



Sozialdemokratische Partei Deutschlands
Unterbezirk Bremen-Stadt

Beschlüsse und überwiesene Anträge

Digitaler UB-Parteitag, 27. März 2021

Antragsübersicht:

- A1 Das Bremen-Ticket – von der Vision zur realistischen Perspektive
eines kostenfreien Nahverkehrs für Bremen**
Antragsteller: Unterbezirksvorstand
- A2 Chancen einer Rekommunalisierung des Wasser- und Abwasserbereiches für Bremens
Daseinsvorsorge nutzen!**
Antragsteller: OV Schwachhausen-Nord
- A3 Stärkere Gleichwertigkeit von beruflicher und akademischer Bildung**
Antragsteller: Jusos
- A4 Die Corona-Pandemie zeigt: Eine feministische Politik ist wichtiger denn je!**
Antragsteller: Jusos
- A5 Keine Dividenden auf Staatskosten!**
Antragsteller: Jusos
- A6 Rückgabe von Raubkunst an die Herkunftsländer und rechtmäßigen Besitzer*innen**
Antragsteller: Jusos
- A7 Schuldenbremse reformieren!**
Antragsteller: Jusos
- A8 Staatliche Impf- und Medikamentenproduktion aufbauen**
Antragsteller: Jusos

A9 Informationsfreiheit, Gleichheit, Brüderlichkeit – Beitritt zur Tromsø-Konvention jetzt!
Antragssteller: Jusos

A10 Faire Wettbewerbsbedingungen für faire Vermieter
Antragsteller: Unterbezirksvorstand

A11 Linie 5 alle Gröpelinger Haltstellen anfahren lassen
Antragsteller: OV Gröpelingen

A12 Wohnangebote für Studierende und Auszubildende in Gröpelingen schaffen
Antragsteller: OV Gröpelingen

A13 Keine weiteren Bordelle in der Stadt Bremen
Antragsteller: OV Schwachhausen-Nord

Überweisungen an den Unterbezirksvorstand

A14 Finanzordnung ändern
Antragsteller: OV Schwachhausen-Nord

**Das Bremen-Ticket – von der Vision zur realistischen Perspektive
eines kostenfreien Nahverkehrs für Bremen**

5 Die SPD Bremen-Stadt bekennt sich zu einer sozialen Verkehrswende. Unsere Mobilität muss sozialer, ökologischer und auch wirtschaftsstärkender gestaltet werden als bisher. Das größte Potenzial hierfür sehen wir in einer Nahverkehrsoffensive.

Wir wollen den ÖPNV zum führenden Verkehrsträger in Bremen machen. Dafür halten wir spürbare Verbesserungen sowohl im Tarifsystem als auch bei der Angebotsqualität für erforderlich. Modelle wie das der Bremer Initiative „einfach einsteigen“, die über ein solidarischeres Finanzierungsmodell Qualitätsverbesserung mit der Abschaffung der Fahrscheine im Nahverkehr verbinden, können dies grundsätzlich leisten. Allerdings stellen wir als SPD nicht nur Ansprüche an eine sozial gerechte Finanzierung, wir halten es als auch für erforderlich, von der Vision einer „Nahverkehrsrevolution“ zu realistischen Schritten zu kommen, mit denen sie in den kommenden Jahren Wirklichkeit werden kann.

Die SPD Bremen-Stadt schlägt das nachfolgende Stufenmodell zur Diskussion in der Stadtgesellschaft vor, von dem zentrale Bausteine noch in dieser Legislaturperiode verwirklicht werden können:

20 **Unser Konzept: Mit dem „Bremen-Ticket“ zur Nahverkehrsrevolution**

Der öffentliche Nahverkehr in Bremen wird sukzessive fahrscheinfrei.¹

Zunächst können alle Bremer:innen „einfach einsteigen“, ohne einen Fahrschein lösen zu müssen. Diesen Schritt bezeichnen wir als „Bremen-Ticket“. Als Fahrschein genügt das Vorzeigen eines Ausweisdokumentes, das als Wohnort Bremen angibt. Bei unter

¹ Die Begriffe „fahrscheinfreier oder -loser“ bzw. „kostenloser ÖPNV“ werden in diesem Papier synonym verwendet. Vielfach wird in der Debatte um „kostenlosen ÖPNV“ die Begrifflichkeit „fahrscheinlos“ als sachlich korrekt angesehen, da auch bei einer Abschaffung von Fahrscheinen weiterhin Kosten zu tragen seien. Die Kosten würden aber nicht mehr über Fahrscheine gedeckt, sondern vollständig kollektiv finanziert (z.B. aus Steuern). Diese Analyse ist richtig, allerdings werden viele öffentliche Infrastrukturen, z.B. Schulen oder Fahrradwege, ebenso aus Steuern finanziert und nicht über eine Nutzer:innen-Gebühr; ihre Nutzung gilt im Sprachgebrauch dennoch als „kostenlos“. Daher verwendet dieses Papier sowohl den leichter zugänglichen Begriff „kostenlos“ als auch den technisch präziseren Begriff „fahrscheinlos“ bedeutungsgleich.

25 16-Jährigen Bremer:innen genügt der Schüler:innenausweis. Bremer:innen, die ins Um-
land pendeln, benötigen nur noch ein Anstussticket für ihre jeweilige Zielzone. Die
Kostendeckung erfolgt steuerfinanziert (siehe „Unser Finanzierungsvorschlag“). Das
„Bremen-Ticket“ kann zeitnah eingeführt werden; wir schlagen den 01.01.2023 vor,
damit der erste große Schritt noch vor der kommenden Bürgerschaftswahl in die Tat
30 umgesetzt werden kann.

Später gilt Fahrscheinfreiheit auch für Tourist:innen und Pendler:innen. Die Fahrkarten
werden dann in der Stadtgemeinde Bremen in Gänze abgeschafft. Weil die Rechts-
grundlagen aufwändiger zu erstellen sind, um Nicht-Bremer:innen in die Finanzierung
einzubeziehen, sollen etwas später, nämlich mit Jahresbeginn 2025 alle Menschen in
35 den öffentlichen Nahverkehr der Stadt Bremen (gesamter Geltungsbereich der Tarifzo-
nen 100 und 101) „einfach einsteigen“ können.

Begleitend wird das Angebot des ÖPNV in Bremen sukzessive deutlich ausgeweitet.
40 Schon vor Einführung des „Bremen-Ticket“ startet eine mehrstufige Angebots-
Offensive. Bestehende Ausbaupläne der BSAG, die dem Beirat zur Teilfortschreibung
des Verkehrsentwicklungsplans bereits vorliegen, bilden eine sehr gute Grundlage und
ermöglichen dafür einen schnellen Startschuss. Die Angebots-Offensive soll Folgendes
ermöglichen:

45 a. „Fahren ohne Fahrplan“. Das bedeutet, dass Busse und Bahnen der betreffenden
Linien so häufig fahren, dass man ohne auf den Fahrplan zu schauen einfach zur
Haltestelle geht und nach kurzer Wartezeit befördert wird. Das ist Vorausset-
zung für einen attraktiven ÖPNV als führenden Verkehrsträger. Erforderlich ist
dafür mindestens ein 7,5-Minuten-Takt. Der 7,5-Minuten-Takt besteht bereits
50 heute auf besonders wichtigen Linien während der Berufszeiten. Ziel ist, ihn
(mindestens) wochentags von 6-21 Uhr für die große Mehrheit der Linien anzu-
bieten. Diese Strecken binden 85 % aller Bremer:innen an.

