

Antragsbuch

**Ordentlicher Unterbezirksparteitag
SPD Oldenburg-Stadt**

Samstag, den 07. Mai 2022
Stadthotel Eversten

Antragsübersicht und Empfehlung der Antragskommission:

Antrag		Empfehlung der Antragskommission	Änderungsvorschläge und Anmerkungen
1	Enteignung Walkino	Annahme	Weiterleitung an SPD-Ratsfraktion
2	Stärkung des nds. Katastrophenschutzes	Annahme	Weiterleitung an SPD-Landesvorstand
3	Abschaffung Stromsteuer	Annahme	
4	Anrechnungsstunden	Überweisung an SPD-Landtagsfraktion	Ergänzen der Zeiteinheit „pro Woche“
5	Ausbildung für Eltern	Keine Empfehlung	
6	Zusatzzeichen für Radwege	Annahme	
7	Aufklärungsaktionen Radverkehr	Annahme	
8	Lehrerstundenzuweisung	Überweisung an AfB auf Landesebene	
9	Bau der A 20	Keine Empfehlung	
10	Astrologie	Ablehnung	
11	Bodenleitsystem	Annahme	Weiterleitung an SPD-Fraktion im Stadtrat
12	Freiräume für junge Menschen	Annahme	Weiterleitung an SPD-Fraktion im Stadtrat
13	Glücksspiel im Rundfunk	Ablehnung	
14	Hygieneartikel	Annahme	Weiterleitung an SPD-Fraktion im Stadtrat
15	Trinkwasserspender	Annahme	Korrektur des Titels in: „Öffentliche Trinkwasserspender“ Ersetzen von „Zapfsäulen“ durch „Brunnen“ Weiterleitung an SPD-Ratsfraktion
16	Homöopathie	Ablehnung	
17	Wohnsammelstraßen	Ablehnung	
18	Stellmöglichkeiten für Carsharing-Fahrzeuge	Annahme	Änderung des Titels in: „Car-Sharing-Stellplätze in Wohngebieten fördern“
19	Fahrradstraße Braker Bahn	Annahme	
20	Geschwindigkeitsbegrenzung	Keine Empfehlung	
21	VBN-Tarife	Annahme	

SPD-Ortsverein Stadtmitte-Süd/Osternburg

Antrag für den SPD-Unterbezirksparteitag Oldenburg Stadt

Antragssteller: SPD-OV2

Enteignung Wallkino

Der SPD-Unterbezirksparteitag möge beschließen:

Der SPD-Unterbezirk Oldenburg Stadt fordert die Enteignung des Wallkinos. Die Verwaltung soll, auf Grundlage eines Ratsbeschlusses, eine Enteignung des Wallkinos durchsetzen. Bis zu einer Durchsetzung der Enteignung sollen weitere Maßnahmen zur Instandsetzung vom Eigentümer erzwungen werden.

Parallel zu dem Verfahren soll ein Konzept der Nutzung erstellt werden. Hierbei sollen (zivil)gesellschaftliche Akteur:innen eingebunden werden.

Begründung:

Die Verhandlungen mit dem Eigentümer sind seit Jahren festgefahren. Der Eigentümer macht keine Anstalten das Wallkino zu erhalten, geschweige denn eine Perspektive für eine Nutzung in Aussicht zu stellen. Derweil verfällt das Gebäude. Die Stadt musste entsprechende Sicherungsmaßnahmen durchführen. Diese beeinträchtigen den Straßenverkehr, sowie den Fuß- und Radweg.

Der Leerstand des Gebäudes in bester Lage in der Innenstadt ist nicht länger hinzunehmen. Deshalb soll nun das scharfe Schwert der Enteignung genutzt werden. Eigentum verpflichtet, wenn dieser Pflicht nicht nachgekommen wird, muss die Gesellschaft sich wehren. Die Kapitalinteressen eines einzelnen Eigentümers, bleiben dabei hinter den Interessen der (Stadt)Gesellschaft.

Da sich eine Enteignung, mit entsprechenden Gerichtsverfahren, vermutlich über Jahre hinziehen würde soll diese Zeit genutzt werden eine Strategie für die Nachnutzung zu entwickeln. Auch wenn das Ergebnis eines Verfahrens nicht zu 100 Prozent feststeht. Eine Debatte zur Nachnutzung erst nach erfolgreicher Enteignung zu beginnen, würde wertvolle Zeit kosten.

Titel: Die Einsatzfähigkeit des niedersächsischen Katastrophenschutzes stärken!

Präambel: Der Bevölkerungsschutz in Niedersachsen steht vor gewaltigen Herausforderungen. Extremwetterereignisse, Pandemien, asymmetrische Bedrohungslagen und Cybergefahren erfordern eine ganzheitlich ausgerichtete Stärkung der Einsatzfähigkeit des niedersächsischen Katastrophenschutzes. Der Katastrophenschutz wird maßgeblich von gemeinnützigen Organisationen und ihren Ehrenamtlichen getragen. Es gilt das Ehrenamt, das Ausbildungswesen und die Ausstattung des niedersächsischen Katastrophenschutzes zu stärken, um neue und alte Herausforderungen meistern zu können.

Antrag:

Um die Einsatzfähigkeit des niedersächsischen Katastrophenschutzes zu stärken, wollen wir vier Maßnahmen kombinieren:

1. Das Ausbildungswesen stärken:

- a. Erweiterung des Ausbildungsspektrums im Hinblick auf besonderer Gefahrenlagen (Cybersicherheit, Pandemien, Extremwetterereignisse, Chemieunfälle etc.).
- b. Mehr Fahrer_innen ausbilden! Ausbildung und Prüfungen für eine Vorhaltung von 3 Fahrer_innen pro Fahrzeug refinanzieren.
- c. Ausbildung von Führungsgruppen (2 Verbandsführer + 4 Zugführer) auf Ebene der Landkreise/kreisfreien Städte als Personalreserve bei längerfristigen Einsatzlagen.

2. Ehrenamt wertschätzen und fördern:

- a. Freistellungsklausul im NKatSG erweitern und eine Gleichstellung aller Helfer_innen erreichen. Damit auch außerhalb des Katastrophenfalls oder des Massenankfalls von Verletzten eine Freistellung der Helfer_innen der Hilfsorganisationen (ASB, DLRG, DRK, JUH, MHD) für Ausbildungen, Übungen und Einsätze ermöglicht wird.
- b. Strukturelle Förderung von Aktionen zur Nachwuchsgewinnung und Bindung von ehrenamtlichen im Katastrophenschutz.
- c. Förderung hauptamtlicher Unterstützungsangebote des Ehrenamts im Katastrophenschutzes in den Hilfsorganisationen, Feuerwehren und des THW.

