

## A2 Autofreie Kiellinie und Mobilitätswende

Gremium: Vorstand der Grünen Jugend Kiel und Lukas Peschke  
Beschlussdatum: 26.04.2021  
Tagesordnungspunkt: 5. Anträge

### Antragstext

- 1 Bündnis 90/Die Grünen Kiel setzen sich dafür ein, die nördliche Kiellinie bis
- 2 Ende 2023 frei von Autos zu bekommen, um diesen Bereich der Förde für die Kieler
- 3 Bevölkerung, vor allem Fußgänger:innen und Radfahrer:innen, zu öffnen.
- 4 Darüber hinaus setzen sich Bündnis 90/Die Grünen Kiel dafür ein, die Innenstadt
- 5 bis 2030 ebenfalls autofrei zu gestalten bei gleichzeitigem Ausbau des ÖPNVs, um
- 6 die Ziele des Pariser Klimaabkommens, insbesondere im Verkehrssektor,
- 7 einzuhalten.

### Begründung

Der Masterplan „100% Klimaschutz“ der Stadt Kiel sieht eine Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor bis 2035 von 35 Prozent vor. Die selbsternannte Klimaschutzstadt Kiel, die sich als Vorreiterin dieser Thematik bezeichnet, würde somit die von dem Umweltbundesamt ausgerufenen Ziele verfehlen.

Um die verabschiedeten Verpflichtungen der Vereinten Nationen nachkommen zu können, sei demnach eine Emissionsreduzierung von 40 bis 42 Prozent bis 2030 notwendig, wenn das Jahr 1990 das Betrachtungsjahr darstellt. Die mittelfristig ausgerufenen Ziele für ein in Reichweite stehendes 2030 sollen Handlungsdruck auf Akteur:innen der Wirtschaft und Politik ausüben.

Um diesen Wert zu erreichen, sind im Kieler Masterplan eine Vielzahl von „klimaschutzwirksamen Maßnahmen“ aufgeführt, die in Prioritätsstufen gegliedert werden. Eine hohe Priorität genießen unter anderem der Ausbau des Radwegenetzes, der öffentliche Verkehr im Innenstadtbereich und die Parksituation von Pkws und Fahrräder. Eine mittlere Priorität ist bei dem Vorhaben einer autofreien Innenstadt zu verzeichnen, die im Verlauf des Papiers näher beschrieben, sich zwischen Hauptbahnhof und Altstadt erstrecken sollte. Um somit Kapazitäten für den öffentlichen Verkehr zu schaffen, soll dieser Abschnitt „weitgehend“ autofrei gestaltet werden.

Wir als Bündnis 90/Die Grünen Kiel sollten uns für eine hohe Priorisierung der Regulierung vom motorisiertem Individualverkehr einsetzen. Eine Steigerung der Attraktivität von alternativen Verkehrsoptionen wird bis 2030 nicht reichen, um einen signifikanten Rückgang des MIV zu erreichen.

Die autofreie Innenstadt sorgt dafür, dass die Menschen wieder im Vordergrund stehen und die Autos nicht mehr bevorzugt werden.

## Beschluss Autofreie Kiellinie und Mobilitätswende

Gremium: Jahreshauptversammlung  
Beschlussdatum: 08.05.2021  
Tagesordnungspunkt: 5. Anträge

### Antragstext

- 1 Bündnis 90/Die Grünen Kiel setzen sich dafür ein, die nördliche Kiellinie bis
- 2 Ende 2023 frei von Autos zu bekommen, um diesen Bereich der Förde für die Kieler
- 3 Bevölkerung, vor allem Fußgänger:innen und Radfahrer:innen, zu öffnen.
- 4 Darüber hinaus setzen sich Bündnis 90/Die Grünen Kiel dafür ein, die Innenstadt
- 5 bis 2030 ebenfalls autofrei zu gestalten bei gleichzeitigem Ausbau des ÖPNVs, um
- 6 die Ziele des Pariser Klimaabkommens, insbesondere im Verkehrssektor,
- 7 einzuhalten.

### Begründung

Der Masterplan „100% Klimaschutz“ der Stadt Kiel sieht eine Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor bis 2035 von 35 Prozent vor. Die selbsternannte Klimaschutzstadt Kiel, die sich als Vorreiterin dieser Thematik bezeichnet, würde somit die von dem Umweltbundesamt ausgerufenen Ziele verfehlen.

Um die verabschiedeten Verpflichtungen der Vereinten Nationen nachkommen zu können, sei demnach eine Emissionsreduzierung von 40 bis 42 Prozent bis 2030 notwendig, wenn das Jahr 1990 das Betrachtungsjahr darstellt. Die mittelfristig ausgerufenen Ziele für ein in Reichweite stehendes 2030 sollen Handlungsdruck auf Akteur:innen der Wirtschaft und Politik ausüben.

Um diesen Wert zu erreichen, sind im Kieler Masterplan eine Vielzahl von „klimaschutzwirksamen Maßnahmen“ aufgeführt, die in Prioritätsstufen gegliedert werden. Eine hohe Priorität genießen unter anderem der Ausbau des Radwegenetzes, der öffentliche Verkehr im Innenstadtbereich und die Parksituation von Pkws und Fahrräder. Eine mittlere Priorität ist bei dem Vorhaben einer autofreien Innenstadt zu verzeichnen, die im Verlauf des Papiers näher beschrieben, sich zwischen Hauptbahnhof und Altstadt erstrecken sollte. Um somit Kapazitäten für den öffentlichen Verkehr zu schaffen, soll dieser Abschnitt „weitgehend“ autofrei gestaltet werden.

Wir als Bündnis 90/Die Grünen Kiel sollten uns für eine hohe Priorisierung der Regulierung vom motorisiertem Individualverkehr einsetzen. Eine Steigerung der Attraktivität von alternativen Verkehrsoptionen wird bis 2030 nicht reichen, um einen signifikanten Rückgang des MIV zu erreichen.

Die autofreie Innenstadt sorgt dafür, dass die Menschen wieder im Vordergrund stehen und die Autos nicht mehr bevorzugt werden.

## A3 Autoarme Innenstadt

Gremium:                      Arbeitskreis Mobilität  
Beschlussdatum:            28.04.2021  
Tagesordnungspunkt:      5. Anträge

### Antragstext

- 1 Bündnis 90/Die Grünen setzen sich in der Ratskooperation für eine autoarme  
2 Innenstadt in dem Bereich Wall, Jensendamm, Martensdamm, Kleiner Kiel Kanal ein.  
3 Dieser Bereich wird im Folgenden Quartier genannt.
- 4 Dazu wollen wir das Quartier in der Kieler Altstadt zu einer autoarmen Zone  
5 erklären. Dies bedeutet:
- 6 – Ausschließlich Anlieger\*innen mit vorhandenem Privatparkplatz dürfen in das  
7 Quartier fahren. Diese dürfen aber nicht mehr am Straßenrand oder auf  
8 öffentlichen Flächen parken
  - 9 – Anlieger\*innen ohne festen Parkplatz und Nicht-Anlieger\*innen dürfen nicht in  
10 das Quartier fahren und werden auf Parkflächen außerhalb des Quartiers  
11 verwiesen. Dazu gehören speziell die Parkhäuser P5 Holstenstraße I, P6  
12 Holstenstraße II, P4 Altstadt, P3 Jensendamm und das Parkhaus Kieler Schloss,  
13 welche jederzeit zugänglich gemacht werden sollten. Für Anlieger\*innen soll es  
14 möglich sein feste Parkplätze in den Parkhäusern zu bekommen.
  - 15 – Ausnahmen der Regelung bilden Polizei, Feuerwehr, Rettungswagen, Taxen,  
16 Müllabfuhr, Umzugswagen, sowie der Lieferverkehr. Letztgenannte dürfen in das  
17 Quartier nur zu festgelegten Zeiten einfahren.
  - 18 – Für Menschen mit Behinderung mit eigenem Fahrzeug sollen adäquate  
19 Einzelfalllösungen gefunden werden.
  - 20 – Für alle einfahrenden Fahrzeuge gilt Tempo 10 Km/h.
  - 21 – In allen Straßen sollen Shared Spaces für Radfahrer\*innen und Fußgänger\*innen  
22 entstehen. Fußgänger\*innen haben dabei stets Vorrang. Die schon jetzt als  
23 Fußgänger\*innenzone ausgewiesene Dänische Straße und Holstenstraße bilden dabei  
24 die Ausnahme. Dort bleibt es bei der bisherigen restriktiven Regelung für  
25 Fahrräder.
  - 26 – Die freigewordenen Räume sollen kreativ genutzt werden und damit zur  
27 Lebensqualität beitragen. Dies soll zum Beispiel durch Begrünung mit Bäumen,  
28 Blühstreifen, Hochbeeten, sowie Aufstellen von vereinzelt Sitzgruppen,  
29 Spiel- und Sportgeräten geschehen

### Begründung

Kiels Innenstadt lebt von den Menschen, die dort wohnen, arbeiten, bummeln, zu ihren Ärzt\*innen gehen oder am Holstenfleet die Nähe zum Wasser spüren. Viele Menschen kommen hierher, es ist der zentrale Anlaufpunkt in der Stadt (von der schönen Kiellinie vielleicht abgesehen). Doch wir Bündnisgrüne finden: der Raum kann noch attraktiver werden!

