

BESCHLÜSSE

ZUM ORDENTLICHEN BEZIRKSPARTEITAG
DER SPD HESSEN-SÜD 2021

29. MAI 2021
FRANKFURT
PSD-BANK ARENA

BESCHLÜSSE

ZUM ORDENTLICHEN BEZIRKSPARTEITAG
DES SPD-BEZIRKS HESSEN-SÜD 2021

HERAUSGEBER

SPD-Bezirk Hessen-Süd

Vorsitzender: Kaweh Mansoori
Leitende Geschäftsführerin: Kristina Luxen
Fischerfeldstraße 7-11
60311 Frankfurt
Fon 069/299888-0
www.spdhessensued.de

DRUCK:

SPD-Hausdruckerei

STAND:

Juni 2021

Beschlüsse

Inhaltsverzeichnis

Antragsgruppe B Sozialpolitik	4
Antragsgruppe C Innenpolitik, Rechtspolitik - Kommunalpolitik	11
Antragsgruppe D Verkehr – Energie – Umwelt - Landwirtschaft	21
Antragsgruppe E Außen-, Friedens- und Sicherheitspolitik	42
Antragsgruppe F Bildungspolitik	45
Antragsgruppe G Gesundheitspolitik	46
Antragsgruppe I Initiativanträge	50
Beschlussübersicht	56
Wahlergebnisse	63

Antragsgruppe B Sozialpolitik

B 1

Das Leben leichter und gerechter machen – der Sozialstaat als Partner.

Wo stehen wir?

Familien, Eltern, Kinder und Jugendliche sind besonders von der Pandemie betroffen. Sie hat die sozialen Unterschiede noch deutlicher gemacht und vorhandene Ungerechtigkeiten verschärft.

Es macht eben einen Unterschied, ob das Gehalt während der Pandemie weitergezahlt wird oder das eigene Geschäft keinen Umsatz macht. Es macht einen Unterschied, ob man sozial abgesichert ist oder mit weniger Geld auskommen muss und sich Sorgen um die Zukunft macht.

Viele brauchen die sicheren Brücken, die über die Pandemie gebaut werden und Hilfe, damit sie danach wieder starten können. Für viele fällt die Pandemie gleichzeitig in eine Zeit der wirtschaftlichen Transformation und damit der beruflichen Veränderungen oder drohender Arbeitsplatzverluste. Sie erwarten eine wirtschaftliche Perspektive und Hilfe und Unterstützung, dem Wandel gut zu begegnen.

Und sie machen sich Sorgen um ihre Kinder. Die Ungerechtigkeiten unseres Bildungssystems haben sich noch einmal stark verschärft. Eltern und Kinder haben Angst es nicht zu schaffen. Weil sie in der Schule mit Distanzunterricht und digitalem Lernen nicht mitkommen, oder weil sie keinen Ausbildungsplatz finden oder sich nicht für die Zukunft orientieren können. Sie brauchen Hilfe und Unterstützung jetzt, in den Sommerferien und weit über die Pandemie hinaus.

Es macht einen Unterschied, ob ich von zu Hause aus arbeiten kann oder als Altenpflegekraft jeden Tag Angst habe, andere zu infizieren. Gerade die Pflegekräfte – sei es in der Altenpflege-, der Betreuung von Menschen mit Behinderung oder im Krankenhaus – haben in der Pandemie besondere Aufmerksamkeit bekommen. Sie erwarten aber nicht nur Aufmerksamkeit in der Krise, sondern bessere Arbeitsbedingungen und gerechte Löhne.

Es macht einen Unterschied, ob ich in einer Familie oder bei Freunden Geborgenheit finde oder allein mit allem zurecht kommen muss. Es macht einen Unterschied, ob die Familie in der Pandemie zusammenwächst oder die angespannte Situation zu Hause zu Gewalt und Auseinandersetzungen führt. Und es macht einen Unterschied, ob die Kinder in Kita und Schule gehen können oder zu Hause betreut werden müssen. Familien brauchen einfache und unbürokratische Hilfe – jetzt und nach der Pandemie.

Die Menschen kommen sehr unterschiedlich durch die Krise. Es macht eben einen Unterschied, in welcher Lebenssituation uns die Krise trifft. Und es macht einen Unterschied, wie wir ganz individuell damit umgehen.

Wir alle sind verunsichert. Viele spüren Angst und sind wütend. Andere sind stark, optimistisch und helfen aus der Krise heraus zu kommen. Wir wollen Zuversicht geben.

Wo wollen wir hin?

Wir wollen in Zeiten des Wandels Sicherheit geben. Jeder und jede, die arbeiten wollen, müssen auch die Möglichkeit haben und gut davon leben. Das ist unser Versprechen:

Wenn du Arbeit hast, dann nie unter mindestens 12 Euro Mindestlohn. Wenn du Kinder hast, musst du keine Angst haben, deswegen arm zu werden, weil unsere Kindergrundsicherung hilft. Wenn du keine günstige Wohnung findest, erhältst du Wohngeld und auch wenn du auf dem Land wohnst, garantieren wir deine Mobilität auch ohne, dass du ein Auto brauchst. Wir kümmern uns um deine Gesundheit und deine Qualifikation, damit du deine Arbeit nicht verlierst.

Wenn du deine Arbeit trotzdem verlierst, dann musst du keine Angst um deine Wohnung und dein Ersparnis haben und du hast Zeit und bekommst eine individuelle Unterstützung dabei, einen neuen Job zu finden oder dich neu zu qualifizieren – auch wenn du einen ganz neuen Weg einschlagen möchtest.

Und wenn du schon lange arbeitslos bist, dann gehen wir auch einen langen Weg mit dir zurück in Arbeit – mit individueller Hilfe und einem Bonus für deinen Erfolg.

Wir tun – gerade mit unseren Zukunftsmissionen und unseren Investitionen in die Zukunft, mit der Transformation unserer Industrie als Basis unserer Wirtschaftskraft – alles dafür, neue Arbeitsplätze zu schaffen.

Nicht nur in der Pandemie hat sich darüber hinaus gezeigt, dass es viel gesellschaftlich notwendige Arbeit gibt, die aber nicht bezahlt wird. Sei es in den sozialen Berufen oder den verschiedensten Dienstleistungen. Aber auch im Naturschutz, den Verwaltungen, bei der Unterstützung des Ehrenamts und vielem anderen mehr. Wir wollen, wo immer es der Markt nicht regelt und der Bedarf da ist, öffentliche Beschäftigung schaffen. Und wir wollen mit dem sozialen Arbeitsmarkt allen einen Weg eröffnen, produktiv zu sein, auch wenn sie es besonders schwer haben. Für jeden und jede gibt es einen Ort, an dem sie gebraucht werden – man muss ihn nur finden.

Wir wollen Chancengleichheit für alle Kinder und niemanden zurücklassen. Diejenigen, die es schwerer haben brauchen mehr Unterstützung. Dabei geht es nicht nur um Schulbildung, Ausbildung oder Studium. Kinder brauchen Gleichaltrige und Gemeinschaft, Erfahrungen und Erlebnisse beim Sport, bei Kunst und Kultur, in Vereinen und Verbänden. Zu alle dem wollen wir einen gleichen Zugang für alle.

Wie wollen wir das schaffen?

Jetzt:

- Aufstockung der Kinderkrankentage und Erhöhung der Altersgrenze
- Corona-Aufhol-Paket für die Bereiche der frühkindlichen und schulischen Bildung sowie der Kinder- und Jugendhilfe einschließlich der Freizeit- und Ferienangebote (insgesamt 2 Mrd. Euro)
- Ferienbonus für Kinder im Hilfebezug für bessere Teilhabe am gesellschaftlichen Leben.
- Unterstützung von Kommunen, Verbänden, Vereinen und allen, die im Sommer verlässliche und pandemiegerechte Kinder- und Jugendbetreuung sicherstellen.
- Verlängerung der Akuthilfen für pflegende Angehörige über den 30. Juni 2021 hinaus
- Programm gegen Einsamkeit im Alter, insbesondere für Seniorinnen und Senioren mit geringem Einkommen.
- Stärkung der Mitwirkungsrechte von Betriebsräten insbesondere bei der Ausgestaltung von mobiler Arbeit.

