

Ä1 ÖPNV zukunftssicher gestalten – Angebot stärken und Finanzierung sichern

Antragsteller*in: Christof Martin (KV Rendsburg-Eckernförde)

Änderungsantrag zu A8

Von Zeile 38 bis 39 einfügen:

Deutschlandtickets zu erhöhen, etwa durch Reduzierung für bestimmte Empfängergruppen wie Familien und Menschen mit geringem Einkommen.

Weiterhin soll darauf hingewirkt werden, dass sich die Verbindungen des ÖPNV zwischen den Flächenkreisen und den kreisfreien Städten am tatsächlichen Bedarf und nicht an den Kreisgrenzen orientieren. Anzustreben sind möglichst viele durchgehende Busverbindungen vom Land in die Zentren der kreisfreien Städte.

Begründung

Es gibt z.B. im Kieler Umfeld im Kreis RD kaum mehr durchgehende Busverbindungen nach Kiel, dem zentralen Ort für viele Bürger*innen. Anstatt früher möglicher Direktverbindungen werden nun entweder Umwege über Gettorf oder Umsteigeverbindungen angeboten. Die Fahrzeit von früher 25 Min bei einer Direktverbindung kann jetzt bis zu 1,5 Std. betragen. Das ist kaum attraktiv.

Unterstützer*innen

Gerd Weichert (KV Dithmarschen); Ocean Renner (KV Nordfriesland); Susanne Hilbrecht (KV Dithmarschen); Mathias Schmitz (KV Pinneberg); Marilla Meier (KV Lübeck); Florian Juhl (KV Pinneberg); Constanze Bräuniger (KV Ostholstein)

Ä2 ÖPNV zukunftssicher gestalten – Angebot stärken und Finanzierung sichern

Antragsteller*in: Nadine Mai (KV Pinneberg)

Änderungsantrag zu A8

Von Zeile 38 bis 39 einfügen:

Deutschlandtickets zu erhöhen, etwa durch Reduzierung für bestimmte Empfängergruppen wie Familien und Menschen mit geringem Einkommen. Durch die bundesweite Erhöhung des Einheitspreises auf 59 Euro besteht die Gefahr, dass das gerade erst eingeführte Schleswig-Holstein Bildungsticket nicht verlässlich weitergeführt wird. Die Landtagsfraktion möge sich daher für eine zusätzliche Bezuschussung des ÖPNV Sektors und eine Einigung mit den Kommunalen Spitzenverbänden einsetzen, mit der der Preis von 29 Euro für 2025 abgesichert wird.

Unterstützer*innen

Klaus-Christian Kalkhoff (KV Rendsburg-Eckernförde); Stephanie Schankin (KV Herzogtum Lauenburg); Martin Drees (KV Plön); Susanne Hilbrecht (KV Dithmarschen); Christoph Fischer (KV Segeberg)

A8-Ä3 ÖPNV zukunftssicher gestalten – Angebot stärken und Finanzierung sichern

Antragsteller*in: Nelly Waldeck (KV Kiel)

Änderungsantrag zu A8

Von Zeile 3 bis 4 einfügen:

extrem stark emittierenden Verkehrssektor braucht es eine Stärkung des gesamten ÖPNVs und keinen Abbau bestehender Taktungen. Durch die angelegten Rücklagen in dem Sondervermögen Moin.Sh sowie Umschichtungen im Landeshaushalt konnte ein großer Teil der Kostensteigerungen abgedeckt werden und die Abbestellungen von erst anvisierten 70Mio€ auf nur 4,6Mio€ reduziert werden. Und trotzdem:

Unterstützer*innen

Erika von Kalben (KV Pinneberg); Joris Jeschke (KV Kiel); Luca Köpping (LV Grüne Jugend Schleswig-Holstein); Uta Röpcke (KV Herzogtum Lauenburg); Sophia Marie Pott (KV Lübeck); Oliver Brandt (KV Herzogtum Lauenburg); Luca Brunsch (KV Kiel); Ulrike Täck (KV Segeberg)

A8-Ä4 ÖPNV zukunftssicher gestalten – Angebot stärken und Finanzierung sichern

Antragsteller*in: Nelly Waldeck (KV Kiel)

Änderungsantrag zu A8

Von Zeile 11 bis 15:

Mobilitätsfreiheit. Somit fordern wir eine schnellstmögliche Rücknahme der Kürzungen im Schienenverkehr, ~~vordringlich der starken Einkürzungen der S3 und A1 im Hamburger Rand. Zudem muss in den kommenden Jahren ein konsequenter Ausbau durch dichtere Taktung und längere Züge der Regionalbahnen insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten die politische Zielsetzung sein.~~ Unser politisches Ziel bleibt der konsequente Ausbau des ÖPNV Angebots.

