

F-1NEU Wahlordnung

Gremium: Kreisvorstand

Beschlussdatum: 19.09.2022

Tagesordnungspunkt: 1. Formalia

Antragstext

1 § 1 Wahlen

- 2 1. Es wird eine Person (offener Platz) für das Amt des*der
3 Bezirksbürgermeister*in nominiert.

- 4 2. Aktiv wahlberechtigt sind alle Mitglieder von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, die
5 ihr Stimmrecht im Kreisverband Berlin-Mitte wahrnehmen.

- 6 3. Passiv wahlberechtigt für die Nominierung für das Amt des*der
7 Bezirksbürgermeister*in sind alle deutschen Staatsangehörigen sowie
8 Staatsangehörige anderer EU-Mitgliedsstaaten, die das 27. Lebensjahr
9 vollendet haben.

- 10 4. Eine Kandidatur ist jeweils bis zum Eintritt in den ersten Wahlgang bei
11 der Versammlungsleitung anzumelden. Der Wahlgang beginnt mit der
12 Vorstellung der Kandidat*innen.

- 13 5. Die Kandidat*innen für die Nominierung für das Amt des*der
14 Bezirksbürgermeister*in stellen sich alphabetisch aufsteigend in der
15 Reihenfolge ihres Vornamens vor.
 - 16 1. Die Kandidat*innen haben sieben Minuten Zeit sich vorzustellen.
 - 17 2. Während der jeweiligen Vorstellungsrede der Kandidat*innen können
18 Fragen, die sich an die jeweiligen Kandidat*innen richten,
19 eingereicht werden.
 - 20 3. Im Anschluss an die Vorstellung werden von der Versammlungsleitung

21 vier Fragen quotiert gezogen und verlesen.

22 4. Die Bewerber*innen haben jeweils bis zu drei Minuten Zeit zur
23 Beantwortung der Fragen. Sollten keine Fragen gestellt werden, kann
24 die*der Bewerber*in die Zeit zur weiteren Vorstellung nutzen.

25 6. Die Wahl wird mittels eines elektronischen Abstimmungssystems
26 durchgeführt.

27 7. Die Wahl erfolgt in Einzelwahl.

28 1. Gewählt ist, wer die absolute Mehrheit der gültigen abgegebenen
29 Stimmen erhält.

30 2. Erreicht keine*r der Kandidat*innen im ersten Wahlgang die absolute
31 Mehrheit der gültigen abgegebenen Stimmen, erfolgt ein zweiter
32 Wahlgang. Es sind im zweiten Wahlgang nur noch die Bewerber*innen
33 zugelassen, die im ersten Wahlgang mindestens 10 Prozent der
34 gültigen abgegebenen Stimmen erhalten haben.

35 3. Erreicht im zweiten Wahlgang keine*r der Kandidat*innen die absolute
36 Mehrheit der gültigen abgegebenen Stimmen, erfolgt ein dritter
37 Wahlgang. Antreten dürfen nur die beiden Bewerber*innen mit den
38 meisten Ja-Stimmen aus dem zweiten Wahlgang. Gewählt ist, wer die
39 relative Mehrheit der gültigen abgegebenen Stimmen erhält.

40 § 2 Inkrafttreten

41 Die Wahlordnung wird zu Beginn der Mitgliederversammlung mit einfacher Mehrheit
42 beschlossen.

TO-1NEU Tagesordnung

Antragsteller*in: Florian Maaß

Tagesordnungspunkt: 1. Formalia

Antragstext

- 1 1. Formalia
- 2 2. Protokolle
- 3 3. Zählgemeinschaftsvereinbarung
- 4 4. Nominierung Bezirksbürgermeister*in
- 5 5. Tramausbau in Moabit
- 6 6. Änderungsanträge für die Bundesdelegiertenkonferenz (BDK)
- 7 7. Berichte
- 8 8. Sonstiges

Unterstützer*innen

Lara Liese

T-1 Moderne Tramplanung für die westliche Turmstraße: Klimaanpassung, Aufenthaltsqualität und Wirtschaftsverkehr im Einklang

