

Solidarität mit Geflüchteten und Mittelmeerländern



LDK in Konstanz am 6.-7.10.2018

Gremium: KV Stuttgart
Beschlussdatum: 27.09.2018
Tagesordnungspunkt: V Sonstige Anträge und Resolutionen
Status: Zurückgezogen (unsichtbar)

- 1 Seit Jahren fliehen Menschen über das Mittelmeer nach Europa – vor Krieg, vor
2 den Folgen der Klimakatastrophe und aus wirtschaftlicher Perspektivlosigkeit.
3 Europa übt sich derweil in einer unmenschlichen Abschottungspolitik. Grenzen
4 werden geschlossen und Schiffen der zivilen Seenotrettung das Anlaufen
5 europäischer Häfen verboten. Seit dem Regierungswechsel in Italien im Frühjahr
6 hat sich die Situation für Flüchtlinge auf ihrem Weg nach Europa noch einmal
7 deutlich verschlechtert.
- 8 Allein im ersten Halbjahr 2018 starben rund 1.400 Menschen bei der Überfahrt
9 nach Europa. An den europäischen Außengrenzen zeichnet sich eine humanitäre
10 Notlage ab. Die Arbeit der zivilen Seenotrettung wird weiter massiv behindert:
11 Die maltesischen Behörden halten die „Lifeline“ im Hafen fest, blockieren die
12 „Sea-Watch“, die „Seefuchs“ und das Flugzeug „Moonbird“. Nachdem nun auch noch
13 der „Aquarius 2“ die Flagge entzogen wurde, befinden sich im Mittelmeer keine
14 zivilen Rettungsschiffe mehr. Inzwischen sterben weitere Menschen. Unabhängig
15 von der Tatsache, dass auch Europa einen erheblichen Teil zu den Fluchtgründen
16 beiträgt und wir das für die Zukunft ändern müssen, kann das nicht die alleinige
17 Antwort auf aktuelle Fluchtbewegungen sein. Die Menschen sterben jetzt, wenn wir
18 ihnen nicht helfen!
- 19 Wir Grüne stehen zum internationalen Recht und hinter der Seenotrettung von
20 Flüchtlingen auf dem Mittelmeer. Wir können nicht einfach zusehen, wie
21 Rettungsschiffen das Anlaufen sicheren Häfen verboten wird und Flüchtlingsboote
22 zurück nach Libyen geschickt werden. Zugleich ist klar, dass wir Griechenland,
23 Italien, Malta und Spanien bei der Flüchtlingsaufnahme nicht alleine lassen
24 dürfen. Das Dublin-Abkommen ist gescheitert. Da mit einer Lösung auf
25 europäischer Ebene so schnell nicht zu rechnen ist, müssen wir vor Ort aktiv
26 werden – in den Kommunen, Ländern und Staaten der EU. Beispielsweise hat die
27 Stadt Stuttgart, wie viele andere Städte auch, ihre Bereitschaft signalisiert,
28 Geflüchtete von den Schiffen der zivilen Seenotrettung aufzunehmen.
- 29 Diese Solidarität mit Geflüchteten sowie anderen EU-Staaten erwarten wir auch
30 von unserer grüngeführten Landesregierung. Denn ehe Rettungsschiffe an
31 europäischen Küsten abgewiesen werden, weil die Mittelmeeranrainerländer den
32 Zugang nicht mehr bewältigen können, sollten sich die anderen EU-Staaten
33 bereiterklären, diese Menschen aufzunehmen.
- 34 **Daher fordern wir die Landesregierung auf, sich bei der Bundesregierung dafür**
35 **einzusetzen, Flüchtlinge aus den Mittelmeerländern aufzunehmen. Was wir**
36 **ablehnen, ist ein Deal à la Seehofer, der Geflüchtete aus Italien nur im**

- 37 **Austausch für Rückführungen von "Dublin-Fällen" aufnehmen will. Das ist keine**
38 **Solidarität, sondern ein bürokratisches Nullsummenspiel.**
- 39 **Außerdem fordern wir die Landesregierung auf, alle ihr zur Verfügung stehenden**
40 **Möglichkeiten zu nutzen, aus Seenot gerettete Geflüchtete aufzunehmen und so das**
41 **Sterben im Mittelmeer zu verhindern - beispielsweise mit einem Sonderprogramm.**

Der Verkehr der Zukunft: Was lernen wir aus Dieselgate und Neckartor?



LDK in Konstanz am 6.-7.10.2018

Gremium: Kreisverband Konstanz
Beschlussdatum: 11.07.2018
Tagesordnungspunkt: V Sonstige Anträge und Resolutionen
Status: Eingereicht (ungeprüft)

1 Der Verkehr der Zukunft: Was lernen wir aus 2 Dieselgate und Neckartor?

3 **Ein Plädoyer für die Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs**

4 In über 70 städtischen Gebieten der Bundesrepublik werden die gültigen
5 Grenzwerte für NO₂ seit Jahren überschritten. Darunter 15 Städte in BW, u.a.
6 Stuttgart, Freiburg, Tübingen. Unter der hohen NO₂ Belastung leidet die
7 Gesundheit von tausenden Menschen in diesen Städten. Neben NO₂ sind Mensch und
8 Umwelt in städtischen Gebieten zusätzlich noch durch Feinstaub und andere
9 verkehrsbedingte Emissionen belastet.
10 Gleichzeitig wurde festgestellt, dass die Mehrzahl der PKW-Dieselfahrzeuge nicht
11 annähernd die Grenzwerte für NO_x einhalten. Im Fall von VW kann man sogar von
12 Betrug und Konsumententäuschung sprechen. Jahrelang wurden Bürger in dem Glauben
13 belassen, dass die gekauften Fahrzeug abgasarm sind und den hohen Anforderungen
14 der Abgasnormen EURO5 und EURO6 entsprechen.

15 Diese beiden Sachverhalte erfordern ein sofortiges Umsteuern in der
16 Verkehrspolitik und mutige Schritte, um die Emissionen in Städten auf ein
17 erträgliches Maß zu reduzieren und Fahrverbote zu vermeiden. Daneben müssen
18 verkehrsbedingte CO₂ Emissionen aller Verkehrsträger drastisch reduziert werden,
19 will man das 2 Grad Klimaziel aus dem Paris Abkommen, überhaupt noch in
20 Sichtweite behalten. Trotz der intensiven Bemühungen der Landesregierung und
21 speziell hier Verkehrsminister Winfried Hermann, müssen wir alle unsere
22 Anstrengungen vervielfachen. Die Reduktion der Fahrzeugzahlen in den
23 Innenstädten, die Umstellung auf Elektromobilität und der Ausbau des
24 öffentlichen Nahverkehrs sind dabei wichtige Eckpfeiler eines modernen, grünen
25 Verkehrskonzeptes. Der Vorstoß der Bundesregierung einen kostenlosen Nahverkehr
26 zu erproben geht dabei in die richtige Richtung, ist aber durch die fehlende
27 finanzielle Unterstützung der Städte bei weitem nicht ausreichend.

28 Wir fordern Fraktion und Landesregierung, sowie den Bund auf, den ÖPNV durch ein
29 milliardenschweres „Umstiegsprogramm ÖPNV“ noch in dieser Legislaturperiode
30 substantiell zu verbessern und die Gemeinden und Kommunen finanziell so
31 auszustatten, dass diese einen nachhaltigen, emissionsarmen und attraktiven
32 ÖPNV einrichten können. Dabei verstehen wir unter ÖPNV nicht nur Bus und Bahn,
33 sondern eine Vielfalt an Transportangeboten, auch Bike-, Carsharing und Rufbus
34 Angebote gehören dazu. In den Genuss sollten insbesondere Gemeinden und Kreise
35 kommen die einen ÖPNV neu anbieten. Das Umstiegsprogramm ÖPNV soll es aber auch

36 bereits existierenden Trägern des ÖPNV erlauben, die regionale Abdeckung zu
37 erweitern, Takt und Fahrzeit zu verringern, Fahrpreise zu senken und auf
38 emissionsfreie Fahrzeuge umzustellen.

39 Zur nachhaltigen Finanzierung des kommunalen ÖPNV fordern wir von Land und Bund,
40 Ihre finanzielle Unterstützung dauerhaft auszubauen. Des weiteren bitten wir
41 Landtagsfraktion und Landesregierung, die rechtlichen Voraussetzungen für eine
42 zweckgebundene kommunale Abgabe, durch eine Klarstellung im
43 Kommunalabgabengesetz KAG zu schaffen, so dass Kommunen und deren
44 Verkehrsbetriebe Halbjahres- oder Jahrestickets zu stark verbilligten Preisen
45 anbieten können.