3. Ausstattungsoffensive für den Katastrophenschutz

- a. Vergrößerung der Fördertöpfe für die Fahrzeugförderung. Im Bereich der Hilfsorganisationen auf mindestens 6 Mio. Euro pro Jahr.
- b. Senkung der Eigenanteile im Rahmen der Fahrzeugförderung in einem gestaffelten Modell.
- c. Besondere Förderung von Notstromerzeugern und entsprechender Verteilernetze.
- d. Wiederaufbau von Kommunikationsstrukturen in den Fokus – Satellitenkommunikation, Erhalt und Aufbau von W-LAN und LTE-Notfallnetzen als neue Kompetenzen aufbauen.
- e. Moderne Ausrüstungen implementieren und Drohnengruppen sowie Einsatzunterstützungsroboter in das niedersächsische Katastrophenschutzkonzept integrieren.

4. Strukturen weiterentwickeln:

- a. Zentrale Landeseinheiten durch regionale Einheiten ergänzen.
- b. (Über-)regionale Übungen ermöglichen, z.B. durch den Ausbau geeigneter Übungsplätze und regelmäßige Großübungen.
- c. Ein Ausbildungsprogramm für Pflegeunterstützungskräfte.
- d. Warnstrukturen wieder aufbauen – Sirenen wieder einsatzfähig machen!

Begründung:

1.) Die Bindung einzelner Helferinnen und Helfer im Katastrophenschutz zu den Hilfsorganisationen ist volatiler und nicht mehr so beständig wie in früheren Zeiten. Die zeitliche Befristung des Engagements stellt die Hilfsorganisationen vor eine besondere Herausforderung auf dem Gebiet der Ausbildung, da er zu einem beständig hohen Ausbildungsbedarf führt. Gleichzeitig diversifizieren sich die Bedrohungslagen und die technische Komplexität der Ausrüstung. Beides führt zu gesteigerten Ausbildungsbedarfen und steigenden Kosten. Der Umgang mit Gefahrenstoffen bei Einsatzlagen, egal ob chemisch oder biologischer Natur, nimmt zu. Steigenden Fahrzeugmassen erhöhen den Bedarf an LKW-Fahrerlaubnissen.

2.) Ohne die vielen ehrenamtlichen Helferinnen und Helfer in den Hilfsorganisationen, den Feuerwehren und im Technischen Hilfswerk wäre ein leistungsfähiger Katastrophenschutz undenkbar. Es gilt das Ehrenamt weiter zu stärken und attraktiver zu machen.

3.) Die Modernisierung ihrer Fuhrparks stellt die Hilfsorganisationen vor Herausforderungen. Seit Jahren gibt es deutlich mehr Anträge als zur Verfügung stehende Mittel. Gleichzeitig werden die benötigten Fahrzeuge sowohl in der Anschaffung als auch im Unterhalt deutlich teurer. Das belastet die Hilfsorganisationen im Hinblick auf den hohen Eigenanteil von 25 % bei der Anschaffung und im Anschluss bei den Unterhaltskosten. Um dem entgegenzuwirken sind die Eigenanteile bei Förderungen anzupassen oder eine Deckelung des Eigenanteils einzuführen. Es bietet sich an ein abgestuftes Modell je nach Fahrzeugklasse zu implementieren, um so die Beschaffung auch teurer Fahrzeuge wie der Gerätewagen oder Notfallkrankswagen zu ermöglichen.

Die Thematik der Stromversorgung sollte im Hinblick auf den Klimawandel mit Bezug auf Extremwetterereignisse sowie bei einer zunehmend diversifizierten Netzstruktur (Windkraft, Photovoltaik) ein zentraler Bestandteil einer niedersächsischen Ausstattungsoffensive sein. Im Schadensfall müssen unter Umständen Versorgungslücken für längere Zeiträume und großflächige Gebiete abgedeckt werden. Im Flächenland Niedersachsen braucht es daher neben geeigneten Stromerzeugern auch entsprechende Verteilernetze, auf die bei zerstörter Infrastruktur zurückgegriffen werden kann. Insbesondere für Einrichtungen der Kritischen Infrastruktur (u.a. Krankenhäuser, Gesundheits- und Pflegeeinrichtungen) muss eine 24/7-Notstromversorgung gewährleistet werden können.

Der schnelle (Wieder-)Aufbau internetgestützter Kommunikationsmittel nach einem Schadensereignis ist heute essentiell. Moderner Digitalfunk und Warnapp funktionieren nur bei bestehender Infrastruktur, der Rückgriff auf analoge Kommunikationsformen funktioniert nicht in jeder Einsatzlage uneingeschränkt. Daher muss die Fähigkeit zum Aufbau und Erhalt von Kommunikationsstrukturen gestärkt werden. Die Errichtung von W-LAN-Netzwerken und die damit verbundene Möglichkeit des Internetzugangs ist für die Einsatzkräfte und in einem zweiten Schritt für die betroffene Bevölkerung von herausgehobener Bedeutung.

Die Implementierung von Drohnen in das niedersächsische Katastrophenschutzkonzept erleichtert die Aufklärung und Führungsarbeit im Einsatz. Ein möglicher „Drohnen-Trupp“ (Gruppenführer und 3 Helferinnen/Helfer), ausgestattet mit MTW und Ausstattung zur Bildauswertung zur Überleitung der Bilder an einen Einsatzleitwagen oder andere Führungsstellen, kann dies leisten. Darüber hinaus bieten sich auf dem Gebiet der Robotik weitere sinnvolle Ergänzungen, die den Einsatzkräften des Katastrophenschutzes insbesondere bei zerstörter Infrastruktur, Bränden oder CBRN-Gefahrenlagen wertvolle Unterstützung liefern.

4.) Das Schaffen zentraler Einheiten hat den Nachteil offenbart, dass sich oft Helferinnen und Helfer aus einer Region darin wiederfinden und dann in größerem Umfang in der Kommunalen Gefahrenabwehr fehlen. Eine Regionalisierung könnte diesen Effekt abmildern. Durch regionale Einheiten verteilt sich der Bedarf an Helferinnen und Helfern in der Fläche. Solche regionalen Einheiten könnten jeweils bei den Landesverbänden der Hilfsorganisationen angegliedert werden und regional-zugewiesen, organisationseinheitlich gestellt werden. Diese regionalen Einheiten sollten nicht gleichzeitig im kommunalen Katastrophenschutz eingeplant sein, sondern diese als Landeseinheiten nur bei Bedarf im Einsatzfall unterstützen.

Einsatzlagen haben immer wieder vor Augen geführt, welchen Wert erfahrene und eingespielte Einsatzkräfte im Katastrophenschutz haben. Einen besonderen Wert haben Großübungen. Speziell für die Bereiche Sanität und Betreuung fehlen geeignete Kapazitäten zur Durchführung mehrtägiger Großübungen. Möglich wäre der Ausbau solcher Kapazitäten, z.B. in der Liegenschaft Scheunen zur Durchführung überregionaler Übungen auf größeren Flächenanlagen mit Übernachtungsmöglichkeiten.

