Beschluss Autofreie Kiellinie und Mobilitätswende

Gremium:	Jahreshauptversammlung
Beschlussdatum:	08.05.2021
Tagesordnungspunkt:	5. Anträge

Antragstext

Bündnis 90/Die Grünen Kiel setzen sich dafür ein, die nördliche Kiellinie bis Ende 2023 frei von Autos zu bekommen, um diesen Bereich der Förde für die Kieler Bevölkerung, vor allem Fußgänger:innen und Radfahrer:innen, zu öffnen.

Darüber hinaus setzen sich Bündnis 90/Die Grünen Kiel dafür ein, die Innenstadt bis 2030 ebenfalls autofrei zu gestalten bei gleichzeitigem Ausbau des ÖPNVs, um die Ziele des Pariser Klimaabkommens, insbesondere im Verkehrssektor, einzuhalten.

Begründung

Der Masterplan „100% Klimaschutz“ der Stadt Kiel sieht eine Reduzierung der CO2-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 Autoarme Innenstadt

Gremium:	Jahreshauptversammlung
Beschlussdatum:	08.05.2021
Tagesordnungspunkt:	5. Anträge

Antragstext

Bündnis 90/Die Grünen setzen sich in der Ratskooperation für eine autoarme Innenstadt in dem Bereich Wall, Jensendamm, Martensdamm, Kleiner Kiel Kanal ein. Dieser Bereich wird im Folgenden Quartier genannt.

Dazu wollen wir das Quartier in der Kieler Altstadt zu einer autoarmen Zone erklären. Dies bedeutet:

– Ausschließlich Anlieger*innen mit vorhandenem Privatparkplatz dürfen in das Quartier fahren. Diese dürfen aber nicht mehr am Straßenrand oder auf öffentlichen Flächen parken

– Anlieger*innen ohne festen Parkplatz und Nicht-Anlieger*innen dürfen nicht in das Quartier fahren und werden auf Parkflächen außerhalb des Quartiers verwiesen. Dazu gehören speziell die Parkhäuser P5 Holstenstraße I, P6 Holstenstraße II, P4 Altstadt, P3 Jensendamm und das Parkhaus Kieler Schloss, welche jederzeit zugänglich gemacht werden sollten. Für Anlieger*innen soll es möglich sein feste Parkplätze in den Parkhäusern zu bekommen.

– Ausnahmen der Regelung bilden Polizei, Feuerwehr, Rettungswagen, Taxen, Müllabfuhr, Umzugswagen, sowie der Lieferverkehr. Letztgenannte dürfen in das Quartier nur zu festgelegten Zeiten einfahren.

– Für Menschen mit Behinderung mit eigenem Fahrzeug sollen adäquate Einzelfalllösungen gefunden werden.

– Für alle einfahrenden Fahrzeuge gilt Tempo 10 Km/h.

– In allen Straßen sollen Shared Spaces für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen entstehen. Fußgänger*innen haben dabei stets Vorrang. Die schon jetzt als Fußgänger*innenzone ausgewiesene Dänische Straße und Holstenstraße bilden dabei die Ausnahme. Dort bleibt es bei der bisherigen restriktiven Regelung für Fahrräder.

– Die freigewordenen Räume sollen kreativ genutzt werden und damit zur Lebensqualität beitragen. Dies soll zum Beispiel durch Begrünung mit Bäumen, Blühstreifen, Hochbeeten, sowie Aufstellen von vereinzelten Sitzgruppen, Spielund 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 zurückgelegt1 . 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 Houten2 , Madrid3 und London4 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 entsprechenden 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 Entkolonialisierung von Straßennamen

Gremium:	Jahreshauptversammlung
Beschlussdatum:	08.05.2021
Tagesordnungspunkt:	5. Anträge

Antragstext

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

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

- Lüderitzstraße
- Nachtigalstraße
- Nettelbeckstraße
- Von-der-Groeben-Straße
- Wissmannstraße
- Woermannstraße

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

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

Begründung

Ein Straßenname 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 Laubbläser schaden Mensch und Umwelt

Gremium:	Jahreshauptversammlung
Beschlussdatum:	08.05.2021
Tagesordnungspunkt:	5. Anträge

Antragstext

Bündnis 90/die Grünen Kiel setzen sich dafür ein, dass

- die Stadt Kiel die Beseitigung von Laub ausschließlich in notwendigen Bereichen, also auf Wegen mit Rutschgefahr anwendet. Auf das Wegblasen von Laub auf Grünflächen sowie auf Waldwegen und Waldplätzen soll vollständig verzichtet werden. Weiterhin soll auf die Nutzung von Laubbläsern und Laubsaugern so weit wie möglich verzichtet werden und gegebenenfalls Alternativen wie die Nutzung von Rechen geprüft werden.