Kiel hat sich mit dem Masterplan Mobilität und dem Green City Plan Ziele gesetzt, die es bis 2035 zu erreichen gilt. Unter anderem soll der Anteil der mit dem Pkw zurückgelegten Wege von 42% auf 26%

gesenkt und der Anteil des Radverkehrs von 18% auf 25% erhöht werden. Das Auto nimmt in der Stadt eine überproportional große Fläche ein. Ein Beispiel: In Berlin verbrauchen Pkw 58% der städtischen Fläche, es werden jedoch „nur“ 30% der Wege damit zurückgelegt<sup>1</sup>. Für eine erfolgreiche Mobilitätswende benötigt es Push- und Pull-Maßnahmen. Pull-Maßnahmen wie der Ausbau der Velorouten werden bereits ergriffen. Für die erfolgreiche Nutzungssteigerung des Umweltverbundes sind jedoch auch Push-Maßnahmen notwendig: Verkehrsflächen, die zurzeit ausschließlich von Pkw genutzt oder dominiert werden, müssen zugunsten des Umweltverbundes (Fuß, Rad und ÖPNV) umgewidmet werden.

Die Stadt Kiel kann Vorreiterin für andere deutsche Städte und Kommunen werden, indem die Altstadt in einem Pilotprojekt für autoarm erklärt wird. Durch verschiedene Maßnahmen wird es attraktiver, den Umweltverbund zu nutzen, um in die Stadt zu fahren. Außerdem wird die Aufenthaltsqualität innerhalb der Altstadt erhöht, Menschen können sich gefahrlos fortbewegen und haben genügend Platz für Begegnungen. Entgegen der oft verbreiteten Ansicht profitiert davon auch der Einzelhandel, wie Beispiele in Houten<sup>2</sup>, Madrid<sup>3</sup> und London<sup>4</sup> zeigen. In London wurde festgestellt, dass Radfahrende und Fußgänger\*innen monatlich 40% mehr Geld in Nachbarschaftsläden ausgeben als Autofahrer\*innen. Sie kaufen zwar weniger ein, dafür aber häufiger.

Neben den Besucher\*innen der Altstadt und dem Einzelhandel profitieren aber auch die Anwohner\*innen. Kinder können ungefährdet auf der Straße spielen, die Lärmbelastung wird verringert und somit auch die Wohnqualität erhöht. Das Pilotprojekt gibt außerdem die Möglichkeit verschiedene Maßnahmen in einem verhältnismäßig kleinen Areal der Stadt auszuprobieren. Die gesammelten Erfahrungen und eine entsprechende Evaluation können dann für andere Gebiete in Kiel und für eine mögliche Ausweitung des Quartiers genutzt werden.

Durch das Pilotprojekt hat die Stadt Kiel eine weitere Möglichkeit sich bundesweit für die Mobilitätswende zu positionieren und den Vorbildcharakter, den sie in vielen Bereichen bereits inne hat, weiter auszubauen. Die von der Ratsversammlung beschlossenen Maßnahmen des Masterplans Mobilität und Green City Plans benötigen den fruchtbaren Boden, um zu greifen. Dieser Boden wird mit einer autoarmen Altstadt weiter aufbereitet.

Unter folgendem Link findet Ihr weitere Informationen zur Vision, dem Konzept und einen FAQ-Bogen: <https://gruene-kiel.de/arbeitskreise/arbeitskreis-mobilitaet/autoarme-innenstadt/>

Quellen:

1 <https://www.boell.de/de/2018/11/30/mobilitaet-gerecht-gestalten>

2 <https://www.businessinsider.de/gruenderszene/automotive-mobility/autofreie-innenstadt-profitieren-startups/>

3 <https://www.handelszeitung.ch/unternehmen/weniger-autos-mehr-umsatz-fur-die-laden-im-stadtzentrum>

4 <http://content.tfl.gov.uk/walking-cycling-economic-benefits-summary-pack.pdf>

## Beschluss Autoarme Innenstadt

Gremium: Jahreshauptversammlung  
Beschlussdatum: 08.05.2021  
Tagesordnungspunkt: 5. Anträge

### Antragstext

- 1 Bündnis 90/Die Grünen setzen sich in der Ratskooperation für eine autoarme  
2 Innenstadt in dem Bereich Wall, Jensendamm, Martensdamm, Kleiner Kiel Kanal ein.  
3 Dieser Bereich wird im Folgenden Quartier genannt.
- 4 Dazu wollen wir das Quartier in der Kieler Altstadt zu einer autoarmen Zone  
5 erklären. Dies bedeutet:
- 6 – Ausschließlich Anlieger\*innen mit vorhandenem Privatparkplatz dürfen in das  
7 Quartier fahren. Diese dürfen aber nicht mehr am Straßenrand oder auf  
8 öffentlichen Flächen parken
  - 9 – Anlieger\*innen ohne festen Parkplatz und Nicht-Anlieger\*innen dürfen nicht in  
10 das Quartier fahren und werden auf Parkflächen außerhalb des Quartiers  
11 verwiesen. Dazu gehören speziell die Parkhäuser P5 Holstenstraße I, P6  
12 Holstenstraße II, P4 Altstadt, P3 Jensendamm und das Parkhaus Kieler Schloss,  
13 welche jederzeit zugänglich gemacht werden sollten. Für Anlieger\*innen soll es  
14 möglich sein feste Parkplätze in den Parkhäusern zu bekommen.
  - 15 – Ausnahmen der Regelung bilden Polizei, Feuerwehr, Rettungswagen, Taxen,  
16 Müllabfuhr, Umzugswagen, sowie der Lieferverkehr. Letztgenannte dürfen in das  
17 Quartier nur zu festgelegten Zeiten einfahren.
  - 18 – Für Menschen mit Behinderung mit eigenem Fahrzeug sollen adäquate  
19 Einzelfalllösungen gefunden werden.
  - 20 – Für alle einfahrenden Fahrzeuge gilt Tempo 10 Km/h.
  - 21 – In allen Straßen sollen Shared Spaces für Radfahrer\*innen und Fußgänger\*innen  
22 entstehen. Fußgänger\*innen haben dabei stets Vorrang. Die schon jetzt als  
23 Fußgänger\*innenzone ausgewiesene Dänische Straße und Holstenstraße bilden dabei  
24 die Ausnahme. Dort bleibt es bei der bisherigen restriktiven Regelung für  
25 Fahrräder.
  - 26 – Die freigewordenen Räume sollen kreativ genutzt werden und damit zur  
27 Lebensqualität beitragen. Dies soll zum Beispiel durch Begrünung mit Bäumen,  
28 Blühstreifen, Hochbeeten, sowie Aufstellen von vereinzelt Sitzgruppen,  
29 Spiel- und Sportgeräten geschehen

### Begründung

Kiels Innenstadt lebt von den Menschen, die dort wohnen, arbeiten, bummeln, zu ihren Ärzt\*innen gehen oder am Holstenfleet die Nähe zum Wasser spüren. Viele Menschen kommen hierher, es ist der zentrale Anlaufpunkt in der Stadt (von der schönen Kiellinie vielleicht abgesehen). Doch wir Bündnisgrüne finden: der Raum kann noch attraktiver werden!

Kiel hat sich mit dem Masterplan Mobilität und dem Green City Plan Ziele gesetzt, die es bis 2035 zu erreichen gilt. Unter anderem soll der Anteil der mit dem Pkw zurückgelegten Wege von 42% auf 26%

gesenkt und der Anteil des Radverkehrs von 18% auf 25% erhöht werden. Das Auto nimmt in der Stadt eine überproportional große Fläche ein. Ein Beispiel: In Berlin verbrauchen Pkw 58% der städtischen Fläche, es werden jedoch „nur“ 30% der Wege damit zurückgelegt<sup>1</sup>. Für eine erfolgreiche Mobilitätswende benötigt es Push- und Pull-Maßnahmen. Pull-Maßnahmen wie der Ausbau der Velorouten werden bereits ergriffen. Für die erfolgreiche Nutzungssteigerung des Umweltverbundes sind jedoch auch Push-Maßnahmen notwendig: Verkehrsflächen, die zurzeit ausschließlich von Pkw genutzt oder dominiert werden, müssen zugunsten des Umweltverbundes (Fuß, Rad und ÖPNV) umgewidmet werden.

Die Stadt Kiel kann Vorreiterin für andere deutsche Städte und Kommunen werden, indem die Altstadt in einem Pilotprojekt für autoarm erklärt wird. Durch verschiedene Maßnahmen wird es attraktiver, den Umweltverbund zu nutzen, um in die Stadt zu fahren. Außerdem wird die Aufenthaltsqualität innerhalb der Altstadt erhöht, Menschen können sich gefahrlos fortbewegen und haben genügend Platz für Begegnungen. Entgegen der oft verbreiteten Ansicht profitiert davon auch der Einzelhandel, wie Beispiele in Houten<sup>2</sup>, Madrid<sup>3</sup> und London<sup>4</sup> zeigen. In London wurde festgestellt, dass Radfahrende und Fußgänger\*innen monatlich 40% mehr Geld in Nachbarschaftsläden ausgeben als Autofahrer\*innen. Sie kaufen zwar weniger ein, dafür aber häufiger.