46 Damit würden Kommunen in die Lage versetzt ein attraktives Bürgerticket
47 einzuführen. Als Orientierung verweisen wir hier auf die im Land seit
48 Jahrzehnten erfolgreichen Studententicket Modelle, wie z.B. in Konstanz. Für
49 einen Semesterbeitragsanteil von weniger als 15 Euro im Halbjahr konnte hier ein
50 ein Ticketpreis von ca. 54 Euro je Halbjahr erreicht werden. Die Erweiterung zum
51 Bürgerticket, finanziert aus Parkraumbewirtschaftung, Zweckabgabe und
52 Ticketpreis erlaubt unserer Ansicht nach attraktive Preise von 50 Euro je Ticket
53 und Halbjahr und damit ein für breite Bevölkerungsschichten erschwingliches
54 Angebot.

55 Damit besonders belastete Städte eine City-Maut erheben können, bitten wir die
56 Landesregierung, die rechtlichen Voraussetzungen zu klären und den Bund auf zu
57 fordern, die bundesgesetzlichen Voraussetzungen zu schaffen, insbesondere das
58 Bundesfernstrassengesetz anzupassen. Ziel ist es Emissionen zu senken und
59 Fahrverboten vorzubeugen. Die Einnahmen aus der City-Maut müssen in den Ausbau
60 des öffentlichen Nahverkehrs fließen mit dem Ziel einen dauerhaften Umstieg auf
61 ÖPNV Systeme zu erreichen.

62 Wir fordern die Bundesregierung auf, sich im Europäischen Rat für ein
63 Investitionsprogramm zur Förderung des europaweiten Bahn- und Schienenverkehrs
64 einzusetzen. Insbesondere erwarten wir konkrete Maßnahmen, die den Frachtverkehr
65 nun endlich auf die Schiene bringen.

Begründung

Durch die Umsetzung der hier vorgeschlagenene Maßnahmen erwarten wir eine deutliche Erhöhung der Nutzerzahlen für den ÖPNV und dadurch die Senkung der verkehrsverursachten Schadstoffbelastungen und eine deutliche Reduktion des innerstädtischen Verkehrs. Baden-Württemberg, Deutschland und Europa machen damit einen großen Schritt hinzu einem nachhaltigen Verkehrskonzept. Die verringerten Gesundheits- und Klimafolgekosten wiegen dabei die eingesetzten Mittel deutlich auf. Doch vor allem gewinnen wir im Interesse der Bürger eine lebenswerte Stadt und Umwelt zurück.

Internationalen Frauentag erkämpfen!



LDK in Konstanz am 6.-7.10.2018

Gremium: LDK
Beschlussdatum: 07.10.2018
Tagesordnungspunkt: V Sonstige Anträge und Resolutionen

- 1 Die LDK möge beschließen:
- 2 Bündnis 90/Die Grünen setzen sich im Zusammenhang mit den Diskussionen um die
- 3 Einführung neuer gesetzlicher Feiertage für den 8. März (Internationaler
- 4 Frauentag) als neuen gesetzlichen Feiertag ein.

Begründung

Angesichts der zunehmenden religiösen Pluralität ist absehbar, dass Debatten um neue Feiertage nicht ausbleiben werden. Hier müssen sich Grüne positionieren. Statt Feiertage für unterschiedliche Gruppen und verschiedene religiöse Bekenntnisse zu schaffen, sollten neue säkulare Feiertage für alle gewählt werden. Hier bietet sich der Internationale Frauentag am 8. März an. Dieser Tag wird weltweit bereits heute gefeiert und schafft Bewusstsein für das Thema Emanzipation.

Bündnis 90/Die Grünen stehen von Anfang für die Anerkennung der Gleichheit von Mann und Frau; wie in keiner anderen Partei wurde Emanzipation eingefordert. Kritik an Rollenzwang und Patriarchat stand für eine andere Gesellschaft mit gleichen Rechten für alle. Einiges wurde erreicht, doch immer noch sind wirtschaftliche und soziale Gleichstellung und Gleichberechtigung der Geschlechter weltweit Thema.

Im vergangenen Jahr gab es eine Feiertagsdebatte um den Reformationstag am 31. Oktober: 2017 war dieser Tag einmalig bundesweit gesetzlicher Feiertag. Anschließend wurde der Tag in Bremen, Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Hamburg zum gesetzlichen Feiertag; in den neuen Bundesländern ist er es seit der Wiedervereinigung.

Feiertage sind immer wieder verhandelbar! Der Weltfrauentag ist dabei ein Tag der Emanzipation, der Befreiung und der Solidarität: Für Grüne konsequent ist also die Forderung, dass sich die Partei B90/Die Grünen bei der nächsten Feiertagsdebatte für den Internationalen Frauentag als gesetzlichen Feiertag einsetzt.

LDK in Konstanz am 6.-7.10.2018

Antragsteller*in: Cordula Maier (Waldshut KV)
 Tagesordnungspunkt: V Sonstige Anträge und Resolutionen
 Status: Zurückgezogen

- 1 Prekäre Arbeitsverhältnisse wie Leiharbeit, Arbeit mit einem Mindestlohn,
- 2 mehrjährige Praktikantenverträge und nicht tarifgebundene Arbeitsverträge nehmen
- 3 zu 22,5% der Beschäftigten arbeiten mit einem Mindestlohn von unter 10,50€. Mit
- 4 einem Mindestlohn von derzeit 8,84€ pro Stunde, in einigen Branchen auch etwas
- 5 mehr, verdient man im Monat ca. 1485 €. Als Rentner würde man bei einer
- 6 Rentenhöhe von 48% dann ca. 712 € monatlich bekommen. 1,2 Millionen Menschen
- 7 verdienen so wenig mit ihrer Arbeit, dass sie zusätzlich auf Arbeitslosengeld
- 8 II/Hartz IV angewiesen sind. Für viele dieser Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen
- 9 bedeuten diese Arbeitsbedingungen unsichere Einkommen und Unplanbarkeit der
- 10 Zukunft. Die „Aufstockerei“ - die Ergänzung des Arbeitslohnes oder der Rente
- 11 durch Arbeitslosengeld II - kostet den Staat und Steuerzahler ca. 11 Milliarden
- 12 Euro im Jahr.
- 13 Wir fordern daher, dass diese Entwicklung, Gründe dafür und mögliche Folgen
- 14 umfassend diskutiert werden. Unsichere Beschäftigungsformen müssen tatsächlich
- 15 eine Ausnahme bleiben.
- 16 Wir fordern einen Mindestlohn deutlich über dem ALG II - Satz, da Arbeit sich
- 17 lohnen soll. Wir halten es für unwürdig, wenn Arbeitnehmer*Innen trotz
- 18 Vollzeitstelle noch auf Arbeitslosengeld II angewiesen sind.
- 19 Da Leiharbeiter*innen ein höheres Risiko haben, arbeitslos zu werden, sollten
- 20 deren Arbeitgeber*innen einen höheren Beitrag in die Arbeitslosenversicherung
- 21 zahlen. Die Kosten für die positiv wirkende Flexibilität tragen in erster Linie
- 22 die Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen selbst und die Masse derjenigen, die in
- 23 die Sozialversicherung einbezahlen.
- 24 Das Land Baden-Württemberg soll als Arbeitgeber darauf verzichten, befristete
- 25 Arbeitsstellen unter einem Jahr, wie z.B. Lehrer von September bis Ende Juli, zu
- 26 vereinbaren.
- 27 Wir fordern eine Stärkung der Gewerkschaften und der Betriebe, die Arbeit
- 28 innerhalb von Tarifverträgen anbieten.

Begründung

Arbeit in prekären Arbeitsverhältnissen erhöht die Gefahr, dass Menschen spätestens im Rentenalter arm werden.

Gerade Berufsanfänger*innen und Arbeitnehmer*innen in den späten Altersjahrgängen werden dauerhaft abgehängt - Jüngere arbeiten möglicherweise in mehrjährigen Praktikantenverträgen oder hangeln sich von befristetem zu befristetem Arbeitsvertrag, Ältere werden „ausgemustert“. Die Rente mit 67 Jahren wirkt so als Rentenkürzung.

Die Menschen sehen, dass diese Entwicklung politische Gründe hat. Wenn Politik hier nicht eingreift, befürchten wir eine weit umgreifende Politikverdrossenheit bzw. eine Unterstützung radikaler, vor allem rechter Parteien.

Wir befürchten einerseits eine Abkehr von Wählern von einer lösungsorientierten nachhaltigen Politik zu radikalen Parteien, aber auch eine tatsächliche Spaltung der Gesellschaft und das Auseinanderdriften von Armen und Reichen.

