



Parlamentarisches Klassenzimmer **DER MOBILE MENSCH**

DEINE WEGE. DEINE ENTSCHEIDUNGEN. DEINE ZUKUNFT.

Universum[®] Bremen

14. bis 16. November 2019



Universum[®] Bremen

Mobilität

Was ist Mobilität? Wie bewegen wir uns fort? Wohin? Warum? Und was für Auswirkungen hat das auf unsere Umwelt, die Stadtentwicklung und unsere Mitmenschen? Über all diese Fragen müssen wir uns nicht nur als Einzelpersonen Gedanken machen, Politik und Wirtschaft spielen allein schon beim vorhandenen Angebot eine große Rolle – wenn es keinen Bus bei mir gibt, kann ich ihn auch nicht nehmen; gibt es keine alternativen Antriebsformen zu Benzinmotoren, kann ich mein Auto auch nicht damit betreiben; und wenn es vor Ort keine – oder nur sehr teure – Bekleidungsgeschäfte gibt, lasse ich mir vielleicht mehr aus dem Internet liefern. Um hier Lösungen zu finden, muss die Politik sich allerdings in ein Spannungsfeld aus verschiedenen Interessen begeben: Freiheit versus Sicherheit, Flexibilität versus Umwelt- und Gesundheitsschutz, Wachstum versus Nachhaltigkeit.

Arbeitsgruppen

AG 1: Mobilität und Wohnen

Wie soll sich unser Wohngebiet entwickeln?

AG 2: Mobilität und Konsum

Vom Handy bis zur Kartoffel: Wie wollen wir zukünftig einkaufen?

AG 3: Mobilität und Reisen

Reisefreiheit und Klimaschutz – ein Widerspruch?

AG 4: Mobilität und Energie

Sind E-Fortbewegungsmittel wirklich unsere Zukunft?

AG 5: Mobilität und Arbeiten

Digitale Nomaden, Pendler und Heimarbeitende: Wo geht die Reise hin?

RESOLUTION DES AUSSCHUSSES ZUM THEMA

„Mobilität und Wohnen“

Wie soll sich unser Wohngebiet entwickeln?

Vorgelegt von: Albertini Bacho, Jasper Bindan, Lynn Inkersole, Paul Kamp, Anna Kaufmann, Anna Ludwigs, Hannah Schmidt, Lena Sibbersen, Daniel Wittig

Moderator: Sandro Schott

Experte: Prof. Dr.-Ing. Carsten-W. Müller, Hochschule Bremen

Wir stellen fest:

- A. Aufgrund von unzureichend ausgebautem und nicht flächendeckendem ÖPNV ist die Nutzung mit lediglich 15 % der Bremer Bevölkerung zu gering.
- B. Es bewegen sich zu viele Autos in den Innenstädten und diesen wird zusätzlich zu viel Platz zugesprochen. Das Preisniveau für Parkplätze und das Parken am Straßenrand ist zu niedrig und führt zu Beeinträchtigungen von Gehwegnutzerinnen und -nutzern, Rettungswagen und Fahrradfahrerinnen sowie -fahrern.
- C. Durch einen Mangel an Grünflächen heizt sich die Stadt auf, die Luftqualität wird beeinträchtigt, es fehlen Erholungsorte und die Gesundheit wird gefährdet. Außerdem wird das Insektensterben gefördert und es wird zu viel Boden durch Asphaltierung und Betonierung versiegelt.
- D. Es herrscht unzureichende Barrierefreiheit im öffentlichen Raum. Dies betrifft sowohl den Altbestand von Gebäuden und Flächen als auch Neubauten.
- E. Es fehlt an Fortbewegungsmitteln, die als Alternative zum Auto realistisch umsetzbar sind.
- F. Die Möglichkeiten für Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer, im Alltag Radwege und Fahrradstraßen sowie sichere Abstellmöglichkeiten zu nutzen, und sich allgemein im Straßenverkehr sicher zu bewegen, sind nur unzureichend gegeben.
- G. Es zeichnet sich ein Wandel von pragmatischer zur individualistischen Stadtnutzung ab und der Individualverkehr hat dadurch zugenommen.
- H. Es gibt keine ausreichend transparente Überblicksform über die Gesamtbreite von verschiedenen und örtlich zur Verfügung stehenden Fortbewegungsmitteln.
- I. Die Verwendung von nachhaltigen, recycelbaren, nachwachsenden und regionalen Baumaterialien ist bei Neubauten in zu geringem Maße vertreten.
- J. Der Wohnraum ist in den vergangenen Jahren von 19 m² auf 42 m² p. P. stark angestiegen.