Neben den Besucher\*innen der Altstadt und dem Einzelhandel profitieren aber auch die Anwohner\*innen. Kinder können ungefährdet auf der Straße spielen, die Lärmbelastung wird verringert und somit auch die Wohnqualität erhöht. Das Pilotprojekt gibt außerdem die Möglichkeit verschiedene Maßnahmen in einem verhältnismäßig kleinen Areal der Stadt auszuprobieren. Die gesammelten Erfahrungen und eine entsprechende Evaluation können dann für andere Gebiete in Kiel und für eine mögliche Ausweitung des Quartiers genutzt werden.

Durch das Pilotprojekt hat die Stadt Kiel eine weitere Möglichkeit sich bundesweit für die Mobilitätswende zu positionieren und den Vorbildcharakter, den sie in vielen Bereichen bereits inne hat, weiter auszubauen. Die von der Ratsversammlung beschlossenen Maßnahmen des Masterplans Mobilität und Green City Plans benötigen den fruchtbaren Boden, um zu greifen. Dieser Boden wird mit einer autoarmen Altstadt weiter aufbereitet.

Unter folgendem Link findet Ihr weitere Informationen zur Vision, dem Konzept und einen FAQ-Bogen: <https://gruene-kiel.de/arbeitskreise/arbeitskreis-mobilitaet/autoarme-innenstadt/>

Quellen:

1 <https://www.boell.de/de/2018/11/30/mobilitaet-gerecht-gestalten>

2 <https://www.businessinsider.de/gruenderszene/automotive-mobility/autofreie-innenstadt-profitieren-startups/>

3 <https://www.handelszeitung.ch/unternehmen/weniger-autos-mehr-umsatz-fur-die-laden-im-stadtzentrum>

4 <http://content.tfl.gov.uk/walking-cycling-economic-benefits-summary-pack.pdf>

## A4 Entkolonialisierung von Straßennamen

Gremium: Grüne Jugend Kiel  
Beschlussdatum: 27.04.2021  
Tagesordnungspunkt: 5. Anträge

### Antragstext

1 Bündnis 90/die Grünen setzen sich dafür ein, dass alle Straßen und Plätze in der  
2 Stadt Kiel, deren Namen sich mit Verbrechen des Kolonialismus, des  
3 Nationalsozialismus oder anderweitigen Menschenrechtsverbrechen verknüpfen  
4 lassen, umbenannt werden.

5 Wir schlagen für die Umbenennung die von Freedomroads gelisteten Namen vor:

- 6 • Lüderitzstraße
- 7 • Nachtigalstraße
- 8 • Nettelbeckstraße
- 9 • Von-der-Groeben-Straße
- 10 • Wissmannstraße
- 11 • Woermannstraße

12 Weitere Namen können in Rücksprache mit Initiativen wie Kiel Postkolonial  
13 hinzugefügt werden. Die Straßen sollen nach Menschen benannt werden, die sich in  
14 der Zeit des Kolonialismus oder des Nationalsozialismus als  
15 Widerstandskämpfer\*innen engagiert haben. Dabei soll mindestens die Hälfte der  
16 umbenannten Straßen nach Frauen, Inter, Nicht-Binäre oder Trans Personen benannt  
17 werden. Um eine aufgeklärte Erinnerungskultur zu fördern, soll in Zusammenarbeit  
18 mit entsprechenden Kieler Initiativen ein Mahnmal erstellt werden.

19 Weiterhin soll sich dafür eingesetzt werden, dass Anwohner\*innen der betroffenen  
20 Straßen eine möglichst weitreichende Zeit gegeben wird, ihre Personaldaten zu  
21 ändern.

### Begründung

Ein Straßename wird vergeben, um das Lebenswerk einer Person zu ehren und erbrachte Leistungen zu würdigen. Dementsprechend sind sie absolut ungeeignet, um die Verbrechen des Nationalsozialismus oder des Kolonialismus aufmerksam zu machen. Weiterhin fehlt eine Einordnung, um Aufklärung über historische Menschenrechtsverbrechen aufzuzeigen. Als eine der größten Verantwortlichen der Kolonialverbrechen ist es die Aufgabe Deutschlands, die Aufklärung über die Zeit zu fördern und die damals begangenen Verbrechen aufzuarbeiten. Dazu gehört unter anderem eine kritische Erinnerungskultur und die Entfernung jeglicher Gedenken, welche die deutsche Kolonialgeschichte als heroisch darstellen.

Die Verbrechen sollen allerdings nicht vergessen werden. Gerade dafür ist es wichtig, Gegenstände der Erinnerung in Stadtbereichen zu platzieren, die eine Auseinandersetzung mit den begangenen Verbrechen ermöglichen.

## Beschluss Entkolonialisierung von Straßennamen

Gremium: Jahreshauptversammlung  
Beschlussdatum: 08.05.2021  
Tagesordnungspunkt: 5. Anträge

### Antragstext

1 Bündnis 90/die Grünen setzen sich dafür ein, dass alle Straßen und Plätze in der  
2 Stadt Kiel, deren Namen sich mit Verbrechen des Kolonialismus, des  
3 Nationalsozialismus oder anderweitigen Menschenrechtsverbrechen verknüpfen  
4 lassen, umbenannt werden.

5 Wir schlagen für die Umbenennung die von Freedomroads gelisteten Namen vor:

- 6 • Lüderitzstraße
- 7 • Nachtigalstraße
- 8 • Nettelbeckstraße
- 9 • Von-der-Groeben-Straße
- 10 • Wissmannstraße
- 11 • Woermannstraße

12 Weitere Namen können in Rücksprache mit Initiativen wie Kiel Postkolonial  
13 hinzugefügt werden. Die Straßen sollen nach Menschen benannt werden, die sich in  
14 der Zeit des Kolonialismus oder des Nationalsozialismus als  
15 Widerstandskämpfer\*innen engagiert haben. Dabei soll mindestens die Hälfte der  
16 umbenannten Straßen nach Frauen, Inter, Nicht-Binäre oder Trans Personen benannt  
17 werden. Um eine aufgeklärte Erinnerungskultur zu fördern, soll in Zusammenarbeit  
18 mit entsprechenden Kieler Initiativen ein Mahnmahl erstellt werden.

19 Weiterhin soll sich dafür eingesetzt werden, dass Anwohner\*innen der betroffenen  
20 Straßen eine möglichst weitreichende Zeit gegeben wird, ihre Personaldaten zu  
21 ändern.

### Begründung

Ein Straßename wird vergeben, um das Lebenswerk einer Person zu ehren und erbrachte Leistungen zu würdigen. Dementsprechend sind sie absolut ungeeignet, um die Verbrechen des Nationalsozialismus oder des Kolonialismus aufmerksam zu machen. Weiterhin fehlt eine Einordnung, um Aufklärung über historische Menschenrechtsverbrechen aufzuzeigen. Als eine der größten Verantwortlichen der Kolonialverbrechen ist es die Aufgabe Deutschlands, die Aufklärung über die Zeit zu fördern und die damals begangenen Verbrechen aufzuarbeiten. Dazu gehört unter anderem eine kritische Erinnerungskultur und die Entfernung jeglicher Gedenken, welche die deutsche Kolonialgeschichte als heroisch darstellen.

Die Verbrechen sollen allerdings nicht vergessen werden. Gerade dafür ist es wichtig, Gegenstände der Erinnerung in Stadtbereichen zu platzieren, die eine Auseinandersetzung mit den begangenen Verbrechen ermöglichen.

## A5 Laubbläser schaden Mensch und Umwelt

Gremium: Vorstand Grüne Jugend Kiel  
Beschlussdatum: 27.04.2021  
Tagesordnungspunkt: 5. Anträge

### Antragstext

- 1 Bündnis 90/die Grünen Kiel setzen sich dafür ein, dass
- 2 - die Stadt Kiel die Beseitigung von Laub ausschließlich in notwendigen
- 3 Bereichen, also auf Wegen mit Rutschgefahr anwendet. Auf das Wegblasen von Laub
- 4 auf Grünflächen sowie auf Waldwegen und Waldplätzen soll vollständig verzichtet
- 5 werden. Weiterhin soll auf die Nutzung von Laubbläsern und Laubsaugern so weit
- 6 wie möglich verzichtet werden und gegebenenfalls Alternativen wie die Nutzung
- 7 von Rechen geprüft werden.
- 8 - die private Nutzung von Laubbläsern und Laubsaugern im gesamten Gebiet der
- 9 Stadt Kiel so weitreichend wie möglich eingeschränkt wird. Das Bundesministerium
- 10 für Umweltschutz bezeichnet ein vollständiges Verbot als rechtlich nicht
- 11 möglich, daher soll die zeitliche Nutzung auf eine Stunde am Tag reduziert
- 12 werden und eine Informationsbroschüre für private Nutzer\*innen, welche über die
- 13 Probleme von Laubbläsern und Laubsaugern aufklärt, erstellt werden.