Unterstützer*innen

Cornelia Kunkis-Becker (Schwarzwald-Baar KV); Hans-Joachim Müller (Waldshut KV); Jürgen Fesser (Waldshut KV); Ulrich Martin Drescher (Waldshut KV); Karsten Sielemann (Waldshut KV); Bernd Wallaschek (Waldshut KV); Niklas Nüssle (Waldshut KV); Daniela Tayari (Waldshut KV); Andreas Diebold (Heidelberg KV); Karl-Heinz Trick (Ortenau KV)

Gegen Netzgehege im Bodensee – dem größten Trinkwasserspeicher Europas



LDK in Konstanz am 6.-7.10.2018

Gremium: LDK
Beschlussdatum: 07.10.2018
Tagesordnungspunkt: V Sonstige Anträge und Resolutionen

- 1 Am 02. Juni 2017 hat sich die Genossenschaft „RegioBodenseefisch“ mit dem Ziel
- 2 gegründet, Netzgehege für eine Felchenzucht im Bodensee zu installieren. Die
- 3 Genossenschaft verfügt mittlerweile über 17 Mitglieder, darunter Berufsfischer,
- 4 Gastronomen, Juristen und Fischzüchter. Netzgehege im Bodensee sind durch die
- 5 Bodensee-Richtlinie der Internationalen Gewässerschutzkommission für den
- 6 Bodensee (IGKB) explizit untersagt. Die Genossenschaft hält dennoch weiterhin an
- 7 ihren Plänen fest und sucht nach Lösungen das Projekt zu realisieren. Sie
- 8 begründet ihre Initiative damit, dass sich die Fangerträge in den vergangenen 30
- 9 Jahren um 75% verringert haben. 2017 haben sie den zweitniedrigsten Stand seit
- 10 1936 erreicht. Mit dem Zuchtfisch aus Netzgehegen möchte die Genossenschaft den
- 11 Rückgang der Fangerträge ausgleichen. Allerdings bringt die Massentierhaltung
- 12 von Fischen – analog zur landwirtschaftlichen Tierhaltung – zahlreiche
- 13 Herausforderungen und Probleme mit sich. Denn durch offene Netzgehege im
- 14 Bodensee käme es zwangsläufig zu Nährstoffeinträgen in den See durch Kot und
- 15 Futtermittel, die u. a. zu lokalen Verschlechterungen der Sauerstoffverhältnisse
- 16 am Seeboden führen können. Die IGKB beurteilte Netzgehege im Bodensee und seinen
- 17 Zuflüssen bereits 2016 kritisch. Insbesondere die ökologischen Auswirkungen auf
- 18 den Bodensee im Nahbereich der Netzgehege seien laut IGKB nicht geklärt. Nicht
- 19 absehbar seien außerdem die Auswirkungen auf die Trinkwassernutzung und die
- 20 Folgen durch Verbreitung von Krankheitserregern. Hinzu kommt ein potentieller
- 21 Einsatz von Medikamenten und Impfstoffen, die dann auch in den See gelangen
- 22 könnten. Schließlich bleibt auch die Frage ungeklärt, welche Auswirkungen auf
- 23 den Tourismus Netzgehege im See besäßen, sollte diese zu einer Verschlechterung
- 24 der Wasserqualität führen.
- 25 Wir von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sprechen uns vor diesem Hintergrund klar gegen die
- 26 Errichtung von Netzgehegen im Bodensee aus. Die Einträge durch Kot und
- 27 Futtermittel und die weiteren Folgen stellen ein nicht kalkulierbares Risiko für
- 28 die Gewässerökologie des Bodensees dar. Wissenschaftliche Erkenntnisse von
- 29 Netzgehegen aus anderen Ländern, wie beispielsweise Norwegen, die deren
- 30 Sicherheit belegen sollen, können aufgrund der nicht vergleichbaren klimatischen
- 31 und gewässerökologischen Bedingungen nicht zur Risikobewertung herangezogen
- 32 werden. Eine Änderung der aktuell geltenden Verbotsbestimmungen zugunsten von
- 33 Netzgehegen lehnen wir daher ab.

Begründung

Der Bodensee ist ein international geschütztes Gewässer, er dient über fünf Millionen Menschen als Trinkwasserreservoir und ist damit der größte Trinkwasserspeicher Europas. Er ist darüber hinaus ein beliebtes Freizeit- und Tourismusziel und beherbergt zahlreiche geschützte, seltene und gefährdete Tierarten. Der Bodensee ist von Natur aus ein nährstoffarmer Gebirgssee. Nach starker Nährstoffanreicherung in den 1970er Jahren hat der Bodensee durch zahlreiche ambitionierte Maßnahmen der Gewässerreinigung seinen ursprünglichen Zustand mittlerweile nahezu wieder erreicht. Die Pläne der Genossenschaft sehen zunächst zwei Netzgehege als Versuchsanlage vor, deren Genehmigung noch im Jahr 2018 beim Wasserwirtschaftsamt in Konstanz beantragt werden soll. Im Endausbau sind schließlich insgesamt 12 Netzgehege vorgesehen. Zu diesem Zweck müsste die IGKB das bestehende Verbot von Netzgehegen im Bodensee aufheben. Das Land Baden-Württemberg ist in diesem Gremium eines von 4 Mitgliedsländern und hat damit einen maßgeblichen Einfluss auf die Entscheidungen der IGKB. Eine potentielle Verschlechterung der Wasserqualität durch die Errichtung von Netzgehegen im Bodensee, ist vor dem Hintergrund der Reinhaltungsmaßnahmen der vergangenen Jahre und der internationalen Bedeutung des Bodensees grob fahrlässig und birgt unabsehbare Risiken für den Bodensee als Trinkwasserspeicher, das ökologische Gleichgewicht des Sees und die Attraktivität des Sees als Tourismusziel. Es ist daher von großer Bedeutung, mit diesem Antrag der Landesregierung zu signalisieren, dass die Grünen in Baden-Württemberg Netzgehege im Bodensee in aller Deutlichkeit ablehnen.

Darüber hinaus haben sich bereits zahlreiche Akteure rund um den Bodensee gegen Netzgehege im Bodensee ausgesprochen. Insbesondere ist hier auf die nahezu geschlossene Ablehnung der Netzgehege durch die Berufsfischer hinzuweisen, die zu den entschiedensten Gegnern der Pläne der Genossenschaft zählen. Für sie gilt es, Lösungen jenseits von Netzgehegen zu finden, die ein Überleben der Berufsfischerei am Bodensee auch für die kommenden Jahrzehnte garantieren. Dies muss in enger Absprache mit den Berufsfischern geschehen.

Der Verkehr der Zukunft: Was lernen wir aus Dieselgate und Neckartor?



LDK in Konstanz am 6.-7.10.2018

Gremium: LDK
Beschlussdatum: 07.10.2018
Tagesordnungspunkt: V Sonstige Anträge und Resolutionen

1 Der Verkehr der Zukunft: Was lernen wir aus 2 Dieselgate und Neckartor?

3 **Ein Plädoyer für die Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs**

4 In über 70 städtischen Gebieten der Bundesrepublik werden die gültigen
5 Grenzwerte für NO₂ seit Jahren überschritten. Darunter 15 Städte in BW, u.a.
6 Stuttgart, Freiburg, Tübingen/Reutlingen. Unter der hohen NO₂ Belastung leidet
7 die Gesundheit von tausenden Menschen in diesen Städten. Neben NO₂ sind Mensch
8 und Umwelt in städtischen Gebieten zusätzlich noch durch Feinstaub und andere
9 verkehrsbedingte Emissionen belastet.
10 Gleichzeitig wurde festgestellt, dass die Mehrzahl der PKW-Dieselfahrzeuge nicht
11 annähernd die Grenzwerte für NO_x einhalten. Im Fall von VW kann man sogar von
12 Betrug und Konsumententäuschung sprechen. Jahrelang wurden Bürger in dem Glauben
13 belassen, dass die gekauften Fahrzeug abgasarm sind und den hohen Anforderungen
14 der Abgasnormen EURO5 und EURO6 entsprechen.

15 Diese beiden Sachverhalte erfordern ein Umsteuern in der Verkehrspolitik und
16 mutige Schritte, um die Emissionen in Städten auf ein erträgliches Maß zu
17 reduzieren. Damit die Grenzwerte für Feinstaub PM10 und Stickstoffdioxid (NO₂)
18 eingehalten werden, müssen alle rechtlich und tatsächlich möglichen Maßnahmen
19 ergriffen werden, wenn es notwendig ist, auch Verkehrsverbote. Schon seit Jahren
20 sind Luftreinhaltung und Klimaschutz im Verkehr wesentliche Ziele der
21 Landesregierung, an deren Umsetzung das grüngeführte Verkehrsministerium
22 arbeitet. Wir begrüßen deshalb, dass die grün-schwarze Koalition nun ein
23 ambitioniertes Maßnahmenpaket zur Luftreinhaltung beschlossen hat. Dieses
24 enthält neben Verkehrsverboten für Dieselfahrzeuge der Euronorm 4/IV weitere
25 Maßnahmen mit einem Gesamtvolumen von 450 Mio. Euro, um die Luft besser und den
26 ÖPNV attraktiver zu machen.