Und in Zukunft:

Für gute Arbeit und gerechte Löhne:

- Wir werden den gesetzlichen Mindestlohn zunächst auf mindestens zwölf Euro erhöhen und die Spielräume der Mindestlohnkommission für künftige Erhöhungen ausweiten.
- Wir werden die Möglichkeit vereinfachen, Tarifverträge für allgemeinverbindlich zu erklären, damit sie für alle Beschäftigten und Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber in einer Branche gelten.
- Die Befristung von Arbeitsverhältnissen ohne einen Sachgrund werden wir abschaffen und die vom Gesetz akzeptierten Gründe für eine Befristung kritisch überprüfen. Leiharbeiterinnen und Leiharbeiter werden ab dem ersten Tag den gleichen Lohn erhalten wie Festangestellte.
- Um die Nettoeinkommen von gering Verdienenden zu erhöhen, heben wir die Gleitzone der Midi Jobs auf 1.600 Euro an. In dieser Zone zahlen die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer geringere Beiträge, ohne dass sie dadurch einen geringeren Rentenanspruch haben.

- Den Zugang zur Brückenteilzeit werden wir für mehr Beschäftigte möglich machen.
- Wir werden über die Pflegemindestlohnkommission eine weitere Erhöhung der Mindestlöhne verfolgen. Unser Ziel sind allgemeinverbindliche Branchentarifverträge.
- Wir werden den Kündigungsschutz für Betriebsrätinnen und Betriebsräte ausweiten und eine Behinderung von Betriebsratsarbeit stärker verfolgen.
- Wir werden ein Verbandsklagerecht der Gewerkschaften und ein Beschäftigten-datenschutzgesetz einführen.

Für Sicherheit im Wandel:

- Wir werden einen Rechtsanspruch auf mobile Arbeit einführen. Grundsätzlich sollen Beschäftigte bei einer Fünf-Tage-Woche mindestens 24 Tage im Jahr mobil oder im Homeoffice arbeiten können, wenn es die Tätigkeit erlaubt.
- Wir wollen eine Ausbildungsgarantie.
- Wir wollen die Arbeitslosenversicherung zu einer solidarischen Arbeitsversicherung weiterentwickeln, die auch Selbständige mitaufnimmt. Sie soll nicht erst im Fall der Arbeitslosigkeit auf den Plan treten, sondern durch Qualifizierung stärker dabei helfen, dass es nicht soweit kommt.
- Wir werden einen Anspruch auf Qualifizierung einführen, der bereits nach drei Monaten ohne neue Erwerbsarbeit greift (Arbeitslosengeld Q). Für die Dauer der Qualifizierung besteht Anspruch auf ALG 1 für maximal 24 Monate.
- Wir schaffen ein Recht auf Weiterbildung und beruflichen Neustart in allen Lebensphasen. Wir werden ein Recht schaffen, das es Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer auch mit 40plus ermöglicht, noch einmal einen ganz neuen Beruf zu erlernen.
- Mit unserem Modell der geförderten Bildungszeit und Bildungsteilzeit werden wir ermöglichen, dass alle Erwerbstätigen im Lauf ihres Erwerbslebens auf eigene Initiative und mit staatlicher Unterstützung unabhängig vom Betrieb sich weiterbilden oder umschulen können.
- Mit einem Transformations-Kurzarbeitergeld unterstützen wir die Qualifizierung von Beschäftigten in Betrieben, die sich neu orientieren müssen.

Leistung muss sich lohnen:

- Wir wollen ein persönliches Zeitkonto im Sinne eines Chancenkontos zum Start ins Arbeitsleben, um zusätzlich individuelle Gestaltungsmöglichkeiten entlang des Lebenslaufs zu schaffen. Nicht nur reiche Erben sollen die Möglichkeiten und Sicherheiten haben etwas auszuprobieren.

- Wir wollen Lebensleistungen stärker berücksichtigen. Wer länger eingezahlt hat, soll zukünftig auch länger Arbeitslosengeld I beziehen. Für Bürgerinnen und Bürger, die trotz bester Unterstützung keine Perspektive auf dem ersten Arbeitsmarkt haben, haben wir den sozialen Arbeitsmarkt eingeführt, den ausbauen und weiterentwickeln wollen.
- Wir führen einen Weiterbildungs-Bonus in der Grundsicherung und in der Arbeitslosenversicherung ein, der die finanziellen Spielräume spürbar erweitert.

Jedes Kind hat gleiche Chancen und Möglichkeiten:

- Wir werden eine Kindergrundsicherung einführen, die aus zwei Säulen besteht. Die erste Säule beinhaltet eine Infrastruktur, die gerechte Bildung und Teilhabe für alle Kinder ermöglicht. Die zweite Säule besteht aus einem neuen existenzsichernden, automatisch ausgezahlten Kindergeld, das nach Einkommen der Familie gestaffelt ist. Der monatliche Basisbetrag dieses neuen Kindergeldes wird bei zirka 250 Euro liegen. Der Höchstbetrag wird sich an den Ausgaben von Familien mit mittleren Einkommen für Bildung und Teilhabe orientieren und mindestens doppelt so hoch sein wie der Basisbetrag. Im Höchstbetrag sind das sächliche Existenzminimum inklusive Wohnkostenpauschale sowie Bildungs- und Teilhabekosten enthalten. Das neue Kindergeld ersetzt so den Kinderfreibetrag und bündelt bisherige Leistungen.

Der Sozialstaat als Partner:

- Die Grundsicherung werden wir grundlegend überarbeiten und zu einem Bürgergeld entwickeln. Unser Bürgergeld steht für ein neues Verständnis eines haltgebenden und bürgernahen Sozialstaats. Das Bürgergeld soll digital und unkompliziert zugänglich sein. Bescheide und Schriftwechsel sollen eine verständliche Sprache sprechen. Die Regelsätze im neuen Bürgergeld müssen zu einem Leben in Würde ausreichen und zur gesellschaftlichen Teilhabe befähigen.
- Wir wollen einen Bürgerservice, der nach Lebenslagen berät und alle Leistungen aus einer Hand zugänglich macht. Es ist digital und aufsuchend, wo der Weg zu beschwerlich ist. Ein zugewandter Sozialstaat hilft, Rechtsansprüche geltend zu machen und auch danach beratend alle Schritte begleiten.

Gemeinsam gegen Einsam

Der Bundes- und Landesvorstand Hessen der SPD sowie die Bundes- und Landtagsfraktion der SPD werden gebeten, sich des Themas „Einsamkeit“ anzunehmen und folgendes sicherzustellen:

1. Ermittlung der Anzahl der einsamen Menschen in Hessen/Deutschland durch entsprechende zeitnahe Studien.

Geographische und soziodemographische Gründe der Einsamkeit sollen aufgezeigt werden (Geschlecht, Alter, Familienstand, Migrationshintergrund, Einkommen, Gesundheitszustand, Stadt/Land etc.). Ein Vergleich zum persönlichen Empfinden von Einsamkeit vor und während Corona ist darzustellen ebenso wie der Einfluss auf den Gesundheitszustand im Pandemieverlauf auf Kinder/Jugendlich, Erwerbstätige und Seniorinnen und Senioren.

2. Ableitung von Maßnahmen zur Bekämpfung der Einsamkeit – Vernetzung von Gliederungsebenen und aufeinander abgestimmte Maßnahmen entwickeln

Die Bekämpfung von ungewollter Einsamkeit muss als Querschnittsthema in sämtliche Politikbereiche einbezogen werden.

Gesundheit, Soziales, Bildung, Wohnen, der Arbeitsplatz, Freizeitgestaltung: Es ist eine Verpflichtung, denen in Punkt 1 identifizierten Gruppen, die am meisten von ungewollter Einsamkeit betroffen sind, eine Perspektive zu bieten und Maßnahmen zu entwickeln, welche die aktuelle psychische Not lindern und Langzeitschäden verhindern. Eine Vernetzung verschiedener Akteure ist dringend notwendig. Blaupausen gibt es schon viele, hier lohnt bereits jetzt der Blick auf die europäische Ebene, aber einzelne Projekte müssen in einen Zusammenhang gebracht und aufeinander abgestimmt werden.

Je nach Gliederungsebene kann dies durch Einsamkeitsbeauftragte, -minister:innen, Stabsstellen etc. sichtbar und deutlich gemacht werden. Klar definierte Verantwortlichkeiten helfen, Dinge voranzutreiben.

3. Finanzielle Ausstattung der Länder, Kommunen, Initiativen

Das psychische Wohl unserer Einwohner:innen müssen wir uns etwas kosten lassen. Prävention verhindert Langzeitschäden. Da die Bekämpfung von ungewollter Einsamkeit direkt dort erfolgen soll, wo die Menschen leben und zwar in den Kommunen, müssen die verschiedenen Akteure mit den finanziellen Mitteln ausgestattet werden. Dies können auch Mittel des Bundes oder der Länder sein. Die finanzschwachen Kommunen, die sehr deutlich die finanziellen Folgen der Pandemie spüren, dürfen nicht vergessen werden.