### Begründung

Laubbläser und Laubsauger erzeugen eine Vielzahl negativer Folgen. Diese sollen hier dargestellt werden:

Laubbläser erreichen eine Lautstärke von 80 bis 112 Dezibel, das entspricht in etwa der Lautstärke einer Kreissäge oder eines Presslufthammers. Sie fallen damit unter die Lärmstufe 2, was bedeutet, dass sie potenziell mittel- und langfristige Hörschäden verursachen können. Während Benutzer\*innen einen Hörschutz tragen können, sind Anwohner\*innen oder Spaziergänger\*innen dem Lärm ausgeliefert. Durch Laubbläser wird Feinstaub aufgewirbelt, der laut Jeroen Butlers von der TU München 6-10 Mal so viele Partikel aufwirbelt wie ein Rechen. Er bezeichnet Laubbläser durch die Aufwirbelung von kontaminiertem Feinstaub von Mikroben, Pilzen und Tierkot außerdem als ein potentielles Infektionsrisiko.

Laubbläser mit Verbrennungsmotor haben in der Regel keinen Katalysator, was bedeutet, dass die Schadstoffe ungefiltert in die Umgebung geblasen werden. Der\*die Laubbläser\*in bekommt diese ungefilterten Schadstoffe direkt ins Gesicht, soweit der Laubbläser ordnungsgemäß auf Schulterhöhe getragen wird.

Die Luftgeschwindigkeit von Laubbläsern beträgt um die 160 Km/h. Damit werden Kleintiere auf dem Grund eingesaugt oder weggeweht. Auf unversiegelten Flächen sind die Auswirkungen noch deutlich problematischer: Laubhaufen bieten Schutz für Igel und Vögel. Dieser Schutzraum wird entfernt. Das Laub kann den Boden weiterhin vor Frost schützen und gibt dem Boden wichtige Nährstoffe, um Humus zu bilden. Das Ökosystem des Bodens wird nachhaltig geschädigt, wenn diesem über Jahre die Oberschicht entfernt und die Versorgung mit Biomasse unterbrochen wird.

Die elektrisch betriebenen Laubsauger sind zwar leiser, verhindern aber nicht, dass auch bei deren Einsatz auf Straßen und Wegen Feinstaub mit Dieselruß und Reifenabrieb aufgewirbelt wird, also krebserregende, schädliche Substanzen, die von den Menschen eingeatmet werden und über die

Lungenbläschen ins Blut gelangen und ändern ebenfalls nichts an Auswirkungen auf die Artenvielfalt und Biodiversität. Insofern sind auch diese Geräte keine Alternative.

## Beschluss Laubbläser schaden Mensch und Umwelt

Gremium: Jahreshauptversammlung  
Beschlussdatum: 08.05.2021  
Tagesordnungspunkt: 5. Anträge

### Antragstext

- 1 Bündnis 90/die Grünen Kiel setzen sich dafür ein, dass
- 2 - die Stadt Kiel die Beseitigung von Laub ausschließlich in notwendigen
- 3 Bereichen, also auf Wegen mit Rutschgefahr anwendet. Auf das Wegblasen von Laub
- 4 auf Grünflächen sowie auf Waldwegen und Waldplätzen soll vollständig verzichtet
- 5 werden. Weiterhin soll auf die Nutzung von Laubbläsern und Laubsaugern so weit
- 6 wie möglich verzichtet werden und gegebenenfalls Alternativen wie die Nutzung
- 7 von Rechen geprüft werden.
- 8 - die private Nutzung von Laubbläsern und Laubsaugern im gesamten Gebiet der
- 9 Stadt Kiel so weitreichend wie möglich eingeschränkt wird. Das Bundesministerium
- 10 für Umweltschutz bezeichnet ein vollständiges Verbot als rechtlich nicht
- 11 möglich, daher soll die zeitliche Nutzung auf eine Stunde am Tag reduziert
- 12 werden und eine Informationsbroschüre für private Nutzer\*innen, welche über die
- 13 Probleme von Laubbläsern und Laubsaugern aufklärt, erstellt werden.

### Begründung

Laubbläser und Laubsauger erzeugen eine Vielzahl negativer Folgen. Diese sollen hier dargestellt werden:

Laubbläser erreichen eine Lautstärke von 80 bis 112 Dezibel, das entspricht in etwa der Lautstärke einer Kreissäge oder eines Presslufthammers. Sie fallen damit unter die Lärmstufe 2, was bedeutet, dass sie potenziell mittel- und langfristige Hörschäden verursachen können. Während Benutzer\*innen einen Hörschutz tragen können, sind Anwohner\*innen oder Spaziergänger\*innen dem Lärm ausgeliefert. Durch Laubbläser wird Feinstaub aufgewirbelt, der laut Jeroen Butlers von der TU München 6-10 Mal so viele Partikel aufwirbelt wie ein Rechen. Er bezeichnet Laubbläser durch die Aufwirbelung von kontaminiertem Feinstaub von Mikroben, Pilzen und Tierkot außerdem als ein potentielles Infektionsrisiko.

Laubbläser mit Verbrennungsmotor haben in der Regel keinen Katalysator, was bedeutet, dass die Schadstoffe ungefiltert in die Umgebung geblasen werden. Der\*die Laubbläser\*in bekommt diese ungefilterten Schadstoffe direkt ins Gesicht, soweit der Laubbläser ordnungsgemäß auf Schulterhöhe getragen wird.

Die Luftgeschwindigkeit von Laubbläsern beträgt um die 160 Km/h. Damit werden Kleintiere auf dem Grund eingesaugt oder weggeweht. Auf unversiegelten Flächen sind die Auswirkungen noch deutlich problematischer: Laubhaufen bieten Schutz für Igel und Vögel. Dieser Schutzraum wird entfernt. Das Laub kann den Boden weiterhin vor Frost schützen und gibt dem Boden wichtige Nährstoffe, um Humus zu bilden. Das Ökosystem des Bodens wird nachhaltig geschädigt, wenn diesem über Jahre die Oberschicht entfernt und die Versorgung mit Biomasse unterbrochen wird.

Die elektrisch betriebenen Laubsauger sind zwar leiser, verhindern aber nicht, dass auch bei deren Einsatz auf Straßen und Wegen Feinstaub mit Dieselruß und Reifenabrieb aufgewirbelt wird, also krebserregende, schädliche Substanzen, die von den Menschen eingeatmet werden und über die

Lungenbläschen ins Blut gelangen und ändern ebenfalls nichts an Auswirkungen auf die Artenvielfalt und Biodiversität. Insofern sind auch diese Geräte keine Alternative.

## A6NEU3 Für einen Nachhaltigen Ausbau des Holstein Stadions & Klimaneutralen Verein

Antragsteller\*in: Vorstand Grüne Jugend Kiel

Tagesordnungspunkt: 5. Anträge

### Antragstext

1 Bündnis 90/Die Grünen Kiel setzen sich gegen den Bau des Parkhauses und die  
2 dazugehörige Zufahrt ein, welches zusätzlich zum Ausbau des Holstein-Stadions  
3 errichtet werden soll. Sollte es nicht möglich sein, den Bau zu verhindern,  
4 setzen sich Bündnis 90/Die Grünen Kiel dafür ein, dass keine öffentlichen Mittel  
5 in den Bau des Parkhauses oder in den Bau der Zufahrt zum Parkhaus fließen.

6 Wir verurteilen weiterhin, dass die Schrebergärten, welche für das Parkhaus  
7 weichen müssten, bereits vor Beschluss des Bebauungsplans gekündigt wurden.

8 Statt eines neuen Parkhauses setzen wir uns dafür ein, dass die umliegenden  
9 Parkhäuser an Spieltagen mitgenutzt werden und eine deutliche Verbesserung des  
10 öffentlichen Nahverkehrs im Bereich des Stadions geschaffen wird mit einer  
11 erhöhten Frequenz an Spieltagen. Perspektivisch setzen wir uns für eine  
12 Erweiterung der Veloroute über Projensdorf/Wik in Richtung Holtenau ein.

13 Für den Bau des Holstein-Stadions setzen sich Bündnis 90/Die Grünen weiterhin  
14 dafür ein, dass die öffentlichen Zuschüsse an Auflagen geknüpft werden. Dazu  
15 zählen

16 • eine Auflage, dass das Stadion auch von dem Frauenteam Holstein Kiels  
17 genutzt werden darf

18 • dass sich Holstein Kiel als "Vorzeigeprojekt Kiels" am ausgesprochenen  
19 Klimanotstand der Stadt orientiert und sich als Verein bis 2030  
20 vollständig klimaneutral ausrichtet. Dieses Vorhaben sollte sich auch im  
21 Bau widerspiegeln. Es soll geprüft werden, inwieweit ein Stadionausbau  
22 aus Holz, nach dem Vorbild des Stadionneubaus der Forest Green Rovers in  
23 Gloucestershire, England möglich ist. Zudem soll sich Kiel über den  
24 Städtetag beim DFB für eine Veränderung der Richtlinien für Stadien  
25 einsetzen, die an die Maßgaben der Klimaschutzziele angepasst werden  
26 müssen.