Das Auflegen eines Ausbildungsprogramms für Pflegeunterstützungskräfte schafft einen Pool für Hilfskräfte im pflegerischen Bereich. Auf diesen Pool kann dann in Notlagen, wie bspw. bei Pandemiebedingten Personalengpässen in Krankenhäusern und Pflegeeinrichtungen zurückgegriffen werden.

Antrag 3: Senkung / Abschaffung der Stromsteuer

Der SPD-Unterbezirksparteitag Oldenburg-Stadt möge beschließen:

1. Zur Weiterleitung an die SPD-Bundestagsfraktion: Wir fordern eine Absenkung der deutschen Stromsteuer auf das in der Richtlinie 2003/96/EG des Rates der Europäischen Union festgelegte Minimum. Sollte besagte Richtlinie abgeschafft werden, fordern wir die komplette Abschaffung der Stromsteuer.

2. Zur Weiterleitung an die SPD-Abgeordneten im Europäischen Parlament: Wir fordern eine Abschaffung der Mindestbesteuerung von Strom, wie sie derzeit in der Richtlinie 2003/96/EG des Rates der Europäischen Union festgelegt ist.

Begründung:

Seit dem Jahr 2003 legt die Europäische Union (Richtlinie 2003/96/EG des Rates) Mindeststeuersätze für die Besteuerung verschiedener Energieträger fest. Bereits seit 1999 existiert in Deutschland die Stromsteuer als Bundessteuer, die derzeit im Regelsteuersatz eine Höhe von 2,05 ct/kWh hat. Was ursprünglich seitens der Bundesrepublik wie auch der EU als „Einstieg in die ökologische Steuerreform“ gedacht und sicherlich gut gemeint war, stellt sich heute in Teilen als Hemmschuh bei der Verwirklichung der klimapolitischen Ziele Deutschlands und der EU („European Green Deal“) heraus. Dies gilt insbesondere für die in der genannten EU-Richtlinie festgelegte Mindestbesteuerung von Strom (siehe Anhang, Tabelle C der Richtlinie) und die deutsche Stromsteuer. Wie auch die EEG-Umlage, deren Abschaffung von der künftigen Bundesregierung geplant ist, sorgt auch die Stromsteuer für eine künstliche Verteuerung von Strom. Strom stellt heute allerdings die einzige wesentliche Möglichkeit dar, über die Wege der Sektorenkopplung (etwa durch Technologien wie Power-to-Gas oder Power-to-Mobility) die bisher dominierenden fossilen Energieträger wie Kohle, Erdöl und Erdgas durch erneuerbare, CO₂-neutrale Energieträger zu ersetzen. Dies gilt vor allem für die bisher besonders von fossilen Energieträgern geprägten Bereiche Mobilität und Wärme. Es müssen also wo immer möglich Anreize zur Umstellung auf strombasierte Anwendungen gesetzt werden. Die künstliche Verteuerung von Strom wirkt dem jedoch direkt entgegen. Die in der Richtlinie 2003/96/EG festgelegte Mindestbesteuerung von Strom sowie die mit ihr verknüpfte deutsche Stromsteuer sind also schädlich, da sie Strom künstlich verteuern und somit die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrien sowie die Chancen zur Erreichung der klimapolitischen Ziele der EU und Deutschlands reduzieren.

Sowohl die in der EU-Richtlinie festgelegte Mindestbesteuerung von Strom als auch die deutsche Stromsteuer sollten daher abgeschafft werden. Dies würde auf Basis des durchschnittlichen Strompreises im Jahr 2020 zu einer Absenkung des Strompreises um rund 7 % führen und somit einen Anreiz zur schnelleren Elektrifizierung wesentlicher Wirtschaftsbereiche setzen. Falls sich die EU nicht zur vollständigen Abschaffung der Mindestbesteuerung von Strom durchringen kann, sollte die deutsche Stromsteuer zumindest auf die in der Richtlinie vorgesehene Mindesthöhe abgesenkt werden, was eine Reduzierung der Steuer um rund 95 % bedeuten würde (die EU-Richtlinie sieht eine Mindestbesteuerung in Höhe von 1 Euro/MWh vor, die deutsche Stromsteuer beträgt im Regelsatz 2,05 Cent/kWh, also 20,5 Euro/MWh).

Der Antrag gewinnt umso mehr an Dringlichkeit, als die steigenden Energiepreise in der EU viele Menschen mit geringem Einkommen vor große Probleme stellen und diese zunehmend an der Sinnhaftigkeit der europäischen Energiepolitik und an der Ausgestaltung der deutschen Energiebesteuerung zweifeln lässt. Für uns als Sozialdemokratinnen und Sozialdemokraten ist dies gleich doppelt problematisch, weil wir erstens die Bedürfnisse von Menschen mit geringem Einkommen besonders beachten müssen und zweitens als proeuropäische Partei kein Interesse an einer weiteren Erosion des Vertrauens in die EU haben. Eine Senkung oder Abschaffung der Stromsteuer würde Millionen Haushalte, insbesondere von Geringentlohnerten, deutlich entlasten. Die Gesamtentlastung würde rund 6,5 Mrd. Euro jährlich betragen. Eine

vierköpfige Familie mit einem durchschnittlichen Jahresstromverbrauch von 5.000 kWh würde dadurch zum Beispiel um mehr als 100 Euro im Jahr entlastet werden. Da mit einer Senkung oder Abschaffung der Stromsteuer auch energieintensive Unternehmen entlastet würden, sollte hier indes eine Kompensation (etwa über eine erhöhte Körperschaftsteuer) geprüft werden.

Diese Maßnahme lässt sich zugleich als eine Form des öffentlich diskutierten, aus sozialdemokratischer Sicht auch dringend nötigen Ausgleichs für die geplante Erhöhung der CO₂-Bepreisung verstehen. Anders als komplizierte Mechanismen wie ein „Energiegeld“ wären eine Senkung oder Abschaffung der Stromsteuer schnell und ohne großen bürokratischen Aufwand zu bewerkstelligen. Somit würden zwei Ziele auf einmal erreicht: erstens ein zusätzlicher Anreiz für den klimaneutralen Umbau der Wirtschaft und zweitens ein sozial gerechter Ausgleich für die beschlossene stetige Erhöhung der CO₂-Bepreisung in den kommenden Jahren.

Einen Anknüpfungspunkt für die vorgeschlagene Maßnahme stellt im Übrigen ein Entwurf der EU-Kommission vom Juli 2021 dar, in dem eine Überarbeitung der Richtlinie angepeilt wird. Es wäre gut, diesen Entwurf aufzugreifen und dabei auf die gänzliche Abschaffung der Mindestbesteuerung von Strom zu drängen. Eine Abschaffung der Mindestbesteuerung von Strom sowie eine Absenkung oder idealerweise eine Abschaffung der deutschen Stromsteuer können einen wesentlichen Beitrag zum klimaneutralen Umbau der Europäischen Union sowie zum sozialen Ausgleich der CO₂-Bepreisung leisten.