Wir fordern:

1. Den Ausbau und die Vergünstigung des ÖPNV.
 - a. Preisnachlass auf alle Tickets sowie die Prüfung der Möglichkeit eines „365 €-Jahrestickets“.
 - b. Eine Umrüstung in Bezug auf WLAN, mehr barrierefreien Raum sowie mehr Gepäckablagen und eine Umrüstung auf erneuerbare Energien.
 - c. Eine Erweiterung der Haltestellen und Linien.**(angenommen)**
- ~~2. Den Ausbau der geplanten autofreien Innenstadt auf umliegende Stadtteile (z. B. Osterort und Alte Neustadt etc.). Es soll eine autofreie Zone entstehen, die ausschließlich Einsatzfahrzeugen, Anliegern und Lieferanten offensteht. **(abgelehnt)**~~
3. Anreizsysteme für Fassaden- und Dachbegrünung und die verstärkte Publizierung von Informationen über förderliche Aspekte für Natur und Mensch. **(angenommen)**
4. Eine Erhöhung von Fördergeldern für barrierefreies Bauen und den Umbau zur Barrierefreiheit in öffentlich zugänglichen Gebäuden und Flächen (Schulen, Restaurants, Geschäfte etc.) sowie die Sicherstellung von Barrierefreiheit im ÖPNV. **(angenommen)**
- ~~5. Der Ausbau und die Förderung von alternativen Fortbewegungsmitteln soll vorangetrieben werden, um die Straßen zu entlasten und die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel für Personen, unabhängig von ihrem Wohngebiet, attraktiver zu machen. Dies wäre möglich durch Seilbahnen, autonome Shuttle-Busse und generell kleinelektrisch betriebene, innovative Fortbewegungsmittel. **(abgelehnt)**~~
6. Fahrradwege, Fahrradstraßen und Markierungen für den Fahrradverkehr sowie genügend abschließbare Fahrradboxen an Haltestellen und öffentlichen Parkplätzen müssen ausgebaut werden. **(angenommen)**
- ~~7. Ein verkehrsmittelübergreifendes Informationsmedium, welches (z. B.) in Form einer App und als digitaler Plan an Bushaltestellen vorhanden sein muss, welches auch für beeinträchtigte Menschen nutzbar ist. Es soll einen Überblick über Verfügbarkeit, Ankunftszeiten, Preise und Möglichkeiten zum Nutzen von verschiedenen Transportsystemen, die über das VBN-Angebot hinausgehen, verschaffen. **(abgelehnt)**~~
8. Eine generelle Erhöhung von Preisen für das Parken, besonders bei Behinderung von anderen Verkehrsteilnehmenden, inklusive einer Erhöhung der Strafger für Falschparkende. **(angenommen)**
- ~~9. Anreizsysteme für Neubauten aus nachhaltigen, regionalen, nachwachsenden und recycelbaren Baumaterialien. **(abgelehnt)**~~
10. Den Ausbau und die Förderung von Shared-Mobility-Transportmitteln. **(angenommen)**

RESOLUTION DES AUSSCHUSSES ZUM THEMA

„Mobilität und Konsum“

Vom Handy bis zur Kartoffel: Wie wollen wir zukünftig einkaufen?