Unterstützer*innen

Joris Jeschke (KV Kiel); Luca Köpping (LV Grüne Jugend Schleswig-Holstein); Uta Röpcke (KV Herzogtum Lauenburg); Sophia Marie Pott (KV Lübeck); Oliver Brandt (KV Herzogtum Lauenburg); Luca Brunsch (KV Kiel); Ulrike Täck (KV Segeberg)

A8-Ä5 ÖPNV zukunftssicher gestalten – Angebot stärken und Finanzierung sichern

Antragsteller*in: Nelly Waldeck (KV Kiel)

Änderungsantrag zu A8

Von Zeile 16 bis 32:

~~Weitergehend ist die Finanzierung des ÖPNVs nicht stabil. Dies zeigt sich nicht nur im Schienenverkehr, auch im weiteren Öffentlichen Nahverkehr, in den Kreisen und kreisfreien Städten ist die Finanzierungssituation schwierig. Besonders die starken Preissteigerungen in den letzten Jahren bedingen diese Situation, welche durch steigende Antriebskosten und Tarifabschlüsse getrieben wurde. Dies erschwert nicht nur den Ausbau der Leistungen, sondern setzt bereits bei der Finanzierung des bestehenden Angebots an und stellt die Kreise und Städte vor herbe Herausforderungen. Für die Finanzierung fehlt es an einer kontinuierlichen, der Realsituation angepassten Dynamisierung von Land und Bund, die den externen Kostenanstieg mitberücksichtigt. Wir fordern daher zur langfristigen Sicherung des ÖPNVs eine Anpassung der Finanzierungsmechanismen auf Bundes- und Landesebene, welche neben einer kontinuierlichen Dynamisierung von mind. 2% pro Jahr für einen stetigen Ausbau der Verkehrsleistung, die Einbeziehung von externen Kostensteigerungen vorsieht und starke externe Kostensteigerung ausgleicht. Nur so schaffen wir auf Dauer klare Planungssicherheit für eine nachhaltige Mobilitätspolitik auf Landesebene und im kommunalen Bereich.~~
weder stabil noch auskömmlich. Dies zeigt sich nicht nur im Schienenverkehr, auch im weiteren Öffentlichen Nahverkehr, in den Kreisen und kreisfreien Städten ist die Finanzierungssituation ebenso schwierig. Besonders die starken Preissteigerungen in den letzten Jahren bedingen diese Situation, welche unter anderem durch steigende Diesel- und Benzinkosten, Materialkostensteigerungen und Tarifabschlüsse getrieben wurde. Dies erschwert nicht nur den Ausbau der Leistungen, sondern setzt bereits bei der Finanzierung des bestehenden Angebots an und stellt die Kreise und Städte vor herbe Herausforderungen.

Wir Grünen setzen uns daher auf allen Ebenen dafür ein, dass der öffentliche Verkehr finanziell zukunftsfest aufgestellt wird. Dafür braucht es sowohl eine Umschichtung bestehender Steuergelder als auch die Schaffung neuer Möglichkeiten, mehrjährig und kreditfinanziert in unsere Infrastruktur zu investieren. Wir setzen uns auf Bundesebene dafür ein, dass die Mittel für Fernstraßenneubau in Schieneninvestitionen umgewidmet werden. Fossile Subventionen wie das Dienstwagenprivileg für Verbrennerautos und die steuerliche Begünstigung von Dieselmotoren sollen abgeschafft werden und die freiwerdenden Steuereinnahmen in eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel und die Ausfinanzierung des Deutschlandtickets sowie zur Schaffung neuer zielgruppenorientierten Angebote wie einem bundesweiten Bildungs- und Sozialticket investiert werden.