SPD-Ortsverein Stadtmitte-Süd/Osternburg

Antrag 4 für den SPD-Unterbezirksparteitag Oldenburg Stadt

Antragssteller: SPD-OV2

Antrag Anrechnungsstunden

Der SPD-Unterbezirksparteitag möge beschließen:

Jede niedersächsische Schule erhält einen Corona-Zuschlag in Form von Anrechnungsstunden für das Schuljahr 2021/22. Die Anzahl der Stunden staffeln sich nach der Schulgröße:

- Bis zu 300 Schüler:innen werden vier Anrechnungsstunden zugewiesen.
- Bis zu 500 Schüler:innen werden fünf Anrechnungsstunden zugewiesen.
- Bei mehr als 500 Schüler:innen werden sechs Anrechnungsstunden zugewiesen.

Begründung:

Die Pandemiesituation stellt die Schulleitungen in Niedersachsen vor viele Herausforderungen. Es entstanden seit März 2020 umfangreiche neue Aufgaben, die zu bewältigen sind: Kontaktnachverfolgung, Quarantäneverfügungen, Ausarbeitung von Hygienekonzepten, Umsetzung und Kontrolle von Hygienekonzepten, wiederholte Überarbeitung von schulinternen Curricula, wiederholte Anpassung von Zeitplänen für Leistungsüberprüfungen. Diese Aufgaben erfordern personelle Ressourcen.

1 **Antrag Nr. 5**
2 **zum UB-Parteitag Oldenburg-Stadt am 7.5.2022**

3 **Antragsteller: OV 1**

4 **AUSBILDUNG FÜR ELTERN**

5 Der SPD-Unterbezirksvorstand möge beschließen:

6 Der SPD-Ortsverein Stadtmitte Nord fordert die Unterstützung
7 und Förderung von Eltern ohne Ausbildung. Wir fordern mehr
8 Ausbildungsangebote von staatlichen und kommunalen
9 Behörden für junge Eltern in flexibler Teilzeit und Vollzeit. Wir
10 fordern mehr Anreize für Unternehmen, damit eine Ausbildung
11 junger Eltern auch in Teilzeit für Unternehmen attraktiv wird. Wir
12 fordern die Stadt auf für diese Eltern flexible Betreuungsplätze
13 priorisiert zu garantieren und bereitzustellen. Die Stadt
14 Oldenburg würde sich als Projektstadt sehr gut eignen.

15

16 **Begründung:**

17 Es gibt viele Eltern, die sehr jung ungewollt Eltern geworden
18 sind, sich aber trotzdem dazu entschieden haben das Kind zu
19 bekommen. Es ist aber für junge Eltern (zu einem sehr großen
20 Teil Frauen) sehr schwierig eine Ausbildung zu bekommen. Die
21 staatlichen und kommunalen Behörden können dort auch
22 Angebote schaffen in dem sie eine Halbtagsausbildung
23 anbieten. Weiter kann das Ministerium für Arbeit und Soziales
24 Anreize schaffe in dem die Ausbildungsvergütung zum Teil
25 übernommen wird und Ausfälle durch Krankheit des Kindes
26 durch den Staat kompensiert wird. Es müssen für diese Eltern
27 aber ganztags Betreuung garantiert werden.

28

29 **Weiterleiten an:**

30 SPD Fraktion im Bundestag
31 SPD Fraktion im Landtag
32 SPD Fraktion in der Stadt Oldenburg

Bemerkungen:

1 **ANTRAG NR. 6**
2 **ZUM UB-PARTEITAG OLDENBURG-STADT AM 7.5.2022**

3 **Antragsteller: OV 1**

4 **ZUSATZZEICHEN FÜR RADWEGE**

5 Der SPD-Unterbezirksvorstand möge beschließen:

6 Wir, der OV1 Stadtmitte Nord, fordern die SPD Fraktion der
7 Stadt Oldenburg auf, einen Antrag im Verkehrsausschuss
8 einzubringen, der darauf abzielt, die Radwege mit den
9 Zusatzzeichen 1022-10 zu überprüfen und da wo möglich, zu
10 Radwegen (Verkehrszeichen 240,241) auszubauen. Da wo ein
11 Ausbau nicht möglich ist, soll eine Veränderung der
12 Beschilderung und vor allem der Bodenmarkierungen erfolgen,
13 die deutlich macht, dass Radfahrende die Straße nutzen
14 müssen.

15 Begründung:

16 Wege, die mit dem Zusatzzeichen 1022-10 gekennzeichnet
17 sind, erlaubt es Radfahrenden Wege zu befahren, die
18 ansonsten für den Radverkehr gesperrt wären
19 (Benutzungsrecht). Auf diesen Wegen haben Fußgänger*innen
20 absoluten Vorrang. Eine Vorbeifahrt ist nur mit
21 Schrittgeschwindigkeit erlaubt. Wenn ein Vorbeifahren
22 Fußgänger*innen behindern sollte, wäre ein absteigen und
23 vorbeischieben notwendig. Dieser Vorrang der
24 Fußgänger*innen, wird in der Regel nicht beachtet. Es wird
25 geklingelt und gedrängelt. Fußgänger*innen wird hier der Raum
26 streitig gemacht.

27 Gleichzeitig führt das Zusatzzeichen 1022-10 auf den
28 Fußwegen dazu, dass Radfahrende auf der Straße von den
29 Autofahrenden bedrängt werden. Ein Abstand von 1,5 Metern
30 wird beim Überholen nicht eingehalten, Radfahrende werden
31 beschimpft und aufgefordert auf dem scheinbaren Radweg zu
32 fahren. Dies, obwohl sich Radfahrende regelkonform verhalten.
33 Eine Beschilderung oder Markierung, wie oben gefordert, würde
34 das miteinander auf der Straße befrieden.