- b. Eine Schnell-Anbindung an die Innenstadt für mehr innenstadtferne Stadtteile. Mit dem SPNV kommt man bereits heute von den Bahnhöfen Mahndorf, Oberneuland oder Oslebshausen in unter zehn Minuten zum Hauptbahnhof. Diese
55 Liste muss länger werden. Wo dies mangels SPNV-Verbindung nicht möglich ist, aber sinnvoll wäre, können Expressbusse angeboten werden.
- c. Quartiersbusse gewährleisten die Nah-Anbindung in Gebieten, die bisher nur ein geringes ÖPNV-Angebot haben, beispielsweise Oberneuland, ggf. auch mit
60 On-Demand-Kleinbussen (Ruf-Kleinbusse).
- d. Attraktivere Anbindung großer Gewerbegebiete: Ziel ist, dem Mobilitätsbedarf von Beschäftigten, die außerhalb der Innenstadt arbeiten, besser gerecht zu werden.
- e. Verstärkung einer Fährverbindung zwischen Rablinghausen/Woltmershausen,
65 Gröpelingen/ Pier 2, und der Überseestadt sowie der Sielwallfähre und deren Einbindung in den Nahverkehr.

Dazu werden konkret folgende Maßnahmen ergriffen:

1. Noch 2021 beginnt die 1. Stufe der Angebots-Offensive der BSAG:

- „Fahren ohne Fahrplan“ (7,5-Minuten-Takt) auch zwischen den Berufszeiten auf den Linien 1, 4, 6, 24, 25. 15-Minuten-Takt für die Linie 26/27, für die Linie 26/27 ergibt sich auf der gemeinsamen Fahrstrecke zwischen den Haltestellen Hemmstraße und Huckelriede dadurch ein 7,5 Minuten Takt.
 - Sonntagstakt hoch auf fünfzehn Minuten statt zwanzig Minuten.
 - Dauerhafte Beibehaltung des Expressbusses 63S (Hauptbahnhof -> GVZ).
- 75

2. Zeitgleich mit der Einführung des „Bremen-Ticket“ folgt die 2. Stufe der Angebots-Offensive der BSAG:

- Die Linien 1, 2, 3, 4 (auf Bremer Gebiet), 6 und 10 fahren, soweit sie nicht bereits im 7,5-Minuten-Takt verkehren, werktags 6-21 Uhr (Samstag ab 9 Uhr) immer mindestens im 10-Minuten-Takt.
- 80

- Die Linien 4 und 6 fahren im Berufsverkehr alle fünf Minuten, die Linie 1 alle sechs bis sieben Minuten.
- Auf wichtigen Verbindungen, die (derzeit) über keine Straßenbahngleise verfügen, werden nach Hamburger Vorbild Metrobusse eingerichtet. Bremer Metrobusse erfüllen ebenso das Taktversprechen: werktags 6-21 Uhr (Samstag ab 9 Uhr) immer mindestens im 10-Minuten-Takt. Nach und nach werden alle diese Linien in den Folgejahren auf mindestens den 7,5-Minuten-Takt („Fahren ohne Fahrplan“) verdichtet. Von Beginn an soll die heutige Linie 24 wochentags 6-19 Uhr mindestens den 7,5-Minuten-Takt bieten und damit „Fahren ohne Fahrplan“ ermöglichen.
- Die Linie 5 wird neben der Verdichtung auf 15-Minuten-Takt auf bestehenden Gleisen bis Gröpelingen und Universität verlängert. Dem soll die Förderung studentischen Wohnens in Gröpelingen folgen – ein wichtiger Entwicklungsimpuls für den Stadtteil.

3. In den Folgejahren folgen schrittweise weitere Verbesserungen, die zunächst Personal- und Infrastrukturausbau benötigen. Priorität haben dabei aus unserer Sicht:

- Neue Direktverbindungen, Expressbusse und bessere Verknüpfungen vor allem zu weiteren wichtigen Arbeitsplatzstandorten, insbesondere zu Hansa-Linie, Stahlwerke, Airport-Stadt und in neue Stadtentwicklungsgebiete wie das Tabakquartier.
- Die Linien des Prioritätsnetzes werden nach und nach sämtlich auf mindestens den 7,5-Minuten-Takt zu den Hauptverkehrszeiten verdichtet, besonders wichtige Linien auf den 5-Minuten-Takt.
- Mit den betroffenen Beiräten und über Beteiligungsformate wird über den Verlauf von Quartiersbussen in bisher vom ÖPNV kaum angebundenen Gebieten beraten und anschließend entschieden. Ausgehend von einer Beibehaltung des Ringbusses Huchting als ersten Quartiersbus be-

trifft dies beispielsweise (aber nicht nur) Oberneuland. Mit On-demand-Bussen könnte in Erprobungsphasen in verschiedenen Stadtgebieten Erfahrungen gesammelt werden. Gut nachgefragte Strecken werden zügig in einen Regelbetrieb übernommen.

- 115 • Spürbare Taktverbesserungen im SPNV (S-Bahn), um besonders auch Bremen-Norder:innen und Pendler:innen aus dem Bremer Umland zum Umstieg vom PKW auf den SPNV/ÖPNV zu bewegen. Voraussetzung für Taktverbesserungen im SPNV sind jedoch Erweiterungen im Streckennetz wie z.B. ein drittes Gleis zwischen Burg und Oslebshausen mit langem
120 Planungsvorlauf und Realisierungszeitrahmen.
- Sukzessive Erweiterung des Straßenbahnnetzes, zunächst in die Überseestadt, Querverbindung Ost sowie Malerstraße über Osterholzer Heerstraße bis Bahnhof Mahndorf. Beschleunigung der Planungs- und Umsetzungsprozesse. Evaluierung der Metrobus-Linien und Entscheidung,
125 auf welchen dieser (ggf. angepassten) Linien Straßenbahngleise verlegt werden sollen, um die Vorteile von Straßenbahnen gegenüber Bussen (mehr Komfort, mehr Geschwindigkeit) auf diesen Linien bieten zu können.
- Fünf zusätzliche Haltepunkte, die Stadtteile in unter zehn Minuten mit
130 der Innenstadt verbinden: Wiedereröffnung des Bahnhofs Huchting, Neubau Haltepunkte Universität (Anbindung hinteres Schwachhausen und Horn), Arbergen, Achterdiek sowie Grambke.
- Serviceverbesserung durch Fahrgastbegleiter*innen auf ausgewählten Verbindungen

135 Die Maßnahmen gehen nicht zulasten der Stärkung des Radverkehrs. Die SPD wirkt auf die zügige Realisierung der Premiumrouten, Wesersprünge und Sanierung der bestehenden Rad- und Gehwege hin.