Auf Landesebene wollen wir durch die Einführung einer LKW Maut auf Landesstraßen zusätzliche Einnahmen generieren, die der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs zugute kommen sollen. Zudem wollen wir Einnahmemöglichkeiten für Kreise und kreisfreie Städte schaffen, um den öffentlichen Verkehr besser ausfinanzieren zu können, beispielsweise eine Kfz Abgabe oder eine ÖPNV Abgabe für alle Menschen. Außerdem setzen wir uns für eine stärkere Schwerpunktsetzung der ÖPNV Finanzierung innerhalb des schleswig-holsteinischen Landeshaushalts ein. ÖPNV ist sowohl effektiver Klimaschutz als auch Teil der Daseinsvorsorge und muss als solcher priorisiert werden.

Für eine nachhaltige Finanzierung der Investitionen in unseren öffentlichen Verkehr setzen wir uns für die Schaffung einer Infrastrukturgesellschaft ein, die große Investitionen mehrjährig finanziert und so nicht an die enge Struktur eines Haushalts gekoppelt ist. Wir setzen uns im Bund dafür ein, Schieneninfrastruktur auf der vor allem Regionalverkehr verkehrt in das Eigentum des Landes zu überführen und mittels der Infrastrukturgesellschaft zu verwalten und auszubauen.

Die daraus entstehenden zusätzlichen Mitteln wollen wir für eine kontinuierliche, der Realsituation angepasste Dynamisierung von Land und Bund, die den externen Kostenanstieg mitberücksichtigt, einsetzen. Wir fordern daher zur langfristigen Sicherung des ÖPNVs eine Anpassung der Finanzierungsmechanismen auf Bundes- und Landesebene, welche neben einer kontinuierlichen Dynamisierung für einen stetigen Ausbau der Verkehrsleistung, die Einbeziehung von externen Kostensteigerungen vorsieht und starke externe Kostensteigerung ausgleicht. Nur so schaffen wir auf Dauer klare Planungssicherheit für eine nachhaltige Mobilitätspolitik auf Landesebene und im kommunalen Bereich.

Unterstützer*innen

Leon Martin (KV Kiel); Joris Jeschke (KV Kiel); Luca Köpping (LV Grüne Jugend Schleswig-Holstein); Uta Röpcke (KV Herzogtum Lauenburg); Sophia Marie Pott (KV Lübeck); Oliver Brandt (KV Herzogtum Lauenburg); Luca Brunsch (KV Kiel); Ulrike Täck (KV Segeberg)

A8-Ä6 ÖPNV zukunftssicher gestalten – Angebot stärken und Finanzierung sichern

Antragsteller*in: Nelly Waldeck (KV Kiel)

Änderungsantrag zu A8

Von Zeile 33 bis 36:

Um den regionalen Schienenverkehr in SH zu entlasten, sollen sich Landes- und Bundesregierung für eine stärkere Durchbindung ~~der ICEs~~ des Fernverkehrs nach Kiel Schleswig-Holstein und Flensburg weiterführend nach Dänemark einsetzen. Auch nach Fertigstellung der Fehmarnbeltquerung müssen Fernverkehrsverbindungen über Flensburg nach Dänemark erhalten werden. So können die Kapazitäten im Regionalverkehr konkret entlastet werden.

Unterstützer*innen

Leon Bossen (KV Flensburg); Annabell Louisa Pescher (KV Flensburg); Tobias Lentz (KV Flensburg); Catharina Johanna Nies (KV Flensburg); Erika von Kalben (KV Pinneberg); Joris Jeschke (KV Kiel); Luca Köpping (LV Grüne Jugend Schleswig-Holstein); Uta Röpcke (KV Herzogtum Lauenburg); Sophia Marie Pott (KV Lübeck); Oliver Brandt (KV Herzogtum Lauenburg); Ulrike Täck (KV Segeberg)

A8-Ä7 ÖPNV zukunftssicher gestalten – Angebot stärken und Finanzierung sichern

Antragsteller*in: Nelly Waldeck (KV Kiel)

