

Van: Frank Menger

Onderwerp: Wunderline debacle MIRT A6 12 juli + Bundesverkehrswegeplan + TEN-T - CEF en uw taakstellende en controlerende rol erbij

Datum: zondag 2 juli 2023 09:34:54

Bijlagen: [FM2706WL_DVHN-20230627-DO01002003.pdf](#)
[FM2706 DVHN-20230617-DO01002001.pdf](#)
[Spoorlijn_Groningen_Nedersaksen.pdf](#)
Het bericht dat een directe treinverbinding tussen Groningen en Bremen op korte termijn niet is uit te voeren.pdf
[2023-03-18_Resolution_Für_eine_echte_Wunderline.pdf](#)
[Koalitionsvertrag-2023-11.pdf](#)
[VL_23_0211_2_ANL_230601_Mobilitaetsplan_OL_2030_VerKA.pdf](#)
[FMFBWLDVHN-20230511-GO01024001.pdf](#)
[FMFBWLDVHN-20230511-GO01020011.pdf](#)

Geachte leden van de Staten en gemeenteraden,

Dit bericht viel velen 15 juni rauw op het dak: <https://www.wunderline.eu/nieuws/artikel/nieuws/resultaten-onderzoek-directe-trein-groningen-bremen>

Het project Wunderline heeft een historie die teruggaat tot 2008. Tijdens de behandeling van de voorjaars begroting werd een motie ingediend over de verbinding naar Bremen: <https://gemeenteraad.groningen.nl/Documenten/Motie/Motie-Verbetering-treinverbinding-Duitsland.pdf> Dit was meteen een reactie op het afschaffen van het project Zuiderzeelijn. Die nu eindelijk weer als Lelylijn op de agenda staat.

MIRT BOL Leefomgeving 15 juni

Aangezien vele van u nieuw zijn in dit gremium als u het agendapunt **A6** in de Staten van Groningen(<https://provinciegroningen.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Index/c3314480-3ccd-4f65-bd9b-161c06e60edd>) werkelijk goed bespreken wil dan hoort u ook bij deze agenda de volgende B-stukken direct mee te bespreken. Het gaat om de volgende nummers op uw agenda van 12 juli aanstaande als PS: **B06, B07, B14** en **B20** . Pas als u deze onderliggende stukken meeneemt in de bespreking van agendapunt A6 gaat het werkelijk over de inhoud en de onderliggende dossiers bij het BOL Leefomgeving. Waarbij meteen de kanttekening dat het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat de grootste blokkade is voor het project Wunderline. Dit is een volwaardig MIRT project. Dus het Rijk hoort het ook wegens Europese verplichtingen op het gebied van grensoverschrijdend spoor de volledige financiering van het project Wunderline op zich te nemen. Daarbij kan zij ook in Brussel voldoende cofinanciering aanvragen via dit: https://cinea.ec.europa.eu/programmes/connecting-europe-facility/transport-infrastructure_en

Informatie aan PS over Wunderline

In het Dagblad stonden de laatste maanden een paar interessante artikelen over Wunderline die zeker qua insteek uw aandacht verdienen hoe deze schending in het niet uitvoeren naar 'Letter & Geest' van uw

motie uit 2012 van uw voorgangers rechtekt. De uitvoering van het project heeft er sinds 2012 en al helemaal vanaf 2015 een puinhoop van gemaakt. Het onderzoek wat u nu gekregen hebt had al in 2012 of 2013 gemaakt moeten zijn. Ook hoort u alle informatie te krijgen die betrekking op de Wunderline heeft. U heeft niet de presentaties van Prorail via het college wegens de voortgang van de Wunderline in Hoogezand of Oldtambt wegens de uitgestelde verdubbeling van het spoor daar. Hoe kan u over zaken praten als het college u relevante informatie onthoudt? In de provinciewet heet dit '*actieve informatieplicht*'. **U hoort als PS samen met de andere betrokken politieke gremia het volledige onderzoek van SMA te krijgen. Niet een samenvatting. Ook de gemeenteraad van Groningen is een partij in deze en die horen het gezien de motie van 2008 onder een collegebrief te ontvangen.**

- <https://dvhn.nl/groningen/Flixbus-wacht-op-elektrificatie-Wunderline-28416703.html>
- <https://dvhn.nl/groningen/Iedereen-praat-over-de-Wunderline-maar-wat-is-het-nu-eigenlijk-Kunnen-we-straks-in-123-uur-naar-Bremen-28393262.html>
- <https://dvhn.nl/groningen/Bewoners-Sappemeer-boos-over-komst-Wunderline.-Met-130-kilometer-per-uur-door-onze-achtertuint-28392224.html>

Lobby Duitsland is geen lobby!

Inmiddels kan vastgesteld worden dat er amper sprake is van een kwalitatief hoogwaardige lobby in Duitsland met betrekking tot de Wunderline. Aangezien voor de 2 keer op rij in het coalitieakkoord van de deelstaat Bremen de Wunderline volledig ontbreekt als onderwerp. Deze lobby hoort thuis bij het SNN, niet bij een ingehuurd bureau dat inmiddels bewezen heeft niets voor elkaar te krijgen. Dit bureau had ook de Wunderline via de 2e Kamer in het MIRT moeten fietsen vanaf 2015. De afgelopen jaren heeft dat bureau zelfs niets op het niveau van Berlijn met de Bundestag en het Bundesverkehrsministerium gepresteerd qua agendering ervan. Ze hebben Niedersachsen ook niet achter de voden gezeten wegens wat in Duitsland een formele afspraak is om een '*Vorplanung*' te maken. Ook bij de zusterstad van de gemeente Groningen ontbreekt de Wunderline in het mobiliteitsbeleid. Het document is op 26 juni 2023 daar in de gemeenteraad vastgesteld.

- Oldenburg waar ze deze maand hun mobiliteitsplan ook behandeld hebben: <https://www.oldenburg.de/startseite/leben-umwelt/verkehr/mobilitaetsplan-oldenburg-2030/das-beinhaltet-der-plan.html> + <https://buergerinfo.oldenburg.de/getfile.php?id=263729&type=do> Ook hier schittert de Wunderline door afwezigheid in het beleid.

De enig vraag die overblijft hoe trekt u de regie naar u toe als staten en gemeenteraden in dit project? Het college moet zonder morren uitvoeren en u allen van alle relevante informatie voorzien iets wat de afgelopen 8 jaar riant onvoldoende gebeurt is.

Met vriendelijke groet,

Frank Menger

motie 8



Motie reistijd Groningen-Bremen

Provinciale Staten van Groningen, in vergadering bijeen op 27 juni 2012,

Constaterende dat:

- Het college van Gedeputeerde Staten de ambitie heeft om de spoorlijn Groningen-Bremen verder te ontwikkelen.
- Er in provinciale staten een breed gedragen wens is om de spoorlijn Groningen-Bremen te verbeteren.

Van mening zijnde dat:

- Een opwaardering van de spoorlijn moet leiden tot een verkorting van de reistijd tussen Groningen en Bremen
- Kortere reistijd ten bate komt aan de uitwisseling van werk en kennis tussen Groningen en Nedersaksen.
- Kortere reistijd een meetbaar resultaat is wat aanzienlijk veranderd moet zijn na de opwaardering.

Sprekend uit dat:

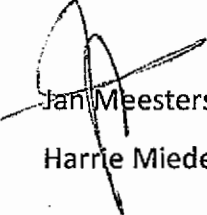
- Na de opwaardering van de spoorlijn Groningen-Nedersaksen in beginsel moet leiden tot een maximale reistijd van 1 uur en 23 minuten tussen de stad Groningen en de stad Bremen.

En gaat over tot de orde van de dag.



Jan Zwertbroek

Nelleke de Graaf-Drijvers

D66


Jan Meesters VVD

Harrie Miedema, Groen Links


PvdA, Karin Hazewinkel

2023Z11784

Vragen van het lid **Van der Graaf** (ChristenUnie) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht dat een directe treinverbinding tussen Groningen en Bremen op korte termijn niet is uit te voeren* (ingezonden 23 juni 2023).

Vraag 1

Hoe luidt uw reactie op het onderzoek dat een directe treinverbinding tussen Groningen en Bremen op korte termijn niet is uit te voeren?¹

Vraag 2

Bent u bereid het Verdrag tussen Nederland en Koninkrijk Hannover inzake spoorverbinding Harlingen – Leeuwarden – Groningen – Leer uit 1864 en het Verdrag tussen de Bondsrepubliek Duitsland en het Koninkrijk der Nederlanden volgens de regeling van de spoorweggrensovergangen uit 1966 in herinnering te brengen bij de deelstaat Nedersaksen en de Bondsrepubliek Duitsland om de noodzaak en het belang van deze spoorverbinding met Duitsland te benadrukken?

Vraag 3

Kunt u aangeven hoe het uitblijven van een oplossing voor de verbinding tussen Groningen en Bremen zich verhoudt tot de inspanningsverplichting uit het «Europese Witboek Transport 2050» voor de verbetering van het grensverkeer per spoor?

Vraag 4

Hoe spant u zich in om het uitgangspunt uit het Witboek transport 2050, dat regeringen obstakels die een hoogwaardige dienstverlening op de infrastructuur in de weg staan moeten wegnemen, op de verbinding tussen Groningen en Bremen? Kunt u deze inspanningen intensiveren?

Vraag 5

Hoe heeft u, samen met de provincie Groningen, regie genomen om te komen tot een spoorverbinding naar Bremen, zonder conflicten met de scheepvaart? Welke opties zijn hiervoor in kaart gebracht?

¹ Wunderline, 15 juni 2023, Resultaten onderzoek directe trein Groningen – Bremen, Onderzoek directe trein Groningen – Bremen ([wunderline.eu](https://www.wunderline.eu)).

Vraag 6

Welke regelgeving leidt volgens u tot de beperkte openstelling van de nieuwe brug voor het treinverkeer tot 20 minuten per uur? Welke instantie vormt het bevoegd gezag?

Vraag 7

Welke maatregelen kunnen getroffen worden om de sluitingstijd van de brug te verkorten?

Vraag 8

Wilt u zich bij het bevoegd gezag inspannen voor wijziging van deze sluitingstijden ten gunste van het treinverkeer?

Vraag 9

Welke infrastructurele aanpassingen zijn nodig op station Groningen om de treinen voldoende ruimte te geven om te kunnen keren?

Vraag 10

Welke mogelijkheden zijn er om de benodigde infrastructurele aanpassingen op te pakken tijdens de huidige verbouwing van station Groningen?

Vraag 11

Kunt u aangeven wat de gevolgen zijn van dit onderzoek voor de haalbaarheid van de financiering van de Lelylijn uit het TEN-T, nu de internationale component van deze spoorlijn verder onder druk komt te staan?

Vraag 12

Onder welke voorwaarden zou een MIRT-onderzoek naar de Wunderline opgestart kunnen worden?

Vraag 13

Welke mogelijkheden ziet u om het Wunderline-project verder te ondersteunen en een aantrekkelijke internationale verbinding naar Bremen en Hamburg te realiseren? Welke inzet gaat u plegen om de Wunderline daadwerkelijk en zo snel mogelijk te realiseren, ten minste eerder dan 2036?



Resolution Für eine echte Wunderline!

Resolutionstext

Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert den Bund als Verantwortlichen für die Schieneninfrastruktur in Deutschland dazu auf, gemeinsam mit den Niederlanden das Projekt Wunderlinie zwischen Groningen und Bremen grundsätzlich zu überarbeiten, so dass es tatsächlich die Voraussetzungen für schnelle, komfortable Direktzüge zwischen beiden Ländern schafft und gleichzeitig einen dichtgetakteten Regionalverkehr auf allen Streckenabschnitten ermöglicht. Die jetzigen Planungen sind eindeutig unzureichend. Bei der Überarbeitung ist zwingend zu berücksichtigen, dass der Strecke Groningen – Bremen strategische Bedeutung als Teil der kürzesten Verbindung von Amsterdam nach Kopenhagen zukommen wird, sobald die geplante Lelylijn in den Niederlanden verwirklicht ist. Dazu braucht es eine langfristige Vision auch über das derzeitige Projektende 2030 hinaus, um die Strecke mindestens auf den TEN-Standard zu heben.

Begründung

Der grenzüberschreitende Schienenverkehr im Nordwesten zwischen den Niederlanden und Deutschland benötigt dringend eine Renaissance. Auch unfassbare acht Jahre nach der Zerstörung der Friesenbrücke rollt immer noch kein Zug über die Ems. Die Bahnverbindung zwischen Groningen, Leer, Oldenburg und Bremen ist denkbar unattraktiv.

Das Projekt Wunderline soll dazu beitragen, diese Situation zu verbessern. Jedoch sind die darin vorgesehenen Maßnahmen zu bescheiden, als dass sie überhaupt die nötige Infrastruktur für einen zeitgemäßen Bahnverkehr zwischen den Regionen schaffen könnten. Nennenswerte Änderungen am Fahrplan sind zudem überhaupt nicht vorgesehen, geschweige denn finanziert. Auch nach Fertigstellung des Ausbaus wird es sie aller Voraussicht nach nicht geben. Dabei leben alleine in den drei größten Städten Bremen, Groningen und Oldenburg fast eine Million Menschen, für die derzeit keinerlei brauchbarer öffentlicher grenzüberschreitender Personenverkehr besteht. Konkret geplant ist bislang nur die Wiederaufnahme des stündlichen Regionalzugs sowie die Einführung eines zweistündlichen beschleunigten Regionalzugs zwischen Groningen und Leer mit Umsteigezwang in Richtung Oldenburg und Bremen.

Dies ist zweifelsohne angesichts dieser wichtigen Verbindung unzureichend für einen attraktiven Reiseverkehr, der mit dem Auto in Sachen Fahrzeit und Komfort konkurrieren kann. Kurz- und mittelfristig fordert PRO BAHN den Bund auf, folgende Maßnahmen – ggf. in Kooperation mit den Niederländern – auf den Weg zu bringen:

- Beschleunigte Umsetzung aller ohnehin geplanten Ausbauten der Bauphasen 1 und 2

- Unverzögliche (Neu-)Konzeption und finanzielle Ausstattung der Bauphase 3 mit dem Ziel, die Infrastruktur für ein Betriebskonzept zu ertüchtigen, das mindestens folgende Verbindungen vorsieht:
 - o Stündlich neu IC oder RE Groningen – Leer – Oldenburg – Bremen mit einer Fahrzeit von ca. 90 Minuten für die Gesamtstrecke
 - o Stündlich RB (Leeuwarden -) Groningen – Leer (- Emden)
 - o Stündlich im Wechsel IC bzw. RE Norddeich – Leer – Oldenburg – Bremen
 - o Stündlich neu Verlängerung der Regio-S-Bahn über Bad Zwischenahn hinaus bis Leer/Papenburg mit zusätzlichen, neu zu eröffnenden Halten
 - o Mindestens stündlich attraktive Umsteigeverbindung aus den Niederlanden in Richtung Emsland in Irhove

Dazu gehören aus Sicht von PRO BAHN in Bauphase 3 mindestens die folgenden Infrastrukturmaßnahmen:

- Durchgehende Elektrifizierung (Leeuwarden -) Groningen – Irhove
- Streckenausbau zwischen Oldenburg und Augustfehn für 160 km/h
- Weitere zweigleisige Abschnitte Bad Zwischenahn – Westerstede-Ocholt und Winschoten – Scheemda
- Weitere Kreuzungsmöglichkeiten mindestens in Bloh bei Oldenburg sowie bei Weener, bei Bunde und zwischen Bad Neuschanz und Winschoten
- Verlängerung des für Züge nutzbaren Schließzeitraums der Friesenbrücke auf mindestens 35 Minuten pro Stunde

Darüber hinaus sind noch weitere Einzelprojekte zu starten, die den Bahnverkehr im Zulauf auf Bremen hinsichtlich Kapazität und Störungsanfälligkeit maßgeblich verbessern. Dazu gehören insbesondere der Ersatz der Oldenburger Huntebrücke durch eine ausfallsichere feste Querung des Flusses sowie die bereits im Deutschlandtakt vorgesehenen Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung zwischen Hude und Bremen bzw. in Bremen selbst. Gerade östlich von Delmenhorst halten wir auch ein drittes Gleis hinsichtlich weiterer Zunahmen des Personen- und Güterverkehrs auch von und zu abzweigenden Strecken für zwingend erforderlich.

Veränderung gestalten: sicher, sozial, ökologisch, zukunftsfest

**Koalitionsvertrag für die 21. Wahlperiode
der Bremischen Bürgerschaft**

SPD LAND
BREMEN



DIE LINKE.
BREMEN UND BREMERHAVEN

Inhalt

| | |
|--|-----|
| Präambel | 3 |
| Unsere Schwerpunkte | 5 |
| Wirtschaft | 14 |
| Arbeit | 25 |
| Häfen | 32 |
| Gleichstellung | 38 |
| Klimaschutz und Umweltschutz | 42 |
| Frühkindliche Bildung und Kindertagesbetreuung | 51 |
| Bildung | 59 |
| Wissenschaft | 71 |
| Kultur | 82 |
| Medien | 88 |
| Kirchen und Religionsgemeinschaften | 90 |
| Bau, Wohnen, Stadtentwicklung | 91 |
| Innenstadt | 98 |
| Hauptbahnhof | 103 |
| Verkehr | 104 |
| Gesundheit | 111 |
| Pflege | 120 |
| Verbraucher*innenschutz | 123 |
| Sozialer Zusammenhalt | 124 |
| Jugend und Familie | 128 |
| Senior*innen | 131 |
| Flucht, Migration, Integration und Partizipation | 134 |
| Inneres | 138 |
| Justiz und Verfassung | 144 |
| Sport | 146 |
| Bürgerbeteiligung, Beiräte, Demokratie | 150 |
| Bund, Europa und Internationales | 152 |
| Einfache, effiziente und digitale Verwaltung | 154 |
| Digitale Stadtgesellschaften | 158 |
| Finanzen und Personal | 162 |
| Zusammenarbeit der Koalitionspartner | 167 |
| Ressortverteilung | 169 |

1 Veränderung gestalten:

2 Sicher, sozial, ökologisch, zukunftsfest

3 Unser Bundesland mit seinen beiden Städten steht in den kommenden Jahren vor großen Herausforderungen. Der gesellschaftliche und wirtschaftliche Wandel im Zeichen der Klimaneutralität, die Energie-
4 wende, die Veränderungen in der Weltpolitik, die Digitalisierung: All das wird in seinen Folgen jetzt konkret spürbar. Bürger*innen, Familien, Betriebe, Vereine und Organisationen sind mit den Auswirkungen
5 konfrontiert und müssen sich darauf einstellen. Sie erwarten mit Recht, dass eine neue Landesregierung sie dabei unterstützt und für Sicherheit, sozialen Ausgleich und klare Perspektiven sorgt. Wir wollen als
6 Regierungskoalition diese Herausforderungen annehmen und die Chancen verwirklichen, die darin für unser Bundesland mit seinen beiden Städten liegen.

11 Daher wird diese Koalition alles Nötige tun, um die ökologische Krise zu bewältigen, soziale Ungleichheit
12 zu bekämpfen und Rahmenbedingungen für eine nachhaltige ökonomische Entwicklung des Landes zu schaffen. Starke Wirtschaft und gute Arbeit, klimapolitischer Umbau, soziale Gerechtigkeit und weltoffene Städte sind dabei unsere Leitwerte. Wir setzen uns dafür ein, dass man in allen Stadtteilen sicher
13 leben und bezahlbar wohnen kann und Chancen gerecht verteilt sind: bei der Bildung sowie auf dem
14 Ausbildungs- und Arbeitsmarkt. Nur wenn der soziale Zusammenhalt stimmt und die öffentliche Sicherheit funktioniert, können wir gemeinsam den Wandel gut und zukunftsfähig gestalten.

15 Staat und Politik können diese Herausforderungen nicht alleine bewältigen. Dafür sind Unternehmen,
16 Wissenschaft und Forschung erforderlich, die mit Innovationen neue Möglichkeiten eröffnen; Familien,
17 die sich für die Bildung und die Entwicklung ihrer Kinder stark machen; Menschen und Initiativen, die
18 den sozialen Zusammenhalt stärken und die Gesellschaft Vielfalt solidarisch gestalten öffnen; Arbeitnehmer*innen, die sich in Gewerkschaften und Betriebsräten organisieren und dort für Mitbestimmung und
19 gute Arbeitsbedingungen kämpfen. Die Politik dieser Koalition schafft verlässliche Rahmenbedingungen,
20 organisiert Unterstützung und mobilisiert Ressourcen für die entscheidenden Zukunftsaufgaben.

26 Unsere Regierungskoalition wird in der nächsten Legislaturperiode gezielt in die Zukunft investieren.
27 Wir stellen erhebliche Mittel bereit, damit das Land bis 2038 klimaneutral wird und leisten damit unseren
28 Beitrag, die Zukunftschancen kommender Generationen zu erhalten, die Wirtschaftskraft zu erhöhen
29 und die Arbeitsplätze von morgen zu schaffen. Umweltbelastungen und Folgen des Klimawandels treffen
30 die Menschen im Land Bremen unterschiedlich hart. Die Klimaschutzmaßnahmen müssen deshalb sozial
31 gerecht und für alle leistbar ausgestaltet werden. Nachhaltiges Handeln ist nicht nur für Staat und
32 Politik zentrale Aufgabe, sondern es braucht hier eine gemeinsame Kraftanstrengung der Menschen in
33 Bremerhaven und Bremen.

35 Eine gute Zukunft für Alle zu schaffen, ist das geteilte Ziel der Koalition. Das gilt insbesondere auch für
36 die Jüngsten. Wir sorgen daher dafür, dass jedes Kind einen Kita-Platz erhält. Wir schaffen echte
37 Bildungschancen und bilden im Land Bremen die dringend notwendigen Fachkräfte aus.

38 Bremen und Bremerhaven brauchen eine starke öffentliche Infrastruktur. Deshalb modernisieren wir die
39 Häfen und stellen den kommunalen Klinikverbund zukunftsfähig auf. Wir schaffen Voraussetzungen, um
40 vorausschauend Flächen und Immobilien ankaufen zu können, sowohl im Wohnungsbau, wie auch im
41 gewerblichen Bereich. Den öffentlichen Einfluss in strategisch wichtigen Bereichen wie der Stadtentwicklung,
42 der Energieversorgung und der Wärmewende werden wir ausbauen.

43 Um unsere politischen Ziele umsetzen zu können, werden wir bestehende Handlungsspielräume nutzen.
44 Diese sind allerdings endlich. Sie finden ihre Grenzen an bundespolitischen Zuständigkeiten ebenso wie
45 an den Möglichkeiten des Landeshaushalts. Damit gehen wir transparent und verantwortungsvoll um.
46

47 In Zeiten gesellschaftlicher Umbrüche müssen wir den Wandel aktiv gestalten. Wir werden deshalb Ent-
48 scheidungen nicht auf die lange Bank schieben. Wir wissen, dass Verantwortung zu übernehmen bedeu-
49 tet, auch schwierige Entscheidungen zu treffen.
50 Diesen Anspruch wollen wir mit diesem Koalitionsvertrag einlösen: sicher, sozial, ökologisch, zukunfts-
51 fest.

Unsere zentralen Botschaften

Gute Arbeit in einer sich verändernden Wirtschaft

Die digitale und ökologische Transformation unserer Wirtschaft sozial gerecht gestalten

Wirtschaft und Arbeitswelt befinden sich weltweit in einem umfassenden strukturellen Wandel. Klimaschutz, instabile und sich verändernde Lieferketten, Digitalisierung, neue Arbeitsorganisation und Fachkräftemangel betreffen auch Bremen und Bremerhaven. Wir werden die klimaneutrale und digitale Transformation unserer Wirtschaft sozial gerecht gestalten. Dafür werden wir intensiv mit Unternehmen und Beschäftigten zusammenarbeiten, um notwendige Innovationen sowie Gründungsgeschehen zu fördern und so das Land Bremen als starken Wirtschaftsstandort zu erhalten und weiterzuentwickeln.

Die Koalition wird deshalb unter anderem:

- den notwendigen Beitrag Bremens zur Umstellung der Stahlproduktion auf Wasserstoff leisten, die Rolle und Sichtbarkeit Bremens im Bereich der Luft- und Raumfahrt sowie den Automobilstandort mit regionalen Ansätzen beispielsweise in der E-Mobilität unterstützen.
- Den Gewerbeentwicklungsprogramm 2030 umsetzen, Gewerbeflächen entwickeln und kurzfristig ein Gewerbeflächenfortprogramm auf den Weg bringen.
- die HANSE KITCHEN zu einem Food Hub in Land Bremen mit bundesweiter Sichtbarkeit weiterentwickeln und jungen Gründer*innen Raum und Ressourcen bieten.
- den Aus- und Weiterbildungscampus für Transformation und Innovation realisieren und die Wirtschaftsförderung Bremen zu einem Transformationsdienstleister weiterentwickeln.

Die Zukunft unserer Häfen sichern

Die bremischen Häfen sichern gemeinsam mit den anderen deutschen Seehäfen nicht nur die Versorgungssicherheit der Bundesrepublik Deutschland, sondern sind für unseren Wirtschafts- und Industriestandort Deutschland das Tor zur Welt. Wir stehen zur Anpassung der Fahrrinne der Außenweser. Die große Zukunftsaufgabe besteht darin, unsere Häfen den neuen globalen und regionalen Gegebenheiten, Anforderungen und Zielen anzupassen. Dabei gilt es, auch den Bund in die Pflicht zu nehmen, sich im Zuge der nationalen Hafenstrategie mit höheren Beiträgen an der Finanzierung der Seehäfen zu beteiligen.

Die Koalition wird deshalb unter anderem:

- die zentralen Sanierungs- und Erneuerungsmaßnahmen für die Hafeninfrastruktur umsetzen, insbesondere der der Stromkaje, der Drehbrücke im Überseehafen Bremerhaven sowie der Nordmole.
- mit dem Energy Port ein bedeutendes Projekt für die Energiewende und die wirtschaftliche Zukunft Bremerhavens vorantreiben.
- durch die Umsetzung sowohl der Green-Port- als auch der Smart-Port Strategie die Prozesse in unseren Häfen technologisch umfassend modernisieren.
- beim Bund die priorisierte Ertüchtigung der Bahnstrecke Bremen-Bremerhaven einfordern.

Gute Arbeit schaffen

Wir wollen möglichst vielen Menschen den Zugang zu qualifizierter und existenzsichernder Arbeit eröffnen, um die Arbeitslosigkeit im Land Bremen weiter zu reduzieren und den sozialen Zusammenhalt zu stärken. Zentral ist für uns dabei eine gute Aus- und Weiterbildung. Sie ist neben dem Studium wesentliche Voraussetzung für ein ausreichendes Fachkräfteangebot.

Die Koalition wird deshalb unter anderem:

- am beschlossenen Ausbildungsfonds, am Tariftreue- und Vergabegesetz, am Landesmindestlohn und an der bremischen Aufstiegsfortbildungsprämie festhalten.
- eine aktive Arbeitsmarktpolitik in den Quartieren betreiben, um mehr Menschen als bisher in geförderte Beschäftigung zu bringen.
- ein Landesprogramm „Aufstieg zur Fachkraft“ auflegen, um Geringqualifizierte, die auf Fachkräfteniveau aufsteigen wollen, mit einem Zuschuss zum Lebensunterhalt zu fördern.
- ein Kompetenzcenter „Fachkräftegewinnung und Zuwanderung“ aufbauen.
- Berufsschulen zu Campus weiterentwickeln und die Qualität der beruflichen Bildung so entscheidend verbessern

Kinderbetreuung und Bildung als Schlüsselprojekt

Den Rechtsanspruch auf Kinderbetreuung umsetzen

Kindertagesstätten leisten einen wichtigen Beitrag zur Vereinbarkeit von Familie und Beruf. Sie dienen aber nicht nur der Betreuung der Kinder, sie sind Bildungsstätten und helfen den Kindern wichtige Kompetenzen, insbesondere auch Sprachkompetenzen, für ihr weiteres Leben zu erwerben. Umso wichtiger ist es, dass wir allen Kindern ein Betreuungs- und Förderangebot machen und gerade die Familien erreichen, die dieses Angebot bis jetzt noch zu wenig in Anspruch nehmen können. Dabei werden wir uns beim Platzausbau auf die Stadtteile konzentrieren, die bisher zu geringe Betreuungsangebote aufweisen. Wir werden den Kita-Ausbau mit aller Kraft vorantreiben und dafür Aus- und Weiterbildung sowie Fachkräftesicherung intensivieren. Soweit trotz aller Ausbauanstrengungen Betreuungsplätze fehlen, werden wir Standards temporär befristet flexibilisieren.

Die Koalition wird deshalb unter anderem:

- höchste Priorität darauf legen, jedem Kind in Bremen einen Kita-Platz bzw. einen Platz in der Tagespflege anbieten zu können.
- alle rechtlich vorgesehenen Möglichkeiten nutzen, um kurzfristig für mehr Personal in den Kitas zu sorgen. Die Ausbildungskapazitäten für Erziehungsberufe werden wir mindestens verdoppeln und die Plätze für Praxisintegrierte Ausbildung mindestens vervierfachen.
- durch aufsuchende Arbeit die verbindliche Sprachstandsfeststellung vor der Einschulung gewährleisten. Jedes Kind mit Sprachförderbedarf soll verpflichtend im letzten Jahr vor der Einschulung die Kita besuchen.
- Das Betreuungsangebot flexibler gestalten, um die Vereinbarkeit von Familie und Beruf zu verbessern.

Gute Bildung für alle

Unser Ziel ist es, dass alle Kinder unabhängig von ihrem Elternhaus, der Herkunft oder dem Wohnort ihre Potentiale auch in der Schule entfalten können. Wir werden dafür sorgen, dass mehr Schüler*innen einen Schulabschluss erreichen. Kinder mit großen Herausforderungen brauchen dafür eine besonders intensive Unterstützung. Vordringliches Ziel ist es dabei, dass sie sicher Lesen, Schreiben und Rechnen lernen. Grundlage dafür ist gut qualifiziertes Personal mit genügend Zeit, um auf die Bedürfnisse der Kinder und Jugendlichen einzugehen.

Die Koalition wird deshalb unter anderem:

- die Doppelbesetzung von Klassen in den Grundschulen vorantreiben, beginnend mit den ersten Klassen der Grundschulen in besonders herausfordernden Lagen.

- 151 • das beschlossene Sprachförderkonzept umsetzen.
- 152 • schrittweise alle Schulen mit einer Stelle Schulsozialarbeit und Schulen in herausfordernden Lagen
153 mit einer zweiten Stelle ausstatten.
- 154 • die Zuweisungsrichtlinie für Lehrkräfte weiterentwickeln, um Unterrichtsausfall zu verringern und
155 für die für Inklusion notwendige Personalausstattung zu sorgen.
- 156 • weitere Schulen zu Ganztagschulen ausbauen, so dass der ab 2026 geltende Rechtsanspruch auf
157 Ganztagsbetreuung erfüllt werden kann.
- 158 • die Beratung der Schulen durch das Institut für Qualitätssicherung intensivieren.
- 159 • die Untersuchung zu den Lernausgangslagen durch das Institut für Qualitätssicherung kontinuierlich
160 auf alle Schulen ausweiten.

161

162 Klimaneutral, digital und fit für die Zukunft 163

164

165 **Das Land Bremen wird klimaneutral**

166 Die Klimakrise macht einen Wandel unserer Wirtschaft und unseres alltäglichen Handelns notwendig.
167 Wir werden daher alle erforderlichen Schritte unternehmen, damit Bremen bis 2038 klimaneutral wird
168 und werden zu diesem Zweck den Aktionsplan Klimaschutz umsetzen. So leisten wir unseren Beitrag im
169 Kampf gegen die globale Klimakrise, sichern die Lebenschancen kommender Generationen, steigern die
170 Attraktivität und Lebensqualität unserer Städte und sichern die Wettbewerbsfähigkeit unsere Wirtschaft.
171 Die Kosten dieser Transformation werden wir sozial gerecht verteilen. In Stadtteilen mit besonders
172 hohen Lärmemissionen und Feinstaub werden wir gemeinsam mit den Menschen vor Ort Pläne für den
173 Ausgleich dieser Belastungen entwickeln und umsetzen.

174

175 **Die Koalition wird deshalb unter anderem:**

- 176 • im Rahmen der Fastlane des „Aktionsplans Klimaschutz“ 2,5 Mrd. Euro in die energetische Sanierung
177 des öffentlichen Gebäudebestands, die Verkehrs- und Wärmewende sowie die Klima-Transforma-
178 tion der Wirtschaft investieren, um die Treibhausgas-Emissionen bis zum Jahr 2027 gegenüber dem
179 Stand von 1990 möglichst zu halbieren.
- 180 • die Wärmewende aktiv gestalten und bis 2025 einen kommunalen Wärmeplan vorlegen und diesen
181 anschließend durch ein Landeswärmegesetz verbindlich feststellen. Dafür wollen wir den staatlichen
182 Einfluss in diesem Bereich strategisch ausbauen.
- 183 • bereits vor der Fertigstellung dieses Wärmeplans werden wir den weiteren Ausbau von Fern- und
184 Nahwärme in den Quartieren ermöglichen.
- 185 • Programme zur Erhaltung der Artenvielfalt und den Schutz der Insekten erstellen und umsetzen.
- 186 • das Stadtgrün absichern und dafür nicht nur Bäume besser schützen, sondern auch alle zu ersetzen-
187 de Bäume nachpflanzen und - dort wo es möglich ist - den Baumbestand vergrößern, unter anderem
188 in neuen Klimawäldern.

189

190 **Bremen und Bremerhaven als Zentren von Wissenschaft, Forschung und Innovation stärken**

191 Forschung und Wissenschaft sind entscheidende Innovationsmotoren für unser Bundesland. Ob techno-
192 logischer Fortschritt, Klimawandel oder Fachkräftesicherung – wir brauchen eine gut aufgestellte Hoch-
193 schullandschaft, um den Herausforderungen unserer Gesellschaft zu begegnen. Dafür braucht es nicht
194 nur kluge Köpfe, sondern auch eine gute Infrastruktur und gute Arbeitsbedingungen. Schon jetzt ist das
195 Land Bremen einer der erfolgreichsten Wissenschaftsstandorte Deutschlands. Darauf wollen wir aufbau-
196 en und eine enge Verknüpfung von Wissenschaft, Gesellschaft und Wirtschaft weiter vorantreiben.

197

198 **Die Koalition wird deswegen unter anderem:**

- 199 • die bestehenden Hochschulbauten mit den Mitteln des Klimafonds energetisch sanieren und damit
200 sowohl einen spürbaren Beitrag zur Senkung der CO2-Emissionen als auch zur Modernisierung der

- 201 Wissenschaftsinfrastruktur schaffen.
- 202 • die Uni Bremen im laufenden Exzellenzwettbewerb mit voller Kraft unterstützen und das Werftquar-
- 203 tier gemeinsam mit der Stadt Bremerhaven zu einem maritimen Campus weiterentwickeln.
- 204 • die Stellung Bremens als „KI-Metropole des Nordens“ im Zusammenspiel von öffentlichen und priva-
- 205 ten Hochschulen, Forschungsinstituten und Unternehmen weiter ausbauen und die darin steckenden
- 206 Potenziale nutzen.
- 207 • mit einem Teilumzug der Uni Bremen in die Innenstadt einen wichtigen Impuls für die gesellschaft-
- 208 liche Verankerung von Wissenschaft und für die Entwicklung der City geben.
- 209 • das Studienangebot bedarfsgerecht ausbauen und durch eine Stärkung des Teilzeitstudiums einen
- 210 spürbaren Beitrag für flexible Studienbedingungen und Studienerfolg leisten.

211

212 **Umbau der City**

213 Innenstädte prägen eine Stadtgesellschaft und sind ein Ort gemeinsamer Identität und Selbstbewusst-

214 seins. Wir wollen Innenstädte, die vielfältige Angebote haben für Jung wie Alt, für hiesige Familien wie

215 für Tourist*innen, für den kleinen Geldbeutel wie für den großen. Wir wollen neben dem nach wie vor

216 zentralen Einzelhandel Nutzungen wie Wohnen, Kultur, Tourismus, Gesundheit und Wissenschaft stär-

217 ken. Der Teilumzug der Uni Bremen wird dabei eine wichtige Rolle spielen, insbesondere um die City für

218 junge Menschen aufzuwerten. Unser Ziel ist ein Nutzungsmix für die Innenstadt, der sowohl zum Einkau-

219 fen als auch zum längeren Aufenthalt – auch ohne zu konsumieren - einlädt.

220

221 **Die Koalition wird deshalb unter anderem:**

- 222 • die Umnutzung des Parkhauses Mitte weiter vorantreiben und Flaniermeilen ausweiten.
- 223 • den Domshof auf Grundlage des städtebaulichen Wettbewerbs beleben, um die Aufenthaltsqualität zu
- 224 verbessern, konsumfreie Verweilmöglichkeiten zu schaffen sowie die gastronomische Nutzung und
- 225 Veranstaltungsformate wie „Open Space“ zu stärken.
- 226 • mit dem Stadtmusikanten- und Literaturhaus einen attraktiven neuen Anziehungspunkt für Touris-
- 227 mus und Kultur schaffen, die Tourismusstrategie 2025 umsetzen sowie die Veranstaltungsförderung
- 228 in der Bremer Innenstadt fortführen.
- 229 • Eine gute Erreichbarkeit der City für alle Verkehrsteilnehmenden sicherstellen und dabei den Um-
- 230 weltverbund weiter stärken.

231

232 **E-Government made in Bremen**

233 Die Bürger*innen und Unternehmen erwarten vom Staat ein funktionierendes und einfach in Anspruch

234 zu nehmendes Angebot von Dienstleistungen. Effektiv arbeitende Verwaltungen sind erforderlich, um die

235 vielfältigen Herausforderungen der Zukunft meistern zu können. Deshalb ist es erforderlich, die Digitali-

236 sierung der Verwaltungsangebote voranzutreiben, ihre Bedienungsfreundlichkeit kontinuierlich zu ver-

237 bessern und durch effizientere Verfahren die Beschleunigung von Antragsbearbeitung gewährleisten. So

238 entwickeln wir Bremen und Bremerhaven zu „Smart-Citys“ und fördern die Teilhabe an einer digitalen

239 Stadtgesellschaft.

240

241 **Die Koalition wird deshalb unter anderem:**

- 242 • die wichtigsten Dienstleistungen, darunter das Baugenehmigungsverfahren und das Wohngeldan-
- 243 tragsverfahren, vollständig digitalisieren, vereinfachen und beschleunigen, auch unter Einsatz Künst-
- 244 licher Intelligenz.
- 245 • die Terminvergabe optimieren und die Wartezeit auf einen Termin im Bürgerservice auf maximal 14
- 246 bis 31 Tage (je nach Anliegen) verkürzen.
- 247 • sich dafür einsetzen, dass die heimische IT-Branche bei der Realisierung der bremischen Digitali-
- 248 sierungsstrategie beteiligt ist und Strukturen schaffen, die es für IT-Unternehmen noch attraktiver
- 249 machen, sich in Bremen oder Bremerhaven anzusiedeln.
- 250 • die Kommunikation zwischen Ortsämtern, Beiräten und der Öffentlichkeit durch digitale Angebote
- 251 vereinfachen und beschleunigen.

Öffentliche Finanzen

Die sich überlappenden Krisen und die daraus resultierenden dringend notwendigen Unterstützungsmaßnahmen haben auch die staatlichen Finanzen stark beansprucht. Die kommenden Jahre werden deswegen geprägt sein durch eine starke Konsolidierung der öffentlichen Haushalte und Erstellung eines Sanierungsprogramms bei gleichzeitiger inhaltlicher, aber auch finanzieller Schwerpunktsetzung auf die sozialen, ökologischen und wirtschaftlichen Herausforderungen. Wir setzen uns für eine Entschuldung der Kommunen durch den Bund und eine sozial gerechte Steuerpolitik ein, um die finanziellen Grundlagen unseres Gemeinwesens zu sichern.

Die Koalition wird deshalb unter anderem:

- eine strategische Bedarfsplanung für eigene und angemietete Immobilien einrichten sowie den bisher diversifizierten Ansatz zur Finanzierung und Umsetzung öffentlicher Baumaßnahmen, weiterverfolgen und nicht nur in Eigenregie Investitionen durchführen.
- die Attraktivität der Freien Hansestadt Bremen als Arbeitgeberin weiter verbessern.
- um Bodenspekulationen zu dämpfen und Anreize zum Wohnungsbau zu geben, führen wir die Grundsteuer C ein.
- den Schul- und Kitabau und die energetische Sanierung der öffentlichen Gebäude massiv vorantreiben.

Attraktive und lebenswerte Stadtgesellschaften

Sozialer Zusammenhalt und soziale Sicherheit

Als Koalition werden wir die Lebensbedingungen für die Menschen in unserem Land verbessern, Teilhabe ermöglichen und Chancengerechtigkeit schaffen. Wir werden den sozialen Zusammenhalt stärken und ein weiteres Auseinanderdriften der Gesellschaft verhindern und betrachten Armutsbekämpfung als Querschnittsaufgabe des Senats. Mit unserer Politik bekämpfen wir Ungerechtigkeiten, verringern Armut und eröffnen allen Menschen die gleichen Möglichkeiten für ein selbstbestimmtes Leben. Ungleichheiten – ob nun zwischen den Quartieren oder Menschen – wirken wir entgegen und organisieren solidarische Strukturen direkt vor Ort, die Menschen in allen Lebenslagen unterstützen. Für diese Ziele haben wir bereits gut etablierte Programme wie z.B. Wohnen in Nachbarschaften oder Lebendige Quartiere etabliert, die wir fortsetzen und mit anderen quartiersbezogenen Aktivitäten gut verzahnen.

Die Koalition wird deshalb unter anderem:

- die „Freikarte“, mit der alle unter 18-Jährigen frei nach den eigenen Interessen Freizeitangebote in unseren beiden Städten nutzen können, weiterführen und zudem die Förderung von Kindern und Jugendlichen mit Bremen-Pass beibehalten.
- die in der letzten Legislaturperiode eingeführten Budgets für überregionalen Angebote der offenen Kinder- und Jugendarbeit dauerhaft absichern und bedarfsgerecht weiterentwickeln.
- die Angebote für Crackabhängige auf 24/7 (gesundheitliche Grundversorgung, persönliche Hygiene, Aufenthalts- und Ruhemöglichkeiten) auslegen und Angebote auf die Stadtteile verteilen, um größere Szenenbildungen zu verhindern. Wir werden uns dafür einsetzen, dass auch hier Modellprojekte zur Substitution etabliert werden.
- das Programm „Ältere im Quartier“ fortsetzen und im Rahmen des Landesprogramms Lebendige Quartiere ausbauen.
- ein Landesantidiskriminierungs- und ein Partizipationsgesetz beschließen, um Diskriminierung entgegen zu wirken und Teilhabe von Menschen mit Migrationsergabe zu fördern.
- das erfolgreiche Projekt Housing First ausweiten und in das Regelangebot nach dem SGB XII über-

- 302 führen.
- 303 • die Hilfsangebote für Drogen- und insbesondere crackabhängige Menschen verbessern und auch de-
- 304 zentral anbieten.
- 305 • ein kontinuierliches Monitoring queerfeindlicher Gewalt erstellen und Schutzwohnungen für junge
- 306 LGBTIQ*-Personen, die in ihrem Umfeld und ihren Familien Gewalt erfahren, einrichten.

307

308 **Gleichstellung in Staat und Gesellschaft durchsetzen**

309 Die Durchsetzung der Gleichstellung der Geschlechter ist nicht nur verfassungsrechtlicher Auftrag, son-

310 dern ein zentrales politisches Anliegen für uns.

311

312 **Die Koalition wird deshalb unter anderem:**

- 313 • die Entgeltgleichheitsstrategie weiter umsetzen und durch ein Landesaktionsprogramm für Ge-
- 314 schlechtergerechtigkeit auf dem Arbeitsmarkt ergänzen.
- 315 • die positiven Erfahrungen der Modelle „Wege in Beschäftigung“ und „Perspektive Arbeit für Frauen“
- 316 zum Anlass nehmen, solche Programme zu verstetigen und auszubauen.
- 317 • das Landesgleichstellungsgesetz evaluieren und weiterentwickeln und dabei queere Identitäten be-
- 318 rücksichtigen.
- 319 • die Maßnahmen des Landesaktionsplanes zur Umsetzung der Istanbul-Konvention ausfinanzieren
- 320 und konsequent umsetzen, Frauenhäuser und Kinderschutzeinrichtungen finanziell absichern und
- 321 24/7-Schutzplätze schaffen.

322

323 **Gut wohnen und leben**

324 Unser Ziel ist die soziale, kulturell vielfältige, grüne Stadt mit bezahlbarem Wohnraum, hoher Lebens-

325 qualität und genug Freiraum für die Bürger*innen aller Generationen. Wir richten die Bau- und Stadt-

326 planung an den Anforderungen der Klimaanpassung aus. Wir wollen in allen Stadtteilen für ausreichend

327 Sozialwohnungen und kommunale Wohnungen sorgen und langfristig die Hälfte des Mietwohnungsbe-

328 stands in gemeinwohlorientierte Hand legen.

329

330 **Die Koalition wird deshalb unter anderem:**

- 331 • ausreichend Flächen für das Ziel 10.000 neue Wohneinheiten ausweisen.
- 332 • die 30%-Sozialquote bei Neubauten fortführen, verstärkt Sozialbindungen ankaufen und insbesondere
- 333 auch in hochpreisigen Quartieren auf mehr sozialen Wohnungsbau hinwirken.
- 334 • Baugenehmigungsverfahren vereinfachen und straffen und Umbauten erleichtern.
- 335 • die BREBAU als kommunale Gesellschaft mit der Aufgabe strategischer Immobilienankäufe und - ent-
- 336 wicklungen betrauen.
- 337 • das Prinzip der Schwammstadt zu einem Leitbild machen.

338

339 **Gesundheit und Pflege im Fokus**

340 Die Sicherstellung einer bedarfsgerechten stadtteilbezogenen Gesundheitsversorgung ist Teil der so-

341 zialen Infrastruktur. An der kommunalen Trägerschaft unserer Kliniken halten wir fest. Dazu muss die

342 Sanierung des Klinikverbundes gelingen, auch indem wir Kooperationen vorantreiben und Angebote kon-

343 zentrieren. Unser Ziel ist eine am Menschen ausgerichtete Gesundheits- und Pflegepolitik mit gesunden

344 Lebensverhältnissen und gleichem Zugang zur Gesundheitsversorgung für alle. Für die Sicherung der

345 Gesundheitsversorgung sind ausreichende Krankenhausinvestitionen genauso erforderlich, wie mehr

346 niedrigschwellige Angebote in den Quartieren, zum Beispiel in Form von Gesundheits- und Hebammen-

347 zentren oder kommunalen MVZs.

348

349 **Die Koalition wird daher unter anderem:**

- 350 • das Krankenhaus Bremen-Mitte zu einem Maximalversorger entwickeln und die Grundversorgung am
- 351 Standort Klinikum Links der Weser sichern.

352

- 353 • die Ausbildungszahlen in den Gesundheitsberufen erhöhen.
- 354 • die Gesundheit Nord Dienstleistungen GmbH schrittweise wieder in die TVöD-Tarifstruktur eingliedern.
- 355
- 356 • die aufsuchende Arbeit durch Gesundheitsfachkräfte in den Quartieren verstetigen und das Modell-
- 357 projekt zur medizinischen Versorgung von Nichtversicherten fortführen.
- 358 • pflegende Angehörige im Rahmen des Programms „Pflege im Quartier“ wohnortnah besser anspre-
- 359 chen.
- 360 • gemeinwohlorientierte Strukturen in der Pflege stärken.
- 361 • die Belange von Frauen und queeren Menschen im Gesundheitssektor stärken.

362

363 **Sichere Nachbarschaften schaffen**

364 Das Sicherheitsgefühl der Bürger*innen trägt maßgeblich für eine gute Lebensqualität in den Stadtteilen
365 bei. Wir wollen, dass sich alle Menschen im Land Bremen unabhängig von ihrer Herkunft, ihrer sozialen
366 Lage oder ihrem Geschlecht sicher fühlen und sich in jeder Situation auf ihren Staat verlassen können
367 – sei es auf dem Weg nach Hause, beim Warten auf den Bus oder beim Feiern. Dafür stärken wir unsere
368 Sicherheitsbehörden in Bremen und Bremerhaven und investieren kontinuierlich in die Sicherheit und
369 Ordnung vor Ort.

370

371 **Die Koalition wird deswegen unter anderem:**

- 372 • die Personalstärke der Polizei in Bremen bis 2027 auf 3100 und in Bremerhaven auf 580 Beschäftigte
373 ausbauen und dabei auch den Direkteinstieg in die Kriminalpolizei ermöglichen
- 374 • die Ausrüstung der Polizei verbessern, insbesondere alle Einsatzwagen mit einem mobilen Endgerät
375 ausstatten.
- 376 • den kommunalen Ordnungsdienst und die Verkehrsüberwachung weiter stärken.
- 377 • den Alkoholkonsum an Haltestellen des ÖPNV im Bereich des Hauptbahnhofs untersagen sowie die
378 Videoüberwachung an einzelnen Haltestellen und an weiteren besonderen Angst- und Gefahrenorten
379 ausbauen.
- 380 • der Einsatz von professionellen Awareness-Team, die an belebten Orten aufpassen und helfen, ver-
381 stetigen und finanziell absichern.

382

383 **Mobilität für alle – Umweltverbund stärken – Verkehrswende umsetzen**

384 Mobilität ist ein soziales Grundrecht, essenziell für Wirtschaft, Arbeit und Wohlstand und muss kli-
385 maneutral werden. Wir setzen daher die Verkehrswende um und nehmen insbesondere die bisher
386 schlechter angebundenen Stadtteile in den Fokus. Wir verfolgen einen ganzheitlichen Ansatz, der alle
387 Verkehrsmittel einschließt. Der Dialog mit der Stadtgesellschaft ist dabei Grundlage für die erfolgreiche
388 Umsetzung aller Maßnahmen.

389

390 **Die Koalition wird deshalb unter anderem:**

- 391 • das Straßenbahnnetz weiter ausbauen.
- 392 • einen Sozialtarif für das Deutschlandticket für 29,- Euro im Monat einführen und weiter auf einen
393 ticketfreien ÖPNV hinarbeiten.
- 394 • den Ausbau der Radwege in innenstadtfernen Stadtteilen und die Sanierung der bestehenden Radwe-
395 ge priorisieren und die geplanten Radpremiumrouten und Wesersprünge weiter vorantreiben.
- 396 • aufgesetztes Parken dort stufenweise beenden, wo die Restgehwegbreite 1,50 Meter unterschreitet.

397

398 **Es lebe der Sport!**

399 Der Sport ist ein unverzichtbarer Bestandteil in unserer Gesellschaft und wirkt in vielseitiger Weise
400 positiv auf die Menschen in den Stadtteilen – sei es in den Sportvereinen, beim Schwimmunterricht oder
401 bei Angeboten im öffentlichen Raum. Er fördert nicht nur die Gesundheit eines jeden einzelnen, sondern
402 stärkt auch Zusammenhalt und Gemeinschaftsgefühl in unserer Gesellschaft.

403 **Die Koalition wird deswegen unter anderem:**

- 404 • die städtischen Sportanlagen weiter schrittweise sanieren und zukunftssicher machen, sowie hierbei
- 405 die Vereine mit ihren Sportanlagen unterstützen.
- 406 • die Pauschale für Übungsleiter*innen der Vereine auf fünf Euro pro Stunde erhöhen.
- 407 • im öffentlichen Raum mehr Sportgeräte aufstellen und weitere Flächen für integrative und inklusive
- 408 Sportmöglichkeiten entwickeln.
- 409 • wieder einen Sportstudiengang an der Universität Bremen einrichten.
- 410 • den Freibadeintritt für Kinder und Jugendliche von 1€ fortsetzen.

411

412 **Kultur: Vielfalt und Profil**

413 Bremen hat sich zu einem Land mit starkem kulturellem Profil entwickelt. Dies stärkt nicht nur die Quali-
414 tät Bremens als Wohnort, sondern auch als attraktiver Wirtschaftsstandort. Kulturakteure*innen leisten
415 mit ihrer Arbeit einen wichtigen Beitrag sowohl zum Wandel als auch zum Zusammenhalt des Gemein-
416 wesens. Dieses Wirken der Kulturschaffenden hat unsere Wertschätzung verdient. Konkret bildet sich
417 diese in unserer klaren Haltung zur Sicherung der Kunstfreiheit ebenso ab wie in der konkreten Förde-
418 rung künstlerischer Produktivität.

419

420 **Die Koalition wird deswegen unter anderem**

- 421 • am Grundsatz der verlässlichen Unterstützung der bestehenden Kultureinrichtungen festzuhalten
- 422 und die kulturelle Infrastruktur in ihrer ganzen Breite trotz der anhaltenden Krisen zu sichern. An der
- 423 bewährten Förderung der Künstler*innenverbände halten wir fest.
- 424 • die Bewerbung Bremens als UNESCO-City of Literature vorantreiben.
- 425 • die Freie/Junge Szene und die Subkultur weiter fördern, zum Beispiel durch ein qualifiziertes Stipen-
- 426 dienprogramm
- 427 • ein gemeinsam genutztes, dauerhaftes Festivalgelände entwickeln.
- 428 • das Bremer Kulturticket bekannter machen und Maßnahmen der kulturellen Teilhabe stärken, zum
- 429 Beispiel mit einem regelmäßigem eintrittsfreien Tag in Museen.
- 430 • die engagierte Erinnerungskultur in Bremen stärken indem eine erinnerungskulturelle Strategie er-
- 431 arbeitet wird.



Koalitionsvertrag
für die 21. Wahlperiode
der Bremischen Bürgerschaft

Wirtschaft

Eine starke Wirtschaft, die sich den Aufgaben der digitalen und ökologischen Transformation und den globalen Herausforderungen stellt, ist die Grundlage für die Entwicklung des Bundeslandes Bremen in den kommenden Jahren. Ohne Arbeitnehmer*innen, die die Aufgaben der Transformation in den Unternehmen mitgestalten, wird dieser Prozess nicht gelingen. Der Fachkräftemangel ist dabei eine der Hauptherausforderungen. Aufgrund der starken Exportorientierung einiger großer Bremer Wirtschaftszweige gilt es die globalen Entwicklungen systematisch zu berücksichtigen. Die Neuordnung der globalen Lieferketten und die veränderten Wertschöpfungsketten, die durch den ökologischen Wandel der Industrie entstehen, bieten für Bremen und Bremerhaven Chancen für Wachstum und Ansiedlung von hochwertigen Arbeitsplätzen. Als Hafen-, Handels- und Industriestandort ist das Bundesland Bremen besonders von den Veränderungen betroffen. Wir wollen die Unternehmen dabei unterstützen, sich auf veränderte Lieferketten einzustellen und die Entwicklung im Bund und in der Europäischen Union (EU) beobachten.

Gewerbeflächen

Die Koalition hält am verhandelten Gewerbeentwicklungsprogramm 2030 fest. Ziel ist der Übergang zu einer Flächenkreislaufwirtschaft. Dafür brauchen wir ein intelligentes Flächenmanagement, um die Potenziale in den Bestandsgebieten zu heben. Darüber hinaus werden wir weitere oder im Zusammenhang mit der Transformation veränderte Bedarfe fortlaufend prüfen.

Die Koalition wird:

- die im GEP verständigten Gewerbeflächen vollständig zur Verfügung stellen und unverzüglich in die Umsetzung eintreten.
- mit der Erschließung von Flächen auf dem Flughafengelände den Erweiterungsbedarfen von Airbus Rechnung tragen.
- im Sinne eines Sofortprogramms – wie es auch von der Handelskammer und der Arbeitnehmerkammer gefordert wurde – folgende Flächen unverzüglich aktivieren: Reedeich, Nusshorn, Kämmerei-quartier, Schragestraße, Hanna-Kunath-Straße, Nachverdichtung Airport City West & Technologiepark, Steindamm.
- die vereinbarte Bereitstellung einer Dispositionsreserve von 100 ha einhalten.
- weitere Nachverdichtungsanalysen in den Bestandsgebieten vornehmen, um die Potenziale der Brownfield-Entwicklung konkret zu bestimmen und schrittweise zu heben.
- bei der Horner Spitze die im Rahmen des im GEP vereinbarten Verfahren umsetzen. Darüber hinaus werden wir die vorhandene Nachverdichtungsstudie Technologiepark bis Ende des Jahres aktualisieren.
- bei der Flächenbereitstellung die urbane Produktion und insbesondere das lokale Handwerk, Kleingewerbe und Startups stärken.
- zukünftig die Vermarktung von Gewerbeflächen auf Basis einer überarbeiteten Grundstücksrichtlinie betreiben.
- die interkommunalen Projekte, wie das Projekt Achim-West vorantreiben.
- für verschiedene zukünftige Erschließungsvorhaben Kompensationsflächen in Bremerhaven unterstützen. Der Bereich der Geesteniederung in Bremerhaven westlich der A27 ist geeignet, diese Vorgaben zu erfüllen. Kompensiert werden müssen unter anderem der östliche Bereich des ehemaligen Flugplatzes sowie die Westkaje des Fischereihafens. Es wird daher empfohlen, einen Kompensationsflächenpool unter Berücksichtigung der entlang der A27 in einem Abstand von 200m möglichen Errichtung von PV-Freianlagen einzurichten.
- Natur auf Zeit ermöglichen: Gewerbe- und andere Bauflächen, für die es bereits
- Bebauungspläne und damit verbundene naturschutzfachliche Kompensationsmaßnahmen gibt, müs-

481 sen im Lande Bremen trotzdem erneut kompensiert werden, wenn sich im Laufe einer längeren Bra-
482 che dort schützenswerte Biotope entwickelt haben. Um die damit verbundenen Kosten und zeitlichen
483 Verzögerungen zu umgehen, werden daher solche Bauerwartungsflächen in der Regel gemäht und
484 anderweitig bearbeitet, um die Entwicklung von Biotopen auf Zeit zu verhindern. Das kostet Geld und
485 unterbindet die natürliche Entwicklung für die Dauer der Nichtnutzung. Es wird vorgeschlagen, ana-
486 log zur gesetzlichen Regelung in Niedersachsen auch im Land Bremen die Entwicklung von Biotopen
487 in Gewerbegebieten zu dulden und keine erneute Kompensation bei Inanspruchnahme der Flächen zu
488 fordern.

489 **Gewerbliche Verkehre**

490 **Die Koalition wird:**

- 491 • die Erreichbarkeit von Gewerbestandorten durch Stärkung und Aufwertung der ÖPNV- und Radver-
492 kehrsanbindung zügig optimieren und die Quer- und Gewerbelinien ausweiten und die Abstimmung
493 mit den Schichtzeiten verbessern. Zusätzlich legen wir einen besonderen Fokus auf die Aufwertung
494 der Fuß-, Rad- und ÖPNV-Verkehrsinfrastruktur innerhalb der Gewerbegebiete.
- 495 • den Dreiecksverkehr mit Fähre zwischen Lankenauer Höft, Überseestadt und Waterfront absichern.
496 Die Ausweitung des Fährverkehrs wird unter Voraussetzung der Nutzung nachhaltiger und innovati-
497 ver Fährantriebe weiter geprüft.
- 498 • sich beim Bund für die Errichtung eines weiteren Anschlusses an die BAB A 1 im Bereich des Gewer-
499 beparks Hansalinie Bremen (GHB) einsetzen. Die WFB wird dort eigene Windenergieanlagen errich-
500 ten.
- 501 • die Planungen der B6n in der Tunnelvariante im Hinblick auf die notwendige Entlastung der Katten-
502 turmer Heerstraße als auch der im GEP verständigten gewerblichen Entwicklungspotenziale auf dem
503 Flughafenareal beim Bund als prioritär einfordern.
- 504 • die Fertigstellung des Ringschlusses der A281 als ein zwingend erforderliches Projekt beim Bund
505 einfordern.
- 506 • die Fertigstellung des Ringschlusses der A281 als ein zwingend erforderliches Projekt beim Bund
507 einfordern.

508 **Energie und Gewerbe**

509 Die branchen- und sektorenübergreifende Elektrifizierung unserer wirtschaftlichen Basis stellt neue An-
510 sprüche an die Energieinfrastruktur. Grundsätzlich stehen wir vor der Herausforderung, lokale Ansätze
511 mit dem zeitgleichen Um- und Ausbau überregionaler Infrastrukturen zu koordinieren.

512 **Die Koalition wird:**

- 513 • Wind- und Solarenergiepotenziale in alten und neuen Gewerbegebieten heben.
- 514 • die Unternehmen in Bremen und Bremerhaven weiterhin aktiv bei der energetischen Transforma-
515 tion – vom Umstieg auf Erneuerbare bis zur Steigerung der Energieeffizienz – unterstützen und die
516 bestehenden Förder-, Beratungs- und Vernetzungsangebote weiterentwickeln, auch im Hinblick auf
517 neue Geschäftsmodelle.
- 518 • die Voraussetzungen zum Aufbau der Ladeinfrastruktur in unseren Gewerbegebieten schaffen.
- 519 • den Aufbau eines neuen „Energieknotens“ im Industriepark (Umspannwerk, Konverter, Höchstspan-
520 nungs-Stromanschluss, Wasserstoff-Pipeline-Anschluss) vorantreiben.
- 521 • das Energiehaus / Piek 17 und die Entwicklung der Hafenkante Nord als zentrales Pilotprojekt für
522 klimaneutrales Bauen und innovative Energieversorgung umsetzen.
- 523 • im Rahmen der kommunalen Wärmeplanung die Optionen einer klimaneutralen Energieversorgung
524 von Gewerbegebieten berücksichtigen und die konkreten Potenziale zur Nutzung von Abwärme er-
525 mitteln.
- 526 • dabei mit den relevanten Stakeholder*innen einen ganzheitlichen Blick auf die Zukunft der gewerbli-
527 chen Energieversorgung im Land Bremen entwickeln, um die erforderliche Anpassung unserer Netze
528 (Strom, Gas und Wärme) vorausschauend planen zu können.
- 529
- 530

531 **Energie- und Wasserstoffwirtschaft**

532 Wir werden uns für die konsequente Umsetzung der Bremer Wasserstoffstrategie einsetzen. Im bereits
533 beschlossenen Landesprogramm Klimaschutz 2038 des Senats werden die dort skizzierten Projekte kon-
534 sequent umgesetzt. Von zentraler Bedeutung ist die Umstellung der Stahlwerke auf wasserstoffbasierte
535 Stahlproduktion. Die Windenergiebranche an Land und auf See steht vor einem nachhaltigen wirtschaft-
536 lichen Aufschwung. Die damit verbundenen Chancen für Unternehmen und neue Arbeitsplätze, vor allem
537 für Bremerhaven, sollen gezielt genutzt werden.

538
539 Norddeutschland und Bremen werden einen Anschluss an die bundesweiten Wasserstofffernnetze erhal-
540 ten. An diese Fernnetze werden zunächst die sehr großen Verbraucher direkt angeschlossen. Innerhalb
541 der Stadt Bremen muss Wesernetz eine lokale Wasserstoffversorgung bereitstellen.

542 543 **Die Koalition wird:**

- 544 • ihren finanziellen Beitrag zur Förderung der umfangreichen Investitionen im Zusammenhang mit
545 wasserstoffbasierter Stahlproduktion leisten sowie die Prüfungs- und Genehmigungsverfahren zügig
546 abwickeln und den Bau der Höchstspannungsstromtrasse und den Anschluss der Stahlwerke an das
547 nordeuropäische Wasserstoff-Pipelinennetz vorantreiben.
- 548 • die Kooperationen mit norddeutschen Ländern zum Offshore-Ausbau verstärken.
- 549 • das erfolgreiche Clusternetzwerk WAB weiterhin unterstützen.
- 550 • die Ansiedlung von Unternehmen der Windenergiebranche in Bremerhaven durch die Erarbeitung
551 entsprechender Förderprogramme im Rahmen der Klimaschutzstrategie unterstützen. Gleiches gilt
552 für die Herstellung von Prototypen sowie deren Erprobung auf geeigneten Teststandorten.
- 553 • die bestehende Geschäftsstelle Wasserstoffwirtschaft als zentrale Koordinierungsstelle stärken und
554 mit den notwendigen Ressourcen ausstatten.
- 555 • im Rahmen der norddeutschen Wasserstoffstrategie ausreichend Mittel zur Verfügung stellen, um
556 sich an gemeinsamen Aktivitäten mit den anderen Ländern beteiligen zu können.
- 557 • im Rahmen der Planungen des Energy Ports den Anschluss Bremerhavens an das Fernleitungsnetz
558 prüfen und voranbringen.
- 559 • die mittelständische Wirtschaft verstärkt in die Wasserstoffstrategie einbinden.
- 560 • die Rahmenbedingungen dafür schaffen, dass Carbon Capture Storage/Usage (CCS/CCU) auf Landes-
561 ebene für nicht vermeidbare Restemissionen insbesondere in der thermischen Verwertung im Abfall-
562 sektor und in der Industrie ermöglicht wird.

563 564 **Wasserstoffantriebe werden schrittweise in verschiedenen Mobilitätsbereichen Eingang finden.**

565 566 **Die Koalition wird:**

- 567 • das EcoMat ergänzen um einen EHC EcoMat Hydrogen Campus, in dem wir die Kompetenzen für
568 alle diese Verkehrsträger bündeln und die bereits im ECOMAT zusammengeführten materialwissen-
569 schaftlichen Kompetenzen gezielt um Wasserstoffanwendungen für die gesamte Mobilitätswirtschaft
570 ergänzen. Flugverkehr wird zukünftig auch auf weiteren Antriebstechnologien wie bspw. elektrisches
571 Fliegen im Bereich von Kleinflugzeugen und Drohnen basieren. Zur Erreichung eines möglichst voll-
572 ständig klimaneutralen Fliegens gehören aber auch neue Ansätze der *circular economy*. Der EHC
573 EcoMat Hydrogen Campus wird auf den bereits durch industrie- und bundesfinanzierten Vorhaben,
574 wie das Airbus Zero Emission Development Center (ZEDC) und das Airbus Fire Safety and Certifica-
575 tion Center (FSCC) basieren.
- 576 • die Kooperation mit der DB Fahrzeuginstandhaltung (DBFZI) weiterführen und ausbauen: Die Trans-
577 formation von Dieselaggregaten des Schienenverkehrs auf Wasserstoffverbrennung wird dabei in
578 den Vordergrund rücken. Wir werden das *Memorandum of Understanding* mit dem DBFZI verlängern
579 und ein entsprechendes Testzentrum des DBFZI und Fraunhofer IFAM (Institut für Fertigungstechnik
580 und Angewandte Materialforschung) im Lande Bremen etablieren.

581 **Digitalisierung und Künstliche Intelligenz (KI)**

582 Die KI wird sich zunehmend auf Wirtschaft und Gesellschaft auswirken und hat eine hohe Relevanz für
583 den regionalen Mittelstand. Mit dem KI-Transferzentrum im Digital Hub Industry wollen wir Unterneh-
584 men beim Einsatz von KI unterstützen.

585

586 **Die Koalition wird:**

- 587 • den Wissens- und Technologietransfer zwischen Wissenschaft und Wirtschaft stärken.
- 588 • die gezielte Anwendung von KI in der mittelständischen Wirtschaft mit einem Förderprogramm be-
589 schleunigen.
- 590 • bereits in der Schule erste Anknüpfungspunkte zu KI und Digitalisierung aufbauen und die Koopera-
591 tion mit den Schulen verstärken.
- 592 • ab 2026 ausreichend Mittel zur Verstetigung der Projekte in diesem Bereich zur Verfügung stellen.

593

594 **Transformation der Wirtschaft / wissensbasierte Dienstleistungen**

595 Die Koalition richtet ihre Innovations-, Dienstleistungs- und Industriepolitik an den gesellschaftlichen
596 Herausforderungen des Klimaschutzes, der Klimaanpassung, des demographischen Wandels und der
597 digitalen Transformation aus.

598

599 **Die Koalition wird:**

- 600 • kleine und mittlere Unternehmen in ihren Transformationsprozessen unterstützen.
- 601 • die Innovationsnetzwerke und Cluster in den für Bremen prägenden Schlüsselbranchen Luft- und
602 Raumfahrt, Stahl, Maritime Wirtschaft und Logistik, Automotive, Regenerative Energiewirtschaft,
603 Nahrungs- und Genussmittelwirtschaft und Gesundheitswirtschaft weiterentwickeln.
- 604 • die Innovations- und Transformations-Hubs in Bremen und Bremerhaven ausbauen und dort die im
605 Land Bremen starken Schlüsseltechnologien Digitalisierung, Künstliche Intelligenz, Autonome Systeme
606 und Robotik, Leichtbau und Additive Fertigung sowie Wasserstofftechnologien bündeln.
- 607 • neue Innovationsbereiche entwickeln, die eine breite Teilhabe von Frauen ermöglichen. Dazu gehört
608 die Förderung von neuen Arbeits- und Organisationsformen, die Integration, Gendergerechtigkeit und
609 Diversität als Beitrag zur Innovationsfähigkeit von Unternehmen.
- 610 • ein Kompetenzzentrum Smart Services schaffen, zur Förderung wissenschaftsintensiver Dienstleis-
611 tungen und digitaler Dienstleistungen im Handwerk.
- 612 • den Dienstleistungsbereich mit seinem hohen Frauenanteil stärken und Förderprogramme so gestal-
613 ten, dass die größtenteils kleinen Unternehmen und Solo-Selbständige davon profitieren können.

614

615 **Luft- und Raumfahrt**

616 Bremen ist Spitzenstandort der europäischen Luft- und Raumfahrt. Die europäische Luft- und Raumfahrt-
617 industrie befindet sich in einem tiefgreifenden und wettbewerbsintensiven internationalen Umstrukturie-
618 rungsprozess. Die Landesregierung bekennt sich zur Stärkung des Luft- und Raumfahrt Standortes und
619 der Wertschöpfungskette in Bremen. In der Luftfahrt wird der Entwicklung des emissionsarmen Fliegens
620 zur Kernaufgabe. Hierbei spielt das IPCEI-Projekt *Woplin* für den Airbusstandort Bremen eine zentrale
621 Rolle. Der Markthochlauf nachhaltiger Flugkraftstoffe und der Aufbau einer Wasserstoffwirtschaft, aber
622 auch die Entwicklung von Bremen als Zentrum für Moveables und die Forschung am EcoMat Hydro-
623 gen Campus und Zero-Emission Development Centre am kryogenen Wasserstofftank sollen im Zentrum
624 stehen.

625 In der Raumfahrt entstehen durch die New Space Konkurrenz aus den USA und durch die neuen inter-
626 nationalen Spannungen (Russland/China) neue Notwendigkeiten, um eine eigenständige europäische
627 Präsenz im All zu gewährleisten.

628

629 **Die Koalition wird:**

- 630 • aus der Klimaschutzstrategie bis zu 25 Mio. Euro investieren, um in Bremen an der Entwicklung mög-

- 631 lichst emissionsarmer Flugzeuge mitzuwirken (EHC).
- 632 • die vorhandenen Forschungsförderungsinstrumente wie das Bremer Luft- und Raumfahrt-For-
- 633 schungsprogramm LuRaFo erhalten und möglichst ausbauen und mit einer umfassenden Luft- und
- 634 Raumfahrtstrategie auf diese Herausforderungen reagieren.
- 635 • von der Bundespolitik eine deutlichere Teilhabe an F&E-Programmen einfordern.
- 636 • in der EU die Rolle und Sichtbarkeit Bremens im Bereich der Luft- und Raumfahrt weiter stärken.
- 637 • im Bereich der astronautischen Raumfahrt Beiträge für eine neue Generation von Raumstationen
- 638 leisten.
- 639 • den unabhängigen Zugang zum All durch große wie kleine Träger sichern, deshalb wollen wir auch
- 640 die Entwicklung von Microlaunchern als Beitrag zur nationalen Souveränität und Fähigkeitserweite-
- 641 rung begleiten.
- 642 • sich weiterhin für die Etablierung des Spaceports in der Nordsee einsetzen, um einen schnell reali-
- 643 sierbaren Zugang zum All für Microlauncher zu ermöglichen.
- 644 • sich bei der Bundesregierung dafür einsetzen, dass die Ariane 6 unter dem Gesichtspunkt der Wie-
- 645 derverwendbarkeit und neuer Triebwerksentwicklung weiterentwickelt wird.
- 646 • sich für die nachhaltige Nutzung des Weltraums einsetzen und die Vermeidung und Beseitigung von
- 647 Weltraumschrott auf europäischer und internationaler Ebene angehen.
- 648 • die Bremer Unternehmen bei der internationalen Weltraumexploration unterstützen und will Mis-
- 649 sionen zum Mond und Beteiligung an Missionen zur Erforschung des Sonnensystems, sowie die
- 650 fortgeführte Nutzung der Internationale Raumstation ISS als Forschungsplattform und für kommer-
- 651 zielle Zwecke verwirklichen. Wir wollen die internationale Kooperation und gemeinsame friedliche
- 652 Nutzung des Weltraums weiter ausbauen.
- 653 • neue wirtschaftliche Aktivitäten im Bereich der unbemannten Luftfahrtsysteme UAS (Drohnen) und
- 654 die Integration der unbemannten Luftfahrt in die bestehenden Luftraumstrukturen über das Bremer
- 655 Luft- und Raumfahrt-Forschungsprogramm (LuRaFo) fördern und insbesondere Startups und junge
- 656 Unternehmen ansiedeln. Damit wollen wir zu einer Stärkung und Diversifizierung des Luftfahrtstand-
- 657 ortes beitragen.

658 **Flughafenentwicklung**

659 Mit dem Flughafen Bremen steht eine leistungsfähige Infrastruktur zur Verfügung, die erhebliche Bedeu-

660 tung für den Wirtschaftsstandort Bremen und die Region hat. Der Senat hat in der vergangenen Legisla-

661 turperiode wegweisende Beschlüsse gefasst, die den Flughafen finanziell konsolidiert und die Vorausset-

662 zungen für eine nachhaltige Sanierung geschaffen haben. Diesen Weg gehen wir gemeinsam weiter.

664

665 **Die Koalition wird:**

- 666 • die Flughafen Bremen GmbH perspektivisch so aufstellen, dass sie in der Lage ist, diese strategische
- 667 Zielsetzung zu erreichen und gleichzeitig einen CO₂-neutralen Flughafenbetrieb zu realisieren. In
- 668 diesem Zusammenhang werden wir die Möglichkeiten einer Eigenstromproduktion durch Freiflächen-
- 669 Photovoltaik auf den vorhandenen Flächen des Flughafengeländes prüfen. Damit hat der Flughafen
- 670 die Chance, wirtschaftlich nicht genutzte Flächen in Wert zu setzen.
- 671 • mit einem neuen Lärmschutzkonzept negative Umwelt- und insbesondere Lärmauswirkungen weiter
- 672 reduzieren.

673

674 **Fahrzeugbau**

675 Bremen soll auch weiterhin ein bedeutender Automobilstandort bleiben. Der Automobilbau ist eine

676 zentrale Säule der bremischen Wirtschaft. Die gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Umwälzungen in

677 Bezug auf Automobilproduktion erfordern neue Antworten. Wir wollen gemeinsam mit den gesellschaft-

678 lichen und wirtschaftlichen Akteuren vor Ort Bremen als Automobilstandort mit regionalen Ansätzen

679 beispielsweise in der Lieferkettenthematik weiter stärken.

680 **Maritime Industrie**

681 Die Energiewende birgt ein enormes Potenzial für den Schiffbaustandort Bremen und Bremerhaven. Dies
682 gilt nicht nur in Hinblick auf die Entwicklung fortschrittlicher Technologien und den Bau von energieeffi-
683 zienten und emissionsarmen Schiffen, sondern auch für die steigende Nachfrage nach Spezialschiffen im
684 Zuge des Ausbaus der Offshore-Windparks.

685

686 **Die Koalition wird:**

- 687 • das Förderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ im Haushalt
688 absichern, um Chancen aus der Energiewende (Offshore Windenergie, Wasserstoffschiffe/-infrastruk-
689 tur) für die bremische maritime Wirtschaft im Verhältnis 30 Land zu 70 Bund erschließen und Bun-
690 desförderungen nutzen.

691

692 Der technologische Wandel der Stahlindustrie und der Schifffahrt in Richtung Klimaneutralität verschafft
693 dem Schiffsrecycling eine immer größere Bedeutung als Lieferant von Sekundärstahl.

694

695 **Die Koalition wird:**

- 696 • die konkreten Potenziale zur Wertschöpfung, stofflichen Wiederverwertung und Emissionsreduktion
697 des Recyclings von Schiffen an unserem Standort ermitteln. In Abhängigkeit von dem erforderlichen
698 wasser- und landseitigen Flächenbedarf wollen wir potenzielle Standorte im Land Bremen für inves-
699 titionsbereite Unternehmen prüfen.

700

701 **Innovation, Gründung, Start-Ups**

702

703 **Die Koalition wird:**

- 704 • das Starthaus, als zentrale Beratungsstelle im Gründungs-Ökosystem des Landes Bremen, mit seinen
705 Beratungs- und Coaching-Maßnahmen, sowie insbesondere auch frauenspezifischen Gründungsbera-
706 tungen, verstetigen
- 707 • mit gezielten Angeboten den Anteil migrantischer Gründungen erhöhen und regionale Informations-
708 zentren in den Quartieren aufbauen.
- 709 • Investitionsmittel in kleineren Größenordnungen verstärkt anbieten, und mehr Beteiligungskapital für
710 den Gründungsbereich bereitstellen.
- 711 • mit den neuen Startup-Finanzierungsprogrammen und einem *public-private-venture* Fonds das Land
712 Bremen zu einem wettbewerbsfähigen Startup-Standort entwickeln.
- 713 • die im Rahmen der Klimastrategie verankerte Greentech Start-Up-Förderung umsetzen.
- 714 • das Creative Hub an einen festen Standort nachhaltig realisieren. Um die positive Entwicklung mit
715 vielen Neugründungen nachhaltig fortführen zu können, ist es notwendig, das Creative Hub finanziell
716 abzusichern.

717

718 **Nahrungs- und Genussmittelwirtschaft**

719 Mit rund 10.000 Beschäftigten, davon ein Drittel Frauen, ist die Nahrungs- und Genussmittelwirtschaft
720 die zweitgrößte Branche des verarbeitenden Gewerbes im Land Bremen. Aus dem Strukturwandel in der
721 Branche und Abwanderung von Unternehmen resultieren große Herausforderungen, Arbeitsplätze und
722 Steuereinnahmen auch zukünftig zu sichern.

723

724 **Die Koalition wird:**

- 725 • die HANSE KITCHEN zu einem Food Hub im Land Bremen in der Überseestadt mit bundesweiter
726 Sichtbarkeit weiterentwickeln und jungen Gründer*innen Raum und Ressourcen für die Entwicklung
727 und Produktion ihrer innovativen Lebensmittel sowie passgenaue Beratung und Vernetzung bieten.

728

729 Gleichzeitig verfügt Bremerhaven über eine besondere Infrastruktur im Bereich der Lebensmittelwis-

730 senschaft. Die Entwicklung von neuen Unternehmen, neuen Lebensmitteln und Verfahren bietet sich in
731 beiden Städten parallel an.

732

733 **Die Koalition wird:**

- 734 • mit einem gemeinsamen Managementansatz mit Standorten in beiden Städten (in Bremen am Groß-
735 markt und in Bremerhaven in der Halle X) das wirtschaftliche Potential realisieren.

736

737 **Zentrenentwicklung**

738 Die aktuell inzwischen überwiegend institutionell geförderten City- und Stadtteilinitiativen in der Bremer
739 City, dem Viertel, dem Zentrum Vegesack und den Stadtteilzentren Gröpelingen, Hemelingen, Neustadt,
740 Walle, Findorff, Blumenthal und Osterholz ziehen mit ihren Veranstaltungen, Messen und Aktionen mehr
741 als 750.000 Besucher im Jahr an. Sie tragen erheblich zu Belebung der Stadtteile bei, akquirieren Dritt-
742 mittel und sind wichtige Netzwerkpartner vor Ort. Die Initiativen leisten einen wichtigen wirtschafts-
743 strukturpolitischen Beitrag zur Entwicklung der Stadtteile und stützen durch ihre breite Vernetzung
744 auch kulturelle und soziale Aspekte.

745

746 **Die Koalition wird:**

- 747 • die Arbeit der bestehenden Initiativen sowie Projektförderungen auch ehrenamtlich tätiger Stadtteil-
748 initiativen in den kommenden Jahren finanziell absichern und dort, wo es nötig ist, weiter ausbauen.
749 Dabei werden Förderaspekte für im Verhältnis starke Standorte und Stadtteile wie z.B. Neustadt und
750 Findorff ebenso berücksichtigt wie Quartiere mit einem besonderen Förderbedarf wie z.B. Gröpelin-
751 gen und Blumenthal.

752

753 **Einzelhandel und Gastronomie**

754 Die Gewinnung von Fachkräften in diesen Bereichen stellt eine besondere Herausforderung dar. Die
755 Allgemeinverbindlichkeit des Gastro-Tarifvertrages ist für diese Koalition ein wichtiges Instrument im
756 Rahmen des Fachkräftemangels.

757

758 **Die Koalition wird:**

- 759 • die Zusammenarbeit zwischen Ausbildungsgesellschaft mbH (ABiG) und der Handelskammer aus-
760 bauen.
- 761 • den Einzelhandel bei Digitalisierungsanstrengungen weiter unterstützen.
- 762 • Gastronomie, Beherbergungswesen und Einzelhandel stärker durch Digitallotsen unterstützen.
- 763 • die Wettbewerbe für Bestandsunternehmen und Gründer*innen weiterführen.
- 764 • Gastronomie, Beherbergungswesen und Einzelhandel durch eine Marketingstrategie der WFB unter-
765 stützen.
- 766 • die Branchendialoge weiterführen.

767

768 **Logistik**

769 Der Logistikstandort Bremen deckt von der Schifffahrt über die Häfen, die Luftfahrt mit dem Flughafen,
770 mit Speditionen und dem Güterverkehrszentrum (GVZ) bis hin zur Industrielogistik alle wesentlichen Be-
771 reiche der Branche ab.

772 Für die Logistikwirtschaft stellt die Verfügbarkeit von klimaneutralen Verkehrs- und Transportfahrzeu-
773 gen eine besondere Herausforderung dar. Diesen Herausforderungen müssen auch die landbremischen
774 Infrastrukturen für die Logistik aufgreifen.

775

776 **Die Koalition wird:**

- 777 • mit der Modernisierung unserer Infrastrukturen im Bereich Ladesäulen, Wasserstofftankstellen so-
778 wie Breitbandausbau zur Zukunftssicherung der Logistik beitragen.
- 779 • den Logistik- und Gewerbestandort Bremen durch effizientere Flächennutzung, Optimierung der Ver-

- 780 kehrsströme, Stärkung der trimodalen Infrastrukturen stärken.
- 781 • weiterhin darauf achten, dass in den Logistikflächen Infrastrukturen für Fahrer*innen und Beschäftig-
- 782 te in der Logistik zur Verfügung gestellt werden.
- 783 • den Transformationsprozess mit unseren Innovationsprogrammen begleiten.
- 784 • weiterhin Initiativen der Logistik unterstützen und sich dafür einsetzen, dass Logistik im Fachbereich
- 785 Wirtschaftswissenschaften weiterhin einen Lehrstuhl hat. Insbesondere im Zusammenhang mit der
- 786 Wissenschaft sollen internationale Kooperationen aufgebaut werden.
- 787 • den Branchendialog Logistik weiterführen.

788

789 **Weserstadion**

790 Werder Bremen hat eine hohe wirtschaftliche Bedeutung für den Standort Bremen. Werder kann ohne

791 ein Leistungszentrum und Nachwuchsarbeit in der Bundesliga nicht mithalten. Das hätte weitreichende

792 Folgen für Tourismus, Marketing und Steueraufkommen. Wir sehen deshalb die Notwendigkeit eines

793 Leistungszentrums. Dabei werden wir die Ergebnisse des „Moderationsverfahren Begleitgremium“ ein-

794 beziehen.

795

796 **Die Koalition wird:**

- 797 • Werder Bremen bei dem Bau eines Leistungszentrums unterstützen. Wir sehen die Pauliner Marsch
- 798 als Zentrum für Bewegung, Sport und Freizeit und verstehen Werder dabei als wichtigen strategi-
- 799 schen Partner. Dies bedingt insbesondere die Modernisierung der Infrastruktur, vor allem der Be-
- 800 zirkssportanlage auf Platz 11, und die Förderung des Leistungssports.
- 801 • die Sicherheit im Gästebereich in der Westkurve erhöhen.
- 802 • darauf hinwirken, dass das Weserstadion wieder für Großveranstaltungen zur Verfügung steht.

803

804 **Tourismus und Veranstaltungsförderung, Märkte**

805 Der Tourismus ist eine zentrale Einnahmequelle Bremens und sorgt jedes Jahr erneut für sehr gute

806 Auslastung der Hotelkapazitäten sowie für hohe Umsätze in Gastronomie und Einzelhandel. Neben dem

807 historischen Innenstadtkern und der Altstadt ist es wichtig, weitere attraktive Angebote vorzuhalten, um

808 so im Wettbewerb mit anderen Städten zu bestehen. Herausragende Projekte sind dabei das Stadtmusi-

809 kantenaus und das Welterbezentrum.

810

811 **Die Koalition wird:**

- 812 • die „Tourismusstrategie 2025“ umsetzen und insbesondere unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten
- 813 weiterentwickeln und für die Zeit nach 2025 fortschreiben.
- 814 • die regionale und überregionale Vermarktung des Tourismusstandortes durch Kampagnen wie „Mehr
- 815 als Märchen“, Tourismustage und Themenjahre fortsetzen. Hierbei haben die Themenfelder kultu-
- 816 relles Erbe, Kunst- und Kulturerlebnis, Genusskultur, Wissens- und Erlebniswelten, Kongress- und
- 817 Veranstaltungswesen eine besondere Bedeutung.
- 818 • den Radtourismus (Projekt BIKE IT!) stärken.
- 819 • beide Städte als Flusskreuzfahrtdestinationen etablieren.
- 820 • weiterhin publikumsstarke und überregional wirksame Veranstaltungen in den Bereichen Kultur und
- 821 Sport im Land Bremen fördern und hierbei die Kostensteigerungen und Inflation für Veranstaltungen
- 822 berücksichtigen.
- 823 • die Angebote im Bereich Tagungen, Unterhaltung und Wissensvermittlung weiterentwickeln, moder-
- 824 nisieren und digitalisieren.
- 825 • dem Bereich Barrierefreiheit in allen Angeboten eine wichtige Rolle beimessen.
- 826 • die ganzjährigen Feierlichkeiten zum 200. Geburtstag der Seestadt Bremerhaven im Jahr 2027 finan-
- 827 ziell absichern.
- 828 • die Sail Bremerhaven 2025 als die zentrale Großveranstaltung des Landes Bremen finanziell absi-
- 829 chern.

- 830 • die beiden Säulen Tourismusmarketing und Standortmarketing ergänzen um die Säule Identitäts-
831 marketing, um Bremer*innen zu Botschafter*innen ihrer Wohnorte zu machen. Die Mittel für das
832 Standortmarketing müssen auf das frühere Niveau angehoben werden. Für das Identitätsmarketing
833 müssen neue Mittel im Haushalt eingestellt werden.
- 834 • das „Freizeit- und Naherholungskonzepts (FUNK) im Bremer Norden“ revitalisieren, sowie Belegung
835 und Weiterentwicklung der Maritimen Meile mit dem Schwerpunkt auf dem Gebiet rund um den Mu-
836 seumshafen Vegesack vorantreiben.
- 837 • zur Gewährleistung der Durchführung der Traditionsveranstaltungen Osterwiese, Freimarkt und
838 Weihnachtsmarkt – fortlaufend Mittel im Haushalt bereitstellen. Angesichts gestiegener Kosten ist
839 eine Anpassung der Jahrmarktgebühren unumgänglich. Allerdings ist zu beachten, dass die in den
840 letzten Jahren deutlich gestiegenen Kosten, insbesondere im Bereich der Sicherheits- und Verkehrs-
841 maßnahmen, nicht vollständig an die Schausteller*innen weitergegeben werden können.
- 842 • wie in Hamburg prüfen, ob zur Erhöhung der Mittel aus der City-Tax für den Tourismus zukünftig
843 auch eine Besteuerung der Geschäftsreisenden erfolgen soll. Die hierdurch erzielten Steuereinnah-
844 men sollen dabei unmittelbar dem Tourismus zu Gute kommen.

845

846 **Handwerk**

847 Das Handwerk bringt den Klimaschutz ganz praktisch auf die Straße und in die Gebäude. Das Handwerk
848 ist in Bremen ein Beschäftigungsmotor, aber auch hier stellt die Gewinnung von Fachkräften zunehmend
849 eine Herausforderung dar.

850

851 **Die Koalition wird:**

- 852 • in der Berufsorientierung, in der Ausbildung und in der Weiterbildung sowie Qualifizierung die Wege
853 dafür ebnen, dass mehr Menschen für diese Berufe gewonnen werden können.
- 854 • eine zeitgemäße Ansprache von Frauen etablieren: Geschlechterstereotype müssen aufgelöst und
855 neue Berufsbilder von alten Denkmustern losgelöst werden.
- 856 • darauf hinwirken, dass Betriebe flexiblere Arbeitszeitmodelle schaffen, um mehr weibliche Auszubil-
857 dende für Ausbildungsberufe zu gewinnen.

858

859 Wir wollen das Handwerk ermutigen mehr und flexiblere Praktikummöglichkeiten anzubieten und
860 schaffen Gelegenheiten, um Schüler*innen, Lehrkräften und Eltern über die zukunftssträchtigen Möglich-
keiten im Handwerk zu informieren:

- 861 – mit Informationsabenden für Eltern von angehenden Auszubildenden und engeren praxisnahen Ko-
operationen zwischen Schulen und Unternehmen.
- 862 – wir wollen gemeinsam mit der Handwerksammer eine Ausbildungsoffensive voranbringen, die die
863 Modernität und Zukunftsfähigkeit vieler Handwerksberufe herausstellt und aktiv bewirbt. indem wir
864 die Förderung für Berufsorientierungskräfte im Handwerk dauerhaft finanziell absichern.
- 865 – nach dem Vorbild des neu geschaffenen dualen Studiengangs Gebäudeenergietechnik weitere Stu-
866 diengänge – auch mit der Hochschule Bremen –entwickeln und ggf. fördern.
- 867 – indem wir die Gründung eines Instituts für das Klimahandwerk in Bremerhaven prüfen.
- 868 – indem wir uns für sprachensible Abschlussprüfungen einsetzen, um junge Menschen mit Flucht- und
869 Migrationsbiografen auf ihrem Weg ins Handwerk unterstützen.

870

871 **Sozialunternehmen (*social entrepreneurship*)**

872 Die Unterstützung für diese Art des Unternehmertums soll verstetigt und weiter verbessert werden.

873

874 **Die Koalition wird:**

- 875 • gemeinsam mit den öffentlichen und privaten Akteur*innen aus den Gründungsinstitutionen ein
876 Gründungsökosystem realisieren, das alle Kompetenzen des Standorts für Gründende sichtbar und
877 erreichbar macht. Damit wollen wir die Quantität und Qualität der Gründungen weiter erhöhen, neue

878 hochwertige Arbeitsplätze schaffen und den Standort als attraktiver Gründungsstandort über die
879 Landesgrenzen hinaus bekannt machen.

- 880 • neue Förderinstrumente (ggf. in Form eines Inkubator-Programms) für Bremen und Bremerhaven
881 entwickeln, das für soziale Projekte mit wirtschaftlichem Potenzial und Gründungen von Sozialunter-
882 nehmen in der Vorgründungs- oder Gründungsphase eine finanzielle Absicherung bietet.

883

884 **Kreativwirtschaft**

885

886 **Die Koalition wird:**

- 887 • das POP Office langfristig absichern und in die Lage versetzen, neben der Netzwerkarbeit auch För-
888 derprogramme für Musiker*innen aufzusetzen.
- 889 • Bremer Medien- und Filmkunstschaffende unterstützen. Wir wollen durch überregional wahrnehmba-
890 re Veranstaltungen sowie Fortbildungs- und Förderprogrammen mit zeitgemäßen Medien- und Film-
891 produktionen bundesweit sichtbar in Erscheinung treten. Dazu gehören auch international relevante
892 Veranstaltungen wie das Filmfest.
- 893 • den Medienstandort Bremen im Rahmen des Standortmarketings positionieren, auch um ihn für Fach-
894 kräfte und Gründer*innen attraktiver zu machen.
- 895 • künftig die Games-Branche im Kontext der Nordmedia fördern. Die Nordmedia hat die nötigen Struk-
896 turen und Erfahrungen, die Förderung der Entwicklung von E-Games zu gewährleisten.

897

898 **Wirtschaftsförderung**

899 Die Wirtschaftsförderung Bremen (WFB) wird in Zukunft auf Grund der beschlossenen Flächenkreis-
900 laufwirtschaft und der gestiegenen Anforderungen an Gewerbegebiete, Investoren, Ansiedlungs- und
901 Erweiterungspolitik weniger Immobilienhandel und mehr Unternehmensberatung, Unternehmens- und
902 Gewerbegebietsbetreuung als Regelaufgabe nachgehen müssen. Auch soll sie zukünftig eigene indus-
903 triepolitische und standortspezifische Projekte entwickeln. Die WFB hat im Sinne eines „Transforma-
904 tionsdienstleisters“ eine zentrale Bedeutung bei der Umsetzung der wirtschaftsbezogenen Maßnahmen
905 der vom Senat beschlossenen Klimastrategie 2038. Hierzu muss sich die WFB weiterentwickeln sowie
906 finanziell, personell und organisatorisch neu aufgestellt werden.

907

908 **Die Koalition wird:**

- 909 • die erfolgreiche Außenwirtschaftsförderung mit Delegationsreisen, Messeauftritten, Forcierung der
910 norddeutschen Kooperation in der Außenwirtschaftsförderung sowie die Förderung von Messeauftrit-
911 ten kleiner Unternehmen auf internationalen Messen fortsetzen.
- 912 • die bisherigen Ansiedlungsaktivitäten von WFB und BIS durch die Inhaltliche Konzentration auf die
913 bremischen Innovations- und Schwerpunktbranchen fortsetzen und eine länderunabhängige Akquisi-
914 tionsstrategie für Schwerpunktbranchen und mit Fokus auf unsere Transformationshubs entwickeln.
915 Ergänzt werden die Maßnahmen durch die gezielte Anwerbung von Fachkräften.
- 916 • die Marketingkonzepte und Kampagnen weiterentwickeln und durch ein systematisches Stadtmarke-
917 ting den Wirtschafts-, Arbeits-, Freizeit- und Tourismusstandort Bremen nach innen und nach außen
918 so zu präsentieren und Aufmerksamkeit zu erzeugen, dass ein positives Image und Gesamtbild ent-
919 steht.
- 920 • ein neues Identitäts- und Standortmarketing fördern. Die Mittel für das Standortmarketing und für
921 das neue Identitätsmarketing müssen bereitgestellt werden.
- 922 • das Stadtportal Bremen.de, den digitalen barrierefreien Stadtführer, die Bremen-Apps, die begleiten-
923 den Social-Media-Kanäle und digitalen Kampagnen fortführen.

924

925 **Erstmalig wurde in der letzten Legislaturperiode das operative Ziel „Gleichberechtigung und Diversität“**
926 **als Querschnittsziel in der Innovationsstrategie des Landes und im EFRE Programm festgeschrieben.**

927 **Die Koalition wird:**

- 928 • mit der Fördermaßnahme „Gender Diversity in KMU“ gezielt genderspezifische Projekte fördern um
929 Frauen stärker als bisher für Fach- und Führungspositionen zu gewinnen damit einen Beitrag zur
930 Fachkräftesicherung insbesondere in den Bereichen IT- und Digitalbranche sowie Handwerk leisten.
- 931 • Projekte von Unternehmen und Unternehmensverbänden fördern, sowie Begleitmaßnahmen im Be-
932 reich Marketing und Öffentlichkeitsarbeit und Vernetzung umsetzen.
- 933 • die Förderberatung um das Thema der Gendergerechtigkeit verstärken, Branchen mit hohem Frau-
934 enanteil mit wirtschaftsförderlichen Maßnahmen adressieren, die Gründungsaktivitäten von Frauen
935 unterstützen und dafür sorgen, dass mehr Frauen von den Programmen und Maßnahmen der Wirt-
936 schaftsförderung profitieren.

937

938 **Gesellschaften**

939 Die Gesellschaften leisten einen wichtigen Beitrag für Bremens Standortmarketing, Veranstaltungswes-
940 sen sowie für Gastronomie, Beherbergungswesen und Einzelhandel. Die Gesellschaften stehen ins-
941 gesamt vor der Herausforderung, die finanziellen Auswirkungen des Ukrainekrieges (Energiekosten,
942 Kostensteigerungen,) und der auch hiermit verbundenen Tarifsteigerungen aufzufangen.

943

944 **Die Koalition wird:**

- 945 • die M3B bei der Konsolidierung der Gesellschaft unterstützen, damit sie ihre wirtschaftsfördernde
946 Rolle auch in Zukunft effektiv wahrnehmen kann. Gleichzeitig muss die von der M3B genutzte Infra-
947 struktur und auch das (Veranstaltungs-)Geschäft in allen Geschäftsbereichen der M3B in Richtung
948 Klimaneutralität und Nachhaltigkeit weiterentwickelt werden. Hierzu müssen die Mittelansätze wie-
949 der angeglichen werden.
- 950 • der M3B Mittel zur aktiven Eigenentwicklung und Akquisition von Leitveranstaltungen im Messe- und
951 Kongressbereich für Bremen zur Verfügung stellen.
- 952 • gemeinsam mit den Veranstaltern anstreben, ein kostenloses ÖPNV-Ticket für alle M3B-Veranstal-
953 tungen anzubieten.
- 954 • das CongressCentrumBremen (CCB) revitalisieren und weiterentwickeln, da es attraktive und nach-
955 haltige Marktchancen als Tagungs- und Kongresslocation gibt. In Kombination mit einem baulichen
956 Gesamtkonzept sowie Erweiterung der Kongressfläche besteht die Möglichkeit, den Bremer Kon-
957 gress- und Messemarkt neu aufzustellen sowie Marktanteile zu halten und auszubauen.
- 958 • einen Erweiterungsbau für das Universum planen. Dieser soll einen 360°-Projektionsraum für multi-
959 mediale Erlebnisse beherbergen. Dieser Raum wird auch als Planetarium genutzt werden. Darüber
960 hinaus sind Kreativ-, Denk-, Labor- und Werkstatträume angedacht.

961

962 **Kohäsionspolitik / Europäischer Fonds für regionale Entwicklung (EFRE)**

963 Die Einwerbung und Nutzung von Mitteln der Kohäsionspolitik und die Bereitstellung eigener Landesmit-
964 tel zur Kofinanzierung sind von herausragender Bedeutung für die Wirtschafts- und Strukturpolitik des
965 Landes.

966 Im Rahmen der Kohäsionspolitik stellt der Europäische Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) ein
967 zentrales und bewährtes Finanzierungsinstrument insbesondere für wirtschaftspolitische Maßnahmen
968 zur Stärkung von Forschung und Innovation, Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit von KMU sowie
969 Steigerung von Gründungsaktivitäten im Land Bremen dar. Darüber hinaus leistet der EFRE einen Bei-
970 trag zur Energieeffizienz und zur Klimaanpassung.

971

972 **Die Koalition wird:**

- 973 • die für eine zielgerichtete, schnelle und unbürokratische Umsetzung des EFRE-Programms notwen-
974 digen Ressourcen und Haushaltsmittel bereitstellen. Dies gilt auch für temporäre zusätzliche EU-Mit-
975 tel, die über die bestehenden Strukturen oder im Rahmen des EFRE-Programms umgesetzt werden
976 sollen.

977 **Wirtschaftsstandort Bremerhaven**

978 Der Standort Bremerhaven hat sich in den traditionellen Branchenschwerpunkten wie der maritimen
979 Wirtschaft, der Hafenwirtschaft, der Lebensmittelwirtschaft und im Tourismus in einem schwierigen
980 Wettbewerbsumfeld behauptet und positioniert. Neue Themenfelder mit Herausforderungen und Chan-
981 cen kommen dazu, so insbesondere der Bereich der Klimaschutztechnologien und der Wissenschafts-
982 landschaft.

983 Wie jeder andere Standort auch befindet sich Bremerhaven in einem starken Wettbewerb um Fach- und
984 Arbeitskräfte. Daher muss sich Bremerhaven als attraktiver Arbeits-, aber auch Lebensstandort sowohl
985 überregional positionieren als auch vor Ort weiterentwickeln.

986 **Die Koalition wird:**

- 987 • durch die Bereitstellung von GRW-Mitteln die Aufwertung der Bremerhavener Innenstadt durch eine
988 deutlich bessere Verbindung zu den erfolgreichen Havenwelten und den eingeleiteten Planungspro-
989 zess zur Optimierung dieser Anbindung über eine Querung der Columbusstraße, aber auch über eine
990 zusätzliche Querung des Alten Hafens unter Nutzung der umzugestaltenden Grundstücke Eulenhof
991 und Karstadt unterstützen.
- 992 • die Freiraumplanung im Umfeld des Deutschen Schifffahrtsmuseums vorantreiben und in das Ge-
993 samtkonzept der Wiederherstellung der Gebäude Scharoun und Bangert sowie des Museumshafens
994 integrieren.
- 995

996 **Arbeit**

997
998
999
1000 Gute Arbeitsbedingungen bleiben ein Schwerpunkt dieser Koalition. Wie in der vergangenen Legislatur-
1001 periode werden wir alle landesrechtlichen Möglichkeiten nutzen, um die Tarifbindung zu stärken. Auf
1002 Bundesebene werden wir uns weiterhin dafür einsetzen, dass Minijobs in sozialversicherungspflichtige
1003 Beschäftigung umgewandelt, Leiharbeit weitgehend abgeschafft wird und Befristungen auf ein notwendi-
1004 ges Minimum beschränkt werden.

1005
1006 Qualifiziertes Personal ist inzwischen ein entscheidender Standortfaktor. In Zeiten einer allumfassenden
1007 wirtschaftlichen Transformation sind Ausbildung und Qualifizierung der Schlüssel zur Erwerbsbeteili-
1008 gung und zur Lösung des Fachkräftemangels.

1009
1010 Wir müssen feststellen, dass Erwerbslosigkeit oft Bremer*innen ohne deutsche Staatsbürgerschaft be-
1011 trifft. Um einen zweigeteilten Arbeitsmarkt mit Arbeits- und Fachkräftengpässen bei strukturell ver-
1012 festigter Langzeitarbeitslosigkeit zu vermeiden, werden wir uns daher verstärkt den Herausforderungen
1013 hinsichtlich schulischer und beruflicher Qualifizierung sowie deren Anerkennung, Sprachförderung und
1014 Integration widmen.

1015
1016 Zum Erhalt der Industriestandorte Bremen und Bremerhaven kann zudem Fachkräftezuwanderung aus
1017 dem Ausland dazu beitragen, die Nachfrage nach Arbeitskräften zu decken.

1018
1019 Faire Arbeitsbedingungen und gute Löhne sind Grundlagen für einen gerecht ausgestalteten Arbeits-
1020 markt. Gute Arbeit ist tariflich gerahmt, betrieblich mitbestimmt, gerecht entlohnt, sozial abgesichert.
1021 Gute Arbeit ist die Grundlage für ein selbstbestimmtes Erwerbsleben und damit ein Leben in Würde.

1022 **Die Koalition wird:**

- 1023 • den Weg, mit dem Tariftreue- und Vergabegesetz die Rechte der Arbeitnehmer*innen bei öffentlichen
1024 Aufträgen zu stärken, konsequent weitergehen und weitere Kriterien im Zusammenhang mit Regelun-
1025 gen anderer Bundesländer berücksichtigen, z.B. Gendergerechtigkeit, Entgeltgleichheit und Ausbil-
1026

- 1027 dungsquote.
- 1028 • gemeinsam mit den Sozialpartnern auch auf Bundesebene nach weiteren Möglichkeiten suchen, All
- 1029 gemeinverbindlichkeitserklärungen auszusprechen. Für die Stärkung der Tariftreue ist die breitere
- 1030 Anwendung der Allgemeinverbindlichkeit von Tarifverträgen von großer Bedeutung.
- 1031 • die Kontrolle der Einhaltung von Mindestlöhnen sicherstellen. Wir bekennen uns zum Landesmin-
- 1032 destlohn in der bestehenden gesetzlichen Fassung.
- 1033 • sich im Bund für eine Anhebung der Mindestausbildungsvergütung einsetzen.
- 1034

1035 **Ausbildung**

1036 Wir wollen mehr junge Menschen für Ausbildungen gewinnen. Mit flexiblen Ausbildungsmodellen, einem

1037 Azubiticket analog zum Semesterticket und besserer, zielgruppenspezifischer Berufsorientierung in den

1038 allgemeinbildenden Schulen unterstützen wir Azubis, Betriebe und Berufsschulen.

1039

1040 **Die Koalition wird:**

- 1041 • die überbetrieblichen Ausbildungsverbände grundsätzlich gemäß den Bedarfen fortführen und dabei
- 1042 einen Schwerpunkt auf das erste Ausbildungsjahr und die Vermittlung in die Betriebe legen.
- 1043 • betriebliche Ausbildungsverbände fördern, um insbesondere kleinen Unternehmen mehr Ausbildung
- 1044 zu ermöglichen. Wir bemühen uns gemeinsam mit den Unternehmen darum, dass mehr betriebliche
- 1045 Ausbildungsplätze in Bremen entstehen, sich die Ausbildungsqualität erhöht und so mehr Jugendl-
- 1046 iche die Ausbildung erfolgreich absolvieren. Dazu werden wir zusammen mit den Unternehmen
- 1047 Unterstützungsbedarfe identifizieren.
- 1048 • Ausbildungsverhältnisse an die unterschiedlichen Lebenslagen von Auszubildenden anpassen und
- 1049 daher möglichst viele Teilzeitausbildungen realisieren, um auch jungen Eltern, Alleinerziehenden
- 1050 oder Personen, die aufgrund von Erkrankungen weniger belastbar sind, einen Abschluss zu ermög-
- 1051 lichen.
- 1052 • zusätzlich zum Azubiwohnheim am Ellener Hof weitere Azubi- und Studierendenwohnheime sowie
- 1053 offene, auf junge Menschen ausgerichtete Wohnangebote, z.B. in der Innenstadt, im Blumenthaler
- 1054 Zentrum sowie im historischen Gebäudebestand des Bremerhavener Goethe-Viertels und Gröpelin-
- 1055 gen sowie im Umfeld des neuen Aus- und Weiterbildungscampus schaffen.
- 1056 • die Arbeit der Jugendberufsagentur durch eine neue gemeinsame Koordination optimieren und
- 1057 durch eine neutrale Stelle an der Universität Bremen evaluieren. Gleichzeitig soll die Präsenz in den
- 1058 Schulen und in den Quartieren mit entsprechenden Ressourcen verstärkt werden, um vor Ort mehr
- 1059 Jugendliche zu erreichen. Wir wollen einen stärkeren Fokus auf Schulabgänger*innen, um einen
- 1060 Übergang in Betriebe und nicht ins Übergangssystem zu forcieren.
- 1061 • die Zusammenarbeit der Partner*innen der JBA mit den Ausbildungsverbänden und anderen zentra-
- 1062 len Akteuren (wie z.B. dem „Zentrum für Schule und Beruf“ beim DRK Bremen zur Unterstützung von
- 1063 Maßnahmen von Land und der Kommunen Bremen und Bremerhaven weiterentwickeln.
- 1064 • den Ausbildungsunterstützungsfonds umsetzen, damit junge Menschen ihr Recht auf Ausbildung
- 1065 auch wahrnehmen können. Dieser soll neben einer Unterstützung der ausbildenden Betriebe im Be-
- 1066 reich Didaktik und Recruiting dazu dienen, überbetriebliche Unterstützungssysteme vorzuhalten, z.B.
- 1067 bei der „fachbezogenen“ Sprache, soziale und psychologische Betreuung sowie der überbetrieblichen
- 1068 Fachausbildung. Für die Umsetzung des Fonds werden Personalmittel für die umsetzende Stelle,
- 1069 sowie die Entwicklung der Software benötigt. Gleichzeitig braucht es personelle Unterstützung im
- 1070 Arbeitsressorts für die Verwaltung der Maßnahmen des Fonds. Diese Bedarfe sind im Landeshaus-
- 1071 halt abzusichern.
- 1072

1073 Die ABiG (Ausbildungsgesellschaft mbH) hat seit 2020 wieder eine zentrale Rolle im Ausbildungsmarkt

1074 des Landes; aktuell v.a. im Ausbildungsverbund und mit diversen Modellprojekten zur Ausbildungssiche-

1075 rung in der Stadt Bremen. Diese soll sie bei der Gewinnung der zukünftigen Fachkräfte auch weiterhin

1076 einnehmen.

Langzeitarbeitslosigkeit / Arbeitsmarktförderung / öffentlich geförderte Beschäftigung

Für die Menschen, die auf dem ersten Arbeitsmarkt keine Beschäftigung finden, wollen wir dauerhaft öffentlich geförderte Arbeitsmöglichkeiten vorhalten und damit nachhaltige Perspektiven und Anerkennung schaffen. Um einen Beitrag zur Arbeitskräfteversorgung und zur sozialen Teilhabe zu schaffen, werden wir in den Quartieren überwiegend sozialversicherungspflichtige, mindestens nach Landesmindestlohn bezahlte Arbeitsstellen schaffen, die gesellschaftlich gewinnbringend sind und den Beschäftigten neue berufliche Perspektiven eröffnen. Wir wollen den Sozialen Arbeitsmarkt ausbauen um gemeinwohlorientierte Arbeiten in den Quartieren zu stärken und Menschen Perspektiven bieten. Hierfür sind Landesmittel zur Verfügung zu stellen.

Die Koalition wird:

- mit den Beschäftigungsträgern als Partner*innen die arbeitsmarktpolitischen Landesprogramme ausbauen.
- sich im Bund dafür einsetzen, im SGB II den § 16d für Weiterbildung zu öffnen, die §§ 16 i) und e) zu reformieren, indem die fünfjährige Förderdauer bei Bedarf ausgeweitet wird.
- sich für die Aufstockung der Mittel stark machen, sodass mehr Menschen beschäftigt werden können.
- den § 16 i des SGB II perspektivisch nutzen, um für ausgewählte Berufsfelder, wie z.B. Berufskraftfahrer*innen, Lagerarbeiter*innen oder Sozialassistent*innen, vorbereitende Weiterbildungsmaßnahmen anzubieten und auch geeignete Teilnehmende durch beschäftigungsbegleitende Lehrgänge oder modulare Nachqualifizierung bis zu einem Berufsabschluss zu bringen.
- das Programm LAZLO verstetigen und finanziell so ausstatten, dass die vorhandenen Bedarfe im Land befriedigt werden können. Vor dem Hintergrund der zukünftig reduzierten ESF Mittel ist eine auskömmliche Finanzierung arbeitsmarktpolitischer Programme sicherzustellen.
- sich im Bund dafür einsetzen, die Möglichkeit zu schaffen, nicht ausgegebene Mittel im Eingliederungstitel (EGT) auf das nächste Jahr zu übertragen.
- die Sprachförderung und Grundbildung als Querschnittsthema während der Arbeitslosigkeit, in Ausbildung, Weiterbildung oder während der Beschäftigung verstetigen. Weiterhin ist die dauerhafte Einstellung und Finanzierung von Sprach- und Kulturmittlern notwendig, um die soziale Begleitung zu gewährleisten.

Sozialen Zusammenhalt im Quartieren

Menschen können am besten vor Ort erreicht werden. Daher brauchen wir mehr Beratungs- und Weiterbildungsangebote in den Quartieren. Erfolgreiche Projekte wie die THEO in Bremerhaven, die Stadtbibliothek Gröpelingen oder quartiersbezogene Kleinstprojekte (Lokales Kapital für soziale Zwecke) zeigen die Effizienz solcher integrierter Lösungen, in denen viele Angebote unter einem Dach verortet sind und eine Vertrauensbasis im Quartier aufgebaut werden kann. So können Menschen in komplexen Lebenslagen besser unterstützt werden. Um das umzusetzen, müssen wir die Bedarfsträgerschaften bevorzugt in Quartieren finanziell absichern und unsere arbeitsmarktpolitischen Maßnahmen genau auf die Bedarfe der Kund*innen abstimmen. Nur so können wir einer immer diverser werdenden Gesellschaft gerecht werden.

Jobcenter

Die Ziele des Jobcenters wollen wir zukünftig gemeinsam mit allen kommunalen Trägern definieren. So können wir besser steuern und die primären Ziele, den Abbau von Langzeitleistungsbezug und die Ausschöpfung des EGT, sichern. Um die Leistungsfähigkeit des Jobcenters und die Betreuung der Kund*innen des Jobcenters zu gewährleisten, ist die Verfügbarkeit von Personal ein zentraler Faktor. Wir wollen daher Maßnahmen prüfen, um im kommunalen Bereich die Akquise von Personal zu erleichtern und die Fluktuation zu verringern. Wir wollen zukünftig mehr Modellprojekte, gemeinsam mit der Agentur und den Jobcentern umsetzen. Eine gemeinsame Nutzung der Erfahrungen aus den Modellprojekten für Menschen mit Migrationshintergrund und niedrigschwellige Quartiersmodelle für Frauen mit der Regelförderung der

1127 Jobcenter wird angestrebt. Eine Zwischenfinanzierung der erfolgreichen Modelle während des Transfers
1128 in die Regelförderung benötigt Mittel aus dem Landeshaushalt.

1129

1130 **Weiterbildung und Qualifizierung**

1131 In der Transformation werden Beschäftigte perspektivisch die Branche oder den Beruf wechseln. Bei
1132 diesen Umstiegen brauchen sie Unterstützung über das Regelinstrumentarium hinaus. Die anstehende
1133 Legislaturperiode fällt in eine Zeit, in der maßgebliche Weichen gestellt werden müssen, um die Ener-
1134 gie- und Mobilitätswende voranzubringen, den Herausforderungen der Digitalisierung und der demo-
1135 grafischen Entwicklung zu begegnen und dem Fachkräftemangel effektiv etwas entgegenzusetzen. Mit
1136 der Fachkräftestrategie des Landes wurden bereits zentrale Handlungslinien beschrieben, dennoch sind
1137 im Transformationsprozess viele Fragen zu beantworten und diese können nur gemeinsam mit allen Ak-
1138 teuren, Sozialpartner*innen, Kammern, Verbände, Verwaltung und Politik gelöst werden. Daher wollen
1139 wir mit einem Transformationsrat ein Forum schaffen, in dem die Herausforderungen der Transformation
1140 diskutiert und die Prozesse begleitet und bewertet werden.

1141

1142 **Die Koalition wird:**

- 1143 • gemeinsam mit der Wirtschaft eine Transitions-gesellschaft – wie sie auch von der Bremer Klima-En-
1144 quete vorgeschlagen wird – gründen, die Arbeitnehmer*innen in der Phase des Übergangs berät,
1145 begleitet, neue Perspektiven unterstützt und nach der Weiterbildung in andere Betriebe vermittelt.
1146 Anders als eine betriebliche Transfergesellschaft wird eine Transitions-gesellschaft nicht gegründet,
1147 wenn ein Betrieb aufgelöst wird, sondern wird frühzeitig als betriebsübergreifendes Angebot ge-
1148 schaffen.
- 1149 • die Regelinstrumente des Bundes im Rahmen des SGB III, SGB II und des Aufstiegsfortbildungs-
1150 förderungsgesetzes konsequent nutzen. Wir begrüßen die Vorhaben der Bundesregierung, die
1151 Möglichkeiten zur Weiterbildung zu erweitern. Landeseitig werden wir mit der Landesagen-
1152 tur für berufliche Weiterbildung (LABEW) durch eine Weiterbildungsoffensive die bestehenden
1153 Fördermöglichkeiten sinnvoll ergänzen und Förderlücken schließen. Die LABEW werden wir zu die-
1154 sem Zweck stärken, um den wachsenden Herausforderungen in den nächsten Jahren gerecht werden
1155 zu können.
- 1156 • die Erfolgsgeschichte der bremischen Aufstiegsfortbildungsprämie als Ergänzung zum Meister
1157 BAFÖG fortsetzen. Wir werden auch in Zukunft nicht nur Meisterabschlüsse, sondern auch Aufstiegs-
1158 fortbildungen wie zum Beispiel im Erziehungsbereich und in der Pflege fördern, um auch Aufstiege in
1159 frauendominierten Berufen gezielt zu unterstützen.
- 1160 • Anreize für Weiterbildung im Betrieb schaffen. Hierfür werden wir die Übertragbarkeit des
1161 niedersächsischen Projekts „Transformationslotsen“ prüfen und ggf. modifiziert zur Anwendung brin-
1162 gen.
- 1163 • für Geringqualifizierte, die unabhängig vom Arbeitgeber vom Ungelernten- auf das Fachkräfteniveau
1164 aufsteigen wollen, wollen wir mit einem Landesprogramm „Aufstieg zur Fachkraft“ eine Unterstüt-
1165 zung zum Lebensunterhalts schaffen. Das Unterhaltsgeld übernimmt ggf. die Weiterbildungskosten,
1166 sofern eine Finanzierung nicht durch Regelförderung möglich ist. Weiterhin werden für diesen be-
1167 fristeten Zeitraum die Leistungen zum Lebensunterhalt übernommen, sofern eine Finanzierung der
1168 Aufstiegsförderung nach dem AFBG ausgeschlossen ist. Eine Finanzierung ist aus dem Landeshaus-
1169 halt zur Verfügung zu stellen.
- 1170 • die etablierten Angebote für die Nachqualifizierung weiter ausbauen und verstetigen. Nur so stellen
1171 wir Durchlässigkeit her und schaffen Perspektiven, das Qualifikationsniveau kontinuierlich weiterzu-
1172 entwickeln.
- 1173 • die bestehenden Programme des Bundes für die Qualifizierung von Fachkräften und die berufsbeglei-
1174 tende Weiterbildung passen nicht zu jeder Situation. Daher wollen wir uns im Land für eine Flexibili-
1175 sierung der Förderung einsetzen, damit mehr Menschen die Programme nutzen können. Hierbei geht
1176 es vor allem um Beschäftigte, die die Branche wechseln wollen.

- 1177 • strategische Personalplanung als ein zentrales Instrument nutzen, um die Qualifizierungsbedarfe im
1178 Unternehmen zu identifizieren und entsprechende Maßnahmen gemeinsam mit den Mitbestimmungsgremien
1179 umzusetzen. Da immer noch zu wenig Know How zu dem Thema in den Unternehmen vor-
1180 handen ist, wollen wir ein Beratungs-Förderprogramm dafür aufsetzen.
- 1181 • darauf hinwirken, dass die bremischen Hochschulen zukünftig verstärkt Weiterbildungen anbieten.
1182 Dies gilt es so zu koordinieren, dass es sich dabei um eine Ergänzung der Angebote der Weiterbil-
1183 dungsträger und damit in der Summe um eine Ausweitung handelt. Kooperationen zwischen Weiter-
1184 bildungsträgern und Hochschulen werden wir unterstützen.

1185

1186 **Geschlechtergerechtigkeit auf dem Arbeitsmarkt / Vereinbarkeit**

1187 Die Koalition wird weiterhin einen Schwerpunkt darauf legen, die Erwerbstätigkeit von Frauen zu erhö-
1188 hen. Gleiche Bezahlung für gleichwertige Arbeit sowie gleiche Chancen auf dem Arbeitsmarkt sind unser
1189 Ziel. Wir fordern deshalb ein Entgeltgleichheitsgesetz auf Bundesebene mit verbindlichen Regelungen,
1190 wirksamen Sanktionen und einem Verbandsklagerecht.

1191

1192 **Die Koalition wird:**

- 1193 • die „Landesstrategie für Gendergerechtigkeit und Entgeltgleichheit“ konsequent umsetzen. Wir
1194 werden Kammern, Gewerkschaften und Verbände einladen, sich daran zu beteiligen. Dazu gehören
1195 Pilotprojekte zur Verbesserung der Situation von Frauen ebenso wie die Aufstockung der EFRE-Mittel
1196 (Europäischer Fonds für regionale Entwicklung) für diesen Bereich.
- 1197 • um möglichst wirkungsvoll und abgestimmt zu agieren, die Maßnahmen aus der Landesstrategie
1198 Gendergerechtigkeit und Entgeltgleichheit um weitere Aspekte erweitern und zu einem Landesak-
1199 tionsprogramm bündeln. Damit nachhaltig sichergestellt wird, dass alle Bereiche von Politik und
1200 Verwaltung in Planung und Umsetzung einbezogen sind, wird eine Senatskommission „Geschlechter-
1201 gerechtigkeit auf dem Arbeitsmarkt“ eingerichtet.
- 1202 • sich auf Bundesebene für die Weiterentwicklung des Gleichstellungsgesetzes einsetzen.
- 1203 • die positiven Erfahrungen der Modelle „Wege in Beschäftigung“ und „Perspektive Arbeit für Frauen
1204 (PAF)“ zum Anlass nehmen, die diese auszubauen. Weitere mindestens 100 interessierte Personen,
1205 v.a. arbeits- und langzeitarbeitslosen Frauen, soll der Einstieg in die verschiedenen Niveaus des
1206 Erziehungsbereichs ermöglicht werden. Hierfür werden die notwendigen Mittel für die Löhne der
1207 Personen im ersten Jahr durch den Landeshaushalt und die Ressourcen für die pädagogische Fach-
1208 sprachausbildung zur Verfügung gestellt.

1209

1210 **Beschäftigung im öffentlichen Dienst**

1211 Wir werden im öffentlichen Dienst des Landes Bremen und in den Beteiligungsgesellschaften Verfahren
1212 zur Offenlegung und Prüfung der Gehaltsstrukturen einführen. Das Land Bremen und die Städte Bremen
1213 und Bremerhaven sollen damit eine Vorbildfunktion einnehmen und mit Best Practice-Beispielen auch
1214 die Privatwirtschaft dazu animieren, mehr Transparenz über ihre Lohn- und Gehaltsstrukturen herzu-
1215 stellen.

1216

1217 **Passgenaue Kinderbetreuung ist aktive Arbeitsmarktpolitik**

1218 Damit Frauen der Zugang zum Arbeitsmarkt und die Erwerbstätigkeit erleichtert wird, brauchen wir eine
1219 ausreichende und verlässliche Kinderbetreuung. Sie ist auch Grundvoraussetzung für Aus- und Weiter-
1220 bildungsmaßnahmen. Daher müssen wir eine Situation schaffen, in der niemand aufgrund mangelnder
1221 Kinderbetreuung eine Qualifizierungsmaßnahme nicht wahrnehmen kann. Dies erfordert insbesondere
1222 den Ausbau von Möglichkeiten zur unterjährigen Unterbringung in der Kinderbetreuung.

1223

1224 **Die Koalition wird:**

- 1225 • verlässliche und flexible, an den tatsächlichen Bedarfen angepasste Kinderbetreuung schaffen. Wir
1226 werden deshalb beim Kita-Ausbau die bessere Randzeitenbetreuung stark berücksichtigen, über die

- 1227 Regelbetreuung hinaus auch flexible Kinderbetreuungseinrichtungen vorhalten und kreative Lücken-
1228 Betreuungsangebote ausbauen.
- 1229 • flexible Betreuungsmodelle in allen Stadtteilen in Anlehnung an „Moki“ in Hemelingen ausbauen. Die
1230 Angebote müssen verknüpft sein mit der Qualifizierung der dort arbeitenden Betreuungspersonen,
1231 damit diese die Chance haben, in eine pädagogische Ausbildung/Weiterbildung einzumünden.
 - 1232 • in Zusammenarbeit mit Unternehmen und Gewerkschaften familienfreundlichere Arbeitszeitmodelle
1233 entwickeln und ausbauen (z. B. 4 Tage Woche), um insbesondere Alleinerziehenden eine Erwerbs-
1234 arbeit zu ermöglichen.
 - 1235 • die praxisintegrierte Ausbildung zur/zum Erzieher*in (PIA) ausbauen und die Zahl der Plätze bis
1236 2024 verdreifachen und bis zum Ende der Legislaturperiode mindestens vervierfachen. Wir wollen
1237 für die Vergütung von allen schulischen Ausbildungen sorgen und Quereinstiege so fördern, dass sie
1238 für Interessierte attraktiv sind. Dafür sind entsprechende Landesmittel zur Verfügung zu stellen.
 - 1239 • die Flexibilität in den Kitas erhöhen, um die Fachkräftegewinnung im Kitabereich zu erleichtern.
 - 1240 • Angebote für Menschen mit betreuungspflichtigen Kindern vom Spracherwerb bis zur abschlussbezo-
1241 genen Weiterbildung wohnortnah ausweiten. Das Ziel muss sein, in allen Stadtteilen entsprechende
1242 Angebote vorzuhalten.

1243

1244 **Fachkräftesicherung und -gewinnung**

1245 Die Herausforderung des Fachkräftebedarfs wird durch Demografie, Digitalisierung und Dekarbonisie-
1246 rung weiter zunehmen, insbesondere in der IT-Wirtschaft, im Handwerk und in der aufstrebenden Was-
1247 serstoffwirtschaft/erneuerbarer Energien. Die Gewinnung von Fachkräften hat jetzt schon eine zentrale
1248 Bedeutung für die Zukunft.

1249

1250 **Die Koalition wird:**

- 1251 • die Maßnahmen, die in der Fachkräftestrategie formuliert wurden, konsequent umsetzen und sinnvoll
1252 mit allen Institutionen koordinieren.
- 1253 • Serviceangebote mit und für Unternehmen entwickeln, um Frauen stärker als Fach- und Führungs-
1254 kräfte in der IT-Wirtschaft zu gewinnen und die Rekrutierung von Fachkräften zu verbessern.
- 1255 • das Thema der Fachkräftegewinnung verstärkt im Rahmen des Standortmarketing in den Fokus neh-
1256 men. Dazu soll das Portal „Fachkraefte-fuer-Bremen“ einen Relaunch erfahren.
- 1257 • das Fach- und Arbeitskräftepotential auch durch Zuwanderung stärken. Daher werden wir ein Kom-
1258 petenzcenter „Fachkräftegewinnung und Zuwanderung“ aufbauen und finanzieren. Zusätzlich werden
1259 wir professionelle Strukturen im Land schaffen, die beim „onboarding“ helfen, die Fachkräfteeinwan-
1260 derung mit sozialen Begleitmaßnahmen flankieren und auch Zugängen zu Qualifizierungsmöglich-
1261 keiten schaffen. Der Willkommensservice der WFB soll daher in enger Kooperation mit der LABEW zu
1262 einem Kompetenzzentrum ausgebaut werden.
- 1263 • Frauen mit Migrations- und Fluchtbiografie gezielt und nachhaltig fördern, um ihnen einen gleichbe-
1264 rechtigten Zugang zum Arbeitsmarkt zu ermöglichen. Dazu soll eine umfassende und gendersensible
1265 Strategie erarbeitet werden. Parallel zur Anwerbung von Fachkräften aus dem Ausland werden dabei
1266 die Potentiale, der bereits in Deutschland lebenden Migrantinnen und zugewanderten Frauen stärker
1267 gefördert. Ziel ist es, diese Frauen gezielt zu fördern und sie entsprechend ihrer bereits vorhandenen
1268 Qualifikationen, Bildung und eigenen Interessen zu fairen Bedingungen in den Arbeitsmarkt zu inte-
1269 grieren. Wir wollen daher analog zum Kitabereich ein Programm „Wege in Beschäftigung für Men-
1270 schen aus dem Ausland“ aufsetzen. Die Finanzierung hierfür muss im Haushalt abgesichert werden.
- 1271 • Kultur- und gendersensible Beratungsangebote schaffen. Viele der bislang vorhandenen Angebote
1272 für geflüchtete Frauen sind finanziell nicht ausreichend ausgestattet und nur befristet gesichert. Wir
1273 wollen diese Einrichtungen und Projekte wie das ESF-geförderte Projekt “Your Turn” langfristig finan-
1274 ziell absichern.

Anerkennung ausländischer Abschlüsse

Wir schaffen schnelle (Quer-)Einstiege und werden den notwendigen Service, wie eine schnelle Anerkennungsberatung, ausbauen. Um den Start im Land Bremen zu erleichtern, bieten wir bei Bedarf berufsintegrierte Sprach- und Bildungsangebote unabhängig vom Aufenthaltsstatus sowie den Erwerb von zusätzlichen Fachkompetenzen. Für Betriebe, deren Mitarbeiter*innen einen Migrations- bzw. einen Fluchthintergrund haben, werden wir auch zukünftig ein Unterstützungsangebot sicherstellen. Wer nach Bremen oder Bremerhaven kommt und Qualifikationen mitbringt, soll diese auch schnell nutzen können, wer Nachqualifizierung benötigt, soll diese einfach bekommen und Betriebe bekommen Unterstützung bei der Beschäftigung von Zugewanderten. Die Anerkennungs Voraussetzungen in den landesrechtlich geregelten Berufen wollen wir verbessern, die Anerkennungsberatung personell aufstocken und die Landesagentur für berufliche Weiterbildung zu einer strategischen Vermittlerin für Nachqualifizierungs- und Sprachkursangebote sowie Finanzierungsmöglichkeiten für ausländische Arbeitskräfte entwickeln und im Haushalt absichern.

Wir wollen uns im Bund dafür einsetzen, die Möglichkeiten der Anstellung von ausländischen Arbeitskräften ohne Abschluss zu erleichtern. Insbesondere Modelle, wie „Einwanderung klug, einfach und fair gestalten“ des IZA (Institute of Labour Economics) sind auf bundes- und Landesebene auf Umsetzungsmöglichkeiten zu prüfen. Das Modell koppelt die Erteilung einer befristeten Arbeitserlaubnis für Drittstaatsangehörige an ein vorliegendes Ausbildungs- oder Arbeitsplatzangebot in einem tarifgebundenen Unternehmen. Dadurch kommen tarifgebundene Unternehmen schneller zu Fach- und Arbeitskräften, bei gleichzeitigem Schutz der Betroffenen vor Ausbeutung. Zudem wird das bestehende Entgeltniveau nicht unterwandert und die Sozialkassen gestärkt, was die gesellschaftliche Akzeptanz von Zuwanderung unterstützt.

Arbeitsschutz und Rechte von Arbeitnehmer*innen

Die Rahmenbedingungen, von Arbeit ändern sich. Mobiles Arbeiten und Homeoffice sind Beispiele für einen Wandel von einer Präsenzkultur hin zu einer reinen Ergebniskultur. Die Verlagerung von Verantwortung mit dem Risiko einer Entgrenzung von Arbeit ist die Folge. Die Koalition setzt sich, auch auf Bundesebene, für mehr Arbeitsschutz und Mitbestimmung ein. Arbeitsplatzgestaltung, Gestaltung von flexibleren Arbeitszeiten, Arbeitsorganisation oder Erreichbarkeit müssen im Arbeitsschutz, im Betriebsverfassungsgesetz und im Arbeitszeitgesetz neu betrachtet werden.

Wir wollen, dass möglichst überall – auch im kirchlichen Bereich – die allgemeinen arbeitsrechtlichen Regelungen gelten. Bei öffentlich finanzierten Beschäftigungsverhältnissen im Bereich der Kirchen wollen mit den karitativen und sozialen Einrichtungen in kirchlicher Trägerschaft sowie den Gewerkschaften in einen Dialog treten, um Vereinbarungen zu erreichen, durch die die Betriebe auf die Anwendung kirchlichen Arbeitsrechts verzichten. Wir werden eine Bundesratsinitiative zur Abschaffung des kirchlichen Arbeitsrechts und des Dritten Wegs prüfen.

Die Koalition wird:

- den Arbeitsschutz weiter verbessern und die Einhaltung von Mindestlöhnen kontrollieren.
- die entsprechenden Beratungs-, Unterstützungs- und Kontrollstrukturen stärken, insbesondere um Erwerbstätige aus der EU und aus Drittstaaten transparent über ihre Rechte als Arbeitnehmer*innen oder Selbstständige zu informieren. Unser Ziel ist es, faire Bedingungen für Zugewanderte aus allen Ländern zu schaffen. Dafür müssen sie ihre Rechte kennen und durchsetzen können. Besonders werden wir die Situation von migrantischen Frauen in der häuslichen 24h-Pflege in den Blick nehmen. Beratungsstellen wie MOBA müssen verstetigt werden.
- gemeinsam mit unseren Partnern wie den Gewerkschaften und der Arbeitnehmerkammer klären, ob eine leicht zugängliche und unbürokratische Anlaufstelle geschaffen werden sollte, bei der anonyme mögliche Gesetzesverstöße gemeldet werden können.