Vorgelegt von: Maylo Buß, Eren Çeltikçi, Philip Grael Pflug, Aileen Karp,
Ann Murawski, Patrycja Twardzik, Saskia Wagenfeld

Moderator: Lucas Krüll

Experte: Bernhard Fehr, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt

Wir stellen fest:

- A. Der Lieferverkehr verstopft die Städte und verursacht Gesundheits- und Umweltschäden, Haustürlieferungen stellen hierbei das größte Problem dar.
- B. Durch Individualverkehr werden Städte vollgeparkt und Grünflächen versiegelt sowie die Umwelt nachhaltig geschädigt.
- C. Versandverpackungen sind oft überdimensioniert und nicht umweltfreundlich.
- D. Alternativen in Bezug auf Verkehr und Konsum werden nicht ausreichend genutzt.
- E. Dass regionale Geschäfte und der Einzelhandel unter dem stetig steigenden Konsum aus dem Internet leiden.
- F. Die Politik handelt trotz starken Druckes von Protestinitiativen nur schwach und behandelt andere Thematiken bevorzugt.
- G. Der Konsum großer Teile der Bevölkerung ist unreflektiert und nicht nachhaltig, da oft weder auf Regionalität noch auf Saisonalität geachtet wird.
- H. Es fehlt häufig die Verhältnismäßigkeit in Bezug auf Konsum, was beispielsweise im Fall von Massentierhaltung zu mehr Langstreckentransporten führt.

Wir fordern:

1. ~~Die Schaffung eines dezentralisierten Netzwerks von Packstationen, welches die Lieferung bis zur Haustür eindämmt und auf lange Sicht ersetzt. (abgelehnt)~~
2. ~~Dass Parken im Innenstadtbereich teurer wird und bei Verstößen hohe Strafen folgen. Zudem soll beim Autokauf zwangsläufig ein verfügbarer/eigener Parkplatz vorgewiesen werden müssen. Langfristig sollen Parkplätze reduziert werden. (abgelehnt)~~
3. Verpackungen sollen minimiert und umweltfreundlicher gestaltet werden. **(angenommen)**
4. ~~Dass der ÖPNV ausgebaut und gefördert wird, u. a. durch
 - a. ~~die Implementierung alternativer Konzepte wie Carsharing oder neuer Technologien wie E-Roller.~~
 - b. ~~ehrenamtliche Senioren als Personal unter Aufstockung der Rentenzahlungen.~~
 - c. ~~die Vergünstigung der Tickets mit einer Perspektive hin zu einem kostenlosen Nahverkehr.~~(abgelehnt)~~
5. Die Förderung des Einzelhandels und inhabergeführter Geschäfte. **(angenommen)**
6. Dass die Forderungen der Protestinitiativen ernster genommen werden und mehr für den Klimaschutz getan wird. **(angenommen)**
7. Dass regionale und saisonale Produkte vermehrt angeboten und besonders gekennzeichnet werden sollen, analog zur Kennzeichnung von Hühnereiern. **(angenommen)**
8. Produkte sollen zurückverfolgbar sein, insbesondere in Hinblick auf die Lieferwege. **(angenommen)**

RESOLUTION DES AUSSCHUSSES ZUM THEMA

„Mobilität und Reisen“

Reisefreiheit und Klimaschutz – ein Widerspruch?

Wie kann Reisen heute klima- und sozialverträglich gestaltet werden, sodass wir in der Zukunft nachhaltig mobil sind?

Vorgelegt von: Hajar Akamcht, Sophie Brack, Celin Mañasco, Lennox Püchel, Ludwig Schlätzer, Lilly Schlichter, Kyra Wilke, Arwen Wölbern

Moderator: Dominik Schönherr

Experte: Prof. Claudio Franzius, Universität Bremen

Wir stellen fest:

- A. Die Verkehrsmittel, die einen hohen CO₂-Emissionsanteil aufweisen, sind vergleichsweise günstiger zu nutzen als jene, die verhältnismäßig weniger CO₂-Emissionen verursachen.
- B. Reisen ist ein immanenter Bestandteil persönlicher und interkultureller Entwicklung.
- C. Die öffentlichen Verkehrsmittel weisen einen Attraktivitätsmangel hinsichtlich der ökologischen und sozialen Nachhaltigkeitsdimensionen auf.
- D. Die derzeit mehrheitlich verwendeten Verkehrsmittel – namentlich: Flugzeuge, motorbetriebene Schiffe und MIV-Fahrzeuge – belasten in aktueller Verwendung die Umwelt maßgeblich.
- E. Die derzeitige Bestromung von Schiffen in Bremer Häfen ist ökologisch nicht nachhaltig.
- F. Die aktuell geplante Bepreisung von CO₂ ist zu niedrig angesetzt.
- G. Rund 5 % aller CO₂-Emissionen entstehen durch den globalen Tourismus.
- H. Die Finanzierbarkeit von Reisen würde sich für einen Teil deutscher Haushalte erschweren, wenn die Bepreisung von emittiertem CO₂ sich erhöht.
- I. Den Menschen fehlt die Eigenverantwortung zur Mäßigung zum Wohle der Umwelt.
- J. Die Verkehrswende ist ein Gemeinschaftswerk und nicht durch ein einzelnes Individuum zu vollziehen.

Wir fordern:

1. Klimaschutzwirksame Erhöhung der Bepreisung von CO₂-Emissionen. **(angenommen)**
2. Keine Einschränkungen der Reisefreiheit durch Verbote. **(angenommen)**
3. Attraktivitätsverbesserungen von Verkehrsmitteln, die einen geringeren Schadstoffausstoß aufweisen. **(angenommen)**
4. ~~Bereitstellung von Landstromanlagen zur Reduktion der in Häfen verursachten Schadstoffemissionen durch Schiffe, bei gleichzeitiger Marktanpassung des Preises an den des Stroms. **(abgelehnt)**~~
5. ~~Die aus der CO₂-Bepreisung eingenommenen Gelder sollen an alle Bürgerinnen und Bürger zurückfließen. **(abgelehnt)**~~
6. Den Klimaschutz betreffende Maßnahmen in Form von indirekten Verhaltensänderungen unter Einbeziehung der Interessen von Bürgerinnen und Bürgern, z. B. Vergünstigung von Zugtickets und ÖPNV. **(angenommen)**
7. Vertreterinnen und Vertreter von Institutionen des öffentlichen Rechts verzichten auf die Verwendung von Flugzeugen in Zusammenhang mit der Wahrnehmung ihrer öffentlichen funktionalen Tätigkeit, sofern eine angemessene sowie klimafreundliche Alternative besteht. **(angenommen)**

RESOLUTION DES AUSSCHUSSES ZUM THEMA

„Mobilität und Energie“

Sind E-Fortbewegungsmittel wirklich unsere Zukunft?

Vorgelegt von: Nadine Becker, Luise Brunßen, Lena Cordes, Ole Grünert, Nejra Memesahovic, Julius Walte, Ruben Wiesner

Moderator: Valentin Leupolt

Experte: Dr. Werner Zittel, Ludwig-Bölkow-Stiftung

Wir stellen fest:

- A. Wasserstoff ist als Treibstoff auf lange Sicht die sinnvollste und nachhaltigste Variante im Rahmen der Mobilität.
- B. Eine Vorreiterrolle in der Wasserstoffmobilität würde in Bremen Arbeitsplätze schaffen und wirtschaftliche Vorteile bringen.
- C. Die Bereitschaft der Bevölkerung, auf Wasserstoffautos umzusteigen¹, muss gesteigert werden.
- D. 40 % der Bahnstrecken der Deutschen Bahn sind nicht elektrifiziert.²
- E. E-Scooter sind zu gefährlich³, stehen im Weg, ersetzen selten das Autofahren und fördern nicht die Gesundheit der Menschen.
- F. Der ÖPNV ist ungenügend ausgebaut und die Tickets sind zu teuer.
- G. Schülerinnen und Schüler sowie Studierende haben kein eigenes Einkommen und fahren regelmäßig mit Bahn oder Bus.
- H. Fahrradwege sind in schlechtem Zustand und nicht sicher zu befahren. Fahrradstellplätze sind nicht ausreichend vorhanden.