27

28 Wir GRÜNE haben dabei nicht nur die Luftverschmutzung in Stuttgart im Blick,
29 sondern sorgen für saubere Luft im ganzen Land. Mit dem neuen BW-Tarif wird der
30 ÖPNV nicht nur attraktiver, sondern auch günstiger. Damit schaffen wir einen
31 tatsächlichen Anreiz zum Umstieg auf Bus und Bahn. Mit weiteren Mitteln für die
32 Elektromobilität wollen wir lokal emissionsfreie Mobilität fördern.

33

34 Doch wir wollen mehr. Daneben müssen verkehrsbedingte CO₂ Emissionen aller
35 Verkehrsträger drastisch reduziert werden, will man das 2 Grad Klimaziel des
36 Klimaschutzabkommens von Paris, überhaupt noch in Sichtweite behalten. Hierzu

37 müssen die Anstrengungen nicht nur auf Landes- sondern auch auf Bundesebene
38 deutlich erhöht werden. Die Maßnahmen und Anstrengungen der Landesregierung
39 können die Versäumnisse auf Bundes- und Europaebene nicht ausgleichen. Die
40 Reduktion der Fahrzeugzahlen in den Innenstädten, die Umstellung auf
41 Elektromobilität und der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs sind dabei wichtige
42 Eckpfeiler eines modernen, grünen Verkehrskonzeptes. Der Vorstoß der
43 Bundesregierung einen kostenlosen Nahverkehr zu erproben geht dabei in die
44 richtige Richtung, ist aber durch die fehlende finanzielle Unterstützung der
45 Städte bei weitem nicht ausreichend.

46

47

48 Für die Durchsetzung der Verkehrswende sind milliardenschwere Investitionen in
49 das Schienensystem und den ÖPNV nötig.

50 Zur nachhaltigen Finanzierung des kommunalen ÖPNV fordern wir von Land und Bund,
51 Ihre finanzielle Unterstützung dauerhaft auszubauen. Des weiteren bitten wir
52 Landtagsfraktion und Landesregierung, die rechtlichen Voraussetzungen für eine
53 Nahverkehrsabgabe zu schaffen, so dass Kommunen und deren Verkehrsbetriebe den
54 ÖPNV ausbauen und zu günstigen Preisen anbieten können, z.B. in Form eines
55 Bürgertickets. Wir begrüßen, dass das Verkehrsministerium mit Kommunen und
56 Landkreisen modellhaft die Auswirkungen verschiedener Modelle einer
57 Nahverkehrsabgabe berechnen wird. Das große Interesse der Kommunen hat gezeigt,
58 dass ein Bedarf und Aufgeschlossenheit für innovative Finanzierungsmodelle im
59 ÖPNV besteht.

60 Zur nachhaltigen Finanzierung des kommunalen ÖPNV fordern wir von Land und Bund,
61 Ihre finanzielle Unterstützung dauerhaft auszubauen. Des weiteren bitten wir
62 Landtagsfraktion und Landesregierung, die rechtlichen Voraussetzungen für eine
63 zweckgebundene kommunale Abgabe, durch eine Klarstellung im
64 Kommunalabgabengesetz KAG zu schaffen, so dass Kommunen und deren
65 Verkehrsbetriebe

66 Damit besonders belastete Städte eine City-Maut erheben können, muss der Bund
67 die rechtlichen Voraussetzungen schaffen. Hierzu bitten wir die Landesregierung
68 auf Bundesebene aktiv zu werden. Die Einnahmen aus der City-Maut müssen in den
69 Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs fließen mit dem Ziel einen dauerhaften
70 Umstieg auf ÖPNV Systeme zu erreichen.

Begründung

Durch die Umsetzung der hier vorgeschlagenene Maßnahmen erwarten wir eine deutliche Erhöhung der Nutzerzahlen für den ÖPNV und dadurch die Senkung der verkehrsverursachten Schadstoffbelastungen und eine deutliche Reduktion des innerstädtischen Verkehrs. Baden-Württemberg, Deutschland und Europa machen damit einen großen Schritt hinzu einem nachhaltigen Verkehrskonzept. Die verringerten Gesundheits- und Klimafolgekosten wiegen dabei die eingesetzten Mittel deutlich auf. Doch vor allem gewinnen wir im Interesse der Bürger eine lebenswerte Stadt und Umwelt zurück.

Der Verkehr der Zukunft: Was lernen wir aus Dieselgate und Neckartor?

LDK in Konstanz am 6.-7.10.2018

Gremium: Kreisverband Konstanz
 Beschlussdatum: 11.07.2018
 Tagesordnungspunkt: V Sonstige Anträge und Resolutionen
 Status: Zurückgezogen (unsichtbar)

1 Der Verkehr der Zukunft: Was lernen wir aus 2 Dieselgate und Neckartor?

3 Ein Plädoyer für die Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs

4 In über 70 städtischen Gebieten der Bundesrepublik werden die gültigen
 5 Grenzwerte für NO₂ seit Jahren überschritten. Darunter 15 Städte in BW, u.a.
 6 Stuttgart, Freiburg, Tübingen. Unter der hohen NO₂ Belastung leidet die
 7 Gesundheit von tausenden Menschen in diesen Städten. Neben NO₂ sind Mensch und
 8 Umwelt in städtischen Gebieten zusätzlich noch durch Feinstaub und andere
 9 verkehrsbedingte Emissionen belastet.
 10 Gleichzeitig wurde festgestellt, dass die Mehrzahl der PKW-Dieselfahrzeuge nicht
 11 annähernd die Grenzwerte für NO_x einhalten. Im Fall von VW kann man sogar von
 12 Betrug und Konsumententäuschung sprechen. Jahrelang wurden Bürger in dem Glauben
 13 belassen, dass die gekauften Fahrzeug abgasarm sind und den hohen Anforderungen
 14 der Abgasnormen EURO5 und EURO6 entsprechen.

15 Diese beiden Sachverhalte erfordern ein Umsteuern in der Verkehrspolitik und
 16 mutige Schritte, um die Emissionen in Städten auf ein erträgliches Maß zu
 17 reduzieren und Fahrverbote zu vermeiden. Daneben müssen verkehrsbedingte CO₂
 18 Emissionen aller Verkehrsträger drastisch reduziert werden, will man das 2 Grad
 19 Klimaziel aus dem Paris Abkommen, überhaupt noch in Sichtweite behalten. Trotz
 20 der intensiven Bemühungen der Landesregierung und speziell hier Verkehrsminister
 21 Winfried Hermann, müssen wir alle unsere Anstrengungen vervielfachen. Die
 22 Reduktion der Fahrzeugzahlen in den Innenstädten, die Umstellung auf
 23 Elektromobilität und der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs sind dabei wichtige
 24 Eckpfeiler eines modernen, grünen Verkehrskonzeptes. Der Vorstoß der
 25 Bundesregierung einen kostenlosen Nahverkehr zu erproben geht dabei in die
 26 richtige Richtung, ist aber durch die fehlende finanzielle Unterstützung der
 27 Städte bei weitem nicht ausreichend.

28 Wir fordern Fraktion und Landesregierung, sowie den Bund auf, den ÖPNV durch ein
 29 milliardenschweres „Umstiegsprogramm ÖPNV“ noch in dieser Legislaturperiode
 30 substantiell zu verbessern und die Gemeinden und Kommunen finanziell so
 31 auszustatten, dass diese einen nachhaltigen, emissionsarmen und attraktiven
 32 ÖPNV einrichten können. Dabei verstehen wir unter ÖPNV nicht nur Bus und Bahn,
 33 sondern eine Vielfalt an Transportangeboten, auch Bike-, Carsharing und Rufbus
 34 Angebote gehören dazu. In den Genuss sollten insbesondere Gemeinden und Kreise
 35 kommen die einen ÖPNV neu anbieten. Das Umstiegsprogramm ÖPNV soll es aber auch

36 bereits existierenden Trägern des ÖPNV erlauben, die regionale Abdeckung zu
37 erweitern, Takt und Fahrzeit zu verringern, Fahrpreise zu senken und auf
38 emissionsfreie Fahrzeuge umzustellen.

39 Zur nachhaltigen Finanzierung des kommunalen ÖPNV fordern wir von Land und Bund,
40 Ihre finanzielle Unterstützung dauerhaft auszubauen. Des weiteren bitten wir
41 Landtagsfraktion und Landesregierung, die rechtlichen Voraussetzungen für eine
42 zweckgebundene kommunale Abgabe, durch eine Klarstellung im
43 Kommunalabgabengesetz KAG zu schaffen, so dass Kommunen und deren
44 Verkehrsbetriebe Halbjahres- oder Jahrestickets zu stark verbilligten Preisen
45 anbieten können.