Natürlich kostet all dies Geld. Voraussetzung ist deshalb der politische Wille zu einer Verkehrswende für Alle. Wenn wir Klimaschutz und sozialer Gerechtigkeit Bedeutung

140 zumessen und uns zudem für ein solidarisches Finanzierungsmodell entscheiden, ist dies gut leistbar – für sehr viele Bremer Haushalte entsteht unter dem Strich eine spürbare monatliche Entlastung.

Unser Finanzierungsvorschlag:

- 145 - Die 1. und 2. Stufe der Angebots-Offensive der BSAG verursacht Betriebskosten von etwa 2,6 Mio. Euro und 12 Mio. Euro jährlich. Hinzu kommt eine Erst-Investition von 2,5 Mio. Euro. Diese Größenordnung kann durch Schwerpunktsetzung im Haushalt erbracht werden. Insbesondere von der Bremer Koalition beschlossene Klimaschutz-Mittel wollen wir hierfür nutzen. Neben der Mittelbereitstellung ist auch Schnelligkeit bei der Herbeiführung von Gremienbeschlüssen geboten, da mit einem Vorlauf von 1-1,5 Jahren zusätzliches Personal 150 gewonnen und ausgebildet und Fahrzeuge bestellt werden müssen.

- Für das „Bremen-Ticket“ sind zusätzliche Mittel erforderlich, da Einnahmen aus dem Ticketverkauf von rund 90 Millionen Euro jährlich entfallen. 155 Daher schlagen wir einen „Mobilitätszuschlag“ vor, der über die Grundsteuer abgewickelt und dessen Höhe so berechnet wird, dass er die erforderlichen rund 90 Millionen Euro generiert. Neben allen Wohnhaushalten werden auf diese Weise auch andere Grundstücksformen wie Gewerbe- und unbebaute Grundstücke in die Finanzierung dieser gesamtgesellschaftlichen Aufgabe einbezogen. 160 Der erforderliche Durchschnittsbetrag, um allen Bremer:innen „freie Fahrt“ zu ermöglichen, liegt dann bei rund 14 Euro im Monat – nicht pro Person, sondern pro Haushalt. Ein Durchschnittshaushalt (zwei Personen) läge also bei 7,00 Euro pro Kopf für das „Bremen-Ticket“. Eine vierköpfige Familie bei nur 3,50 Euro pro Kopf. Familien profitieren auf diese Weise besonders. Der Durchschnittsbetrag 165 von 14 Euro variiert je nach Wohnung – so kommt es insbesondere darauf an, ob der Haushalt eine Zwei-Zimmer-Wohnung bei einer städtischen Wohnungsgesellschaft oder ein großes Haus in begehrter Lage bewohnt. Sozialleistungsempfänger:innen zahlen nichts, da der Zuschlag über die Mietnebenkosten ab-

gewickelt wird, die das Amt übernimmt. Die Finanzierung erfolgt damit sozial
170 gerecht.

Ebenso denkbar sind für uns Finanzierungsmodelle über Beiträge, wie sie die Initiative
„einfach einsteigen“ vorschlägt, solange sie sozial gerecht gestaffelt sind. Der Mobili-
tätzuschlag über die Grundsteuer ist allerdings nicht nur sozial gerecht, er ist auch
175 rechtssicher und verursacht praktisch keinen Verwaltungsaufwand. Dieses Modell er-
möglicht deshalb, was bisher fehlt: Von einer Vision des kostenfreien Nahverkehrs zu
einer realistischen Perspektive zu kommen, von der ein großer Schritt noch in dieser
Legislaturperiode Wirklichkeit werden kann.

180 Ein zusätzlicher Vorteil dieses Modells: das „Bremen-Ticket“ erzeugt einen „Wohnort-
Bremen-Bonus“, also einen Vorteil für alle Einwohner:innen Bremens und umzu, ihren
Wohnsitz innerhalb der Stadtgemeinde zu haben. Denn nur Bremer:innen kommen in
den Genuss des „Bremen-Ticket“. Das bringt dem Stadtstaat zusätzliche Steuerein-
nahmen, je zusätzlicher Einwohner:in rund 5.500 Euro pro Jahr. Das Halten und Ge-
185 winnen von Einwohner:innen innerhalb der Landesgrenzen ist für Stadtstaaten finan-
zielle Existenzgrundlage – neben Anstrengungen im Wohnungsbau können auch at-
traktive Einwohner:innen-Angebote wie das „Bremen-Ticket“ dazu beitragen.

- Damit auch Nicht-Bremer:innen freie Fahrt haben, sollen sie in die Finanzierung
190 einbezogen werden. Einpendler:innen zahlen eine Mobilitätsabgabe, zu der
durch Landesgesetz alle am Arbeitsort Bremen Erwerbstätigen verpflichtet sind,
die nicht bereits auf anderem Wege ein Nahverkehrsticket für die Stadtgemein-
de besitzen. Mit Nachbargemeinden, die nach dem Vorbild des „Bremen-Ticket“
ein eigenes Einwohner:innen-Ticket in ihrer Gemeinde einführen, kann ein Ab-
195 kommen über die wechselseitige Anerkennung geschlossen werden; für Ein-
pendler:innen aus diesen Gemeinden entfielen dann die Pendler:innen-Abgabe.

200 Übernachtungsgäste könnten aufbauend auf der heutigen City-Tax über eine ÖPNV-Steuer einbezogen werden. Da es hier kaum verwaltungsmäßigen Mehraufwand gibt, kann die Einführung dieses Schritts auch vorgezogen werden. Übernachtungsgäste in Bremen erhielten dann mit ihrer Buchung Tagestickets für den ÖPNV.

205 Auf dieser Grundlage verblieben nur noch marginale Nutzer:innengruppen, die nicht in die Finanzierung einbezogen sind (z.B. Tagesgäste, die aber häufig die „City-Tickets“ der DB besitzen oder über die Parkgebühren einbezogen werden können). Auf dieser Grundlage könnten dann die Fahrscheine in der Stadtgemeinde Bremen gänzlich abgeschafft werden.