27 Bündnis 90/Die Grünen Kiel setzt sich dafür ein, dass ein umfassender Dialog mit  
28 Anwohner\*innen gestaltet wird, in denen ihre Bedürfnisse ernst genommen und in  
29 der Planung berücksichtigt werden. Dazu zählt:

30 • die Vorlage eines separaten und individuellen Sicherheitskonzeptes für  
31 direkte und umliegende Anwohner\*innen für Großveranstaltungen

32 • Vorlage eines Konzepts, wie Anwohner\*innen und deren Gäste an Spieltagen  
33 problemlos und ohne große Einschränkungen zu den Grundstücken gelangen  
34 können

35 • ein umfassendes Konzept zum Lärmschutz

## Begründung

Die Stadt Kiel und das Land Schleswig-Holstein haben sich bereit erklärt, den Ausbau des Stadions mit je 10Mio.€ zu subventionieren. Das ist grundsätzlich eine hohe Summe, die in ein Projekt fließt, von dem private Bürger\*innen nur mäßig profitieren. Mit einer Beteiligung an der Finanzierung sollte aber auch Einfluss auf das Projekt genommen werden können. Zudem hat der Aufstieg Holstein Kiels und der Ausbau des Stadions einen hohen symbolischen Wert für die Stadt und eine Tragweite weit über Kiel hinaus. Entsprechend sollten wir uns dafür einsetzen, dass wir die Werte, die damit einhergehen, auch vertreten können. Dazu sollte eine Ausrichtung an unseren Klimazielen gehören und die Selbstverständlichkeit, dass das Stadion nicht nur für männliche Spieler genutzt werden darf.

Das Parkhaus soll 8stöckig in 20Meter Höhe gebaut werden und circa 1200 Parkplätze umfassen. Für die Zufahrt werden weitere Schrebergärten vernichtet und der Lebensraum einiger Tierarten Durch das geplante 8-stöckige und 20 m hohe Parkhaus mit ca. 1.200 Plätzen würde noch mehr Verkehr in und durch die Stadtteile geleitet. Zudem sollen für die Zufahrt weitere Schrebergärten im Kieler Stadtgebiet vernichtet und Lebensraum vieler Tierarten wie Rehe, Reiher, Feldhasen, Fledermäuse, etc. vernichtet. Als Stadt, die den Klimanotstand ausgerufen hat und sich vornimmt, bis 2035 klimaneutral zu sein, sollte es ein wichtiges Anliegen sein, Voraussetzungen für klimaneutrale Mobilität zu schaffen. Dazu gehört eine Umlagerung des Verkehrs auf ÖPNV und Fahrrad. Durch den Parkhausbau erhöht sich der Individualverkehr in der Stadt. Zudem wird das Parkhaus nur an Spieltagen, also an schätzungsweise 25 Nachmittagen im Jahr genutzt werden. Der Wald, der für die Auffahrt zum Parkhaus zerstört werden soll, bietet aktuell Lärmschutz für Anwohner\*innen vor der B503. Aktuell gibt es noch keinen Bebauungsplan oder eine Baugenehmigung. Durch das verfrühte Kündigen der Schrebergärtenpacht werden verfrühte Tatsachen geschaffen. Das ist auch im Rahmen des Möbel Höffner Projekts passiert und ist schlichtweg nicht vertretbar. Außerdem werden aber schon Vorarbeiten für die Stadionerweiterung geleistet. Der Kampfmittelräumdienst überprüft den Boden, es werden Vermessungsarbeiten durchgeführt und Bodenproben entnommen. Mit der Herstellung der Baustraße kann ohne eine vorliegende Baugenehmigung für das gesamte Projekt schon begonnen werden.

## Beschluss Für einen Nachhaltigen Ausbau des Holstein Stadions & Klimaneutralen Verein

Gremium: Jahreshauptversammlung  
Beschlussdatum: 08.05.2021  
Tagesordnungspunkt: 5. Anträge

### Antragstext

1 Bündnis 90/Die Grünen Kiel kritisiert den Bau des Parkhauses am Neubau der  
2 Nordtribüne des Holstein Stadions. Wir fordern Holstein Kiel auf, das Parkhaus  
3 nachhaltig zu bauen und schon jetzt auf die Möglichkeit der alleinigen Nutzung  
4 von emissionsfreiem Individualverkehr auszurichten. Das Parkhaus ist zwingend  
5 zu begrünen.

6  
7 Die Stadiongeseellschaft darf ein Parkhaus mit so vielen Stellplätzen nicht nur  
8 an oder für eine ausgewählte Gruppe von CAU-Mitarbeiter\*innen betreiben.  
9 Vielmehr sollte eine solche Einrichtung dem Stadtteil zugute kommen, als  
10 sogenanntes "Quartierparkhaus." Wir setzen uns dafür ein, dass Anwohner\*innen  
11 dort Stellplätze anmieten können, mit der Klausel, diese an Spieltagen zu  
12 räumen. Die Stadt Kiel verpflichtet sich im Gegenzug, im Stadtteil Parkplätze  
13 rückzubauen zugunsten verbesserter Radwege und breiterer Bürger\*innensteige.  
14 Zusätzlich sollen attraktive Sitzgelegenheiten (begrünte Parklets o.ä.)  
15 geschaffen werden, um die Stadt attraktiver für Menschen zu gestalten.

16  
17 Wenn wir die Mobilitätswende ernst nehmen wollen, müssen wir auch die Menschen  
18 abholen, die bis zum Kieler Stadtrand nicht gut mit dem ÖPNV angebunden sind und  
19 ihnen attraktive Möglichkeiten bieten, in Kiel ohne Auto unterwegs zu sein. Im  
20 Zuge der geplanten Mobilitätswende kann ein Parkhaus so dicht an den  
21 Ausfallstraßen Richtung Norden nicht ungenutzt beliben. Sollte das Stadion im  
22 Zuge der Trassenplanung mit eingebaut werden, wollen wir das Parkhaus als Park &  
23 Ride Möglichkeit eingebaut sehen. Menschen, die von Norden kommen, sollen ihr  
24 Auto abstellen können, um mit Bahn, Bus oder Sprottenflotte weiterzufahren. Oder  
25 in Mietboxen eigene Fahrräder sicher unterzustellen. Dafür wird in einem ersten  
26 Schritt eine Mobilitätsstation benötigt. Außerdem muss sich im Rat sowie bei den  
27 geplanten Bürger\*innenwerkstätten für die Trassenplanung der Stadtbahn  
28 eingesetzt werden.

29 Des weiteren setzen wir uns dafür ein, dass eine deutliche Verbesserung des  
30 öffentlichen Nahverkehrs im Bereich des Stadions geschaffen wird mit einer  
31 höheren Frequenz an Spieltagen als bisher. Perspektivisch setzen wir uns für  
32 eine Erweiterung der Veloroute über Projensdorf/Wik in Richtung Holtenau ein.

33 Für den Bau des Holstein-Stadions setzen sich Bündnis 90/Die Grünen weiterhin  
34 dafür ein, dass die öffentlichen Zuschüsse an Auflagen geknüpft werden. Dazu  
35 zählen

- 36 • eine Auflage, dass das Stadion auch von dem Frauenteam Holstein Kiels  
37 genutzt werden darf
- 38 • dass sich Holstein Kiel als "Vorzeigeprojekt Kiels" am ausgesprochenen  
39 Klimanotstand der Stadt orientiert und sich als Verein bis 2030  
40 vollständig klimaneutral ausrichtet. Dieses Vorhaben sollte sich auch im  
41 Bau widerspiegeln. Es soll geprüft werden, inwieweit ein Stadionausbau

42 aus Holz, nach dem Vorbild des Stadionneubaus der Forest Green Rovers in  
43 Gloucestershire, England möglich ist. Zudem soll sich Kiel über den  
44 Städtetag beim DFB für eine Veränderung der Richtlinien für Stadien  
45 einsetzen, die an die Maßgaben der Klimaschutzziele angepasst werden  
46 müssen.

47 Bündnis 90/Die Grünen Kiel setzt sich dafür ein, dass ein umfassender Dialog mit  
48 Anwohner\*innen gestaltet wird, in denen ihre Bedürfnisse ernst genommen und in  
49 der Planung berücksichtigt werden. Dazu zählt:

- 50 • die Vorlage eines separaten und individuellen Sicherheitskonzeptes für  
51 direkte und umliegende Anwohner\*innen für Großveranstaltungen
- 52 • Vorlage eines Konzeptes, wie Anwohner\*innen und deren Gäste an Spieltagen  
53 problemlos und ohne große Einschränkungen zu den Grundstücken gelangen  
54 können
- 55 • ein umfassendes Konzept zum Lärmschutz

## Begründung

Die Stadt Kiel und das Land Schleswig-Holstein haben sich bereit erklärt, den Ausbau des Stadions mit je 10Mio.€ zu subventionieren. Das ist grundsätzlich eine hohe Summe, die in ein Projekt fließt, von dem private Bürger\*innen nur mäßig profitieren. Mit einer Beteiligung an der Finanzierung sollte aber auch Einfluss auf das Projekt genommen werden können. Zudem hat der Aufstieg Holstein Kiels und der Ausbau des Stadions einen hohen symbolischen Wert für die Stadt und eine Tragweite weit über Kiel hinaus. Entsprechend sollten wir uns dafür einsetzen, dass wir die Werte, die damit einhergehen, auch vertreten können. Dazu sollte eine Ausrichtung an unseren Klimazielen gehören und die Selbstverständlichkeit, dass das Stadion nicht nur für männliche Spieler genutzt werden darf.