- 1323 • die Kontrollbehörden personell so ausstatten, dass sie ihrem gesamten Aufgabenspektrum gerecht werden können. Insbesondere werden wir – entsprechend dem Arbeitsschutzkontrollgesetz von
1324 2021 – die Kontrollen für den Arbeitsschutz ausweiten, um jährlich mindestens 5 Prozent der Betriebe
1325 überprüfen zu können.
1326
- 1327 • die Arbeitsbedingungen bei digitalen Arbeitsplattformen verbessern. Wir unterstützen daher die Anstrengungen des europäischen Gesetzgebers, hier mit entsprechenden Regulierungen einzugreifen.
1328 Wir setzen uns dafür ein, prekäre Verhältnisse und Scheinselbständigkeit zurückzudrängen, damit
1329 Arbeitnehmer*innen in den Genuss aller Rechte kommen, die ihnen der Arbeitnehmer*innenstatus
1330garantiert.
1331
- 1332 • die Mitbestimmungsrechte von Arbeitnehmer*innen sichern. Um die Herausforderungen der Transformation mitgestalten zu können, braucht es das entsprechende Wissen. Hierfür schaffen wir ein
1333Portfolio an Weiterbildungsmöglichkeiten für Interessenvertretungen. Dazu gehören auch akademische
1334Weiterbildungsmöglichkeiten wie der Master für betriebliche Interessenvertretungen an der
1335Universität Bremen und ein Mentoring Programm für Frauen in Mitbestimmungsgremien.
1336
- 1337

Häfen

Hafenentwicklung

1342 Die deutschen Seehäfen müssen beständig neuen globalen und regionalen Gegebenheiten, Anforderungen
1343und Zielen angepasst werden. Geprägt werden diese durch Megatrends, wie die fortschreitende
1344Digitalisierung und Automatisierung, dem damit einhergehenden Wandel in der Arbeitswelt sowie den
1345weitreichenden Anforderungen des Klimaschutzes. Die Hafen- und Logistikwirtschaft, die für die Versorgungssicherheit
1346Deutschlands und Europas und auch für das Gelingen der Energiewende von herausragender Bedeutung ist, sieht sich mit der
1347Veränderung von Lieferketten, von Schiffgrößen und Antriebstechnologien konfrontiert. Hinzu kommen volatile wirtschaftliche
1348und politische Rahmenbedingungen, die einen stetigen Reaktions- und Anpassungsdruck erzeugen. Um weiterhin die Tore zur Welt für den
1349Erfolg der Exportnation Deutschland zu sein, stehen die Häfen vor der riesigen Herausforderung, ihre
1350Hafeninfrastruktur den sich ändernden Rahmenbedingungen anzupassen. Für die bremische Hafenpolitik
1351ist der Pfad für die nächsten Jahre im Hafenentwicklungskonzept 2035 gelegt.
1352

Hafeninfrastruktur

Die Koalition wird:

- 1357 • einen Schwerpunkt auf die Erneuerung unserer Hafeninfrastruktur legen. Die begonnene Sanierungsoffensive
1358werden wir fortsetzen und alle bestehenden Hafenbereiche mit deren Anbindungen planungsrechtlich und vertraglich
1359sichern. Maßgebliche Projekte sind in diesem Zusammenhang:
 - 1360 – die Erneuerung der Kaje am Container-Terminal in Bremerhaven in den älteren Abschnitten 1-3a,
 - 1361 – der Neubau der Drehbrücke im Überseehafen Bremerhaven,
 - 1362 – der Neubau der Nordmole,
 - 1363 – die weiteren Planungsschritte für den Bau der Westkaje im Fischereihafen,
 - 1364 – Fertigstellung der bereits begonnenen Kajenerneuerung im Bereich Industriehafen/Kalihafen in
1365Bremen-Stadt,
 - 1366 – die gezielte Weiterentwicklung des Neustädter Hafens, u.a. durch Schaffung der planerischen
1367Grundlagen für ein Terminal zur Zwischenlagerung und zum Export von CO₂,
 - 1368 – die Fertigstellung der Columbuskaje und die Erneuerung des Columbusbahnhofs, um den Kreuzfahrtstandort
1369Bremerhaven zu stärken.

Anpassung des Hafenlastenausgleichs

1372 Nur wenn es verbindliche Zusagen des Bundes zu einer erheblichen Verstärkung der derzeitigen Ha-

1373 fenfinanzierung gibt, werden wir unserer Verantwortung für die Versorgungssicherheit der deutschen
1374 Volkswirtschaft und der Energiewende gerecht werden können. Wir werden im Zuge der Erarbeitung der
1375 nationalen Hafenstrategie den Bund in die Pflicht nehmen, sich mit höheren Beiträgen an der Finanze-
1376 rung der Seehäfen zu beteiligen.

1377

1378 **Energy Port**

1379 Der Energiewende-Standort Bremerhaven bietet eine Chance für die deutsche Klimapolitik. Die ambitio-
1380 nierten Klimaziele und die Verringerung der Abhängigkeit des Imports von fossilen Energieträgern ist
1381 nur mit den Häfen zu erreichen. Funktionierende Häfen sind zentrale Voraussetzung dafür, zusätzliche
1382 Offshore Windparks errichten und betreiben zu können und sie spielen eine wichtige Rolle für den Auf-
1383 bau von Wertschöpfungsketten für neue Energieträger wie beispielsweise Wasserstoff.

1384

1385 **Die Koalition wird:**

- 1386 • die vom Senat beschlossene Planung eines Energy Port in Bremerhaven prioritär fortführen. Für eine
1387 Beschleunigung des Planungs- und Genehmigungsprozesses werden wir uns auf der Bundesebene
1388 initiativ dafür einsetzen, die für die Umsetzung der Energiewende erforderliche Errichtung entspre-
1389 chender Hafeninfrastrukturen als vorrangigen Belang im EEG zu verankern.

1390

1391 **Südlicher Fischereihafen und Lune Delta**

1392

1393 **Die Koalition wird:**

- 1394 • in Verbindung mit der Planung des Energy Port die 100 Hektar des ehemaligen Flugplatzes sowie
1395 weitere angrenzende Areale im Bereich der Luneplate durch Unternehmensansiedlungen aus dem
1396 Bereich der Offshore Windenergie und der *green economy* bereithalten. In diesem Zusammenhang
1397 werden wir die Planungen für notwendige Anpassungen der Kajeinfrastruktur im abgeschleusten
1398 Bereich des Fischereihafens sowie für den Neubau von Anlagen am seeschifftiefen Wasser vorantrei-
1399 ben. Parallel erfolgt die weitere land- und wasserseitige Erschließungsplanung.
- 1400 • das innovative Gewerbegebiet LUNE DELTA nach Beendigung der Planungsphase in 2023 in die Um-
1401 setzung bringen und Mittel für die Aufsandung, für den Bau eines Mobility Hubs sowie die Ver- und
1402 Entsorgung und die Straßenerschließung des Areals bereitstellen. Ausgangspunkt für die Entwick-
1403 lung des Gewerbegebietes ist das Gründerzentrum für Unternehmen aus dem Bereich *green econo-*
1404 *my*, das wir in dieser Legislaturperiode fertigstellen.
- 1405 • die begonnene Strategie zum Aufbau einer Testregion für die Anwendung von Wasserstofftechno-
1406 logien fortsetzen. Unser Flaggschiffprojekt ist dabei das Testzentrum für die Entwicklung und Erpro-
1407 bung von Mobilitätslösungen. Die bereits zugesagten Bundesmittel werden wir für den Aufbau eines
1408 sogenannten Seegangsimulators (H2-3D-Teststand) verwenden. Aus den Mitteln der Klimaschutzstra-
1409 tegie werden wir die Bauabschnitte 2 und 3 mit Technikum, Prüf- und Testständen realisieren.

1410

1411 **Werftenstandort**

1412 Den tiefgreifenden Wandel der Schifffahrtsbranche verstehen wir als gemeinsame Aufgabe von Politik,
1413 Verwaltung, Wissenschaft und Wirtschaft, den wir aktiv gestalten wollen. Initiativen zur Förderung einer
1414 autonomen Schifffahrt wollen wir unterstützen.

1415

1416 **Die Koalition wird:**

- 1417 • den Werftenstandort Bremerhaven stärken und neue Chancen, die sich im Bereich Schiffbau, dem
1418 Ausbau der Erneuerbaren Energien und dem nachhaltigen Schiffsrecycling ergeben, für zusätzliche
1419 Wertschöpfung am Standort nutzen. Hierzu werden wir in enger Abstimmung mit den Werften die
1420 vorhandene Infrastruktur weiterentwickeln und gemeinsam die Nutzung der vorhandenen Flächen
1421 optimieren.

1422 **Smart Port Strategie**

1423 Für die Wettbewerbsfähigkeit unserer Häfen kommt Innovations- und Digitalisierungsprojekten eine
1424 herausragende Bedeutung zu.

1425

1426 **Die Koalition wird:**

- 1427 • gemeinsam mit allen Stakeholdern und unter Einbindung der breit formierten Wissenschaftsland-
1428 schaft die Smart-Port Strategie intensiv fortführen. Die Projekte Digitale Außenweser und das Prinos-
1429 System Bremische Hafeneisenbahn sind neben einer Reihe weiterer Projekte (u.a. SAMS, Port2Con-
1430 nect, PortISAC, Zaun, HafenGIS, IWNET, Tide2use) bereits erfolgreich an den Start gegangen. Diesen
1431 Weg werden wir durch Etablierung einer festen Arbeitsstruktur in Form einer „Taskforce SMART-
1432 Port“ verstetigen. Fokusthemen unserer „SMART Port Strategie“ sind Infrastruktur, Cybersicherheit
1433 und Nachhaltigkeit. In diesem Kontext wollen wir die Häfen auch zu einem Testfeld für autonome
1434 Systeme entwickeln und die Digitalisierung der Port Community in Verbindung mit der Cyber-Security
1435 vorantreiben.

1436

1437 **Green Ports**

1438 Wir wollen die Häfen insgesamt einer Elektrifizierungsinitiative unterziehen und wo immer es möglich
1439 und wirtschaftlich vertretbar ist, auf eine Energieerzeugung aus Erneuerbaren Energien setzen.

1440

1441 **Die Koalition wird:**

- 1442 • in Abstimmung mit den Unternehmen in und um die Häfen zusätzliche Standorte für regenerative
1443 Energieerzeugung ausweisen. Unser Ziel ist es, mit den Konzepten „Klimaneutraler Überseehafen“
1444 sowie „Klimaneutraler Fischereihafen“ auf eine schnelle Umsetzung der für einen klimaneutralen
1445 Hafenstandort 2035 identifizierten Maßnahmenpakete hinzuwirken.
- 1446 • um den notwendigen Transformationsprozess zu unterstützen, zudem ein klimaschutzorientiertes
1447 Förderprogramm auflegen, das die Umstellung des Terminalbetriebs auf emissionsfreie Fahrzeuge
1448 unterstützt.
- 1449 • den Ausbau der Landstromanschlüsse konsequent weiterverfolgen, um eine klimaneutrale Energie-
1450 versorgung von Seeschiffen in bremischen Häfen zu erreichen. Auf europäischer Ebene werden wir
1451 die Umsetzung des Green Deals in Bezug auf die Häfen eng begleiten und dabei insbesondere auf
1452 eine Umsetzung der Landstromverpflichtungen und eine Harmonisierung der Nutzungsentgelte hin-
1453 wirken.

1454

1455 **Klimaneutrale Schifffahrt**

1456

1457 **Die Koalition wird:**

- 1458 • in dem gemeinsam von Technologie-Transferzentrum (ttz) und Alfred-Wegner-Institut (AWI) getra-
1459 genen Pilotprojekt MarSynFuel in Bremerhaven die gesamte Wertschöpfungskette von Produktion,
1460 Lagerung und Bebunkerung von grünem Methanol realisieren. Aufbauend auf diesen Erfahrungen
1461 und Kompetenzen werden wir im Dialog mit den Kraftstoffunternehmen darauf hinarbeiten, dass sich
1462 Bunkerkraftstoffe auf Basis erneuerbarer Energien in den bremischen Häfen etablieren.
- 1463 • außerdem die Öffentliche Hand bei der Dekarbonisierung der Schifffahrt selbst in die Pflicht nehmen
1464 und die eigene Flotte von Arbeits- und Baggerschiffen im Rahmen der begonnenen Erneuerung auf
1465 einen sicheren und dabei emissionsarmen Schiffsbetrieb umstellen.

1466

1467 **Außenweser**

1468 Beim Bund sind zwei voneinander getrennte Verfahren zur Frage der Vertiefung von Außenweser und
1469 Unterweser anhängig.

1470

1471 Wir stehen zur Anpassung der Fahrrinne der Außenweser. Diese ist im Verbund mit einer qualifizierten

1472 Unterhaltung des Fahrwassers die zentrale Voraussetzung, um den heutigen und künftig zu erwarten-
1473 den Schiffen eine dauerhaft wettbewerbsfähige Erreichbarkeit Bremerhavens zu ermöglichen. Hierzu ist
1474 mit Niedersachsen das erforderliche Einvernehmen herzustellen. Vom Bund erwarten wir, die erforder-
1475 lichen Planungen zügig und rechtssicher abzuschließen. Dabei sind hinsichtlich der Auswirkungen auf
1476 den Gewässerschutz die naturschutzfachlichen und umweltrechtlichen Vorgaben, wie etwa die Wasser-
1477 rahmenrichtlinie und die Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie, zu beachten.

1478

1479 **Unterweser**

1480 Hinsichtlich der ökologischen Folgen sowie der Auswirkungen auf den Hochwasserschutz werden wir
1481 die Anpassung der Unterweser von Bremerhaven bis Brake unter Berücksichtigung der vom Bund zu
1482 erstellenden Untersuchung der Umweltfolgen bewerten. Eine Vertiefung der Unterweser von Brake bis
1483 Bremen lehnen wir aus ökologischen Gründen ab und werden wir nicht mehr weiterverfolgen.

1484

1485 **Sedimentmanagement**

1486 Zur Sicherung der für unsere Häfen erforderlichen Tiefen setzen wir auf einen nachhaltigen, umwelt-
1487 gerechten und wirtschaftlichen Umgang mit dem Baggergut. Dabei steht auch in Zukunft vor allem die
1488 Umlagerung von Sedimenten mit der sogenannten Wasserinjektionsmethode in unserem Fokus.

1489

1490 **Die Koalition wird:**

- 1491 • das eingeleitete Erneuerungsprogramm der bremischen Baggereiflotte mit einer Schwerpunktset-
1492 zung auf die Wasserinjektion zügig vorantreiben.

1493

1494 **Hafeneisenbahn und Hinterlandanbindung**

1495 Mehr als jeder zweite Container, der in Bremerhaven umgeschlagen wird, erreicht oder verlässt den
1496 Hafen mit der Eisenbahn.

1497

1498 **Die Koalition wird:**

- 1499 • die Bremische Hafeneisenbahn weiter stärken, um diese Spitzenposition zu untermauern. Die Vor-
1500 stellkapazität im Bereich Speckenbüttel werden wir erweitern. Wir werden innerhalb der Hafenge-
1501 gebiete neue Verbindungen schaffen und, wo immer möglich, elektrifizieren und modernisieren. Wir
1502 werden die Bremische Hafeneisenbahn im Hinblick auf die Anforderungen des europäischen Systems
1503 der Leit- und Sicherungstechnik und elektronischer Steuerungssysteme fit machen.

1504

1505 Bei den überregionalen Anbindungen berücksichtigen wir alle Verkehrsträger. Ein Schwerpunkt ist für
1506 uns die Erreichbarkeit der Hafengebiete durch Großraum- und Schwertransporte, denn diese sind für das
1507 Gelingen der Energiewende unabdingbare Voraussetzung. Die Planung und Umsetzung überregionaler
1508 Verkehrsprojekte mit herausragender strategischer Bedeutung für die bremischen Häfen, die jeweils in
1509 der Verantwortung des Bundes liegen, werden wir weiterhin einfordern. Hierzu gehört insbesondere
1510 das dritte Gleis zwischen Bremen und Bremerhaven. Zusätzlich setzen wir uns für weitere Rastkapazi-
1511 täten an der BAB 27 zwischen Bremen und Bremerhaven ein, wobei Naturschutzgebiete und Moorflächen
1512 unangetastet bleiben sollen. Der Bahnknoten Bremen muss durch eine verbesserte Hinterlandanbindung
1513 der Häfen (Elektrifizierung der Strecke Bremerhaven-Bremervörde-Rotenburg) vom Güterverkehr ent-
1514 lastet werden. Wir setzen uns für die rasche und unabhängige Umsetzung der kapazitätssteigernden
1515 Maßnahmen des „optimierten Alpha-E plus Bremen“-Konzeptes ein, um einen reibungsloseren Schienen-
1516 verkehr auf der Verbindung zwischen Bremen und Hannover zu gewährleisten.

1517

1518 **Hafenverkehre**

1519 Innerhalb des Hafengebietes Bremerhaven wollen wir Staus und wechselseitige Behinderungen der Ver-
1520 kehrsträger Straße und Schiene an den oft höhengleichen Kreuzungsbereichen reduzieren.

1521 **Die Koalition wird:**

- 1522 • mit der Nutzung von Slot-Systemen und der Bereitstellung geeigneter sowie modernen Anforder-
- 1523 rungen genügender Vorstellflächen die Voraussetzungen für eine Optimierung der Hafenverkehre
- 1524 schaffen. Für den Knotenpunkt am Bahnübergang Senator-Borttscheller-Straße werden wir die
- 1525 Planung einer konfliktfreien Verkehrsführung beauftragen. Hierfür ist ein neues Verkehrskonzept für
- 1526 den Überseehafen zu erstellen, das u.a. auch die Terminalerweiterung im Bereich des Kaiserhafens I
- 1527 mit umfasst. Wichtiger Eckpunkt eines solchen Konzeptes ist eine Entlastung der Stadt Bremerhaven
- 1528 von hafenbezogenen Schwerlastverkehren. Wir setzen uns auch auf europäischer Ebene für gleiche
- 1529 Wettbewerbsbedingungen in den Häfen ein.

1530

1531 **Genehmigungsprozesse beschleunigen**

1532 Die Vergangenheit hat gezeigt, dass für die Realisierung von Infra- aber auch von Suprastrukturprojek-

1533 ten Entscheidungs-, Planungs- und Genehmigungsprozesse von entscheidender Bedeutung sind.

1534

1535 **Deshalb wird die Koalition:**

- 1536 • die planenden Einheiten als auch die Genehmigungsbehörden strukturell und organisatorisch in die
- 1537 Lage versetzen, die entsprechenden Aufgaben leisten zu können. Dabei wollen wir insbesondere für
- 1538 die Vielzahl der zu führenden wasserrechtlichen Genehmigungsverfahren die zuständigen Wasserbe-
- 1539 hörden organisatorisch und personell stärken.

1540

1541 **Zusammenarbeit Bremen und Bremerhaven**

1542

1543 **Die Koalition wird:**

- 1544 • gemeinsam mit der Stadt Bremerhaven prüfen, ob und in welcher Weise kommunale Entscheidungs-
- 1545 und Genehmigungsprozesse in die Hafenentwicklung Eingang finden können. In einem ersten Schritt
- 1546 wollen wir prüfen, ob die Zuständigkeit für die Bearbeitung von Bauanträgen für Bauvorhaben im
- 1547 stadtbremischen Hafengebiet künftig auf den Magistrat der Stadt Bremerhaven verlagert werden
- 1548 kann.

1549

1550 **Hafenkooperation**

1551 Gestützt auf unsere Verantwortung für die bremischen Häfen und den interfraktionellen Beschluss der

1552 Bremischen Bürgerschaft zur Nationalen Hafenstrategie werden wir uns aktiv in die Gestaltung der na-

1553 tionalen wie europäischen Hafen- und Schifffahrtspolitik einbringen sowie Maßnahmen zur Stärkung des

1554 Schifffahrtsstandortes Deutschland und der Deutschen Flagge vorantreiben.

1555 Gestützt auf die vorhandenen Ansätze zur gemeinsamen Vermarktung der norddeutschen Seehäfen als

1556 German Ports wollen wir unsere Marketingstrategie weiterentwickeln.

1557 Mit dem Jade Weser Port existiert eine gelebte Hafenkooperation mit unseren niedersächsischen Part-

1558 ner*innen. Durch den Einstieg der Hapag Lloyd hat der Jade Weser Port die Chance, die von Beginn an

1559 in ihn gesetzten wirtschaftlichen Potenziale und Umschlagziele zu erreichen. Daher wollen wir an dieser

1560 Kooperation auf der Grundlage einer fairen Teilung von Kosten und Nutzen zwischen Bremen und Nie-

1561 dersachsen festhalten und sie weiterentwickeln.

1562 Das Havariekommando hat sich in den Vorfällen der Vergangenheit sehr gut bewährt. Wir setzen uns

1563 gemeinsam mit den anderen Küstenländern und dem Bund dafür ein, dass die Leistungsfähigkeit des Ha-

1564 variekommandos auch den neuen Herausforderungen im Zusammenhang mit zunehmenden Verkehren

1565 und dem massiven Aufbau von Windparks in Nord- und Ostsee und den daraus resultierenden Risiken

1566 von Havarien angepasst wird.

1567

1568 **Werftquartier**

1569 Die Entwicklung des Werftquartiers sehen wir als ein herausragendes Stadtentwicklungsprojekt für

1570 Bremerhaven an.

1571 **Die Koalition wird:**

- 1572 • dafür Sorge tragen, dass das Land die Stadt Bremerhaven bei diesem Projekt weiterhin intensiv
1573 durch die Bereitstellung von Landesflächen und beim Ausbau der erforderlichen Infrastruktur unter-
1574 stützen wird. Hierzu gehören die bereits in der Fastlane Mobilität vorgesehenen Brückenbauten im
1575 Bereich des Werftquartiers. Zusätzlich wollen wir im Zuge der Realisierung des Geestesperrwerks
1576 eine geeignete Querung für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen schaffen.
- 1577 • den Bereich der Klußmannstraße und dem Handelshafen/Forschungshafen, in dem das Land mit der
1578 Herrichtung der ehemaligen Verwaltungsgebäude der Deutschen See und der Nordsee den ersten
1579 Meilenstein für eine Erweiterung des Alfred-Wegener-Instituts (AWI) gesetzt hat, gemeinsam mit
1580 der Stadt Bremerhaven zu einem maritimen Campus weiter entwickeln und dafür die planerischen
1581 Grundlagen schaffen.

1582

1583 **Havenwelten**

1584

1585 **Die Koalition wird:**

- 1586 • die Einrichtungen der Havenwelten weiterentwickeln. Dazu werden im Klimahaus die Ausstellung
1587 zum Klimaschutz, zur Energiewende und zu den Zukunftsperspektiven auf der vorliegenden Planung
1588 umzusetzen. Wir wollen ein Konzept für ein Klimabildungszentrum entwickeln, in dessen Zentrum
1589 die Fortbildung von Lehrer*innen im Bereich des Klimaschutzes steht. Dabei stellen wir eine Abstim-
1590 mung mit dem Bildungsressort und weiteren Akteur*innen der Klimabildung sicher. Wo erforder-
1591 lich, wollen wir gemeinsam mit der Stadt Bremerhaven vorhandene Kaje- und Freianlagen baulich
1592 sichern und attraktiv gestalten.

1593

1594 **Fischereihafen**

1595

1596 **Die Koalition wird:**

- 1597 • im Fischereihafen die erneuerbaren Energien ausbauen. Dazu werden wir die erforderlichen An-
1598 passungen am Stromnetz des Fischereihafens vornehmen. Die erfolgreiche Forschungsarbeit des
1599 Fraunhofer IWES unterstützen wir durch die direkte Anbindung an das 110-KV-Netz. Wir wollen das
1600 Energiesystem im Fischereihafen so entwickeln, dass die dortigen Industrieunternehmen sicher, wirt-
1601 schaftlich und CO -neutral versorgt werden können.

1602

1603 Der Landesfischereihafen ist ein zentraler Ort und Entwicklungspol für die gewerbliche Wirtschaft in der
1604 Seestadt. Insbesondere die dort beheimatete Lebensmittelwirtschaft kann ihre Wettbewerbsfähigkeit nur
1605 erhalten, wenn weiterhin Innovationen im Produkt- und Verfahrensbereich erfolgen. Zukünftig soll die
1606 Halle X zu einem Zentrum ausgebaut werden, das insbesondere über Gründernetzwerke wichtige Impul-
1607 se für die Lebensmittelwirtschaft setzt.

1608

1609 **Die Koalition wird:**

- 1610 • die energetische und bauliche Sanierung des Gebäudebestandes im Fischereihafen zur Erreichung
1611 der Klimaschutzziele voranbringen. Hierzu werden wir im Rahmen einer Bestandsaufnahme Prioritä-
1612 ten entwickeln, mit denen das Ziel einer erfolgreichen wirtschaftlichen Entwicklung der Unternehmen
1613 und zugleich ein hoher CO -Minderungseffekt erreicht werden kann.

1614

1615

1616

1617

1618

1619

1620

Gleichstellung

1621
1622
1623
1624
1625
1626
1627
1628
1629
1630
1631
1632
1633
1634
1635
1636
1637
1638
1639
1640
1641
1642
1643
1644
1645
1646
1647
1648
1649
1650
1651
1652
1653
1654
1655
1656
1657
1658
1659
1660
1661
1662
1663
1664
1665
1666
1667
1668
1669

Gleichstellung und Geschlechtergerechtigkeit

Die Durchsetzung der Gleichstellung der Geschlechter ist ein zentrales Ziel der Bremer Landesregierung. Im Land Bremen wurde bereits viel erreicht und trotzdem sind Frauen noch immer unterrepräsentiert in Parlamenten und Führungsebenen, sie erhalten weniger Lohn für gleichwertige Arbeit, sie sind als alleinerziehende oder alte Frauen besonders von Armut betroffen, sie werden häufiger Opfer von Sexismus und Gewalt und leisten immer noch einen Großteil der unbezahlten Sorge- und Pflegearbeit. Die Berücksichtigung von geschlechterspezifischen Bedürfnissen findet sich daher in allen Politikfeldern wieder. Schwerpunktmäßig wird sich die Koalition auf die Fortsetzung der bisher erfolgreich aufgelegten Landesaktionspläne zur Verbesserung der Situation von Alleinerziehenden, die Stärkung der politischen Teilhabe und die Umsetzung der Istanbul-Konvention und der Entgeltgleichheitsstrategie konzentrieren.

Sichtbarkeit in Politik und Gesellschaft fördern

Um die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen an Politik und gesellschaftlichen Entwicklungsprozessen zu gewährleisten, wollen wir die strukturellen Voraussetzungen verbessern.

Die Koalition wird:

- weiterhin an dem Ziel eines Paritätsgesetzes für die Bremische Bürgerschaft festhalten. Vielfalt im Parlament führt zu besseren politischen Entscheidungen, hierfür braucht es entsprechende Regularien.
- einen Gleichstellungsscheck bei allen Gesetzesvorhaben einführen. Bisher muss in der Begründung von Gesetzesvorhaben im Land Bremen keine genderspezifische Prüfung des Gesetzes aufgenommen werden. Um diese Lücke zu schließen, bedarf es eines Gleichstellungsschecks bei allen Bremischen Gesetzgebungsverfahren und obligatorische Schulungen im Umgang damit für die Verwaltung.
- das Landesgleichstellungsgesetz (LGG) ggf. noch vor der Evaluation weiterentwickeln. Dabei gehen wir auf die Belange der Frauenbeauftragten in Anlehnung an die Auswertung des Senators für Finanzen von 2020 ein, die noch nicht entsprechend aufgenommen worden sind. Auf Basis der beschlossenen Evaluation des LGG durch queerkompetente Gutachter*innen werden wir die entsprechenden Schritte zur Einbeziehung weiterer benachteiligter Geschlechtsidentitäten definieren. Zudem soll die Vorschrift zur Gremienbesetzung mit dem Ziel angepasst werden, einer paritätischen Besetzung von Gremien näher zu kommen und eine Berichtspflicht einzuführen.
- die bestehenden „Regelungen des Senats zur Gleichstellung von Frau und Mann in Mehrheitsgesellschaften des Landes und der Stadtgemeinde Bremen“ anpassen, um die Vorgaben des neuen Landesgleichstellungsgesetzes auch in den Beteiligungsgesellschaften mit Mehrheitsbesitz Bremens angemessen zu berücksichtigen.
- sich auf Bundesebene konsequent für ein Gleichstellungsgesetz für die Privatwirtschaft einsetzen.
- die Anwendung des Gender Mainstreamings durch qualitative Maßnahmen verbessern und das Gender Budgeting flächendeckend einführen. Ziel ist es, die unterschiedlichen Lebenssituationen und Interessen von Menschen aller Geschlechter bei allen Entscheidungen auf allen gesellschaftlichen Ebenen zu berücksichtigen und auch bei der Ressourcenverteilung Geschlechtergerechtigkeit herzustellen. Hier werden wir transparenter machen, wo die Haushaltsmittel ihre Wirkung entfalten und welchen gesellschaftlichen Gruppen sie besonders zugutekommen. Die erfolgreiche Anwendung des Gender Budgetings beim Bremen-Fonds wird daher der Maßstab für alle Ressorthaushalte und politischen Entscheidungen, insbesondere auch bei der Planung von Investitionen und Förderprogrammen.
- den Bremer Frauenausschuss mit einer Basisinfrastruktur ausstatten, um die fortlaufende Arbeit der Vernetzung von allen Bremer Fraueninitiativen, - und einrichtungen abzusichern. Der Bremer

- 1670 Frauenausschuss als ältester Zusammenschluss in Deutschland dieser Art leistet eine wesentliche
1671 Austauscharbeit, um als Sprachrohr für alle darin vertretenden Mitglieder in die Bremer Politik zu
1672 fungieren.
- 1673 • die Sichtbarkeit von Frauen und Arbeiterinnen- und Frauenbewegung in Bremen mit einem festen
1674 Standort für das Bremer Frauenmuseum erhöhen. Frauen haben in den vergangenen Jahrzehnten Po-
1675 litik und Gesellschaft unseres Bundeslandes geprägt, nicht selten unter Inkaufnahme hoher persön-
1676 licher Opfer. Zu wenige von ihnen sind bekannt oder werden angemessen gewürdigt. Darüber hinaus
1677 dient dieser neue Ort der bremischen Kulturlandschaft und stärkt den Tourismus.
 - 1678 • wir wollen die Medienkompetenz und Sichtbarkeit von Frauen weiter stärken und Antifeminismus im
1679 Netz entgegentreten. Das Online-Portal www.frauenseiten.bremen.de bietet seit zwanzig Jahren eine
1680 digitale Plattform für Frauen* in Bremen für die Entwicklung eigener Inhalte. Das Portal mit seiner
1681 Freiwilligenredaktion im Alter von 15 bis 73 Jahren erreicht eine wachsende Community und berei-
1682 chert die Bremer Weblandschaft, indem es feministische und queerpolitische Debatten und Lebens-
1683 wirklichkeiten spiegelt. Die Freiwilligenredaktion wollen wir langfristig finanziell absichern und nach
1684 Möglichkeit ausbauen.

1685

1686 **Alleinerziehende / Ein-Eltern-Familien**

1687 In unserem Bundesland leben rund 17.000 Ein-Eltern-Familien mit Kindern unter 18 Jahren, von denen
1688 viele von Familien- und damit Kinderarmut betroffen sind. Der „Aktionsplan Alleinerziehende“ bietet
1689 einen wichtigen Rahmen zur Umsetzung von Modell- und Schwerpunktprojekten, aber auch zur besse-
1690 ren Verzahnung der Ressortmaßnahmen.

1691

1692 **Die Koalition wird:**

- 1693 • die entsprechenden Beratungs- und Begegnungsangebote finanziell absichern, kontinuierlich auswer-
1694 ten und bestehende Lücken schließen bzw. Angebote ausbauen. Wesentliche Ziele sind dabei die Ver-
1695 stetigung der Projekte und die Herstellung von Transparenz: Alle Ein-Eltern-Familien müssen wissen,
1696 an wen sie sich in ihrem Stadtteil wenden können.
- 1697 • das Angebot von Kinderbetreuungsplätzen und alternativen Betreuungsangeboten, auch in Rand- und
1698 Ferienbetreuungszeiten, massiv erhöhen. Denn der Zugang zur Kinderbetreuung ist und bleibt für
1699 Ein-Eltern-Familien zentral.
- 1700 • zugewanderten Alleinerziehenden besondere Aufmerksamkeit widmen. Die bestehenden Angebote
1701 werden wir besser vernetzen und Angebotslücken schließen.
- 1702 • Ein Modellprojekt „Zuschüsse für haushaltsnahe Dienstleistungen durch Gut- schein“ für Alleinerzie-
1703 hende prüfen. Damit sollen vor allem Ein-Eltern-Familien die nötige Entlastung und Unterstützung im
1704 Alltag erfahren, die sie kurz- oder mittelfristig benötigen. Zudem soll das Projekt die Beschäftigung
1705 im Bereich haushaltsnaher Dienstleistungen fördern. Das Projekt soll als Modellvorhaben aus Mitteln
1706 der Bundesagentur für Arbeit finanziert werden.
- 1707 • Alleinerziehende sind in besonderem Maße von Armut betroffen. Um der drohenden Armutsspirale
1708 für Alleinerziehende frühzeitig zu begegnen, werden wir alle Möglichkeiten ausschöpfen, um Allein-
1709 erziehenden den Zugang in Ausbildung, Weiterbildung und Erwerbstätigkeit zu ermöglichen, und die
1710 bestehenden Projekte nach Möglichkeiten verstetigen.

1711

1712 **Gewaltprävention und Schutz von Frauen und Kindern (Istanbul-Konvention)**

1713 Mit dem Landesaktionsplan zur Umsetzung der Istanbul-Konvention haben wir im Land Bremen einen
1714 Meilenstein im Kampf gegen Gewalt gegen Frauen, trans* und inter* Personen geschaffen. In den nächs-
1715 ten Jahren werden wir den Aktionsplan, auch in Kooperation mit dem neu geschaffenen Betroffenenbei-
1716 rat, weiter umsetzen und stetig evaluieren.

1717

1718 **Die Koalition wird:**

- 1719 • die Maßnahmen des Landesaktionsplanes zur Umsetzung der Istanbul-Konvention ausfinanzieren

- 1720 und konsequent umsetzen.
- 1721 • intensiv dabei unterstützen, Wege aus der Gewalt zu finden – mit guten vernetzten Hilfesystemen für
1722 Opfer von häuslicher und sexualisierter Gewalt sowie mit mehr professioneller Täter*innenarbeit. Wir
1723 werden die Zusammenarbeit von Einrichtungen wie KiTas, Schulen, Jugendamt, Polizei und Kinder-
1724 arztpraxen verbessern, um Gewaltopfern schnellere Hilfe zukommen lassen zu können.
- 1725 • die Frauenhäuser und Kinderschutzeinrichtungen nachhaltig finanziell absichern, 24/7-Schutzplätze
1726 einrichten und Schutzwohnungen für junge LGBTIQ*-Personen, insbesondere für junge inter* und
1727 trans* Personen, die in ihrem Umfeld und ihren Familien Gewalt erfahren, einrichten.
- 1728 • sich im Kontakt zu unseren Wohnungsbaugesellschaften aktiv dafür einsetzen, dass gewaltbetroffene
1729 Frauen und Kinder bevorzugten Zugang zu Wohnungen bekommen, wenn sie das Frauenhaus verlas-
1730 sen möchten.
- 1731 • die nach der Istanbul-Konvention notwendigen Family-Places schaffen, denn pro 10.000 Einwoh-
1732 ner*innen ist einer vorzuhalten.
- 1733 • ein kontinuierliches Monitoring queerfeindlicher Gewalt etablieren, um mit Daten aus dem Hilfe- und
1734 Unterstützungssystem explizit die Vorfälle zu ermitteln, die nicht bei der Polizei angezeigt werden.
- 1735 • die Beratungsstelle „Marie“ für Prostituierte in Bremerhaven und das Beratungsangebot in Bremen
1736 sichern. Wir stellen sicher, dass in Bremerhaven die Beratungsstelle „Marie“ für Prostituierte, die ak-
1737 tuell über Gelder eines Bundesmodellprojektes finanziert wird, weiterhin bestehen bleibt und werden
1738 diese deshalb auskömmlich finanzieren.
- 1739 • Wartezeiten bei Beratungsstellen bei Gewaltbetroffenen und -ausübenden reduzieren, indem wir
1740 diese auskömmlich ausbauen.
- 1741 • Geschlechtsspezifische Beratungsangebote für Betroffene von digitaler Gewalt im Land Bremen aus-
1742 bauen und Polizei sowie Bildungseinrichtungen über verbindliche Aus- und Fortbildungsprogramme
1743 sensibilisieren sowie für die Justiz Schulungen zum Thema digitale Gewalt auflegen.
- 1744 • in einem strukturierten Dialog mit der Universität darauf hinwirken, dass Student*innen der Rechts-
1745 wissenschaften auch Studienangebote zur Verhütung und Aufdeckung geschlechtsbezogener Gewalt
1746 und zu den Bedürfnissen und Rechten von Opfern, sowie zu Wegen zur Verhinderung der sekundären
1747 Viktimisierung erhalten.
- 1748 • sich gemäß Art. 31 Abs. 1 der Istanbul-Konvention dafür einsetzen, dass bei Entscheidungen über das
1749 Besuchs- und Sorgerecht von Kindern gewälttätige Vorfälle im Schutzbereich der Istanbul-Konven-
1750 tion berücksichtigt werden. Hierfür werden Familienrichter*innen regelmäßig über entsprechende
1751 Fortbildungsangebote zur Istanbul-Konvention informiert.
- 1752 • sich dafür einsetzen, dass die bestehenden Rechtsansprüche auf kostenfreie Rechtsberatung und
1753 psychosoziale Prozessbegleitung und die im weiteren bestehenden Hilfsangebote den von Gewalt
1754 betroffenen Frauen und Mädchen spätestens bei einer Anzeige umfassend bekannt gemacht und be-
1755 stehende Angebote überprüft und möglicherweise ausgebaut werden.
- 1756 • nach dem Thüringer Modell eine Flatrate für Videodolmetschung einführen, mit der wir einen ver-
1757 gleichsweise günstigen und bedarfsdeckenden Zugang für Videodolmetschung für den gesamten
1758 öffentlichen Dienst, Beratungsstellen sowie das Gesundheits-, Bildungs- und Hilfesystem schaffen.
- 1759 • mehr barrierefreie Unterkünfte und Anlaufstellen für Frauen und Mädchen mit Behinderung schaf-
1760 fen. Frauen und Mädchen mit Behinderung gehören zu einer besonders vulnerablen Gruppe und sind
1761 einem besonderen Risiko für Gewalterfahrungen ausgesetzt.
- 1762 • für Frauen, die sich in der Wohnungslosigkeit befinden und/oder Suchtmittel konsumieren, geeignete
1763 Schutzunterkünfte und Unterstützungsangebote schaffen, bei denen es einen Schwerpunkt auf die
1764 geschlechtsspezifische Gewalt gibt, die sie erlebt haben oder noch immer erleben.
- 1765 • sich für einen besseren Zugang für betroffene Mädchen und Frauen zu anderen Therapieansätzen als
1766 bisher, wie etwa der Kunsttherapie, einsetzen, um Traumata nach sexualisierter Gewalt zu bewälti-
1767 gen. Wir werden uns dafür einsetzen, dass sich auch die Krankenkassen einer Finanzierung öffnen.
- 1768 • dafür Sorge tragen, dass bei Aufklärung und Aburteilung von Straftaten gegen das Leben die ethni-
1769 sche Herkunft, das Geschlecht, die Religion oder Weltanschauung, die Behinderung, das Alter oder

- 1770 die sexuelle Identität des Opfers keine Rolle spielen darf. Festzustellen ist aber, dass Frauen oft in Zu-
1771 sammenhang mit toxischen Beziehungen zu Männern zu Tode gebracht werden. Prävention in diesem
1772 Bereich hat für uns Priorität. Neben den erforderlichen Gewaltschutzmaßnahmen bedarf es aber auch
1773 eines gesellschaftlichen Bewusstseinswandels, den die Koalition flankierend unterstützen will.
- 1774 • bei den Pressestellen der Polizei und der Justiz dafür werben, dass entsprechende Taten nicht mehr
1775 verharmlosend als „Familientragödie“ bezeichnet werden sollen.
 - 1776 • die Durchführung der Akteneinsicht bei der Staatsanwaltschaft in einschlägige Ermittlungsakten zu
1777 Forschungszwecken vereinfachen.
 - 1778 • die Staatsanwaltschaft veranlassen, den Rechtsausschuss der Bremischen Bürgerschaft und die
1779 Öffentlichkeit jährlich über die ermittelten Femizide zu informieren.

1780

1781 **Queeres Leben in Bremen**

1782 Wir wollen perspektivisch die Belange queerer Menschen in allen Lebensbereichen berücksichtigen,
1783 daher finden sich entsprechende politische Vorhaben in allen Fachkapiteln wieder. Um das zu erreichen,
1784 werden wir den Landesaktionsplan gegen Queerfeindlichkeit ressortübergreifend umsetzen. In den Um-
1785 setzungsprozess werden wir den Queerpolitischen Beirat des Landes Bremen einbinden.

1786

1787 **Die Koalition wird:**

- 1788 • in einem gemeinsamen Prozess mit Vertreter*innen der LGBTIQ*-Community den Landesaktionsplan
1789 neu auflegen.
- 1790 • Landesmittel für Maßnahmen aus dem Landesaktionsplan und weitere queere Projekte, im Haushalt
1791 vorsehen.
- 1792 • den Queerpolitischen Beirat des Landes Bremen fortführen und verstetigen, die Aufwandsentschädi-
1793 gung für die Mitglieder an den Landesteilhabebeirat angleichen und prüfen, wie die Einbeziehung des
1794 Queerpolitischen Beirats verbindlicher gestaltet werden kann.
- 1795 • in engem Austausch mit dem Queerpolitischen Beirat prüfen, wie die Queerpolitischen Belange res-
1796 sortübergreifend berücksichtigt werden können.
- 1797 • in jedem Ressort eine Zuständigkeit für die Umsetzung des Landesaktionsplans benennen.

1798

1799 In der letzten Legislaturperiode haben wir die Beratungslandschaft im gesamten Bereich sexuelle und
1800 geschlechtliche Vielfalt, die für queere Bremer*innen von hoher Bedeutung sind, auf sicherere Füße ge-
1801 stellt und nach Bremen-Nord und Bremerhaven erweitert. Der Bedarf ist jedoch weiterhin größer als das
1802 Angebot.

1803

1804 **Die Koalition wird:**

- 1805 • die Förderung der Beratungsstellen für queere Menschen und Belange in Bremen, Bremen-Nord und
1806 Bremerhaven sicherstellen und dem gestiegenen Bedarf entsprechend ausbauen.
- 1807 • die Einrichtung eines Beratungsangebots für Regenbogenfamilien prüfen.
- 1808 • sich für die Realisierung eines queeren, soziokulturellen Treffpunkts in Bremerhaven einsetzen.

1809

1810 **Queere Rechte auf Bundesebene**

1811

1812 **Die Koalition wird sich auf Bundesebene einsetzen:**

- 1813 • für die Schaffung eines modernen Abstammungsrechts, um queeren Familien, inklusive der vielen
1814 Zwei-Mütter-Familien und ihren Kindern, gerecht zu werden.
- 1815 • für die Abschaffung der Benachteiligung lesbischer und queerer Familien bei der finanziellen Unter-
1816 stützung der Kinderwunschbehandlung.
- 1817 • das Grundgesetz im Artikel 3 zu ergänzen um den „Schutz vor Diskriminierung aufgrund sexueller
1818 Identität“.
- 1819 • das Transsexuellengesetz abzuschaffen und es durch ein modernes, wirksames und gerechtes

- 1820 Selbstbestimmungsgesetz zu ersetzen, in dem auch das Verfahren nach §45b PStG integriert wird.
- 1821 • einen Entschädigungsfonds für die Opfer fremdbestimmter Operationen und medizinischer Zwangs-
- 1822 maßnahmen in der inter* und trans*-Community einzurichten.
- 1823 • queere Menschen schützen und deshalb keine Abschiebungen in Länder, in denen queeren Menschen
- 1824 Gefahr droht, vornehmen.

1825

1826

1827

1828

1829

1830

1831

1832 **Klimaschutz**

1833 Die Klimakrise bedroht unsere Lebensgrundlagen und die Zukunft unserer Städte Bremen und Bremer-

1834 haven. Deshalb müssen und werden wir alle erforderlichen Schritte tun, um bis 2038 Klimaneutralität zu

1835 erreichen und die Treibhausgasemissionen entsprechend der Vorgaben des Bremischen Klimaschutz-

1836 und Energiegesetzes bis 2027 um 49 Prozent gegenüber 1990 zu senken. Die Lasten der Transformation

1837 werden wir sozial gerecht verteilen und die Chancen für die Modernisierung und Weiterentwicklung

1838 der wirtschaftlichen Kraft unserer beiden Städte nutzen, denn Klimaschutz gelingt nur durch aktive

1839 Strukturpolitik. Im Ergebnis einer solchen Klimaschutzpolitik werden die Sicherung und Schaffung guter

1840 Arbeit und die Steigerung der Attraktivität unserer beiden Städte stehen.

1841

1842 **Die Koalition wird:**

- 1843 • den Aktionsplan Klimaschutz bis 2038 vollständig umsetzen. Der Aktionsplan ist im Lichte neuer Ent-
- 1844 wicklungen und Erkenntnisse regelmäßig fortzuschreiben, wobei Maßnahmen durch andere, mindes-
- 1845 tens genauso wirksame Maßnahmen ersetzt werden können. Dabei werden wir uns in erster Linie an
- 1846 den CO₂-Minderungs- und Klimaschutzwirkungen orientieren.
- 1847 • bis 2027 stehen im Rahmen der Fastlane 2,5 Milliarden Euro für Investitionen in die energetische Sa-
- 1848 nierung des öffentlichen Gebäudebestands, die Verkehrs- und Wärmewende sowie die Klima-Trans-
- 1849 formation der Wirtschaft zur Verfügung bereitstellen. Personelle und konsumtive Ausgaben sind im
- 1850 Rahmen der regulären Haushalte zu decken.
- 1851 • bei allen klimapolitischen Beschlüssen die sozialen Auswirkungen insbesondere für Menschen mit
- 1852 geringem und mittlerem Einkommen sowie die Auswirkungen für die Geschlechter in den Blick neh-
- 1853 men und bei Bedarf geeignete Maßnahmen ergreifen.
- 1854 • die klimapolitische Förderstruktur Bremens sozial gestaffelt besonders auf Menschen mit geringen
- 1855 und mittleren Einkommen ausrichten.
- 1856 • Planungs- und Umsetzungsbeschleunigung durch einen bremischen Infrastruktur- und Klimaschutz-
- 1857 konsens ermöglichen, damit die erforderlichen Klimaschutzziele und vor allem der Klimaneutralität
- 1858 bis 2038 erreicht werden können. Hierfür wird der Senat Gespräche mit dem Ziel führen, dass sich
- 1859 die zivilgesellschaftlichen Verbände und Organisationen im Lande Bremen dem prioritären Ziel ver-
- 1860 pflichten, Maßnahmen des Klimaschutzes, des konsequenten Ausbaus erneuerbarer Energien und
- 1861 ihrer Infrastrukturen sowie der sozial-ökologischen Transformation der Wirtschaft und der privaten
- 1862 Haushalte aktiv zu unterstützen.
- 1863 • die nötigen konsumtiven und personellen Finanzbedarfe für die Umsetzung von Fastlane-Maßnahmen
- 1864 ermitteln.
- 1865 • einen Klimacheck entwickeln und einführen, um die Klimawirkung von Verwaltungsvorlagen zu be-
- 1866 messen, wobei für größere Projekte an geeigneter Stelle während der Planung auch eine CO₂-Bilanz
- 1867 und die damit verbundenen Schadenskosten ermittelt werden sollen.
- 1868 • die Klimaschutzagentur energiekonsens stärken und die laufenden Projekte in die Grundförderung
- 1869 überführen, den Sockelbetrag erhöhen und die Erweiterung um weitere Klimaschutzaspekte prüfen.

- 1870 • das Klimastadtbüro Bremerhaven unterstützen und stärken.
- 1871 • die Förderung „Klimaschutz im Quartier“ verstetigen und ausweiten, um mehr Quartiere zu erreichen.
- 1872
- 1873 • entsprechend der Klimaschutzberatung an den Pilotstandorten Gröpelingen und Blumenthal in weiteren benachteiligten Quartieren ähnliche Angebote schaffen.
- 1874
- 1875 • Leitlinien für die klimafreundliche und nachhaltige Durchführung von öffentlichen Veranstaltungen erarbeiten.
- 1876
- 1877 • Zuwendungsempfänger in die Umsetzung des Klimaschutzes einbeziehen und dafür so weit wie möglich entsprechende Anreize schaffen oder Verpflichtungen formulieren.
- 1878
- 1879 • Fachkräftegewinnung, Ausbildung und Weiterbildung in Handwerk, Industrie und Energiewirtschaft aktiv unterstützen.
- 1880
- 1881 • eine öffentlichkeitswirksame Kampagne (ähnlich der Corona-Impfkampagne) zur Sensibilisierung und Aufklärung über die notwendigen klimapolitischen Maßnahmen entwickeln und zielgruppengerechte und aktivierende Beteiligungsformate schaffen.
- 1882
- 1883
- 1884

1885 **Wärmewende**

1886 Wärme macht allein rund die Hälfte des deutschen Energieverbrauchs von Privathaushalten aus. Um in
 1887 Bremen Klimaneutralität zu erreichen, ist es daher unabdingbar, die Erzeugung der Wärme auf erneuer-
 1888 bare Energien umzustellen.

1889 **Die Koalition wird:**

- 1891 • bis spätestens 2025 einen kommunalen Wärmeplan für die Stadt Bremen vorlegen und Bremerhaven
 1892 dabei unterstützen und bei der Erstellung die entsprechenden Akteur*innen einbeziehen. Der Wärme-
 1893 plan wird Maßnahmen und Instrumente zur Reduzierung der CO₂-Emissionen der Wärmeversorgung
 1894 enthalten.
- 1895 • schon vor Fertigstellung der Wärmeplanung bis Sommer 2024 die zukünftige räumliche Abgrenzung
 1896 von Fernwärme- und Nahwärmegebieten sowie solchen mit dezentraler Wärmeversorgung veröffentli-
 1897 chen.
- 1898 • ebenfalls noch vor Fertigstellung und Beschlussfassung des Wärmeplanes den weiteren Ausbau von
 1899 Fern- und Nahwärme in den Quartieren durch die entsprechenden Akteure ermöglichen. Eine weitest-
 1900 mögliche Gestattung von erforderlichen Installationen für warme und kalte Nahwärme im öffentli-
 1901 chen Raum ist anzustreben.
- 1902 • zur rechtlichen Umsetzung der Wärmeplanungen für Bremen und Bremerhaven ein Landeswärme-
 1903 gesetz beschließen.
- 1904 • den staatlichen Einfluss in diesem Bereich strategisch ausbauen, um die anstehenden zentralen Auf-
 1905 gaben der sozial-ökologischen Transformation der Wärmewende und der zukunftsfähigen Aufstellung
 1906 der Stromnetze bewältigen zu können.
- 1907 • quartiersbezogene Konzepte für und die Errichtung von Nahwärme- und Anergienetzen fördern und
 1908 dabei bezahlbare Preise und freie Zugänglichkeit sicherstellen; dazu zeitnah Modellprojekte unter-
 1909 stützen.
- 1910 • sozial gestaltete Fördermöglichkeiten für individuelle Lösungen wie Wärmepumpen und Solarthermie
 1911 ausbauen.
- 1912 • sich auf Bundesebene für eine Standardisierung klimaneutraler Haustechnik einsetzen.
- 1913 • im Rahmen der Wärmeplanung die Nutzung von Solarthermie-Freiflächen, Saisonwärmespeichern,
 1914 Wärmepumpen in der Weser sowie Abwärme aus Industrieprozessen prüfen und fördern und dafür
 1915 ggf. notwendige Flächen identifizieren und absichern.
- 1916

1917 **Energetische Baustandards & Sanierung**

1918 Knapp ein Drittel der CO₂-Emissionen in Deutschland entstammt dem Gebäudesektor. Um diese Emissio-
 1919 nen deutlich zu senken, muss die Sanierungsquote und -tiefe stark erhöht werden.

1920 **Die Koalition wird:**

- 1921 • die Sanierungsquote insbesondere von Gebäuden mit schlechter Energiebilanz (*worst performing*
- 1922 *buildings*) durch gezielte Förderung stark erhöhen und ein Förderprogramm für die energetische Ge-
- 1923 bäudesanierung auflegen, das die vorrangig zu nutzenden Programme des Bundes sinnvoll ergänzt.
- 1924 • gemeinsam mit öffentlichen und privaten Wohnungsbaugesellschaften Pilotprojekte zum seriellen
- 1925 Sanieren planen und mithilfe von Bundesförderung umsetzen.
- 1926 • die Förderung von Maßnahmen zur energetischen Sanierung von Mietwohnungen an die Bedingung
- 1927 der Warmmietenneutralität und der Fortführung der Sozialbindung knüpfen.
- 1928 • mit der Bremer Aufbaubank spezielle Förderprogramme durch geförderte Kredite (gegen Grundbuch-
- 1929 eintrag) für ältere und/oder einkommensschwache Gebäudebesitzer*innen entwickeln, die bei Bedarf
- 1930 ein Aussetzung von Tilgungen ermöglichen.
- 1931 • die Modular- und Holzbauweise und den verstärkten Einsatz von recycelten und recycelbaren Bau-
- 1932 materialien unterstützen.
- 1933 • das Klima-Bau-Zentrum als zentralen Beratungsort weiter ausbauen, das Thema Baustoffe stärken
- 1934 und Maßnahmen zum Schutz z. B. von Vögeln und Fledermäusen bei energetischer Sanierung als Be-
- 1935 ratungsgegenstand aufnehmen sowie einen weiteren Standort in Bremerhaven einrichten.
- 1936 • aufsuchende Beratung für Wohngebäude und Firmen verstärken.
- 1937 • die energetische Sanierung öffentlicher Gebäude stark beschleunigen, um bis 2035 alle Gebäude
- 1938 klimaneutral mit Wärme zu versorgen und Gebäude auf den höchstmöglichen Standard (bis hin zu
- 1939 Effizienzhaus 40) zu sanieren.

1940

1941 **Strom**

1942 Ein wichtiger Faktor der Klimawende ist Strom: für grüne Stahlproduktion, Wärmepumpen, E-Mobilität

1943 und vieles andere. Dieser Strom muss aber klimaneutral aus erneuerbaren Energien gewonnen werden.

1944 Dafür bedarf es eines ambitionierten Ausbaus der Solar- und Windenergie sowie von Stromspeichern

1945 und -trassen.

1946

1947 **Die Koalition wird:**

- 1948 • darauf hinwirken, dass das Stromnetz den Anforderungen der Energiewende mit zunehmender Elekt-
- 1949 romobilität und dem Gasausstieg im Gewerbe sowie Wärmepumpen und Photovoltaikanlagen gerecht
- 1950 wird.
- 1951 • die Planung und den Ausbau von kleinteiligen, quartiersbezogenen und partizipativen Energienetzen,
- 1952 z.B. Mieterstrommodellen und Genossenschaften fördern.
- 1953 • bei Sanierung und Neubau öffentlicher Gebäude generell Solar vorsehen und die Zahl der jährlich be-
- 1954 legten Dächer deutlich erhöhen.
- 1955 • neue Vorrangflächen für den Solarausbau identifizieren, wobei bereits versiegelte Flächen und Brach-
- 1956 flächen Vorrang vor landwirtschaftlich und ökologisch wertvollen Flächen haben
- 1957 • sich auf Bundesebene dafür einsetzen, dass Agri-Photovoltaikanlagen auch auf Grünland erlaubt
- 1958 werden, und ein Modellprojekt für Bremen anstoßen.
- 1959 • öffentliche Parkplätze, dort wo es möglich ist, mit Solar ausstatten und eine Solarpflicht unter Be-
- 1960 rücksichtigung bereits bestehender Begrünungspflichten auch für neue private Parkplätze ab 25
- 1961 Stellplätzen einführen und Möglichkeiten für entsprechende Regelungen und/oder Förderungen für
- 1962 den Bestand prüfen.
- 1963 • die kommunalen Wohnungsgesellschaften zu Vorbildern bei der Solarenergie machen und dafür u.a.
- 1964 Mieterstromangebote deutlich ausweiten.
- 1965 • im Rahmen des Stromsparchecks eine Förderung für Balkonsolaranlagen für Transferleistungsbezie-
- 1966 her*innen einführen.
- 1967 • sich dafür einsetzen, überflüssige bürokratische Hürden gegen den Ausbau von Balkonsolaranlagen
- 1968 abzuschaffen, etwa den Zwang zu einer gesonderten Steckdose
- 1969 • auf Bundesebene auf eine weitere Vereinfachung von Mieterstromprojekten und wirtschaftliche Voll-

- 1970 einspeisetarife im Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) hinwirken.
- 1971 • Maßnahmen für die Stärkung von Offshore-Wind unterstützen.
- 1972 • neue Vorrangflächen für Windenergieanlagen festlegen, hierbei auch landwirtschaftliche Flächen und
- 1973 Landschaftsschutz- und Naturschutzflächen außerhalb der EU-Vogelschutzgebiete prüfen und Wind-
- 1974 energiepotenziale in alten und neuen Gewerbegebieten heben.
- 1975 • Beratungsangebote für Gewerbetreibende für Windkraft an ihren Standorten ausbauen.
- 1976 • alle Windenergiestandorte erhalten und alte Windenergieanlagen konsequent gegen neue Anlagen
- 1977 austauschen (*Repowering*).
- 1978 • vollumfängliche Unterstützung der notwendigen Wasserstoffinfrastruktur im Rahmen der IPCEI-Pro-
- 1979 jekte und für die Transformation des Stahlwerks leisten.
- 1980 • zügig die planerischen und rechtlichen Voraussetzungen zur Realisierung aller notwendigen Strom-
- 1981 versorgungsnetze, insbesondere der 110-KV-Leitung und des Umspannwerks, schaffen.
- 1982 • Bremerhaven beim Kompetenzzentrum Wasserstoff unterstützen.

1983

1984 **Klimaanpassung**

1985 Mit der fortschreitenden Klimakrise wird auch die Anpassung unserer Städte Bremen und Bremerhaven
 1986 an die Folgen dieser Krise immer wichtiger. Dazu gehören Starkregenereignisse und Hochwasser genau-
 1987 so wie Hitze und Dürre. Wir wollen Bremen zu einer „Schwammstadt“ machen, die auch bei Starkregen-
 1988 ereignissen Wasser aufnehmen und zurückhalten und in trockenen Phasen wieder abgeben kann.

1989

1990 **Die Koalition wird:**

- 1991 • die Klimaanpassungsstrategie für das Land und die Stadtgemeinde Bremen fortschreiben.
- 1992 • daraus handlungsbezogene Umsetzungsstrategien für die Stadtteile mit besonderem Fokus auf sozial
- 1993 benachteiligte Stadtteile entwickeln und umsetzen.
- 1994 • das Prinzip der Schwammstadt zu einem der Leitbilder der künftigen Stadtplanung machen, um
- 1995 Regenwasser in der Stadt zurückzuhalten, versickern und verdunsten zu lassen; dafür, wo möglich,
- 1996 mehr Grün, Retentionsräume und Versickerungsflächen schaffen
- 1997 • einen Entsiegelungsplan nach Vorbild Berlins einführen, dabei ein Ver- und Entsiegelungskataster
- 1998 anlegen, neues Straßenbegleitgrün anlegen, Parkplätze entsiegeln und Rasengitter anlegen.
- 1999 • in Stadtteilen mit wenig öffentlichem Grün zur Neuanlage von Grünflächen vorrangig berücksichtigen,
- 2000 welche Flächen entsiegelt werden können.
- 2001 • die Neuversiegelung von Flächen durch den vorrangigen Neubau auf Bestandsflächen und der Strate-
- 2002 gie der doppelten Innenentwicklung möglichst vermeiden.
- 2003 • Deiche und Sperrwerke mit höchster Priorität und höchsten Sicherheitsstandards auf die Klimakrise
- 2004 vorbereiten und dafür u. a. das Sperrwerk in der Geestemündung erneuern und die Planungen zur
- 2005 Stadtstrecke zügig umsetzen.
- 2006 • dabei neben dem Erhalt von acht Platanen an Orten, an denen das Ufer breit genug ist, durch eine
- 2007 Ersatzpflanzung von bereits großen Bäumen und weiterer Begrünung sicherstellen, dass das Neu-
- 2008 städter Weserufer auch nach der Deicherhöhung grün und attraktiv bleibt.
- 2009 • sicherstellen, dass der Hochwasserschutz nicht durch Neubau in Hochwasserschutzgebieten gefähr-
- 2010 det wird.
- 2011 • einen Hitzeaktionsplan für das Land und die Stadtgemeinde Bremen vorlegen, der behördliche Hitze-
- 2012 warnungen, Verhaltensregeln auf öffentlichen Anzeigetafeln, die Organisation von Nachbarschaftshil-
- 2013 fe sowie die gezielte Ansprache von Pflege- und Senior*inneneinrichtungen und Kliniken beinhaltet.
- 2014 • Hitzeschutz im Rahmen von Sicherheitskonzepten bei Großveranstaltungen im Sommer verpflichtend
- 2015 machen und die Einhaltung von Arbeitssicherheitsregeln besonders bei körperlicher Arbeit stärker
- 2016 kontrollieren.
- 2017 • hierbei insbesondere auch dafür Sorge tragen, dass Menschen in Obdachlosigkeit oder Wohnungslo-
- 2018 sigkeit Schutz vor Hitze finden, und hierfür im Sommer klimatisierte Räume zur Verfügung stellen.
- 2019 • die Kaltluftschneisen, die im Landschaftsprogramm genannt werden, von Bebauung freihalten.

- 2020 • in Bremen 20 weitere öffentliche Trinkwasserbrunnen realisieren, in Bremerhaven 10.
- 2021 • Fassadenbegrünung stärken, indem sie für fensterlose Gebäude verpflichtend wird und die Förderung solcher Projekte erhöht wird.
- 2022
- 2023 • prüfen, welche Straßen zu Alleen erweitert werden können.

2024

2025 **Umweltschutz**

2026 Umweltschutz ist Lebensqualität. Eine Stadt mit vielen gesunden Grünflächen, guter Luft und weniger

2027 Lärm ist eine lebenswerte Stadt. Das muss für alle Stadtteile und für alle Einkommensgruppen gelten.

2028 Umweltstandards müssen einheitlich gelten.

2029

2030 **Die Koalition wird:**

- 2031 • sich für eine umfangreiche Sanierung der Boden- und Grundwasserverunreinigungen des stillgeleg-
- 2032 ten Tanklagers Farge einsetzen.
- 2033 • das Landschaftsprogramm Teil Bremerhaven beschließen und das Landschaftsprogramm für die
- 2034 Stadtgemeinde Bremen fortschreiben.
- 2035 • Kompensationsstrategien für Stadtteile mit besonders hohen Umweltbelastungen wie Lärm, Fein-
- 2036 staub und wenig Grün unter Beteiligung örtlicher Akteur*innen entwickeln.
- 2037 • öffentliche professionelle Feuerwerke und Lasershows organisieren sowie die Feuerwerksverbots-
- 2038 zonen ausweiten.
- 2039 • sich auf Bundesebene für einen Grenzwert für den Reifenabrieb einsetzen.

2040

2041 **Biodiversität**

2042 Neben der Klimakrise bedroht das Artensterben unsere natürlichen Lebensgrundlagen. Wir setzen

2043 Schwerpunkte bei der Umsetzung unserer Biodiversitätsstrategie, der Weiterentwicklung öffentlichen

2044 Grüns, dem Baumerhalt und der Neupflanzung von Bäumen. Wir achten auf Stadtteilgerechtigkeit dieser

2045 Maßnahmen.

2046

2047 **Die Koalition wird:**

- 2048 • eine Biodiversitätsstrategie und ein Insektenschutzprogramm erstellen und umsetzen und die Ko-
- 2049 ordination des Biodiversitätsmanagements stärken.
- 2050 • das Landesblühflächenprogramm aufstocken und zu einem Landes-Biodiversitätsprogramm erwei-
- 2051 tern.
- 2052 • in Bremen Maßnahmen für eine konsequente Reduzierung des Einsatzes von Pestiziden und Insektizi-
- 2053 den entwickeln und sich auf Bundesebene für ein Verbot einsetzen.
- 2054 • „Natur auf Zeit“ fördern und ermöglichen.
- 2055 • die Forschung zu Entsiegelung und insektenfreundlicher Begrünung stärken.
- 2056 • die Fassaden- und Dachbegrünung bei öffentlichen und nicht-öffentlichen Gebäuden mit insekten-
- 2057 freundlichen Pflanzen stärker fördern.

2058

2059 **Gewässer**

2060 Der Schutz unserer Gewässer und maritimer Lebensräume sehen wir als gemeinsame, langfristige Auf-

2061 gabe und elementaren Bestandteil des Umwelt- und Klimaschutzes. Wir wollen das ökologische Gleich-

2062 gewicht unserer Fließgewässer, Seen und Meere bewahren und wiederherstellen, die Trink- und Brauch-

2063 wasserversorgung gewährleisten und auch alle anderen Ökosystemleistungen stehender und fließender

2064 Gewässer erhalten.

2065

2066 **Die Koalition wird:**

- 2067 • die europäische Wasserrahmenrichtlinie umsetzen und einen Beitrag dazu leisten, die Gewässer
- 2068 schnellstmöglich in einen guten Zustand zu versetzen.
- 2069 • dafür u. a. die Nitrateinträge aus der Landwirtschaft minimieren.

- 2070 • zum besseren Schutz vor Nähr- und Schadstoffeinträgen im Dialog mit Landwirtschaft und Umwelt-
- 2071 verbänden Gewässerrandstreifen verbreitern.
- 2072 • Fließgewässer schrittweise renaturieren und ökologisch aufwerten.
- 2073 • die Schönebecker Aue weiter revitalisieren und das dortige Modellprojekt zur Abwasserreinigung
- 2074 auswerten, um es auf andere Bereiche zu übertragen.
- 2075 • Ochtum, Wümme und Geeste mit Landesmitteln naturverträglich weiter zugänglich machen
- 2076 • gemeinsam mit der Stadtgemeinde Bremerhaven nach Lösungen für die hohen Grundwasserstände
- 2077 in Wulsdorf suchen.
- 2078 • sich auf Bundesebene und in der EU dafür einsetzen, Meere und ihre Bewohner zu schützen und da-
- 2079 für Mülleinträge zu reduzieren, Fischereimethoden und -quoten nachhaltig auszurichten und Unter-
- 2080 wasserlärm aus der Schifffahrt zu verringern.
- 2081 • im Bund und bei der Europäischen Union auf ein Moratorium für den Tiefseebergbau hinwirken.

2082

2083 **Lärm**

2084 Lärmschutz ist Gesundheitsschutz und steigert die Lebensqualität. Deswegen werden wir die Menschen
 2085 in unserer Stadt vorrangig in den sensiblen Nachtstunden noch besser vor Lärm schützen.

2086

2087 **Die Koalition wird:**

- 2088 • den Lärmschutz an Bundesstraßen, Autobahnen und den Güterschienennetzen verbessern.
- 2089 • sich bis dahin dafür einsetzen, dass auf den Autobahnabschnitten im Land Bremen, die durch Wohn-
- 2090 gebiete führen und keinen Lärmschutz haben, ein nächtliches Tempolimit von 80 km/h gilt.
- 2091 • den Lärmaktionsplan überprüfen, wie mehr verbindliche Handlungsmöglichkeiten geschaffen werden
- 2092 können, um Lärm allgemein und in den besonders betroffenen Wohnlagen nachhaltig zu reduzieren.
- 2093 • sich dafür einsetzen, dass am Bremer Flughafen die Nachtruhe von 22.00 bis 6.00 Uhr in der Regel
- 2094 eingehalten wird und weitere Maßnahmen zur Erreichung eines leiseren Flugverkehrs prüfen.

2095

2096 **Baumschutz, Stadtgrün und Kleingärten**

2097 Bremen ist eine Stadt mit viel öffentlichen Grün und einer intensiv gelebten Kleingartentradiation. Wir
 2098 werden diesen Bestand so weit wie möglich qualitativ erhalten. Für die notwendige Klimaanpassung und
 2099 die Verbesserung der Biodiversität ist eine quantitative Ausweitung des öffentlichen Grüns bedeutsam.

2100

2101 **Die Koalition wird:**

- 2102 • den Umweltbetrieb Bremen mit Blick auf Organisationsstruktur, Aufgaben, Reduktion der Fremdver-
- 2103 gabe, Personal und Finanzmittel so aufstellen, dass er den Aufgaben einer klimaangepassten und
- 2104 ökologischen Grünflächenplanung, -pflege und -sauberkeit gerecht werden kann.
- 2105 • einen übergeordneten Grünflächenplan erstellen, um vorhandene Grünflächen und Parks im Sinne
- 2106 von Klimaanpassung und Biodiversität aufzuwerten sowie weiterzuentwickeln und durch Schaffung
- 2107 von Grün-Verbindungen wirksamer zu vernetzen.
- 2108 • grüne Infrastrukturen wie Grünanlagen, Grünstreifen, Bäume und Kleingärten erhalten und auswei-
- 2109 ten, den Anbau essbarer Früchte fördern und Blühstreifen anlegen.
- 2110 • kurzfristig in Abstimmung mit dem Landesverband der Gartenfreunde einen Kleingartenentwick-
- 2111 lungsplan vorlegen, der die Basis einer nachhaltigen Entwicklung des Kleingartenwesens in Bremen
- 2112 garantiert und dessen Umsetzung sicherstellen.
- 2113 • Kleingärten grundsätzlich als Grün erhalten. Wir werden eine Umnutzung nur dann vornehmen,
- 2114 wenn dies ökologisch und verkehrlich vertretbar ist, kein Veto des Vereins eingelegt wird und an
- 2115 anderer Stelle entsprechende Kompensationsflächen geschaffen werden.
- 2116 • darauf achten, dass die soziale Gerechtigkeit bei der innerstädtischen Verteilung des Stadtgrüns und
- 2117 der Zugang zu kühlenden Grünflächen zu einem zentralen Kriterium für die stadtrüne Planung wer-
- 2118 den und dafür notwendige Mindestgrünanteile für Quartiere festlegen.
- 2119 • das Handlungskonzept Stadtbäume konsequent umsetzen und eine Baumschutzverordnung schaffen,

- 2120 die sich an fortschrittlichen Regelungen anderer deutscher Großstädte orientiert und den Schutz der
2121 Bäume - ab einem Umfang von 80 cm und insbesondere bei Tiefbauarbeiten - stärkt.
- 2122 • alle zu ersetzenden Bäume nachpflanzen und darüber hinaus deutlich mehr neue Bäume pflanzen,
2123 u.a. in neuen Klimawäldern
 - 2124 • bei Baumnachpflanzungen auf klimaangepasste und heimische Arten achten.
 - 2125 • dort, wo aufgrund baulicher Gegebenheiten keine Baumpflanzungen möglich sind, die Bepflanzung
2126 mit heimischen Sträuchern prüfen.
 - 2127 • Naturdenkmale wieder unter besonderen Schutz stellen.

2128

2129 **Trinkwasser und Abwasser**

2130 Die Erzeugung und der sparsame Umgang mit Trinkwasser ist die Zukunftsaufgabe, der wir uns viel
2131 mehr widmen müssen. In der nächsten Legislaturperiode muss eine Entscheidung bezüglich Trink- und
2132 Abwasser gefällt werden.

2133

2134 **Die Koalition wird:**

- 2135 • Wasserkreisläufe innerhalb Bremens etablieren und eine strategische Wasserplanung durchführen,
2136 um neue Einsparpotenziale zu finden.
- 2137 • daran arbeiten, einen höheren Anteil des benötigten Trinkwassers von eigenen Flächen zu beziehen.
- 2138 • eine Kampagne zum Wassersparen durchführen.
- 2139 • Grauwasseranlagen etablieren, dazu u. a. Modellvorhaben bei großen Sportstätten entwickeln.
- 2140 • mögliche Kostensteigerungen in der Stadtentwässerung, die auf den mit hanseWasser Bremen
2141 vertraglich vereinbarten Entgeltregelungen beruhen, mit den zur Verfügung stehenden rechtlichen
2142 Instrumenten überprüfen. Unverhältnismäßige Gebührenerhöhungen sind zu verhindern.
- 2143 • eine weitere Erhöhung des Speichervolumens im Kanalnetz und den Rückhaltebecken prüfen, um
2144 möglichst wenig Abwasser unbehandelt in die Flüsse zu spülen.

2145

2146 **Abfall und Ressourcenschutz**

2147 Abfallvermeidung ist das oberste Gebot des Ressourcenschutzes. Die stoffliche Verwertung des anfal-
2148 lenden Mülls werden wir noch wirksamer organisieren und bei der öffentlichen Beschaffung verbesserte
2149 Standards setzen.

2150

2151 **Die Koalition wird:**

- 2152 • die Bremer Stadtreinigung auffordern, für die getrennte Sammlung von Bioabfällen auch in Groß-
2153 wohnanlagen ein Konzept zu entwickeln, um die Biotonne flächendeckend verpflichtend einzuführen.
- 2154 • die *Zero-Waste*-Strategie umsetzen, Reparaturdienstleistungen stärken und das Mehrweggebot für
2155 Veranstaltungen umsetzen.
- 2156 • für Bremen regelmäßig eine detaillierte und umfassende Bilanz über die Zusammensetzung des Ab-
2157 falls herausgeben.
- 2158 • Verursacher von Umweltdelikten konsequent verfolgen und dafür die benötigten Personalien zur Ver-
2159 fügung stellen.
- 2160 • sich für eine Stärkung des Ressourcenschutzes durch eine Förderung der stofflichen Verwertung von
2161 Abfällen und der Kreislaufwirtschaft einsetzen.
- 2162 • veränderte Beschaffungsvorgaben zur stärkeren Verankerung von Umweltstandards, Energieeffi-
2163 zienzkriterien und Abfallvermeidung in der öffentlichen Beschaffung realisieren.

2164

2165 **Kreislaufwirtschaft**

2166 Mit der Umsetzung der beschlossenen *Zero-Waste*-Strategie und der Aufstellung eines dazugehörigen
2167 Aktionsplans leisten wir im Land Bremen einen wichtigen Beitrag zur Müllvermeidung und Ressourcen-
2168 schonung.

2169 **Die Koalition wird:**

- 2170 • bis Frühjahr 2024 ein Mehrweggebot bei öffentlichen Veranstaltungen umsetzen.
- 2171 • die Etablierung eines einheitlichen, flächendeckenden Mehrwegsystems in Bremen und Bremerhaven
- 2172 vorantreiben sowie flankierend die Einführung einer Lenkungssteuer auf Einwegverpackungen für die
- 2173 Stadtgemeinde Bremen prüfen.
- 2174 • eine einheitliche Online-Plattform „Zirkuläres Wirtschaften im Land Bremen“ einrichten.
- 2175 • die Einrichtung eines oder mehrerer Ressourcenzentren als Ergänzung zu den stadtteilbezogenen
- 2176 Angeboten prüfen.
- 2177 • den „Bremer Ressourceneffizienztafel Bauwesen“ fortführen.
- 2178 • gemeinsam mit dem Deutschen Institut für Urbanistik (difu) eine gesamtstädtische Praxis-Strategie
- 2179 hin zu einer „Kreislaufwirtschaftsstadt“ entwickeln.

2180

2181 **Naturschutz**

2182 Unsere Naturschutzgebiete werden wir erhalten und schrittweise ausbauen. Das ist für Biodiversitäts-

2183 erhalt, Klimaanpassung und Lebensqualität in unseren Städten essentiell.

2184

2185 **Die Koalition wird:**

- 2186 • den weitgehend geschlossenen „Grüngürtel“, der die städtische Siedlungszone in Bremen umgibt,
- 2187 weiterhin schützen.
- 2188 • für Bremen und Bremerhaven jeweils bis 2030 einen umfangreichen Biotopverbund planen.
- 2189 • neue Schutzgebiete in der Rohrniederung und im Fehrmoor/In den Plättern in Bremerhaven sowie in
- 2190 der Ochtumniederung und der Weseraue in Bremen ausweisen.
- 2191 • den Unterhaltungsfonds Naturschutz so ausstatten, dass Bremen den Kompensationsverpflichtungen
- 2192 dauerhaft nachkommt.
- 2193 • keine neuen, den Boden versiegelnden Straßen und Wege in Bremer Mooren genehmigen.
- 2194 • für das erfolgreiche kooperative Schutzgebietsmanagement mit Ansprechpersonen in den Gebieten
- 2195 eine dauerhafte effektive Organisationsstruktur entwickeln.
- 2196 • auf ein pestizidfreies Bremen und Bremerhaven hinarbeiten.

2197

2198 **Tierschutz**

2199 Der Schutz von Tieren, sowohl Haustieren als auch Nutztieren, sollte eine gesellschaftliche Selbstver-

2200 ständlichkeit sein. Tiere haben selbst nicht die Möglichkeit, sich zu schützen und ihre Rechte einzufor-

2201 dern. Umso wichtiger ist es, dass der Staat und die Gesellschaft Verantwortung übernehmen und das

2202 Tierschutzgesetz streng kontrolliert und umgesetzt wird.

2203

2204 **Die Koalition wird:**

- 2205 • das Tierschutz-Verbandsklagerecht um Tierversuche erweitern und überregionalen Tierschutzorga-
- 2206 nisationen, die eine satzungsgemäße Teilorganisation im Land Bremen haben, die Möglichkeit zur
- 2207 Verbandsklage geben.
- 2208 • für eine bedarfsgerechte Finanzierung des Bremer Tierheims sorgen.
- 2209 • Kastrationsaktionen wildlebender Katzen unterstützen.
- 2210 • einen Sachkundenachweis für Hundehalter*innen vergleichbar mit Niedersachsen einführen, bei dem
- 2211 von all denjenigen eine theoretische und praktische Prüfung abzulegen ist, die sich einen Hund an-
- 2212 schaffen und nicht bereits oder anderweitig als sachkundig gelten, wobei die praktische Prüfung mit
- 2213 dem eigenen Hund erfolgt.
- 2214 • weitere Hunde-Freilaufflächen schaffen.
- 2215 • eine Chip- & Registrierpflicht für Hunde und Katzen einführen.
- 2216 • dezentrale Taubenschläge realisieren, um Taubenpopulationen zu begrenzen und ihnen einen siche-
- 2217 ren Rückzugsort und Versorgung zu gewähren, in deren Umfeld ein Taubenfütterungsverbot erlas-
- 2218 sen.

- 2219 • den Aufbau einer Wildtierauffangstation ermöglichen, in der Tiere versorgt werden können, bis sie
- 2220 zurück in die freie Wildbahn können.
- 2221 • das Jagdgesetz im Sinne des Tierschutzes in einem Dialogprozess mit Jäger*innenschaft, Tier- und
- 2222 Naturschutzverbänden und weiteren Akteur*innen novellieren.
- 2223 • das Bremische Fischereigesetz so anpassen, dass zum Angeln stets eine Fischereiprüfung nötig ist.
- 2224 • auf Bundesebene für ein strengeres Tierschutzrecht eintreten, u. a. für ein Wildtierverbot in Zirkus-
- 2225 sen und auf Veranstaltungen, für strengere Regelungen für Tierversuche, strengere Haltungs- und
- 2226 Transortbedingungen sowie ein Verbot von Exotenbörsen und Internethandel von Tieren.

2227

2228 **Landwirtschaft**

2229 Wir setzen uns für eine Landwirtschaft ein, die im Einklang mit der Natur und den planetaren Grenzen

2230 arbeitet, Landwirt*innen ein auskömmliches Wirtschaften ermöglicht und uns mit hochwertigen Lebens-

2231 mitteln versorgt. Landwirtschaft trägt in Bremen neben der Produktion von Lebensmitteln zum Natur-

2232 und Artenschutz und zum Erhalt der Kulturlandschaft bei, dies gilt es weiter konsequent zu unterstüt-

2233 zen, beispielsweise durch den Schutz der Bremischen Moorflächen.

2234

2235 **Die Koalition wird:**

- 2236 • gemeinsam mit Akteur*innen aus Landwirtschaft, Umweltverbänden und anderen zivilgesellschaft-
- 2237 lichen Organisationen weiter am Entwicklungskonzept Landwirtschaft 2035 für eine zukunftsfähige,
- 2238 wertgeschätzte und resiliente Landwirtschaft und dessen Umsetzung arbeiten.
- 2239 • dabei auch weiterhin den erfolgreichen kooperativen Bremer Weg der Zusammenarbeit mit den Bre-
- 2240 mer Landwirt*innen verfolgen.
- 2241 • die regionale Erzeugung und Vermarktung stärken.
- 2242 • schulische und kinder- und jugendpädagogische Angebote des Stadt-Land-Austausches unterstützen,
- 2243 um das Verständnis für Natur und Landwirtschaft und die Herkunft der Lebensmittel zu fördern.
- 2244 • die Weideprämie für eine konsequente naturschutzfreundliche Weidehaltung fortführen und um eine
- 2245 Hirtenprämie für den alleinigen Zweck Landschaftspflege sowie Arten- und Naturschutz ergänzen.
- 2246 • die ökologische Landwirtschaft weiter fördern, um gemeinsam mit den bremischen Landwirt*innen
- 2247 bis 2035 den Anteil der ökologisch wirtschaftenden Betriebe auf 50 Prozent zu erhöhen.
- 2248 • die Bremische Landwirtschaft auf dem Weg hin zu einer möglichst grünlandbasierten, regionalen
- 2249 Fütterung der Rinder und die Reduktion von Soja aus Übersee unterstützen.
- 2250 • Initiativen für eine mobile Schlachtung anstelle von langen Tiertransporten zum Schlachthof unter-
- 2251 stützen und prüfen, ob der Weideschuss als weniger stressvolle Form des Tötens in Bremen auch für
- 2252 saisonale Weidehaltung etabliert werden kann.
- 2253 • darauf hinwirken, gemeinsam mit Niedersachsen den (biologischen) Anbau von Gemüse, Obst und
- 2254 Hülsenfrüchten in und um das Land Bremen zu fördern, um die Versorgung mit Grundnahrungsmit-
- 2255 teln unabhängiger von Lieferketten zu gestalten.
- 2256 • ein Moorschutzprogramm, das Flächen für die Wiedervernässung identifiziert, gemeinsam mit den
- 2257 Landwirt*innen und mit Hilfe von Bundesförderung auflegen und umsetzen, wobei Möglichkeiten für
- 2258 eine weitere wirtschaftliche Nutzung der Flächen unterstützt werden sollen.
- 2259 • dafür auch die thermische Verwertung von nicht als Futter geeignetem Grünlandaufwuchs mit Ein-
- 2260 speisung in Fernwärmenetze unterstützen.
- 2261 • sich in Bund und EU für eine stärkere Umwidmung von Direktzahlungen der Gemeinsamen Agrar-
- 2262 politik (GAP) zugunsten der Honorierung von Klima- und Umweltleistungen („Gemeinwohlprämie“)
- 2263 einsetzen.
- 2264 • sich im Bund und der EU für einen Ausstieg aus der exportorientierten Agrarpolitik und eine schärfe-
- 2265 re Regulierung des Imports von Agrarprodukten für die Tiernahrungsindustrie einsetzen.
- 2266 • sich im Bund und der EU für eine stärkere Kopplung von Subventionen an die Einhaltung von Tier-
- 2267 schutzrechten, die Abschaffung schädlicher Subventionen und eine stärkere Beschränkung der Kon-
- 2268 zernmacht einzelner Schlachthof-, Molkerei- und Handelskonzerne einsetzen.

2269 Ernährung

2270 Wir wollen erreichen, dass alle Menschen in Bremen sich gesund ernähren und dabei die natürlichen
2271 Lebensgrundlagen schützen können. Dazu gehört neben Wissen über vollwertige, nachhaltige Ernährung
2272 auch eine Ernährungsumgebung, die dies ermöglicht. Dafür braucht es vor allem eine gute Gemein-
2273 schaftsverpflegung in Schulen und Hochschulen, Kitas, Krankenhäusern und Behördenkantinen.

2274

2275 Die Koalition wird:

- 2276 • die Umstellung der Gemeinschaftsverpflegung auf nachhaltig produzierte Lebensmittel wie im
2277 „Aktionsplan 2025 Gesunde Ernährung“ festgehalten weiter umsetzen, mit dem Ziel, 2027 in allen
2278 öffentlichen Mensen und Kantinen 100 Prozent biologische Lebensmittel anzubieten, dabei verstärkt
2279 saisonale und regionale Lebensmittel einsetzen.
- 2280 • die Standards der Deutschen Gesellschaft für Ernährung (DGE) kurzfristig wie von der Enquete-Kom-
2281 mission empfohlen in allen Mensen und Kantinen anwenden und die Umsetzung konsequent überprü-
2282 fen und vorantreiben.
- 2283 • dabei sicherstellen, dass es dort stets bezahlbare, vollwertige vegane Alternativen gibt.
- 2284 • das Kompetenzzentrum für nachhaltige Ernährung fortführen.
- 2285 • wieder eine Vernetzungsstelle Schulverpflegung schaffen.
- 2286 • das Projekt BioStadt verstetigen und bedarfsgerecht ausstatten.
- 2287 • dafür sorgen, dass bei öffentlichen Veranstaltungen und Märkten das Essensangebot erweitert wird,
2288 um den geänderten Essgewohnheiten in der Bevölkerung Rechnung zu tragen und diese Veranstal-
2289 tungen auch zukünftig attraktiv zu halten. Dazu sollen alle Essenstände auch jeweils eine gleichwertige
2290 vegetarische und vegane Alternative anbieten. Den Anteil der rein vegetarischen und rein veganen
2291 Stände wollen wir erhöhen.
- 2292 • Ernährungsbildung stärken und den Austausch zwischen Bildungseinrichtungen und gemeinschaft-
2293 lichen Landwirtschaftsprojekten in der Region (z. B. Solidarische Landwirtschaft) fördern.
- 2294 • Hauswirtschaft und Gärtnern als Umweltbildung in Schulen fördern und Schul- und Kitagärten stär-
2295 ken und fördern.
- 2296 • das Programm „Essbare Stadt“ erweitern und Stadtgärten und „Urban farming“ unterstützen.
- 2297 • auf Bundesebene für das Ziel eines Verbotes von Werbung zuckerhaltiger, ungesunder Lebensmittel,
2298 die sich gezielt an Kinder richtet, eintreten.
- 2299 • die Lebensmittelüberwachung verstärken und die Kontrollergebnisse veröffentlichen.

2300

2301

2302

2303

2304

2305

2306

2307 Ziele und Ansprüche

2308 Frühkindliche Bildung legt den Grundstein für ein gutes Aufwachsen und eine erfolgreiche Bildung. Sie
2309 gibt Kindern Raum, Kind zu sein, sich auszuprobieren, zu toben, zu lachen und sich gesund zu entwi-
2310 ckeln. Gleichzeitig bietet sie den Kindern spielerisch vielfältige Lerngelegenheiten. So können die Förde-
2311 rung der deutschen Sprache und Mehrsprachigkeit, das Interesse an naturwissenschaftlichen Themen,
2312 soziales Lernen und Gleichberechtigung bereits in der KiTa eine große Rolle spielen, ohne dass die Kin-
2313 der durch geschlechtliche, sozial-ökonomische oder rassistische Zuschreibungen in ihrer Entwicklung
2314 gehemmt werden. Sie haben damit die wichtige Aufgabe, die Bildungsgerechtigkeit unabhängig von der
2315 sozialen Herkunft von Anfang an herzustellen. Einrichtungen frühkindlicher Bildung, wie Kindertages-
2316 stätten, sind Bildungsstätten.

2317 Durch die große Zuwanderung von Kindern übernehmen die frühkindlichen Bildungseinrichtungen auch
2318 eine wichtige Integrationsaufgabe.

2319 Weil wir wissen, dass die Erwerbstätigkeit der Eltern den entscheidenden Unterschied bei den Zukunfts-
2320 chancen von Kindern macht, ist eine Flexibilisierung und Ausweitung von Betreuungszeiten wichtig.
2321 Bedarfsgerechte Kinderbetreuungsangebote spielen gerade mit Blick auf die Vereinbarkeit von Beruf
2322 und Familie die entscheidende Rolle, um die Gleichstellung von Frauen auf dem Arbeitsmarkt voran-
2323 zutreiben. Und auch für die Verringerung des großen Fachkräftemangels ist unsere Gesellschaft auf
2324 die Verbesserung der Frauenerwerbsquote angewiesen. Der massive Ausbau von Betreuungsplätzen,
2325 für den wir in den vergangenen Jahren gesorgt haben, hat bessere Voraussetzungen für eine höhere
2326 Erwerbsbeteiligung von Frauen geschaffen und wird fortgesetzt. Auch der Ausbau des Betreuungsange-
2327 bots in Randzeiten muss dabei weiter als Ziel verfolgt werden.

2328 Das Fehlen von Kindertagesbetreuungsangeboten geht insbesondere zu Lasten von Kindern in be-
2329 nachteiligten Lebenslagen. Diese Kinder haben ohnehin erhebliche (Bildungs-)Nachteile, die aufgrund
2330 des fehlenden oder sehr kurzen Kita-Besuchs vor der Einschulung erheblich vergrößert werden. Daher
2331 müssen wir unsere Anstrengungen beim Kita-Ausbau konsequent fortführen und uns dabei vor allem
2332 auf sozial und ökonomisch benachteiligte Stadtteile konzentrieren. Um den Rechtsanspruch auf einen
2333 Betreuungsplatz uneingeschränkt zu erfüllen, kein Kind unversorgt zu lassen, sondern jedem Kind in
2334 Bremen kurzfristig einen möglichst wohnortnahen Kita-bzw. Krippen-Platz anbieten zu können, werden
2335 wir alle erforderlichen Ressourcen zur Verfügung stellen und den Kita-Ausbau mit höchster Priorität
2336 vorantreiben. Zur Gewinnung der notwendigen Fachkräfte, setzen wir auf die weitere Ausweitung von
2337 PiA, den Erlass von Schulgeld, bezahlte Ausbildung, die Möglichkeit von Seiteneinstiegen und multipro-
2338 fessionelle Teams.

2339 Begonnene Kurzfristmaßnahmen wie das Kita-Brückenjahr werden wir fortführen. Soweit trotz aller
2340 Ausbauanstrengungen noch Betreuungsplätze fehlen, werden wir Standards (Raumstandards, Quali-
2341 fikationserfordernisse, Gruppengrößen etc.) verbindlich temporär befristet soweit flexibilisieren wie dies
2342 erforderlich ist, um alle unversorgten Kinder im Kita-System unterzubringen. Hierbei werden wir weiter-
2343 hin Ungleiches ungleich behandeln und den unterschiedlichen sozialen Gegebenheiten von Stadtteilen
2344 und Einrichtungen Rechnung tragen. Temporäre Flexibilisierungsmaßnahmen werden flankiert durch
2345 geeignete Ausgleichsmechanismen und verstärkte Ausbildungs- sowie Qualifizierungsmaßnahmen.

2346
2347 Das Kita-Brückenjahr ist hierbei ein wichtiger Baustein, um bisher unversorgte Kinder mit Sprachför-
2348 derbedarf zu erreichen. Jedes Kind mit Sprachförderbedarf soll verpflichtend im letzten Jahr vor der
2349 Einschulung die Kita besuchen.

2350

2351 **Die Koalition wird:**

- 2352 • dafür Sorge tragen, dass jedes Kind einen Kita-Platz bekommt.
- 2353 • sich zum Ziel des Kita-Ausbaus eine Komplettversorgung mit Spielräume für Um- und Zuzüge (d.h.
2354 110 Prozent) für Über-Dreijährige und eine Versorgungsquote von mindestens 60 Prozent für Unter-
2355 Dreijährige in jedem Stadtteil in Bremen bis zum Ende der Legislaturperiode setzen.
- 2356 • für die mittelfristige Fachkräftesicherung weitere berufsbegleitende Qualifizierungsmaßnahmen auf-
2357 legen und in die Aus- und Weiterbildung von Fachkräften, die Attraktivierung von Ausbildung und
2358 Berufstätigkeit sowie in die Entlastung im und außerhalb des Gruppendienstes investieren.

2359

2360 Alle folgenden Punkte müssen in Ausrichtung, Intensität und Umsetzungsgeschwindigkeit auf die Errei-
2361 chung der Ziele in dieser Legislaturperiode ausgerichtet werden.

2362

2363 **Ausbau, Neubau und Sanierung**

2364 Um das Ziel, jedem Kind in Bremen kurzfristig einen Kita-bzw. Krippen-Platz anzubieten, baulich schnell
2365 erreichen zu können, werden wir alle Möglichkeiten konsequent nutzen. Dazu gehört, Skaleneffekte etwa
2366 durch serielles Bauen zu nutzen, sämtliche Verfahren von Beschlussfassung über Genehmigung bis
2367 Vergabe zu vereinfachen und zu beschleunigen und bei Bedarf übergangsweise räumliche Standards zu
2368 senken.

2369 Wir werden auf jede Möglichkeit zum beschleunigten Kita-Ausbau zurückgreifen.

2370

2371 **Die Koalition wird:**

- 2372 • ein umfassendes und bedarfsgerechtes Bau- und Sanierungsprogramm für die Bestandsgebäude und
- 2373 Neubauten implementieren. Sanierungsbedürftige Einrichtungen in öffentlichem Eigentum werden
- 2374 wir instand setzen oder neu bauen. Wir werden in dieser Legislaturperiode damit beginnen, jedes
- 2375 Jahr eine solche Kindertageseinrichtung zu sanieren.
- 2376 • Neubauten - wo möglich und sinnvoll - mit Räumen für Eltern- und Familienarbeit sowie die Koopera-
- 2377 tion mit anderen Akteur*innen im Stadtteil ausstatten.
- 2378 • für Sanierung, Ausbau und Neubau von Kitas größere Pakete mit mehreren Projekten in die Aus-
- 2379 schreibung bringen und dafür die finanziellen und haushaltsrechtlichen Voraussetzungen schaffen.
- 2380 • modulares und serielles Bauen verstärkt umsetzen.

2381

2382 **Träger der Kindertagesbetreuung**

2383 Das Wunsch- und Wahlrecht in der Kinder- und Jugendhilfe setzt eine Trägervielfalt voraus. Dazu stehen

2384 wir, denn sie gewährleistet die Bereitstellung von Kitas mit verschiedenen Konzepten. Freie und öffent-

2385 liche Träger sowie Elternvereine leisten einen wichtigen Beitrag zur Umsetzung des Rechtsanspruchs

2386 auf einen Betreuungsplatz. Beim notwendigen Ausbau der Kindertagesbetreuungsangebote setzen wir

2387 auf alle Anbieter und Träger, die dazu beitragen, das Ziel, dass jedes Kind einen Kitaplatz bekommt,

2388 schnellstmöglich zu erreichen, solange diese den landesrechtlichen und genehmigungsfähigen Vorgaben

2389 entsprechen.

2390

2391 Der öffentliche Träger KiTa Bremen hat einen überproportional hohen Anteil an Förderkindern und muss

2392 Lösungen für Kinder schaffen, die im Anmeldeverfahren keinen Kita-Platz bekommen haben und ihren

2393 Rechtsanspruch gerichtlich durchsetzen. Die Kommunen können den Kita-Rechtsanspruch nur mit leis-

2394 tungsfähig aufgestellten öffentlichen Trägern gewährleisten.

2395

2396 **Die Koalition wird:**

- 2397 • beim Ausbau weiter auf Trägerpluralität setzen.
- 2398 • KiTa Bremen mindestens im Rahmen des bisherigen Marktanteils am notwendigen Ausbau beteiligen.

2399

2400 **Betreuungsumfang und -zeiten**

2401 Wir haben erreicht, dass alle Kinder ab dem ersten Lebensjahr einen Rechtsanspruch auf sechs Stunden

2402 frühkindliche Bildung haben. Daran wollen wir festhalten. Viele Eltern benötigen jedoch einen Betreu-

2403 ungsumfang, der sechs Stunden übersteigt, und auch für manche Kinder gibt es pädagogische Gründe

2404 für Ganztagsbetreuung. Eltern mit unregelmäßigen oder besonders frühen bzw. späten Arbeitszeiten

2405 benötigen Randzeitenbetreuung über die üblichen Öffnungszeiten von Kindertageseinrichtungen hinaus.

2406 Auch Vollzeitwerbstätigkeit der Eltern kann in der Regel nicht mit einem Betreuungsumfang von sechs

2407 Stunden abgedeckt werden. Wir wollen prioritär erreichen, dass allen Kindern ein Betreuungsangebot

2408 mindestens im Umfang des Rechtsanspruchs von sechs Stunden gemacht werden kann. Darüber hinaus

2409 wollen wir insbesondere nachmittags mehr Betreuungsangebot schaffen.

2410

2411 Vollzeitbetreuung bis acht Stunden ist und bleibt ab dem 3. Lebensjahr beitragsfrei. Für darüberhinaus-

2412 gehende Betreuung von mehr als 8 Stunden wollen wir abhängig von der sozialen und wirtschaftlichen

2413 Lage der Eltern ein System entwickeln, wie in Zukunft ein sozial gestaffelter Zuzahlungsbeitrag abhängig

2414 von Einkommenshöhe, Familiengröße und dem Betreuungsumfang erhoben werden kann. Wer wenig

2415 verdient, zahlt nichts oder wenig, wer viel verdient, zahlt mehr.

2416

2417 **Die Koalition wird:**

- 2418 • dort, wo bereits Betreuung über die sechs Stunden hinaus in den Einrichtungen angeboten wird, die-

- 2419 se nicht abbauen und wenn möglich ausweiten.
- 2420 • das Angebot an Kinderbetreuungsplätzen und ergänzenden Betreuungsangeboten, auch in Rand- und
- 2421 Ferienbetreuungszeiten, massiv erhöhen.
- 2422 • Kindertagesbetreuungseinrichtungen ermöglichen, Betreuungsbedarfe, die über den Rechtsanspruch
- 2423 von sechs Stunden hinausgehen, ergänzend durch den Einsatz von pädagogisch vorgebildeten
- 2424 Personen, wie z.B. Kindertagespflegepersonen, sicherzustellen, und den dafür notwendigen Rahmen
- 2425 schaffen.
- 2426 • pro Stadtteil mindestens eine Ankereinrichtung einrichten, die auch Eltern mit Arbeitszeiten jenseits
- 2427 der üblichen Betreuungszeiten eine bedarfsgerechtere Betreuung ermöglicht.
- 2428 • ein sozial gestaffeltes Zuzahlungsmodell für die Betreuungszeiten über acht Stunden hinaus ent-
- 2429 wickeln. Die Zuzahlung soll dabei ausschließlich an den zeitlichen Umfang und nicht an die Tageszeit
- 2430 der Betreuung gebunden sein.
- 2431 • als ergänzendes, quartiersnahes und flexibles Angebot weitere MoKi-Standorte eröffnen.
- 2432 • prüfen, wie die unterjährige Aufnahme von Kindern zum Standard werden kann, da sich die Familien-,
- 2433 Arbeits- und Lebensplanung nicht nach dem Kita-Jahr richten.
- 2434

2435 **Personalgewinnung und multiprofessionelle Teams**

2436 Der Fachkräftemangel bremst den Kita-Ausbau und geht damit zulasten der unversorgten Kinder und

2437 ihrer Eltern. Er geht aber auch zulasten der Fachkräfte, die in den Kitas auf wachsende Heraus- und

2438 Anforderungen stoßen - bei einer dünner werdenden Personaldecke. Deshalb wollen wir kurzfristig für

2439 mehr Personal in den Kitas sorgen, und gleichzeitig massiv in die Ausbildung investieren, um mittelfris-

2440 tig die benötigten Fachkräfte zu gewinnen.

2441

2442 Es soll daher kurzfristig Personal als Zweitkraft mit einer angepassten Mindestqualifikation und „hel-

2443 fende Hände“ auch ohne pädagogische Vorqualifikation eingesetzt werden, um schnell Entlastung und

2444 Plätze zu schaffen. In Kindertageseinrichtungen wollen wir zudem verstärkt multiprofessionelle Teams

2445 einsetzen. Es fehlen für Fachkräfte mit akademischen Abschlüssen in Pädagogik, Psychologie etc.

2446 attraktive Stellen in Kindertagesstätten. Diese wollen wir schaffen, indem wir z.B. das Programm der

2447 Verstärkungsmittel (Koordinations- und Netzwerkstellen) und das der Fachberatung ausweiten. Mit die-

2448 sen Stellen soll die Entlastung und Unterstützung der Gruppen- und Kitaleitungen insbesondere in den

2449 Indexlagen und den Schwerpunkteinrichtungen vorangetrieben werden. Diese Stellen sollen möglichst

2450 vor Ort in den Einrichtungen eingesetzt werden.

2451

2452 Wir können nicht warten, bis diejenigen, die jetzt eine Ausbildung anfangen, als Fachkräfte in den Kitas

2453 ankommen. Deshalb müssen wir jetzt denjenigen, die gerne mit Kindern arbeiten wollen, aber noch keine

2454 pädagogische Fachkraft sind, Möglichkeiten geben, in Einrichtungen frühkindlicher Bildung zu arbeiten

2455 und ihnen eine berufliche Perspektive und berufsbegleitende Weiterqualifizierung ermöglichen. Um

2456 mehr Gruppen eröffnen und betreiben zu können, wollen wir mehr Menschen als Zweitkräfte gewinnen

2457 Wir achten das Fachkräftegebot der Kinder- und Jugendhilfe und die landesrechtlichen Grundlagen.

2458 Die Tätigkeit der Erziehung, Betreuung und Förderung von Kindern ist ein für die Gesellschaft wichtiger

2459 Fachberuf.

2460

2461 An den landesrechtlichen Vorgaben zur Erstkraft wird nicht gerüttelt. Wir werden die Anzahl der Förder-

2462 kinder berücksichtigen und die Gruppenleitung sollen zusätzliche Anleitungsstunden bekommen. Zweit-

2463 kräfte, die in Indexlagen tätig sind, sollen eine Zulage erhalten. Das Programm ProKita II in Zusammen-

2464 arbeit mit dem Arbeitsressort werden wir fortsetzen.

2465

2466 **Die Koalition wird:**

- 2467 • alle Träger anhalten, bei der Zusammenstellung der Gruppenteams und der entsprechenden Ein-
- 2468 stellung von Personal alle rechtlich vorgesehenen Möglichkeiten zu nutzen. Oberste Priorität haben

- 2469 die Bildungs-, Förder- und Betreuungsbedürfnisse der Kinder. Ziel ist es, allen Kindern ein Angebot
2470 zu machen. Die entsprechenden Beschäftigungsmöglichkeiten auch für Kindertagespflegepersonen,
2471 Kinderpfleger*innen und Sozialpädagogische Assistent*innen werden wir nutzen, auch bei unserem
2472 kommunalen Träger. Eine berufsbegleitende Weiterqualifizierung ist wünschenswert und wird allen
2473 ermöglicht, aber den einzelnen Beschäftigten nicht zwingend vorgeschrieben werden.
2474 • dafür Sorge tragen, dass Kindertagespflegepersonen, die neben der die Gruppe leitenden Fachkraft
2475 in einer Elementargruppe eingesetzt werden, vorab im Rahmen ihrer Qualifikation bzw. ergänzend zu
2476 bestehender Qualifikation eine Fortbildung erhalten, die der Arbeit mit Kindern ab drei Jahren Rech-
2477 nung trägt.
2478 • Kita-Leitungen stärken für die vielfältigen und stetig gewachsenen Koordinierungsaufgaben, dies
2479 auch in der Ausbildung berücksichtigen und bei Verwaltungsaufgaben, zum Beispiel im Bereich der
2480 Online-Anmeldung, unterstützen.

2481

2482 **Ausbildung und Qualifizierung**

2483 Die Gewinnung von pädagogischen Fachkräften hat für die Koalition oberste Priorität. Wir wollen wäh-
2484 rend der Ausbildung zur sozialpädagogischen Assistenz und in der Kinderpflege eine Entgeltzahlung
2485 möglich machen. Berufsbegleitende Aus- und Weiterbildungen erfolgen bei vollem Lohnausgleich.

2486

2487 **Die Koalition wird:**

- 2488 • die Zahl der Plätze in der Praxisintegrierten Ausbildung (PiA) zur Erzieherin/zum Erzieher bis 2024
- 2489 verdreifachen und bis zum Ende der Legislaturperiode mindestens vervierfachen.
- 2490 • die Ausbildungskapazitäten an den öffentlichen Fachschulen mindestens verdoppeln, attraktiv gestal-
- 2491 ten und offensiv bewerben. Die öffentlichen Schulen sollen auch PiA-Weiterbildungsgänge anbieten.
- 2492 Für die Umsetzung werden wir rechtzeitig zum Ausbildungsjahr 2024/2025 einen Plan vorlegen.

2493

2494 Die unterschiedlichen Möglichkeiten der Wege in Beschäftigung in erzieherischen Berufen und in der
2495 Kindertagesbetreuung, Quer- und Seiteneinstiege mit ihren unterschiedlichen Voraussetzungen und
2496 Formaten werden wir verstetigen. Um Interessierte umfassend zu erreichen – direkt und über Multi-
2497 plikator*innen – starten wir eine Informationsoffensive, die auch eine „Erziehungsberufe-Lotsenstelle“
2498 umfasst.

2499

2500 Wir werden die Ausbildungs- und Personalgewinnungsmaßnahmen fortlaufend bilanzieren und wenn
2501 notwendig Anpassungen vornehmen.

2502

2503 **Die Koalition wird:**

- 2504 • prüfen, wie wir auch an nicht-staatlichen Schulen das Schulgeld in der Ausbildung in Erziehungsbe-
- 2505 rufen erlassen und dies mit einer beruflichen Bindung in Bremen verknüpfen können.
- 2506 • die Arbeitsbedingungen verbessern, um mehr Fachkräfte im Beruf zu halten und eine Rückkehr, z.
- 2507 B. nach der Elternzeit, attraktiver zu machen. Hierfür werden wir nach Möglichkeiten suchen, die
- 2508 Bezahlung der Erzieher*innen zu verbessern, sowie eine flächendeckende Supervision einführen und
- 2509 psychologische Unterstützung der Fachkräfte bei der Arbeit mit geflüchteten Kindern mit Kriegs-
- 2510 erfahrung ermöglichen.
- 2511 • die Möglichkeiten einer vergüteten Teilzeitausbildung in den unterschiedlichen Ausbildungsformaten
- 2512 erweitern und auch PiA in Teilzeit ermöglichen.
- 2513 • Berufsbegleitende Weiterqualifizierungsgänge für Sozialpädagogische Assistent*innen (SPA), Kinder-
- 2514 pfleger*innen und Heilpädagog*innen ausweiten.
- 2515 • die Einrichtung eines dualen Studiengangs Elementarpädagogik prüfen.

2516

2517 **Gruppengrößen**

2518 Sofern trotz aller Ausbauanstrengungen noch Betreuungsplätze fehlen, werden wir die Möglichkeiten

2519 hinsichtlich der Gruppengrößen soweit ausschöpfen wie dies erforderlich ist, um alle unversorgten
2520 Kinder im Kita-System unterzubringen. Einrichtungen sollen sich freiwillig entscheiden dürfen, mehr als
2521 10 Kinder pro Krippengruppe oder mehr als 20 Kinder pro Elementargruppe aufzunehmen. Ausnahme-
2522 genehmigungen sollen dafür zukünftig nicht erforderlich sein. Die notwendigen rechtlichen Rahmenbe-
2523 dingungen hierfür werden wir schnellstmöglich schaffen. Die Refinanzierung wird nach der Anzahl der
2524 tatsächlich betreuten Kinder bemessen, jedes Kind mehr zählt im Finanzbedarf also auch genauso wie
2525 jedes andere Kind in der Gruppe. Für die Beschäftigten in Gruppen, welche zusätzliche Kinder aufneh-
2526 men, werden wir eine Zulage zur Verfügung stellen.

2527
2528 Hierbei werden wir weiterhin Ungleiches ungleich behandeln und den unterschiedlichen sozialen Ge-
2529 gebenheiten von Stadtteilen und Einrichtungen Rechnung tragen. Gruppen in Lagen mit Sozialindikator
2530 4 und 5 sowie Gruppen mit mehr als drei Kindern mit Förderbedarf werden nicht vergrößert. Flexibilisie-
2531 rungen bei den Gruppengrößen werden ausschließlich temporär und befristet umgesetzt. Dabei setzen
2532 wir auf die Solidarität der Träger und ihrer Mitarbeiter*innen mit unseren Kindern. Für Elementargrup-
2533 pen in herausfordernden Lagen werden wir perspektivisch eine schrittweise Verbesserung des Fach-
2534 kraft-Kind-Schlüssels vornehmen und damit den Einrichtungen Gruppenverkleinerungen ermöglichen,
2535 auch über Einbeziehung neuer Personalressourcen und über multiprofessionelle Teams, damit die Fach-
2536 kräfte vor Ort den Bedarfen der Kinder besser gerecht werden können und um den Anforderungen an die
2537 Fachkräfte Rechnung zu tragen.

2538 2539 **Kindertagespflege**

2540 Ein weiterer Baustein der Kindertagesbetreuung ist die Kindertagespflege.

2541 2542 **Die Koalition wird:**

- 2543 • ein frühkindliches Bildungsangebot durch Tageseltern ausweiten.
- 2544 • für alleinerziehende Schichtarbeiter*innen prüfen, wie die ergänzende Kindertagespflege im Haushalt
2545 der Sorgeberechtigten so ausgestaltet werden kann, dass sie bereits ab der Betreuung eines Kindes
2546 attraktiv ist und in die Prüfung das Berliner MoKiS-Modell einbeziehen.
- 2547 • die Kindertagespflegeoffensive fortsetzen und ausreichend Qualifikationsangebote schaffen, auch um
2548 zusätzliches Personal für unsere Kindertagesbetreuungseinrichtungen zu gewinnen und zu qualifizie-
2549 ren.

2550 2551 **Anerkennung ausländischer Abschlüsse**

2552 Qualifikationen auch für den Quereinstieg sind bisher auf das deutsche Ausbildungssystem ausgelegt,
2553 der Einsatz mit angrenzenden Qualifikationen aus dem Ausland ist bislang nicht möglich. Das wollen wir
2554 ändern. Das Quereinstiegsprogramm wird künftig auch für ausländische Abschlüsse und Qualifikationen
2555 geöffnet und durch Sprachkurse flankiert.

2556 2557 **Die Koalition wird:**

- 2558 • insgesamt die Anerkennung von im Ausland erworbenen Qualifikationen beschleunigen, erleichtern
2559 und insbesondere bisherige Tätigkeiten und berufliche Erfahrungen stärker berücksichtigen. Notwen-
2560 dige Ausgleichs- und Anpassungsmaßnahmen stellen wir kostenlos zur Verfügung.

2561 2562 **Verzahnung Kitas und Grundschulen**

2563 Die Bildungsangebote in Kitas und Grundschulen müssen noch besser verzahnt werden, sodass beim
2564 Übergang Brüche in der Entwicklung vermieden werden. Die in Bremerhaven bereits bestehende Ver-
2565 bundstruktur zwischen Kitas und Grundschulen wollen wir auch für die Stadtgemeinde Bremen flächen-
2566 deckend umsetzen.

2567 2568 **Die Koalition wird:**

- 2569 • die gestarteten Pilot-Verbünde von Kitas und Grundschulen flächendeckend ausweiten, um den Bil-
2570 dungsplan 0–10 flächendeckend einzuführen.

2571

2572 **Familien- und Elternarbeit**

2573 Kindertageseinrichtungen sind wichtige Orte, in denen Familien mit ihren vielfältigen Problemlagen/ Le-
2574 bensrealitäten ankommen und Unterstützung erhalten können. Kinder- und Familienzentren sollen einen
2575 Platz bieten für Differenzierung und Bewegungsangebote, mit Ruheräumen, mit Eltern- und Familien-
Cafés, für Väter- und Müttergruppen, Beratungsangebote und Selbsthilfestrukturen.

2576

Die Koalition wird:

- 2577 • Einrichtungen schaffen, in denen eine durchgängige Bildung und Betreuung vom ersten Lebensjahr
2578 bis zur Einschulung angeboten wird. Kinder- und Familienzentren können solche Anlaufstellen in den
2579 Stadtteilen sein, die kostenlose Angebote für Kinder und ihre Familien in den Bereichen Gesundheit,
2580 Erziehung und frühkindliche Bildung bereithalten.
- 2581 • für alle Beschäftigten in Kindertageseinrichtungen Fortbildungsmöglichkeiten schaffen zu den The-
2582 men körperlicher, psychischer und insbesondere sexualisierter Gewalt. Die dabei erworbenen Kennt-
2583 nisse sollen in die Eltern- und Familienbildungsarbeit mit einfließen.
- 2584 • präventive Elternarbeit im Rahmen von Elternabenden zu wechselnden Themen wie z.B. Gesundheit,
2585 Sexualität, Mediennutzung, Gewaltprävention und Diversität einführen.
- 2586 • das Sozialpädagog*innenprogramm in Kitas in Indexlagen fortführen und ausweiten.
- 2587 • das in Gröpelingen erfolgreich eingeführte Konzept Kita-Einstiegshaus in die Breite bringen und auch
2588 in anderen Stadtteilen etablieren, um für Kinder mit entsprechendem Bedarf den Einstieg in das Sys-
2589 tem der frühkindlichen Bildung zu erleichtern.

2590

2591 **Naturnahe Kitas**

2592

2593 **Die Koalition wird:**

- 2594 • neben dem konventionellen Kita-Ausbau auch die Einrichtung von naturnahen Kitas, z.B. Parzellen-
2595 Kitas, voranbringen, um weitere Standortpotentiale zu heben und gleichzeitig das Naturerleben und
2596 die Umweltbildung von Kindern zu unterstützen. Hierfür müssen eigene Standards definiert und die
2597 gesetzlichen Grundlagen geschaffen werden.
- 2598 • die Zusammenarbeit zwischen den Ressorts Soziales, Umwelt und Kinder zum Thema Klimabildung
2599 verstärken, um auch über die geförderten außerschulischen Lernorte hinaus möglichst vielen Kin-
2600 dern und Jugendlichen einen niederschweligen Zugang und vielfältige Angebote der Umwelt- und
2601 Klimabildung und Naturerfahrung zu ermöglichen. Konkret werden wir das erfolgreiche, von den
2602 Ressorts Kinder und Umwelt gemeinsam finanzierte Projekt „Kita-Kinder gehen raus“ fortsetzen, um
2603 noch mehr Kita-Kindern einen Zugang zu Umwelt und Natur zu ermöglichen.

2604

2605 **Sprachförderkonzept und Kitabrückenjahr**

2606 Grundbedingung für erfolgreiche Bildung und eine aktive Rolle in der Gesellschaft ist der Aufbau von
2607 Sprachkompetenzen. Deswegen wollen wir Sprachbildung und Sprachförderung gerade am Anfang des
2608 Bildungswegs weiter verbessern, die Förderung von Mehrsprachigkeit als selbstverständlichen Teil
2609 davon etablieren und noch mehr Kinder mit den vorhandenen Angeboten erreichen.

2610 In der vergangenen Legislaturperiode haben wir erreicht, dass alle Kinder mit Sprachförderbedarf vor
2611 der Einschulung eine Kindertagesbetreuung oder spezielle Sprachförderkurse besuchen können. Für je-
2612 des Kind mit Sprachförderbedarf ist die Inanspruchnahme des Kita-Brückenjahres verbindlich und wird
2613 verlässlich bereitgestellt.

2614

2615 **Die Koalition wird:**

- 2616 • das Kita-Brückenjahr verstetigen und mit den nötigen finanziellen Mitteln hinterlegen.

- 2617 • die Sprachförderung schrittweise ausbauen. Das Ziel ist, dass in Gruppen mit mehr als vier Kindern
2618 mit diagnostiziertem Sprachförderbedarf eine zusätzliche Sprachförderkraft eingesetzt werden soll.
2619 • die aufsuchende Arbeit, insbesondere bei der Primo-Testung von Nicht-Kita-Kindern in Bremen und
2620 Bremerhaven, verstetigen und weitere ergänzende Angebote schaffen.
2621 • das beschlossene Sprachförderkonzept mit allen notwendigen Ressourcen realisieren und bestehen-
2622 de Angebote verstetigen sowie weitere Angebote schaffen.
2623 • dafür Sorge tragen, dass Sprachförderkräfte ausreichend Zeit und Raum haben, um individuelle Lehr-
2624 und Lernmöglichkeiten für die Kinder umzusetzen.
2625 • Ausbildungsanforderungen für Sprachförderkräfte definieren und Ausbildungsklassen im Land Bre-
2626 men schaffen, um den steigenden Bedarf an Sprachförderkräften zu decken.
2627 • sich auf Bundesebene dafür einsetzen, dass die Mittel für Sprachkitas fortgeführt werden.

2628

2629 **Landeskitagesetz / verbindliche Standards**

2630 Wir wollen die Qualität in der frühkindlichen Bildung verbessern. Die Qualitätsstandards sollen in das
2631 Landes-Kitagesetz aufgenommen werden. Der Gesetzgebungsprozess soll unter Einbindung der Träger-,
2632 Beschäftigten- und Elternvertretungen erfolgen.

2633

2634 **Die Koalition wird:**

- 2635 • verbindliche Standards in der Kindertagesbetreuung in dem Landes-Kitagesetz regeln. Dort ver-
2636 ankern wir die Standards des Bildungsplans 0 bis 10 mit verbindlichen Regelungen zur inhaltlichen
2637 Ausgestaltung.

2638

2639 **Inklusion in Kitas**

2640 Wir wollen eine inklusive Kita, in der alle Kinder, ausgehend von ihrer aktuellen Entwicklung, gezielt ge-
2641 fördert werden.

2642

2643 **Die Koalition wird:**

- 2644 • einen „Entwicklungsplan Inklusion in Kitas“ als eine verbindliche Grundlage für die Umsetzung in
2645 Kitas schaffen.
2646 • sich im Rahmen der Entwicklung des „Entwicklungsplans Inklusion in Kitas“ dafür einsetzen, dass
2647 inklusive Kitas auch über eine entsprechende Ausstattung verfügen: kleine Gruppen mit einem guten
2648 Fachkraft-Kind-Schlüssel, multiprofessionellen Teams mit der Möglichkeit des Poolings von Assisten-
2649 zen in inklusionsgerechten Räumlichkeiten.

2650

2651 **Spielhäuser**

2652 In Bremen gibt es auf einigen Spielplätzen „Spielhäuser“, in denen pädagogische Angebote am Nachmit-
2653 tag und in Ferienzeiten für jüngere und ältere Kinder, Elterncafés, Sprach- und weitere Kurse für Eltern
2654 organisiert werden. Diese Angebote sind niedrigschwellig – es reicht, mit dem eigenen Kind auf den
2655 Spielplatz zu gehen, um damit in Berührung zu kommen.

2656

2657 **Die Koalition wird:**

- 2658 • die Spielhäuser personell stärken und anstreben, dass noch weitere Spielplätze, insbesondere in be-
2659 nachteiligten Stadtteilen, mit Spielhäusern ausgestattet werden.

2660

2661 **Ausstattung nach Index**

2662 Die soziale und wirtschaftliche Lage von Kindern und Familien, in den Quartieren sehr unterschiedlich,
2663 dementsprechend auch die Herausforderungen für die Einrichtungen der Kindertagesbetreuung. Weil
2664 wir Ungleiches ungleich behandeln, muss auch die Ausstattung der Kindertagesbetreuungsangebote,
2665 der Kinder- und Familienzentren, diesen unterschiedlichen Herausforderungen gerecht werden. Die
2666 Kitas, die von Kindern mit besonders großen Herausforderungen besucht werden, brauchen in jeder Hin-

2667 sieht die beste Ausstattung.

2668

2669 **Die Koalition wird:**

- 2670 • die Einstufung von Kindertagesstätten als Index-Kitas mit der entsprechenden Zusatzausstattung
- 2671 automatisch an die jeweils aktuelle Datenlage anpassen.
- 2672 • den Sozialindex für Kitas analog zum Verfahren beim Sozialindex für Schulen weiterentwickeln.

2673

2674 **Finanzierung**

2675

2676 **Die Koalition wird:**

- 2677 • das System der Finanzierung der Kindertagesbetreuung in dieser Legislaturperiode weiter entwi-
- 2678 ckeln und spätestens mit Wirkung zum Kitajahr 2025/2026 umstellen, um Transparenz und Einheit-
- 2679 lichkeit sicherzustellen. Das Finanzierungssystem soll die schnellstmögliche Erreichung des Zieles,
- 2680 dass jedes Kind einen Kitaplatz bekommt, bestmöglich unterstützen. Die Finanzierung soll im Kern
- 2681 auf die Anzahl der betreuten Kinder, ihre jeweiligen Problemlagen, Bildungsrisiken und Förderbedar-
- 2682 fe und den jeweiligen Betreuungsumfang bezogen sein.
- 2683 • mit einem solchen Finanzierungsmodell das Ziel verfolgen, dass einerseits der Anreiz eines selbst-
- 2684 verantworteten Ausbaus durch die Träger verstärkt wird und andererseits nur die mit Kindern be-
- 2685 setzten Plätze finanziert werden.
- 2686 • für die Einhaltung der gesetzten Priorisierungen der Aufnahme sorgen (kommunale Steuerung) und
- 2687 gleichzeitig die Schaffung zusätzlicher Angebote und Plätze forcieren.
- 2688 • das Finanzierungssystem so gestalten, dass besondere Anreize zur Schaffung von zusätzlichen An-
- 2689 geboten gerade in den Quartieren und Stadtteilen gesetzt werden, die bislang besonders niedrige
- 2690 Betreuungsquoten aufweisen. Wir werden in diesem Zusammenhang bis Ende dieses Jahres ergeb-
- 2691 nisoffen prüfen, inwieweit die Übernahme des Gutscheinmodells aus Hamburg oder aus Berlin für
- 2692 Bremen eine geeignete Lösung darstellen kann.

2693

2694

2695 Bildung

2696

2697 **Bildungsgerechtigkeit**

2698 Unser Ziel sind gerechte Bildungschancen für jedes Kind im Land Bremen. Alle Kinder unabhängig von
2699 ihrem Elternhaus, Herkunft oder Wohnort müssen die gleichen Chancen haben, ihre Potentiale in der
2700 Schule zu entfalten. Die Schulen, die von Kindern mit besonders großen Herausforderungen besucht
2701 werden, brauchen in jeder Hinsicht die beste Ausstattung.

2702

2703 **Die Koalition wird:**

- 2704 • den begonnenen Einstieg in die Doppelbesetzung fortführen und massiv zusätzliches Personal ein-
- 2705 stellen. Prioritär werden die Grundschulen mit Sozialindikator 5 und 4 mit einer zweiten Kraft (1 VZE
- 2706 für 2 Klassen) mit einer zweiten Kraft für die 1. Klassen ausgestattet, um den Erwerb der Grundfer-
- 2707 tigkeiten Lesen, Schreiben und Rechnen zu unterstützen. Nachfolgend werden wir auch die höheren
- 2708 Klassenstufen der Grundschulen mit Sozialindikator 5 und 4 und die Schulen mit Sozialindikator 3 mit
- 2709 einer zweiten Kraft (1 VZE für 3 Klassen) ausstatten.
- 2710 • für die Doppelbesetzung Erzieher*innen und andere pädagogische Fachkräfte und in der Tätigkeit mit
- 2711 Kindern und Jugendlichen erfahrene Personen einstellen und ihnen verbindlich anbieten, sie berufs-
- 2712 begleitend weiter zu qualifizieren. Dabei setzen wir darauf, dass die Schulen selbst am besten wissen,
- 2713 was ihren Kindern hilft.
- 2714 • entsprechend der Zuweisungsrichtlinie für das unterrichtende Personal eine Zuweisungsrichtlinie für
- 2715 das nichtunterrichtende pädagogische Personal erlassen.
- 2716

- 2717 • das Bundesprogramm Startchancen voll ausnutzen und die notwendige Gegenfinanzierung der Bundesmittel sicherstellen.
- 2718
- 2719 • weiterhin die Klassengröße am Sozialindex festmachen und an Schulen der Primar- und Sekundarstufe I in herausfordernden Lagen kleinere Klassen einrichten.
- 2720
- 2721 • Elternarbeit im Sinne der Bildungspartnerschaften zwischen Eltern und Schulen sowie die Elternbildung kontinuierlich weiterentwickeln und fördern.
- 2722
- 2723 • so viele Kinder wie möglich beim Erwerb der Basiskompetenzen in Mathematik und Sprache auch über den Unterricht hinaus zusätzlich mit Ergänzungsangeboten fördern. Dafür beschleunigen wir den Ausbau des Programms „Mathe sicher können“. Im Bereich der Leseförderung werden wir das Programm „Lese-BiSS“ zum flächendeckenden „Leseband“ weiterentwickeln und bis zum Ende der Legislaturperiode an allen Bremer Grundschulen einführen.
- 2724
- 2725
- 2726
- 2727
- 2728 • neue Quartiersbildungszentren (QBZ) bauen. Zuerst in Kattenturm, Blumenthal und Bremerhaven Lehe. Diese Ortsteile bekommen eine*n Bildungsmanager*in für das Quartier, auch wenn das Gebäude noch nicht fertig ist. Bestehende und neue QBZ werden über eine institutionelle Förderung dauerhaft abgesichert.
- 2729
- 2730
- 2731
- 2732

2733 **Schulkonsens / Schulstruktur**

2734 Der 2018 beschlossene Schulkonsens zwischen SPD, CDU, DIE GRÜNEN und DIE LINKE gilt bis 2028. Wir halten daran fest. Das bedeutet auch, dass wir am Ziel festhalten, die Bildungsausgaben pro Schüler*in an die der anderen Stadtstaaten anzugleichen. Damit der Übergang von der Grundschule in die weiterführende Schule möglichst gut gelingt, ist eine noch engere Zusammenarbeit der jeweiligen Schulen anzustreben.

2735

2736

2737

2738

2739

2740 **Die Koalition wird:**

- 2741 • vielfältige Maßnahmen zur Stärkung der Schulen innerhalb dieser Legislatur vornehmen. Mit Blick auf eine darüber hinausgehende Perspektive wollen wir geeignete Formate entwickeln mit dem Ziel, den Bildungserfolg stärker von der sozialen Herkunft zu entkoppeln. Hierbei sollen sowohl bildungsbezogene Fragen wie Schulstrukturen oder Ausstattung, als auch schulexterne Faktoren wie Armut, Migration oder Stadtentwicklung berücksichtigt werden.
- 2742
- 2743
- 2744
- 2745
- 2746 • das Ausgabenniveau pro Schüler*in nach und nach an das Niveau der anderen Stadtstaaten annähern.
- 2747
- 2748 • das Abitur weiterhin nach 8 Schuljahren an den Gymnasien oder nach 8 bzw. 9 Schuljahren an den Oberschulen ermöglichen. Überall dort, wo an Oberschulen – wegen der fehlenden Oberstufe – das Abitur nicht direkt abgelegt werden kann, sollen Schulverbünde diese Lücke schließen. Im Stadtteil Gröpelingen richten wir eine neue Oberstufe ein.
- 2749
- 2750
- 2751
- 2752 • die Zusammenarbeit von Kitas, Grundschulen und Oberschulen stärken, um die Übergänge für die Schüler*innen besser zu gestalten. Dafür werden Verbünde geschaffen und wo möglich Campus zwischen Grund- und Oberschulen eingerichtet.
- 2753
- 2754

2755

2756 **Inklusion**

2757 Jedes Kind soll beste Bildungschancen bekommen und individuell passende Unterstützung. Bei der Qualität des inklusiven Unterrichts richten wir den Fokus auf das gemeinsame Lernen. Dafür müssen die Personalausstattung und der Personaleinsatz in den Schulen sowie die Lehrkräfteaus- und -fortbildung verbessert werden.

2758

2759

2760

2761

2762 **Die Koalition wird:**

- 2763 • die Schulen bedarfsgerecht ausstatten.
- 2764 • weiterhin für ein weites und systemisches Inklusionsverständnis eintreten und den Entwicklungsplan Inklusion und Migration (Inklusion in der Migrationsgesellschaft) zeitnah beschließen und umsetzen.
- 2765
- 2766 • die Zuweisung von Personal nach den Förderbedarfen der Kinder richten. Diese bedarfsgerechte

2767 Ausstattung der Grund- und weiterführenden Schulen werden wir sicherstellen, wenn statt des son-
2768 derpädagogischen Statuierungsverfahrens in der Grundschule ein entwicklungsbegleitendes, förder-
2769 diagnostisches Verfahren eingeführt wird. Jede Schule braucht im Kollegium insbesondere auch eine
2770 ausreichende Zahl von Sonderpädagog*innen, um die Herausforderungen der Inklusion adäquat um-
2771 setzen zu können. Um dies verlässlich zu sichern, werden wir die inhaltlichen und organisatorischen
2772 Fragen und die verbindliche Bereitstellung und Verteilung der erforderlichen Ressourcen im gleichen
2773 Schritt regeln. Die Statuierung im Übergang von der Grund- zur weiterführenden Schule kann erst
2774 dann entfallen, wenn eine entsprechende Zuweisung von Förderstunden über die Zuweisungsricht-
2775 linie neu geregelt ist.

- 2776 • schulinterne und übergreifende Fortbildungen und Personalentwicklung für alle Lehrkräfte anbieten.
- 2777 • Schulassistenzen als originären Bestandteil von Schulen etablieren, damit sie entsprechend den Be-
2778 dürfnissen eingesetzt werden. Auf Grundlage der Evaluation des Pilotprojektes und der Erfahrungen
2779 mit der Ausweitung zum kommenden Schuljahr werden systemische Schulassistenzen sukzessive
2780 flächendeckend eingeführt. Dafür braucht es neben den notwendigen Ressourcen eine gute Zusam-
2781 menarbeit der Ressorts Bildung, Soziales und Gesundheit.
- 2782 • für alle Schüler*innen mit sozial-emotionalen Problemlagen und (drohenden) seelischen Behinderun-
2783 gen ein wohnortnahes Beschulungsangebot sicherstellen. Zu diesem Ziel werden wir den Ausbau von
2784 temporären Lerngruppen und Multifamilienklassen an den allgemeinbildenden Schulen vorantreiben
2785 sowie die Regionalen Beratungs- und Unterstützungszentren (ReBUZ) stärken und die Bildungsan-
2786 gebote an allen ReBUZ im Rahmen von Bildungsabteilungen ausbauen. Diesen Ausbau wollen wir bis
2787 zum Schuljahr 2024/2025 sicherstellen, um in einem ersten Schritt keine neuen Schüler*innen mehr
2788 an der Schule an der Fritz-Gansberg-Straße aufnehmen zu müssen. Auf dieser Grundlage werden wir
2789 die Fritz-Gansberg-Schule auflösen und einen mobilen Dienst für den Bereich emotional-soziale Ent-
2790 wicklung etablieren.
- 2791 • die Ausbildungskapazitäten an den Hochschulen im Land Bremen entsprechend der Bedarfe inklusi-
2792 ver Schulen ausbauen. Es braucht dabei u.a. höhere Kapazitäten in der Inklusiven Pädagogik, in der
2793 Erziehungswissenschaft und im Weiterbildungs-Masterstudiengang inklusive Pädagogik.
- 2794 • die Referendariatsplätze für inklusive Pädagogik am Landesinstitut für Schule (LIS) ausbauen.
- 2795 • Möglichkeiten der Differenz in Lernzielen, Fragen des Notenschutzes und des Nachteilsausgleichs
2796 verbindlich im Schulgesetz regeln.
- 2797 • für eine ressortübergreifende (Soziales, Bildung, Gesundheit, Wissenschaft) Sicherstellung der Erfül-
2798 lung der Bedarfe der Kinder und Jugendlichen insbesondere in hoch komplexen Problemlagen durch
2799 Beschulungs-, Betreuungs- und Therapieangebote sorgen. Dafür braucht es auch ein ressortübergrei-
2800 fendes Handlungskonzept.
- 2801 • prüfen, ob an den verbleibenden Förderzentren nach dem Modell der umgekehrten Inklusion eine
2802 Weiterentwicklung dieser Schulen möglich ist.
- 2803 • Schüler*innen noch besser ermöglichen, in ihrem eigenen Tempo zu lernen. Um das durchgehend zu
2804 ermöglichen, braucht es mehr jahrgangsübergreifendes Lernen. So können Schüler*innen einfacher
2805 länger oder kürzer in einer Lerngruppe bleiben, ohne dabei die harten Brüche des Wiederholens oder
2806 Überspringens zu erleben.
- 2807 • anwachsende Strukturen für Kooperationszeiten in den multiprofessionellen Teams schaffen.