46 Damit würden Kommunen in die Lage versetzt ein attraktives Bürgerticket
47 einzuführen. Als Orientierung verweisen wir hier auf die im Land seit
48 Jahrzehnten erfolgreichen Studententicket Modelle, wie z.B. in Konstanz. Für
49 einen Semesterbeitragsanteil von weniger als 15 Euro im Halbjahr konnte hier ein
50 ein Ticketpreis von ca. 54 Euro je Halbjahr erreicht werden. Die Erweiterung zum
51 Bürgerticket, finanziert aus Parkraumbewirtschaftung, Zweckabgabe und
52 Ticketpreis erlaubt unserer Ansicht nach attraktive Preise von 50 Euro je Ticket
53 und Halbjahr und damit ein für breite Bevölkerungsschichten erschwingliches
54 Angebot.

55 Damit besonders belastete Städte eine City-Maut erheben können, bitten wir die
56 Landesregierung, die rechtlichen Voraussetzungen zu klären und den Bund auf zu
57 fordern, die bundesgesetzlichen Voraussetzungen zu schaffen, insbesondere das
58 Bundesfernstrassengesetz anzupassen. Ziel ist es Emissionen zu senken und
59 Fahrverboten vorzubeugen. Die Einnahmen aus der City-Maut müssen in den Ausbau
60 des öffentlichen Nahverkehrs fließen mit dem Ziel einen dauerhaften Umstieg auf
61 ÖPNV Systeme zu erreichen.

62 Wir fordern die Bundesregierung auf, sich im Europäischen Rat für ein
63 Investitionsprogramm zur Förderung des europaweiten Bahn- und Schienenverkehrs
64 einzusetzen. Insbesondere erwarten wir konkrete Maßnahmen, die den Frachtverkehr
65 nun endlich auf die Schiene bringen.

Begründung

Durch die Umsetzung der hier vorgeschlagenene Maßnahmen erwarten wir eine deutliche Erhöhung der Nutzerzahlen für den ÖPNV und dadurch die Senkung der verkehrsverursachten Schadstoffbelastungen und eine deutliche Reduktion des innerstädtischen Verkehrs. Baden-Württemberg, Deutschland und Europa machen damit einen großen Schritt hinzu einem nachhaltigen Verkehrskonzept. Die verringerten Gesundheits- und Klimafolgekosten wiegen dabei die eingesetzten Mittel deutlich auf. Doch vor allem gewinnen wir im Interesse der Bürger eine lebenswerte Stadt und Umwelt zurück.

Der Verkehr der Zukunft: Was lernen wir aus Dieselgate und Neckartor?



LDK in Konstanz am 6.-7.10.2018

Gremium: Kreisverband Konstanz
 Beschlussdatum: 11.07.2018
 Tagesordnungspunkt: V Sonstige Anträge und Resolutionen
 Status: Zurückgezogen (unsichtbar)

1 Der Verkehr der Zukunft: Was lernen wir aus 2 Dieselgate und Neckartor?

3 Ein Plädoyer für die Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs

4 In über 70 städtischen Gebieten der Bundesrepublik werden die gültigen
 5 Grenzwerte für NO₂ seit Jahren überschritten. Darunter 15 Städte in BW, u.a.
 6 Stuttgart, Freiburg, Tübingen. Unter der hohen NO₂ Belastung leidet die
 7 Gesundheit von tausenden Menschen in diesen Städten. Neben NO₂ sind Mensch und
 8 Umwelt in städtischen Gebieten zusätzlich noch durch Feinstaub und andere
 9 verkehrsbedingte Emissionen belastet.
 10 Gleichzeitig wurde festgestellt, dass die Mehrzahl der PKW-Dieselfahrzeuge nicht
 11 annähernd die Grenzwerte für NO_x einhalten. Im Fall von VW kann man sogar von
 12 Betrug und Konsumententäuschung sprechen. Jahrelang wurden Bürger in dem Glauben
 13 belassen, dass die gekauften Fahrzeug abgasarm sind und den hohen Anforderungen
 14 der Abgasnormen EURO5 und EURO6 entsprechen.

15 Diese beiden Sachverhalte erfordern ein sofortiges Umsteuern in der
 16 Verkehrspolitik und mutige Schritte, um die Emissionen in Städten auf ein
 17 erträgliches Maß zu reduzieren und Fahrverbote zu vermeiden. Luftreinhaltung und
 18 Klimaschutz im Verkehr sind wesentliche Ziele der Landesregierung, an deren
 19 Umsetzung das grüingeführte Verkehrsministerium seit Jahren arbeitet. Wir
 20 begrüßen, dass die Koalition ein ambitioniertes Maßnahmenpaket zur
 21 Luftreinhaltung beschlossen hat. Dieses enthält neben Verkehrsverboten für
 22 Dieselfahrzeuge der Euronorm 4/IV weitere Maßnahmen mit einem Gesamtvolumen von
 23 450 Mio. Euro, um die Luft besser und den ÖPNV attraktiver zu machen. Wir GRÜNE
 24 haben dabei nicht nur die Luftverschmutzung in Stuttgart im Blick, sondern
 25 sorgen für saubere Luft im ganzen Land. Mit dem neuen BW-Tarif wird der ÖPNV
 26 nicht nur attraktiver, sondern auch günstiger. Damit schaffen wir einen
 27 tatsächlichen Anreiz zum Umstieg auf Bus und Bahn. Mit weiteren Mitteln für die
 28 Elektromobilität wollen wir lokal emissionsfreie Mobilität fördern. Daneben
 29 müssen verkehrsbedingte CO₂ Emissionen aller Verkehrsträger drastisch reduziert
 30 werden, will man das 2 Grad Klimaziel aus dem Paris Abkommen, überhaupt noch in
 31 Sichtweite behalten. Trotz der intensiven Bemühungen der Landesregierung und
 32 speziell hier Verkehrsminister Winfried Hermann, müssen wir alle unsere
 33 Anstrengungen vervielfachen. Die Reduktion der Fahrzeugzahlen in den
 34 Innenstädten, die Umstellung auf Elektromobilität und der Ausbau des
 35 öffentlichen Nahverkehrs sind dabei wichtige Eckpfeiler eines modernen, grünen

36 Verkehrskonzeptes. Der Vorstoß der Bundesregierung einen kostenlosen Nahverkehr
37 zu erproben geht dabei in die richtige Richtung, ist aber durch die fehlende
38 finanzielle Unterstützung der Städte bei weitem nicht ausreichend.
39 Wir fordern Fraktion und Landesregierung, sowie den Bund auf, den ÖPNV durch ein
40 milliardenschweres „Umstiegsprogramm ÖPNV“ noch in dieser Legislaturperiode
41 substantiell zu verbessern und die Gemeinden und Kommunen finanziell so
42 auszustatten, dass diese einen nachhaltigen, emissionsarmen und attraktiven
43 ÖPNV einrichten können. Dabei verstehen wir unter ÖPNV nicht nur Bus und Bahn,
44 sondern eine Vielfalt an Transportangeboten, auch Bike-, Carsharing und Rufbus
45 Angebote gehören dazu. In den Genuss sollten insbesondere Gemeinden und Kreise
46 kommen die einen ÖPNV neu anbieten. Das Umstiegsprogramm ÖPNV soll es aber auch
47 bereits existierenden Trägern des ÖPNV erlauben, die regionale Abdeckung zu
48 erweitern, Takt und Fahrzeit zu verringern, Fahrpreise zu senken und auf
49 emissionsfreie Fahrzeuge umzustellen.

50 Zur nachhaltigen Finanzierung des kommunalen ÖPNV fordern wir von Land und Bund,
51 Ihre finanzielle Unterstützung dauerhaft auszubauen. Des weiteren bitten wir
52 Landtagsfraktion und Landesregierung, die rechtlichen Voraussetzungen für eine
53 zweckgebundene kommunale Abgabe, durch eine Klarstellung im
54 Kommunalabgabengesetz KAG zu schaffen, so dass Kommunen und deren
55 Verkehrsbetriebe Halbjahres- oder Jahrestickets zu stark verbilligten Preisen
56 anbieten können.

57 Damit würden Kommunen in die Lage versetzt ein attraktives Bürgerticket
58 einzuführen. Als Orientierung verweisen wir hier auf die im Land seit
59 Jahrzehnten erfolgreichen Studententicket Modelle, wie z.B. in Konstanz. Für
60 einen Semesterbeitragsanteil von weniger als 15 Euro im Halbjahr konnte hier ein
61 ein Ticketpreis von ca. 54 Euro je Halbjahr erreicht werden. Die Erweiterung zum
62 Bürgerticket, finanziert aus Parkraumbewirtschaftung, Zweckabgabe und
63 Ticketpreis erlaubt unserer Ansicht nach attraktive Preise von 50 Euro je Ticket
64 und Halbjahr und damit ein für breite Bevölkerungsschichten erschwingliches
65 Angebot.