Gremium: AG Mobilität und AG Urban Jungle

Beschlussdatum: 13.09.2022

Tagesordnungspunkt: 5. Tramausbau in Moabit

Antragstext

1 Die Tram als leistungsfähiges und kostengünstiges Verkehrsmittel ist ein
2 unverzichtbarer Baustein der Mobilitätswende. Der Kreisverband Berlin-Mitte von
3 BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN begrüßt daher die von der Senatsverwaltung für Umwelt,
4 Mobilität, Verbraucher und Klimaschutz geplante Stärkung des ÖPNV durch die
5 Verlängerung der Tram auf der wichtigen Relation vom U-Bahnhof Turmstraße bis
6 zum S-Bahnhof Jungfernheide.

7 Mobilitätswende sowie Klima- und Umweltschutz sind aber zwei Seiten derselben
8 Medaille. Bei Planungen für die Verkehrsinfrastruktur müssen das Stadtgrün und
9 auch die Belange der anderen Verkehrsarten des Umweltverbundes, vor allem auch
10 der Fußgänger*innen sowie der Anwohnenden und örtlichen Gewerbetreibenden stets
11 mitgedacht werden.

12 Die bisherige Planung für die Turmstraße zwischen Bremer Straße und
13 Beusselstraße mit einem separaten Gleiskörper für die Tram würde zur Fällung
14 zahlreicher Bäume und zum dauerhaften Verlust von Baumstandorten sowie zur
15 Reduzierung der Gehwegbreiten führen. Das widerspricht den Zielen des Berliner
16 Mobilitätsgesetzes, den Erfordernissen der Klimaanpassung und den
17 Sanierungszielen für das städtebauliche Sanierungsgebiet Turmstraße. Die
18 bisherige Variantenabwägung bei der Tramplanung, die in nicht nachvollziehbarer
19 Weise die Abschnitte Turmstraße und Huttenstraße kombiniert betrachtet, stellt
20 die nachteiligen Auswirkungen auf Umwelt, Fußverkehr und Städtebau in der
21 Turmstraße geschönt dar.

22 Wir fordern, die bisherige Konzeption durch eine Planung zu ersetzen, die
23 folgende Grundprinzipien berücksichtigt:

24 Die Gleise für die Tram werden straßenbündig geführt, um so Platz zu gewinnen,
25 damit

- 26 • die Baumfällungen auf der Turmstraße deutlich reduziert werden können (von
27 bisher 41 auf maximal 21 – ausschließlich auf dem Mittelstreifen),
- 28 • der Mittelstreifen prinzipiell erhalten bleibt und unter Einbau
29 technischer Bewässerungshilfen nachhaltig neu bepflanzt wird und
30 gleichzeitig eine effektive Querungsmöglichkeit bietet,
- 31 • die Gehwege auf der Nord- und Südseite in ihrer bisherigen Breite erhalten
32 bleiben,
- 33 • die Oberleitungsmasten der Tram statt auf den Gehwegen auf dem
34 Mittelstreifen bzw. im Bereich der Haltestellen errichtet werden (in
35 wesentlich weniger massiver und damit kostengünstigerer Bauweise),
- 36 • einseitig ein auf 3,50m erweiterter Radstreifen geschaffen wird, der
37 gleichzeitig in beiden Richtungen von Einsatzfahrzeugen genutzt werden
38 kann (safety lane),
- 39 • ausreichend Lieferzonen auf der Turmstraße geschaffen werden können,
- 40 • neue Baumstandorte und weitere Sitzbänke und Abfallbehälter Platz finden.

41 Der Vorrang des ÖPNV soll durch eine qualifizierte Pulkführerschaft für die Tram
42 und die verbleibenden Busse mit entsprechenden Ampelschaltungen sichergestellt
43 werden.

44 Die beigefügten Straßenquerschnitte zeigen eine Aufteilung des Straßenraums bei
45 einer Planung, die diesen Grundprinzipien folgt.