2808 **Sprachförderkonzepte, Mehrsprachigkeit und herkunftssprachlicher Unterricht**

2809 Wir haben die vorschulische Sprachförderung im Deutschen vorangebracht und wollen diesen Weg wei-
2810 tergehen. Die Mehrheit der Kinder und Jugendlichen im Land Bremen wächst mittlerweile mehrsprachig
2811 auf. Mehrsprachigkeit ist der Normalfall. Wir wollen die sprachliche Vielfalt anerkennen und alle Spra-
2812 chen gleichermaßen wertschätzen.
2813

2814 **Die Koalition wird:**

- 2815 • das beschlossene Sprachförderkonzept umsetzen, und dessen Umsetzung evaluieren.
- 2816

- 2817 • die Fort- und Weiterbildung von Lehrkräften im Bereich Deutsch als Zweit-/Fremdsprache voranbrin-
2818 gen, um durchgängige Sprachbildung in allen Fächern zu etablieren.
2819 • eine Strategie für Mehrsprachigkeitsförderung erstellen und umsetzen.
2820 • die Herkunftssprache als Fremdsprache bei (zentralen) Abschlussprüfungen (als Wahlmöglichkeit)
2821 berücksichtigen und so das Ausschöpfen der individuellen Potenziale ermöglichen.
2822 • den herkunftssprachlichen Unterricht stärken. Dafür sollen zunächst Lehrkräfte für die häufigsten
2823 Herkunftssprachen (Arabisch, Russisch, Türkisch, Kurdisch und Polnisch) aus- und fortgebildet und
2824 auch eine gesonderte Lösung für Ukrainisch gefunden werden.

2825

2826 **Qualität und Schulentwicklung**

2827 Mit der Einsetzung des Instituts für Qualitätsentwicklung im Land Bremen (IQHB) wurde eine wichtige
2828 Grundlage geschaffen, um durch professionelle Erhebung und Analysen qualitativer wie quantitativer
2829 Daten zu individuellen Lernverläufen Schule und Unterricht weiterzuentwickeln. Ziel ist es, die Bildungs-
2830 qualität so zu verbessern, dass kein Kind mehr unter den Mindeststandards in den Kernfächern bleibt.
2831 Um die gesammelten Daten für die Lehrkräfte und für die Schulen nutzbar zu machen, braucht es eine
2832 gute Zusammenarbeit zwischen IQHB, LIS, den Schulaufsichten und vor allem mit den Kolleg*innen an
2833 den Schulen selbst. Wir wollen die Lehrkräfte unterstützen und ihnen Zeit, Instrumente und Beratung für
2834 eine bessere pädagogische Diagnostik und Förderung zur Verfügung stellen.

2835 Die Koalition wird:

2836

- 2837 • die Untersuchung zu den Lernausgangslagen (LALE) kontinuierlich in dieser Legislaturperiode aus-
2838 weiten auf alle Schulen. Dafür werden wir das IQHB auch personell in die Lage versetzen.
2839 • die Schnittstellen zwischen IQHB, LIS, der Schulaufsicht und den Schulen so ausgestalten und aus-
2840 statten, um den notwendigen Transfer der im IQHB generierten Daten in die Schulen zu sichern. Die
2841 Schulen sollen zielgerichtet, ergebnisorientiert und partizipativ bei der Ableitung und Umsetzung der
2842 notwendigen Schul- und Unterrichtsentwicklungen unterstützt werden. Dazu muss die Beratungstät-
2843 tigkeit für die Schulen personell verstärkt werden.

2844

2845 **Anzahl der Schüler*innen ohne Abschluss senken**

2846 Wir wollen dafür sorgen, dass trotz der besonderen Situation in Bremen, wo mehr als die Hälfte aller
2847 Schüler*innen mindestens eine der drei Bildungsrisikolagen (Armut, bildungsfernes Elternhaus, Sprach-
2848 förderbedarf) aufweist, mehr Schüler*innen im allgemeinbildenden Schulsystem einen Schulabschluss
2849 erreichen. Dies ist vor allem mit Blick auf den weiteren Lebensweg jedes einzelnen jungen Menschen
2850 geboten, denn die Frage, ob ein Schulabschluss erreicht wird, entscheidet oft über den späteren Beruf,
2851 die finanziellen Verhältnisse, und insgesamt über die gesellschaftliche Teilhabe.

2852

2853 **Die Koalition wird:**

- 2854 • angesichts dessen, dass knapp ein Drittel der Schüler*innen ohne Schulabschluss erst seit kurzem in
2855 Deutschland lebt, die Angebote insbesondere für spät zugewanderte Schüler*innen ausweiten, die auf
2856 Sprachförderung und berufliche Orientierung setzen, wie z.B. die abschlussorientierten Vorklassen in
2857 der Allgemeinbildung und die Berufsorientierungsangebote mit Sprachförderung im Übergangssys-
2858 tem der berufsbildenden Schulen.
2859 • mit Sprachförderung so früh wie möglich beginnen und Angebote auch in weiterführenden Schulen
2860 vorhalten.
2861 • die Möglichkeiten, im berufsbildenden System einen Schulabschluss zu erreichen, stärken.
2862 • das System der „Transition Guides“, bei dem Schüler*innen an der Schnittstelle von allgemeiner und
2863 beruflicher Bildung begleitet werden, weiter ausbauen.
2864 • Oberschulen die Möglichkeit geben Profile zu entwickeln, in denen Schüler*innen projekt- und praxis-
2865 orientiert gefördert und zu Abschlüssen geführt werden.
2866 • das Unterstützungssystem für Schüler*innen, die besondere Unterstützung und Förderung brauchen,

- 2867 an den allgemeinbildenden Schulen und in den ReBuZen erweitern.
- 2868 • Schüler*innen mit Förderbedarfen im Rahmen der inklusiven Beschulung stärker unterstützen, um
- 2869 ihnen bessere Chancen auf die Erreichung von Schulabschlüssen zu ermöglichen.

2870

2871 **Ganztagsschulen**

2872 Wir werden, die gebundene Ganztagsbeschulung in Bremen und Bremerhaven auszubauen, damit der

2873 Rechtsanspruch auf Ganztagsbetreuung ab dem Schuljahr 2026/27 vor allem als Ganztagsbeschulung

2874 in den Grundschulen umgesetzt werden kann. Die gebundene, rhythmisierte Ganztagschule ist dabei

2875 unser Ziel. Dazu werden wir die konzeptionellen Voraussetzungen schaffen, Schulen begleiten und

2876 unterstützen und die notwendigen investiven, konsumtiven und personellen Ressourcen bereitstellen.

- 2877
- 2878 **Die Koalition wird:**
- 2879 • den Ganztagsausbau in allen Grundschulen angehen, damit jede Schule jeweils schnellstmöglich zur
- 2880 Ganztagschule wird. Dafür werden wir eine verlässliche Planung für jeden einzelnen Schulstandort
- 2881 sicherstellen.
- 2882 • den gebundenen Ganztags in Schulen mit Sozialstufe 5 und 4 konsequent umsetzen und dabei den be-
- 2883 sonderen Herausforderungen auch konzeptionell besonders Rechnung tragen.
- 2884 • wenn zur Sicherstellung des Rechtsanspruchs auf Ganztagsbetreuung nötig, auf Übergangslösun-
- 2885 gen wie schulische Betreuungsangebote und Zusammenarbeit zwischen Grundschulen und Horten
- 2886 setzen. Dort, wo er durch Hortbetreuung erfüllt wird, werden wir auf die Erhebung von Hortbeiträgen
- 2887 verzichten. Hortplätze werden nur abgebaut, wenn ein Betreuungsangebot an Grundschulen zur Ver-
- 2888 fügung steht.
- 2889 • die Mittagessensbeiträge der Ganztagschulen und der Horte vereinheitlichen und weiterhin subven-
- 2890 tionieren.
- 2891 • die Schulen bei Schulentwicklungsprozessen zur qualitativ hochwertigen Gestaltung des Ganztags
- 2892 unterstützen und ermöglichen, dass nicht unterrichtendes pädagogisches und nicht pädagogisches
- 2893 Personal dabei beteiligt wird.

2894

2895 **Eigenverantwortliche Schulen**

2896 Wir wollen Schulen einen großen und freien Rahmen für ihre Entwicklung geben und ermutigen sie,

2897 neue pädagogische Konzepte auszuprobieren. Inklusion, Demokratiepädagogik und Bildung für nachhal-

2898 tige Entwicklung sind einige der großen Leitlinien, die dabei Orientierung bieten. Darüber hinaus bieten

2899 reformierte Pädagogik, die Mischung von Jahrgängen, Projektunterricht, alternative Leistungsbewertun-

2900 gen und Selbstorganisation von Schüler*innen im Klassenrat große Potenziale. Schulen können durch

2901 Beschluss der Schulkonferenz bereits jetzt auf die Vergabe von Noten bis zur achten Klasse verzichten

2902 sowie ihren Unterricht später beginnen lassen. Wir erwarten, dass durch den Ausbau des Ganztagsun-

2903 terrichts zunehmend auf das Instrument der außerschulisch zu erledigenden Aufgaben verzichtet wird.

2904 Wir wollen jeder einzelnen Schule ihren eigenen Weg für ihre Weiterentwicklung ermöglichen. Welche

2905 Schritte zuerst gegangen werden und welche Schwerpunkte gesetzt werden, sollen Schulen selbst ent-

2906 scheiden können.

- 2907
- 2908 **Die Koalition wird:**
- 2909 • Eigenverantwortung der Schulen stärken mit einer möglichst umfassenden Flexibilisierung der Mit-
- 2910 telverwendung.
- 2911 • die souveränen Stärkungsmittel anheben und die Vergabe weiterhin nach Sozialindikatoren gewich-
- 2912 ten.

2913

2914 **Vielfalt und Antidiskriminierung**

2915 Unsere Schulen bilden die ganze Vielfalt unserer Bevölkerung ab. Rassismus, Antisemitismus, Queer-

2916 feindlichkeit, Ableismus und Sexismus dürfen an unseren Schulen keinen Platz haben. Wir wollen Lehr-

2917 kräfte und Schulleitungen dabei unterstützen, Diskriminierungen im Schulalltag, zu erkennen und ihnen
2918 erfolgreich zu begegnen. Dazu gehört auch, das eigene Verhalten kritisch zu reflektieren.

2919
2920 Viele junge Menschen erleben in Schulen Diskriminierung in unterschiedlichen Bereichen. Damit sie
2921 auch außerhalb ihrer Schule Beratung und Unterstützung bekommen können, haben wir als Landesre-
2922 gierung Antidiskriminierungsberatungen an den ReBUZ eingeführt. Wir stehen für Bildungsinhalte, die
2923 auf Stereotype und diskriminierende Zuschreibungen verzichten, eine intersektionale Herangehensweise
2924 haben und auf eine ausgewogene geschichtliche Darstellung achten. Viele Schüler*innen sehen sich
2925 schon sehr früh mit Aspekten sexualisierter Gewalt konfrontiert – zu Hause, in der Schule oder auch im
2926 Netz. Für die Unterstützung dieser Schüler*innen müssen Lehrkräfte fortlaufend sensibilisiert werden.
2927

2928 **Die Koalition wird:**

- 2929 • Informations- und Präventionsarbeit zu Antidiskriminierung und Antirassismus an allen Schulen
2930 vorantreiben.
- 2931 • sich dafür einsetzen, dass der Lehrkörper deutlich stärker die Vielfalt unserer Gesellschaft abbildet,
2932 dafür braucht es u.a. mehr Lehrkräfte mit Migrationshintergrund und mehr Männer im Lehrberuf,
2933 gerade an Grundschulen.
- 2934 • die Arbeit der Antidiskriminierungsberatungen an den ReBUZ bekannter machen, durch digitale Mel-
2935 dewege erweitern, evaluieren und auf der Grundlage der Erkenntnisse ausbauen.
- 2936 • die Schulaufklärung durch das „Rat&Tat - Zentrum für queeres Leben“ verstetigen und bedarfsge-
2937 recht ausbauen.
- 2938 • dafür Sorge tragen, dass der sexualpädagogische Unterricht in hoher Qualität und queersensibel
2939 auch durch Lehrer*innen an allen Schulen durchgeführt wird. Dafür sind entsprechende Weiterbil-
2940 dungsprogramme sowie eine Qualitätssicherung durch die Bildungsbehörde notwendig. Konsens und
2941 Kommunikation über Sexualität, Rollenbilder und ggf. falsche Rollenerwartungen, toxische Männ-
2942 lichkeit sowie individuelle Bedürfnisse und Grenzen sollten intensiv behandelt werden, Themen wie
2943 Frauenfeindlichkeit und Ihre Erscheinungsformen sollten ebenfalls besprochen werden.
- 2944 • dafür sorgen, dass auch bei der Einbeziehung externer Träger in die schulische Sexualpädagogik
2945 diese queersensibel ist, auf dem aktuellen Stand der Forschung und Wissenschaft basiert und keine
2946 menschenfeindlichen oder auf religiösen Geschlechter- und Beziehungsidealen aufbauende Positio-
2947 nen vermittelt.
- 2948 • sich dafür einsetzen, dass bei Schulneubauten auch einzelne Toiletten als Einzelkabinen vorgesehen
2949 werden, sodass auf Geschlechtertrennung an dieser Stelle verzichtet werden kann und damit die Be-
2950 dürfnisse von trans* und nicht-binären Schüler*innen berücksichtigt werden.
- 2951 • die Schulen durch eine Landeskoordinationsstelle dabei unterstützen, sich der Initiative „Schule der
2952 Vielfalt“ anzuschließen.
- 2953 • das kulturelle Erbe und die Geschichte(n) queerer Menschen, queere Unterdrückung, aber auch quee-
2954 re Widerstandskämpfe - im Nationalsozialismus und auch in den Zeiten danach bis heute - im Schul-
2955 unterricht präsenter machen.
- 2956 • auf Grundlage der Evaluation des in Bremerhaven durchgeführten Projektes „Diskriminierungskriti-
2957 sche Analyse von Schulbüchern im Land Bremen“ die gewonnenen Erkenntnisse zu Schulmaterialien
2958 flächendeckend nutzen.
- 2959 • Antidiskriminierung als verpflichtenden Lehrinhalt im Lehramtsstudium weiter ausbauen und in der
2960 Weiterbildung von Lehrkräften in Schulen und Berufsschulen verpflichtend verankern, sowie ihnen
2961 zuverlässig in Zusammenarbeit mit externen Institutionen die Möglichkeit geben, postkoloniales Erbe
2962 in Lehrbüchern und Pädagogischem Konzept, fortlaufend kritisch zu begegnen.
- 2963 • Lehrkräfte sensibilisieren und dabei unterstützen, Radikalisierungstendenzen zu erkennen und an-
2964 gemessen auf sie zu reagieren.
- 2965 • Vertrauenspersonen an Schulen etablieren, die auch für Eltern als Ansprechpartner*innen da sind,
2966 um Ängste bei einem Übergang in eine neue Schule zu nehmen und integrativ zu wirken.

- 2967 • den Austausch mit der Bildungsabteilung der Gedenkstätte Yad Vashem intensivieren, auch unter
2968 Einbeziehung digitaler Angebote der Gedenkstätte.
- 2969 • eine Kompetenzstelle „Zusammenleben in der Schule“ etablieren, die Schulen präventiv berät, als
2970 Fachstelle für den Umgang mit interreligiös konnotierten Konflikten fungiert und mit den verschie-
2971 denen Weltanschauungs- und Religionsgemeinschaften gut vernetzt sein und vertrauensvoll zusam-
2972 menarbeiten soll.

2973

2974 **Schulsozialarbeit und multiprofessionelle Teams**

2975 Die Landesregierung hat in der vergangenen Legislaturperiode die Schulsozialarbeit enorm ausgeweitet,
2976 mittlerweile sind bereits rund 80 Prozent der allgemeinbildenden Schulen mit Schulsozialarbeit aus-
2977 gestattet. Ziel ist es weiterhin Schulen mit besonderen Herausforderungen besonders zu fördern und
2978 perspektivisch an allen Schulen Schulsozialarbeit zu etablieren. Wir haben den Einsatz von Gesundheits-
2979 fachkräften an Schulen in Stadtteilen Bremens und Bremerhavens organisiert. Ähnlich wie die Schulso-
2980 zialarbeit ist der zukünftige Einsatz von Gesundheitsberater*innen und Berufen mit anderen Qualifikatio-
2981 nen als Teil der multiprofessionellen pädagogischen Teams an Schulen anzustreben.

2982 Die Koalition wird:

2983

- 2984 • schrittweise alle Schulen mit Schulsozialarbeit ausstatten. Schulen in besonders herausfordernden
2985 Lagen werden mit einer zweiten Stelle ausgestattet. Die Fachaufsicht Schulsozialarbeit personell
2986 stärken, wie im Rahmenkonzept Schulsozialarbeit beschrieben.
- 2987 • die Programme zur Vermeidung von Schulabbrüchen fortführen.
- 2988 • für eine stärkere Vernetzung und engere Kooperation zwischen Schule, der Jugendhilfe und der fami-
2989 lienbezogenen Sozialarbeit sorgen, weil die gewinnbringende Förderung der Bildungsprozesse und
2990 der Integration unserer Kinder und Jugendlichen in die Gesellschaft dies erfordert.
- 2991 • den Einsatz von Gesundheitsfachkräften weiterführen und ausbauen.

2992

2993 **Berufliche Bildung und Berufsorientierung**

2994 Die berufsbildenden Schulen in Bremen leisten sehr gute und wichtige Arbeit. Gerade in Zeiten des Fach-
2995 kräftemangels ist eine hervorragende berufliche Bildung eine wichtige Grundlage für eine gute wirt-
2996 schaftliche Entwicklung in unserem Land. Sie bringen dabei schon seit Jahrzehnten inklusives Arbeiten
2997 voran, denn sie arbeiten mit teils erheblichen Leistungs- und Qualifikationsunterschieden bei den Schü-
2998 ler*innen. In unterschiedlichsten Bildungsgängen können an den verschiedenen beruflichen Schulen
2999 vielfältige berufliche und allgemeinbildende Abschlüsse erreicht werden.

3000

3001 Die beruflichen Schulen von morgen brauchen moderne Unterrichtsräume und Werkstätten, aber auch
3002 aktivierende Lehr- und Lernformen. Dieser Aufgabenstellung tragen wir in der Stadt Bremen bereits
3003 jetzt mit einer vorausschauenden Schulstandortplanung Rechnung. Die hier beschlossenen Campuslö-
3004 sungen werden wir umsetzen und in Planung, Finanzierung und Fertigstellung energisch vorantreiben.
Mit dem Campusgedanken geht die Idee einher, die bestehenden guten Kooperationen zwischen Berufs-
3005 schulen und Betrieben weiter zu intensivieren. Das alles wird gelingen, wenn die berufsbildenden Schu-
len im Land Bremen über zeitgemäße Unterrichtsräume, modernste Werkstätten und eine verlässliche
3006 IT-Infrastruktur verfügen.

3007 Berufliche Schulen benötigen ein modernes Management. Die Struktur und Ausstattung mit Führungs-
3008 positionen und dem mittleren Management muss diesem Anspruch entsprechend angepasst werden.

3009

3010 Die positive inhaltliche Entwicklung wird auf Grundlage des beschlossenen Leitbilds 2035, das mit gro-
3011 ßem Engagement gerade auch der Leitungen der berufsbildenden Schulen entwickelt wurde, konsequent
3012 vorangetrieben.

3013 **Die Koalition wird:**

- 3014 • an allen Oberschulen und Gymnasien in der 9./10. Klasse Tage der beruflichen Bildung etablieren.
- 3015 • neben den bestehenden Angeboten der Schulen und der Agentur für Arbeit erfolgreiche Projekte zur
- 3016 Berufsorientierung fortführen und weitere Formate entwickeln. Dazu gehören die Berufsparcours, die
- 3017 gemeinsam mit den Kammern und Verbänden landesweit und flächendeckend umgesetzt werden, das
- 3018 Projekt Be OK zur geschlechteruntypischen Ausbildung und das Projekt TANDEM.
- 3019 • durch eine klischeefreie, zukunftsorientierte Darstellung von beruflichen Lebenswelten in der Schule
- 3020 und auch in der schulischen Berufsorientierung und Berufsberatung und das Aufbrechen von Ge-
- 3021 geschlechterstereotypen zu einer veränderten Berufswahl von Frauen und Männern beitragen.
- 3022 • ein Übergangssystem schaffen, das nicht nur vielfältige Unterstützungsmöglichkeiten auf dem Weg
- 3023 in das Berufsleben schafft, sondern allen Jugendlichen, unabhängig von den bisher erreichten Ab-
- 3024 schlüssen, Wege zur Ausbildungsreife aufzeigt und sie dabei unterstützt. Hierfür werden wir das
- 3025 Übergangssystem modularisieren, Bildungsgänge zusammenführen und die Berufsschulen inklusiv
- 3026 weiterentwickeln. Das soll auch in bestimmten Fällen über das 18. Lebensjahr hinaus möglich sein.
- 3027 • den inklusiven Zugang zum Arbeitsmarkt erleichtern, indem die besonders praxisorientierten Fach-
- 3028 praktiker*innenausbildungen in den Berufsfeldern erweitert werden, die gleichzeitig geringere
- 3029 Ansprüche in der Theorie haben.
- 3030 • die Schulsozialarbeit an berufsbildenden Schulen ausweiten und die Kooperation mit den Oberschu-
- 3031 len verbessern, dazu sind Mittel im Landeshaushalt vorzusehen.
- 3032 • das Funktionsstellenraster flexibilisieren und an gestiegene Anforderungen anpassen, um unter-
- 3033 schiedliche Anforderungen an die Schulleitungen zu berücksichtigen.
- 3034 • die Schulstandortplanung umsetzen, die beruflichen Schulen zu Campusschulen weiterentwickeln
- 3035 und an den fünf Campusgeländen Schulen mit zukunftsfähiger räumlicher und technischer Ausstat-
- 3036 tung schaffen, die den didaktischen und inhaltlichen Anforderungen von heute und morgen entspre-
- 3037 chen.
- 3038 • durch das Campusprinzip auch Kooperationen zwischen Berufsschulen und Betrieben stärken. Hierzu
- 3039 streben wir die Ansiedlung von Betrieben und Unternehmen im unmittelbaren Umkreis der Schulen
- 3040 an.
- 3041 • die berufsbildenden Schulen in der Umsetzung des Leitbildes Vision 2035 unterstützen und die eigen-
- 3042 verantwortliche Steuerung der berufsbildenden Schulen stärken.
- 3043 • die Belange der Berufsschulen stark berücksichtigen, diesen Bereich ressortseitig organisatorisch
- 3044 stärken und vor dem Hintergrund des Aus- und Weiterbildungscampus, zu dem auch bestimmte
- 3045 Bereiche der Berufsschule gehören werden, eine engere Anbindung an die Wirtschaft herstellen.
- 3046 Außerdem wollen wir die eigenverantwortliche Steuerung der berufsbildenden Schulen stärken. Zur
- 3047 besseren Verzahnung von Schule und beruflicher Praxis in der Ausbildung wird das Arbeitsressort
- 3048 als ständiger Gast in den Fachausschuss „Berufliche Bildung und Weiterbildung“ der Deputation für
- 3049 Kinder und Bildung aufgenommen.
- 3050 • die Arbeit der Jugendberufsagentur durch eine neue gemeinsame Koordination optimieren und durch
- 3051 eine neutrale Stelle an der Universität Bremen evaluieren.
- 3052 • gleichzeitig die Präsenz in den Schulen und in den Quartieren mit entsprechenden Ressourcen ver-
- 3053 stärken, um vor Ort mehr Jugendliche zu erreichen. Dafür werden Schüler*innen, die bei der Be-
- 3054 rufsorientierung besonders viel Unterstützung benötigen frühzeitig Berufsbegleiter*innen zur Seite
- 3055 gestellt. Wir wollen einen stärkeren Fokus auf Schulabgänger*innen, um einen Übergang in Betriebe
- 3056 und nicht ins Übergangssystem zu forcieren.
- 3057 • die Zusammenarbeit der Partner*innen der JBA mit den Ausbildungsverbänden und anderen zentra-
- 3058 len Akteuren (wie z.B. dem „Zentrum für Schule und Beruf“ beim DRK Bremen zur Unterstützung von
- 3059 Maßnahmen von Land und der Kommunen Bremen und Bremerhaven weiterentwickeln.
- 3060 • für die Attraktivierung von Ausbildungen die Berufsschüler*innen darin unterstützen, die
- 3061 Möglichkeiten von Erasmus+ noch besser zu nutzen.

3062 **Personal**

3063 Ausreichend gut qualifiziertes Fachpersonal ist ein wichtiger Baustein all unserer Bemühungen in der
3064 Bildungspolitik. Gleichzeitig stellt der Fachkräftemangel eine riesige Herausforderung für die kommen-
3065 den vier Jahre dar. Wir wollen die Fachkräftegewinnung in den kommenden Jahren intensivieren und
3066 das Personal im Bildungsbereich durch erhöhte Ausbildungsanreize und -kapazitäten, Quer- und Seiten-
3067 einstiegsmöglichkeiten sowie bessere Anwerbungen von pädagogischem Personal entlasten.

3068

3069 **Die Koalition wird:**

- 3070 • die Zuweisungsrichtlinie für Lehrkräfte weiterentwickeln und darin stufenweise die Vollversorgung
3071 bei 110 Prozent (Vertretungsreserve), die angemessene Ausstattung von Sonderpädagog*innen und
3072 zusätzliche Leitungszeit für Schulleitungen verankern.
- 3073 • Schulleitungen darüber hinaus durch zusätzliche Verwaltungskräfte, IT-Assistenzen und Unterstüt-
3074 zung bei Bau- und Sanierungsvorhaben entlasten.
- 3075 • die Funktionsstellenstruktur überarbeiten und eine eigene Rechts- und Dienstverordnung für Schul-
3076 leitungen schaffen.
- 3077 • den Bildungseinrichtungen mit hohem Sozialindikator die Aufmerksamkeit und Unterstützung zukom-
3078 men lassen, die sie verdienen und das bei der Personalsteuerung berücksichtigen.
- 3079 • die Erhöhung der Diversität in Kollegien anstreben, um Schüler*innen die Begegnung mit vielfältigen
3080 Bezugspersonen zu ermöglichen. Dafür braucht es Förderprogramme, die ausgeweitet bzw. geschaf-
3081 fen werden müssen. Zudem müssen die Zugangshürden zur Aufnahme eines Lehramtsstudiums in
3082 Zusammenarbeit mit der Universität abgesenkt werden.
- 3083 • verstärkt Freiwilligendienste (Freiwilliges Soziales Jahr, Bundesfreiwilligendienst) auch in Schulen
3084 ermöglichen.
- 3085 • anhand des kontinuierlich fortgeführten „Kurz- und mittelfristigen Personalversorgungskonzept
3086 Schule für das Land Bremen“ überprüfen, ob das Angebot an Studien- und Referendariatsplätzen aus-
3087 geweitet werden muss und entsprechend handeln.
- 3088 • eine einfachere und schnellere Anerkennung ausländischer Abschlüsse umsetzen und Möglichkeiten
3089 eröffnen, ausländische Lehrkräfte bei Bedarf berufsbegleitend nachzuqualifizieren. Die Zugangsvor-
3090 aussetzungen für Lehrkräfte mit ausländischer Berufsqualifikation werden weiter erleichtert.
- 3091 • das erfolgreich gestartete Quereinstiegsprogramm „Back to School“ kontinuierlich fortsetzen und
3092 weiterentwickeln.
- 3093 • gemeinsam mit den Hochschulen im Land Bremen ein Konzept für einen dualen Lehramtsstudien-
3094 gang entwickeln und diesen schnellstmöglich einführen.
- 3095 • die Personalversorgung in der aktuell an manchen Schulen prekäre Personalsituation zentraler steu-
3096 ern und, wo nötig, Abordnungen und Versetzungen zum Personalausgleich nutzen. Oberstes Ziel ist
3097 es, so viele Lehrkräfte wie möglich für Bremen zu gewinnen.
- 3098 • die Vergütung im Referendariat erhöhen und Maßnahmen entwickeln, um es für Referendar*innen
3099 attraktiver zu machen, nach dem Referendariat in Bremen zu bleiben.
- 3100 • mit Gewerkschaften und Verantwortlichen im Land Bremen, in anderen Bundesländern und auf
3101 Bundesebene in einen Dialog treten, um zu einer zeitgemäßen Definition von Lehrkräftearbeitszeit zu
3102 kommen. Diese sollte die vielfältigen Aufgaben und Anforderungen an Lehrkräfte angemessen be-
3103 rücksichtigen.

3104

3105 **Neubau und Sanierung**

3106 Steigende Schüler*innenzahlen, die Umsetzung des Ganztagsausbaus und die weitere Verbesserung
3107 der Bedingungen für die Inklusion erfordern große Anstrengungen beim Neubau und der Sanierung
3108 von Schulen. Bremen hat in den letzten Jahren deutlich mehr in den Bau von Schulen und Kindertages-
3109 stätten investiert. Dieses Engagement wollen wir fortsetzen und die Planungen weiter verbessern, um
3110 benötigte Kapazitäten frühzeitig bereitzustellen.

3111

3112 **Die Koalition wird:**

- 3113 • frühzeitig und ausreichend Platz für Schulbauten bei der Weiterentwicklung von Baugebieten reser-
- 3114 vieren.
- 3115 • die Bauabteilungen in der Bildungsbehörde und bei Immobilien Bremen so ausstatten, dass sie die
- 3116 geplanten Bauvorhaben auch stemmen können.
- 3117 • wo immer es in der Stadtgemeinde Bremen möglich ist, unsere stadt eigenen Baugesellschaften GE-
- 3118 WOBÄ und die BREBAU in die Pflicht nehmen und ihre Möglichkeiten und Expertise nutzen.
- 3119 • die dazu notwendigen finanziellen Mittel für Schul- und Sporthallenneubauten und -umbauten zur
- 3120 Verfügung stellen.

3121

3122 **Digitale Souveränität**

3123 Wir benötigen ein wachsendes Bewusstsein für die kulturellen und sozialen Implikationen der digita-

3124 len Transformation; ein solches Verständnis von „Leben (und vor allem Lernen) in der digitalen Kultur“

3125 steckt im Begriff „Digitalität“. Eine prägende Variable in dieser heranreifenden digitalen Gesellschaft ist

3126 die digitale Souveränität.

3127

3128 „Digitale Souveränität“ beschreibt die Fähigkeiten und Möglichkeiten von Individuen (Schüler*innen so-

3129 wie Lehrkräften) und Institutionen (Schulen Schulträger, Bildungsbehörde), ihre Rolle(n) in der digitalen

3130 Welt selbstständig, selbstbestimmt und sicher ausüben zu können. Wir wollen junge Menschen deshalb

3131 in den Schulen gut darauf vorbereiten. Ohne digitale Souveränität ist es heute schwierig, sich ausrei-

3132 chend zu informieren, zu beteiligen und wie gewünscht am Leben teilzuhaben. Angesichts immer kom-

3133 plexerer Anforderungen unserer Informations- und Mediengesellschaft sind ein kritischer und sicherer

3134 Umgang mit Medien, die Kenntnis über ihre Mechanismen und das Verständnis über ihre Wirkungsweise

3135 zu Schlüsselkompetenzen geworden. Digitale Souveränität ist angesichts des digitalen Wandels unver-

3136 zichtbar, gerade im Hinblick auf so wichtige Bereiche wie Jugendmedienschutz, Bekämpfung von Online-

3137 und Mediensucht sowie die Rechte von Bürger*innen und Verbraucher*innen.

3138

3139 Digitalisierung und Digitalität gehen zudem mit vielfältigen Veränderungen der kommunikativen Praxis

3140 in Schule und Unterricht einher und prägen diese durch neue Routinen. Bremen hat eine bundesweit ein-

3141 malige digitale Ausstattung geschaffen, die großes Potential für den Lernerfolg unserer Schüler*innen

3142 bietet. Wir wollen Schüler*innen für die Beschäftigung mit informatischen Inhalten wie Informationstech-

3143 nik, Programmierung und Algorithmen begeistern.

3144

3145 **Die Koalition wird:**

- 3146 • die digitale Ausstattung, insbesondere die dauerhafte Ausstattung aller Schüler*innen sowie aller an
- 3147 Schule Beschäftigten mit mobilen Endgeräten, finanziell und organisatorisch absichern.
- 3148 • die Lehr- und Lernmittelzuweisungen der Schulen neu aufstellen, damit diese neben analogen auch
- 3149 digitale Lehrwerke beinhalten. Neben landesweit bereitgestellten Softwarelizenzen ermöglichen wir
- 3150 auch die Anschaffung passgenauer digitaler Werkzeuge.
- 3151 • IT-Support durch Assistenzen sicherstellen, um Lehrkräfte von übergangsweise übernommenen
- 3152 Tätigkeiten wie Software-Updates zu entlasten.
- 3153 • die Verzahnung der verschiedenen digitalen und analogen Möglichkeiten durch die gezielte und
- 3154 schulinterne Fort- und Weiterbildung für Lehrer*innen und zusätzliche Ressourcen voranbringen.
- 3155 • die Mittel eines Digitalpakts Schule 2.0 für eine digitale Bildungsinfrastruktur einsetzen, um unter
- 3156 anderem das bewährte Medium Schulbuch gewinnbringend in die digitale Welt zu transformieren.
- 3157 • Angebote zum theoretischen und praktischen Umgang mit informatischen Inhalten wie Informations-
- 3158 technik, Programmierung und Algorithmen ausbauen.
- 3159 • Lehrkräfte durch entsprechende Fort- und Weiterbildungsangebote qualifizieren.
- 3160 • das flächendeckende WLAN für alle Schulen mit angemessener Bandbreite weiter modernisieren und
- 3161 ausweiten.

3162 **Beschulung neu zugewanderter Menschen**

3163 Unser Ziel ist es, allen Kindern und Jugendlichen so schnell wie möglich das Lernen in Regelklassen zu
3164 ermöglichen. Wir wollen geflüchteten Kindern und Jugendlichen die besten Chancen bieten und setzen
3165 uns dafür ein, Vorkurse gut auszustatten und eine sozial- und traumapädagogische Begleitung sicherzu-
3166 stellen.

3167

3168 **Die Koalition wird:**

- 3169 • so lange es aufgrund der hohen Zuzüge von Schüler*innen erforderlich ist, die Willkommenschulen
3170 in Bremen fortführen. Unser Ziel ist es, dass die Schüler*innen in der Regel nicht länger als ein Jahr
3171 an der Willkommenschule verbleiben.
- 3172 • für eine angemessene Ausstattung der Willkommenschulen mit Lehrkräften, nichtunterrichtendem
3173 pädagogischem Personal, einschließlich jeweils mindestens einer Stelle für Schulsozialarbeit sorgen.
- 3174 • Sprachförderlehrkräften, die sich in der schulischen Arbeit bewährt haben, die Möglichkeit zum
3175 Übergang in unbefristete Beschäftigungsverhältnisse und weiterer beruflicher und sprachlicher Qua-
3176 lifizierung eröffnen.
- 3177 • den Sprachstand von geflüchteten Kindern und Jugendlichen erfassen und ihnen langfristig passge-
3178 naive sprachliche Förderung zukommen lassen.
- 3179 • das Recht auf Schulbesuch bis zur Altersgrenze 25 ausweiten und so den Weg in die Ausbildung
3180 öffnen. Dadurch ermöglichen wir auch, dass junge Geflüchtete auch während laufender Altersfeststel-
3181 lungsverfahren unkompliziert und schnell die Möglichkeit bekommen, eine Schule zu besuchen und
3182 ihr Recht auf Bildung wahrzunehmen.
- 3183 • Schüler*innen in den Berufsorientierungsklassen mit Spracherwerb die Möglichkeit geben, die Klasse
3184 zu wiederholen, wenn sie mehr Zeit zum Lernen brauchen.
- 3185 • die Hausbeschulung in der Zentralen Aufnahmestelle bedarfsgerecht ausstatten.

3186

3187 **Schulen in freier Trägerschaft**

3188

3189 **Die Koalition wird:**

- 3190 • bei den öffentlichen Zuschüssen zur Finanzierung der Schulen in freier Trägerschaft die jeweilige
3191 Übernahme von gesellschaftlicher Verantwortung und den Beitrag zu gesellschaftlichem Zusammen-
3192 halt berücksichtigen. Deshalb werden wir Faktoren wie die soziale Zusammensetzung der Schüler*in-
3193 nenschaft und die Integrationsleistung der Schulen einbeziehen.
- 3194 • das Sonderungsverbot durchsetzen.
- 3195 • Schüler*innen den Wechsel von einer Grundschule in freier Trägerschaft zu einer weiterführenden
3196 Schule erleichtern, indem wir die privaten Grundschulen einer Oberschule zuordnen.

3197

3198 **Bildung für nachhaltige Entwicklung**

3199 Schulen kommt beim Erhalt und der Stärkung unserer Demokratie eine besondere Bedeutung zu, weil
3200 ihnen die Aufgabe obliegt, Grundlagen für ein demokratisches Selbstverständnis von Schüler*innen zu
3201 entwickeln, demokratische Teilhabe und Selbstbestimmung erfahrbar zu machen sowie ein solidari-
3202 sches Miteinander zu fördern. Schüler*innen sollen nicht mehr nur symbolisch Handeln lernen, sondern
3203 sich konkret als selbstwirksam in ihrem Umfeld erleben. Das ist eine entscheidende Voraussetzung für
3204 erfolgreiches Lernen.

3205

3206 Dabei wollen wir Lerninhalte fächerübergreifend verknüpfen und verstärkt an das Bildungskonzept Bil-
3207 dung für nachhaltige Entwicklung (BNE) anknüpfen, welche die Vermittlung von Kooperation, kritischem
3208 Denken, Kommunikation und Kreativität als Schlüsselkompetenzen in den Mittelpunkt stellt, damit Schü-
3209 ler*innen sich aktiv den aktuellen gesellschaftlichen Herausforderungen wie der Klimakrise, sozialer
3210 Spaltung oder Armut stellen können.

3211 **Die Koalition wird:**

- 3212 • die Schulen bei Umsetzung der Reform des Schulverwaltungsgesetzes aus der letzten Legislatur-
- 3213 periode stärker unterstützen, damit das Ziel der weiteren Demokratisierung von Schulen erreicht
- 3214 werden kann.
- 3215 • die außerschulische Umwelt- und Klimabildung als wichtiges Element der Bildung für nachhaltige
- 3216 Entwicklung stärken. Dazu werden wir die in unterschiedlichen Stadtteilen in Bremen geförderten
- 3217 außerschulischen Lernorte der Umwelt- und Klimabildung für Kinder und Jugendliche durch eine
- 3218 entsprechende Finanzierung aus Haushaltsmitteln verstetigen, weiter ausbauen und als Landesför-
- 3219 derung auf Bremerhaven ausdehnen.
- 3220 • Klimabildung als Querschnittsthema der BNE in Kita, Schule, Ausbildung, Hochschulen und der Er-
- 3221 wachsenenbildung integrieren. Das Thema Klimaschutz soll über die gesamte Bildungskette gestärkt
- 3222 werden.
- 3223 • die bestehenden Maßnahmen (z. B. 3/4plus,) weiterentwickeln und neue Ansätze einführen und das
- 3224 Projekt Klimaschulen schrittweise ausweiten, um möglichst alle Schulen zu erreichen damit das
- 3225 CO -Einsparpotential sichtbar und berechenbar gemacht und so eine dauerhafte Verhaltensänderung
- 3226 emotional unterstützt wird.
- 3227 • für das Querschnittsbildungskonzept BNE eine Norm für das Land Bremen verabschieden und kon-
- 3228 kret das Konzept der BNE in der Lehrkräfteausbildung implementieren. Denn klimagerechtes Han-
- 3229 deln muss eine Selbstverständlichkeit in pädagogischen Einrichtungen werden.
- 3230 • die Bildungsprozesse in den Schulen im Land Bremen noch stärker am Leitbild einer nachhaltigen
- 3231 Entwicklung orientieren, um zukünftige Generationen für die Herausforderungen der Zukunft fit zu
- 3232 machen.
- 3233 • eine BNE-Stelle am LIS für Fort- und Ausbildung einrichten.
- 3234 • die Koordinationsstelle Bildung für nachhaltige Entwicklung bei der Bildungsbehörde verstetigen.
- 3235 • in den Erhalt der Schullandheime investieren, um ihre besondere Tradition und ihren Bestand dauer-
- 3236 haft zu sichern.
- 3237

3238 **Erwachsenenbildung**

3239

3240 **Die Koalition wird:**

- 3241 • die Honorare in der Weiterbildung an das Niveau bei der Volkshochschule in der Stadtgemeinde Bre-
- 3242 men anpassen.
- 3243 • die Anerkennung nach dem Bremischen Bildungszeitgesetz für Vortragsreihen, Kongresse und Ta-
- 3244 gungen erleichtern.
- 3245 • den Ausbau der Alphabetisierungs-, Grund- und Sprachbildungsangebote und die von Förderung der
- 3246 Digitalisierungs-, Medien- und Demokratiekompetenzen realisieren.
- 3247

3248 **Sport und Bewegung**

3249 Für Schüler*innen spielen Bewegung und Sport in der Schule eine wichtige Rolle für ihre Entwicklung.

3250 Kinder, die sich ausreichend bewegen, können auch besser lernen.

3251

3252 Die Ausweitung der schulischen Betreuung hin zu Ganztagschulen ermöglicht auf der einen Seite eine

3253 Verbesserung der Bildung und Betreuung der Kinder und Jugendlichen, kollidiert aber mit den Bedürf-

3254 nissen der Vereine. Wir werden die Kooperation zwischen Schulen und Vereinen, die sich in den letzten

3255 Jahren entwickelt hat, weiter unterstützen. Wir setzen uns weiterhin intensiv dafür ein, dass möglichst

3256 alle Kinder in Bremen am Ende der Grundschulzeit sicher schwimmen können.

3257

3258 **Die Koalition wird:**

- 3259 • die weitere Entwicklung der Kooperationen von Schulen mit Sportvereinen auf Augenhöhe unterstüt-
- 3260 zen.

- 3261 • prüfen, wie eine bedarfsgerechte Ausweitung des Schwimmunterrichts auf die 2. und 3. Klasse reali-
3262 siert werden kann.
- 3263 • einen Sporthallentwicklungsplan unter Beteiligung der Ressorts für Kinder, Bildung und Sport auf-
3264 stellen.
- 3265 • die Sporthallennutzung, bei Sicherstellung des Schulsports, für die Vereine verlässlich gestalten.
- 3266 • die weitere Entwicklung der „Eliteschule des Sports“ anhand der hierfür gegeben Kriterien unterstüt-
3267 zen und die Rahmenbedingungen für die Eliteschule des Fußballs verbessern.
- 3268 • das erfolgreiche Trainer-Lehrkräftemodell der Stadt Bremen ausbauen.

3269

3270 **Schulen in den Stadtteil öffnen**

3271 Schulen sind zentrale Punkte in jedem Quartier. Die Zusammenarbeit mit lokalen Akteur*innen wie Kul-
3272 tureinrichtungen, Vereinen und Orten der offenen Kinder- und Jugendarbeit, aber auch mit öffentlichen
3273 Einrichtungen oder dem Amt für soziale Dienste ist für gelingende Bildungsbiographien immens wichtig,
3274 weil so nicht nur die Schüler*innen selbst, sondern auch ihre Familien erreicht werden können. Sie be-
3275 reichern den Schulalltag und unterstützen die in Schule arbeitenden Menschen. Der Ausbau der Ganz-
3276 tagsschulen bietet auch räumlich große Chancen der weiteren Öffnung der Schulen in den Stadtteil, die
3277 wir nutzen werden.

3278

3279 **Die Koalition wird:**

- 3280 • gemeinsam mit den Einrichtungen gute Lösungen finden, wie wir Kita-Gelände und Schulhöfe außer-
3281 halb der Öffnungszeiten zum Spielen öffnen können.
- 3282 • den Ausbau der Ganztagschulen nutzen, um die Schulen für weitere Akteur*innen im Stadtteil und
3283 für die Menschen die im Quartier leben zu öffnen und so auch Räume für Kooperationen im Stadtteil
3284 schaffen.

3285

3286 **Landeszentrale für politische Bildung**

3287 Wir wollen allen jungen Menschen auch außerhalb der Schule gute historische und politische Bildung
3288 ermöglichen. Die Landeszentrale für politische Bildung ist eine wichtige Partnerin, um viele junge
3289 Menschen zu erreichen, das Demokratiebewusstsein zu stärken und eine bürger*innenrechtsbewusste
3290 Haltung aufzubauen.

3291

3292 **Die Koalition wird:**

- 3293 • die Arbeit der Landeszentrale für politische Bildung für noch mehr Jugendliche zugänglich machen,
3294 auch durch Intensivierung ihrer Kooperationen mit Schulen und Jugendfreizeitheimen.
- 3295 • eine erinnerungskulturelle Strategie für das Land Bremen gemeinsam mit der Landeszentrale für
3296 politische Bildung sowie den in diesem Bereich aktiven Trägern und Initiativen erarbeiten. Zur Um-
3297 setzung dieser Strategie werden wir die Landeszentrale für politische Bildung angemessen mit zu-
3298 sätzlichen Personal- und Sachmitteln ausstatten.

3299

3300

3301 Wissenschaft

3302

3303

3304 Mit dem Wissenschaftsplan 2025 hat sich das Land ambitionierte Ziele zum Ausbau der Hochschulen
3305 und Forschungseinrichtungen gesetzt. In den vergangenen Jahren sind mit der Steigerung der Grund-
3306 haushalte der Hochschulen, der hiermit verbundenen Schaffung neuer Fachprofile, der Vorbereitung der
3307 nächsten Antragsrunde der Exzellenzinitiative und der Verbesserung der Infrastruktur wichtige Etappen-
3308 ziele erreicht worden, wenn es auch aufgrund der finanziellen Rahmenbedingungen nicht gelungen ist,
3309 die Ziele des Wissenschaftsplans 2025 vollumfänglich umzusetzen. Weitere Anstrengungen sind daher
3310 erforderlich.

3311 **Die Koalition wird:**

- 3312 • die Wettbewerbsfähigkeit unserer Hochschulen erhalten und die im Bundesvergleich immer noch
- 3313 unterdurchschnittliche Finanzierung schrittweise dem Bundesdurchschnitt annähern.
- 3314 • die Attraktivität des Landes Bremen als Studienstandort weiter steigern und damit die bestehenden
- 3315 Studierendenzahlen absichern.
- 3316 • die Ko-Finanzierung der Bund-Länder-finanzierten außeruniversitären Forschungsinstitute und die
- 3317 landesanteiligen Finanzierungen überregionaler Förderinstrumente verlässlich darstellen.
- 3318 • die Wissenschaftsinfrastruktur durch strategische Neubauten weiterentwickeln.
- 3319 • durch die Sanierung und Modernisierung der Bestandsgebäude mit Mitteln aus dem Klimafonds
- 3320 einen spürbaren Beitrag zur Senkung der CO -Emissionen leisten.
- 3321 • die Hochschulen und Forschungseinrichtungen darin unterstützen, eine gemeinsame verbindliche
- 3322 Nachhaltigkeitsstrategie insbesondere unter Einbezug der Transformation zur Klimaneutralität zu
- 3323 entwickeln und dafür das Klimaschutzmanagement stärken und verstetigen.

3324

3325 **Fortschreibung Wissenschaftsplan (WSP 2030)**

3326 Wissenschaft braucht langfristige und verlässliche Rahmenbedingungen. Wir wollen daher den Wissen-
3327 schaftsplan 2030 in einem breiten Beteiligungsprozess zügig erstellen und finanziell verlässlich hinter-
3328 legen. Vor dem Hintergrund der zur Verfügung stehenden Haushaltsspielräume sollen Schwerpunkte
3329 dazu dienen, die Umsetzung zukunftssträchtiger Entwicklungen zu ermöglichen. Das Land Bremen ist
3330 schon heute einer der profiliertesten Wissenschaftsstandorte im Bereich Klimaforschung. Auf dieser
3331 Stärke wollen wir aufbauen und Universität, Hochschulen und Forschungseinrichtungen mit dem Wis-
3332 senschaftsplan 2030 dabei unterstützen, Beiträge zur Bewältigung der zentralen gesellschaftlichen He-
3333 rausforderungen, insbesondere des Klimawandels mitsamt seinen sozialen Folgen, zu leisten. Zugleich
3334 werden wir die Querschnittsthemen Digitalisierung, Bewältigung des Fachkräftemangels, Internationali-
3335 sierung und Kooperation fortführen. Eine besondere Bedeutung kommt hierbei der Stärkung von For-
3336 schung und Lehre zu. Schlüsseltechnologien wollen wir stärken und den Wissenstransfers in Wirtschaft
3337 und Gesellschaft nachhaltig steigern.

3338

3339 **Die Koalition wird:**

- 3340 • den Wissenschaftsplan 2030 in einem breiten Beteiligungsprozess zügig erstellen und finanziell ver-
- 3341 lässlich hinterlegen.
- 3342 • dabei vor dem Hintergrund der zur Verfügung stehenden Haushaltsspielräume durch Schwerpunkte
- 3343 die Umsetzung zukunftssträchtiger Entwicklungen ermöglichen.

3344

3345 **Studienstandorte Bremen und Bremerhaven**

3346 Unter den Bedingungen des demografischen Wandels muss sich das Land Bremen stärker dem Wettbe-
3347 werb um Studierende stellen und diese mit dem fachlichen Angebot an Studiengängen und der Attrakti-
3348 vität der Standorte von einem Studium im Land Bremen überzeugen. Die Studierendenzahlen sollen vor
3349 dem Hintergrund des demografischen Wandels auf dem bestehenden Niveau gehalten werden. Hierzu ist
3350 der weitere Ausbau des Hochschul- und Standortmarketings erforderlich. Die Hochschulen sollen ihre
3351 eigenen Marketinginstrumente stärken und miteinander vernetzen.

3352

3353 Nach den Ausbausritten der vergangenen Jahre (Wiederaufnahme Sportstudiengang, Studiengänge
3354 Psychologie, Gesundheitswissenschaften an der Hochschule Bremen, Physician Assistant und Soziale
3355 Arbeit an der Hochschule Bremerhaven) liegt der Schwerpunkt in dieser Legislaturperiode auf zielge-
3356 nauer Nachsteuerung und der Nutzung vorhandener Studienkapazitäten. Die Auslastung der bestehen-
3357 den Studienangebote soll bedarfsgerecht gesteigert werden, ebenso gilt es, den Studienerfolg zu erhö-
3358 hen. Dies gilt zur Absicherung des Fachkräftebedarfs insbesondere in den MINT-Studiengängen.

3359

3360 Die bestehenden Studienkapazitäten im Lehramt an der Universität Bremen sollen ausgelastet und er-

3361 weitem werden. Die Umsetzung der Wiedereinführung des Studiengangs Sport, der weitere Ausbau von
3362 Deutsch als Zweitsprache/Deutsch als Fremdsprache (DAZ/DAF) und Inklusiver Pädagogik sowie die
3363 Weiterentwicklung der Quereinstiegsprogramme sollen zur Deckung des Lehrkräftebedarfs an den bre-
3364 mischen Schulen beitragen. In der Umsetzung des sich entwickelnden Standortprofils in den Bereichen
3365 Nachhaltigkeit/Klimaschutz sollen weitere Angebote geschaffen werden. Genderbezogene Angebote
3366 wollen wir stärken. Qualitätsgesicherte duale Studienangebote insbesondere an der Hochschule Bre-
3367 men wollen wir ausbauen, um die Vernetzung von Hochschulen und Wirtschaft zu stärken. Dies leistet
3368 zudem einen spürbaren Beitrag zur Absicherung des Fachkräftebedarfs und trägt zur Durchlässigkeit
3369 im Bildungssystem insgesamt bei. Diese wollen wir durch weitere Maßnahmen, insbesondere durch
3370 die Stärkung der Fort- und Weiterbildung ausbauen. Die im Bremischen Hochschulgesetz beschlossene
3371 Stärkung des Teilzeitstudiums wollen wir in enger Abstimmung mit den bremischen Hochschulen in kon-
3372 krete Studienangebote überführen und damit einen spürbaren Beitrag für flexible Studienbedingungen
3373 und Studienerfolg leisten.

3374
3375 Die bremischen Hochschulen sind international gut vernetzt und in sichtbaren und langfristig angelegten
3376 Kooperationsnetzwerken eingebunden. Die Internationalisierung der Studienangebote wollen wir auf
3377 vielfältigen Wegen weiter ausbauen. Ein vielversprechender Ansatz für internationale Kooperation ist
3378 das Netzwerk YUFE (Young Universities for the Future of Europe – Junge Universitäten für die Zukunft
3379 Europas), ein Zusammenschluss europäischer Universitäten. Die Förderung des Projekts durch die Euro-
3380 päische Union wurde im Jahr 2022 um vier Jahre verlängert.

3381
3382 An der Hochschule Bremerhaven haben wir mit der Einführung der neuen Studiengänge Soziale Arbeit
3383 und Physician Assistant einen großen Schritt nach vorne gemacht, um den langjährigen Rückgang der
3384 Studierendenzahlen an der Hochschule Bremerhaven zu stoppen. Diesen Kurs wollen wir fortsetzen, die
3385 Hochschule Bremerhaven durch die neuen Studiengänge weiter ausbauen und damit die Studierendenzahlen
3386 steigern. Hierzu sollen auch Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des Hochschulcampus
3387 beitragen. Die Hochschule unterstützen wir neben der inhaltlichen Komponente zur eigenen Akzentsetzung,
3388 um auch künftig bei der weiteren Bewältigung des Strukturwandels in Bremerhaven Fachkräfte für
3389 die lokale Wirtschaft ausbilden zu können.

3390
3391 Mit der Übernahme durch einen neuen Eigentümer ist der Constructor-University in Bremen-Nord ein
3392 erfolgreicher Neustart gelungen. Wir sehen diese Privatuniversität durch die Neuaufstellung gut positioniert.
3393

3394

3395 **Die Koalition wird:**

- 3396 • das Hochschul- und Standortmarketing weiter ausbauen, hierzu werden wir sowohl die Sichtbarkeit
3397 der Wissenschaft im bestehenden Standortmarketing verbessern als auch die Hochschulen dabei
3398 unterstützen, ihre Marketinginstrumente mit einander zu vernetzen.
- 3399 • einen Schwerpunkt auf zielgenaue Nachsteuerung und Nutzung vorhandener Studienkapazitäten
3400 lege.
- 3401 • hierfür die Auslastung bestehender Studienangebote bedarfsgerecht steigern und ausbauen,
3402 • mehr Lehrer*innen ausbilden.
- 3403 • Zugangshürden weiter absenken.
- 3404 • die Umsetzung der Wiedereinführung des Studiengangs Sport konsequent fortführen und die ent-
3405 sprechend notwendige Infrastruktur an Sportstätten schaffen.
- 3406 • im Lehramt die Studienanteile DAZ/DAF sowie die Kapazitäten in Inklusiver Pädagogik ausbauen.
- 3407 • Quereinstiegsprogramme im Lehramt weiterentwickeln.
- 3408 • in den Bereichen Nachhaltigkeit/Klimaschutz weitere Angebote schaffen, um das sich entwickelnde
3409 Standortprofil zu stärken.
- 3410 • genderbezogene Angebote stärken, z.B. in Form von Gender Studies.

- 3411 • qualitätsgesicherte duale Studienangebote, insbesondere an der Hochschule Bremen, ausbauen, um
3412 die Vernetzung von Hochschulen und Wirtschaft zu stärken,
- 3413 • zur Absicherung des Fachkräftebedarfs das duale Studium ausbauen und duale Studienangebote
3414 durch weitere Maßnahmen, insbesondere durch die Stärkung der Fort- und Weiterbildung, flankieren.
- 3415 • in Kooperation mit der Hochschule Bremen die Ausbildungskapazitäten im Bereich Verkehrsplanung
3416 ausbauen und dies am vorhandenen Bedarf Bremens und Bremerhavens ausrichten.
- 3417 • in enger Abstimmung mit den bremischen Hochschulen die im Bremischen Hochschulgesetz be-
3418 schlossene Stärkung des Teilzeitstudiums in konkrete Studienangebote überführen und damit einen
3419 spürbaren Beitrag für flexible Studienbedingungen und Studienerfolg leisten.
- 3420 • die Internationalisierung der Studienangebote der bremischen Hochschulen auf vielfältigen Wegen
3421 weiter ausbauen, insbesondere durch die Einrichtung weiterer englischsprachiger Masterprogramme
3422 und zielgerichtete Maßnahmen zur Gewinnung internationaler Studierender.
- 3423 • die landesseitige finanzielle Förderung für YUFE weiterhin sicherstellen.
- 3424 • in diesem Zusammenhang die Willkommenskultur und Begleitung von internationalen Studierenden
3425 in der Studieneingangsphase, beispielsweise durch die Einführung von Willkommenslotsen, weiter
3426 verbessern.
- 3427 • die Hochschule Bremerhaven durch die bereits neu geschaffenen Studiengänge Soziale Arbeit und
3428 Physician Assistant weiter ausbauen und damit die Studierendenzahlen steigern.
- 3429 • ergänzend dazu Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des Hochschulcampus Bremerhaven
3430 umsetzen.
- 3431 • die Hochschule Bremerhaven bei eigener Akzentsetzung unterstützen, um auch künftig bei der weite-
3432 ren Bewältigung des Strukturwandels in Bremerhaven Fachkräfte für die lokale Wirtschaft ausbilden
3433 zu können.
- Weiterbildungsangebote für altrechtlich qualifizierte Hebammen entwickeln.
- 3434 • angesichts des erheblichen Fachkräftemangels im Bereich der Geburtshilfe die bereits in der vergan-
3435 genen Legislaturperiode erhöhten Studienkapazitäten im Hebammenstudiengang an der Hochschule
3436 Bremen dauerhaft absichern und weitere Ausbauschritte prüfen.

3437 **Zugang zum Studium ohne Abitur**

3438 Mit der letzten Überarbeitung des Bremischen Hochschulgesetzes (BremHG) haben wir den Zugang zum
3439 Studium ohne Abitur weiter erleichtert. Wir werden evaluieren, wie die Novelle in der Praxis zusätz-
3440 lichen Studieninteressierten den Weg an die Hochschulen ermöglicht hat. Ggf. werden wir anschließend
3441 die entsprechenden Regelungen erneut anpassen und beispielsweise prüfen, ob sich die Zugangswege
3442 ohne Abitur entbürokratisieren lassen.

3443 **Die Koalition wird:**

- 3445 • evaluieren, wie die BremHG-Novelle in Bezug auf erleichterten Zugang zum Studium ohne Abitur in
3446 der Praxis zusätzlichen Studieninteressierten den Weg an die Hochschulen ermöglicht hat,
- 3447 • abhängig vom Ergebnis dieser Evaluation ggf. die Regelungen erneut anpassen und beispielsweise
3448 prüfen, ob sich die Zugangswege ohne Abitur entbürokratisieren lassen.

3449 **Forschungsstärke**

3451 Das Land Bremen ist einer der erfolgreichsten Forschungsstandorte in der Bundesrepublik und in man-
3452 chen Bereichen, wie den Meereswissenschaften und KI-Robotik, international führend. Diese Stärke gilt
3453 es, unter hohem nationalen und internationalen Wettbewerbsdruck zu erhalten und die mit ihr verbunde-
3454 nen Innovationspotentiale konsequent zu nutzen.

3455
3456 Wir unterstützen die Universität Bremen im laufenden Exzellenzwettbewerb. Das Exzellenzcluster am
3457 MARUM – Zentrum für Marine Umweltwissenschaften wollen wir langfristig erhalten und mit neuen
3458 Clusteranträgen die Voraussetzung dafür schaffen, dass die Universität Bremen im Rahmen der Exzel-

3459 lenzstrategie des Bundes einen erfolgreichen Antrag stellen kann, um erneut den Status einer Exzellenz-
3460 universität zu erhalten. Diese Bereiche der Spitzenforschung wollen wir unabhängig vom Ausgang des
3461 Wettbewerbs als forschungsstarke Bereiche langfristig weiter stärken. Wir betonen, dass auch jenseits
3462 der Spitzenforschung der bedarfsgerechte Ausbau und die finanzielle Absicherung der Universität Bre-
3463 men in der Breite fortgeführt werden soll.

3464
3465 Das Land Bremen ist schon heute einer der bundesweit sichtbarsten Standorte für Künstliche Intelli-
3466 genz (KI) – mit internationaler Strahlkraft. Die hiermit verbundenen Potentiale wollen wir stärken und
3467 die Kooperation der bremischen Wissenschaftseinrichtungen zur KI weiterentwickeln, ohne die mit KI
3468 verbundenen Risiken aus den Augen zu verlieren. Eine besondere Bedeutung kommt in diesem Feld dem
3469 Wissenstransfer in Wirtschaft und Gesellschaft zu, den wir stärken wollen. Unser Anspruch ist es, dass
3470 das Land Bremen als „KI-Metropole des Nordens“ auch überregional wahrgenommen wird.

3471
3472 Sozialwissenschaften und Geisteswissenschaften leisten einen unverzichtbaren Beitrag zum Verständ-
3473 nis und zur Bewältigung der gesellschaftlichen Herausforderungen unserer Zeit. Spitzenforschung zur
3474 sozialen Ungleichheit und zur Vernetzung mit dem globalen Süden und ins östliche Europa ist ein Mar-
3475 kenkern des Wissenschaftsstandortes Bremen, den es zu erhalten und zu stärken gilt. In den vergange-
3476 nen Jahren hat die Universität Bremen mit „*Worlds of Contradictions*“ einen Forschungsverbund in den
3477 Geisteswissenschaften herausgebildet, den wir langfristig weiterentwickeln und absichern wollen.

3478
3479 Im Rahmen der Bund-Länder-Finanzierung über die Gemeinsame Wissenschaftskonferenz (GWK) wird
3480 die außerordentliche Stärke des Wissenschaftsstandortes Bremen sichtbar. Mit einem Anteil von 60 Pro-
3481 zent finanziert sich das bremische Wissenschaftssystem aus externen Mitteln, weit überwiegend aus der
3482 Bundes- und EU-Förderung. Diese werden zumeist innerhalb wettbewerblicher Verfahren eingeworben.
3483 Um diese außerordentliche Stärke zu erhalten, bekennen wir uns zum Ziel der weiteren Stärkung der
3484 Grundfinanzierung unserer Wissenschaftseinrichtungen. Die Fortführung der Kofinanzierung des Landes
3485 in den GWK-Programmen nach Art. 91b GG sagen wir zu.

3486
3487 Das Deutsche Schifffahrtsmuseum – Leibniz Institut für Maritime Geschichte (DSM) hat als Forschungs-
3488 museum in der Leibniz-Gemeinschaft eine herausragende Bedeutung für das Land Bremen und ins-
3489 besondere für die Stadt Bremerhaven. Für die Weiterentwicklung des DSM sind wichtige Maßnahmen
3490 notwendig, die zeitnah umzusetzen sind. Wir werden alles Notwendige für eine erfolgreiche Evaluierung
3491 tun.

3492
3493 **Die Koalition wird:**

- 3494 • die Universität Bremen im laufenden Exzellenzwettbewerb unterstützen.
- 3495 • dabei neben dem Erhalt des Exzellenzclusters um das MARUM, auch durch finanzielle Ausstattung,
3496 die Bereiche Informatik, Materialwissenschaften und Sozialwissenschaften unabhängig vom Ausgang
3497 des Exzellenzwettbewerbs als forschungsstarke Bereiche langfristig weiter stärken.
- 3498 • die Universität dabei unterstützen, im Rahmen der Exzellenzstrategie des Bundes einen Antrag zu
3499 stellen, um den Status einer Exzellenzuniversität zu erhalten. Im Erfolgsfall werden wir die erforder-
3500 liche Kofinanzierung und Infrastruktur sicherstellen.
- 3501 • auch jenseits der Spitzenforschung den bedarfsgerechten Ausbau und die finanzielle Absicherung der
3502 Universität Bremen in der Breite fortführen.
- 3503 • die mit dem KI-Standort verbundenen Potentiale in Bremen stärken und die Kooperation der bremi-
3504 schen Wissenschaftseinrichtungen zur KI weiterentwickeln.
- 3505 • den Wissenstransfer im Bereich KI in Wirtschaft und Gesellschaft stärken und dem Land Bremen als
3506 „KI-Metropole des Nordens“ überregionale Wahrnehmung verschaffen.
- 3507 • die Sozial- und Geisteswissenschaften mit Spitzenforschung zur sozialen Ungleichheit und zur Ver-
3508 netzung mit dem globalen Süden und ins östliche Europa erhalten und stärken.

- 3509 • dafür auch den Forschungsverbund „*World of Contradictions*“ langfristig weiterentwickeln und ab-
3510 sichern.
- 3511 • die Hochschulen im Rahmen der laufenden EFRE-Förderperiode 2021-2027 beim Ausbau von For-
3512 schungs- und Innovationskapazitäten und der Einführung fortschrittlicher Technologien berücksich-
3513 tigen. In der Vorbereitung der kommenden EFRE-Förderperiode soll ein Schwerpunkt auf die Hoch-
3514 schulen gelegt werde.
- 3515 • sich gleichzeitig auf Bundesebene dafür einsetzen, dass mehr Hochschulfinanzierung durch den Bund
3516 zur Verfügung gestellt wird, beispielsweise um Sanierungsstaus an den Hochschulen abzubauen,
3517 ohne die Zuständigkeit der Länder für die Hochschulen in Frage zu stellen.
- 3518 • die Sanierung des Scharoun-Gebäudes des Deutschen Schifffahrtsmuseums als Baudenkmal von
3519 nationaler Bedeutung umsetzen, hierfür Mittel der Bund-Länder Finanzierung nutzen und den Lan-
3520 desteil im Haushalt absichern. Der Nachbau der Najade darf nicht dazu führen, dass der Haushalt des
3521 DSM oder des Landes Bremen durch zusätzliche Kosten belastet wird. Notwendig ist ein belastbarer
3522 Business Case für Betrieb und Unterhaltung, der dies sicherstellt. Für den Erhalt der historischen
3523 Schiffe und der maritimen Außenexponate des DSM werden wir eine nachhaltige Basisfinanzierung
3524 durch die Stifter gewährleisten, die begonnene Strukturreform werden wir im Hinblick auf die bevor-
3525 stehende Evaluierung des DSM in 2024 zügig zum Abschluss bringen.

3526

3527 **Transfer**

3528 Die Erträge des Wissenschaftssystems müssen noch stärker in die Gesellschaft transferiert werden, um
3529 die Innovationskraft des Landes vor dem Hintergrund der globalen Herausforderungen (beispielsweise
3530 Klimawandel, globale Ungleichheit, demografischer Wandel) zu stärken. Zugleich gilt es, Impulse aus der
3531 Zivilgesellschaft für die Entwicklung der Wissenschaft nutzbar zu machen. Transfer ist daher in unserem
3532 Verständnis immer bidirektional. Auf der Basis des Wissenschaftsplans 2025 haben wir die Wissen-
3533 schaftsschwerpunkte des Landes daher zu Forschungs- und Transferschwerpunkten weiterentwickelt.
3534 Auf dieser Basis sind in den vergangenen Jahren erste Erfolge sichtbar geworden. Das Land Bremen
3535 ist heute Standort eines Wasserstoff-Großforschungsprojektes und eines Transferclusters für Lang-
3536 zeitpflege sowie Modellregion für Industriemathematik. Wir werden diese Erfolge dazu nutzen, um die
3537 Forschungs- und Transferschwerpunkte in der Wissenschaftsplanung weiterzuentwickeln, den „Trans-
3538 fer über Köpfe“ auszubauen und Unternehmenskontakte zu stärken. Damit leisten wir einen Beitrag zur
3539 Absicherung des Fachkräftebedarfs und entwickeln durch die enge Verbindung von wissenschaftlichem
3540 Know-how und Transfer den Innovationsstandort.

3541

3542 Ein vielversprechender Ansatz um den Wissenschafts-Praxis-Transfer zu intensivieren sind Reallabore.
3543 Reallabore bieten die Möglichkeit unter realen Bedingungen innovative Forschungsergebnisse zu erpro-
3544 ben. So können wissenschaftliche Erkenntnisse der Gesellschaft und Wissenschaft noch besser zugäng-
3545 lich und nutzbar gemacht werden. Diese Herangehensweise kann insbesondere im Bereich Klimaschutz
3546 und -anpassung zielführend sein.

3547

3548 **Die Koalition wird:**

- 3549 • Forschungs- und Transferschwerpunkte in der Wissenschaftsplanung weiterentwickeln, den Transfer
3550 über Köpfe ausbauen und Unternehmenskontakte stärken.
- 3551 • die Verbindung zwischen Öffentlichkeit und Forschung durch die Einrichtung von Reallaboren wie der
3552 Initiative „Bremen Goes Sustainable“ (BreGoS) weiter stärken.

3553

3554 **Digitalisierung**

3555 Während der COVID-19-Pandemie hat die Digitalisierung des bremischen Wissenschaftssystems auch
3556 durch die substanzielle Unterstützung des Landes einen nachhaltigen Entwicklungsschub erhalten. An
3557 den bremischen Hochschulen sind Präsenzlehre und digitale Unterstützungsformate eng verflochten.
3558 Die hieraus entstehenden Potentiale für die Qualität zeitgemäßer Lehre wollen wir dauerhaft absichern

3559 und weiter stärken. In der Forschung benötigen wir ein digitales Forschungsdatenmanagement und For-
3560 schungsinformationssystem als elementare Infrastrukturen zeitgemäßer Forschung. Die hierfür notwen-
3561 digen Entwicklungen werden wir aufnehmen. Hierzu werden Open Educational Resources (OER) einen
3562 wichtigen Beitrag leisten. Die Hochschulen sollen in Zusammenarbeit mit der Staats- und Universitäts-
3563 bibliothek (SuUB) die OER-Kompetenzentwicklung stärken und Rahmenbedingungen schaffen, um OER in
3564 die alltägliche Lehr- und Lernpraxis einzubinden.

3565
3566 Die Staats- und Universitätsbibliothek versteht sich als hybride Bibliothek mit digitalen und Print An-
3567 geboten. Die Digitalisierungsmaßnahmen etwa zum Erwerb digitaler Lizenzen werden wir ausbauen.
3568 Im Verwaltungsbereich werden wir die Anpassung der landeseigenen Personal- und Haushaltssysteme
3569 vorantreiben und damit Kernprozesse der Verwaltung digitalisieren.

3570

3571 **Die Koalition wird:**

- 3572 • aus Verflechtung von Präsenzlehre und digitalen Unterstützungsformaten entstehende Potentiale für
3573 die Qualität zeitgemäßer Lehre dauerhaft absichern und stärken.
- 3574 • notwendige Entwicklungen für ein digitales Forschungsdatenmanagement und Forschungsinforma-
3575 tionssystem als elementare Infrastrukturen zeitgemäßer Forschung aufnehmen.
- 3576 • eine zeitgemäße Open Science-Strategie für den Standort, die die Anschlussfähigkeit an die nationa-
3577 len und internationalen Entwicklungen gewährleistet, entwickeln; hierzu die Open Educational Re-
3578 sources (OER)-Kompetenzentwicklung stärken und zusammen mit der SuUB Rahmenbedingungen
3579 schaffen, um OER in die alltägliche Lehr- und Lernpraxis einzubinden.
- 3580 • Digitalisierungsmaßnahmen der Staats- und Universitätsbibliothek etwa zum Erwerb digitaler Lizen-
3581 zen ausbauen.
- 3582 • im Verwaltungsbereich die Anpassung der landeseigenen Personal- und Haushaltssysteme vorantrei-
3583 ben und damit Kernprozesse der Verwaltung digitalisieren.

3584

3585 **Soziale Lage der Studierenden**

3586 Maßnahmen zur Verbesserung der sozialen Lage von Studierenden sind ein Beitrag zur Bildungsgerech-
3587 tigkeit und zur Attraktivitätssteigerung des Studienstandortes Bremen. Wir werden uns im Rahmen der
3588 anstehenden BAföG-Novelle des Bundes dafür einsetzen, das BAföG als elternunabhängiges Instrument
3589 der Studienfinanzierung in Form eines Vollzuschusses weiterzuentwickeln. Künftig soll die BAföG-Förde-
3590 rung auch ein Teilzeit-Studium ermöglichen.

3591

3592 Bezahlbarer Wohnraum für Studierende ist ein wesentlicher Bestandteil eines attraktiven Hochschul-
3593 standorts. Das Land Bremen wird weitere Wohnheimplätze für Studierende über das Studierendenwerk
3594 schaffen. In Bremen und Bremerhaven sollen zudem Kooperationsansätze in Verbindung mit dem Stu-
3595 dierendenwerk verfolgt werden, um bezahlbaren Wohnraum für Studierende zu schaffen.

3596

3597 **Die Koalition wird:**

- 3598 • sich im Rahmen der anstehenden BAföG-Novelle des Bundes dafür einsetzen, das BAföG als eltern-
3599 unabhängiges Instrument der Studienfinanzierung in Form eines Vollzuschusses weiterzuentwickeln
3600 und BAföG-Förderung auch bei Teilzeit-Studium zu ermöglichen
- 3601 • den Verwaltungskostenbeitrag an den bremischen Hochschulen auf dem erreichten niedrigen Niveau
3602 stabil halten und perspektivisch abschaffen.
- 3603 • das Studienstartstipendium weiterführen, dessen Nutzung verstärkt ermöglichen und die Bewerbung
3604 des Stipendiums intensivieren, solange es auf Bundesebene kein vergleichbares Programm für Stu-
3605 dierende aus Bedarfsgemeinschaften gibt.
- 3606 • weitere Wohnheimplätze für Studierende über das Studierendenwerk schaffen (z.B. Wohnheim Nie-
3607 dersachsendamm).
- 3608 • in Bremen (neuer Campus Innenstadt) und Bremerhaven private Mietmodelle und Kooperations-An-

- 3609 sätze in Verbindung mit dem Studierendenwerk verfolgen.
- 3610 • mit dem Studierendenwerk in Planungen für die Schaffung bezahlbaren Wohnraums für Studierende
- 3611 in der Innenstadt Bremens einsteigen und dabei die Schaffung eines Wohnheims prüfen.
- 3612 • die Kosten für Mieten und die Essensversorgung weiter auf einem sozialverträglichen Niveau halten.
- 3613 • die Angebote des Studierendenwerkes zur Psychosozialen Beratung weiter bedarfsgerecht entwi-
- 3614 ckeln und diese an allen Hochschulstandorten vorhalten.

3615

3616 **Infrastruktur für Lehre und Forschung**

3617 Um bedarfsgerechte Flächen für moderne Lehre und exzellente Forschung bereitzustellen, sollen die

3618 bestehenden Campus-Standorte der Hochschulen im Land Bremen durch Sanierungen und strategische

3619 Neubauten weiterentwickelt werden. Große Herausforderungen bestehen in der Auflösung des Sanie-

3620 rungsstaus an den bremischen Hochschulen und in der klimagerechten Sanierung und Modernisierung

3621 der Gebäudeinfrastruktur.

3622

3623 **Die Koalition wird:**

- 3624 • Hörsaal- und Veranstaltungsraumkapazitäten an der Universität Bremen als zentrale Infrastruktur
- 3625 zeitgemäßer Lehre schaffen.
- 3626 • ein Studierenden Service Centers (SSC) auf dem Campus der Universität Bremen planen,
- 3627 • die Sporthalle an der Universität Bremen neu bauen und die bisherigen Sportstätten nachhaltig um-
- 3628 nutzen.
- 3629 • das Gebäude NW 2 Block A und weitere Gebäude der Universität und der Hochschulen sanieren.
- 3630 • die Arrondierung der Flächen der Hochschule Bremen (Neustadtswall) vorantreiben und den Neubau
- 3631 des FS-Gebäudes fertigstellen.
- 3632 • das Campus AirPortLab weiterentwickeln.
- 3633 • die Standorte der Essensversorgung der Hochschulen sanieren.
- 3634 • einen attraktiven Campus Bremerhaven schaffen.
- 3635 • einen weiteren Fallturm nach dem Modell des GraviTowerPro prüfen.

3636

3637 In Bremerhaven soll ein Maritimes Wissenschaftszentrum die Netzwerke aus Wissenschaft, Hochschule

3638 und Forschung auf eine neue Basis stellen und damit Synergiepotentiale und Mehrwerte für die einzel-

3639 nen Einrichtungen, die Wirtschaft und die marine und maritime Wissenschaftsgemeinschaft heben. Dafür

3640 wollen wir mit der Stadt Bremerhaven in Verbindung mit der weiteren Entwicklung des Werftquartiers

3641 ein Konzept für das Maritimes Wissenschaftszentrum Bremerhaven erarbeiten.

3642

3643 Für die Bewältigung der bestehenden Herausforderungen soll ein breites Spektrum an Finanzierungs-

3644 quellen genutzt werden. Nur so kann sichergestellt werden, dass im Rahmen der energetischen Sanie-

3645 rungen auch dringend erforderlichen Anpassungen an geänderte Anforderungen und Entwicklungen in

3646 Lehre und Forschung wirtschaftlich sinnvoll mit umgesetzt werden. Bei Bau- und Sanierungsvorhaben

3647 werden wir weiterhin versiegelte Flächen möglichst minimieren und umfangreiche Grünflächen schaffen.

3648

3649 Vor dem Hintergrund der erheblichen Herausforderungen des Klimaschutzes suchen die Länder die

3650 finanzielle Unterstützung des Bundes im Hochschulbau. Das Land Bremen wird sich über die GWK dafür

3651 einsetzen, dass der Bund seinen Verpflichtungen und seiner Verantwortung im Forschungsbau nach-

3652 kommt und sich hälftig an den Baukostensteigerungen beteiligt.

3653

3654 Auch für die außeruniversitären Forschungsinstitute stellt eine zeitgemäße, moderne und energieeffi-

3655 ziente Infrastruktur eine wesentliche Voraussetzung für exzellente Forschung dar. Bereits begonnene

3656 Maßnahmen sollen dafür zügig weiter umgesetzt werden.

3657 Bei allen Neubau- und Sanierungsvorhaben werden die Anforderungen an barrierefreies Bauen konse-

3658 quent berücksichtigt.

3659 **Die Koalition wird:**

- 3660 • mit der Stadt Bremerhaven ein Konzept für das Maritime Wissenschaftszentrum Bremerhaven, wel-
- 3661 ches im Zuge der Entwicklung des Werftquartiers entstehen könnte, erarbeiten.
- 3662 • bei Bau- und Sanierungsvorhaben weiterhin versiegelte Flächen möglichst gering halten bzw. mini-
- 3663 mieren und umfangreiche Grünflächen schaffen.
- 3664 • sich über die GWK dafür einsetzen, dass der Bund seinen Verpflichtungen und seiner Verantwortung
- 3665 im Forschungsbau nachkommt und sich hälftig an den Baukostensteigerungen beteiligt.
- 3666 • bereits begonnene Maßnahmen wie den Neubau des Zentrums für Tiefseeforschung (ZFT), den Neu-
- 3667 bau des Leibniz-Zentrums für Marine Tropenforschung (ZMT) und die Erweiterung des Leibniz-Insti-
- 3668 tuts für Präventionsforschung und Epidemiologie (BIPS) zügig weiter umsetzen.
- 3669 • bei allen Neubau- und Sanierungsvorhaben die Anforderungen an barrierefreies Bauen konsequent
- 3670 berücksichtigen.

3671

3672 **Wissenschaft in der Bremer Innenstadt**

3673 Die bereits in der vergangenen Legislaturperiode unternommenen Schritte zur Gründung eines zusätz-

3674 lichen Standortes der Universität in der Innenstadt durch Anmietung der Immobilie am Domshof sollen

3675 unter Einbindung aller Statusgruppen weitergeführt und vervollständigt werden. Zur weiteren Vernet-

3676 zung der Wissenschaft mit der Stadtgesellschaft soll die Etablierung weiterer wissenschaftlicher, hoch-

3677 schulübergreifender und öffentlichkeitswirksamer Einrichtungen in der Innenstadt geprüft werden. Die

3678 bereits bestehenden Strukturen des Gesundheitscampus am Brill werden hier einbezogen.

3679

3680 Mit dem Umzug eines Teilbereichs an den Domshof leistet die Universität Bremen einen wichtigen Bei-

3681 trag zur Belebung und Weiterentwicklung der Innenstadt. Für die Finanzierung des Teilumzugs, der auch

3682 aus Sicht der Stadtentwicklung eine hohe Relevanz hat, werden wir die erforderlichen Mittel zusätzlich

3683 im Wissenschaftshaushalt zur Verfügung stellen.

3684

3685 **Die Koalition wird:**

- 3686 • die bereits in der vergangenen Legislaturperiode unternommenen Schritte zur Gründung eines zu-
- 3687 sätzlichen Standortes der Universität in der Innenstadt durch Anmietung der Immobilie am Domshof
- 3688 unter Einbindung aller Statusgruppen weiterführen und vervollständigen.
- 3689 • dafür einen ausreichend großen Hörsaal für die Rechtswissenschaften schaffen; hierfür werden ver-
- 3690 schiedene vorhandene Alternativen geprüft.
- 3691 • zur weiteren Vernetzung der Wissenschaft mit der Stadtgesellschaft die Etablierung weiterer wissen-
- 3692 schaftlicher, hochschulübergreifender und öffentlichkeitswirksamer Einrichtungen in der Innenstadt
- 3693 prüfen, auch unter Einbezug der bestehenden Strukturen des Gesundheitscampus am Brill.
- 3694 • für die Finanzierung des Teilumzugs, der auch aus Sicht der Stadtentwicklung eine hohe Relevanz
- 3695 hat, die erforderlichen Mittel zusätzlich im Wissenschaftshaushalt zur Verfügung stellen.

3696

3697 **Beschäftigungsverhältnisse in der Wissenschaft**

3698 Gute und verlässliche Beschäftigungsbedingungen sind Grundlage guter Lehre und Forschung und ein

3699 zentraler Standortfaktor im Wettbewerb um Fachkräfte. Hierfür werden wir im Personalrecht und Be-

3700 amtenrecht die notwendigen Rahmenbedingungen weiterentwickeln und haben das erklärte Ziel, auch in

3701 der Wissenschaft gute Arbeitsverhältnisse zu fördern.

3702 Die Entfristungsquote bei den aus Landesmitteln finanzierten Stellen an den Hochschulen konnten wir

3703 erfolgreich steigern, auch dank der dauerhaften Bundesförderung aus dem Zukunftsvertrag Studium und

3704 Lehre und den rechtlichen Instrumenten aus der Novelle des Bremischen Hochschulgesetzes im Jahr

3705 2018 („Tenure-Track-Prinzip auch im Mittelbau“). Diesen Weg wollen wir fortsetzen. Unser Ziel ist es, für

3706 Stellen mit überwiegenden Daueraufgaben unbefristete Beschäftigungsverhältnisse zu schaffen.

3707 **Die Koalition wird:**

- 3708 • im Personalrecht und Beamtenrecht die notwendigen Rahmenbedingungen für gute und verlässliche Beschäftigungsbedingungen in Lehre und Forschung weiterentwickeln.
- 3709 • den Rahmenkodex für gute Beschäftigung an den bremischen Hochschulen fortführen und die Empfehlungen aus seiner Evaluation umsetzen.
- 3710 • Berufungsmodelle für innovative Kooperationsprofessuren gesetzlich verankern.
- 3711 • die Entfristungsquote bei den aus Landesmitteln finanzierten Stellen an den Hochschulen weiter anheben.
- 3712 • den Tenure-Track für junge Wissenschaftler*innen weiter stärken, damit sie im Anschluss an die Promotion schnell eine Perspektive erhalten, ob sich für sie eine langfristige Karriereoption in der Wissenschaft ergibt.
- 3713 • sicherstellen, dass die sozial- und inklusionpolitischen Komponenten des Wissenschaftszeitvertragsgesetzes (WissZeitVG) an den Hochschulen des Landes Bremen den Regelfall bilden.
- 3714 • sich im Zuge der Reform des WissZeitVG dafür einsetzen, dass insbesondere die Zuwendungen und Drittmittel des Bundes sowohl zur Finanzierung der sozialpolitischen Verlängerungstatbestände nutzbar sind, als auch zur Refinanzierung von unbefristeten Stellen zur Verfügung stehen, damit auch Beschäftigte mit Projektaufgaben in der Forschung eine langfristige Perspektive erhalten.
- 3715 • prüfen, welche Möglichkeiten es für die Hochschulen gibt, Beschäftigte in regelmäßig wiederbewilligten Drittmittelprojekten zu entfristen; zu diesem Zweck schauen wir uns *best-practice*-Beispiele aus anderen Bundesländern an und prüfen, ob sich aus diesen Vorbildern Elemente auch in Bremen umsetzen lassen.
- 3716 • sich dafür einsetzen, dass befristete Verträge in der Wissenschaft (unabhängig vom Befristungsgrund) bei in Anspruch genommener Mutterschutz- oder Elternzeit automatisch um diese Dauer verlängert werden und sie zweitens darüber hinaus auf Antrag um bis zu zwei Jahre verlängert werden, wenn ein oder mehrere Kinder unter 18 oder zu pflegende Angehörige im eigenen Haushalt betreut werden, und sich auf Bundesebene dafür einsetzen, dass dies auch in Förderrichtlinien und -zeiträumen bei Drittmittelgeldern umfassend berücksichtigt wird.
- 3717 • die letztmals 2019 angepassten Vergütungssätze für Lehraufträge an den Hochschulen angesichts der erheblichen Inflation erhöhen.
- 3718 • dabei sicherstellen, dass vergleichbare Lehraufträge sowohl an einzelnen Hochschulen als auch zwischen den Hochschulen im Land Bremen in gleicher Höhe vergütet werden.
- 3719 • weiterhin von den Hochschulen erwarten, regelmäßig die Vergabe von Lehraufträgen an ihren Institutionen zu überprüfen mit dem Ziel, Lehraufträge auf ein Mindestmaß zu begrenzen und keine Regelaufgaben damit abzudecken.
- 3720 • an der Hochschule für Künste, an der Hochschule Bremen und an der Hochschule Bremerhaven das Promotionsrecht für forschungsstarke Bereiche verankern.
- 3721 • sich in der Tarifgemeinschaft der Länder aktiv dafür einsetzen, dass zügig Verhandlungen für einen Tarifvertrag für studentische Hilfskräfte aufgenommen werden.

3745 **Hochschuldemokratie**

3746 Die gleichberechtigte Mitbestimmung aller Statusgruppen an den Hochschulen wollen wir stärken und werden hierzu prüfen, welche Möglichkeit sich aus dem anstehenden Urteil des Bundesverfassungsgerichtes zum Thüringer Modell ergeben.

3750 **Die Koalition wird:**

- 3751 • sobald das Bundesverfassungsgericht ein Urteil zum Thüringer Modell der viertelparitätischen Gremiensetzung von Hochschulgremien gesprochen hat, den Diskussionsprozess mit den Interessensvertretungen an den Hochschulen starten, welche Möglichkeiten zur demokratischen Weiterentwicklung sich aus dem Urteil für das Bremische Hochschulgesetz ergeben.

3756 **Zivilklausel**

3757

3758 **Die Koalition wird:**

- 3759 • an der Zivilklausel im Bremischen Hochschulgesetz festhalten.
- 3760

3761

3762 **Tierschutz**

3762 Mit der Änderung des Bremischen Hochschulgesetzes in der vergangenen Legislaturperiode haben wir
3763 einen wesentlichen Schritt vollzogen, um den Einsatz von Tierversuchen in der Lehre auf ein Minimum
3764 zu begrenzen, ohne in die Freiheit der Wissenschaft einzugreifen. Eventuelle Neuanträge auf Tierversu-
3765 che in der Forschung in den kommenden Jahren werden vor dem Hintergrund einer geänderten Rechts-
3766 lage auf Europa- bzw. Bundesebene kritisch mit dem Ziel geprüft, das neue Recht zum Wohle der Tiere
3767 konsequent anzuwenden.

3768

3769

3770 **Die Koalition wird:**

- 3770 • vor künftigen Entscheidungen über Anträge auf Tierversuche an Primaten den veränderten Stand des
3771 Tierschutzrechts, Entwicklungen in der wissenschaftlichen Forschung und Fortschritte bei Alternativ-
3772 methoden berücksichtigen.
- 3773 • dem erheblichen Leidensdruck der Versuchstiere angemessenes Gewicht in der Abwägung geben.
- 3774 • kritisch abwägen, ob die bisherigen und noch zu erzielenden wissenschaftlichen Ergebnisse zur
3775 Rechtfertigung invasiver Tierversuche an Primaten noch ausreichen.
- 3776

3777

3778 **Gleichstellung und Diversität**

3778 Bremische Hochschulen stehen im Bundesvergleich in vielen Gleichstellungskategorien gut bis sehr gut
3779 da. Große Herausforderungen bestehen jedoch fort. Für die Verwirklichung der Geschlechtergleichstel-
3780 lung und die Erreichung der Gleichstellungsziele des Wissenschaftsplans wollen wir die vorhandenen
3781 Instrumente weiter entschlossen nutzen. Vielfalt bietet Potential, dieses wollen wir am Standort Bremen
3782 weiter und stärker sichtbar machen.

3783

3784

3785 **Die Koalition wird:**

- 3785 • für die Verwirklichung der Geschlechtergleichstellung und die Erreichung der Gleichstellungsziele
3786 des Wissenschaftsplans vorhandene Instrumente (z.B. das Professorinnenprogramm IV) weiter nut-
3787 zen.
- 3788 • in der Fortführung des Wissenschaftsplans konkrete und ambitionierte Gleichstellungsziele langfris-
3789 tig verankern.
- 3790 • die Bremer Genderoffensive Hochschulen weiter umsetzen.
- 3791 • die ersten Zwischenergebnisse aus der Studie zum Gender Pay Gap im Jahr 2024 für die Entwicklung
3792 und Umsetzung konkreter Maßnahmen zur weiteren Schließung des Gender Pay Gaps nutzen.
- 3793 • Gleichstellungsarbeit an den Hochschulen, gendersensible Personalpolitik und -rekrutierung unter-
3794 stützen und Diversity-Kategorien stärker in die Entwicklung der Hochschulen einbeziehen.
- 3795

3796

3797 **Wissenschaft und Gesellschaft**

3797 Die Bewältigung der gesellschaftlichen Herausforderungen unserer Zeit ist ohne den Beitrag der Wis-
3798 senschaft nicht möglich. Wir werden den Standort Bremen daher insbesondere in den folgenden Berei-
3799 chen weiter profilieren.

3800

3801 **Die Koalition wird:**

- 3801 • das Land Bremen als „den“ Standort der Klimaforschung weiter profilieren.
- 3802 • die Nachhaltigkeit der Hochschulen durch Mobilitätsangebote, konsequente energetische Sanierung,
3803 ressourcenschonenden Betrieb der Liegenschaften sowie nachhaltige Beschaffung und Verwaltung
3804 stärken.
- 3805 • die Bedeutung der Energie- und Wasserstoffforschung weiter stärken, um u.a. den Folgen der Ener-

- 3806 giekrise entgegenzuwirken.
- 3807 • den Gesundheitscampus zum Erfolg führen. Als Gemeinschaftsprojekt von Wissenschaft, Gesundheit,
3808 Wirtschaft und Soziales bietet er Mehrwerte für Wissenstransfer und –kommunikation, für die Ab-
3809 sicherung des Fachkräftebedarfs durch für attraktive Studienangebote und Karriereoptionen (Durch-
3810 lässigkeit).
- 3811 • die sozialwissenschaftliche Forschung als Garant für eine wissenschaftlich fundierte Begleitung von
3812 gesellschaftlichen Herausforderungen und Transformationsprozessen weiter stärken (gesellschaft-
3813 licher Zusammenhalt, Teilhabe, globaler Süden).

3814
3815

3816 Kultur

3817

3818

3819 Bremen und Bremerhaven haben sich mehr und mehr zu Städten mit kultureller und künstlerischer
3820 Ausstrahlung entwickelt und bieten eine Vielzahl an qualitativ hochwertigen Angeboten, die stets auch
3821 einen niedrigschwelligen Zugang für interessierte Bürger*innen ermöglichen. Sowohl die etablierten
3822 Einrichtungen als auch die Freie und die Junge Szene/Subkultur decken in ihrer Vielfalt alle künstleri-
3823 schen Sparten in ihrer Breite ab. Diese höchst erfolgreiche Arbeit leisten viele Kreative, die dafür unsere
3824 Wertschätzung verdienen. Konkret bildet sich dies in der Sicherung der Kunstfreiheit ebenso ab wie in
3825 der Förderung künstlerischer Arbeit.

3826

3827 Für Kultureinrichtungen gilt, dass sie Planungssicherheit benötigen. Wir halten damit auch weiterhin an
3828 unserem Grundsatz der verlässlichen und institutionellen Förderung fest. Besonderes Augenmerk liegt
3829 in dieser Legislaturperiode auf dem jetzt erreichten Kulturbestand und auf der Unterstützung der beste-
3830 henden und bereits auf den Weg gebrachten Initiativen, um deren zukunftsgerechte Weiterentwicklung
3831 zu ermöglichen. Dabei spielt die interdisziplinäre Arbeit der Sparten eine wichtige Rolle, wie beispiels-
3832 weise die Zusammenarbeit der freien Künste mit den Bremer Philharmonikern und weiteren kulturellen
3833 Akteur*innen im Tabakquartier. Wir stellen fest, dass sich in Bremen auch etablierte Kultureinrichtungen
3834 programmatisch immer wieder neu erfinden. Ein herausragendes Beispiel dafür ist das Theater Bremen.

3835

3836 Stellvertretend für viele freie Einrichtungen steht auch die traditionsreiche Kunsthalle, die mit ihrer
3837 innovativen Programmgestaltung beweist, dass ein 200-jähriges Bestehen auch die Zukunft fest im Blick
3838 hat. Überdies wirkt die Deutsche Kammerphilharmonie Bremen positiv als Botschafterin unserer Stadt,
3839 ebenso wie die Shakespeare Company, die mit den „Sommer Summarum“ einen großen Beitrag geleistet
3840 hat, Menschen in Pandemie umsonst und draußen den Besuch von Kulturveranstaltungen zu ermög-
3841 lichen. Auch Einrichtungen der Soziokultur, wie das Lagerhaus, der Schlachthof und die Bürgerhäuser
3842 haben eindrucksvoll bewiesen, dass sie am Puls der Zeit arbeiten. Für diese Einrichtungen ist Integra-
3843 tion gelebte Realität, ebenso wie in der Stadtbibliothek, der Volkshochschule und der Musikschule.

3844

3845 Gerade in den vergangenen Jahren ist es gelungen, neue kulturelle Akzente zu setzen und die Existenz-
3846 sicherung für Kulturschaffende zu gewährleisten. Diesen Weg wollen wir gemeinsam fortsetzen. In der
3847 Pandemie hat sich gezeigt, dass insbesondere Menschen, die in der freien Szene arbeiten, wirtschaftlich
3848 bedroht und oftmals unter prekären Bedingungen tätig sind. Um diese Gefährdung abzuwenden, haben
3849 wir neue Förderinstrumente erprobt, die wir nun fest verankern wollen. Zudem wollen wir bewährte
3850 Methoden der Förderung fortsetzen.

3851

3852 **Existenzsicherung und Erneuerung im Bestand**

3853 Bremen verfügt über ein attraktives und innovatives Kulturangebot an Museen, Theatern, Orchestern,
3854 Einrichtungen der freien Szene, kulturellen Bildungsstätten, soziokulturellen Zentren, Clubs und Festi-
3855 vals und vieles mehr. Durch die anhaltenden Krisensituationen (Corona, Ukraine-Krieg, Energiekosten-

3856 steigerungen, Inflation) ist für die Kultureinrichtungen jedoch eine höchst problematische Lage entstan-
3857 den. Daher gilt es vorrangig, die kulturelle Infrastruktur in ihrer ganzen Breite zu sichern, sie für ihre
3858 Weiterentwicklung zu erhalten und auch in Zukunft eine auskömmliche und verlässliche Finanzierung
3859 zur Verfügung zu stellen.

3860

3861 **Die Koalition wird:**

- 3862 • bereits begonnene Projekte – im Bereich der Projektmittel ebenso wie bei der Etablierung kultureller
3863 Einrichtungen – und konkret geplante notwendige Investitionsmaßnahmen wie z.B. Focke-Museum,
3864 Staatsarchiv, Theater Bremen fortsetzen und die benötigten Mittel zur Verfügung stellen.
- 3865 • im Sinne der Einrichtungen und Akteur*innen den nachweislich dringend benötigten Inflationsaus-
3866 gleich, die Tarifierungen, der anstehende Generationenwechsel unter schwierigen Bedingungen,
3867 die Mindestlohnanpassung, die schrittweise Überwindung prekärer Beschäftigung und die flächende-
3868 ckende Einführung der verabredeten Honoraruntergrenzen weiter unterstützen.
- 3869 • das bisherige Stellengefüge bzw. die Stellenhonorierung überprüfen. Bremen hat sich zur fairen Be-
3870 zahlung in der Kultur bekannt. Dies gilt in den Einrichtungen, aber dazu gehört auch die Zahlung von
3871 angemessenen Künstler*innen-Honoraren in der Kultur und die schrittweise weitere Etablierung von
3872 Ausstellungshonoraren bildender Künstler*innen.
- 3873 • sich auf Bundesebene der von Berlin geplanten Bundesratsinitiative zur Schaffung einer Grundrente
3874 der Künstlersozialkasse (KSK) sowie der Unterstützung von Künstler*innen für beschäftigungslose
3875 Zeiten vorzugsweise aus der KSK anschließen.
- 3876 • das Zentrum für Kunst als zentralen Baustein der Sicherung der freien Szene stärken und mit der
3877 Szene fortentwickeln. Das Zentrum für Kunst bietet im Tabakquartier ein hervorragendes und weit-
3878 räumiges Angebot an die freie Kulturszene, die dort Räume für Ateliers, Proben, Aufführungen,
3879 Konzerte und vieles mehr für ihre professionelle Weiterentwicklung und Sichtbarkeit in Bremen zur
3880 Verfügung gestellt bekommt.
- 3881 • die regelmäßige erforderliche Kofinanzierung über einen Matching-Fonds sicherstellen. Die Bremer
3882 Kulturszene hat bewiesen, dass sie in sehr bemerkenswerter Weise in der Lage ist, Mittel aus überre-
3883 gionalen Förderflächen, vom Bund, der EU oder aus privatem Sponsoring nach Bremen zu holen, um
3884 neue Formate zu entwickeln und anzubieten.
- 3885 • die Förderung der Freien Szene weiterhin auf dem erreichten hohen Niveau sichern und stufenweise
3886 noch verbessern. Auch die Förderung der Jungen Szene und Subkultur werden wir weiterhin sicher-
3887 stellen.
- 3888 • ein spartenübergreifendes Stipendienprogramm fest etablieren und finanzieren, um dauerhaft hoch-
3889 karätige Künstler*innen vor Ort unterstützen zu können.
- 3890 • die Verbände der freien Künstler*innen, zu denen wir auch den Clubverstärker zählen, weiter stär-
3891 ken und unterstützen. Sie übernehmen in Bremen wie auch anderswo öffentliche Beratungsaufgaben
3892 insbesondere über Antragstellungen, Honorare, Förderprogramme und Drittmittel. Um dies auch in
3893 Zukunft professionell leisten zu können.
- 3894 • die kulturellen Einrichtungen im Land Bremen auf dem Weg zur Klimaneutralität unterstützen.

3894 **Kulturelle Teilhabe**

3895

3896 **Die Koalition wird:**

- 3897 • das Bremer Kulturticket bekannter machen und so mehr Menschen ermöglichen, es zu nutzen und
3898 am kulturellen Leben teilzuhaben. Wir werden das Angebot in mehreren Sprachen verfügbar machen,
3899 eine attraktive Homepage einrichten und die Vernetzung zu den Sozialberatungsstellen verbessern.
- 3900 • das Angebot des Kulturtickets erweitern und auch den Besuch privater Kultureinrichtungen und
3901 popkultureller Konzerte ermöglichen. Hierzu wollen wir mit den Einrichtungen und Veranstaltenden
3902 gemeinsam ein Konzept erarbeiten.
- 3903 • das Studierenden-Kulturticket ausweiten auf Azubis. Dabei setzen wir auf Freiwilligkeit der beteilig-

- 3904 ten Betriebe und werden Gespräche mit den Kammern führen.
- 3905 • sukzessive weitere Verbesserungen bei der Barrierefreiheit und der Inklusion im Kulturbereich an-
- 3906 streben. Dies gilt nicht nur für bauliche Maßnahmen für Rollstuhlfahrende, sondern auch Angebote
- 3907 für Seh- und Hörbehinderte. Außerdem prüfen wir den Aufbau eines drittmittelförderfähigen Konzep-
- 3908 tes wie des „Kulturschlüssels“ nach Hamburger Modell oder der Bremer Kulturtafel.
- 3909 • mit Hilfe einer Langzeitstudie zum Besucher*innen-Monitoring in der Kultur eine wissenschaftlich
- 3910 fundierte Datenbasis für die strategische und operative Weiterentwicklung der Kulturlandschaft in
- 3911 Bremen und Bremerhaven schaffen, und um zu erfahren, für welche Menschen wir langfristig unsere
- 3912 Anstrengungen zur Ermöglichung kultureller Teilhabe verstärken müssen. Hierzu werden wir mit
- 3913 dem Ziel einer Zusammenarbeit an das Institut für Kulturelle Teilhabeforschung (IKTf) in Berlin mit
- 3914 dessen Projekt KulMon herantreten.
- 3915 • Einrichtungen bei ihrem grundlegenden Paradigmenwechsel weg von der Problemorientierung
- 3916 früherer Gleichberechtigungsstrategien hin zu einem ressourcen- und kompetenzorientierten Ansatz
- 3917 unterstützen, der in der Vielfalt der Fähigkeiten, Sichtweisen, Erfahrungen und Talente vielfältiger
- 3918 Menschen eine wichtige gesellschaftliche, kulturelle und wirtschaftliche Chance sieht. Ein angemess-
- 3919 enes Diversity-Management soll im Bereich der Kultur umfassend etabliert werden.
- 3920

3920

3921 **Kulturelle Bildung**

3922

3923 **Die Koalition wird:**

- 3924 • eine Vereinfachung der Antragsverfahren im Bereich der kulturellen Bildung in Zusammenarbeit mit
- 3925 anderen Ressorts entwickeln. Die bereits etablierten gemeinsamen Antragsrunden haben sich be-
- 3926 währt. Wir werden prüfen, inwiefern zusätzlich zu den etablierten gemeinsamen Antragsrunden eine
- 3927 zielgerichtete Ressortberatung bei dem jeweils antragsannehmenden Ressort die Verfahren noch
- 3928 effizienter gestalten und synchronisieren könnte.
- 3929 • Informationen aller Projekte der kulturellen Bildung sammeln und übersichtlich, online, inklusive
- 3930 Suchfunktion, aufbereitet kommunizieren für Eltern, Schulleitungen, Lehrkräfte und weitere Interes-
- 3931 sierte. So kann die Fülle an Angeboten einfacher genutzt werden.
- 3932 • für die Kooperation von Schulen mit Akteur*innen der kulturellen Bildung das Programm „Kultur-
- 3933 schulen“ etablieren. So kommen Grundschüler*innen niedrigschwellig in Berührung mit Trägern der
- 3934 kulturellen Bildung, Projekten, Kunstkollektiven und einzelnen Künstler*innen.
- 3935 • für alle Bibliotheksstandorte, in denen es technisch möglich ist, mit Hilfe von Digitalisierungsmitteln
- 3936 die Einführung von „Open Library“ umsetzen. Dadurch stehen die Räumlichkeiten der Bibliotheken
- 3937 und das Angebot an Medien auch an den Abenden und am Wochenende zur Verfügung. Ein neuer Bib-
- 3938 liotheks-Bus wird in einem Stadtteil mit großem Bedarf zur Verfügung gestellt. Zusätzliche dezentra-
- 3939 le Angebote in den Stadtteilen – beispielsweise der Stadtbibliothek in Blumenthal und in Kattenturm
- 3940 – werden im Rahmen eines Integrierten Entwicklungskonzepts (IEK) auf Realisierbarkeit geprüft. Bei
- 3941 Veränderung der Rechtslage werden wir die Frage der Sonntagsöffnung von Bibliotheken im Land
- 3942 Bremen neu bewerten.
- 3943 • die Angebote der Volkshochschule über den notwendigen Inflationsausgleich hinaus für die Zukunft
- 3944 absichern. Die VHS bietet einer sehr großen Zahl von Besucher*innen regelmäßig ein dichtes, attrak-
- 3945 tives Angebot der Kulturellen Bildung in der Innenstadt und in weiteren über die Stadtteile verteilten
- 3946 Standorten.
- 3947 • die Outreach-Projekte, mit denen die Museen Besucher*innen vor allem in den Stadtteilen anspre-
- 3948 chen, die bislang nicht zu den typischen Museumbesucher*innen zählen, fortsetzen, ausgeweitet und
- 3949 entsprechend finanziell hinterlegen. Als weitere Maßnahme zur Öffnung der Museen wollen wir bei-
- 3950 spielsweise regelmäßigen eintrittsfreien Tagen ermöglichen.
- 3951 • das Bürger- und Sozialzentrum Huchting (BuS Huchting) neben sozialen Aufgaben auch als kulturelle
- 3952 Einrichtung fortentwickeln und entsprechend fit machen. Dies setzt eine zusätzliche Unterstützung
- 3953 voraus, die ermöglicht werden soll.

3954 **Kulturelle und kulturwirtschaftliche Stadtentwicklung**

3955

3956 **Angebote in der City**

3957 Stärker in den Blick nehmen wollen wir die Netzwerkarbeit mit anderen Fachressorts, um die Entwick-
3958 lung sowohl der Innenstadt als auch der Stadtteile zu unterstützen. Kultur kann Motor einer attraktiven
3959 Stadtentwicklung im weiteren Sinne sein und für den Wirtschaftsstandort Bremen sowohl im Zentrum
3960 als auch in den Quartieren eine positive Wirkung entfalten. Dies gilt für die Spiegelung einer diversen
3961 Gesellschaft sowie für die Förderung einer jungen und kreativen Szene.

3962 Kulturnutzungen haben in der Stadtentwicklung jedoch häufig keinen einfachen Stand, insbesondere
3963 wenn es Nutzungen mit Lärmemissionen sind. Oft sind sie finanziell nicht in der Lage, im Mietniveau
3964 städtischer Lagen mitzuhalten. Gleichzeitig birgt der Publikumsverkehr Konfliktpotential. Im Sinne der
3965 Charta von Leipzig legen wir ein besonderes Augenmerk auf kulturelle Stadtentwicklung in einer ver-
3966 dichteten Stadt, mit Kulturangeboten für alle Bremer*innen.

3967

3968 **Die Koalition wird:**

- 3969 • die Weiterentwicklung und die Verbesserung der Sichtbarkeit der Literaturszene in Bremen als
3970 Schwerpunkt verfolgen. Hierfür streben wir den Titel einer „UNESCO - City of Literature“ an und wol-
3971 len das Stadtmusikanten- und Literaturhaus als einen zentralen Ort im Herzen der Innenstadt etablie-
3972 ren. Wir wollen ein „Zentrum für Exilliteratur“ schaffen und in diesem Zusammenhang ein Stipendien-
3973 programm für Autor*innen in Not einrichten.
- 3974 • den Güterbahnhof als wichtigen und zentral gelegenen Ort der Bremer Subkultur und freien Szene
3975 dauerhaft erhalten. Da die bauliche Substanz derzeit keine ganzjährige Nutzung zulässt, wollen wir
3976 energetisch sanieren und Räumlichkeiten ertüchtigen. Außerdem werden wir den Güterbahnhof orga-
3977 nisatorisch stärken.
- 3978 • den Verein „Zentrum für Kollektivkultur“ bei seiner Ansiedlung auf dem ehemaligen Kaffee-Hag-Ge-
3979 lände unterstützen und das Projekt im Falle der Bewährung nach der dreijährigen Testphase verste-
3980 tigen.
- 3981 • gemeinsam mit dem Zucker e.V. einen ressortübergreifenden Prozess aufsetzen, der klärt, ob und
3982 wie die Umsetzung des Projekts multifunktionales Kulturzentrum Zucker an der Hans-Böckler-Straße
3983 gelingen kann.
- 3984 • mit der Paula-Modersohn-Becker-Stiftung ein Kompetenzzentrum Paula-Modersohn-Becker in der
3985 Böttcherstraße schaffen und damit die dort beherbergte städtische Sammlung als Kulturstandort
3986 stärken. Das Kompetenzzentrum für die international bekannte Künstlerin Paula Modersohn-Becker
3987 ist ein Alleinstellungsmerkmal im touristischen Herzen Bremens und wird positiv zur Innenstadtent-
3988 wicklung beitragen.
- 3989 • das Projekt „Focke goes City“ fortsetzen und weiter unterstützen. Es hat sich sehr bewährt, es führt
3990 zu einem regen Interesse bei Tourist*innen und Bremer*innen in der Innenstadt.
- 3991 • die Glocke dabei unterstützen, sich programmatisch in die Stadtgesellschaft zu öffnen und auf diese
3992 Weise mehr und diversere Menschen zu erreichen. Die Profilierung der Glocke als hervorragendem
3993 Zentrum der Musik soll durch ein Intendanten-Modell gestärkt werden. Besonders in der Zuwendung
3994 hin zu einer jüngeren Zielgruppe erkennen wir die zentralen Bedarfe.
- 3995 • an der Clubförderung für kulturell besonders herausragende Programmreihen festhalten und zur
3996 Vergabe eine Jury aus Akteur*innen der Clubszene einsetzen. Für uns sind Clubs Kulturorte.
- 3997 • die vielen unterschiedlichen Spielstätten der Bremer Musiklandschaft in ihrer Breite und Diversität
3998 durch das Bremer Bühnen Budget stärken. So ermuntern und unterstützen wir kleine und mittlere
3999 Orte der Musik Konzerte von Musiker*innen und Auftritte von künstlerischen DJs zu veranstalten.
- 4000 • den Theaterberg möglichst zeitnah und über möglichst weite Teile des Jahres kulturell-gastrono-
4001 misch nutzen. Kosten und Nutzen einer dauerhaften Bespielung des Theaterbergs in den Wallanla-
4002 gen prüfen und - bei positivem Ergebnis - die finanziellen Mittel hierfür ggf. bereitstellen. Dieser hat
4003 als neuer Spielort in der Innenstadt Akzeptanz sowohl von Kulturakteuren wie Publikum erfahren.

4004 Für eine dauerhafte Bespielung durch verschiedene Akteure (bspw. Theater und Orchester sowie
4005 Festivals) bedarf es jedoch des Aufbaus einer Infrastruktur, von der aus allerdings Impulse für eine
4006 weitere kulturelle Belebung der Innenstadt ausgehen können.

4007

4008 **Angebote in den Stadtteilen**

4009 Kultur muss wohnortnah erlebbar sein, um im Leben der Menschen eine größere Rolle zu spielen. Be-
4010 sonders für kulturelle Angebote und ehrenamtliches Engagement unter der Woche sind Entfernungen
4011 ein entscheidendes Kriterium. Dabei kommt den Räumen und Orten für Kultur in den Quartieren eine
4012 zentrale Bedeutung zu.

4013 Kulturakteure sollen in die Lage versetzt werden, ein bezahlbares kulturelles Programm für die ganze
4014 Breite der Gesellschaft anzubieten, dazu braucht es Angebote an Ateliers, Proben-, Aufführungsräume
4015 und Stadtteilprojekte, für Kinder, Jugendliche, junge Menschen und für die immer diverser werdende
4016 Gesellschaft in den Stadtteilen.

4017

4018 **Die Koalition wird:**

- 4019 • die bekannten und attraktiven kulturellen Festivals in der Innenstadt und den Stadtteilen, wie bei-
4020 spielsweise das Musikfest, die Breminale, LaStrada, SummerSounds, Live in Bremen, Tanz Bremen,
4021 Globale, wie auch die anderen Literatur- und Filmfestivals erhalten und sie finanziell unterstützen,
4022 damit sie auch für die Zukunft gut aufgestellt sind.
- 4023 • das von der Bürgerschaft und dem Senat beschlossene Programm zur Ausweisung von Freiflächen
4024 für Graffiti-Kunst und zugleich zur Bekämpfung illegaler Schmierereien an den Kunstwerken im
4025 öffentlichen Raum umsetzen und finanziell sowie personell hinterlegen. In diesem Kontext wollen wir
4026 mit einem Festival für urbane Fassadenkunst und Installationen im öffentlichen Raum Bremen und
4027 Bremerhaven dauerhaft ansprechender gestalten und urbane Kunst offen präsentieren. In Koopera-
4028 tion mit öffentlichen und privaten Eigentümern sollen Flächen und Orte dafür zur Verfügung gestellt
4029 werden.
- 4030 • in Zusammenarbeit mit Veranstalter*innen und weiteren Akteur*innen weiter daran arbeiten, jegliche
4031 Art von Diskriminierung und Sexismus zurückzudrängen. Deshalb prüfen wir auch, dies bei der Ge-
4032 nehmigung von Sicherheitskonzepten von Großveranstaltungen verbindlich zu machen.
- 4033 • Initiativen aus der Szene bei der Suche nach neuen Räumlichkeiten sowie finanziell unterstützen, um
4034 dem Mangel an Proberäumen für Bands zu begegnen.
- 4035 • klären, ob und wie sich Schulgebäude für kulturelle Aktivitäten eignen in den Zeiten, in denen sie
4036 sonst ungenutzt wären.

4037

4038 **Kulturelle Stadtentwicklung**

4039

4040 **Die Koalition wird:**

- 4041 • ein Kulturkataster erstellen, das Kulturorte sichtbar machen soll, insbesondere für die Stadtplanung
4042 und bebauungsrechtliche Prozesse, damit sie mitgedacht werden können, anstatt verdrängt zu wer-
4043 den. Kulturelle Nutzungen sind oft von Verdrängung bedroht und insofern besonders schutzbedürftig
4044 in der Stadtentwicklung. Mit dem Kulturkataster und mit der Fortführung des Kulturflächenentwick-
4045 lungsprogramms werden wir in Kooperation mit anderen Ressorts, Kulturorte und kulturelle Nutzun-
4046 gen, inklusive Clubs, schützen. Die Daten des Katasters wollen wir in ein umfassendes vernetztes on-
4047 linebasiertes Kulturportal mit Veranstaltungskalender, Einrichtungspräsentation und Kartentool zur
4048 besseren regionalen und überregionalen Sichtbarkeit der gesamten Kulturszene einfließen lassen.
4049 Wir halten fest am *Agent-of-Change*-Prinzip und werden es wirkungsvoll in den Verfahren der Stadt-
4050 entwicklung etablieren.
- 4051 • einen Kulturflächenpachtzins für bebaute und nicht-bebaute Flächen einführen, ähnlich denen für
4052 Sportnutzungen und Kleingärten. Dadurch wird eine rechtliche Möglichkeit geschaffen, Zwischen-
4053 nutzungen rechtssicher und ohne eine erhebliche Steigerung ihrer Miete, in dauerhafte Nutzungen zu

- 4054 überführen.
- 4055 • ein gemeinsam genutztes, dauerhaftes, für mehrtägige Veranstaltungen nutzbares Festivalgelände
 - 4056 einrichten und hierzu verschiedene Möglichkeiten prüfen, u.a. das Gelände der ehemaligen JVA im
 - 4057 Blockland.
 - 4058 • dort wo kulturelle Zwischennutzungen erfolgreich sind, auch weiterhin daran arbeiten sie zu ver-
 - 4059 stetigen. Dort wo Zwischennutzungen enden, unterstützen wir die Projekte bei der Suche nach neuen
 - 4060 Standorten. Kulturelle Zwischennutzungen haben sich als Instrument der Stadtentwicklung und zur
 - 4061 Schaffung temporärer kultureller Räume bewährt.
 - 4062 • die Zwischenzeitzentrale (ZZZ) stärken, so dass sie baurechtlich vorlageberechtigt ist.
 - 4063 • die bereits erarbeiteten Maßnahmen des Programms „Bremen jung und kreativ“ umsetzen. Durch
 - 4064 Zurverfügungstellung von Flächen sowie deren bauliche und emissionschutzrechtliche Ertüchtigung
 - 4065 soll die Kulturszene bei ihren Veranstaltungen unterstützt werden. Einen besonderen Bedarf sehen
 - 4066 wir bei Flächen, die auch für nächtliche Musikveranstaltungen geeignet sind.
 - 4067 • eine sog. „Materialversammlung“ als Materialpool nach dem Vorbild der Hanseatischen Materialver-
 - 4068 waltung in Hamburg entwickeln und dauerhaft zum synergetischen Nutzen aller etablieren; ebenso
 - 4069 eine gemeinsam nutzbare Werkstatt für die Kulturszene, in der neben der Produktion von Bühnenbil-
 - 4070 dern und Dekoration auch Workshops stattfinden können.
 - 4071 • den bewährten offenen Austausch im Rahmen der „Denkzellen“ fortführen.
 - 4072 • in 2024 den bereits beschlossenen Schallschutzfonds umsetzen, um in einer verdichteten Stadt Kon-
 - 4073 flikte zwischen Wohnbebauung und Kulturnutzungen zu verhindern.
 - 4074 • sich auf Bundesebene dafür einsetzen, dass Clubs als „Anlagen für kulturelle Zwecke“ in die Bau-
 - 4075 nutzungsverordnung aufgenommen werden und dafür, dass Kulturnutzungen zukünftig, wie auch
 - 4076 Sporteinrichtungen, nicht nur im Ausnahmefall, sondern im Regelfall in Gewerbegebieten zulässig
 - 4077 sind. Wir unterstützen die Einführung einer Experimentierklausel Lärmschutz, orientieren uns dabei
 - 4078 am Vorschlag der Bauminister*innenkonferenz und werden das Instrument anwenden. Außerdem
 - 4079 befürworten wir eine Novellierung der TA-Lärm und werden uns gemeinsam mit anderen Ländern auf
 - 4080 Bundesebene dafür einsetzen, damit „Kulturlärm“ genauso privilegiert wird wie Sportlärm.
 - 4081 • gemeinsam mit der Beirätekonferenz erörtern, wie aufgrund der gesamtstädtischen Bedeutung in
 - 4082 den Beiratsgebieten geeignete Flächen für Freiluftpartys zur Verfügung gestellt werden können und
 - 4083 somit die Ballung auf einzelne Stadtteile vermieden werden kann. Um Schallkonflikten vorzubeugen
 - 4084 oder sie zu lösen, werden wir den Veranstaltenden ausleihbare Pegelmessgeräte mit Protokoll-Funk-
 - 4085 tion zur Verfügung stellen. Die Stadt profitiert erheblich vom ehrenamtlichen kulturellen Engagement
 - 4086 der Freiluftparty-Szene. Jedoch stehen immer weniger Flächen zur Verfügung, mit immer höheren
 - 4087 Auflagen.

4088

4089 **Erinnerungskultur und Antidiskriminierung**

4090 Kultur antizipiert und reflektiert auch immer gesellschaftspolitische Prozesse. Diese finden im aktuellen

4091 Kontext nachhaltiger und emanzipatorischer Produktionsprozesse statt. Eine zentrale Herausforderung

4092 ist im Sinne einer verantwortungsvollen Erinnerungsarbeit der Umgang mit den Themen Rassismus,

4093 Antisemitismus und Kolonialismus. Die Befassung dieser Themen wird immer auch in fachöffentlichen

4094 Foren stattfinden und u.a. dort mit der Kulturszene reflektiert werden.

4095

4096 **Die Koalition wird:**

- 4097 • die Kunst im öffentlichen Raum stärken und durch weitere Mittel unterstützen. Die Kunst im öffentli-
- 4098 chen Raum verknüpft sich immer mehr mit aktuellen Themen der Erinnerungskultur. In den letzten
- 4099 Jahren ist zu beobachten, dass sich zunehmend diverse Initiativen, engagierte Menschen und die
- 4100 interessierte Stadtbevölkerung intensiv mit neuralgischen Orten in Bremen auseinandersetzt, die im
- 4101 weitesten Sinne mit komplexen Themen wie Kolonialismus, NS-Unrecht, Kriegs- und Gewaltverbre-
- 4102 chen zu tun haben. Die kritische Auseinandersetzung mit diesen Orten führt häufig auch dazu, diese
- 4103 Orte künstlerisch neu gerahmt, gestaltet und kommentiert sehen zu wollen.

- 4104 • die an der Reitbrake in akribischer archäologischer Untersuchung geborgenen menschlichen Über-
4105 reste der dort bestatteten, in Bremen zu Tode gekommenen Zwangsarbeitenden und Kriegsgefange-
4106 nen aus dem Gebiet der ehemaligen Sowjetunion, heute vor allem Russische Föderation und Ukraine,
4107 würdevoll und mit Zustimmung der genannten Nationen in Osterholz wiederbestatten. Zugleich
4108 wollen wir dort in geeigneter Form aller Opfer des Vernichtungskriegs im Osten gedenken. Außerdem
4109 wollen wir in räumlicher Nähe der Reitbrake in Oslebshausen an die nationalsozialistischen Verbre-
4110 chen im Bremer Westen und die zu Tode gekommenen Zwangsarbeitenden und Kriegsgefangene er-
4111 innern. Zur konzeptionellen Gestaltung des Gedenkens bzw. der Erinnerung werden wir Expert*innen
4112 heranziehen und uns mit den Vertreter*innen der Ukraine und Russland abstimmen.
- 4113 • queere Geschichte sichtbar machen, indem gemeinsam mit der LGBTIQ*-Community ein Prozess für
4114 einen queeren Erinnerungsort in Bremen gestartet wird, um im öffentlichen Raum ein unübersehba-
4115 res und dauerhaftes Zeichen des Gedenkens und gegen die bis heute fortbestehende Diskriminierung
4116 und Ausgrenzung queerer Menschen zu setzen.
- 4117 • Spuren kolonialer Herrschaft in Bremen sichtbar machen und kontextualisieren. Um die Umbenen-
4118 nung von Straßennamen für Stadtteilbeiräte zu erleichtern, müssen entstehende Kosten durch die
4119 öffentliche Hand übernommen werden. Für die Vereinfachung des Verfahrens werden wir eine res-
4120 sortübergreifende Strategie erstellen.
- 4121 • die Mittel für die Schwarze Kinderbibliothek verstetigen und mit den notwendigen Mitteln hinterle-
4122 gen, um das in Deutschland einmalige, national und international viel beachtete Vorhaben weiterfüh-
4123 ren zu können.

4124

4125 Digitalisierung

4126 Die Digitalisierung schreitet voran, sie soll auch im Bereich der Kultur weiter unterstützt und verbes-
4127 sert werden. Die einzelnen Maßnahmen sollen gestuft und nach Priorität geordnet umgesetzt werden.
4128 Beispielhaft zu nennen sind die Digitalisierungsbedarfe im Bereich des Kulturellen Erbes, Kooperationen
4129 mit Niedersachsen, die Online-Stellung von Sammlungen, die Schaffung eines vernetzten Kulturportals
4130 sowie die Implementierung einer effizienten digitalen Antragstellung für die Kulturförderung im Sinne
4131 des Online-Zugangsgesetzes unter Nutzung bereits vorhandener „Einer-für-Alle-Dienste (EfA)“ aus der
4132 Länderzusammenarbeit.

4133

4134

4135 Medien

4136

4137

4138 Rundfunk,- Presse- und Meinungsfreiheit sind zentral, um eine aktive und gegenüber ihren Gegnern
4139 widerständige Demokratie zu erhalten. Der föderal verfasste öffentlich-rechtliche Rundfunk bietet neben
4140 den privaten Anbietern als Säule der dualen Medienordnung ebenso wie die Presse hierfür unerlässliche
4141 Angebote. In diesem Kontext spielt Radio Bremen für die Versorgung der Bürger*innen im Land Bremen
4142 wie auch mit seinen bundesweit ausgestrahlten Angeboten innerhalb der ARD eine starke Rolle. Wir ste-
4143 hen zur Eigenständigkeit Radio Bremens und werden die zukunftsfeste Entwicklung seiner trimedialen
4144 Angebote verteidigen. Eine verlässliche und bedarfsgerechte Finanzierung aus Beiträgen ist essenziell,
4145 um den Herausforderungen der Digitalisierung zu begegnen und gute Arbeitsbedingungen zu schaffen.

4146

4147 Mit der Beitragsfinanzierung sind aber auch Verpflichtungen verbunden. Die öffentlich-rechtliche Me-
4148 dienlandschaft muss sich unter verändernden Rahmenbedingungen immer wieder ihren Nutzer*innen
4149 gegenüber öffnen und beweisen – insbesondere durch ein dem Auftrag entsprechendes öffentlich-recht-
4150 liches Angebotsprofil und eine möglichst breite, ausgewogene und zeitgemäße, den unterschiedlichen
4151 Lebenswirklichkeiten der Menschen entsprechende Themen- und Angebotsvielfalt. Der öffentlich-rechtli-
4152 che Rundfunk kann unabhängiger von Quoten und kommerziellem Druck zur Meinungsbildung, Informa-
4153 tion, Unterhaltung, Kultur- und Medienvielfalt beitragen und muss sicherstellen, keine Kopie der werbe-

4154 und Abonent*innen-finanzierten privaten Angebote im Netz, Hörfunk und Fernsehen zu bieten.

4155

4156 Aus der Finanzierung der Öffentlich-Rechtlichen erwächst auch Legitimationsdruck nach außen sowie
4157 eine soziale Verantwortung nach innen. Zum Erhalt und zur Steigerung der Beitragsakzeptanz ist neben
4158 einem guten Programm auch wirtschaftliches Handeln nötig. Hierzu tragen neben effektiven Verwal-
4159 tungsstrukturen auch angemessene Gehaltsstrukturen im außer- und übertariflichen Bereich bei, die
4160 das Personalkostenbudget stabilisieren. Wir setzen uns dafür ein, dass die Rundfunkanstalten für gute
4161 Arbeitsbedingungen und Löhne und Möglichkeiten zur Teilzeitführung bei allen Beschäftigten stehen.

4162

4163 Die Beitragsermittlung soll weiterhin unabhängig durch die dafür zuständige Kommission zur Ermitt-
4164 lung des Finanzbedarfs der Rundfunkanstalten (KEF) geschehen. Wir setzen uns dafür ein, dass bei der
4165 Ermittlung der Berechnungsgrundlage des Bürgergeldes für die Empfänger*innen der Rundfunkbeitrag
4166 zusätzlich voll einbezogen wird. Die durch den 4. Medienänderungsstaatsvertrag geschaffenen Kompe-
4167 tenzen und Kontrollmöglichkeiten der Gremien sollen von diesen konsequent genutzt werden.

4168

4169 Um Radio Bremen weiterhin zukunftsfähig zu halten, werden wir das Radio-Bremen-Gesetz (RBG) wei-
4170 terentwickeln. Dabei werden wir die Transparenz- und Compliance-Regeln auf ihre Wirksamkeit überprü-
4171 fen und Vorschläge erneuern, durch welche Maßnahmen die Gremien in ihren Kontrollfunktionen und der
4172 Dialog mit dem Publikum gestärkt, der Aspekt der Nachhaltigkeit im RBG verankert, die Gleichstellung
4173 behinderter Menschen verbessert sowie Aspekte der interkulturellen Kompetenz und Geschlechterge-
4174 rechtigkeit fortentwickelt werden können.

4175

4176 Regionaler und lokaler Journalismus ist für das demokratische Gemeinwesen unabdingbar. Dies gilt für
4177 Print- ebenso wie für digitale Medienangebote. Das Angebot an Zeitungen in Bremen und Bremerhaven
4178 ist in unserem Bundesland wie auch in der Region ein wesentlicher Beitrag zur medialen Teilhabe und
4179 unerlässlich für einen Journalismus, der lokal kompetent verankert ist und berufliche Perspektiven für
4180 Medienschaffende und Nachwuchskräfte bietet. Zum Erhalt der Vielfalt setzen wir uns auf Bundesebene
4181 für eine Presseförderung ein, die die Verlage bei der digitalen Transformation unterstützt.

4182

4183 Wir wollen die Beteiligten am Medienkompetenz-Netzwerk weiter fördern und Aufgaben der Medienbil-
4184 dung von der Kita bis ins hohe Alter in den Ressorts verankern.

4185 Bürger*innenmedien im Land Bremen sind wichtig, sie sollen mit Einrichtungen und Projekten der Kul-
4186 tur, Jugendarbeit, Schulen, Hochschulen, des Sports, der Filmszene und des Journalismus erfolgreich
4187 kooperieren und auf der Höhe der Zeit produzieren können. Im Rahmen einer anstehenden Novellierung
4188 des Landesmediengesetzes wollen wir prüfen, inwieweit die gesetzten Rahmenbedingungen ausreichend
4189 oder welche Modernisierungen sinnvoll sind.

4190

4191 Wir unterstützen Regulierungen, die für mehr Transparenz, Vielfaltssicherung, Diskriminierungsfreiheit,
4192 Bekämpfung von Desinformation, Cybergewalt und Hate Speech sorgen sowie die Auffindbarkeit jour-
4193 nalistischer Inhalte im Internet verbessern. Netzneutralität ist ein Anliegen, dem wir uns medien- und
4194 netzpolitisch weiter verpflichtet sehen.

4195

4196 Bei der europäischen Medienregulierung (EMFA) setzt sich Bremen insbesondere für eine Lösung ein,
4197 die die Besonderheiten der staatsfernen Organisation und Aufsicht auf Ebene der Länder und die Vielfalt
4198 regionaler und lokaler Berichterstattung sichert.

4199

4200 **Die Koalition wird:**

- 4201 • den Erhalt und die trimedialen Entwicklungsmöglichkeiten von Radio Bremen sichern. Radio Bremen
4202 ist als Landesrundfunkanstalt der ARD für uns mit seinen Angeboten zentral. Wir stehen zum bei-
4203 tragsfinanzierten Öffentlich-Rechtlichen Rundfunk und seinem öffentlich-rechtlichen Angebotsprofil,

- 4204 das keine Kopie werbe- und abofinanzierter Angebote sein darf.
- 4205 • das Radio-Bremen-Gesetz novellieren, damit Radio Bremen sich auch weiterhin zukunftsfest aufstel-
- 4206 len und an die veränderten Rahmenbedingungen, Herausforderungen und gesellschaftlichen Entwick-
- 4207 lungen anpassen kann.
- 4208 • prüfen, inwieweit Anpassungen des Landesmediengesetzes notwendig sind, weil sich auch die Auf-
- 4209 gaben der Landesmedienanstalt – etwa aus Regulierungsvorgaben der EU – und die Angebote des
- 4210 Bürger*innenrundfunks weiterentwickeln.
- 4211 • sich auf Bundesebene zum Erhalt der lokalen und regionalen Pressevielfalt für eine Presseförderung
- 4212 einsetzen, die die Verlage bei der digitalen Transformation unterstützt.
- 4213 • die Medien- und Informationskompetenz der Auszubildenden im öffentlichen Dienst fördern. Wir
- 4214 wollen dazu ein konkretes Projekt anstoßen, um bei unserem Nachwuchs im öffentlichen Dienst das
- 4215 Interesse an politischen, wirtschaftlichen und lokalen Themen weiter zu fördern.
- 4216
- 4217

Kirchen und Religionsgemeinschaften

4220 Die Freiheiten des Glaubens und der Religionsausübung sowie die Freiheit, nicht zu glauben, sind wich-

4221 tige Grundsteine unserer pluralen und demokratischen Gesellschaft. Religions- und weltanschauliche

4222 Vielfalt mit einem aktiven Gemeindeleben ist ein bedeutender Bestandteil der gesellschaftlichen Wirk-

4223 lichkeit im Land Bremen.

4224

4225 Wir werden die ungehinderte Ausübung der Religion und die Sicherheit der Gemeinden und Gläubigen

4226 konsequent gewährleisten. Wir stellen uns gegen jede Form von Antisemitismus, antimuslimischen Ras-

4227 sismus oder andere Formen von Diskriminierung.

4228

4229 Kirchen und Religionsgemeinschaften, christliche, muslimische, jüdische und andere, sowie Weltan-

4230 schauungsgemeinschaften sind wichtige Akteure der Zivilgesellschaft, mit denen wir zum Teil vertrag-

4231 liche Vereinbarungen über unsere Zusammenarbeit geschlossen haben. Dieses gute und bewährte

4232 Verhältnis werden wir im gegenseitigen Austausch weiterentwickeln und pflegen.

4233

4234 Die Koalitionspartner sind sich angesichts unserer historischen Verantwortung darüber einig, dass zur

4235 Sicherung des jüdischen Lebens in Bremen die Jüdischen Gemeinden im Lande Bremen auch zukünftig

4236 der besonderen Unterstützung bedürfen. Wir werden die vielfältigen jüdischen Initiativen im Land Bre-

4237 men unterstützen und die Einrichtung eines/r Antisemitismus-Beauftragten prüfen.