Schulen, Unternehmen, Vereine, Sozialverbände, Initiativen, etc. müssen finanziell ausgestattet werden, um Beratungen, Projekte, etc. anbieten zu können. Die Kommunen selbst müssen lenkend in die Politikbereiche eingreifen und entsprechende Budgets für ihre städtebaulichen Projekte, Schulneubau, Bürgerhäuser, Gesundheitsämter, Beratungsstellen, etc. bereitstellen, damit die Bekämpfung der Einsamkeit nicht vergessen wird.

4. Evaluierung der eingeleiteten Maßnahmen

So wichtig wie die unter Punkt 1 erfolgte Analyse der Ausgangssituation ist eine Analyse, die nach mehreren Jahren evaluieren muss, inwiefern es Verbesserungen zur Ausgangslage gegeben hat. Sind die Projekte in den Schulen zielführend oder im Bereich der Senior:innenarbeit oder verpuffen die Gelder ohne eine Verbesserung der individuellen Situation? Gibt es weniger einsame Menschen oder haben die Maßnahmen ihre Wirkung verfehlt? Werden die Wohnprojekte angenommen und verbessern die städtebaulichen Projekte die Lebensqualität im Stadtteil?

B 6

Beschäftigte von Werkstätten für Behinderte Menschen ins MILOG aufnehmen

Der Parteitag möge beschließen, dass die SPD-Bundestagsfraktion beauftragt wird an Lösungen zu arbeiten, damit Menschen, die in Werkstätten für Behinderte arbeiten den Status eines ordentlichen Arbeitnehmers erhalten und somit auch ins Mindestlohngesetz und die geltenden Arbeitnehmerrechte aufgenommen werden.

Antragsgruppe C

Innenpolitik, Rechtspolitik - Kommunalpolitik

C 1

Unsere Demokratie stärken!

I. Wo stehen wir?

Unsere parlamentarische Demokratie ist verfassungsrechtlich verankert und der Grundpfeiler unseres politischen Systems.

Nicht zuletzt durch unsere Geschichte, die Schrecken und das Unrecht des NS-Regimes wissen wir, wie zentral und bedeutend unser demokratisches Gemeinwesen für unsere Gesellschaft ist.

Wir sind der tiefen Überzeugung, dass nur unsere Demokratie allen die Chance bietet, in Freiheit und Sicherheit zu leben.

Obwohl unsere demokratischen Grundgedanken und die republikanisch-parlamentarische Staatsform durch Artikel 79 Abs. 3 GG mit der Ewigkeitsklausel geschützt sind, heißt dies nicht, dass unsere Demokratie nicht Gefährdungen und Bedrohungen z.B. durch Rechtsextremismus -populismus, fake News etc. ausgesetzt ist.

Gerade in diesen Zeiten der Pandemie und der allgemeinen Verunsicherung, zunehmender Kritik an staatlichen, auch politischen Entscheidungen, müssen wir alles daransetzen, dass nicht durch Falschinformationen, Extremismus etc. unsere Demokratie in Gänze angefochten bzw. in Frage gestellt wird.

Im Gegenteil: Unsere Demokratie ist verletzlich, wie auch unsere Geschichte lehrt. Sie muss verteidigt werden.

II. Wofür stehen wir? Wo wollen wir hin?

Die SPD steht wie keine andere Partei in Deutschland u.a. mit ihrer eigenen Geschichte und ihrem Nein zu dem damaligen Ermächtigungsgesetz, das maßgeblich den Weg für das NS-Regime ebnete, in der Tradition der Wahrung unserer demokratischen Grundordnung.

Da wir wissen, dass unsere Demokratie täglich mannigfaltig Angriffen ausgesetzt ist, stehen gerade wir Sozialdemokraten für eine wehrhafte Demokratie.

Deshalb werden wir das Bundesprogramm „Demokratie leben“ weiter ausbauen. Dies umfasst Präventionsprojekte auf Bundes- Landes- und kommunaler Ebene. So können auch u.a. die zivilgesellschaftlichen Beratungsstellen stetiger finanziert werden.

Wir wollen unsere Demokratie mit neuen Partizipations- und Beteiligungsprojekten weiterentwickeln und noch mehr Bürgerinnen und Bürger zur gesellschaftlichen Teilhabe ermutigen.

Demokratie lebt im Kern nicht vom „liken bzw. disliken“, nur der „bloßen Kritik von der Coach aus“, sondern vom Mitmachen, sich einmischen, dem Ringen um die richtige, die beste Lösung.

Zu neuen Instrumenten der demokratischen Beteiligung kann z.B. die direkte Fragestunde an Regierungschefs wie in Rheinland-Pfalz beitragen.

Wir wollen zudem das Wahlrecht auf 16 Jahren bei Kommunalwahlen absenken.

Die Institutionen der politischen Bildung wie z.B. die Landeszentrale für politische Bildung, wollen wir stärken, damit sie noch unabhängiger politische Bildungsarbeit leisten kann.

Mit einem Demokratiefördergesetz wollen wir langfristig und kontinuierlich Vereine, Projekte und Initiativen in unserem Land unterstützen.

Um Partizipation zu verbessern, wollen wir Arbeitnehmern noch einfacher, gesetzlichen Bildungsurlaub für ehrenamtliches Engagement ermöglichen.

Die demokratische Bildung muss gestärkt werden, von Kindesbeinen an.

Bereits in der Kita wollen wir durch eine stärkere Verankerung der Demokratieerziehung erreichen, dass bereits Kinder noch breiter und intensiver durch das Erlernen und Erleben von Demokratieprozessen erreicht werden.

Auch in den Schulen muss u.a. durch eine Stärkung des Faches „Politik und Wirtschaft“ die politische Bildung gestärkt werden.

Jedoch auch die außerschulische Erwachsenenbildung muss beim Thema Demokratie gestärkt werden. So durch weitere, attraktive, auch digitale Angebote der Volkshochschulen, der Träger der Erwachsenenbildung.

In Hessen soll eine Landesstiftung für Demokratie eingerichtet werden.

In Hessen gibt es jährlich einen Demokratiebericht nach dem Vorbild Nordrhein-Westfalens.

Wir prüfen, inwieweit gesellschaftliches Engagement in unserem demokratischen Gemeinwesen noch stärker gewürdigt, z.B. bei Beförderungen im öffentlichen Dienst, werden kann.

Die vorgenannten Maßnahmen erfordern eine höhere Finanzierung, die wir sicherstellen müssen.

C 2

Sicherheit und Prävention für Deutschland!

I. Wo stehen wir?

Wir leben in einem der sichersten Länder dieser Welt. So sank in den letzten drei Jahrzehnten die Kriminalität in Deutschland bezogen auf die Straftaten insgesamt um mehr als 20 %. Davon zu unterscheiden ist das subjektive Sicherheitsgefühl in der Bevölkerung, das nach der Deutschen Viktimierungsumfrage in den letzten Jahren abgenommen hat.

II. Wofür stehen wir? Wo wollen wir hin?

Im Gegensatz zu den Konservativen in unserem Land denkt die Sozialdemokratie gerade in der inneren Sicherheit immer die soziale Sicherheit mit, die z.B. Gerechtigkeit bei der Bildung, bei den Chancen, gleiche Teilhabe etc. umfasst.

Die Sozialdemokratie will die innere Sicherheit in unserem Land erhalten bzw. weiter verbessern.

Nur, wenn man sich nicht bedroht oder verängstigt fühlt, ist ein freies Leben möglich. Diese Freiheit wollen wir allen Menschen in unserem Land ermöglichen.

Für die Sozialdemokratie ist ein starker Staat unverzichtbar, um innere Sicherheit zu gewährleisten.

Für die Sozialdemokratie ist innere Sicherheit ohne Prävention undenkbar und deshalb liegt darauf ein besonderer Schwerpunkt sozialdemokratischer Innenpolitik u.a. auf einer guten Sozial-Bildungs-Arbeitsmarkt- und Integrationspolitik. Wirksame Prävention ist als gesamtgesellschaftliche, dauerhafte Querschnittsaufgabe zu verstehen.

Sozialdemokratische Sicherheitspolitik ist keine „law and order-Politik“, die den Forderungen nach immer schärferen und härteren Maßnahmen oder Gesetzen leichtfertig nachgibt. Wir bewahren immer das richtige Maß zwischen den erforderlichen Maßnahmen für eine gute Sicherheitspolitik, die im richtigen Einklang mit den Freiheitsrechten steht.