- die private Nutzung von Laubbläsern und Laubsaugern im gesamten Gebiet der Stadt Kiel so weitreichend wie möglich eingeschränkt wird. Das Bundesministerium für Umweltschutz bezeichnet ein vollständiges Verbot als rechtlich nicht möglich, daher soll die zeitliche Nutzung auf eine Stunde am Tag reduziert werden und eine Informationsbroschüre für private Nutzer*innen, welche über die 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 Für einen Nachhaltigen Ausbau des Holstein Stadions & Klimaneutralen Verein

Gremium:	Jahreshauptversammlung
Beschlussdatum:	08.05.2021
Tagesordnungspunkt:	5. Anträge

Antragstext

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

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

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

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

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

- eine Auflage, dass das Stadion auch von dem Frauenteam Holstein Kiels genutzt werden darf
- dass sich Holstein Kiel als “Vorzeigeprojekt Kiels” am ausgesprochenen Klimanotstand der Stadt orientiert und sich als Verein bis 2030 vollständig klimaneutral ausrichtet. Dieses Vorhaben sollte sich auch im Bau wiederspiegeln. Es soll geprüft werden, inwieweit ein Stadionausbau

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

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

- die Vorlage eines separaten und individuellen Sicherheitskonzeptes für direkte und umliegende Anwohner*innen für Großveranstaltungen
- Vorlage eines Konzepts, wie Anwohner*innen und deren Gäste an Spieltagen problemlos und ohne große Einschränkungen zu den Grundstücken gelangen können
- 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 Meimersdorfer Moor renaturieren

Gremium:	Jahreshauptversammlung
Beschlussdatum:	08.05.2021
Tagesordnungspunkt:	5. Anträge

Antragstext

Bündnis 90/die Grünen Kiel setzen sich dafür ein, dass

das Meimersdorfer Moor so weit wie möglich renaturiert wird. Dafür soll geprüft werden, welche Bereiche des Moores für eine Vernässung in Frage kommen. Es soll darauf geachtet werden, die Methanemissionen möglichst zu minimieren. Weiterhin setzen Bündnis 90/die Grünen Kiel sich dafür ein, dass das Meimersdorfer Moor 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 wiederrum hat einen gegenteiligen Effekt, da trockengelegte Moore hohe Mengen an Methan ausstoßen. Allein in Deutschland entweichen jährlich circa 45 Millionen Tonnen CO2 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 Queere Jugendarbeit in Kiel stärken

Gremium:	Jahreshauptversammlung
Beschlussdatum:	08.05.2021
Tagesordnungspunkt:	5. Anträge

Antragstext

Jugend lässt sich nicht nachholen.
Wenn queere Jugendliche mit Erfahrungen des Ausschlusses konfrontiert werden, wenn sie in Schule, Jugendangeboten und der Gesellschaft im Allgemeinen erfahren, dass sie aufgrund ihres Geschlechts, ihrer Geschlechtsidentität und/oder ihrer sexuellen Orientierung Ablehnung, Abwertung, Diskriminierung oder gar körperliche Gewalt befürchten oder gar erleben müssen, prägen diese Erfahrungen ein Leben lang. Noch immer verbergen queere Jugendliche im schulischen oder familiären Umfeld oder gegenüber ihren Freund*innen ihre geschlechtliche Identität oder sexuelle Orientierung aus Angst vor Zurückweisung.

Wir Grüne stehen für eine inklusive Gesellschaft, die Vielfalt wertschätzt und als Bereicherung begreift. Damit junge Menschen mit genau dieser Erfahrung ins weitere Leben starten können, wollen wir Kiel zu einem sichereren und inklusiveren Ort für queere Jugendliche machen. Deshalb fordern wir:

- Schaffung eines Queeren Jugendzentrums als sicheren Ort des Austauschs, der Mitgestaltung und der Wissensvermittlung für LSBTIQ* Jugendliche

- Weitergehende Sensibilisierung von Fachkräften der Jugendhilfe, Sozialen Arbeit und Schulsozialarbeit für die spezifischen Bewältigungsaufgaben von LSBTIQ*-Jugendlichen

- Stärkung der außerschulischen Bildungs- und Antidiskriminierungsarbeit zu queeren Themen, z.B. von SCHLAU Kiel. Das Konzept von SCHLAU richtet sich explizit an alle Schüler:innen und fördert Austausch und Perspektivübernahme und vermittelt Kenntnisse zu Begriffen, Lebenshintergründen und rechtlichen Rahmenbedingen betreffend LSBTIQ*