46 Wir sind davon überzeugt, dass eine solche Planung die Aufenthaltsqualität auf
47 der Turmstraße verbessert, den Erfordernissen der Klimaresilienz in einem
48 hochgradig hitze- und luftschadstoffbelasteten Stadtteil Rechnung trägt und die
49 Investitionskosten reduziert – ohne dass es zu einer Beeinträchtigung des
50 Vorrangs für den ÖPNV kommen wird.

51 Für weiterhin notwendige Baumfällungen sind pro gefälltten Baum zwei
52 Nachpflanzungen in Moabit vorzusehen.

53 Um sicherzustellen, dass der Durchgangsverkehr nicht auf die angrenzenden Kieze
54 ausweicht, sollen dort durch das Bezirksamt unter Einbindung von Anwohnenden und
55 Gewerbetreibenden entsprechende Kiezblocks geplant und umgesetzt werden.

Begründung

T-1 Moderne Tramplanung für die westliche Turmstraße: Klimaanpassung, Aufenthaltsqualität und Wirtschaftsverkehr im Einklang

Straßenquerschnitte der Turmstraße (erarbeitet in enger Kooperation mit der Stadtteilvertretung Turmstraße), die die Aufteilung des Straßenraums zeigen, wie er sich bei einer Planung ergibt, die den erwähnten Grundprinzipien folgt:

<https://wolke.netzbegruenung.de/s/aWX94LDYwXFS4WK>

**T-1NEU Moderne Tramplanung für die westliche Turmstraße:
Klimaanpassung, Aufenthaltsqualität und Wirtschaftsverkehr im Einklang**

Gremium: Mitgliederversammlung
Beschlussdatum: 20.09.2022
Tagesordnungspunkt: 5. Tramausbau in Moabit

Antragstext

1 Die Tram als leistungsfähiges und kostengünstiges Verkehrsmittel ist ein
2 unverzichtbarer Baustein der Mobilitätswende. Der Kreisverband Berlin-Mitte von
3 BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN begrüßt daher die von der Senatsverwaltung für Umwelt,
4 Mobilität, Verbraucher und Klimaschutz geplante Stärkung des ÖPNV durch die
5 Verlängerung der Tram auf der wichtigen Relation vom U-Bahnhof Turmstraße bis
6 zum S-Bahnhof Jungfernheide.

7 Mobilitätswende sowie Klima- und Umweltschutz sind aber zwei Seiten derselben
8 Medaille. Bei Planungen für die Verkehrsinfrastruktur müssen das Stadtgrün und
9 auch die Belange der anderen Verkehrsarten des Umweltverbundes, vor allem auch
10 der Fußgänger*innen sowie der Anwohnenden und örtlichen Gewerbetreibenden stets
11 mitgedacht werden.

12 Die bisherige Planung für die Turmstraße zwischen Bremer Straße und
13 Beusselstraße mit einem separaten Gleiskörper für die Tram würde zur Fällung
14 zahlreicher Bäume und zum dauerhaften Verlust von Baumstandorten sowie zur
15 Reduzierung der Gehwegbreiten führen. Das widerspricht den Zielen des Berliner
16 Mobilitätsgesetzes, den Erfordernissen der Klimaanpassung und den
17 Sanierungszielen für das städtebauliche Sanierungsgebiet Turmstraße. Die
18 bisherige Variantenabwägung bei der Tramplanung, die in nicht nachvollziehbarer
19 Weise die Abschnitte Turmstraße und Huttenstraße kombiniert betrachtet, stellt
20 die nachteiligen Auswirkungen auf Umwelt, Fußverkehr und Städtebau in der
21 Turmstraße geschönt dar.