¹ <https://statista.stabi-hb.de/infografik/18586/absatz-von-wasserstoff-an-deutschen-tankstellen/>

² <https://www.welt.de/wirtschaft/article169474721/Mit-mehr-Oberleitungen-haette-die-Bahn-weniger-Probleme.html>

³ <https://www.tagesschau.de/inland/e-scooter-bilanz-101.html>

Wir fordern:

1. Die Mobilität auf Basis von Wasserstoff soll, im direkten Vergleich zum Ausbau der E-Mobilität (nach Ziel der Bundesregierung), priorisiert werden und auch die Gründung einer Infrastruktur erfahren. **(angenommen)**
- ~~2. In Bremen soll ein außerstädtisches Pilotprojekt zu Vehikeln betrieben durch Brennstoffzellen erfolgen. **(abgelehnt)**~~
3. Finanzielle Anreize für den Kauf von Wasserstoff-Autos (wie bei Photovoltaik). **(angenommen)**
- ~~4. Zugstrecken ohne Oberleitung werden mit Wasserstoffantrieb befahren. **(abgelehnt)**~~
- ~~5. E-Scooter sollen generell verboten sein. **(abgelehnt)**~~
6. Der BSAG und dem VBN sollte mehr Geld zur Verfügung gestellt werden, damit die Attraktivität des ÖPNV steigt. **(angenommen)**
7. Kostenlose Fahrten für Schülerinnen und Schüler sowie Studierende im ÖPNV in Bremen. **(angenommen)**
8. Den Ausbau, die Instandhaltung und die Renovierung der Fahrradinfrastruktur, um das Fahrradfahren attraktiver zu machen. Außerdem soll die Sicherheit durch die Installation von intelligenten Ampelsystemen oder Zebrastreifen erhöht werden. **(angenommen)**

RESOLUTION DES AUSSCHUSSES ZUM THEMA

„Mobilität und Arbeiten“

Digitale Nomaden, Pendler und Heimarbeitende: Wo geht die Reise hin?

Vorgelegt von: Sumaia Abo Alatta, Michelle Gerlach, Hubertus Jürgens,
Kaan Karagöz, Sina Michaelis, Dominik Pfeiffer, Rebekka Schmidt

Moderator: Tim Kniepkamp

Expertin: Elisabeth Burkhart, Innolab Daimler

Wir stellen fest, dass:

- A. das Angebot des Öffentlichen Verkehrs insbesondere in Bremen
 - a. auf dem Land zu gering ist, sodass die Menschen dort vom Auto abhängig sind.⁴
 - b. nicht ausreichend zuverlässig und flexibel ist.
 - c. mit zu hohen Ticketpreisen – insbesondere für Schülerinnen und Schüler – verbunden ist.⁵
- B. bei Dienstreisen die Langstreckenzüge im Vergleich zu innerdeutschen Flügen zu teuer sind.⁶
- C. Pendlerinnen und Pendler
 - a. 42 % aller Beschäftigten in Bremen ausmachen.⁷
 - b. eine Ursache für die Staus in Bremen sind, indem sie in den Hauptverkehrszeiten zum Verkehr beitragen.⁸
 - c. aus dem Bundesland Bremen jährlich vier Tage im Stau verbringen.⁹
 - d. durch mangelnden Wohnraum in der Nähe des Arbeitsplatzes zum Pendeln gezwungen sind.¹⁰
 - e. über psychosomatische Beschwerden, geringeres Wohlbefinden und stärkere Unzufriedenheit klagen¹¹ und es häufiger zu Fehltagen kommt (11 % Männer bzw. 15 % Frauen)¹².
 - f. ihre PKW häufig nur gering auslasten, indem sie alleine fahren.¹³
- D. die ortsunabhängige Arbeitsform des „Homeoffice“
 - a. die Produktivität um 13 % erhöht und Kündigungen seitens der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer um 50 % reduziert.¹⁴
 - b. lediglich in 39 % der Unternehmen erlaubt ist.¹⁵

⁴ Mobilitätsatlas 2019, S. 20.