Änderungsantrag zu A8

Von Zeile 37 bis 39:

~~Das Land soll zudem weitere Maßnahmen entwickeln, um die Abnahme des Deutschlandtickets zu erhöhen, etwa durch Reduzierung für bestimmte Empfängergruppen wie Familien und Menschen mit geringem Einkommen.~~

Wir setzen uns für weitere Maßnahmen ein, um die Abnahme des Deutschlandtickets zu erhöhen. Unser Ziel ist dafür, dass jede*r Arbeitnehmer*in ein Recht auf ein Jobticket erhält. Außerdem wollen wir das Deutschlandticket deutschlandweit weiterentwickeln und durch zielgruppenorientierte Angebote wie Sozialtickets oder Kindermitnahmemöglichkeiten sozial gerechter gestalten.

Unterstützer*innen

Leon Martin (KV Kiel); Erika von Kalben (KV Pinneberg); Joris Jeschke (KV Kiel); Luca Köpping (LV Grüne Jugend Schleswig-Holstein); Uta Röpcke (KV Herzogtum Lauenburg); Sophia Marie Pott (KV Lübeck); Malte Krüger (KV Steinburg); Oliver Brandt (KV Herzogtum Lauenburg); Ulrike Täck (KV Segeberg)

A8-Ä8 ÖPNV zukunftssicher gestalten – Angebot stärken und Finanzierung sichern

Antragsteller*in: Nelly Waldeck (KV Kiel)

Änderungsantrag zu A8

Von Zeile 52 bis 58:

~~Auf Landesebene müssen~~ Es braucht ausreichende Ausbildungskapazitäten für Lokführer*innen in Schleswig-Holstein ~~ausgeweitet~~. Deswegen ist es wichtig, dass das Land inzwischen selbst ausbildet, um Verkehrsunternehmen zu Beginn der Streckenübernahme einen reibungslosen Start zu erleichtern und ein zentraler Standort für ~~dass bei neuen Ausschreibungen sichergestellt wird, dass Verkehrsunternehmen über den Bedarf und über die theoretische Ausbildung aufgebaut werden~~ gesamte Vertragslaufzeit ausbilden. Wir wollen Möglichkeiten finden, den schulischen Teil der Berufsausbildung auch in Schleswig-Holstein anbieten zu können. Die Landtagsfraktion sollte sich zudem für mehr Sprachkurse einsetzen, die neben Kindererziehung, Praktika und Arbeit möglich sind und durchgängig bis zum B2-Niveau (Ausbildungsvoraussetzung) führt. Perspektivisch sollte aber auch eine Absenkung der sprachlichen Barrieren für Busfahrer*innen diskutiert werden. Zudem sollen auf Kreisebene Gespräche über einen Wechsel in den Tarif TVN für die eigenen Kommunalen Verkehrsgesellschaften geführt werden.

Unterstützer*innen

Leon Martin (KV Kiel); Erika von Kalben (KV Pinneberg); Joris Jeschke (KV Kiel); Luca Köpping (LV Grüne Jugend Schleswig-Holstein); Uta Röpcke (KV Herzogtum Lauenburg); Sophia Marie Pott (KV Lübeck); Oliver Brandt (KV Herzogtum Lauenburg); Ulrike Täck (KV Segeberg)

Ä1 S Satzungsänderungsantrag "Vielfalt in der Satzung"

Antragsteller*in: Vielfaltsrat

Beschlussdatum: 02.10.2024

Änderungsantrag zu S3

Von Zeile 3 bis 4:

~~Das Bundesfrauenstatut tritt bis zur Neufassung des Landesfrauenstatuts an seine Stelle.~~

An Stelle des Landesfrauenstatuts tritt das Bundesfrauenstatut mit vorgeschlagener Erweiterung für trans-, inter-, nicht-binäre und agender -Personen.

Alle Gremien von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und von BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN zu beschickende Gremien sind mindestens zur Hälfte mit Frauen zu besetzen, wobei den Frauen bei Listenwahlen bzw. Wahlvorschlägen die ungeraden Plätze vorbehalten sind (Mindestquotierung). Abseits dieser Regelung können die stimmberechtigten Frauen der Versammlung einen Frauenplatz für trans*,inter,nicht-binäre und agender Personen freigeben. Als trans*,inter,nicht-binär und agender werden alle Personen erfasst, die sich selbst so definieren.