66 Damit besonders belastete Städte eine City-Maut erheben können, bitten wir die
67 Landesregierung, die rechtlichen Voraussetzungen zu klären und den Bund auf zu
68 fordern, die bundesgesetzlichen Voraussetzungen zu schaffen, insbesondere das
69 Bundesfernstrassengesetz anzupassen. Ziel ist es Emissionen zu senken und
70 Fahrverboten vorzubeugen. Die Einnahmen aus der City-Maut müssen in den Ausbau
71 des öffentlichen Nahverkehrs fließen mit dem Ziel einen dauerhaften Umstieg auf
72 ÖPNV Systeme zu erreichen.

73 Wir fordern die Bundesregierung auf, sich im Europäischen Rat für ein
74 Investitionsprogramm zur Förderung des europaweiten Bahn- und Schienenverkehrs
75 einzusetzen. Insbesondere erwarten wir konkrete Maßnahmen, die den Frachtverkehr
76 nun endlich auf die Schiene bringen.

Begründung

Durch die Umsetzung der hier vorgeschlagenen Maßnahmen erwarten wir eine deutliche Erhöhung der Nutzerzahlen für den ÖPNV und dadurch die Senkung der verkehrsverursachten Schadstoffbelastungen und eine deutliche Reduktion des innerstädtischen Verkehrs. Baden-Württemberg, Deutschland und Europa machen damit einen großen Schritt hinzu einem nachhaltigen Verkehrskonzept. Die verringerten Gesundheits- und Klimafolgekosten wiegen dabei die eingesetzten Mittel deutlich auf. Doch vor allem gewinnen wir im Interesse der Bürger eine lebenswerte Stadt und Umwelt zurück.

Der Verkehr der Zukunft: Was lernen wir aus Dieselgate und Neckartor?



LDK in Konstanz am 6.-7.10.2018

Gremium: Kreisverband Konstanz
 Beschlussdatum: 11.07.2018
 Tagesordnungspunkt: V Sonstige Anträge und Resolutionen
 Status: Zurückgezogen (unsichtbar)

1 Der Verkehr der Zukunft: Was lernen wir aus 2 Dieselgate und Neckartor?

3 Ein Plädoyer für die Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs

4 In über 70 städtischen Gebieten der Bundesrepublik werden die gültigen
 5 Grenzwerte für NO₂ seit Jahren überschritten. Darunter 15 Städte in BW, u.a.
 6 Stuttgart, Freiburg, Tübingen. Unter der hohen NO₂ Belastung leidet die
 7 Gesundheit von tausenden Menschen in diesen Städten. Neben NO₂ sind Mensch und
 8 Umwelt in städtischen Gebieten zusätzlich noch durch Feinstaub und andere
 9 verkehrsbedingte Emissionen belastet.
 10 Gleichzeitig wurde festgestellt, dass die Mehrzahl der PKW-Dieselfahrzeuge nicht
 11 annähernd die Grenzwerte für NO_x einhalten. Im Fall von VW kann man sogar von
 12 Betrug und Konsumententäuschung sprechen. Jahrelang wurden Bürger in dem Glauben
 13 belassen, dass die gekauften Fahrzeug abgasarm sind und den hohen Anforderungen
 14 der Abgasnormen EURO5 und EURO6 entsprechen.

15 Diese beiden Sachverhalte erfordern ein sofortiges Umsteuern in der
 16 Verkehrspolitik und mutige Schritte, um die Emissionen in Städten auf ein
 17 erträgliches Maß zu reduzieren. Damit die Grenzwerte für Feinstaub PM₁₀ und
 18 Stickstoffdioxid (NO₂) eingehalten werden, müssen alle rechtlich und tatsächlich
 19 möglichen Maßnahmen ergriffen werden, wenn es notwendig ist, auch
 20 Verkehrsverbote. Daneben müssen verkehrsbedingte CO₂ Emissionen aller
 21 Verkehrsträger drastisch reduziert werden, will man das 2 Grad Klimaziel aus dem
 22 Paris Abkommen, überhaupt noch in Sichtweite behalten. Trotz der intensiven
 23 Bemühungen der Landesregierung und speziell hier Verkehrsminister Winfried
 24 Hermann, müssen wir alle unsere Anstrengungen vervielfachen. Die Reduktion der
 25 Fahrzeugzahlen in den Innenstädten, die Umstellung auf Elektromobilität und der
 26 Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs sind dabei wichtige Eckpfeiler eines
 27 modernen, grünen Verkehrskonzeptes. Der Vorstoß der Bundesregierung einen
 28 kostenlosen Nahverkehr zu erproben geht dabei in die richtige Richtung, ist aber
 29 durch die fehlende finanzielle Unterstützung der Städte bei weitem nicht
 30 ausreichend.

31 Wir fordern Fraktion und Landesregierung, sowie den Bund auf, den ÖPNV durch ein
 32 milliardenschweres „Umstiegsprogramm ÖPNV“ noch in dieser Legislaturperiode
 33 substantiell zu verbessern und die Gemeinden und Kommunen finanziell so
 34 auszustatten, dass diese einen nachhaltigen, emissionsarmen und attraktiven
 35 ÖPNV einrichten können. Dabei verstehen wir unter ÖPNV nicht nur Bus und Bahn,

36 sondern eine Vielfalt an Transportangeboten, auch Bike-, Carsharing und Rufbus
37 Angebote gehören dazu. In den Genuss sollten insbesondere Gemeinden und Kreise
38 kommen die einen ÖPNV neu anbieten. Das Umstiegsprogramm ÖPNV soll es aber auch
39 bereits existierenden Trägern des ÖPNV erlauben, die regionale Abdeckung zu
40 erweitern, Takt und Fahrzeit zu verringern, Fahrpreise zu senken und auf
41 emissionsfreie Fahrzeuge umzustellen.

42 Zur nachhaltigen Finanzierung des kommunalen ÖPNV fordern wir von Land und Bund,
43 Ihre finanzielle Unterstützung dauerhaft auszubauen. Des weiteren bitten wir
44 Landtagsfraktion und Landesregierung, die rechtlichen Voraussetzungen für eine
45 zweckgebundene kommunale Abgabe, durch eine Klarstellung im
46 Kommunalabgabengesetz KAG zu schaffen, so dass Kommunen und deren
47 Verkehrsbetriebe Halbjahres- oder Jahrestickets zu stark verbilligten Preisen
48 anbieten können.

49 Damit würden Kommunen in die Lage versetzt ein attraktives Bürgerticket
50 einzuführen. Als Orientierung verweisen wir hier auf die im Land seit
51 Jahrzehnten erfolgreichen Studententicket Modelle, wie z.B. in Konstanz. Für
52 einen Semesterbeitragsanteil von weniger als 15 Euro im Halbjahr konnte hier ein
53 ein Ticketpreis von ca. 54 Euro je Halbjahr erreicht werden. Die Erweiterung zum
54 Bürgerticket, finanziert aus Parkraumbewirtschaftung, Zweckabgabe und
55 Ticketpreis erlaubt unserer Ansicht nach attraktive Preise von 50 Euro je Ticket
56 und Halbjahr und damit ein für breite Bevölkerungsschichten erschwingliches
57 Angebot.

58 Damit besonders belastete Städte eine City-Maut erheben können, bitten wir die
59 Landesregierung, die rechtlichen Voraussetzungen zu klären und den Bund auf zu
60 fordern, die bundesgesetzlichen Voraussetzungen zu schaffen, insbesondere das
61 Bundesfernstrassengesetz anzupassen. Ziel ist es Emissionen zu senken und
62 Fahrverboten vorzubeugen. Die Einnahmen aus der City-Maut müssen in den Ausbau
63 des öffentlichen Nahverkehrs fließen mit dem Ziel einen dauerhaften Umstieg auf
64 ÖPNV Systeme zu erreichen.

65 Wir fordern die Bundesregierung auf, sich im Europäischen Rat für ein
66 Investitionsprogramm zur Förderung des europaweiten Bahn- und Schienenverkehrs
67 einzusetzen. Insbesondere erwarten wir konkrete Maßnahmen, die den Frachtverkehr
68 nun endlich auf die Schiene bringen.

Begründung

Durch die Umsetzung der hier vorgeschlagenene Maßnahmen erwarten wir eine deutliche Erhöhung der Nutzerzahlen für den ÖPNV und dadurch die Senkung der verkehrsverursachten Schadstoffbelastungen und eine deutliche Reduktion des innerstädtischen Verkehrs. Baden-Württemberg, Deutschland und Europa machen damit einen großen Schritt hinzu einem nachhaltigen Verkehrskonzept. Die verringerten Gesundheits- und Klimafolgekosten wiegen dabei die eingesetzten Mittel deutlich auf. Doch vor allem gewinnen wir im Interesse der Bürger eine lebenswerte Stadt und Umwelt zurück.

Der Verkehr der Zukunft: Was lernen wir aus Dieselgate und Neckartor?