Das Parkhaus soll 8stöckig in 20Meter Höhe gebaut werden und circa 1200 Parkplätze umfassen. Für die Zufahrt werden weitere Schrebergärten vernichtet und der Lebensraum einiger Tierarten Durch das geplante 8-stöckige und 20 m hohe Parkhaus mit ca. 1.200 Plätzen würde noch mehr Verkehr in und durch die Stadtteile geleitet. Zudem sollen für die Zufahrt weitere Schrebergärten im Kieler Stadtgebiet vernichtet und Lebensraum vieler Tierarten wie Rehe, Reiher, Feldhasen, Fledermäuse, etc. vernichtet. Als Stadt, die den Klimanotstand ausgerufen hat und sich vornimmt, bis 2035 klimaneutral zu sein, sollte es ein wichtiges Anliegen sein, Voraussetzungen für klimaneutrale Mobilität zu schaffen. Dazu gehört eine Umlagerung des Verkehrs auf ÖPNV und Fahrrad. Durch den Parkhausbau erhöht sich der Individualverkehr in der Stadt. Zudem wird das Parkhaus nur an Spieltagen, also an schätzungsweise 25 Nachmittagen im Jahr genutzt werden. Der Wald, der für die Auffahrt zum Parkhaus zerstört werden soll, bietet aktuell Lärmschutz für Anwohner\*innen vor der B503. Aktuell gibt es noch keinen Bebauungsplan oder eine Baugenehmigung. Durch das verfrühte Kündigen der Schrebergärtenpacht werden verfrühte Tatsachen geschaffen. Das ist auch im Rahmen des Möbel Höffner Projekts passiert und ist schlichtweg nicht vertretbar. Außerdem werden aber schon Vorarbeiten für die Stadionerweiterung geleistet. Der Kampfmittelräumdienst überprüft den Boden, es werden Vermessungsarbeiten durchgeführt und Bodenproben entnommen. Mit der Herstellung der Baustraße kann ohne eine vorliegende Baugenehmigung für das gesamte Projekt schon begonnen werden.

## A7NEU Meimersdorfer Moor renaturieren

Antragsteller\*in: Nelly Waldeck (KV Kiel)

Tagesordnungspunkt: 5. Anträge

### Antragstext

- 1 Bündnis 90/die Grünen Kiel setzen sich dafür ein, dass
- 2 das Meimersdorfer Moor so weit wie möglich renaturiert wird. Dafür soll geprüft
- 3 werden, welche Bereiche des Moores für eine Vernässung in Frage kommen. Es soll
- 4 darauf geachtet werden, die Methanemissionen möglichst zu minimieren. Weiterhin
- 5 setzen Bündnis 90/die Grünen Kiel sich dafür ein, dass das Meimersdorfer Moor
- 6 als Naturschutzgebiet ausgewiesen wird.

### Begründung

Moore haben für den Weg in eine klimaneutrale Gesellschaft immense Wichtigkeit. Moore binden weltweit doppelt so viel Kohlenstoffdioxid wie alle Wälder zusammen und das, obwohl sie weltweit nur 3% der Landesfläche ausmachen. Die Trockenlegung von Mooren wiederum hat einen gegenteiligen Effekt, da trockengelegte Moore hohe Mengen an Methan ausstoßen. Allein in Deutschland entweichen jährlich circa 45 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> aus trockengelegten Mooren. Das Meimersdorfer Moor gehört zu diesen trockengelegten Mooren, da auf dem Gebiet des Moores 1930 ein Güterbahnhof errichtet wurde, der aber nun seit vielen Jahren stillgelegt ist. Auf dem Gebiet des alten Güterbahnhofs befinden sich laut Bericht des NABU das letzte Vorkommen von Kreuzottern in Kiel. Auch aus Artenschutzgründen ist die Ausweisung als Naturschutzgebiet entsprechend wichtig.

Das Meimersdorfer Moor ist ein Hochmoor und bietet damit grundsätzlich die notwendigen Eigenschaften, um eine Teilvernässung zu ermöglichen.

Der NABU Kiel forderte in ihrer Stellungnahme zum Landschaftsrahmenplan 2019 bereits eine Prüfung der Wiedervernässung.

## Beschluss Meimersdorfer Moor renaturieren

Gremium: Jahreshauptversammlung  
Beschlussdatum: 08.05.2021  
Tagesordnungspunkt: 5. Anträge

### Antragstext

- 1 Bündnis 90/die Grünen Kiel setzen sich dafür ein, dass
- 2 das Meimersdorfer Moor so weit wie möglich renaturiert wird. Dafür soll geprüft
- 3 werden, welche Bereiche des Moores für eine Vernässung in Frage kommen. Es soll
- 4 darauf geachtet werden, die Methanemissionen möglichst zu minimieren. Weiterhin
- 5 setzen Bündnis 90/die Grünen Kiel sich dafür ein, dass das Meimersdorfer Moor
- 6 als Naturschutzgebiet ausgewiesen wird.

### Begründung

Moore haben für den Weg in eine klimaneutrale Gesellschaft immense Wichtigkeit. Moore binden weltweit doppelt so viel Kohlenstoffdioxid wie alle Wälder zusammen und das, obwohl sie weltweit nur 3% der Landesfläche ausmachen. Die Trockenlegung von Mooren wiederum hat einen gegenteiligen Effekt, da trockengelegte Moore hohe Mengen an Methan ausstoßen. Allein in Deutschland entweichen jährlich circa 45 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> aus trockengelegten Mooren. Das Meimersdorfer Moor gehört zu diesen trockengelegten Mooren, da auf dem Gebiet des Moores 1930 ein Güterbahnhof errichtet wurde, der aber nun seit vielen Jahren stillgelegt ist. Auf dem Gebiet des alten Güterbahnhofs befinden sich laut Bericht des NABU das letzte Vorkommen von Kreuzottern in Kiel. Auch aus Artenschutzgründen ist die Ausweisung als Naturschutzgebiet entsprechend wichtig.

Das Meimersdorfer Moor ist ein Hochmoor und bietet damit grundsätzlich die notwendigen Eigenschaften, um eine Teilvernässung zu ermöglichen.

Der NABU Kiel forderte in ihrer Stellungnahme zum Landschaftsrahmenplan 2019 bereits eine Prüfung der Wiedervernässung.

## A8 Queere Jugendarbeit in Kiel stärken

Antragsteller\*in: Anna Langsch, Rebecca Such (KV Kiel)

Tagesordnungspunkt: 5. Anträge

### Antragstext

- 1 Jugend lässt sich nicht nachholen.  
2 Wenn queere Jugendliche mit Erfahrungen des Ausschlusses konfrontiert werden,  
3 wenn sie in Schule, Jugendangeboten und der Gesellschaft im Allgemeinen  
4 erfahren, dass sie aufgrund ihres Geschlechts, ihrer Geschlechtsidentität  
5 und/oder ihrer sexuellen Orientierung Ablehnung, Abwertung, Diskriminierung oder  
6 gar körperliche Gewalt befürchten oder gar erleben müssen, prägen diese  
7 Erfahrungen ein Leben lang. Noch immer verbergen queere Jugendliche im  
8 schulischen oder familiären Umfeld oder gegenüber ihren Freund\*innen ihre  
9 geschlechtliche Identität oder sexuelle Orientierung aus Angst vor  
10 Zurückweisung.
- 11 Wir Grüne stehen für eine inklusive Gesellschaft, die Vielfalt wertschätzt und  
12 als Bereicherung begreift. Damit junge Menschen mit genau dieser Erfahrung ins  
13 weitere Leben starten können, wollen wir Kiel zu einem sichereren und  
14 inklusiveren Ort für queere Jugendliche machen. Deshalb fordern wir:
- 15 • Schaffung eines Queeren Jugendzentrums als sicheren Ort des Austauschs,  
16 der Mitgestaltung und der Wissensvermittlung für LSBTIQ\* Jugendliche
  - 17 • Weitergehende Sensibilisierung von Fachkräften der Jugendhilfe, Sozialen  
18 Arbeit und Schulsozialarbeit für die spezifischen Bewältigungsaufgaben von  
19 LSBTIQ\*-Jugendlichen
  - 20 • Stärkung der außerschulischen Bildungs- und Antidiskriminierungsarbeit zu  
21 queeren Themen, z.B. von SCHLAU Kiel. Das Konzept von SCHLAU richtet sich  
22 explizit an alle Schüler:innen und fördert Austausch und  
23 Perspektivübernahme und vermittelt Kenntnisse zu Begriffen,  
24 Lebenshintergründen und rechtlichen Rahmenbedingungen betreffend LSBTIQ\*

### Begründung

erfolgt mündlich

## Beschluss Queere Jugendarbeit in Kiel stärken

Gremium: Jahreshauptversammlung  
Beschlussdatum: 08.05.2021  
Tagesordnungspunkt: 5. Anträge

