetenversammlung in Bremerhaven am 01.09.2016

## **Unterstützer\*innen**

Ralph Saxe; Kai Wargalla; Kirsten Kappert-Gonther; Thomas Schäfer; Anja Wedig; Hannes Behrens;  
Michael Labetzke; Michael "Pelle" Pelster; Maïke Schaefer; Björn Fecker; Florian Kommer; Joachim Marx;  
Firmian von Peez; Søren Brand; Carsten Werner ; Ulf Jacob; Keerthi Kulanayagam

**A27** Krippen-, Kita- und Grundschulkinder nicht gegeneinander ausspielen! Ohne hinreichende Verfügbarkeit von Ganztagsplätzen keine Abschaffung sondern Ausbau von Hortplätzen!

Gremium: LAG Bildung und Kinder

Beschlussdatum: 30.08.2016

Tagesordnungspunkt: 2. Anträge

Status: Eingereicht (ungeprüft)

- 1 Wir fordern die Senatorin für Kinder und Bildung auf, für jedes Kind mit
- 2 Betreuungsbedarf, das nicht einen Ganztagsgrundschulplatz hat, einen Hortplatz
- 3 vorzuhalten. Sofern dies nicht an der Schule selbst erfolgen kann, müssen dafür
- 4 wie bisher auch außerschulische Orte vorgehalten oder Kooperationen mit Trägern
- 5 beibehalten bzw. eingegangen werden.

## Begründung

Der Ausbau von Ganztagschulen geht zwar voran, deckt aber noch lange nicht den benötigten Bedarf. Auch Kinder, die keinen Platz an einer Ganztagschule haben müssen betreut werden.

Hortplätze sind aber Mangelware und geraten immer mehr in Konkurrenz zu Krippen- und Kitaplätzen, weil solche Kitas, an denen die Hortplätze angesiedelt sind und waren, ihre Räume für den U3 und Ü3 Ausbau benötigen. An manchen Halbtagschulen haben sich Elternvereine zur Hortbetreuung gegründet. Deren Raumbedarf steht permanent in Konkurrenz zum Raumbedarf der Schulen. Seit Jahren schon müssen an Halbtagschulen z.B. Dritt- und Viertklässler, die Betreuung brauchen, für Kinder der ersten und zweiten Klasse Hortplätze freimachen.

Durch die momentan fehlenden Kitaplätze hat sich der Druck auf die Hortplätze noch weiter verstärkt bei gleichzeitig immensem Betreuungsbedarf.