35 Weiterleiten an:

36 SPD Mitglieder im Verkehrsausschuss
37 SPD Fraktion im Stadtrat

38

Bemerkungen:

1 **ANTRAG NR. 7**
2 **ZUM UB-PARTEITAG OLDENBURG-STADT AM 7.5.2022**

3 **Antragsteller: OV 1**

4 **AUFKÄRUNGSAKTIONEN RADVERKEHR**

5
6 Der SPD-Unterbezirksvorstand möge beschließen:

7
8 Wir der OV1 Stadtmitte Nord fordern die SPD Mitglieder des
9 Rates der Stadt Oldenburg auf, auf die Stadt einzuwirken: dass
10 in regelmäßigen Abständen Aufklärungsaktionen zum Thema
11 sicherer Radverkehr stattfinden. Hierbei soll insbesondere auf
12 die die Abstandsregelung beim Überholen und untergeordnet auf
13 die die Radwegenutzungspflicht eingegangen werden. Hierzu
14 sind neben Veröffentlichungen in der Presse auch Banner an viel
15 befahrenen Verkehrspunkten aufzuhängen (vergleichbar mit den
16 Bannern zum Schulstart)

17
18
19 **Begründung:**

20 Das neue Gesetz in der StVO (§ 5 Abs. 4) besagt, dass
21 Radfahrende mit einem Mindestabstand von mindestens 1,5m
22 innerorts oder 2m außerorts überholt werden dürfen. Die
23 Abstandsregelung ist für viele Autofahrer*innen scheinbar nicht
24 ersichtlich, so wird immer wieder zu eng überholt. Die
25 Aufklärungskampagne sollte auf den Wechsel der Straßenseiten
26 beim Überholvorgang hinweisen

27 *"Beim Überholen muss ein ausreichender Seitenabstand zu den
28 anderen Verkehrsteilnehmern eingehalten werden. Beim
29 Überholen mit Kraftfahrzeugen von zu Fuß Gehenden, Rad
30 Fahrenden und Elektrokraftfahrzeug Führenden beträgt der
31 ausreichende Seitenabstand innerorts mindestens 1,5 m und
32 außerorts mindestens 2 m. An Kreuzungen und Einmündungen
33 kommt Satz 3 nicht zur Anwendung, sofern Rad Fahrende dort
34 wartende Kraftfahrzeuge nach Absatz 8 rechts überholt haben
35 oder neben ihnen zum Stillstand gekommen sind."*

36
37 **Weiterleiten an:**

38 SPD Mitglieder im Verkehrsausschuss
39 SPD Fraktion im Stadtrat

Bemerkungen:

40
41

SPD-Ortsverein Stadtmitte-Süd/Osternburg

Antrag 8 SPD-Unterbezirksparteitag Oldenburg Stadt

Antragssteller: SPD-OV2

Lehrerstundenzuweisung

Der SPD-Unterbezirksparteitag möge beschließen:

In der Lehrerstundenzuweisung wird die durchschnittliche Stundenzahl berücksichtigt, die die Schüler*innen der Einführungsphase im Rahmen von Pflicht- sowie Wahlpflichtkursen und den Wahlkursen „Sporttheorie“ zum Stichtag der Statistik belegen – und nicht mehr von einer Pflichtstundenzahl von 30 in der Einführungsphase ausgegangen.

Begründung:

Der Erlass „Klassenbildung und Lehrkräftestundenzuweisung an den allgemeinbildenden Schulen“ in der letzten Fassung vom 21.03.2019 sieht vor, dass Schulen für jede Klasse der Einführungsphase der Gymnasialen Oberstufe 30 Lehrerstunden zugewiesen wird.

Schüler:innen, die am Ende der Mittelstufe den „Erweiterten Sekundarabschluss I“ ohne Belegungsverpflichtung einer zweiten Fremdsprache an einer Schulform abseits des Gymnasiums erreicht haben, obliegen der Verpflichtung, eine zweite Fremdsprache in den drei Jahren der Oberstufe zu belegen. Eine erst ab Jahrgang 11 belegte Fremdsprache muss mit vier Wochenstunden besucht werden (Fall 1), während eine seit Jahrgang 6 besuchte Fremdsprache in der Einführungsphase nur in drei Wochenstunden unterrichtet wird (Fall 2). Das führt dazu, dass Schüler:innen im Fall 1 31 Wochenstunden Pflichtunterricht besuchen müssen. Der Schule werden aber nur 30 Wochenstunden zugewiesen. Da es auch keine Pool- oder Differenzierungsstunden in der Oberstufe gibt, geht diese Mehrstunde in der Sekundarstufe II zu Lasten der Angebote der Sekundarstufe I. Zudem ist es für Schulen ggf. eine Überwindung, eine höhere Anzahl von Schüler:innen ohne zweite Fremdsprache bis Jahrgang 10 in die Oberstufe aufzunehmen, führt dies doch zu einem erhöhten und nicht erstatteten Personaleinsatz.

Abseits der Belegungsverpflichtung in der zweiten Fremdsprache gibt es eine weitere Unterfinanzierung der Einführungsphase im oben genannten Erlass:

Für einen Besuch eines Sport-Abiturprüfungsfaches (auf beiden Niveaus) in der Qualifikationsphase ist der Besuch von Sporttheorie in der Einführungsphase notwendig. Dieser umfasst in einem der beiden Halbjahre zwei Wochenstunden.

Nicht eingegangen wird an im Antrag darauf, dass Mehrstunden für Schüler*innen, die Informatik als Wahlpflichtfach neben den drei Naturwissenschaften oder eine dritte Fremdsprache als Wahlfach belegen ebenfalls nicht abgebildet werden. Die Belegung von Informatik neben den drei Naturwissenschaften ist zur Stärkung des MINT-Profiles ebenso sinnvoll wie von der deutschen Wirtschaft gewünscht. Im Sinne der Herausforderungen der Globalisierung und des europäischen Zusammenhalts ist auch eine dritte Fremdsprache sehr unterstützenswert.

Ebenfalls wird nicht im Antrag berücksichtigt, dass der GTS-Mehrbedarf nur für die Jahrgänge 1 bis 10 in der Schulstatistik erfasst wird.

1 **Antrag Nr. 9**
2 **zum UB-Parteitag Oldenburg-Stadt am x.x.2022**

3 **Antragsteller: SPD-Ortsverein Stadtmitte Nord 1**

4

5 **A20**

6

7

8 Der SPD-Unterbezirksparteitag möge beschließen:

9

10 Der SPD Unterbezirk Oldenburg Stadt lehnt die Fortführung
11 des Autobahnbaus der A20 ab.

12

13

14 Begründung:

15 Die Umweltschäden durch den Schneisen Bau sind immens.
16 Die Sinnhaftigkeit einer neuen Autobahn sind insbesondere
17 mit Blick auf den Klimawandel fraglich. Die Kosten werden auf
18 den moorigen Bodendrastisch steigen und die Schäden an der
19 A20 in Mecklenburg-Vorpommern zeigen, dass eine sichere
20 Bauweise derzeit noch nicht ausreichend bedacht wurde.

21

22

23 Weiterleiten an:

24

25 Bundestagsfraktion

26 Landtagsfraktion

Bemerkungen:

1 **Antrag Nr. 10**
2 **zum UB-Parteitag Oldenburg-Stadt am 7.5.2022**

3 **Antragsteller: SPD-Ortsverein Stadtmitte Nord 1**

4

5 **ASTROLOGIE**

6

7 Der SPD-Unterbezirksparteitag möge beschließen:

8

9 Der SPD Unterbezirk Oldenburg Stadt lehnt es ab, dass
10 weiterhin in Radio und Fernsehen Sendezeiten für Astrolo-
11 gie gewährt werden.