Unter anderem wollen wir durch folgende Maßnahmen die innere Sicherheit in unserem Land erhalten bzw. weiter erhöhen:

Wir wollen die Zusammenarbeit des Bundes mit den Bundesländern, aber auch der Länder auf der europäischen Ebene weiter verbessern und ausbauen. Kriminalität macht meistens an Gebietsgrenzen oder Gebietskörperschaften keinen Halt und agiert oft national bzw. international.

Die Zusammenarbeit und Verzahnung mit der Justiz für eine noch reibungslosere und effektivere Strafverfolgung und -Ermittlung muss weiter verbessert werden. Dazu werden u.a. in Hessen feste, regelmäßig tagende „Runde Tische“ zwischen Richtern auf Landgerichts- und Amtsgerichtsebene, Staatsanwälten und Polizeibehörden geschaffen.

Kernbestandteil einer erfolgreichen und guten Sicherheitspolitik sind motivierte, gut ausgebildete und ausgestattete Polizistinnen und Polizisten. Es ist erschreckend und völlig inakzeptabel, dass zunehmend Polizisten, aber auch Rettungskräfte Opfer von Beleidigungen, tätlichen Angriffen etc. werden. Solches Handeln wird von uns gesellschaftlich geächtet und geahndet. Die Täter müssen schnell und konsequent bestraft werden.

Nach jahrelangem Personalabbau bei den Polizeibeamten und Tarifbeschäftigten und nur geringem Personalaufwuchs, bedarf es auch einer Personaloffensive bei der Polizei, damit ausreichend Personal vorhanden ist. Auch die Anwärterstellen müssen weiter ausgebaut werden und auch bei der Polizei noch stärker bei Migrantinnen und Migranten für diesen sehr wichtigen, anspruchsvollen, aber auch sehr interessanten Beruf geworben werden.

Neben einer geringeren Arbeitsbelastung und besseren Besoldung braucht es in der Polizei einer anderen, besseren Anerkennungs- und Wertschätzungskultur.

Zudem braucht es eines Polizeibeauftragten außerhalb der klassischen Hierarchie, damit sich Polizeibeamtinnen und -beamten ohne Vorbehalte und Hemmnisse an diesen Beauftragten wenden können.

Zur Bekämpfung von z.T. bei der Polizei leider vorhandenen rassistischen bzw. rechtsextremistischen Tendenzen, bedarf es eines Maßnahmenkatalogs aus u.a. Superversion, Demokratiebildung als fester Bestandteil der Aus- und Fortbildung und einer anderen Führungs-kultur innerhalb der Polizei.

C 3

Offensive für den Rechtsstaat!

I. Wo stehen wir?

Der Rechtsstaat, in dem wir leben, ist ein Grundpfeiler unseres demokratischen Gemeinwesens und gehört zu den grundlegenden Prinzipien unseres Staates. Das Rechtsstaatsprinzip, das in Artikel 20 Abs. 3 GG verankert ist, besagt, dass staatliches Handeln nur im Rahmen der bestehenden Gesetze zulässig ist. Die Grundrechte der Bürgerinnen und Bürger sind verfassungsrechtlich garantiert und staatliche Entscheidungen werden von unabhängigen Gerichten überprüft.

Auch der Rechtsstaat ist in der Corona-Pandemie gefordert.

In der Pandemie, wo zunehmend staatliche, politische Entscheidungen in Frage gestellt bzw. kontrovers diskutiert werden, ist auch der Rechtsstaat gefragt.

Noch nie in der Nachkriegsgeschichte der Bundesrepublik Deutschlands hat der Staat aufgrund der pandemischen Lage derart intensiv und oft in diverse Grundrechte eingreifen.

In Zeiten der zunehmenden Kritik an politischen, auch staatlichen Entscheidungen, zunehmender Ausdifferenzierung unserer Gesellschaft inmitten einer digitalen Informationsgesellschaft, die sich inmitten der Coronakrise befindet, ist es umso bedeutender, unseren Rechtsstaat zu stärken.

Zum einen müssen u.a. in der Verwaltungsgerichtsbarkeit staatliche Maßnahmen, auch Grundrechts-eingriffe auf ihre Rechtmäßigkeit kontrolliert werden, zum anderen bedarf es gerade in der ordentlichen Justiz gerade im Insolvenz- Arbeits- Miet- oder allgemeinen Vertragsrecht aufgrund der wirtschaftlichen Krise schneller Entscheidungen für die Prozessbeteiligten.

Bereits vor der Coronakrise bezifferte der Deutsche Richterbund den Mangel an Richterstellen auf 2000, ohne die des Folgepersonals.

Neben der Verfahrenslänge halten 83 % der Befragten des Rechtsreports die Verfahren für zu lange.

Zudem ist noch unklar, inwieweit sich die Corona-Pandemie in Gänze auf die Belastungssituation der Justiz auswirkt. Während etwa im Insolvenzrecht nach den Lockdowns wohl einige Verfahren auf die ordentliche Justiz zukommen, ebbt der Ansturm im Reisevertragsrecht nach dem Beginn der Pandemie leicht ab.

II. Wo wollen wir hin?

Auf Initiative des Bundes wurde 2019 über einen „Pakt für den Rechtsstaat“ zwar in Kooperation des Bundes mit den Ländern Abhilfe vereinbart, jedoch gibt es bei der allgemeinen Belastung der Justiz keine Trendwende.

Von den 2000 Stellen, die geschaffen werden sollten, haben die meisten Länder nur einen Deckungs-grad von 90 Prozent, bei den Staatsanwaltschaften noch weniger, gemeldet.

Nur mit einer weiteren „Offensive für den Rechtsstaat“, d.h. einem gemeinsamen Kraftakt von Bund und Ländern, der Schaffung von Stellen im richterlichen und nichtrichterlichen Bereich sowie der Schaffung der technischen Voraussetzungen im Rahmen von E-Justice gelingt die Trendwende, damit die Justiz den aktuellen und künftigen Herausforderungen sowohl personell wie technisch gewappnet ist.

Zudem sollen Schritt für Schritt in Hessen sogenannte Servicestellen der Justiz für die Bürger ausgebaut werden. Auf Initiative der hessischen SPD gibt es bereits einen digitalen Servicepoint. Diese sollen persönlich, aber auch digital eine sog. Lotsenfunktion für den rechtssuchenden Bürger sein, damit sich dieser als Laie „im Dickicht“ der Justiz und unseres Rechtssystems besser zurechtfindet und Hilfe bekommt, jedoch keine Rechtsberatung vornimmt.

Diese Servicestellen sollen die Akzeptanz und das Verständnis für unsere Justiz mit ihren gerichtlichen Entscheidungen erhöhen.

Es soll geprüft werden, inwieweit über den allgemeinen Bildungs- und Erziehungsauftrag der Schule (§ 2 HSchG) hinaus, Rechtskunde in den Lehrplänen der Schulen noch stärker verankert werden kann.

Es soll geprüft werden, inwieweit die Öffentlichkeitsarbeit der Justiz, d.h. der Gerichte im Hinblick auf eine moderne, offene und transparente Mediengesellschaft noch zeitkonform ist bzw. überarbeitet werden muss.

C 4

Datenpolitik für Alle: Regelungen mit Bezug auf Private

Der SPD-Parteivorstand, die SPD-Bundestagsfraktion, sowie die SPD-Landtagsfraktionen werden aufgefordert, für die Beziehungen unter und zu Privaten (Unternehmen sowie Bürgerinnen und Bürger) die Verfügbarkeit von Daten zu fördern und Mechanismen für die Weiterverwendung und gemeinsame Nutzung von Daten entsprechend den nachfolgenden Forderungen festzulegen, wobei eine gute Datenpolitik organisatorische und technische Vorkehrungen für einen wirksamen Datenschutz treffen muss.

C 5

Datenpolitik für Alle: Regelungen gegenüber der öffentlichen Hand

Der SPD-Parteivorstand, die SPD-Bundestagsfraktion, sowie die SPD-Landtagsfraktionen werden aufgefordert, die Verfügbarkeit von Daten seitens der öffentlichen Hand zu fördern, wobei eine gute Datenpolitik organisatorische und technische Vorkehrungen für einen wirksamen Datenschutz treffen muss.

C 6

150 Jahre § 218 StGB – Schwangerschaftsabbruch nicht im Strafgesetzbuch regeln!

Am 15. Mai 1871 wurden die Bestimmungen zum Schwangerschaftsabbruch im ersten Reichsstrafgesetzbuch verabschiedet. Auch heute, 150 Jahre später, sind Schwangerschaftsabbrüche nach §218 StGB eine Straftat.