⁵ *Kreiszeitung* vom 13.11.2019 „Bus- und Bahnfahrten im VBN bald teurer – aber nicht alle Kunden sind betroffen“

⁶ *CO2 Online* vom 16.08.2019 „Bahn oder Flugzeug“

⁷ Sonderausstellung „Der mobile Mensch – Deine Wege. Deine Entscheidungen. Deine Zukunft.“ im Universum® Bremen

⁸ *Weser-Kurier* vom 12.02.2019 „Autofahrer verbringen in Bremen vier Tage im Jahr im Stau“

⁹ *Weser-Kurier* vom 12.02.2019 „Autofahrer verbringen in Bremen vier Tage im Jahr im Stau“

¹⁰ *Göttinger Tageblatt* vom 15.10.2019 „Zu wenig bezahlbarer Wohnraum: Immer mehr Berufstätige pendeln zur Arbeit“

¹¹ Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin, S. 14

¹² *Weser-Kurier* vom 17.10.2019 „Immer mehr pendeln in die Städte“

¹³ *ZEIT Online* vom 17.12.2012 „Auto nur voll besetzt so CO2 sauber wie ein Regionalzug“

¹⁴ *Süddeutsche Zeitung* vom 01.07.2015 „Pro und Contra Home Office“

¹⁵ *Statista*, S. 38.

- c. von 64 % der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer als gesetzlicher Anspruch gefordert wird.¹⁶
 - d. die Trennung zwischen Arbeits- und Privatleben auflöst, sodass dies häufig zu unregelmäßigen Arbeitszeiten und als Folge hieraus zu Überstunden führt.¹⁷
 - e. psychische Belastung z. B. Stress¹⁸ und erhöhte arbeitsbedingte Erschöpfung¹⁹ erzeugt.
- E. der Breitbandausbau in Deutschland zu gering ist, wodurch viele Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer nicht ortsunabhängig arbeiten können.²⁰

¹⁶ *Statista*, S. 41.

¹⁷ Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin, S. 17

¹⁸ *ZEIT Online* vom 10.03.2017 „Erschöpfung durch Heimarbeit“

¹⁹ Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin, S. 18

²⁰ *Tagesschau* vom 18.03.2019 „Schnelles Internet: Warum Deutschland hinterherhinkt“

Wir fordern, dass:

1. der öffentliche Verkehr
 - a. im Nahbereich für Schülerinnen und Schüler, Auszubildende und Rentnerinnen und Rentner im Bundesland Bremen und den anliegenden Randbezirken kostenlos wird, indem die Einnahmen aus der erhöhten KFZ- und CO₂-Steuer verwendet werden.
 - b. im Fernzugbereich durch die höhere Besteuerung von Inlandsflügen subventioniert wird.
 - c. durch ein breiteres Angebot von „*Park&Ride*“²¹ gefördert wird.
 - d. ein leistungsstärkeres WLAN – insbesondere in Zügen – erhält.
 - e. durch ein breiteres Angebot (z. B. Taktung, Pünktlichkeit) flexibler wird.

(angenommen)

2. das Konzept der „*Shared Mobility*“²² in Bremen durch
 - a. ein breiteres Angebot an ausleihbaren Fahrrädern gestärkt wird.
 - b. mehr *Carsharing*-Stationen gefördert wird.
 - c. eine allgemein zugängliche Plattform für Fahrgemeinschaften ausgebaut wird.
 - d. die Entwicklung einer App aufgewertet wird, die einen Überblick aller Angebote aus diesem Bereich bietet.

(angenommen)

- ~~3. die Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber Bremens

 - a. durch *Zeitwächter*-Apps die Nutzungszeit von dienstlichen Computern einschränken.
 - b. ab einer gewissen Firmengröße interne Angebote wie Firmenbusse, ein Jobticket und einen Bonus für *Carsharing* schaffen sowie ihren eigenen Fuhrpark auf elektrische sowie wasserstoffbetriebene Autos umstellen.
 - c. für ortsunabhängige Tätigkeiten zwei Wochenarbeitsstage *Homeoffice* gewährleisten.
 - d. eine Flexibilisierung der Arbeitszeit ermöglichen, um Stoßzeiten zu verringern.~~

(abgelehnt)