- 210 - Die über die 1. und 2. Ausbau-Stufe der BSAG hinausgehenden Ausbauprojekte verlangen zusätzliche Mittel. Sie beziehen sich auf Haushaltsjahre, deren Finanzlage heute nicht seriös abschätzbar ist. Es ist aber absehbar, dass die Realisierung dieser Pläne – neben Ausbaukapazitäten – auch an zusätzlichen Finanzmitteln hängt. Dies ist nur mit einer gesamtstaatlichen Anstrengung leistbar, zum Beispiel, indem die Bundesregierung die in den kommenden Jahren ansteigende CO₂-Steuer anteilig den Kommunen zum Ausbau des Nahverkehrs zur Verfügung stellt. Um aber zumindest teilweise unabhängig von der bundespolitischen Entwicklung agieren zu können, schlagen wir vor, den o.g. Mobilitätzuschlag auf 18 Euro zu erhöhen, um eine „Investitionsreserve“ zu erlangen. Der Wert von 18 Euro wäre weiterhin der Durchschnittsbetrag für einen Wohnhaushalt. Singles bewohnen üblicherweise kleinere Wohnungen und zahlen damit weniger, während Familien sich darüber freuen können, dass für Kinder keine zusätzlichen Kosten anfallen. Die Durchschnittsbeträge wären dann für den Zwei-Personen-Haushalt 9 Euro, für die vierköpfige Familie durchschnittlich 4,50 Euro pro Person und Monat. So entsteht eine „Investitionsreserve“ von knapp 26 Millionen Euro jährlich. Über einen Beschluss der Bürgerschaft

Beschluss des Unterbezirksparteitages Bremen-Stadt, 27. März 2021	2021	A1
--	------	----

und vorangehende Diskussionen in der Stadtgesellschaft kann demokratisch entschieden werden, diese Investitionsreserve höher oder niedriger anzusetzen.

230 Die SPD Bremen-Stadt spricht sich mit diesem Modell dafür aus, dass Bremen sich als einzige Stadt ihrer Größe in Deutschland und eine der wenigen Städte in Europa an ein mutiges Zukunftsprojekt traut: den kostenfreien Nahverkehr. Diesen finanzieren wir in einem solidarischen Modell, das für alle gut leistbar ist. Das „Bremen-Ticket“ kombinieren wir mit einem Ausbau des Angebots im Bremer Nahverkehr.

235 Mit den dafür hier vorgelegten, mittelfristigen Vorhaben kommen wir einen großen Schritt hin zu einem attraktiven ÖPNV als führendem Verkehrsträger voran. Langfristig können weitergehende Angebotsverbesserungen unter anderem im schienengebundenen Nahverkehr daran anschließen. Gleichzeitig halten wir an den Radverkehrsoffensive fest. Dieses Paket dient dem Klimaschutz und der sozialen Gerechtigkeit, kurz: einer Verkehrswende für ALLE.

Beschluss des Unterbezirksparteitages Bremen-Stadt, 27. März 2021	2021	A2
--	------	----

Der Landesparteitag möge beschließen:

**Chancen einer Rekommunalisierung des Wasser- und Abwasserbereiches für Bremens
Daseinsvorsorge nutzen!**

5

Der Parteitag fordert den Senat und die SPD -Bürgerschaftsfraktion auf, die Umsetzung der Koalitionsvereinbarung im Bereich Abwasser durch ein Projekt einzuleiten, in dem finanzwirtschaftliche, steuerliche, soziale und ökologische Aspekte gleichwertig und integriert behandelt werden. Zugleich ist festzustellen, dass eine übergreifende

10

Betrachtung mit dem umweltpolitisch relevanten Aufgabenbereichs Trinkwasser bisher nicht vorgesehen und im Rahmen dieses Projekts ebenfalls aufzunehmen ist.

Der Landesparteitag möge beschließen:

Stärkere Gleichwertigkeit von beruflicher und akademischer Bildung

5 Der Parteitag spricht sich zur Stärkung der Gleichwertigkeit von beruflicher und akademischer Bildung für folgende Maßnahmen aus:

- Den Bau eines bremischen Azubiwohnheims zu beginnen und alle dafür notwendigen Schritte schnellstmöglich in die Wege zu leiten! Bei Bauvorhaben des Studierendenwerks ist Wohnraum für Azubis (25%) freizuhalten sind.

10 - Das bestehende Schüler:innen-Ticket des VBN, das auch Berufsschüler:innen einschließt, zu einem mit dem Semesterticket vergleichbaren Ticket für alle Azubis auszuweiten und gültig für das gesamte VBN-Gebiet ist.

15 - Keine Benachteiligung an der Kasse! Wir fordern alle Unternehmen, die vergünstigte Angebote für Studierende anbieten auf, diese auch auf Azubis auszuweiten.

Bei öffentlichen Einrichtungen oder Unternehmen mit öffentlicher Beteiligung müssen schnellstmöglich gleichwertige Angebote für Azubis geschaffen werden.

20 - Die Ausweitung der bestehenden dezentralen im Bereich der Berufsschulen angesiedelten sozialpädagogischen Beratungsstruktur für Auszubildende („Bleib dran!“) auf alle Berufsschulen und eine Ergänzung um ein Angebot psychologischer Erstberatung, die ihnen ein vergleichbares Angebot wie es für Studierenden in Bremen existiert bietet.

25

Darüber hinaus bedarf es weiterhin einer allgemeinen Verbesserung der Ausbildungsbedingungen und einer Ausweitung des Ausbildungsangebotes. Wir setzen uns in Bremen deswegen für eine Ausweitung von Ausbildungsfonds ein, wie sie schon heute im Baugewerbe und der Pflege bestehen! Nur so können wir

30 die Kosten der Ausbildung auf ausbildende und nicht-ausbildende Betriebe
solidarisch verteilen. Unser Ziel ist allen Menschen, die eine Ausbildung machen
wollen, auch einen Ausbildungsplatz zu garantieren. Im Koalitionsvertrag
bereits vereinbart, muss diese Umlage jetzt auf den Weg gebracht werden.
Darüber hinaus sind auch fachliche und sprachliche Unterstützungsangebote
35 insbesondere für Azubis mit Sprachförderbedarf und Bildungsbenachteiligung
erforderlich.

Darüber hinaus ist auch beim Thema Ausbildung eine umfassende Tarifdeckung
in allen Branchen entscheidend. Auch hier setzen wir uns auf Bundesebene für
40 Maßnahmen ein, um mehr Auszubildenden in den Genuss von Tarifverträgen
kommen zu lassen.

Nicht zuletzt muss die Politik ihre Handlungsspielräume im öffentlichen Dienst
nutzen und eine auskömmliche Vergütung von Azubis gewährleisten! Gerade
45 Berufe im öffentlichen und öffentlich finanzierten Bereich (vom
Straßenbahnfahrer*innen bis zu den Pflegekräften) und haben eine bessere
Bezahlung verdient. Das Land Bremen als Arbeitgeber muss hier seine
Vorbildfunktion durch volle Tarifbindung beibehalten und verbliebene Lücken in
der Tarifbindung schließen.

Der Landesparteitag möge beschließen:

Die Corona-Pandemie zeigt: Eine feministische Politik ist wichtiger denn je!

- 5 • Professionelle Care-Berufe, die mehrheitlich von Frauen ausgeübt werden, müssen kontinuierlich finanziell aufgewertet werden und die dortigen Arbeitsbedingungen erheblich verbessert werden. Ein Beklatschen der Care-Berufe und vorübergehende finanzielle Prämien dürfen nicht die einzigen Symbole der Wertschätzung bleiben!
- 10 • Es müssen Rahmenbedingungen geschaffen werden, damit die Reduzierung von Arbeitszeiten oder vorübergehende berufliche Unterbrechungen für Sorgearbeit für alle Geschlechter ausgeglichen werden können und entsprechende Wertschätzung erfahren. Die Politik ist hier gefragt, geeignete Maßnahmen einzuführen, z.B. Zeitbudgets sowie Lohnersatzleistungen einzuführen.
- 15 • Sorgende Nachbarschaften zu fördern, um eigenverantwortliche soziale Unterstützungsnetze im direkten häuslichen Umfeld über die Familie hinaus zu ermöglichen
- 20 • Die Bedürfnisse der Frauen müssen bei den politischen Debatten und den coronabedingten Entscheidung generell mehr Berücksichtigung finden.