Die Regelung im Strafgesetzbuch entmündigt Betroffene und verweigert ihnen eine würdevolle, selbstbestimmte Entscheidung. 150 Jahre Kriminalisierung haben ein gesellschaftliches Tabu rund um den Schwangerschaftsabbruch geschaffen.

Der Bezirksparteitag der SPD Hessen-Süd fordert die SPD Bundestagsfraktion auf, sich dafür einzusetzen, dass folgende Forderungen umgesetzt werden:

- In der Familienplanung müssen Menschen selbstbestimmte Entscheidungen treffen können – eigenständig, partnerschaftlich und unabhängig vom Einkommen.
- Wir brauchen einen kostenfreien Zugang zu Verhütungsmitteln. Dazu gehört auch die „Pille danach“. Die Erforschung von Verhütungsmitteln für Männer muss finanziell gefördert werden.
- Eine geschlechter- und kultursensible Sexualaufklärung für alle muss umgesetzt werden.
- Frauen und Paare, die sich in einer Konfliktsituation für einen Schwangerschaftsabbruch entscheiden, brauchen Zugang zu Informationen und einer wohnort-nahen, guten medizinischen Versorgung – das gilt ambulant wie stationär.
- Eine Ausbildung in den Methoden des Schwangerschaftsabbruchs muss in den Studiengängen für Medizin umgesetzt werden.
- Länder und Kommunen müssen dafür sorgen, dass Krankenhäuser, die öffentliche Mittel erhalten, Schwangerschaftsabbrüche als Grundversorgung anbieten müssen.
- Schwangerschaftskonflikte gehören nicht ins Strafrecht. Die §218 und §219a müssen aus dem Strafgesetzbuch gestrichen werden. Wir brauchen eine Neuregelung des Rechts auf einen selbstbestimmten Schwangerschaftsabbruch.

C 7

Das „Dritte Geschlecht“ von körperlichen Geschlechtsmerkmalen unabhängig machen

Der Bezirksparteitag der SPD Hessen-Süd möge beschließen:

Der Geschlechtseintrag divers steht im Personenstandgesetz aktuell grundsätzlich nur intergeschlechtlichen Menschen offen. Damit wird die dritte Geschlechtsoption auf rein körperliche Merkmale reduziert und schließt nicht-binäre Menschen aus, die nicht intergeschlechtlich sind. Wir fordern, den Geschlechtseintrag divers für alle Menschen zu öffnen, deren Geschlechtsidentität weder komplett männlich noch weiblich ist.

C 9

Erinnerungskultur stärken!

Die Gedenk- und Erinnerungskultur steht vor enormen Herausforderungen. Neurechte Kreise bemühen sich, die NS-Vergangenheit zu relativieren und eine „erinnerungspolitische Wende um 180 Grad“ durchzusetzen. Gleichzeitig wird es schwieriger, die monströsen Verbrechen der Shoah gerade jüngeren Menschen zu vermitteln, da es immer weniger Zeitzeug:innen gibt. Auch ein zunehmend ritualisiertes Gedenken lässt die Verbrechen des Nationalsozialismus abstrakt und fern der aktuellen Lebensrealität erscheinen.

Wir nehmen den Kampf gegen die gezielte Verharmlosung der NS-Diktatur auf und setzen uns für neue Wege der Vermittlung in der Erinnerungskultur ein. Die nationalsozialistische Vergangenheit muss in den Kreisen und Kommunen weiter aufgearbeitet, vermittelt und ihre Parallelen zur neuen Rechten, zu rassistischer Gewalt und zu antisemitischen Verschwörungsmäthen müssen aufgezeigt werden. Wir setzen uns deshalb dafür ein, im Verbund mit wissenschaftlicher Forschung und Zivilgesellschaft ein ortsspezifisches und zeitgemäßes Gedenken lokal zu entwickeln und zu verankern. Orte des Verbrechens müssen beispielhaft in den einzelnen Kommunen sichtbar gemacht, persönliche Schicksale von NS-Opfern greifbar und auch digital zugänglich gemacht werden.

Konsequenzen aus Hanau – jetzt!

Folgende Forderungen zum rassistischen Attentat vom 19.02.2020 in Hanau anzuerkennen und aktiv zu unterstützen

Der Satz „Hanau betrifft uns alle, aber nicht alle gleich“ ist uns in den letzten 13 Monaten nur allzu oft über den Weg gelaufen und er ist wahr. Hanau geht uns alle etwas an und wir alle sind in der Verantwortung, zu verhindern, dass sich ein solches Attentat wiederholt. Wir sind in der Verantwortung, das Sterben durch die Hand des rechten Terrors ein für alle mal zu beenden. Es darf kein Vergeben und kein Vergessen geben. Und wir Jusos solidarisieren uns deutlich mit den Hinterbliebenen von Hanau und allen anderen Menschen, die eine Bedrohung durch den rechten Terror erfahren. Deshalb unterstützen wir unter anderem die Forderungen der Hinterbliebenen des 19. Februar 2020.

Wie konnte es dazu kommen, dass die Morde vom 19. Februar 2020 trotz konkreter Warnsignale nicht verhindert werden? Wir fordern eine lückenlose Aufklärung der Anschläge von Hanau und dass die Verantwortlichen für ihr Versagen und Ignoranz - nicht nur in der Tatnacht sondern bereits im Vorfeld - zur Rechenschaft gezogen werden. Die Aufklärung durch die Sicherheitsbehörden läuft schleppend. Deswegen schließen wir einer weiteren Forderung der Hinterbliebenen an: Deshalb fordern wir eine parlamentarische Untersuchungskommission.

Wie kann es sein, dass Hessens Innenminister Beuth sowohl vor als auch am 19. Februar um die konkreten Warnsignale wusste, keine Schritte zur Verhinderung der Morde in Hanau einleitete und das Geschehene bis heute klein redet? Das darf nicht passieren, denn vor allem die Politik muss konkrete Konsequenzen aus der Nacht des 19. Februar ziehen und daher fordern wir Beuths sofortigen Rücktritt.

Auch eine Verschärfung des Waffengesetzes kann keine alleinige Lösung sein. Wir fordern die genaue Überprüfung, ob Menschen Mitglieder oder Sympathisant*innen militanter und/oder rechter Strukturen sind, bevor diesen ein Waffenschein ausgestellt werden darf. Rassist*innen darf die Macht einer Waffe nicht mehr zugeteilt werden. Behörden und Institutionen müssen entnazifiziert werden.

Auf Worte müssen Taten folgen. Es darf nicht sein, dass Angehörige Verstorbener, Überlebende und Hinterbliebene rassistischer Attentate mit warmen Worten und Kondolenz abgesehen werden. Wir fordern, dass ihnen psychologische, soziale und finanzielle Hilfen zur Verfügung stehen. Der Aufbau von unterstützenden und vorbeugenden Strukturen und Institutionen muss gestärkt und finanziell ermöglicht werden.

2021 darf es nicht mehr sein, dass wir es schon als großen Erfolg verbuchen, wenn rassistische Attentate öffentlich auch von Amtsinhaber*innen als solche benannt werden. Denn das ist das absolut mindeste. Dinge müssen beim Namen genannt werden und Personen die von gruppenbezogener Menschenfeindlichkeit und rechtem Terror bedroht sind, müssen unseren höchsten Schutz und die Anerkennung ihrer Leiden und der Gefahren, die von rechts ausgehen erhalten. Deshalb fordern wir Jusos ebenfalls ein angemessenes Erinnern in Form eines zentralen Denkmals.

Sich auf den Schutz der Behörden verlassen zu können, ist ein Grundrecht. Beim Anblick von Polizist*innen nicht den Impuls des Weglaufens zu verspüren, ist ein Grundrecht. Keine Angst vor Gewalt durch Rassist*innen haben zu müssen, ist ein Grundrecht. Nichts davon darf in Teilen der Bevölkerung als Privileg angesehen werden.

Hanau war kein Einzelfall.