4238

4239 Die Anerkennung islamischer Religionsgemeinschaften als Körperschaft öffentlichen Rechts werden wir,

4240 sofern ein Antrag vorliegt, mit den entsprechenden Verfahren zügig prüfen. Für die inzwischen knappen

4241 Flächen für muslimische Bestattungen werden wir mit den Vertragspartnern Lösungen erarbeiten.

4242

Bau, Wohnen, Stadtentwicklung

4243

4244

4245

Leitbilder und Ziele der Stadtentwicklung

4246

Kurze Wege machen das Leben leichter, die Großstadt attraktiver, schonen das Klima und die Infrastruktur. Das ist daher Leitbild unserer Stadtentwicklungspolitik. Indem wir es in den relevanten Fachplanungen verankern, kommen wir Stück für Stück dem langfristigen Ziel näher, dass alle Menschen in Bremen die täglich benötigte soziale Infrastruktur fußläufig von ihrem Wohnort erreichen können. Zudem richten wir die Bau- und Stadtplanung an den Anforderungen der Klimaanpassung aus und machen das Prinzip der Schwammstadt zu unserem Leitbild. Unser Ziel ist die soziale, klimaschonende Stadt mit bezahlbarem Wohnraum, hoher Lebensqualität und genug Freiraum für Bürger*innen aller Generationen.

4247

4248

4249

4250

4251

4252

4253

4254

Die Koalition wird:

4255

- die Erreichbarkeit aller relevanten kommunalen sozialen Infrastrukturen wie Einzelhandels-, ÖPNV-, Bildungsstandort-, Kultur-, Spiel-, Sport- und Grünflächenplanung binnen 10 bis 15 Fußminuten zum Maßstab ihrer Planungen machen und auch in der Wohnungsbaukonzeption berücksichtigen.

4256

4257

4258

4259

4260

4261

4262

4263

4264

4265

4266

4267

4268

4269

4270

4271

4272

4273

4274

4275

4276

4277

4278

4279

4280

4281

4282

4283

4284

4285

4286

4287

4288

Quartiersentwicklung

4289

4290

Die Koalition wird:

4291

- die erfolgreichen Programme zur Stärkung von Quartieren mit besonderen Herausforderungen,

- 4292 „Wohnen in Nachbarschaften“ (WiN) und „Lebendige Quartiere“, fortführen.
- 4293 • die Programme „Ältere Menschen im Quartier“ und „Pflege im Quartier“ weiterführen.
- 4294 • die Überseestadt in ihrer Wohnqualität stärken, indem wir am Franz-Pieper-Karree eine „Mitte Über-
- 4295 seestadt“ mit Nahversorger, Spielflächen und Grünanlagen realisieren, den Großmarkt an seinen
- 4296 Rändern weiter arrondieren, die Überseewiese erhalten und um ein Nachbarschaftszentrum und
- 4297 Wohnen im mittleren Preissegment ergänzen. Wir werden ein Entwicklungskonzept zur Zukunft des
- 4298 Großmarkts unter Einbeziehung des FoodHub erarbeiten. Die Überseeinsel werden wir nach dem
- 4299 Leitbild der Produktiven Stadt als Wohn- und Arbeitsort mit einem attraktiven Umfeld für Familien
- 4300 entwickeln.
- 4301 • die Erfolgsstory Tabakquartier fortsetzen, ein Konzept zur Verknüpfung mit dem Stadtteil-Zentrum
- 4302 Woltmershausen erstellen und eine Fuß- und Radbrücke in die Überseestadt planen.
- 4303 • in Vegesack bei Realisierung der Neuen Strandlust den Erhalt von Gastronomie und öffentlicher Nut-
- 4304 zung sicherstellen. Wir werden die Eigentümerin der Grohner Düne mit allen verfügbaren Mitteln in
- 4305 die Pflicht nehmen, für ein gutes Wohnumfeld zu sorgen, oder die Immobilien als Stadtgemeinde bzw.
- 4306 durch die kommunalen Wohnungsbaugesellschaften selbst erwerben.
- 4307 • für Hemelingen, Huchting und Kattenturm jeweils ein attraktives Stadtteilzentrum entwickeln, dazu
- 4308 das Sonderinvestitionsprogramm (IEK) für Kattenturm umsetzen und je eines für Huchting und He-
- 4309 melingen neu auflegen.
- 4310 • die westliche und östliche Bahnhofsvorstadt zu zwei wohnlichen Quartieren Falkenquartier und
- 4311 Rembertiquartier entwickeln. Wir werden insbesondere die innerstädtische Fläche des Rembertikrei-
- 4312 sels zugunsten von Wohnen in städtischer Hand, großzügigen Grün- und Begegnungsflächen sowie
- 4313 attraktiven Fuß- und Radverbindungen ins Ostertor umbauen.
- 4314 • im Kontext des Ringschlusses der A281 die Potentiale der Hochstraße prüfen und daraus einen inno-
- 4315 vativen und attraktiven Vorschlag zur Aufwertung der Bahnhofsvorstadt ableiten.
- 4316 • Gröpelingen und Blumenthal aufgrund ihrer besonderen Leistungen für die Gesamtstadt („Ankunfts-
- 4317 quartiere“) mit gezielten städtebaulichen Impulsen aufwerten. Wir werden zusätzlich zu Sanierungs-
- 4318 gebiet und IEKs der BREBAU die Funktion einer Quartiersentwicklungsgesellschaft übertragen, die
- 4319 nach Vorbild der Tätigkeit der STÄWOG im Bremerhavener Goethe-Viertel mit ersten Pilotprojekten
- 4320 auch kleinere Immobilien in den Quartieren entwickelt und Schrottimmobilen beseitigt. Das im
- 4321 Bremerhavener Goethe-Viertel erfolgreich erprobte Landesprogramm „Bastelhäuser“ werden wir
- 4322 fortsetzen und auf Blumenthal und Gröpelingen ausweiten.
- 4323 • die Stadt Bremerhaven bei der Entwicklung des „Werftquartiers“ unterstützen.
- 4324 • die Planung für das Neue Hulsberg Viertel an veränderte Anforderungen und Ansprüche anpassen.
- 4325 Die bestehenden Senatsbeschlüsse setzen wir um. Dafür werden wir die Produktliste und die Aus-
- 4326 schreibungen anpassen und, wenn erforderlich, Satzung und Beauftragung der GEG entsprechend
- 4327 ändern.

4328 **Wohnbauziele**

4329 **Die Koalition wird:**

- 4330
- 4331
- 4332 • erneut Flächen für Wohnbauprojekte im Umfang von mindestens 10.000 Wohneinheiten ausweisen,
- 4333 für die die Voraussetzungen für die Schaffung von Wohnungsbau noch in dieser Legislaturperio-
- 4334 de geschaffen werden sollen. Das Vorgehen ist insofern analog zum Senatsbeschluss „Programm
- 4335 Wohnungsbauperspektiven 2020-23 plus“ vom 08.12.2020. Die in der Anlage des genannten Senats-
- 4336 beschlusses aufgeführten Wohnungsbauflächen sind weiterhin politischer Konsens. Darüber hinaus
- 4337 überprüfen wir zur Erreichung des genannten Ziels vorrangig alle weiteren Wohnbauflächen im
- 4338 „Bericht zur Flächenbereitstellung ‚Wohnbauflächen in Bremen‘“ (2018 und 2021) sowie die von den
- 4339 Beiräten im Zuge der Erstellung des Stadtentwicklungsplan Wohnen (STEP Wohnen) gewünschten
- 4340 Wohnbauflächen.
- 4341 • auch in Zukunft für den weiteren Ausbau und eine gute Instandhaltung von Studierendenwohnheimen

4342 sorgen.

4343

4344 **Sozialwohnungen im Neubau und Bestand**

4345 Wir benötigen zusätzliche Sozialwohnungen, deshalb halten wir an der durchschnittlichen 30%- Sozial-
4346 quote bei Neubauten fest. Eine stadtteilgenaue oder projektbezogene Anpassung nach oben und nach
4347 unten je nach Sozialwohnungsbestand ist hierbei denkbar. Um die Ausbauziele für Sozialwohnungen und
4348 eine bessere Verteilung über die Stadtgebiete zu erreichen, werden wir das Ankaufprogramm für Sozial-
4349 bindungen ausweiten und die Sozialquote in begehrten Lagen um ein mittleres Preissegment ergänzen.
4350 Wir werden die Voraussetzungen schaffen, um Wohnungsbestände zurückzukaufen oder anzukaufen. Bei
4351 der Wohnraumförderung wollen wir auch den Neubau von Objekten mit gemischten Preisniveaus unter
4352 bestimmten Voraussetzungen in die Förderung aufnehmen.

4353

4354 **Die Koalition wird:**

- 4355 • das Ziel verfolgen, in allen Stadtteilen für ein ausreichendes Angebot an Sozialwohnungen und kom-
4356 munalen Wohnungen zu sorgen. Dafür erfassen wir für die einzelnen Stadt- und Ortsteile den jewei-
4357 ligen Bestand und setzen Ziele, an denen wir uns langfristig orientieren und die wir mit geeigneten
4358 Instrumenten unterlegen.
- 4359 • die 30-Prozent-Sozialquote bei Neubauten als Standardanforderung fortführen.
- 4360 • standortangepasst zusätzlich oder ersetzend eine Quote für preisgedämpften Wohnraum (“mittleres
4361 Preissegment”) festlegen.
- 4362 • das Instrument der sektoralen Bebauungspläne (Rahmenbebauungspläne) nutzen, um eine Sozial-
4363 quote auch dort zu verankern, wo Um- und Neubau im Rahmen bestehender Bebauungspläne oder
4364 unter Nutzung von § 34a möglich ist.
- 4365 • einen Vorrang sozial orientierter Bestandshalter bei der Vergabe öffentlicher Wohnbauflächen ein-
4366 führen und bei der Schaffung von Baurecht als Empfehlung aufnehmen.
- 4367 • sich auf Bundesebene dafür einsetzen, die Maßnahmen des Baulandmobilisierungsgesetzes zu ent-
4368 fristen.

4369

4370 **Schwammstadt**

4371

4372 **Die Koalition wird:**

- 4373 • veranlassen, dass bei Neubauten der Erhalt des lokalen Wasserhaushalts und ausreichend Versicke-
4374 rungs- und Verdunstungsmöglichkeiten für Regenwasser vor Ort beachtet werden. Zudem werden
4375 bei Neu- und Umbauten Maßnahmen zur Kreislaufführung von Wasser gestärkt und die Nutzung von
4376 Betriebs- und Regenwasser gefördert.
- 4377 • verstärkt auf die multifunktionale Nutzung von Flächen setzen. Wir werden dafür „klimafitte“ Stadt-
4378 räume, Wasserplätze und Klimastraßen in den Quartieren umsetzen, die den Anforderungen der
4379 Klimaanpassung gerecht werden, gleichzeitig die Aufenthaltsqualität verbessern und Orte für Be-
4380 gegnung schaffen. Zudem werden Mindestgrünanteile für Quartiere bzw. Stadtteile entwickelt und
4381 entsprechende Zielgrößen für die Grünausstattung festgelegt.
- 4382 • im Sinne der doppelten Innenentwicklung die Neuversiegelung von Flächen im Außenbereich vermei-
4383 den und gleichzeitig auf die Entsiegelung von Flächen setzen. Wir prüfen hierzu die Entsiegelung von
4384 Flächen zu fördern, indem ein Entsiegelungsplan und -fonds eingeführt werden, in den neue Bauvor-
4385 habenträger*innen einzahlen, wenn sie neue Flächen versiegeln, und umgekehrt Entsiegelungen bei
4386 neuen Bauvorhaben daraus gefördert werden. Ebenso sollen Optionen zur Überbauung von Parkplät-
4387 zen, Aufstockung von Häusern und Schließung von Baulücken ermittelt werden.

4388 Förderprogramme

4389

4390 Die Koalition wird:

- 4391 • eine Anpassung der Einkommensgrenzen für Wohnberechtigungsscheine vornehmen, sodass ge-
4392 förderte Wohnungen wieder für mehr Menschen auch oberhalb des Sozialleistungsbezugs beziehbar
4393 sind
- 4394 • die Modernisierungsförderung im Rahmen der sozialen Wohnraumförderung grundlegend attrakti-
4395 vieren, sodass die kommende große Zahl energetischer Sanierungen mit einer steigenden Zahl an
4396 Sozialwohnungen einhergeht. Die Bedingungen der Förderung legen wir auf hohe Inanspruchnahme
4397 aus, energetische Anforderungen werden wir neben der Effizienz der Gebäudehülle an der Art der
4398 Wärme und wärmebezogenen Stromerzeugung sowie der Nachhaltigkeit der Baustoffe ausrichten.
4399 Wir werden Quartiers- und Flottenlösungen ermöglichen.
- 4400 • die Neubauförderung der sozialen Wohnraumförderung weiter attraktivieren.
- 4401 • den Bremer Eigenheimzuschuss finanziell absichern. Wir entscheiden gemeinsam nach der Novellie-
4402 rung des GEG, ob es darüber hinausgehender energetischer Anforderungen bedarf. Das Verhältnis
4403 von energetischen Anforderungen und Fördersumme muss den sozialen Charakter der Förderung
4404 wahren. Anstelle eines im Bund diskutierten Freibetrags von der Grunderwerbsteuer als Länderop-
4405 tion, die eine sozial blinde Förderung „mit der Gießkanne“ wäre, werden wir den Eigenheimzuschuss
4406 entsprechend ausweiten und auf eine landesweite Förderung umstellen.
- 4407 • beim Eigenheimzuschuss auf die Eignung des Programms für Alleinerziehende achten.
- 4408 • ein Förderprogramm für Umbauten und Umzüge prüfen und eine Wohnungstauschbörse einrich-
4409 ten. Gesetzliche Unterstützung von Wohnungstausch sowie flexiblere Wohnformen und Grundrisse
4410 halten wir für geeignete Instrumente. Bremen wird sich auch auf Bundesebene dafür einsetzen, ent-
4411 sprechende Beratungen und Fördertöpfe zu entwickeln und auszubauen. Wir werden prüfen, ob die
4412 kommunalen Wohnungsgesellschaften eine aktive Rolle beim Wohnungstausch z.B. im Alter spielen
4413 können.
- 4414 • den Ankauf von Wohnungen im Bestand durch die kommunalen Wohnungsbaugesellschaften flankie-
4415 ren, indem wir das Programm „Stabilisierung von Sozialstrukturen im Mietwohnungsbestand“ wieder
4416 auflegen und z. B. aus einem Teil der GEWOBA-Ausschüttung finanzieren.

4417

4418 Mietwohnverhältnisse

4419

4420 Die Koalition wird:

- 4421 • den für die Stadt Bremen in Vorbereitung befindlichen Mietspiegel einführen und damit die Miet-
4422 preisbremse zur Anwendung bringen, Mieter*innen über die neue Möglichkeit aufklären sowie die
4423 Ahndung von Mietwucher nach dem Wirtschaftsstrafgesetz reaktivieren.
- 4424 • sich auf Bundesebene für die Einführung einer Mietermitbestimmung (Mierräte) einsetzen und
4425 bei den kommunalen Wohnungsbaugesellschaften Bremens hierzu Modellprojekte durchführen und
4426 später ausweiten, damit auch Mieter*innen in eigenen Zusammenschlüssen über die Gestaltung ihres
4427 Quartiers oder ihrer Wohnanlage mitbestimmen können.
- 4428 • nach Hamburger Vorbild für Grundsicherungsbeziehende die Kosten für den Mieterverein grundsätz-
4429 lich übernehmen und dieses Angebot aktiv bewerben.
- 4430 • die personelle Ausstattung der Wohngeldstelle absichern, perspektivisch die Erstantragsstelle mit
4431 der bisherigen Stelle zusammenlegen und die Struktur der Wohngeldstelle so anpassen, dass die
4432 Bearbeitung von Wohngeldanträgen deutlich beschleunigt wird. Wir werden prüfen ob die Zuständig-
4433 keit, wie für alle kommunal verwalteten Sozialleistungen an das Amt für soziale Dienste übertragen
4434 werden soll.
- 4435 • die quartiersnahe Informationskampagne zum Wohngeld und anderen Leistungen verstetigen, das
4436 Wohngeld besser bewerben und sich im Bund dafür einsetzen, die Antragstellung zu erleichtern und
4437 digital zu ermöglichen. Dazu gehören auch Abschlagszahlungen.

- 4438 • sich auf Bundesebene dafür einsetzen, dass der Bund es den Ländern ermöglicht, ein Mietmoratorium
4439 in angespannten Wohnungsmärkten einzuführen. Im Falle drohender Energiesperren, Kündigungen
4440 und Zwangsräumungen wegen nicht gezahlter Rechnungen, werden bei den städtischen Wohnungs-
4441 unternehmen für alle kooperationsbereiten Mieter*innen Alternativlösungen gesucht.
- 4442 • sich gegen Diskriminierung auf dem Wohnungsmarkt einsetzen. Dies geschieht bei den städtischen
4443 Wohnungsbaugesellschaften z.B. durch Schulungen zu Diversität und Antidiskriminierung sowie
4444 durch eine Prüfung, in welcher Form anonymisierte Wohnungsbewerbungen ermöglicht werden
4445 können. Zudem wird ermittelt, ob das Beratungsangebot der Landesantidiskriminierungsstelle für
4446 Menschen auf der Wohnungssuche ausreicht und ein Forschungsauftrag zur Analyse diskriminieren-
4447 der Strukturen und Praktiken auf dem Wohnungsmarkt mit daraus resultierenden Handlungsempfeh-
4448 lungen erteilt.
- 4449 • die Anwendung der Kappungsgrenze auf Bremen-Stadt aufrechterhalten und eine Senkung der Kap-
4450 ppingsgrenze umsetzen, wenn dies bundesrechtlich ermöglicht wird.
- 4451 • das Instrument der Milieuschutzsatzung nutzen, um Mieter*innen vor Verdrängung durch steigende
4452 Preise insbesondere aufgrund von Sanierungen besser zu schützen.
- 4453 • gemeinsam mit den kommunalen Wohnungsgesellschaften eine preisdämpfende Mietenstrategie ver-
4454 ankern.

4455

4456 **Besondere Wohnformen und Wohnangebote**

4457

4458 Wir wollen Angebote für besondere Wohnformen und Wohnangebote ausweiten, um Menschen bedarfs-
4459 gerecht zu unterstützen.

4460

4461 **Die Koalition wird:**

- 4462 • weitere Azubi- und Studierenden-Wohnheime sowie offene, auf junge Menschen ausgerichtete Wohn-
4463 angebote, z.B.in der Innenstadt, im Blumenthaler Zentrum sowie im historischen Gebäudebestand
4464 Gröpelingens schaffen.
- 4465 • ein Bauprogramm „Lebenslang im Quartier“ auflegen, das die Bedarfe an altersgerechtem, barriere-
4466 freiem und rollstuhlgerechtem Wohnbau in den Quartieren feststellt, dafür Baurecht schafft und mit
4467 Wohnraumförderung unterstützt.
- 4468 • eine passgenaue Vermittlung und Belegung von uneingeschränkt mit dem Rollstuhl zugänglichen
4469 sogenannten R-Wohnungen sicherstellen und den Bau weiterer R-Wohnungen in gefragten Lagen
4470 gesetzlich einfordern.
- 4471 • die Etablierung von Mehrgenerationenhäusern und Mehrgenerationenprojekten unterstützen und
4472 fördern.
- 4473 • weiterhin großzügig und flexibel mit ungewöhnlichen Wohnformen umgehen (Bauwagen, Kaisenhäu-
4474 ser, Tiny Houses).

4475

4476 **Genossenschaften und Baugemeinschaften**

4477

4478 **Die Koalition wird:**

- 4479 • in den mittleren und größeren Quartiersentwicklungen der Zukunft Baugenossenschaften und Bau-
4480 gemeinschaften berücksichtigen.
- 4481 • die Förderkulisse für Genossenschaften und gemeinwohlorientierte Baugemeinschaften ausbauen.
4482 Für beide Formen sollen zudem im Sinne der sozial orientierten Flächenvergabe ein pauschaler und
4483 fester Grundstückswert gelten, der auch unter dem Verkehrswert liegen kann, sowie die Vorausset-
4484 zungen geschaffen werden, Flächen in Erbpacht zu erwerben.
- 4485 • zur Unterstützung neuer und kleiner Genossenschaften eine Dachgenossenschaft nach Tübinger Vor-
4486 bild gründen. Diese übernimmt Gründungs-, Bau- und laufende Verwaltungsaufgaben und hält einen
4487 Sozialfonds vor, der die Anteile von Mitgliedern ohne eigenes Vermögen stellvertretend übernimmt,

4488 damit Menschen aus allen ökonomischen Schichten von den stabilisierenden lokalen Unterstützungs-
4489 strukturen profitieren können, die genossenschaftliche Hausprojekte bieten.

4490 **Baugenehmigungsverfahren**

4491

4492 **Die Koalition wird:**

- 4493 • Baugenehmigungsverfahren vereinfachen und straffen. Dafür werden wir die Landesbauordnung
4494 novellieren, und mindestens folgende Maßnahmen ergreifen:
 - 4495 – Etablierung referenzieller Baugenehmigungen für typengleiche Bauten.
 - 4496 – Erleichterung der Umnutzung von Dachgeschossen zu Wohnzwecken sowie von Dachgauben.
 - 4497 – Integration des Bremischen Solargesetzes und des Begrünungsortsgesetzes in die Landesbauord-
4498 nung.
 - 4499 – Einführung des digitalen Bauantrags und Digitalisierung im Baubereich bei Baugenehmigungsver-
4500 fahren, Bauleitplanverfahren sowie Öffentlichkeitsbeteiligung.
 - 4501 – Bei behördlichen Nachforderungen im Rahmen der Bauantragsprüfung soll die 12-Wochen-Frist
4502 gehemmt und nicht unterbrochen werden. Wir prüfen unter Beteiligung der Beirätekonzferenz, ob
4503 für definierte Gruppen von Bauvorhaben mit dem Instrument der Genehmigungsfiktion gearbeitet
4504 werden kann.
 - 4505 – Prüfung der Einführung des „Gebäudetyps E“
- 4506 • die Bauordnungsbehörde personell verstärken.
- 4507 • die Bürger*innenfreundlichkeit optimieren, indem Verwaltungsprozesse optimiert und digitalisiert
4508 sowie „digitale Behördengänge“ ermöglicht werden.
- 4509 • Immobilienbestand schützen, indem bei Architekturwettbewerben für städtische Flächen und Immo-
4510 bilien vorhandener Immobilienbestand geprüft und wo immer sinnvoll erhalten und einbezogen wird.
- 4511 • prüfen, mit welchen Maßnahmen die Zahl der Gebäudeabbrüche verringert werden kann (z.B. Abriss-
4512 genehmigungen).

4513

4514 **Wohnraumkoordination**

4515

4516 **Die Koalition wird:**

- 4517 • eine Wohnraumkoordination für Vorhabenträger bei stockenden Bauverfahren einsetzen, die verbind-
4518 liche, gestufte Schlichtungsverfahren durchführt, welche - wenn sich die Schwierigkeiten nicht im
4519 behördeninternen Verfahren auflösen lassen - zu einer Befassung der neu einzurichtenden Senats-
4520 kommission für Wohnungsbau und Gewerbeimmobilienneubau führen.

4521

4522 **Baustandards**

4523

4524 **Die Koalition wird:**

- 4525 • den „Bremer Standard“ um die unter „Sozialwohnungen“ genannten sozialen Kriterien erweitern,
4526 ökologische Kriterien können dabei nicht durch soziale Kriterien ersetzt werden.
- 4527 • den Bremer Standard Mitte 2025 evaluieren und nach Bedarf weiterentwickeln, um z.B. zu erreichen,
4528 dass weniger energieintensiver Beton und Stahl eingesetzt wird, indem die Regelungen zu grauen
4529 Emissionen durch einen Grenzwert verbindlich gemacht und Neubauten kreislauffähig konzipiert und
4530 gebaut werden.
- 4531 • eine „Baukultur für zirkuläres Bauen im Bestand“ etablieren. Die Bremer Erklärung wird entspre-
4532 chend fortgeschrieben bzw. erweitert und die Umsetzung der Konzeptausschreibung sowie eine
4533 Schwerpunktsetzung bei Wettbewerben für zirkuläres Bauen im Bestand vorgesehen.
- 4534 • Umbauten erleichtern, indem wir eine „Umbauordnung“ einführen. Wir unterstützen die schon be-
4535 stehenden Aktivitäten hierzu und setzen uns auf Bundesebene für die Schaffung von geänderten
4536 gesetzlichen Rahmenbedingungen in diesem Sinne ein.
- 4537 • die Auflage eines Förderprogramms für Demonstrativvorhaben zur Umbauordnung prüfen, um das

- 4538 Know-How bezüglich Umbau und Weiterbau mit vorbenutzter Bausubstanz im Land Bremen zu er-
4539 weitern.
- 4540 • die Beteiligung der Beiräte bei neuen Entwicklungsprojekten auch vor Festlegung durch einen *Letter*
4541 *of Intent* sicherstellen.

4542

4543 **Problemimmobilien, Wohnungsleerstand und Schrottimobilien**

4544 Wir wollen Zweckentfremdungen, menschenunwürdigen Wohnbedingungen, Leerstand und Schrottim-
4545 mobilien noch mehr entgegensetzen. Mit einer entsprechenden Taskforce, Änderungen am Wohnraum-
4546 schutzgesetz sowie der Nutzung des Bau- und Instandsetzungsgebots sichern wir Wohnraum.

4547

4548 **Die Koalition wird:**

- 4549 • eine Taskforce Problemimmobilien aus Bau- und Innenbehörde etablieren, die alle Fälle von Problem-
4550 immobilien erfasst, ein abgestimmtes Vorgehen koordiniert und damit die Eigentümer*innen wirksam
4551 in die Pflicht nimmt.
- 4552 • die Anwendung des Wohnraumschutzgesetzes gegen unzulässigen Wohnungsleerstand in der Stadt
4553 Bremen fortsetzen und evaluieren, ob es weiterer Eingriffsmaßnahmen wie Ersatzvornahmen im
4554 Gesetz bedarf.
- 4555 • nach dem Vorbild in anderen Bundesländern das Bremer Wohnraumschutzgesetz mit einer Treu-
4556 handregelung ergänzen, um leerstehende Immobilien ohne Eingriff in die Eigentumsrechte und ohne
4557 hohe Kosten für die Kommunen zeitnah einem Treuhänder übergeben zu können.
- 4558 • prüfen, das Wohnraumschutzgesetz so zu ändern, dass auch indirekter Leerstand erfasst wird, um
4559 potentiellen Wohnraum, der formal noch nicht als solcher gilt, zu sichern und eine Umgehung des
4560 Leerstandsverbots zu verhindern.
- 4561 • das Instrument der Baugebote einsetzen, wo geplante Entwicklungen über einen längeren Zeitraum
4562 nicht umgesetzt werden.
- 4563 • das Instrument des Modernisierungs- und Instandsetzungsgebots dort nutzen, wo Großwohnanlagen
4564 Missstände oder Mängel aufweisen.

4565

4566 **Öffentliche Flächen, Freiflächen**

4567 Öffentliche Flächen können und müssen viele Bedürfnisse erfüllen. Diese Orte der Begegnung, für Frei-
4568 zeitaktivitäten und zur Erholung sollen weiter ausgebaut werden, allen Menschen gut zugänglich sein,
4569 möglichst ökologisch gestaltet und sauber gehalten werden.

4570

4571 **Die Koalition wird:**

- 4572 • mehr Begegnungsflächen in den Quartieren schaffen, die attraktiv sind, um Menschen zusammenzu-
4573 bringen – etwa durch Spielplätze, Grünoasen, Flächen für Urban Gardening, frei zugängliche Sportflä-
4574 chen, Skateparks oder Fitnessanlagen.
- 4575 • mehr öffentliche Sitzgelegenheiten mit Tischen schaffen, die das Essen mitgebrachter Speisen, Spiel
4576 und Austausch ermöglichen.
- 4577 • für das Rennbahngelände die Ergebnisse des Werkstattverfahrens „Zukunft Rennbahngelände“ zur
4578 Grundlage der Erstellung der Rahmenplanung machen. Auf dem Gelände sollen u.a. eine Multifunk-
4579 tionshalle mit Außenplätzen und Tribünen entstehen.
- 4580 • sich dafür einsetzen, dass auch in Zukunft Anträge für dauerhafte Außengastronomie auf Parkflächen
4581 gestellt werden können und diese wohlwollend geprüft werden.
- 4582 • gegen die zunehmende Vermüllung vorgehen. In allen Stadtteilen braucht es eine ausreichende An-
4583 zahl von gut zugänglichen Mülleimern und regelmäßige Leerungen.
- 4584 • die personellen Kapazitäten für die Beseitigung illegaler Müllkippen erhöhen. Dies wird zum Teil über
4585 eine Erhöhung der Bußgelder gegenfinanziert. Zudem machen wir die Mängelmelder-App bekannter.
- 4586 • an besonders neuralgischen, immer wieder verschmutzten Orten eine temporäre Videoüberwachung
4587 zur Identifizierung der Verursacher*innen prüfen.

- 4588 • die Regeln für den Einsatz von Werbemitteln im öffentlichen Raum überprüfen.
4589 • obsoletere Nutzungen stärker für den Ausbau der blau-grünen Infrastruktur nutzen.

4590

4591 **Bürger*innenfreundliche Infrastruktur**

4592

4593 **Die Koalition wird:**

- 4594 • die Einrichtung von öffentlichen Trinkwasserbrunnen ausweiten.
4595 • mehr Bänke im öffentlichen Raum schaffen und dafür Sorge tragen, dass abseits von Haltestellen in
4596 der Regel keine defensive Architektur bei öffentlichen Bänken zur Anwendung kommt.

4597

4598 **Bodenpolitik**

4599

4600 **Die Koalition wird:**

- 4601 • gezielte öffentliche Flächenankäufe, den Ankauf von stadtentwicklungsrelevanten Immobilien, auch
4602 im Gewerbebereich voranzutreiben, um an strategisch bedeutsamen Orten die Stadt im Sinne des
4603 Allgemeinwohls zu entwickeln. Zu diesem Zweck wird der BREBAU die Aufgabe solcher strategischen
4604 Ankäufe und Entwicklungen übertragen. Die Höhe einer dafür bedarfsgerechten Eigenkapitalerhö-
4605 hung werden wir ermitteln und sie damit ausstatten. Die Möglichkeit anderer Gesellschaften Grund-
4606 stücke und Immobilien zu erwerben und zu verkaufen, bleibt davon unberührt.
- 4607 • die Ressortzuständigkeit für die BREBAU auf das Stadtentwicklungsressort übertragen.
- 4608 • für die Vergabe öffentlicher Flächen einen gesetzlichen Vorrang für Erbpachtvergabe festzuschreiben.
4609 Ausnahmen davon z.B. für Flächen, die weiterhin verkauft werden dürfen (z.B. an städtische Woh-
4610 nungsbaugesellschaften, für Eigenheime, bei wenig nachgefragten Flächen, jeweils bei Sicherung von
4611 Wieder- und Vorkaufsrechten), werden wir im Gesetz festzuschreiben. Der Senat legt zudem fest, wel-
4612 che Sondervermögen oder Beteiligungen Bremens auf welchen Flächen als Erbpachtgeber auftreten.
- 4613 • Verkäufe öffentlicher Flächen grundsätzlich nur noch als Konzeptvergaben durchführen.
- 4614 • die Spekulation mit und die Unternutzung von Brachflächen bekämpfen, indem wir die Grundsteuer C
4615 einführen, sobald ab 2025 die bundesrechtliche Möglichkeit dazu besteht.
- 4616 • im Sinne einer sozial gerechten Bodennutzung bei größeren Bauprojekten die Planungsgewinne ab-
4617 schöpfen, indem Investoren sich in entsprechender Höhe an den Kosten der Infrastrukturen betei-
4618 ligen.
- 4619 • kommunale Vorkaufsrechte aktiv zur Stärkung der Position der Stadt nutzen.
- 4620 • die Mechanismen der Bodenwertfeststellung daraufhin überprüfen, ob sie im Bereich Wohnbauflä-
4621 chen weniger preistreibend gestaltet werden können und ob sie im gewerblichen Bereich angemess-
4622 en sind.
- 4623 • sich im Bund für ein generelles kommunales Vorkaufsrecht für Großwohnanlagen und große Woh-
4624 nungspakete einsetzen. Wir setzen uns zudem dafür ein, dass Vorkaufsrechte generell zum Verkehrs-
4625 wert ausgeübt werden können.
- 4626 • prüfen, ob und wie in städtebaulichen Verträgen das Element der Teilabtretung zur Anwendung kom-
4627 men soll.

4628

4629

4630 **Innenstadt**

4631

4632

4633 Die Innenstadt ist nicht irgendein Ort, sondern prägt das Selbstbewusstsein und die Identität einer Stadt-
4634 gesellschaft. Sie ist für alle Gruppen der Gesellschaft ein Raum der Kommunikation und Begegnung und
4635 seit jeher der Ort für zentrale Funktionen der Stadtgesellschaft. Wir werden den Innenstädten Bremens
4636 und Bremerhavens daher besondere Anstrengungen widmen.

4637 Angesichts der Zunahme des Online-Handels und veränderter Ansprüche und Anforderungen stehen
4638 Innenstädte vor der Herausforderung, lebendig zu bleiben. Neue, vielfältigere Nutzungen wie Wohnen
4639 und Wissenschaft müssen gestärkt und entfaltet werden, um genügend Besuchs- und Aufenthaltsanläs-
4640 se zu bieten. Der Einzelhandel, der sich gerade erst von krisenbedingten Einbrüchen erholt, profitiert von
4641 diesen Maßnahmen und muss in seiner Veränderung weiter unterstützt und begleitet werden.

4642
4643 Bremens Innenstadt bietet bereits heute viele Besuchsanlässe: Sie ist historische Sehenswürdigkeit, tou-
4644 ristischer Anziehungspunkt, Arbeitsort, Kulturmittelpunkt, Bummelmeile. Wir werden sie systematisch
4645 um mehr Anziehungspunkte ergänzen, etwa in den Bereichen Gastronomie, Wohnen, Kinderspiel, Kultur,
4646 Wissenschaft, interessanter und auch mal experimenteller Einzelhandelsangebote – und wir werden sie,
4647 die bestehenden und die neuen Anziehungspunkte, durch ein attraktives Netz aus Flanierwegen besser
4648 vernetzen. Ebenso werden wir mehr Grün- und Erholungsflächen sowie Stadtgrün schaffen. Dies ist ein
4649 essentieller Beitrag zur Klimaanpassung in der Innenstadt und sichert zudem hohe (auch konsumfreie)
4650 Aufenthaltsqualität. Unser Ziel ist eine Vielfalt von Orten mit unterschiedlichen Profilen zu entwickeln,
4651 für Jung wie Alt, für Bremer Familien wie Tourist*innen, für den kleinen Geldbeutel genauso wie für den
4652 großen.

4653
4654 In einer solchen Innenstadt für alle liegt die Anziehungskraft eines zukunftsfesten Stadtzentrums.

4655

4656 **Aufenthaltsqualität**

4657

4658 **Die Koalition wird:**

- 4659 • die Innenstädte durch ein weitläufiges und großzügiges Netz an Fußgängerzonen und einladenden
4660 Wegen attraktiv zum Flanieren, Verweilen und Erleben entwickeln. Zudem soll das Stadtbild von
4661 einem vielfältigen Nutzungsmix aus Wohnen, Arbeit, Handel, Gastronomie und Handwerk, Kultur- und
4662 Bildungsangeboten geprägt sein. Grün- und Erholungsflächen sowie Stadtgrün werden wir auswei-
4663 ten, im Sinne der Klimaanpassung sowie hoher – auch konsumfreier – Aufenthaltsqualität. So ent-
4664 steht eine lebendige und vielseitige „Innenstadt für alle“.
- 4665 • die in der Strategie Centrum Bremen 2030+ identifizierten Maßnahmen sind weiter zu planen und zu
4666 finanzieren.
- 4667 • die Angebote für Kinder und Familien sowie für Jugendliche ausweiten und insbesondere Freiflächen
4668 entsprechend gestalten. Wir etablieren einen neuen attraktiven Anziehungspunkt für Spiel und Be-
4669 wegung, z.B. in Weiterentwicklung der Papenstraße.
- 4670 • den Wall-Boulevard realisieren und mit komfortablen Querungen, einer Attraktivierung der Museum-
4671 straße und des Haltepunkts Schlüsselkorb zu einem ansprechenden Rundlauf entwickeln.
- 4672 • den Theaterberg über möglichst weite Teile des Jahres kulturell-gastronomisch nutzen. Dabei sind
4673 Mobilbauten zulässig.
- 4674 • bei der Stärkung kultureller Angebote auch die Entfaltung und Ansiedlung kleiner und subkultureller
4675 Projekte fördern.

4676

4677 **Nutzungsmix**

4678

4679 **Die Koalition wird:**

- 4680 • das Stadtmusikanten- und Literaturhaus im Kontorhaus als attraktiven neuen Anziehungspunkt für
4681 Tourismus und Kultur umsetzen. Wir werden es um ein Zentrum für Exilliteratur ergänzen.
- 4682 • einen Ausstellungsort für Bremer Spitzenleistungen („Bremer Glanzlichter“) in der Innenstadt ent-
4683 wickeln.
- 4684 • die Innenstadt als Ort der Arbeit durch weitere attraktive Büroflächen – nach den guten Beispielen im
4685 Balgequartier oder in der Wallpassage – stärken.
- 4686 • die Entwicklung der Karstadt-Immobilie als besonders bedeutsamen Standort weiter unterstützen.

- 4687 • Wohnen und Wissenschaft in der Innenstadt ansiedeln, um so auch die soziale Zusammensetzung
- 4688 vielfältiger zu machen und eine belebte Innenstadt auch jenseits der Geschäftsöffnungszeiten zu er-
- 4689 reichen.
- 4690 • das Parkhaus Mitte in öffentlichem Eigentum behalten und auch die Nutzung für Wohnen und Wissen-
- 4691 schaft prüfen.
- 4692 • auf eine Architektur achten, die stärker als bisher kleinteilige Erdgeschossnutzungen ermöglicht.
- 4693 • eine dauerhafte Ansiedlung des erfolgreichen „Made in Bremen“-Kaufhauses in der Innenstadt er-
- 4694 möglichen.
- 4695 • sich auf Bundesebene dafür einsetzen, dass Ländern und Kommunen Instrumente ermöglicht wer-
- 4696 den, um die Gewerbemieten zu regulieren („Mietpreisbremse für Gewerbe“).
- 4697 • B- und C-Lagen aufwerten.
- 4698 • den Bestand an Flächen in öffentlichem Eigentum ausbauen, damit die Stadt als gestaltender Akteur
- 4699 in der Innenstadt wirken kann. Wir werden, wo sinnvoll, Immobilien ankaufen und sowohl für öffentli-
- 4700 che Nutzungen verwenden als auch an Private vermieten.
- 4701 • die Ansiedlungsstrategien gemeinsam mit der WFB weiterentwickeln, Kommunikation, Image sowie
- 4702 Marketing ausweiten und die Veranstaltungsförderungen in der Bremer Innenstadt unterstützen.
- 4703

4704 **Wohnen in der Innenstadt**

4705 **Die Koalition wird:**

- 4706 • verstärkt für die Nutzung der bestehenden planungsrechtlichen Grundlagen für Innenstadtwohnun-
- 4707 gen werben und im Dialog mit den Immobilieneigentümern erreichen, dass diese Chancen stärker
- 4708 genutzt werden.
- 4709 • im Bau- und Planungsrecht konsequent die Spielräume für die Umgestaltung der Innenstadt nutzen,
- 4710 insbesondere um auf die Stärkung des Wohnens hinzuwirken. Erforderlichenfalls werden wir von
- 4711 Standards abweichen, wenn anders kein Wohnen zu realisieren ist. Wir werden zügig etwaige Proble-
- 4712 me und offene Fragen beim Innenstadtwohnen lösen, etwa bei der Stellplatzregelung, den Zuwegun-
- 4713 gen und dem Brandschutz.
- 4714 • die Sozialwohnungsquote von 30 Prozent umsetzen und preisgedämpften Wohnraum fördern, um
- 4715 auch erschwingliche Wohnungen in der Innenstadt zu ermöglichen
- 4716 • geeignete Maßnahmen zur Wohnumfeldgestaltung auf den Weg bringen.
- 4717 • im Zusammenhang mit der Wärmewende den Ausbau einer dekarbonisierten Wärmeversorgung für
- 4718 die Innenstadt auch als Unterstützung des Strukturwandels der im privaten Eigentum befindlichen
- 4719 Innenstadt-Immobilien und Wohnnutzungen nutzen. Dem Nahwärmenetz am Landgericht im Eigen-
- 4720 tum von Immobilien Bremen soll dabei besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden.
- 4721 • die Innenstadtentwicklung, wo nötig, auch mithilfe des besonderen Städtebaurechts begleiten, und
- 4722 den Einsatz von Mitteln aus der Städtebauförderung des Bundes prüfen.
- 4723

4724 **Sauberkeit und Sicherheit**

4725 **Die Koalition wird:**

- 4726 • die Sauberkeit in der Innenstadt deutlich erhöhen: durch verbesserte Reinigungsfrequenzen, ggf.
- 4727 durch Einsatz von Umweltwächter*innen, ebenso wie durch zusätzliche Abfallbehältnisse.
- 4728 • der Taubenproblematik noch in diesem Jahr sowohl durch mehr Taubenhäuser und Populationskont-
- 4729 rolle durch Eiertausch als auch durch ein Taubenfütterungsverbot in deren Umfeld begegnen.
- 4730 • die Sicherheit durch vermehrte Fußstreifen von Polizei und Ordnungsdienst in der Innenstadt erhö-
- 4731 hen.
- 4732
- 4733

4734 Domshof

4735

4736 Die Koalition wird zur Belebung des Domshofs:

- 4737 • auf Grundlage des Städtebaulichen Wettbewerbs eine Stärkung der gastronomischen Funktion des
- 4738 Platzes, mehr Stadtgrün, eine Ausweitung konsumfreier Aufenthaltsmöglichkeiten, nicht zuletzt mit
- 4739 Blick auf Studierende, umsetzen und in diesem Zusammenhang den Open Space evaluieren und ggf.
- 4740 verstetigen.
- 4741 • eine Attraktivierung des Wochenmarkts durch eine klare Integration in die Gesamtneuaufstellung des
- 4742 Platzes erreichen.
- 4743 • eine Bündelung des Radverkehrs und eine deutliche Reduktion des Durchgangsradsverkehrs umset-
- 4744 zen.
- 4745 • das Fahrradparkhaus im Bunker unter dem Domshof umsetzen.

4746

4747 Wissenschaft in die Innenstadt

4748

4749 Die Koalition wird:

- 4750 • den ersten Teilumzug der Universität in die Innenstadt realisieren und die Weiterentwicklung des
- 4751 Gesundheitscampus in der Innenstadt systematisch vorantreiben.
- 4752 • aufsetzend auf dem wichtigen ersten Schritt eines neuen Universitätsstandorts im Gebäude der Bre-
- 4753 mer Landesbank am Domshof zügig die weiteren Entwicklungsschritte (inkl. mögliche Standorte für
- 4754 einen Hörsaal) klären und voranbringen.
- 4755 • sich für eine starke Verbindung von Wissenschaft und Gesellschaft einsetzen und die soziale Infra-
- 4756 struktur in der Innenstadt für Studierende und alle anderen, die davon profitieren, verbessern. Dazu
- 4757 gehören entsprechende Wohnangebote, Rückzugsräume ohne Konsumzwang sowie eine für junge
- 4758 Leute attraktive Gastronomie auch in den Abendstunden.
- 4759 • bei der Standortplanung für wissenschaftliche Einrichtungen in der Innenstadt alle Hochschulen
- 4760 berücksichtigen, deren Bedarfe systematisch ermitteln und die Prüfung mehrerer Immobilien durch-
- 4761 führen.
- 4762 • sich dafür einsetzen, dass für Studierende finanzierbarer Wohnraum in der Innenstadt entsteht.

4763

4764 Glocke

4765 Mit ihrer zentralen Lage an der Domsheide weist die Glocke bereits heute ein großes Potenzial zur Be-

4766 lebung der Innenstadt auf. Durch eine Ertüchtigung und Weiterentwicklung kann sich die Glocke von dem

4767 bisher oft als verschlossen wahrgenommenen Konzerthaus zu einem offenen und belebten Ort wandeln.

4768 Die Koalition unterstützt die Glocke dabei, sich programmatisch in die Stadtgesellschaft zu öffnen und

4769 auf diese Weise mehr und diversere Menschen zu erreichen. Besonders in der Zuwendung hin zu einer

4770 jüngeren Zielgruppe erkennen wir zentrale Bedarfe. Die Profilierung der Glocke als hervorragendem

4771 Zentrum der Musik soll durch ein Intendanten-Modell gestärkt werden. Das Konzerthaus wird so zum

4772 Ankerpunkt einer Kulturmeile zwischen Weltkulturerbe und Viertel und stärkt die Verbindung zwischen

4773 den kulturellen Schätzen Bremens. Hierfür stehen bis zu 40 Mio. € Bundesmittel bereit, die in gleicher

4774 Höhe durch das Land oder aber auch private Sponsoren kofinanziert werden müssten.

4775

4776 Welterbestätte Rathaus

4777

4778 Die Koalition wird:

- 4779 • ein Welterbe-Zentrum in der Unteren Rathaushalle realisieren. Für die Bewirtschaftung wird gemein-
- 4780 sam mit dem Ratskeller eine Rathaus GmbH eingerichtet und die Einrichtung eines eigenständigen
- 4781 Sondervermögens Rathaus geprüft.

4782 **Toiletten**

4783

4784 **Die Koalition wird:**

- 4785 • in der Innenstadt zusätzliche öffentliche Toilettenanlagen, auch mit Blick auf die Bedarfe des Stadt-
4786 tourismus, in Zuständigkeit der Bremer Stadtreinigung (DBS) errichten.

4787

4788 **Verkehr und Erreichbarkeit Innenstadt**

4789

4790 **Die Koalition wird:**

- 4791 • die Innenstadt als Erlebnis- und Aufenthaltsort weiterentwickeln und eine gute Erreichbarkeit für alle
4792 Verkehrsteilnehmer gewährleisten. Wir wollen die Stadt für Fußgänger und Radfahrer attraktiver
4793 machen und den ÖPNV ausbauen. Wir bekennen uns zu den beschlossenen Maßnahmen des Ver-
4794 kehrentwicklungsplans (VEP). Die prioritär umzusetzenden Maßnahmen werden wir gemeinsam
4795 vereinbaren. Dabei werden wir die betroffenen Bürger*innen, Beiräte und die zentralen Innentadtak-
4796 teure (City Initiative, lokale Gewerbetreibende, Einzelhandel) einbeziehen.
- 4797 • mehr Park+Ride-Angebote außerhalb der Innenstadt anbieten.
- 4798 • das Netz der Spazierwege und Fahrradrouten zwischen dem Zentrum und den umgebenden Wohn-
4799 quartieren systematisch ausbauen und dafür den Wesersprung Mitte realisieren.
- 4800 • eine neue Brücke durch die Wallanlagen planen, um den Wallring und die Uniroute zu verbinden. Bei
4801 der Gestaltung der Radführung von und zur Brücke werden wir den Vorrang des Fußverkehrs in den
4802 Wallanlagen achten.

4803

4804 **Straßenbahnführung und Haltestelle Domsheide**

4805 Eine endgültige Entscheidung über die Verlegung der Straßenbahnführung aus der Obernstraße in die
4806 Martinstraße ist erst nach Auswertung der beauftragten Machbarkeitsstudie und nach Gesprächen mit
4807 dem Bund über eine mögliche Förderung des Projekts möglich. Diese Entscheidung werden wir noch in
4808 diesem Jahr treffen und damit den Weg für die endgültige städtebauliche Gestaltung der Martinstraße
4809 frei machen.

4810

4811 Bleibt es bei einer Führung der Straßenbahn durch die Obernstraße, werden wir an der Domsheide die
4812 Variante 2.3 (geteilte Haltestellen) realisieren. Sollte es zu einer Verlegung der Straßenbahn kommen,
4813 ist der Sachverhalt noch einmal neu zu bewerten.

4814

4815 Vor der Glocke werden wir Flüstergleise und Federsysteme zur Lärmreduktion einsetzen.

4816

4817 **Parkhäuser Innenstadt**

4818

4819 **Die Koalition wird:**

- 4820 • ermöglichen, dass das gegenwärtige Parkhaus Mitte der lebendige und nutzungsgemischte Aus-
4821 gangspunkt für die Transformation des gesamten Quartiers wird und neue Chancen für Lloydpass-
4822 agen, Knochenhauer-, Pelzer- und Carl-Ronning-Straße schafft.
- 4823 • die Parkhäuser Katharinenklosterhof und Am Dom untersuchen wir ebenfalls auf Potenziale zur Be-
4824 lebung der Innenstadt durch eine teilweise oder gänzliche Umnutzung.

4825

4826 **Projektbüro Innenstadt**

4827 Das Projektbüro Innenstadt hat sich bewährt und soll über die ursprünglich vereinbarten 3 Jahre hinaus
4828 fortgesetzt werden. Der Senat wird, die Innenstadtentwicklung Bremens mithilfe von Förderprogrammen
4829 und Partnern unterstützen und auf die aktuellen Transformationsprozesse, die sich in den letzten Jahren
4830 beschleunigt haben, flexibel und pragmatisch reagieren.

4831 **Die Koalition wird:**

- 4832 • das erfolgreich eingeführte Projektbüro Innenstadt Bremen verstetigen und auf eine dauerhafte
4833 Grundlage stellen.
- 4834 • die Innenstadtprogramme nachhaltig fortführen und das Projektbüro Innenstadt mit der Erarbeitung
4835 eines dynamischen Masterplans (Zeit-Maßnahmen-Plan und dessen fortlaufendes Controlling) für die
4836 Innenstadt beauftragen.

4837

4838 **Bremerhaven**

4839

4840 **Die Koalition wird:**

- 4841 • die Stadtgemeinde Bremerhaven bei der in ihrer kommunalen Hoheit liegenden Umgestaltung der
4842 Innenstadt unterstützen
- 4843 • die Hochschule Bremerhaven unterstützen, ihre Erweiterung in Innenstadtnähe voranzutreiben, um
4844 Wissenschaft und Forschung noch sichtbarer in der Innenstadt In Bremerhaven zu verankern.
- 4845 • die Bremerhavener Innenstadt-Akteur*innen (den Einzelhandel, den Dienstleistungsbereich und die Ver-
4846 anstaltungsbranche, u.a. Kultur) auf dem Weg in die „digitale Welt“ unterstützen.

4847

4848

4849

4850

Hauptbahnhof

4851

4852 **Umfeld des Hauptbahnhofes**

4853 Der Hauptbahnhof ist zentraler Ort für sehr viele Menschen in Bremen. Wer hier ankommt, abfährt, um-
4854 steigt, ein Gewerbe betreibt oder im Bahnhofsumfeld arbeitet, erwartet zu Recht einen gepflegten und
4855 einladenden Eindruck, denn ein Bahnhof ist immer auch die Visitenkarte einer Stadt. Wir werden deshalb
4856 die bisherigen Maßnahmen fortsetzen, ihre Durchführung beschleunigen und sie strukturell verstärken.
4857 Für uns klar, dass polizeiliche und soziale Maßnahmen weiterhin Hand in Hand gehen müssen, damit so-
4858 wohl eine unkontrollierte Verdrängung von Menschen ins ganze Stadtgebiet vermieden wird und gleich-
4859 zeitig hilfebedürftige Bremer*innen die notwendige Hilfe auch erhalten.

4860

4861 **Die Koalition wird daher:**

- 4862 • mit Konsequenz den ressortübergreifenden Aktionsplan verfolgen und die Sicherheitspartnerschaft
4863 pflegen,
- 4864 • die bestehenden sozialen und medizinischen Angebote ausbauen. Insbesondere werden wir
- 4865 – die muttersprachliche Straßensozialarbeit erhalten und bei Bedarf ausweiten,
4866 – bewirtschaftete, für die Nutzenden kostenlose Schließfächer und Toiletten an zentralen Orten
4867 bereitstellen,
- 4868 – Szenetreffs/Akzeptanzorte und Toleranzflächen sowohl in der Nähe des Bahnhofs als auch de-
4869 zentral für Menschen mit dem Lebensmittelpunkt Straße einrichten bzw. weiter betreiben und mit
4870 sozialarbeiterischer Betreuung und notwendiger Infrastruktur, wie beispielsweise Unterstands-
4871 möglichkeiten und Sanitäranlagen ausstatten,
- 4872 – den Drogenkonsumraum in der Friedrich-Rauers-Straße schnellstmöglich mit erweiterten Öff-
4873 nungszeiten mit dem Ziel fest etablieren, Suchtkranke in eine Therapie und betreutes Wohnen zu
4874 vermitteln,
- 4875 – bis Ende 2025 eine Diamorphinambulanz für schwerst und chronisch Heroin- und Crackabhängige
4876 und mindestens einen weiteren dezentralen Konsumraum einrichten, um eine fortgesetzte Ballung
4877 dieser Gruppe am Hauptbahnhof zu vermeiden,
- 4878 – Angebote für Crackabhängige auf 24/7-Zugänglichkeit (gesundheitliche Grundversorgung, persön-
4879 liche Hygiene, Aufenthalts- und Ruhemöglichkeiten) auslegen und auf die Stadtteile verteilen. Bre-
4880 men wird sich dafür einsetzen, dass auch hier Modellprojekte zur Substitution etabliert werden.

- 4881 • zur weiteren Verbesserung der Situation für alle Nutzer*innen am Hauptbahnhof die dauerhafte Präsenz von Einsatzkräften sowie gezielte Aktionen gegen den Drogenhandel gewährleisten.
- 4882
- 4883 • einen neuen Polizeistandort im Bahnhofsquartier etablieren und den Standort am Wall für die Anzeigenaufnahme und die Bürger*innenanliegen erhalten.
- 4884
- 4885 • die bestehenden Regelungen zum Bahnhof in einem Ortsgesetz zusammenfassen und sie um ein Alkohol- und Drogenkonsumverbot an den Haltestellen ergänzen.
- 4886
- 4887 • die Reinigung, insbesondere des Bahnhofsvorplatzes, verstärken.
- 4888 • die vereinbarten Maßnahmen regelmäßig überprüfen und diese entsprechend anpassen.
- 4889

4890

4891 Verkehr

4892

4893

4894 **Mobilität ist ein Grundrecht, essenziell für Wirtschaft, Arbeit und Wohlstand und muss unabhängig von**

4895 **Alter, Einkommen und Wohnort in unseren beiden Stadtgemeinden kostengünstig und zunehmend ökolo-**

4896 **gischer organisiert werden. Der Senat setzt daher die Verkehrswende entschieden um und achtet darauf**

4897 **insbesondere die Stadtteile in den Fokus zu nehmen, die bisher schlechter zu erreichen sind. Bei der**

4898 **Realisierung der Verkehrswende gilt es die anstehenden Veränderungen gemeinsam mit den Stadtteilen,**

4899 **Beiräten und übrigen Akteuren aus Wirtschaft, Kultur und Zivilgesellschaft zu bewältigen, um so Akzep-**

4900 **tanz der notwendigen Maßnahmen zu erhöhen.**

4901

4902 **Öffentlicher Personennahverkehr: Angebotsausbau**

4903 Der ÖPNV leistet einen maßgeblichen Beitrag zur Mobilität in unseren beiden Städten. Insbesondere

4904 Menschen mit geringem Einkommen, ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen sind auf einen

4905 gut ausgebauten und bezahlbaren ÖPNV angewiesen. Der ÖPNV leistet zudem einen wichtigen Beitrag

4906 bei der Reduktion des CO₂-Ausstoßes im Verkehrssektor. Wir werden den ÖPNV daher weiter stärken,

4907 indem wir ihn ausbauen, modernisieren und gleichzeitig eine soziale Ticketstruktur aufrechterhalten.

4908

4909 Ein guter ÖPNV beruht auf nahen Haltestellen, hohen Takten, bedienten Randzeiten, flächendeckender

4910 Erreichbarkeit und hoher Reisegeschwindigkeit. Dies ist nur durch eine Kombination von Angeboten

4911 zu erreichen, die jeweils auf unterschiedliche Kriterien hin optimiert sind – von Quartiersbussen auf

4912 der einen Seite bis zu Schnelllinien auf der anderen. Um den ÖPNV zukunftsfähig weiterzuentwickeln,

4913 werden wir das Angebot erweitern und verbessern. Dazu gehört neben dem Ausbau des Straßenbahn-

4914 netzes, eine Erweiterung des Busnetzes sowie eine Taktverdichtung der Linien. Nicht jeder Stadtteil kann

4915 mit der Straßenbahn oder einem eng getakteten Gelenkbus erschlossen werden. Zur Flankierung des be-

4916 stehenden ÖPNV-Angebotes erweitern wir das System um quartiersbezogene Lösungen vom Quartiers-

4917 shuttle bis zu On-Demand Angeboten.

4918

4919 **Die Koalition wird:**

- 4920 • den Ausbau der Straßenbahn weiter vorantreiben. Das bedeutet die Realisierung der begonnenen Er-
- 4921 weiterungen, die Erschließung der Überseestadt und Aufnahme von Planungen für die Verlängerung
- 4922 der Straßenbahn von Sebaldsbrück über Malerstraße und Osterholzer Heerstraße nach Osterholz.
- 4923 • für die Straßenbahnführung durch die Überseestadt die Realisierung der Variante Hoerneckestraße
- 4924 anstreben, da so auch die Überseeinsel einen sehr guten ÖPNV erhält.
- 4925 • die Querverbindung von Horn nach Schwachhausen sowie die Verlängerung der Straßenbahn nach
- 4926 Oslebshausen und perspektivisch nach Burg weiterverfolgen und die konzeptionellen Grundlagen für
- 4927 eine zusätzliche Erweiterung des Straßenbahnnetzes erarbeiten.
- 4928 • sich für die schrittweise Umsetzung der BSAG-Angebotsoffensive einsetzen und dazu abseits der
- 4929 heutigen Straßenbahnlinien die Stadtteile, Quartiere und Gewerbegebiete Bremens zeitnah mithilfe
- 4930 der Einführung von leistungsfähigen Metrobuslinien noch besser verbinden, sodass bis zum Jahr

- 4931 2027 auf den wichtigsten Linien zu den Regelzeiten künftig mindestens alle 7,5 Minuten ein Bus
4932 oder eine Bahn fährt. Der Takt soll auch an Sonntagen verbessert und die Nachtbuslinien an 7 Tagen
4933 in der Woche durchgängig verkehren und im Takt verdichtet werden.
- 4934 • Express-, Quer- und Gewerbelinien insbesondere in die Industrie- und Gewerbegebiete ausweiten und
4935 die Abstimmung mit den Schichtzeiten verbessern bzw. mindestens alle 30 Minuten fahren lassen.
 - 4936 • ein flächendeckendes ÖPNV-Netz etablieren, das die Belange aller Bremer*innen abdeckt. Unser
4937 Ziel in Sachen Mobilität ist, dass alle Einwohner*innen möglichst nicht mehr als 500 Meter bis zur
4938 nächsten ÖPNV-Haltestelle zurücklegen müssen. Die Quartiersbuslinien sollen in einem 20- oder
4939 30-Minuten-Takt verkehren. Zusätzliche Quartiersbuslinien wollen wir prüfen. Darüber hinaus wollen
4940 wir Shuttle einsetzen, die ähnlich dem Prinzip der Moia-Busse in Hamburg funktionieren: Die Quar-
4941 tiers-Shuttle verkehren dabei mit (mindestens teilweise barrierefreien) Kleinbussen auf Bestellung
4942 zwischen virtuellen sowie normalen Haltestellen mit einer Wartezeit von 10 bis 15 Minuten.
 - 4943 • die Zusammenarbeit und den Austausch mit den Nachbargemeinden und Nachbarkreisen intensivie-
4944 ren, um gangbare Konzepte und Strategien mit dem Ziel der Verlagerung der Pendlerströme auf den
4945 Umweltverbund zu erarbeiten.
 - 4946 • sich dafür einsetzen, den Regionalbusverkehr so auszubauen, dass alle Nachbargemeinden und
4947 -orte von Bremen und Bremerhaven mindestens stündlich gut mit dem ÖPNV erreichbar sind. Dazu
4948 braucht es schnellstmöglich die entsprechenden Busse, die dieses Ausbauszenario abdecken und ge-
4949 nügend Platz für die Mitnahme von Fahrrädern, Kinderwägen und Rollstühlen bieten.
 - 4950 • auch Berufsschulen und Hochschulen gut an den öffentlichen Verkehr anbinden, beispielsweise den
4951 Berufsschulcampus in Bremen-Nord.
 - 4952 • für Bremen als Stadt am Fluss die Weser vermehrt als Verkehrsweg für den Personenverkehr ent-
4953 wickeln. Dabei werden wir die bestehenden Fährverbindungen ausbauen und weiterentwickeln.
 - 4954 • in einem ersten Schritt, bis zum Bau des Wesersprungs West, die Fähre zwischen Woltmershausen,
4955 Überseestadt und Gröpelingen in den ÖPNV-Tarif integrieren. Wir streben Verbindungen auch in die
4956 Altstadt und den Bremer Norden (Vege sack-Lemwerder, Blumenthal-Motzen und Farge-Berne) an
4957 und prüfen, die Fähren auf der Weser bis 2030 klimaneutral umzubauen oder neu zu beschaffen.
 - 4958 • mit der Beschaffung von neuen E-Bussen in Bremen und Bremerhaven sowie dem Ausbau des BSAG-
4959 Betriebshofs in Bremen-Nord bis 2025 auch weiter konsequent den Weg in Richtung klimaneutralem
4960 ÖPNV gehen. Sukzessive wollen wir alle Betriebshöfe für E-Busse umbauen. Busse mit fossilem An-
4961 trieb sollen nicht mehr neu gekauft werden.
 - 4962 • keine Schottergleise mehr bauen. Die noch bestehenden 35,4 Kilometer Schottergleise wollen wir
4963 sukzessive durch Gleise mit Rasen oder Sedum ersetzen, um den Einsatz von Herbiziden immer wei-
4964 ter zu reduzieren und weitere begrünte Flächen zu schaffen.
 - 4965 • um eine engere Taktung und eine höhere Reisegeschwindigkeit im ÖPNV zu erreichen, dort, wo es
4966 den Fuß- und Radverkehr nicht im besonderen Maße beeinträchtigt, eine Vorrangschaltung des ÖPNV
4967 bei der Ampelschaltung umsetzen und zunehmend eigenständige Busspuren einführen.
 - 4968 • prüfen, ob der BSAG die hoheitliche Aufgabe für das Abschleppen von Fahrzeugen, die den Linienbe-
4969 trieb blockieren, übertragen werden kann.

4970 **Öffentlicher Personennahverkehr: Tickets- und Preisgestaltung**

4971 Der Senat wird die Preisgestaltung des ÖPNV mit einem sozialen Schwerpunkt weiterentwickeln, um
4972 insbesondere Menschen mit geringem Einkommen Zugang zu Mobilität zu ermöglichen.

4973 **Die Koalition wird:**

- 4974 • sich für eine einfache und bezahlbare Tarifstruktur für den Nahverkehr in der Region einsetzen.
- 4975 • für eine attraktivere Gestaltung des ÖPNV-Angebots die Tarifzone 101 abschaffen.
- 4976 • ein Projekt zur Abgabe des Führerscheins gegen ein ÖPNV-Ticket auch in Bremen etablieren.
- 4977 • in der BSAG-App auch die Kombination aus Fahrrad und ÖPNV oder Roller und ÖPNV integrieren und
4978 die Nutzung von Sharing-Angeboten darüber abrechnen. Wir werden sie in einem zweiten Schritt um
4979
4980

- 4981 die Funktionen Parken sowie Nutzung öffentlicher Ladepunkte ergänzen („Mobilitätsapp“).
- 4982 • auch in der Zukunft die Ticketstruktur vor allem mit einem Augenmerk auf den sozialen Ausgleich ge-
- 4983 gestalten. Dazu werden in Bremen das derzeitige Stadtticket sowie das Jugendticket TIM in ein ermä-
- 4984 ßigtes Deutschlandticket überführt, das für Erwachsene 29 € kostet und im Fall des Stadttickets für
- 4985 Kinder kostenfrei ist. Dabei bleibt der Berechtigtenkreis des Stadttickets auf Menschen erweitert, die
- 4986 wohngeldberechtigt sind oder Kinderzuschlag erhalten. Wir setzen uns dafür ein, dass beim Deutsch-
- 4987 landticket auch der Erwerb für den einzelnen Monat möglich ist und halten das Angebot Stadtticket
- 4988 solange parallel aufrecht.
- 4989 • sich auf Bundesebene dafür einsetzen, dass es Vergünstigungen des Deutschlandtickets für bestimm-
- 4990 te Gruppen, wie z. B. Bezieher*innen von Grundsicherung, Familien, Rentner*innen, Auszubildende,
- 4991 Schüler*innen und Student*innen gibt, und dass das neue Bürgergeld einen Kostensatz vorsieht, der
- 4992 den Bezug des Tickets ermöglicht.
- 4993 • darauf hinwirken, das Semesterticket in die bundeseinheitliche Tarifstruktur aufzunehmen, so dass
- 4994 auch Studierende in Solidarverbänden vergünstigten Zugang zum Deutschlandticket erhalten.
- 4995 • sich dafür einsetzen, das Deutschlandticket auch für andere Solidargemeinschaften wie beispiels-
- 4996 weise Kommunen zu öffnen, um weitere Synergieeffekte des Deutschlandtickets in Solidarmodellen
- 4997 möglich zu machen (Mengenrabatte) und auf diesem Wege Fahrscheinfreiheit zu erreichen.
- 4998 • das Ziel „Fahren ohne Fahrschein“ – den ticketlosen ÖPNV – auch darüber hinaus weiterverfolgen
- 4999 und nach Möglichkeit umsetzen. Dafür werden wir zügig prüfen, wie unter den aktuellen Rahmen-
- 5000 bedingungen des Deutschlandtickets rechtlich und finanziell die Einführung eines ticketlosen ÖPNV
- 5001 kommunal gelingen kann, eine Einigung über das Finanzierungsmodell und Entscheidungsverfahren
- 5002 erzielen und einen Zeithorizont für die Einführung definieren.

5003

5004 **Fachkräfte für den ÖPNV**

5005 Damit die Verkehrswende gelingen kann, brauchen wir insbesondere im ÖPNV zusätzliche Fachkräfte.

5006 Egal ob als Straßenbahnfahrer*in, im Bereich Verkehrsplanung oder auf den Betriebshöfen: wir werden

5007 die Ausbildung fördern und für attraktive Ausbildungs- und Arbeitsbedingungen Sorge tragen.

5008

5009 **Die Koalition wird:**

- 5010 • darüber hinaus mit Abend- und Wochenendkursen ein Weiterbildungsangebot für Quereinsteiger*in-
- 5011 nen in der Planung aufbauen.
- 5012 • noch 2023 gemeinsam mit der BSAG, Bremerhaven Bus, dem ASV und Magistrat die Ausbildung unter
- 5013 Beteiligung der Arbeitnehmervertreter*innen weiter stärken. Das Thema Personalaus- und
- 5014 -gewinnung werden wir in Kooperation mit der Hochschule und dem Handwerk deutlich intensiver
- 5015 angehen.
- 5016 • bei der BSAG den Aufbau eines Ausbildungs- und Kompetenzzentrums unterstützen. Um Beschäftigte
- 5017 auch langfristig im Nahverkehr zu halten, werden wir uns dafür einsetzen, dass die Arbeitsbedingun-
- 5018 gen besser werden und das Berufsfeld im ÖPNV durch faire und gute Entlohnung langfristig attrakti-
- 5019 ver machen.
- 5020 • sowohl die reguläre Ausbildung zur Fachkraft im Fahrdienst als auch den schnellen Berufseinstieg
- 5021 mit berufsbegleitender Qualifikation weiter attraktivieren, stärker bewerben und am Leitbild gebüh-
- 5022 renfrei-vergütet-aufstiegsoffen orientieren. Wir werden prüfen, einen Einstieg für Interessierte ohne
- 5023 Führerschein anzubieten.

5024

5025 **Bahnverkehr**

5026 Die gute Erreichbarkeit unserer beiden Städte mit dem Bahnverkehr ist als Wirtschaft- und Tourismus-

5027 standort für uns von elementarer Bedeutung. Die Koalition wird daher den Ausbau vorantreiben und

5028 sinnvolle Schnittstellen zu anderen Verkehrsmitteln sicherstellen.

5029 **Die Koalition wird:**

- 5030 • den Ausbau der Regio-S-Bahn-Haltepunkte priorisieren und beschleunigen. Sie setzt sich insbesonde-
- 5031 re für die zügige Realisierung der Haltepunkte Föhrenstraße und Uni/Technologiepark ein und für die
- 5032 Prüfung eines weiteren Haltepunktes am Bahnhof Walle für die Züge der RS2 und eines Haltepunktes
- 5033 im Bereich Grambke.
- 5034 • die Taktzeiten der Regio-S-Bahn auf mindestens einen 30-Minuten-Takt in alle Richtungen verkürzen.
- 5035 Auf der Regio-S-Bahnstrecke RS1 zwischen Achim und Blumenthal soll in den Hauptverkehrszeiten
- 5036 ein 15-Minuten-Takt eingeführt werden. Geprüft werden soll zudem eine weitere Taktverdichtung
- 5037 zwischen Bremen und Bremerhaven auch nachts sowie der dazu benötigte Ausbau und barrierefreie
- 5038 Umbau des Hauptbahnhofes und der Bahnsteige auf der Strecke.
- 5039 • sich weiterhin für den raschen Bau des dritten Gleises zwischen Bremen-Burg und Langwedel, sowie
- 5040 dem dritten Gleis zwischen Bremen und Bremerhaven einsetzen.
- 5041 • sich für die rasche und unabhängige Umsetzung der kapazitätssteigernden Maßnahmen des „op-
- 5042 timierten Alpha-E plus Bremen“-Konzeptes einsetzen, um auf diese Weise einen reibungsloseren
- 5043 Schienenverkehr auf der Verbindung zwischen Bremen und Hannover zu gewährleisten.
- 5044 • sich im Bund dafür einsetzen, den Bahnverkehr sowie Nachtzüge ins europäische Ausland zu stärken,
- 5045 um klimafreundliche Alternativen des Reisens zu fördern und innereuropäische Flüge damit überflüs-
- 5046 sig zu machen.
- 5047 • es für Bedienstete im öffentlichen Dienst leichter machen, klimafreundliche Alternativen für Dienst-
- 5048 reisen zu nutzen, auch wenn der Ticketpreis höher ist. Dies muss auch für die Anreise zu den großen
- 5049 internationalen Flughäfen gelten, die für Dienstreisen ins nicht europäische Ausland notwendig sind.
- 5050 • sich dafür einsetzen, Bremerhaven dauerhaft an das ICE-Netz anzuschließen und die im Deutschland-
- 5051 takt unterstellte zweistündige ICE-Anbindung zu realisieren. Wir wollen uns im Bund dafür einsetzen,
- 5052 Fahrzeiten auf den Fernverkehrsstrecken von und nach Bremen zu verkürzen und Takte zu ver-
- 5053 dichten. Zudem sollen alle Bahnverkehre von und nach Bremen und Bremerhaven elektrifiziert und
- 5054 bedarfsgerecht ausgebaut werden.
- 5055 • vor der Entscheidung über den Ort für die geplante Bahnwerkstatt eine verlässliche Auskunft der DB
- 5056 einholen, ob sie aus ihrem Flächenbesitz eine alternative Fläche zur Verfügung stellen würde.

5057

5058 **Sharingangebote und Verknüpfung von Mobilitätsformen**

5059 Zu einer modernen Großstadt gehören gut ausgebaute Sharing-Angebote, die statt individuellen Anschaf-

5060 fungen eine Infrastruktur und Verkehrsmittel vorhalten, die kollektiv genutzt werden können.

5061

5062 **Die Koalition wird:**

- 5063 • den Ausbau von Mobilitäts-Sharing-Angeboten gerade auch in den innenstadtfurtheren Stadtteilen
- 5064 forcieren. Dazu werden wir geeignete Förderkonzepte prüfen, um eine Anschubfinanzierung zu er-
- 5065 möglichen.
- 5066 • die unterschiedlichen Mobilitätsangebote in den Städten in Einklang bringen, Abstellflächen für E-
- 5067 Scooter erproben und bei unzulässigem Abstellen eine konsequente Sanktionierung über die Anbieter
- 5068 verhängen. Bei den Verfahren zur Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen werden wir auch in
- 5069 Zukunft auf sozialverträgliche Arbeitsverhältnisse besonderen Wert legen.
- 5070 • das Angebot von Bikesharing ausbauen und dabei das Angebot von Lastenfahrrädern verstärken.
- 5071 Bikesharing in der ersten halben Stunde für mindestens ein Jahr kostenlos machen, um Neukund*in-
- 5072 nen anzuwerben. Wir stellen Fördermittel zur Verfügung, damit in Absprache mit den Anbieter*innen
- 5073 das Angebot sehr engmaschig bis in die Quartiere ausgeweitet werden kann.
- 5074 • ein Förderprogramm für dezentrale Carsharing-Stationen auflegen, um in allen Quartieren eine Alter-
- 5075 native zum Autobesitz zügig auszubauen und den Menschen näher zu bringen. Wir wollen eine deut-
- 5076 liche Erhöhung der Carsharing-Flotte und schrittweise Umstellung auf Elektrofahrzeuge erreichen,
- 5077 wozu auch eine Ausstattung von Stationen mit Ladeinfrastruktur erforderlich sein wird.
- 5078 • sukzessive Micro-Mobilitäts-Hubs in der Stadt einrichten, für die Parkplätze am Straßenrand umge-

- 5079 nutzt werden. An diesen begrünten Stationen gibt es gebündelt alternative Mobilitätsangebote, wie
5080 (Elektro-)Carsharing, Lastenleihräder, Leihräder, E-Scooter und Elektroladesäulen. Wir streben in
5081 stark frequentierten Bereichen einen Abstand von 500 Metern an. In dünner besiedelten Bereichen
5082 sind die Abstände größer zu wählen.
- 5083 • weitere Park & Ride-Angebote am Stadtrand einführen. Dabei werden die Park & Ride-Parkplätze ver-
5084 bessert. Sie sollen zukünftig mit einer guten ÖPNV-Anbindung, Car- und Bikesharing, Lademöglich-
5085 keiten für E-Mobilität und einem ansprechenden Online-Auftritt mit Informationen über Anfahrtswege,
5086 Preise und Auslastung ausgestattet sein.
 - 5087 • Bike & Ride an jedem Bahnhof und jeder größeren Haltestelle bereitstellen – inklusive Bikesharing
5088 und eines Rollerverleihsystems. Wir wollen abschließbare Fahrradabstellmöglichkeiten in unmittel-
5089 barer Nähe der Stationen errichten.
 - 5090 • die Einführung eines Mobilitätsgesetzes prüfen.

5091

5092 **Elektromobilität**

5093 E-Mobilität stellt einen weiteren Baustein zur Dekarbonisierung des Verkehrs dar. Eine flächendeckende
5094 Ladeinfrastruktur ist dabei die Voraussetzung, um den Umstieg auf ein E-Auto zu ermöglichen.

5095

5096 **Die Koalition wird:**

- 5097 • eine landesweite Strategie Ladeinfrastruktur in Abstimmung mit relevanten Akteuren (Energieunter-
5098 nehmen, Herstellern und Betreibern von Ladesäulen, Beiräten, Software-Unternehmen, öffentlichen
5099 Unternehmen und Beteiligungsgesellschaften sowie weiteren Betroffenen aufsetzen) vorlegen. Ziele
5100 der Strategie sind u. a.:
 - 5101 – Installation von rund 10.000 Ladepunkten für Kraftfahrzeuge bis 2030
 - 5102 – Ausbau öffentlicher E-Bike-Ladepunkte
 - 5103 – Förderung von E-Ladepunkten auf Supermarktparkplätzen
 - 5104 – die BREPARK und STÄPARK als zwei zentrale Akteure beim Ausbau der E-Ladeinfrastruktur entwi-
5105 ckeln und einen relevanten Beitrag der BREPARK und STÄPARK zur Zielerreichung einfordern mit
5106 dem perspektivischen Ziel einer Ausstattung von 60 Prozent aller Parkplätze mit Ladepunkten
 - 5107 – gemeinsam mit den Betrieben Lademöglichkeiten für Wirtschaftsverkehre im öffentlichen Raum
5108 ermöglichen
- 5109 • E-Ladepunkte so platzieren, dass sie den Fußverkehr nicht beeinträchtigen.
- 5110 • öffentliche Parkplätze mit E-Ladesäulen verstärkt mit Solarpanelen überdachen, GEWOBA, BREBAU
5111 und die städtische Wohnungsgesellschaft Bremerhaven (STÄWOG) werden dabei unterstützt, dassel-
5112 be zu tun.
- 5113 • ab sofort alle Fahrzeuge der öffentlichen Hand mit CO₂-neutralem Antrieb, soweit verfügbar, beschaf-
5114 fen und bis 2030 die öffentliche Automobilflotte voll batterieelektrisch umgestalten.

5115

5116 **Parken im Quartier**

5117 In den Quartieren ist der Parkraum begrenzt. Um einen Ausgleich zu schaffen zwischen der Vorhaltung
5118 von Parkflächen im öffentlichen Raum und den berechtigten Platzansprüchen anderer Nutzer*innen wird
5119 der Senat verstärkt den ruhenden Verkehr ordnen und Bewohnerparken unter Beteiligung der Beiräte
5120 umsetzen.

5121

5122 **Die Koalition wird:**

- 5123 • bei der Ordnung des ruhenden Verkehrs in den belasteten Quartieren stufenweise eine Neuordnung
5124 des Parkraums einschließlich klar verständlicher Beschilderung vornehmen. In der kommenden Le-
5125 gislaturperiode stehen die Straßen im Fokus, wo die Gehwegbreite für Fußgänger*innen und Kinder-
5126 wagnutzer*innen sowie Menschen mit Rollstuhl oder Rollator von 1,50 Meter unterschritten wird.
5127 Die Entscheidungsrechte der Beiräte bleiben unberührt.
- 5128 • dazu in dieser Legislaturperiode zunächst in den innenstadtnahen Quartieren wie Findorff und in der

- 5129 Neustadt die Straßen mit besonders geringer Restgehwegbreite und damit verbundenen Beeinträchtigungen neugestalten und in der Folge auch konsequent kontrollieren. Dieses schrittweise Vorgehen
5130 wird rechtzeitig im Voraus an die Bewohner*innen kommuniziert. Diese Vorgehensweise wird unter
5131 Berücksichtigung der gesammelten Erfahrungen auf weitere Stadtteile ausgeweitet.
5132
- 5133 • Quartiersgaragen planungsrechtlich ermöglichen und auch durch BREPARK anbieten
 - 5134 • die Möglichkeit prüfen, auf Parkplätzen vor kommunalen Gebäuden außerhalb der Öffnungszeiten zu
5135 parken. Dies soll auch für Supermarktparkplätze geprüft werden.
 - 5136 • die aktuellen Verfahren überprüfen, sodass schnellstmöglich den Beirätewünschen für die Einführung
5137 von Bewohnerparken entsprochen werden kann.
 - 5138 • die Gebühren für Bewohner*innenparkausweise auf 75 Euro im Jahr anheben.
- 5139

5140 **Fuß- und Radverkehr, Barrierefreiheit**

5141 Der Radverkehr leistet einen zunehmend bedeutenden Anteil klimaneutraler Mobilität in unseren Städ-
5142 ten. Daher gilt es, das Radverkehrsnetz auszubauen und sowohl in den Quartieren die Radwege zu
5143 ertüchtigen, als auch Querverbindungen weiterzuentwickeln. Eine moderne Förderung des Radverkehrs
5144 bedarf einer wirksamen Instandhaltung vorhandener Radinfrastruktur in allen Stadtteilen.

5145

5146 Mehr als ein Viertel aller Wege werden in unseren beiden Kommunen zu Fuß zurückgelegt. Daher gilt es
5147 auch, verstärkt den Zustand der Fußwege, Barrierefreiheit und geschützte Bereiche für Fußgänger*innen
5148 weiterzuentwickeln.

5149

5150 **Die Koalition wird:**

- 5151 • bei dem Ausbau der Radwege, auch von Radpremiumrouten, den Fokus auf Berufs- und Alltagsver-
5152 kehre legen und innenstadtferne Stadtteile stärker berücksichtigen.
- 5153 • die Sanierung der bestehenden Radwege in schlechtem Zustand gerade in innenstadtferneren Quar-
5154 tieren in Zukunft deutlich stärker in den Fokus nehmen.
- 5155 • die Führung der Premiumrouten unter Beachtung örtlicher Gegebenheiten planen. Daraus ergibt sich
5156 beispielsweise keine Trassierung der D.15 durch den Grünzug West in Gröpelingen, sondern über den
5157 Mählandsweg.
- 5158 • Radpremiumrouten in den Bremer Norden, nach Hemelingen, Woltmershausen und Delmenhorst
5159 vorantreiben und Schnellwege nach Weyhe, Lilienthal und Achim planen.
- 5160 • die Sicherheit und Qualität der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur in die und in den Industrie- und
5161 Gewerbegebieten erhöhen und dafür ein Programm auflegen.
- 5162 • darauf achten, dass neu geplante Gebiete, ob Gewerbegebiet oder Wohngebiet, mit einer attraktiven
5163 Verkehrsinfrastruktur für Radverkehr, ÖPNV und Bahn geplant werden.
- 5164 • folgende Maßnahmen ergreifen: Schaffung klarer Radverkehrsführungen an Kreuzungen, Querver-
5165 bindungsradwege in den Stadtteilen, Lückenschlüsse im bestehenden Radwegenetz, Priorisierung
5166 des Fuß- und Radverkehrs gegenüber dem MIV an Baustellen, Ausbau komfortabler und geschützter
5167 Radwege, grüne Welle für Fahrradfahrer*innen, stärkere Ausrichtung des Winterdienstes und der
5168 Straßenreinigung auf die Belange von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen, Erhöhung der Anzahl
5169 an sicheren und wohnortnahen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder.
- 5170 • sichere, breite Fahrradstreifen realisieren – auf bisherigen Autospuren oder Parkstreifen.
- 5171 • prüfen, wie bestehende problematische Radschutzstreifen sicherer gemacht werden können.
- 5172 • die Wesersprünge Mitte und Ost fertigstellen und die Planung des Wesersprungs West schneller
5173 vorantreiben.
- 5174 • die Fahrradinfrastruktur am Bremer Hauptbahnhof ausbauen und in alle Richtungen sichere, gut aus-
5175 gebaute und ausgeschilderte Radwege führen.
- 5176 • die Radstation der BREPARK am Hauptbahnhof stärken sowie barrierefrei gestalten, um den Haupt-
5177 bahnhof als Umstiegspunkt multimodaler Mobilität zu stärken.
- 5178 • sich dafür einsetzen, dass Fußgänger*innen an großen Kreuzungen nicht mehr als eine Ampelphase

- 5179 brauchen, um die Straße zu queren. Zudem wollen wir die Warte- und Räumzeiten für Fußgänger*in-
5180 nen und Radfahrer*innen an Ampeln verbessern.
- 5181 • den Gustav-Deetjen-Tunnel modernisieren und für alle Verkehrsarten sicherer machen:
 - 5182 – Beleuchtung modernisieren und Anstrich erneuern
 - 5183 – Überprüfung der Benutzungspflicht (Abwägung: gemeinsame Geh-/Radwege oder Führung des
5184 Radverkehrs im Mischverkehr)
 - 5185 – Überprüfung der Wiederherstellung der parallel verlaufenden Tunnelanlage für Fuß- und Radver-
5186 kehr
 - 5187 • Richtlinien für die Baustellenführung von Fuß- und Radverkehr sowie für Fahrradstraßen und Rad-
5188 premiumrouten schaffen. Schutzstreifen sind nur in absoluten Ausnahmen zulässig.
 - 5189 • Fußverkehrschecks in allen Beiratsgebieten fortführen.
 - 5190 • das Querungshilfenprogramm fortsetzen und erweitern.
 - 5191 • bei der Gestaltung von abgesenkten Bordsteinen auf abgerundete Bordsteine achten, um das Über-
5192 queren mit Rollatoren, Rollstühlen, E-Scootern und anderen kleinen Rollern zu erleichtern.
 - 5193 • einen Etat für Sanierung von Kleinbrücken in Stadtteilen erstellen.

5194

5195 **Motorisierter Straßenverkehr und Straßeninfrastruktur**

5196 Die Wirtschaftsstandorte Bremen und Bremerhaven sind auf eine leistungsfähige Straßeninfrastruktur
5197 vor allem für die großen Verkehrswege angewiesen. Auch der motorisierte Individualverkehr, der wei-
5198 terhin viele Mobilitätsbedarfe auffängt, in zunehmendem Maße der ÖPNV und weitere Verkehrsteilneh-
5199 mer*innen benötigen einen guten Zustand des Straßennetzes.

5200

5201 **Die Koalition wird:**

- 5202 • die Sanierung der Straßeninfrastruktur unter Priorisierung der Brücken und anderer wichtiger Ach-
5203 sen für die Wirtschaftsverkehre vornehmen. Dabei wird sich die Koalition über einen langfristigen
5204 Plan zur Sanierung und der Ersatzneubauten der Weserbrücken verständigen
- 5205 • sich für weitere Verbesserungen beim Baustellenmanagement einsetzen.

5206

5207 **Verkehrsberuhigung und Verkehrssicherheit**

5208 Die Koalition verpflichtet sich der *Vision Zero* und damit dem Ziel der Vermeidung jeglicher Verkehrs-
5209 toten. Dafür braucht es verschiedenste Maßnahmen von der Reduktion der erlaubten Höchstgeschwin-
5210 digkeit bis zu intelligenten Ampelschaltungen, die insbesondere schwächere Verkehrsteilnehmer*innen
5211 schützen. Wir wollen, dass sich alle Verkehrsarten risikoarm einfügen und der Verkehr die Aufenthalts-
5212 qualität und die Lebensqualität für alle sozialen Gruppen nicht beeinträchtigt, sondern möglichst verbes-
5213 sert.

5214

5215 **Die Koalition wird:**

- 5216 • die Sicherheit im öffentlichen Raum erhöhen. Dazu gehören unter anderem gezielte häufigere Ge-
5217 schwindigkeits- und Abstandskontrollen, eine stärkere Trennung der Verkehrsarten (z. B. durch
5218 geschützte Fahrradstreifen und Kreuzungen) und eine ausreichende Beleuchtung, um Angsträume zu
5219 verhindern und mit einem Aktionsplan der Vision Zero ein großes Stück näherkommen.
- 5220 • eine Novellierung der Straßenverkehrsordnung, die den Kommunen mehr Freiheit bei der Auswei-
5221 sung von Tempo 30 lässt, unterstützen.
- 5222 • in Bremen mehr Tempo 30 in den Wohnquartieren ausweisen.
- 5223 • mehr verkehrsberuhigte Bereiche und dauerhafte wie auch temporäre Spielstraßen umsetzen.
- 5224 • die Verkehrssituation für Kinder und Familien verbessern und interessierte Anwohner*innen und
5225 Institutionen dabei unterstützen, Modellprojekte durchzuführen, z.B. Schulstraßen, Familienstraßen,
5226 Begegnungszonen oder Superblocks/Kiezblocks.
- 5227 • die Sielwalkreuzung entlasten, dazu die temporäre Sperrung für den motorisierten Individualverkehr
5228 zunächst fortführen und evaluieren.

Gesundheit

5229
5230
5231
5232
5233
5234
5235
5236
5237
5238
5239
5240
5241
5242
5243
5244
5245
5246
5247
5248
5249
5250
5251
5252
5253
5254
5255
5256
5257
5258
5259
5260
5261
5262
5263
5264
5265
5266
5267
5268
5269
5270
5271
5272
5273
5274
5275

Gesundheit entwickelt sich im Alltag. Darum beachten wir bei unseren politischen Entscheidungen deren Auswirkungen auf die Gesundheit für die Menschen in Bremen und Bremerhaven. Prävention und Gesundheitsförderung sind für uns die Basis unserer Gesundheitspolitik. Gesundheit als staatliche Daseinsvorsorge wollen wir stärken und in allen Politikfeldern gemäß des *Health-in-all-policies*-Ansatzes verankern. Auch in Bremen und Bremerhaven zeigt sich der Zusammenhang von Armut und schlechteren Gesundheitschancen. Darum wollen wir gezielt Menschen, die in prekären Verhältnissen leben, einen gleichberechtigten Zugang zur Gesundheitsversorgung in allen Stufen, von Prävention und Gesundheitsförderung über die ambulante und stationäre Versorgung bis hin zur Rehabilitation, verschaffen. Durch quartiersnahe kultur- sowie gendersensible und muttersprachliche Angebote wollen wir der gesundheitlichen Benachteiligung entgegenwirken.

Krankenhäuser und stationäre Versorgung

Der stationären Versorgung kommt nach wie vor erhebliche Bedeutung zu. Doch sind die Krankenhäuser bundesweit wie auch im Land Bremen in schwierige Situationen geraten. Zunehmend ambulant durchgeführte Behandlungen und Operationen, der Fachkräftemangel, ein rückläufiges Leistungsgeschehen sowie die jetzige Finanzierungssystematik machen Reformschritte notwendig, um die bestmögliche Versorgung für die Bevölkerung zu erhalten. Es braucht eine neue Krankenhausstruktur, um künftig die Qualität der Versorgung zu verbessern und das Personal dort einzusetzen, wo es am sinnvollsten ist. Derzeit bereitet das Bundesgesundheitsministerium eine Krankenhaus- bzw. Krankenhausvergütungsreform vor, um angesichts der komplexen Problematik auch in der Zukunft eine qualitativ hochwertige und bedarfsgerechte Krankenhausversorgung sicherzustellen. Insofern befindet sich auch die gesundheitliche Versorgung im Land Bremen im Wandel. Zunehmend wichtiger wird dabei auch die Versorgung über die Sektorengrenzen hinweg, damit die Menschen die medizinische und pflegerische Versorgung bekommen, die sie benötigen.

Die Koalition wird:

- parallel zu der auf Bundesebene geplanten Krankenhausreform die bremische Krankenhausplanung verstärkt auf eine an Qualitätskriterien orientierte Ausstattung, Konzentration der hochspezialisierten Bereiche und einen Abbau von Doppelvorhaltungen, wo diese nicht wohnortnah erforderlich sind, vorantreiben. Dabei werden wir dafür Sorge tragen, dass für die Menschen aus allen Stadtteilen unserer beiden Städte eine gute Gesundheitsversorgung erreichbar ist. Dafür werden wir die Krankenhausplanung innerhalb des kommenden Jahres aktiv gestalten und abschließen.
- die Krankenhausplanung zu einer sektorenübergreifenden Versorgungsplanung mit Ausbau der ambulanten und teilstationären Versorgung in den Krankenhäusern entwickeln. Weiterentwickelt und gestärkt werden muss dabei die Zusammenarbeit zwischen den Krankenhäusern im Land Bremen und mit den niedergelassenen Ärzt*innen und Pflegeorganisationen. Die Angebote der verschiedenen Krankenhäuser sollen dabei auch trägerübergreifend besser aufeinander abstimmt werden. Die Kooperation von Krankenhäusern soll durch entsprechende verbindliche Vereinbarungen im Rahmen der Krankenhausplanung unterstützt werden.
- im Rahmen der Krankenhausstrukturreform werden wir uns aktiv für eine abgestimmte Planung mit der Landesregierung in Niedersachsen einsetzen.

Die duale Finanzierung der Krankenhäuser stellt das Land Bremen vor die Herausforderung, seinen Investitionsverpflichtungen angemessen nachzukommen. In den vergangenen vier Jahren war es möglich, den jahrelangen Investitionsstau durch eine Verdopplung der Krankenhausinvestitionen zu mildern.

5276 **Die Koalition wird:**

- 5277 • die Krankenhäuser auch in dieser Legislaturperiode entsprechend der Investitionsbewertungsrela-
5278 tion des Instituts für das Entgeltsystem im Krankenhaus (INEK) errechneten Investitionsnotwendig-
5279 keiten darin unterstützen, erforderliche Investitionen zu tätigen, um auch angesichts schwieriger
5280 werdenden Bedingungen eine qualitativ hochwertige Gesundheitsversorgung zu gewährleisten.

5281
5282 Zudem werden im Zuge der Umsetzung der bundesweiten Krankenhausreform erhebliche Investitions-
5283 bedarfe entstehen, um die notwendigen Transformationsprozesse sowohl der kommunalen Träger als
5284 auch der privaten und gemeinnützigen Träger umzusetzen.

5285
5286 **Die Koalition wird:**

- 5287 • sich gegenüber dem Bund dafür einsetzen, dass auch von dort Finanzmittel bereitgestellt werden,
5288 die dann allerdings durch landeseigene Mittel flankiert werden müssen. In diesem Zusammenhang
5289 ist auch die weitere Ambulantisierung stationärer Leistungen, die bisher durch die Krankenhäuser
5290 erbracht werden, zu berücksichtigen.

5291
5292 Die bremischen Krankenhäuser wurden in den 1960ern und 1970ern Jahre erbaut und sind im Durch-
5293 schnitt 50 Jahre alt. Der Sanierungsstau an den Standorten ist immens. Um an den Kliniken im Land
5294 Bremen energetische Sanierungen zur Reduzierung klimaschädlicher Emissionen umsetzen zu können,
5295 sind weitere zusätzliche Investitionsmittel erforderlich. Wir werden dafür Mittel aus dem Klimaschutz-
5296 fonds nutzen. Darüber hinaus werden zusätzliche Mittel benötigt, die nicht in unmittelbarem Zusammen-
5297 hang mit der Klimastrategie des Senats (Fastlane Gebäudesanierung) stehen.

5298
5299 **Klinikverbund Gesundheit Nord**

5300
5301 **Die Koalition wird:**

- 5302 • an der kommunalen Trägerschaft der GeNo-Kliniken festhalten. Dazu muss die Sanierung des Klinik-
5303 verbundes gelingen, auch indem wir Kooperationen vorantreiben und Angebote konzentrieren. Für
5304 die Sicherstellung einer qualitativ hochwertigen medizinischen und pflegerischen Versorgung der Be-
5305 völkerung sind Arbeitsbedingungen und die Arbeitsplatzsicherheit eine wichtige Grundlage. Es sind
5306 zeitnah Entscheidungen erforderlich, die wir gemeinsam tragen werden.
- 5307 • das Krankenhaus Bremen-Mitte zu einem Maximalversorger entwickeln, um die Sicherung der quali-
5308 tativ hochwertigen Versorgung der Bevölkerung zu gewährleisten.
- 5309 • die Grundversorgung am Standort Klinikum Links der Weser (LdW) sichern. Sobald die vom Bund
5310 geplanten fachlichen und finanziellen Rahmenbedingungen der Krankenhausreform feststehen, ins-
5311 besondere die Ausgestaltung als Krankenhausstandort der Grundversorgung, werden wir die daraus
5312 resultierenden Versorgungsmöglichkeiten in geeigneter Weise umsetzen. Wir werden die speziali-
5313 sierten Abteilungen zur Sicherung der medizinischen und pflegerischen Qualität vom Klinikum LdW
5314 an das Klinikum Bremen Mitte verlagern. Parallel schaffen wir die Voraussetzungen, um eine Verla-
5315 gerung der angegliederten, ambulanten Praxen zu ermöglichen.
- 5316 • bei anstehenden Strukturprozessen im Klinikverbund transparent kommunizieren, insbesondere hin-
5317 sichtlich der Stadtteile. Dabei gilt es zu klären, welche Gesundheitsversorgung vor Ort erforderlich
5318 ist und in welchem Verhältnis Leistungen zentral oder dezentral erbracht werden können. Wir wer-
5319 den eine gute regionale Versorgung zu jeder Zeit sicherzustellen.
- 5320 • im Sinne einer nachhaltigen Perspektive den kommunalen Klinikverbund hinsichtlich einer qualitativ
5321 hochwertigen Versorgung auf eine stabile Grundlage stellen. Dazu gehören attraktive Arbeitsplätze,
5322 eine gute digitale Infrastruktur, intelligente Verknüpfungen zwischen den Standorten in Bezug auf
5323 Fort- und Weiterbildung und Bündelungen von spezifischen medizinischen Schwerpunkten.
- 5324 • die Gesundheit Nord Dienstleistungen GmbH schrittweise wieder in die TVöD-Tarifstruktur einglie-
5325 dern.

5326 **Notfallversorgung**

5327 Eine qualifizierte, integrierte, multiprofessionelle Notfallversorgung funktioniert nur in Kooperation. Das
5328 bedeutet, dass die Notfallversorgung zukünftig in enger, gleichberechtigter Kooperation zwischen Kran-
5329 kenhäusern und niedergelassenen Ärzt*innen entwickelt wird.

5330

5331 **Die Koalition wird:**

- 5332 • parallel zu der auf Bundesebene in Vorbereitung befindlichen Notfallreform im Dialog mit den Kran-
5333 kenhäusern und der Kassenärztlichen Vereinigung darauf hinwirken, dass im Land Bremen eine
5334 integrierte Notfallversorgung zur Entlastung des ambulanten wie stationären Bereichs beiträgt und
5335 eine bedarfsgerechte Versorgung der Menschen in einem Notfall gewährleistet.
- 5336 • im Zuge der Notfallreform darauf achten, dass auch Menschen mit psychiatrischem Hilfebedarf
5337 schnell und adäquat Hilfe finden.
- 5338 • die mit den niedersächsischen Umlandgemeinden begonnene Kommunikation intensivieren.
- 5339 • im Zusammenhang mit der Notfallreform in Absprache mit der Landesärztekammer darauf hinwirken,
5340 dass auf Landesebene eine fachärztliche Weiterbildung für den Facharzt/Fachärztin für Notfallmedi-
5341 zin eingeführt wird.

5342

5343 **Pflegekräfte und Fachkräftestrategie im Gesundheitswesen**

5344 Qualifizierte Fachkräfte sind einer der wesentlichsten Faktoren für ein funktionierendes Gesundheitswe-
5345 sen – und sie sind zunehmend schwieriger zu finden. Deshalb kommt es entscheidend darauf an, junge
5346 Menschen für diese Berufe zu gewinnen und dann Arbeitsbedingungen herzustellen, die es ihnen ermög-
5347 lichen, ihren Beruf auch lange auszuüben. Zugleich werden wir Anstrengungen unternehmen, um Pflege-
5348 personal, das in andere Bereiche „abgewandert“ ist, für die Pflege zurück zu gewinnen. Um qualitativ
5349 hochwertige Pflege sowie gute Arbeitsbedingungen für die Pflegekräfte sicherzustellen, brauchen wir
5350 deutlich mehr Personal.

5351

5352 **Die Koalition wird:**

- 5353 • sich weiter dafür einsetzen, die Ausbildungszahlen in den Gesundheitsberufen zu erhöhen. Wir wol-
5354 len die Ausbildungsplätze für Fach- und Assistenzpflegekräfte entsprechend des im Gesundheitsbe-
5355 rufemonitoring identifizierten Bedarfs zur Verfügung stellen.
- 5356 • mit Investitionsmitteln unterstützen, dass in beiden Städten unseres Landes moderne Lernorte für
5357 eine attraktive Ausbildung entstehen, die zu interprofessioneller und interdisziplinärer Aus-, Fort-
5358 und Weiterbildung einladen. Wir wollen auf dem Gelände des Klinikums Bremen-Mitte am Hulsberg
5359 die Ausbildungsstandorte der Gesundheit Nord konzentrieren.
- 5360 • durch spezifische Landesprogramme in den Bereichen Aus-, Fort- und Weiterbildung den Gesund-
5361 heitsstandort Bremen attraktivieren.
- 5362 • die Kommunikations- und Werbekampagne im Bereich Pflege fortsetzen um mehr Menschen für die
5363 Pflegeausbildung zu gewinnen.
- 5364 • die Pflegeausbildung so gestalten, dass der Fachkräftebedarf auf allen Qualifikationsebenen ge-
5365 sichert ist und für die Beschäftigten berufliche Weiterqualifizierungsmöglichkeiten gegeben sind. In
5366 den kommenden vier Jahren werden wir hierfür die Ausbildungslandschaft für Pflegeassistenzkräfte
5367 in Anlehnung an die im Koalitionsvertrag der Ampel-Regierung angekündigte bundesweite Harmo-
5368 nisierung der Pflegeassistentenausbildung reformieren. Die zweijährige, generalistisch ausgerichtete
5369 Pflegeassistentenausbildung mit Durchlässigkeit zur Fachkräfteausbildung soll dabei zum Standard
5370 werden. Zugleich werden wir dafür Sorge tragen, dass auch diejenigen, die die dreijährige Ausbildung
5371 nicht schaffen, einen anerkannten Abschluss erzielen.
- 5372 • die Weiterqualifizierung von Pflegekräften erleichtern. Hierfür fördern und unterstützen wir in Ko-
5373 operation mit der Agentur für Arbeit die berufsbegleitende Weiterqualifizierung und Weiterbildung,
5374 sodass beispielsweise auch eine Weiterqualifizierung in Teilzeit ohne finanzielle Einbußen für die
5375 Pflegekräfte möglich wird.

- 5376 • der Diversität der Gesellschaft Rechnung tragen und unterschiedliche Pflegebedarfe adressieren.
5377 Zur Förderung von diversitätssensibler und diskriminierungsfreier Pflege wollen wir entsprechende
5378 Inhalte wie bspw. Kultur- und Gendersensibilität in der Aus-, Fort- und Weiterbildung von Pflegekräf-
5379 ten stärken.

5380
5381 Mit dem Aufbau des Gesundheitscampus wurde in der vergangenen Legislaturperiode ein Baustein zur
5382 Sicherung der Fachkräfte, der Verzahnung von Wirtschaft und Gesundheit, Arbeit und Gesundheit, Wis-
5383 senschaft und Gesundheit durch den Aufbau interdisziplinärer und multiprofessioneller Kompetenzen
5384 und Strukturen etabliert. Diesen gilt es nun zu einem Leuchtturm im Norden Deutschlands weiterzuent-
5385 wickeln, um nachhaltig dem Fachkräftemangel entgegenzuwirken und so die Gesundheitsversorgung der
5386 Bevölkerung auf hohem Niveau weiter zu gewährleisten.

5387
5388 **Die Koalition wird:**

- 5389 • einen Standort finden, um den Austausch zwischen verschiedenen Disziplinen auch konkret werden
5390 zu lassen. Nur dann kann Interdisziplinarität und die angestrebte Durchlässigkeit zwischen den Aus-
5391 bildungs- und Studieninhalten auch gelebt werden. Unabhängig vom Standort muss sichergestellt
5392 werden, dass es gemeinsame Angebote für die akademisierte und nicht akademisierte Pflege gibt.
5393 Nur dann ist eine echte Verzahnung gewährleistet.
- 5394 • zur Bekämpfung des Fachkräftemangels ein Welcome Center für ausländische Fachkräfte implemen-
5395 tieren. Dazu soll auch die Anerkennung von im Ausland erworbenen Berufsabschlüssen beschleunigt
5396 werden. Vom Ankommen in Bremen bis zur Integration in den Gesundheitsarbeitsmarkt sollen alle
5397 behördlichen Vorgänge unter einem Dach / wie aus einer Hand organisiert und das Verfahren damit
5398 insgesamt attraktiv und beschleunigt werden.

5399
5400 Grundlegend für den Verbleib und den Wiedereinstieg in den Beruf sind verlässliche Arbeitszeiten. Eine
5401 ausreichende Personalausstattung, gute Personalplanung und ein vermehrter Einsatz von tragereigenen
5402 Springerpools können dabei helfen.

5403
5404 **Die Koalition wird:**

- 5405 • entsprechende Modellversuche sowie Unterstützungsprogramme zur Erleichterung des Einstiegs (z.
5406 B. strukturierte Einarbeitungskonzepte, Mentoring, fachliche Unterstützung) für Wiedereinsteiger*in-
5407 nen, Auszubildende direkt nach der Übernahme und für aus dem Ausland Zugewanderte bzw. Ange-
5408 worbene fördern.
- 5409 • das betriebliche Gesundheitsmanagement aktiv unterstützen.
- 5410 • ein besonderes Augenmerk auf die Prävention psychischer Erkrankungen legen. Auch indem zur Ver-
5411 arbeitung besonderer psychischer Belastungen der Zugang zu psychotherapeutischen Hilfen fester
5412 Bestandteil des Gesundheitsmanagements wird. Dies kann auch überbetrieblich organisiert werden.
- 5413 • fachliche Aufstiegsmöglichkeiten und eine betriebliche Personalentwicklung fördern. Sie sind wichtig
5414 vor allem für die Bereitschaft zur Stundenerhöhung bei Teilzeitkräften. Sie müssen familienfreundlich
5415 gestaltet sein. Wir werden uns für eine Förderung aus Arbeitsmarktmitteln einsetzen.
- 5416 • die Werbung für die Ausbildung in der Pflege unterstützen. Zusätzlich werden wir nach dem Vorbild
5417 des Programms „Bleib dran!“ ein Unterstützungsangebot für Personen fördern, bei denen ein Ausbil-
5418 dungsabbruch droht.
- 5419 • in der Ausbildung in den Assistenz- und Helferberufen ein System schaffen, das eine Durchlässigkeit
5420 zur Fachkraftausbildung von einer einjährigen Pflegehilfeausbildung über die zweijährige Assistenz-
5421 ausbildung bis zur Pflegefachkraft mit Anrechnungsregelungen, eine modulare Ausbildungsstruktur
5422 und eine ausreichende Finanzierung sicherstellt.
- 5423 • sich auf Bundesebene für eine generalistische und den fachlichen Ansprüchen genügende Regelung
5424 der Ausbildung in der Pflegehilfe und deren Finanzierung aus dem Ausbildungsfonds einsetzen. Wir
5425 werden darauf hinwirken, dass eine Weiterqualifizierung mit dem Qualifizierungschancengesetz auch

- 5426 für Assistenzberufe mit zweijähriger Ausbildung möglich wird.
- 5427 • mit den Möglichkeiten des Pflegeberufegesetzes Wege finden, bereits geleistete Ausbildungsinhalte
- 5428 im Hinblick auf einen Abschluss als Assistenzkraft mit ein-, gegebenenfalls auch zweijähriger Aus-
- 5429 bildung berücksichtigen, um der hohen Anzahl von Ausbildungsabbrüchen in der generalisierten
- 5430 Pflegeausbildung zu begegnen.
- 5431 • Einstiegsmöglichkeiten für Geflüchtete und Zugewanderte für mehr Personal in der Pflege verbes-
- 5432 sern. Wir werden ein Angebot zum allgemeinen und berufsbezogenen Spracherwerb fördern und
- 5433 arbeitsmarktpolitische Programme nutzen. Ebenso wird die unbürokratische Anerkennung von im
- 5434 Ausland erworbenen Abschlüssen von (Krankenpflege-)Fachpersonal auch in Einrichtungen der sta-
- 5435 tionären Pflege in Bremen vorangetrieben.
- 5436 • die professionelle Pflege perspektivisch durch heilkundliche Tätigkeiten ergänzen. Nachdem die bun-
- 5437 desgesetzlichen Voraussetzungen geschaffen sind, wird sich Bremen um Modellversuche bewerben.
- 5438

5439 **Geburtshilfe, reproduktive und sexuelle Gesundheit**

5440 Die natürliche Geburt wieder mehr in den Mittelpunkt zu rücken und die Umsetzung des nationalen

5441 Gesundheitsziels „Gesundheit rund um die Geburt“ voranzutreiben, bleibt unser erklärtes Ziel. Jede

5442 Schwangere soll die Möglichkeit haben, den Geburtsort ihres Kindes und das Umfeld der Geburt (kli-

5443 nisch/außerklinisch) frei zu wählen. Dafür müssen die Kreißsäle, Geburtsstationen und außerklinische

5444 Geburtsmöglichkeiten personell und strukturell gestärkt werden und es bedarf der ausreichenden

5445 (Rück-)Gewinnung von Hebammen. Die Einrichtung von hebammengeleiteten Kreißsälen unterstützen

5446 wir.

5447 Es gilt auch die Situation von ungewollt Schwangeren zu verbessern. Mit dem Gesetz zur Sicherstellung

5448 bedarfsgerechter Angebote zur Vornahme von Schwangerschaftsabbrüchen hat das Land Bremen die

5449 Grundlagen geschaffen, um dort, wo es erforderlich ist, zu gewährleisten, dass unterschiedliche Möglich-

5450 keiten zum Schwangerschaftsabbruch ausreichend zur Verfügung stehen. Zudem gibt es erheblichen

5451 Bedarf eines sensiblen Umgangs mit queeren Menschen, insbesondere mit lesbischen, trans*, inter* und

5452 nicht-binären Personen – vor allem in der Endokrinologie, in der Gynäkologie und in der Psychotherapie.

5453 Auch queere Familien und queere Personen mit Kinderwunsch sind auf queersensible Gesundheitsver-

5454 sorgung angewiesen. Wir sind uns bewusst, dass sich diese Situation nicht kurzfristig lösen lässt - aber

5455 wir werden konkrete Schritte gehen, damit sich die Versorgungslage bessert.

5456

5457 **Die Koalition wird:**

- 5458 • auf die Einrichtung weiterer hebammengeleiteter Kreißsäle in den Geburtskliniken im Land Bremen
- 5459 hinwirken.
- 5460 • im Rahmen eines Landesprogrammes Fortbildungs-, Attraktivierungs- und Unterstützungsangebote
- 5461 für Hebammen entwickeln.
- 5462 • dafür Sorge tragen, dass das Gesetz zur Sicherstellung bedarfsgerechter Angebote zur Vornahme
- 5463 von Schwangerschaftsabbrüchen zeitnah, vollständig und in beiden Stadtgemeinden umgesetzt wird
- 5464 und so ungewollt Schwangere garantiert Zugang zu einem medizinisch sicheren Schwangerschafts-
- 5465 abbruch mit der Methode der eigenen Wahl haben.
- 5466 • das Landesprogramm zur Förderung der assistierten Reproduktion fortsetzen und dafür zusätzliche
- 5467 finanzielle Mittel bereitstellen.
- 5468 • sich auf Bundesebene dafür einsetzen, dass Menschen unabhängig von Geschlecht, ökonomischer
- 5469 Situation und Familienstand Zugang zu assistierter Reproduktionsmedizin erhalten. Bestehende Ini-
- 5470 tiativen werden wir unterstützen.
- 5471 • sich in allen öffentlichen Einrichtungen und Institutionen dafür einsetzen, dass trans, inter und nicht
- 5472 binäre Menschen besser als bisher wahrgenommen und unterstützt werden. Durch entsprechende
- 5473 Fortbildungen werden wir das Personal sensibilisieren. Grundsätzlich streben wir eine gute Beratung
- 5474 und Behandlung für alle Menschen in unseren Einrichtungen und Diensten an. Wir werden zusätzlich
- 5475 prüfen, in welcher Form wir eine zentrale Anlaufstelle für reproduktive und sexuelle Gesundheit, in

- 5476 der Queerkompetenz explizit sichergestellt ist, schaffen können, und ob wir diese durch verbindliche
5477 Kooperationen mit größeren, überregionalen Zentren besser gewährleisten können.
- 5478 • prüfen, in welcher Form medizinische Praxen und Einrichtungen, die queersensibel werden wollen
5479 und Queerkompetenz aufbauen möchten, auf ihrem Weg unterstützt werden können.
 - 5480 • prüfen, ob ein Modellprojekt zur Umsetzung der 2022 entwickelten Genderleitlinien im Bereich Psych-
5481 iatrie und Suchthilfe gestartet werden kann.
 - 5482 • sich auf Bundesebene für die Streichung des § 218 StGB und für die Informationsfreiheit und Selbst-
5483 bestimmung von Schwangeren einsetzen.
 - 5484 • sich gegenüber dem Bund für eine bundeseinheitliche Regelung zur Übernahme der Kosten ärztlich
5485 verordneter Mittel zur Empfängnisverhütung für Menschen einsetzen, die Leistungen nach SGB II be-
5486 ziehen oder über ein vergleichbar geringes Einkommen verfügen.
 - 5487 • die im Aufbau befindliche Gewaltschutzambulanz ebenso finanziell absichern wie die im bundesweit
5488 beachteten Landesaktionsplan Istanbul-Konvention beschriebenen und in Umsetzung befindlichen
5489 Projekte.

5490

5491 **Ambulante Versorgung**

5492 Wie in der stationären Versorgung zeigen sich zunehmende Schwierigkeiten auch in der ambulanten
5493 medizinischen Versorgung. Insbesondere im hausärztlichen und kinderärztlichen Bereich, durchaus aber
5494 auch bei anderen fachärztlichen Disziplinen, ergeben sich durch altersbedingte Praxisabgaben Lücken,
5495 wenn keine Nachfolge gefunden wird. Besonders betroffen sind hier Stadtteile mit schlechterer Versor-
5496 gungsquote.

5497

5498 **Die Koalition wird:**

- 5499 • durch steuerfinanzierte kommunale Medizinische Versorgungszentren (MVZ) aktiv werden, um allen
5500 Menschen Zugang zu guter medizinischer Versorgung zu ermöglichen.
- 5501 • sich auf Bundesebene dafür einsetzen, dass renditeorientierte MVZ in der Anzahl maximal begrenzt
5502 werden. Zur Kontrolle sind Transparenzregister erforderlich.
- 5503 • bei zukünftigen und laufenden Stadtentwicklungsprozessen eine angemessene Infrastruktur für eine
5504 ambulante Versorgung berücksichtigen. Wir werden zielführende Unterstützungsprogramme von
5505 ambulanter Gesundheitsversorgung in den Quartieren prüfen, zum Beispiel „Schnupperpraxen“ oder
5506 geeignete Praxisräume zu attraktiven Konditionen.
- 5507 • die bisherige erfolgreiche unbürokratische Ausgabe der Krankenversicherungskarten an Geflüchtete
5508 sowie die ehrenamtliche und vorbildliche ambulante Versorgung von Obdach- und Wohnungslosen
5509 durch Ärztinnen und Ärzte in Bremen unterstützen. Wir setzen uns dafür ein, dass durch eine bun-
5510 desweite Regelung der Eigenanteil für diese Patient*innen gestrichen wird.
- 5511 • das bis Ende 2023 befristete Modellprojekt für die medizinische Versorgung von Nichtversicherten
5512 durch den Verein zur Förderung der medizinischen und gesundheitlichen Versorgung von nichtversi-
5513 cherten und papierlosen Menschen (MVP e.V.) verstetigen. Dafür werden wir die Mittel für die bishe-
5514 rige Humanitäre Sprechstunde des Gesundheitsamtes transferieren.

5515

5516 **Quartiersbezogene Gesundheitspolitik, öffentlicher Gesundheitsdienst und Prävention**

5517 Die Corona-Pandemie hat gezeigt, wie wichtig die Arbeit vor Ort in den Quartieren ist. Um mehr gesund-
5518 heitliche Chancengleichheit zu erreichen, wollen wir die professionellen niedrigschwelligen Angebote
5519 der aufsuchenden Gesundheitsberatung und -unterstützung durch Präventions- und Gesundheitsfach-
5520 kräfte verstetigen und weiter ausbauen. Dabei kommt auch der muttersprachlichen Beratung erhebliche
5521 Bedeutung zu.

5522

5523 **Die Koalition wird:**

- 5524 • die aufsuchende Arbeit durch Gesundheitsfachkräfte in den Quartieren als Regelaufgabe finanziell
5525 absichern.

- 5526 • die Gesundheitspunkte als niedrigschwellige Anlaufstellen weiterentwickeln und bei positiver Evalu-
5527 ation als Standard für die Einführung quartiersbezogener Gesundheits- und Präventionsangebote in
5528 andere Stadtteile übertragen.
- 5529 • komplexere Hebammen- und Gesundheitszentren vervollständigen das Angebot in den Quartieren.

5530
5531 Die Bedeutung des Öffentlichen Gesundheitsdienstes (ÖGD) hat in der Pandemie eine große Aufmerk-
5532 samkeit erfahren und an öffentlicher Bedeutung gewonnen. Bremen profitiert dabei durch den ÖGD-Pakt
5533 des Bundes, der den ÖGD bis 2026 mit erheblichen Mitteln für Personal und Digitalisierung fördert.
5534 Der ÖGD ist sozial kompensatorisch und subsidiär tätig. Ein wesentlicher Schwerpunkt ist dabei die Prä-
5535 vention und Beratung in den unterschiedlichen Bereichen von Kinder- und Jugendgesundheit, Sozialpsy-
5536 chiatrie, Umwelthygiene.

- 5537
5538 **Die Koalition wird:**
- 5539 • sich auf Bundesebene für die Verstärkung der Mittel aus dem ÖGD-Pakt einsetzen.
- 5540 • um die Stellen der Familienhebammen in den Gesundheitsämtern in Bremen und Bremerhaven wie-
5541 der verstärkt mit Hebammen – und nicht mit anders Qualifizierten – besetzen zu können, die Attrakti-
5542 vität der Arbeit steigern.

5543
5544 Gesundheitsvorsorge und -förderung verstehen wir als zentral im Sinne des *Health-in-all-policies-An-*
5545 *satzes* für ein besseres Leben aller Menschen in Bremen und Bremerhaven. Insbesondere diejenigen mit
5546 wirtschaftlich schlechteren Ausgangsbedingungen nehmen wir dabei in den Blick und wollen Prävention
5547 in der jeweiligen Lebenswelt, wie Kita, Schule, Arbeitsplatz und Quartieren stärken („Verhältnispräven-
5548 tion“).

- 5549
5550 **Die Koalition wird:**
- 5551 • den Einsatz von Gesundheitsfachkräften in den Schulen fortsetzen und ausbauen. Zusätzlich wollen
5552 wir Gesundheitsfachkräfte auch im Bereich Kitas einsetzen.
- 5553 • in der Stadt- und Quartiersplanung zukünftig die Versorgung mit ortsnahe verfügbarer medizini-
5554 scher und pflegerischer Kompetenz von vornherein mitdenken.
- 5555 • sich bei der geplanten Neugestaltung der Unabhängigen Patientenberatung uns für eine leistungsfä-
5556 hige und regional organisierte Beratungsstruktur aussprechen.

5557
5558 **Psychiatrische und psychosoziale Gesundheit**

5559 Wir werden die psychiatrische Versorgung weiter verbessern und den Bedürfnissen und Bedarfen psy-
5560 chisch kranker Menschen und ihrer Angehörigen weiter anpassen. Wir brauchen eine moderne stationä-
5561 re Versorgung für Schwerstkranke und sektorenübergreifende Behandlungsangebote, die Drehtüreffekte
5562 verhindert. Sichergestellt werden muss eine auf Kontinuität angelegte personenbezogene therapeuti-
5563 sche Beziehung durch eine kooperierende begleitende Bezugsperson, die als Mitglied eines therapeuti-
5564 schen Teams arbeitet. Der Einsatz von Medikamenten muss individualisiert und behutsam sein.

- 5565
5566 **Die Koalition wird:**
- 5567 • die Psychiatriereform mit dem Ziel weiterentwickeln, eine wohnortnahe psychiatrische Versorgung
5568 sicherzustellen und die gemeindepsychiatrischen Verbünde zu stärken. Hierbei wird den besonderen
5569 Belangen von Menschen mit einer sog. Doppeldiagnose (kognitive Beeinträchtigung und psychische
5570 Erkrankung, Suchterkrankung und psychiatrische Erkrankung) Rechnung getragen. Ein besonderes
5571 Augenmerk legen wir auf Angebote für psychisch kranke Kinder und Jugendliche.
- 5572 • den Krisendienst des Sozialpsychiatrischen Dienstes zu einem 24/7-Krisendienst in Steuerungsver-
5573 antwortung des ÖGD ausbauen, um die Akuthilfe bei psychischen Krisen zu verbessern und stationä-
5574 re Einweisungen möglichst zu verhindern. Dieser soll in allen Stadtteilen gut erreichbar und primär
5575 aufsuchend arbeiten. Die bisherigen Strukturen der psychiatrischen Versorgung im Krisenfall sind

- 5574 dementsprechend umzuorganisieren.
- 5575 • um soziale Kontakte im Wohnumfeld nicht zu erschweren und eine Rückkehr in die gewohnte Lebens-
- 5576 umgebung zu ermöglichen werden für chronisch psychisch kranke Menschen mit Selbst- und/oder
- 5577 Fremdgefährdungspotential, die in den letzten Jahren oft in geschlossenen Einrichtungen außerhalb
- 5578 Bremens untergebracht wurden eine hochstrukturierte Unterbringungsform aufbauen.
- 5579 • einerseits das Entlassungsmanagement in unseren Kliniken und andererseits die enge Zusammen-
- 5580 arbeit zwischen den Kliniken und der Fachstelle Wohnen verbessern, damit obdachlose Menschen
- 5581 mit psychischen und/oder Suchterkrankungen nach stationärem Aufenthalt nicht in die Obdachlosig-
- 5582 keit entlassen werden.
- 5583 • in allen psychiatrischen Kliniken des Landes Bremen etablierte Elemente wie *Open dialogue*, den
- 5584 Trialog oder den Einsatz von Genesungsbegleiter*innen in den kommenden Jahren weiter stärken.
- 5585 • im Maßregelvollzug zusätzliche Kapazitäten schaffen.
- 5586 • die therapeutische Versorgung von behandlungsbedürftigen Straf- und Untersuchungshäftlingen in
- 5587 den Justizvollzugsanstalten sicherstellen.

5588 **Gesundheitswirtschaft**

5590 Die Gesundheitswirtschaft hat mit Gesundheitsdienstleistungen, industrieller Medizintechnik und For-

5591 schung in Bremen und Bremerhaven eine wichtige Rolle. Weit überproportional handelt es sich um weib-

5592 liche Beschäftigung.

5594 Bremen benötigt einen Integrierten Gesundheitscampus, um die regionalen Kompetenzen in der Pflege

5595 und des Gesundheitswesens und in der Gesundheitswirtschaft ressortübergreifend zu meistern. Der IGB

5596 bietet einen Entwicklungskern, um mit Unternehmen und Gründungen innovative Wege zu entwickeln.

5597 Das Ziel ist es Gesundheitswirtschaft, Gesundheitsforschung, Pflegeausbildung, Betrieb der dafür not-

5598 wendigen regionalen Infrastruktur besser zu verzahnen, um die Herausforderungen des Fachkräftemangels,

5599 des Betriebs und der regionalen Versorgung gemeinsam anzugehen.

5601 **Suchthilfe und Drogenpolitik**

5602 Die Prävention von Suchterkrankungen ist das primäre Ziel unserer Drogenpolitik. Derzeit steigt die

5603 Zahl der Menschen mit Suchterkrankungen (Alkohol, Drogen, Spielsucht etc.). Darum werden wir die

5604 Präventionsmaßnahmen insbesondere bei Jugendlichen und jungen Erwachsenen stärken, um einer

5605 Suchtentwicklung mit allen damit verbundenen gesundheitlichen und sozialen Folgen entgegenzuwirken.

5606 Zudem werden wir den Ausbau vorhandener Beratungsstellen und der Angebote der Entgiftung und

5607 Entwöhnung im stationären und ambulanten Bereich vorantreiben, damit bereits süchtige Menschen die

5608 adäquaten Hilfen finden.

5609 Menschen, die eine langjährige Abhängigkeit von Heroin aufweisen, sollen weiter im niedergelassenen

5610 Bereich eine bedarfsgerechte Substitutionsbehandlung mit psychosozialer Begleitung erhalten. Den-

5611jenigen, die für eine Substitutionsbehandlung (noch) nicht bereit sind, sollen niedrigschwellige gesund-

5612heitliche Hilfen (Spritzentausch, Kontakt- und Beratungsangebote, Streetwork, Drogenkonsumräume) im

5613 Sinne der *harm-reduction* zur Verfügung stehen.

5614 **Die Koalition wird:**

- 5616 • bis Ende 2025 eine Diamorphinambulanz für schwerst- und chronisch Heroin- und Crackabhängige
- 5617 und mindestens einen weiteren dezentralen Konsumraum einrichten.
- 5618 • die Angebote für Crackabhängige auf 24/7 (gesundheitliche Grundversorgung, persönliche Hygiene,
- 5619 Aufenthalts- und Ruhemöglichkeiten) auslegen und auf die Stadtteile verteilen, um größere Szenen-
- 5620 bildungen zu verhindern. Bremen wird sich dafür einsetzen, dass auch hier Modellprojekte zur Subs-
- 5621 titution etabliert werden.
- 5622 • die Initiative der Bundesregierung unterstützen, den Gesundheits- und Jugendschutz für Konsumie-
- 5623 rende von Cannabis zu stärken und die Gefahren des Cannabiskonsums zu reduzieren. Wenn die ge-

- 5624 setzlichen Regelungen für die regionale, kontrollierte Abgabe von Cannabis an Erwachsene in lizen-
5625 zierten Fachgeschäften vorliegen, werden wir diese umsetzen, um den Schwarzmarkt zu reduzieren.
5626 • sich für niedrigschwellige und voraussetzungsarm Substitutionsbehandlungen auch für Menschen
5627 ohne Krankenversicherung einsetzen.
5628 • im Sinne des *harm-reduction*-Ansatzes und zur Reduktion von Lebensgefahr infolge von Drogenkon-
5629 sum *Drug-Checking* ermöglichen und Warnungen über Verunreinigungen veröffentlichen. Denn die
5630 Gefahren des Drogenkonsums steigen mit der Konzentration und Verunreinigung der Substanzen.

5631
5632 Die Erfahrung anderer Bundesländer hat gezeigt, dass ein konsequenter Nichtraucherenschutz in der Gas-
5633 tronomie auf hohe Akzeptanz in der Bevölkerung trifft und den wirtschaftlichen Interessen der Gaststät-
5634 ten nicht schadet. Nichtraucherenschutz ist ein wichtiger Beitrag zum Gesundheitsschutz und hat zudem
5635 eine wichtige präventive Funktion.

- 5636
5637 **Die Koalition wird:**
5638 • das Nichtraucherenschutzgesetz novellieren und ein Rauchverbot in Spielhallen und Wettbüros, Außen-
5639 gastronomie in Krankenhäusern, Außengastronomie in Freizeitstätten, die stark von Kindern frequen-
5640 tiert werden und innerhalb überdachter Bereiche an Haltestellen des ÖPNV einführen.

5641
5642 **Inklusives Gesundheitswesen**
5643 Menschen mit körperlichen oder geistigen Einschränkungen haben noch immer keinen gesicherten Zu-
5644 gang zu Einrichtungen des Gesundheitswesens. Unser Ziel muss es zumindest sein, dass Bremer Arzt-
5645 praxen eine Selbstverpflichtung eingehen, Praxen barrierefrei zu gestalten und in öffentlichen Darstel-
5646 lungen transparent abzubilden, wie barrierefrei sie sind.

5647 Mit dem medizinischen Behandlungszentrum für erwachsene Menschen mit körperlichen und/oder geis-
5648 tigen Behinderungen und der barrierefreien gynäkologischen Praxis haben wir ergänzende Angebote auf
5649 den Weg gebracht.

- 5650
5651 **Die Koalition wird:**
5652 • sich mit Nachdruck dafür einsetzen, dass Menschen mit einer geistigen und/oder schweren mehr-
5653 fachen Behinderung im Erwachsenenalter den gleichberechtigten Zugang zur gesundheitlichen
5654 Versorgung erhalten. Das allgemeine gesundheitliche Versorgungssystem muss hierfür gestärkt
5655 werden. Wir werden dafür Sorge tragen, dass das Medizinische Behandlungszentrum für Erwachsene
5656 mit geistigen und/oder schweren Mehrfachbehinderungen (MZEB) seinen Versorgungsauftrag um-
5657 fänglich erfüllt und hierfür wirksame Kooperationen mit dem niedergelassenen Versorgungssystem
5658 etabliert werden. In Bremerhaven soll ein entsprechendes Angebot realisiert werden.
5659 • sich auf Bundesebene für eine auskömmliche Finanzierung der MZEB einsetzen.
5660 • darauf hinwirken, dass behinderte Menschen einen gleichberechtigten Zugang zu den Leistungen des
5661 Gesundheitswesens haben und dass bestehende Informations- und Kommunikations- sowie baulicher
5662 Barrieren abgebaut werden.
5663 • im Rahmen der Schaffung von Medizinischen Versorgungszentren die bestehenden Versorgungs-
5664 lücken behinderter Menschen systematisch schließen. Dies umfasst auch die gynäkologische Ver-
5665 sorgung behinderter Frauen. Hierfür wird die Studie zur Erhebung der Versorgungsbedarfe für die
5666 gynäkologische Versorgung mobilitätsbeeinträchtigter Frauen unterstützt.

5667
5668 **Klimaschutz**
5669 Die Klimakrise ist die größte Gesundheitsgefahr der Zukunft. Die negativen Auswirkungen der Klimakri-
5670 se auf die Gesundheit und das Wohlbefinden der Menschen werden sich zukünftig immer schneller und
5671 umfassender verstärken. Diese gefährlichen Wirkungen werden weltweit, in Deutschland und auch in
5672 Bremen weiter schmerzliche Spuren hinterlassen. Von den negativen Auswirkungen betroffen ist die ge-
5673 samte Bevölkerung. Ärmere Menschen, Alte und Kinder, sowie chronisch Kranke sind besonders betrof-

5674 fen. Auch Krankenhäuser, Altenpflegeeinrichtungen und Einrichtungen für Menschen mit Behinderung
5675 sowie Ärztinnen und Ärzte, Pflegende sowie Rettungssanitäter*innen sind durch Hitzewellen besonders
5676 gefährdet. Allergien bei Kindern nehmen in Folge der Erderhitzung ständig zu. Durch wirksame Zusam-
5677 menarbeit von gesundheits- und klimapolitischen Gegenmaßnahmen muss das verhindert werden.

5678

5679 **Die Koalition wird:**

- 5680 • im Rahmen der Katastrophenschutz-Konzepte entwickeln ressortübergreifende Programme in Bezug
5681 auf klimabedingte gesundheitliche Krisen und Pandemien entwickeln.
- 5682 • Krankenhäuser, Pflegeheime und Rehabilitationseinrichtungen darin unterstützen, zukünftig eigene
5683 Klimaschutz- und -anpassungspläne und Maßnahmen zur Senkung des Ressourcenverbrauchs zu
5684 entwickeln.
- 5685 • Energiesparende Entwicklungen für die Medizintechnik und Versorgungstechniken in Krankenhäu-
5686 sern fördern.
- 5687 • Notwendige Maßnahmen des Klimaschutzes, zunehmende Belastung durch Hitze und der ressourcen-
5688 schonende Einsatz von Verbrauchsmaterialien in den Curricula für die Studierenden der Gesundheits-
5689 berufe sowie in anderen Ausbildungen thematisieren und integrieren.

5690

5691

5692

5693 Pflege

5694

5695

5696

5697 **Pflege neu denken**

5698 In zehn Jahren wird es bundesweit sechs Millionen Pflegebedürftige geben, im Land Bremen wird sich
5699 die Zahl auf mehr als 60.000 fast verdoppeln. Aber schon heute stößt Pflege an Grenzen. Zu wenig Perso-
5700 nal, Qualitätsmängel bei einigen Trägern, zu hohe Kosten für die Pflegebedürftigen, enorme Belastungen
5701 für pflegende Angehörige und zu wenig professionelle Pflegeangebote. Die Pflege muss daher grundsätz-
5702 lich neu gedacht und ausgerichtet werden.

5703

5704 **Die Koalition wird:**

- 5705 • beim Thema Pflege einen neuen Ansatz verfolgen: Wir wollen, dass der Wunsch der Menschen und
5706 ihr Recht auf Selbstbestimmung zum Ausgangspunkt genommen werden. Die Antwort, die viele
5707 Menschen geben, ist eindeutig: Sie möchten in ihrer bisherigen Umgebung alt werden, in ihren ge-
5708 wohnten vier Wänden, in ihrem Wohngebiet, inmitten ihrer Nachbarschaft, mit ihren Freund*innen
5709 und Bekannten. Kurz: in ihrem Quartier. Wir werden daher die ambulante und stationäre Altenpflege
5710 nicht von der Institution aus denken, sondern aus Sicht der pflegebedürftigen Person als Pflege im
5711 Quartier. Alle Angebote sollen sich möglichst auf das Quartier ausrichten und dort verbindlich koope-
5712 rieren.