- ~~4. die Infrastruktur des Bundeslandes Bremens

 - a. im ländlichen Bereich die Voraussetzungen für *E-Mobilität* schafft.
 - b. in höherem Maße Busspuren und Vorfahrten für Busse sowie Bahnen einrichtet.
 - c. die Fahrradwege ausbaut und so Anreize für die Nutzung des Fahrrads für Arbeitswege schafft.~~

(abgelehnt)

- ~~5. bundesweit ein flächendeckendes mobiles sowie Glasfasernetz (FttB)²³ geschaffen wird.~~

(abgelehnt)

²¹ Das Konzept des Park&Ride zielt darauf ab, dem innerstädtischen Zielverkehr bereits im Außenbereich von Ballungsräumen einen Umstieg auf den öffentlichen Personenverkehr zu ermöglichen und damit die Innenstadt von privaten Fahrzeugen zu entlasten.

²² Geteilte Mobilität bezieht sich auf die gemeinsame Nutzung eines Fahrzeugs, Fahrrads oder eines anderen Transportmittels.

²³ Die FttB-Architektur sieht vor, dass das Glasfaserkabel innerhalb eines Gebäudes endet, in dem der Kunde seinen Anschluss hat.

Ablauf Debatte

1. Feststellungen und Forderungen vorlesen

(1 Mitglied des vorschlagenden Ausschusses am Rednerpult)

Zum Beginn jeder Debatte hat der Ausschuss (die Arbeitsgruppe) die Möglichkeit, getroffene Feststellungen und Forderungen zu verlesen.

2. Verteidigungsrede

(1 Mitglied des vorschlagenden Ausschusses, max. 3 Minuten am Rednerpult)

Anschließend hat dieser Ausschuss die Möglichkeit, in einer Verteidigungsrede die Forderungen und Hintergründe dazu zu erklären.

3. Angriffsrede(n)

(1 oder mehrere Mitglieder der anderen Ausschüsse, max. 3 Minuten am Platz mit Mikrofon)

Direkt im Anschluss haben alle anderen Ausschüsse die Möglichkeit für Angriffsreden, vorausgesetzt, dass der erste Sprecher bzw. die erste Sprecherin noch nicht alle Zeit (3 Minuten) benötigt hat.

4. Antwort auf die Angriffsrede(n)

(1 Mitglied des vorschlagenden Ausschusses, max. 1 Minute am Platz)

Der vorschlagende Ausschuss hat dann die Möglichkeit, auf die Angriffsrede(n) zu antworten und die in der Angriffsrede genannten Punkte zu erklären bzw. Zweifel auszuräumen.

5. Offene Debatte

(bis zu 4 Runden à 3 Punkte, max. 25 Minuten am Platz)

Alle Mitglieder der anderen Ausschüsse können sich nun zu Wort melden (max. 1 Minute), um Fragen oder Anmerkungen an den vorschlagenden Ausschuss zu thematisieren. Dabei werden immer bis zu drei Wortmeldungen/Punkte gesammelt, bevor der vorschlagende Ausschuss eine zusammenfassende Antwort zu den Fragen gibt. Insgesamt kann es im Zeitumfang von 25 Minuten vier solcher Runden à 3 Wortmeldungen geben.

Die Wortmeldungen in der offenen Debatte werden jeweils durch das Hochhalten des Arbeitsgruppenschildes beantragt.

6. Zusammenfassende Rede

(2 Mitglieder des vorschlagenden Ausschusses, max. 3 Minuten am Rednerpult)

Zwei Mitglieder des vorschlagenden Ausschusses halten eine zusammenfassende Rede und beantworten die letzten offenen Fragen.

7. Abstimmung über einzelne Forderungen

Der Vorsitzende der parlamentarischen Debatte verliest die einzelnen Forderungen und fragt alle Delegierten der Reihe nach um Zustimmung, Ablehnung oder Enthaltung per Handzeichen. Der Schriftführer hält das Ergebnis fest und der Vorsitzende teilt das Ergebnis nach jeder Abstimmung den Delegierten mit. Bei einer qualifizierten Mehrheit (mindestens 51 % der anwesenden Delegierten) gilt eine Feststellung oder Forderung als angenommen.