12

13

14 Begründung:

15

16 Die Verbreitung von Astrologie in Radio und Fernsehen
17 führt zu einer Vermischung von Wahrsagerei und Wissen-
18 schaft. Diese fehlende Trennschärfe führt zur Verfestigung
19 des Querdenkens und der Schwurbelei in der Bevölkerung

20

21

22 Weiterleiten an:

23

24 Bundestagsfraktion

25

Bemerkungen:

1 **Antrag Nr. 11**
2 **zum UB-Parteitag Oldenburg-Stadt am 07.05.2022**

3 **Antragsteller: Jusos Oldenburg/Ammerland**

Bemerkungen:

4
5 **BODENLEITSYSTEME ZUR VERBESSERUNG DER**
6 **ORIENTIERUNG VON MENSCHEN MIT SEHBEHIN-**
7 **DERUNGEN/- UND BEEINTRÄCHTIGUNGEN**

8
9 Der SPD-Unterbezirksparteitag möge beschließen:

10
11 Der SPD Unterbezirk Oldenburg Stadt setzt sich aktiv für die
12 Erprobung eines Pilotprojekts ein, in welchem die Machbar-
13 keit von Bodenleitsystemen geprüft wird. Diese Systeme
14 sollten in öffentlichen Bereichen installiert bzw. vorab geprüft
15 werden, die besonders von vielen Menschen erreicht werden
16 müssen und welche hoch frequentiert sind.

17
18 Begründung:

19 Viele öffentliche Bereiche (z. B. die Innenstadt/Fußgänger-
20 zone) bieten Menschen Bedarfe des täglichen Lebens und
21 andere Einrichtungen (z. B. Arztpraxen, Restaurants etc.)
22 Teilweise können diese allerdings nur von Menschen er-
23 reicht und wahrgenommen werden, welche keine Einschrän-
24 kungen oder Behinderungen haben. Ein Bodenleitsystem
25 wäre ein Ansatz, mehr Menschen den Zugang zum Zentrum
26 zu gewähren. In diesem Fall würde Menschen mit einer Seh-
27 behinderung profitieren, da der Zugang mindestens verbes-
28 sert wird.

29
30 Das Ziel wäre somit ein inklusiveres Stadtleben, ein inklusi-
31 veres Oldenburg.

32
33 Vorab sollte jedoch die Machbarkeit geprüft werden, insbe-
34 sondere im Hinblick auf die Umsetzung in der Oldenburger
35 Innenstadt und Fragen wie die Optik etc. geprüft werden.

36
37 Weiterleiten an:

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31

**Antrag Nr. 12
zum UB-Parteitag Oldenburg-Stadt am 07.05.2022**

Antragsteller: Jusos Oldenburg/Ammerland

ANTRAGSTITEL MEHR FREIRÄUME FÜR JUNGE MENSCHEN

Der SPD-Unterbezirksparteitag möge beschließen:

Der SPD Unterbezirk Oldenburg Stadt setzt sich aktiv für die Schaffung von neuen öffentlichen Freiräumen/ Plätzen für Jugendliche und junge Erwachsene ein. Diese sollen bei der Planung und Gestaltung dieser Orte aktiv mit eingebunden werden.

Begründung:

Nicht nur durch die Situation an der Dobbenwiese im Sommer 2021 ist deutlich geworden, dass es in der Stadt Oldenburg an freien und öffentlich zugänglichen Flächen mangelt, wo Jugendliche und junge Erwachsene „jung sein“ können. Für eine moderne Universitätsstadt ist es unumgänglich, auch jungen Menschen attraktive Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung zu bieten. Dies gehört für junge Menschen zum Leben in der Stadt dazu. An der Ausgestaltung entsprechender Orte sollen junge Menschen mitwirken können, um eine höchstmögliche Attraktivität zu erreichen.

Weiterleiten an:

Bemerkungen:

1 **Antrag Nr. 13**
2 **zum UB-Parteitag Oldenburg-Stadt am 07.05.2022**

3 **Antragsteller: SPD-Ortsverein Stadtmitte Nord 1**

Bemerkungen:

4
5 **GLÜCKSSPIEL**

6
7 Der SPD-Unterbezirksparteitag möge beschließen:

8
9 Der SPD Unterbezirk Oldenburg Stadt lehnt es ab dass
10 weiterhin in Radio und Fernsehen für rein kommerzielle s
11 staatliches Glücksspiel geworben wird und die Ergebnisse
12 dieses Glücksspiels im Zuge der Nachrichten verkündet
13 werden.

14
15
16 Begründung:

17 Die Ausstrahlung der Glücksspielergebnisse (Lottozahlen)
18 suggeriert eine Normalität Glücksspiel zu betreiben. Die
19 öffentlichen Lottoziehungen eröffnen weiteren, gefährdenden
20 Glücksspielarten Tür und Tor. Glücksspiel für soziale Zwecke
21 (Aktion Mensch/Deutsche Fernsehlotterie) soll von der
22 Regelung ausgenommen sein.

23
24
25 Weiterleiten an:

26
27 Bundestagsfraktion
28

1 **Antrag Nr. 14**
2 **zum UB-Parteitag Oldenburg-Stadt am 07.05.2022**

3 **Antragsteller: Jusos Oldenburg/Ammerland**

4

5 **KOSTENFREIE HYGIENEARTIKEL AN**
6 **OLDENBURGER SCHULEN**

7

8 Der SPD-Unterbezirksparteitag möge beschließen:

9

10 Der SPD Unterbezirk Oldenburg Stadt setzt sich aktiv für die
11 Etablierung eines Pilotprojekts ein, Tampons und Binden an
12 Oldenburger allgemeinbildenden Schulen kostenfrei zur Ver-
13 fügung zu stellen. Darüber hinaus sollen Infomaterialien auf
14 den Schultoiletten hinterlegt werden (bspw. in Form einer
15 Info-Tafel), um die ordnungsgemäße Entsorgung der Hygie-
16 neartikel anzuleiten.

17

18 Begründung:

19 Tampons und Binden sind keine Luxusprodukte, sondern
20 eine alltägliche Notwendigkeit vieler Menschen. Wenn der
21 Menstruationszyklus insbesondere während der Pubertät
22 noch nicht „eingependelt“ ist, kann die Regelblutung für
23 menstruierende Personen mitunter überraschend eintreten
24 und die Intensität dieser stark variieren. Auch junge Men-
25 schen, die aus ökonomischen Gründen oder der aus einem
26 Schamgefühl heraus keine Menstruationsartikel kaufen/da-
27 nach fragen können, werden durch die Verfügbarkeit von
28 kostenlos bereitgestellten Hygieneartikeln immens entlastet.
29 Um darüber hinaus auch unangenehme Situationen und/o-
30 der ein „Durchbluten“ zu verhindern, sollen an Schulen Tam-
31 pons und Binden kostenfrei auf den sanitären Einrichtungen
32 zur Verfügung gestellt werden. Periode darf kein Tabuthema
33 sein. Die Umsetzung dieses Politprojekts ist ein bedeutsa-
34 mer Beitrag zur Enttabuisierung und Entstigmatisierung der
35 Monatsblutung.