5713

5714 **Häusliche Pflege**

5715 Mehr als zwei Drittel aller Pflegebedürftigen wird zu Hause durch ihre Angehörigen versorgt. Oft fehlen
5716 Beratungs- und Unterstützungsmöglichkeiten für diese oder werden angesichts des belastenden Alltags
5717 nicht in Anspruch genommen.

5718

5719 **Die Koalition wird:**

- 5720 • pflegende Angehörige vor allem im Rahmen unseres Programms „Pflege im Quartier“ wohnortnah
5721 besser ansprechen. Aufeinander abgestimmte Entlastungs-, Fortbildungs- und Gesprächsangebote
5722 sowie fundierte Beratung für pflegende Angehörige sind dabei ein wesentlicher Baustein. Spezifische
5723 Bedarfe von speziellen Pflegenden, z.B. Young Carers, werden wir besser adressieren. Die jeweiligen

- 5724 Angebote in den Quartieren wollen wir partizipativ mit den pflegenden Angehörigen durch verschie-
5725 dene Beteiligungsprozesse entwickeln.
- 5726 • das Angebot der Pflegestützpunkte ausweiten, um eine Beratung vor Ort, mindestens in Modell-
5727 quartieren, sicherzustellen, z.B. in Form von Sprechstunden. Wir werden auch Angebote zur Gesund-
5728 heitsförderung und Prävention für pflegende Angehörige etablieren. Neue Angebote werden wir mit
5729 bestehenden Angeboten abgleichen, um Doppelstrukturen zu verhindern.
 - 5730 • dafür sorgen, dass möglichst viele der Angebote direkt im Quartier vorgehalten werden. Alle Anbie-
5731 ter müssen für „ihr“ Quartier verantwortlich sein. Wir werden hierfür einen Fonds für entsprechende
5732 Projekte und eine Koordination auferlegen.
 - 5733 • lokale Selbsthilfestrukturen und entsprechende Projekte zur Unterstützung Pflegebedürftiger,
5734 pflegender Angehöriger und Nachbar*innen im Quartier fördern. An vorhandenen Strukturen sollen
5735 Räume für die selbstständige Organisation von Angehörigengruppen zur Verfügung gestellt werden.
 - 5736 • durch präventive Hausbesuche bei Senior*innen ab 75 Jahren mögliche pflegerische Bedarfe feststel-
5737 len und entsprechende konkrete Hilfen ermitteln. Hierfür dehnen wir das bisherige Modellprojekt auf
5738 weitere Stadtteile aus.

5739 **Ambulante Pflege**

5740 Wir verfolgen den Grundsatz, die Pflege möglichst in der eigenen Häuslichkeit zu organisieren.

5741 **Die Koalition wird:**

- 5744 • innerhalb eines Modellprojektes mit Anbietern ambulanter Pflege erproben, inwieweit eine Konzen-
5745 tration der Angebote der ambulanten Pflegedienste auf regional abgrenzbare Einzugsgebiete mög-
5746 lich ist. In diesem Zusammenhang ist mit den Kassen zu prüfen, ob innerhalb des Modellprogramms
5747 „Pflege im Quartier“ ambulante Dienste neue Abrechnungsmöglichkeiten ihrer Leistungen für ältere
5748 pflegebedürftige Menschen entsprechend der Neuausrichtung im Quartier erhalten könnten.
- 5749 • den Ausbau von Alternativen zur klassischen stationären Pflegeeinrichtung fördern, z.B. Pflege-WGs.

5750 **Kurzzeit- und Tagespflege**

5751 Kurzzeit- und Tagespflegeplätze dienen der Entlastung der pflegenden Angehörigen, entlasten aber
5752 gleichzeitig auch die Krankenhäuser. Erfahrungen zeigen, dass aktuell in Bremen ein Unterangebot bei
5753 der professionellen Tages- und Kurzzeitpflege besteht. Zudem werden spezifische Bedarfe bspw. von
5754 Migrant*innen sowie von LGBTIQ*-Personen, hier insbesondere trans*- und intergeschlechtlichen Men-
5755 schen, jüngeren Pflegebedürftigen, Menschen mit psychischen Erkrankungen oder Menschen mit geistri-
5756 chen Behinderungen, von den bestehenden Angeboten bisher unzureichend adressiert.

5757 **Die Koalition wird:**

- 5760 • sich für einen Ausbau der Tages-, Nacht- und Kurzzeitpflege einsetzen und diesen fördern. Kurzzeit-
5761 pflege soll prioritär solitär erbracht werden. Dazu führen wir auch Gespräche mit Trägern von Ein-
5762 richtungen von Tagespflegeangeboten mit der Zielsetzung, diese wohnungsnah anzubieten. Um die
5763 Angebote für Betreiber attraktiv und kostendeckend zu gestalten, müssen Kostenträger, Betreiber
5764 und Behörde gemeinsam verbindliche Lösungen finden.
- 5765 • Angebote schaffen oder bestehende Angebote so weiterentwickeln, dass sie unterschiedlichen
5766 Lebenslagen und den oben beispielhaft aufgeführten spezifischen Bedarfen von Menschen gerecht
5767 werden.
- 5768 • eine passgenaue pflegerische Infrastruktur durch den gezielten Aufbau von spezialisierten Pflege-
5769 settings unterstützen, um auch hier die spezifischen Bedarfe unterschiedlicher Menschen zu berück-
5770 sichtigen
- 5771 • prüfen, ob durch den Ausbau von Kurzzeit- und Verhinderungspflege und von unterstützenden An-
5772 geboten für häusliche Pflege die derzeit verfügbaren vollstationären Dauerpflegeplätze zukünftig
5773 ausreichen werden.

5774 **Pflegeeinrichtungen**

5775 Bei den stationären Pflegeeinrichtungen hat es zuletzt mehrere Insolvenzen gegeben – Ursachen sind
5776 unter anderem der Mangel an Pflegepersonal, die sinkende Auslastung der Einrichtungen, verschiedens-
5777 te Krisen wie die Corona-Pandemie oder die Kostensteigerungen für Energie und Sachmittel. Aber auch
5778 die marktförmige Organisation des Pflegesystems selbst hat entscheidend zur aktuellen Misere geführt.
5779 Wir beobachten mit Sorge den zunehmenden Anteil von profitorientierten überregionalen Anbietern, in
5780 deren Einrichtungen sich Pflegemängel häufen. Dies gilt besonders für Private-Equity-Unternehmen, die
5781 auf einen schnellen, profitablen Wiederverkauf von Immobilien aus sind und ihre Profite in Steueroasen
5782 transferieren.

5783 Auch in Pflegeheimen werden spezifische Bedarfe (bspw. von Migrant*innen, trans*- und interge-
5784 schlechtlichen Menschen oder Menschen mit psychischen Erkrankungen) bisher unzureichend adres-
5785 siert.

5786 Problematisch im Bereich der stationären Pflege sind zudem die rasant steigenden Eigenanteile der Be-
5787 wohner*innen. Da die Pflegeversicherung lediglich einen pauschalen Anteil der Pflegekosten übernimmt,
5788 sind die von den Pflegebedürftigen zu tragenden Eigenanteile in den vergangenen Jahren immer weiter
5789 gestiegen. Dies führt dazu, dass viele Pflegeheimbewohner*innen auf Sozialhilfe angewiesen sind - in
5790 Bremen betrifft dies bereits etwa jede*r dritte Bewohner*in. Die Eigenanteile werden zukünftig weiter
5791 steigen, unter anderem auch wegen erwünschter Verbesserungen der Arbeitsbedingungen von Pflege-
5792 kräften durch mehr Lohn und mehr Personal.

5793 **Die Koalition wird:**

- 5795 • sich auf Bundes- und EU-Ebene für Regelungen zur Begrenzung der Tätigkeit von Private-Equity-Un-
5796 ternehmen im Pflegesektor einsetzen. Wir fordern unter anderem eine staatlich regulierte Rendite-
5797 begrenzung für Betreiber von stationären Pflegeeinrichtungen. Um die Profite privater Kapitalgesell-
5798 schaften im Pflegesektor schon jetzt einzudämmen, müssen die Regelungen zum Schutz, zur sozialen
5799 Absicherung und zur Bezahlung der Beschäftigten einschließlich Mitbestimmungsregelungen und
5800 Vorschriften zur Personalausstattung verstärkt und in ihrer Einhaltung besser kontrolliert werden.
5801 Dies gilt ebenso für die Standards und Regelungen zum Schutz der Bewohner*innen der Pflegeein-
5802 richtungen. Die Prüfrechte, die jetzt bereits bezogen auf die Vergütung der Beschäftigten ausgedehnt
5803 worden sind, werden wir auch auf andere Kostenbereiche ausweiten.
- 5804 • gemeinwohlorientierte Pflege stärken und fördern. Die gemeinwohlorientierten Träger wollen wir in
5805 diesem Zusammenhang stärken.
- 5806 • darauf hinwirken, dass Pflegeheime unterschiedliche Lebenslagen und Bedürfnissen (bspw. von Mi-
5807 grant*innen sowie von trans*- und intergeschlechtlichen Menschen, von jüngeren Pflegebedürftigen
5808 oder Menschen mit psychischen Erkrankungen oder mit geistigen Behinderungen) besser berücksich-
5809 tigen.
- 5810 • durch die neuen Personalanhaltswerte entsteht insgesamt ein neuer Personalmix in den Einrichtun-
5811 gen. In der Anpassung der Personalmindestverordnung des BremWoBeG sollten die Ergebnisse der
5812 Studie zur Personalbemessung der Universität Bremen („Entwicklung und Erprobung eines wissen-
5813 schaftlich fundierten Verfahrens zur einheitlichen Bemessung des Personalbedarfs in Pflegeeinrich-
5814 tungen“) dringend berücksichtigt werden. Zudem unterstützen wir eine zügige Anpassung der Löhne
5815 durch die Tarifparteien im Altenpflegebereich analog der Vergütung im klinischen Sektor. Nur so kann
5816 Personal in allen Bereichen des Pflegesektors gefunden werden.
- 5817 • eine bedarfsabhängige Entlastung der Pflegeheimbewohner*innen im Bereich der Investitionskosten
5818 in Angriff nehmen. Zudem wollen wir die staatliche Kontrolle der Investitionskosten stärken. Die
5819 Auswirkungen der jüngsten Wohngeldreform auf die Heimbewohner*innen werden wir prüfen und
5820 berücksichtigen.
- 5821 • sich auf Bundesebene für eine solidarische Bürgerversicherung einsetzen, die die wachsenden Eigen-
5822 anteile der Pflegebedürftigen deckelt.
- 5823 • mit den Akteur*innen erörtern, ob und wie das Amt eines/einer Pflegebevollmächtigten zur Stärkung

582r der Pflege beitragen kann.

582f

582r **Demenzangebote**

5827 Die Pflege von Menschen mit einer Demenz stellt pflegende Angehörige und auch die professionelle
5828 Pflege vor große Herausforderungen. Daher braucht es umfassende Beratungs- und Unterstützungs-
5829 strukturen. In diesem Zusammenhang leistet die Demenz Informations- und Koordinationsstelle (DIKS)
583f in Bremen wichtige Arbeit.

583f

583f **Die Koalition wird:**

- 5833 • die Arbeit der DIKS weiter stärken und ausweiten.
- 5834 • eine Informationskampagne über mögliche Hilfen und eine Ausweitung der Beratungsangebote –
583f auch in Bremerhaven – durchführen.

583r

583r **Wohn- und Betreuungsaufsicht**

5838 Ein wichtiges Instrument für die Sicherung der Qualität der Pflegeangebote ist die Beratung und Über-
583f wachung durch die Wohn- und Betreuungsaufsicht (WBA).

584f

584f **Die Koalition wird:**

- 5842 • die WBA zur Wahrnehmung dieser Aufgaben personell stärken. Die personelle Aufstockung muss so
5843 gestaltet werden, dass anlasslose Kontrollen von Pflegeeinrichtungen ausgeweitet werden können.
5844 Die Wohn- und Betreuungsaufsicht soll zudem künftig bei der Feststellung von Qualitätsmängeln alle
5845 Instrumente des Wohn- und Betreuungsgesetzes ausschöpfen.
- 5846 • die Arbeitsteilung zwischen der WBA und dem Medizinischen Dienst der Krankenkassen weiter ver-
5847 bessern.

5848

5849 Verbraucher*innenschutz

5850

5851

5852 Angesichts immer komplexer werdender Waren- und Dienstleistungsmärkte sind immer mehr Verbrau-
5853 cher*innen, damit überfordert, das Geschehen zu überblicken und für sich richtige Entscheidungen zu
585f treffen.

585f

585f **Die Koalition wird:**

- 5857 • sich deshalb verstärkt für eine niedrigschwellige, auch aufsuchende Arbeit in den Quartieren einset-
5858 zen.
- 5859 • die bereits vorhandenen Strukturen wie die Verbraucherzentrale fortführen und finanziell absichern.
- 5860 • die Ämter, die die Einhaltung des Verbraucher*innenschutzes kontrollieren, personell stärken, um die
5861 vielfältigen Aufgaben im Bereich des Arbeitsschutzes, Lebensmittel, Hygiene, Tierschutz und Pflan-
5862 zengesundheit sowie Gentechnik, technischer und wirtschaftlicher Verbraucherschutz abzusichern.
5863 Zudem werden wir die technische Ausstattung und die Modernisierung der Geräte in den Ämtern vor-
5864 nehmen, damit diese die aktuellen gesetzlichen Vorgaben auch umsetzen können.

5865 Sozialer Zusammenhalt

5866 **Sozialer Zusammenhalt ist unser Ziel**

5867 Unser gemeinsames Ziel ist die Stärkung des sozialen Zusammenhalts in einer solidarischen Gesellschaft, in der Ungerechtigkeiten bekämpft, Armut verringert, allen Menschen gleiche Chancen auf ein
5868 selbstbestimmtes Leben eröffnet und gerechte Teilhabe für alle ermöglicht wird. Dies schließt menschenwürdige Arbeits- und Lebensbedingungen, Zugang zu Bildung, ein gesundes Leben mit guter
5869 gesundheitlicher Versorgung, das Recht auf Wohnraum, weitestgehende Barrierefreiheit und Diskriminierungsfreiheit, Respekt und Raum für verschiedene Lebensformen und Würde für jede und jeden ein.
5870 Teilhabemöglichkeiten sind nicht gleich verteilt in der Gesellschaft. Besonders armutsbetroffen sind
5871 Alleinerziehende, kinderreiche Familien, Frauen, queere Menschen, Menschen mit Migrationserbe und
5872 Rentner*innen. Eine soziale Politik für alle erfordert Maßnahmen auf Bundes-, Landes- und kommunaler
5873 Ebene. Sie erfordert gleichzeitig ein aufeinander abgestimmtes Vorgehen durch eine ressortübergreifende
5874 Zusammenarbeit. Die Lebenslagenberichterstattung für das Land Bremen wollen wir neu aufstellen
5875 und durch ein ressortübergreifendes Handlungskonzept Armutsbekämpfung ergänzen, welches konkrete
5876 Maßnahmen auf kommunaler und Landesebene enthält. Für die Erarbeitung und Umsetzung soll eine
5877 ressortübergreifende, verbindliche Arbeitsebene als Staatsräte-Lenkungsgruppe eingerichtet werden.
5878
5879
5880
5881
5882

5883 **Die Koalition wird auf Bundesebene:**

- 5884 • sich für eine Erhöhung des Mindestlohns stark machen.
- 5885 • sich für eine sozial gerechte Steuerpolitik einsetzen, bei der starke Schultern mehr beitragen als
5886 schwächere. Das Ziel einer gerechten Vermögens- und Erbschaftsbesteuerung, die Anhebung des
5887 Spitzensteuersatzes und die Einführung der Finanztransaktionssteuer sowie einer Übergewinnsteuer
5888 verfolgen wir deshalb weiter.
- 5889 • die Einführung einer armutsfesten und einfach zugänglichen Kindergrundsicherung unterstützen und
5890 einfordern.
- 5891 • dafür eintreten, das Ehegattensplitting zugunsten gerechterer Formen der Besteuerung und Fami-
5892 lienförderung auslaufen zu lassen.
- 5893 • die Weiterentwicklung der Grundrente als Sicherung gegen Altersarmut fordern.
- 5894 • sich für eine gerechte Berechnung der Regelbedarfe, die Zuordnung der Stromkosten zu den Kosten
5895 der Unterkunft und für einen Ausgleich der Inflation beim Bürgergeld und in der Grundsicherung
5896 stark machen.

5897 **Sozialer Zusammenhalt im Quartier**

5898 Die soziale Lage in den Stadtteilen Bremens und Bremerhavens ist sehr unterschiedlich und so sind es
5899 auch die Lebenschancen der dort lebenden Bremer*innen und Bremerhavener*innen. In den benachtei-
5900 ligten Stadtteilen braucht es die beste Ausstattung der Bildungseinrichtungen, der Gesundheitsangebote
5901 und der sozialen Infrastruktur, um Chancenungerechtigkeit und eine weitere Aufspaltung der Gesell-
5902 schaft zu verringern. Mehr noch: In den Quartieren wird sozialer Kontakt und Teilhabe möglich, entste-
5903 hen Zusammenhalt und Miteinander und machen unsere Gesellschaft lebenswert.
5904
5905

5906 **Die Koalition wird:**

- 5907 • das Programm „Wohnen in Nachbarschaften“ und das neue, erfolgreiche Landesprogramm „Lebendi-
5908 ge Quartiere“ mit seinen Förderlinien (Quartierszentren, Quartiere im Werden, Sonder- und Kleinst-
5909 gebiete, Ältere Menschen im Quartier) fortsetzen sowie die weiteren sozialraumorientierten Program-
5910 me wie Ankommen im Quartier, Gesundheitsfachkräfte im Quartier fortsetzen und gut miteinander
5911 verzahnen. Die Errichtung weiterer Quartierszentren streben wir an. Programme für Kleinstgebiete
5912 wie das 5Q-Programm setzen wir fort und stattdessen es bei Bedarf besser aus.
- 5913 • ein Programm für quartiersbezogene Beschäftigung aufsetzen, das Alleinerziehende, Langzeitarbeits-

5914 lose und Ältere im Übergang zur Rente im Fokus hat und über lokale Projekte eine hohe Identifikation
5915 schafft. Dabei soll auch die Möglichkeit zu einem Übergang in Angebote mit abschlussorientierten
5916 Qualifizierungen gegeben sein. Hiervon profitieren Menschen in den Programmen und die Quartiere
5917 gleichermaßen.
5918 • Sozialkaufhäuser in den Quartieren bei Bedarf unterstützen und fördern, ebenso wie die wichtige
5919 Arbeit der Tafeln.

5920

5921 **Beratung und Unterstützung**

5922 In Bremen und Bremerhaven haben sich sehr gute und für von schwierigen Lebensbedingungen Betrof-
5923 fene wichtige (Selbst-)Hilfenetzwerke gebildet. Ein flächendeckendes Netz an Beratungs- und Hilfeein-
5924 richtungen unterstützt Betroffene dabei, direkte und indirekte Folgen von Armut, wie Schulden, Verein-
5925 samung oder Krankheit, abzufedern und unterstützt sie dabei, ihr Recht auf gesellschaftliche Teilhabe
5926 umzusetzen.

5927

5928 **Die Koalition wird:**

5929 • die erfolgreiche Arbeitslosen- und Sozialberatung weiter fördern, ebenso die Schulden- und Insol-
5930 venzberatung sowie die Verbraucherzentrale mit ihren dezentralen Angeboten. Wir werden den Zu-
5931 gang zur Schuldnerberatung erleichtern und vereinfachen.

5932

5933 **Soziale Teilhabe**

5934 Die Freikarte für Kinder und Jugendliche mit jährlich 60 € hat deren Teilhabe an Freizeit-, Kultur und
5935 Sportangeboten substanziell verbessert und hat vor allem Kindern und Jugendlichen aus finanziell be-
5936 nachteiligten Familien Aktivitäten, die ihnen sonst verschlossen geblieben gewesen wären, eröffnet. Sie
5937 leistet einen wichtigen Beitrag zur sozialen gesellschaftlichen Teilhabe junger Menschen in Bremen.

5938

5939 **Die Koalition wird:**

5940 • Die neu eingeführte „Freikarte“, mit der alle unter 18-Jährigen frei nach den eigenen Interessen Frei-
5941 zeitangebote in unseren beiden Städten nutzen können, weiterführen und ausbauen: Wir wollen die
5942 Freikarte als eine zielgruppenorientierte smarte Karte weiterentwickeln und um mehr Akzeptanzstel-
5943 len auch für kleinere Kinder werben
5944 • mit anderen Partner*innen Kulturangebote für junge Menschen kostenlos anbieten.
5945 • Menschen in prekären Lebenslagen durch quartiersbezogene, mehrsprachige Informationsangebote
5946 über bestehende Leistungen besser in die Lage versetzen, diese in Anspruch zu nehmen

5947

5948 **Wohnungslosigkeit**

5949 Trotz zahlreicher Anstrengungen gibt es noch immer Wohnungslose in unseren Städten. Damit finden
5950 wir uns nicht ab.

5951

5952 **Die Koalition wird:**

5953 • basierend auf den Entscheidungen der Bundesregierung und EU-Kommission, Wohnungslosigkeit
5954 bis zum Jahr 2030 beenden zu wollen, unser vorhandenes Unterstützungssystem für wohnungslose
5955 Menschen überprüfen, weiterentwickeln und hierdurch die Grundlage für weitere Schritte auf dem
5956 Weg der entschiedenen Bekämpfung von Wohnungs- und Obdachlosigkeit in Bremen auf dem Weg ins
5957 Jahr 2030 legen.
5958 • das erfolgreiche Angebot Housing First ausweiten und in die Regelfinanzierung nach dem SGB XII
5959 überführen und um nachgehende Hilfsangebote ergänzen.
5960 • weitere Belegrechte sichern, um den Zugang zum allgemeinen Wohnungsmarkt zu öffnen.
5961 • niedrigschwellige sozialräumlich ausgerichtete Unterstützungssysteme schaffen, um die Vermittlung
5962 in Wohnraum zu unterstützen, den Verlust von Wohnraum zu verhindern und die soziale Begleitung
5963 in der Notunterbringung zu verbessern.

- 5964 • die Angebote für wohnungslose Frauen prüfen und bei Bedarf z.B. in Form von Notschlafstellen, Ta-
- 5965 gestrefts oder Schutzwohnungen für Zwangsprostituierte ergänzen.
- 5966 • für wohnungslose Frauen kostenlose Hygieneartikel und Verhütungsmittel bereitstellen.
- 5967 • eine Unterkunft für wohnungslose Menschen mit Hunden einrichten.
- 5968 • Notunterkünfte für wohnungslose Drogenkonsument*innen zur Verfügung stellen.
- 5969 • das Angebot des muttersprachlichen Streetwork fortführen.
- 5970 • für kranke Obdachlose entsprechend dem Bedarf Krankenzimmer bereithalten und die finanzielle
- 5971 Absicherung des „Vereins zur medizinischen Versorgung Obdachloser im Lande Bremen e.V.“ sicher-
- 5972 stellen.
- 5973 • moderierte Szenetrefts/Akzeptanzorte sowie bewirtschaftete Schließfächer und öffentliche, bei Be-
- 5974 darf personalgeführte Toiletten an stark frequentierten Orten schaffen.
- 5975 • das Unterstützungssystem für wohnungslose oder obdachlose Menschen sukzessive barrierefrei ge-
- 5976 gestalten.
- 5977 • die mittlerweile etablierten Maßnahmen zu Kälteschutz im Winter verstetigen und durch geeignete
- 5978 Maßnahmen zum Hitzeschutz im Sommer ergänzen. Dieses umfasst unter anderem auch die ganzjäh-
- 5979 rige öffentlich zugängliche Trinkwasserversorgung.

5980

5981 **Unterstützung im Leistungsbezug**

5982 Auch wenn wir zahlreiche wichtige Beratungs- und Beschäftigungsangebote ausgebaut haben, werden
 5983 weiter viele Menschen und insbesondere Familien auf Unterstützung durch Sozialleistungen angewiesen
 5984 sein.

5985

5986 **Die Koalition wird:**

- 5987 • prüfen, wie auch nach Einführung eines Mietspiegels die unterschiedlichen Wohnlagen bei den Kos-
- 5988 ten der Unterkunft berücksichtigt werden können.
- 5989 • den Härtefallfonds für Energie- und Wassersperren fortsetzen und den Zugang ausweiten. Zusätzlich
- 5990 wollen wir die Anschaffung energiesparender weißer Ware (z.B. Kühlschränke) mit einem Zuschuss
- 5991 unterstützen, da Transferleistungsbeziehende die Gesamtsumme aus den Regelsätzen oft nicht an-
- 5992 sparen können.
- 5993 • die Mitgliedschaft im Mieterverein für Menschen im Leistungsbezug bei Bedarf auch über 2023 hinaus
- 5994 übernehmen und diese Möglichkeit bekannter machen.

5993

5994 **Selbstbestimmung, Inklusion und Teilhabe**

5995 Die gleichberechtigte und selbstbestimmte Teilhabe von Menschen mit Behinderung gehört zum Selbst-

5996 verständnis solidarischer Gesellschaften. Dabei gilt es Erfahrungen, Kompetenzen und Wünsche behin-

5997 derter Menschen zum Ausgangspunkt noch notwendiger Entwicklungen zu machen. Genau dafür steht

5998 der zentrale Grundsatz der UN-Behindertenrechtskonvention „Nicht über uns ohne uns“, der im öffentli-

5999 chen Raum, bei Anbietern von Dienstleistungen und auch in allen anderen Lebensbereichen den Weg zu

6000 einer inklusiven Gesellschaft weist.

6001

6002 **Die Koalition wird:**

- 6003 • auch in der 21. Wahlperiode die Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) im Land
- 6004 Bremen aktiv mit dem Ziel unterstützen, die volle, wirksame und gleichberechtigte Teilhabe behin-
- 6005 derter Menschen voranzubringen. Hierzu wird ein Teilhabebericht über die Lebenslagen behinderter
- 6006 Menschen eingeführt. Behindertenpolitik wird als ressortübergreifende Querschnittsaufgabe des
- 6007 gesamten Senats im Sinne eines Disability Mainstreamings verankert.
- 6008 • weiter das Ziel verfolgen, Bremen und Bremerhaven jeweils zur inklusiven Stadt zu entwickeln. Die-
- 6009 ses Ziel muss regelhaft in der Stadtentwicklung verankert werden; es erfordert die Umsetzung aus-
- 6010 stehender Maßnahmen des Bundesteilhabegesetzes, eine Strategie zur schrittweisen Herstellung von
- 6011 Barrierefreiheit in öffentlichen Gebäuden, einen Stadtteil-übergreifenden Aktionsplan ‚Sichere Mobili-

6012 tät' für Menschen mit Behinderung und Beeinträchtigung, die Förderung von barrierefreiem Wohn-
6013 raum sowohl bei Neubau wie auch für Umbauten im Bestand, die Konkretisierung von Teilhabezielen
6014 zur verstärkten Ermittlung und Umsetzung von individuellem Unterstützungsbedarf, insbesondere
6015 zur Unterstützung des Lebens in der eigenen Wohnung für Menschen mit Behinderung.
6016 • prüfen, wie Gehörlose als Bezugsberechtigte in das Landespflegegeld aufgenommen werden können.

6017

6018 **Die Koalition wird außerdem:**

- 6019 • das Budget für Arbeit und Budget für Ausbildung im Öffentlichen Dienst verbindlich erproben sowie
6020 die Gründung eines Inklusionsbetriebes umsetzen.
- 6021 • eine Strategie zur Sicherung der Schwerbehindertenquote von 6 Prozent im Öffentlichen Dienst er-
6022 arbeiten.
- 6023 • die Werkstätten für Menschen mit Behinderung neben dem Angebot an Beschäftigung auch zu Dienst-
6024 leistern für die Inklusion am allgemeinen Arbeitsmarkt weiterentwickeln. Der Anteil der Übergänge
6025 aus der Werkstatt Bremen auf den ersten Arbeitsmarkt soll deutlich erhöht werden. Im Abstand von
6026 zwei Jahren wird geprüft, ob Außenarbeitsplätze der Werkstatt Bremen in reguläre Arbeitsverhält-
6027 nisse umgewandelt werden können.
- 6028 • die Ergebnisse der Neugestaltung des Entgeltsystems der Werkstätten für Menschen auf Bundesebe-
6029 ne auswerten und die Umsetzung für das Land Bremen prüfen.
- 6030 • das Gespräch mit Werkstätten und Wohnheimen für behinderte Menschen suchen, um eine queer
6031 sensible Umgebung für LGBTIQ*-Personen mit Behinderung sicherzustellen.
- 6032 • Institutionen und Projekte unterstützen, die die Inklusion queerer Menschen mit Behinderungen ins
6033 Erwerbsleben voranbringen.
- 6034 • sich dafür einsetzen, dass die Berufsausbildung zunehmend weniger in besonderen Berufsbildungs-
6035 werken, sondern inklusiv und dual in Betrieben und Berufsschulen stattfindet.
- 6036 • die bestehenden Bestrebungen unterstützen, möglichst in dieser Legislatur in Bremerhaven und
6037 Bremen je ein Inklusionshotel zu schaffen.

6038

6039 **Freiwilliges Engagement stärken**

6040 Bei der Erreichung unserer Ziele für eine solidarische Gesellschaft bauen wir auf die Zusammenarbeit
6041 mit all denen, die unsere Werte teilen. Freiheit und Demokratie, Solidarität, Gerechtigkeit und die Ach-
6042 tung der Menschenwürde tragen uns und viele andere in unserer Gesellschaft – von Gewerkschaften
6043 und Wohlfahrtsverbänden, Kirchen und religiösen Gemeinschaften über den organisierten Sport bis hin
6044 zu den Akteuren einer engagierten Zivilgesellschaft aus Initiativen, Vereinen oder Stiftungen. Sie alle
6045 leisten wertvolle Beiträge für den sozialen Zusammenhalt und gegenseitigen Respekt. Sie wirken aber
6046 auch entscheidend für ein tolerantes Klima, engagieren sich gegen Entsolidarisierung und für Inklusion
6047 und sind wichtige Partner*innen bei der Armutsprävention in unseren beiden Städten.

6048

6049 **Die Koalition wird:**

- 6050 • gemeinsam mit den genannten Akteuren prüfen, ob man die Infrastruktur für freiwilliges Engagement
6051 stärken kann durch ein „Haus des Engagements“.
- 6052 • für die Umsetzung von Empfehlungen aus der Engagementstrategie Mittel bereitstellen, insbesonde-
6053 re für die Nachwuchsgewinnung für Vereinsvorstände und die Förderung engagementferner Grup-
6054 pen.
- 6055 • das Beratungsangebot aus dem Aktionsprogramm Aufholen nach Corona für stark belastete Freiwilli-
6056 gendienstleistende, die eine wichtige Quelle für Fachkräfte im Sozialbereich sind, fortzuführen.
- 6057 • die gemeinsame Ehrenamtscard Niedersachsen/Bremen fortführen und weiterentwickeln.
- 6058 • eine Initiative auf Bundesebene starten, um die Ehrenamtszuschale weiter anzuheben und die Ver-
6059 einfachung im Steuer- und Gemeinnützigkeitsrecht voranzutreiben.

Jugend und Familie

6060
6061

6062

6063 **Kinderspielplätze**

6064

6065

6066

6067

6068

6069

6070

6071

6072

6073

6074

6075

6076

6077

6078

6079

6080

6081

6082

6083

6084

6085

6086

6087

6088

6089

6090

6091

6092

6093

6094

6095

6096

6097

6098

6099

6100

6101

6102

6103

6104

6105

6106

6107

6108

Kinderspielplätze

Elementar für das Jungsein und Erwachsenwerden sind neben Schule, Ausbildung oder Studium auch Freizeit und Freiraum, um sich zu erholen, selbstbestimmte Erfahrungen zu machen und sich für seine Mitmenschen und Umwelt zu engagieren. Spielplätze für Kinder und Bewegungsräume und Treffpunkte für Jugendliche müssen dort vorhanden sein, wo junge Menschen leben, d.h. vor Ort in den Quartieren.

Die Koalition wird:

- im Rahmen des bewährten Spielraumförderkonzeptes alle Quartiere mit mehr attraktiven Spiel- und Bewegungsräumen ausstatten, die kostenfrei genutzt werden können.
- dazu gemeinsam mit den Beiräten und Jugendbeiräten neue Flächen für Spiel- und Bewegungsräume identifizieren.
- bereits vorhandene Potenziale von Außengeländen an Schulen und Kitas auf eine öffentliche Nutzung am Nachmittag hin überprüfen.
- vorhandene Spielflächen und Bolzplätze weiterhin sanieren und modernisieren.
- bei der Gestaltung dieser Räume junge Menschen aktiv in Form von Planungswerkstätten beteiligen, den Ansatz der inklusiven Gestaltung von Spielplätzen mitdenken und prüfen, ob ein Mehrgenerationenkonzept, eine Trinkwasserquelle, eine Toilettenanlage und eventuell eine kleine Bühne für Stadtteilaufführungen sinnvoll sind.
- die Umweltbildungseinrichtungen stärken und ihre Finanzierung in den ordentlichen Haushalten verankern und darauf achten, dass städtische Räume für das Naturerleben von Kindern und für naturnahe Spielplätze gesichert werden.

(Offene) Kinder- und Jugendarbeit / Jugendverbandsarbeit

Das bisherige Finanzierungssystem der Offenen Jugendarbeit stößt gegenwärtig an seine Grenzen.

Es braucht eine grundlegende Neuausrichtung. Als Grundlage dafür dienen die Ergebnisse des ersten Bremer Jugendberichts. Ziel muss es sein, stadtweit ein qualitativ gutes, vielseitiges und verlässliches Angebot der Offenen Kinder Jugendarbeit (OJA) und Jugendverbandsarbeit, das allen Kindern und Jugendlichen offensteht, abzusichern und zu fördern.

Die Koalition wird:

- in einem ersten Schritt die Ergebnisse der Tarifverhandlungen für die offene Jugendarbeit umsetzen, die finanziellen Mittel aufstocken und die Förderzeiträume für die Zuwendungen an den Doppelhaushalt anpassen, um die Planungssicherheit der Anbieter zu erhöhen.
- die Finanzierungssystematik inklusive eines Sockelbetrages und einer dynamisierten Zuwendung überarbeiten.
- weiterhin finanzielle Mittel nach dem Prinzip „Ungleiches ungleich behandeln“ auf die Stadtteile verteilen.
- neu entstehenden Wohnquartieren frühzeitig Mittel zum Aufbau von OJA-Angeboten zur Verfügung stellen.
- die Integrationsmittel dauerhaft absichern und bedarfsgerecht weiterentwickeln,
- die Kinder- und Jugendfarmen (Stadtteilmotivfarmen) im Zusammenspiel mit Jugend- und Bildungsressort absichern. Sie sind auch besondere außerschulische Lernorte, die regelhaft von Schulen genutzt werden können. Wir werden prüfen, wie wir sie im Zusammenhang mit der Ausweitung der Ganztagsbeschulung als integralen Bestandteil der Angebotsstruktur einbeziehen und weiterentwickeln können. Für den Erhalt des gesamten Angebots ist eine Finanzierung außerhalb der bestehenden OJA-Mittel im Stadtteil wichtig. Um die Kinder- und Jugendfarmen in Bremen auch für die Nachmittagsangebote

- 6109 abzusichern, werden wir eine Finanzierung über die stadtteil-übergreifenden Bewegungs- und Frei-
6110 zeitangebote der Offenen Jugendarbeit prüfen bzw. erfolgen lassen.
- 6111 • die in der letzten Legislaturperiode eingeführten Budgets für stadtteilübergreifende Angebote der
6112 OJA dauerhaft absichern und bedarfsgerecht weiterentwickeln unter der Maßgabe, mit mindestens
6113 der Hälfte des Budgets überjährige stadtweite Angebote mit besonderer Strahlkraft abzusichern und
6114 mit den verbleibenden Mitteln innovative unterjährige Projekte in der Jugendarbeit zu finanzieren
6115 sowie die Förderrichtlinie für Honorare überprüfen, ebenso wie die bisherigen Öffnungszeiten der
6116 Einrichtungen, um der hohen Nachfrage nach Angeboten am Wochenende nachkommen zu können.
 - 6117 • die bestehenden Mädchenhäuser und -einrichtungen absichern.
 - 6118 • barrierefreie Zugänge zu Jugendfreizeiteinrichtungen, einschließlich Sanitäranlagen schaffen.
 - 6119 • Dort, wo die Jugendeinwohner*innenzahlen stark gestiegen sind und die Sozialindikatoren den Be-
6120 darf an Freizeit- und Sportangeboten verdeutlichen, Neues ermöglichen. Dazu zählt auch die Oslebs-
6121 hauser Multisports Area.
 - 6122 • die öffentliche Förderung von Anerkennungspraktika für Sozialarbeiter*innen in der Offenen Jugend-
6123 arbeit fortschreiben und ausbauen, die Förderungssystematik der Jugendverbandsarbeit in einem be-
6124 teiligungsorientierten Prozess mit den Jugendverbänden prüfen und mit dem Ziel einer Stärkung des
6125 Arbeitsfeldes weiterentwickeln.
 - 6126 • den mit der Digitalisierungsstrategie der Offenen Jugendarbeit und der Jugendverbandsarbeit ein-
6127 geschlagenen Weg in Zukunft fortführen.
 - 6128 • die Stärkung der Beteiligungsrechte für Kinder und Jugendliche in der Landesverfassung durch die
6129 Entwicklung einer Kinder- und Jugendbeteiligungsstrategie untermauern mit dem Ziel, bestehende
6130 Beteiligungsmöglichkeiten besser zu koordinieren und so weiterzuentwickeln, dass auch diejenigen
6131 erreicht und aktiviert werden, die sich bisher nicht angesprochen fühlen.
 - 6132 • die selbstorganisierte Jugendkultur und die Bereitstellung von öffentlichem Raum zur Selbstorgani-
6133 sation sowie neue Formen der Gebühren- und Kostenfreiheit für Jugendliche im öffentlichen Raum
6134 fördern. Die Aufenthaltsqualität auf den Grünflächen, die im Sommer von Jugendlichen und jungen
6135 Erwachsenen zum Feiern genutzt werden (z.B. Osterdeich, Werdersee), möchten wir für alle Nut-
6136 zer*innengruppen erhöhen.
 - 6137 • das ehrenamtliche Engagement der Jugendlichen stärker anerkennen, die Jugendleiter*innencard
6138 (JULEICA) wollen wir aufwerten und die Verfahren hierzu vereinfachen.

6139

6140 **Kinder- und Jugendhilfe / Jugendamt**

6141 Zur Stärkung des Schutzes von jungen Menschen in stationären Einrichtungen der Jugendhilfe folgen
6142 aus der SGB VIII-Reform erweiterte Prüfpflichten der Einrichtungsaufsicht. Um diesen Aufgaben zu ent-
6143 sprechen und zugleich die Standards der Selbstvertretung zu erweitern.

6144

6145 **Die Koalition wird:**

- 6146 • die Einrichtungsaufsicht im Landesjugendamt verstärken.
- 6147 • die Arbeit der neu eingerichteten Ombudsstellen in Bremen, Bremerhaven und Bremen-Nord für
6148 Streitfälle mit der Jugendhilfe aufmerksam begleiten.
- 6149 • den eingeschlagenen Weg der diversitätssensiblen Kinder- und Jugendhilfe weitergehen und ausbau-
6150 en, insbesondere auch durch die Erstellung eines ressortübergreifenden Fachkonzepts zur inklusiven
6151 Kinder- und Jugendhilfe, wobei wir ergänzend gemeinsamen Qualifizierungsangebote von Fachkräf-
6152 ten der öffentlichen und freien Träger für die diversitätssensible und inklusive Jugendhilfe anstoßen.
- 6153 • uns auf Bundesebene für eine Opferentschädigung von Opfern von physischer und psychischer Ge-
6154 walt in stationären geschlossenen Jugendhilfeeinrichtungen, etwa durch einen Entschädigungsfonds,
6155 einsetzen.
- 6156 • um die Fallbelastung in der Amtsvormundschaft zu senken die Vormundschaftsvereine in Bremen
6157 fördern, wobei neben einer Finanzierung über Stundensätze als Pauschale, die über die Justizkasse
6158 finanziert wird, begleitend eine Projektförderung im Rahmen von Zuwendungen nötig ist.

- 6159 • die Arbeit der Erziehungsberatungsstellen als niedrigschwelliges und präventives Angebot der Hilfen
6160 zur Erziehung mit einer großen Reichweite bei Familien finanziell und personell stärken.
- 6161 • den in der letzten durchgeführten Personalbemessung im Bremer Jugendamt als notwendig festge-
6162 stellte Personalaufwuchs in Form der dritten Tranche realisieren und auf Basis eines neu zu erstel-
6163 lenden Berichtes die notwendige vierte und letzte Tranche beschließen.
- 6164 • prüfen, ob für Pflegeeltern die Auszahlung eines analogen Elterngeldes nach Vorbild der Region Han-
6165 nover in Bremen möglich ist und den BremenPass auf Pflegekinder ausweiten.
- 6166 • Schutzwohnungen bereitstellen für queere Jugendliche, die sich in konflikthaften Familienkonstella-
6167 tionen befinden.
- 6168 • im Bereich der stationären Jugendhilfe Träger beim Aufbau von Notschlafstellen für von Obdachlosig-
6169 keit bedrohten Kinder, weiteren Eltern-Kind-Wohneinrichtungen sowie eine Jugendentgiftung unter-
6170 stützen. Im Bereich der ambulanten Jugendhilfe wird die Koalition die Straßensozialarbeit stärken.

6171

6172 **Kinderschutz**

6173 Wir wollen den Bereich Kinderschutz in gemeinsamer Verantwortung ressortübergreifend stärken.

6174

6175 **Dazu wird die Koalition:**

- 6176 • die Schnittstellen und bestehenden Kooperationen im Kinderschutz zwischen Polizei, Jugendamt, Be-
6177 ratungsstellen, Kitas und Schulen verbessern.
- 6178 • den Bereich des präventiven Kinderschutzes sowie die Beratung von Kindern und Jugendlichen, Be-
6179 troffenen und Fachkräften verstärken und dabei einen Schwerpunkt auf den Kampf gegen sexuellen
6180 Missbrauch von jungen Menschen unter Einbeziehung der digitalen Medien legen.
- 6181 • die Umsetzung der Kinderrechte in der Landesverfassung durch den Erhalt des Jugend- und Kinder-
6182 rechtbüros und die finanzielle Absicherung seines Angebots vorantreiben.
- 6183 • den im Handlungskonzept „Stopp der Jugendgewalt“ verankerten fallübergreifenden Austausch
6184 zwischen den Akteuren weiter stärken, die zunehmend festzustellenden digitalisierten Formen von
6185 Gewalt enger in den Blick nehmen und das Handlungskonzept um neue Angebote erweitern.

6186

6187 **Familienförderung**

6188 Um Familien früh und effektiv zu fördern, braucht es ein dichtes Netz an verschiedenen, niedrigschwelli-
6189 gen und verlässlichen Unterstützungsleistungen für Familien in den Quartieren. Sie leisten einen wich-
6190 tigen Beitrag zur Armutsprävention und ermöglichen ein Aufwachsen in Wohlergehen. Da in Bremen mit
6191 mehr als 40 Prozent viel zu viele Kinder und Jugendliche in einem armutsgefährdeten Haushalt leben,
6192 bleibt es richtig, Ressourcen verstärkt für die Stadtteile und Bevölkerungsgruppen mit besonderen so-
6193 zialen Herausforderungen einzusetzen.

6194

6195 **Die Koalition wird:**

- 6196 • familienbezogene Infrastruktur im Quartier wie die Häuser der Familie, Spielhäuser, die Mütter-
6197 zentren und die Mehrgenerationenhäuser als Orte der Begegnung und des niedrigschwelligen und
6198 kostenfreien Austauschs sowie aufsuchende Elternunterstützungsangebote finanziell und personell
6199 stärken und ein Rahmenkonzept Familienbildung erstellen und umsetzen.
- 6200 • für den ehrenamtlich geführten Freundeskreis Häuser der Familie e.V., der als Träger Drittmittel und
6201 Zuwendungen für die Projekte beantragt, eine Nachfolgeregelung finden.
- 6202 • die Unterstützungsleistungen für Familien mit kleinen Kindern ressortübergreifend weiter verzahnen
6203 und verstärken (z.B. Frühe Hilfen und Familienhebammen) und dazu den begonnenen Prozess einer
6204 Gesamtstrategie „Frühe Kindheit“ mit der ressortübergreifenden Steuerungsstelle „Frühe Kindheit“
6205 weiterführen, um das Zusammenwirken der und die Übergänge zwischen den unterschiedlichen
6206 Unterstützungsangeboten für Familien in gemeinsamer Verantwortung zu stärken.
- 6207 • die Weiterentwicklung der BRISE-Förderkette forcieren und mit der Gesamtstrategie „Frühe Kindheit“
6208 und anderen Angeboten der Familienförderung im Quartier verzahnen.

- 6209 • neue Formen wie digitale Angebote, *Peer-to-Peer* Ansätze oder den Einsatz semiprofessioneller Kräfte erproben.
- 6210
- 6211 • die Vernetzung mit präventiven Angeboten aus dem Bereich Gesundheit sowie den Kitas vorantreiben.
- 6212

6213

6214 **Sport und Freizeitangebote für Kinder und Jugendliche**

6215 Sport ist sowohl körperliche Betätigung als auch Freizeitgestaltung und Teil unseres kulturellen Lebens.

6216 Sport fördert dauerhaft das soziale Miteinander von Menschen jeden Alters, jeden Geschlechts, jeder

6217 Herkunft und wirkt integrativ nicht nur für Menschen mit Behinderungen. Sport ist Teil der individuellen

6218 wie auch der allgemeinen Gesundheit und des gesellschaftlichen Zusammenhalts.

6219

6220 **Die Koalition wird:**

- 6221 • weiterhin Kinder und Jugendliche früh an den Sport heranzuführen. So fördern wir nicht nur die Gesundheit, sondern schaffen auch eine Grundlage für ein späteres sportliches und soziales Engagement in den Vereinen. Sport ist existenziell für gesellschaftlichen Zusammenhalt.
- 6222
- 6223 • die von der Bremer Sportjugend entwickelten Kinderschutz-Programme zur sexualisierten Gewalt unterstützen. Gleiches muss auch im Leistungssport Anwendung finden. Kindern und Jugendlichen gilt unsere besondere Aufmerksamkeit und wir begrüßen das Programm „Safe Sports“ des Deutschen Olympischen Sportbundes (DOSB) sowie die Einführung des Kinderschutzesiegels durch die Bremer Sportjugend.
- 6224
- 6225
- 6226
- 6227
- 6228
- 6229 • die Förderung von Kindern und Jugendlichen mit Bremen-Pass, z. B. für die Mitgliedschaft in Sportvereinen, beibehalten und den monatliche Förderbetrag in den nächsten Jahren kontinuierlich weiterentwickeln.
- 6230
- 6231

6232

6233 **Jugendliche Geflüchtete**

6234 Die enge Betreuung und Begleitung der im Land Bremen lebenden (unbegleiteten) jugendlichen Geflüchteten sehen wir als zentrale Aufgabe, um ihr Wohlergehen sicherzustellen, sie in der Entwicklung zu sozialen, selbstständigen und verantwortungsbewussten Individuen zu fördern und ihnen gesellschaftliche Teilhabe zu ermöglichen.

6235

6236

6237

6238

6239 **Die Koalition wird:**

- 6240 • die dafür erforderliche Infrastruktur insbesondere in den Bereichen Jugendhilfe, Gesundheit, Bildung und berufliche Integration in unseren beiden Kommunen weiter ausbauen
- 6241
- 6242 • Maßnahmen ergreifen, um insbesondere den Erwerb von Schulabschlüssen zu fördern.
- 6243 • allen Kindern und Jugendlichen so schnell wie möglich das Lernen in Regelklassen ermöglichen. Wir wollen das Recht auf Bildung bis zum Alter von 25 Jahren ausweiten, denn Bildungschancen dürfen nicht am Alter scheitern. In dieser Zeit wird zudem der Aufenthalt abgesichert.
- 6244
- 6245 • die „Qualitätsstandards Unbegleitete minderjährige Flüchtlinge“ überarbeiten, u.a. mit der Fragestellung wie ein Clearingverfahren für alle Jugendliche erreicht werden kann.
- 6246
- 6247 • die Unterbringung von für die Umverteilung angemeldeten und sog. Rückkehrer*innen und jungen Geflüchteten, erfolgt nach den sonst üblichen Raumstandards in der Jugendhilfe.
- 6248
- 6249

6250

6251

6252 Senior*innen

6253

6254

6255 Im Land Bremen ist mehr als ein Viertel der Bevölkerung 65 Jahre oder älter. Sie leben in sehr unterschiedlichen Lebenslagen und übernehmen wichtige Funktionen im Erwerbsleben und Ehrenamt, in der Familienarbeit und dem gesellschaftlichen Zusammenhang. Damit sie das können, müssen ihre Bedarfe – bei aller Unterschiedlichkeit – stärker und konsequenter in allen Politikbereichen mitgedacht werden.

6256

6257

6258

625f Vieles, was für Senior*innen wichtig ist, ist für alle gut, aber für Senior*innen besonders dringlich.

626f
626f Der demografische Wandel zeigt auch: Die Menschen in Deutschland werden immer älter. Die durchschnittliche Lebenserwartung, die 1970 noch bei 70 Jahren lag, ist inzwischen auf über 80 Jahre geklettert. Die über 90-Jährigen sind die am schnellsten wachsende Altersgruppe. Diese erfreuliche Entwicklung bringt gleichzeitig Herausforderungen für unsere Städte mit sich, die erkannt und gemeistert werden müssen. Unser Ziel ist dabei das selbstbestimmte Leben im Alter in der gewohnten Umgebung, barrierefreie und kurze Wege zu Dienstleistungen und Angeboten, fußläufig gut erreichbare Grünflächen mit Sitzgelegenheiten, die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben im Miteinander von Alt und Jung.

626f **Altersfreundliche Städte und Quartiere**

6270 Wir wollen Bremen und Bremerhaven zu altersfreundlichen Städten entwickeln. Das heißt, dass auch
6271 ältere Menschen sich in unseren Städten wohlfühlen und hier gerne alt werden. Im Alter wird die gute
6272 wohnortnahe Versorgung immer wichtiger. Unser Ziel ist, dass alle Angelegenheiten des täglichen Lebens
6273 gut erreichbar und zugänglich sind: Einzelhandel und Apotheken, Hausärztinnen und Hausärzte, die
6274 Haltestellen von Bus und Bahn, Bank und Post, Dienstleistungszentren und Kulturangebote.

627f **Die Koalition wird:**

- 6277 • das Thema altersgerechte Stadt zum integralen Bestandteil der Stadtentwicklung machen.
- 6278 • die Belange von Senior*innen im Programm Wohnen in Nachbarschaften regelhaft berücksichtigen.
- 6279 • das Programm „Ältere im Quartier“, über das Mittagstische in den Quartieren, Unterstützung bei
6280 Fahrten und Unterstützung für Ehrenamtliche ermöglicht werden, fortsetzen und im Rahmen des
6281 Landesprogramms „Lebendige Quartiere“ ausbauen.
- 6282 • Mobilitätslücken durch einen ausgebauten Personennahverkehr schließen.
- 6283 • Maßnahmen der Klimaanpassung wie sonnengeschützte Plätze, Bänke und Trinkwasserbrunnen aus-
6284 bauen.
- 6285 • deutlich machen, dass alle Träger der Altenhilfe und von Senior*innenangeboten auch die Bedürfnis-
6286 se von Menschen mit Migrationsgeschichte achten müssen, denn auch hier wächst der Anteil der Äl-
6287 teren, und entsprechende Konzepte und Modellprojekte müssen an diese Bedarfe angepasst werden.

628f **Wohnen im Alter**

6290 Viele Menschen machen sich im Alter Gedanken über ihr Wohnen. Wir möchten, dass man so lange wie
6291 möglich in der vertrauten Umgebung bleiben kann. Wenn die Kinder aus dem Haus sind und vielleicht
6292 die Hausarbeit oder Gartenpflege zu zeitaufwändig werden, überlegen einige, ob eine Veränderung sinn-
6293 voll ist. Dazu sollten in allen Stadtteilen Angebote des seniorenrechtlichen und bezahlbaren Wohnens mit
6294 Service verfügbar sein.

629f **Die Koalition wird:**

- 6297 • die Beratung zur Anpassung des Wohnraums an die Bedürfnisse des Alters (kom.fort) bedarfsgerecht
6298 weiter fördern.
- 6299 • dezentrale Unterstützungsstrukturen wie die Dienstleistungszentren weiter stärken und ausbauen.
- 6300 • gemeinschaftliche und generationenübergreifende Wohnformen weiterhin unterstützen.
- 6301 • sich weiterhin für zukunftsgerechte Wohnformen wie Wohnen mit Service, Stiftungsdörfer etc. ein-
6302 setzen.

630f **Armut im Alter**

6305 Armut im Alter ist nach wie vor eine große Sorge vieler Menschen. Der Handlungsbedarf ist groß, insbe-
6306 sondere für Frauen, denen die Erziehung von Kindern oder Pflege von Angehörigen als Lücke im Lebens-
6307 lauf hinsichtlich der Einzahlungszeiten ins Rentensystem zum Nachteil wird. Der Anteil von Menschen,
6308 die auf Grundsicherungsleistungen im Alter angewiesen sind, steigt – auch bei Menschen mit Migrations-

6309 biographie. Leider nehmen viele Menschen die ihnen zustehenden Sozialleistungen nicht wahr.

6310

6311 **Die Koalition wird:**

- 6312 • sich weiter dafür einsetzen, dass Altersarmut auf Landes- und Bundesebene bekämpft wird.
- 6313 • um das Dunkelfeld der Armut im Alter zu verringern, offensiv über die Grundsicherung im Alter sowie
- 6314 Wohngeldansprüche mehrsprachig informieren.

6315

6316 **Unterstützungsangebote**

6317 Trotz der zahlreich vorhandenen Angebote erleben wir, dass nicht alle Menschen, für die Angebote da
6318 sind, diese erfassen können und nutzen und so erst spät, manchmal zu spät Unterstützung erfahren.

6319

6320 **Die Koalition wird:**

- 6321 • die Modellprojekte „Präventive Hausbesuche“ und „Aufsuchende Altenarbeit plus“ durchführen, aus-
6322 werten und dann schrittweise als Gesamtstrategie auf das gesamte Stadtgebiet Bremen ausweiten.
- 6323 • den Sozialdienst Erwachsene der wachsenden Zielgruppe entsprechend verstärken.

6324

6325 **Einsamkeit im Alter**

6326 Immer mehr Menschen leben allein. Einsamkeit im Alter ist ein zunehmendes gesellschaftliches Prob-
6327 lem. Aber: Ältere Menschen sind ein wertvoller Teil unserer Gesellschaft. Damit das so bleibt, müssen
6328 sie gut eingebunden werden. Wir wollen die öffentlichen Orte der Begegnung und Zusammenarbeit stär-
6329 ken und sie – wo erforderlich – für die Zielgruppe der älteren Menschen besser öffnen.

6330

6331 **Die Koalition wird:**

- 6332 • ein breites Angebot an sozialer Infrastruktur sicherzustellen, das Gesundheits- und Sorgezentren,
6333 Stadtteilzentren, Beratungsstellen, Senior*innenbegegnungsstätten, Bürgerhäuser und Mobilitäts-
6334 dienste niedrigschwellig und wohnortnah verbindet und zeitgemäß ausgestaltet.
- 6335 • die Quartierszentren in 14 stadtbremischen Quartieren für die Organisation von Begegnungen und
6336 Projekten zwischen Jung und Alt gewinnen und diese fördern.

6337

6338 **Digitale Teilhabe**

6339 Die Nutzung von Computer und Internet ist für viele Ältere alltäglich geworden, für andere noch unge-
6340 wohnt – aber eine wichtige Möglichkeit, Kontakte herzustellen und aufrecht zu erhalten sowie Informa-
6341 tionen zu bekommen. Wir wollen daher neue Wege für die digitale Teilhabe Älterer beschreiten. Digitali-
6342 sierung darf aber auch nicht bedeuten, Generationen abzuhängen. Das Nebeneinander der technischen
6343 Nutzungsgewohnheiten erfordert, dass alle die Möglichkeit bekommen, Dienstleistungen der Verwaltung
6344 anderweitig – sei es persönlich oder telefonisch – ohne Einschränkung wahrnehmen zu können.

6345

6346 **Die Koalition wird:**

- 6347 • die bisherigen Projekte wie Beratungsangebote, Laptop-Verleih und das Netzwerk Digitalambulanzen
6348 weiterentwickeln und zu einem Gesamtsystem verstetigen. Um mehr Menschen in benachteiligten
6349 Quartieren zu erreichen, werden wir mit den Trägern den Einsatz von Nachbarschaftshelfer*innen als
6350 Digitallots*innen prüfen.

6351

6352 **Politische Teilhabe**

6353 Viele ältere Menschen engagieren sich im Ehrenamt, in Bürgerinitiativen, in Verbänden und Initiativen.
6354 Dieses Engagement ist von hohem Wert für das gegenseitige Verständnis der Generationen und unsere
6355 Zivilgesellschaft. Der bremischen Seniorenvertretung kommt als anerkannte Interessenvertretung für
6356 alle älteren Menschen im Land Bremen eine besondere Rolle zu.

6357 **Die Koalition wird:**

- 6358 • die Seniorenvertretung auch weiterhin eng begleiten und sie als politische Partnerin in unsere Ent-
6359 scheidungen einbinden.
- 6360 • sich dafür einsetzen, eine Vertretungsperson von einem queeren Träger in die Senior*innenvertre-
6361 tung zu senden, damit die Belange älterer Menschen der LGBTIQ* Community besser gehört werden.
- 6362 • mit der Seniorenvertretung und der interessierten Öffentlichkeit Möglichkeiten der Erweiterung des
6363 Einflusses der Seniorenvertretung auf politische Entscheidungen, etwa durch ein Senior*innenmit-
6364 wirkungsgesetz, erörtern und über Strategien der Förderung der politischen Teilhabe der älteren
6365 Generation diskutieren.

6366

6367

6368

6369

6370

Flucht, Migration, Integration und Partizipation

6371 **Zuwanderungsgesellschaft**

6372 Das Bundesland Bremen ist von jeher geprägt von Zuwanderung, gesellschaftlicher Vielfalt und von
6373 Menschen mit Wurzeln in den verschiedensten Ländern der Welt. Wir verfügen in Bremen und Bremer-
6374 haven über viel Erfahrung im Zusammenleben von Menschen unterschiedlichster Herkunft, dem Neben-
6375 und Miteinander von Sprachen, Kulturen, religiösen Überzeugungen und Lebensweisen. Aus dieser
6376 Erfahrung wissen wir, dass friedliches Zusammenleben kein Automatismus ist, sondern dass sozialer
6377 Zusammenhalt immer wieder herausgefordert wird, erarbeitet und gestaltet werden muss. Dazu braucht
6378 es das Zutun und die Bereitschaft aller – der Eingewanderten und der Mehrheitsgesellschaft. In diesem
6379 Sinne verstehen wir Integration als einen wechselseitigen Prozess, der die Partizipation zugewanderter
6380 Menschen am gesellschaftlichen Leben anstrebt.

6381

6382 **Die Koalition wird:**

- 6383 • sich auf Bundesebene für eine Flexibilisierung der Einbürgerungsvoraussetzungen für lange hier le-
6384 bende Personen einsetzen. Für ältere Menschen soll ein vereinfachtes Verfahren eingeführt werden.
6385 Darüber hinaus befürworten wir ein modernes Staatsangehörigkeitsgesetz, doppelte Staatsbürger-
6386 schaft und ein Wahlrecht für Drittstaatsangehörige, die seit mehr als fünf Jahren ihren dauerhaften
6387 Wohnsitz hier haben.
- 6388 • Migrant*innenselbstorganisationen, die oft einen ähnlichen kulturellen und sprachlichen Hintergrund
6389 wie die Einbürgerungsinteressierten haben, für die Einbürgerung gewinnen und sie bei der Bereit-
6390 stellung von Beratung und Einbürgerungslots*innen unterstützen.

6391

6392 **Spracherwerb**

6393 Der Spracherwerb ist ein zentraler Schritt zur Integration.

6394

6395 **Die Koalition wird:**

- 6396 • allen Menschen, die mit Zuwanderungserfahrung in Bremen und Bremerhaven leben, die Chance
6397 geben, Deutsch über ein Kursangebot zu erlernen. Wir wollen daher zusätzlich zu den vom Bund an-
6398 gebotenen Deutschkursen unsere kommunalen Sprachkursangebote aufrechterhalten und dabei auch
6399 spezifische Zielgruppen im Blick behalten. Dazu gehört, niedrigschwellige Sprachkurse für Frauen
6400 und mit Kinderbetreuung wie z.B. „Mama lernt Deutsch“ zu erhalten und bei Bedarf auszuweiten.

6401

6402 **Migrationsämter**

6403

6404 **Die Koalition wird:**

- 6405 • dafür Sorge tragen, dass die Migrationsämter Bremen und Bremerhaven ihre Verwaltungspraxis und
6406 Rechtsanwendung gleichermaßen im Sinne einer humanitären Migrationspolitik ausrichten.

- 6407 • um die Migrationsämter zu entlasten, die rechtlichen Ermessensspielräume bei der Dauer von erteil-
- 6408 ten und verlängerten Aufenthaltserlaubnissen und Duldungen ausschöpfen.
- 6409 • um die Bearbeitungszeiten deutlich zu verkürzen und die Einbürgerungskampagne fortzuführen das
- 6410 Personal aufstocken und Digitalisierung und Prozessoptimierung weiterführen.

6411

6412 **Antidiskriminierung**

6413 Rassismus, Antisemitismus, Rom*nja- und Sinti*zzefeindlichkeit, antimuslimischer oder anti-schwarzer

6414 Rassismus haben keinen Platz in Bremen und Bremerhaven. Verschiedene Rassismus-Vorfälle der letz-

6415 ten Jahre haben gezeigt: Rassismus zieht sich durch viele Bereiche des öffentlichen Lebens. Der zuneh-

6416 menden rechten Gewalt und Hetze treten wir entschieden entgegen.

6417

6418 **Die Koalition wird:**

- 6419 • einen Landesaktionsplan gegen Rassismus erarbeiten und gemeinsam mit zivilgesellschaftlichen
- Initiativen weitergehende Bedarfe und mögliche Maßnahmen identifizieren.
- 6420 • weiterhin die gute Arbeit der Beratungsstelle für Opfer rechter und rassistischer Gewalt, SoliPort,
- und des mobilen Beratungsteams gegen Rechtsextremismus Bremen und Bremerhaven fördern,
- 6421 eine Anhebung und Verstetigung der Mittel prüfen. Wir stärken präventive Projekte und setzen dabei
- 6422 einen Schwerpunkt auf Geschlechterverhältnisse;
- 6423 • Beschäftigte in vielen Verwaltungsbereichen mit Publikumsverkehr stärker sensibilisieren und quali-
- 6424 fizieren sowie schützende und präventive Strukturen aufbauen.
- 6425 • die Landesantidiskriminierungsstelle schnellstmöglich mit Leben füllen.

6426

6427 **Landesantidiskriminierungsgesetz**

6428 Jede Form von Diskriminierung verurteilen wir aufs Schärfste. Dennoch werden täglich Menschen auf-

6429 grund von Merkmalen, wie dem Geschlecht, der ethnischen oder sozialen Herkunft, des Alters, einer Be-

6430 hinderung, der sexuellen Identität, der Religion oder aus rassistischen Gründen diskriminiert. Trotz des

6431 Allgemeinen Gleichstellungsgesetzes (AGG) auf Bundesebene, das Benachteiligungen verhindern oder

6432 beseitigen soll, bleibt die Gleichbehandlung in der Praxis oft auf der Strecke. Mit der Landesantidiskrimi-

6433 nierungsstelle haben wir bereits eine Erstanlaufstelle geschaffen, die Betroffene berät und unterstützt.

6434

6435 **Die Koalition wird:**

- 6436 • um das Recht auf Gleichbehandlung zukünftig besser einklagbar zu machen, ein Landesantidiskrimi-
- 6437 nierungsgesetz erlassen.
- 6438 • ein darin verbrieftes Recht von Antidiskriminierungsverbänden einführen, in gerichtlichen Verfahren
- 6439 als Beistände Benachteiligter aufzutreten und Rechtsangelegenheiten Benachteiligter zu besorgen.
- 6440 • sich auf Bundesebene für die Streichung der Ausnahme des Wohnungsmarkts im Allgemeinen Gleich-
- 6441 behandlungsgesetz (AGG) einsetzen.

6442

6443 **Landesgesetz für Integration und Partizipation**

6444

6445 **Die Koalition wird:**

- 6446 • in einem partizipativen Prozess zusammen mit dem Bremer Rat für Integration, weiteren Migrant*in-
- 6447 nenselbstorganisationen und weiteren relevanten Akteur*innen ein Landesgesetz für Integration und
- 6448 Partizipation erarbeiten, um Mitspracherechte für alle Bremer*innen und Bremerhavener*innen mit
- 6449 Migrationserbe sicherzustellen.
- 6450 • den Bremer Rat für Integration stärken und bedarfsbezogen neustrukturieren.
- 6451 • die Stellung der Integrationsbeauftragten stärken.
- 6452 • die Zugänge und Mitspracherechte von Kulturvereinen und Migrant*innenselbstorganisationen sowie
- 6453 die Repräsentation im Öffentlichen Dienst, Berücksichtigung bei der Verwendung von öffentlichen
- 6454 Mitteln und weitere Fragen migrantischer Repräsentanz und Belange von Bremer*innen und Bremer-

6455 havener*innen mit Migrationserbe werden regeln.

6456

6457

6458 **Migrant*innenselbstorganisationen**

6459 Migrantische Selbstorganisationen (MSOs) leisten ehrenamtlich einen wichtigen Beitrag zum sozialen
6460 Zusammenhalt. Sie ermöglichen gesellschaftliche Teilhabe, erfüllen eine soziale Funktion als Treffpunkte
6461 und Kulturorte für die Communities und erfüllen eine Brückenfunktion. Wir behalten den Kurs der Stär-
6462 kung von Migrant*innenselbstorganisationen bei.

6463

6464 **Die Koalition wird:**

- 6465 • ein Förderprogramm auf den Weg bringen, das auf die Bedarfe von MSOs zugeschnitten ist und über
6466 den Selbsthilfefonds hinausgehend auch Fördermöglichkeiten in den Bereichen Honorare oder Räum-
6467 lichkeiten bietet.
- 6468 • Professionalisierungsangebote im Bereich des ehrenamtlichen Engagements auch für MSOs öffnen
6469 und wo nötig zusätzlich auf den Weg bringen.

6470

6471 **Queer-migrantisches Leben**

6472

6473 **Die Koalition wird:**

- 6474 • queer-migrantische Beratung und Selbstorganisation auch weiterhin sicherstellen.
- 6475 • Unterkunftsmöglichkeiten für queere Geflüchtete außerhalb der Unterkünfte einrichten.

6476

6477 **Interkulturelle Öffnung von Behörden**

6478 Wir treiben die interkulturelle Öffnung der Bremischen Behörden voran.

6479

6480 **Die Koalition wird:**

- 6481 • das Angebot des Video-Dolmetschens ausweiten.
- 6482 • Webseiten und andere Kommunikationskanäle öffentlicher Dienststellen mehrsprachig gestalten.
6483 Auch Formulare sollen soweit möglich in verschiedenen Sprachen angeboten oder zumindest in ein-
6484 facher Sprache erläutert werden.
- 6485 • Beschäftigte des öffentlichen Dienstes weiterbilden, um sie bei der interkulturellen Öffnung der Be-
6486 hörden zu unterstützen.
- 6487 • Förderpläne für Menschen mit Migrationshintergrund bei Ausbildung, Nachwuchsförderung entwi-
6488 ckeln, damit der öffentliche Dienst die gesellschaftliche Vielfalt besser abbildet.

6489

6490 **Humanitäre Migrationspolitik**

6491 Unsere Migrationspolitik und unser Umgang mit Geflüchteten sind an humanitären Maßstäben ausge-
6492 richtet. Wir stehen zu den Werten und Maßgaben der Genfer Flüchtlingskonvention und den EU-rechtli-
6493 chen Standards. Asyl ist ein völkerrechtlich, EU- und verfassungsrechtlich verbrieftes Menschenrecht
6494 - auch als Lehre aus der NS-Zeit. In diesem Sinne setzt sich Bremen bereits als Teil des europäischen
6495 Netzwerkes solidarischer Städte und der Bewegung sicherer Häfen vor Ort und international in Zusam-
6496 menarbeit mit anderen Städten und Kommunen für die Aufnahme und den Schutz Geflüchteter ein. Diese
6497 Ausrichtung auf eine humanitäre Migrationspolitik werden wir beibehalten.

6498

6499 **Die Koalition wird auf Bundesebene:**

- 6500 • sich dort, wo wir können, für menschenrechtskonforme, solidarische und minderheitensensible
6501 Lösungen z.B. für geschlechtsspezifisch Verfolgte, queere Personen oder ethnische Minderheiten, bei
6502 der Ausgestaltung des Asylrechts auf Bundes- und EU-Ebene einsetzen.
- 6503 • sich auf Bundesebene für ein modernes Einwanderungsrecht, die Ausweitung des Spurwechsels zwi-
6504 schen Asyl- und Migrationsrecht, eine Erleichterung des Familiennachzugs sowie die Anerkennung

- 6505 des Klimawandels als Fluchtursache einsetzen.
- 6506 • sich für die Wahrung der Rechte von Geflüchteten und für den Abbau diskriminierender Vorschriften
- 6507 einsetzen. Wir wenden uns gegen die Vergabe von Sach- statt Geldleistungen.

6508

6509 Bremen und Bremerhaven begreifen sich weiterhin als solidarische Städte und sichere Häfen.

6510 **Deshalb wird die Koalition auf Landesebene:**

- 6511 • Betroffenen von Zwangsprostitution, rechter Gewalt und Arbeitsausbeutung ein humanitäres Bleibe-
- 6512 recht ermöglichen.
- 6513 • die Beratungsstrukturen im Bereich Flucht und Migration erhalten und bei Bedarf ausbauen.
- 6514 • sich in den entsprechenden Netzwerken solidarischer Städte engagieren.
- 6515 • die finanzielle Unterstützung der Seenotrettung im Mittelmeer durch eine Patenschaft prüfen.

6516

6517 **Aufnahme und Verteilung**

6518 Die Aufnahme von Geflüchteten ist humanitäre Pflicht. Gleichzeitig können Geflüchtete auf dem Woh-

6519 nungsmarkt oder in Kitas, Schulen oder Jugendhilfe auf knappe Ressourcen stoßen. Die Umverteilung

6520 von Geflüchteten im Bundesgebiet nach Königsteiner Schlüssel soll dem entgegenwirken.

6521

6522 **Die Koalition wird:**

- 6523 • den Königsteiner Schlüssel weiterhin konsequent anwenden, sofern keine attestierten gesundheitli-
- 6524 chen Reiseunfähigkeiten vorliegen.
- 6525 • Schwangere innerhalb der Mutterschutzfristen oder mit Risikoschwangerschaften von der Umvertei-
- 6526 lung ausschließen.

6527

6528 **Finanzierung**

6529 Großstädte werden immer stärker angesteuert als andere Kommunen, da sie über mehr Infrastruktur,

6530 Beratungsangebote etc. verfügen.

6531

6532 **Die Koalition wird:**

- 6533 • sich dafür einsetzen, dass die überproportionale Zuwanderung in bestimmte Kommunen bei der Ver-
- 6534 teilung von Bundesmitteln entsprechend berücksichtigt wird.

6535

6536 **Landesaufnahmeprogramme**

6537 Wir werden das in der Abstimmung mit dem Bundesinnenministerium (BMI) befindliche Landesaufnah-

6538 meprogramm Afghanistan kurzfristig umsetzen. Auch das Landesaufnahmeprogramm Syrien setzen wir

6539 wie geplant um. Auf Bundesebene setzen wir uns für die Erweiterung landesrechtlicher Spielräume ein,

6540 indem das Erfordernis des Einvernehmens in ein Benehmen mit dem BMI verwandelt wird.

6541

6542 **Unterbringung Geflüchteter und Wohnraum**

6543 Angesichts der weltweit steigenden Zahl Geflüchteter wird auch in Zukunft eine Versorgung mit qualitati-

6544 ven Unterkunftsplätzen für Geflüchtete notwendig sein.

6545

6546 **Die Koalition wird:**

- 6547 • die Zentrale Aufnahmestelle (ZAST) weiterhin bedarfsgerecht ausstatten. Wenn die Schaffung weitere
- 6548 Plätze notwendig ist, werden wir dies an zusätzlichen Standorten realisieren, in denen Geflüchtete
- 6549 untergebracht werden, die die Erstuntersuchung, die unabhängige Asylverfahrensberatung und idea-
- 6550 lerweise auch das Screening zu besonderen Schutzbedarfen bereits durchlaufen beziehungsweise in
- 6551 Anspruch genommen haben.
- 6552 • die unabhängige Beschwerdestelle im *outreach*-Bereich (in Unterkünfte gehen) und um mehrsprachi-
- 6553 ge Angebote ausweiten.
- 6554 • die im Asylgesetz vorgesehenen Möglichkeiten nutzen und die Wohnverpflichtung weiterhin auf ein

- 6555 Minimum reduzieren, um die faktische Aufenthaltsdauer so kurz wie möglich zu halten und sobald
6556 Notunterkünfte nötig werden die Wohnverpflichtung aufheben.
- 6557 • unser Ziel ist, die öffentlichen Handlungsmöglichkeiten bei der Akquise von Unterkünften für Geflüch-
6558 tete auszuweiten. Dafür soll geprüft werden, welche Instrumente bzw. Körperschaften geeignet sind
6559 um den öffentlichen Besitz oder Bau von Unterkünften, die idealerweise integrativ belegt werden,
6560 hierfür geeignet sind.
 - 6561 • Übergangswohnraum und Wohnraum in Mischnutzung bzw. -belegung schaffen, der dazu beiträgt,
6562 kosteneffektive Plätze und einen Puffer im Unterbringungssystem vorzuhalten;
 - 6563 • dafür Sorge tragen, dass Bewohner*innen von Übergangswohnheimen von den Trägern intensiver in
6564 die Gestaltung ihres Alltags in der Einrichtung eingebunden werden.
 - 6565 • Gewaltschutzkonzepte für die Unterkünfte evaluieren und weiterentwickeln sowie die Unterkunfts-
6566 möglichkeiten für vulnerable Gruppen ausbauen.
 - 6567 • die Wohnraumvermittlung als erfolgreiches Projekt weiterführen und prüfen, wie über die Erhöhung
6568 von vorhandenen Kontingenten und anderer Instrumente zusätzliche Wohnungen zur Verfügung ge-
6569 stellt werden können.
 - 6570 • prüfen, wie Geflüchteten im Regelfall Wohnungsberechtigungsscheine ausgestellt werden können,
6571 um ihnen den Zugang zu eigenem Wohnraum zu erleichtern.
 - 6572 • die ausgelaufene Regelung zur Beschlagnahme von schuldhaft ungenutztem Wohnraum für die Ab-
6573 wendung von Obdachlosigkeit verlängern.

6574

6575 **Angebote im Quartier**

6576 Wir verstetigen die erfolgreichen Angebote, die wir in den Quartieren geschaffen haben, wie die Projekte
6577 „Ankommen im Quartier“ (AiQ) und „Unterstützung im Quartier“ (UiQ).

6578

6579 **Zielgruppenspezifische Angebote**

6580 Auch weitere Beratungs- und zielgruppenspezifische Angebote wollen wir fördern, ebenso wie die
6581 Sprach- und Kulturmittler*innen („Sprinter“). Als Anerkennung der Eigeneexpertise sowie als Brücken-
6582 bauer zwischen migrantisch Communities und Verwaltung wollen wir Community-spezifische Sozial-
6583 arbeit schaffen, indem wir Stellen für Community-Mittler*innen einrichten.

6584

6585 **Besonders schutzbedürftige Geflüchtete**

6586 Wir führen systematische Screeningverfahren ein, um besondere Schutzbedarfe bei Geflüchteten zu er-
6587 kennen und durchzusetzen. Das Screening für gesundheitlich begründete Schutzbedarfe wird unter der
6588 Verantwortung der Gesundheitsbehörde durchgeführt, ebenso wie die Sicherstellung der ausreichenden
6589 psychologischen Erstversorgung.

6590

6591 **Papierlose Menschen**

6592 Wir werden das derzeit laufende Clearingprogramm evaluieren und bei Bedarf verlängern.

6593

6594

6595 Inneres

6596

6597 **Polizei**

6598 Wir werden in der nächsten Legislaturperiode jährlich 225 Anwärter*innen sowie Nichtvollzugskräfte
6599 (rund 60 p.a. bei der Polizei Bremen und rund 30 in 2024/2025 für die Ortpolizeibehörde Bremer-
6600 haven) einstellen. Dadurch schaffen wir die Voraussetzung, perspektivisch bis 2027 eine Zielzahl von
6601 3.100 Vollzeitstellen bei der Polizei Bremen und 580 Vollzeitstellen in Bremerhaven zu erreichen.
6602

6603 **Die Koalition wird:**

- 6604 • die Unterstützungs- und Eingreifgruppe (UEG) der Bereitschaftspolizei mit Distanzelektroimpuls-
6605 gerät (DEIG) ausstatten, um rund um die Uhr in besonderen Einsatzlagen über dieses zusätzliche
6606 Einsatzmittel zu verfügen. Im Rahmen eines Erlasses wird klargestellt, dass der DEIG nur als mil-
6607 ddestes Mittel zur Abwehr einer dringenden Gefahr für Leib und Leben insbesondere zur Vermeidung
6608 des Schusswaffengebrauchs oder in Falle der suizidalen Selbstgefährdung angewandt wird. Bei
6609 Einsätzen, zu denen die UEG auf Grund des DEIG gerufen wird, wird auf Grundlage einer Änderung im
6610 Bremischen Polizeigesetz durchgehend die Bodycam eingeschaltet. Nach dem Einsatz des DEIG wird
6611 regelhaft eine Überprüfung des Einsatzes durchgeführt. Der Kontaktmodus des DEIG wird rechtlich
6612 ausgeschlossen. Der Deputation ist jährlich ein Bericht durch die Innenbehörde vorgelegt, der eine
6613 Auswertung der Einsätze ermöglicht.
- 6614 • sicherstellen, dass auch der Einsatzdienst der Polizei Bodycams künftig auf Grundlage einer Bestim-
6615 mung im Polizeigesetz standardmäßig nutzt, und dies auch für Einsätze in Wohnungen prüfen.
- 6616 • die Hochschule für öffentliche Verwaltung dem für die Polizei zuständigen Innenressort zuordnen und
6617 in ihrer Leistungsfähigkeit ausbauen; die Curricula sollen künftig in einem Kuratorium mit zivilgesell-
6618 schaftlicher Beteiligung beraten und der Innendeputation vorgelegt werden.
- 6619 • die Einführung des direkten Einstiegs in die Kriminalpolizei nach dreijähriger Ausbildung sowie für
6620 Quereinsteiger*innen nach einer zweijährigen Qualifizierung prüfen.
- 6621 • nach Etablierung der neuen Standorte in Gröpelingen und Vegesack evaluieren, ob sich das neue
6622 Revierkonzept mit der Zentralisierung der Anzeigenaufnahme bewährt hat.
- 6623 • ein Qualitätscontrolling für die Anzeigenaufnahme mit regelmäßigen internen Audits einführen.
- 6624 • das Erfolgsmodell der Onlineanzeige und Hinweisaufnahme stetig ausbauen und mit der telefoni-
6625 schen Anzeigenaufnahme koppeln.
- 6626 • den Polizeivollzugsdienst konsequent von Aufgaben entlasten, die auch von Kräften des Ordnungs-
6627 dienstes oder vom Objektschutz erledigt werden können.
- 6628 • Personal zur Verfügung stellen, das unbearbeitete Fälle konsequent abarbeitet.
- 6629 • alle Streifenwagen mit Smart Devices und Lesegeräten für EC-Karten ausstatten.
- 6630 • eine Digitalisierungsoffensive für unsere Polizeien starten.
- 6631 • bei Einsätzen mit Menschen in psychischen Krisen möglichst immer eine begleitende Tätigkeit des
6632 Sozialpsychiatrischen Krisendienstes sicherstellen.
- 6633 • eine zentrale Gewahrsamsstelle mit umfangreicher medizinischer Betreuung für Personen unter
6634 dem Einfluss von Alkohol und anderen Drogen planen.
- 6635 • die Fahrradstreifen ausweiten.
- 6636 • die ersten Schritte für gemeinsame Leitstellen von Polizei und Feuerwehr in Bremen und Bremer-
6637 haven planen.
- 6638 • der veränderten Kriminalitätsslage im Internet mit einem neuen eigenständigen Bereich Cybercrime
6639 im Landeskriminalamt begegnen.
- 6640 • mit dem Aufbau einer Zentralstelle Cybersicherheit in einer Kooperation mit dem BSI die Fähigkei-
6641 ten in der Cyberabwehr zum Schutz der kritischen Infrastruktur und der digitalen Infrastruktur des
6642 Öffentlichen Dienstes gemäß der Bremischen Cybersicherheitsstrategie 2023 erweitern.
- 6643 • ein Bremisches Cybersicherheitsgesetz vorlegen.
- 6644 • auf Bundesebene die Transformation des BSI hin zu einer Zentralstelle der Cyberabwehr unterstüt-
6645 zen.
- 6646 • die MEGAVO-Studie und die KviAPol-Studie auswerten und geeignete Maßnahmen umsetzen, um die
6647 demokratische Resilienz in der Polizeiarbeit zu stärken.
- 6648 • eine qualifizierte Vertretungslösung für eine*n LSBTIQ*-Ansprechpartner*in schaffen.
- 6649 • eine zentrale Ermittlungsstelle für die Verfolgung von Hass im Netz schaffen.

6650 **Sicherheit in den Quartieren**

6651 **Wir kümmern uns um die Verhältnisse in allen Quartieren. Sei es durch Kontaktpolizist*innen, den Ord-**
6652

6653 nungsdienst oder die Stadtreinigung und in lokalen Netzwerken wie einer Sicherheitspartnerschaft.

6654

6655 **Die Koalition wird:**

- 6656 • bis zum Ende der Legislaturperiode verlässlich 110 Beamt*innen im Kontaktdienst sicherstellen.
- 6657 • die Reinigungsintervalle standortbezogen intensivieren, gegen illegale Müllhalden vorgehen, an neu-
- 6658 ralgischen Orten „Mülldetektiv*innen“ einsetzen und auch eine mobile Videoüberwachung erproben,
- 6659 soweit eine Überwachung unbeteiligter Personen ausgeschlossen werden kann.

6660

6661 **Fußballkosten und Fanmärsche**

6662

6663 **Die Koalition wird:**

- 6664 • sich auf Bundesebene weiterhin für eine Fondslösung für Polizeieinsätze bei Hochrisikospielen ein-
- 6665 setzen.
- 6666 • Fanmärsche in der Regel ermöglichen, wenn nicht im Einzelfall die polizeiliche Gefahrenprognose ein
- 6667 Verbot erforderlich macht.

6668

6669 **Organisierte Kriminalität**

6670

6671 **Die Koalition wird:**

- 6672 • dafür Sorge tragen, dass die erfolgreichen Encrochat-Ermittlungen durch Polizei und Staatsanwalt-
- 6673 schaft auch mit SkyECC-Daten fortgesetzt und dabei alle Ermittlungsmöglichkeiten ausgenutzt
- 6674 werden, um auch illegal erworbenes Vermögen abzuschöpfen.
- 6675 • die Hafensicherheit durch die Forcierung der Zusammenarbeit aller zuständigen Behörden erhöhen
- 6676 sowie die erforderlichen Mittel für den Einsatz intelligenter Überwachungs- und Auswertungssyste-
- 6677 me und eine intensivere Überprüfung externer Arbeitskräfte und Dienstleister*innen bereitstellen.
- 6678 • sich im Kampf gegen Geldwäsche auf Bundesebene dafür einsetzen, dass Immobilienkäufe und
- 6679 ähnliche Großgeschäfte zukünftig nicht mehr mit Bargeld abgewickelt werden dürfen und die natio-
- 6680 nalen Kataster und Grundbücher europaweit vernetzt werden.
- 6681 • die Finanzermittlungen bei Polizei und Staatsanwaltschaft aufgabengerecht mit zusätzlichen Res-
- 6682 sourcen ausstatten.

6683

6684 **Videoüberwachung und Sicherheit im öffentlichen Raum**

6685

6686 **Die Koalition wird zur Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit im öffentlichen Raum:**

- 6687 • die Videoüberwachung an einzelnen Haltstellen und an weiteren besonderen Angst- und Gefahren-
- 6688 orten ausweiten; Basis für die konkrete Entscheidung wird eine Empfehlung von BSAG und Polizei
- 6689 sein.
- 6690 • den Stadtraum gemeinsam mit den Beiräten, der Frauenbeauftragten, dem Landesbehinderten-
- 6691 beauftragten, der Seniorenvertretung, dem Queerpolitischen Beirat und ähnlichen Vertretungs-
- 6692 strukturen auf sogenannte Angsträume hin überprüfen und diese mit den zur Verfügung stehenden
- 6693 Mitteln qualitativ aufwerten.
- 6694 • gemeinsam mit Veranstalter*innen prüfen, wie Konzepte, die auf Veranstaltungen ein Bewusstsein
- 6695 für bspw. sexistisches, rassistisches oder queerfeindliches Verhalten schaffen, zum Zwecke der
- 6696 Prävention besser unterstützt werden können.
- 6697 • der Einsatz von professionellen Awareness-Team, die an belebten Orten aufpassen und helfen, ver-
- 6698 stetigen und finanziell absichern.

6699 **Feuerwehr**

6700

6701 **Die Koalition wird:**

- 6702 • bei den Feuerwehren einen auf 70 Prozent erhöhten Anwärterzuschlag und die Eingangsbesoldung
- 6703 A8 einführen.
- 6704 • eine Zielzahl von 860 Brandschützer*innen in Bremen festlegen.
- 6705 • für einen Ausbau des Ehrenamtes bei den Freiwilligen Feuerwehren eine mehrsprachige Zukunfts-
- 6706 kampagne zur Erhöhung der Bewerbungszahlen etablieren.
- 6707 • den Zugang zum Auswahlverfahren erleichtern.
- 6708 • die Jugendfeuerwehren als Nachwuchs-Pool für die Feuerwehren stärken, zum Beispiel durch die
- 6709 Anerkennung bereits vorhandener Vorausbildungen und fachlicher Sachkenntnisse.
- 6710 • das Gutachten zur Brandschutzbedarfsplanung umsetzen, sobald es bewilligt vorliegt.
- 6711 • in entsprechende moderne technische Ausrüstung investieren und für einen zeitgemäßen Fuhrpark
- 6712 sorgen, beim Umbau des Fuhrparks bei Polizei und Feuerwehr auch auf Einsatzfahrzeuge mit alter-
- 6713 nativen Antriebsformen setzen sowie für die schweren Fahrzeuge der Feuerwehr den Einsatz von
- 6714 synthetischen Kraftstoffen zur Emissionsreduzierung prüfen.
- 6715 • gemeinsam mit dem Landesfeuerwehrverband das Strukturkonzept für die Freiwilligen Feuer-
- 6716 wehren mit Tempo umsetzen, damit die Gerätehäuser in allen Stadtteilen den heutigen technischen
- 6717 Standards entsprechen.
- 6718 • in Burglesum drei Freiwillige Feuerwehren zu einer modernen Schwerpunktwache bündeln.
- 6719 • in diesem Zusammenhang prüfen, inwieweit am Standort Burglesen ebenfalls eine Außenstelle der
- 6720 Feuerweherschule eingerichtet werden kann.
- 6721 • gemeinsam mit der Feuerwehrbeauftragten den bisherigen Erfolg der beschlossenen Organisations-
- 6722 und Führungsstrukturänderungen und das geänderte Aus- und Fortbildungskonzept im Rahmen des
- 6723 Leitbildprozesses FEUERWEHR 2025 evaluieren.
- 6724 • ihre um eine diverse und moderne Feuerwehr in Zusammenarbeit mit der unabhängigen Feuerwehr-
- 6725 beauftragten auf Grundlage der Beschlüsse der vergangenen Legislaturperiode weiterführen und die
- 6726 nötigen Mittel bereitstellen. Auch die Schutzmaßnahmen für Betroffene und das eingeführte Verfah-
- 6727 ren für Betroffene von Sexismus und Rassismus in der Feuerwehr werden wir evaluieren.
- 6728 • den stadtbremschen Rettungsdienst als Sondervermögen neu aufstellen.
- 6729 • spezielle Lösungen für altersgerechte Arbeitsplätze im Rettungsdienst prüfen.
- 6730 • die Einrichtung eines Laufbahnzweigs Rettungsdienst in der Laufbahn der Fachrichtung Feuerwehr
- 6731 prüfen.
- 6732 • in einer Novelle des Bremischen Hilfeleistungsgesetzes die obligatorische Brandverhütungsschau,
- 6733 die Einführung des Tele-Notarztes und eine Gefährdungshaftung für Schiffsbetreiber regeln.
- 6734 • die Einführung einer Ersthelfer-App prüfen, die im Falle eines Herzkreislaufstillstands in der unmit-
- 6735 telbaren Umgebung befindliche registrierte Ersthelfer*innen alarmiert.

6736

6737 **Arbeitsbedingungen der Sicherheitskräfte**

6738

6739 **Die Koalition wird:**

- 6740 • zur Aufhebung der Unterdeckung bei der Polizei einen verlässlichen Finanzplan entwickeln, der die
- 6741 Zielzahl und kontinuierliche Beförderungen getrennt betrachtet und realisiert.
- 6742 • bei den Zulagen von Polizei und Feuerwehr einen Angleich an das Land Niedersachsen anstreben.
- 6743 • die Ruhegehaltsfähigkeit der Polizeizulage und der Feuerwehrezulage wieder einführen.
- 6744 • die Gesunderhaltung im Schicht- und Bürgerdienst durch flexible Arbeitszeitmodelle und moderne
- 6745 Arbeitsplatzausstattungen stärken.
- 6746 • für Polizei, Feuerwehr und Rettungsdienst die Angebote zur Nachsorge bei traumatisierenden Ein-
- 6747 satzanlässen und deren Spätfolgen weiter ausweiten.
- 6748 • Gewalt gegen Einsatzkräfte von Polizei, Ordnungsdienst, Feuerwehr oder Rettungsdienste nicht dul-

- 6749 den.
- 6750 • die Einmalige Unfallentschädigung deutlich auf 150.000 Euro erhöhen.
- 6751 • Schmerzensgeldansprüche von Beamt*innen, für die sie z. B. aufgrund von Schuldunfähigkeit Täter*innen keinen zivilrechtlichen Titel erwirken können, künftig durch das Fürsorgenetz des Dienstherrn erfüllen.
- 6752
- 6753

6754

6755 **Ordnungsdienst und Ordnungsamt**

6756

6757 **Die Koalition wird:**

- 6758 • das Erfolgsmodell Ordnungsdienst weiter ausbauen – auch mit weiteren dezentralen Dependancen
- 6759 – und daher in der nächsten Legislaturperiode eine Personalaufstockung auf mindestens 120 Vollzeitstellen anstreben.
- 6760
- 6761 • den Lehrgang für eine Tätigkeit im Ordnungsdienst ausbauen.
- 6762 • einen zusätzlichen Ausbildungsschwerpunkt auf interkulturelle Kompetenz und offene Kommunikation der Mitarbeitenden legen.
- 6763
- 6764 • die Planung und Durchführung von Veranstaltungen durch Einrichtung eines zentralen online-basierenden Veranstaltungsservices beim Ordnungsamt erleichtern, über den alle erforderlichen Anträge und Genehmigungsverfahren gesteuert werden und bei dem ein zentraler Veranstaltungskalender geführt wird.
- 6765
- 6766 • für die Überwachung des ruhenden Verkehrs jährlich 15 neue Kräfte ausbilden, bis eine Personalausstattung von hundert Vollzeitstellen erreicht ist.
- 6767
- 6768
- 6769

6770

6771 **Glücksspiel und Wettbüros**

6772

6773 **Die Koalition wird:**

- 6774 • die Glücksspielaufsicht weiter stärken und weitere Maßnahmen zur Prävention von Glücksspielsucht auch durch gesetzliche Änderungen anstreben.
- 6775
- 6776 • sich für eine Stärkung der im Glücksspielstaatvertrag 2021 vorgesehenen Instrumente zum Jugend- und den Spieler*innenschutz sowie für ein Werbeverbot für alle besonders suchtgefährdenden Glücksspiele (also für Sportwetten, virtuelle Automaten Spiele, Online-Poker und Online-Casinospiele) einsetzen.
- 6777
- 6778
- 6779

6780

6781 **Katastrophenschutz**

6782 Die veränderte geopolitische Sicherheitslage hat direkte Auswirkungen auf die physische und die Cybersicherheit im Land. Neben der technischen Ausrüstung ist die Aus- und Fortbildung für die Helfer*innen im Katastrophenschutz ein zentraler Baustein. Als leicht verständliches Warnsystem braucht es zusätzlich zu Warn-Apps und *Cell-Broadcast* ein flächendeckendes Sirennetz. Alle sollen wissen, wie sie für den Katastrophenfall vorsorgen und sich im Ernstfall zu verhalten haben.

6783

6784

6785

6786

6787

6788 **Die Koalition wird:**

- 6789 • mit dem Aufbau einer Zentralstelle Cybersicherheit in einer Kooperation mit dem BSI die Fähigkeiten in der Cyberabwehr zum Schutz der kritischen Infrastruktur und der digitalen Infrastruktur im Land Bremen gemäß der Bremischen Cybersicherheitsstrategie 2023 erweitern und die Funktionsweise der kritischen Sicherheit im Katastrophenfall sicherstellen.
- 6790
- 6791 • den bislang auf Naturkatastrophen fokussierten Katastrophenschutz zu einem wirksamen Instrument des Krisenmanagements weiterentwickeln und für Bremen und Bremerhaven Krisenpläne erarbeiten.
- 6792
- 6793 • die erforderlichen Aus- und Fortbildungen in den unterschiedlichen Disziplinen gewährleisten.
- 6794 • die Ausweitung des Sirennensystems vorantreiben und das notwendige Budget zur Verfügung stellen, um die Stadtgebiete Bremens und Bremerhavens vollständig abzudecken.
- 6795
- 6796
- 6797
- 6798

- 6799 • den Bevölkerungsschutz im Land Bremen durch einen klaren, schnell umsetzbaren Investitionsplan
6800 verbessern.
- 6801 • das Thema Bevölkerungsschutz und Ehrenamtsengagement auch in unseren Schulen adressieren.
- 6802 • in der anstehenden Novelle des Bremischen Hilfeleistungsgesetzes eine neue Konzeption für den Be-
6803 reich Katastrophenschutz und Zivilverteidigung vorlegen.
- 6804

6805 **Verfassungsschutz und Extremismusbekämpfung**

6806

6807 **Die Koalition wird:**

- 6808 • das Bremische Verfassungsschutzgesetz unter Berücksichtigung der aktuellen verfassungsgericht-
6809 lichen Rechtsprechung novellieren und modernisieren.
- 6810 • sich auf Bundesebene für ein Verbot der Grauen Wölfe einsetzen.
- 6811

6812 **Kriminalprävention und Kriminalitätsanalyse**

6813

6814 **Die Koalition wird:**

- 6815 • Straftaten gegen ältere Menschen konsequent bekämpfen und neben bestehenden Präventionsan-
6816 geboten ein erweitertes Präventionskonzept entwickeln.
- 6817 • die im Landesaktionsplan zur Umsetzung der Istanbul-Konvention vorgesehenen Maßnahmen im
6818 Zuständigkeitsbereich der Innenbehörde vollumfänglich umsetzen und mit den erforderlichen Haus-
6819 haltsmitteln unterlegen.
- 6820 • die Polizeistatistik zur politisch motivierten Kriminalität nach Berliner Vorbild ausbauen, sodass
6821 Hasskriminalität insbesondere gegen Frauen, inter*, trans*, nicht-binäre Personen sowie gegen
6822 BIPoC, Migrant*innen und Menschen mit Behinderung sichtbar wird.
- 6823 • mehr Mittel für Prävention, Aufklärung und die Vermittlung von Hilfsangeboten einsetzen, um
6824 gegen häusliche Gewalt – körperliche sowie psychische – stärker vorzugehen, und die Sensibilisie-
6825 rung von Polizei und Staatsanwaltschaft fortsetzen.
- 6826 • im Rahmen des 2026 erscheinenden periodischen Sicherheitsberichts eine Dunkelfeldstudie zu queer-
6827 feindlicher Gewalt vorlegen.
- 6828

6829 **Rückführungen**

6830 Bei Rückführungen von Menschen, die nicht bleiben können, setzen wir weiterhin auf die freiwillige
6831 Rückkehr und betrachten Rückführungen als letztes Mittel. Dort, wo Abschiebungen von Menschen nötig
6832 sind, müssen sie rechtsstaatlich vollzogen werden.

6833

6834 **Die Koalition wird:**

- 6835 • bei Ausweisungen die Aufenthaltsdauer berücksichtigen, insbesondere, wenn sie Menschen mit aus-
6836 läндischer Staatsangehörigkeit betreffen, die in Bremen oder Bremerhaven geboren oder aufgewach-
6837 sen sind.
- 6838 • Abschiebungen in Kriegs- oder Krisengebiete wie derzeit Afghanistan, Ukraine oder Syrien ebenso
6839 vermeiden wie Abschiebungen in Kälteregeonen.
- 6840 • wann immer rechtlich zulässig, ausländische Personen, die gravierende Straftaten begehen oder von
6841 denen eine terroristische Gefahr ausgeht, konsequent in ihre Heimatländer abschieben.
- 6842

6843 **Versammlungsfreiheitsgesetz**

6844

6845 **Die Koalition wird ein bremisches Versammlungsfreiheitsgesetz schaffen, das**

- 6846 • die Rechte der Demonstrierenden und die Schutz- und Kooperationspflichten aller Behörden zur För-
6847 derung der Verwirklichung der Versammlungsfreiheit ausbaut,
- 6848 • mehr Rechtssicherheit schafft, beispielsweise in Bezug auf Versammlungen auf Privatgrund,

- 6849 • Zuständigkeiten klar regelt, insbesondere hinsichtlich der Abgrenzung der Aufgaben von Versamm-
6850 lungsbehörde und Polizeivollzugsdienst,
6851 • Regelungen über die zulässige Datenverarbeitung trifft,
6852 • einen angemessenen und ausgewogenen Katalog von Ordnungswidrigkeiten und Straftaten vorsieht,
6853 • Verstöße gegen Anordnungen zur Durchsetzung des Vermummungsverbots von einer Straftat zu
6854 einer Ordnungswidrigkeit herabstuft, soweit es sich nicht um grobe Verstöße gegen wiederholte An-
6855 ordnungen handelt.

6856

6857

6858

Justiz und Verfassung

6859

6860

Gerichte und Staatsanwaltschaft

6861

Ohne eine personell und sachlich angemessen ausgestattete Justiz ist weder der ungehinderte, schnelle
6862 Zugang zum Recht für alle, unabhängig von Herkunft und Vermögen, noch der starke Rechtsstaat über-
6863 haupt denkbar.

6864

6865

Der grundlegende Digitalisierungsprozess der Justiz muss weiter vorangetrieben werden.

6866

6867

Die Koalition wird:

6868

- das in allen Landesjustizverwaltungen für die Personalbedarfsplanung angewandte Personalbedarfs-
6869 berechnungssystem PEBB§Y zukünftig auch in Bremen zur Grundlage der Stellenplanung für die
6870 Gerichte und Staatsanwaltschaften machen.

6871

- zum Ende der Legislaturperiode eine Deckungsquote von „PEBB§Y 100“ anstreben,

6872

- in einem ersten Schritt die bisherigen temporären Personalaufstockungen verstetigen.

6873

- zur weiteren Stillung des Bedarfs insbesondere bei der Staatsanwaltschaft und im nichtrichterli-
6874 chen Bereich Personaldefizite zeitnah beseitigen, auch durch die Intensivierung der Ausbildung von
6875 Rechtspfleger*innen und Justizfachangestellten.

6876

- dafür Sorge tragen, dass mehr Absolvent*innen des Bremer Studienganges Rechtswissenschaften
6877 über ein Referendariat in Bremen den Zugang zur hiesigen Anwaltschaft oder Justiz finden zu kön-
6878 nen, z.B. durch einen weiteren Einstellungstermin.

6879

- das elektronische Staatsexamen für Referendar*innen einführen.

6880

- die erforderlichen Mittel zur Verfügung stellen, um die gesetzliche Einführungsfrist der elektroni-
6881 schen Akte einzuhalten.

6882

- für die Fachgerichte die Möglichkeit einer gemeinsamen digitalen Videorechtsantragstelle schaffen
6883 und so den Zugang zum Recht in Bremerhaven noch niederschwelliger gestalten.

6884

- aufgrund der positiven Erfahrungen mit dem gemeinsamen Landessozialgericht mit Niedersachsen,
6885 das sich als qualitativ hochwertige und ressourcenschonende Einrichtung bewährt hat, sich mit den
6886 benachbarten Ländern darüber austauschen, ob es weitere gemeinschaftliche Gerichte geben kann.

6887

6888

Die religiös-weltanschauliche Neutralität des Staates ist eine Errungenschaft, der im Gerichtssaal beson-
6889 deres Gewicht zukommt. Die Richter- und Staatsanwaltschaft ist daher zum Tragen einer einheitlichen
6890 Amtstracht ohne religiöse Symbole verpflichtet. Um muslimischen Frauen gleiche Ausbildungschancen
6891 zu garantieren und Stigmatisierungen zu verhindern, sieht die Koalition für Rechtsreferendarinnen, die
6892 nur zu Ausbildungszwecken richterlichen oder staatsanwaltschaftlichen Sitzungsdienst wahrnehmen,
6893 auch zukünftig pragmatische Lösung vor.

6894

6895

Justizvollzug

6896

Um Ordnung und Sicherheit zu gewährleisten und insbesondere die Resozialisierung der Gefangenen zu
6897 unterstützen, muss die JVA aufgabengemäß ausgestattet werden. Ihre Belegungsquote liegt inzwischen
6898 nahe 100 Prozent und steigt weiter an, auch weil im Rahmen von EncroChat-Verfahren lange Haftstra-

6899 fen ausgerechnet wurden. Gleichzeitig ist die Sicherheitslage qualitativ zunehmend durch den besonders
6900 personalintensiven Umgang mit psychisch auffälligen Gefangenen geprägt. Eine Vielzahl von längeren
6901 Krankenhaus-Bewachungen insbesondere von lebensälteren oder psychisch auffälligen Gefangenen,
6902 für die stets zwei Bedienstete des Vollzugsdienstes abgestellt werden muss, reduziert die Besetzungen
6903 auf den Vollzugsstationen. Um zusammengenommen eine auskömmliche Ausstattung des Allgemeinen
6904 Vollzugsdienstes (AVD) in der JVA zu gewährleisten, ist eine feste Zielzahl von mindestens 260 Vollzeit-
6905 einheiten (VZE) erforderlich. Ohne diese verbesserte Personalausstattung wird das bewährte Ansprech-
6906 partnersystem, das wesentlich zur Resozialisierung und Deeskalation beiträgt, nicht aufrechterhalten
6907 werden können.

6908
6909 Die gesundheitlichen Anforderungen und Belastungen, insbesondere im psychischen Bereich, sind zu-
6910 dem im Justizvollzugsdienst ähnlich wie bei der Polizei signifikant höher als in der sonstigen Verwal-
6911 tung. Dies ist auch ablesbar an hohen Ausfallzeiten durch die sog. Vollzugsdienstuntauglichkeit.

6912
6913 Digitale Kommunikation und Medien sind aus der Gesellschaft nicht wegzudenken. Deshalb ist es integ-
6914 raler Teil des Resozialisierungsauftrages, digitale Teilhabe auch für Gefangene zu ermöglichen.

6915

6916 **Die Koalition wird:**

- 6917 • für die Ausbildungs- und Stellenplanung des AVD eine Mindestzielzahl von 260 VZE zugrunde legen,
6918 die wir durch kontinuierliche Ausbildung zum Ende der Legislaturperiode erreichen wollen.
- 6919 • zur Mitte der Legislaturperiode evaluieren, ob die Veränderungen bei Anzahl und Zusammensetzung
6920 der Gefangenen eine höhere Personalzielzahl gebietet und unsere weitere Ausbildungsplanung daran
6921 ausrichten.
- 6922 • die Freie Heilfürsorge auch auf das Personal des Justizvollzuges erstrecken.
- 6923 • die Sozialen Dienste der Justiz mit einer „Bewährungs-App“ ausstatten, die den Kontakt mit den
6924 Klient*innen erleichtert und beispielsweise über Erinnerungsmöglichkeiten sowohl an Termine als
6925 auch an Ratenzahlungen verfügt, aber auch dem Klient*innen einen niederschweligen Zugang zu den
6926 vielfältigen sozialstaatlichen Angeboten ermöglicht.
- 6927 • sich für bundesgesetzliche Änderungen einsetzen, damit Strafgefangene Mitglieder in den gesetz-
6928 lichen Krankenkassen werden oder bleiben können und bestehende Rentenanwartschaftsverläufe
6929 durch Haft nicht unterbrochen werden.
- 6930 • die Sanierung und Modernisierung der JVA zügig abschließen.
- 6931 • den Schutz von trans-, intergeschlechtlichen oder nicht-binären Menschen im Strafvollzug stärken
6932 und durch eine Anpassung der Strafvollzugsgesetze flexible Lösungen schaffen, um ihre Persönlich-
6933 keiten und Bedürfnisse hinreichend zu berücksichtigen.
- 6934 • im Maßregelvollzug Kapazitäten schaffen, um stationär behandlungsbedürftigen Straf- und Untersu-
6935 chungshäftlingen mit der medizinisch notwendigen psychiatrischen Behandlung zu versorgen.
- 6936 • bei der weiteren Sanierung der JVA Oslebshausen die technischen Voraussetzungen für einen Inter-
6937 netzugang für alle Gefangenen schaffen.
- 6938 • in Abhängigkeit von den technischen Möglichkeiten und bestehenden Sicherheitsnotwendigkeiten
6939 sukzessive den Gefangenen eine kontrollierte digitale Teilhabe ermöglichen.
- 6940 • spätestens zum Ende der Legislaturperiode einen Plan vorlegen, wie die bisherige klassische Haft-
6941 raumtelefonie und TV-Versorgung in ein internetbasiertes, kundenfinanziertes Angebot umgewandelt
6942 werden soll.
- 6943 • am JVA- Standort Bremerhaven Instrumente der Telemedizin erproben, um die medizinische Ver-
6944 sorgung, insbesondere im psychiatrischen Bereich, der Häftlinge außerhalb der grundversorgenden
6945 Konsultationen zu intensivieren.
- 6946 • in Gespräche mit Niedersachsen eintreten, ob für den Bereich des Jugendvollzuges eine Gesamtver-
6947 lagerung oder eine noch stärkere Zusammenarbeit zielführend sein könnte, um jugendlichen Inhaf-
6948 tierten ein breites Bildungsangebot machen zu können.

6949

6950

Weitere rechtspolitische Vorhaben

6951

6952

Die Koalition wird außerdem:

6953

- das Opferanlaufstellengesetz über den Landesopferbeauftragten im Einklang mit den zum 01.01.24 in Kraft tretenden Regelungen des SGB XIV überarbeiten und verlängern, weil es sich im Grundsatz bewährt hat.

6954

6955

6956

- bei der BSAG darauf hinwirken, dass diese bei Fahren ohne Fahrschein keine Strafanträge mehr stellt.

6957

6958

- sich auf Bundesebene weiter dafür einsetzen, dass Fahren ohne Fahrschein nicht mehr als Straftat oder als Ordnungswidrigkeit sanktioniert wird.

6959

6960

- auf der Justizminister*innenkonferenz darauf hinwirken, dass das StGB auf sozial ungerechtfertigte Härten evaluiert wird.

6961

6962

- sich nachdrücklich für die Strafflosigkeit des sog. Containerns einsetzen.

6963

6964

- den Begriff „Rasse“ nach einer entsprechend erfolgten Änderung des Grundgesetzes auch aus der Landesverfassung streichen.

6965

6966

- sich auf Bundesebene für ein Zeugnisverweigerungsrecht für Beschäftigte in der Sozialen Arbeit einsetzen, weil ein durch intensive Beziehungsarbeit aufgebautes Vertrauensverhältnis zu ihrer Klientel häufig Voraussetzung für eine erfolgreiche Erfüllung ihres gesellschaftlichen Auftrags ist.

6967

6968

- zivilgesellschaftliche und wissenschaftliche Akteure dabei unterstützen, die erheblichen Beiträge der Bremer Justiz und ihrer Bediensteten im Dritten Reich zur Stabilisierung des Systems und zur Durchsetzung der Ziele der Nationalsozialisten aufzuarbeiten und der Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

6969

6970

- Sorge dafür tragen, dass die Dezernent*innen für Hasskriminalität bei der Staatsanwaltschaft Bremen einen regelmäßigen Austausch mit dem Queerpolitischen Beirat pflegen, um dessen Kompetenz in ihre Arbeit einfließen lassen zu können.

6971

6972

6973

- im Kampf gegen Geldwäsche die Notaraufsicht verstärken.

6974

6975

6976

6977

Sport

6978

6979

Sport spiegelt die Vielfältigkeit der Gesellschaft wider. Sowohl im organisierten Sport wie auch in freien Sportangeboten, verbindet er die Menschen in Bremen und Bremerhaven und führt unterschiedlichste Bevölkerungsgruppen zusammen. Der Sport ist eine wichtige Säule der Integration verschiedener Lebenslagen und damit ein elementarer Teil unserer sozialen Gemeinschaft. Die verschiedenen Auslegungen des Sports, vom Breitensport über den Leistungssport bis zum Spitzensport im organisierten Sport und den vielen freien Sportangeboten, sind als zusammenhängende Sportkultur im Land Bremen zu sehen. Ein breites ehrenamtliches Engagement in allen Altersstufen bildet ihr Fundament und wirkt in die Gesellschaft hinein.

6980

6981

6982

6983

6984

6985

6986

6987

Sport hat eine Querschnittsfunktion, indem er einen Beitrag zu vielen Themen der Gesellschaft erfüllt. Daher fördert die Koalition den organisierten und freien Sport mit seinem sozialen, inklusiven und leistungsorientierten Wirken.

6988

6989

6990

6991

6992

Turnhallen und Sportplätze

6993

6994

Die Koalition wird:

6995

- die Mittel zur Sanierung städtischer Sportanlagen erhöhen, um die Aufrechterhaltung des Sportbetriebes zu gewährleisten.

6996

6997

- auf Grundlage der vorliegenden Sanierungspläne der Sporthallen eine verbindliche, priorisierte Umsetzungsstrategie vorlegen und diese hinsichtlich der energetischen Sanierungen in enger Verzah-

6998

- 6999 nung mit der Klimaschutzstrategie fortschreiben.
- 7000 • mit dem Umweltbetrieb Bremen die Pflege der städtischen Sportanlagen durch Bereitstellung zusätz-
- 7001 licher Finanzmittel sicherstellen und stadtweit einheitlich regeln.
- 7002 • die Sportinfrastruktur außerhalb der städtischen Sportanlagen weiter verbessern und die Mittel
- 7003 für die Sportvereine zur Bewirtschaftung und Sanierung der vereinseigenen Sportanlagen erhöhen
- 7004 sowie bürokratische Vorgaben abbauen, um die Umsetzung der anerkannten Anforderung zu erleich-
- 7005 tern.
- 7006 • die Einrichtung und Sanierung von Allwetter Sportanlagen und die Errichtung weiterer Großfeldan-
- 7007 lagen unter Einbeziehung von Barrierefreiheit sowie Absicherung der Unterhaltungskosten vorantrei-
- 7008 ben.
- 7009 • für eine erfolgreiche Umsetzung des Sanierungsplans die erforderliche Struktur bei Immobilien Bre-
- 7010 men schaffen und die Beantragung von Fördermitteln (Klimaneutralität und Barrierefreiheit) intensi-
- 7011 vieren.

7012

7013 **Übungsleiter*innen**

7014

7015 **Die Koalition wird:**

- 7016 • dem Landessportbund Mittel zur kostenfreien Ausbildung von Übungsleiter*innen zur Verfügung
- 7017 stellen, um das Sporttreiben im Breiten- und Leistungssport im Lande Bremen zu verbessern und um
- 7018 das Ehrenamt zu stärken.
- 7019 • eine weitere Erhöhung der Übungsleiter*innenpauschale auf fünf Euro pro Stunde zur Sicherung und
- 7020 Gewinnung von Übungsleiter*innen ermöglichen sowie die Deckelung der Stunden je Übungsleitenden
- 7021 pro Jahr erhöhen.
- 7022 • dem Landessportbund Mittel zur Einstellung von sechs hauptamtlichen Übungsleiter*innen zur Ver-
- 7023 fügung stellen, die bedarfsorientiert und unter Berücksichtigung regionaler Bedürfnisse eingesetzt
- 7024 werden sollen.
- 7025 • Studierenden des wiedereingeführten Studienganges Sportpädagogik mit dem Landessportbund
- 7026 einen Ausbildungspfad als Übungsleiter*innen anbieten, damit den Sportvereinen zusätzliche gut
- 7027 qualifizierte Übungsleiter*innen zur Verfügung stehen.
- 7028 • Kooperationen von Bildungseinrichtungen und Sportvereinen bei der Ausbildung von Übungsleitenden
- 7029 ausbauen.
- 7030 • den Umgang mit und die Prävention von Queerfeindlichkeit ebenso wie das Thema Inklusion als feste
- 7031 Bestandteile in der Ausbildung der Übungsleitenden verankern.
- 7032 • Menschen mit Behinderungen in die Ausbildung einbeziehen und ausbilden.

7033

7034 **Bäder**

7035 Eine besondere Herausforderung ist es, neben dem Vereins- und Schulschwimmen auch die sozialen

7036 Aspekte mit zu berücksichtigen und im Rahmen der Daseinsvorsorge die Bäder auch der Öffentlichkeit

7037 in einem angemessenen Rahmen zur Verfügung zu stellen. Unser Ziel ist, das Schwimmen finanziell und

7038 personell so abzusichern, damit jedes Kind in Bremen schwimmen lernt und der Bestand an Schwimm-

7039 bädern erhalten bleibt.

7040 Im Bremer Süden werden neue Wohngebiete insbesondere für junge Familien entwickelt, gleiches gilt

7041 auch für das Tabakquartier und für Bremen-Nord. Vor allem zur Durchführung von Schwimmkursen

7042 durch die Vereine, den Schulsport und durch die Bremer Bäder besteht weiterhin ein Bedarf an Wasser-

7043 flächen. Daher werden wir die Weiterentwicklung des Bäderkonzeptes vorantreiben.

7044

7045 **Die Koalition wird:**

- 7046 • das 1-€-Freibad-Ticket für Kinder und Jugendliche absichern und eine Ausweitung auf alle Bremer
- 7047 Bäder prüfen,
- 7048 • den Betriebskostenzuschuss der Bremer Bäder GmbH erhöhen, um die Bäder kontinuierlich und

- 7049 nachhaltig zu sanieren sowie weiterzuentwickeln.
- 7050 • das erfolgreiche Teilhabe-Programm „Kids in die Bäder“ evaluieren, weiter ausbauen und fördern
- 7051 sowie einen verlässlichen Rahmen für die Schwimmvereine schaffen, damit diese ihre Kursangebote
- 7052 in den Schwimmbädern ausweiten können.
- 7053 • nach Abschluss der Variantenprüfung eines Teilneubaues mit Sanierung oder Neubau des Freizeit-
- 7054 bades Vegesack (Fritz-Piaskowski-Bad) die Variante auswählen, die für den Schwimmsport und das
- 7055 Quartier am sinnvollsten und schnell umsetzbar ist.

7056

7057 **Sportstudiengang**

7058 Uns ist es besonders wichtig, dass der Sportstudiengang der Universität Bremen spätestens zum Win-

7059 tersemester 2024/25 seinen Lehrbetrieb aufnimmt. Die Studierenden werden ermutigt, ihre Erfahrungen

7060 als Übungsleiter*innen in die Sportvereine einzubringen. Damit Bremen ein attraktiver Standort für ein

7061 Sportstudium ist, müssen die vorhandenen Sportstätten bis zum Studienbeginn ertüchtigt und ergänzt

7062 werden.

7063

7064 **Die Koalition wird:**

- 7065 • die Universität mit den Mitteln ausstatten, um die erforderlichen Maßnahmen einzuleiten.

7066

7067 **Leistungssport**

7068

7069 **Die Koalition wird:**

- 7070 • einen zusätzlichen Fördertopf für nichtolympische Sportarten bereitstellen, welche nicht bei den
- 7071 World Games teilnehmen (dürfen) und deshalb nicht mehr durch das Bundesinnenministerium unter-
- 7072 stützt werden.
- 7073 • die Kofinanzierung des Sportinternats durch Sport und Bildung fortsetzen und die Mittel hierfür aus-
- 7074 kömmlich gestalten.
- 7075 • die weitere Entwicklung der „Eliteschule des Sports“ in der Stadt Bremen unterstützen, verbunden
- 7076 mit den hierfür gegebenen Kriterien.
- 7077 • das erfolgreiche Trainer*innen-Lehrkräfte-Modell in der Stadt Bremen ausbauen und die Trainerleh-
- 7078 rer-Stelle in Zusammenarbeit mit den Fachverbänden unverzüglich besetzen,
- 7079 • eine verlässliche Finanzierung des Bundesstützpunkts Rhythmische Sportgymnastik weiterführen.
- 7080 • das Programm zur Förderung des Leistungssportes gemeinsam mit dem Landessportbund konzeptio-
- 7081 nell weiterentwickeln und dabei auch den Leistungssport von Menschen mit Behinderungen berück-
- 7082 sichtigen.
- 7083 • sich für die Stärkung der Fachverbände in unserem Land einsetzen und in den Dialog mit ihnen über
- 7084 eine Verbesserung der Infrastruktur und der finanziellen Unterstützung eintreten.
- 7085 • die Rahmenbedingungen für die „Eliteschule des Fußballs“ verbessern und ausbauen.
- 7086 • das Hallenmanagement zwischen LSB und den Sportvereinen verbessern und bei Immobilien Bre-
- 7087 men die nötigen Strukturen zur Koordination einrichten.

7088

7089 **Kooperation Bildungseinrichtungen-Sportvereine / sozialraumorientierte Vernetzung**

7090 Die Kooperation von Sportvereinen, Kita und Schule ist eine bedeutende Säule in der Förderung der Be-

7091 wegungskompetenz von Kindern, Jugendlichen und Heranwachsenden. Motivierende und kontinuierliche

7092 Bewegungsangebote spielen eine herausragende Rolle für die Persönlichkeitsentwicklung von Kindern

7093 und Jugendlichen und der gesellschaftlichen Teilhabe und Inklusion. Die Einführung des verpflichtenden

7094 Ganztags in Grundschulen bis 2026, verändert die Bewegungslandschaft von Kindern und Jugendlichen

7095 maßgeblich. Es gilt Bewegungsstrukturen zu entwickeln, die der Stärkung von sozialraumorientierten

7096 Kooperationen von Kitas, Schulen, Vereinen und Sozialen Trägern im Bereich Bewegung dienen (z.B.

7097 SPIELRAUM Konzept).

7098 **Die Koalition wird:**

- 7099 • durch Kooperation von Bildungsbehörde und Landessportbund einen Angebotsrahmen entwickeln,
7100 der den ehrenamtlich durchgeführten Sport mit dem Schulbetrieb verbindet.
- 7101 • auch in den Sommerferien Bezirksportanlagen und -hallen bedarfsgerecht offenhalten.
- 7102 • ergänzend das Projekt „Kids in die Clubs“ zum integralen Bestandteil der Kooperation von Vereinen
7103 und Schulen machen.
- 7104 • eine Ausweitung des Programms „Anerkannter Bewegungskindergarten“ auf den Bereich 0 bis 3
7105 Jahre anstreben.

7106

7107 **Sport im öffentlichen Raum**

7108 Sport findet in vielen Umgebungen und Quartieren statt. Der öffentliche Raum wird täglich als Bewe-
7109 gungsfläche für sportliche Aktivitäten genutzt. Barrierearme Geräte können von jung bis alt und auch
7110 von Menschen mit Beeinträchtigung genutzt werden.

7111

7112 **Die Koalition wird:**

- 7113 • in ihrer Raumplanung diesen Aspekt der sportlichen Betätigung berücksichtigen und Flächen für Be-
7114 wegung einplanen, die auch dem organisierten Sport zugänglich sind.
- 7115 • bei der wohnraumnahen Planung von Spielplätzen für Kinder auf Spielgeräte achten, welche die früh-
7116 kindlichen Bewegungen fördern.
- 7117 • bestehende Angebote ausbauen und neue Sportgeräte im öffentlichen Raum fördern sowie in Ab-
7118 stimmung mit den Beiräten Flächen für Skater*innen, Basketball, Calisthenics, Boule etc. mit ihren
7119 integrativen und inklusiven Möglichkeiten entwickeln.

7120

7121 **Inklusion, Integration und Geschlechterbilder im Sport**

7122

7123 **Die Koalition wird:**

- 7124 • den Inklusionsgedanken im Sport grundlegend berücksichtigen, damit Menschen mit Behinderung ihr
7125 Leben nicht mehr an vorhandene Strukturen anpassen müssen.
- 7126 • Strukturen schaffen, die es ermöglichen alle Menschen in Sportangebote einzubinden, damit u.a.
7127 Maßnahmen zur Gesunderhaltung entwickelt und wahrgenommen werden können.
- 7128 • den Integrationsfaktor des Sports anerkennen, der für Offenheit, Vielfalt und Willkommenskultur
7129 steht und die Arbeit der Integration geflüchteter Menschen über den Sport hinaus erleichtert, und
7130 entsprechende Projekte ausweiten.
- 7131 • eine Projektgruppe mit Vertreter*innen von Sportvereinen und -verbänden, von queeren Trägern und
7132 Initiativen sowie des Sportressorts gründen, um sowohl bereits bestehende Programme und Konzep-
7133 te gegen Queerfeindlichkeit und für die Rechte, Belange und Repräsentation von LGBTIQ*-Personen
7134 zu unterstützen als auch neue Maßnahmen zu entwickeln.

7135

7136 **Prävention sexualisierter Gewalt im Sport**

7137 Wir unterstützen die Bremer Sportjugend bei der Umsetzung ihrer Konzepte wie der Integration des
7138 Kinderschutzsiegels und der Safe-Sport-Strategie zum Schutz von Kindern und Jugendlichen. Hierbei
7139 geht es insbesondere um eine Kultur der Aufmerksamkeit und des Hinsehens und die Entwicklung von
7140 Maßnahmen, die der Prävention sexualisierter Gewalt im Sport dienen.

7141

7142 **E-Sports**

7143 Die Koalition wird ein Landesförderprogramm für E-Sports prüfen und ggf. gemeinsam mit der Bremer
7144 Sportjugend und den Jugendverbänden ausarbeiten.

7145

7146

7147

Bürgerbeteiligung, Beiräte, Demokratie

Beiräte und Ortsämter

Die Beiräte und Ortsämter stärken das demokratische Engagement in den Stadtteilen und leisten einen wichtigen Beitrag zur Stadtteilentwicklung. Die ehrenamtliche Arbeit der Beiräte, aber auch die Aufgaben der Ortsämter sind in den letzten Jahren dabei komplexer geworden. Diese Entwicklung werden wir aktiv auf verschiedenen Ebenen unterstützen, sei es mit einem modernen Beiräteortsgesetz, gut ausgestatteten Ortsämtern oder dem Ausbau im Bereich der Digitalisierung.

Die Koalition wird:

- gemeinsam mit den Beiräten den begonnenen Diskurs zur Gesetzesänderung fortführen und die Beiräte bei der Durchsetzung ihrer Rechte stärken.
- gemeinsam mit den Beiräten die Einführung zusätzlicher Stadtteil-Budgets in deren Zuständigkeitsbereich prüfen.
- die jährlichen Globalmittel für die Beiräte anheben, um den gestiegenen Kosten bei den antragstellenden Institutionen Rechnung zu tragen.
- das Sitzungsgeld von 25 Euro auf 30 Euro erhöhen und eine indexgesteuerte Automatisierung entsprechend der Bürgerschaft prüfen.
- kontinuierlich Fortbildungsmöglichkeiten für die Beiratsmitglieder anbieten und durchführen.
- in den Ortsämtern eine ausreichende Personalausstattung ermöglichen und dort, wo zusätzliches Personal erforderlich ist, passgenaue Lösungen mit den Ortsamtsleitungen finden.
- ein Modell für die Vergütung von Betreuungszeiten entwickeln und dessen Einführung prüfen, um die politische Beteiligung, insbesondere von Alleinerziehenden zu ermöglichen.

Wir sehen in der Digitalisierung nicht nur die Möglichkeit, die Bürger*innen intensiver vor Ort in Beteiligungsprozesse einzubinden, sondern auch die Arbeit der Beiräte und Ortsämter zu vereinfachen.

Die Koalition wird daher auch:

- die Beiräte bei der Durchführung von hybriden Sitzungen in einem verlässlichen Rahmen dort unterstützen, wo dieses gewünscht wird und technisch möglich ist.
- die Kommunikation zwischen Ortsämtern, Beiräten und der Öffentlichkeit durch die Bereitstellung eines Cloud-Dienstes vereinfachen und beschleunigen.
- die Ortsämter mit weiteren erforderlichen, digitalen Hilfsmitteln ausstatten.
- in den Sitzungsräumen der Ortsämter die Verfügbarkeit eines WLANs sicherstellen.
- prüfen, inwieweit ein Zuschuss für die Anschaffung von Tablets ermöglicht werden kann, um somit die technische Ausstattung von Beiratsmitgliedern weiter zu verbessern.

Darüber hinaus bleibt unser gemeinsames Ziel, insbesondere junge Menschen und Menschen mit Migrationshintergrund für die Beiratstätigkeit zu gewinnen.

Jugendbeteiligung

Wir verstehen die Beachtung der Bedürfnisse von jungen Menschen als umfassende Querschnittsaufgabe mit hoher politischer Priorität. Die Jugendbeteiligung muss daher insgesamt auf möglichst viele zukunftsbezogene Projekte und Vorhaben in unseren Städten ausgeweitet werden.

Die Koalition wird:

- bei Bürgerbeteiligungsverfahren aktiv auf die Partizipation von jungen Menschen hinwirken.
- bei bestimmten Gesetzesvorhaben und Regierungshandeln zukünftig nicht nur eine finanz- und

7198 genderpolitischen Prüfung durchführen, sondern auch prüfen, inwieweit sich die Vorhaben auf junge
7199 Menschen auswirken.

- 7200 • eine strukturelle, niedrigschwellige, ganzjährige Verankerung von Jugendbeteiligungsformaten etab-
7201 lieren.

7202

7203 Jugendbeiräte und Jugendforen bieten eine weitere Säule von aktiver Jugendbeteiligung. Ein Ziel bleibt
7204 daher auch, Jugendbeiräte oder analoge Jugendforen in allen Stadtteilen aufzustellen.

7205 Wichtig dafür ist, sie auf lokaler Ebene durch hauptamtliche Mitarbeiter*innen zu unterstützen und ihre
7206 Arbeits- und Beteiligungsformen jugendgerecht und niedrigschwellig weiterzuentwickeln.

7207

7208 **Die Koalition wird:**

- 7209 • die Vernetzung von Jugendbeiräten und Jugendforen unterstützen und daraus die Initiierung einer
7210 Jugendbeirätekonferenz bzw. eines Gesamtjugendbeirates (analog der Beirätekonferenz) aktiv beglei-
7211 ten.
- 7212 • den Austausch und eine Vernetzung zwischen dem Jugendparlament in Bremerhaven und dem dann
7213 bestehenden Zusammenschluss der Jugendbeiräte und Jugendforen fördern.
- 7214 • ein Rede- und Antragsrecht für Jugendbeiräte in den Ortsbeiräten anregen.

7215

7216 **Wahlalter, Wahlrecht und Wahlbeteiligung**

7217 Die Beteiligung an Wahlen ist ein wichtiger Grundstein der Demokratie.

7218

7219 **Die Koalition wird daher:**

- 7220 • mit den in der Bürgerschaft vertretenen Parteien in den Austausch gehen, inwieweit das gemeinsame
7221 Ziel einer hohen Wahlbeteiligung erreicht werden kann.
- 7222 • das jetzige Wahlrecht dahingehend evaluieren, ob es mit seiner komplexen Stimmenvergabe einen
7223 negativen Einfluss auf die Wahlbeteiligung hat, und in diesem Zusammenhang auch die tatsächliche
7224 Einhaltung des Wähler*innen-Willens in Bezug auf Personenstimmen und Listenstimmen sowie eine
7225 Heilungsregelung für versehentlich ungültige Stimmzettel prüfen.
- 7226 • prüfen, inwieweit das passive Wahlrecht auf 16 Jahre gesenkt werden kann.
- 7227 • sich für eine Grundgesetzänderung einsetzen, damit alle Menschen, die seit mindestens fünf Jahren
7228 ihren Lebensmittelpunkt im Land Bremen haben, an allen kommunalen und staatlichen Wahlen teil-
7229 nehmen können.

7230

7231 **Bürger*innenbeteiligung und Transparenz**

7232 Das Thema Bürgerbeteiligung genießt in Bremen seit Langem einen hohen Stellenwert. Wir haben dafür
7233 in der letzten Legislaturperiode wichtige Voraussetzungen geschaffen und wollen die Bürgerbeteiligung
7234 – im Einklang mit der Beiratsarbeit in den Stadtteilen – weiter stärken. Die eingeführte zentrale Vorha-
7235 benliste werden wir weiterentwickeln und aussagekräftiger gestalten.

7236

7237 **Die Koalition wird:**

- 7238 • ein Lobbyregistergesetz mit legislativem und exekutivem Fußabdruck einführen und dabei großen
7239 Wert auf eine unbürokratische und praxistaugliche Ausgestaltung legen.
- 7240 • die Einführung eines Karenzzeitgesetzes oder anderer vergleichbarer Regeln wie zum Beispiel einer
7241 Anzeigepflicht bei der Aufnahme einer Beschäftigung vor Ablauf von zwei Jahren im Hinblick auf
7242 seine Praxistauglichkeit und Anwendbarkeit in einem Zwei-Städte-Staat prüfen und danach über eine
7243 Umsetzung entscheiden.

7244

7245 **Feiertage**

7246 Die Einführung weiterer gesetzlicher Feiertage, wie den 8. Mai (Tag der Befreiung vom Nationalsozialis-
7247 mus) oder den 8. März (Internationaler Frauentag) wird die Koalition in enger Abstimmung mit dem Land

7248 Niedersachsen prüfen.

7249

7250

7251

7252

7253

Bund, Europa und Internationales

7254

Europa

7255

7256

7257

7258

7259

7260

7261

7262

7263

7264

7265

7266

7267

7268

7269

7270

7271

7272

7273

7274

7275

7276

7277

7278

7279

7280

7281

7282

Die Koalition wird:

7283

7284

7285

7286

7287

7288

7289

7290

7291

7292

7293

7294

7295

7296

7297

Wir werden weiter daran arbeiten, die Verbindungen zwischen dem Land Bremen und der Europäischen Union zu intensivieren, sowohl auf Ebene der Landesregierung und der Bürgerschaft als auch dadurch, dass wir Europa und seinen Nutzen für die Menschen in Bremen und Bremerhaven stärker erfahrbar machen. Wir setzen uns für eine kontinuierliche Weiterentwicklung der EU ein, um gemeinsam ein ökologisches, soziales und friedliches Europa auf Grundlage europäischer Solidarität zu bauen. Mit Blick auf die Zukunft der EU-Kohäsionspolitik und den zukünftigen Mehrjährigen Finanzrahmen der EU setzen wir uns für dafür ein, dass weiterhin alle Regionen Europas von Kohäsionsmitteln profitieren, und dass insbesondere die Bereiche Armutsbekämpfung und Lebenslanges Lernen mit genügend Mitteln ausgestattet werden, um Armut in Europa wirksam zu bekämpfen. Wir werden uns insbesondere weiterhin in allen Gremien, wie z.B. im Ausschuss der Regionen, für den demokratischen Zusammenhalt in Europa einsetzen und unsere demokratischen und rechtsstaatlichen Werte verteidigen.