### Antragstext

- 1 Jugend lässt sich nicht nachholen.  
2 Wenn queere Jugendliche mit Erfahrungen des Ausschlusses konfrontiert werden,  
3 wenn sie in Schule, Jugendangeboten und der Gesellschaft im Allgemeinen  
4 erfahren, dass sie aufgrund ihres Geschlechts, ihrer Geschlechtsidentität  
5 und/oder ihrer sexuellen Orientierung Ablehnung, Abwertung, Diskriminierung oder  
6 gar körperliche Gewalt befürchten oder gar erleben müssen, prägen diese  
7 Erfahrungen ein Leben lang. Noch immer verbergen queere Jugendliche im  
8 schulischen oder familiären Umfeld oder gegenüber ihren Freund\*innen ihre  
9 geschlechtliche Identität oder sexuelle Orientierung aus Angst vor  
10 Zurückweisung.
- 11 Wir Grüne stehen für eine inklusive Gesellschaft, die Vielfalt wertschätzt und  
12 als Bereicherung begreift. Damit junge Menschen mit genau dieser Erfahrung ins  
13 weitere Leben starten können, wollen wir Kiel zu einem sichereren und  
14 inklusiveren Ort für queere Jugendliche machen. Deshalb fordern wir:
- 15 • Schaffung eines Queeren Jugendzentrums als sicheren Ort des Austauschs,  
16 der Mitgestaltung und der Wissensvermittlung für LSBTIQ\* Jugendliche
  - 17 • Weitergehende Sensibilisierung von Fachkräften der Jugendhilfe, Sozialen  
18 Arbeit und Schulsozialarbeit für die spezifischen Bewältigungsaufgaben von  
19 LSBTIQ\*-Jugendlichen
  - 20 • Stärkung der außerschulischen Bildungs- und Antidiskriminierungsarbeit zu  
21 queeren Themen, z.B. von SCHLAU Kiel. Das Konzept von SCHLAU richtet sich  
22 explizit an alle Schüler:innen und fördert Austausch und  
23 Perspektivübernahme und vermittelt Kenntnisse zu Begriffen,  
24 Lebenshintergründen und rechtlichen Rahmenbedingungen betreffend LSBTIQ\*

## A9 Niedriginzidenz-Strategie durchsetzen

Antragsteller\*in: Maik Kristen (Ortsbeirat Suchsdorf)

Tagesordnungspunkt: 5. Anträge

### Antragstext

1 Bündnis90/Die Grünen Kiel setzt sich dafür ein, dass in Kiel eine  
2 Niedriginzidenzstrategie zur Bekämpfung der Covid19-Pandemie angestrebt wird und  
3 orientiert sich dazu an der NoCovid Öffnungsstrategie und den RKI ControlCovid  
4 Vorgaben.

5 Insbesondere heißt dies:

6 - Es wird als gesellschaftliches Ziel das Erreichen von einer 7-Tage-Inzidenz  
7 von 10 ausgegeben und angestrebt, um Kiel zu einer "Grünen Zone" zu machen. Dazu  
8 wird sich an dem umfassenden Papier von der NoCovid-Gruppe ([www.nocovid-  
9 europe.eu](http://www.nocovid-europe.eu)) orientiert.

10 - Es wird darauf hingewirkt, dass die Nachbarkreise und das Land ebenfalls eine  
11 Niedriginzidenzstrategie umsetzen.

12 - Alle Fälle können nachverfolgt werden, es wird auch verfolgt, von wo ein Fall  
13 kommt, um Superspreader zu erkennen.

14 - Konsequentes Testen und Isolieren von neuen Fällen.

15 - Hygienemaßnahmen werden hochgefahren, Maskenpflicht in Büros und allen  
16 Arbeitsstätten, wenn die Homeoffice-Pflicht nicht möglich ist.

17 - Ab einer Inzidenz von 35 und 50 wird das gesellschaftliche Leben wieder  
18 heruntergefahren, bis alle Fälle nachverfolgt sind.

19 - Öffnungen finden erst statt, wenn die Inzidenz nachhaltig gesenkt wurde und  
20 der R-Wert unter eins liegt, um einen "Jojo-Lockdown" zu vermeiden.

21 - Informationskampagnen werden verstärkt, vor allem über Hygienemaßnahmen und  
22 der Verbreitung des Virus, hier gerade die Aereosolverbreitung.

### Begründung

Die Corona-Pandemie ist ein komplexes Geschehen. Viele Menschen sind müde und erschöpft von den halbherzigen Maßnahmen, die zu einem langanhaltenden Lockdown ohne echte Perspektive geführt haben. Der NoCovid Ansatz bietet einen wissenschaftlich basierten Ansatz aus dieser Situation und der Pandemie allgemein hinauszufinden. Denn auch eine Inzidenz zwischen 50 - 100, wie sie in Schleswig-Holstein und Kiel momentan liegt, birgt keine Sicherheit, dass die Fallzahlen steigen und verhindern so einen vorausschauenden Plan von Familien und Wirtschaftstreibenden. Dies gilt es zu beenden, um weiteren finanziellen Schaden und vor allem auch persönliches Leid abzuwenden. Es gilt, so viele Todesfälle und lang anhaltende Krankheitsfolgen bei Kindern und Erwachsenen (PIMS bzw. LongCovid-Syndrom) zu vermeiden, bis die Bevölkerung geimpft werden konnte. Verschiedene Kreis- und Landesverbände haben sich ebenso für die Strategie ausgesprochen, genauso wie Menschen aus der Bundestagsfraktion.

Die Pandemie ist nicht nur Gesundheitskrise, sondern sie wirkt sich zeitgleich in unterschiedlichen Intensitäten auf alle Sektoren der Gesellschaft aus. Die Auswirkungen und Effekte betreffen ihrerseits

weitere gesellschaftliche Räume, die einer eigenen Handlungs- und Aktionslogik unterliegen. Beispielsweise die Auswirkung unklarer Informationen über die Wirksamkeit von Masken oder Corona-Tests oder die Herausforderung, sich hochkomplexe und alle zwei Wochen ändernde Corona-Regelungen anzueignen. Unter Berücksichtigung der besonderen Eigenschaften der Corona-Pandemie als ein dynamisches Geschehen und auf Grund der Erfahrungen mit dem Verlauf der Pandemie in Deutschland sowie im internationalen Vergleich ist es daher notwendig, die gesamte Gesellschaft und die Wiederherstellung der bürgerlichen Freiheiten bei gleichzeitigem Gesundheitsschutz in das Zentrum zu stellen. Denn nur eine Pandemiestrategie, die mit ganzheitlichen Denkansätzen, Methoden und Lösungsvorschlägen auf eine nachhaltige Öffnung aller Sektoren der Gesellschaft abzielt, ist eine Strategie, die den komplexen Anforderungen der Pandemie gerecht werden, unser Wertesystem bewahren und die Beschränkungen der Grundrechte beenden kann. Die seit März 2020 in Deutschland eingesetzte Mitigationsstrategie hat zu wiederkehrenden, immer längeren Lockdowns (Jo-Jo-Effekt) und zugleich zu keinen nennenswerten Erfolgen geführt:

Deutschland steuert in die 3. Welle und die Grundrechtsbeschränkungen dauern endlos an. Im Sommer bestand bereits eine deutschlandweite niedrige Inzidenz, dies ist dieses Jahr noch nicht abzusehen. Insbesondere bei den Schüler:innen und jungen Erwachsenen steigen die Fallzahlen und das Virus wird zwischen Arbeit, Zuhause und Schule verbreitet. Außerdem verbreiten sich und entstehen immer mehr Mutationen, was durch ein intensives Infektionsgeschehen begünstigt wird. Je mehr neue Varianten sich bilden, bevor die Bevölkerung immunisiert ist, desto weiter verlängert sich die Pandemie zeitlich nach hinten. Weitere Entwicklungen sind nicht abzusehen, aber die Gefahr von Rückschlägen ist groß. Nach 12 Monaten stößt der bisherige Umgang mit der Pandemie auf größer werdendes Unverständnis. Die aktuelle COSMO-Studie der Universität Erfurt sieht „sinkendes Vertrauen trotz Lockerungen, einen relativ großen Anteil derer, die die Maßnahmen für zu schwach halten, verbreitete Gesundheitsorgen, steigende Pandemiemüdigkeit und die Wahrnehmung, dass die dritte Welle bevorsteht.“ Das Vertrauen in die Bundesregierung hat mit 30% einen aktuellen Tiefstand erreicht. Und trotzdem, und das ist besonders hervorzuheben, ist eine Zustimmung zur Eindämmung weiterhin vorhanden. Unter diesen Bedingungen ist der Zeitpunkt für einen ehrlichen und transparent kommunizierten Strategiewechsel in der Bekämpfung der Coronapandemie gekommen. Jeder Tag, der vergeht, dehnt die Zeitspanne aus, in der die Menschen auf ein ganzheitliches und strategisches Pandemiemanagement angewiesen sind, das ermöglichen wird, die Schulen, die Kitas, die Wirtschaft und Betriebe, die Geschäfte und Restaurants sowie die Kultur-, Sport- und Tourismuseinrichtungen zügig, nachhaltig, planbar und dauerhaft zu öffnen. Wir können es uns als Gesellschaft in der aktuellen Lage nicht leisten, an einer als inadäquat entlarvten Pandemiebekämpfungsstrategie festzuhalten. Steigende Inzidenzen, immer mehr besorgniserregende Mutationen, der unabsehbar lange Zeitraum bis zur Durchimpfung und die allgemeine Pandemiemüdigkeit fordern eine Richtungsänderung. Wir müssen jetzt, auch aus Rücksicht auf die gesundheitliche, psychische und wirtschaftliche Belastung aller Beteiligten, nachhaltig in eine offene und positive Zukunft in Kiel und Schleswig-Holstein steuern. Eine Strategie, die ein Ende dieser Situation und schnelle Erfolge verspricht, stellt das Grüne-Zonen-Modell des US-Physikers Yaneer Bar-Yam (Cambridge, Massachusetts) dar. Eine deutsche interdisziplinäre Wissenschaftlergruppe, die sich unter dem Namen „No-COVID“ zusammengeschlossen hat, hat auf Basis dieser physikalisch-epidemiologischen Überlegungen und Berechnungen eine umfassende und an deutsche und europäische Verhältnisse angepasste Strategie des Pandemiemanagements erarbeitet. Die Gruppe wurde durch den Physiker Prof. Dr. Matthias Schneider (TU Dortmund) initiiert und schließt neben Mediziner:innen auch Pädagogen, Soziologen und Ökonomen ein. Diese No-COVID-Strategie wird auch in der aktuellen COSMO-Studie von den Befragten gegenüber dem aktuell geltenden Stufenplan favorisiert: „Auch scheint NoCovid eine bessere Wirkung auf Motivation zu haben: Die Strategie sorgt für mehr Zuversicht, ihre Regeln werden als einfacher beurteilt und die Öffnungsstrategie ist für die Befragten klarer.“ Zu den Leitsätzen dieser Strategie gehören:

- Grüne Zonen: Landkreise, Gemeinden und kreisfreie Städte öffnen bei einer Risikoinzidenz unter 10 unter Aufrechterhaltung der Infektionsschutzmaßnahmen und bei Implementierung strategischer Testkonzepte. Nach und nach werden benachbarte Regionen nachziehen und auch zu Grünen Zonen werden. Geschäfte, Kitas, Schulen und Sport- und Kultureinrichtungen können dauerhaft öffnen und die Infektionsschutzmaßnahmen nach und nach reduziert werden.
- Risikoinzidenz: Die gedankliche Ausgangsbasis für Grüne Zonen bietet die Risikoinzidenz, die unter den bislang im Fokus stehenden Inzidenzzahlen liegt und daher zügiger zu erreichen ist. Sie spiegelt die Anzahl der Infektionen wider, deren Herkunft oder Kontakte nicht nachvollzogen werden kann. Eine niedrige Risikoinzidenz erleichtert die Kontrolle des Verbreitungsgeschehens durch die Gesundheitsämter und ist die Grundlage für effektives Ausbruchmanagement.
- Gesundheit und Wirtschaft: Die zwei Kernziele der No-COVID-Strategie – der Gesundheits- und der Wirtschaftsschutz – widersprechen sich nicht. Der gemeinsame Feind einer funktionsfähigen Wirtschaft und der Gesundheit Einzelner ist die Gefahr einer Ansteckung mit dem Coronavirus. Sie dämmt das Konsum- und Freizeitverhalten erheblich (bis zu 80% des Rückgangs werden darauf zurückgeführt); die Möglichkeit weiterer Lockdowns steigert die wirtschaftliche Unsicherheit, wodurch wiederum die wirtschaftliche Aktivität gebremst wird. Eindämmungsmaßnahmen, sofern sie strategisch und ganzheitlich implementiert werden, helfen der Wirtschaft, Planbarkeit zu erlangen. Sie verhindern eine unkontrollierte Virusausbreitung und helfen damit der Gesundheit der Bevölkerung.
- TTI optimieren: Der Testing-Tracing-Isolation-Prozess muss sofort erheblich verkürzt werden, denn aktuell verlaufen zwischen der Infektion bzw. dem Auftreten von Symptomen bis zum Eintritt in die Quarantäne deutschlandweit zwischen 4,5 und 9 Tagen. An diesen Tagen bewegen sich unwissentlich infizierte Personen weiter und können wiederum weitere Kontaktpersonen anstecken. Jeder eingesparte Tag hilft, die Verbreitung des Virus zu unterbinden. Dazu gehört ein ganzheitliches Test-, Kontaktnachverfolgungs- und Quarantäneregime mit einer Kombination von Schnelltests, bei positiver Testung unmittelbar anschließender PCR-Validierung des Ergebnisses und sofortiger Selbstisolation ab dem Testzeitpunkt oder dem Auftreten minimaler Symptome.
- Digitale Vernetzung: Die SORMAS-Software muss in allen Gesundheitsämtern eingeführt werden. Ein ergänzender Einsatz von Kontaktdatenerfassungssystemen (Apps) sollte die Nachverfolgung der Kontakte in Restaurants, Geschäften, Hotels sowie Schulen und Universitäten unterstützen. Die Vernetzung zwischen diesen Mobilitätsräumen und den Gesundheitsämtern ist enorm wichtig. Dazu muss eine kollaborative, offene und gemeinsame Schnittstelle zu den Gesundheitsämtern geschaffen werden. Die Kontaktdaten aus den verschiedenen Erfassungslösungen können dann über eine einheitliche Schnittstelle zur Nachverfolgung an Systeme der Gesundheitsämter übermittelt werden.
- Schulen und Kitas – „Clusterverbinder“: Bildungs- und Betreuungseinrichtungen dürfen nur mit einem Testkonzept (ein sog. Eintrittsscreening bei Wiederaufnahme des Betriebs sowie regelmäßige, d. h. mindestens zwei Mal pro Woche stattfindende Testungen aller Schulangehörigen) sowie mit einem Infektionsschutzkonzept und mobilen Lüftungssystemen öffnen. In Kitas und Schulen verbinden sich zudem Familiencluster, die wiederum weitere soziale und berufliche Cluster haben. Über diese Orte können Viren also in weitere Kontaktnetzwerke weitergetragen werden. Um die Kinder selbst vor Erkrankungen und deren Langzeitfolgen (Long-Covid) zu schützen und Clusterverbindungen zu vermeiden, müssen Virusübertragungen in diesen Einrichtungen so gut wie möglich verhindert und das Infektionsgeschehen kontinuierlich überwacht werden. Auch Kinder in Kitas und Grundschulen könnten mit leicht zu handhabenden PCR-Pooltests (Gurgel- oder Lollimethode) getestet werden.
- Public Health Screening: Für den Übergang in das Grüne-Zonen-Modell ist ein Public Health Screening – eine im Idealfall zweimalige Durchtestung der gesamten Bevölkerung in der potentiellen Grünen Zone – notwendig, um einen Überblick über alle Fälle, insbesondere die unerkannten asymptomatischen, zu erhalten und das Infektionsgeschehen weiter einzudämmen.

- **Mobilität zwischen Landkreisen:** Die Mobilität von Bürgern findet erfahrungsgemäß zu 80% innerhalb eines Landkreises statt, nur 20% der üblichen Mobilität überschreitet dessen Grenzen. Von diesen 20% sind wiederum etwa 80% der Mobilität Fahrten mit einem fixen Endpunkt, z. B. dem Arbeitsplatz; die hier verbleibenden 20% bilden also eine kleine Anzahl von Menschen. Die Personen, die ihre Arbeitsplätze in anderen Landkreisen erreichen wollen, könnten beispielsweise am Arbeitsplatz getestet oder über die Arbeitgeber mit Selbsttests versorgt werden, sodass von ihrer Mobilität kein Infektionsrisiko ausgeht. Unter den übrigen 20%, die Landkreisgrenzen aus nicht-beruflichen Gründen überschreiten (entsprechen 4% der Bevölkerung eines Landkreises), befindet sich bei einer Inzidenz von 100 ein Anteil von 0,004% an Infizierten, d. h. eine verschwindend kleine Menge mobiler Personen, die das Pandemiegeschehen i.d.R. nur wenig beeinflussen.
- **Landkreisgrenzen:** Es erscheint vielen Bürgern unglaublich, wenn eng verbundene Regionen und Lebenswelten, die in den Grenzregionen auch zwischen Bundesländern liegen, unterschiedlichen Regelsystemen unterliegen. Daher sind Regelsysteme pragmatisch an den faktischen Lebenswelten der Menschen entlang zu etablieren, z. B. durch Ballungsraumgesetze und Experimentierklauseln, die es den Gemeinden, Landkreisen und kreisfreien Städten auch unter dem Gesichtspunkt der verfassungsrechtlichen Subsidiarität erlauben, die ortsspezifischen Besonderheiten abzubilden und zügig Grüne Zonen zu errichten.

Ausführliche Informationen: [www.nocovid-europe.eu](http://www.nocovid-europe.eu)

Für die Modellregion Nürnberg: <http://nbg.nocovid-modellregion.de/>

Grüner LV Bremen: [Bremen als Modellregion für eine Niedrig-Inzidenz-Strategie -Grüne Bremen \(gruene-bremen.de\)](http://Bremen%20als%20Modellregion%20f%C3%BCr%20eine%20Niedrig-Inzidenz-Strategie%20-%20Gr%C3%BCne%20Bremen%20(gruene-bremen.de))

Control-Covid vom RKI: [www.rki.de/DE/Content/InfAZ/N/Neuartiges\\_Coronavirus/Downloads/Stufenplan.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](http://www.rki.de/DE/Content/InfAZ/N/Neuartiges_Coronavirus/Downloads/Stufenplan.pdf?__blob=publicationFile)

Begründungstext basiert auf dem Beschluss der Grünen vom KV Erzgebirge (Sachsen): [Beschluss \(gruene-erzgebirge.de\)](http://Beschluss%20(gruene-erzgebirge.de))