

Beschluss Fahrradinfrastruktur

Antragsteller*in: Matthias Liess

Tagesordnungspunkt: 4. Anträge

Antragstext

- 1 Die Kreismitgliederversammlung möge beschließen:
- 2 Der Kreisverband beantragt zum nächsten Landesparteitag:
- 3 Die Landtagsfraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN wird gebeten parlamentarische
- 4 Maßnahmen zu ergreifen, die geeignet sind, das Land Schleswig-Holstein dazu zu
- 5 verpflichten, die Bemühungen um den Ausbau der Fahrradinfrastruktur in
- 6 Schleswig-Holstein schneller als bisher geplant voranzutreiben.
- 7 Für das Gelingen einer Verkehrswende ist auch das Ausschöpfen des Potentials des
- 8 Fahrrads von enormer Wichtigkeit. Dies erfordert auch den zügigen und
- 9 weitreichenden Ausbau der Infrastruktur, auch unter Einsatz von nennenswerten
- 10 Haushaltsmitteln, voraus. Daher sollten die Haushaltsmittel im Landeshaushalt,
- 11 mit dem Maßnahmen der Städte und Gemeinden gefördert werden, im Zuge der
- 12 Haushaltberatungen 2020 ff. deutlich verstärkt werden.

Begründung

Politiker in Schleswig-Holstein schwärmen immer wieder davon, wie gut die Fahrradinfrastruktur in Schleswig-Holstein ausgebaut ist. Nicht zuletzt wolle man damit auch Touristen anlocken. Schleswig-Holstein sei ja ein Land der Fahrradfahrer.

Das ist jedoch ein Trugschluss. Gerade in den meisten Städten in Schleswig-Holstein steckt die Fahrradinfrastruktur noch in den "Kinderschuhen". Sicherlich arbeiten die Städte und Gemeinden, teilweise auch mit Unterstützung des Landes, am Ausbau dieser Infrastruktur. Jedoch viel zu langsam. Vergleicht man beispielsweise schleswig-holsteinische Städte und Gemeinden mit anderen Städten wie Freiburg oder Münster, ganz zu schweigen von der Situation in den Niederlanden, stellt man fest, dass die Fahrradinfrastruktur dort bedeutend weiter entwickelt ist.

Daher verwundert es auch nicht, dass die fünf größten Städte in Schleswig-Holstein beim ADFC-Fahrradklima-Test 2019 lediglich die Schulnote 4 erhalten haben. Auch der ADFC fordert hier mehr Platz im Straßenraum für das Fahrrad. Insbesondere wird die fehlende Kontrolle von Falschparkern, zu schmale Haltestreifen und die unzureichende Breite von Fahrradwegen kritisiert.

Ein Beitrag von vielen zum Klimaschutz und zur Verkehrswende ist es, wenn - wann und wo immer sinnvoll und machbar - mehr Menschen vom Auto auf das Fahrrad umsteigen. Zudem ist Fahrradfahren für die Menschen bekanntlich viel gesünder als Autofahren. Gut also für Mensch und Umwelt.

A2 Ladestrom für Kreuzfahrtschiffe

Antragsteller*in: Matthias Liess

Tagesordnungspunkt: 4. Anträge

Antragstext

- 1 Die Kreismitgliederversammlung möge beschließen:
- 2 Der Kreisverband beantragt zum nächsten Landesparteitag:
- 3 Die Landtagsfraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN wird beauftragt, soweit dies im
- 4 Rahmen ihrer Kompetenzen möglich ist, auf die Landesregierung dahingehend
- 5 einzuwirken, dass Kreuzfahrtschiffe verpflichtet werden, in allen Hafenstädten
- 6 Schleswig-Holsteins ab 2021 - während ihrer Hafenaufenthalte - ihre
- 7 Stromversorgung nur noch mit Landstrom zu generieren.
- 8 Diese für aktiven Klimaschutz unabdingbar notwendige Maßnahme ist von enormer
- 9 Wichtigkeit und damit mehr als Symbolpolitik. Der zügige und weitreichende
- 10 Ausbau der notwendigen Infrastruktur setzt auch den Einsatz von nennenswerten
- 11 Haushaltsmitteln voraus. Daher sollten nennenswerte Finanzmittel, mit dem für
- 12 die Umsetzung geeigneter Maßnahmen der betroffenen Städte gefördert werden, im
- 13 Zuge der Haushaltberatungen 2020 ff. in den Landeshaushalt eingestellt werden.