Um die Vernetzung zwischen dem Land Bremen und den EU-Institutionen weiter zu verbessern, wird die Finanzbehörde gemeinsam mit der Europa-Abteilung ein Fortbildungskonzept zur Förderung der Europafähigkeit für Führungskräfte entwickeln.

Auf europäischer Ebene setzen wir uns auch zukünftig für die europaweite Anerkennung eingetragener Partnerschaften und von Regenbogenfamilien und die damit verbundene Anerkennung ihrer Rechte ein.

Die Akquise und Umsetzung von EU-Mitteln durch die Bremer Ressorts darf in keinem Fall daran scheitern, dass die Ressorts hierfür Vor- oder Kofinanzierungsleistungen oder Restfinanzierungen aus anderen Bereichen des Produktplans erbringen müssen. Für die vorgeschaltete Bewerbungsphase neuer, auch mehrjähriger EU-Programme muss der Senat entsprechend sicherstellen, dass die Bewerbung kurzfristig erfolgen kann, und die notwendige Vor- und Kofinanzierung nicht zulasten anderer Bereiche in den Ressorthaushalten führt.

- die anerkannt gute Arbeit unserer Vertretung in Brüssel wie auch des Europapunkts in Bremen absichern.
- die Europafähigkeit der Bremischen Verwaltung durch ein Fortbildungskonzept für Führungskräfte fördern und unter anderem in der Vertretung in Brüssel einen Stellenpool schaffen, mit dem Mitarbeitende der Verwaltung in europäische Institutionen entsandt werden können.
- für die Akquise von EU-Fördermitteln die administrativen, finanziellen und haushalterischen Voraussetzungen auch überjährig zur Verfügung zu stellen und ggf. über den aktuellen Haushalt absichern.
- sicherstellen, dass die jeweils von den Fachressorts erfolgten Vorfinanzierungen für ihre Projekte nicht zu deren Lasten gehen; nach erfolgter Anmeldung/Mitteilung der jeweiligen Projektfinanzierung durch die Ressorts wird beim Finanzressort sichergestellt werden, dass diese Mittel nach Zufluss aus der EU-Administration auch direkt in die Ressorts zurückfließen, damit diese auch mit diesen Mitteln weiter planen können.
- gemeinsam mit Kammern, Berufsverbänden und Gewerkschaften ein gemeinsames Unterstützungsprogramm für Auszubildende auflegen, um einen Austausch oder einen Auslandsaufenthalt, zum Beispiel im Rahmen von Erasmus+, zu ermöglichen.

7299 **Globale Verantwortung**

7300 Wir stehen zu den Zielen für nachhaltige Entwicklung und verankern Entwicklungspolitik und Nachhaltig-
7301 keit als Querschnittsaufgabe in der Landespolitik. Bremen pflegt eine lange Tradition des internatio-
7302 nalen Engagements und der Kooperation für Länder des Globalen Südens. Wir wollen insbesondere im
7303 südlichen Afrika weiterhin die Menschen beim Aufbau einer nachhaltigen und verlässlichen kommunalen
7304 Infrastruktur unterstützen. Die zivilgesellschaftlichen Organisationen der Entwicklungszusammenarbeit
7305 leisten Bildungs- und Informationsarbeit hier vor Ort und Hilfsprojekten international einen wesentlichen
7306 Anteil an Bremens Bemühungen für mehr Gerechtigkeit zwischen Nord und Süd.

7307

7308 Aus unseren Partnerschaften wissen wir, dass verschiedene zivilgesellschaftliche Gruppen in ihren Län-
7309 dern bedrängt werden und daher unsere Solidarität benötigen. Wir engagieren uns gemeinsam für mehr
7310 Klimaschutz- und Anpassungsstrategien in Netzwerken wie dem „Klima-Bündnis/Climate Alliance e. V.“
7311 und dem europaweiten „Konvent der Bürgermeister“, auch um den Klimaschutz in Bremen und Bremer-
7312 haven noch stärker als bisher voranzubringen.

7313

7314 Wir werden uns weiterhin für die internationale Verständigung einsetzen, zum Beispiel mit Teilnahme an
7315 Netzwerken und Bündnissen wie „Mayors for Peace“, „Städte gegen die Todesstrafe“ oder „Bündnis der
7316 Städte gegen Atomwaffen“.

7317 Insbesondere die aktiven Städtepartnerschaften mit Danzig, Riga, Haifa, Izmir, Durban, Dalian, die
7318 Städtefreundschaft mit Windhoek sind eine tragende Säule bremischen internationalen Engagements.
7319 Hier wollen wir einerseits Projekte im kulturellen, zivilgesellschaftlichen, wissenschaftlichen und wirt-
7320 schaftlichen Bereich anschieben und unterstützen. Aber auch die Zusammenarbeit der Verwaltungen der
7321 Partnerstädte durch gemeinsame Zukunftsprojekte stellt eine Win-Win-Situation dar, die wir mithilfe von
7322 EU-Programmen gestalten wollen. Wir haben dafür gesorgt, dass Bremen beim öffentlichen Einkauf und
7323 bei der Vergabe von Aufträgen Umweltkriterien und Sozialverantwortlichkeit berücksichtigt. Zukünftig
7324 wollen wir noch stärker die Lebenszykluskosten eines Produkts einbeziehen.

7325

7326 **Die Koalition wird:**

- 7327 • alle zwei Jahre einen Indikatorenbericht zur Umsetzung der Nachhaltigkeitsziele der Vereinten Natio-
7328 nen vorlegen.
- 7329 • mit den entwicklungspolitischen Akteur*innen vor Ort die Einrichtung eine „Globalen Zentrums“ er-
7330 örtern.
- 7331 • das Potential der Diasporaorganisationen für faire Unternehmensgründungen in ihren Heimatländern
7332 mobilisieren.
- 7333 • weiterhin die finanzielle Förderung der wichtigen Kooperationen mit den betroffenen Gruppen, z. B.
7334 den queeren Communities in unseren Partnerstädten, anstreben.
- 7335 • die Ressourcen für die Entwicklungszusammenarbeit und die Städtepartnerschaften auch zur Nut-
7336 zung der vielfältigen bestehenden Kofinanzierungsmöglichkeiten von Bund und EU absichern und den
7337 wachsenden Aufgaben entsprechend anpassen.
- 7338 • eine Beteiligung Bremens an drittmittelfinanzierten Programmen zur Gewinnung von und zum Aus-
7339 tausch mit Fachkräften aus Ländern des Globalen Südens prüfen.
- 7340 • unter Nutzung der vom Bund aufgelegten Programme den Wissensaustausch Süd-Nord intensivieren,
7341 um von den Erfahrungen unserer Partner, etwas was Fragen der Klimaresilienz angeht, in Namibia
7342 und Südafrika zu lernen.
- 7343 • gemeinsam mit unserem Partnerland Namibia im Rahmen von Kooperationsprojekten und Program-
7344 men des Bundes oder der EU für die Produktion von grünem Wasserstoff sowie der beruflichen Aus-
7345 bildung engagieren.
- 7346 • die bestehenden Städtepartnerschaften weiterentwickeln, ihre Wahrnehmbarkeit erhöhen und mehr
7347 junge Menschen hierfür gewinnen.

- 7348 • Windhoek anbieten, die derzeitige Städtefreundschaft zu einer formalen Städtepartnerschaft zu entwickeln.
7349
7350 • die Partnerschaft mit der Region (Oblast) Odessa auf Basis der Rahmenvereinbarung ausbauen.
7351

7352 Einfache, effiziente und digitale Verwaltung 7353 7354

7355 **Digitaler Bürger*innen- und Unternehmensservice**

7356 Der Zugang zu allen Angeboten und Anforderungen des Staates wird von den Bedürfnissen der Nutzer*innen, den Bürger*innen her gedacht („users first“). In den nächsten vier Jahren soll auch die Auffindbarkeit und Nutzungsfreundlichkeit der bremischen Online-Angebote noch einmal deutlich verbessert werden. Als innovatives, neues Angebot werden wir ein digitales Bürgeramt schaffen. Jede online verfügbare Dienstleistung für Bürger*innen soll dort angeboten werden, wir werden damit das beste digitale Bürgerservice-Angebot in Deutschland schaffen.
7360
7361

7362 Die digitale Präsenz Bremens und die Möglichkeiten der Nutzung von Online-Anträgen gestalten wir übersichtlich und zeitgemäß. Unser Ziel ist für jede Lebenslage und für alle wesentlichen Bürgerdienstleistungen ein neues Service-Portal (Plattform) als sog. „Single Point of Contact“ für ein digitales, barrierefreies, datensparsames, mehrsprachiges und vor allem nutzerfreundliches Leistungsportfolio aus einem Guss.
7366

7367 Um die Navigation für Bürgerinnen und Bürger einfach und intuitiv zu gestalten, muss die Software-Ergonomie vollständig überarbeitet und vereinheitlicht werden mit dem Ziel, alle digitalen Bürgerdienstleistungen in wenigen Klicks zu erreichen.
7368
7369

7370
7371 Wir werden unseren Service weiterhin ausbauen, sodass eine leichte, barrierefreie Sprache, die alle in Bremen lebenden Menschen anspricht, zum Standard wird. Das Angebot verschiedener Fremdsprachen werden wir nach Möglichkeit ausbauen. Die „Handreichung gendersensible Sprache in der Bremer Verwaltung“ wird weiterhin handlungsleitend sein. Zusammen mit dem Bund, den anderen Ländern und Kommunen sollen bezahlbare und hilfreiche Angebote unter Einsatz von Chat-Bots und KI-gestützten Anwendungen geschaffen werden. Diese sollen als ergänzender und vereinfachender Service eingesetzt werden, der die Möglichkeit vor Ort oder telefonisch mit Menschen zu sprechen nicht ersetzt. Die Nachvollziehbarkeit digitaler Vorgänge muss für Bürger*innen und Verwaltungsmitarbeitende immer gewährleistet sein.
7378
7379

7380
7381 Das Jobcenter Bremen wird an das Projekt „Einfach Leistungen für Eltern (ELFE)“ angebunden. Damit können eine bessere Vernetzung und ein schnellerer Datenaustausch unter den beteiligten Behörden erfolgen. Für Antragsteller*innen verschiedener Leistungen können so vor allem Wege und umfangreiche Antragstellungen sowie Nachweispflichten verringert werden.
7384

7385 Wir werden das Bremer Bürgerkonto in das neue gemeinsame, bundesweit einheitliche Bürgerkonto überführen. Damit wird es für alle Bürger*innen einfacher, nicht nur Leistungen aus Bremen und Bremerhaven, sondern insbesondere auch von Bundesbehörden in Anspruch zu nehmen. Die Nutzung der eID-Funktion des neuen Personalausweises, BundID und elektronische Identifikation über Online-Bankkonten sollen weiter für ein sicheres und praktikables Anmeldeverfahren vorgesehen werden. Zur noch besseren Unterstützung mobiler Arbeitsstrukturen wollen wir auch elektronische Signaturen und elektronische Siegel ohne Hardware wie Chipkarten und Lesegeräte (sog. Fern-Signaturen und Fern-Siegel gem. EU-Verordnung) einsetzen.
7392

7393
7394 Für Unternehmen wird der Senat seine erfolgreiche Zusammenarbeit, z.B. bei der Entwicklung des Portals handwerk:digital, mit der Handelskammer, der Handwerkskammer und den bremischen Arbeitgebern fortsetzen. Für Unternehmen wird das von Bremen und Bayern entwickelte einheitliche Unternehmenskonto genutzt. Dabei streben wir an, dass die in den Unternehmen schon vorhandene Elster-ID
7395
7396
7397

7398 genutzt werden kann. Elektronische Identitäten, wie der Online-Ausweis oder das Bankkonto, sind für
7399 ein sicheres und praktikables Onboarding vorzusehen. Nachrichtenempfang und -versand sind über den
7400 in Bremen entwickelten und seit Jahren erfolgreichen OSCI-Standard abzusichern und es sind Weiter-
7401 leitungen in sichere elektronische Postfächer, wie die des Online-Banking, zu prüfen. Wichtige digitale
7402 Dokumente sollen beweiswerterhaltend über lange Zeiträume gespeichert werden können.

7403

7404 **Die Koalition wird:**

- 7405 • ein digitales Bürgeramt schaffen.
- 7406 • das Jobcenter Bremen an das Projekt ELFE anbinden.
- 7407 • das Bremer Bürgerkonto in das neue bundesweit einheitliche Bürgerkonto überführen.
- 7408 • das neue Bürgerservicecenter Mitte in der Innenstadt zu einem Vorreiter unseres Bürgerservices
7409 entwickeln. Um unserem Qualitätsanspruch gerecht werden zu können, stärken wir das Bürgeramt.
- 7410 • die Online-Angebote zu Dienstleistungen, Dokumenten und Daten der öffentlichen Verwaltung einfa-
7411 cher nutzbar machen. Dazu wird ihre Auffindbarkeit im Netz optimiert, die Komplexität reduziert und
7412 Barrierefreiheit gewährleistet und nach Möglichkeit fremdsprachige Angebote zur Verfügung gestellt.
- 7413 • die erfolgreiche Zusammenarbeit mit Unternehmen bei der Erstellung von Portalen, z.B. handwerk:di-
7414 gital fortsetzen.

7415

7416 **Schnell und einfach zum Termin**

7417 Die Bürgerinnen und Bürger und Unternehmen erwarten vom Staat ein funktionierendes und einfach in
7418 Anspruch zu nehmendes Angebot von Dienstleistungen. Effektiv arbeitende Verwaltungen sind erforder-
7419 lich, um die vielfältigen Herausforderungen der Zukunft meistern zu können. Eine effektive und schnelle
7420 Erledigung von Anfragen, Anträgen auf Genehmigung und sonstige Entscheidungen der Verwaltung sind
7421 für diejenigen erforderlich, die wegen schwieriger Ausgangsbedingungen eine solche Unterstützung des
7422 Staates benötigen, z.B. zur Ausübung von Arbeit oder zur Sicherung des Lebensunterhaltes. Ebenso hän-
7423 gen z.B. auch Industrie und Wirtschaft in ihrem Handeln sehr von schnellen und klaren Entscheidungen
7424 der Verwaltung ab.

7425 Wir optimieren die Terminvergabe und stellen mit einem modernen Terminmanagement hohe Termin-
7426 verfügbarkeiten und schnellen Service her, wo der Gang zum Amt noch erforderlich bleibt.

7427

7428 **Die Koalition wird:**

- 7429 • die Terminvergabe optimieren und die Wartezeit auf einen Termin im Bürgerservice auf maximal 14
7430 bis 31 Tage (nach Anliegen) reduzieren.
- 7431 • eine systematische Befragung der Behördenkund*innen etablieren.

7432

7433 **Verfahrensvereinfachungen**

7434 Damit Bürger*innen und Unternehmen schnell und einfach Termine vereinbaren und Anliegen, möglichst
7435 auch online, erledigen können, wird der Senat auch alle diesbezüglichen verwaltungsinternen Prozesse
7436 und Ämterstrukturen überprüfen, effizienter und nach Möglichkeit medienbruchfrei gestalten. Bürger*in-
7437 nen müssen im Fokus stehen. Nicht die Bürger*innen, sondern Daten sollen – unter der Maßgabe des
7438 Einverständnisses der Betroffenen – laufen, und zwar nach dem Prinzip „once only“ (jede Information
7439 nur einmal erheben) auf Basis eines Datenverbundes aller Register. Bremen hat mit den „Einfach Lei-
7440 stungen für Eltern“ (ELFE) vorgemacht, wie ein antragsloses Verfahren funktionieren kann. Erfolgreiche
7441 Anwendungen aus anderen Bundesländern wollen wir übernehmen.

7442

7443 Unser Ziel ist, dass die Verwaltung in Anbetracht zukünftiger Herausforderungen und dem Fachkräfte-
7444 mangel, ihren gesetzlichen Auftrag einer verlässlichen und rechtssicheren Arbeitsweise sicherstellen
7445 kann. Dabei wollen wir Schwerpunkte setzen auf die besonders wichtigen Leistungen wie Ummeldun-
7446 gen/Pässe, Ausweise, Baugenehmigungen, Wohngeld und Kinder- und Familienleistungen.

7447 **Die Koalition wird:**

- 7448 • die Baugenehmigungsverfahren kurzfristig vollständig digitalisieren, vereinfachen und beschleunigen. Unser Anspruch ist bis zum Ende der Legislaturperiode unter den TOP 3 bei Bearbeitungsgeschwindigkeit der 15 größten deutschen Städte zu sein.
- 7449
- 7450
- 7451 • das Wohngeldantragsverfahren vollständig digitalisieren und stärker automatisieren. Wir wollen prüfen, ob auch der Wohngeldantrag in ein antragsloses Verfahren überführt werden kann. Insbesondere die Bearbeitung von Folgeanträgen wollen wir so weit wie möglich automatisieren.
- 7452
- 7453
- 7454

7455 **Innovationen**

7456 Dort, wo der Gang zum Amt noch erforderlich bleibt, werden wir ebenso Erleichterungen realisieren. Kurzanliegen sollen an schnelleren „Schaltern“ erledigt und Ausweisdokumente einfach abgeholt werden können. Dazu wollen wir auch ergänzend zu den verbesserten Online-Diensten die Möglichkeit schaffen, die beantragten und bearbeiteten Dokumente wie z.B. den neuen Personalausweis, zu jeder Tages- und Nachtzeit und an sieben Tagen die Woche an Dokumentenabholstationen abzuholen.

7461

7462 **Die Koalition wird:**

- 7463 • mobile Angebote in den Stadtteilen erproben, mit einem Fokus auf unterstützungsbedürftige Bürger*innen, die Online-Dienstleistungen nicht in Anspruch nehmen können.
- 7464
- 7465 • die Möglichkeit schaffen, die beantragten und bearbeiteten Dokumente wie z.B. den neuen Personalausweis, zu jeder Tages- und Nachtzeit und an sieben Tagen die Woche an Dokumentenabholstationen abzuholen.
- 7466
- 7467

7468

7469 **Qualitätskontrolle von Verwaltungshandeln**

7470 Um Verbesserungen und Veränderungen bei der Digitalisierung von Dienstleistungen für Bürger*innen und Unternehmen zügig spürbar und messbar zu machen, werden wir die Umsetzung, insbesondere bei den wesentlichen Dienstleistungen, besonders steuern und ein neues Qualitätsmanagement institutionalisieren. Hierzu werden wir ein Bürger- und Unternehmensservice-Digitalisierungsbüro schaffen. Dabei wollen wir die erfolgreiche Praxis der Digitalisierungslabore, die wir z.B. für „Einfach Leistungen für Eltern“ (ELFE), den Unternehmensservice für Handwerksbetriebe oder die Familiencard nutzen, fortsetzen und unsere Dienstleistungsangebote so von den Bürger*innen und Unternehmen her neu denken.

7477

7478 Für mehr Transparenz bei der Bearbeitung von Bürgerdienstleistungen und zur Entlastung der Beschäftigten von Nachfragen wollen wir die Möglichkeit schaffen, dass die Bürger*innen und Unternehmen den Fortgang ihrer Verwaltungsangelegenheit online verfolgen können.

7481

7482 **Die Koalition wird:**

- 7483 • ein Bürger- und Unternehmensservice-Digitalisierungsbüro schaffen.
- 7484 • die Möglichkeit schaffen, dass Bürger*innen und Unternehmen den Fortgang ihrer Verwaltungsangelegenheit online verfolgen können.
- 7485

7486

7487 **Digitale Verwaltung**

7488 Als leistungsstarke Partnerin für die Gesellschaft, Wirtschaft, Wissenschaft-, und Verwaltung müssen Strukturen in den Behörden effizienter und schneller werden. Um dies zu ermöglichen, werden wir im Rahmen einer übergreifenden Transformationsstrategie die Digitalisierungs- und Fachstrategien der Stadt Bremen in einem geregelten und iterativen Prozesse bündeln. Wir können somit Vernetzung, schnellere Handlungsfähigkeit und einen effizienteren Ressourceneinsatz steuern und so Fachkräftemangel, redundante Prozesse und Informationslücken reduzieren. Hierzu bauen wir eine zentrale „Smart Governance“ auf, die ein proaktives Handeln in allen Belangen der digitalen Transformation ermöglicht. Wir sind uns im Land Bremen der Vorbildwirkung der öffentlichen Verwaltung bewusst und stehen für eine geschlechtergerechte und diskriminierungsfreie Gestaltung der digitalen Transformation. Hierfür

7496

7497 nutzen wir Bremens Synergien im Bereich Wirtschaft, Wissenschaft und Gesellschaft und setzen Stan-
7498 dards bei der Entwicklung und Einsatz von Digitalisierungsprozessen im Land Bremen. Wir orientieren
7499 uns hierbei an den digitalpolitischen Handlungsempfehlungen des Dritten Gleichstellungsberichts.
7500 Wir wollen Digitalisierung in Bremen im Sinne von Nachhaltigkeit, sozialer Gerechtigkeit, Gemeinwohl-
7501 orientierung, individueller Selbstbestimmung, Datensicherheit und digitaler Souveränität gestalten.
7502 Dafür spielen Open Source Technologien eine zentrale Rolle. Die digitale Souveränität wird zur Leitidee
7503 bei der Planung und Beschaffung von IT-Infrastruktur. Künftige IT-Verfahren werden grundsätzlich platt-
7504 formunabhängig umgesetzt. Ziel ist die optimale IT-Unterstützung an allen Arbeitsplätzen mit der best-
7505 möglichen Software. Wo diese Ziele auch mit dem Einsatz freier und Open Source Software (FOSS) er-
7506 reicht werden können, stellen wir entsprechend um. Mit öffentlichem Geld geförderte Programmiercodes
7507 wollen wir nach Möglichkeit auch öffentlich zur Verfügung stellen („Public Money, Public Code“). Wir
7508 prüfen in dieser Legislaturperiode, inwieweit die Einführung der dPhoenix-Suite für Büroarbeitsplätze
7509 von Dataport eine Alternative zur Verlängerung der bisherigen Büroarbeitsplatzsoftware-Lizenzen sein
7510 kann. Entscheidend bei der Auswahl ist die Arbeitsfähigkeit der Verwaltung, die in einer vorhergehenden
7511 Testphase in ausgewählten Bereichen der Verwaltung überprüft wird.
7512 Die Digitalisierung der öffentlichen Verwaltung erfordert Anstrengungen beim Bund, den Ländern und
7513 in den Kommunen. Dabei werden wie bisher die im Land Bremen ansässigen IT-Dienstleister explizit in
7514 länderübergreifende und bundesweite Projekte und Lösungen eingebunden. So ergeben sich Synergien
7515 an Know-how und Kapazitäten und die regionale, mittelständische IT-Wirtschaft wird gestärkt.
7516 Eine große Rolle spielt dabei der Schutz der kritischen IT-Infrastruktur in der Verwaltung. Diese soll
7517 kontinuierlich ausgebaut werden.
7518 Wir wollen weiter mit Dataport und IT-Dienstleistern aus Bremen und Bremerhaven die Digitalisierung,
7519 insbesondere im Bereich der Bürgerdienstleistungen, beschleunigen.

7520

7521 **Die Koalition wird:**

- 7522 • das Zuwendungsportal ZEBRA 2.0 mit digitaler Antragstellung, Bearbeitung, Bewilligung und Abrech-
7523 nung etablieren und für Zuwendungsempfänger*innen (online) Schulungen anbieten.
- 7524 • Alternative Software auf Open Source Basis auf ihren Einsatz in der öffentlichen Verwaltung prüfen.
- 7525 • eine zentrale Informations-, Beratungs- und Koordinierungsstelle zur Einwerbung von Bundesmitteln
7526 einrichten, die über Fördermöglichkeiten informiert und Ressorts bei der Abstimmung mit den zu-
7527 ständigen Bundesbehörden unterstützt. Sie errichtet ein zentrales Intranetportal mit Informationen
7528 über Fördermöglichkeiten und Verfahrensabläufe.
- 7529 • die Einführung eines Bremer „Responsible Disclosure“-Programms für die Landes und Kommunal-
7530 verwaltung anstreben. Dies beinhaltet eine rechtssichere Meldeplattform für Sicherheitslücken in der
7531 Bremer Digitalinfrastruktur.
- 7532 • die Einführung des IT-Grundschutz gemäß Empfehlungen des BSI im Rahmen der Cybersicherheits-
7533 strategie weiterverfolgen.

7534

7535 **Krisenresiliente Verwaltung und New Work**

7536 Ein modernes Arbeitsumfeld, ortsflexibles Arbeiten und moderne Strukturen der Zusammenarbeit, die
7537 maßgeblich durch Führungskräfte und Mitarbeitende gestaltet werden, sind nicht nur für ein hohes Maß
7538 der Attraktivität eines Arbeitgebers verantwortlich, sondern auch zentrale Erfolgsfaktoren für eine gelin-
7539 gende digitale Transformation der Verwaltung. Während wir die Entwicklung flexibler Arbeitszeitmodelle
7540 unterstützen, legen wir ein Augenmerk auf die Vermeidung von unproduktiver Arbeitsintensivierung und
7541 Entsolidarisierungseffekten, die bedingt durch Individualisierung von Arbeitsstruktur entstehen können.
7542 Außerdem wollen wir der Retraditionalisierung von Geschlechterrollen, die teilweise im Kontext der
7543 Intensivierung von Home-Office in der Pandemiezeit entstanden ist, entgegenwirken. Es sollen verwal-
7544 tungsinterne Kompetenzen für die Beratung und Weiterentwicklung im Bereich New Work aufgebaut
7545 werden, insbesondere hinsichtlich der Gestaltung von modernen Bürokonzepten und neuen Formen der
7546 Zusammenarbeit.

7547 Vor dem Hintergrund einer immer stärker spürbaren Konkurrenz um Fachkräfte werden wir weiter
7548 daran arbeiten, die Arbeit im Öffentlichen Dienst attraktiver zu gestalten. Als wichtigen Ansatzpunkt
7549 sehen wir dabei die sich verändernden Ansprüche an die Arbeits- und Lebensbalance sowie generell das
7550 Bedürfnis nach mehr Flexibilität in der Arbeitszeitgestaltung.

7551 Wir wollen, dass der öffentliche Dienst krisenresilient wird und in der Lage ist, sich den rasanten ge-
7552 sellschaftlichen Herausforderungen zu stellen. Dazu muss der öffentliche Dienst seine Fähigkeiten zu Fo-
7553 resight (Vorausschau), Organisation und strategischer Steuerung ausbauen und benötigt dazu entspre-
7554 chende Ressourcen. Fähigkeiten zur Überwindung der Abteilungs- und Referatslogiken, eine neue Kultur
7555 der Arbeit hin zu Zusammenarbeit und Wissensaustausch, weg von „Zuständigkeit“ hin zu „Service“, sind
7556 die Grundlagen einer Reform der Verwaltung.

7557

7558 **Die Koalition wird:**

- 7559 • die zwischen Gesamtpersonalrat und Senat ausgehandelte Dienstvereinbarung „Mobiles Arbeiten“
7560 weiter umsetzen. Dazu werden wir die jetzt notwendigen Arbeitsstrukturen zur Verknüpfung von
7561 Arbeit vor Ort und im Homeoffice sowie zum agilen Arbeiten im gemeinsamen Interesse der Dienst-
7562 stellenleitungen und Beschäftigten weiterentwickeln. Wir haben den Anspruch, damit auch bundes-
7563 weit Vorbild zu sein.
- 7564 • zentrale Kompetenzen zur Unterstützung der Dienststellen bei der Gestaltung und Umsetzung von
7565 New-Work-Konzepten aufbauen und stärken.

7566

7567 **Chancen der künstlichen Intelligenz nutzen**

7568 Die Automatisierung von Prozessen mittels Algorithmen stellt auch die Bremer Verwaltung vor Heraus-
7569 forderungen, birgt gleichzeitig aber auch für Verwaltungshandeln selbst große Chancen und Möglichkei-
7570 ten. Unser Ziel ist es, KI-gestützte Effizienzverbesserungen für die Bürgerinnen und Bürger sowie für
7571 die Beschäftigten intensiv zu prüfen und die zügige Implementierung sicherstellen. Wir werden einen
7572 diskriminierungsfreien, sicheren und produktiven Einsatz von Künstlicher Intelligenz und automatisier-
7573 ten Entscheidungssystemen sicherstellen. Wo immer KI-gestützte Anwendungen zum Einsatz kommen,
7574 werden wir dies transparent machen. Den Datenschutz werden wir dabei nicht vernachlässigen, sondern
7575 als notwendige Bedingung für das Vertrauen in die KI-Lösungen entsprechend der EU-Datenschutz-
7576 grundverordnung garantieren (EU-DSGVO). Die Nachvollziehbarkeit KI-gestützter Prozesse muss für
7577 die Verwaltungsmitarbeitende und Bürger*innen gegeben sein.

7578

7579 **Die Koalition wird:**

- 7580 • Pilotprojekte zum Einsatz von Künstlicher Intelligenz zur Beschleunigung und Vereinfachung der Ver-
7581 waltungsarbeit beginnen, bei gleichzeitiger Gewährleistung der Transparenz der dafür eingesetzten
7582 Algorithmen und ihres nicht-diskriminierenden Einsatzes.
- 7583 • die Online-Wache ausbauen.
- 7584 • die Stärkung der mobilen digitalen Polizeiarbeit durch entsprechende Ausrüstung und Ausstattung
7585 vorantreiben.
- 7586 • Personal für die Steuerverwaltung weiterhin kontinuierlich ausbilden. Ziel muss es in den nächsten
7587 Jahren sein, dass der Personalbestand nicht nur gehalten, sondern schrittweise aufgestockt wird.
- 7588 • in geeigneten Fällen einzelne Fachbereiche der Finanzämter auch weiterhin mit externen Personal
7589 versorgen.

7590

7591

7592 Digitale Stadtgesellschaften

7593

7594 „Smart City“ – das bedeutet für uns, dass wir die Chancen der Digitalisierung dort nutzen, wo sie uns
7595 einen echten Mehrwert bringen – in der Wirtschaft, in der Verwaltung, in der Bildung, aber insbesondere
7596

7597 auch im alltäglichen Leben. Smarte digitale Lösungen machen unser Leben einfacher. Sie schenken uns
7598 Zeit, bewahren uns vor unnötiger Arbeit oder dienen dem Klimaschutz.

7599 Bei der Digitalisierung aller Lebensbereiche können Bremen und Bremerhaven aber nur eine Vorreiter-
7600 rolle einnehmen, wenn wir allen Bürger*innen die Vorteile der Digitalisierung aufzeigen und über die
7601 Risiken transparent aufklären. Um ein differenziertes, eigenverantwortliches und demokratisches Ver-
7602 ständnis einer digitalen Stadtgesellschaft zu fördern, werden wir daher eine breit aufgestellte Informati-
7603 onskampagne aufsetzen, auch um die digitale Spaltung entlang von Alter, Einkommen und Bildungsgrad
7604 zu begegnen.

7605 Smart City Anwendungen können aber auch zur Überwachung von Individuen und der Gesellschaft miss-
7606 braucht werden. Erhobene Daten werden in kommerziellen Systemen für die Optimierung von Werbung
7607 genutzt und in autokratischen Systemen zur Überwachung von Bürger*innen. Daher werden wir Smart
7608 City Initiativen in Bremen und Bremerhaven nur datensparsam und demokratisch kontrolliert umsetzen
7609 und nicht großen Techkonzernen überlassen. Demokratische Planung, Datenschutz und öffentliche Be-
7610 gleitung sind für uns Voraussetzung.

7611

7612 **Die Koalition wird:**

- 7613 • Eine Kampagne „Digitale Stadtgesellschaften“ ausschreiben und auch jenseits klassischer Bildungs-
7614 institutionen durchführen, um alle Menschen in Bremen und Bremerhaven zu erreichen.

7615

7616 **Smarte Lösungen**

7617 Um im Alltag smarter und effizienter zu werden, wollen wir insbesondere die Möglichkeiten Künstlicher
7618 Intelligenz nutzen. Wir wollen daher Ampelschaltungen optimieren und an den aktuellen Verkehrsfluss
7619 von Autos-, Rad- und Fußverkehr und die Wetterbedingungen anpassen.

7620 Und auch sonst wollen wir alle logistischen Abläufe daraufhin überprüfen, ob durch Sensoren und KI
7621 tägliche Abläufe in unseren Städten optimiert werden können. Die demokratische Kontrolle darüber
7622 muss sichergestellt werden. Klassische Beispiele für eine solche Optimierung sind Füllstands-Sensoren
7623 in öffentlichen Müllbehältern, Boden-Feuchtigkeitssensoren in öffentlichen Grünanlagen oder Straßenbe-
7624 leuchtung mit Bewegungsmeldern. Dabei prüfen wir vor dem Einsatz von Sensoren auch, ob ein Einsatz
7625 mit Blick auf Nachhaltigkeit Sinn macht.

7626

7627 **Die Koalition wird:**

- 7628 • sukzessive alle Verfahrensabläufe der öffentlichen Daseinsvorsorge im Zuständigkeitsbereich der
7629 Freien Hansestadt Bremen daraufhin überprüfen, wie diese mithilfe digitaler Prozesse und - wenn
7630 sinnvoll - KI optimiert werden können. Diese Prozesse werden wir auch in allen bremischen Eigen-
7631 betrieben, Gesellschaften, Beteiligungen anstoßen, um das Potential digital optimierter Prozesse
7632 auszuschöpfen.

7633

7634

7635 **Breitband, Glasfaser und WLAN für alle**

7636 Die Verfügbarkeit von hochleistungsfähigen digitalen Infrastrukturen ist die Grundvoraussetzung für die
7637 Nutzung von Potenzialen digitaler Transformationen in Wirtschaft und Gesellschaft. Ziel ist es, dass das
7638 Land Bremen bis 2030 über eine möglichst vollständige Gigabitversorgung für alle privaten und gewerb-
7639 lichen Haushalte und flächendeckend über eine leistungsfähige Mobilfunkversorgung verfügt. Hiervon
7640 ableitend sind die Rahmenbedingungen für den wettbewerblichen Glasfaserausbau weiter zu optimieren
7641 und festzustellende Versorgungslücken einer Prüfung hinsichtlich ihrer Förderpotenziale zuzuführen.
7642 Dabei prüfen wir auch, ob eine Anschlusspflicht für Immobilienbesitzer*innen in Glasfaserausbau bei
7643 vorhandenem Angebot einer Telekommunikationsanbieter*in geeignet ist, eine zukunftssichere Versor-
7644 gung für möglichst viele Kund*innen sicherzustellen.

7645 Alle digitalen Anwendungen erfordern eine technisch leicht zugängliche Infrastruktur. Der Ausbau von
7646 öffentlichem WLAN wird unterstützt, dabei wollen wir auch einen Fokus auf kostenfreie und community-

7647 basierte Lösungen legen. Insbesondere in kulturellen und sozialen Einrichtungen wollen wir den Ausbau
7648 von öffentlichem WLAN vorantreiben.

7649

7650 **Die Koalition wird:**

- 7651 • prüfen, inwieweit es bei der Gigabitversorgung für Haushalte und Unternehmen zu Lücken kommt
7652 und diese soweit möglich durch die Schaffung von Anreizen für die Privatwirtschaft schließen.
- 7653 • prüfen, inwieweit öffentliche Liegenschaften als Standorte für Mobilfunkmasten geeignet sind und
7654 hierfür ressortübergreifend in enge Abstimmung mit den Telekommunikationsunternehmen gehen.
- 7655 • die Bauantragstellung für den Ausbau digitaler Infrastrukturen weiter verbessern und digitalisieren.
- 7656 • beabsichtigen, Pilotprojekte für bürgernahe Anwendungen insbesondere für 5G zu initiieren. Wir prü-
7657 fen, ob es für eine Modellregion für 5G oder perspektivisch 6G geeignete Fördermöglichkeiten beim
7658 Bund oder der EU gibt, auf die wir uns bewerben.

7659

7660 **Digitale Teilhabe**

7661 Aufbauend auf einer breiten, langfristigen Digital-Informationskampagne für alle Menschen in Bremen
7662 und Bremerhaven wollen wir mehr Angebote schaffen, um digitale Teilhabe zu ermöglichen. Besonders
7663 ältere Menschen, Frauen, Personen mit geringerer formaler Bildung oder Migrationshintergrund sowie
7664 Menschen mit Beeinträchtigung sind durch unterschiedliche Ausschlussmechanismen von der digitalen
7665 Spaltung betroffen. Und neben digitalen Kompetenzen sind auch die Möglichkeiten, die Anschaffung von
7666 Hardware finanzieren zu können, ungleich verteilt. Digitalisierung muss für uns aus der Perspektive von
7667 Vielfalt, sozialer Gerechtigkeit und Inklusion gedacht und umgesetzt werden.

7668 Wir werden das Themenfeld der digitalen Barrierefreiheit konsequent verfolgen und tragen dafür Sorge,
7669 dass die gesetzlichen Anforderungen vollzogen und von der Zentralstelle für barrierefreie Informations-
7670 technik beim Landesbehindertenbeauftragten überwacht werden.

7671

7672 **Die Koalition wird:**

- 7673 • Maßnahmen fortführen, die digitale Teilhabe für alle ermöglichen.

7674

7675 **Schule, Forschung und Wirtschaft zusammendenken**

7676 Wir wollen in unseren Städten den Schatz bergen, der direkt vor unseren Füßen liegt. Schüler*innen, die
7677 heute die Schule verlassen, gelten als „Digital Natives“. Sie sind mit dem Internet, mit Smartphones und
7678 mit digitalen Medien aufgewachsen und offen für technische Neuerungen und Innovationen. Wir werden
7679 daher digitalisierte Strukturen weiter fördern und Jugendliche und junge Erwachsene mit den digitalen
7680 Kompetenzen aus der Schule entlassen, die sie in dieser sich so schnell ändernden Welt benötigen. Und
7681 um diesem Anspruch gerecht zu werden, werden wir den Bedarf an Informatik-Studienplätze speziell für
7682 Lehrkräfte prüfen. Gleichzeitig werden wir die Digitalisierung in allen Fächern vorantreiben.

7683 Bremens Hochschulen sind Vorreiter in mehreren Feldern der Digitalisierung. Gleichzeitig werden wir
7684 zusätzliche Maßnahmen ergreifen, um den Anteil von Frauen in IT-Studiengängen zu erhöhen und die
7685 Abbrecher*innenquoten zu reduzieren.

7686 Die IT-Spitzenforschung in Bremen und Bremerhaven wird durch viele wichtige Institute, wie das
7687 Deutsche Forschungszentrum für künstliche Intelligenz (DFKI), das Technologie-Zentrum Informatik
7688 und Informationstechnik (TZI), das Institut für Telekommunikation und Hochfrequenztechnik (ITH), das
7689 Fraunhofer Institut für Digitale Medizin (MEVIS) oder das Institut für Digitale Teilhabe (IDT) untermauert.
7690 Wir werden Foren und Formate etablieren, die das Know-How dieser Institutionen noch besser in unsere
7691 Wirtschaft und unseren Alltag übertragen. Und um unserem Anspruch als KI-Standort zu unterstreichen,
7692 werden wir uns beim Bund dafür einsetzen, dass das neu zu schaffende Dateninstitut zur Datenverfüg-
7693 barkeit und -standardisierung sowie zur Etablierung von Datentreuhändermodellen und Lizenzen in
7694 Bremen angesiedelt wird.

7695 Der Bedarf an der Abnahme digitaler Prüfungen in Berufsausbildung und Studium steigt rasant an. Wir
7696 werden prüfen, ob und wie wir für die von uns durchgeführten Ausbildungen und das Jurastudium einen

7697 zentralen digitalen Prüfungsraum schaffen können, um sogenannte E-Examen abnehmen zu können.

7698

7699 **Die Koalition wird:**

- 7700 • die Digitalisierung in unseren Schulen vorantreiben und Angebote zum theoretischen und praktischen
- 7701 Umgang mit informatischen Inhalten wie Informationstechnik, Programmierung und Algorithmen
- 7702 ausbauen
- 7703 • die digitale Souveränität von der Kita bis ins hohe Alter politisch stärken und die Weiterbildung
- 7704 der Digital- und Medienkompetenzen auch für Privatpersonen fördern. Für die Planungssicherheit
- 7705 der Träger von Angeboten für Medienkompetenz und Medienpädagogik sollen finanzielle Mittel des
- 7706 Bundes und der EU stetig abgerufen und vorhandene Förderprogramme noch bekannter gemacht
- 7707 werden.
- 7708 • den Forschungsstandort stärken und insbesondere IT-Studiengänge und Forschungseinrichtungen fi-
- 7709 nanziell absichern; wir werden Kooperationen zur Evaluation von KI-Anwendungen in der öffentlichen
- 7710 Verwaltung mit der Universität aufbauen.
- 7711 • die Kooperations- und Austauschformate zwischen Wissenschaft und Wirtschaft verbessern und aus-
- 7712 bauen.
- 7713 • die Schaffung eines digitalen Prüfungsraums für E-Examen prüfen.

7714

7715 **IT-Branche**

7716 Nur mit einer starken IT-Start-Up-Szene kann das Potenzial, das unsere Hochschulen erzeugen, auch

7717 in der Wirtschaft ankommen. Mit dem „Starthaus“ und dem BAB-LAB halten wir wichtige Förderinstru-

7718 mente vor. Doch besonders in der Skalierungsphase verlassen viele Start-Ups unser Bundesland. Wir

7719 wollen daher die Angebote des Starthauses erweitern, um Startups in dieser Phase besser unterstützen

7720 zu können. Dazu gehören auch Räumlichkeiten in Form eines „Scale House“, das diesen Bereich abdeckt.

7721 Wir werden in diesem Kontext auch unsere Förderstrukturen überdenken und bspw. nach dem Vorbild

7722 Niedersachsens eine Förderung der Games-Branche durch Erweiterung der Förderkriterien und Aufsto-

7723 ckung der Mittel im Kontext Nordmedia etablieren.

7724 Daneben werden wir uns um IT-Unternehmensansiedlungen bemühen, insbesondere aus Drittstaaten. Es

7725 gilt noch intelligente Werbestrategien zu entwickeln, um IT-Firmen zu uns nach Bremen und Bremerha-

7726 ven zu holen. Wir werden weltweit Regionen identifizieren, in denen viele IT-Firmen aktiv sind und dort

7727 vor Ort Werbung betreiben. Wir werden Strukturen etablieren, in denen ausländische Unternehmen von

7728 städtischen Beratungseinrichtungen und im Austausch mit bereits ansässigen Playern wichtige Hilfen

7729 und Hinweise bekommen, um sich in Bremen und Bremerhaven zurechtzufinden und hier langfristig Fuß

7730 zu fassen.

7731 Und wir wollen die IT-Firmen, die sich bereits in Bremen oder Bremerhaven etabliert haben, stärker bei

7732 der Gewinnung ausländischer Fachkräfte unterstützen. Neben den Chancen, die die Reform des Fach-

7733 kräfteeinwanderungsgesetzes bietet, wollen wir daher Strukturen schaffen, die vor Ort schnell alle

7734 nötigen Hilfen zentriert vorhalten. Für notwendige Behördengänge zuwanderungswilliger Fachkräfte

7735 werden wir über ein gesondertes, koordinierendes und priorisierendes Verfahren nachdenken, um die

7736 Einstellungsverfahren im Interesse aller Beteiligten zu beschleunigen.

7737 Die Wertschöpfung im IT-Bereich soll auch zu einem wesentlichen Teil in der regionalen IT-Wirtschaft

7738 erarbeitet werden. Dazu wird der Senat mit der regionalen IT-Wirtschaft zusammenarbeiten, damit diese

7739 möglichst viele Auftragsvergaben akquirieren kann.

7740

7741 **Die Koalition wird:**

- 7742 • die Angebote des Starthauses erweitern, um insbesondere IT-Startups bessere Entwicklungsmöglich-
- 7743 keiten in Bremen zu bieten und Räume und Flächen für Scaleups vorzuhalten.
- 7744 • Strukturen schaffen, die es für IT-Unternehmen noch attraktiver machen, sich in Bremen oder Bre-
- 7745 merhaven anzusiedeln.
- 7746 • die Rahmenbedingungen zur Anwerbung ausländischer Fachkräfte, insbesondere aus dem IT-Bereich,

- 7747 verbessern.
- 7748 • sich dafür einsetzen, dass die regionale IT-Branche bei der Realisierung der bremischen Digitalisie-
- 7749 rungsstrategie beteiligt ist.

7750

7751 **Wirtschaft 4.0**

7752 Besonders kleine und mittlere Unternehmen brauchen Unterstützung, um bei der Digitalisierung Schritt

7753 zu halten. Mit den Digitallotsen, dem Mittelstand 4.0-Kompetenzzentrum, der RKW Servicestelle digital

7754 am Arbeitsplatz, dem KI-Transferzentrum, der Wirtschaftsförderungsgesellschaft BIS oder auch dem

7755 Bildungswerk der Niedersächsischen Wirtschaft haben wir bereits ein breites Angebot geschaffen, das

7756 wir auch in Zukunft finanziell absichern werden. Neben den Beratungs- und Förderstrukturen ist aber

7757 insbesondere auch die Vernetzung von Akteuren untereinander von enormer Bedeutung. Wir wollen

7758 mehr Orte des Austausches schaffen. Vorbild ist dabei für uns das Digital Hub Industry.

7759 Beim Thema IT-Sicherheit brauchen Unternehmen Unterstützung. Unser Ziel ist es, dass jedes Unter-

7760 nehmen in Bremen und Bremerhaven mit Fragen der Cybersicherheit vor Ort optimal beraten wird.

7761 Gerade in Zeiten, in denen Cyberangriffe immer häufiger auftreten, kann eine funktionierende polizeiliche

7762 Kriminalprävention im Bereich IT-Sicherheit zum wichtigen Standortvorteil für unser Land werden.

7763

7764 **Die Koalition wird:**

- 7765 • ergänzende Austauschformate - wie das Digital Hub Industry - schaffen, um allen Unternehmen eine
- 7766 bestmögliche digitale Zukunft zu ermöglichen.
- 7767 • die Beratungsstrukturen zur Verbesserung der Cybersicherheit von Unternehmen und Institutionen
- 7768 ausbauen.
- 7769 • eine Games-Förderung nach dem Vorbild Niedersachsens über die Nordmedia prüfen.

7770

7771

7772 Finanzen und Personal

7773

7774

7775 **Finanzierungsvorbehalt**

7776 Die Koalition wird unmittelbar nach der Wahl des Senates mit der Aufstellung des Doppelhaushaltes

7777 2024/25 beginnen. Dabei ist sowohl den Erfordernissen der Krisenbewältigung und den sozialen, wirt-

7778 schaftlichen und ökologischen Herausforderungen Rechnung zu tragen als auch den begrenzten finan-

7779 ziellen Ressourcen. Alle Maßnahmen dieses Koalitionsvertrags stehen deshalb unter einem Finanzie-

7780 rungsvorbehalt.

7781

7782 **Schuldenbremse**

7783 Die Regelungen zur sogenannten Schuldenbremse in Artikel 109 Grundgesetz und Artikel 131a in der

7784 Bremischen Landesverfassung sowie die Sanierungshilfevereinbarung zwischen Bremen und dem Bund

7785 bilden den gesetzlichen Rahmen für die Haushaltswirtschaft im Land Bremen.

7786 Um die in den nächsten Jahren erforderlich werdenden baulichen Investitionen insbesondere im Bil-

7787 dungsbereich zu finanzieren, strebt die Koalition eine punktuelle Modifikation dieses Rahmens an und

7788 sucht dazu auch das Gespräch mit der Bundesregierung und der Opposition.

7789 Bremen unterstützt eine Altschuldenübernahme der Kommunen durch den Bund. Wir erwarten, dass

7790 dabei auch die Tatsache berücksichtigt wird, dass das Land Bremen die Stadtgemeinden Bremen und

7791 Bremerhaven bereits entschuldet hat.

7792

7793 **Sanierungsprogramm**

7794 Die Koalition begrüßt weiterhin die mit Bund und Ländern vereinbarten Sanierungshilfen für Bremen

7795 in Höhe von 400 Mio. Euro jährlich und wird die sich daraus ergebenden Pflichten auch künftig erfüllen.

7796 Hierzu gehört insbesondere eine Tilgung in Höhe von durchschnittlich 80 Mio. Euro pro Jahr.

7797 Der Senat wird mit dem Doppelhaushalt 2024/25 ein Sanierungsprogramm beschließen, das den An-
7798 schluss des bremischen Landeshaushaltes an die Gesamtentwicklung der Länderhaushalte sicherstellt.

7799

7800 **Öffentliche Gesellschaften**

7801 Die Koalition verfolgt mit der Wahrnehmung öffentlicher Aufgaben in Gesellschaftsform das Ziel effizien-
7802 ter Organisation, fairer Entgelte/Beiträge, guter Arbeitsbedingungen und hoher ökologischer Standards.

7803 Wir werden den öffentlichen Einfluss im Bereich der Energieversorgung strategisch ausbauen, um die
7804 anstehenden zentralen Aufgaben der sozial-ökologischen Transformation insbesondere der Wärmewen-
7805 de und der zukunftsfähigen Aufstellung der Stromnetze zu bewältigen und den Industriestandort Bre-
7806 men zu stärken.

7807 Wir streben eine Erweiterung des öffentlichen Einflusses auf die Abwasserentsorgung und eine Er-
7808 höhung der gesellschaftsrechtlichen Beteiligung an. Wir werden hierzu rechtzeitig eine Entscheidung
7809 treffen.

7810 Wir werden gleichzeitig eine Entscheidung zur Konzessionsvergabe der Trinkwasserversorgung ab 2029
7811 vorbereiten und rechtzeitig treffen.

7812 Wir leiten rechtzeitig Prozesse ein, um spätestens 2025 die Entscheidung über eine Rekommunalisierung
7813 von Müllabfuhr zu treffen. Die Rekommunalisierung der Straßenreinigung werden wir zu 2028 umsetzen.

7814

7815 **Gebäude- und Immobilienmanagement**

7816 Oberstes Ziel der Immobilienstrategie ist der Schul- und Kitaausbau. Daneben hat höchste Priorität die
7817 insbesondere energetische Sanierung des gesamten öffentlichen Gebäudebestandes, insbesondere auch
7818 bei Hochschulen und Sportanlagen.

7819 Wir wollen beim Senator für Finanzen eine strategische Bedarfsplanung für eigene und angemietete
7820 Immobilien einrichten. Dies gilt insbesondere für Kitas, Schulen, Sportanlagen und Verwaltungsgebäude.
7821 Dabei ist eine wirtschaftliche Optimierung des Immobilienbestandes mit der Erfüllung der öffentlichen
7822 Aufgaben in Einklang zu bringen. Bei Standortentscheidungen haben wir das ganze Land und alle Stadt-
7823 teile im Blick.

7824 Wir wollen den bisher diversifizierten Ansatz zur Finanzierung und Umsetzung öffentlicher Baumaß-
7825 nahmen weiterverfolgen und nicht nur in Eigenregie, sondern auch mit Dritten, z.B. mit BREBAU oder
7826 GEWOBA, Investitionen durchführen.

7827 Das bestehende System der Sondervermögen wird mit allen Ressorts im Hinblick auf die veränderten
7828 Grundstücksmarktbedingungen überprüft, ob und inwieweit Veränderungsbedarf besteht. Das Sonder-
7829 vermögensrecht wird ggf. zur Verbesserung der Steuerung und zur Klärung offener rechtlicher Punkte
7830 überarbeitet. Der Prüfprozess darf keine Umsetzungsarbeiten in den Sondervermögen behindern.

7831 Wir streben an das öffentliche Eigentum an städtebaulich zentralen Flächen und Immobilien auszuwei-
7832 ten. In diesem Zusammenhang ist auch eine Erbpachtstrategie zu entwickeln.

7833

7834 **Klimastrategie (2,5 Mrd.)**

7835 Angesichts der sich zuspitzenden Klimakrise bekennt sich die Koalition zu dem Ziel bis zum Jahr 2038
7836 CO₂-Neutralität im Land Bremen zu erreichen. Dabei achten wir auf den notwendigen sozialen und wirt-
7837 schaftlichen Ausgleich um niemanden zu überfordern und alle Menschen mitzunehmen.

7838 **Die Koalition wird die im Nachtragshaushalt 2023 gebildeten Rücklagen zur Finanzierung von Investi- 7839 tionen in den Bereichen**

7840 • Dekarbonisierung und klimaneutrale Transformation der Wirtschaft (insbesondere der Stahlproduk-
7841 tion, Energieerzeugung und Infrastruktur)

7842 • Massive Verbesserung CO₂-armer Mobilitätsangebote

7843 • Energetische Sanierung des öffentlichen Gebäudebestands und

7844 • Ausbau und Dekarbonisierung der Fern- und Nahwärmeversorgung

7845 (sogenannte „Fastlanes“) einsetzen. Die Investitionen sind notwendig, um die außergewöhnliche Notsitu-
7846 ation der Klimakrise bewältigen zu können.

7847 Die sich aus Vorgaben der Schuldenbremse ergebenden Kriterien zur Mittelverwendung werden unein-
7848 geschränkt eingehalten. Notwendig ist das Erreichen der beschlossenen CO₂-Einsparziele. Finanziert
7849 werden unmittelbare Sachinvestitionen und investive Finanzhilfen für Dritte. Laufende Ausgaben, insbe-
7850 sondere auch für Personal, werden nicht finanziert. Zulässig ist in begrenztem Umfang die Finanzierung
7851 von Personal für die Wahrnehmung unerlässlicher Steuerungs- und Planungsaufgaben zur Umsetzung
7852 der Investitionen. Die Akquise und der Einsatz von Drittmitteln der EU und des Bundes sind bei den
7853 Maßnahmen vorrangig zu prüfen. Bei investiven Finanzhilfen werden wir zudem die Möglichkeit der Ver-
7854 gabe zinsgünstiger Kredite über die Bremer Aufbaubank nutzen.

7855

7856 **Energiekrise und Folgen des Ukraine Krieges (500 Mio.)**

7857 Die Koalition wird die durch den russischen Angriffskrieg auf die Ukraine ausgelöste Energiekrise und
7858 deren Folgen für Bremen auch weiterhin bekämpfen.

7859 Personal für die Krisenbewältigung, das im laufenden Jahr aus den Mittel des 500 Mio. Euro „Krisen-
7860 fonds“ finanziert wird, ist künftig vorrangig innerhalb der jeweiligen Ressortdeckwerte zu berücksichti-
7861 gen, sofern es weiter benötigt wird. Dort, wo dies nicht möglich ist, werden die betroffenen Ressorts und
7862 der Senator für Finanzen gemeinsame Lösungen entwickeln.

7863 Es wird sichergestellt, dass 2023 entstandene aber erst 2024 genau bezifferbare Kosten der Krisenbe-
7864 wältigung noch aus dem „Krisenfonds“ ausgeglichen werden können.

7865 Wir werden im Herbst 2023 prüfen, ob die außergewöhnliche Notsituation Energiekrise/Folgen des Uk-
7866 raine-Krieges im Jahr 2024 fortbesteht.

7867

7868 **Zentrale Informationsstelle für Bund und EU**

7869 Um künftig noch stärker von Bundesprogrammen und EU-Programmen profitieren zu können, sollen die
7870 administrativen, finanziellen und haushalterischen Voraussetzungen überprüft und verbessert werden.

7871 In diesem Zusammenhang werden wir einen Vorschlag für die Einrichtung einer ressortübergreifend
7872 arbeitenden Koordinierungs- und Beratungsstelle (Plattform) entwickeln und schnellstmöglich umset-
7873 zen. Ziel ist es die Programme konsequenter und umfassender abgestimmt zu nutzen.

7874

7875 **Personal, Einstellung und Arbeitgeber*innenattraktivität**

7876 Die Sicherung und Gewinnung von Fachkräften für den öffentlichen Dienst ist eine zentrale Heraus-
7877 forderung für die kommenden Jahre. Die Freie Hansestadt Bremen muss daher ihre Attraktivität als
7878 Arbeitgeberin weiter verbessern. Dabei sind eine wertschätzende Führung, die Unterstützung agiler
7879 Arbeitsformen und die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben wesentliche Faktoren obwohl für die
7880 Außenwirkung als auch für die Mitarbeiter*innenbindung.

7881 Wir werden künftig einmal im Jahr eine Strategieklausur mit den Führungskräften im Konzern Bremen
7882 durchführen.

7883

7884 **Tarifbindung der öffentlichen Verwaltung**

7885 Die Koalition bekennt sich weiterhin uneingeschränkt zu Tarifbindung und Tariftreue. Wir wollen, dass
7886 Gesellschaften und Tochtergesellschaften von Land und Stadtgemeinden tarifgebunden sind. Wir setzen
7887 uns im Rahmen der Tarifvereinigung der Länder (TdL) und im Verband der kommunalen Arbeitgeber
7888 (VKA) dafür ein, die Rolle formaler Qualifikationen im tarifvertraglichen Eingruppierungsrecht zu redu-
7889 zieren und sich noch stärker an der individuellen Berufserfahrung und der tatsächlich ausgeübten Tätig-
7890 keit zu orientieren.

7891

7892 **Beamtenbesoldung**

7893 Die Ergebnisse der Tarifverhandlungen der TdL werden zeit- und inhaltsgleich auf die Beamt*innen über-
7894 tragen.

7895 Nach dem Vorbild anderer Bundesländer sollen Zulagen für Polizei, Feuerwehr und Justizvollzugsdienst
7896 ruhegehaltstfähig werden.

7897

7898 **Personalvertretungsgesetz**

7899 Die Koalition sieht in der Mitbestimmung der Personalräte einen wichtigen Faktor für die Leistungsfähig-
7900 keit des öffentlichen Dienstes. Gemeinsam mit dem Gesamtpersonalrat und den Gewerkschaften werden
7901 wir erörtern, wo Mitbestimmungsprozesse in beiderseitigem Interesse getroffen werden können. Das
7902 BremPersVG soll dabei unverändert bestehen bleiben.

7903

7904 **Ausbildung**

7905 In den kommenden Jahren werden im bremischen öffentlichen Dienst zahlenmäßig starke Jahrgän-
7906 ge in den Ruhestand gehen. Um die Qualität der öffentlichen Dienstleistungen zu gewährleisten und
7907 zu verbessern, ist die eigene Ausbildung von Fachkräften aller Richtungen und Laufbahnen zwingend
7908 notwendig. Deshalb werden wir wo immer möglich die Ausbildungskapazitäten erweitern und die Aus-
7909 bildungsplanung flexibilisieren. Einen Schwerpunkt bilden dabei insbesondere die Erzieher*innen und
7910 Sozialarbeiter*innen im Anerkennungsjahr sowie die Polizei und die Finanzverwaltung. Auch im Bereich
7911 des Führungskräftenachwuchses wollen wir mehr Personal rekrutieren

7912

7913 **Diversity, Antidiskriminierung, Geschlechtergleichstellung im öffentlichen Dienst und bei öffentlichen 7914 Gesellschaften**

7915 Die Vielfalt unserer Gesellschaft muss sich in der personellen Zusammensetzung des öffentlichen
7916 Dienstes (Kernverwaltung und Beteiligungen) widerspiegeln. Den in Bremen schon jetzt vergleichsweise
7917 hohe Anteil an Beschäftigten mit Migrationserfahrung wollen wir deshalb mit geeigneten Mitteln weiter
7918 erhöhen und eine angemessene Repräsentation nach Möglichkeit auch innerhalb der einzelnen Behörden
7919 erreichen. Wir setzen uns auch weiterhin nachdrücklich für Geschlechtergleichstellung im öffentlichen
7920 Dienst ein.

7921

7922 **Doppik**

7923 Die Freie Hansestadt Bremen wird den Ausbau der Digitalisierung im Haushalts-, Kassen- und Rech-
7924 nungswesen in enger Kooperation mit der Freien und Hansestadt Hamburg weiter vorantreiben. Damit
7925 werden wir die Steuerung der Kernhaushalte auf die Doppik umstellen. Die Einführung der Doppik ist
7926 eine grundlegende Änderung der Haushaltssystematik. Diese hat auch Einfluss auf das parlamentarische
7927 Haushaltsverfahren. Deshalb wollen wir diese gemeinsam mit der Opposition mit dem Ziel einer mög-
7928 lichst breit getragenen Zustimmung erörtern

7929

7930 **Bundessteuern**

7931 Wir werden uns auf Bundesebene dafür einsetzen, Steuerhinterziehung stärker zu bekämpfen, Steuer-
7932 schlupflöcher konsequenter zu schließen und sehr hohe Vermögen, Einkommen, Kapitalerträge und
7933 große Erbschaften angemessen zu besteuern. Den Solidaritätszuschlag wollen wir für die obersten 10
7934 Prozent der Einkommen, soweit rechtlich möglich, beibehalten oder ihn wirkungsgleich in die Einkom-
7935 mensteuer einbeziehen. Die Vermögensteuer wollen wir bundesweit wiedereinführen und Kapitalerträge
7936 durch eine Streichung der Abgeltungssteuer genauso wie alle anderen Einkommen progressiv besteu-
7937 ern.

7938 Unser Ziel bleibt eine gerechte Unternehmensbesteuerung, deshalb unterstützen wir den Prozess zur
7939 Implementierung der weltweiten Mindestbesteuerung aktiv. Eine europäische Finanztransaktionsteuer
7940 kann zur Stabilität der Finanzmärkte und zur besseren finanziellen Ausstattung der EU beitragen. Wir
7941 befürworten auch die Einführung weiterer europäischer Eigenmittel, etwa eine Steuer auf Kryptowäh-
7942 rungstransaktionen oder eine „Fair Border Tax“. Wo Unternehmen aus Krisen unverdiente Gewinne
7943 erzielen, ist eine Übergewinnsteuer zugunsten der Allgemeinheit gerecht. Wir unterstützen den Kauf von
7944 Steuer-CDs mit Insider-Informationen von ausländischen Banken und arbeiten an Regelungen mit, die
7945 verhindern, dass sich Steuerbetrüger*innen hinter dem Bankgeheimnis verstecken können.

7946 Wir setzen uns für eine sozial gerechte und außenwirtschaftlich flankierte CO₂-Bepreisung ein und for-

7947 dern den Abbau von Subventionen für z.B. Dienstwagen, Flugbenzin, Diesel, Öl- und Gasheizungen. Damit
7948 werden Steuerermehreinnahmen erzeugt, die auch Bremen zugutekommen.

7949

7950 **Grundsteuer**

7951 Wir werden die Grundsteuerreform fortsetzen und aufkommensneutral in Bremen umsetzen. Die Grund-
7952 steuer C werden wir zusätzlich einführen um Bodenspekulationen zu dämpfen und Anreize zum Woh-
7953 nungsbau zu geben.

7954

7955 **Zusammenfassung:**

7956

7957 **Die Koalition wird:**

- 7958 • im Herbst 2023 den Doppelhaushalt 2024/25 aufstellen und gleichzeitig ein Sanierungsprogramm
7959 erarbeiten.
- 7960 • eine strategische Bedarfsplanung für eigene und angemietete Immobilien beim Senator für Finanzen
7961 einrichten.
- 7962 • den bisher diversifizierten Ansatz zur Finanzierung und Umsetzung öffentlicher Baumaßnahmen,
7963 weiterverfolgen und nicht nur in Eigenregie Investitionen durchführen.
- 7964 • den Besitz an städtebaulich zentralen Flächen und Immobilien ausweiten und in diesem Zusammen-
7965 hang eine Erbpachtstrategie entwickeln.
- 7966 • die im Rahmen der Klimastrategie 2038 beschlossenen Fastlanes umsetzen und unmittelbare Sach-
7967 investitionen und investive Finanzhilfen für Dritte finanzieren. Dabei werden wir die Möglichkeit der
7968 Vergabe zinsgünstiger Kredite über die Bremer Aufbaubank nutzen.
- 7969 • im Herbst 2023 prüfen, ob die außergewöhnliche Notsituation Energiekrise und Folgen des Ukraine-
7970 Krieges fortbesteht.
- 7971 • einen Vorschlag für die Einrichtung einer ressortübergreifend arbeitenden Koordinierungs- und Be-
7972 ratungsstelle für Fördermittel entwickeln und schnellstmöglich umsetzen.
- 7973 • die Attraktivität der Freien Hansestadt Bremen als Arbeitgeberin durch wertschätzende Führung, die
7974 Unterstützung agiler Arbeitsformen und die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben weiter verbes-
7975 sern
- 7976 • einmal im Jahr eine Strategieklausur mit den Führungskräften im Konzern Bremen durchführen.
- 7977 • sich im Rahmen der Tarifvereinigung der Länder (TdL) und im Verband der kommunalen Arbeitgeber
7978 (VKA) dafür einsetzen, die Rolle formaler Qualifikationen im tarifvertraglichen Eingruppierungsrecht
7979 zu reduzieren und sich noch stärker an der individuellen Berufserfahrung und der tatsächlich ausge-
7980 übten Tätigkeit zu orientieren.
- 7981 • die Ergebnisse der Tarifverhandlungen der TdL zeit- und inhaltsgleich auf die Beamt*innen übertra-
7982 gen.
- 7983 • nach dem Vorbild anderer Bundesländer Zulagen für Polizei, Feuerwehr und Justizvollzugsdienst
7984 ruhegehaltstfähig stellen.
- 7985 • mit dem Gesamtpersonalrat und den Gewerkschaften erörtern, wo Mitbestimmungsprozesse unter
7986 unveränderter Beibehaltung des Personalvertretungsgesetzes in beiderseitigem Interesse gestrafft
7987 werden können.
- 7988 • Die Ausbildungskapazitäten erweitern und flexibilisieren und dabei Schwerpunkte auf Erzieher*innen
7989 und Sozialarbeiter*innen im Anerkennungsjahr, die Polizei und Finanzverwaltung legen.
- 7990 • den schon jetzt vergleichsweise hohen Anteil an Beschäftigten mit Migrationserfahrung weiter erhö-
7991 hen und nach Möglichkeit eine angemessene Repräsentation auch innerhalb der einzelnen Behörden
7992 realisieren.
- 7993 • sich weiter für Geschlechtergleichstellung im öffentlichen Dienst einsetzen.
- 7994 • den Ausbau der Digitalisierung im Haushalts-, Kassen- und Rechnungswesen in enger Kooperation
7995 mit der Freien und Hansestadt Hamburg weiter vorantreiben und die Steuerung der Kernhaushalte
7996 auf die Doppik umstellen.

- 7997 • uns auf Bundesebene dafür einsetzen, Steuerhinterziehung stärker zu bekämpfen, Steuerschlupf-
7998 löcher konsequenter zu schließen und sehr hohe Vermögen, Einkommen, Kapitalerträge und große
7999 Erbschaften angemessen zu besteuern.
- 8000 • uns für eine sozial gerechte und außenwirtschaftlich flankierte CO -Bepreisung und den Abbau von
8001 Subventionen für z.B. Dienstwagen, Flugbenzin, Diesel, Öl- und Gasheizungen einsetzen.
- 8002 • die Grundsteuerreform fortsetzen und aufkommensneutral in Bremen umsetzen.
- 8003 • die Grundsteuer C zusätzlich einführen, um Bodenspekulationen zu dämpfen und Anreize zum Woh-
8004 nungsbau zu geben.
- 8005 • die Vereinbarungen zur Entbürokratisierung der Zuwendungspraxis umsetzen und den Trägern damit
8006 durch mehrjährige Förderung mindestens für die Laufzeit der Haushalte Handlungssicherheit geben.
- 8007
- 8008

8009 Zusammenarbeit der Koalitionspartner

8010

8011

8012 Die Koalitionspartner verpflichten sich, diese Vereinbarung im Regierungshandeln auf partnerschaft-
8013 licher, gleichberechtigter Grundlage umzusetzen und dabei die jeweiligen Identitäten der die Regierung
8014 tragenden Parteien zu wahren. Sie tragen für die gesamte Politik der Koalition
8015 gemeinsam Verantwortung und werden auf Basis gemeinsamer Ziele vertrauensvoll
8016 zusammenarbeiten. Diese Koalitionsvereinbarung bildet dafür einen Handlungsleitfaden. Die
8017 Koalitionspartner sind sich einig, dass Entscheidungen in Fragen von grundsätzlicher Bedeutung, die
8018 nicht ausdrücklich Gegenstand dieser Koalitionsvereinbarung sind, nicht gegen den Willen einer der
8019 drei Partner getroffen werden.

8020

8021 **Bürgerschaft und Deputationen**

8022 Zur Abstimmung der parlamentarischen Zusammenarbeit findet zwischen den Koalitionsfraktionen
8023 ein regelmäßiger und partnerschaftlicher Informationsaustausch statt. Vor Großen Anfragen und vor der
8024 Beantragung von Aktuellen Stunden sind die Koalitionspartner rechtzeitig zu informieren.
8025 Die Koalitionsfraktionen verpflichten sich, im Rahmen der Koalitionsvereinbarung in der Bürgerschaft,
8026 den Ausschüssen sowie in den Deputationen nicht mit
8027 wechselnden Mehrheiten abzustimmen oder einen der Partner zu überstimmen. Die freie
8028 Gewissensentscheidung des einzelnen Abgeordneten bleibt hiervon unberührt.

8029

8030 **Tätigkeit des Senats**

8031 Die Mitglieder des Senats berichten über Vorhaben grundsätzlicher Natur sowie Vorhaben dieses
8032 Koalitionsvertrages und informieren sich und die Koalitionsfraktionen frühzeitig. Im Senat entscheiden
8033 die Koalitionspartner einvernehmlich. Davon unberührt bleibt die Möglichkeit abweichender Voten ein-
8034 zelner Senatsmitglieder in Sachfragen.

8035 Das für Finanzen zuständige Senatsmitglied unterrichtet die Senatsmitglieder, bevor haushaltswirt-
8036 schaftliche Maßnahmen (z.B. nach § 41 LHO) ergriffen oder andere grundsätzliche
8037 Entscheidungen im Haushaltsvollzug getroffen werden.

8038 Zu Regierungserklärungen des Präsidenten des Senats stellt dieser hinsichtlich Ihrer Grundzüge vor
8039 deren Abgabe das Einvernehmen mit den Senatsmitgliedern.

8040

8041 **Gutes Regieren**

8042 Zur Verbesserung der Steuerungs- und Konfliktlösungskompetenz der SK im Interesse eines erfolg-
8043 reichen Politikmanagements für die gesamte Koalition werden wir jedenfalls die folgenden Punkte neu
8044 regeln:

- 8045 • In der Geschäftsordnung des Senats werden die Regeln für die Abstimmung von Senatsvorlagen und
8046 die Aufstellung der Tagesordnung präzisiert und konkretisiert (Aufnahme von Fristen und Abstim-

- 8047 mungserfordernisse mit anderen Ressorts etc.).
- 8048 • Der Senatskanzlei wird die Befugnis eingeräumt bei Zuständigkeitskonflikten zwischen Ressorts eine verbindliche Zuweisung vorzunehmen. Diese Entscheidung kann durch Senatsbeschluss abgeändert werden.
- 8049
- 8050
- 8051 • Für inhaltliche Streitigkeiten zwischen Ressorts wird ein Verfahren festgeschrieben, bei dem jedes Ressort eine Konfliktschlichtung unter dem Vorsitz des Chefs der Senatskanzlei verlangen kann. Kommt es in diesem Gespräch zu keiner Verständigung berichtet die Senatskanzlei auf Wunsch des Fachressorts an den Senat und unterbreitet diesem einen Entscheidungsvorschlag. Die Entscheidungsrechte verbleiben beim Senat.
- 8052
- 8053
- 8054
- 8055
- 8056 • Über die zentralen Regierungsvorhaben und die Vereinbarungen des Koalitionsvertrages führt die Senatskanzlei auf Basis eines zwischen allen Ressorts verständigten Berichtsmodus ein zentrales Controlling und berichtet dem Senat regelmäßig über den Umsetzungsstand und die aktuellen Planungen.
- 8057
- 8058
- 8059
- 8060

8061 **Senatskommissionen und ressortübergreifende Staatsrätesteuerungsrounden:**

8062 Die Bestimmungen zur Bildung von Senatskommissionen werden wie folgt neu gefasst. Senatskommissionen werden unter dem Vorsitz des Präsidenten des Senats/ der Präsidentin des Senats gebildet. Der stellvertretende Vorsitz liegt beim fachlich zuständigen Senatsmitglied. Der Senatskanzlei obliegt die Geschäftsführung der Senatskommissionen. Mitglieder der Senatskommission können die Senatsmitglieder, der Chef bzw. die Chefin der Senatskanzlei sowie die Vertreter*innen im Amt der Senator*innen sein. Die Einsetzungsbeschlüsse der Senatskommissionen werden unter allen Koalitionspartnern abgestimmt.

8063

8064

8065

8066

8067

8068

8069 **Die Koalition verständigt sich auf die Bildung der folgenden Senatskommissionen:**

- 8070
- 8071 • Schul- und Kitabau
 - 8072 • Geschlechtergerechtigkeit auf dem Arbeitsmarkt
 - 8073 • Wohnungs- und Gewerbeimmobilienbau
- 8074

8075 Die hier genannten Senatskommissionen können im gegenseitigen Einvernehmen aller Koalitionspartner aufgelöst werden. Die Bildung weiterer Senatskommissionen ist bei Bedarf möglich.

8076

8077

8078 Ressortübergreifende Steuerungsrounden auf Staatsrät*innenebene werden von der Senatskanzlei und dem jeweilig zuständigen Fachressort gemeinsam organisiert. Die Einzelheiten werden im Einvernehmen zwischen Fachressort und Senatskanzlei geregelt. Im Konfliktfall entscheidet der Senat.

8079

8080

8081 **Die folgenden Staatsrät*innensteuerungsrounden werden zunächst gebildet:**

- 8082
- 8083 • Umsetzung Fastlane und Aktionsplan Klimaschutz
 - 8084 • Bekämpfung von Arbeitslosigkeit und Armut
 - 8085 • Bildungsgerechtigkeit
 - 8086 • Verwaltungsmodernisierung und Digitalisierung
- 8087

8088 **Koalitionsausschuss**

8089 Die diese Koalition bildenden Parteien bilden einen Koalitionsausschuss. Der Koalitionsausschuss begleitet die Umsetzung der Koalitionsvereinbarung und berät Angelegenheiten von grundsätzlicher Bedeutung. Er ist Ort der inhaltlichen Diskussion und gemeinsamer, auch grundsätzlicher, Zielbestimmung. Er besteht aus je einem von den Parteien benannten Senatsmitglied, den Vorsitzenden der Koalitionsfraktionen sowie den Vorsitzenden der Koalitionsparteien, sowie dem Chef der Senatskanzlei/ der Chefin der Senatskanzlei als Gast.

8090

8091

8092

8093

8094

8095 Weitere Gäste können hinzugeladen werden. Der Koalitionsausschuss tagt regelmäßig in einem vereinbarten Turnus oder auf Antrag eines Koalitionspartners. Die Ergebnisse werden schriftlich festgehalten.

8096

8097 Der Chefin der Senatskanzlei/dem Chef der Senatskanzlei wird die Aufgabe zugewiesen, die Umsetzung
8098 des Koalitionsvertrages und der Beschlüsse des Koalitionsausschusses in Senatshandeln zu gewährleis-
8099 ten.

8100

8101 **Abstimmungsverhalten im Bundesrat**

8102 Bremen wird seine grundgesetzlichen Aufgaben im Bundesrat im Sinne einer konstruktiven
8103 Mitgestaltung gegenüber dem Bund und anderen Ländern wahrnehmen. Das Abstimmungsverhalten
8104 im Bundesrat wird im gegenseitigen Einvernehmen der Koalitionspartner festgelegt. Dabei werden
8105 folgende Gesichtspunkte berücksichtigt:

- 8106 • Die Interessen des Landes bilden den Maßstab des Abstimmungsverhaltens.
- 8107 • Wortlaut und Geist der Koalitionsvereinbarung sind Grundlage der vereinbarten Politik.
- 8108 • Es werden nur solche Fragen strittig gestellt, die nach Auffassung eines Koalitionspartners von
8109 grundsätzlicher Bedeutung für Bremen oder seine politischen Zielsetzungen sind.

8110

8111 Im Sinne eines konstruktiven föderalen Gestaltungsanspruchs muss eine Enthaltung Bremens in
8112 politisch bedeutsamen Fragen die Ausnahme darstellen. Die Koalitionspartner verpflichten sich daher,
8113 bei strittig gestellten Themen im Senat eine Einigung im Interesse Bremens anzustreben. Kommt eine
8114 Einigung über das Abstimmungsverhalten im Bundesrat nicht zustande, so gilt, dass das Land sich der
8115 Stimme enthält. Redebeiträge sind dem Senat vorher anzuzeigen und abzustimmen.

8116 Stellt sich der Bedarf für eine Äußerung erst während des Bundesratsplenums heraus, entscheiden
8117 die anwesenden Bundesratsmitglieder.

8118

8119 Ressortverteilung

8120

8121 **SPD (10)**

- 8122 1. Präsident des Senats, Senatskanzlei, Angelegenheiten der Religionsgemeinschaften (1), Bundes- und
8123 Europaangelegenheiten (1),
8124 Kultur (1)
- 8125 2. Inneres und Sport (1)
- 8126 3. Kinder und Bildung (2)
- 8127 4. Arbeit und Soziales (2)
- 8128 Justiz (1)
- 8129 5. Bau, Stadtentwicklung und Verkehr (1)

8130

8131 **Grüne (4)**

- 8132 1. Finanzen (2)
- 8133 2. Klima, Umwelt und Wissenschaft (2)

8134

8135 **LINKE (4)**

- 8136 1. Wirtschaft und Häfen (2)
- 8137 2. Gesundheit, Pflege, Frauen, Gleichstellung und Verbraucherschutz (2)

8138

8139 Die Gemeindeaufsicht mit Ausnahme der Finanzaufsicht und die Zuständigkeit für Bremerhaven wech-
8140 seln auf die Senatskanzlei.

8141 Den Bürgermeister/ die Bürgermeisterin stellen die Grünen

8142 Das Projektbüro Innenstadt wird bei der Senatskanzlei angebunden.

8143 Der/die Bevollmächtigte beim Bund wird weiteres Senatsmitglied und Mitglied im Bundesrat.

8144 Die Brebau wird dem Ressort Bau, Stadtentwicklung und Verkehr zugeordnet.

8145 Die Anzahl der jeweiligen Staatsrät*innen steht in Klammern hinter den Ressorts.

8146

Mobilitätsplan Oldenburg 2030

Stand: 1. Juni 2023
Anlage zur
Beschlussvorlage:
23/0211/2



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Amt für
Klimaschutz und Mobilität
STADT OLDENBURG i.O.

Bearbeitung Stadt Oldenburg, Amt für Klimaschutz und Mobilität



Dr. Norbert Korallus, Amtsleitung
Carola Pietsch, Fachdienstleitung Mobilität
Anna Braam
Damaris Böhm
Sebastian Böhrmann
Karsten Everth
Maximilian Geist
Kerstin Goroncy
Frederike Pleus
Andrea Spielker

Kontakt
Stadt Oldenburg
Amt für Klimaschutz und Mobilität
Fachdienst Mobilität
26105 Oldenburg
E-Mail: mobil@stadt-oldenburg.de

Bearbeitung der Teilkonzepte im Auftrag der Stadt Oldenburg

Teilkonzept Radverkehr: Fahrradzonen – Fahrradstraßen – Premiumnetz Radrouten



PGV-Alrutz GbR
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
www.pgv-alrutz.de
E-Mail: info@pgv-alrutz.de

Niels Brönink
Detlev Gündel
Elke Willhaus
Alexandra Böttcher

Teilkonzept Parkraummanagement – Ruhender Kfz-Verkehr

büro stadtVerkehr



büro stadtVerkehr Planungsgesellschaft mbH & Co. KG
Mittelstraße 55
40721 Hilden
www.buero-stadtverkehr.de
E-Mail: info@buero-stadtverkehr.de

Karsten Strack
Thomas Schimanski

Teilkonzept Machbarkeitsstudie Wallring: Durchgängige PNV-Spur



BERNARD Gruppe ZT GmbH
Nordlichtstraße 17
13405 Berlin
www.bernard-gruppe.com
E-Mail: info@bernard-gruppe.com

Leon Baur M.Sc.
Oliver Borsellino M.Sc.
Malte Gutheil M.Sc.
Dipl.-Ing. Jörg Stowasser

Teilkonzept Ladeinfrastruktur E-Mobilität



Mobilitätsberatung EcoLibro GmbH mit dem Unterauftragnehmer
CBH Rechtsanwälte

EcoLibro GmbH
Lindlaustrae 2c
53842 Troisdorf
www.ecolibro.de
E-Mail: info@ecolibro.de

CBH Rechtsanwälte
Bismarckstraße 11-13
50672 Köln
www.cbh.de
E-Mail: koeln@cbh.de

Volker Gillessen, Bereichsleiter Elektromobilität
Dr. Steffen Ptsch, Projektmanager Elektromobilität
Dr. Jan Deuster, Rechtsanwalt und Partner, CBH

Teilkonzept Mobilitätsstationen



ahoi

Mobilitätsberatung EcoLibro GmbH mit den Unterauftragnehmern CBH
Rechtsanwälte und ahoidesign

EcoLibro GmbH
Lindlaustrae 2c
53842 Troisdorf
www.ecolibro.de
E-Mail: info@ecolibro.de

CBH Rechtsanwälte
Bismarckstraße 11-13
50672 Köln
www.cbh.de
E-Mail: koeln@cbh.de

ahoidesign
Alte Grube 1
34576 Homberg (Efze)
www.ahoidesign.de
E-Mail: info@ahoidesign.de

Michael Schramek, Seniorberater, EcoLibro GmbH
Robin Knechtel, Projektmanager, EcoLibro GmbH
Jonas Grning, Analyst, EcoLibro GmbH
Dr. Jan Deuster, Rechtsanwalt und Partner, CBH
Jonas Seemann, ahoidesign, Grafikdesign

Mobilitätsplan Oldenburg 2030 (Stand: 1. Juni 2023)

Teilkonzept Park & Ride (P&R) und Bike & Ride (B&R)



ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH

Leipziger Straße 120

01127 Dresden

www.isup.de

E-Mail: isup@isup.de

Dr.-Ing. Rainer Schubert

Dr. Gisela Herrnsdorf

Liebe Oldenburgerinnen und Oldenburger,

die Entwicklung unserer Stadt hat in den vergangenen Jahren eine enorme Dynamik erfahren, die sich auch in der nahen Zukunft fortsetzen wird. Neue Herausforderungen, und hier vor allem die vom Rat der Stadt 2021 beschlossene Klimaneutralität bis 2035, erfordern ein konsequentes Handeln auf allen Ebenen und in allen Bereichen der Stadtverwaltung. Gleichzeitig werden wir nur gemeinsam den Weg zur Klimaneutralität erfolgreich beschreiten können, hier sind Sie als Bürgerinnen und Bürger unserer Stadt gefragt. Einer der Bereiche mit höchster Relevanz und Dynamik ist der Mobilitäts- und Verkehrssektor. Mit dem vorliegenden Mobilitätsplan Oldenburg 2030 legen wir ein ambitioniertes, aber gleichzeitig realistisches und umsetzungsorientiertes Planwerk mit zunächst sechs Teilkonzepten vor. Planungen sind vor allem dann erfolgreich, wenn die Bürgerinnen und Bürger am Prozess beteiligt werden und ihr Fachwissen und ihre Erfahrungen einbringen können. Der Planungsprozess wurde und wird daher kontinuierlich von der Projektbegleitgruppe zum Mobilitätsplan Oldenburg 2030 begleitet, die Vertreterinnen und Vertreter ganz verschiedener Interessen mit Rat und Verwaltung zusammenbringt. Zudem fanden verschiedene öffentliche Foren zum Mobilitätsplan Oldenburg 2030 für die allgemeine Öffentlichkeit statt, die sich ebenfalls mit ihren Ideen einbrachte. Die Projektbegleitgruppe wurde in die Formulierung von Zielsetzungen und Maßnahmen direkt einbezogen. Für die gemeinsame und intensive Arbeit am Planwerk möchte ich mich an dieser Stelle herzlich bedanken! Der Input durch Projektbegleitgruppe und Öffentlichkeit trägt zur hohen Qualität der Ergebnisse maßgeblich bei. Was ist nun das Ziel des Plans? In Hinblick auf das Klimaneutralitätsziel der Stadt müssen Mobilität und Verkehr umgestaltet werden. Mit gezielten Projekten soll ein wesentlicher Beitrag dieses Sektors zum Klimaschutz und gleichzeitig zu einer auch zukünftig lebenswerten und attraktiven Stadt geleistet werden. Dies soll durch eine ausgewogene Mischung aus neuen Angeboten, durch Umgestaltung bestehender Strukturen und nicht zuletzt über eine angemessene Regulierung erreicht werden. Dieser Umstrukturierungsprozess, der uns alle betrifft, ist mit der Erstellung dieses Plans nicht abgeschlossen. Wir werden bei der Umsetzung der hier formulierten Projekte, aber auch grundsätzlich weiterhin im Dialog zwischen Politik, Verwaltung, Vereinen und Institutionen sowie Bürgerinnen und Bürgern gemeinsam daran arbeiten, gute Lösungen für unsere Stadt zu finden. Ich würde mich freuen, wenn Sie diesen Prozess aktiv begleiten!

Ihr



Jürgen Krogmann
Oberbürgermeister



Foto: Hauke-Christian Dittrich

Vorwort

Warum ein Mobilitätsplan Oldenburg 2030? In den vergangenen Jahren waren die Mobilität und der Verkehr einem hohen Entwicklungs- und Veränderungsdruck ausgesetzt. Die Ziele und wesentliche Maßnahmen in diesem Bereich regelte in Oldenburg bislang der Strategieplan Mobilität und Verkehr (smv 2025)¹, der 2014 nach Durchführen eines intensiven Beteiligungsprozesses vom Rat der Stadt beschlossen und 2018 fortgeschrieben wurde. Der Plan enthält 100 konkrete Maßnahmen, die inzwischen weitgehend realisiert oder in der laufenden Umsetzung sind: Die Einrichtung der Radroute Süd und radverkehrsabhängiger Ampelschaltungen, der Ausbau des Carsharing und barrierefreie Umbau der Mobilitätszentrale am Lappan, die Umwandlung der mittleren Wallstraße zur Fußgängerzone oder die Einrichtung von Tempo 30 in der Auguststraße sind hier nur einige Beispiele. Spätestens mit dem intensiven Prozess zum Klimaschutz zwischen den Aktiven der Fridays-for-Future-Bewegung, dem Rat und der Verwaltung vor allem in den Jahren 2019 und 2020 wurde deutlich, dass der Strategieplan Mobilität und Verkehr Oldenburg 2025 (smv2025) den neuen und wachsenden Herausforderungen zukünftig nicht mehr gerecht wird. Mit Ratsbeschluss vom 22.03.2021 wurde die Verwaltung beauftragt, ein neues Planwerk zu erstellen, den Mobilitätsplan Oldenburg 2030. Dieser soll über gezielte Projekte möglichst kurzfristig wirkungsvolle Veränderungen initiieren und damit neu gesetzte Ziele, vor allem die kurze Zeit später, im April 2021 beschlossene lokale Klimaneutralität 2035, effektiv unterstützen und erforderliche Veränderungsprozesse einleiten. Zeitlicher Horizont ist 2030, so dass die im Plan formulierten Projekte kurzfristig umzusetzen sind, um das Wirkungspotenzial schnell erschließen und damit die erforderliche „Verkehrswende“ einleiten zu können.



Abbildung 1: Abgefahren! Eine infografische Novelle zur Verkehrswende

Quelle: © Agora Verkehrswende und Ellery Studio (2019)

¹ Weblink: www.oldenburg.de/startseite/leben-umwelt/verkehr/strategieplan-mobilitaet-und-verkehr.html

Den komplexen und gleichzeitig kurzfristig zu begegnenden Herausforderungen stehen auf kommunaler Seite eher begrenzte Handlungsinstrumente gegenüber. Das Ziel einer erforderlichen Verhaltensänderung in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl kann einerseits mit der Schaffung attraktiver Angebote und andererseits mit Regulierung verfolgt werden. Hier ist ein ausgewogenes Verhältnis zu gestalten, das einerseits die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger sicherstellt, Erreichbarkeiten gewährleistet und andererseits die stadtentwicklungs- und umweltpolitischen Zielsetzungen unterstützt. Oldenburg setzt mit dem vorliegenden Plan gezielt den Fokus auf ausgewählte Schlüsselprojekte, die in Form von Teilkonzepten bearbeitet werden. Dabei werden Schlüsselthemen beider Säulen der Verkehrswende, sowohl mobilitäts- als auch energiebezogene Projekte, berücksichtigt. Der erste Teil des Plans (2021-2022) beinhaltet die sechs Teilkonzepte

- Radverkehr: Fahrradzonen – Fahrradstraßen – Premiumnetz Radrouten
- Parkraummanagement – Ruhender Kraftfahrzeug-Verkehr (Kfz-Verkehr)
- Machbarkeitsstudie Wallring: Durchgängige PNV-Spur
- Mobilitätsstationen
- Ladeinfrastruktur E-Mobilität
- Park & Ride (P&R) und Bike & Ride (B&R)

Den Rahmen bildet der vorliegende Plan, der die einzelnen Teilkonzepte mit den jeweiligen Maßnahmen erläutert und die Synergien darlegt. In den kommenden Jahren werden weitere Teilkonzepte den Mobilitätsplan Oldenburg 2030 ergänzen. Parallel dazu soll die Realisierung der in den Teilkonzepten formulierten Projekte kurzfristig und konsequent angegangen werden. Der Mobilitätsplan wird aus dem Programm „Förderung von nachhaltigen Mobilitätskonzepten (439)“ im Rahmen des Sofortprogramms „Saubere Luft“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) gefördert (Förderkennzeichen 13622862).

Inhalt

| | |
|--|-----|
| Vorwort | 7 |
| 1 Ziel und Strategie | 10 |
| 2 Vorgehen | 12 |
| 3 Ausgangslage | 15 |
| 4 Teilkonzepte mit Maßnahmen | 17 |
| 4.1 Radverkehr: Fahrradzonen – Fahrradstraßen – Premiumnetz Radrouten..... | 18 |
| 4.2 Parkraummanagement – Ruhender Kfz-Verkehr | 28 |
| 4.3 Machbarkeitsstudie Wallring: Durchgängige ÖPNV-Spur | 36 |
| 4.4 Mobilitätsstationen | 46 |
| 4.5 Ladeinfrastruktur E-Mobilität..... | 59 |
| 4.6 Park & Ride (P&R) und Bike & Ride (B&R) Konzept..... | 69 |
| 5 Wirkungen des Mobilitätsplans Oldenburg 2030 | 80 |
| 5.1 Zusammenspiel der Teilkonzepte..... | 80 |
| 5.2 Verbindung zu Maßnahmen im Klimaschutzplan Oldenburg 2035 | 88 |
| 5.3 Wirkungsanalyse | 91 |
| 6 Ausblick | 99 |
| 7 Resümee | 101 |
| Abbildungen | 102 |
| Abkürzungen | 104 |
| Quellen | 105 |

1 Ziel und Strategie

Die Stadt Oldenburg verfolgt das ehrgeizige Ziel, bis 2035 klimaneutral zu werden. Zur Erreichung der Klimaneutralität sind erhebliche Reduktionen der Emissionen in allen Sektoren erforderlich. Insbesondere die Bereiche Energie, Gebäude, Mobilität und Verkehr haben hier einen erheblichen Beitrag zu leisten. Zur Zielerreichung wurde bis Ende 2022 der „Klimaschutzplan Oldenburg 2035“ erarbeitet, der die realistischen CO₂-Minderungspotentiale nach Sektoren aufführt, beispielsweise Strom, Verkehr, Wärme und Energie sowie Ernährung. Der Klimaschutzplan ist fokussiert auf die kommunalen Handlungsmöglichkeiten und auf die größtmögliche Klimaschutzwirkung. Ein besonderer Wert wird darauf gelegt, einen ambitionierten, aber auch realisierbaren Weg für Oldenburg aufzuzeigen. Für den Bereich der Mobilität enthält der Klimaschutzplan zahlreiche Maßnahmen. Mit dem vorliegenden Mobilitätsplan Oldenburg 2030 besteht eine hiermit abgestimmte, vertiefende und umsetzungsbezogene Grundlage für die kurzfristige Umsetzung wirkungsvoller Einzelmaßnahmen (siehe auch Kapitel 5.2).

Der Mobilitätsplan unterstützt die übergeordneten Zielsetzungen der Stadtentwicklung und der Klimaneutralität 2035 mit den Unterzielen der

- Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr auf den Umweltverbund²,
- Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV),
- Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie der Sharingangebote,
- Unterstützung inter- und multimodaler Verkehrsmittelnutzung,
- Sicherstellung der Erreichbarkeiten sowie der
- Erhöhung der Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit.

Dabei werden, neben dem Klimaschutzplan 2035, weitere bestehende städtische Entwicklungspläne mit unmittelbaren Bezügen als Grundlage genutzt.

Der Strategieplan Mobilität und Verkehr Oldenburg 2025 (smv2025) stellt die bisherige Basis der städtischen Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung mit dem Ziel eines nachhaltigeren und umweltfreundlicheren Verkehrs dar. Der smv2025 wurde 2014 vom Rat der Stadt verabschiedet und 2018 mit Ratsbeschluss fortgeschrieben. Der Fokus des Plans liegt auf der Verlagerung von Verkehren zu Gunsten des Umweltverbunds. Folgende Ziele und Querschnittsthemen sind weiterhin für den Mobilitätsplan Oldenburg 2030 und seine Teilkonzepte gültig:

- Stadt- und Verkehrsentwicklung im Sinne einer „Stadt der kurzen Wege“
- Höchste Wohn- und Aufenthaltsqualität in einer attraktiven Stadt
- Verringerung der verkehrsbedingten Luftschadstoff- und Lärmbelastungen sowie der Flächeninanspruchnahme

² Unter dem Begriff „Umweltverbund“ wird die Kooperation der umweltfreundlichen Verkehrsmittel verstanden. Hierzu zählen die öffentlichen Verkehrsmittel (Bahn, Bus und Taxis), nicht motorisierte Verkehrsträger (Fußgänger und private oder öffentliche Fahrräder), sowie Carsharing und Mitfahrzentralen. Ziel ist es, Verkehrsteilnehmenden zu ermöglichen, ihre Wege innerhalb des Umweltverbunds, anstatt mit dem eigenen Pkw, zurückzulegen. Vergleiche www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/21907

- Sicherung der Teilhabe und Mobilität bei steigenden Kosten und stagnierenden finanziellen Möglichkeiten
- Stärkere Berücksichtigung der Bedürfnisse der wachsenden Gruppe der Älteren und der Menschen mit funktionalen Einschränkungen
- Verbesserung der Verkehrssicherheit als verkehrsmittelübergreifende Aufgabe
- Größtmögliche Mobilität in der Stadt und optimale Erreichbarkeit der Region

Das **Stadtentwicklungsprogramm Oldenburg 2025** (step2025) enthält weitere Aussagen zu einer stadtverträglichen Mobilität und Verkehrsgestaltung. Das step2025 soll kurzfristig fortgeschrieben werden (Arbeitstitel: Integriertes Stadtentwicklungskonzept - ISEK 2050-2035).

Die **Innenstadtstrategie Oldenburg** (2020) enthält u.a. Ziele zum Themenbereich Mobilität mit einem Zeithorizont von fünf Jahren. Dabei geht es um die Zugangsmöglichkeiten in die Innenstadt und Wege in der Innenstadt.

Der **Green-City-Plan Oldenburg** (GCP) zielt mit unterschiedlichen, kurzfristigen Maßnahmenvorschlägen auf eine effektive Reduzierung der kraftfahrzeugverkehrsbedingten Emissionsbelastung ab, fokussiert auf die Situation im Jahr 2018.

Das Konzept **E-Mobiles Oldenburg** (emo) widmet sich schwerpunktmäßig der Elektrifizierung des städtischen Fuhrparks und des lokalen straßengebundenen ÖPNV.

Als ein Baustein der konsequenten Weiterentwicklung zu einer Stadt für alle wurde der **Leitfaden Oldenburg barrierefrei** (2018) entwickelt.³

Im Rahmen des vorliegenden Mobilitätsplan Oldenburg 2030 wurden zunächst sechs Teilkonzepte bearbeitet, die Bezüge zu den genannten Plänen haben und deren Zielsetzungen unterstützen. Die Teilkonzepte des Mobilitätsplans werden im folgenden Kapitel 2 kurz vorgestellt und in Kapitel 4 jeweils detailliert dargestellt.

Der Mobilitätsplan 2030 ist ein dynamischer Prozess und ein Plan, der jederzeit und nach Bedarf um weitere aktuelle Themen erweitert wird. Weitere Teilkonzepte folgen zunächst in 2023 mit den Themen „Umgestaltung von Verkehrsflächen /Damm“, „SPNV-Haltepunkte im Stadtgebiet“ und der Durchführung einer Verkehrserhebung (System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV)).

³ Siehe auch Quellenverzeichnis am Ende des Dokuments.

2 Vorgehen

Die sechs Teilkonzepte wurden jeweils durch beauftragte externe Fachbüros in enger Abstimmung mit den Fachämtern der Stadtverwaltung bearbeitet. Themenabhängig reicht die Bandbreite der Teilkonzepte von der Machbarkeitsstudie als Grundlage für Entscheidungen und weitergehende Planungen (Wallring) bis zur konkreten Standortanalyse (Ladeinfrastruktur und P&R und B&R). Für den Prozess der Planerstellung wurde ein aufwändiges Begleitverfahren mit Unterstützung eines externen Fachbüros durchgeführt. Ziel des Beteiligungsverfahrens war es, durch eine frühzeitige, breite Kommunikation und unmittelbare Einbeziehung von Kommunalpolitik, Verwaltung, Vereinen und Institutionen sowie der Öffentlichkeit den Entstehungs- und Entscheidungsprozess transparent zu gestalten, dabei Anregungen aufzunehmen und somit eine größtmögliche Akzeptanz der Ergebnisse zu erreichen.

Die Erstellung der einzelnen Teilkonzepte wurde jeweils durch regelmäßig tagende projektbezogene Arbeitsgruppen begleitet, denen Vertreterinnen und Vertreter der Planungsbüros und der Fachämter angehörten.

Im Rahmen einer zentralen Projektbegleitgruppe (PBG) waren Vertreterinnen und Vertreter aus Ratsfraktionen, Vereinen, Verbänden und Institutionen (z.B. IHK, ADAC, ADFC, VCD, Behindertenbeirat) sowie der Wissenschaft (Jade Hochschule) im Planungszeitraum 2022 in insgesamt neun Sitzungsterminen in die Planerstellung unmittelbar einbezogen. Die Sitzungen wurden jeweils extern moderiert. Die Auftaktveranstaltung fand am 24. Februar 2022 statt. In den Sitzungen wurden unter anderem die einzelnen Teilkonzepte durch die beauftragten Planungsbüros vorgestellt und erörtert.

Die Öffentlichkeit wurde im Rahmen zweier öffentlicher Foren und einer Jugendmobilitätskonferenz beteiligt. Eine Auftaktveranstaltung im Frühjahr 2022 diente der Information über Ziele und Inhalte des Mobilitätsplans, eine weitere Veranstaltung im Sommer 2022 der Vorstellung des bis dahin erreichten Planungsstands. Eine weitere, dritte öffentliche Veranstaltung zum Ergebnis des Mobilitätsplans ist für das erste Quartal 2023 geplant.

Über die Beteiligungsplattform Gemeinsam Oldenburg (<https://gemeinsam.oldenburg.de>) wurden zudem drei Online-Umfragen zu den Themen Mobilitätsverhalten und Fahrradstraßen als Input zu den Teilkonzepten durchgeführt. Aktuelle Informationen zur Entwicklung des Mobilitätsplans wurden durch Newsletter, die städtische Website (www.oldenburg.de) und soziale Netzwerke kommuniziert.

Übersicht Sitzungstermine im Begleitverfahren

- 24.02.2022 1. PBG-Sitzung
Einführung, Prozess und Teilkonzepte
- 25.03.2022 1. öffentliches Forum
„Marktplatz der Teilkonzepte“, Information und Austausch
- 31.03.2022 2. PBG-Sitzung
Reflexion des öffentlichen Auftakts, Stand Teilkonzepte
- 28.04.2022 3. PBG-Sitzung
Teilkonzept Park & Ride (P&R) und Bike & Ride (B&R)
- 24.05.2022 4. PBG-Sitzung
Teilkonzept Ladeinfrastruktur E-Mobilität und Teilkonzept Mobilitätsstationen
- 03.06.2022 Jugendmobilitätskonferenz
„Zukunftsfähige Mobilität – wie bewegen wir uns in Oldenburg im Jahr 2030?“
- 24.06.2022 2. öffentliches Sommerforum auf dem Schlossplatz
Information und Austausch, Mobilität zum Ausprobieren und fachbezogene Rundtouren, Bauzaunausstellung zu den Teilkonzepten
- 30.06.2022 5. PBG-Sitzung
Teilkonzept Radverkehr
- 25.08.2022 6. PBG-Sitzung
Teilkonzept Machbarkeitsstudie Zentrale & PNV-Spur Wallring und Teilkonzept Parkraummanagement
- 29.09.2022 7. PBG-Sitzung
Teilkonzept Parkraummanagement und Teilkonzept Radverkehr: Fahrradzonen – Fahrradstraßen – Premiumnetz Radrouten
- 27.10.2022 8. PBG-Sitzung
Teilkonzept Bedarfsanalyse Ladeinfrastruktur E-Mobilität und Teilkonzept Mobilitätsstationen, Gesamtschau der sechs Teilkonzepte
- 24.11.2022 9. PBG-Sitzung
Gesamtschau der sechs Teilkonzepte, Synergien, Weiteres Vorgehen

Die Dokumentationen der öffentlichen Foren werden auf den städtischen Internetseiten (www.oldenburg.de) und in sozialen Netzwerken öffentlich zur Verfügung gestellt.

Übersicht Teilkonzepte

Radverkehr: Fahrradzonen – Fahrradstraßen – Premiumnetz Radrouten

Konzept für Fahrradzonen, Fahrradstraßen und ein Premiumnetz für den Radverkehr mit Anbindung an die Nachbargemeinden (Radrouten).

Ziel: Verbesserung der Infrastruktur als Grundlage für einen steigenden Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr.

Bearbeitendes Planungsbüro: PGV-Alrutz GbR

Parkraummanagement – Ruhender Kfz-Verkehr

Konzept mit organisatorischen, verkehrsrechtlichen und gegebenenfalls baulichen Maßnahmen für den ruhenden Kfz-Verkehr.

Ziel: Reduzierung der Zahl der Dauerparker, des Parkdrucks und des Parksuchverkehrs im Innenstadtbereich und den citynahen Wohngebieten.

Bearbeitendes Planungsbüro: Büro StadtVerkehr Planungsgesellschaft mbH & Co. KG

Machbarkeitsstudie Wallring: Durchgängige & PNV-Spur

Konzept für einen umgestalteten Wallring mit einer durchgängigen & PNV-Spur und Verbesserungen für den Radverkehr.

Ziel: Prüfung einer durchgängigen & PNV-Spur und deren Auswirkung auf den motorisierten Individualverkehr sowie Ermittlung von Potenzialen zur Flächenumnutzung bislang vom Kfz-Verkehr genutzter Bereiche zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs.

Bearbeitendes Planungsbüro: BERNARD Gruppe ZT GmbH

Mobilitätsstationen

Konzept für ein stadtweites Netz von Mobilitätsstationen.

Ziel: Förderung inter- und multimodaler Verkehrsgestaltung, Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel und –angebote.

Bearbeitendes Planungsbüro: Mobilitätsberatung EcoLibro GmbH mit CBH Rechtsanwälte und ahoidesign

Konzept Ladeinfrastruktur E-Mobilität

Konzept für eine bedarfsorientierte Ladeinfrastruktur für E-Mobilität.

Ziel: Ermittlung Ladebedarfe, Festlegung von Anzahl und Art der Ladepunkte, Ermittlung konkreter Standorte, rechtlicher Vergabebedingungen.

Bearbeitendes Planungsbüro: EcoLibro GmbH mit CBH Rechtsanwälte

Park & Ride (P&R) und Bike & Ride (B&R)

Konzept zum Ausbau und zur Optimierung der Park & Ride (P&R) und Bike & Ride (B&R) Angebote.

Ziel: Verknüpfung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) mit dem & PNV, Lenkung insbesondere des Pendlerverkehrs auf den & PNV, Entlastung der Innenstadt.

Bearbeitendes Planungsbüro: ISUP GmbH

3 Ausgangslage

Die Universitätsstadt Oldenburg ist mit ihren circa 170.000 Einwohnern nach Hannover und Braunschweig die drittgrößte Stadt Niedersachsens und sowohl wirtschaftliches als auch kulturelles Zentrum der nördlichen Weser-Ems-Region.

Oldenburg ist im überregionalen Schienenverkehr über eine Ost-West-Strecke mit Bremen und Leer sowie über eine Nord-Süd-Strecke mit Wilhelmshaven und Osnabrück direkt verbunden. Im Schienenpersonenverkehr bestehen zahlreiche Fern- und Nahverkehrsangebote der Deutschen Bahn und der Nordwestbahn. Die wichtigsten Straßenverkehrsverbindungen sind die Bundesautobahnen (BAB) A28 Bremen-Niederlande und A29 Wilhelmshaven-Ahlhorner Dreieck mit dem Anschluss an die A1. Die wichtigsten regionalen Straßenverbindungen stellen die Bundesstraßen B211 nach Brake und zum Wesertunnel sowie B401 in Richtung Emsland Papenburg/Meppen dar.

Das Stadtgebiet Oldenburgs ist geprägt durch einen kompakten kleinflächigen Innenstadtbereich und die großflächigen Wohngebiete, die überwiegend durch Ein- und Zweifamilienhausbebauung geprägt sind. Im Norden, auf dem ehemaligen Gelände des militärischen Fliegerhorstes, entsteht derzeit ein neues Wohnviertel, in dem zum Teil autoarme und verdichtete, energieeffiziente Quartiere entwickelt werden. Nicht nur in der Innenstadt, sondern vereinzelt auch außerhalb des Stadtzentrums finden sich große verkehrserzeugende Einrichtungen, wie die Universität und das Klinikum. Die Gewerbegebiete befinden sich überwiegend in Randlage, das größte Gewerbegebiet im Südosten der Stadt in unmittelbarer Nähe zu den Bundesautobahnen. Besondere Gewerbe- und Dienstleistungsgebiete wie das Quartier „Alte Fleiwa“ mit IT-Campus und Technischem Rathaus sowie der Technologiepark Wechloy befinden sich in integrierter Randlage zur Innenstadt in der Entwicklung.

Die Verkehrssituation im Stadtgebiet Oldenburgs wird zum einen durch die radialen Einfallstraßen geprägt, die aus Richtung Süden, Westen, Nordwesten und Nordosten kommend in das Stadtzentrum, und hier auf den Wallring, führen, und zum anderen durch den Ring der Stadtautobahn, der Anschlussstellen in allen Stadtteilen besitzt. Im Zentrum wird der historische Altstadt kern vom Wallring als Straßenring umschlossen, der in einigen Abschnitten zweispurig ausgebaut wurde. Ein weiterer großer Verkehrsknotenpunkt wird durch den etwas nördlich gelegenen Pferdemarkt gebildet, der in den 1960er Jahren zu einem Parkplatz und einem mehrspurigen Kreisverkehr umgebaut wurde.

Das Verkehrsaufkommen der Stadt wird größtenteils auf den Hauptverkehrsstraßen gebündelt. Das übrige bebaute Stadtgebiet ist mit Ausnahme der Gewerbegebiete flächendeckend als Tempo 30 Zone ausgewiesen. Das Verkehrsaufkommen der Stadt wird überwiegend störungsfrei abgewickelt. Die Lichtsignalanlagen (LSA) sind so geschaltet, dass der ÖPNV grundsätzlich bevorzugt wird.

Bei der Wahl der Verkehrsmittel zeichnet sich Oldenburg durch einen außergewöhnlich hohen Radverkehrsanteil aus, der bereits eine lange Tradition hat. Die letzte Erhebung, die 2009 durchgeführt wurde, hat ergeben, dass 42 Prozent aller Wege im

Binnenverkehr, also mit Start und Ziel innerhalb des Stadtgebiets, mit dem Rad zurückgelegt werden. Dabei finden sich Radfahrende in allen Alters- und Sozialgruppen. Das Radfahren ist ein Element der Oldenburger Identität und prägt das Verkehrsgeschehen und das Erscheinungsbild der Stadt mit. Die Radverkehrsinfrastruktur bedarf jedoch in vielen Teilen der Stadt einer Modernisierung, um ausreichend Kapazitäten für das hohe Radverkehrsaufkommen zur Verfügung zu stellen und überall den aktuellen Standards zu entsprechen. An wichtigen Knotenpunkten, die zum Beispiel im Bereich einiger innenstadtnaher Schulen liegen, werden an den Lichtsignalanlagen die Grünphasen des Radverkehrs verkehrsabhängig geschaltet und bei hohem Radverkehrsaufkommen verlängert. An bedeutenden Radwegeverbindungen, wie zum Beispiel vor der Rad- und Fußgängerbrücke zwischen Haarenufer und Auguststraße, erfolgt die Signalanforderung für den Radverkehr über in der Fahrbahn verlegte Sensoren. Es gibt derzeit vier Fahrradstraßen in Oldenburg, die alle im weiteren Bereich der Innenstadt liegen. In Folge des hohen Radverkehrsaufkommens bestehen zahlreiche große Abstellanlagen am Rand der Innenstadt sowie am Hauptbahnhof mit seinen beiden Fahrradstationen.

Ebenfalls typisch für Oldenburg ist der äußerst geringe Fußverkehrsanteil mit 9 Prozent am Gesamtverkehr und der ebenfalls sehr niedrige Anteil des ÖPNV mit 4,7 Prozent (Modal Split Erhebung aus 2009). Der Fußgängerverkehr ist überwiegend für kurze Wegestrecken und den kleinräumigen Innenstadtbereich relevant. Im Bereich der ausgedehnten, durch Ein- und Zweifamilienhäuser geprägten Wohnviertel sorgen entsprechend weite Distanzen für die Nutzung des Fahrrads oder des Pkw.

Die Anzahl der mit dem Pkw zurückgelegten Wege ist daher mit 43,6 Prozent ebenfalls sehr hoch. Darüber hinaus sorgen hohe Zahlen von Einpendelnden, aber auch Auspendelnden, die ihre Wege jeweils überwiegend mit dem privaten Pkw zurücklegen, für eine hohe Verkehrsbelastung im MIV.

4 Teilkonzepte mit Maßnahmen

Im Mobilitätsplan Oldenburg 2030 wurden im Jahr 2022 zunächst sechs Teilkonzepte von beauftragten Fachbüros (in Klammern) erarbeitet:

- 4.1 Radverkehr: Fahrradzonen – Fahrradstraßen – Premiumnetz Radrouten (PGV-Alrutz GbR)
- 4.2 Parkraummanagement – Ruhender Kfz-Verkehr (Büro stadVerkehr Planungsgesellschaft mbH & Co. KG)
- 4.3 Machbarkeitsstudie Wallring: Durchgängige ÖPNV-Spur (Bernard Gruppe ZT GmbH)
- 4.4 Mobilitätsstationen (EcoLibro GmbH mit CBH Rechtsanwälte und ahoidesign)
- 4.5 Ladeinfrastruktur E-Mobilität (EcoLibro GmbH mit CBH Rechtsanwälte)
- 4.6 Park & Ride (P&R) und Bike & Ride (B&R) Konzept (ISUP GmbH)

Für die verschiedenen Teilkonzepte wurden jeweils umsetzungsorientierte Maßnahmenlisten entwickelt. Im Folgenden sind die Ergebnisse je Teilkonzept dargestellt, basierend auf den Kurzberichten der Gutachterbüros.⁴

Ihre volle Wirkung können die einzelnen Teilkonzepte nur im Zusammenspiel entfalten. Diese Schnittmengen und Synergien werden in Kapitel 5 erläutert.

Der Mobilitätsplan Oldenburg 2030 ist ein dynamisches Planwerk, das mit Vorliegen der folgenden Teilkonzepte noch nicht abgeschlossen ist. In den nächsten Jahren wird der Plan fortgeschrieben und um weitere Teilkonzepte ergänzt werden, um aktuellen Entwicklungen und den formulierten Zielsetzungen Rechnung zu tragen.

⁴ Die Langfassungen der Berichte können bei Bedarf bei der Stadt Oldenburg, Amt für Klimaschutz und Mobilität, per E-Mail angefordert werden unter mobil@stadt-oldenburg.de

4.1 Radverkehr:

Fahrradzonen – Fahrradstraßen – Premiumnetz Radrouten

Bearbeitendes Büro: PGV-Alrutz GbR

Ziele des Teilkonzeptes Radverkehr

Der Radverkehr ist stadtbildprägend für Oldenburg. Dies spiegelt sich auch darin wider, dass die Oldenburgerinnen und Oldenburger fast 43 Prozent aller Wege im Stadtgebiet mit dem Fahrrad zurücklegen (Quelle: Stadt Oldenburg 2010, Daten von 2009). Das ist weit mehr als in fast allen anderen deutschen Städten. Trotzdem hat die Stadt ein hohes Kfz-Verkehrsaufkommen und einen CO₂-Ausstoß, der dem Erreichen der Klimaziele entgegensteht. Neben dem immer noch hohen Anteil an kurzen Wegen, die mit dem eigenen Auto zurückgelegt werden, trägt auch die enge Verflechtung zwischen der Stadt und den Umlandgemeinden zu dieser Situation bei. Vor diesem Hintergrund ist es das Ziel der städtischen Verkehrsentwicklungsplanung, eine Verlagerung vom Kfz-Verkehr auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu erreichen. Dabei stehen Maßnahmen im Vordergrund, die in einem überschaubaren Zeitrahmen über realistische Umsetzungschancen verfügen.

Im Rahmen des Teilkonzeptes Radverkehr wurden drei mögliche Säulen der zukünftigen Fahrradförderung in Oldenburg untersucht.

- Mit dem Baustein „**Fahrradzonen**“ wurden neue Ansätze der kommunalen Radverkehrsförderung aufgegriffen und näher untersucht, ob sie für Oldenburg sinnvoll und zielführend eingesetzt werden können. Ziel war es, mögliche Einsatzbereiche für Fahrradzonen im Stadtgebiet zu ermitteln und diese hinsichtlich ihrer Eignung und Wirkung zu bewerten.
- Mit dem Baustein „**Fahrradstraßen**“ wurden eine in Oldenburg bereits bekannte Radverkehrsführung hinsichtlich eines möglichen deutlich ausgeweiteten Einsatzbereiches geprüft. Ziel war es, diese gerade bei hohem Radverkehrsaufkommen hinsichtlich Qualität und Sicherheit gut geeignete Führungsform stärker im Radverkehrsnetz zu etablieren. Neben der Ermittlung geeigneter Straßenzüge war auch die Entwicklung einer einheitlichen Ausgestaltung und Kennzeichnung von Fahrradstraßen ein wichtiger Baustein im Teilkonzept. Ziel ist der hohe Wiedererkennungswert bei allen Verkehrsteilnehmenden.
- Der dritte Baustein des Teilkonzeptes umfasst ein **Premiumnetz von Radrouten**. Diese Routen sollen aufgrund ihres besonders hohen Ausbaustandards, der im Wesentlichen dem von Radvorrangrouten entspricht, eine gute und sichere Alternative zum Auto bieten. Die Verbindungen reichen bis in das Umland und können somit auch Berufspendlerinnen und Berufspendler zum Umstieg auf das Fahrrad motivieren. Oldenburg weist immerhin täglich 43.280 Einpendler und 23.780 Auspendler auf (Stichtag 30.06.2020). Mit Blick auf die kontinuierliche Zunahme der E-Mobilität und die Verbreitung von Pedelecs sind Pendeldistanzen von bis zu 20 Kilometern heute durchaus als radaffin zu bewerten. Aus diesem Grund wurden Anbindungen bis zu Distanzen von 15 Kilometern Luftlinie vom Stadtzentrum in die Untersuchung einbezogen. Da diese Radrouten in ihrem Verlauf so gewählt wurden, dass sie auch innerhalb

des Stadtgebietes eine hohe Erschließungsfunktion besitzen, haben sie gleichzeitig einen hohen Nutzen für die einheimische Bevölkerung. Im Rahmen des Teilprojektes wurden die Trassenverläufe ermittelt, die angestrebten Ausbaustandards abgestimmt und die Trassen hinsichtlich des erforderlichen Handlungsbedarfs bewertet.

Analyse Teilkonzept Radverkehr

Da schon heute sehr viel Radverkehr in Oldenburg stattfindet, stellt die Aktivierung weiterer Potenziale eine besondere Herausforderung dar. Gleichzeitig ist die angestrebte deutliche Verlagerung der Auto-Nutzung auf das Fahrrad ein wichtiger Baustein zur Erreichung der gesetzten Klimaziele.

Hier richtet sich der Fokus der Konzeptentwicklung unter anderem auf die weiteren Distanzen. Durch die zunehmende Verbreitung der Pedelecs können neue Potenziale für die Radnutzung gewonnen werden. Zur Gewinnung dieses Potenzials sollen gut ausgebaute Trassen, die schnell und sicher befahren werden können, einen wichtigen Beitrag leisten. Sie müssen im Ausbau als Qualitätsrouten deutlich über den heutigen Radverkehrsführungen liegen, um eine echte Alternative zur Autonutzung darzustellen. Im Ergebnis wurden acht Trassen entwickelt, die alle Umlandkommunen anbinden. Die Verbindungen in Richtung Hude, Hatten sowie Wardenburg schließen zudem an Verbindungen an, die derzeit im Rahmen eines übergeordneten Projektes der Metropolregion entwickelt werden.⁵

Oldenburgs Straßenräume bieten oft nur wenig Spielraum für die angestrebten Radwegausbauten, die auch große Radverkehrsmengen komfortabel führen können. Grundsätzlich vermieden werden soll der Ausbau der Radverkehrsführung zu Lasten der Gehwege. Aufgrund dieser Rahmenbedingungen war es erforderlich, neben der klassischen Radwegführung an Hauptverkehrsstraßen auch Führungen im Straßennebennetz zu prüfen, um attraktive Radrouten zu schaffen.

Eine wichtige und gute Führungsform im Straßennebennetz stellen dabei die Fahrradstraßen dar. Aufbauend auf den Erfahrungen der bereits eingerichteten, aber im Erscheinungsbild noch recht unterschiedlichen Fahrradstraßen Haarenufer, Teilbereich Huntestraße sowie der Fahrradstraßenachse Haareneschstraße und Katharinenstraße erfolgte auf Basis der rechtlichen Vorgaben und Empfehlungen der Regelwerke die Weiterentwicklung hinsichtlich eines einheitlichen Ausbaustandards mit hohem Wiedererkennungswert. Zudem wurden im gesamten Stadtgebiet unter Berücksichtigung der relevanten rechtlichen Vorgaben Straßen hinsichtlich ihrer Eignung zur Ausweisung als Fahrradstraße geprüft.

Die Fahrradzonen sind eher unter dem Gesichtspunkt der Aufwertung von Wohnquartieren hin zu fahrradfreundlichen Quartieren zu sehen. Sie sollen insbesondere zu einem weiteren Ausbau des fahrradfreundlichen Klimas beitragen. Hier ist ihr besonderer Mehrwert gegenüber Tempo-30-Zonen zu sehen. Ihr Einsatz ist dann zu

⁵ RMS21 – Regionale Machbarkeitsstudie zur besseren Erreichbarkeit der Zentren Bremen, Delmenhorst und Oldenburg in der Metropolregion Nordwest

empfehlen, wenn es keine linearen Achsen im Quartier gibt, die den Radverkehr bündeln, sondern eine flächige Quartierserschließung mit radverkehrlicher Relevanz im Vordergrund steht.

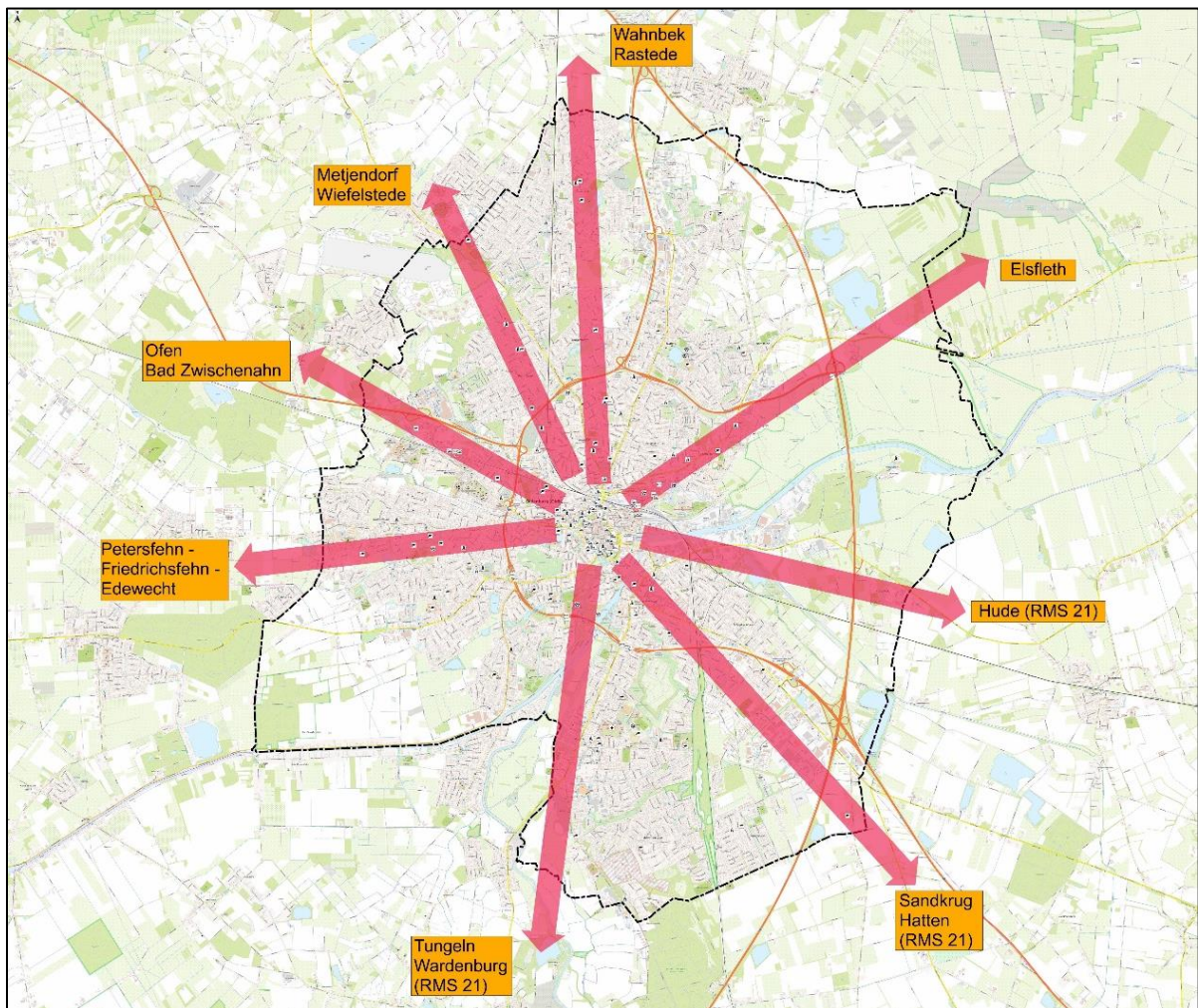


Abbildung 2: Plan Wunschkorridore der Radrouten
Quelle: PGV-Alrutz 2022

Der Analyseschritt war bereits Gegenstand des Beteiligungsverfahrens. Hier wurden Varianten der Trassenverläufe der Radrouten ebenso diskutiert wie die zukünftige Ausgestaltung der Fahrradstraßen. Darüber hinaus wurden die Qualitätsstandards der Radrouten im Rahmen der Beteiligung gewichtet, um bei der Festlegung der zu favorisierenden Trassen eine Entscheidungshilfe zu haben. Auch wurden örtlichkeiten hinsichtlich ihrer Eignung als Fahrradzonen gemeinsam mit Interessierten betrachtet und von Seiten der Bevölkerung im Rahmen einer Online-Umfrage umfangreiche Vorschläge unterbreitet, welche Straßen in Oldenburg als Fahrradstraßen wünschenswert wären.

Empfohlene Maßnahmen Teilkonzept Radverkehr

Premiumnetz Radrouten

Mit der Konzeptentwicklung für ein Premiumnetz Radverkehr in Oldenburg wurden acht Trassen ermittelt, die eine attraktive Anbindung des Umlandes an die Stadt sowie eine bessere Verknüpfung der Stadtrandbereiche mit der Innenstadt ermöglichen. Sie sollen maßgeblich dazu beitragen, Verlagerungspotenziale vom Kfz hin zum Fahrrad zu generieren. Als Ausbaustandard wurde vereinbart:

- guter befahrbarer Belag (möglichst Asphalt, rutschfrei)
- Trennung von Fuß- und Radverkehr
- bei Mischverkehrsführungen die eingeschränkte Zulassung des Kfz-Verkehrs prüfen (beispielsweise durch die Ausweisung Anlieger frei)
- in Tempo-30-Zonen möglichst Ausweisung als Fahrradstraße
- im Regelfall Separierung vom Kfz-Verkehr an Hauptverkehrsstraßen
- Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr
- Sicherstellung der ganzjährigen Befahrbarkeit gegeben (Unterhaltung der Wege im Sinne von Grünschnitt oder Räumdienst im Herbst und Winter)
- möglichst durchgehende Beleuchtung

Hinsichtlich der Ausbaubreiten sind für straßenbegleitenden Radwege folgende Breiten anzustreben:

- Einrichtungsweg 2,50 Meter (in Ausnahmefällen 2,00 Meter)
- Zweirichtungsweg 3,00 Meter

Kontrovers diskutiert wurde die Frage, ob die direkte Führung an den Hauptverkehrsstraßen die bessere Führungsvariante darstellt oder aber die Führung durch das Straßennetz. Hier fand abschließend die Verständigung darauf statt, dass für jede Route individuell zu schauen ist, wo die favorisierte Trasse verlaufen soll, und wo die besten Chancen gesehen werden die angestrebten Qualitätsstandards umzusetzen. Diese Umlegung der Wunschkorridore in das konkrete Straßen- und Wegenetz erfolgte dabei auch unter dem Gesichtspunkt der Realisierung, da dieser Aspekt im Rahmen der Beteiligung mit hoher Relevanz gesehen wurde.

Abbildung 3 zeigt den Verlauf und die angestrebten Führungsformen der Radrouten in einer Übersichtsdarstellung. In der Langfassung des Berichts ist der Verlauf der Routen detailliert nach Abschnitten beschrieben.

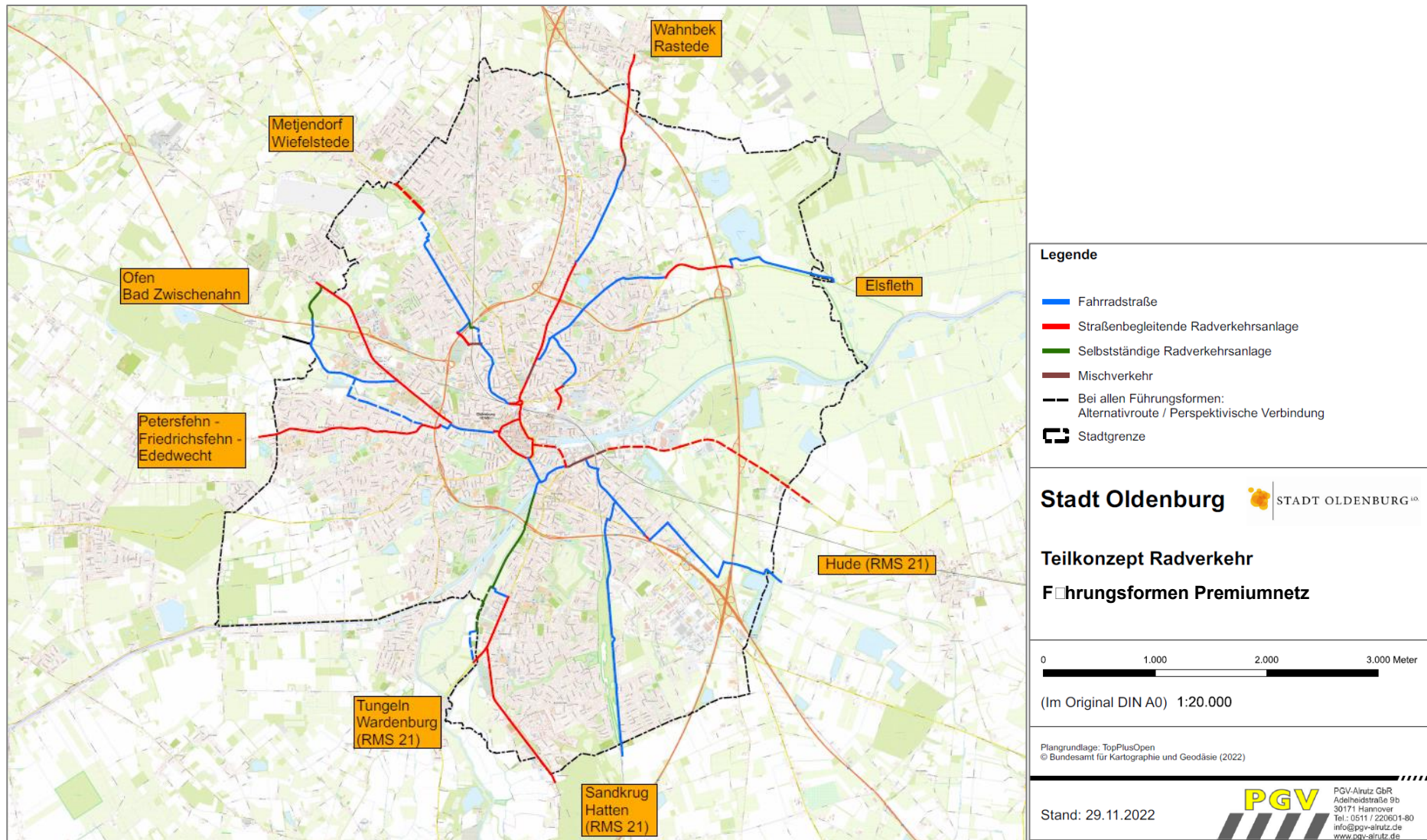


Abbildung 3: Plan angestrebter Führungsformen der Radrouten
Quelle: PGV-Alrutz 2022

Die acht radial geplanten Radrouten können nicht alle zeitnah umgesetzt werden. Hier ist ein mittelfristiges Programm erforderlich, das die Umsetzung sukzessive verfolgt. Vorzusehen ist, dass nicht lose Teilstücke in die Umsetzung gehen werden, sondern möglichst relevante Routenabschnitte, die auch für sich schon eine entsprechende Nachfrage erfahren. Für die vorgeschlagene Verbindung Richtung Fliegerhorst, Metjendorf und Wiefelstede heißt das beispielsweise, dass die Verbindung vom Pferdemarkt bis zum Melkbrink möglichst kurzfristig umgesetzt werden soll, auch die Führung ab Babenend in Richtung Fliegerhorst kann als zweiter relevanter Abschnitt vergleichsweise schnell in die Umsetzung gehen, wohingegen im Zuge Rauhehorst Baumaßnahmen notwendig werden, die eine längere Umsetzungszeit erfordern. Vorgeschlagen wird, dass die Abschnitte mit hoher Erschließungs- und Verbindungsfunktion, also die Routenabschnitte, die z.B. innenstadtnah oder durch dicht besiedelte Wohngebiete verlaufen, möglichst in eine frühere Umsetzungsphase gehen, so dass bis 2030 relevante Abschnitte aller Routen realisiert sind. Die geplanten Fahrradstraßen innerhalb der Radrouten können dabei eine vorgezogene Prüfung erfahren. Dementsprechend wurde der Quellenweg bereits im November 2022 als Fahrradstraße umgesetzt.

Ergänzend zu den Radialverbindungen soll zukünftig der Wallring eine wichtige Verteilerfunktion für den Radverkehr im innerstädtischen Bereich übernehmen. Eine zeitliche Umsetzung hängt unmittelbar mit den Planungen zur veränderten Verkehrsführung im Zuge des Wallrings (eigenes Teilprojekt) zusammen.

Fahrradstraßen

Die Fahrradstraßen werden eine wichtige Führungsform im Zuge der Radrouten, haben, aber auch darüber hinaus ihre Bedeutung im nachgeordneten Radverkehrsnetz. Rund 280 Straßen wurden im Rahmen der Beteiligung als mögliche Fahrradstraßen benannt. Diese sind alle dokumentiert und können in den kommenden Jahren sukzessive auf ihre Eignung hin geprüft werden. Im Rahmen des Teilkonzeptes wurden folgende Straßen genauer betrachtet und werden für die Ausweisung als Fahrradstraße vorgeschlagen.