LDK in Konstanz am 6.-7.10.2018

Gremium: Kreisverband Konstanz
 Beschlussdatum: 11.07.2018
 Tagesordnungspunkt: V Sonstige Anträge und Resolutionen
 Status: Zurückgezogen (unsichtbar)

1 Der Verkehr der Zukunft: Was lernen wir aus 2 Dieselgate und Neckartor?

3 Ein Plädoyer für die Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs

4 In über 70 städtischen Gebieten der Bundesrepublik werden die gültigen
 5 Grenzwerte für NO₂ seit Jahren überschritten. Darunter 15 Städte in BW, u.a.
 6 Stuttgart, Freiburg, Tübingen/Reutlingen. Unter der hohen NO₂ Belastung leidet
 7 die Gesundheit von tausenden Menschen in diesen Städten. Neben NO₂ sind Mensch
 8 und Umwelt in städtischen Gebieten zusätzlich noch durch Feinstaub und andere
 9 verkehrsbedingte Emissionen belastet.
 10 Gleichzeitig wurde festgestellt, dass die Mehrzahl der PKW-Dieselfahrzeuge nicht
 11 annähernd die Grenzwerte für NO_x einhalten. Im Fall von VW kann man sogar von
 12 Betrug und Konsumententäuschung sprechen. Jahrelang wurden Bürger in dem Glauben
 13 belassen, dass die gekauften Fahrzeug abgasarm sind und den hohen Anforderungen
 14 der Abgasnormen EURO5 und EURO6 entsprechen.

15 Diese beiden Sachverhalte erfordern ein sofortiges Umsteuern in der
 16 Verkehrspolitik und mutige Schritte, um die Emissionen in Städten auf ein
 17 erträgliches Maß zu reduzieren und Fahrverbote zu vermeiden. Daneben müssen
 18 verkehrsbedingte CO₂ Emissionen aller Verkehrsträger drastisch reduziert werden,
 19 will man das 2 Grad Klimaziel aus dem Paris Abkommen, überhaupt noch in
 20 Sichtweite behalten. Trotz der intensiven Bemühungen der Landesregierung und
 21 speziell hier Verkehrsminister Winfried Hermann, müssen wir alle unsere
 22 Anstrengungen vervielfachen. Die Reduktion der Fahrzeugzahlen in den
 23 Innenstädten, die Umstellung auf Elektromobilität und der Ausbau des
 24 öffentlichen Nahverkehrs sind dabei wichtige Eckpfeiler eines modernen, grünen
 25 Verkehrskonzeptes. Der Vorstoß der Bundesregierung einen kostenlosen Nahverkehr
 26 zu erproben geht dabei in die richtige Richtung, ist aber durch die fehlende
 27 finanzielle Unterstützung der Städte bei weitem nicht ausreichend.

28 Wir fordern Fraktion und Landesregierung, sowie den Bund auf, den ÖPNV durch ein
 29 milliardenschweres „Umstiegsprogramm ÖPNV“ noch in dieser Legislaturperiode
 30 substantiell zu verbessern und die Gemeinden und Kommunen finanziell so
 31 auszustatten, dass diese einen nachhaltigen, emissionsarmen und attraktiven
 32 ÖPNV einrichten können. Dabei verstehen wir unter ÖPNV nicht nur Bus und Bahn,
 33 sondern eine Vielfalt an Transportangeboten, auch Bike-, Carsharing und Rufbus
 34 Angebote gehören dazu. In den Genuss sollten insbesondere Gemeinden und Kreise
 35 kommen die einen ÖPNV neu anbieten. Das Umstiegsprogramm ÖPNV soll es aber auch

36 bereits existierenden Trägern des ÖPNV erlauben, die regionale Abdeckung zu
37 erweitern, Takt und Fahrzeit zu verringern, Fahrpreise zu senken und auf
38 emissionsfreie Fahrzeuge umzustellen.

39 Zur nachhaltigen Finanzierung des kommunalen ÖPNV fordern wir von Land und Bund,
40 Ihre finanzielle Unterstützung dauerhaft auszubauen. Des weiteren bitten wir
41 Landtagsfraktion und Landesregierung, die rechtlichen Voraussetzungen für eine
42 zweckgebundene kommunale Abgabe, durch eine Klarstellung im
43 Kommunalabgabengesetz KAG zu schaffen, so dass Kommunen und deren
44 Verkehrsbetriebe Halbjahres- oder Jahrestickets zu stark verbilligten Preisen
45 anbieten können.

46 Damit würden Kommunen in die Lage versetzt ein attraktives Bürgerticket
47 einzuführen. Als Orientierung verweisen wir hier auf die im Land seit
48 Jahrzehnten erfolgreichen Studententicket Modelle, wie z.B. in Konstanz. Für
49 einen Semesterbeitragsanteil von weniger als 15 Euro im Halbjahr konnte hier ein
50 ein Ticketpreis von ca. 54 Euro je Halbjahr erreicht werden. Die Erweiterung zum
51 Bürgerticket, finanziert aus Parkraumbewirtschaftung, Zweckabgabe und
52 Ticketpreis erlaubt unserer Ansicht nach attraktive Preise von 50 Euro je Ticket
53 und Halbjahr und damit ein für breite Bevölkerungsschichten erschwingliches
54 Angebot.

55 Damit besonders belastete Städte eine City-Maut erheben können, bitten wir die
56 Landesregierung, die rechtlichen Voraussetzungen zu klären und den Bund auf zu
57 fordern, die bundesgesetzlichen Voraussetzungen zu schaffen, insbesondere das
58 Bundesfernstrassengesetz anzupassen. Ziel ist es Emissionen zu senken und
59 Fahrverboten vorzubeugen. Die Einnahmen aus der City-Maut müssen in den Ausbau
60 des öffentlichen Nahverkehrs fließen mit dem Ziel einen dauerhaften Umstieg auf
61 ÖPNV Systeme zu erreichen.

62 Wir fordern die Bundesregierung auf, sich im Europäischen Rat für ein
63 Investitionsprogramm zur Förderung des europaweiten Bahn- und Schienenverkehrs
64 einzusetzen. Insbesondere erwarten wir konkrete Maßnahmen, die den Frachtverkehr
65 nun endlich auf die Schiene bringen.

Begründung

Durch die Umsetzung der hier vorgeschlagenene Maßnahmen erwarten wir eine deutliche Erhöhung der Nutzerzahlen für den ÖPNV und dadurch die Senkung der verkehrsverursachten Schadstoffbelastungen und eine deutliche Reduktion des innerstädtischen Verkehrs. Baden-Württemberg, Deutschland und Europa machen damit einen großen Schritt hinzu einem nachhaltigen Verkehrskonzept. Die verringerten Gesundheits- und Klimafolgekosten wiegen dabei die eingesetzten Mittel deutlich auf. Doch vor allem gewinnen wir im Interesse der Bürger eine lebenswerte Stadt und Umwelt zurück.

Der Verkehr der Zukunft: Was lernen wir aus Dieselgate und Neckartor?



LDK in Konstanz am 6.-7.10.2018

Gremium: Kreisverband Konstanz
Beschlussdatum: 11.07.2018
Tagesordnungspunkt: V Sonstige Anträge und Resolutionen
Status: Zurückgezogen (unsichtbar)

1 Der Verkehr der Zukunft: Was lernen wir aus 2 Dieselgate und Neckartor?

3 Ein Plädoyer für die Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs

4 In über 70 städtischen Gebieten der Bundesrepublik werden die gültigen
5 Grenzwerte für NO₂ seit Jahren überschritten. Darunter 15 Städte in BW, u.a.
6 Stuttgart, Freiburg, Tübingen. Unter der hohen NO₂ Belastung leidet die
7 Gesundheit von tausenden Menschen in diesen Städten. Neben NO₂ sind Mensch und
8 Umwelt in städtischen Gebieten zusätzlich noch durch Feinstaub und andere
9 verkehrsbedingte Emissionen belastet.
10 Gleichzeitig wurde festgestellt, dass die Mehrzahl der PKW-Dieselfahrzeuge nicht
11 annähernd die Grenzwerte für NO_x einhalten. Im Fall von VW kann man sogar von
12 Betrug und Konsumententäuschung sprechen. Jahrelang wurden Bürger in dem Glauben
13 belassen, dass die gekauften Fahrzeug abgasarm sind und den hohen Anforderungen
14 der Abgasnormen EURO5 und EURO6 entsprechen.