Begründung

Wir alle wissen, dass bis heute die meisten Kreuzfahrtschiffe während sie in den Häfen liegen, ihren enormen Stromverbrauch generieren, indem sie ihre Dieselmotoren weiter laufen lassen. Dies, obwohl die Städte vereinzelt sogar schon für viel Geld Landstromanlagen installiert haben. Die Reedereien begründen dies mit den hohen Stromkosten. Aufgrund der hohen EEG-Umlage sei es für sie eben billiger, den Strom mit eigenem Schweröl und nicht über Landstrom zu generieren.

Während einer Liegezeit von 10 Stunden verbraucht ein mittelgroßes Kreuzfahrtschiff rund 50 Tonnen Schweröl für die Stromproduktion. Das entspricht etwa dem Tagesverbrauch von 25.000 Dieselautos, die durchschnittlich 30 km fahren. Hinzu kommt, dass die Schiffe ein Vielfaches der Stickoxide und Feinstaubpartikel ausstoßen, da von den Schiffen bei der Verbrennung schlechter gefiltert wird.

Geredet wird viel, getan wird wenig. Es kann nicht angehen, dass die Reedereien frei darüber entscheiden können, ob und wann sie mit ihren Kreuzfahrtschiffen, mit denen sie Millionenumsätze machen, unsere Städte und unsere Luft verschmutzen. Genauso wenig kann es angehen, dass diese Reedereien diktieren, wann und unter welchen Umständen sie möglicherweise gewillt sind, für ihre Anlegezeit Landstrom zu nutzen.

Es ist daher dringend nötig, die Reedereien zu verpflichten, Ihren Strombedarf über Landstrom zu generieren. D.h. nach einer realistischen Übergangszeit von maximal 2 Jahren müssen alle Kreuzfahrtschiffe, die Häfen in S-H ansteuern, technisch für Landstrom auf- oder umgerüstet sein.

Es reicht nicht aus, die Landstromanlagen anzubieten. Beispielsweise wurde am Kreuzfahrtterminal Hamburg-Altona für 40 Schiffe eine Anlage gebaut, aber nur ein Kreuzfahrtschiff nutzt diese Landstromanlage. Die anderen 39 Schiffe nutzen lieber ihre Schwerölgeneratoren. Auch die neu installierte Landstromanlage in Kiel wird bisher nur von der Oslo-Fähre genutzt.

Im Gegenzug müssen sich das Land und die Städte dazu verpflichten, binnen gleicher Zeit entsprechende Landstromanlagen zu installieren.

Ob es sinnvoll ist, die Senkung der EEG-Umlage für die Strompreise der Kreuzfahrtschiffe eventuell abzusenken, ist in diesem Zusammenhang auch zu prüfen.

Beschluss Wohnungsunternehmen und ihre Tochterunternehmen

Antragsteller*in: Matthias Liess

Tagesordnungspunkt: 4. Anträge

Antragstext

- 1 Die Kreismitgliederversammlung möge beschließen:
- 2 Der Kreisverband beantragt zur nächsten Bundesdelegiertenkonferenz:
- 3 Großen Immobilienfirmen, die ihre Wohneinheiten selbst verwalten, ist es
- 4 gesetzlich zu untersagen, eigene Tochterfirmen zu gründen, die tatsächlich oder
- 5 vorgeblich notwendige Dienstleistungen erbringen sollen, und deren Kosten im
- 6 Rahmen der jährlichen Nebenkostenabrechnungen an die Mieter*innen weitergeben
- 7 werden. Nur durch eine eindeutige gesetzliche Regelung kann verhindert werden,
- 8 dass Tochterunternehmen im Zuge von Gewinnabführungsverträgen zur indirekten
- 9 Gewinnmaximierung des Mutterunternehmens beitragen.
- 10 Vielmehr sind alle für die Bewirtschaftung und den Erhalt der Wohneinheiten
- 11 tatsächlich erforderlichen Nebenleistungen, die an Mieter*innen weitergegeben
- 12 werden sollen, grundsätzlich öffentlich auszuschreiben und ausschließlich an
- 13 nicht mit dem Mutterunternehmen verbundene Unternehmen zu vergeben.