(Die stimmberechtigten Frauen der Versammlung beraten sich und stimmen darüber ab, im Rahmen einer Frauenversammlung.)

Begründung

Ein Verstoß gegen das Bundesfrauenstatut ist insbesondere dann unzulässig, wenn eine Schwächung des Frauenstatuts vorliegt. Die Möglichkeit einen Frauenplatz für TINA-Personen zu öffnen, stellt keine Schwächung des Frauenstatuts dar, sondern eine Stärkung im Sinne der Anerkennung geschlechtlicher Vielfalt. Die Entscheidung verbleibt im Einzelfall bei der Frauenversammlung.

Unterstützer*innen

Lorenz Mayer (KV Segeberg); Ocean Renner (KV Nordfriesland)

S Satzungsänderungsantrag Beitrags- und Kassenordnung

Antragsteller*in: Landesvorstand; Florian Juhl (KV-Pinneberg)

Beschlussdatum: 27.09.2024

Änderungsantrag zu S4

Von Zeile 8 bis 12:

„Für jedes Mitglied führen die Kreisverbände Beitragsanteile an ~~den Bundesverband und~~ den Landesverband ab. Der Beitragsanteil für den Landesverband hat die gleiche Fälligkeit wie der des Landesverbands für den Bundesverband und beläuft sich auf ~~ALT~~ das 1,5-fache davon. ~~NEU: "die Hälfte"/ NEU "zwei Drittel" davon~~ Ab dem 01.01.2026 beläuft sich der Beitragsanteil für den Landesverband auf das 1,67-fach des Beitragsanteils für den Bundesverband“

~~Die Änderung des Beitragsanteils wird zum 01.01.2026 wirksam.~~

Antrag in leichter oder einfacher Sprache

Von Zeile 19 bis 23:

2. Beitragsanteile (§ 4 Abs. 2):

Die Kreisverbände geben Geld an ~~den Bundesverband und~~ den Landesverband weiter. Der Landesverband gibt Geld an den Bundesverband weiter. Bisher war der Anteil für den Landesverband ~~halb~~ 1,5-mal so groß wie der Anteil für den Bundesverband. Jetzt soll der Anteil für den Landesverband ~~zwei Drittel~~ 1,67-mal so groß sein wie der für den Bundesverband.

Begründung

Gemäß Abs. 8 der Beitrags- und Kassenordnung des Bundesverbands zahlen die Landesverbände pro Mitglied einen Anteil an den Bundesverband. Es gibt in der Bundessatzung also keine direkten Abgaben von den Kreisverbänden an den Bundesverband (mehr). Hintergrund hierfür ist die Vereinfachung der Finanzbeziehungen.

Mit dem Änderungsantrag wollen wir in der Beitrags- und Kassenordnung des Landesverbands regeln, was aktuell gelebte Praxis und gemeinsames Verständnis ist. Die Kreisverbände führen entsprechend pro Mitglied einen Anteil an den Landesverband ab. Von diesem Betrag leitet der Landesverband gemäß der Festlegung des Bundesverbands Beitragsanteile an den Bundesverband weiter.

Der Beitragsanteil bemisst sich aktuell auf 25 % des durchschnittlichen Mitgliedsbeitrags auf Bundesebene des vorvergangenen Jahres. Für das laufende Jahr, ist also 2022 das Bemessungsjahr als Grundlage des Beitragsanteils. Dies hängt mit der Feststellung des Jahresabschlusses zusammen. Der Landesverband bekommt aktuell die Hälfte dessen, was der Bundesverband erhält. Die Kreisverbände zahlen somit das 1,5-fache des Beitragsanteils, den der Bundesverband erhält.

Der Landesfinanzrat schlägt nun eine Änderung vor, wonach der Landesverband ab 2026 zwei Drittel dessen erhalten soll, was der Bundesverband pro Mitglied erhält. Dies entspricht für die Kreisverbände einem Faktor von 1,67 des Bundesverbandsbeitrags.