Neben diesen Missständen ist die Corona-Pandemie für Frauen aber auch besonders gefährlich, weil sie verstärkt häuslicher Gewalt ausgesetzt sind. Die Pandemie stellt viele Familien und Beziehungen vor großen Herausforderungen wie z.B. Existenzängste, finanzielle Sorgen und allgemein (soziale) Einschränkungen im Alltag. All dies verstärkt das Risiko häuslicher Gewalt insbesondere gegenüber Frauen. Hinzu kommt, dass aufgrund der coronabedingten Kontaktbeschränkungen oder Quarantänemaßnahme die Möglichkeiten, sich Hilfe zu suchen, z.B. bei Freunden oder den entsprechenden Beratungsstellen, eingeschränkt sind. Diese prekären Umstände müssen

30 durchbrochen werden um Frauen auch während der gegenwärtigen Corona-Pandemie
den notwendigen und ausreichenden Schutz vor häuslicher Gewalt bieten zu können.
Häusliche Gewalt ist keine Privatsache. Bereits seit 2002 gibt es mit dem Gewalt-
schutzgesetz für Opfer häuslicher Gewalt die Möglichkeit, bei Gericht eine Gewalt-
schutzanordnung. z.B. ein Näherungs-/Kontaktverbot) und/oder eine Wohnungszu-
35 weisung zu beantragen. Für Frauen, deren Partner gewalttätig sind, bedeutet dies:
nicht sie müssen die Wohnung verlassen und sich in Sicherheit bringen, sondern der
Täter/die Täterin muss gehen.

Analysen zeigen außerdem, dass bundesweit die finanzielle Lage der Frauenhäuser
schlecht ist und dass diese häufig voll belegt sind. Oft werden Frauen deswegen abge-
40 wiesen. Der Europarat empfiehlt einen Frauenhausplatz pro 7500 gemeldete Personen.
Laut Correctiv.org stehen in Bremen 1,36 Plätze pro 7500 gemeldete Personen zur Ver-
fügung. Damit wird Bremen zwar der Empfehlung des Europarats gerecht. Unter Anbe-
tracht der steigenden Gewalt gegenüber Frauen ist diese Platzanzahl jedoch zu wenig!
All diese Missstände müssen durchbrochen werden. Dies lässt sich nur mit einer um-
45 fassenden feministischen Politik erreichen, welche die Bedürfnisse und Risiken der
Frauen ernst nimmt und in konkrete Politik umsetzt. Jetzt und in Zukunft!

Deswegen fordern wir:

- Die Bedürfnisse der Frauen und von Menschen, die Sorgearbeit leisten,
müssen bei den politischen Debatten und den coronabedingten Ent-
50 scheidung generell mehr Berücksichtigung finden.
- Eine bessere öffentliche Wahrnehmung und Sensibilisierung für das
Thema Gewalt gegenüber Frauen schaffen: Insbesondere während der
coronabedingten Einschränkungen (und ihren Folgen) müssen schnellere
und einfachere Wege zu Hilfsangeboten in Form von provisorischen Bera-
55 tungsstellen im öffentlichen Raum ermöglicht werden, wie z.B. in Behör-
den oder auch in Supermärkten und telefonischen und Online-
Beratungen.

Beschluss des Unterbezirksparteitages Bremen-Stadt, 27. März 2021	2021	A4
--	------	----

- Opfer häuslicher Gewalt auf die bereits bestehenden Möglichkeiten des Wegweisungsrechts und des Gewaltschutzgesetzes aufmerksam zu machen und sie bei der Umsetzung ihrer Rechte nach dem Prinzip „wer schlägt, der geht“ ausdrücklich zu unterstützen sofern sie das wünschen.
- Die Rahmenbedingungen für Frauenhäuser müssen verbessert werden. Das bedeutet, mindestens die zusätzlich nötigen Plätze in den Frauenhäusern Bremens zur Verfügung zu stellen, um die Umsetzung der Istanbulkonvention sicherzustellen. Diese Plätze müssen Anforderungen an geschütztem Wohnraum für Frauen wie auch für zugehörige Kinder erfüllen. Entsprechende Räumlichkeiten sind sicherzustellen. Hierfür muss eine verlässliche und bedarfsdeckende Finanzierung gewährleistet sein, damit die Frauenhäuser ihre Kapazitäten ausbauen und die Räumlichkeiten besser ausstatten können.

Der Landesparteitag möge beschließen:

Keine Dividenden auf Staatskosten!

- 5 Unternehmen, die im laufenden oder vorherigen Geschäftsjahr staatliche Unterstützung erhalten haben, sollen vor der Ausschüttung von Dividenden zunächst erhaltene Hilfen zurückzahlen. Dies ist in der aktuellen Krise für steuerfinanzierte Hilfen von der SPD in der Bundesregierung durchgesetzt worden und soll als Prinzip erhalten bleiben. Soweit es sich um Kurzarbeitergeld
- 10 handelt, soll aber künftig vorrangig auch die Kompensation der Lohneinbußen der Arbeitnehmer:innen erfolgen, bevor Dividenden ausgeschüttet werden.

- Staatliche Unterstützung von Einzelunternehmen relevanter Größe soll in Zukunft grundsätzlich nur mit einer aktiven Beteiligung am Unternehmen
- 15 einhergehen. Gelder für Kurzarbeit sind hiervon ausgenommen.

Der Landesparteitag möge beschließen:

Rückgabe von Raubkunst an die Herkunftsländer und rechtmäßigen Besitzer*innen

5 Während Deutschlands Kolonialzeit kam es vielfach zum Diebstahl oder vertraglicher Enteignung von Gütern, die für deren Herkunftsgesellschaften heute noch von hoher kultureller Bedeutung sind. Viele dieser geraubten Kulturgüter befinden sich heute in deutschen Museen oder in Privatbesitz. Mit dem sogenannten Eckpunktepapier „Umgang mit Sammlungsgut aus kolonialen Kontexten“
10 (2019) haben sich Bund, Länder und kommunale Spitzenverbände zu der Aufgabe bekannt, eine Transparenz über diese Bestände herzustellen und gemeinsam mit Vertreter/innen der Herkunftsgesellschaften Kriterien und Verfahren für deren Rückgabe zu erarbeiten. Im Land Bremen wurden im gleichen Jahr „Kulturpolitischen Leitlinien zum Umgang mit dem kolonialen Erbe“ beschlossen, in
15 denen ausdrücklich der Wille zur Rückgabe formuliert ist, sofern diese von den Herkunftsgesellschaften gewünscht wird. Häufig sind umfangreiche Provenienzforschungen notwendig, um klären zu können woher die Kulturgüter stammen und an wen sie heute zurückzugeben wären. Das Übersee-Museum ist bundesweit führend auf diesem Gebiet.