Sagt ihre Namen:

Gökhan Gültekin
Sedat Gürbüz
Said Nesar Hashemi
Mercedes Kierpacz
Hamza Kurtovic
Vili Viorel Paun
Fatih Saraçoğlu
Ferhat Unvar
Kaloyan Velkov

Antragsgruppe D

Verkehr - Energie – Umwelt - Landwirtschaft

D 1

Sozialer Fortschritt, ökologische Verantwortung, wirtschaftliche Dynamik

1. Wo stehen wir?

Der Klimawandel ist in westeuropäischen Breitengraden mit massiver Härte angekommen. Dürre und Trockenheitsperioden werden länger. Wälder und Grundwasser-aufkommen sind in immer schlechterem Zustand. Die Lebensbedingungen für Insekten und Tierarten verändern sich. Wechselwirkungen auf Böden und Nährstoffhaushalte einerseits und darauf reagierende gesetzliche Vorgaben stellen die heimische Landwirtschaft als Grundlage unserer Ernährung vor immer größere Herausforderungen. Die Forstwirtschaft hat große Mühe das Ökosystem Wald als Lebensgrundlage zu stabilisieren und als Lieferant des ökologischen Rohstoffs Holz zu erhalten. Die Menschen spüren, dass sich etwas im Umgang mit den natürlichen Ressourcen ändern muss.

Das lenkt den Blick auf große Verbraucher von Energie und Ressourcen wie die Industrie. Gleichzeitig steht unsere Industrie als Großverbraucher und Klimatreiber unter Druck und mit ihr Millionen von Arbeitsplätzen und der Eckpfeiler unseres Wohlstandsmodells. Hohe Energiekosten, fehlender Innovationsdruck, Missmanagement in den Vorstandsetagen und veränderte Konsumgewohnheiten nähren in den Betrieben die Sorge, ob Industriearbeit künftig den gleichen Stellenwert haben wird wie heute. In Südhessen sind mit dem Luftverkehr, der Automobil- und Zuliefererindustrie und der Chemie – durch Corona beschleunigt – gleich drei wesentliche Industriezweige in einem rapiden Veränderungsprozess.

Gleichzeitig merken wir, dass andere Technationen in Fragen von Forschung und Entwicklung nicht schlafen. Made in Germany ist beispielsweise in der Mobilitätsindustrie längst nicht mehr der alleinige Benchmark. Innovationen müssen gefördert, entwickelte Technologien konsequenter ausgerollt werden. Kommunen, Stadtwerke und Genossenschaften waren Motor für die Energiewende. Um die Klimaziele zu erreichen und unseren Energiebedarf für Strom, Wärme und Verkehr zügig emissionsfrei zu decken, müssen wir den bestehenden innovationsfördernden Ordnungsrahmen weiterentwickeln und ideologische Bremsen gegen die wirtschaftliche Betätigung der öffentlichen Hand entfernen.

2. Wo wollen wir hin?

Die Sozialdemokratie setzt sich seit ihrer Gründung dafür ein, dass aus technologischer Innovation sozialer Fortschritt wird. Neue Technologie sind der Schlüssel zur Bewältigung der Herausforderung von morgen. Bei Antriebstechnologien und auch sonst - welche Technologie überlegen ist, müssen Wissenschaft und Forschung beantworten, nicht die Politik. Aber es braucht einen politischen Rahmen, in dem serienreife Technologien sich gegen Platzhirsche behaupten können. Das sehen wir seit Jahren in der Verbrennungsmotor affinen Autolobby.

Die Ressourcen auf der Erde sind endlich. Deswegen braucht es auch einen nachhaltigeren Umgang mit ihnen. Wir wollen und wir müssen die wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen verändern. Statt Verzichtsethik wollen wir als Sozialdemokratie einen Umbau der Wirtschaft in Richtung sozial und ökologisch verantwortungsvolle Produktion und Lieferketten. Wir wollen Perspektiven schaffen für gute und mitbestimmte Arbeit, die Familien ernährt, Ressourcen einspart und einen wirksamen Beitrag für eine bessere Zukunft leistet. Made in Germany soll für die modernste und sauberste Industrie der Welt stehen.

Wir müssen uns ambitionierte Ziele setzen. Mit Blick auf die sozialen Folgen des Klimawandels auch bei uns müssen Klimaneutralität deutlich vor 2050 erreichen. Das wird nur gelingen, wenn umweltfreundliche Innovationen Technologien verbraucherfreundlicher werden und einen Durchbruch erleben. Wir brauchen mehr Tempo beim Ausbau von Speichermöglichkeiten für Energie, Wasserstoffleitungen und Ladeinfrastruktur für Elektroautos.

3. Wie wollen wir das schaffen?

Technologien von morgen fördern

- Die Entwicklung und Etablierung von Zukunftstechnologien ist teuer. Die gesellschaftlichen Kosten, es nicht zu tun, ist teurer. Deswegen wollen wir mehr Geld für Wissenschaft und Forschung.
- Gerade die einmaligen Anschaffungskosten schrecken viele Verbraucher ab, obwohl sich eine Modernisierung in der Garage oder im Heizungskeller auf Dauer rechnet. Deswegen setzen wir uns für Förderprogramm für den Kauf von emissionsfreien Autos und für den Heizungstausch ein.
- Die Wettbewerbsbedingungen zwischen Zukunftstechnologien und Technologien von vorgestern sind häufig ungleich. Wir wollen fairen Wettbewerb. Deswegen wollen wir umweltschädliche Subventionen sukzessive abbauen.
- Elektromobilität ist nicht nur in der Anschaffung teuer, sondern erweist sich noch zu oft als praxisuntauglich. Wir werden eine nationale oder europäische Gesetzgebung für Wechselakkus prüfen. Wenn Menschen an jeder Tankstelle einen leeren Akku gegen einen vollen tauschen können, wird das zu einem Schub für die Elektromobilität führen und uns im nationalen Maßstab völlig neue Möglichkeiten zur Speicherung überschüssiger Energie verschaffen.

- Nicht nur die individuelle Mobilität sondern vor allem der Lastverkehr muss sauberer werden. Dafür muss Lastverkehr auf die Schiene. Gleichzeitig wollen wir die Wasserstoffbrennstoffzelle mit Blick auf den Energiebedarf des Schwerlastverkehrs auf der Straße fördern.

Global denken

- Den globalen Herausforderungen begegnen wir nur, wenn wir in einer globalisierten Wirtschaft auch Regeln für die gesamte Wertschöpfungs- und Lieferkette schaffen. Nichts ist gewonnen, wenn die Produkte im Supermarktregal auf Sozialdumping und Umweltzerstörung in Schwellenländern fußen. Deswegen haben wir mit dem Lieferkettengesetz einen verbindlichen Rahmen für die gesamte Produkt-Lieferkette geschaffen und wollen diesen Weg konsequent weitergehen.
- Nicht nur der Zustand der Regenwälder und Weltmeere zeigen: Abfallvermeidung und Ressourcenschutz sind eng miteinander verknüpft. Wir wollen die Kreislaufwirtschaft stärken um im Wege des Recyclings und der Wiederverwertung mehr Ressourcen für die Produktion zurückzugewinnen. Gleichzeitig wollen wir mit in der Bundesregierung ein Rohstoffsicherungskonzept erarbeiten um eine sichere Lieferung der für die umweltfreundliche Produktion nötigen Rohstoffe zu gewährleisten.
- Eine nachhaltige globale Wirtschaftsordnung braucht Abkommen mit Regeln für sozial- und ökologisch verantwortungsvollen Handel zwischen den beteiligten Volkswirtschaften. Gleichzeitig wollen wir Mindeststandards beispielsweise bei der Beschaffung von Textilien für Polizei und Streitkräfte durchzusetzen. Hierfür wollen wir qualifizierte Vergabekriterien in den öffentlichen Ausschreibungen implementieren.

Lokal handeln

- Immer mehr Menschen pendeln oder ziehen in die Städte, obwohl sie die Vorzüge des Landlebens schätzen. Immer weniger Menschen erhalten die Infrastruktur in den ländlichen Regionen aufrecht. Das nimmt Ressourcen in Anspruch. Auch um Ressourcen zu sparen müssen die Stärkung der Dörfer, die Schaffung von Wohnraum, die Ansiedlung von Arbeit und die Organisation von Mobilität zusammengedacht werden. Wir wollen eine massive und stetige Investition in eine moderne Infrastruktur, vor allem in den ländlichen Regionen, um wirklich gleichwertige Lebensverhältnisse zu schaffen.
- Die Regionalisierung der Wirtschaft gehört zu ressourcenschonenden Lebensweise und ist stark zu fördern um Transporte überflüssig zu machen, vor Ort Wertschöpfung sicher zu stellen und damit Lebendigkeit der ländlichen Gemeinden zu ermöglichen. Unter anderem sind dazu bisher sozialisierte Kosten der Wirtschaftstätigkeit konsequent auf die Produkte zurückzuführen. Deswegen setzen wir uns auf allen Ebene für kurze Wertschöpfungsketten ein.