22 Wir fordern, die bisherige Konzeption durch eine Planung zu ersetzen, die
23 folgende Grundprinzipien berücksichtigt:

24 Die Gleise für die Tram werden straßenbündig geführt, um so Platz zu gewinnen,
25 damit

- 26 • die Baumfällungen auf der Turmstraße deutlich reduziert werden können (von
27 bisher 41 auf maximal 21 – ausschließlich auf dem Mittelstreifen),
- 28 • der Mittelstreifen prinzipiell erhalten bleibt und unter Einbau
29 technischer Bewässerungshilfen nachhaltig neu bepflanzt wird und
30 gleichzeitig eine effektive Querungsmöglichkeit bietet,
- 31 • die Gehwege auf der Nord- und Südseite in ihrer bisherigen Breite erhalten
32 bleiben,
- 33 • die Oberleitungsmasten der Tram statt auf den Gehwegen auf dem
34 Mittelstreifen bzw. im Bereich der Haltestellen errichtet werden (in
35 wesentlich weniger massiver und damit kostengünstigerer Bauweise),
- 36 • einseitig ein auf 3,50m erweiterter Radstreifen geschaffen wird, der
37 gleichzeitig in beiden Richtungen von Einsatzfahrzeugen genutzt werden
38 kann (safety lane),
- 39 • ausreichend Lieferzonen auf der Turmstraße geschaffen werden können,
- 40 • neue Baumstandorte und weitere Sitzbänke und Abfallbehälter Platz finden.

41 Der Vorrang des ÖPNV soll durch eine qualifizierte Pulkführerschaft für die Tram
42 und die verbleibenden Busse mit entsprechenden Ampelschaltungen sichergestellt
43 werden.

44 Die beigefügten Straßenquerschnitte zeigen eine Aufteilung des Straßenraums bei
45 einer Planung, die diesen Grundprinzipien folgt.

46 Wir sind davon überzeugt, dass eine solche Planung die Aufenthaltsqualität auf
47 der Turmstraße verbessert, den Erfordernissen der Klimaresilienz in einem
48 hochgradig hitze- und luftschadstoffbelasteten Stadtteil Rechnung trägt und die
49 Investitionskosten reduziert – ohne dass es zu einer Beeinträchtigung des
50 Vorrangs für den ÖPNV kommen wird.

51 Für weiterhin notwendige Baumfällungen sind pro gefälltten Baum zwei
52 Nachpflanzungen in Moabit vorzusehen.

53 Um sicherzustellen, dass der Durchgangsverkehr nicht auf die angrenzenden Kieze
54 ausweicht, sollen dort durch das Bezirksamt unter Einbindung von Anwohnenden und
55 Gewerbetreibenden entsprechende Kiezblocks geplant und umgesetzt werden.

A-1 ÄNDERUNGSANTRAG ZU K-06: KLIMAKRISE ALS MENSCHHEITSAUFGABE: FÜR KLIMASCHUTZ, FÜR FREIHEIT

Antragsteller*in: Christian Fink (KV Berlin-Mitte)
Tagesordnungspunkt: 6. Änderungsanträge für die
Bundesdelegiertenkonferenz (BDK)

Antragstext

1 **Von Zeile 144 bis 145 einfügen:**

2 mit unseren Koalitionspartnern umsetzen wollen. Das Finanzministerium muss dazu
3 bis Ende des Jahres einen Mechanismus vorlegen.

4

5 Dieser muss insbesondere auch Maßnahmen enthalten, um die Bankverbindungen von
6 Menschen zeitnah zu eruieren, die noch keiner Behörde vorliegen (z.B. über ein
7 Online-Formular) sowie eine Regelung, um das Energiegeld auch an Menschen ohne
8 Bankkonto auszuzahlen (z.B. über Einzelhandelsgutscheine).

9

10 Preismanipulationen wie selektive Mehrwertsteuersenkungen, Preisdeckel oder die
11 Verschiebung der CO2-Preiserhöhung lehnen wir ab, da diese das Knappheitssignal
12 des Marktes unterdrücken und damit Anreize für die Steigerung der
13 Energieeffizienz verdecken. Zudem begünstigen sie oftmals diejenigen, die viel
14 Energie verbrauchen und keiner Unterstützung bedürfen, führen zu Zufallsgewinnen
15 auf Unternehmensseite und schaffen überflüssige Bürokratie.

Begründung

[Diesen Änderungsantrag hatte ich bereits als natürliche Person angelegt. Vielen Dank an alle
Unterstützer*innen!]

Begründung

Der Preismechanismus und insbesondere der CO2-Preis ist in einer Marktwirtschaft das zentrale
Steuerungsinstrument. Preismanipulationen unterdrücken dieses Knappheitssignal und untergraben damit
Anreize für Energieeinsparungen. Zudem begünstigen sie oftmals diejenigen, die viel Energie verbrauchen
und keiner Unterstützung bedürfen, führen zu Zufallsgewinnen auf Unternehmensseite und schaffen
überflüssige Bürokratie.