20

Im letzten Jahr folgte die Gründung einer Kontaktstelle Sammlungsgut aus kolonialen Kontexten, deren Aufgabe es nun ist, Anfragen aus dem Aus- und Inland entgegen zu nehmen und an die richtigen Ansprechpartner/innen zu vermitteln. Da Kultur in Deutschland Ländersache ist, soll so insbesondere den Herkunftsgesellschaften der Weg zu den einzelnen Institutionen und Beständen
25 erleichtert werden.

Diese Entwicklung begrüßen wir ausdrücklich. Angesichts der anhaltenden Forderungen nach Restitution – jüngst anlässlich der Eröffnung des Humboldt-Forums in Berlin – gilt es, verstärkt über die sich in den letzten Jahren veränder-

30 te Haltung in den Museen sowie über die praktischen Wege zur Rückgabe von
Sammlungsgut zu informieren.

Neben den Museen müssen auch Privatpersonen mehr in die Pflicht genommen.
Einer Restitution darf nicht daran scheitern, dass Einzelne ihre Mitarbeit verwei-
gern.

35

Darüber hinaus fordern wir:

- Einen stetigen Einbezug von Vertreter/innen aus den Herkunftsgesell-
schaften und aus den in Deutschland lebenden diasporischen Communi-
tys in die Weiterentwicklung der Kontaktstelle und ihrer Arbeit,
- 40 • In gewünschten und notwendigen Fällen von Restitutionsprozessen eine
Verständigung über die Art der Kompensation unter Einbeziehung des
Auswärtigen Amts,
- Eine offizielle Entschuldigung der Bundesrepublik Deutschland an die
Herkunftsgesellschaften, die Opfer eines kolonialen Kunstraubes gewor-
den sind.

45

Der Landesparteitag möge beschließen:

Schuldenbremse reformieren!

5 Die bestehenden verfassungsmäßigen Kreditfinanzierungsregeln in ihrer jetzigen Ausgestaltung (sog. „Schuldenbremse“) lassen aus mehrererlei Hinsicht relevante Aspekte außer Acht, die im Rahmen einer grundlegenden Reform aufgenommen werden sollen:

- 10 - Die Verantwortung des Gesetzgebers für die angemessene Finanzausstattung der staatlichen Ebenen wird im Grundgesetz, anders als in der Bremer Landesverfassung, nicht berücksichtigt. Das Grundgesetz muss um eine Einnahmesicherungsklausel ergänzt werden die festhält, dass der Bundesgesetzgeber von ihm zu verantwortende Einnahmeausfälle von Ländern und Kommunen zu kompensieren hat.
- 15 - Die „Schuldenbremse“ nimmt keinerlei Differenzierung (mit Ausnahme von Notsituationen) nach dem volkswirtschaftlichen Nutzen auch kreditfinanzierter Ausgaben vor. Es ist eine Regelung aufzunehmen, die es dem Gesetzgeber ermöglicht, volkswirtschaftlich rentable Investitionen (z.B. für Bildung, Forschung, Dekarbonisierung der Wirtschaft) im Rahmen eines spezifisch definierten Investitionsprogramms abzuwickeln.
- 20 - Bis zu einer Reform der „Schuldenbremse“ kann ein solches Investitionsprogramm gemäß den gemeinsamen Vorschlägen des gewerkschaftsnahen IMK und des arbeitgebernahen IW über eine öffentliche Investitionsgesellschaft abgewickelt werden. Eine Beschränkung öffentlich-öffentlicher Partnerschaften ist abzulehnen, auch weil sie eine faktische Privilegierung öffentlich-privater Partnerschaften verur-
- 25

Beschluss des Unterbezirksparteitages Bremen-Stadt, 27. März 2021	2021	A7
--	------	----

30 sachen. Aus diesem Grund sprechen wir uns für die Streichung des Artikels 131a Absatz 5 der Landesverfassung aus.

Wir bitten den Landesvorstand Vorschläge für eine weitere Reform für die zukünftige Finanzpolitik des Landes Bremen, v.a. im Bereich der Investitionen, unter Beteiligung von interessierten Genoss:innen, zu erarbeiten.

Staatliche Impf- und Medikamentenproduktion aufbauen

Die jetzige Pandemie lehrt uns, dass es zukünftig Situationen geben kann, die zu
5 Engpässen bei Medikamenten und Impfstoffen führen kann. Daher fordern wir:

Die Bundesregierung muss alles unternehmen, damit eine größtmögliche Impf-
stoffmenge in Deutschland und weltweit produziert werden kann. Dazu sollen
in der aktuell stattfindenden Corona-Pandemie auch die Möglichkeiten des §13
10 des Patentgesetzes (staatliche Zwangslizenzierung des Patentes für deutsche
Corona-Impfstoffe im Interesse der öffentlichen Wohlfahrt und gegen ange-
messene Vergütung) ernsthaft in Betrachtung gezogen werden. Ziel und Zweck
ist neben der kurzfristigen Ausschöpfung von Produktionskapazitäten dabei der
mittelfristige Aufbau einer eigenen Impfstoff- und Medikamentenproduktion
15 und weitergehend die Möglichkeit einer staatlichen und solidarischen Vertei-
lung im Inland und in Staaten mit geringen finanziellen Mitteln. Ein Vorteil da-
von, das Patent nicht privatwirtschaftlichen Interessen zu überlassen, ist, dass
unter dem Gedanken der internationalen Solidarität weltweite Produktionska-
pazitäten ausgeschöpft werden können. So kann Impfstoff dahin, wo er ge-
20 braucht wird, hier und überall.

Abzusichern ist auch die Gewinnung der Grundstoffe. Mit diesem Vorgehen soll-
ten staatlich unterstützte Forschungsergebnisse bei Impfstoffen und Medika-
menten mit staatlich geförderten Investitionen gefertigt bzw. vertrieben wer-
den. Der staatliche Einfluss muss dabei dauerhaft gesichert werden.

Beschluss des Unterbezirksparteitages Bremen-Stadt, 27. März 2021	2021	A9
--	------	----

Der Landesparteitag möge beschließen:

Informationsfreiheit, Gleichheit, Solidarität – Beitritt zur Tromsø-Konvention jetzt!

- 5 Wir fordern die SPD-Mitglieder des Bremer Senats dazu auf, sich über den Bundesrat für eine Gesetzesinitiative einzusetzen, welche die Unterzeichnung und Ratifizierung der Tromsø-Konvention zum Ziel hat. Die bremischen SPD-Abgeordneten im Bundestag fordern wir auf, sich in der Bundestagsfraktion ebenfalls für eine solche Initiative einzusetzen.