- Viele würden bei entsprechendem Angebot auf das Auto verzichten. Die Wende in der Mobilität muss aus Sicht der Verbraucher*innen gedacht werden. Menschen müssen schnell, einfach, verlässlich, sicher und günstig von A nach B kommen. Wir wollen Mobilitätsstationen an Verkehrs-Knotenpunkten, an denen Menschen zwischen Bus, Bahn, Car-Sharing bequem umsteigen können. Das Angebot muss bedarfsgerecht sein und sich insbesondere auch an den Belangen von Menschen in den ländlichen Räumen orientieren.
- Unsere kommunalen Versorger und Stadtwerke sind nah an den Bedarfen der Menschen. Mit Energie-, Abfall-, Verkehrs- und Bädersparten sind sie breit aufgestellt und als Innovationstreiber prädestiniert. Das haben sie bei der Etablierung von Solar-, Wind- und Biomassekraftwerken bewiesen. Sie können die vollständige Unabhängigkeit von fossilen Energieträgern massiv unterstützen, indem sie saubere Energie vor Ort erzeugen, speichern, und verbrauchen, wenn sie entsprechende Freiheiten bekommen. Deswegen wollen wir ideologische Hürden gegen die wirtschaftliche Betätigung der öffentlichen Hand in den Bereichen Strom, Wärme und Verkehr aus den Gesetzen streichen.
- Wie sich unsere Entscheidungen auf eine lebenswerte Zukunft, Teilhabe für alle, eine gerechte Verteilung von Vermögen und auf einen verantwortungsvollen Umgang mit natürlichen Ressourcen, will erlernt sein. Deswegen wollen wir, dass unsere Schulen Bildung für eine nachhaltige Entwicklung vermitteln.

D 2

Für eine sozial-ökologische Klimaschutzpolitik mit Mut und Entschlossenheit!

Die Klima- und Umweltkrise ist die größte Herausforderung unserer Zeit und Generation. Wir verpflichten uns jedoch nicht nur zum Klimaschutz, um Tiere und Pflanzen zu bewahren, sondern in erster Linie um unser selbst willen. Wir sind uns deswegen darüber bewusst, dass wir in den nächsten Jahren einen radikalen, systematischen und effizienten Klimaschutz brauchen, um unseren Lebensraum vor irreparablen Schäden zu bewahren.

Um das 1,5°C-Ziel zu erreichen, brauchen wir einen gesamtgesellschaftlichen Aufbruch mit dem Ziel, Wachstum und Wohlstand nur noch in den ökologischen Grenzen der Erde zu verwirklichen! Nach dem fossilen Zeitalter muss nun das ökologische Zeitalter beginnen. Der Fortschritt der letzten Jahrzehnte wurde maßgeblich durch Kohle, Öl und Gas getragen und seine sozialen und ökologischen Kosten auf den globalen Süden und in die Zukunft verlagert. Für uns ist klar, dass heutiger Fortschritt so stattfinden muss, dass die natürlichen Lebensgrundlagen bewahrt werden und den kommenden Generationen ein Leben in Freiheit und Wohlstand ermöglicht wird.

Lösungen für einen solch tiefgreifenden Umbau unserer Industriegesellschaft müssen sich dabei an wissenschaftlichen Erkenntnissen orientieren und nicht an den Interessen einzelner Wirtschaftsbranchen. Die Kosten dieser ökologischen Transformation müssen gerecht verteilt werden und neue Perspektiven für diejenigen geschaffen werden, deren Arbeitsplatz durch die Transformation wegfällt. Das heißt, dass eine ökologische Energie- und Umweltpolitik sozial gestaltet werden muss. Den Staat sehen wir in dieser Transformation als aktiven Gestalter, der die Entwicklung vorantreibt und insbesondere die Energiewende nicht allein marktwirtschaftlichen Kräften überlässt!

Mobilitätswende: Ökologisch und für alle!

Mobilität ist ein Grundbedürfnis des Menschen und deshalb elementarer Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge. Es muss uns daher gelingen, die Mobilitätswende so zu gestalten, dass sie die planetaren Grenzen wahrt und dennoch Mobilität für alle ermöglicht. Aktuell ist der Verkehr für ein Fünftel der Treibhausgasemissionen verantwortlich. Dabei hat sich der CO₂-Ausstoß im Verkehr, im Gegensatz zu anderen Sektoren, in den letzten Jahren nur unmerklich verringert. Auch die Luft in vielen Städten ist gesundheitsgefährdend schmutzig. Fossile Antriebsmittel nur durch die Batterie/Brennstoffzelle im Auto zu ersetzen, wird jedoch alleine das Problem nicht lösen. Viel eher muss das Auto als Hauptverkehrsmittel durch attraktive, bezahlbare und ökologische Alternativen zunehmend ersetzt werden. Für uns ist daher klar: Die Zukunft der Mobilität liegt nicht im Individualverkehr, sondern im öffentlichen Personennahverkehr. Dieser muss ausgebaut werden, vernetzt und bezahlbar sein.

Neben dem Nahverkehr muss jedoch auch der Fernverkehr neu gedacht werden. Zentrale Stellschraube ist dabei der Flugverkehr. Fliegen ist die klimaschädlichste Art sich fortzubewegen. Die Klimaschädlichkeit von Flugreisen beruht dabei nicht nur auf dem Ausstoß von CO₂, sondern auch auf den anderen durch die Verbrennung von Kerosin entstehenden Substanzen wie Stickoxide, [Aerosole](#) und Wasserdampf, welche zur Erwärmung der Erdatmosphäre beitragen. Diese Stoffe wirken sich in entsprechender Höhe durch den nur langsamen Abbau stärker aus als am Boden und vergrößern den [Treibhauseffekt](#) entsprechend, indem beispielsweise Stickoxide unter der Sonneneinstrahlung Ozon aufbauen und dieses als starkes [Treibhausgas](#) wirkt. Inlandsflüge wie sie beispielsweise zwischen München und Nürnberg (150 Kilometer Distanz) angeboten werden, sind in Anbetracht der dramatischen Folgen fürs Klima nicht vertretbar. Statt den klimaschädlichen Flugverkehr zu fördern, wollen wir in Hochgeschwindigkeitstrassen als klimaverträgliche Alternative für schnelle Mobilität zwischen den Metropolregionen investieren.

Daher fordern wir:

- massive öffentliche Investitionen für den Ausbau eines flächendeckenden bedarfsgerechten öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)
- den massiven Ausbau des Schienenverkehrs und ein größeres Nachtzugangebot
- die Reaktivierung stillgelegter regionaler Bahnstrecken
- die Entlastung des Schienenverkehrs von der Stromsteuer und der Umlage nach dem Erneuerbare-Energien-Gesetz
- den Ausbau der Radwege und Radschnellwege sowie deren Vernetzung
- die vollständige Übernahme der Kosten durch den Bund für die Erstellung von kommunalen Radverkehrskonzepten und die finanzielle Förderung bei der Realisierung der konzeptionellen Maßnahmen.
- eine deutliche Ausweitung von Förderprogrammen zur Schaffung von Anreizen für den Umstieg auf das Rad, z.B. bei der Anschaffung von Lastenrädern, Lastenpedelecs, Fahrradanhänger, Pedelecs
- die Förderung der Elektromobilität (Batterie, Brennstoffzelle) mit flächendeckendem Ausbau der Infrastruktur (Ladestationen für Strom aus Erneuerbaren Energien sowie Wasserstofftankstellen, welche erneuerbare Energien nutzen), den unverzüglichen Aufbau eines Recyclingssystems für Batteriemetalle, insbesondere von Lithium und Kobalt, damit der umweltzerstörende Erzabbau in den südamerikanischen Anden, Australien bzw. im Kongo massiv eingeschränkt wird
- den Ausstieg aus dem fossilen Verbrennungsmotor bis 2030
- eine Steuer auf den Flugzeugtreibstoff Kerosin bzw. die kräftige Erhöhung der Luftverkehrsabgabe für Flüge in bzw. ab Deutschland
- Chancen der Digitalisierung für eine intelligente Verzahnung verschiedener Verkehrsmittel nutzen

Energiewende – die Zukunft der Energie gestalten

Um die von uns angestrebten Klimaziele zu erreichen ist es notwendig, auch den Stromsektor CO₂-neutral zu gestalten. Wir halten daher weiterhin am Ziel der 100 % erneuerbaren Energien fest. Die Energiewende ist für uns jedoch mehr als nur ein reiner Ersatz von fossilen Energieträgern durch erneuerbare Energien. Sie ist für uns die Chance für eine moderne, nachhaltige, gerechte und demokratisch organisierte Energieversorgung. Gerade die natürliche Dezentralität der erneuerbaren Energien ermöglicht es uns, ein Energiesystem zu gestalten, welches nicht auf zentrale Großkraftwerke von einzelnen Konzernen angewiesen ist und bestehende Oligopole erhält, sondern dezentral organisiert wird und sich in vielfältiger Besitzstruktur befindet. Diese Chance muss insbesondere auch dazu genutzt werden, um die Energieversorgung stärker zu kommunalisieren. Idealer Akteur sind die Stadtwerke als Eigenbetriebe der Kommunen. Diese müssen keine Gewinnmaximierung anstreben, können somit günstige Preise anbieten und ermöglichen eine größtmögliche demokratische Teilhabe an der Energiewende.