- Achse Drögen Hasen Weg - Hartenscher Damm - Quellenweg
- Achse Fliegerhorst mit Würzburger Straße – Saarstraße – Sedanstraße – Wardenburgstraße sowie Babenend – Mittelweg
- Achse Hochheider Weg – Bogenstraße bzw. Bürgerstraße - Lindenstraße
- Achse Herrmannstraße - Herrmann-Ehlers-Straße mit späterem Anschluss an Achterdiek
- Achse Schulstraße – Herrenweg – Dahlmannsweg – Ostweg – Sandweg - Sieben Bächen – Holtmannsweg
- Achse Herbartstraße – Bismarckstraße – Roggemannstraße – Am Schlossgarten – Schleusenstraße – Kanalstraße – Huntestraße
- Etzhorner Weg im Zuge der Radroute Richtung Wahnbek - Rastede
- Damm
- Ehnernstraße
- Lindenallee

- Neusiedender Weg

Für folgende ebenfalls vorgeschlagene Straßen sind weitere Prüfungen hinsichtlich möglicher Eingriffe in die Verkehrslenkung erforderlich:

- Schützenweg
- Auguststraße
- Ziegelhofstraße

Die erforderliche gesamtverkehrliche Betrachtung dieser Straßen konnte im Rahmen des Teilprojektes nicht abschließend geklärt werden. Es ist eine Prüfung erforderlich, ob beispielsweise eine Herausnahme aus dem Vorbehaltsnetz möglich ist, ob eine Verträglichkeit mit dem Busverkehr gesehen wird bzw. ggf. eine Anpassung der Buslinienführung möglich ist.

Andere vorgeschlagene Straßen wie die Nadorster Straße oder die Alexanderstraße können aufgrund ihrer Verkehrsbedeutung nicht als Fahrradstraßen ausgewiesen werden.

Die erforderlichen Ausbaubreiten in den als Fahrradstraßen vorgeschlagenen Straßen können teilweise nur durch eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs ermöglicht werden. Hier greift das Teilkonzept Radverkehr eng in die Zusammenarbeit mit dem Teilkonzept zum ruhenden Verkehr. Generell wurde hier die Möglichkeit gesehen, bei Bedarf durch den Radverkehr auch lenkend in den ruhenden Verkehr eingreifen zu können. Sollte eine größere Zahl an Stellplätzen im Straßenraum in einzelnen Straßen entfallen, so sind dennoch die Auswirkungen auf die umliegenden Straßenräume zu prüfen.

Für die Ausbaustandards wurden zwei Ausbaustufen vorgesehen. In der Stufe 1 sollen folgende Standards erfüllt sein:

- Die Ausweisung erfolgt als Fahrradstraße mit dem Zusatz „Anlieger frei“.
- Der Radverkehr wird vorfahrtberechtigt über das Nebenstraßennetz geführt, an den Hauptverkehrsstraßen muss weiterhin die Vorfahrt gewahrt werden.
- Im gesamten Verlauf wird die Fahrradstraße mit einer roten Fahrbahnrandmarkierung gekennzeichnet. Sollte kein Bord vorhanden sein, erfolgt zusätzlich eine weiße Fahrbahnrandmarkierung.
- Der ruhende Verkehr wird geordnet und Parkstände sind markiert. Senkrecht- und Schrägparkstände sollen ausgeschlossen werden.
- Die Fahrgasse soll grundsätzlich (da wo es die Straßenbreite zulässt) mindestens 4,00 Meter breit und möglichst frei von ruhendem Verkehr sein. In Ausnahmefällen kann die Fahrgassenbreite abschnittsweise auch darunter liegen.
- Bei eingeschränkter Fahrgassenbreite werden Parkstände regelmäßig unterbrochen, um Begegnungsstellen zu schaffen.
- Zum ruhenden Verkehr wird grundsätzlich ein Sicherheitstrennstreifen markiert.
- Zu Beginn einer Fahrradstraße wird, wo der Platz dies erlaubt, beidseitig das Schild „Fahrradstraße“ aufgestellt („Torcharakter“) und das Verkehrszeichen „Fahrradstraße“ markiert.

- Im Streckenverlauf werden an den Einmündungen Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen markiert.
- In den einmündenden Zufahrten werden Wartelinien zur Verdeutlichung des Vorrangs der Fahrradstraße aufgebracht.
- Einmündungsbereiche, die bisher rot markiert oder rot gepflastert waren, um die ursprüngliche Rechts-vor-Links-Regelung in der Tempo-30-Zone zu verdeutlichen, werden zurückgebaut und nach Möglichkeit mit grauem Asphalt umgestaltet.
- Bei der Einrichtung jeder Fahrradstraße soll der Bedarf an Querungsmöglichkeiten für Sehbehinderte und mobilitätseingeschränkte Personen geprüft werden und ggf. eine sichere Querung geschaffen werden.

Stufe 2 erfüllt zudem folgende Anforderungen:

- Bei eingeschränkt nutzbaren Fahrgassenbreiten wird der ruhende Verkehr nicht punktuell, sondern linienhaft unterbunden.
- Bei unverhältnismäßig hoher Nutzung durch Kfz, die sich nicht aus dem Anliegerverkehr heraus erklären, werden Modalfilter, gegenläufige Einbahnstraßen oder andere geeignete Maßnahmen eingesetzt.

Fahrradzonen

Insgesamt wurden sechs Quartiere hinsichtlich ihrer Eignung als mögliche Fahrradzonen untersucht. Fünf davon waren innenstadtnah, ein Quartier in Bloherfelde. Als am besten geeignet hat sich das Ziegelhofviertel nördlich des Pferdemarktes herausgestellt, welches westlich von der Würzburger Straße, im Osten von der Alexanderstraße und im Norden von der Elsässer Straße begrenzt wird.

Im Zusammenhang mit den flankierenden Maßnahmen, die für die veränderte Verkehrsführung am Wallring erforderlich werden, könnte auch die Einrichtung einer Fahrradzone im Dobbenviertel Relevanz erlangen.

Mobilitätsplan Oldenburg 2030 (Stand: 1. Juni 2023)

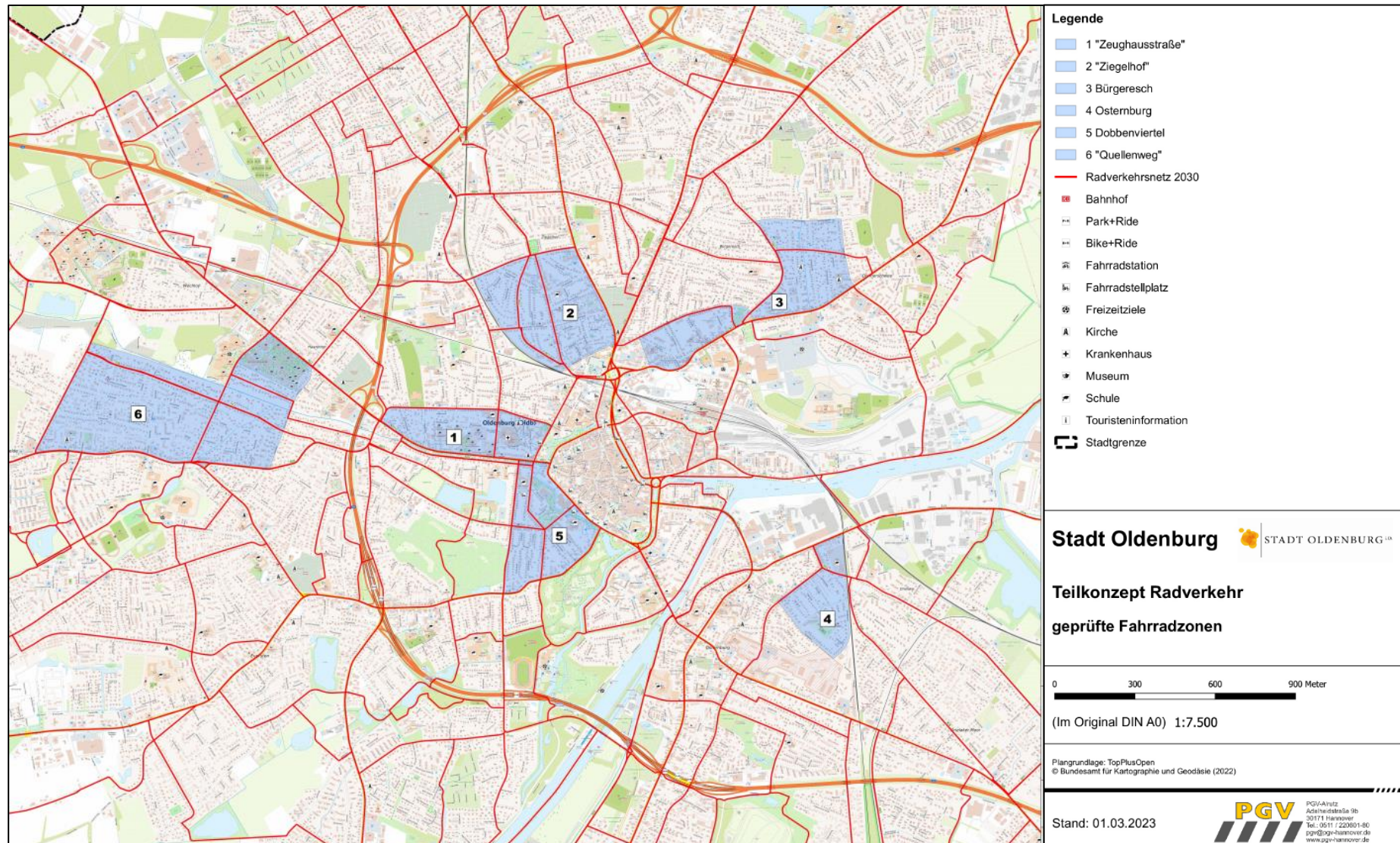


Abbildung 4: Plan geprüfter Fahrradzonen
Quelle: PGV-Alrutz 2022

Resümee Teilkonzept Radverkehr

Gelingt es der Stadt Oldenburg, die hochwertigen **Radrouten** in den kommenden Jahren zu realisieren, so können Verlagerungen vom Auto hin zur Fahrradnutzung ermöglicht werden. Große Herausforderungen werden insbesondere dort gesehen, wo der Ausbau nur durch Eingriffe in den ruhenden oder fließenden Kfz-Verkehr möglich ist. Sollten hier im Zuge der Realisierung zu viele Kompromisse gesucht und gefunden werden, besteht das Risiko, dass die Verbindungen an Attraktivität verlieren und damit für heute noch überzeugte Autonutzer keine echte Alternative darstellen und dementsprechend der Umstieg nicht gelingt.

Mit den **Fahrradstraßen** kann eine vergleichsweise kostengünstige Führungsform die Radverkehrsführung spürbar verbessern. Die große Chance für Oldenburg wird hier insbesondere darin gesehen, dass ein hohes Radverkehrsaufkommen noch gut und sicher geführt werden kann. Kapazitätssengpässe wie sie bei straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen zu erwarten sind, sind absehbar nicht zu erwarten.

Die **Fahrradzonen** dienen insbesondere dazu das Fahrradklima zu verbessern und für den Radverkehr zu werben, hierin liegt der Mehrwert für den Radverkehr gegenüber Tempo-30-Zonen begründet. Unmittelbaren Einfluss auf die Radnutzung lassen sich anders als bei Fahrradstraßen und Radrouten weniger erwarten. Als Modellprojekt werden sie aber als wertvolle Bereicherung der Radverkehrsförderung gesehen.

Um die beschlossene **Klimaneutralität 2035** erreichen zu können, ist die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf das Fahrrad ein zentraler Baustein (siehe auch Kapitel 5.3). Auch im Bereich einer sicheren Radverkehrsführung für die Rad fahrenden Schülerinnen und Schüler sind alle drei Elemente der Radverkehrsförderung von Bedeutung, fördern sie doch die selbstständige Mobilität der Kinder und Jugendlichen.

4.2 Parkraummanagement – Ruhender Kfz-Verkehr

Bearbeitendes Büro: Büro Stadtverkehr Planungsgesellschaft mbH & Co. KG

Vorbemerkung zum Kapitel Parkraummanagement

Noch vor Verabschiedung des Mobilitätsplans Oldenburg 2030 wurde durch den Rat der Stadt Oldenburg am 27. Februar 2023 eine Änderung der Parkgebühren beschlossen. Am 20. März 2023 wurden durch den Rat entsprechend eine Änderung der Verordnung über Parkgebühren sowie eine Änderung der Gebühren für Bewohnerparkausweise und eine Ausweitung des Anwohnerparkens beschlossen. Nähere Informationen hierzu sind im Ratsinformationssystem der Stadt Oldenburg verfügbar.⁶ Die bereits beschlossenen Änderungen sind ausdrücklich nicht Bestandteil des Mobilitätsplans und werden daher in diesem Kapitel nicht behandelt.

Die ursprünglichen Vorschläge des Gutachterbüros zu den Themen Parkgebühren und Bewohnerparken können in der Langfassung des Gutachtens zum Parkraummanagement nachgelesen werden.⁷ Diese Vorschläge wurden durch die oben genannten Beschlüsse im Rat der Stadt Oldenburg hinfällig.

Die Themen Parkgebühren und Bewohnerparken werden in allgemeiner Form im Kapitel 5 „Wirkungen des Mobilitätsplans“ aufgegriffen, da sie im Zusammenspiel mit anderen Maßnahmen wichtige Stellschrauben städtischer Mobilität sind. Die bereits durch den Rat beschlossenen Änderungen zum Parkraummanagement bilden hierbei einen zu berücksichtigenden Rahmen.

Die folgenden Inhalte zum Parkraumkonzept bilden nichtsdestotrotz eine konzeptionelle Grundlage für die weitere Entwicklung des Themas ruhender Verkehr und weitere Maßnahmen in diesem Themenfeld. Sie beruhen auf den Gutachterempfehlungen und sind Bestandteil des Mobilitätsplans Oldenburg 2030.

Ziele Teilkonzept Parkraummanagement

Das Thema Parkraummanagement wird im vorliegenden Teilkonzept als Gestaltungswerkzeug für eine nachhaltige und urbane Mobilität verstanden. Es umfasst die räumliche und zeitliche Steuerung von Angebot und Nachfrage nach innerstädtischem Parkraum. Auf innerstädtische Flächen bestehen vielfältige Nutzungsansprüche von verschiedenen Akteuren. In den vergangenen Jahren wurde dabei dem ruhenden Verkehr, also insbesondere

⁶ Ratsinformationssystem der Stadt Oldenburg:

- Beschlüsse im Rat der Stadt Oldenburg am 27. Februar und 20. März 2023, Weblinks: [SessionNet TOP 12.5: Änderung der Parkgebühren \(Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und SPD-Fraktion vom 30.01.2023\)](#) bzw. [Beschlussantrag mit Bericht der Verwaltung \(oldenburg.de\)](#) und [SessionNet Änderung der Verordnung der Stadt Oldenburg \(Oldb\) über Parkgebühren](#)
- Beschlüsse im Rat der Stadt Oldenburg am 20. März und 24. April 2023, Weblinks: [SessionNet Änderung der Gebühren für Bewohnerparkausweise \(Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und SPD-Fraktion vom 30.01.2023\)](#) (oldenburg.de) und [SessionNet Änderung der Verordnung der Stadt Oldenburg \(Oldb\) über Parkgebühren \(Bewohnerparken\)](#)
- Beschluss im Rat der Stadt Oldenburg am 20. März 2023, Weblink: [SessionNet Ausweitung des Anwohnerparkens \(Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und SPD-Fraktion vom 30.01.2023\)](#) (oldenburg.de)

⁷ Die Langfassung des Berichts kann bei Bedarf per E-Mail angefordert werden unter mobil@stadt-oldenburg.de

parkenden Pkws, viel Platz eingeümt. Heutzutage wird der Umfang der Nutzung von innerstädtischen Flächen, durch parkende Fahrzeuge zunehmend in Frage gestellt und es gibt Bestrebungen, diesen Raum höherwertigen urbanen Nutzungen zuzuföhren. Durch ein effektives Parkraummanagement sollen die Flächen, die durch den ruhenden Verkehr genutzt werden, langfristig deutlich verringert werden.

Dabei sind drei wichtige Aspekte zu beachten. Der erste Aspekt ist das Ziel des Umwelt- und Klimaschutzes. Dazu ist eine Vermeidung von Fahrten des MIV oder die Verlagerung solcher Fahrten auf den Umweltverbund sowie die Vermeidung von Parksuchverkehren ein zielföhrender Ansatz. Der zweite Aspekt betrifft die Sicherstellung der Erreichbarkeit von innerstädtischen Zielen für alle Bevölkerungsgruppen. Dazu gehören insbesondere die Berücksichtigung der Interessen von Mobilitätseingeschränkten, denen eine Nutzung des Umweltverbundes nicht immer möglich ist. Das dritte Ziel ist eine attraktive Gestaltung der Innenstadt mit der Schaffung einer hohen Aufenthaltsqualität. Gerade hier stehen zentrale Stellplätze im Straßenraum oftmals in Nutzungskonkurrenz zu Freiflächen, Aufenthalts- und Spielflächen und Außengastronomie.

Das vorliegende Konzept berücksichtigt alle drei Ziele und versucht durch ein zielgerichtetes Parkraummanagement, gerade in Verbindung mit den anderen Teilkonzepten (siehe Kapitel 5), langfristige umfassende Veränderungen zu erreichen. Dazu werden kurzfristige, mittelfristige und langfristige Maßnahmen vorgeschlagen, die die Interessen der verschiedenen Interessengruppen berücksichtigen. Interessengruppen mit unterschiedlichen Anforderungen an ein Parkraummanagement stellen die Bewohner der Innenstadt, die Unternehmen mit ihren Beschäftigten, sowie die Besucher der Innenstadt dar.

Grundlegende Zielstellung des Teilkonzepts ist es, das Parkraummanagement der Stadt Oldenburg im Sinne einer nachhaltigen und abgestimmten Stadt-, Verkehrs- und Umweltplanung weiter zu entwickeln und steuernd einzusetzen.

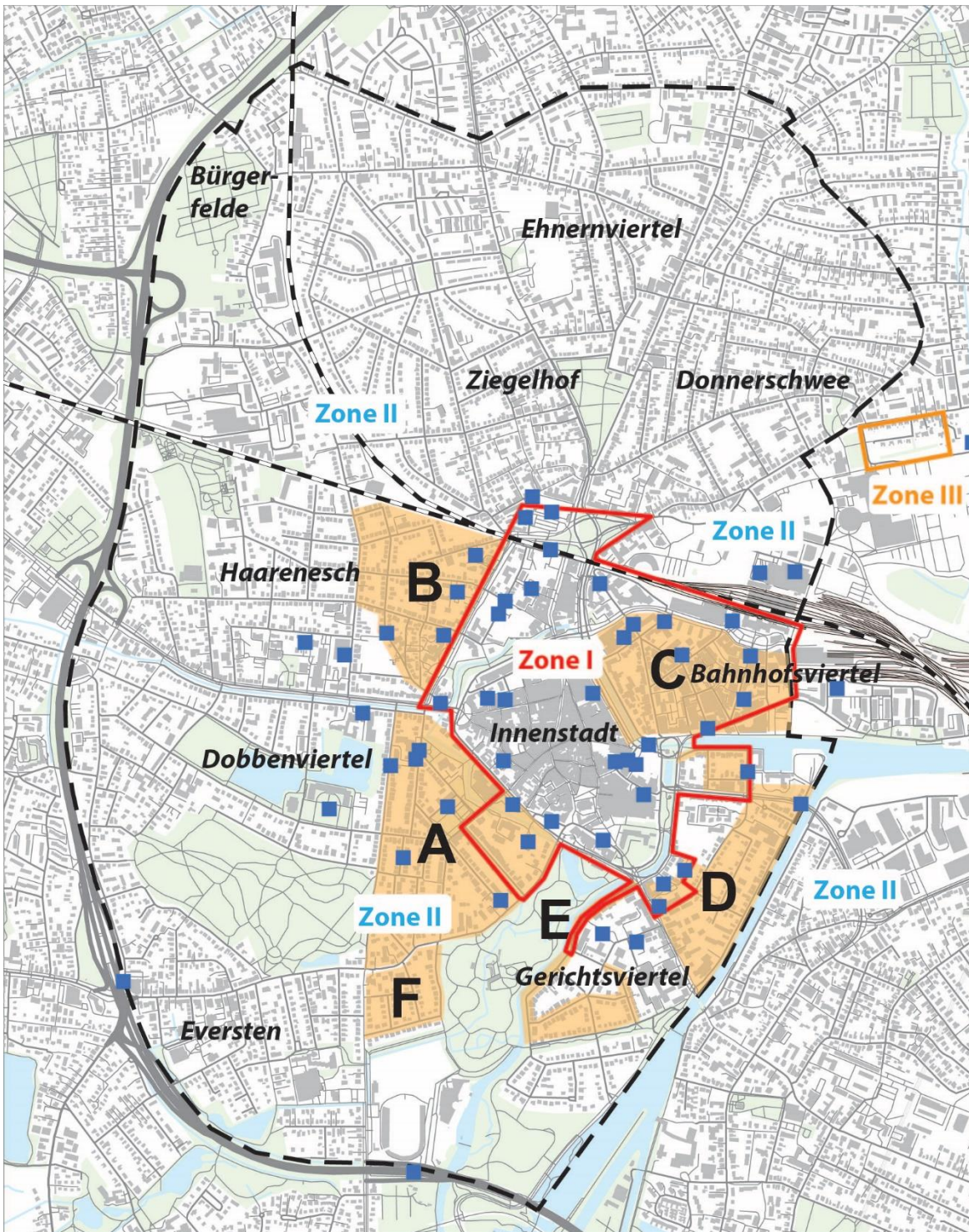
Analyse Teilkonzept Parkraummanagement

Einführung

Zu Beginn der Bearbeitung wurde eine Analyse des Untersuchungsraumes vorgenommen. Dazu wurden unter anderem die bestehenden Stellplätze im Straßenraum und die größeren und öffentlich zugänglichen Parkplätze und Parkhäuser vor Ort besichtigt, die Anzahl der Stellplätze erfasst, sowie die Form der Bewirtschaftung erfasst. Zudem erfolgte die Erfassung der Gebiets- und Nutzungsstruktur, der wichtigsten innerstädtischen Ziele sowie eine Zuordnung von Stellplätzen zu diesen. Über mehrere Wochen im Herbst 2021 wurde anschließend die Auslastung der im Untersuchungsgebiet zur Verfügung stehenden straßenraumbegleitenden Stellplätze in den verschiedenen innerstädtischen Bereichen in einem Zeitintervall von zwei Stunden erhoben. Die Auslastung der innerstädtischen Parkhäuser wurde gemäß Daten der Verkehrsinformation der Stadt Oldenburg ausgewertet.

Ergebnisse Bestandsanalyse

Die Auswertungen der Bestandserfassungen haben ergeben, dass die vorhandene Anzahl von Stellplätzen auf den größeren Parkplätzen und in den Parkhäusern für die derzeitige Nachfrage an Stellplätzen ausreichend ist und an vielen Orten noch Kapazitätsreserven bestehen. Darüber hinaus sind selbst zu Zeiten der höchsten Nachfrage ausreichend Stellplätze vorhanden. Hohe Auslastungen sind in den Parkhäusern Waffenplatz und Heiligengeist-Höfe ermittelt worden. Gleichzeitig waren aber auch dort zu Zeiten der höchsten Auslastungen um 12:00 Uhr mittags dennoch 14 Prozent bzw. 10 Prozent der vorhandenen Stellplätze nicht belegt. Die Nachfrage nach Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum hingegen verändert sich über den Tagesverlauf sehr dynamisch in den einzelnen Teilbereichen und für die verschiedenen Nutzergruppen des Untersuchungsgebiets. Gründe dafür sind unter anderem die Nähe zur Innenstadt für Besucherinnen und Besucher, die Anzahl von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der dort vorhandenen Betriebe und Firmen oder auch die Lage von Freizeitzielen, die vorrangig in den Abendstunden aufgesucht werden. Die Auswertungen der Stellplatznachfrage in den verschiedenen Straßenräumen haben ebenfalls ergeben, dass einzelne Bereiche mit einem oder mehreren Straßenabschnitten zeitweise eine sehr starke Stellplatznachfrage erfahren haben. In diesen Zeiten waren jedoch in den unmittelbar angrenzenden Straßenabschnitten freie Stellplätze vorhanden, die ein alternatives Stellplatzangebot in annehmbarer fußläufiger Entfernung darstellten. Detaillierte Auswertungen sind in der Langfassung des Berichtes enthalten. Auch bei den Behindertenstellplätzen konnten keine Überlastungen festgestellt werden.

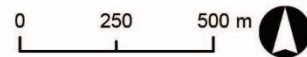


Bestandserfassung

Zonen Parkraumbewirtschaftung

- Zone I
- Zone II (übriges Stadtgebiet)
- Zone III
- Parkplätze und Parkhäuser
- Bewohnerparkzonen

- Grenze Untersuchungsraum
- Siedlungs-/Gewerbeflächen
- Grünfläche
- Wasserfläche
- Straßennetz



STADT OLDENBURG SOA

büro stadVerkehr

Abbildung 5: Bestandserfassung Teilkonzept Parkraummanagement Oldenburg
Quelle: büro stadVerkehr 2022

Ergebnisse Öffentlichkeitsbeteiligung

Um die Öffentlichkeit bei der Erarbeitung der Maßnahmen einzubinden, konnten interessierte Bürgerinnen und Bürger im Rahmen des Sommerforums die Inhalte des Teilkonzepts kennenlernen und eigene Anregungen einbringen. Zudem bestand auf fachlicher Ebene innerhalb der PBG die Möglichkeit der Beteiligung. Dabei wurden vor allem die Frage einer sinnvollen, zielgerichteten und sozialen Bepreisung des Parkens intensiv diskutiert. Vertiefend wurde debattiert, in welchem Umfang Parkraum innerstädtisch überhaupt angeboten werden sollte. Des Weiteren ging es um die Fragestellung, wie durch den Entfall von innerstädtischem Parkraum Maßnahmen für die Förderung der Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes, also des Radverkehrs, des Fußverkehrs und des ÖPNVs, verstärkt umgesetzt werden können.

Entwicklung eines Leitbildes

Vor der Festlegung und Ausarbeitung der einzelnen Maßnahmen wurde mit der Verwaltung und mit der PBG in vielen Gesprächen ein Leitbild erarbeitet, an dem sich zukünftig alle Maßnahmen des Teilkonzeptes ausrichten sollen.

Das Leitbild besteht aus den fünf folgenden Bausteinen:

- Anpassung des Angebotes an Stellplätzen für den motorisierten Kraftfahrzeugverkehr auf ein ausgewogenes und städtebaulich verträgliches Verhältnis unter Berücksichtigung der Ziele der Stadt Oldenburg
- Entfall von Stellplätzen, wenn Maßnahmen für den Umweltverbund (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV) und/oder die Verbesserung der Verkehrssicherheit dies erfordern und ermöglichen
- Digitalisierung insbesondere auch im Rahmen der Verkehrslenkung und des Parkraummanagements nutzen
- Aufwertung des öffentlichen Straßenraums im Bestand durch Verlagerung des Parkens aus dem Straßenraum in Parkhäuser, Tiefgaragen und Parkplätze (für Anwohner, Beschäftigte und Besucher)
- Bei der Planung von neuen Wohn- und Arbeitsquartieren möglichst wenig Flächenverbrauch durch den Kraftfahrzeugverkehr mit Hilfe der Verlagerung des Parkens aus dem Straßenraum auf Privatgrundstücke und in Quartierssammelgaragen anstreben. Dabei sollen nach Möglichkeit keine neuen Flächen versiegelt werden.

Empfohlene Maßnahmen Teilkonzept Parkraummanagement

Auf Grundlage des entwickelten Leitbilds und der durchgeführten Bestandsanalyse hat Büro stadVerkehr Maßnahmen entwickelt und ausgearbeitet, mit dessen Umsetzung der ruhende Verkehr in der Stadt Oldenburg zukunftsfröhlich gestaltet werden soll.

Wie in den Vorbemerkungen zu diesem Kapitel erläutert, werden die Themen Parkraumbewirtschaftung und Bewohnerparken im Mobilitätsplan mit Verweis auf die bereits erfolgten Ratsbeschlüsse nicht im Detail ausgeführt.

Nachfolgend werden die Themen Quartiersparkplätze, Parkleitsystem und Schnittmengen mit anderen Konzepten behandelt.

Quartiersparkplätze

Quartiersparkplätze sollen Parkraum gebündelt hauptsächlich für Anwohner, aber auch für Besucher des Quartiers bieten. Ziel ist es, eine Verlagerung von Fahrzeugen aus dem öffentlichen Raum in die Quartiersgaragen zu erreichen. Damit entsteht im Straßenraum mehr Platz für Fußgänger, Radfahrer und eine Straßenraumgestaltung mit hoher Aufenthaltsqualität. Ein großes Problem ist jedoch, dass große und quartiersnahe Flächen für die Errichtung benötigt werden. Diese sind in Oldenburg nicht im benötigten Umfang vorhanden und die Flächen für einen Neubau sind kaum vorhanden oder sind für andere städtebaulich hochwertigere Nutzungen vorgesehen. Zusätzlich entstehen bei der Errichtung oder auch Anmietung von bestehenden Flächen Kosten, die getragen werden müssen und nur schwer vollständig auf die Nutzerinnen und Nutzer umgelegt werden können. In Oldenburg müsste bei den bestehenden zentralen Parkplätzen und Parkhäusern geprüft werden, ob zukünftig bei zurückgehenden Pkw-Zahlen und Pkw-Fahrten ein gewisser Anteil von Stellplätzen für die Entlastung der Quartiere genutzt werden kann. Bei Neubauprojekten sollten Quartiersgaragen gleich bei den Planungen von den Bauherren im Rahmen der Stellplatzsatzung berücksichtigt werden, damit der Straßenraum von Beginn an nicht zusätzlich belastet wird und der öffentliche Straßenraum durch Umgestaltung für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes attraktiver gemacht werden kann. Ein weiterer, zu beachtender Aspekt beim Thema Quartiersgaragen ist die Frage des Betreibers. Die Gründung einer Parkraumbewirtschaftungsgesellschaft wäre für die Stadt Oldenburg eine Möglichkeit, dass Quartiersgaragen möglichst schnell und auch einheitlich errichtet und betrieben werden könnten. Zudem könnte sie gegebenenfalls die Integration weiterer Mobilitätsangebote (zum Beispiel Lade-Hubs, Lastenradverleih) in die betreuten Parkhäuser mit als Aufgabengebiet übernehmen. Als räumliche Schwerpunktbereiche wurden bereits im vorherigen Strategieplan Mobilität und Verkehr 2025 folgende Standorte vorgeschlagen:

- Evangelisches Krankenhaus, hier wurde bereits ein neues Parkhaus an der Auguststraße errichtet (August Carrée, das 25 Dauerstellplätze enthält und auch von Anwohnenden genutzt werden kann),
- Entwicklungsbereich Alter Stadthafen (Nord), hier stehen bereits Tiefgaragen zur Verfügung, die von Anwohnenden genutzt werden können),
- Bahnhofsviertel (insbesondere Nord in Verbindung mit der Entwicklung des EWE-Areals),
- Karlstraße/Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB),
- Gerichtsviertel.

Zudem werden Quartiersgaragen auch im Zusammenhang mit dem neu entstehenden Stadtteil Fliegerhorst diskutiert.

Des Weiteren wurde verwaltungsintern angeregt, weitere mögliche Standorte zu prüfen. Dabei handelt es sich um die folgenden Standorte, die sich zum Teil auch außerhalb der Innenstadt befinden:

- Quartier Alte Fleiwa,
- Technologiepark Oldenburg (TPO) am Pophankenweg,
- MediTech Oldenburg (MTO),
- Alter Postweg, Taastruper Straße,
- Neubaugebiet Schramperweg,
- Diakonie Schützenweg,
- Bahnhofsviertel (Süd) mit ehemaliger Hauptpost,
- Ehemaliges OLB-Parkhaus.

Parkleitsystem

Ein Parkleitsystem ist ein zentrales Mittel, um den ruhenden Verkehr vor allem in zentrumsnahen Bereichen einer Stadt zu lenken. In der Stadt Oldenburg ist ein dynamisches Parkleitsystem vorhanden. Ziel sollte sein, dass der motorisierte Individualverkehr, der von außerhalb in Richtung Innenstadt der Stadt Oldenburg fährt, möglichst früh mit Informationen zu den potentiellen Parkmöglichkeiten versorgt wird. Dabei wird über das dynamische Parkleitsystem gleichzeitig auch die momentane Stellplatzverfügbarkeit an den verschiedenen Parkplätzen berücksichtigt und mitgeteilt. Vor allem Ortsfremde können durch das Parkleitsystem zu Parkhäusern geführt werden, ohne dass vermeidbare Fahrten in zentralen Bereichen Oldenburgs entstehen. Zusätzlich zum Parkleitsystem besteht die Möglichkeit die Informationen über die Internetseite der Stadt Oldenburg abzurufen⁸. Neben dem Namen und Ort der Parkmöglichkeit sind ebenfalls der Status (offen oder geschlossen), die aktuelle Entwicklung der Parkraumnachfrage und die Anzahl der freien Stellplätze verfügbar. Langfristig sollten diese Daten über das Internet direkt in die Fahrzeuge gelangen, um zum Beispiel die Daten bei der Navigation direkt zu berücksichtigen. Dazu sind das digitale Parkleitsystem mit der vorhandenen digitalen Anzeige und Erfassungsmodulen der Stadt Oldenburg in den nächsten Jahren zu modernisieren. Dazu gehört vor allem die Einbindung des Systems in eine Parkplatz-App, mit der digitales Auffinden und Bezahlen vor allem der großflächigen Parkplätze ermöglicht wird. Dies kann auch dazu beitragen, dass bisher wenig genutzte Parkhäuser besser gefunden und genutzt werden. Für die Stadt Oldenburg ist eine Erweiterung des Parkleitsystems für 2023 und 2024 geplant.

⁸ Weblink: <https://oldenburg-service.de/pls/hauspark>

Resümee Teilkonzept Parkraummanagement

Das Teilkonzept Parkraummanagement – Ruhender Kfz-Verkehr unterstützt vollumfänglich die Ziele des Mobilitätsplans Oldenburg 2030. Dieser forciert eine deutliche Stärkung des Umweltverbundes und damit auch des Umweltschutzes. So ist langfristig nicht mehr von steigenden Kfz-Zahlen, sondern von sinkenden Kfz-Zahlen und dadurch auch einer sinkenden Stellplatznachfrage auszugehen. Derzeit sind im Untersuchungsbereich keine Überlastungen der Parkplätze und Stellplätze im öffentlichen Straßenraum ersichtlich⁹. Überlastungen treten nur an einzelnen Parkplätzen und Parkhäusern und in einzelnen Straßenabschnitten auf. Bei zukünftig sinkender Stellplatznachfrage kann die Anzahl der Stellplätze verringert und die frei werdenden öffentlichen Räume für attraktive Alternativnutzungen verwendet werden. Die anderen Teilkonzepte, insbesondere die Teilkonzepte Wallring - ÖPNV-Spur und Radverkehr, beinhalten Maßnahmen, für die die Flächen, insbesondere von Stellplätzen im Straßenraum, benötigt werden. Daher sieht das Parkraummanagement nicht einen strukturellen Entfall von Stellplätzen im Untersuchungsraum der Stadt Oldenburg vor, sondern fordert, dass Stellplätze immer dann entfallen sollen, wenn die betroffenen Stellplätze für Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes oder für städtebauliche Entwicklungen benötigt werden. Parkgebühren können eine steuernde Wirkung entfalten, die den Umstieg auf den Umweltverbund fördern. Hierzu wird auf die Vorbemerkung zu diesem Kapitel verwiesen.

Eine qualitative Bewertung der zu erwartenden Vermeidung von CO₂-Emissionen durch die Maßnahmen des Teilkonzeptes Parkraummanagement – Ruhender Kfz-Verkehr zeigt folgende Potentiale:

- Verringerung der Kfz-Fahrten in die Innenstadt (Annahme 1 Prozent pro Jahr bis 2030)
- Vermeidung von Parksuchverkehren

Die von Büro Stadtverkehr vorgeschlagenen Maßnahmen sind vor und während ihrer Umsetzung weiterhin auf ihre Wechselwirkungen mit den Maßnahmen der anderen Teilkonzepte zu überprüfen. Bei Bedarf sind sie über die Zeit so anzugleichen, dass die gewünschte steuernde Wirkung erzielt wird.

⁹ Ausnahmen können an wenigen Tagen im Jahr auftreten (zum Beispiel Adventssamstage).

4.3 Machbarkeitsstudie Wallring: Durchgängige PNV-Spur

Bearbeitung: BERNARD Gruppe ZT GmbH

Ziele Teilkonzept Wallring

Die Machbarkeitsstudie zur zentralen PNV-Spur Wallring ist das im Jahr 2022 bearbeitete Teilkonzept im Mobilitätsplan Oldenburg 2030. Das System des straßengebundenen öffentlichen Verkehrs in Oldenburg ist durch radiale Buslinien des Stadt- und Regionalverkehrs geprägt, die alle auf den zentralen Straßenring um die Innenstadt, den Wallring, zu laufen und diesen befahren. Störungen auf diesem zentralen Abschnitt wirken sich unmittelbar auf den gesamten Linienverkehr in der Stadt und der Region aus. In der Studie war zu untersuchen, ob eine eigenständige PNV-Spur auf dem Straßenring um die Innenstadt, in der Staulinie, der Poststraße, dem Paradewall, dem Schloßwall, dem Theaterwall und dem Heiligengeistwall möglich ist und mit welchen verkehrlichen Wirkungen diese Maßnahme einhergeht.

Im Bestand existiert eine PNV-Spur nur abschnittsweise auf der Staulinie und der Poststraße. Die PNV-Spur um den Wallring hat vor allem das Ziel, den Busverkehr zu fördern und ihn zu einer attraktiven, leistungsfähigen und umweltfreundlichen Alternative gegenüber dem eigenen motorisierten Fahrzeug zu entwickeln. Die PNV-Spur erlaubt es darüber hinaus, über zukünftige Angebotserweiterungen im Busverkehr nachzudenken, die mit der aktuellen Verkehrsbelastung nicht mehr abgewickelt werden können.

Die mit der Vollendung der PNV-Spur verbundene Umgestaltung des Wallrings ermöglicht es neben der Stärkung des Busverkehrs zusätzlich, den in der Stadt bedeutenden Radverkehr weiter zu fördern. Gleichzeitig wird ein Wandel in den Straßenräumen weg vom Schwerpunkt des individuellen Kraftfahrzeugverkehrs mit seinen die Innenstadt prägenden und teilweise überdimensionierten Flächen hin zu einer städtebaulich zeitgemäßen Entwicklung umsetzbar. Als langfristiges Ziel soll unnötiger individueller Kraftfahrzeugverkehr, insbesondere Durchgangsverkehr, vermieden werden und eine Innenstadt entstehen, die den Menschen und nicht dem Auto gewidmet ist. Ein wichtiger Punkt bleibt, dass die Innenstadt gut erreichbar ist und dass Bürgerinnen und Bürger, die den Bus oder das Fahrrad nicht nutzen können, auch weiterhin die Möglichkeit haben, mit dem Auto ihre Ziele in der Innenstadt erreichen zu können.

In der Machbarkeitsstudie wurden umfassende Untersuchungen im Bestand durchgeführt. Auf Grundlage der gewonnenen Erkenntnisse wurden verschiedene Vorschläge entwickelt, die die PNV-Spur fortführen, Verbesserungen für den Radverkehr bieten und städtebauliche Akzente setzen. Die Vorschläge wurden im Rahmen der PBG vorgestellt und diskutiert. Wesentliche Fragestellungen zielten auf die Beurteilung der Entwürfe durch die ortskundige PBG hinsichtlich des verkehrlichen und städtebaulichen Mehrwerts ab sowie auf die Einschätzung von auftretenden Verkehrsverlagerungen. Die Entwürfe, im Folgenden als Phase 1 und 2 bezeichnet, wurden mit Hilfe des Rücklaufes aus der PBG optimiert. So wurden zum Beispiel Begleitmaßnahmen zur Verhinderung kritischer Verkehrsverlagerungen konzipiert und in den Modellen berücksichtigt. Anschließend wurden die vorgeschlagenen Maßnahmen mit Hilfe von Simulationen auf ihre verkehrliche Wirkung untersucht und bewertet.

Analyse Teilkonzept Wallring

Die Untersuchung fußt auf einer umfassenden Analyse des Straßenverkehrs in der aktuellen Situation um den Wallring. Die Untersuchung des Bestandes umfasste:

- Verkehrszählungen an einem typischen Werktag an zehn bedeutenden Knotenpunkten mit Ampel wie Lappan oder Julius-Mosen-Platz
- Parallele Beobachtung der stadtweiten Verkehrslage über Internetdienste
- Beobachtungen des Verkehrsablaufes im Hinblick auf Beeinträchtigungen des Busverkehrs, zählflüssigen Verkehr und Stau auf Basis von Videomitschnitten
- Auswertung der Buspunktlichkeiten an einzelnen Haltestellen entlang des Wallrings
- Messfahrten in Bussen, die den Wallring auf einzelnen Abschnitten befahren

Die Auswertung der typischen Verkehrssituation an einem Werktag lässt erkennen, dass Busse auf Abschnitten um den Wallring ohne ÖPNV-Spur immer wieder durch den übrigen Kraftfahrzeugverkehr beeinträchtigt werden. Die Abbildungen 6 bis 8 zeigen Situationen, in denen Busse nicht am Stau vorbeifahren können und daher nur langsamer vorankommen. Abbildung 6 (linkes Bild) und 7 (Bild in der Mitte) zeigen zwei Bilder im Abstand von wenigen Sekunden, wie der nach links abbiegende Sattelzug erkennen lässt. Der vom Stauort kommende und in Abbildung 7 zu sehende Bus wird durch den in Abbildung 6 erkennbaren Stau aufgehalten und kann erst zusammen mit dem allgemeinen Verkehr seine Fahrt fortsetzen. In Abbildung 8 (rechtes Bild) ist rechts oben ein Rückstau vom Julius-Mosen-Platz erkennbar, der fast bis zur Roonstraße reicht und die zügige Weiterfahrt des von links kommenden Busses der Linie 309 beeinträchtigt.



Abbildung 6

Abbildung 7

Abbildung 8

Abbildung 6 bis 8: Beeinträchtigung von Bussen auf Abschnitten um den Wallring ohne ÖPNV-Spur

Quelle: Bernard Gruppe 2022

Die Auswertung der Buspunktlichkeiten zeigt ebenfalls die Beeinträchtigungen durch den übrigen Kraftfahrzeugverkehr auf Abschnitten ohne ÖPNV-Spur. So beträgt zum Beispiel die typische Verspätung der Busse an der Haltestelle Staustraße etwas über vier Minuten. An der nur wenige hundert Meter entfernten Haltestelle Schloßplatz sind es bereits etwas über viereinhalb Minuten. Busse fallen auf diesem relativ kurzen Abschnitt von etwa 320 Meter Länge somit um circa eine halbe Minute im Fahrplan zurück. Andere Abschnitte des Wallrings zeigen sich zwar weniger auffällig als das beschriebene Teilstück, selbiges demonstriert jedoch sehr deutlich die Anfälligkeit des Busverkehrs, wenn er nicht auf eigenen Spuren fahren kann.

Die Messfahrten in den Bussen bestätigten die Schwachstellen im Bestand abermals. Auf der Staulinie, wo bereits eine ÖPNV-Spur existiert, erreichen die Busse höhere Reisegeschwindigkeiten als auf dem Theaterwall oder Heiligengeistwall, wo sie im allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr mitfahren müssen. Deutlich niedriger ist die Geschwindigkeit ebenfalls im Bereich der Poststraße zwischen Stautorkreisel und Amalienstraße. Hier stehen Busse häufiger im Rückstau des Kraftfahrzeugverkehrs, wie bereits anhand von Beispielen illustriert wurde.

Weitere wertvolle Hinweise von Bürgerinnen und Bürgern sowie der Begleitgruppe wurden im Rahmen des Sommerforums in die Untersuchung eingespeist. So wurden unter anderem Stellen um den Wallring benannt, an denen Auffälligkeiten erlebt wurden, die jedoch im Rahmen der durchgeführten Analysen und Beobachtungen nicht auffielen. Als Beispiel dafür sei der aus Westen kommende Bussteig am Lappan genannt, wo es nach den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt wegen der beengten Platzverhältnisse häufiger zu Konflikten zwischen dem Radverkehr und Fahrgästen der Busse kommt. Darüber hinaus wird der Busverkehr gerade an besonderen Veranstaltungstagen, wie beispielsweise während des Lamberti- oder Kramermarkts, die nach einer intensiven Nutzung des ÖPNV verlangen, auf dem Wallring besonders stark beeinträchtigt. Die hier entstehenden massiven Betriebsstörungen wirken sich in das gesamte System des lokalen und regionalen ÖPNV aus.

Die durchgeführten Analysen konnten somit die Schwächen der aktuellen Gestaltung des Wallrings und Zusammenhänge zwischen dem allgemeinen motorisierten Kraftfahrzeugverkehr und den Auswirkungen auf den Busverkehr aufzeigen. Über das Beteiligungsverfahren konnten durch Bürgerinnen und Bürger insbesondere Stellen um den Wallring in die Untersuchung eingebracht werden, an denen gestalterischer Verbesserungsbedarf besteht.

Empfohlene Maßnahmen Teilkonzept Wallring

Um für den Busverkehr eine schnelle und störungsarme Befahrung des zentralen Abschnitts und damit eine angemessene Betriebsqualität zu erreichen, ist es notwendig, die in Ansätzen bestehende ÖPNV-Spur zu komplettieren. Alle Stadtbuslinien sowie zahlreiche Regionalbuslinien befahren den Wallring auf dem ein oder anderen Abschnitt, jedoch profitieren sie nur auf sehr wenigen Abschnitten von eigenen Fahrspuren. Meist fahren die Busse gemeinsam mit dem sonstigen Kraftfahrzeugverkehr auf einer Mischspur und stehen so, wie andere Fahrzeuge auch, im Stau oder kommen nur langsamer voran.

Im Kontext des Beteiligungsverfahrens wurden verschiedene Maßnahmenvorschläge vor dem Hintergrund der bestehenden Herausforderungen vorgestellt und in der PBG diskutiert. Die Rückkoppelungen aus der Begleitgruppe und den Teilkonzepten Radverkehr und Parkraummanagement ermöglichten die Optimierung der Ansätze zu den nachfolgend beschriebenen und im Detail untersuchten Maßnahmenvorschlägen (Phase 1 und 2).

Zur Vollendung der ÖPNV-Spur wird empfohlen, die bestehende Lücke auf dem östlichen Wallring (Poststraße) zu schließen und eine eigene Fahrspur auf dem Schlosswall, dem Theaterwall und dem Heiligengeistwall für den ÖPNV einzurichten. Auf der Poststraße, dem Paradewall und dem Schlosswall bedeutet dies eine Reduzierung der Fahrspuren für

den allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr. Auf dem Theaterwall und dem Heiligengeistwall erlaubt der Straßenquerschnitt neben der PNV-Spur lediglich eine weitere Spur, so dass der allgemeine Kraftfahrzeugverkehr auf eine Richtung beschränkt werden muss. Die Studie und die Erörterungen in der Begleitgruppe zeigen, dass die Fahrtrichtung für den MIV entgegen dem Uhrzeigersinn, also vom Lappan über den Julius-Mosen-Platz bis zum Pulverturm, die bessere Lösung darstellt:

- Direkt vom Lappan zum Julius-Mosen-Platz fahrende Busse können weiterhin im Mischverkehr ohne Veränderung der Linien verkehren
- Für Einsatzfahrzeuge von Polizei und Feuerwehr ist das Fahren in beide Richtungen auf dem Theaterwall und Heiligengeistwall weiterhin möglich
- Verlagerungseffekte im Straßenverkehr können besser kompensiert werden
- Die direkte Erreichbarkeit des Parkhauses Waffenplatz aus Richtung Westen über die Offener Straße kann über den Heiligengeistwall sichergestellt werden.

Durch die Umorganisation der Fahrbeziehungen auf dem westlichen Wallring wird neben der Fortführung der PNV-Spur zusätzlicher Platz im Straßenraum gewonnen, der für andere Nutzungen zur Verfügung steht. Am Julius-Mosen-Platz und am Lappan können die Gehwege und Radwege verbreitert werden, die Nutzung des Fahrrades wird gefördert und gefährliche Situationen zwischen den Fahrgästen der Busse, zu Fuß gehenden und Rad fahrenden Bürgerinnen und Bürgern werden reduziert.

Der ruhende Verkehr linksseitig entlang der Staulinie kann in die nahen Parkhäuser verlagert werden. Parkvorgänge am linken Fahrbahnrand sorgen immer wieder für gefährliche Situationen und sind insbesondere hier unnötig, da die Parkhäuser ausreichende Kapazitäten zur Verfügung stellen, wie im Teilkonzept Parkraummanagement belegt wurde. Die Fläche entlang der Staulinie kann somit ebenfalls umgewidmet und zum Beispiel zur Stadtbegrünung genutzt werden.

Alle Parkhäuser in der Innenstadt bleiben vollständig erreichbar. Genaue Details zur Verkehrsführung bezüglich der Einfahrten sind ggf. in den weiteren Planungen zu berücksichtigen.

Die als Phase 1 entwickelte Lösung (siehe auch Abbildung 9) kombiniert somit die geschlossene PNV-Spur um den Wallring mit Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr und ersten Aufwertungen des Stadtbildes entlang der Staulinie und minimiert dabei weitestgehend unerwünschte Effekte im Nebenstraßennetz.

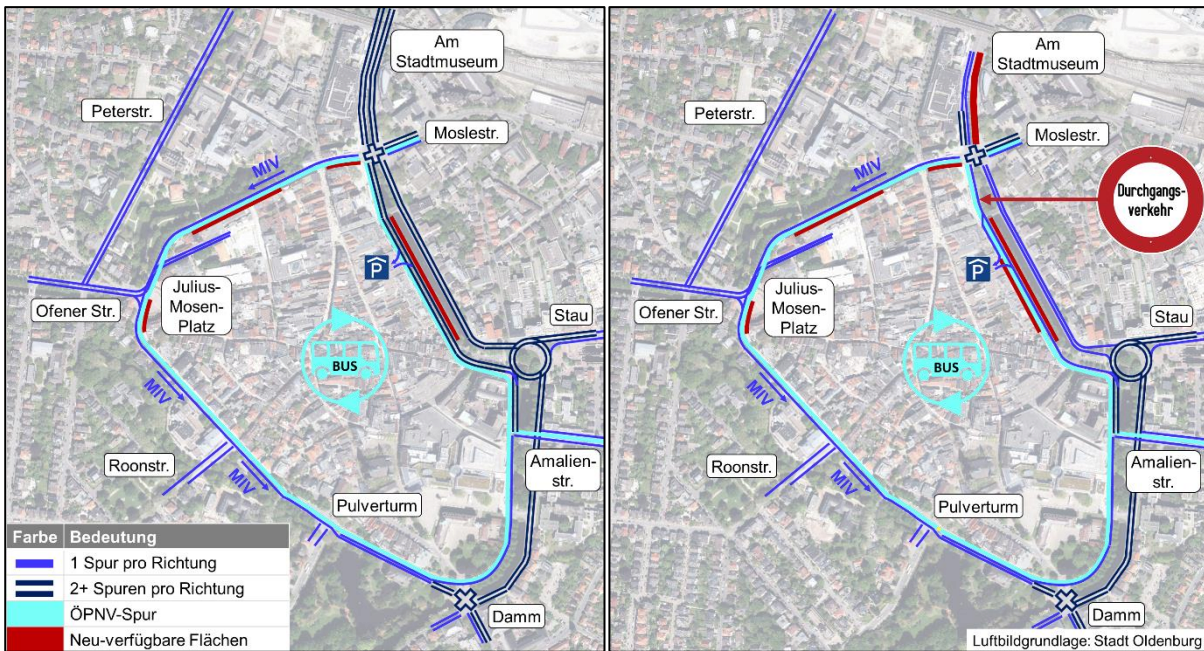


Abbildung 9

Abbildung 10

Abbildung 9 und 10: Schematische Darstellung der Phase 1 (links) und Phase 2 (rechts)

Quelle: Bernard Gruppe 2022

Auf der Basis von Phase 1 sind weitere stadtgestalterische Aufwertungen erreichbar, die als Phase 2 (siehe auch Abbildung 10) untersucht wurden. So kann die Staulinie verkehrlich beruhigt werden, wenn der Kraftfahrzeugverkehr vom Norden nach Süden ebenfalls auf dem Staugraben geführt wird (siehe auch Abbildung 11). Auf der Staulinie würden lediglich Busse, Taxi- und Lieferverkehr und die Fahrzeuge zum und vom dortigen Parkhaus verkehren. Die Verkehrsreduktion auf der Staulinie erlaubt eine zusätzliche Flächenumwidmung, die eine Spur für den allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr würde beispielsweise zur ÖPNV-Spur und die heutige ÖPNV-Spur stünde für anderweitige Nutzungen zur Verfügung (siehe auch Abbildung 12). Dies ermöglicht die Einrichtung von Lieferzonen oder die weitere Ausweitung von Radverkehrsanlagen. Alternativ könnte die heutige linke Fahrspur zum Grünbereich entlang der Haaren hinzugefügt werden.

Nördlich des Lappan kann auf der Ostseite der heutigen Mittelinsel ein Museumsvorplatz geschaffen werden, wenn der motorisierte Verkehr nach Norden auf eine Fahrspur reduziert und ebenfalls auf der Westseite geführt wird (siehe auch Abbildung 13). Phase 2 erreicht neben den grundlegenden Wirkungen der Phase 1 zusätzliche Potenziale für nachhaltige Aufwertungen des Stadtbildes, ohne das heutige Straßenverkehrsnetz in seiner Funktion aufzugeben.

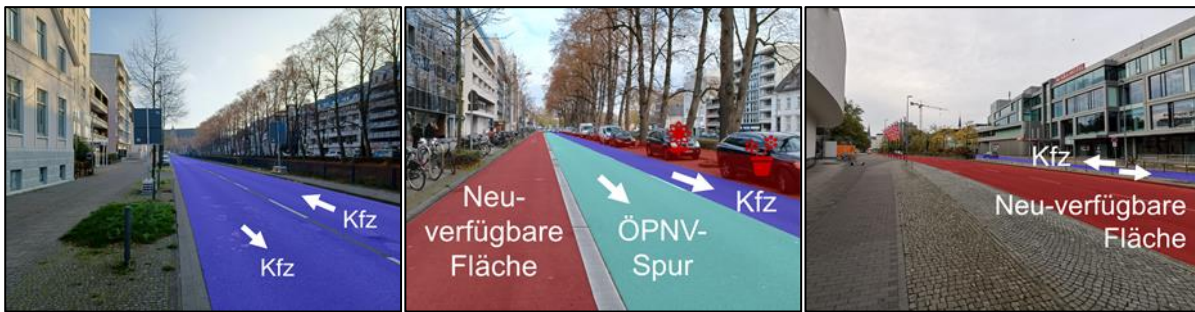


Abbildung 11

Abbildung 12

Abbildung 13

Abbildung 11 bis 13: Visualisierungen des Staugrabens, der Staulinie und Am Stadtmuseum in der Phase 2

Bernard Gruppe 2022

Für beide Phasen wurden Versionen ohne und mit einer für den individuellen Kraftfahrzeugverkehr geöffneten Cäcilienbrücke betrachtet. In beiden Vorschlägen wäre die Befahrbarkeit für den Radverkehr, Busse, Taxen und Rettungsfahrzeuge gegeben. Die alte Brücke wurde im April 2020 außer Betrieb genommen und damit der Kfz-Verkehr über diese Brücke eingestellt. In Hinblick auf die neue Brücke stellt sich zukünftig die Frage nach der verkehrlichen Wirkung. Auf Basis der Modelle wurde untersucht, welchen Effekt auf die Innenstadt eine zukünftig wieder für den Kfz-Verkehr geöffnete Cäcilienbrücke hat.

Da die Phase 1 vor allem auf der abschnittswisen Organisation von Fahrspuren durch Straßenmarkierungen und den Anpassungen von Ampelsteuerungen basiert, kann sie vergleichsweise schnell umgesetzt werden. Baumaßnahmen gibt es in Phase 1 lediglich am Julius-Mosen-Platz und Lappan zur Verbreiterung der Seitenräume zu Gunsten der Haltestellen-Wartebereiche und Geh-/Radwege. Phase 2 erfordert aufwendigere Umgestaltungen der Knotenpunkte Lappan und Stautorkreisel sowie der Straßenzüge Staulinie und Am Stadtmuseum mit entsprechendem Bauaufwand sowie weitere geänderte Markierungen von Fahrspuren des allgemeinen Kraftfahrzeugverkehrs und gegebenenfalls eine erneute Anpassung von Ampelsteuerungen. Phase 2 ist somit als mittelfristiges Ziel zu sehen, Phase 1 legt die dafür nötigen Grundsteine.

Die Wirkungseinschätzung basiert auf einem Vergleich beider Phasen mit einer Situation im Jahr 2030 ohne gestalterische Änderungen. Die Stadtverwaltung erwartet, dass der individuelle Kraftfahrzeugverkehr im Jahr 2030 gegenüber heute leicht abnimmt, der Radverkehr sowie Fußverkehr hingegen zunimmt. Die Abnahme im Kraftfahrzeugverkehr wird gegenüber dem der Untersuchung zugrundeliegenden Jahr 2021 mit etwa einem Prozent pro Jahr erwartet. Die Radverkehrszunahme von knapp einem Prozent pro Jahr entspricht der in den Befragungen der Mobilität in Deutschland dokumentierten, langjährigen Entwicklung (siehe infas 2019, Seite 19).

Auf Basis der gewonnenen Untersuchungsergebnisse ist eine Öffnung der neuen Cäcilienbrücke für den individuellen Kraftfahrzeugverkehr nicht zu empfehlen, da dies zu mehr Verkehr in der Innenstadt führt und dafür der Verkehr auf dem Autobahnring sogar teilweise zurückgeht. Verkehrszunahmen wären insbesondere auf dem Damm zu beobachten, was den dortigen Busverkehr und Radverkehr beeinträchtigen würde. Aber auch auf dem Wallring allgemein würde zusätzlicher Verkehr auftreten. Die nachfolgend beschriebenen Ergebnisse beschränken sich daher auf die Versionen mit einer für den individuel-

len Kraftfahrzeugverkehr geschlossenen Cäcilienbrücke, Details zu den Versionen mit geöffneter Brücke können dem Langbericht zur Studie entnommen werden. Die Brücke kann, dem Radverkehr, Busverkehr, Taxen sowie selbstverständlich Rettungsfahrzeugen vorbehalten, ein wichtiger Pfeiler der nachhaltigen Mobilität in der Stadt sein.

Im Hinblick auf die verkehrliche Gesamtsituation in der Innenstadt zeigen die Modelle mit einer für den Kraftfahrzeugverkehr geschlossenen Cäcilienbrücke zwar aus den vorgeschlagenen Maßnahmen entstehende Verkehrsverlagerungen (siehe auch Abbildung 14 und 15), die sich jedoch weitgehend auf Hauptverkehrsstraßen konzentrieren lassen. So nimmt zum Beispiel der Verkehr entgegen dem Uhrzeigersinn zwischen Julius-Mosen-Platz und dem Pulverturm gegenüber der aus dem Bestand des Jahres 2021¹⁰ bekannten Situation um etwa 15 Prozent zu, der Verkehr auf der Huntestraße steigt je nach Phase um etwa 20 bis 30 Prozent. Auf der Ofener Straße hingegen geht der Verkehr um etwa 20 Prozent zurück. Kritisch zunehmende Verkehrsbelastungen in unverträglichen Nebenstraßen sind nicht zu erwarten, wenn die Maßnahmen um den Wallring im Bedarfsfall durch verkehrsberuhigende und geschwindigkeitsdämpfende Ansätze in Nebenstraßen, wie der Ausweisung von Fahrradstraßen, begleitet werden.



Abbildung 14

Abbildung 15

Abbildung 14 und 15: Verkehrsverlagerungen gegenüber dem Bestand 2021 (Zunahmen in rot und Abnahmen in blau) in Phase 1 (links) und Phase 2 (rechts)

Quelle: Bernard Gruppe 2022

Die aus den Simulationen stammenden Ergebnisse der Phase 1 bestätigen, dass sich der Busverkehr in der Innenstadt durch die Maßnahmen verbessern und attraktiver gestalten lässt. Reisezeiten auf dem westlichen Wallring werden kürzer, da die Busse auf ihrer eigenen Spur fahren können. Auf dem Theaterwall sind Busse fortan um 11 Sekunden schneller, auf dem Heiligengeistwall um 19 Sekunden. Auf dem östlichen Wallring, also auf der Staulinie und der Poststraße, sind durch die abschnittsweise bereits bestehende PNV-Spur keine weiteren Reisezeitgewinne erreichbar. Der in der Poststraße vollzogene Lückenschluss sorgt jedoch dafür, dass Reisezeiten gleichmäßiger werden und sich dadurch

¹⁰ Bezieht sich auf die Verkehrserhebung vom Büro Bernard im November 2021 bei bereits nicht mehr nutzbarer Cäcilienbrücke. Die Brücke wurde im April 2020 außer Betrieb genommen.

die Pünktlichkeit der Busse verbessert. Auswirkungen für den individuellen Kraftfahrzeugverkehr ergeben sich nur insofern, als dass Reisezeiten auf Routen, die durch die Umorganisation von Fahrbeziehungen auf dem westlichen Wallring betroffen sind, etwas länger werden und fortan etwas mehr Zeit in Anspruch nehmen. Nennenswerte Unterschiede in Reisezeiten des Radverkehrs ergeben sich in der Phase 1 nicht, da sich Routen des Radverkehrs in der Phase nicht verändern. Da mit der Umorganisation der Fahrbeziehungen auf dem westlichen Wallring eine reduzierte Zahl an Konfliktpunkten zwischen dem Radverkehr und dem Kraftfahrzeugverkehr einhergeht, besteht jedoch das Potenzial für eine positive Wirkung auf die Verkehrssicherheit. Ein Beispiel dafür ist am Lappan, dass die Staulinie querender Radverkehr und Fußverkehr nicht mehr in einen Konflikt mit rechtsabbiegenden Kraftfahrzeugen aus dem Heiligengeistwall geraten kann, da auf dem Heiligengeistwall kein individueller Kraftfahrzeugverkehr mehr zum Lappan fahren kann. Insbesondere am Lappan verbessert sich die Sicherheit auch durch die bereits beschriebene Flächenumwidmung im Bereich der Bushaltestelle.

Die Ergebnisse der Phase 2 zeigen reduzierte Beschleunigungseffekte. Während die Reisezeiten der Busse auf dem Theaterwall und Heiligengeistwall nach wie vor kürzer sind als im Nullfall¹¹, zeigen sich auf dem östlichen Wallring einschränkende Effekte durch die umgestalteten Knotenpunkte. Vom Lappan bis zur Haltestelle Schloßplatz sind die Busse in der Phase 2 etwas langsamer unterwegs als in der Phase 1 oder dem Nullfall. Ursächlich dafür ist der umgestaltete Stautorkreisel, da hier die neue vom Staugraben kommende Zufahrt angebunden und im Programm der Ampel berücksichtigt werden muss. Auch wenn die Reisezeiten der Busse in der Phase 2 auf dem östlichen Wallring langsamer werden, wirkt sie sich nach wie vor positiv auf die Gleichmäßigkeit der Werte und damit die Pünktlichkeit der Busse aus. Mit einem Rückgang des motorisierten Individualverkehrs und der einhergehenden Entlastung der Innenstadt und der umgestalteten Knotenpunkte sind erneut stärker werdende Beschleunigungseffekte möglich.

Rein auf die Busbeschleunigung bezogen ist Phase 1 besser zu bewerten, da hier die positiven Effekte im Hinblick auf Reisezeitgewinne und bessere Pünktlichkeiten stärker ausgeprägt sind. Phase 2 bietet, vor allem nach der einsetzenden Entlastung der Innenstadt vom individuellen Kraftfahrzeugverkehr, jedoch nach wie vor Vorteile für den Busverkehr, erreicht durch die Umgestaltung an der Staulinie und vor dem Stadtmuseum zusätzlich weitere Qualitäten. Diese sind im gewonnenen Gestaltungsspielraum in den Straßenräumen sowie einer besseren Flächengerechtigkeit zu sehen.

Hinsichtlich der Klimaziele der Stadt wirken beide Phasen positiv. Unmittelbare Einspar Effekte im individuellen Kraftfahrzeugverkehr werden durch die Maßnahmen nicht ermöglicht, die Einsparungen basieren auf dem geförderten Wandel weg vom eigenen Kraftfahrzeug hin zu nachhaltigen Alternativen. Durch die Schaffung eines attraktiven Busverkehrs und damit vermiedene Fahrten im eigenen Fahrzeug wird ein bedeutender Beitrag zur Reduktion von Luftschadstoffen geliefert, da die Busse in Oldenburg als alternatives Transportmittel durch ihren Antrieb mit Biogas in Bezug auf den Ausstoß von Kohlenstoffdioxid

¹¹ Der Prognose-Nullfall repräsentiert die prognostizierte verkehrliche Entwicklung (leichter Rückgang des Kfz-Verkehr und dezenter Anstieg im Radverkehr) ohne bauliche Veränderungen an der Infrastruktur (kein geschlossener Bussonderfahrstreifen). Dieser Untersuchungsfall fungiert als Vergleichsgröße für die Planfälle. Details siehe Langfassung des Berichts.

bilanziell klimaneutral sind. Ab voraussichtlich Ende 2022 wird die Verkehr und Wasser GmbH (VWG) zudem vier Wasserstoffbusse im Einsatz haben.

Resümee Teilkonzept Wallring

Im Angesicht der Klimakrise hat der Rat der Stadt im Jahr 2021 das ehrgeizige Ziel beschlossen, dass Oldenburg bis zum Jahr 2035 klimaneutral werden soll. Einen wichtigen Beitrag muss dabei der Straßenverkehr leisten, der klimaverträglicher werden muss. Diese Entwicklung ist vor allem durch die verstärkte Nutzung nachhaltiger Mobilitätsformen (ÖPNV, Radverkehr und Fußverkehr) erreichbar. Diese Mobilitätsformen müssen gefördert werden und eine attraktivere Alternative zur Nutzung des eigenen Kraftfahrzeugs darstellen. Insgesamt soll die gute Erreichbarkeit der Innenstadt gleichzeitig sichergestellt sein.

Im Hinblick auf den Busverkehr in der Stadt ist diese Förderung unter anderem durch die geschlossene ÖPNV-Spur um den Wallring erreichbar. Die Maßnahme hat das Ziel, den Busverkehr zu beschleunigen und die Pünktlichkeit zu verbessern. Ferner werden Potenziale für zukünftige Angebotserweiterungen erschlossen. Vor diesem Hintergrund wurden unter Einbeziehung der Öffentlichkeit zwei grundlegende Maßnahmenvorschläge (Phase 1 und 2) entwickelt, die die ÖPNV-Spur um den Wallring vollenden und Vorteile für den Radverkehr sowie städtebauliche Aufwertungen bieten. Beide wurden mit Hilfe von Simulationsmodellen auf Ihre Wirkung hin untersucht.

Während Phase 1 den Schwerpunkt auf die ÖPNV-Spur und erste Verbesserungen für den Radverkehr legt, erweitert Phase 2 das Konzept um städtebauliche Aufwertungen an der Staulinie und vor dem Stadtmuseum. Die Ergebnisse der Studie zeigen positive und stadtverträgliche Wirkungen beider Phasen. Durch Verlagerungen bedingte Verkehrszunahmen lassen sich weitgehend auf Hauptverkehrsstraßen lenken. Gegenüber dem Bestand kritische Zunahmen in Nebenstraßen treten nach den Untersuchungsmodellen nicht auf, wenn im Bedarfsfall verkehrsberuhigende und geschwindigkeitsdämpfende Ansätze in den Nebenstraßen die Umgestaltung des Wallrings begleiten. Für den Busverkehr lassen sich vor allem in der Phase 1 Beschleunigungseffekte nachweisen. In der Phase 2 fallen die Effekte bei unveränderter, allgemeiner Verkehrsbelastung geringer aus, da die städtebaulichen Maßnahmen und die damit verbundenen Umgestaltungen am Lappan und Stauortkreisel die Wirkung dämpfen. Phase 2 lässt jedoch tendenziell erneut Beschleunigungseffekte erwarten, wenn der attraktivere Busverkehr und die umgestalteten Straßenräume der Staulinie und am Stadtmuseum den Wandel weg vom eigenen Kraftfahrzeug fördern und so die umgestalteten Knotenpunkte entlastet werden.

Der bis zum Prognosejahr 2030 erwartete Rückgang des Kraftfahrzeugverkehrs bringt bereits eine Einsparung von Schadstoffen mit sich. Dies allein genügt jedoch bei weitem nicht zur Erreichung der Klimaziele. Der attraktivere Busverkehr und die aufgewertete Innenstadt animieren dazu, verstärkt mit nachhaltigen Alternativen wie den Bussen und dem Fahrrad in die Innenstadt zu fahren und so bedeutende Einsparungseffekte zu erreichen.

Phase 1 stellt einen zügig umsetzbaren Schritt in Richtung eines attraktiveren Busangebots und der mit verstärkter Nutzung der Busse einhergehenden Einsparung von Treibhausgasen dar. Neben der Förderung des Busverkehrs leistet Phase 2 einen wichtigen

Mobilitätsplan Oldenburg 2030 (Stand: 1. Juni 2023)

Beitrag auf dem Weg zu einer attraktiveren Innenstadt und mehr Flächengerechtigkeit in den Straßenumen von Oldenburg.

4.4 Mobilitätsstationen

Bearbeitung: Mobilitätsberatung EcoLibro GmbH mit den Unterauftragnehmern CBH Rechtsanwälte und ahoidesign

Ziele Teilkonzept Mobilitätsstationen

Die Stadt Oldenburg möchte über den Ausbau von Mobilitätsstationen die multi- und intermodale Mobilität stärken und dabei den Anteil des Pkw am Modal Split verringern, dies verbunden mit den übergeordneten Zielen der Klimaneutralität und gesteigerter Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Über die flächendeckende Verfügbarkeit von Carsharing sowie Microsharing¹² soll ein Anreiz zur Abschaffung des eigenen (Zweit-) Pkw geschaffen werden, womit zum einen der Bedarf an Pkw-Stellflächen sowohl im Wohnquartier als auch an den innerstädtischen Zielorten und zum anderen die Häufigkeit der Pkw-Nutzung reduziert wird. Über die bewusste Verknüpfung von Sharing-Angeboten mit dem ÖPNV durch Einrichtung von Mobilitätsstationen am Bahnhof sowie Bushaltestellen soll die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs durch Reduzierung von Gesamtwegezeiten gesteigert werden. Mobilitätsstationen können jedoch auch losgelöst von Haltestellen des ÖPNV platziert werden, wenn diese zu weit entfernt von Wohn- oder Arbeitsorten sind, an denen man Sharing-Angebote vorhalten möchte.

Mit dem Konzept soll die Grundlage zum einen für die konkrete Stationsplanung in den unterschiedlichen Stadtteilen und zum anderen für die Ausgestaltung eines differenzierten Anreizsystems für Sharing-Anbieter geschaffen werden. Ohne eine finanzielle Unterstützung wird es nicht möglich sein, das Sharing-Angebot so schnell auszubauen, dass es bis zum Jahr 2030 eine signifikante Bedeutung für eine veränderte Mobilitätsgestaltung und damit für die Reduktion von Treibhausgasen in Oldenburg haben wird. Deshalb wird zusätzlich eine beihilferechtskonforme Empfehlung für die Ausschreibung und Vergabe kommender Sharing-Stationen angeführt.

Die Mobilitätsstationen werden überwiegend mit elektrisch angetriebenen Sharing-Fahrzeugen ausgestattet. Hierzu zählen Pedelecs, Elektrolastenräder, Elektro-Kickscooter, Elektro-Scooter und Elektro-Carsharing-Fahrzeuge. Aus diesem Grund handelt es sich hierbei thematisch vorrangig um Elektro-Mobilitätsstationen. Um die Kosten und den Aufwand für die Einrichtung dieser Stationen gering zu halten, sollen sie grundsätzlich und soweit möglich in Anlehnung an E-Ladestationen entstehen. Hier besteht ein unmittelbarer Zusammenhang mit dem entsprechenden Teilkonzept des Mobilitätsplans.

Konkret soll das Stadtgebiet kleinräumig nach hohem, mittlerem und geringerem Car- und Bikesharing-Potenzial unterteilt und der Bedarf an Sharing-Angeboten quantifiziert werden. Unterschiedliche Typen von Mobilitätsstationen für die verschiedenen Quartierstypen sollen grundsätzlich definiert werden.

¹² Microsharing umfasst alle kleinen und leichten Fahrzeuge bis 25 km/h, angefangen bei Fahrrad und Lastenrad über Pedelec, Lastenpedelecs bis zu E-Kickscooter.

Analyse Teilkonzept Mobilitätsstationen

Zur Ermittlung des Car- und Bikesharing-Potenzials wurde eine Unterteilung des Stadtgebiets Oldenburgs in 37 Auswertebzirke vorgenommen, diese sind in ihrer Struktur entweder homogen oder zeichnen sich als echte Mischgebiete aus. Die Auswertebzirke wurden wiederum entsprechend ihrer Strukturen sowie ihrer Lage typisiert (Wohngebiet, Mischgebiet, Gewerbegebiet, Industriegebiet in zentraler, mittlerer beziehungsweise Randlage).

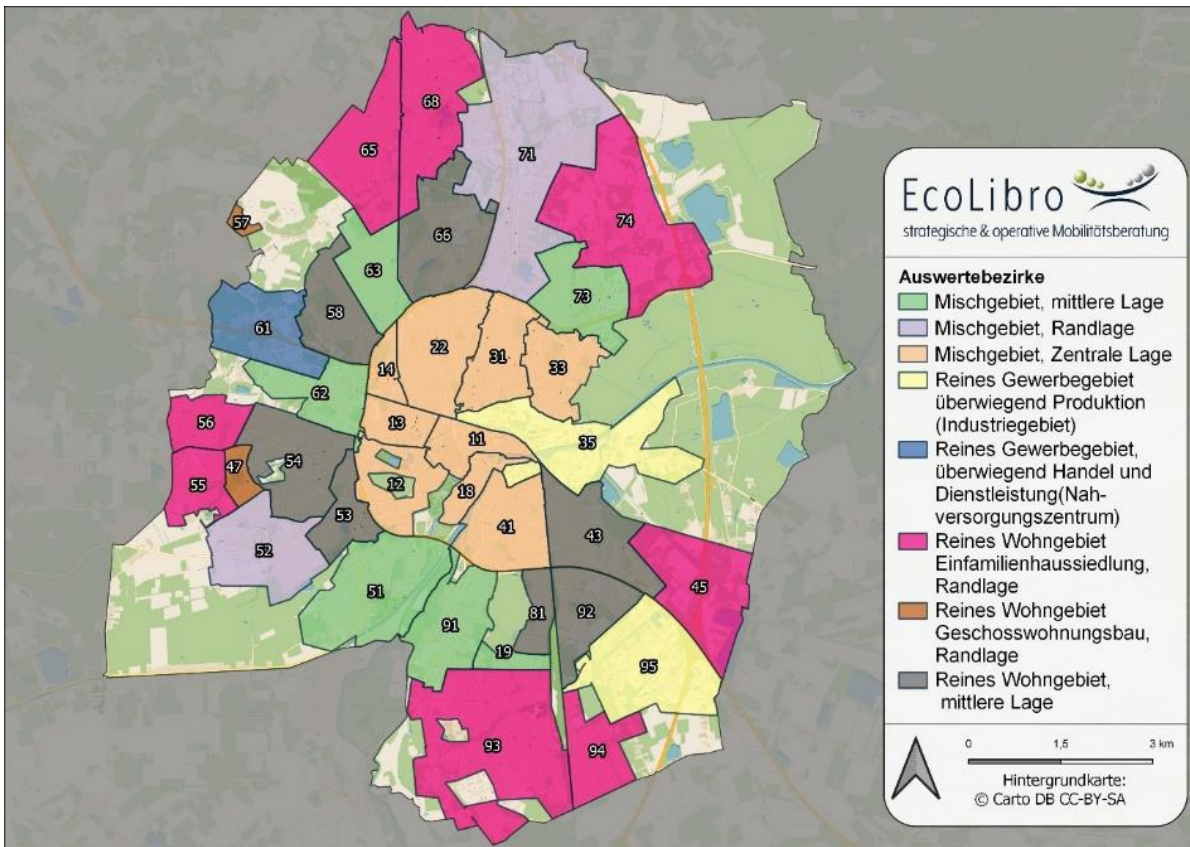


Abbildung 16: Unterteilung des Stadtgebiets in Auswertebzirke verschiedener Typen
Quelle: EcoLibro GmbH 2022

Für diese Auswertebzirke wurde eine Vielzahl von Kennzahlen ermittelt. Die Stadtraum übergreifende Datengrundlage stellt ein umfassendes Paket aus größtenteils auf Haushaltsebene vorliegenden soziodemographischen Informationen dar. Angereichert wurden die Daten durch Erkenntnisse aus der im öffentlichen Beteiligungsverfahren durchgeführten Befragung, wie beispielsweise zur Ermittlung einer Zweirad- sowie PNV-Alltagsnutzungsquote.

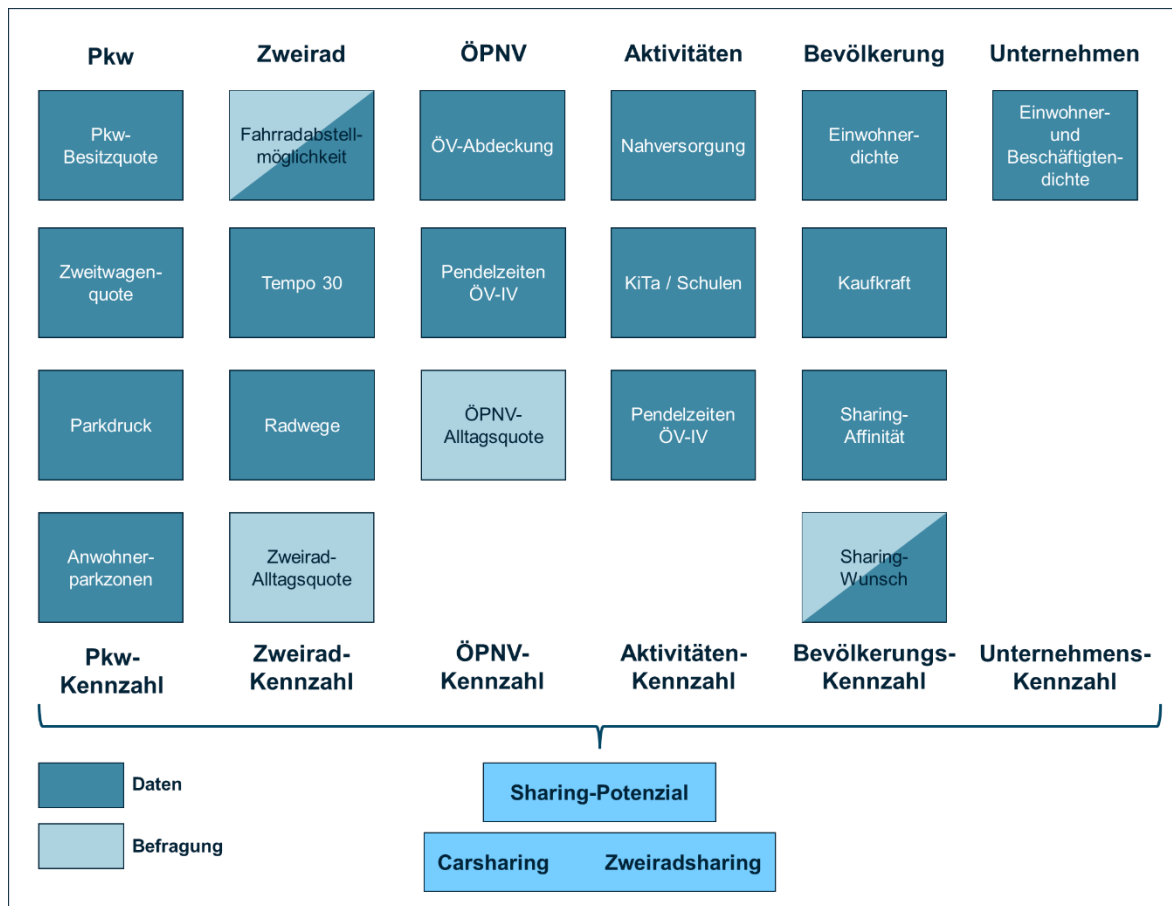


Abbildung 17: Überblick der Einzelkennzahlen
 Quelle: EcoLibro GmbH 2022

Für jede der in Abbildung 17 dargestellten 19 Einzelkennzahlen wurde eine Skala von +5 bis -1 entwickelt, mit der die Wirkung der Kennzahl auf das Sharing-Potenzial ausgedrückt wird. Die Einzelkennzahlen wurden zu Oberkennzahlen (Pkw, Zweirad, ÖPNV, Aktivitäten, Bevölkerung und Unternehmen) zusammengefasst, differenziert nach dem Quartierstyp Wohngebiet, Mischgebiet sowie Gewerbe- und Industriegebiet. Im finalen Analyseschritt wurden dann die Oberkennzahlen wiederum zu einer Kennzahl „Carsharing-Potenzial“ beziehungsweise „Bikesharing-Potenzial“ aggregiert. Die nachfolgende in Abbildung 18 dargestellte Karte zeigt das Carsharing-Potenzial aller 37 Auswertebezirke. Fünf Auswertebezirke – bis auf einen südlich gelegenen Bezirk allesamt im Zentrum gelegen – weisen ein hohes Potenzial auf. Elf Auswertebezirke mit mittlerem Potenzial liegen teils ebenfalls im Zentrum und teils direkt westlich und nördlich angrenzend. 16 Auswertebezirke mit geringerem Potenzial machen die Masse des Stadtgebiets südlich und nördlich des Zentrums aus. Für fünf Auswertebezirke – an den nördlichen und südlichen Stadträndern gelegen – wurde zum jetzigen Zeitpunkt ein sehr geringes Potenzial identifiziert.

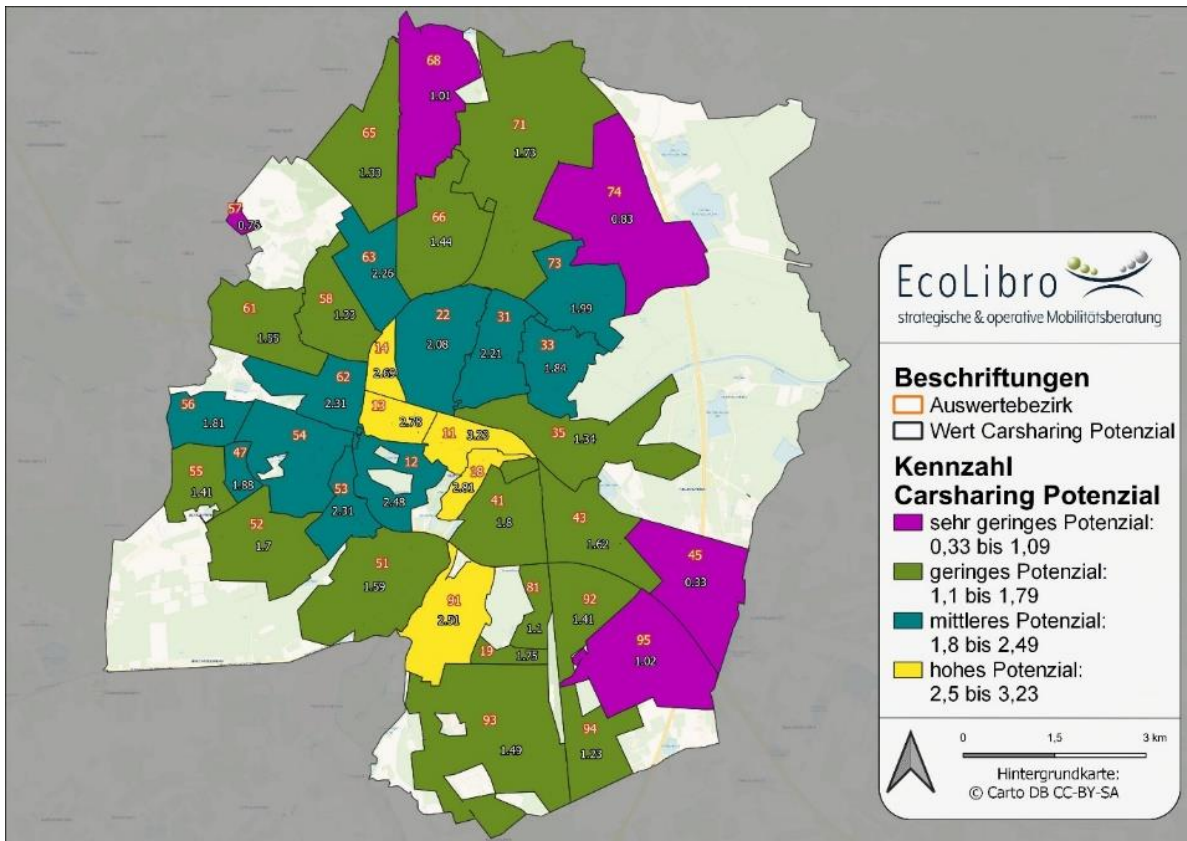


Abbildung 18: Zuteilung der Auswertebezirke zu Carsharing-Potenzial-Cluster

Quelle: EcoLibro GmbH 2022

Insgesamt leben in Oldenburg 168.587 Einwohnerinnen und Einwohner (Stand 2021), diese verfügen über insgesamt 88.720 Pkw, die Pkw-Besitzquote liegt bei 526 Pkw je 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner. Im 2. Quartal 2022 sind insgesamt 85 Carsharing-Fahrzeuge verfügbar, die Carsharing-Quote liegt bei 0,50 Carsharing-Fahrzeugen je 1.000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Die verschiedenen Carsharing-Potenzialcluster weisen eine davon deutlich abweichende Anzahl von Pkw sowie Carsharing-Fahrzeugen je Einwohner beziehungsweise Einwohnerin auf.

Auf vergleichbare Weise wurde auf derselben Datengrundlage auch das Bikesharing-Potenzial ermittelt, allerdings wurden die Einzelkennzahlen bei der Aggregation zu Oberkennzahlen unterschiedlich gewichtet.

Die „Carsharing-Hauptstadt“ Deutschlands, Karlsruhe mit circa 306.000 Einwohnerinnen und Einwohnern, hatte zum Stichtag 01.01.2022 insgesamt 1.331 Carsharing-Fahrzeuge (laut Städteranking des Bundesverbands Carsharing 2022), mit einer Quote von 4,34 Fahrzeugen je 1.000 Einwohnerinnen und Einwohnern also mehr als die achtfache Anzahl von Oldenburg¹³. Bereits im Jahr 2013 verzeichnete die Stadt Karlsruhe eine Quote von 1,93 Carsharing-Fahrzeugen pro 1.000 Einwohnerinnen und Einwohnern.

¹³ Bundesverband CarSharing 2022.

Empfohlene Maßnahmen Teilkonzept Mobilitätsstationen

Förderung des Carsharing-Aufwuchses auf 1.090 Carsharing-Fahrzeuge

Bis zum Jahr 2030 sollte Oldenburg 50 Prozent mehr Carsharing-Fahrzeuge je 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner haben als Karlsruhe heute. Alle Fahrzeuge sollten dann elektrisch angetrieben sein. So kann mit Carsharing ein relevanter Beitrag zur Erreichung des Ziels der Klimaneutralität sowie einer gesteigerten Aufenthaltsqualität geleistet werden. In Zahlen bedeutet dies für das Jahr 2030 eine Gesamtzahl von 1.090 Carsharing-Fahrzeugen in Oldenburg. Um eine möglichst große Veränderungswirkung zu erreichen, sollten die neu hinzukommenden Fahrzeuge mehrheitlich (zwei Drittel) in den Auswertebezirken mit mittlerem und zu geringeren Anteilen (ein Drittel) in den Quartieren mit geringerem Potenzial zum Einsatz kommen. Denn hier ist heute noch eine deutlich höhere Pkw-Besitzquote gegeben. In den fünf Auswertebezirken mit hohem Potenzial, in denen nur 10 Prozent der Bevölkerung Oldenburgs lebt und wo weniger als 10 Prozent des Pkw-Gesamtbestands zugelassen ist, ist ebenfalls ein Wachstum anzustreben. Wegen der geringeren Bevölkerungszahl und zugelassener Pkw auf der einen Seite und einer hohen Anzahl von Unternehmen auf der anderen Seite sind dort insgesamt weniger zusätzliche Sharing-Fahrzeuge erforderlich als in den Auswertebezirken mittleren und geringeren Potenzials.

Entsprechend der empfohlenen Verteilung der zusätzlichen Carsharing-Fahrzeuge auf die Auswertebezirke mit mittlerem beziehungsweise geringerem Carsharing-Potenzial im Jahr 2030 (ausgehend von einer gleichbleibenden und gleichverteilten Gesamtbevölkerung Oldenburgs) kommen in Bezirken mit mittlerem Potenzial 9,92 Carsharing-Fahrzeuge auf 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner, in Bezirken mit geringerem Potenzial 5,07 Carsharing-Fahrzeuge auf 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner.

Daraus ergibt sich für die kommenden Jahre ab 2023 der folgende empfohlene Fahrzeug-Aufwuchs (vergleiche auch Tabelle in Anhang 2):

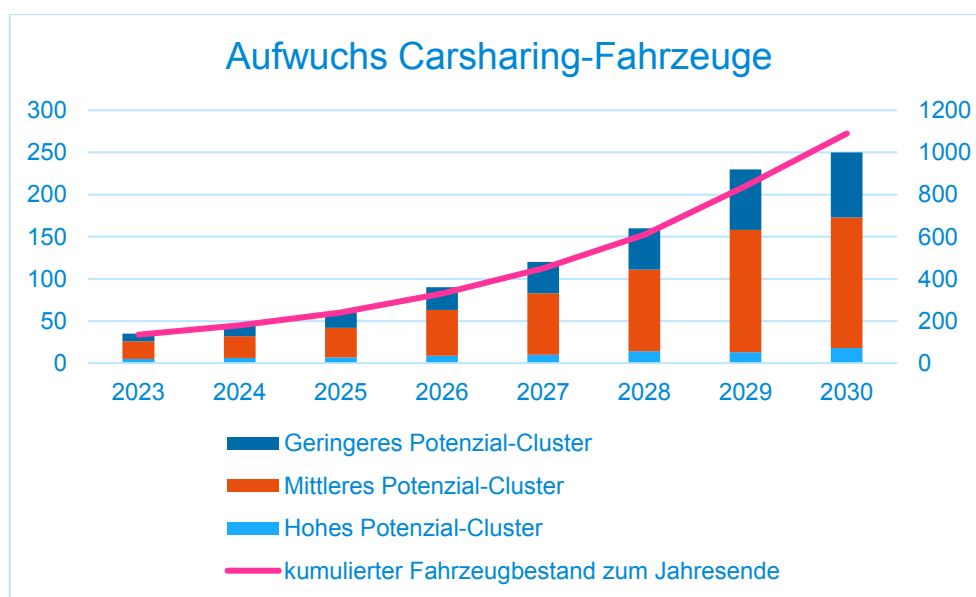


Abbildung 19: Carsharing-Fahrzeugaufwuchs Jahr für Jahr
Quelle: EcoLibro GmbH 2022

In den ersten drei Jahren, in denen sich die Planungs-, Errichtungs- und Vergabeprozesse bei allen Beteiligten noch richtig einspielen müssen, wird ein zunächst langsamerer Aufbau empfohlen (2023 mit 35 Fahrzeugen, 2024 mit 45 Fahrzeugen und 2025 mit 60 Fahrzeugen). In den Folgejahren, in denen auch die Maßnahmen der anderen Teilkonzepte eine größere Wirkung entfalten, sollte dann ein schrittweises stärkeres Wachstum angestrebt werden, auf bis zu 250 Fahrzeuge im Jahr 2030.

Geht man von einer Ersetzungsquote von 1 zu 15 in den Quartieren mit mittlerem und von 1 zu 10 in den Quartieren mit geringerem Potenzial aus, so vermögen die Sharing-Fahrzeuge im Jahr 2030 insgesamt 14.164 Privat-Pkw zu ersetzen, wodurch die Gesamtfahrzeuganzahl von 88.720 auf 74.556 sinken würde. Hinzu kämen 990 neue Carsharing-Fahrzeuge.

Um den starken Aufwuchs des Carsharing-Angebots in der kurzen Zeitspanne erreichen zu können, sind sowohl monetäre Förderungen als auch sonstige Push- und Pull-Maßnahmen erforderlich.

Die Carsharing-Stationen sollten jährlich gebündelt ausgeschrieben werden, jedes Bündel sollte eine Station aus einem Bezirk mit hohem Potenzial, mindestens zwei Stationen aus Bezirken mit mittlerem Potenzial sowie mindestens eine Station aus Bezirken mit geringerem Potenzial umfassen. Stationen sollten im Regelfall Stellplätze für drei Carsharing-Fahrzeuge umfassen, in Auswertebirken mit sehr hoher Einwohnerdichte (mehr als 4.900 Einwohnerinnen und Einwohner je Quadratkilometer) aus Platzgründen fünf Stellplätze. Je Auswertebirk sollte außerdem eine Station mit fünf Stellplätzen für Nutzfahrzeuge – vom kleinen Lieferwagen über Transporter bis zum Kleinbus mit 9 Sitzen – vorgesehen werden. Die kleinen Lieferwagen, also beispielsweise Renault Kangoo ZE oder Opel Combo-e, sollten verpflichtend so konfiguriert sein, dass sie von Rollstuhlfahrenden genutzt werden können. Den Zuschlag sollte im Rahmen des Betrauungsrechts (oftmals im Bereich der Vergabe von ÖPNV-Leistungen angewandt) der Anbieter erhalten, der zum einen die geforderten Qualitätskriterien erfüllt und zum anderen den geringsten Defizitausgleich fordert. Der Defizitausgleich sollte über einen Zeitraum von drei Jahren ab ausgeschriebenem Inbetriebnahme-Datum der Stationen für jeweils zwei Fahrzeuge pro Station gewährt werden. Unterstellt man, dass in Bezirken mit mittlerem Potential je Fahrzeug im ersten Jahr ein maximales Defizit von 50 Prozent, im zweiten Jahr von 30 Prozent und im dritten Jahr von 10 Prozent entsteht, und geht man in Anbetracht der stark gestiegenen Fahrzeugkosten davon aus, dass für einen wirtschaftlichen Betrieb mindestens 12.000 Euro brutto Jahresumsatz erforderlich sind, so summiert sich der Defizitausgleich im dreijährigen Zeitraum je Fahrzeug auf bis zu 10.800 Euro brutto. Unterstellt man in Bezirken mit geringerem Potenzial ein um 10 Prozent höheres Defizit, so summieren sich diese auf 14.400 Euro je Fahrzeug. Sofern die tatsächlichen Defizite geringer ausfallen als prognostiziert, sollte der Carsharing-Dienstleister einen entsprechend reduzierten Defizitausgleich erhalten.

In der nachfolgenden Übersicht (vergleiche auch Tabelle in Anhang 3) sind nun entsprechend der hergeleiteten Fahrzeugbestandsentwicklung bis ins Jahr 2030 zu veranschlagende Finanzmittel für den Defizitausgleich der Fahrzeuge dargestellt. Die PBG hat diesen Umfang der Carsharing-Förderung im Rahmen der Sitzung vom 27. Oktober 2022 mit gro-

Der Mehrheit befürwortet (Meinungsbild). Im Jahr 2023 beträgt demnach der maximal mögliche Defizitausgleich 190.800 Euro und im Folgejahr 368.400 Euro. Er steigt schrittweise weiter, bis er im Jahr 2028 den Maximalwert von 1.504.800 EUR erreicht. Im Jahr 2031 fallen noch bis zu 111.600 EUR an, danach wird kein Ausgleich mehr gewährt.

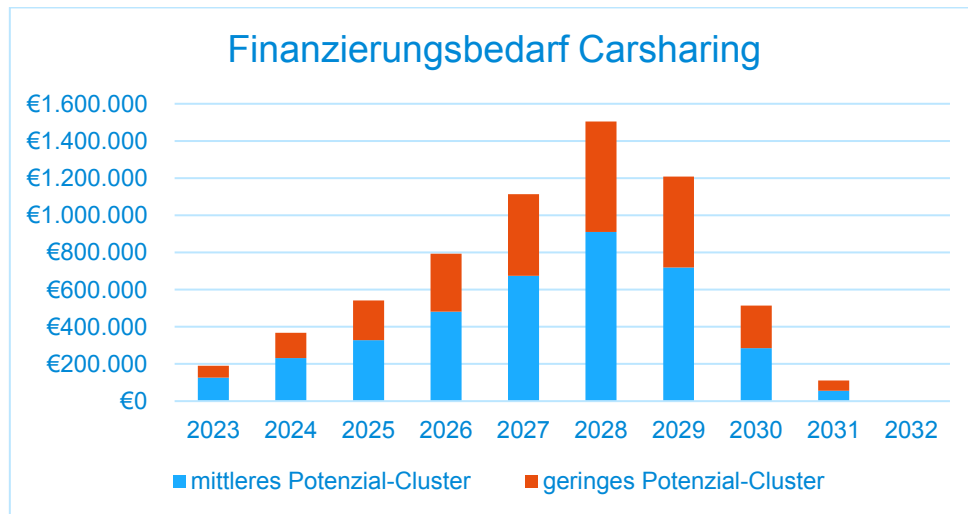


Abbildung 20: Finanzierungsbedarf Defizitausgleich zum Ausbau des Carsharing-Angebots in der Stadt Oldenburg
Quelle: EcoLibro GmbH 2022

Zusätzlich zum Defizitausgleich in Höhe von 6.346.800 EUR würden seitens der Stadt Kosten für die Einrichtung der Stationen mit Ladeinfrastruktur, Markierung und Beschilderung in Höhe von schätzungsweise 8.500 EUR je Station entstehen. Für alle Stationen würden die Gesamtkosten bis 2030 2.159.000 EUR betragen.

In der Summe würde die Stadt Oldenburg somit bis zu 8.505.800 EUR in den kommenden Jahren in den Aufbau des CarSharing-Angebots investieren müssen.

Um zum einen die Kosten und den Aufwand insgesamt zu reduzieren, und zum anderen die Attraktivität der Stationen zu steigern, sollten diese sofern möglich immer in Verbindung mit einer Ladestation zum Laden privater und gewerblicher Elektrofahrzeuge entstehen. So müssen nicht an unnötig vielen Orten die Voraussetzungen zur Installation von Ladeinfrastruktur geschaffen werden.

Außerdem sollte jede Carsharing-Station mindestens mit einem Anlehnboigel für private Fahrräder ausgestattet werden, damit Nutzerinnen und Nutzer des Carsharings mit einem eigenen Fahrrad zur Station kommen und es dort festschließen können. Sofern platztechnisch möglich, sollten es an den zentralen Nutzfahrzeugstationen abschließbare Fahrradboxen sein, weil diese Fahrzeuge durchschnittlich längere Zeit gemietet werden als die kleineren Pkw. Auch ist die Wahrscheinlichkeit der Fahrradnutzung auf dem Weg zur Station höher, weil die Entfernungen etwas größer sind. Wenn möglich, sollte auch eine Stellfläche für mehrere Freefloating-E-Kickscooter (Beim Freefloating können die Fahrzeuge nach der Nutzung überall im Stadtgebiet abgestellt werden, müssen also nicht zu einer Station zurückgebracht werden.) sowie Sharing-Bikes geschaffen werden. An geeigneten Standorten sollte die Ladeinfrastruktur für diese Elektrokleinstfahrzeuge in umbauten Parkieranlagen verortet werden. Die Stationen sollten nach Möglichkeit sehr gut einsehbar und bei Nacht ausgeleuchtet sein, Tiefgaragen, Parkhäuser und dunkle Hinterhöfe sollten daher die

Ausnahme bilden. Um eine schnelle Verschmutzung der Fahrzeugoberflächen zu vermeiden, sollten Sharing-Stationen nicht unter Bäumen eingerichtet werden. Und weil Sharing-Nutzer oftmals weniger Fahrpraxis aufweisen, sollten die Stellflächen leicht zu erreichen und zu verlassen sein.

Im ersten Jahr der Umsetzung (hier wird zunächst das Jahr 2023 angenommen) sollte auf Basis des Abgleichs von Potenzial und Stations-Bestand in den nachfolgend genannten Auswertebezirken zunächst jeweils eine der insgesamt 15 empfohlenen Carsharing-Stationen eingerichtet werden:

- Auswertebezirke 43, 52, 71 und 92 mit geringerem Potenzial
- Auswertebezirke 22, 31, 33, 47, 53, 54, 56, 63 und 73 mit mittlerem Potenzial
- Auswertebezirke 13 und 18 mit hohem Potenzial

Begleitmaßnahmen zur Steigerung von Akzeptanz und Nachfrage von Carsharing

Carsharing als Einzelmaßnahme ist erfahrungsgemäß kein Selbstläufer, sondern muss erst etabliert werden. Hierzu ist eine umfassendere ergänzende Strategie anzuraten. In Auswertebezirken mit geringerem Potenzial sollten daher zusätzliche Maßnahmen zur Steigerung der Akzeptanz und Nachfrage von Carsharing umgesetzt werden, um so eine Reduktion der Pkw-Besitzquote beziehungsweise des Pkw-Modal Split-Anteils zu erreichen. Die Maßnahmenvorschläge wurden in der PBG vorgestellt, diskutiert und bewertet/priorisiert. Sie können die Akzeptanz von Carsharing-Angeboten begleitend fördern.

- „Abschaffprämie“ als Anreiz zur Abschaffung des eigenen (Zweit-) Wagens in Form von Nutzungskontingenten Car-/Bikesharing und/oder PNV über einen Zeitraum von beispielsweise 6-12 Monaten.
- Anwohnerparkgebühren als Anreiz zur Abschaffung seltener genutzter Privat-Pkw auch außerhalb der Innenstadtlagen.
- Radschnellwege und Fahrradstraßen erleichtern die Zweiradmobilität und stellen daher eine attraktive Alternative zur Pkw-Nutzung dar.
- Bevorzugte Ampelschaltungen für Radfahrerinnen und Radfahrer wird als eine hoch wirksame Maßnahme zur Attraktivierung des Radverkehrs angesehen.
- Mobilitätsberatung für Bürgerinnen und Bürger als niederschwelliges Angebot zur Sensibilisierung und Aufklärung.
- Bewerbung des kostenfreien Beratungsangebots zum Betrieblichen Mobilitätsmanagement des Landes Niedersachsen für Oldenburger Betriebe.
- Begrenzung der maximal zulässig zu errichtenden Stellplätze in neuen Wohn- und Gewerbequartieren über eine angepasste Stellplatzsatzung bei gleichzeitiger Schaffung von Quartiersgaragen.
- Eine schrittweise Anhebung der Parkgebühren in der Innenstadt würde die Pkw-Nutzung für Fahrten von außenliegenden Quartieren ins Zentrum weniger attraktiv machen.
- Einrichtung von On-Demand-Shuttles als tangentiales Mobilitätsangebot zwischen Randlagen, die nicht gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln verbunden sind.
- Bezuschussung von zeitgemäßen Fahrradabstellanlagen (mindestens Anlehnabgel) an Unternehmen und Mehrparteien-Wohngebäuden.

Förderung des Bikesharings in Oldenburg

Das OLi-Bikesharing in Oldenburg startete erst im April 2022 mit 250 Rädern (auf der Nextbike-TIER Mobility-Plattform, betrieben von der Bremer Tageszeitungen AG im Auftrag der Stadt Oldenburg).

Die Stadt unterstützt das Bikesharing-Angebot auf der Grundlage einer Ausschreibung in zweierlei Weise, zum einen finanziell mit einem jährlichen Zuschuss in Höhe von 120.000 EUR für 250 Räder für fünf Jahre und zum anderen mit der Genehmigung zur Nutzung von Flächen, auf denen die Sharing-Bikes abgestellt werden können. Grundsätzlich dürfen die Räder so wie andere Fahrräder auch überall auf Fußwegen abgestellt werden, wo sie nicht den Fußverkehr behindern. Um mögliche Behinderungen dennoch einzugrenzen, wurden virtuelle Stationen mit ausreichend Platz benannt, ohne dass diese aber entsprechend markiert oder in anderer Weise speziell für das Bikesharing eingerichtet sind. An diesen Stationen sowie entlang konkret ausgewiesener, größerer Straßen dürfen die Räder kostenfrei abgestellt werden, abseits dieser Bereiche berechnet WK-Bike einen Abstellpreis von einem Euro, wodurch die Nutzerinnen und Nutzer wirkungsvoll dazu motiviert werden, sie nicht an anderen Orten abzustellen.

Es wird empfohlen, das Angebot nach der jetzigen fünfjährigen Vertragslaufzeit quantitativ und qualitativ weiter auszubauen. Die bezuschusste Anzahl sollte bis 2030 schrittweise vergrößert werden, um jährlich 100 zusätzliche Räder und zehn zusätzliche Lastenräder. Der Zuschuss sollte sich wie bisher inflationsbereinigt bei 500 EUR je Rad und 800 EUR je Lastenrad bewegen. Sollte sich herausstellen, dass die jetzigen 500 Räder bereits vorher nicht mehr ausreichen sollten, dann wird ein früheres Aufstocken empfohlen. Die Stadt verfügt bereits über eine vertragliche Option für weitere 250 Fahrräder.

Außerdem sollten die virtuellen Stationen – gemeinschaftlich für Sharing-Bikes und Sharing-Kickscooter – als solche gut wahrnehmbar als Bestandteil von Mobilitätsstationen markiert und beschildert sowie gegebenenfalls gegen unberechtigtes Passieren abgegrenzt werden, um ein mehr oder weniger versehentliches Umstoßen der abgestellten Räder zu minimieren. Auf klassische Anlehnbögel sollte auch weiterhin verzichtet werden, wegen der Gefahr des Anschlusses privater Räder, wodurch die Fläche dann blockiert würde.

Auch über eine Ausweitung des Bikesharings auf die Nachbarkommunen ist nachzudenken. Besonders relevant könnte dies entlang der geplanten Fahrradschnellrouten sein. Auch ein Pilotprojekt zur Einführung eines Pedelecsharings in den Nachbarkommunen erscheint zielführend. Mehr dazu lesen Sie in der Langfassung¹⁴.

Strukturierung des E-Kickscooter-Angebots

Nachdem in den ersten Jahren die Kickscooter insgesamt zum Laden eingesammelt und wieder verteilt wurden, werden jetzt entweder die Akkus durch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Scooterbetreibers vor Ort getauscht, oder die Akkus werden durch Nutzerinnen und Nutzer gegen die Gewährung eines finanziellen Vorteils in Ladeeinrichtungen, die in

¹⁴ Die Langfassung des Berichts kann bei Bedarf per E-Mail angefordert werden unter mobil@stadt-oldenburg.de

Kooperation mit Kiosken und ähnlichen betrieben werden, geladen beziehungsweise gegen volle Akkus getauscht.

Aktuell sind neue Konzepte zu beobachten, die Einfluss auf den Betrieb und damit auch die Ausgestaltung von Mobilitätsstationen haben¹⁵. Zum einen entstehen Ladestationen, in denen Scooter abgestellt und ohne Entnahme des Akkus geladen werden. Zum anderen werden dezentral verteilte Ladehubs, an denen die Betreiber-Operativen die eingesammelten beziehungsweise getauschten Akkus laden können, realisiert. Hierdurch verkürzen sich die zurückzulegenden Distanzen und die benötigten Service-Fahrzeugzahlen können verkleinert werden.

Für Oldenburg wird daher empfohlen, an den Mobilitätsstationen, wie bereits beim Bikesharing beschrieben, Zonen einzurichten, in denen Scooter abgestellt werden können. Gleichzeitig sollten dort, wo dies auf Grund der bereits für Pkw-Ladeinfrastruktur erforderlichen Stromversorgung möglich ist, Stromanschlüsse mit Zähler entweder für Akku-Ladehubs oder Scooter-Ladestationen installiert werden. Die Vergabe erfolgt dabei anhand einer Ausschreibung an E-Scootersharing-Anbieter. Der Strom wird durch die Betreiber bezahlt.

Sofern sich in den nächsten Jahren anbieterübergreifend nutzbare Scooter-Stationen entwickeln sollten, wäre es aus Sicht des Beraters für die Stadt Oldenburg empfehlenswert, diese Neuerung aufzugreifen. Dann könnte die Stadt diese Stationen errichten oder die Errichtung und den Betrieb an einen Energieversorger vergeben, in Analogie zur öffentlichen E-Pkw-Ladeinfrastruktur. Dieses System hätte den Vorteil, dass gleichzeitig mit dem Laden auch eine Arretierung der Scooter in den Abstellanlagen erfolgt, wodurch diese weniger unfallträchtig im öffentlichen Raum herumliegen.

Ausgestaltung von Mobilitätsstationen

Mobilitätsstationen haben je nach Standortlage ganz unterschiedliche Anforderungen zu erfüllen und müssen daher entsprechend unterschiedlich gestaltet sein und über unterschiedliche Angebote verfügen. Die nachfolgende Differenzierung basiert auch auf den Ergebnissen der Kleingruppenarbeit der PBG vom 24. Mai 2022.

Grundsätzlich sollten Mobilitätsstationen virtuelle, aber dennoch markierte Abstellzonen für Sharing-Bikes und Sharing-Kickscooter umfassen. Sofern von den Platzverhältnissen her möglich, sollten sie in Anlehnung an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs eingerichtet werden. Falls damit die zu Fuß zurückzulegenden Entfernungen zwischen Wohn- oder Arbeitsort zu groß werden, sollten sie losgelöst von einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrs platziert werden.

Ob Carsharing Bestandteil einer größeren Mobilitätsstation sein kann, oder ob diese getrennt von den anderen Angeboten eingerichtet wird, hängt entscheidend von der Verfügbarkeit einer ausreichenden Stromversorgung ab. Da bereits aus Gründen der Kosten- und Aufwandsreduktion die Zusammenlegung von Carsharing-Stationen mit öffentlicher Ladeinfrastruktur empfohlen wurde, werden dafür bereits mindestens fünf gut erreichbare, einsehbare und beleuchtete Pkw-Stellplätze sowie ein Stromanschluss mit mindestens 5×11 Kilo-

¹⁵ Bolt (2022): Charging up: The opportunities and challenges of running an electric scooter fleet

wattstunden (kWh) (besser 5–22 kWh) Stromleistung benötigt. Außerdem sollten dort Abstellmöglichkeiten (Anlehnabgel) für private Fahrräder sowie kleinere Abstellflächen für Sharing-Räder und -Scooter für die Nutzerinnen und Nutzer des Carsharings geschaffen werden. Weil Carsharing-Stationen grundsätzlich mit drei Stellplätzen eingerichtet, aber anfänglich nur zwei Stellplätze ausgeschrieben werden sollten, wäre somit grundsätzlich der dafür erforderliche Platz verfügbar. Eine Kombination mit weiteren Bestandteilen von Mobilitätsstationen wird aus Platzgründen aber oftmals nicht möglich sein. Der Aufwand und die Kosten zur Einrichtung von perfekten Mobilitätsstationen wäre oftmals so hoch, dass dadurch ein schnelles Wachstum der Sharing-Angebote ausgebremst würde. Der Berater empfiehlt daher eine zwar an hohen Qualitätszielen ausgerichtete, aber dennoch pragmatische Vorgehensweise.

Weil die konkrete Zusammensetzung von Mobilitätsstationen also oftmals von den zur Verfügung stehenden Flächen abhängen wird, werden nachfolgend keine Schulbuchlösungen, sondern die wichtigsten Anforderungen an eine Mobilitätsstation an verschiedenen Standorten beschrieben:

- **Mobilitätsstationen an Verknüpfungspunkten mit dem ÖPNV**
An allen Verknüpfungspunkten werden virtuelle Bike- und E-Scooter-Stationen benötigt, idealerweise mit Ladestationen für die Scooter, sowie Abstellmöglichkeiten für private Zweiräder. An Bushaltestellen reichen dazu Anlehnabgel aus, an Bahnhöfen sollte ein Großteil davon überdacht und teilweise gegen Diebstahl geschützt (Fahrradgarage, Fahrradkfig oder Radstation) sein. Diese Angebote dienen dazu, die kleinräumige erste/letzte Meile für Nutzende des ÖPNV zu bedienen. An Bahnhöfen sollte ein ausreichendes Carsharing-Angebot für ankommende Reisende gegeben sein.
Die Zusammenfassung von Bushaltestelle und Carsharing-Station hat weniger das Ziel der Schaffung einer Anschlussmobilität, sondern der verbesserten Erreichbarkeit von entfernteren Carsharing-Stationen, wenn die Fahrzeuge an der nächstgelegenen Station bereits allesamt vermietet sind.
- **Mobilitätsstationen in reinen Wohngebieten**
Mobilitätsstationen in reinen Wohngebieten haben für die Nutzenden eine ähnliche Bedeutung wie die eigene Garage. Hier sollten die Mobilitätsangebote zu finden sein, mit denen man seine alltäglichen Wege zurücklegen möchte, die in der Regel auch wieder zu Hause enden. Dazu gehören vor allem Carsharing (vor allem kleinere Pkw) und Lastenradsharing. Micromobilität spielt eine untergeordnete Rolle.
An einzelnen Stationen sollten Nutzfahrzeuge im Sharing verfügbar sein, mit denen man seltenere Transporte oder Gruppenfahrten durchführt. Weil man hierfür bereit ist, auch etwas weitere Wege zurückzulegen, werden sie nicht an jeder Carsharing-Station benötigt.
- **Mobilitätsstationen in reinen Gewerbegebieten**
Reine Gewerbegebiete – überwiegend in Randlagen – werden sowohl von Menschen, die dort arbeiten, als auch von Kundinnen und Kunden aufgesucht. Beschäftigte verbleiben dort in aller Regel mehrere Stunden, aufgrund hoch unterschiedlicher Arbeitszeitmodelle und Öffnungszeiten von oftmals 12 und mehr Stunden kommen und gehen sie über den ganzen Tag verstreut. Kundinnen und Kunden sind im Regelfall kürzer vor Ort, oftmals wollen sie am Ende erworbene Waren nach Hause transportieren.
Für den täglichen Arbeitsweg nutzen die meisten Menschen, wenn sie nicht mit dem ÖPNV fahren, eigene Ressourcen, also eigene Autos und Zweiräder. Sharing-Angebote

kommen somit vor allem für die letzte Meile vom Bahnhof beziehungsweise der Bushaltestelle zum eigentlichen Ziel in Frage. Wegen der meist weitläufigen Entfernungen im Gewerbegebiet eignet sich daher keine zentrale Mobilitätsstation, sondern dezentrale Abstellzonen für Sharing-Bikes und Kickscooter.

Carsharing in Gewerbegebieten kann sinnvoll nur mit den Unternehmen in Kooperation entstehen, die die Fahrzeuge anstelle bisheriger Dienstwagen für dienstliche Fahrten nutzen. Da es in den Abendstunden und an den Wochenenden wegen der fehlenden Wohnbevölkerung keine ausreichende Nachfrage nach Carsharing gibt, um dieses wirtschaftlich ganzjährig betreiben zu können, sollten mit den Unternehmen gemeinsam Modelle entwickelt werden, mit denen die Beschäftigten die Fahrzeuge für die täglichen Arbeitswege nutzen können. Ein anderer Weg zur Erreichung einer ausreichenden Auslastung wäre die Positionierung der Sharing-Stationen so, dass sie auch für benachbarte Wohnquartiere noch gut erreichbar sind. In jedem Fall ist der Aufbau solcher Stationen deutlich kommunikationsintensiver als in Mischgebieten beziehungsweise höher verdichteten Wohnquartieren

- **Industriegebiete**

Industriegebiete unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Mobilitätsbedürfnisse von Gewerbegebieten darin, dass es dort sehr wenige Besucher- und Kundenverkehre gibt, und dass die Beschäftigten meist in stark strukturierten Schichtsystemen arbeiten. Zu den Schichtwechselzeiten der größeren Firmen sowie in der üblichen Rushhour des Berufsverkehrs kommen und gehen die meisten Beschäftigten. Übliche Sharing-Modelle lassen sich dort nur schwer etablieren, weil die Nachfragestrukturen selten einen wirtschaftlichen Betrieb ermöglichen. Wenn es gelingt, die Unternehmen zur Abschaffung oder zur Integration eigener Pool- oder Dienstwagen zu gewinnen, können jedoch ganz spezifisch zugeschnittene Lösungen Erfolg haben.

- **Mobilitätsstationen in Mischgebieten**

Mischgebiete bieten bei ausreichender Verdichtung besonders gute Voraussetzungen für die Etablierung von Sharing-Angeboten aller Art, weil grundsätzlich ganzjährige Nachfrage nach allen Sharing-Komponenten besteht, tagsüber überwiegend gewerblich und abends sowie am Wochenende vor allem privat.

Resümee Teilkonzept Mobilitätsstationen

Mit Umsetzung der beschriebenen Maßnahmen kann ein signifikanter Beitrag zu den Zielen der Stadt Oldenburg geleistet werden – und das im Vergleich zu vielen sonstigen Ansatzpunkten auch sehr zeitnah.

Das CO₂-Einsparungspotenzial einer konsequenten Strategie zur Einführung des Carsharings im vorgestellten Ausmaß der 1.090 Fahrzeuge bis 2030 ist dabei enorm, der finanzielle Aufwand hierfür im Vergleich zu baulichen Maßnahmen überschaubar.

Durch den rechnerischen Wegfall von 14.164 privaten Fahrzeugen reduziert sich außerdem der Bedarf an Stellplätzen im Verhältnis von einem Fahrzeug zu zwei Stellplätzen (ein Stellplatz am Wohnort und durchschnittlich ein weiterer an wechselnd aufgesuchten Orten). Zu berücksichtigen sind noch 990 zusätzliche Carsharing-Fahrzeuge mit entsprechendem Platzbedarf. In der Summe sind dies circa 526.960 Quadratmeter (entspricht 74 Fußballfeldern) potenzieller Flächeneinsparung bei Stellplätzen.

Schließlich trägt der Aufbau des gesamten Sharing-Angebots zu einer deutlichen Senkung der Kosten für die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger bei. Menschen mit geringerem Einkommen, die sich bisher kein eigenes Fahrzeug leisten konnten, gewährt dies eine verbesserte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben.

4.5 Ladeinfrastruktur E-Mobilität

Bearbeitung: Mobilitätsberatung EcoLibro GmbH mit dem Unterauftragnehmer CBH Rechtsanwälte

Ziele Teilkonzept Ladeinfrastruktur

Damit der Markthochlauf der Elektromobilität im MIV in Deutschland erfolgreich verlaufen kann, ist eine ausreichend dimensionierte, bedarfsgerechte und wirtschaftlich tragbare Ladeinfrastruktur notwendig.

Der Grundgedanke dieses Konzeptes ist es, den künftigen Aufbau von Ladeinfrastruktur ausgehend vom Ladebedarf zu entwickeln und die zukünftigen Ladebedarfe räumlich zuzuordnen.

Wo wird wann wie viel und wie oft geladen? Dies sind die Kernfragen zum Aufbau einer bedarfsorientierten Ladeinfrastruktur. Damit dieser Aufbau nicht nach dem Gießkannenprinzip erfolgt, sondern auf den Bedarf künftiger Nutzerinnen und Nutzer passt und somit auch wirtschaftlich nachhaltig betrieben werden kann, muss zunächst der Ladebedarf betrachtet werden.

Auf Grundlage der Bedarfsanalyse ist das Ziel dieses Teilkonzeptes Suchbereiche und Flächen zu identifizieren, die mit Blick auf den Bedarf und den wirtschaftlichen Betrieb sinnvoll erscheinen. Hinsichtlich der technischen Umsetzbarkeit bedarf es tiefergehender Informationen, da unterschiedliche Faktoren die genaue Standortwahl maßgeblich beeinflussen. Hier war es Ziel mit Hilfe eines Standort-Workshops unter Partizipation unterschiedlichster Ämter und der vorangegangenen Analyse potenzielle Suchräume beziehungsweise Standorte für öffentliche Ladepunkte zu identifizieren und im Zuge eines Pilotvorhabens genehmigungsreif zu prüfen. Des Weiteren bildete dieser Standort-Workshop die Grundlage für ein „standardisiertes“ Vorgehen für die Identifizierung weiterer potenzieller Standorte.

Analyse Teilkonzept Ladeinfrastruktur

Die Kernfragen der Analyse und somit zum Aufbau einer bedarfsorientierten Ladeinfrastruktur lauten:

Wo wird wann wie viel und wie oft geladen?

Um den Bedarf künftiger Nutzerinnen und Nutzer zu ermitteln und den Aufbau und Betrieb wirtschaftlich nachhaltig zu gestalten, muss zunächst der Ladebedarf ermittelt werden.

Die statistische Analyse des Ladeinfrastrukturbedarfs erfolgte nach unterschiedlichen Nutzergruppen sowie Art und Standort der benötigten Ladeinfrastruktur:

1. Die Nutzerinnen und Nutzer teilen sich in folgende Gruppen auf: Anwohnerinnen/Anwohner, Unternehmen (Dienstwagen und Pendlerinnen /Pendler), Besucherinnen/Besucher von Points-of-Interest (POI) (zum Beispiel Einzelhandelsgeschäfte, Kultur- und Sporteinrichtungen, Touristische Hot-Spots et cetera und Durchreisende)

2. Standort der erforderlichen Ladeinfrastruktur: Ladeinfrastruktur auf privaten Flächen und bei Unternehmen, Ladeinfrastruktur im halböffentlichen (zum Beispiel Parkhäuser, Parkflächen des Einzelhandels und andere) und im öffentlichen Bereich (öffentlicher Straßenraum und öffentlich bewirtschaftete Parkflächen)

Weiterhin basiert die statistische Prognose des Ladebedarfs auf vielfältigen Annahmen. Die Grundlagen für diese Annahmen beruhen auf aktuellen Entwicklungen und Daten (zum Beispiel Zulassungen Kraftfahrt-Bundesamt (KBA), vielfältigen Studien und Untersuchungen. Hierzu werden private, gewerbliche, halböffentliche und öffentliche Parkflächen, PKW-Bestandszahlen des Kraftfahrtbundesamtes, die Anzahl konventioneller und elektrischer Erst-² und Dritt-PKW der Wohnbevölkerung zu den verschiedenen Zeitpunkten sowie weitere soziodemografische Parameter, wie zum Beispiel des Sinus-Milieus² und des Sinus-Geo-Milieus² beziehungsweise des Kaufkraftindexes des Untersuchungsraums, einbezogen. Darüber hinaus werden georeferenzierte Informationen zu Haushalten, Gewerbebetrieben, Berufspendlerinnen² Berufspendlern, Kundinnen² Kunden des Einzelhandels sowie Besucherinnen² Besuchern von POIs, von Hotels und des Gastgewerbes unter Einbeziehung von Einzugsbereichen des prognostizierten Ladebedarfs und der Aufenthaltsdauer im Untersuchungsraum berücksichtigt. Lokalspezifische Annahmen (Parameter) wurden mit der Auftraggeberin in einem Workshop abgestimmt.

Die Analyse zeigt, dass der weit überwiegende Ladeinfrastrukturbedarf in Oldenburg mit circa 5.036 Ladepunkten (78 Prozent des Gesamtbedarfes) im Jahr 2025, 14.060 Ladepunkten (84 Prozent des Gesamtbedarfes) im Jahr 2030 und rund 27.000 Ladepunkten (86 Prozent des Gesamtbedarfes) im Jahr 2035 jeweils im privaten Bereich benötigt werden. Zum privaten Bereich zählen zum Beispiel Stellplätze am Eigenheim, Garagen sowie Tiefgaragen am Mietshaus, Garagenhöfe, private Parkplätze oder Tiefgaragen.¹⁶

Im Jahr 2025 werden für den öffentlichen Bereich 348 Ladepunkte (5,4 Prozent des Gesamtbedarfes), 737 Ladepunkte für das Jahr 2030 (4,2 Prozent des Gesamtbedarfes) sowie 1.016 Ladepunkte für das Jahr 2035 (3,8 Prozent des Gesamtbedarfes) prognostiziert.

Für den Bedarf im halböffentlichen Bereich wurden 661 Ladepunkte für das Berechnungsjahr 2025 (10,2 Prozent des Gesamtbedarfes), 1.297 Ladepunkte für das Berechnungsjahr 2030 (7,4 Prozent des Gesamtbedarfes) und 1.697 Ladepunkte für das Berechnungsjahr 2035 (6,3 Prozent des Gesamtbedarfes) berechnet.

An Unternehmen wird der Bedarf an 408 Ladepunkten (6,3 Prozent des Gesamtbedarfes) im Jahr 2025, 802 Ladepunkten (4,6 Prozent des Gesamtbedarfes) im Jahr 2030 und 1.155 Ladepunkten (4,3 Prozent des Gesamtbedarfes) für 2035 erwartet.

Im öffentlichen und halböffentlichen Bereich wird somit für die gesamte Stadt Oldenburg für das Berechnungsjahr 2025 ein Ladebedarf von 1.009 Ladepunkten (348 + 661), 2.034 Ladepunkte (737 + 1297) für das Berechnungsjahr 2030 und 2.713 Ladepunkte (1016 + 1697) für das Jahr 2035 prognostiziert.

¹⁶ Der Hauptbericht zum Teilkonzept Ladeinfrastruktur E-Mobilität enthält kartographische Darstellungen zum Ladebedarf im Stadtgebiet. Er kann per E-Mail bei der Stadt Oldenburg, Fachdienst Mobilität, angefordert werden: mobil@stadt-oldenburg.de

Der Einsatz von Schnellladeinfrastruktur (DC 50-350 kW) reduziert die Zahl der benötigten AC Ladepunkte erheblich. Neben bereits bestehenden Schnellladestationen sind für die nächsten Jahre High Power Charger (HPC)-Schnellladehubs des Deutschlandnetzes geplant. Die Berechnungen im Rahmen dieses Gutachtens ergaben eine prognostizierte mögliche Reduzierung des öffentlichen Ladepunktebedarfs von 59 Prozent (2025), 29 Prozent (2030) sowie 13 Prozent (2035). Die Abnahme des Substitutionseffektes über die Jahre hinweg ist auf die absolute Zunahme der Elektrofahrzeuge und auf die einhergehende Auslastung der DC-Lader zurückzuführen. Weitere Ausführungen hierzu können der Langfassung des Berichts entnommen werden.

Die Ergebnisse dürfen allerdings nur als tendenzielle Größen und nicht als absolute Werte verstanden werden, insbesondere in Bezug auf die auf der Zeitachse später liegenden Prognosezeitpunkte. Angesichts dessen wird empfohlen, die Prognose kontinuierlich an die Gesamtentwicklung anzupassen.

Empfohlene Maßnahmen Teilkonzept Ladeinfrastruktur

Vor dem Hintergrund der vorliegenden Ergebnisse der Analyse werden nachfolgend die wesentlichen Maßnahmen zum Aufbau von Ladeinfrastruktur erörtert.

Wie dargestellt kann und soll der weit überwiegende Ladebedarf über Ladeinfrastruktur auf privaten Stellflächen gedeckt werden. Hierbei muss allen Verantwortlichen in der Politik und Verwaltung bewusst sein, dass dies kein Prozess ist, der vollständig eigenständig ablaufen wird. Jeder Ladebedarf, der nicht im privaten oder privat-wirtschaftlichen Bereich abgedeckt werden kann, wird jedoch vermehrten Druck auf die Stadt erzeugen, den Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur zu stärken.

Wesentliche Hemmnisse bei der Errichtung von Ladeinfrastruktur im privaten Wohnbereich sind hierbei die Akzeptanz bei Vermietern/Vermieterinnen und Wohnungseigentümern/Wohnungseigentümerinnen, technische Herausforderungen in den Stromnetzen und an den Gebäuden, vor allen Dingen auch Kostenaspekte in Bezug auf den Netzanschluss und die Leitungsinfrastruktur. Vor diesem Hintergrund muss der Fokus auf der Sensibilisierung von Privatpersonen, vor allem aber auch privater Vermieter/Vermieterinnen und der Wohnungswirtschaft, zum Aufbau privater Ladeinfrastruktur liegen. Hierzu können, zusammen mit der Energiewirtschaft und dem Autohandel, Informationsangebote für Endverbraucher und Unternehmen geschaffen werden. Weiterhin muss, in Zusammenarbeit mit dem regionalen Handwerk, den Energieversorgern sowie den Netzbetreibern, die Entwicklung einfacher Prozesse und Maßnahmen zur Unterstützung von Privatpersonen bei Errichtung von Ladestationen an Wohngebäuden initiiert werden.

Darüber hinaus kann die Schaffung von Ladeinfrastruktur für Beschäftigte bei Unternehmen in Bezug auf die Mitarbeiterzufriedenheit große Bedeutung haben. Dies gilt im Besonderen für Unternehmen mit einem wesentlichen Anteil von Beschäftigten aus urban geprägten Einzugsbereichen, also aus einem Bereich, in dem wenig am Wohnort geladen werden kann.

Insbesondere für Betriebe im Bereich Gastronomie und Hotel wird das Vorhalten von Ladeinfrastruktur in den kommenden Jahren von existenzieller Bedeutung sein. In diesem re-

gionalen Wirtschaftszweig ist eine intensive Informations- und Beratungs-politik der Unternehmen seitens der städtischen Wirtschaftsförderung und der Kammern zum Thema Ladeinfrastruktur von besonderer Bedeutung.

Die Energieversorgungsunternehmen müssen ihr Angebot im Bereich der Elektromobilität ganzheitlich aufstellen. Der alleinige Vertrieb von Ladeinfrastruktur hat hier künftig eher eine untergeordnete Bedeutung, da sich dieser voraussichtlich stärker in den allgemeinen Online-Handel mit einem starken Preisdruck verlagern wird. Wichtiger sind hier Aktivitäten zur regionalen Kundenbindung durch die Verbindung von regionaler Energieproduktion und Elektromobilität, sowohl bei den Produkten als auch bei der ganzheitlichen Beratung von Privatkunden und Unternehmen.

Da nicht jegliche Ladeinfrastruktur im privaten und halböffentlichen Raum errichtet werden kann, besteht die Notwendigkeit, dass auch Ladeinfrastruktur im öffentlichen Straßenraum aufgebaut werden muss, wenn auch in Relation nur zu einem geringen Anteil, der aber in absoluten Werten eine erhebliche Zahl darstellt. Gerade in der aktuellen Anlaufphase der Elektromobilität geht von der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Straßenraum eine starke Signalwirkung aus.

Da es sich hier überwiegend um den öffentlich gewidmeten Straßenraum handelt, spielt die Stadt bei dieser Aufgabe eine wesentliche Rolle. Es zeigt sich jedoch zunehmend, dass der Aufbau von öffentlicher Ladeinfrastruktur aufgrund der Flächenverfügbarkeiten, ordnungsrechtlichen Beschränkungen und vor allem aus wirtschaftlicher Perspektive eine sehr große Herausforderung darstellt. Gerade vor dem Hintergrund der fehlenden wirtschaftlichen Perspektive stellt die Gewinnung von privatwirtschaftlichen Investoren und Betreibern die Kommune zunehmend vor große Herausforderungen. Hier muss sich die Kommune darauf einstellen, dass ein Grundbesatz an öffentlicher Ladeinfrastruktur (so wenig wie möglich und so viel wie nötig), auch finanziell dauerhaft die öffentlichen Haushalte belasten könnte. Somit ist es von entscheidender Bedeutung, dass ein großer Teil der öffentlich benötigten Ladeinfrastruktur auf halböffentlichen Flächen entsteht und privatwirtschaftlich betrieben wird. Obwohl es bereits intensive privatwirtschaftliche Aktivitäten, insbesondere im Bereich des Einzelhandels zum Beispiel bei Aldi, Lidl, REWE und IKEA gibt, besteht hier noch ein weitreichender Sensibilisierungs- und Beratungsbedarf, insbesondere bei klein- und mittelständischen Unternehmen sowie primär bei den Parkhaus-Betreibern.