Faire Wettbewerbsbedingungen für faire Vermieter

Die Krise auf dem Wohnungsmarkt ist für uns eine gesellschaftliche und soziale Herausforderung und kann nicht allein mit den Mitteln des Marktes bewältigt werden. Nur eine gesellschaftlich organisierte Wohnraumbewirtschaftung kann die vielfältigen Bedarfe aller Bevölkerungsgruppen ausreichend decken. Dem entgegen steht die profitorientierte Bewirtschaftung von Wohnraum durch Unternehmen wie der Vonovia. Bestes Beispiel dafür ist die Lüssumer Heide, die erst durch den Verkauf an die GEWOBA wieder in einen bewohnbaren Zustand versetzt werden konnte.

Gewinnstreben und das Erzielen von Renditen durch private Wohnungsgesellschaften erfolgt dabei zwangsläufig auf dem Rücken der Mieter*innen! Neue Strukturen und Voraussetzungen für den kommunalen Wohnungsbau müssen deshalb entwickelt und durchgesetzt werden, damit Wohnen als soziale Infrastruktur und nicht mehr als Wirtschaftsgut begriffen wird, welches den Logiken des Marktes unterworfen ist. Mittelfristig muss es unser Ziel sein vor allem große Mietbestände dem Markt zu entziehen.

Bis dahin müssen wir faire Vermieter*innen den Rücken stärken. Dafür fordern wir:

a) von der Bundespolitik, in der wir im Bundestag über die SPD-Fraktion und im Bundesrat über den Senat Verbündete für diese Maßnahmen finden wollen, fordern wir:

1. Stärkung der Kapitalbasis fairer Vermieter durch Wiedereinführung der steuerrechtlichen Gemeinnützigkeit von Wohnungsgesellschaften, die sich verpflichten, ihre jährliche Dividende auf max. 3% über dem Basiszinssatz zu beschränken.

- 30 2. Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen im Bereich der Erwerbsnebenkosten durch Einschränkung von Share Deals zur Umgehung der Grunderwerbsteuer. Dafür fordern wir die Absenkung der maßgeblichen Anteilsgrenze, ab der die Grunderwerbsteuer greift, auf 75 %.
- 35 3. Zur Stärkung der Eingriffsmöglichkeiten der Kommune begrüßen wir den Vorstoß von Bürgermeister Andreas Bovenschulte zur Ausweitung des Vorkaufsrechts für Kommunen im Baugesetzbuch auf den Verkauf von Mietwohnungen, wenn diese ihrer Anzahl nach von Bedeutung für den Wohnungsmarkt der Stadt oder eines Stadtteils sind. Wir schlagen vor, dass dies ab 0,5 % aller Mietwohnungen der Kommune gilt, also sobald jede 200. Mietwohnung in der Stadt in
40 einer Transaktion den Eigentümer wechselt. Auf Grundlage des Vorkaufsrechts kann die Kommune bereits heute den Verkaufswert anhand des Verkehrswertes bestimmen, wenn der zwischen Privaten vereinbarte Verkaufspreis den Verkehrswert erkennbar deutlich überschreitet.
- 45 4. Verringerung des Anlagedrucks am Mietwohnungsmarkt: um die Renditeerwartung beim Erwerb von Mietwohnungen zu dämpfen, fordern wir die Absenkung der zulässigen Mieterhöhung in Gebieten mit angespanntem Wohnungsmarkt, darunter der Stadtgemeinde Bremen. Dazu fordern wir a) einen fünfjährigen
50 Mietenstopp, in denen Mieterhöhungen nur in Höhe der Inflationsrate zulässig sind, bis die Neubauaktivitäten ihre entlastende Wirkung entfalten können, b) die generelle Absenkung der Kappungsgrenze auf 10 Prozent in drei Jahren sowie c) die Absenkung der zulässigen Mieterhöhung bei energetischer Modernisierung auf 4 % der Modernisierungskosten jährlich.
- 55 b) Von der Stadt Bremen fordern wir im kommunalen Handeln die Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen durch gezieltes Vorgehen gegen unlautere Vermieter:

5. Unterhaltung der Wohnungen: Die Kontrolle der Einhaltung von Vorschriften wie Brandschutz, gesundheitlichen und sonstigen baupolizeilichen Vorschriften muss für den Vermieter regelmäßig zu erwarten sein. Allen Vermietern muss bewusst sein, dass sie nicht nur Anlageobjekte, sondern auch Pflichten erworben haben. Wir fordern, dass die Kommunen durch eine hinreichende Finanzausstattung überall in Deutschland in die Lage versetzt werden, ihre Ämter personell entsprechend aufzustellen. In Bremen verfügen wir mit dem Wohnungsaufsichtsgesetz über ein zusätzliches Instrument. Wir begrüßen die Einrichtung einer Koordinierungsstelle beim Ordnungsamt und erwarten die zügige Einrichtung einer ressortübergreifenden Arbeitsgruppe (insb. Jobcenter, Gesundheitsamt, Bauordnung, Feuerwehr) unter Leitung des Ordnungsamtes zur Behandlung von „Problemimmobilien“.
6. Sicherstellung, dass unfaire Praktiken nicht durch die öffentliche Hand finanziert werden: Jobcenter und Sozialbehörde sollen keine Neu-Übernahme von Mietverträgen mehr vornehmen, wenn bei Immobilien ein Verfahren nach dem Wohnungsaufsichtsgesetz oder andere Hinweise aus der o.g. Fallkonferenz vorliegen. Zudem soll das Jobcenter bei diesen Immobilien grundsätzlich die Kosten für den Mieterverein übernehmen, damit sich auch Transferleistungsempfänger*innen verstärkt gegen Mietmängel sowie nicht nachvollziehbare Nebenkostenabrechnungen wehren können.
7. Anwendung des Besonderen Städtebaurechts: Wir wollen, dass die Stadt künftig offensiver das Besondere Städtebaurecht nach dem Baugesetzbuch anwendet, um Eigentümer in die Pflicht zu nehmen, die die soziale Verantwortung für ihr Eigentum von sich aus nicht wahrnehmen. Wir erwarten die schnelle Verabschiedung des Baulandmobilisierungsgesetzes im Bundestag, durch das die Kommunen mehr Rechte erhalten, und fordern die CDU/CSU auf, ihren Widerstand endlich aufzugeben. Maßnahmen in Bremen sollen insbesondere sein:

Beschluss des Unterbezirksparteitages Bremen-Stadt, 27. März 2021	2021	A10
--	------	-----

Aussprechen von Instandsetzungsgeboten und Modernisierungsgeboten, neue Vorkaufsrechte für verwaarloste Immobilien, nach Ausschöpfung anderer Mittel nötigenfalls die Enteignung.

Beschluss des Unterbezirksparteitages Bremen-Stadt, 27. März 2021	2021	A11
--	------	-----

Linie 5 alle Gröpelinger Haltestellen anfahren lassen

Wir fordern die SPD-Fraktion in der Bremischen Bürgerschaft sich dafür einzusetzen,
5 dass die Linie 5 zukünftig, sobald die Endstation Gröpelingen wieder angefahren werden kann, alle Gröpelingen Haltestellen (Kap-Horn-, Goose-, und Grasberger Straße) anfährt.