15 Diese beiden Sachverhalte erfordern ein sofortiges Umsteuern in der
16 Verkehrspolitik und mutige Schritte, um die Emissionen in Städten auf ein
17 erträgliches Maß zu reduzieren und Fahrverbote zu vermeiden. Daneben müssen
18 verkehrsbedingte CO₂ Emissionen aller Verkehrsträger drastisch reduziert werden,
19 will man das 2 Grad Klimaziel des Klimaschutzabkommens von Paris, überhaupt noch
20 in Sichtweite behalten. Trotz der intensiven Bemühungen der Landesregierung und
21 speziell hier Verkehrsminister Winfried Hermann, müssen wir alle unsere
22 Anstrengungen vervielfachen. Die Reduktion der Fahrzeugzahlen in den
23 Innenstädten, die Umstellung auf Elektromobilität und der Ausbau des
24 öffentlichen Nahverkehrs sind dabei wichtige Eckpfeiler eines modernen, grünen
25 Verkehrskonzeptes. Der Vorstoß der Bundesregierung einen kostenlosen Nahverkehr
26 zu erproben geht dabei in die richtige Richtung, ist aber durch die fehlende
27 finanzielle Unterstützung der Städte bei weitem nicht ausreichend.
28 Wir fordern Fraktion und Landesregierung, sowie den Bund auf, den ÖPNV durch ein
29 milliardenschweres „Umstiegsprogramm ÖPNV“ noch in dieser Legislaturperiode
30 substantiell zu verbessern und die Gemeinden und Kommunen finanziell so
31 auszustatten, dass diese einen nachhaltigen, emissionsarmen und attraktiven
32 ÖPNV einrichten können. Dabei verstehen wir unter ÖPNV nicht nur Bus und Bahn,
33 sondern eine Vielfalt an Transportangeboten, auch Bike-, Carsharing und Rufbus
34 Angebote gehören dazu. In den Genuss sollten insbesondere Gemeinden und Kreise
35 kommen die einen ÖPNV neu anbieten. Das Umstiegsprogramm ÖPNV soll es aber auch

36 bereits existierenden Trägern des ÖPNV erlauben, die regionale Abdeckung zu
37 erweitern, Takt und Fahrzeit zu verringern, Fahrpreise zu senken und auf
38 emissionsfreie Fahrzeuge umzustellen.

39 Zur nachhaltigen Finanzierung des kommunalen ÖPNV fordern wir von Land und Bund,
40 Ihre finanzielle Unterstützung dauerhaft auszubauen. Des weiteren bitten wir
41 Landtagsfraktion und Landesregierung, die rechtlichen Voraussetzungen für eine
42 zweckgebundene kommunale Abgabe, durch eine Klarstellung im
43 Kommunalabgabengesetz KAG zu schaffen, so dass Kommunen und deren
44 Verkehrsbetriebe Halbjahres- oder Jahrestickets zu stark verbilligten Preisen
45 anbieten können.

46 Damit würden Kommunen in die Lage versetzt ein attraktives Bürgerticket
47 einzuführen. Als Orientierung verweisen wir hier auf die im Land seit
48 Jahrzehnten erfolgreichen Studententicket Modelle, wie z.B. in Konstanz. Für
49 einen Semesterbeitragsanteil von weniger als 15 Euro im Halbjahr konnte hier ein
50 ein Ticketpreis von ca. 54 Euro je Halbjahr erreicht werden. Die Erweiterung zum
51 Bürgerticket, finanziert aus Parkraumbewirtschaftung, Zweckabgabe und
52 Ticketpreis erlaubt unserer Ansicht nach attraktive Preise von 50 Euro je Ticket
53 und Halbjahr und damit ein für breite Bevölkerungsschichten erschwingliches
54 Angebot.

55 Damit besonders belastete Städte eine City-Maut erheben können, bitten wir die
56 Landesregierung, die rechtlichen Voraussetzungen zu klären und den Bund auf zu
57 fordern, die bundesgesetzlichen Voraussetzungen zu schaffen, insbesondere das
58 Bundesfernstrassengesetz anzupassen. Ziel ist es Emissionen zu senken und
59 Fahrverboten vorzubeugen. Die Einnahmen aus der City-Maut müssen in den Ausbau
60 des öffentlichen Nahverkehrs fließen mit dem Ziel einen dauerhaften Umstieg auf
61 ÖPNV Systeme zu erreichen.

62 Wir fordern die Bundesregierung auf, sich im Europäischen Rat für ein
63 Investitionsprogramm zur Förderung des europaweiten Bahn- und Schienenverkehrs
64 einzusetzen. Insbesondere erwarten wir konkrete Maßnahmen, die den Frachtverkehr
65 nun endlich auf die Schiene bringen.

Begründung

Durch die Umsetzung der hier vorgeschlagenene Maßnahmen erwarten wir eine deutliche Erhöhung der Nutzerzahlen für den ÖPNV und dadurch die Senkung der verkehrsverursachten Schadstoffbelastungen und eine deutliche Reduktion des innerstädtischen Verkehrs. Baden-Württemberg, Deutschland und Europa machen damit einen großen Schritt hinzu einem nachhaltigen Verkehrskonzept. Die verringerten Gesundheits- und Klimafolgekosten wiegen dabei die eingesetzten Mittel deutlich auf. Doch vor allem gewinnen wir im Interesse der Bürger eine lebenswerte Stadt und Umwelt zurück.

Konsequent gegen jeden Antisemitismus - Nein zu BDS!



LDK in Konstanz am 6.-7.10.2018

Gremium: LDK
Beschlussdatum: 07.10.2018
Tagesordnungspunkt: V Sonstige Anträge und Resolutionen

- 1 Die internationale Kampagne „Boycott, Divestments, Sanctions“ (BDS) verfolgt das
- 2 Ziel, Israel durch Boykottaufrufe politisch, wirtschaftlich und kulturell zu
- 3 isolieren. Sie zielt, gemäß der aus dem Nationalsozialismus bekannten Parole
- 4 „Kauft nicht bei Juden“, auf einen Boykott des jüdischen und demokratischen
- 5 Staates Israel ab.

- 6 Die BDS-Kampagne ist als antisemitisch, israelfeindlich, reaktionär und
- 7 antiaufklärerisch zu bewerten. Die in ihr und durch sie vertretenen Positionen
- 8 und Forderungen delegitimieren und dämonisieren Israel. Israel ist der einzige
- 9 liberale, rechtsstaatliche und demokratische Staat im Nahen Osten. Trotzdem wird
- 10 Israel von der BDS-Kampagne immer wieder einseitig die Schuld an sämtlichen
- 11 Problemen der Region zugeschrieben. Zugleich werden doppelte Standards an Israel
- 12 angelegt, wenn zum Beispiel Verbrechen der Hamas, einer Terrororganisation,
- 13 ignoriert oder verharmlost werden.

- 14 Mit großer Sorge beobachten wir, wie antisemitische Straftaten zunehmen. Die
- 15 antisemitischen Übergriffe, wie sie auch unter dem Banner der BDS-Kampagne
- 16 stattfinden, verurteilen wir scharf. Wir stellen uns entschieden auf die Seite
- 17 der offenen Gesellschaft und gegen jeden Antisemitismus.

- 18 Kritik an Regierungshandeln und den Verlautbarungen von Regierungsmitgliedern
- 19 muss immer möglich sein und wird von uns als legitim betrachtet. Wir stellen uns
- 20 aber entschieden gegen Antisemitismus, der unter dem Deckmantel der
- 21 „Israelkritik“ auftritt und Israel dämonisiert, doppelte Standards anwendet und
- 22 Israel das Existenzrecht abspricht.

- 23 BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Baden-Württemberg stehen ohne Wenn und Aber zum
- 24 Existenzrecht Israels. Wir wollen mit allen Kräften in Israel zusammenarbeiten,
- 25 die sich friedlich für eine Zwei-Staaten-Regelung einsetzen. Dass die BDS-
- 26 Bewegung bewusst die Frage offen hält, wie der israelisch-palästinensische
- 27 Konflikt geregelt werden soll, halten wir für politisch falsch und schädlich.
- 28 Damit setzt sie sich dem Verdacht aus, den Fortbestand des Staates Israel nicht
- 29 zu wollen und trägt ihrerseits dazu bei, die Zwei-Staaten-Perspektive zu
- 30 untergraben.

- 31 BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Baden-Württemberg lehnen einen Boykott Israels als
- 32 Instrument deutscher und europäischer Politik ab und positionieren sich klar
- 33 gegen die Bestrebungen der BDS-Kampagne. Wir treten den Forderungen nach
- 34 Boykott, Desinvestment und Sanktionen in der politischen Auseinandersetzung mit
- 35 der BDS-Kampagne argumentativ entgegen und fördern Aufklärung und Bildung, um
- 36 die Durchsetzung dieser Forderungen zu verhindern. Eine Beteiligung von
- 37 Gliederungen von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Baden-Württemberg an der BDS-Kampagne

- 38 oder eine Zusammenarbeit mit Organisationen, die sich zur BDS-Kampagne bekennen,
39 ist deshalb ebenso abzulehnen wie eine (Mit-)Ausrichtung von Veranstaltungen,
40 mit denen die BDS-Kampagne oder ihre Forderungen unterstützt werden sollen.

Begründung

erfolgt mündlich