Begründung

Die großen Immobilienunternehmen steigern ihren Gewinn mehr und mehr, indem sie die Nebenkosten ansteigen lassen. Mieter, die seit Jahren etwa gleiche Nebenkostenabrechnungen erhalten haben, müssen plötzlich weit mehr Nebenkosten zahlen, ohne dass sich ihr Heizverhalten o.ä. verändert hat oder dass sie mehr Leistungen bekommen würden. Die Kreativität der Unternehmen kennt hierbei keine Grenzen. Die Deutsche Annington, eine der großen Immobilienunternehmen in Deutschland, weist in ihren Mietverträgen bis zu 45 (!) verschiedene Betriebskostenarten auf. Extra ausgewiesen sind plötzlich Wartungen von Blitzschutzanlagen und Zierseen, sowie Baumkontrollen. Schaut man sich diese Nebenkostenabrechnungen genauer an, so findet man beispielsweise bis zu 54 Schlosskontrollen der Hauseingangstüren im Jahr.

Sinn macht diese Explosion der Betriebskostenarten für diese Unternehmen nur, wenn sie die Kosten dieser Leistungen über entsprechende Gewinnabführungsverträge mit Tochterunternehmen letztlich selber einnehmen. Anderenfalls gäbe es keinen Grund, plötzlich alles Mögliche regelmäßig kontrollieren zu lassen. Die Unternehmen gründen hierfür Tochterunternehmen in Form von Hausmeisterdiensten etc. Für diese vervielfacht meist völlig sinnfreien Leistungen setzen diese dann die Kosten so hoch an wie möglich an.

Die Immobilienfirmen gehen so weit, dass sie eigene Inkassofirmen gründen, um ausstehende Mieten, Nebenkosten, etc. einzutreiben und hierüber den Gewinn weiter zu steigern.

Opfer dieses "Spiels" sind die Mieter, die die teils extremen Steigerungen der Nebenkosten zahlen müssen. Die Abrechnungen selber sind meist einwandfrei. Daher ist es zumeist schwierig gegen diese Nebenkostenabrechnungen rechtlich vorzugehen.

Daher ist es wichtig, den Immobilienfirmen rechtlich zu untersagen, über diese Tochterunternehmen ihre Gewinne zu steigern. Sie sollten vielmehr gezwungen werden, die Leistungen, so sie denn überhaupt nötig sind, öffentlich auszuschreiben.

A4 Einrichtung einer Grünen Kreis-Geschäftsstelle in Rendsburg

Antragsteller*in: Armin Rösener (Ortsvorsitzender der Grünen – Rendsburg und Umgebung, Doppelspitze Fraktionsvorsitzender der Kreistagsfraktion)
Tagesordnungspunkt: 4. Anträge

Antragstext

- 1 Hiermit beantragen wir die Einrichtung
- 2 einer Grünen Kreis-Geschäftsstelle in Rendsburg.

Begründung

Seit der Kommunalwahl am 6. Mai 2018 haben wir Grünen in allen Kommunen Mandate dazu gewonnen. Wir sind in Rendsburg drittstärkste Partei. Bei der Europa-Wahl haben wir in Rendsburg und Büdelsdorf 30 % der Stimmen erhalten. Nun sollten wir diesen Trend nutzen, uns auch besser in der Öffentlichkeit zu präsentieren, hierzu ist es aus unserer Sicht erforderlich, dass unsere Partei mit ihrer Kreisgeschäftsstelle in der Kreisstadt Rendsburg vertreten ist, auch ist Rendsburg gem. unserer Satzung der Sitz des Kreisverbands Rendsburg. Wir müssen nicht nur in Kiel und Flensburg sichtbar sein, sondern auch in der Fläche. Auch hat sich am 30. August 2018 die Grüne Jugend Rendsburg gegründet. Deswegen müssen die Grünen in der Kreisstadt des Kreises Rendsburg-Eckernförde dringend als Partei im Stadtbild der Stadt auch wahrgenommen und angesprochen werden können.