Zudem soll die Linie 5 vom Hauptbahnhof auf bestehenden Gleisen zur Universität verlängert werden, sodass eine Direktverbindung Gröpelingen-Universität
10 entsteht.

Beschluss des Unterbezirksparteitages Bremen-Stadt, 27. März 2021	2021	A12
--	------	-----

Wohnangebote für Studierende und Auszubildenden in Gröpelingen schaffen

Wir fordern den Senat und SPD-Fraktion in der Bremischen Bürgerschaft auf sich dafür einzusetzen, dass zukünftig Wohnangebote für Studierende und Auszubildende auch in Gröpelingen geschaffen werden. Dabei ist zu prüfen, ob im Rahmen der Schaffung von Baurecht bei Bestands- und Neubauprojekten auch eine Verpflichtung zur Schaffung von Wohnangeboten verankert werden kann. Auch ist zu prüfen, inwieweit vernachlässigte Immobilien in Gröpelingen zu diesem Zwecke durch das Studierendwerk und/oder städtische Wohnungsbaugesellschaften aufgekauft und hergerichtet werden können.

Keine Bordelle mit Bezug zu organisierter Kriminalität in der Stadt Bremen!

5 Nicht nur in Bremen wird Prostitution als ein gewinnbringendes Geschäftsfeld
der organisierten Kriminalität genutzt. Die Bremer Bürgerinnen und Bürger
werden nun damit konfrontiert, dass die Betreiber des Eros-Center in der Duck-
witzstraße ein weiteres Bordell – jetzt in der Stadtmitte – in Bremen planen.
Diesen Plänen muss ein Riegel vorgeschoben werden. Es darf kein Bordell mit
10 Bezug zu organisierter Kriminalität in Bremen genehmigt werden. Zugleich
muss die Betriebserlaubnis für das seit einiger Zeit bestehende Bordell in der
Duckwitzstraße daraufhin überprüft werden!

Der Unterbezirk Bremen-Stadt unterstützt daher den Innensenator in seinen
Bemühungen, die Eröffnung eines Bordells in der Bremer Innenstadt mit Bezug
15 zu organisierter Kriminalität zu verhindern und fordert alle politischen Akteure
der rot-grün-roten Koalition auf, den Innensenator hierbei zu unterstützen und
gegebenenfalls die rechtlichen Grundlagen anzupassen, um die Verwaltung in
die Lage zu versetzen, die Einrichtung und Betrieb eines solchen Bordells in Bre-
men zu untersagen.

20

Beschluss des Unterbezirksparteitages Bremen-Stadt, 27. März 2021	2021	A14
--	------	-----

Überweisung an den Unterbezirksvorstand:

Änderung der Finanzordnung

5 Der Bundesvorstand der SPD wird gebeten, in Abstimmung mit den Landesverbänden eine Regelung für die Satzung und Finanzordnung der Partei zu erarbeiten, die es den Ortsvereinen ermöglicht, durch Beschluss langjährigen Parteimitgliedern mit geringem Einkommen und mit einer Mitgliedsdauer von über 30 Jahren eine Ehrenmitgliedschaft des Ortsvereins zuzuerkennen, die komplett von der Zahlung der Mitgliedsbeiträge be-
10 freit.

Aufgrund der Mitgliederentwicklung der SPD steigt seit einigen Jahren der Anteil von Mitgliedern, die sich im Rentenalter befinden. Unter ihnen gibt es Mitglieder, die nur über äußerst geringe Einkommen verfügen. Immer wieder gibt es daher ältere Mitglie-
15 der, die sich nach langjähriger Zugehörigkeit ausschließlich aus finanziellen Gründen (mitunter auch auf Anraten der Familie oder eines gesetzlichen Betreuers) für einen Austritt aus der SPD entscheiden. In vielen Fällen finden dazu auf der Ebene des Ortsvereins Gespräche mit den betroffenen Mitgliedern statt, die schließlich aber erfolglos bleiben. Die Beendigung der Mitgliedschaft findet dann in solchen Fällen mit einem
20 Schreiben statt, das keine (auch nicht erforderliche) Begründung enthält. Die Handlungsmöglichkeiten der Ortsvereine, diese Mitglieder von einem Austritt abzuhalten, sind beschränkt: Das Steuerrecht und die Finanzordnung der Partei lassen es nicht zu, dass der Ortsverein die Mitgliedsbeiträge übernimmt. Ebenso wenig ist es für andere Mitglieder attraktiv, die Mitgliedsbeiträge zu übernehmen, denn steuerrechtlich kön-
25 nen dann diese Beiträge von jenen nicht geltend gemacht werden. Die Übernahme von „Mitgliedspatenschaften“ ist steuerrechtlich nicht begünstigt. Dementsprechend sind die Fälle der Übernahme von Mitgliedsbeiträgen durch andere Parteimitglieder selten.

Andererseits hat die SPD ein großes politisches Interesse daran, diese Mitglieder zu halten, die der Partei über viele Jahre die Treue gehalten haben und gegenüber der Familie, den Freunden und Bekannten immer wieder die Positionen der SPD vertreten haben. Es muss daher nach geeigneten Wegen gesucht werden, diesen Menschen weiterhin die Mitgliedschaft in der SPD zu ermöglichen. Das kann durch Entscheidung der Ortsvereine geschehen, die diese Situation am besten zu beurteilen vermögen. Die bislang in der Beitragsordnung teils den Regelungen reichen nicht aus. Dort ist lediglich vorgesehen, dass in diesen Fällen von der jährlichen Anpassung abgesehen werden kann – damit ist die Erhöhung der Beiträge gemeint.

Auszug aus der Finanzordnung

„Für Mitglieder ohne Erwerbseinkommen, ohne Pensionen, ohne Renteneinkünfte oder ohne vergleichbare Einkommen beträgt der monatliche Mitgliedsbeitrag 2,50 Euro. Für Mitglieder, die zugleich einer anderen Partei angehören, die Mitglied der Sozialdemokratischen Partei Europas (SPE) ist, beträgt der monatliche Beitrag 2,50 Euro, wenn sie ihre Beitragsverpflichtungen gegenüber dieser Schwesterpartei erfüllen.“

„Der Jahresbeitrag beträgt für Nur-Juso-Mitglieder 18,00 Euro. Die Änderung tritt zum 1. Juli 2020 in Kraft.“

*„Ab 2003 erfolgt eine jährliche Anpassung. Diese orientiert sich an der nominalen Steigerung des durchschnittlichen Nettoeinkommens, ermittelt durch das Bundesamt für Statistik. Dies bedarf jeweils der Festlegung durch den Parteivorstand. Beiträge von Mitgliedern ohne Einnahmen oder mit geringfügigem Einkommen sind von der jährlichen Anpassung ausgenommen. Mit Zustimmung von Zweidritteln der Mitglieder der Konferenz der Schatzmeister*innen und Kassierer*innen der Landesverbände und Bezirke kann der Parteivorstand eine über diese Regelung hinausgehende Anpassung der Beiträge beschließen. (Das Nähere regelt der Parteivorstand in einer Richtlinie.) „*