A-1NEU ÄNDERUNGSANTRAG ZU K-06: KLIMAKRISE ALS MENSCHHEITSAUFGABE: FÜR KLIMASCHUTZ, FÜR FREIHEIT

Gremium: Mitgliederversammlung
Beschlussdatum: 20.09.2022
Tagesordnungspunkt: 6. Änderungsanträge für die Bundesdelegiertenkonferenz (BDK)

Antragstext

1 **Von Zeile 144 bis 145 einfügen:**

2 mit unseren Koalitionspartnern umsetzen wollen. Das Finanzministerium muss dazu
3 bis Ende des Jahres einen Mechanismus vorlegen.

4

5 Dieser muss insbesondere auch Maßnahmen enthalten, um die Bankverbindungen von
6 Menschen zeitnah zu eruieren, die noch keiner Behörde vorliegen (z.B. über ein
7 Online-Formular) sowie eine Regelung, um das Energiegeld auch an Menschen ohne
8 Bankkonto auszuzahlen (z.B. über Einzelhandelsgutscheine).

9

10 Preismanipulationen wie selektive Mehrwertsteuersenkungen, Preisdeckel oder die
11 Verschiebung der CO2-Preiserhöhung lehnen wir ab, da diese das Knappheitssignal
12 des Marktes unterdrücken und damit Anreize für die Steigerung der
13 Energieeffizienz verdecken. Zudem begünstigen sie oftmals diejenigen, die viel
14 Energie verbrauchen und keiner Unterstützung bedürfen, führen zu Zufallsgewinnen
15 auf Unternehmensseite und schaffen überflüssige Bürokratie.

A-2 ÄNDERUNGSANTRAG ZU K-06: KLIMAKRISE ALS MENSCHHEITSAUFGABE: FÜR KLIMASCHUTZ, FÜR FREIHEIT

Antragsteller*in: Christian Fink (KV Berlin-Mitte)
Tagesordnungspunkt: 6. Änderungsanträge für die
Bundesdelegiertenkonferenz (BDK)

Antragstext

1 **Von Zeile 306 bis 307 einfügen:**

2 Finanzmitteln für Investition und Betrieb sowie für Planungskapazitäten auf den
3 Weg gebracht werden muss.

4

5 Den innerdeutschen und innereuropäischen Flugverkehr wollen wir so weit wie
6 möglich umstellen auf Nacht- und Hochgeschwindigkeitszüge sowie im Betrieb
7 emissionsfreien Flugzeuge.

Begründung

[Diesen Änderungsantrag hatte ich bereits als natürliche Person für die BDK angelegt. Ich danke allen
Unterstützer*innen!]

Begründung

Kurzstreckenflüge haben eine besonders schlechte Klimabilanz. Um auf diese verzichten zu können, bedarf es
jedoch Alternativen. Nicht ersetzbare Flüge müssen so schnell wie möglich emissionsfrei gemacht werden,
durch elektrische Propellermaschinen oder mit eFuels betriebene Düsenflugzeuge.

**A-2NEU ÄNDERUNGSANTRAG ZU K-06: KLIMAKRISE ALS
MENSCHHEITSAUFGABE: FÜR KLIMASCHUTZ, FÜR FREIHEIT**

Gremium: Mitgliederversammlung
Beschlussdatum: 20.09.2022
Tagesordnungspunkt: 6. Änderungsanträge für die
Bundesdelegiertenkonferenz (BDK)

Antragstext

1 **Von Zeile 306 bis 307 einfügen:**

2 Finanzmitteln für Investition und Betrieb sowie für Planungskapazitäten auf den
3 Weg gebracht werden muss.

4

5 Den innerdeutschen und innereuropäischen Flugverkehr wollen wir so weit wie
6 möglich umstellen auf Nacht- und Hochgeschwindigkeitszüge sowie im Betrieb
7 emissionsfreien Flugzeuge.