36

37 Weiterleiten an:

Bemerkungen:

1 **Antrag Nr. 15**
2 **zum UB-Parteitag Oldenburg-Stadt am 07.05.2022**

3 **Antragsteller: Jusos Oldenburg/Ammerland**

4

5 **ANTRAGSTITEL MEHR FREIRÄUME FÜR JUNGE**
6 **MENSCHEN**

7

8 Der SPD-Unterbezirksparteitag möge beschließen:

9

10 Der SPD Unterbezirk Oldenburg Stadt setzt sich aktiv für die Er-
11 richtung von Trinkwasserspendern in ausgewählten Bereichen
12 des Oldenburger Stadtgebiets ein. Die festinstallierten Trinkwas-
13 serzapfsäulen sollten dezent in das städtische Erscheinungsbild
14 eingebunden werden.

15

16 Begründung:

17 Durch den vom Menschen verursachten Klimawandel treten häu-
18 figer Wetterextreme wie starke Hitze und Dürreperioden auf.
19 Wenn die Temperaturen in den Sommermonaten auf weit über
20 30° Celsius steigen, ist eine ausreichende Trinkwasserversor-
21 gung auch für jene unerlässlich, die beispielsweise keinen un-
22 eingeschränkten Zugang zu diesem haben. Eine flächende-
23 ckende Ausstattung von festinstallierten Trinkwasserspendern,
24 etwa auf belebten Plätzen in der Stadt oder an Sportanla-
25 gen/Parks oder an verkehrsinfrastrukturellen Knotenpunkten,
26 würde die Versorgung dieses menschlichen Grundbedürfnisses
27 sicherstellen und die Lebensqualität der Bürger*innen erhöhen.
28 In zahlreichen deutschen Städten wurden bereits Bestrebungen
29 unternommen, Trinkwasserspender zu errichten.

30

31 Weiterleiten an:

32

Bemerkungen:

1 **Antrag Nr. 16**
2 **zum UB-Parteitag Oldenburg-Stadt am 7.5.2022**

3 **Antragsteller: SPD-Ortsverein Stadtmitte Nord 1**

4

5 **HOMÖOPATHIE**

6

7 Der SPD-Unterbezirksparteitag möge beschließen:

8

9 Der SPD Unterbezirk Oldenburg Stadt lehnt es ab dass
10 homöopathische Produkte durch die Krankenkasse über-
11 nommen werden. Eine Finanzierung soll rein privat erfol-
12 gen.

13

14

15 Begründung:

16 Homöopathie wirkt nicht über den Placeboeffekt hinaus und
17 wird durch die Übernahme durch die Krankenkassen als
18 gleichwertig zu echter Medizin wahrgenommen. Die Kos-
19 tenübernahme belastet die Beiträge der GKV unnötig und
20 könnte effektiver verwendet werden. Die Gleichsetzung von
21 Homöopathie u.ä. alternativer medizinischer Glaubensrich-
22 tungen führte zur Stärkung der Querdenker-Bewegung.

23

24

25 Weiterleiten an:

26

27 Bundestagsfraktion
28 Ministerium für Gesundheit

29

Bemerkungen:

1 **Antrag Nr. 17**
2 **zum UB-Parteitag Oldenburg am 07.05.2022**

3 **Antragsteller: OV-Nord**

4

5 **QUALITÄT DER WOHSAMMELSTRABEN**
6 **SICHERSTELLEN**

7

8 Der SPD-Unterbezirksparteitag möge beschließen:

9

10 Die SPD Fraktion wird aufgefordert, einen Prüfantrag an die
11 Verwaltung zu stellen, um die Qualität der Fahrbahnen der
12 sogenannten Wohnsammelstraßen in Oldenburg sicherzu-
13 stellen.

14

15

16 Begründung:

17

18 Erfolgt mündlich

19

20

21 Weiterleiten an:

22 SPD Fraktion im Rat der Stadt Oldenburg

23

Bemerkungen
Antragskommission:

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31

**Antrag Nr. 18
zum UB-Parteitag Oldenburg am 07.05.2022**

Antragsteller: OV-Nord

**EINBINDUNG VON STELLMÖGLICHKEITEN FÜR
CAR-SHARING FAHRZEUGE IN DIE
STÄDTEBAULICHE PLANUNG**

Der SPD-Unterbezirksparteitag möge beschließen:

Um die Attraktivität der Nutzung von Car-Sharing Fahrzeugen zu verbessern oder zumindest zu erhalten soll es eine Einbindung von ausreichendem, gut erreichbarem Stellraum bei der baulichen Planung im Bereich von Wohngebieten sichergestellt werden. Hierbei sollten moderne technische Einrichtungen zur Nutzung von Elektrofahrzeugen ebenfalls berücksichtigt werden. Auch bereits vorhandene Wohngebiete sollen mit entsprechenden Stellplätzen und Ladesäulen ausgestattet werden.

Begründung:

Erfolgt mündlich

Weiterleiten an:
SPD Fraktion im Rat der Stadt Oldenburg

*Bemerkungen
Antragskommission:*

1 **Antrag Nr.**
2 **zum UB-Parteitag Oldenburg am 07.05.2022**

3 **Antragsteller: OV-Nord**

4

5 **ERSTELLUNG EINER MACHBARKEITSSTUDIE**
6 **FAHRRADSTRAÙE „BRAKER BAHN“**

7

8 Der SPD-Unterbezirksparteitag möge beschließen:

9

10 Die SPD Fraktion im Stadtrat wird aufgefordert sich für die
11 Schaffung eines Fahrradschnellwegs entlang der Strecke
12 der ehemaligen Braker Bahn einzusetzen. Hierfür soll zu-
13 nächst ein Prüfantrag an die Verwaltung gerichtet werden.

14

15

16 Begründung:

17

18 Erfolgt mündlich

19

20

21 Weiterleiten an:

22 SPD Fraktion im Rat der Stadt Oldenburg

23

Bemerkungen
Antragskommission:

1 **Antrag Nr. 20**
2 **zum UB-Parteitag Oldenburg am 07.05.2022**

3 **Antragsteller: OV-Nord**

4

5 **GESCHWINDIGKEITSBEGRENZUNG AUF DER A-**
6 **29**

7

8 Der SPD-Unterbezirksparteitag möge beschließen:

9

10 Als SPD Oldenburg setzen wir uns auf allen Ebenen für ei-
11 ne Geschwindigkeitsbegrenzung auf dem Teil der A-29, der
12 Parallel zur Stadt Oldenburg verläuft ein.