Neben der Wirtschaftlichkeit ist die Flächenverfügbarkeit die zweite, sehr große Herausforderung. Der Bedarf für öffentliche Ladeinfrastruktur ist insbesondere in den städtischen Quartieren am größten, in denen heute schon vielfältige Herausforderungen für die Stadt- und Verkehrsplanung in Bezug auf den begrenzten Raum bestehen. Mit der Ladeinfrastruktur kommt jetzt ein neuer Bedarf auf diese Räume und die schon vorhandenen Nutzungskonkurrenzen zu: Lebensraum, Naturraum, Parkraum, Zonen für Sharingangebote und Mikrologistik, Zweiradmobilität wie Fahrradstraßen und ePNV und vieles andere. Es ist offensichtlich, dass die Planung und der Bau von öffentlicher Ladeinfrastruktur ein Teil der strategischen und operativen Verkehrsplanung sein müssen. Ladeinfrastruktur wird in den kommenden Jahren ein wichtiger Push und Pull Faktor für die Lenkung des fließenden Verkehrs (zum Beispiel Suchverkehre) und vor allem auch des ruhenden Verkehrs sein. Bei der Errichtung von Ladestationen muss zusätzlich das Thema Barrierefreiheit für Menschen mit Behinderung berücksichtigt werden.

Ein weiteres wichtiges Handlungsfeld sind die Stromnetze. Für die Netzbetreiber bestehen die wesentlichen Handlungsbereiche kurzfristig in der Schaffung von Strukturen zur operativen Bearbeitung von Anfragen und Genehmigungen, sowie von Aktivitäten zum netzdienlichen Laden auch in Kooperation mit den Energieversorgungsunternehmen. Mittel- und vor allem auch langfristig liegen die wesentlichen Herausforderungen im Handling der Netzlasten. Auf sehr lange Perspektiven wird es vermutlich auf eine weitreichende Erleichterung der Netze ankommen. Mittel- und kurzfristig wird die Lösung aber in der digitalen Netzlaststeuerung liegen.

Die bedarfsgerechte Errichtung von Ladeinfrastruktur ist ein iterativer Prozess zwischen Prognose (inklusive potenzieller Aktualisierung) und Umsetzung. Abhängig von der Entwicklung der Elektromobilität sind Nejustierungen der Prognose unter Einbeziehung der umgesetzten Maßnahmen sinnvoll.

Strategisch-organisatorische Maßnahmen

Dauerhafte Einbettung der Elektromobilität in übergreifende Mobilitätsstrategien der Stadt Oldenburg

Es wird empfohlen, dass die Stadt Oldenburg im Rahmen ihrer strategischen Planung die Ladeinfrastruktur, als wesentliches kommunales Handlungsfeld im Bereich Elektromobilität, dauerhaft in die Gesamtstrategie der Mobilität der Stadt einbindet. Die Elektromobilität ist nur ein Teil der Gesamtmobilität und kann daher nur im Kontext mit anderen Mobilitätsformen (Mobilitätsstrategien) geplant und gesteuert werden (siehe auch Kapitel 5).

Weiterentwicklung und Ausbau einer zentralen Koordinierungsstelle Ladeinfrastruktur | Energie | Klimaschutz

Der Aufbau von Ladeinfrastruktur muss als dauerhafter Prozess für die nächsten Jahre verstanden werden. Hierzu ist es notwendig, gerade für die jetzige Startphase und die kommenden Jahre Strukturen zu schaffen, um diesen Prozess zu entwickeln, zu etablieren und kontinuierlich zu verbessern.

Als prägende Zukunftsmobilität kann die Elektromobilität grundsätzlich als Teil der „Daseinsvorsorge“ betrachtet werden. Da es sich aktuell jedoch nicht um eine Pflichtaufgabe der kommunalen Ebene handelt, ist es schwer hierfür die notwendige Finanzierung sicher zu stellen.

Da die Themen Klimaschutz, regenerative Energie und Ladeinfrastruktur unmittelbar zusammengehören empfiehlt sich die Zusammenfassung der Zuständigkeiten der bestehenden Aufgabenbereiche Klimaschutz und Mobilitätsmanagement inklusive Elektromobilität.

Ziel ist eine intensive Betreuung des Themas sowohl innerhalb der Verwaltung als auch durch die Initiierung und Aufrechterhaltung eines regelmäßigen Austausches zwischen den unterschiedlichen regionalen Akteuren (zum Beispiel Stadtverwaltung, Wirtschaftsförderung, Energieversorger, Netzbetreiber, Wohnungswirtschaft, Unternehmen, Parkhausbetreiber und weitere) und der Koordination von Aktivitäten.

Strukturelle Berücksichtigung von Elektromobilität im Baurecht und bei der Stadtentwicklung

Die Bundesregierung hat mit dem Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG), das am 25. März 2021 in Kraft getreten ist, die rechtlichen Grundlagen für den Aufbau von Ladeinfrastruktur im Baurecht gelegt.

Das Gesetz legt fest, dass an den Stellplätzen von Immobilien Leitungsinfrastruktur für den Aufbau von Ladeinfrastruktur vorgerichtet werden muss.

Aufgrund dieser gesetzlichen Vorgaben obliegt es nunmehr der Stadt Oldenburg, im Rahmen von Genehmigungsprozessen innerhalb des Untersuchungsraumes die gesetzlichen Vorgaben konsequent umzusetzen. Sie kann auch noch darüber hinaus neue Regelungen zur Förderung von Elektromobilität in der Wohnungswirtschaft über eine Stellplatzsatzung schaffen. Hierbei werden insbesondere Regelungen zur Auslegung der Netzanschlusskapazitäten bei Neugebäuden empfohlen, da ansonsten die Leitungsinfrastruktur vorhanden ist, aber die Netzanschlüsse kontinuierlich mit hohen Kosten und Problemen bei der Umliegung dieser Kosten erweitert werden müssen. Dieses Phänomen erschwert aktuell den Aufbau von Ladeinfrastrukturen in Gebäuden mit mehreren Mietern und Wohnungseigentümern.

Schlussendlich empfiehlt es sich, in der Stadtplanung das Thema Elektromobilität konsequent über den Ansatz der Quartierskonzepte mit einzubeziehen.

Kommunikation/Beteiligung

Initiierung von Beratungsstellen zum Aufbau von Ladeinfrastruktur

Damit Ladeinfrastruktur in einem ausreichenden Maße gerade auch im privaten Raum entsteht, bedarf es einer intensiven und unabhängigen Beratung von Bürgerinnen, Bürgern und Unternehmen. Eine Bündelung der Anfragen aus dem privaten Bereich und der Unternehmen (Immobilienwirtschaft, Arbeitgeber, Einzelhandel und Parkflächenbetreiber) sichert eine zentrale Steuerung und ein einheitliches Informationsangebot.

Derzeit werden einzelne Aspekte oft nicht oder nur von unterschiedlichen Akteuren wie zum Beispiel der Stadtverwaltung, den Energieversorgern oder dem Netzbetreiber bearbeitet. Ein übergreifendes Beratungsangebot existiert bisher noch nicht. Ohne übergreifende und individuelle Beratung wird die Umstellung auf Elektromobilität und der damit verbundene Aufbau der privaten Ladeinfrastruktur kaum erfolgen. Aus diesem Grund wird empfohlen, eine zentrale und unabhängige Beratungsstelle, in Kooperation mit den wesentlichen Akteuren aus den Bereichen Energieversorgung, Netze, Wirtschaftsförderung, Mobilität, Automobilhandel und gegebenenfalls Verbraucherschutz, einzurichten.

Sensibilisierung der regionalen Unternehmen

Parkhäuser und bewirtschaftete Parkflächen werden als halböffentliche Flächen eine wichtige Rolle bei der Abdeckung des Ladebedarfs an POIs und dort einnehmen, wo private und gewerbliche Flächen nicht ausreichen.

In der jetzigen Anfangszeit des Hochlaufs der Elektromobilität sind die Eigentümerinnen/Eigentümer und Betreiberinnen/Betreiber dieser Flächen oftmals noch nicht ausreichend sensibilisiert oder haben noch große Bedenken zur operativen Umsetzung und Wirtschaftlichkeit.

Ähnlich verhält es sich bei Unternehmen als Arbeitgeber. Das Laden von privaten Elektrofahrzeugen der Beschäftigten beim Arbeitgeber wird in Zukunft von besonderer Bedeutung sein. Neben dem Wohnort ist dies für alle Berufspendler, die das eigene Fahrzeug für die Fahrt zur Arbeit nutzen, der Ort, an dem ihr Fahrzeug regelmäßig und für einen längeren Zeitraum steht. Insbesondere dann, wenn Mitarbeiterinnen/Mitarbeiter nicht am Wohnort laden können, stellt der Ladepunkt beim Arbeitgeber eine gute Alternative dar.

Es ist davon auszugehen, dass durch ein derartiges Angebot die Arbeitgeberattraktivität künftig deutlich aufgewertet werden kann, beziehungsweise dass sich das Fehlen auf diese sogar nachteilig auswirken kann. In diesem Kontext muss immer auch ein ganzheitliches betriebliches Mobilitätsmanagement betrachtet werden, wobei die Bereitstellung von Ladeinfrastruktur nur ein Baustein neben weiteren Maßnahmen, wie zum Beispiel Zweirad- und PNV-Förderung et cetera sein kann.

Ein mögliches Vorgehen hierzu wurde im gesamtstädtischen Konzept „E-Mobiles Oldenburg“ erörtert und vorgestellt. Hier muss kurzfristig mit der Umsetzung begonnen werden.

Beteiligung von Bürgerinnen, Bürgern und Unternehmen beim Aufbau von Ladeinfrastruktur

Die Erkenntnis, dass Ladeinfrastruktur in erster Linie ein privatwirtschaftliches und in zweiter Linie ein öffentliches Thema ist, muss in der Gesellschaft bei Bürgerinnen und Bürgern sowie Unternehmen publiziert werden.

Dies kann in Form von Informationsveranstaltungen, Befragungen, Informationsangeboten im Internet, Broschüren, Presseartikeln und individuellen Beratungen erfolgen. Es wird empfohlen, hierzu ein zielgruppenorientiertes Kommunikations- und Informationskonzept für Bürgerinnen, Bürger und Unternehmen aufzustellen. Dies sollte auch in Abstimmung mit regionalen Akteuren (zum Beispiel Energieversorger, Wohnungswirtschaft) erfolgen.

Öffentliche Ladeinfrastruktur

Aufbau von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum

Aus Sicht der Kommune ist es von großer Bedeutung, dass öffentliche Ladeinfrastruktur bedarfsorientiert im Untersuchungsgebiet platziert wird. Hier liegt der Fokus sowohl auf wirtschaftlich attraktiven als auch mit Blick auf die Förderung der Elektromobilität, sowie der Daseinsvorsorge, auf weniger attraktiven Standorten. Darüber hinaus muss die Ladeinfrastruktur in bestehende verkehrs- und stadtplanerische Planungen und Konzepte integriert werden.

In der Praxis zeigt sich, dass der Aufbau von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum durch zwei wesentliche Herausforderungen gekennzeichnet ist:

1. Identifizierung von Standorten

Zu Beginn steht die Aufgabe, geeignete Standorte zum Aufbau der Ladeinfrastruktur zu finden, die sowohl wirtschaftliche als auch politische Belange berücksichtigen und aus Sicht der Verkehrs- und Stadtplanung, des Ordnungsrechts und der Stromversorgung geeignet sind. Hierzu ist es notwendig, einen Prozess zu implementieren, in dem zum einen alle notwendigen Akteure eingebunden werden und der zum anderen strukturiert mit geringem Aufwand und schnell, bestenfalls sogar digital, durchgeführt werden kann.

Dieser Schritt wurde in einem ersten Aufschlag mit diesem Konzept bereits durchgeführt, muss jedoch in einen Regelprozess überführt werden. Details zu ersten Standortvorschlägen finden sich in der Langfassung des Berichts.

2. Aufbau und Betrieb

Da der Betrieb von Ladeinfrastruktur eine gewerbliche Tätigkeit darstellt, darf die Stadt Oldenburg Ladeinfrastruktur grundsätzlich nicht selbst betreiben. Der wirtschaftliche und operative Betrieb als Chargepoint-Operator (CPO) muss somit durch einen gewerblichen privatwirtschaftlichen Betreiber (zum Beispiel Energieversorger) erfolgen.

Die Genehmigung zur Errichtung von öffentlicher Ladeinfrastruktur erfolgt grundsätzlich über das Instrument der Sondernutzung von Stellflächen im öffentlichen Raum. Da öffentlicher Raum nicht unbegrenzt zur Verfügung steht, ist die über den so genannten Gemeingebrauch hinausgehende Sondernutzung vom Gesetzgeber bewusst einer Genehmigungspflicht unterstellt worden. Bei einem Genehmigungsprozess bedarf es strategischer Vorüberlegungen, um den Prozess zeiteffizient zu strukturieren. Unterschiedliche Betreiberinnen und Betreiber von Ladeinfrastruktur können auf die Kommune zukommen, um nach eigenem Wunsch die Sondernutzung von öffentlich gewidmetem Verkehrsraum zu beantragen.

Vor diesem Hintergrund bestehen verschiedene Grundvarianten zur Organisation des Aufbaus und Betriebs der Ladeinfrastruktur. Hierzu wird auf die gesonderte Ausarbeitung der Kanzlei Cornelius Bartenbach Haesemann und Partner¹⁷ verwiesen, die im Rahmen dieses Konzepts mit erstellt wurde.

Anwendung des Ordnungsrechts bei öffentlicher Ladeinfrastruktur

Eine wesentliche Herausforderung im Bereich der öffentlichen Ladeinfrastruktur ist die Vermeidung von Fehlbelegungen, das heißt, dass Ladestationen durch Fahrzeuge belegt werden, die nicht laden. Dies können sowohl Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor sein, aber auch Elektrofahrzeuge, die nicht laden. Neben einheitlichen Regelungen, die zu einer Rechtsklarheit bei den Bürgerinnen und Bürgern führt, ist hier eine konsequente Anwendung des Ordnungsrechts dringend notwendig, damit sowohl der Ladebedarf von Elektrofahrzeugen gedeckt als auch ein wirtschaftlicher Betrieb sichergestellt werden kann.

¹⁷ Das Dokument kann per E-Mail bei der Stadt Oldenburg, Fachdienst Mobilität, angefordert werden: mobil@stadt-oldenburg.de

Regionale Wertschöpfung Teilkonzept Ladeinfrastruktur

Öffentliche Ladeinfrastruktur am Straßenrand wird auf absehbare Zeit und in weiten Teilen auch dauerhaft kein wirtschaftlich tragfähiges Geschäftsmodell darstellen.

Es besteht die Herausforderung, ein gesamtstädtisches Betreibermodell zu finden, das sowohl einen Grundbedarf abdeckt als auch wirtschaftlich so tragfähig ist, dass es den kommunalen Haushalt nicht zu stark beansprucht. Hierbei ist darauf zu achten, dass am Ende nicht gute Standorte privat betrieben werden und schlechte Standorte durch die Stadt subventioniert werden („Rosinen picken“).

Insgesamt wird das Thema Ladeinfrastruktur zu einer erheblichen regionalen Wertschöpfung, insbesondere im Bereich des Elektrohandwerks führen. Hierfür wird vorrangig der große Bedarf von Ladeinfrastruktur im privaten Bereich und bei Unternehmen ausschlaggebend sein. Es ist sogar zu erwarten, dass der Prozess des Aufbaus aufgrund des Fachkräftemangels ins Stocken geraten wird.

Weiterhin ist davon auszugehen, dass die EWE AG, als starker überregionaler Akteur, insbesondere im Bereich DC-Ladeinfrastruktur, wirtschaftlich profitieren wird, was in der Folge auch positive regionale Effekte haben kann.

Weitere regionale Effekte sind aufgrund der hohen Wachstumsprognosen bei der Erzeugung regenerativer Energie für Norddeutschland insgesamt zu erwarten.

Resümee Teilkonzept Ladeinfrastruktur

Die Analyse zeigt, dass der weit überwiegende Ladeinfrastrukturbedarf in Oldenburg mit 78 Prozent des Gesamtbedarfes im Jahr 2025, 84 Prozent des Gesamtbedarfes im Jahr 2030 und 86 Prozent des Gesamtbedarfes im Jahr 2035 im privaten Bereich besteht. Zum privaten Bereich zählen zum Beispiel Stellplätze am Eigenheim, Garagen sowie Tiefgaragen an Mehrfamilienhäusern, Garagenhöfe, private Parkplätze oder Tiefgaragen.

Der prognostizierte Bedarf außerhalb des privaten Bedarfs ist mit rund vier bis fünf Prozent des Gesamtbedarfes für den öffentlichen beziehungsweise sechs bis zehn Prozent des Gesamtbedarfes für den halböffentlichen Bereich vergleichsweise gering. Nichtsdestotrotz bedeutet dies für Oldenburg einen Ladebedarf von 1.009 Ladepunkten (348 bis 661) bereits für das Berechnungsjahr 2025, welcher sich im Jahr 2030 verdoppelt hat. Da laut Angaben der Auftraggeberin und dem Ladesäulen-Kataster der Bundesnetzagentur bisher 108 öffentliche AC-Ladepunkte und 31 öffentlichen DC-Ladepunkte (Stand: 1. Oktober 2022) durch diverse Betreiberinnen und Betreiber im gesamten Untersuchungsgebiet eingerichtet wurden, muss hier in den kommenden Jahren noch stark nachverdichtet werden, um den öffentlichen Ladebedarf zu decken. Hierbei werden vor allem DC-Ladepunkte beziehungsweise HPC-Schnellladehubs wie die des Deutschlandnetzes eine entscheidende Rolle zur Deckung des öffentlichen Ladebedarfs spielen.

Auch wenn Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum im Gesamtbild nur eine untergeordnete Rolle spielen wird, kommt zur Förderung und Koordination des Aufbaus dieser Ladeinfrastruktur der Stadt Oldenburg in der aktuellen Phase eine besondere Bedeutung zu. Für den Grundbesatz an öffentlicher Ladeinfrastruktur gilt dabei der Ansatz „so wenig wie möglich und so viel wie nötig“.

Hervorzuheben ist die Rolle der Stadt als Vorreiterin für die öffentliche Wahrnehmung, welche besonders dort eine bedeutende Rolle für den Markthochlauf spielt, wo private Lösungen nicht in der notwendigen Geschwindigkeit und in ausreichendem Maße entstehen.

Das Teilkonzept Ladeinfrastruktur E-Mobilität muss dabei in die Gesamtstrategie des Mobilitätsplans Oldenburg 2030 eingebunden sein. Elektromobilität kann nur im Kontext mit anderen Mobilitätsformen geplant und gesteuert werden. Ein Grundsatz ist hierbei, dass prioritär der Umstieg auf den Umweltverbund gefördert werden soll (Verkehrswende). Für die verbleibenden Fahrzeuge wird der Umstieg auf klimaneutrale E-Mobilität vorangetrieben (Antriebswende).

Da gerade der private Bereich die Hauptlast des Aufbaus an Ladeinfrastruktur tragen muss, ist es von essenzieller Bedeutung diesen Bereich auch von kommunaler Seite aus zu unterstützen. Diese Unterstützung liegt vor allem bei der Koordination aller beteiligten Personen. Die Kommune muss dabei insbesondere Rahmensetzerin sein. Aufgaben sind dabei unter anderen die Umsetzung des bestehenden Rechtsrahmens, die Weiterentwicklung der Stromnetze und Strukturen bei den Netzbetreiberinnen und Netzbetreibern sowie Information und Beratung von Unternehmen und Bürgerinnen und Bürgern. Wichtig ist dabei, diese Aufgabe als dauerhaften Prozess zu verstehen, der uns in den kommenden Jahren immer stärker beschäftigen wird.

4.6 Park & Ride (P&R) und Bike & Ride (B&R) Konzept

Bearbeitung: ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH

Ziele Teilkonzept P&R und B&R

P&R und B&R stellen wichtige verkehrsbeeinflussende Instrumente dar, um mit alternativen Mobilitätsangeboten, vorzugsweise in Ballungsräumen, dämpfend auf die Auswirkungen des MIV einzuwirken.

Besonders für Städte wie Oldenburg mit täglich über 43.000 Einpendelnden und über 23.000 Auspendelnden spielen P&R- und B&R-Angebote eine wichtige Rolle, um die Stadt und das Umland vom hohen Verkehrsaufkommen und den damit verbundenen klimaschädlichen Emissionen zu entlasten.

Ein großer Anteil der Pendelnden nutzt aus Gründen der Flexibilität, der kürzeren Reisezeiten aber auch der Bequemlichkeit den MIV. Um verkehrliche Entlastungen zu erreichen, müssen P&R- aber auch B&R-Angebote attraktiver gestaltet und besser in der Öffentlichkeit bekannt gemacht werden.

Für Pendelnde nach Oldenburg sind die an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)-Stationen im Verbundgebiet Bremen-Niedersachsen (VBN) eingerichteten P&R- und B&R-Anlagen von besonderer Bedeutung. Diese liegen in der Nähe der jeweiligen Startpunkte der Reise und ermöglichen es, einen großen Teil der Strecke mit dem SPNV zurückzulegen. Dem gegenüber erfüllen die in Oldenburg an den Anschlussstellen der das Stadtzentrum tangierenden Autobahn A28 gelegenen P&R- und B&R-Standorte auf Grund ihrer Nähe zum Zielgebiet nicht die Erwartungen hinsichtlich einer signifikanten innerstädtischer MIV-Reduzierung. Diese Standorte sind aber unverzichtbare Ausgangspunkte für Fahrgemeinschaften.



Abbildung 21: P&R-Platz Landwehrstraße an der BAB A28
Quelle: ISUP GmbH 2022

Die Zielstellung des zu erstellenden Konzeptes besteht in der Erstellung geeigneter Standortvorschläge für P&R und B&R einschließlich geeigneter Maßnahmen zu deren Attraktivitätsverbesserung.

Aufgabenschwerpunkte sind dabei:

- Die Erfassung der gegenwärtigen Nutzung von vorhandenen P&R- und B&R-Möglichkeiten,
- die Ermittlung von Pendlerpotenzialen, um daraus mögliche Nachfragen für P&R abzuschätzen,
- die Bestimmung von Qualitätskriterien für attraktive P&R- und B&R-Angebote,
- die Ableitung konkreter Maßnahmen für die Weiterentwicklung von P&R und B&R in der Stadt Oldenburg und dem Umland.



Abbildung 22: Fahrradstation-Nord am Hauptbahnhof
Quelle: Stadt Oldenburg 2022

Für die Standorte der in der Stadt Oldenburg vorhandenen und neu vorgeschlagenen P&R- sowie B&R-Anlagen sind Katalogblätter erstellt worden, welche unter anderem Hinweise zur territorialen Lage, der öffentlichen Verkehr (ÖV)-Verknüpfung, der Zielführung und möglicher Ausstattung der Anlagen umfassen (siehe Langbericht).

Analyse Teilkonzept P&R und B&R

Im Stadtgebiet von Oldenburg gibt es gegenwärtig sechs für Park & Ride ausgewiesene Parkplätze mit einer Kapazität für ca. 1.400 Pkw. Vier dieser P&R-Plätze befinden sich an den Anschlussstellen der Autobahn A28, die beiden anderen an den beiden einzigen Zugangsstellen zum SPNV in Oldenburg (Hauptbahnhof und Haltepunkt Wechloy).

Die P&R-Standorte an der Bundesautobahn (BAB) A28 liegen südlich bis südwestlich, unweit des Stadtzentrums. An den Zufahrtsstraßen im nördlichen Stadtbereich hingegen fehlen P&R-Möglichkeiten.

Im Umland von Oldenburg bestehen an allen SPNV-Stationen der Bahnstrecken von bzw. nach Oldenburg P&R- und B&R-Möglichkeiten. Darüber hinaus gibt es an den zentralen Busumsteigestationen in Westerstede und Wardenburg, nach baulicher Realisierung auch in Kirchhatten, P&R- und B&R-Standorte.

An allen P&R-Standorten in Oldenburg sind auch B&R-Abstellmöglichkeiten vorhanden, wobei es sich dabei meist nur um Fahrradanhänger handelt. Die B&R-Anlagen an den beiden SPNV-Stationen verfügen teilweise über abschließbare Abstellmöglichkeiten und verfügen über den höchsten Ausstattungsgrad.

ISUP führte im Rahmen der Bearbeitung des Teilkonzepts Park & Ride und Bike & Ride eigene Erhebungen und Beobachtungen vor Ort durch. Diese auf den P&R-Standorten in Oldenburg durchgeführten Beobachtungen ließen erkennen, dass die im Bereich der A28 vorhandenen P&R-Standorte nicht nur von Einpendlern sondern auch von Auspendlern, welche Fahrgemeinschaften bilden, in Anspruch genommen werden. Von den Einpendlern nimmt nur ein kleiner Teil unmittelbar an P&R teil, andere nutzen den Parkplatz für Aktivitäten in dessen Umgebung. Dieser Nutzungsmix entspricht zwar nicht dem eigentlichen Anspruch von P&R-Standorten, ist aber positiv hinsichtlich der Vermeidung von Kfz-Fahrten - auch von Auspendlern - durch Bildung von Fahrgemeinschaften zu bewerten.

Die an der BAB A28 gelegenen P&R-Standorte waren werktags in der Spitze insgesamt mit 297 Kfz belegt, was ca. 36 Prozent Auslastung der verfügbaren Stellplatzkapazitäten entsprach.

Aus den Stichprobenergebnissen für P&R-Plätze in Oldenburg und an den SPNV-Stationen im Umland kann geschlussfolgert werden, dass der P&R-Anteil bei den nach Oldenburg Einpendelnden nur etwa 1 Prozent beträgt.

Die Nutzung der P&R-Angebote hängt von vielen Faktoren ab (von Reisezeit, ÖV-Angebotstakt, ÖV-Tarif, Parkplatzverfügbarkeit und Stellplatzgebühren am Zielort, Bequemlichkeit der Reise, Witterung), die von den Verkehrsteilnehmenden individuell unterschiedlich bewertet werden. Entsprechend des persönlichen Nutzens fällt dann die Entscheidung pro oder kontra P&R oder B&R aus.

Das innere Stadtgebiet von Oldenburg ist mit den Bundesautobahnen A28, A29, A293 und der L865 (Nordtangente) ringförmig umschlossen und auf kurzem Weg schnell erreichbar. Die sich dabei ergebenden Reisezeitvorteile für Fahrten mit dem MIV gegenüber Fahrten mit dem ÖV erweisen sich hinsichtlich der Nutzung von P&R als wesentlicher Attraktivitätsnachteil.

B&R-Möglichkeiten sind sowohl an Haltestellen des ÖPNV innerhalb des Oldenburger Stadtgebietes als auch an mehreren Haltestellen vorhanden, welche in den angrenzenden Ortsteilen der Nachbarkommunen durch die Stadtbuslinien bedient werden. Bis auf wenige Ausnahmen handelt es sich dabei um Anhänger, die aber keine abgeschlossene Fahrradabstellmöglichkeit (gesichert, überdacht) ermöglichen.

Empfohlene Maßnahmen Teilkonzept P&R und B&R

Entwicklung von P&R-Angeboten

P&R bringt dann den größten Nutzen für die Pendelnden sowie die größten Potenziale für die Reduzierung des MIV, wenn der Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel möglichst nahe am Startpunkt erfolgt.

Damit ergibt sich für die Region um Oldenburg die Maßgabe, dass P&R-Standorte möglichst weit vor der Stadtgrenze von Oldenburg positioniert werden sollten. Hier sind als Übergangsstellen vor allem die Stationen des SPNV prädestiniert, an denen zudem auch ausreichende und qualitative hochwertige B&R-Möglichkeiten zur Verfügung stehen müssen.

Um Hinweise bezüglich des zu erwartenden Nutzungspotenziales für die vorhandenen und neu anzulegenden P&R-Standorte im Raum Oldenburg zu erhalten, wurden Modellrechnungen durchgeführt. Aufgrund der Oldenburger Rahmenbedingungen (Reisezeitvorteile der MIV-Fahrt gegenüber der P&R-Nutzung auch zu Spitzenzeiten) sind die Ergebnisse nicht vollständig belastbar, stellen aber hinsichtlich der berechneten Potenziale eine Orientierung bei der Standortwahl dar.

Die gegenwärtig geringe Nachfrage von P&R nach Oldenburg wird sich nur dann verbessern,

- wenn das Parkraumangebot im Zielgebiet reduziert und verteuert wird,
- wenn sich das heute ungünstige Reisezeitverhältnis zwischen der MIV-Direktfahrt und der Nutzung von ÖV zu Gunsten des ÖV verbessert,
- wenn auf ausgewählten Relationen zusätzliche ÖV-Angebotsverbesserungen wirksam werden,
- wenn die Kosten für die ÖV-Nutzung preisgünstiger als die für die MIV-Nutzung ausfallen und
- wenn die Informationen zu den P&R-Angeboten umfassender werden.

Bei sich ändernden Rahmenbedingungen, kann sich potenziell eine bessere Nachfrage für P&R-Angebote entwickeln. Dieser müssen dann auch entsprechende P&R-Möglichkeiten zur Verfügung stehen. Deshalb ist das vorgeschlagene P&R-Konzept und dessen Umsetzung angebotsorientiert ausgerichtet, um auf zukünftige Mobilitätsentwicklungen ohne Verzögerung reagieren zu können. Es ist davon auszugehen, dass bei neuen P&R-Angeboten die Nachfrage nur schrittweise zunehmen wird. Die Schaffung von P&R-Kapazitäten erfordert Investitionen, die wiederum nur etappenweise realisiert werden können.

Auch wenn die heute vorhandenen P&R-Standorte an der BAB A28 in Bezug zur Innenstadt ungünstig gelegen sind, sollte auch zukünftig auf diese Parkplätze nicht verzichtet werden. Sie stellen eine wichtige Reserve dar, weil sonst keine anderen Parkierungsmöglichkeiten außer unmittelbar im Stadtzentrum den in großer Anzahl über die Bundesautobahnen nach Oldenburg einfahrenden Verkehr angeboten werden können. Auch hinsichtlich der Bildung von Fahrgemeinschaften, was wirtschaftlich und umweltseitig positiv zu bewerten ist, stellen diese P&R-Plätze eine unverzichtbare Ausgangsbasis dar.

Die vorhandenen Anlagen müssen aber nutzerfreundlicher ausgestaltet werden. Dies betrifft sowohl die Ausstattung der Parkplätze (Informationsangebote u.a.) als auch die Zielführung zu diesen sowie die öffentlichkeitswirksame Bewerbung der P&R-Möglichkeiten, vorzugsweise im Internet über Plattformen wie beispielsweise Oldenburg Tourismus, Parkraumbewirtschafter usw..

Es wird vorgeschlagen, parallel dazu einzelne neue P&R-Anlagen möglichst in Stadtrandlage an den Straßenradialen mit großem Einpendleraufkommen und regelmäßiger ÖPNV-Bedienung zu realisieren. P&R-Möglichkeiten auf allen Zufahrtsstraßen wären wünschenswert, würden dann aber auf einigen Relationen Angebotserweiterungen des ÖPNV erfordern. Wirtschaftlich wäre dies nur darstellbar, wenn für das erweiterte ÖPNV-Angebot dann auch eine nachhaltige Fahrgastnachfrage aus dem bedienten Stadtgebiet heraus besteht.

Ein großes Problem bei der Standortwahl stellt die Verfügbarkeit geeigneter Flächen dar. Deshalb werden auch größere, an Einkaufszentren gelegene Parkplätze mit betrachtet. Eine Mitnutzung dieser Parkplätze für P&R, soweit dafür das Einverständnis des Eigentümers eingeholt werden kann, hätte Vorteile hinsichtlich eines geringen Investitionsbedarfes und eines Verzichtes auf die Versiegelung weiterer Freiflächen.

Fortbestand vorhandener P&R-Standorte mit Ergänzung vorhandener Ausstattung (vergleiche Abbildung 23):

1. P&R Prinzessinweg (BAB A28 AS OL-Eversten, Hinweis auf P&R-Möglichkeit bereits auf der Autobahn, vor dem Erreichen der Oldenburger Abfahrten und Zielführung zum P&R-Standort ab der BAB-Ankündigungstafel der Anschlussstelle [analog auch für die anderen Abfahrten])
2. P&R Marschweg/Lantis/Huntebad (BAB A28 AS OL-Marschweg mit Zielführung von östlicher BAB A28)
3. P&R Westfalendamm (östlich. vom P&R Marschweg am Westfalendamm)
4. P&R Landwehrstraße (BAB A28 AS OL-Kreyenbrück, Zielführung ab Autobahn)
5. P&R Hauptbahnhof (Park & Rail, Hauptbahnhof Nord, Parkhaus, speziell für Berufspendler und Bahnreisende)
6. P&R Hp. Wechloy (nördlich am Haltepunkt, Nähe Ammerländer Heerstraße, Zielführung ab Anschlussstelle BAB A28 OL-Wechloy über Ammerländer Heerstraße)

Vorschlag zusätzlicher P&R-Standorte:

7. P&R Etzhorn (BAB A293 AS OL-Etzhorn, im Bereich Parkplatz am Kaufland, Nutzung mit Eigentümer abzustimmen, Untersuchung angepasste Busbedienung über Stubbenweg am Kaufland)
8. P&R Donnerschwee (AS L865 Donnerschweer Str., ggf. Nutzung im Bereich des Geländes von DB Schenker mit Eigentümer abzustimmen oder wenn im Rahmen einer Bebauungsplanung andere Fläche nutzbar wird)

9. PÖR Wechloy (BAB A28 AS OL-Wechloy, Erwerb eines unbebauten Geländestreifens an der Ammerländer Heerstraße nördlich des Bekleidungsgeschäftes Bruno Kleine mit Eigentümer abzustimmen)
10. PÖR Alexandersfeld (an der Alexanderstraße im Quartier ehem. Fliegerhorst, vorzugsweise Anordnung im Bereich Planstraße F, Parkplatzflächen am früheren Eingang Hauptwache und/oder Integration in eine Quartiersgarage etwas weiter nördlich, Ecke Alexanderstraße/Planstraße A)
11. PÖR Bloherfelde (an der Stadtgrenze auf Flur Bad Zwischenahn, gegenwärtig landwirtschaftliche Nutzfläche, die Möglichkeit des Erwerbes einer Teilfläche ist mit dem Eigentümer und Pächter abzustimmen)

Vorschlag für einen temporären PÖR-Standort für größere Events in Oldenburg:

12. PÖR IKEA (BAB A29 AS OL-Hafen an der Holler Landstraße, im Bereich Parkplatz Einkaufspark IKEA, mit Eigentümer abzustimmen, mit Zielführung von den BAB A28 und A29, Einrichtung zeitweiliger Buspendelverkehr für größere Events in der Innenstadt)

Standorte 13 bis 16 in Abbildung 23 waren Teil der Standortuntersuchung, werden jedoch aufgrund des auf mittlere Sicht geringeren Potenzials zunächst nicht empfohlen (Details siehe Langebericht).

Mobilitätsplan Oldenburg 2030 (Stand: 1. Juni 2023)

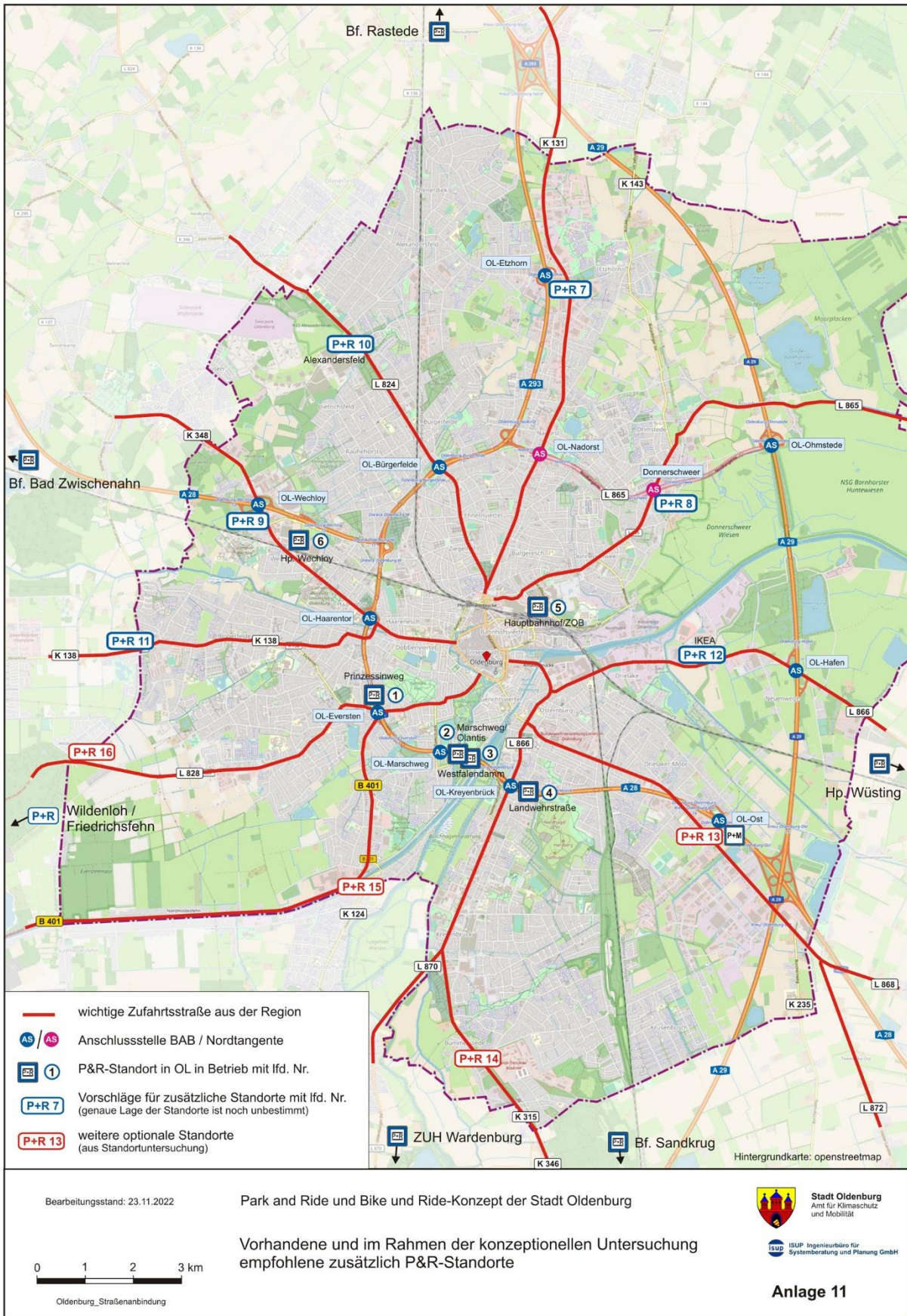


Abbildung 23: P&R-Standorte in Oldenburg und im Umland
Quelle: ISUP GmbH

Entwicklung von B&R-Angeboten

Mit einem Anteil von fast 43 Prozent¹⁸ aller zurückgelegten Wege innerhalb der Stadt weist Oldenburg einen hohen Fahrradanteil auf. Im Oldenburger Stadtgebiet verteilt sind bereits an vielen Haltestellen Fahrradabstellplätze installiert (siehe Abbildung 24). Im Rahmen der Untersuchung wurden in Abstimmung mit der Stadt Oldenburg, dem Amt für Klimaschutz und Mobilität, den benachbarten Kommunen und der VWG Oldenburg insgesamt 55 vorgeschlagene Standorte für B&R-Anlagen betrachtet.

Bei der Standortwahl sind die Nähe zu aufkommensrelevanten Einzugsgebieten sowie die Bedienung der Haltestellen mit einer attraktiven Taktung zu bevorzugen. Standorte in Stadtrandbezirken und in den Nachbargemeinden, welche von den Oldenburger Stadtbuslinien bedient werden, lassen die größte Nachfrage erwarten.

Der Erhalt und partielle Ausbau der bereits an P&R-Plätzen vorhandenen B&R-Möglichkeiten sowie an den Zugangsstellen zum SPNV (Hauptbahnhof, Haltepunkt Wechloy) sind primär vorzusehen.

Für das Stadtgebiet von Oldenburg werden die in der Abbildung 24 mit Nummern versehenen B&R-Standorte vorgeschlagen.

Fortbestand mit teilweise qualitativer Aufwertung:

1. B&R am P&R Prinzessinweg (Erhalt im Bestand)
2. B&R am P&R Marschweg (vorgeschlagener Pilotstandort für die Einrichtung einer abgeschlossenen Fahrradabstellung [Fahrradkoffig])
3. B&R am P&R Landwehrstraße (Erhalt im Bestand mit Ergänzung von Standort für OLi-Bikes)
4. B&R Hauptbahnhof-Nordseite (Sanierung bestehende Fahrradstation, avisierte Umbau Bahnhofsvorplatz Nord mit neuen Abstellanlagen für maximal 210 Fahrräder, avisierte Realisierung einer kostenpflichtigen Einrichtung für Fahrradparken innerhalb des EWE Areals Donnerschwee für mindestens 200 Fahrräder östlich angrenzend an den Willy-Brandt-Platz)
5. B&R Hauptbahnhof-Südseite (Sanierung/Aufwertung der bestehenden Fahrradstation und der Fahrradabstellung auf Bahnhofsvorplatz)
6. B&R Haltepunkt Wechloy (auf Nordseite gesicherte Fahrradabstellung vorhanden und größere Stellplatzreserve, auf Südseite hohe Standortauslastung, Beobachtung und Entscheidung für ggf. Kapazitätserweiterung)

¹⁸ Ergebnisse der Haushaltsbefragung 2009 zum Verkehrsverhalten in Oldenburg.

Mobilitätsplan Oldenburg 2030 (Stand: 1. Juni 2023)



Abbildung 24: Radwegenetz der Stadt Oldenburg mit vorhandenen B&R-Möglichkeiten und Ergänzungsvorschlägen für B&R-Standorte
 Quelle: ISUP GmbH 2022

Für die Neuanlage vorgeschlagene BÖR-Standorte (siehe Abbildung 24):

7. BÖR Etzhorn (an der Wilhelmshavener Heerstraße bzw. bei vorgeschlagener Änderung der Busführung über den Stubbenweg in Nähe des Kauflandes)
8. BÖR Ofenerdiek (Erweiterung der bestehenden BÖR-Abstellung am Straßenknoten Ofenerdieker Straße Am Stadtrand, Problem Standortfindung für gesicherte Abstellung [Fahrradköfig])
9. BÖR Stiftsweg (große BÖR-Nachfrage, aber Problem Flächenverfügbarkeit wegen dichter Bebauung, mögliche Flächennutzung mit benachbartem Porsche-Zentrum abstimmen)
10. BÖR Alexandersfeld (in Verbindung mit vorgeschlagenem neuem PÖR-Standort Alexandersfeld und/oder an der Haltestelle Westersteder Straße)
11. BÖR Klingenbergplatz im Stadtteil Kreyenbrück (bei Neugestaltung des Platzes gesicherte Fahrradabstellung integrieren, ggf. neben Imbiss „Le Petit“)
12. BÖR Dorfweg (im Stadtteil Bümmerstede, möglicher Standort auf Freifläche südöstlich des Straßenknotens Sandkruger Straße/Bümmersteder Treppe)

Bei entsprechender Nachfrageentwicklung und Vorschlägen aus der Bevölkerung sollten zukünftig auch an weiteren Haltestellen BÖR-Möglichkeiten eingerichtet werden.

Maßnahmenplanung und Umsetzung Teilkonzept PÖR und BÖR

Im Rahmen der PBG des Mobilitätsplan Oldenburg 2030 wurde hervorgehoben, dass ein PÖR- und BÖR-Konzept auf Grund des Zusammenspiels vieler Faktoren hinsichtlich Akzeptanz und Nutzung dieser Mobilitätsangebote nur in Abstimmung mit anderen Teilkonzepten des Mobilitätsplan Oldenburg 2030 entwickelt werden kann, wenn es nachhaltige Wirkung zeigen soll. Im PÖR- und BÖR-Konzept wurden in erster Linie die Standorte der jeweiligen Anlagen sowie die damit verknüpften öffentlichen Verkehrsangebote identifiziert und im Rahmen des Beteiligungsverfahrens der PBG vorgestellt und diskutiert.

Die öffentliche Erwartung bezüglich der Nachfrage und Wirkung besonders von PÖR-Angeboten erscheint dabei größer als das im Rahmen von Modellberechnungen ermittelte Potenzial. Dabei ist das Angebot von PÖR-Möglichkeiten im Oldenburger Umland gegenüber der Anlage neuer PÖR-Plätze auf Oldenburger Stadtgebiet verkehrlich wirksamer zu beurteilen. Die vorgeschlagenen PÖR-Standorte in Oldenburger Stadtrandlage haben hinsichtlich der prognostizierten Nachfrage und Nutzerakzeptanz ihre Berechtigung im Sinne einer Angebotspolitik. Allerdings müssen die Rahmenbedingungen für die PÖR-Nutzung wesentlich attraktiver werden, damit das Potenzial erschlossen wird.

BÖR-Angebote auf Oldenburger Stadtgebiet werden bereits jetzt sehr gut angenommen und sollte weiter gestärkt werden. PÖR und BÖR Angebote müssen weitgehend frei von Umwegen im Zuge der Reiserouten angeboten werden. Diese Angebote müssen der breiten Öffentlichkeit besser bekannt gemacht werden (in Medien, Internet und durch Zielführung vor Ort). Erfahrungsgemäß werden diese Mobilitätsformen nur schrittweise eine zunehmende Nachfrage finden. Dies kann unterstützt werden, wenn Parkraumeinschränkungen in den jeweiligen Zielgebieten wirksam werden und Tarifanpassungen des öffentlichen Verkehrs im Vergleich zu den Kosten des Individualverkehrs moderat ausfallen. Zur Unterstützung der E-Mobilität könnten an den PÖR-Standorten auch Lademöglichkeiten für E-

Mobile angeboten werden, wo dies sinnvoll erscheint (vergleiche Teilkonzept Ladeinfrastruktur E-Mobilität).

PfR im Raum Oldenburg wird auch in absehbarer Zeit nur einen geringen Nutzungsanteil aufweisen. Bezüglich der Klimaschutzziele der Stadt Oldenburg können PfR und BfR somit kurzfristig nur einen begrenzten Beitrag leisten. Perspektivisch sind es aber wichtige Bausteine, um dämpfend auf die Kfz-Nutzung Einfluss nehmen zu können.

Resümee Teilkonzept PfR und BfR

Sowohl Park & Ride als auch Bike & Ride sind alternative Mobilitätsformen, mit denen reduzierend auf das Straßenverkehrsaufkommen und die davon ausgehenden Emissionen Einfluss genommen werden kann, indem ein Teilweg mit dem SPNV/PNV zurückgelegt wird. Vor allem in der ländlich geprägten Umgebung ist in vielen Fällen die Nutzung des Individualverkehrs erforderlich, weil sich attraktive ÖV-Beförderungen vorrangig auf nachfragestarke Verkehrsachsen konzentrieren. Deshalb müssen an geeigneten Zugangspunkten zum ÖV attraktive PfR- und BfR-Möglichkeiten angeboten werden.

Aufgabe der nächsten Jahre ist es, die Attraktivität bereits bestehender PfR- und BfR-Angebote durch Verbesserung deren Ausstattung und Information zu erhöhen und parallel dazu mit den im Konzept vorgeschlagenen neuen PfR- und BfR-Standorten das Angebot für Pendler zu erweitern. Dabei stellt die Aufzählung der neuen PfR- und BfR-Standorte keine Rangfolge hinsichtlich der Umsetzung dar. Deren Realisierung ist möglichst zeitnah vorzubereiten. Auf Grund der jeweiligen Standortbedingungen (Vereinbarung von Nutzungsrechten mit Flächeneigentümern und Flächeneigentümerinnen, Flächenerwerb für Standorte, Bebauungsplanung, ggf. Planfeststellungen u. a.) werden sich dann unterschiedliche Umsetzungszeiten ergeben.

Auch zukünftig wird im Raum Oldenburg PfR nur von einem kleinen Anteil der Pendlerinnen und Pendler genutzt werden. PfR-Angebote haben ihr größtes Potenzial in Verbindung mit SPNV-Haltestellen in der Region. Daher ist eine regionale Kooperation in diesem Bereich unerlässlich. Auf Oldenburger Stadtgebiet können neue PfR-Angebote nur unter sich ändernden Rahmenbedingungen erfolgreich sein.

Im Sinne einer Angebotspolitik wird dennoch empfohlen, einzelne neue PfR-Anlagen auf Oldenburger Stadtgebiet zu schaffen. Hierbei gilt es jedoch auch, die nötigen Investitionen und Flächenverfügbarkeiten näher zu betrachten und in der Priorisierung mit anderen Maßnahmen des Mobilitätsplans Oldenburg 2030 zu vergleichen.

Bei BfR in Stadtrandlage und in Nähe der ÖV-Stationen des Umlandes sind die Voraussetzungen deutlich günstiger. Mit gesicherter (abgeschlossener) Fahrradabstellmöglichkeit und attraktiven ÖV-Angeboten könnten weitere Potenziale erschlossen und Mobilitätslücken geschlossen werden. Auch die Ergänzung einfacher Abstellbänke an Bushaltestellen wird als wirksame Maßnahme empfohlen, die den Umstieg auf den ÖPNV fördert.

Die Erweiterung der PfR- sowie BfR-Angebote muss Bestandteil der Oldenburger Verkehrsentwicklungsstrategie sein. Dabei sind die Vorschläge für zusätzliche PfR- bzw. BfR-Standorte nicht abschließend zu betrachten, denn bei einer sich positiv entwickelnden Nachfrage kann eine Erweiterung oder Ergänzung von PfR-/BfR-Angebote zweckdienlich sein.

5 Wirkungen des Mobilitätsplans Oldenburg 2030

5.1 Zusammenspiel der Teilkonzepte

Kombination aus Push- und Pull-Maßnahmen erforderlich

Der Mobilitätsplan Oldenburg 2030 ist ein umsetzungsorientierter Plan, der konkrete Maßnahmen im Mobilitätsbereich aufzeigt, die in den nächsten Jahren realisiert werden sollen. Gegenüber dem smv2025 erfolgt im Mobilitätsplan Oldenburg 2030 eine deutlichere Ausrichtung in Richtung Klimaschutz und nachhaltige Stadtentwicklung und die Einbeziehung neuer Aspekte, wie inzwischen bestehender, neuer Sharingangebote.

Die Oldenburger Verkehrspolitik war in der Vergangenheit grundsätzlich angebotsorientiert und verzichtete weitgehend auf Restriktionen. Die neuen Zielsetzungen der Stadt, allen voran das Ziel der Klimaneutralität bis 2035, erfordern aber eine veränderte Vorgehensweise aus einer Kombination von Angeboten und Regulierung und konsequenter Umsetzung entsprechender Maßnahmen, um eine lenkende Wirkung erreichen zu können. Daher wurden im Mobilitätsplan Oldenburg 2030 zunächst sechs sich ergänzende Teilkonzepte integriert, die sowohl attraktive Mobilitätsangebote enthalten und fördern als auch restriktive Maßnahmen beinhalten, die bestehende Privilegien des motorisierten Individualverkehrs reduzieren und diesen weniger attraktiv machen. Die Wirkung des Mobilitätsplans Oldenburg 2030 kann sich nur durch eine Kombination verschiedenster Maßnahmen voll entfalten. In den kommenden Jahren wird der Plan zudem durch weitere Teilkonzepte ergänzt.

Wirksame Maßnahmenbündel haben grundsätzlich sogenannte Push- und Pull-Maßnahmen zu enthalten: Push-Maßnahmen sollen die Nutzung des privaten Autos mittels regulierender und restriktiver Maßnahmen weniger attraktiv machen. Pull-Maßnahmen sollen gleichzeitig die Verkehrsmittel des Umweltverbunds attraktiver machen. Dies trägt in Kombination zur Verhaltensänderung bei der Verkehrsmittelwahl im Sinne einer Verkehrswende bei. Sowohl deutschlandweit als auch international wurden und werden entsprechende Konzepte erfolgreich umgesetzt. Die Städte Groningen (NL) und Gent (B) haben beispielsweise mittels Durchfahrtsbeschränkungen in der Innenstadt sowie Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur und den ÖPNV deutliche Verlagerungen zum Umweltverbund und eine hohe Qualität des öffentlichen Raums erreicht. Der bereits hohe Radverkehrsanteil in Oldenburg stellt auch hier eine gute Ausgangslage für eine vergleichbare Entwicklung dar.

Die PBG des Mobilitätsplans Oldenburg 2030 war sich einig, dass nur eine Kombination von Push- und Pull-Maßnahmen aller Teilkonzepte eine relevante Wirkung ermöglichen kann. Eine reine Angebotspolitik stößt an ihre Grenzen. Auch attraktive alternative Verkehrsangebote werden nur in höherem Maße genutzt, wenn es weniger komfortabel wird, das Auto zu nutzen. Dies gilt insbesondere für Fahrten in die Innenstadt. Push und Pull-Maßnahmen müssen sorgfältig aufeinander abgestimmt werden, damit einerseits Ziele des Klimaschutzes und der Stadtentwicklung erreicht werden, aber gleichzeitig weiterhin eine einfache Erreichbarkeit der Innenstadt mit verschiedenen Verkehrsmitteln gegeben

ist. Dieser Abwägungsprozess ist bei der Erstellung des Mobilitätsplans Oldenburg 2030 erfolgt.

Der Anteil restriktiver Maßnahmen im Mobilitätsplan ist wesentlich geringer ausgeprägt als der Anteil der rein angebotsorientierten Maßnahmen. Insofern ist der Plan in seiner aktuellen Form mit den vorliegenden sechs Teilkonzepten ein „sanfter Einstieg“ in die Abkehr von einer reinen Angebotspolitik. Dies erfolgt auch im Hinblick auf Akzeptanz und Umsetzbarkeit der Maßnahmen. Die Gewichtung wird sich in Zukunft stärker in Richtung Push-Maßnahmen verlagern müssen, um eine steuernde Wirkung im Sinne der Zielsetzungen zu erreichen. Durch den dynamischen Charakter des Plans mit Fortschreibungen kann hier in den nächsten Jahren bedarfsgerecht nachgesteuert werden. Stärker regulierende Maßnahmen sind dabei weiterhin durch neue und verbesserte, vielfältige und attraktive Angebote des Umweltverbunds zu begleiten.

Ausrichtung der Teilkonzepte

Die Teilkonzepte des Mobilitätsplans Oldenburg 2030 enthalten sowohl Push als auch Pull-Elemente, wie im Folgenden dargestellt:

Teilkonzepte die sowohl Push- als auch Pull-Maßnahmen enthalten:

- **Radverkehr: Fahrradzonen – Fahrradstraßen – Premiumnetz Radrouten**
Attraktive Radverkehrsinfrastruktur stärkt angebotsseitig belegbar die Nutzung des Fahrrads. Die Fahrradnutzung ist innerhalb der Stadt Oldenburg schon stark ausgeprägt, weist jedoch noch weiteres Steigerungspotenzial auf, da ein beträchtlicher Anteil Fahrten auf kurzer und mittlerer Strecke noch immer mit dem Pkw zurückgelegt werden. Aktuell ist an vielen Stellen die angebotene Radverkehrsinfrastruktur nicht mehr den Radverkehrsmengen und modernen Standards entsprechend.
Auch im Bereich der weiteren Distanzen werden durch die zunehmende Verbreitung des Pedelecs neue Potenziale für die Radnutzung gesehen. Dies erfordert gut ausgebaute Trassen, die schnell und sicher befahren werden können. Im Teilkonzept wird dieses Thema durch die Premiumnetz-Radrouten und die Anbindung an die Umlandkommunen abgedeckt.
Die Verbesserung des Angebots für den Radverkehr erfordert an vielen Stellen eine Flächenumverteilung vom motorisierten Individualverkehr zum Radverkehr. Dabei müssen auch die Bedürfnisse des Fußverkehrs gleichwertig Beachtung finden. In der Praxis kann die Verbesserung existierender und die Schaffung neuer Radverkehrsanlagen in Teilen Reduzierungen der bislang dem Kraftfahrzeugverkehr zugeordneten Verkehrsflächen bedeuten, beispielsweise den Entfall von Stellplätzen oder Fahrspuren.

- **Machbarkeitsstudie Wallring: Durchgängige PNV-Spur**
Ein durchgängiger Bussonderfahrstreifen auf dem Wallring ist eine wesentliche Voraussetzung für weitere Angebotsverbesserungen im Oldenburger Busverkehr sowie für seinen störungsfreien und zuverlässigen Ablauf. Aufgrund des Straßenquerschnitts auf weiten Teilen des Wallrings erfordert dies, Flächen vom Kfz-Verkehr umzuverteilen. Das Teilkonzept trägt dazu bei, den Busverkehr attraktiver zu machen. Die Erreichbarkeit der Innenstadt sowie der Parkhäuser bleibt für den Kfz-Verkehr voll erhalten, jedoch wird es zum Teil weniger direkte Wege geben. Dies kann ein weiteres Argument sein, sich für das Fahrrad oder den Bus zu entscheiden.
Neben einem verbesserten Verkehrsablauf für den Busverkehr beinhaltet das Konzept auch Vorschläge für Flächenumverteilungen in Richtung des Fuß- und Radverkehrs an bestimmten Stellen des Wallrings. Des Weiteren können Teilbereiche des Wallrings eine Aufwertung als öffentlicher Raum erfahren und der Klimaanpassung dienen, beispielsweise durch Entsigelung und mehr Grünflächen. In diesem Sinne unterstützt das Teilkonzept Wallring auch eine „Stadtrepatur“, die autogerechte Strukturen der Vergangenheit aktuellen Bedürfnissen der Stadtentwicklung anpasst.

Teilkonzept mit Fokus auf Push-Maßnahmen:

- **Parkraummanagement – Ruhender Kfz-Verkehr**
Steigende Parkgebühren für städtische Parkplätze sowie höhere Kosten für Bewohnerparkausweise sind Maßnahmen, die gerechtere Verhältnisse bei der Zuordnung der tatsächlichen Kosten unterstützen und den Besitz oder die Nutzung privater Pkw weniger attraktiv machen können als auch die Nutzung alternativer Verkehrsmittel fördern. Sie eröffnen auch Spielräume für die Umwandlung von Stellplätzen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur attraktiveren und vielfältigeren Gestaltung und Nutzung des knappen öffentlichen Raums.

Teilkonzepte mit Fokus auf Pull-Maßnahmen:

- **Ladeinfrastruktur E-Mobilität**
Ein bedarfsgerechter Aufbau von Ladeinfrastruktur ist eine Voraussetzung für die verstärkte Nutzung von Elektrofahrzeugen. Eine Antriebswende kann wesentlich zum Ziel der Klimaneutralität beitragen.
- **Mobilitätsstationen**
Sharing-Angebote eröffnen Möglichkeiten, ohne Auto oder im Rahmen multimodaler Wegekettens mit geringerer Autonutzung die eigene Mobilität zu organisieren. Im Sinne einer Angebotspolitik sind sie zentrale Bausteine für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten und stärken den Umweltverbund.

Schnittstellen der Teilkonzepte

Wie bereits erwähnt, können die Teilkonzepte nur im Zusammenspiel ihre volle Wirkung entfalten. Zudem bestehen weitere Schnittmengen zu anderen Strategien und Plänen der Stadt Oldenburg (siehe Kapitel 1 Ziel und Strategien).

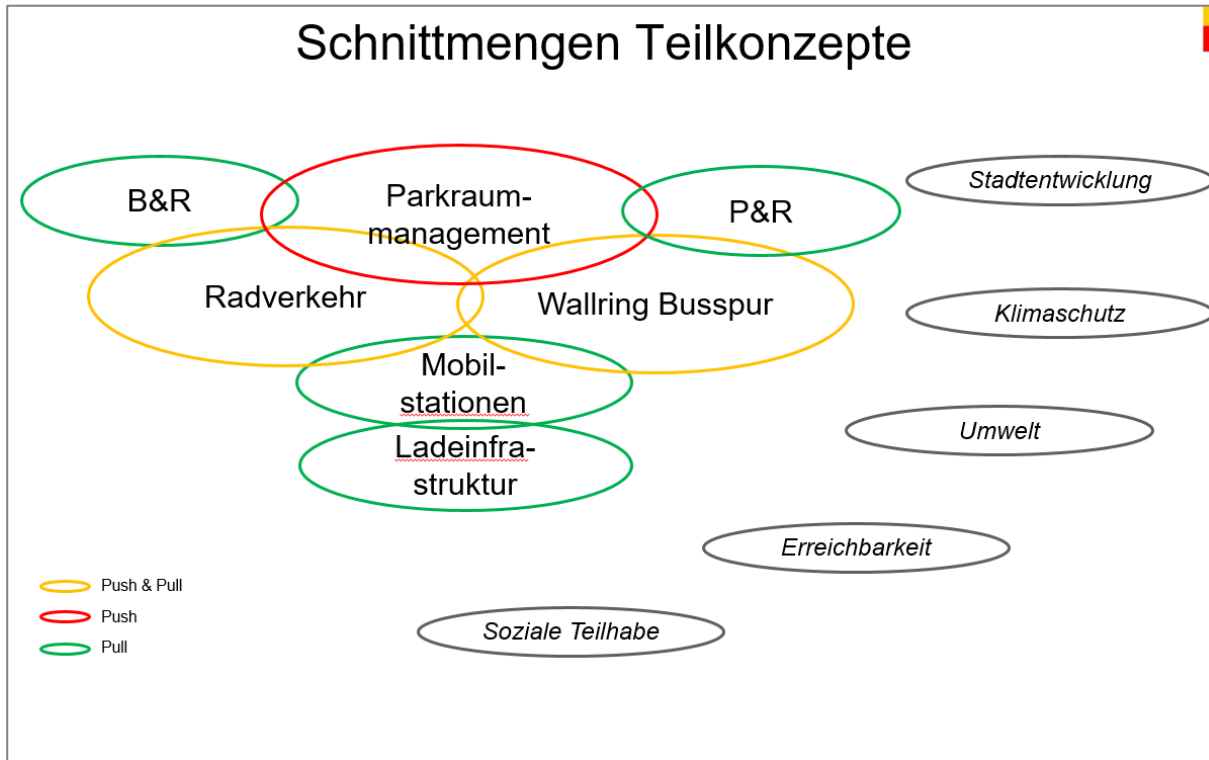


Abbildung 25: Push- und Pull Maßnahmen mit Schnittmengen
Quelle: Stadt Oldenburg 2022

Eine zentrale Rolle für die Wirksamkeit des Mobilitätsplans Oldenburg 2030 spielen die Teilkonzepte „Radverkehr“, „Parkraummanagement“ und „Wallring“ und ihre Schnittstellen zu anderen Teilkonzepten.

- **Schnittstellen Teilkonzept Radverkehr**
Es ist realistisch, den Radverkehrsanteil noch weiter zu steigern, wenn einerseits eine sehr gute und dem hohen Radverkehrsaufkommen angemessene Radverkehrsinfrastruktur geboten wird und andererseits die Nutzung des MIV weniger attraktiv wird. Hierbei spielt auch das Parkraummanagement eine zentrale Rolle, welches einerseits die Pkw-Nutzung unattraktiver machen kann und andererseits Spielräume für Flächenumverteilungen eröffnet. Diese sind vielfach nötig, um eine dem aktuellen Standard entsprechende Radverkehrsführung umzusetzen. In Kooperation mit dem Umland (vgl. auch regionale Machbarkeitsstudie des Kommunalverbands Niedersachsen-Bremen¹⁹) erscheint es zudem realistisch, noch mehr Pendlerinnen und Pendler aus dem direkten Umland zum Umstieg auf das Fahrrad zu bewegen, wenn die Oldenburger Fahrrad-Premiumrouten über die Stadtgrenzen hinausführen und durch regionale Routen Erganzung finden.

¹⁹ RMS21 – Regionale Machbarkeitsstudie zur besseren Erreichbarkeit der Zentren Bremen, Delmenhorst und Oldenburg in der Metropolregion Nordwest, www.kommunalverbund.de

Das Teilkonzept Wallring enthält Elemente, die in zentralen Bereichen Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmenden entschärfen können, indem Flächen vom MIV umverteilt werden. Hiervon kann auch der Radverkehr profitieren. Darüber hinaus schließen auch die Radrouten im radial geprägten Erschließungssystem der Stadt überwiegend an den Wallring als zentralen Verteiler der Innenstadt an.

Mobilitätsstationen bieten in vielen Fällen Bike-Sharing an, welches auch für „One-Way-Fahrten“ geeignet ist. Bike & Ride-Angebote fördern die Fahrradnutzung als Zu- und Abbringer zum bzw. vom ÖPNV und erleichtern Wegeketten ohne Autonutzung.

- Schnittstellen Teilkonzept Parkraummanagement

Parkraum ist in Oldenburg vergleichsweise kostengünstig nutzbar und in mehr als ausreichendem Maße verfügbar, wie das Gutachterbüro erneut belegt hat. Zusammen mit der schnellen Erreichbarkeit städtischer Ziele für den Kfz-Verkehr über den Autobahnring ergeben sich häufig Zeit- und Komfortgewinne für die Pkw-Nutzung. Als wesentliche Maßnahme kann das Parkraumkonzept dazu beitragen, dass die Nutzung des Pkw, besonders für Fahrten in die Innenstadt, besser mit umweltfreundlicheren Alternativen abgewogen und somit auf eine Verhaltensänderung eingewirkt wird. Verbesserungen im Umweltverbund sind aufwändig, werden aber häufig nicht in gewünschten Mäßen angenommen, wenn die Rahmenbedingungen die Autonutzung als tatsächlich vorteilhaft erscheinen lassen. Durch eine stufenweise Erhöhung der innerstädtischen Parkgebühren wird die Nutzung von Fahrrad und ÖPNV über die Zeit auch unter finanziellen Gesichtspunkten attraktiver.

Insbesondere die Teilkonzepte Wallring ÖPNV-Spur und Radverkehr beinhalten Maßnahmen, für die mehr Flächen im Straßenraum benötigt werden, die aktuell häufig für Pkw-Stellplätze genutzt werden. Daher sieht das Parkraummanagement nicht einen strukturellen Entfall von Stellplätzen im Untersuchungsraum der Stadt Oldenburg vor, sondern fordert, dass Stellplätze immer dann entfallen sollen, wenn die betroffenen Flächen für Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes, zur Steigerung der Verkehrssicherheit oder für städtebauliche Entwicklungen benötigt werden. Viele Straßen beispielsweise, in denen die Einrichtung einer Fahrradstraße aufgrund des Radverkehrsanteils und der Verbindungsfunktion vorgesehen ist, verfügen nicht über eine ausreichend dimensionierte Straßenraumbreite, um allen Anforderungen gerecht zu werden. Dabei müssen derzeit vorhandene Stellplätze neu geordnet werden und oftmals entfallen, um sicher und attraktiv gestaltete, funktionale Fahrradstraßen einzurichten zu können. Dazu erfolgt im Leitbild des Teilkonzeptes Parkraummanagement die klare Aussage, dass ein Entfall von Stellplätzen, wenn Maßnahmen für den Radverkehr dies erfordern, umgesetzt werden soll. Sollte eine größere Zahl an Stellplätzen im Straßenraum in einzelnen Straßen entfallen, so sind die Auswirkungen auf die umliegenden Straßenräume zu prüfen.

Das Parkraummanagement unterstützt auch das Teilkonzept Mobilitätsstationen. Anwohnerparkgebühren verteuern den Autobesitz. Um einen Anreiz zur Abschaffung seltener genutzter Privat-Pkw auch außerhalb der Innenstadtlagen zu schaffen, sollten sie grundsätzlich in Richtung des tatsächlichen Werts der genutzten öffentlichen Flächen entwickelt werden. Die Begrenzung der maximal zulässig zu errichtenden Stellplätze in neuen Wohn- und Gewerbequartieren über eine angepasste Stellplatzsatzung bei gleichzeitiger Schaffung von Quartiersgaragen würde die Gebiete von parkenden Kraft-

fahrzeugen entlasten und die zurückzulegenden Distanzen von der Wohnung beziehungsweise Arbeitsplatz zum Pkw verlängern, im besten Falle sogar über den Weg zur nächsten Carsharing-Station hinaus.

- Schnittstellen Teilkonzept Wallring

Der Wallring als zentraler Netzbestandteil bestimmt das Verkehrsgeschehen in der Innenstadt in Bezug auf den Bus-, Rad- und Kraftfahrzeugverkehr insgesamt maßgeblich mit. Er weist noch einen beträchtlichen Anteil an Kfz-Durchgangsverkehr auf, der im Stadtzentrum nicht sinnvoll ist. Als zentrales Element des Busnetzes ist es unabdingbar, mittels eines durchgehenden Bussonderfahrstreifens die Voraussetzungen für eine stabile Betriebssituation und weitere Angebotsverbesserungen im ÖPNV zu schaffen. Nur so kann eine stärkere Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr in Richtung des Bussystems erreicht werden. Zudem schließen sich an den Wallring Verkehrsrumme an, die im Zeitalter der „autogerechten Stadt“ der 1960er Jahre geplant und gebaut wurden (z.B. Kreisel am Pferdemarkt, Straße Am Stadtmuseum). Im Sinne einer „Stadtreparatur“, ist der Wallring und das dortige Verkehrsgeschehen zentral, wenn es darum geht, diese Verkehrsrumme für andere Nutzungen und gestalterisch zurückzugewinnen. Ziel des Teilkonzeptes Wallring ist u.a., den Kfz-Verkehr in der Innenstadt zu reduzieren. Hier soll sich vor allem eine geringere Attraktivität für durchfahrende Kfz-Verkehre, die keinen unmittelbaren Innenstadtbezug aufweisen, auswirken. Für solche Verkehre bestehen gute Alternativen, beispielsweise über die innenstadtnah verlaufenden BAB A28 und BAB A293. Bei weiterhin gegebener Erreichbarkeit für alle Verkehrsteilnehmende wird es unkomfortabler, mit dem Auto in diesem Bereich unterwegs zu sein, Radverkehr und Bus gewinnen jedoch neben dem Stadtraum deutlich und sichtbar an Attraktivität. Das Parkraumkonzept ist dabei ein Schlüssel für weniger Kfz-Verkehr in der Innenstadt und ist wesentlich in Kombination mit dem Teilkonzept Wallring zu sehen und umzusetzen. Das Leitbild des Teilkonzeptes Parkraummanagement besagt, dass Stellplätze entfallen können, wenn Maßnahmen zugunsten des Umweltverbundes dies erfordern. Konkret betroffen sind bei dieser Maßnahme die fahrbahnbegleitenden Stellplätze am Heiligengeistwall und an der Staulinie sowie ein Teil der Stellplätze auf dem Parkplatz am Stautorkreisel. Letztere können nach Ansicht des Gutachterbüros bereits deshalb ersatzlos entfallen, da alleine das an der Staulinie liegende „Parkhaus Staulinie“ jederzeit ausreichend Stellplätze bietet. Zusätzlich ist davon auszugehen, dass hier durch die Verbesserung des ÖPNV und des Radverkehrs kurz- bis mittelfristig auch die Nachfrage nach Stellplätzen insgesamt sinken wird. Attraktive Radverkehrsverbindungen, die an den Wallring anschließen, können die Innenstadt vom Autoverkehr entlasten und bilden so Synergien. So können die Teilkonzepte Radverkehr, Parkraummanagement und Wallring dazu beitragen, die Kfz-Nutzung in der Innenstadt zu reduzieren und den Umweltverbund zu fördern, ohne dass die Erreichbarkeit leidet.

Die Teilkonzepte Mobilitätsstationen und Ladeinfrastruktur ergänzen die drei vorgenannten zentralen Teilkonzepte.

- Schnittstellen Teilkonzept Mobilitätsstationen

Mobilitätsstationen sind insofern ein wichtiges Element der Verkehrswende, weil sie helfen, Mobilitätsbedürfnisse ohne eigenes Auto oder mit weniger Autonutzung zu be-

friedigen. Der im Teilkonzept Mobilitätsstationen aufgezeigte Aufwuchspfad für die Anzahl an Car-Sharing Fahrzeugen deutet auf ein erhebliches Substitutionspotenzial hin. Gerade auch in weniger zentralen Stadtbereichen können Car-Sharing und andere Sharing-Angebote dazu beitragen, dass zumindest Zweit- oder Drittwagen nicht mehr benötigt werden. Das Konzept der Mobilitätsstationen funktioniert nur im Zusammenhang eines attraktiven Umweltverbunds. Die Teilkonzepte Radverkehr und Wallring wirken ebenfalls in diese Richtung. Höhere Parkgebühren können zur Verhaltensänderung beitragen, wenn der alternative „Mobilitätsmix“ (zu Fuß, Fahrrad, Bus und Bahn, Car Sharing, weitere Sharing Angebote) für die individuelle Mobilitätsgestaltung attraktiv ist.

Das Teilkonzept Parkraummanagement berücksichtigt ebenfalls Schnittstellen zum Thema Mobilitätsstationen. Für Carsharing-Fahrzeuge sind Stellplätze in attraktiver Lage vorzusehen, damit diese in einem stationsgebundenen System sichtbar sind und schnell aufgefunden werden können. Im Verhältnis zur Gesamtzahl an Stellplätzen handelt es sich hier nur um eine geringe Anzahl an allgemein zugänglichen Stellplätzen, die für Carsharing-Fahrzeuge benötigt werden..

- **Schnittstellen Teilkonzept Ladeinfrastruktur E-Mobilität**
Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge ist eine Voraussetzung für den Erfolg der erforderlichen Antriebswende. So kann weiterhin nötiger Kfz-Verkehr klimafreundlicher abgewickelt werden. Hierbei besteht eine besondere Schnittmenge mit dem Teilkonzept Mobilitätsstationen, welches auf E-Mobilität setzt und zudem die Gesamtzahl der Fahrzeuge reduzieren helfen kann.
Auch zum Parkraumkonzept ergeben sich Synergien. Die Ergebnisse des Teilkonzepts zur Ladeinfrastruktur und Elektromobilität sollten in Kombination mit dem optimierten Parkraumangebot in Oldenburg ausgewertet werden. Mögliche Standorte, an denen Ladeinfrastruktur errichtet werden könnte, können in Parkhäusern oder auf Parkplätzen gefunden werden. Die Anzahl der Stellplätze ändert sich dabei nicht. Dennoch trägt die Zunahme von lokal emissionsfreien Elektrofahrzeugen zum Umweltschutz bei. Um die Anzahl der innerstädtischen Fahrzeuge aber langfristig zu reduzieren, sollte eine Parkraumbewirtschaftung an Stellplätzen mit Ladesäulen ebenso wie an Stellplätzen ohne Ladeinfrastruktur erfolgen. Abgesehen vom Gleichstrom (DC)-Schnellladesystemen ist das Laden von Elektrofahrzeugen durch längere Standzeiten beim Wechselstrom (AC)-Laden geprägt. Das Parkraumkonzept gibt somit die strategische Richtung vor, die das Ladeinfrastrukturkonzept unterstützen soll. Mit Blick auf Lenkungsfunction und ein wirtschaftlich tragfähiges Geschäftsmodell stellt die Errichtung von Ladeinfrastruktur in (Quartiers)-Parkhäusern ein sehr zu empfehlendes Modell dar. Ladeinfrastruktur kann auch einen lenkenden Effekt auslösen, der als Unterstützung für das PQR System unterstützend wirken kann. Dies gilt im Besonderen für touristische Verkehre aus weiteren Einzugsgebieten, also für Tagesbesucher, die einen dringenden Ladebedarf haben, da sie nicht genügend Reichweite für die Rückfahrt haben. Es kann somit sinnvoll sein, über attraktive Ladeangebote diese Besucherinnen und Besucher auf die PQR Parkplätze zu lenken. Mit Blick auf Pendlerinnen und Pendler kann ein derartiges Angebot grundsätzlich auch dort eine lenkende Wirkung entfalten. Da jedoch davon auszugehen ist, dass diese Zielgruppe überwiegend aus dem näheren Umland kommt und dort in der Regel eine hohe Verfügbarkeit an Ladeinfrastruktur am Wohnort besteht, daher keine Reichweitenproblematik zu erwarten ist, ist die Attraktivität des Angebots

sehr preissensibel. Dieser hohen Preissensibilität steht das Erfordernis eines wirtschaftlich tragfähigen Geschäftsmodells entgegen, da P&R Nutzerinnen und Nutzer in der Regel durch lange Standzeiten Ladepunkte blockieren.

Das Teilkonzept P&R und B&R muss im Zusammenspiel mit den anderen Teilkonzepten differenziert betrachtet werden:

- **Schnittmengen P&R**
Für das P&R-Konzept wurde durch den Gutachter nachgewiesen, dass unter aktuellen Rahmenbedingungen nur ein geringes Potenzial besteht, durch P&R-Parkplätze auf Oldenburger Stadtgebiet Autofahrer zum Umsteigen in den Bus zu bewegen. Daher rückt stärker die Kooperation mit dem Umland in den Fokus, um dort, in weiterer Entfernung vom Stadtgebiet, P&R-Angebote, möglichst an SPNV-Haltestellen und Halten von Schnellbuslinien, zu schaffen oder zu stärken. Nichtsdestotrotz wird empfohlen, dass bestehende P&R-Anlagen und wenige neue Anlagen auf Oldenburger Stadtgebiet im Sinne einer Angebotspolitik erhalten oder geschaffen werden. P&R kann zukünftig, bei sich ändernden Rahmenbedingungen, eine höhere Akzeptanz erfahren. Pendlerinnen/Pendler und Besucherinnen/Besucher aus dem Umland weisen einen hohen Anteil am Kfz-Verkehrsaufkommen in Oldenburg auf. In dieser Gruppe ein Umsteigen in Richtung Umweltverbund zu bewirken, wird eine wesentliche Aufgabe sein, um den Kfz-Verkehr in der Innenstadt zu reduzieren. Dazu müssen die in anderen Teilkonzepten entwickelten Maßnahmen konsequent umgesetzt werden, damit bessere Rahmenbedingungen unter anderem für P&R entstehen. In diesem Sinne sind insbesondere die Maßnahmen in den Teilkonzepten Radverkehr, Wallring und Parkraummanagement von ausschlaggebender Bedeutung.
- **Schnittmengen B&R**
B&R-Angebote werden bereits heute gut angenommen. Sie stellen einen kleinen aber wichtigen Baustein dar, um eine schnelle und einfache Zugänglichkeit zum ÖPNV sicherzustellen. In diesem Sinne ergänzen sie zentrale Teilkonzepte und werden sukzessive weiter ausgebaut oder qualitativ verbessert. Sie schaffen eine zusätzliche Option im Mobilitätsmix und können die Pkw-Nutzung reduzieren. B&R-Angebote sind mit vergleichsweise geringerem Aufwand umsetzbar.

Grundsätzlich gilt es, für die Umsetzungsphase der Teilkonzepte und für weitere Planungen eine hohe Akzeptanz für die Maßnahmen zu erreichen. Dies erfordert ganz wesentlich unterstützende Aktivitäten wie

- Kommunikations- und Beteiligungsprozesse mit ausreichend Ressourcen ausstatten und professionell begleiten,
- Vermittlung des Mobilitätsplans Oldenburg 2030 als Teil des „Großen und Ganzen“ im Sinne einer attraktiven Stadt Oldenburg, die als nachhaltiger Wohn- und Wirtschaftsstandort wahrgenommen wird,
- Das Potenzial der Maßnahmen mittels Positivbildern vermitteln (z.B. höhere Qualität des öffentlichen Raums),
- Berücksichtigung sozialer Aspekte und Sicherstellung von Teilhabe sowie
- Evaluierung und Nachjustieren der Planungen, wo Bedarf erkennbar wird (z.B. unerwünschten Wirkungen entgegensteuern).

Diese Aspekte gilt es bei den weiteren Schritten Richtung Umsetzung der Teilkonzepte weiter auszuarbeiten.

5.2 Verbindung zu Maßnahmen im Klimaschutzplan Oldenburg 2035

Parallel zum Mobilitätsplan Oldenburg 2030 wurde der Klimaschutzplan Oldenburg 2035 entwickelt (www.oldenburg.de/klima). Dieser macht weitere Vorschläge zum Erreichen des Klimaneutralitätsziels der Stadt Oldenburg, u.a. im Bereich Mobilität. Die Teilkonzepte des Mobilitätsplans Oldenburg 2030 wurden mit dem Plan abgestimmt. Sie sind auf einer höheren Konkretisierungsstufe angesiedelt als die generell formulierten Vorschläge des Klimaschutzplans im Bereich Mobilität. Der Klimaschutzplan ist jedoch weitergehend im Bezug darauf, welche zusätzlichen Maßnahmen nötig sind, um das Klimaneutralitätsziel zu erreichen. Eine alleinige Umsetzung der ersten sechs Teilkonzepte des Mobilitätsplans Oldenburg 2030 ist nicht ausreichend, um dieses Ziel zu erreichen. Sie können zwar einen wesentlichen Schritt in diese Richtung darstellen, müssen aber sukzessive durch weitere Maßnahmen ergänzt werden. Gerade der Bereich Verkehr und Mobilität stellt besondere Herausforderungen dar, weil die Entwicklung der Treibhausgasemissionen hier noch weit von den angestrebten Zielen entfernt ist. Auch die Umsetzung aller im Klimaschutzplan enthaltenen Maßnahmen wäre noch immer nicht ausreichend, um die Klimaneutralität 2035 zu erreichen: Laut gutachterlicher Perspektive der Hamburg Institut Consulting GmbH (HIC) ist bilanziell eine CO₂-Reduktion um 69 Prozent im Vergleich zum Bezugsjahr 2018 bis 2035 realistisch möglich. Die Reduktion der verbleibenden Emissionen liegt überwiegend nicht im kommunalen Handlungsspielraum der Stadt Oldenburg, sondern auf übergeordneter Entwicklungsebene (beispielweise Zusammenstellung des Bundesstrommix) und im Handlungsbereich des persönlichen Verhaltens. Daher ist für die wenigen, im kommunalen Handlungsbereich liegenden Maßnahmen eine gesamtheitliche und konsequente sowie zügige Umsetzung erforderlich. Dies gilt auch für die Maßnahmen im Verkehrsbereich. Eine konsequente Umsetzung der Teilkonzepte des Mobilitätsplans Oldenburg 2030 muss also mit Nachdruck vorangetrieben werden.

Nachfolgende Grafik zeigt die Entwicklung der Treibhausgasemissionen nach Sektoren sowie die Potentialabschätzung zur Senkung der Emissionen bis 2035 wie durch das Hamburg Institut für den Klimaschutzplan angenommen.

Mobilitätsplan Oldenburg 2030 (Stand: 1. Juni 2023)

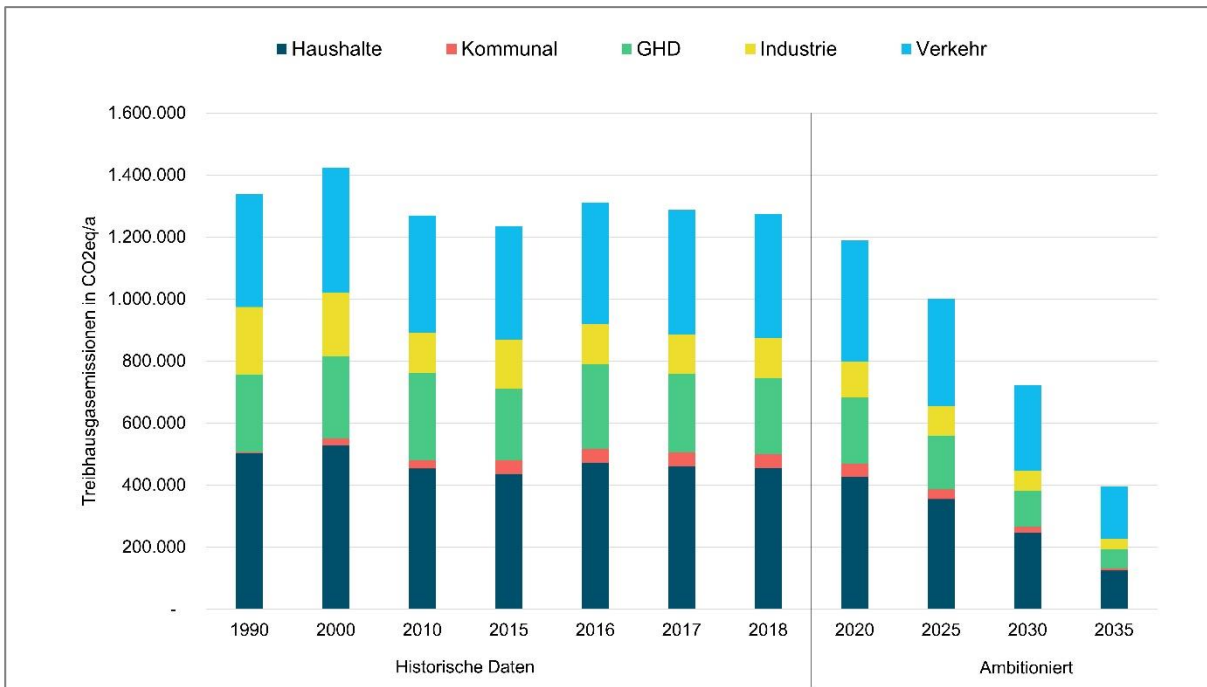


Abbildung 26: Klimaschutzplan Oldenburg 2035, Entwicklung Treibhausgasemissionen nach Sektoren, Potenzialabschätzung

Quelle: Klimaschutzplan Oldenburg 2035, Hamburg Institut Consulting GmbH

Eine Priorisierung für die Umsetzungsreihenfolge von Maßnahmen wird sich sowohl auf den Mobilitätsplan Oldenburg 2030 als auch den Klimaschutzplan Oldenburg 2035 stützen.

Im Klimaschutzplan Oldenburg 2035 sind alle Teilkonzepte des Mobilitätsplans Oldenburg 2030 abgebildet, häufig als Teilbereich weitergehender Maßnahmenvorschläge (eingeschätzte Klimawirkung aus dem Klimaschutzplan in Klammern):

- Mobilitätsplan Oldenburg 2030, Teilkonzept Radverkehr, enthalten im Klimaschutzplan als:
 - Raumerweiterung Fuß- und Radverkehr (hoch)
 - Fahrradzonen (gering)
 - Fahrradgerechter Ausbau zentraler Verbindungen (hoch)
- Mobilitätsplan Oldenburg 2030, Teilkonzept Parkraummanagement, enthalten im Klimaschutzplan als:
 - Anwohnerparken und Quartiersgaragen (hoch)
 - Reduzierung der Stellplatzanforderungen (gering)
 - Parkgebühren (sehr hoch)
 - Öffentliches Pkw-Stellplatzangebot, u.a. Entfall von Stellplätzen (sehr hoch)
- Mobilitätsplan Oldenburg 2030, Teilkonzept Machbarkeitsstudie Wallring, so auch im Klimaschutzplan enthalten (sehr hoch)
- Mobilitätsplan Oldenburg 2030, Teilkonzept Mobilitätsstationen, enthalten im Klimaschutzplan als:
 - Mobilitätsstationen (mittel)
 - Stationäres Carsharing (gering)
- Mobilitätsplan Oldenburg 2030, Teilkonzept Ladeinfrastruktur E-Mobilität, so auch enthalten im Klimaschutzplan (mittel)

Mobilitätsplan Oldenburg 2030 (Stand: 1. Juni 2023)

- Mobilitätsplan Oldenburg 2030, Teilkonzept Park & Ride und Bike & Ride, enthalten im Klimaschutzplan als:
 - Bike & Ride (mittel)
 - Park & Ride (hoch – perspektivisch)

Darüber hinaus wurden weitere Maßnahmen vorgeschlagen oder existierende Maßnahmen im Klimaschutzplan bewertet, die zum Klimaneutralitätsziel beitragen können (eingeschätzte Klimawirkung aus dem Klimaschutzplan in Klammern):

- Barrierefreiheit und Sicherheit Fußverkehr (gering)
- Fahrradabstellanlagen und Fahrradstationen (gering)
- Fahrradverleihsysteme, bereits realisiert als OLi-Bike (mittel)
- Klimafreundlicher Lieferverkehr (gering)
- Umstellung VWG-Flottenantrieb – Wasserstoffbusse und/oder batterieelektrische Busse (hoch)
- Sanierung ZOB (gering)
- ÖPNV-Bedienung – Konzept zur Angebotsverbesserung (sehr hoch)
- Verringerung MIV-Durchgangsverkehr in Wohngebieten (mittel)
- Reduzierung Pkw-Privilegierung in der Stadtverwaltung (gering)
- Ausweitung von Geschwindigkeitsbegrenzungen (mittel)
- Car-Pooling und Ride-Sharing (gering)
- City-Maut (sehr hoch)
- Multifunktionale Hauptverkehrsstraßen (gering)
- Verkehrsleitsysteme (gering)
- Einfahrbeschränkungen im Innenbereich (hoch)
- Mobilitätsmanagement (hoch)

Details zu den Maßnahmen können dem Klimaschutzplan Oldenburg 2035 entnommen werden (www.oldenburg.de/klima).

Für weitere im Mobilitätsplan Oldenburg 2030 zu entwickelnde Teilkonzepte und alle anderen städtischen Strategien im Mobilitätsbereich gilt es, diese im Zusammenhang mit den vorliegenden Maßnahmenvorschlägen aus dem Mobilitätsplan Oldenburg 2030 und dem Klimaschutzplan zu bewerten und eine möglichst effektive Strategie zur Zielerreichung zu entwickeln. Dabei darf nicht außer Acht gelassen werden, dass auch andere Zielsetzungen als der Klimaschutz, besonders aus dem Bereich der Stadtentwicklung, der Inklusion oder der Verkehrssicherheit eine hohe Bedeutung haben. Hier sei nur die Qualität des öffentlichen Raums und die Attraktivität der Innenstadt genannt (siehe auch Kapitel 1).

5.3 Wirkungsanalyse

Der Mobilitätsplan Oldenburg 2030 hat folgende übergreifende Zielstellungen:

- Beitrag des Mobilitätssektors zum Klimaneutralitätsziel 2035 der Stadt Oldenburg.
- Stärkung einer nachhaltigen Stadtentwicklung.

Die sechs zunächst im Mobilitätsplan Oldenburg 2030 entwickelten Teilkonzepte werden im Folgenden auf ihre Wirkung bezüglich dieser Ziele dargestellt.

Die mit der Erstellung der Teilkonzepte beauftragten Gutachterbüros führten im Rahmen ihrer Arbeiten jeweils auch eine Wirkungsanalyse durch. Diese kann in vielen Bereichen nur eine qualitative Einschätzung liefern, die jedoch Hinweise für das weitere Vorgehen und die noch vorzunehmende Gewichtung der Teilkonzepte im Bündel aller Maßnahmen gibt.

Die Priorisierung von Maßnahmen und der Einsatz der vorhandenen Ressourcen im Rahmen der Umsetzung während der nächsten Jahre erfolgt letztlich durch die Politik unter Beteiligung der Öffentlichkeit. Der vorliegende Plan stellt eine Grundlage für die entsprechenden Abwägungen und Entscheidungen dar.

Die ersten sechs Teilkonzepte des Mobilitätsplans Oldenburg 2030 können im Zusammenspiel einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrswende in Oldenburg leisten. Sie stärken den Umweltverbund, indem sie einige bestehende Defizite im Bereich des Busverkehrs und des Radverkehrs durch eine Modernisierung der Infrastruktur reduzieren. Die Maßnahmen in diesem Bereich sind der Beginn, um zukünftig weitere Bedarfe in diesem Bereich anzugehen. Sie stellen notwendige Grundlagen dar, auf denen weitere Maßnahmen aufbauen können.

Im Folgenden werden die abgeschätzten Wirkungen für folgende Bereiche, sowohl für die Gesamtheit der Teilkonzepte als auch die einzelnen Teilkonzepte, dargestellt:

- Klimaschutz,
- Stadtentwicklung (z.B. öffentlicher Raum, Standort, Erreichbarkeit, Wirtschaft, Image, Wohnqualität),
- Soziale Teilhabe und
- Weitere Bereiche (z.B. Verkehrssicherheit, regionale Dimension).

Die Einschätzung der Wirkung hat, gerade im Bereich des Klimaschutzes, deutliche Grenzen. Vielfach ist es nur möglich, qualitative Aussagen zu treffen, da Daten fehlen oder es nicht absehbar ist, wie sich das Verkehrsverhalten wirklich ändern wird. Nichtsdestotrotz ist auch eine qualitative Einschätzung hilfreich für eine Priorisierung der Maßnahmen.

Klimaschutz

Wie in Kapitel 5.2 beschrieben, wurde im Rahmen des Klimaschutzplans Oldenburg 2035 analysiert, wie sich die Treibhausgasemissionen in Oldenburg auch im Verkehrsbereich in den letzten Jahren entwickelt haben und wie sie sich voraussichtlich entwickeln würden, wenn man alle Maßnahmen des Klimaschutzplans umsetzen würde. Die Prognose zeigt deutlich, dass die im Mobilitätsplan Oldenburg 2030 geplanten Maßnahmen nur ein Einstieg in viel weitreichendere Maßnahmenbündel sein können, wenn man den angestrebten Beitrag des Verkehrssektors zum Ziel der Klimaneutralität 2035 erreichen möchte. Besonders die drei Teilkonzepte Radverkehr, Parkraummanagement und Wallring (durchgehende PNV-Spur) legen hier wichtige Grundlagen für ein geändertes Verkehrsangebot und eine erforderliche Verhaltensänderung.

Quantitativ kann der Beitrag der Teilkonzepte des Mobilitätsplans nicht genau beziffert werden. Für einige Teilkonzepte haben die Gutachterbros Annahmen getroffen, um mögliche Effekte zu betrachten. Qualitative Aussagen ergänzen diese Einschätzungen.

Im Hinblick auf die Wirkung im Bereich Klimaschutz und Umwelt ist es wichtig, zwei Perspektiven zu unterscheiden:

- Direkte Wirkung durch die Umsetzung *einer* spezifischen Maßnahme, z.B. Umstieg vom Auto auf das Fahrrad durch bessere Radwegeverbindung.
- Mittel- bis langfristige Wirkung *mehrerer* Maßnahmen in Kombination durch Schaffung multimodaler Mobilitätsoptionen (attraktive Möglichkeiten, verschiedene Verkehrsmittel zu nutzen), die zu einem deutlich geänderten Mobilitätsverhalten führen können. Dies basiert auf der Annahme, dass der Mix verschiedener Mobilitätsangebote dazu führt, dass das Leben ohne eigenes Auto, der sparsame Umgang mit der Autonutzung und/oder die Abschaffung von Zweit- und Drittwagen als attraktive Optionen erscheinen und zu einer umweltschonenden und bedürfnisgerechten Auswahl von Verkehrsmitteln beiträgt, die im Alltag gut funktioniert. Dieser Effekt im Zusammenspiel von Maßnahmen ist nicht quantifizierbar.

Für die verschiedenen Teilkonzepte können folgende Aussagen getroffen werden:

- Radverkehr
Es wird von einem bedeutenden Verlagerungspotenzial vom MIV zum Radverkehr ausgegangen, da bei guter Radverkehrsinfrastruktur attraktive Reisezeiten bei hoher Flexibilität gegeben sind. Dies betrifft sowohl die Kurzstrecke als auch Pendlerentfernungen ins Umland. Radverkehr hat in Oldenburg eine hohe Akzeptanz. Gerade in Hinblick auf den demografischen Wandel und die hohe Akzeptanz des Fahrrads, auch in der wachsenden Gruppe der älteren Bevölkerung, ist eine sichere und komfortable Infrastruktur die Grundlage für eine hohe Radnutzung. Um die beschlossene Klimaneutralität 2035 erreichen zu können, ist die Verlagerung des MIV auf das Fahrrad ein zentraler Baustein. Nach einem Verkehrsträgervergleich des Umweltbundesamtes können durch Rad- und Fußverkehr rund 140 Gramm Treibhausgas-Emissionen pro Personenkilometer gegenüber dem Pkw

(1,4 Personen/Pkw) eingespart werden. Zudem können weitere gesundheitsschädigende Luftschadstoffe durch eine vermehrte Radnutzung verringert werden.²⁰ Nutzen Berufspendlerinnen und Berufspendler beispielsweise auf einer Strecke von fünf Kilometern regelmäßig das Fahrrad statt des Autos, so kann alleine dadurch ein jährlicher CO₂-Ausstoß von rund 300 Kilogramm pro Person vermieden werden.

- Parkraummanagement

Eine Anhebung der Parkgebühren wird anfangs vermutlich eine nur geringe Steuerungswirkung entfalten. Mit der stufenweisen Anhebung wird dann sukzessive eine stärkere Wirkung erzielt. Das Gutachterbüro geht von einem Potenzial der Verringerung der Kfz-Fahrten in die Innenstadt in Höhe von 1 Prozent pro Jahr bis 2030 aus. Dies ist im Zusammenspiel mit Maßnahmen zur Attraktivierung des Radverkehrs und des ÖPNV zu sehen, mit denen die Erreichbarkeit der Innenstadt zunehmend auf diese Verkehrsmittel verlagert wird. Zudem wird durch ein gutes Parkraummanagement der Parksuchverkehr reduziert. Als wesentliche Push-Maßnahme im Mobilitätsplan kommt dem Parkraummanagement eine Schlüsselrolle für die Reduzierung von Treibhausgasemissionen im städtischen Verkehr zu.

- Wallring: Durchgängige ÖPNV-Spur

Die vorgeschlagene Maßnahme ist wesentlich für die Beschleunigung und Pünktlichkeit des Busverkehrs und bietet Potenziale für die Aufwertung und Umgestaltung des öffentlichen Raums. Ein attraktiver Busverkehr und eine aufgewertete Innenstadt animieren dazu, verstärkt mit nachhaltigen Alternativen wie den Bussen in die Innenstadt zu fahren und so bedeutende Einsparungseffekte bei Treibhausgasemissionen zu erreichen, da Oldenburgs Busflotte klimafreundlich mit Biogas betrieben wird. Im Sinne der Klimafolgenanpassung kann das Konzept zudem dazu beitragen, die Innenstadt stärker zu begrünen und Versickerungsflächen zu schaffen.

- Ladeinfrastruktur E-Mobilität

Vor dem Hintergrund des für die Analyse prognostizierten Hochlaufs der Elektromobilität wird für 2025 ein Anteil von 12 Prozent Elektrofahrzeugen, für 2030 von 30 Prozent und für 2035 49 Prozent am Gesamtbestand aller in der Stadt zugelassenen Fahrzeuge erwartet.

Unter der Annahme, dass die durchschnittliche Jahresfahrleistung in Deutschland aktuell bei 15.000 Kilometern pro Jahr und der durchschnittliche Verbrauch eines Elektrofahrzeugs bei 20 Kilowattstunden je 100 Kilometern liegt, wird unter Zugrundelegung eines CO₂-Ausstoßes von 0,4 Gramm CO₂ äquivalent je Kilowattstunde für den aktuellen deutschen Strommix, eine Reduzierung des CO₂-Ausstoßes um 7 Prozent bis 2025, 18 Prozent bis 2030 und 29 Prozent bis 2035 erwartet. Für die Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor wurde hierbei ein CO₂-Ausstoß von 0,19 Kilogramm CO₂ äquivalent je Kilometer gemäß Tremodstudie des Ifeu-Instituts im Auftrag des Umweltbundesamtes zugrunde gelegt²¹.

²⁰ Umweltbundesamt 2021: Nachhaltige Mobilität - Radverkehr - umweltfreundlich und klimaschonend www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/radverkehr_gtgt-umweltfreundlich-und-klimaschonend

²¹ „TREMOD“ (Transport Emission Model) bildet den motorisierten Verkehr in Deutschland hinsichtlich seiner Verkehrs- und Fahrleistungen, Energieverbräuche und den zugehörigen Klimagas- und Luftschadstoffemissionen für den Zeitraum 1960 bis 2018 und in einem Trendszenario bis 2050 ab. TREMOD liegt seit Januar 2020 in der aktuellen Version 6.0 vor. Weblink: www.ifeu.de/methoden-tools/modelle/tremod/

- **Mobilitätsstationen**

Durch den Aufbau eines Carsharing-Angebots mit 1.090 Fahrzeugen könnten unter den getroffenen Annahmen zur Ersetzungsquote²² im Jahr 2030 insgesamt 14.164 Privat-Pkw ersetzt werden, wodurch sich die Anzahl der Fahrzeuge in Oldenburg von 88.720 um circa 16 Prozent auf 74.556 reduzieren würde. Geht man davon aus, dass diese Fahrzeuge nicht verkauft und an anderer Stelle in der Welt weitergenutzt werden, sondern tatsächlich auch entsprechend weniger Fahrzeuge neu produziert werden, dann werden dadurch Treibhausgasemissionen für die Produktion von neuen E-Pkw von circa zwölf Tonnen je Fahrzeug²³, insgesamt also 169.968 Tonnen, vermieden. Bei einer durchschnittlichen Lebensdauer von 20 Jahren sind dies 8.498 Tonnen pro Jahr. Geht man des Weiteren davon aus, dass beim Umstieg auf Carsharing ausschließlich ältere Verbrenner-Pkw ersetzt und ausschließlich regenerativ erzeugter Strom genutzt würde, so würde die gesamte Fahrleistung klimaneutral erbracht werden. Legt man die durchschnittliche Fahrleistung von Pkw in Deutschland (13.300 Kilometer pro Jahr)²⁴ sowie den durchschnittlichen CO₂-Ausstoß (152 Gramm pro Kilometer)²⁵ zugrunde, so würden dadurch 28.634 Tonnen pro Jahr eingespart. Es können also im Jahr 2030 insgesamt 37.132 Tonnen Kohlendioxid vermieden werden. Verglichen mit 400.000 Tonnen der Stadt Oldenburg im Bereich des Verkehrs im Jahr 2019²⁶, sind dies 9,2 Prozent der Gesamtemissionen.

- **PfR und BfR**

Da PfR im Raum Oldenburg auch in absehbarer Zeit nur einen geringen Nutzungsanteil aufweisen wird, sind quantitative Angaben zum Effekt (Einsparungen an klimaschädlichen Emissionen) nicht konkret darstellbar. Jeder reduzierte MIV-Fahrkilometer trägt zur Entlastung des Straßenverkehrsaufkommens und damit zum Klimaschutz bei und das besonders, wenn PfR in der Region stattfindet und die dann kürzeren Wege zum ÖV auch teilweise durch BfR ersetzt werden können. Bezüglich der Klimaschutzziele der Stadt Oldenburg können PfR und BfR somit kurzfristig nur einen begrenzten Beitrag leisten. Perspektivisch sind es aber wichtige Bausteine, um dämpfend auf die Kfz-Nutzung Einfluss nehmen zu können.

²² 1 zu 15 in den Quartieren mit mittlerem Carsharing-Potenzial und 1 zu 10 in den Quartieren mit geringerem Potenzial.

²³ Bei Annahme von E-Pkw mit einer Batteriekapazität von 60 kWh; Quelle: Hoekstra (2019)

²⁴ Kraftfahrtbundesamt (2021)

²⁵ Umweltbundesamt (2021)

²⁶ Stadt Oldenburg (2021)

Stadtentwicklung

Oldenburg soll im Sinne einer „Stadt der kurzen Wege“ entwickelt werden, die höchste Wohn- und Aufenthaltsqualität in einer attraktiven Stadt bietet.

Wie auch das step 2025²⁷ dargelegt, geht die Funktion der Oldenburger Straßen weit über ihre Verbindungs- und Erschließungsaufgaben hinaus. Mit einer hochwertigen Straßengestaltung sind sie Lebensraum für Kinderspiel, Aufenthalt, Einkauf und Besichtigungen und fördern die Orientierung und das Zurechtfinden in der Stadt.

Hierzu können die Teilkonzepte des Mobilitätsplans einen wichtigen Beitrag leisten. Im Zusammenspiel tragen Sie zur Reduktion des Kfz-Verkehrs bei. Dies ermöglicht unter anderem in gewissen Bereichen die Umverteilung des städtischen Raums, um die Stadt attraktiver und lebenswerter zu machen. Mehr Flächen für Fuß- und Radverkehr sowie Stadtgrün sind wesentlich für eine lebendige Innenstadt, die gerne besucht wird und so auch wirtschaftlich profitieren kann.

Ein wesentliches Element einer nachhaltigen Stadtentwicklung sind gute Rahmenbedingungen für die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Oldenburg. Die einfache Erreichbarkeit der Innenstadt und des Einzelhandels mit einem attraktiven Mobilitätsangebot ist hierbei ein wesentlicher Faktor. Die Erreichbarkeit der Innenstadt und anderer Stadtteile wird auch zukünftig mit dem eigenen Pkw gut möglich sein. Ziel ist es jedoch, Durchgangsverkehre aus der Innenstadt herauszuhalten. Für Personen ohne eigenen Pkw verbessert sich der Zugang zur Innenstadt durch einen attraktiven Umweltverbund. Es gilt auch die Bedürfnisse sonstiger Wirtschaftsverkehre zu berücksichtigen (z.B. Lieferverkehre, Handwerker, Pflegedienste).

Parkraummanagement ist die zentrale Stellschraube, um bisher für den ruhenden Verkehr genutzte Flächen teilweise hin zu höherwertigen Nutzungen umzuverteilen. Durch ein effektives Parkraummanagement sollen die Flächen, die durch den ruhenden Verkehr genutzt werden, langfristig deutlich verringert werden. Zentrale Stellplätze im Straßenraum stehen oftmals in Nutzungskonkurrenz zu Freiflächen, Aufenthalts- und Spielflächen und Außenrestaurants. Eine Aufwertung des öffentlichen Straßenraums im Bestand kann auch durch Verlagerung des Parkens aus dem Straßenraum in Parkhäuser, Tiefgaragen und Parkplätze (für Anwohner, Beschäftigte und Besucher) erfolgen.

Das Teilkonzept Wallring hat konkrete Flächen in der Innenstadt identifiziert, die für den Fuß- und Radverkehr aufgewertet werden können und zudem mehr Stadtgrün ermöglichen. An den Wallring anschließende städtische Räume, die im Rahmen der autogerechten Stadt der 60er und 70er Jahre umgebaut wurden, können im Sinne einer „Stadtreparatur“ mit in Neugestaltungen einbezogen werden (z.B. Kreisel Pferdemarkt, Straße Am Stadtmuseum, Damm). Das 2022 eingerichtete Sanierungsgebiet „Nördliche Innenstadt“ unterstützt diese Zielrichtung einer Reduzierung und funktionalen Veränderung bislang dem Kfz-Verkehr zugeordneter Flächen in diesem Bereich.

Fahrradstraßen und Fahrradzonen können zur Verkehrsberuhigung beitragen und machen städtische Räume ruhiger und lebenswerter.

²⁷ Stadt Oldenburg 2014. step 2025. Stadtentwicklungsprogramm. Übermorgenstadt. Perspektive für Oldenburg. www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/40/400/Stadtentwicklung/step2025/OLstep2025_web.pdf

Soziale Teilhabe und Barrierefreiheit

Teilhabe und Barrierefreiheit sind wichtige Aspekte, die im Rahmen der Planungen und Umsetzungen des Mobilitätsplans zu berücksichtigen sind.

Diesbezüglich werden auch die Aussagen des städtischen Sozialberichts aufgegriffen:

„Die Möglichkeit sich fortzubewegen, ist im Hinblick auf die gesellschaftliche Teilhabe zunächst ein „Mittel zum Zweck“, um an Versorgungs-, Bildungs-, Veranstaltungs- und Freizeitangeboten des öffentlichen Lebens teilhaben zu können.

Bezüglich der Qualität der Barrierefreiheit eines Wegenetzes (Verkehrsmittel, Fußwege an Zwischenzielen, Parkplätze) ist entscheidend, inwiefern die zu benutzenden Wege und Verkehrsmittel in Abstimmung aufeinander vollständig barrierefrei sind. Die Betrachtung der Barrierefreiheit und der Mobilität muss also die Erreichbarkeit zwischen Wohneinrichtungen, Wohngebieten, Haltestellen des ÖPNV und die öffentlichen Ziele berücksichtigen.

Die Frage nach den Fortbewegungsmitteln zeigt, auf welche Weise Bürgerinnen und Bürger sich im Alltag bewegen. Daraus lässt sich ableiten, welche Möglichkeiten sie haben, Angebote der sozialen Teilhabe zu erreichen.“²⁸

Auch in der PBG zum Mobilitätsplan Oldenburg 2030 wurde betont, dass zukünftige Planungen im öffentlichen Raum und Mobilitätsangebote die Belange der Barrierefreiheit berücksichtigen und soziale Teilhabe ermöglichen müssen. Dies erfolgt unter der Einbeziehung des Behindertenbeirats und anderer relevanter Gruppen. Bei den weiteren Ausarbeitungen der Teilkonzepte ist der Leitfaden barrierefreies Oldenburg zu nutzen.²⁹

Die Umsetzung der Teilkonzepte muss die Bedürfnisse der wachsenden Gruppe der Älteren und der Menschen mit funktionalen Einschränkungen mitdenken und entsprechende Lösungen finden.

Als besondere Herausforderung wurde das Miteinander von Rad- und Fußverkehr identifiziert. Dieser Aspekt findet insbesondere Berücksichtigung in den Teilkonzepten Radverkehr, Parkraummanagement und Wallring, die Vorschläge für eine Flächenumverteilung vom MIV hin zu Rad- und Fußverkehr beinhalten. Dies ermöglicht mehr Spielräume, um Fuß- und Radverkehr eigene Flächen zuzuweisen, Konflikte zu reduzieren, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Barrierefreiheit des öffentlichen Raums zu verbessern.

Auch bei den weiteren Teilkonzepten Ladeinfrastruktur, Mobilitätsstationen und PÖR und BÖR ist zu beachten, dass keine neuen Hindernisse für mobilitätseingeschränkte Menschen entstehen und die Angebote für alle gut nutzbar sind.

Die soziale Teilhabe kann durch die Teilkonzepte des Mobilitätsplan ebenfalls eine Stärkung erfahren. Das Teilkonzept Wallring trägt zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV bei. Menschen ohne eigenen Pkw können so unabhängig von anderen Personen mobil sein. In

²⁸ Stadt Oldenburg (2022), Sozialbericht 2022, www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/50/Sozialbericht_2022_barrierefrei.pdf

²⁹ Stadt Oldenburg (2018), Leitfaden Oldenburg barrierefrei. Teil 1: öffentlicher Raum. www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/50/Leitfaeden/Leitfaden_Oldenburg_barrierefrei_Teil_1_Oeffentlicher_Raum.pdf

Kombination mit dem voraussichtlich ab April 2023 verfügbaren 49-Euro-Ticket verbessert sich die Zugänglichkeit zum ÖPNV für viele Bevölkerungsgruppen entsprechend.

Auch eine verbesserte Radverkehrsinfrastruktur sowie multimodale Mobilitätsangebote können die Teilhabe vieler Gruppen verbessern. Als Beispiel seien nur Kinder und Jugendliche genannt, die in Oldenburg häufig und selbstständig mit dem Fahrrad unterwegs sind.

Weitere Wirkungsbereiche

Der Mobilitätsplan Oldenburg 2030 hat auch in weiteren Bereichen Verbesserungen zum Ziel:

- **Verkehrssicherheit**
Insbesondere die Konzepte Radverkehr, Parkraummanagement und Wallring weisen Potenziale auf, die Verkehrssicherheit zu verbessern. Im Bereich der Radverkehrsinfrastruktur tragen die vorgeschlagenen Lösungen dazu bei, sichere und kapazitätsgerechte Führungsformen zu stärken. Unfälle stehen häufig im Zusammenhang mit dem Thema Parken, wie durch Forschung der Unfallforschung der Versicherer belegt wurde.³⁰ Dabei sind häufig Fußgänger und Radfahrende die Leidtragenden. Parkraummanagement kann dazu beitragen, Sichthindernisse zu beseitigen und Platz für sichere Infrastruktur zu schaffen. Für das Teilkonzept Wallring wird durch den Gutachter durch die veränderte Verkehrsführung ebenfalls ein Sicherheitsgewinn prognostiziert. Die vorgeschlagenen Maßnahmen am westlichen Wallring reduzieren die Zahl an Konfliktpunkten zwischen dem Radverkehr und dem Kraftfahrzeugverkehr. Zudem sind weniger Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr durch Flächenumwidmungen im Bereich von Bushaltestellen möglich. Im Bereich der Schulwegsicherheit können insbesondere sichere Radverkehrsführungen dazu beitragen, dass Kinder und Jugendliche selbstständig unterwegs sind. Dies kann auch helfen, das Problem der „Elterntaxis“ (Gefährdung durch Halten und Rangieren vor Schulen) zu reduzieren. Nichtsdestotrotz bleiben „Elterntaxis“ und dadurch entstehende Gefährdungen ein Thema mit weiterem Handlungsbedarf.
- **Regionale Dimension**
Oldenburg ist eng mit dem Umland verflochten. Das Teilkonzept Radverkehr denkt die Anschlüsse der Premiumrouten an weiterführende Radverkehrsrouten im Umland mit. Das PÖR- und BÖR-Konzept betont die Bedeutung der regionalen Kooperation, um Pendler möglichst nah am Wohnort auf den Umweltverbund zu lenken. Das Teilkonzept Wallring ist eine Voraussetzung für ein noch besseres Angebot im Busverkehr, der auch das Umland anbindet. Die Erreichbarkeit der Oldenburger Innenstadt bei der Umsetzung der Teilkonzepte ist ein wichtiges Thema und muss für alle Bevölkerungsgruppen gegeben sein.
- **Imagegewinn**
Letztlich kann nachhaltige Mobilität auch zum Imagegewinn der Stadt Oldenburg beitragen. Gerade hochqualifizierte Arbeitskräfte zieht es in lebenswerte Städte, die

³⁰ Unfallforschung der Versicherer UDV (2020), Unfallrisiko Parken für schwächere Verkehrsteilnehmer, <https://www.udv.de/resource/blob/791947d478d2e7ff20210dcd1d746a619a1d3f66-unfallrisiko-parken-fuer-schwaechere-verkehrsteilnehmer-data.pdf>

eine nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung aufweisen (Beispiel Freiburg). Im Wettbewerb mit anderen Städten muss Oldenburg auch im Bereich Mobilität und Stadtentwicklung mit zeitgemäßen Entwicklungen seine bereits gute Position festigen. Auch kann Oldenburg seinem Image als Fahrradstadt nur gerecht werden, wenn die Radverkehrsinfrastruktur modernisiert wird. Dies wird insbesondere auch in benachbarten niederländischen Städten deutlich, die gute Beispiele verschiedenster Maßnahmen bieten.

6 Ausblick

Um das Ziel der Stadt Oldenburg zu erreichen, bis 2035 klimaneutral zu werden, bedarf es mehr als der Umsetzung einzelner Maßnahmen. Der Zeithorizont ist knapp und besonders im Mobilitätsbereich gibt es viele Maßnahmen, die erst langfristig Wirkung zeigen, weil sie größtenteils ein Umdenken bei der Wahl der Verkehrsmittel erfordern und eine Verhaltensänderung voraussetzen. Daher ist es umso wichtiger, dass mit der Umsetzung erster Maßnahmen sofort und konsequent begonnen wird.

Der Mobilitätsplan Oldenburg 2030 ist daher ein offener Plan, der dynamisch weiterentwickelt und durch weitere Teilkonzepte ergänzt werden soll. Die ersten sechs Teilkonzepte wurden in diesem Jahr abschließend bearbeitet und in dem vorliegenden Dokument zusammengefasst. In den nächsten Jahren wird der Plan durch weitere Teilkonzepte ergänzt, während parallel mit der Umsetzung der genannten Maßnahmenvorschläge begonnen wird.

Für 2023 ist die Bearbeitung der folgenden Teilkonzepte geplant:

- Konzept für eine Neuaufteilung von Verkehrsflächen am Beispiel Damm, um mehr Raum für den Rad- und Fußverkehr zu schaffen.
- SPNV-Haltepunkte im Stadtgebiet
Überprüfung der Einrichtung von weiteren Bahnhalt punkten im Stadtgebiet für direkteren Zugang zum Bahnverkehr für einzelne Stadtteile.
- Modal Split Untersuchung
Umfangreiche repräsentative Erhebung des Verkehrsverhaltens der Oldenburgerinnen und Oldenburger.

Der vorliegende Aufschlag des Mobilitätsplan Oldenburg 2030 mit den abgeschlossenen sechs Teilkonzepten wird Anfang 2023 als Abschluss des Beteiligungsverfahrens der Öffentlichkeit vorgestellt und in die Politische Abstimmung gegeben.

Auf Grund der vielen Maßnahmenvorschläge, die in den vorliegenden Konzepten erarbeitet wurden, wird klar, dass es kaum realistisch ist, alle Teilkonzepte gleichzeitig umzusetzen.

Eine hohe Priorität wird aus Sicht der Verwaltung ebenso wie aus Sicht der PBG dem Teilkonzept Wallring zugesprochen, weil es nicht nur der Förderung des SPNV und zur Aufwertung der Innenstadt beiträgt, sondern auch viele Chancen bietet, den Verkehrsraum neu aufzuteilen und die Voraussetzung für anschließende Umgestaltungsmaßnahmen im Verkehrsraum sowie neue Flächen mit hoher Aufenthaltsqualität zu schaffen. Mit dieser Maßnahme wird somit die erforderliche Verkehrswende mit ihren Wirkungen und vor allem ihren Vorteilen sichtbar. Da es sich gleichzeitig um die komplexeste Maßnahme handelt, ist es ratsam, möglichst frühzeitig mit der Umsetzungsplanung zu beginnen.

Das Teilkonzept Radverkehr wird als weiterer Schwerpunkt gesehen. Im Oldenburger Stadtgebiet ist der Verkehrsraum begrenzt, so dass oftmals die erforderlichen Radwegebreiten fehlen, um attraktive und sichere Radwegeverbindungen zu schaffen. Mit den vorgeschlagenen Maßnahmen ist es möglich, dem hohen Radverkehrsaufkommen gerecht zu werden und Anreize zum Umstieg zu bieten.

Mobilitätsplan Oldenburg 2030 (Stand: 1. Juni 2023)

Die dritte Maßnahme, die eine hohe Priorität hat, ist das Parkraummanagement, da es eine regulierende Wirkung erzielen kann und den Umstieg auf die Verkehrsmittel des Umweltverbunds fördert.

Die Entscheidung über die Umsetzungsreihenfolge wird im Jahr 2023 durch den Rat der Stadt Oldenburg festgelegt.

Die Umsetzung der Maßnahmen wird in regelmäßigen Abständen evaluiert.

7 Resümee

Der Mobilitätsplan Oldenburg 2030 ist ein dynamischer, umsetzungsorientierter Plan, der insbesondere Schwerpunkte im Bereich Klimaschutz und Stadtentwicklung setzt. Zeitlicher Horizont ist 2030, so dass die im Plan formulierten Projekte kurzfristig und konsequent umzusetzen sind, um das Wirkungspotenzial schnell erschließen und damit die gesetzten Ziele einer „Verkehrswende“ erreichen zu können.

Kern des Plans sind sechs Teilkonzepte, die konkrete Maßnahmenvorschläge enthalten: Radverkehr, Parkraummanagement, Wallring (durchgängige PNV-Spur), Mobilitätsstationen, Ladeinfrastruktur E-Mobilität sowie Park & Ride und Bike & Ride. Die Teilkonzepte wurden durch sechs beauftragte Planungsbüros erarbeitet. Der Prozess der Planerstellung wurde durch die extern moderierte PBG begleitet, die Vertreterinnen und Vertreter ganz verschiedener Interessen mit dem Rat der Stadt Oldenburg und der Verwaltung zusammenbringt. Zudem wurde die Öffentlichkeit durch verschiedene Foren und Umfragen mit eingebunden.

Die sechs Teilkonzepte können bei konsequenter Umsetzung wesentlichen Einfluss auf die zukünftige Mobilität in der Stadt Oldenburg nehmen. Wesentlich ist das Zusammenspiel der Teilkonzepte, um ihre volle Wirkung zu entfalten. Dies beinhaltet nicht nur viele „Pull-Maßnahmen“, die dazu beitragen, dass der Umweltverbund durch neue und verbesserte Angebote noch attraktiver wird, sondern auch einige „Push-Maßnahmen“, die durch Regulierung und Restriktionen den Umstieg vom Auto auf alternative Verkehrsmittel fördern. Eine Angebotspolitik alleine reicht nicht aus, um die gesetzten Ziele zu erreichen. Die im Mobilitätsplan enthaltenen, recht sanften „Push-Maßnahmen“ tragen in ihrer aktuell vorgeschlagenen Ausgestaltung der Erkenntnis Rechnung, dass ohne einen Komfortverlust bei der bislang privilegierten Nutzung privater Pkw keine Verkehrswende gelingen kann. Die Erreichbarkeit der Innenstadt und anderer Ziele in der Stadt Oldenburg bleibt weiterhin vollständig gegeben. Zudem sollen die Qualität des öffentlichen Raums, soziale Teilhabe und die Verkehrssicherheit von den Maßnahmen profitieren.

Der vorliegende Mobilitätsplan Oldenburg 2030 ist die Grundlage für weitere Diskussionen in Politik und Öffentlichkeit zur Priorisierung und Umsetzung der Maßnahmen sowie zur Formulierung weitergehender Zielsetzungen und Maßnahmen. Er stellt hierzu die fachlichen Analysen und Vorschläge der beauftragten Gutachterbüros bereit. Für die anstehenden Planungsschritte und Umsetzungen müssen die verfügbaren Ressourcen, aber auch die Umsetzbarkeit und Akzeptanz im Blick behalten werden. Dieser Prozess wird auch weiterhin durch Beteiligungs- und Informationsangebote begleitet.

Es bleibt festzuhalten, dass der Mobilitätsplan Oldenburg 2030 ein wichtiger Schritt in Richtung des Klimaneutralitätsziels 2035 ist, jedoch durch weitere Maßnahmen ergänzt werden muss, um eine ausreichende Wirkung zu erzielen. Hierzu wird auch auf den parallel entwickelten Klimaschutzplan Oldenburg 2035 verwiesen, der bereits weitere Maßnahmen vorschlägt.

Der Mobilitätsplan Oldenburg 2030 ist als dynamischer Plan angelegt. Er wird in Zukunft durch weitere Teilkonzepte ergänzt und entsprechend fortgeschrieben.

Abbildungen

| | | |
|--------------|--|----------|
| Abbildung 1 | Abgefahren! Eine infografische Novelle zur Verkehrswende | Seite 7 |
| Abbildung 2 | Plan Wunschkorridore der Radrouten | Seite 20 |
| Abbildung 3 | Plan angestrebte Führungsform der Radrouten | Seite 22 |
| Abbildung 4 | Plan geprüfte Fahrradzonen | Seite 26 |
| Abbildung 5 | Bestandserfassung Teilkonzept Parkraummanagement Oldenburg | Seite 31 |
| Abbildung 6 | Beeinträchtigung von Bussen auf Abschnitten um den Wallring ohne PNV-Spur | Seite 37 |
| Abbildung 7 | Beeinträchtigung von Bussen auf Abschnitten um den Wallring ohne PNV-Spur | Seite 37 |
| Abbildung 8 | Beeinträchtigung von Bussen auf Abschnitten um den Wallring ohne PNV-Spur | Seite 37 |
| Abbildung 9 | Schematische Darstellung der Phase 1 | Seite 40 |
| Abbildung 10 | Schematische Darstellung der Phase 2 | Seite 40 |
| Abbildung 11 | Visualisierung des Staugrabens | Seite 41 |
| Abbildung 12 | Visualisierung der Staulinie | Seite 41 |
| Abbildung 13 | Visualisierung Am Stadtmuseum | Seite 41 |
| Abbildung 14 | Verkehrsverlagerungen gegenüber dem Bestand 2021, Phase 1 | Seite 42 |
| Abbildung 15 | Verkehrsverlagerungen gegenüber dem Bestand 2021, Phase 1 | Seite 42 |
| Abbildung 16 | Unterteilung des Stadtgebiets in Auswertebezirke verschiedener Typen. | Seite 47 |
| Abbildung 17 | Überblick der Einzelkennzahlen | Seite 48 |
| Abbildung 18 | Zuteilung der Auswertebezirke zu Carsharing-Potenzial-Clustern | Seite 49 |
| Abbildung 19 | Carsharing-Fahrzeugaufwuchs Jahr für Jahr | Seite 50 |
| Abbildung 20 | Finanzierungsbedarf Defizitausgleich zum Ausbau des Carsharing-Angebots in der Stadt Oldenburg | Seite 52 |

Mobilitätsplan Oldenburg 2030 (Stand: 1. Juni 2023)

| | | |
|--------------|---|----------|
| Abbildung 21 | PfAD-Platz Landwehrstraße an der Bundesautobahn (BAB) A28 | Seite 69 |
| Abbildung 22 | Fahrradstation-Nord am Hauptbahnhof | Seite 70 |
| Abbildung 23 | PfAD-Standorte in Oldenburg und im Umland | Seite 75 |
| Abbildung 24 | Radwegenetz der Stadt Oldenburg mit vorhandenen PfAD-Möglichkeiten und Ergänzungsvorschlägen für PfAD-Standorte | Seite 77 |
| Abbildung 25 | Push- und Pull Maßnahmen mit Schnittmengen | Seite 83 |
| Abbildung 26 | Klimaschutzplan Oldenburg 2035 | Seite 89 |

Abkürzungen

- ADAC Allgemeiner Automobilclub Deutschland
- ADFC Allgemeiner Fahrradclub Deutschland
- BAB Bundesautobahn
- B&R Bike and Ride
- BMDV Bundesministeriums für Digitales und Verkehr
- CPO Chargepoint-Operator
- emo Konzept E-Mobiles Oldenburg
- GCP Green-City-Plan Oldenburg
- HPC High Power Charger
- IHK Industrie- und Handelskammer
- KBA Krafftahrtbundesamt
- Kfz Kraftfahrzeug
- kWh Kilowattstunde
- LSA Lichtsignalanlage
- MIV Motorisierter Individualverkehr
- ÖPNV Öffentlicher Personennahverkehr
- PBG Projektbegleitgruppe
- P&R Park and Ride
- POI Points-of-Interest
- smv2025 Strategieplan Mobilität und Verkehr 2025
- SPNV Schienenpersonennahverkehr
- SrV System repräsentativer Verkehrsbefragungen
- step2025 Stadtentwicklungsprogramm Oldenburg 2025
- VCD Verkehrsclub Deutschland e.V.
- VWG Verkehr und Wasser GmbH
- ZOB Zentraler Omnibusbahnhof

Quellen

- Bolt (2022) □Charging up: The opportunities and challenges of running an electric scooter fleet. Bolt Blog.
Weblink: <https://blog.bolt.eu/en/opportunities-and-challenges-of-running-an-electric-scooter-fleet> (18.11.2022)
- Bundesverband CarSharing e.V. (2022) □CarSharing-Städteranking 2022.
Weblink: https://carsharing.de/sites/default/files/uploads/rangliste_carsharing-staedteranking_2022.pdf (21.11.2022)
- Eisenmann et al. (2018) □Analyse und Klassifizierung der Nutzung der Deutschen Pkw-Flotte zur Ermittlung von Verlagerungs- und Substitutionspotenzialen auf umweltverträgliche Verkehrsträger. Abschlussbericht am Institut für Verkehrswesen des Karlsruher Instituts für Technologie (KIT).
Weblink: www.ifeu.de/fileadmin/uploads/20180102/Abschlussbericht_Substitutionspotenziale_mitBroschüre.pdf (21.11.2022)
- Hoekstra (2019) □The Underestimated Potential of Battery Electric Vehicles to Reduce Emissions. Joule, Volume 3, Issue 6, S.1404-1414.
Weblink: <https://reader.elsevier.com/reader/sd/pii/S2542435119302715?to-ken=D637293D97B219B07FCE3DE357EF61B33B740678307C9E45A2244EBBE150C4A85BC228028F05B6B4E1CAE7B50155FDCD&originRegion=eu-west-1&originCreation=20221121134636> (21.11.2022)
- infas (2019) □Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH □Herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) 2019: Mobilität in Deutschland - MID, Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr.
Weblink: http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017/Analyse_zum_Rad_und_Fussverkehr.pdf (12.12.2022)
- KEAN (Klimaschutz- und Energieagentur Niedersachsen GmbH) (2022) □Impulsberatung für KMU - Betriebliches Mobilitätsmanagement.
Weblink: www.klimaschutz-niedersachsen.de/energieberatung/unternehmen/impulsberatung-betriebliches-mobilitaetmanagement.php (18.11.2022)
- Kraftfahrtbundesamt (2021) □Inländerfahrleistung □Entwicklung der Fahrleistungen nach Fahrzeugarten seit 2016.
Weblink: www.kba.de/DE/Statistik/Kraftverkehr/VerkehrKilometer/vk/inlaenderfahrleistung/2020/2020/vk/kurzbericht.html (21.11.2022)
- Ladesäulenkataster der Bundesnetzagentur (2022)
Weblink: <https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Sachgebiete/Elektrizitaetund-Gas/Unternehmen/Institutionen/E-Mobilitaet/Ladesaeulenkarte/start.html> (05.10.2022)

Mobilitätsplan Oldenburg 2030 (Stand: 1. Juni 2023)

- Stadt Oldenburg, Fachdienst Verkehrsplanung (2010) □ Was bewegt die Oldenburger? Ergebnisse der Haushaltsbefragung 2009 zum Verkehrsverhalten.
Weblink: [Verkehrsmittelumfrage 2010 -04.indd \(difu.de\)](#) (12.12.2022)
- Stadt Oldenburg, Amt für Verkehr und Straßenbau (2014 und Fortschreibung 2018) a) □ Strategieplan Mobilität und Verkehr Oldenburg 2025“ (smv2025).
Weblink: [Broschüre Strategieplan Mobilität und Verkehr.indd \(oldenburg.de\)](#) (12.12.2022)
- Stadt Oldenburg, Stadtplanungsamt (2014) b) □ Stadtentwicklungsprogramm Oldenburg 2025 (step2025).
Weblink: [www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/40/400/Stadtentwicklung/step/2025/OL/step2025/web.pdf](#) (12.12.2022)
- Stadt Oldenburg, Amt für Umweltschutz und Bauordnung (2018) c) □ Green-City-Plan Oldenburg (GCP).
Weblink: [www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/43/432-N/Green-City-Plan/oldenburg.pdf](#) (12.12.2022)
- Stadt Oldenburg, Bauordnung und Denkmalschutz (2018) d) □ Leitfaden Oldenburg barrierefrei Teil 1: □ öffentlicher Raum.
Weblink: [www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/50/Leitfaeden/Leitfaden/oldenburg/barrierefrei/Teil/1/Oeffentlicher/Raum.pdf](#) (12.12.2022)
- Stadt Oldenburg, Fachdienst Stadtentwicklung und Bauleitplanung (2020), Innenstadtstrategie Oldenburg, Kurzfassung.
Weblink: [www.oldenburg.de/startseite/leben-umwelt/planen-bauen/stadtplanung/stadtentwicklungsplanung/innenstadtstrategie.html](#)
- Stadt Oldenburg, Amt für Klimaschutz und Mobilität (2021) □ Bericht 2020: Entwicklung von Energieverbrauch und Kohlendioxidemissionen der Stadt Oldenburg von 1990 bis 2018 sowie vorläufige Ergebnisse für 2019 (Kurzfassung).
Weblink: [www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/43/431/InEKK/210625/kufa/CO2-Bericht/2020.pdf](#) (21.11.2022)
- Stadt Oldenburg, Amt für Klimaschutz und Mobilität (2022) □ Klimaschutzplan Oldenburg 2032– Stadt Oldenburg
Weblink: [https://www.oldenburg.de/startseite/leben-umwelt/umwelt/energie-klimaschutz.html](#) (12.12.2022)
- Stadt Oldenburg, Fachdienst Mobilität (noch nicht veröffentlicht) □ Elektromobilitätskonzept – Stadt Oldenburg (Oldb) (emo).
Weblink: [www.oldenburg.de/startseite/leben-umwelt/verkehr/elektromobilitaet/konzepte-der-stadt-oldenburg-zur-elektromobilitaet.html](#) (12.12.2022)

Mobilitätsplan Oldenburg 2030 (Stand: 1. Juni 2023)

- Umweltbundesamt (2022) □ Nachhaltige Mobilität - Radverkehr - umweltfreundlich und klimaschonend.
Weblink: https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/radverkehr_gtgt-umweltfreundlich-und-klimaschonend (12.12.2022)
- Umweltbundesamt (2021): Transport-Emission-Modell (TREMODO).
Weblink: www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/emissionsdaten_tremod (21.11.2022)



Kontakt
 Stadt Oldenburg
 Fachdienst Mobilität
 E-Mail: mobil@stadt-oldenburg.de

Herausgeberin
 Stadt Oldenburg (Old.), Der Oberbürgermeister,
 Amt für Klimaschutz und Mobilität
 Stand: 1. Juni 2023
 Fotos: Peter Duddek, Mittwollen und Gradetchliev,
 Stadt Oldenburg, Hansestadt Bremen.
 Allgemeine Anfragen an die Stadt Oldenburg bitte
 an das ServiceCenter, Telefon 0441 235-4444
 E-Mail: servicecenter@stadt-oldenburg.de