Unterstützer*innen

Klaus Schaffner (Fraktionsvorsitzender der Grünen Rendsburg); Helga Böhmer (stellvertretende Fraktionsvorsitzende Grüne Rendsburg)

Beschluss Raumordnungsverfahren für geplante Bauschuttdeponie in Kosel/Gammelby einleiten

Antragsteller*in: Christiane Knabe, Lasse Bombien, Kirsten Zülsdorff, Anne Ipsen (KV Rendsburg-Eckernförde)

Tagesordnungspunkt: 4. Anträge

Antragstext

- 1 Die Kreismitgliederversammlung möge beschließen, dass der Kreisverband
- 2 Rendsburg-Eckernförde folgenden Antrag auf den Landesparteitag am 26./27.
- 3 Oktober einbringt:
- 4 Der Landesparteitag fordert die Landesregierung dazu auf, ein
- 5 Raumordnungsverfahren für die geplante Deponie der Klasse 1 in Kosel/Gammelby im
- 6 Kreis Rendsburg-Eckernförde einzuleiten. Die Landtagsfraktion und der
- 7 Umweltminister werden aufgefordert, sich für dieses Anliegen einzusetzen.

Begründung

Die geplante Bauschuttdeponie in Kosel/Gammelby im Kreis Rendsburg-Eckernförde soll nach dem bisherigen Stand der Planung die größte in Schleswig-Holstein werden. Das in Frage stehende Areal liegt unmittelbar zwischen zwei Flächen des FFH-Gebietes „Großer Schnaaper See, Bültsee und anschließende Flächen“ und direkt angrenzend an die Landschaftsschutzgebiete „Hüttener Vorland“ und „Windebyer Noor und Schnaaper Seen“, sowie an das Naturschutzgebiet „Bültsee und Umgebung“. Der geplante Deponiestandort liegt zudem im Schwerpunktraum des landesweiten Biotopverbundsystems und mitten auf der „Toteisseen-Achse“ zwischen Schlei und Ostsee (hydrologisch miteinander verbundene Grundwasserseen). Nach dem Entwurf des Landesentwicklungsplans liegt das Areal auch im Entwicklungsraum „Tourismus und Erholung“, sowie direkt im Naturpark Schlei und am Rande des Naturparks Hüttener Berge. Es ist davon auszugehen, dass die Errichtung einer Bauschuttdeponie mit einer geplanten Höhe von mindestens 17m über Geländeniveau und einer Größe von 10 Hektar einen erheblichen Eingriff in die umliegende empfindliche Natur darstellen wird. Auf den betroffenen Flächen wurde bislang Sand und Kies abgebaut und nur wegen des vorrangig behandelten Rohstoffabbaus wurde der Bereich nicht ebenfalls zum FFH-Gebiet erklärt. Laut Genehmigungsunterlagen müsste nun, nach Beendigung des Kiesabbaus, die Renaturierung erfolgen – nur unter dieser vertraglichen Zusicherung wurden die Verlängerungsanträge von Gemeinden und Behörden genehmigt.

Aufgrund der überörtlichen Raumbedeutsamkeit der Maßnahme hat die Gemeinde Kosel das Land dazu aufgefordert, ein Raumordnungsverfahren einzuleiten. Im Raumordnungsverfahren werden Vorhaben zu einem möglichst frühen Zeitpunkt unter überörtlichen Gesichtspunkten überprüft und dazu untereinander und mit den Erfordernissen der Raumordnung abgestimmt. Des Weiteren werden nach §15 Absatz 1 Satz 3 ROG landesweit ernsthaft in Betracht kommende Standortalternativen geprüft, um die Eingriffe in die Natur möglichst gering zu halten.

Die zuständige Landesplanungsbehörde hat sich trotz Antrags der Gemeinde Kosel gegen die Einleitung eines Raumordnungsverfahrens ausgesprochen. Ein Rechtsanspruch auf eine Durchführung besteht nicht. Mit der Aussage der Landesplanungsbehörde, bei einer nur 10ha großen Deponie mangle es an wirtschaftlicher Angemessenheit für eine Standortalternativenprüfung, ist nicht der Tatsache Rechnung getragen, dass aufgrund der Besitzverhältnisse mit Erweiterungs- und Verlängerungsanträgen für diesen Standort zu rechnen ist. Aus umweltpolitischer Sicht ist eine Deponie am vorgesehenen Standort aufgrund der zu erwartenden Eingriffe in die Natur durch Lärm,

Staub, Veränderung des Landschaftsbilds, sowie der Gefährdung des Grundwassers und der Oberflächengewässer mit unmittelbarer großflächiger Verbreitung von Schadstoffen über die Toteisseenachse, nicht tragbar. Darum fordern wir die Landesregierung auf, ein Raumordnungsverfahren zu ermöglichen und bitten die Landtagsfraktion und den Umweltminister um Unterstützung dieses Anliegens.