13

14

15 Begründung:

16

17 Erfolgt mündlich

18

19

20

21

22 Weiterleiten an:

23 SPD Fraktion im Rat der Stadt Oldenburg

24 SPD Fraktion im Bundestag

25 SPD Fraktion im NDS. Landtag

26

27

Bemerkungen
Antragskommission:

Den VBN-Tarif kurzfristig attraktiver und günstiger machen!

Der SPD-Unterbezirksparteitag möge beschließen:

Um im Zuge der Verkehrswende weitere Fahrgäste zum Umstieg auf den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu bewegen, soll das Tarifsystem des Verkehrsverbundes Bremen/Niedersachsen (VBN) übersichtlicher und attraktiver werden. Dazu ist eine Reihe von Änderungen umzusetzen, unter anderem:

- Einführung eines Luftlinientarifs: Existieren zwischen zwei Orten im VBN zwei oder mehr sinnvolle Fahrtrouten, so sollen diese einheitlich bepreist werden, wenn sie derzeit aufgrund einer unterschiedlichen Anzahl durchfahrener Tarifzonen verschiedene Fahrpreise ausweisen.
- Attraktiver Kurzstreckentarif: Der Oldenburger Kurzstreckentarif ist zu reformieren, damit er überhaupt attraktiv wird. Die Anzahl der Haltestellen (derzeit drei) und der vergleichsweise hohe Preis (1,50 €) müssen dazu angepasst werden.
- Mitfahrerticket für 1 Begleitperson: Es soll eine verbilligte Fahrkarte für eine Begleitperson zu einem Pauschalpreis von 1 € angeboten werden, für die dieselben Regeln für Hin- und Rückfahrt gelten wie bei Einzelfahrscheinen.
- Flexibler Gültigkeitsbeginn von Zeitkarten: Zeitkarten, z. B. Monatskarten, sollen nicht mehr nur am jeweils Monatsersten beginnen können, sondern auch an beliebigen untermonatlichen Tagen und dann genau einen Monat gültig sein.
- Anerkennung der Bahncard: Die Bahncard der Deutschen Bahn AG soll im gesamten Verbundgebiet anerkannt werden und einen Rabatt von mindestens 25 % auf alle Fahrscheine, einschließlich Zeitkarten, bieten.
- Preisstaffelung des Fahrradtickets: Das Fahrradticket kostet pauschal 2 € oder 3,95 €, je nach Gültigkeitsbereich. Damit ist es teilweise teurer als die eigentliche Fahrkarte (Kurzstrecke, Kindertarif). Das soll durch eine entsprechende Preisstaffelung verhindert werden.

Die Verwaltung der Stadt Oldenburg soll diese Positionen übernehmen und die nötigen Veränderungen je nach Möglichkeit selbständig oder im Rahmen ihrer Mitarbeit im Zweckverband des Verkehrsverbundes (ZVBN) anstoßen, wozu auch die Beschaffung der nötigen Mehrheiten gehört.

Die Gegenfinanzierung soll durch eine Erhöhung des Zuschusses an den VBN bzw. die verschiedenen Verkehrsunternehmer sichergestellt werden.

Die Ratsfraktion wird gebeten, hierzu entsprechende Anträge in die zuständigen Gremien einzubringen.

Begründung:

In den vergangenen Jahren sind die Preise im ÖPNV weit stärker gestiegen als die Inflation und die Kosten des mobilen Individualverkehrs. Sie sind von 2000 bis 2018 um fast 78 Prozent gestiegen, während die Kosten für Kauf und Unterhalt eines Pkws nur um 36 Prozent zulegten und die Inflation

etwa 30 Prozent betrug.¹ Besonders deutlich sind die Unterschiede bei Fahrten mit mehreren Personen, weil die Fahrpreise sich hier oft verdoppeln.

Damit mehr Menschen Bahn und Bus nutzen, müssen die Preise im ÖPNV also stark sinken. Die hier geforderten Maßnahmen sorgen dafür, dass die Reisenden erheblich entlastet werden, und sind gleichzeitig umsetzbar, ohne das gesamte, mühsam austarierte Tarifsystem über den Haufen zu werfen.

Soweit sich die Hintergründe der einzelnen Forderungen nicht unmittelbar erschließen, werden diese hier ausgeführt:

- **Luftlinientarif:** Zwischen zwei Endpunkten bestehen häufig mehrere sinnvolle Fahrtrouten. Diese werden aber oft unterschiedlich bepreist, weil sie durch eine unterschiedliche Zahl von Tarifzonen führen. Dies betrifft etwa die Verbindungen von Oldenburg nach Bremerhaven, Wildeshausen, Elsfleth oder Edewecht. Nach Wildeshausen etwa kann man direkt mit dem Bus fahren oder den Zug mit Umstieg in Delmenhorst nehmen. Während die erste Verbindung zum Normalpreis
- **Mitfahreticket:** Eine Gelegenheitsfahrt, etwa zum Einkaufsbummel am Samstag, kostet innerhalb Oldenburgs beispielsweise für ein Pärchen hin und zurück derzeit $4 \times 2,55 \text{ €} = 10,20 \text{ €}$. Einzelne wären es nur 5,10 €. Der erhebliche Preisanstieg mit dem Bus, dem keine gleichartige Kostensteigerung für die Pkw-Nutzung entgegensteht, macht ihn unattraktiv. Für das Geld kann man zu zweit genauso gut wesentlich komfortabler mit dem Auto in die Stadt fahren und stundenlang dort parken. Mit einem Mitfahreticket von 1,00 € betrügen die Kosten lediglich 7,10 €, so dass der Verzicht auf das Auto deutlich attraktiver wird.
- **Anerkennung der Bahncard:** Grundsätzlich gilt die Bahncard nicht in Verkehrsverbänden. Das führt dazu, dass für alle Nahverkehrszüge, die nur innerhalb eines Verbundes genutzt werden, der volle Fahrpreis zu entrichten ist. Dieser liegt oft weit über dem Preis mit Bahncard-Rabatt. Zwischen Bremen und Oldenburg kostet eine Hin- und Rückfahrt etwa 18,20 € im Verbundtarif. Mit Bahncard 25 kostet dieselbe Fahrt zum Fernverkehrstarif mit dem Intercity jedoch nur 17,50 €. Bei Anerkennung in den Nahverkehrszügen läge der Preis sogar nur noch bei 13,65 €, wäre also deutlich attraktiver.
Viele andere Verkehrsverbände erkennen die Bahncard aber bereits an und gewähren einen Rabatt von üblicherweise bis zu 25 % auf jede Bahncard-Art, etwa der Verkehrsverbund Rhein-Neckar oder der Verbundtarif Mittelthüringen. Das senkt für viele Fahrgäste die Preise erheblich und macht auch den Nahverkehr attraktiver. Der VBN sollte hier nachziehen.

¹ <https://www.zeit.de/mobilitaet/2019-09/oeffentlicher-nahverkehr-mobilitaet-kosten-preissteigerung-investitionen>