Energiewende bedeutet für uns aber auch, dass der Wandel schnell und effektiv gestaltet werden muss. Im Koalitionsvertrag von SPD und CDU ist bis 2030 das Ziel eines Anteils von 65 Prozent erneuerbare Energien formuliert. Im Jahr 2019 stammten gerade einmal 42% des in Deutschland verbrauchten Stroms aus erneuerbaren Energien. Für uns ist klar: Um die Klimaziele zu erreichen, brauchen wir ambitioniertere Absichten und eine entschlossenerere Politik!

Daher fordern wir:

- bis 2035 den gesamten Strombedarf aus erneuerbaren Energien zu decken.
- bestehende Subventionen in der Kohle- und Atomindustrie zu beenden und in die Förderung regenerativer Energien umzuschichten.
- Förderprogramme zur Entwicklung neuer Speichermedien aufzusetzen, um z.B. Solarstrom auch unabhängig vom Wetter nutzbar zu machen.
- Stromkonzerne dazu zu verpflichten, den Rückbau ihrer umweltzerstörenden Technologien voranzutreiben und diesen eigenständig zu finanzieren.
- die Streichung der im EEG bestehenden Begrenzung der Ausbaumengen nach oben (Ausbaudeckel) für die einzelnen Energieträger Sonne, Wind und Biomasse und den dynamischen Ausbau der erneuerbaren Energien.
- den dezentralen Ausbau der erneuerbaren Energien mit Einbindung der kommunalen Energieversorger. Energieversorgung als Teil der öffentlichen Infrastruktur muss wieder Aufgabe der Stadtwerke werden.
- den Ausstieg aus der Kohleförderung und Kohleverstromung bis spätestens 2030.
- die Qualifizierung, Fortbildung und soziale Absicherung von Beschäftigten in vom Strukturwandel betroffenen Regionen.

Wärmewende: Aufbruch in eine neue Wärmewelt

Das Recht auf Wohnen ist ein Menschenrecht. Unser Ziel ist daher immer guter und bezahlbarer Wohnraum, der zugleich das Klima schützt. Mehr als die Hälfte des Endenergieverbrauchs wird in Deutschland jedoch für Warmwasser, Raum- und Prozesswärme benötigt. Ohne eine deutliche Reduktion dieses Verbrauchs und einen entschiedenen Umstieg auf erneuerbare Energien wird Deutschland weder die Zusagen für den internationalen Klimaschutz erfüllen noch sich aus der Abhängigkeit von Kohle-, Öl- und Gasimporten befreien können. Die Wärmewende ist somit ein entscheidender Faktor für eine gelungene sozial-ökologische Klimapolitik! Dies spiegelt die aktuelle Politik jedoch nicht wider. Die Gebäudesanierung verläuft schleppend und Energiesparmöglichkeiten in Industrie und Gewerbe bleiben ungenutzt.

Um diesen Prozess zu beschleunigen und eine effektive Wärmewende durchzusetzen, braucht es sofortige Investitionen in eine moderne Wärmeversorgung und klare Gesetze, die für private Haushalte den Wärmewandel unterstützen und die Transformation in Industrie und Gewerbe voranbringen. Unsere Gebäude dürfen für wirksamen Klimaschutz bis 2050 nur so viel Energie verbrauchen, wie aus erneuerbaren Energien gedeckt werden kann. Neben dem Ausbau von erneuerbaren Energien muss daher gelten: Energie, die nicht verbraucht wird, muss erst gar nicht produziert werden. Zentrales Ziel muss es daher sein, den Wärmeverbrauch durch energetische Sanierungen zu senken. Investitionen in solche Projekte wollen wir fördern und gleichzeitig Mieter durch niedrigere Modernisierungsumlagen vor horrenden Mietsteigerungen schützen. Energetisch sinnvolle und gebotene Sanierungen dürfen nicht mehr Anlass zu Entmietungen werden. Nur so gelingt uns der sozial-ökologische Aufbruch in eine neue Wärmewelt.

Wir fordern daher:

- ein Verbot von Heizsystemen mit fossilen Brennstoffen in Neubauten bis 2030
- den Einsatz von erneuerbaren Energien auch im Gebäudebestand verbindlich zu machen, wenn Heizungen ohnehin ausgetauscht werden
- die Wärmeversorgung von Neubauten mit Kraft-Wärme-Kopplung (gleichzeitige Produktion von Strom und Wärme), Biomasse bzw. Solarenergie mit hohen Zuschüssen für die Investition zu fördern
- die gezielte Förderung der energetischen Sanierung im Gebäudebestand mit hohen Zuschüssen im Mietrecht die deutliche Senkung der Modernisierungsumlage, um Investoren an sozial unverträglichen Mietsteigerungen infolge energetischer Sanierungen zu hindern
- eine Anpassung des Gebäudeenergiegesetzes, welches höhere Energiestandards für Neubauten vorgibt und Heizungen mit erneuerbarer Wärme aus Sonne und Erdwärme voranbringt, statt weiter neue Ölheizungen zuzulassen.
- die staatliche Subventionierung für neue Öl- und Gasheizungen sofort zu beenden
- kommunale Wärmeplanung mit Zuschüssen und günstigen Krediten zu fördern, damit gemeinschaftliche Versorgungslösungen vorankommen und die Wärmewende nichtmehr nur von Haus zu Haus gedacht wird, sondern für das ganze Stadtviertel gelingt
- dass genossenschaftliche Lösungen für den Aufbau genossenschaftlich betriebener Wärmenetze gezielt gefördert werden
- die Einspeisung von industrieller Abwärme in die Nah- und Fernwärmenetze und die Schaffung von finanziellen Anreizen für Unternehmen die ihre unvermeidbaren Abwärmemengen zur Einspeisung in Nah- und Fernwärmenetze nutzen.
- die Förderung und Integration von innovativen Speichertechnologien in Wärmenetze um die energetische sowie wirtschaftliche Performance dieser Systeme zu verbessern.

New Rail Deal – Zukunft des Schienenverkehrs

Schienenverkehr: Sozial-Nachhaltig

Die Bahn ist das umweltfreundlichste Massenverkehrsmittel. Daher ist es allein schon aus Gründen des Klimaschutzes sinnvoll, möglichst viel Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Wird der CO²-Ausstoß betrachtet, so schlägt der Güterzug den LKW um Längen und auch der schienengebundene Personenverkehr ist klimaschonender als der motorisierte Individualverkehr. Trotzdem musste die Bahn in der Vergangenheit immer wieder politische und betriebswirtschaftliche Fehlentscheidungen verkraften: Um sich fit für einen Börsengang zu machen, wurden Züge, Schienen und Weichen auf Verschleiß gefahren, Bahnhöfe in ländlichen Regionen dichtgemacht und zahlreiche Verbindungen gestrichen. Der Konzern investierte massiv im Ausland und in strittige Großprojekte, verlor dabei jedoch zunehmend seine Pflicht der öffentlichen Daseinsvorsorge aus den Augen. Die Jusos setzen für eine Schienenpolitik ein, die den Verkehrsträger leistungsfähig und attraktiv macht. Denn klar ist: Ohne eine bezahlbare, zuverlässige und umweltfreundliche Bahn können die Nachhaltigkeitsziele im Verkehrssektor nicht erreicht werden!

Der Klimawandel und dessen Folgen ist eine der größten Bedrohungen, mit denen die Menschheit konfrontiert ist. Schon seit einigen Jahrzehnten verzeichnen Experten einen anhaltenden Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur – ausgelöst durch menschliches Handeln seit Beginn der Industrialisierung. Einer der zentralen Verursacher des klimaschädlichen CO₂ ist der Verkehrssektor – in Europa ist er (einschließlich des internationalen Luft- und Seeverkehrs) für ein Fünftel der gesamten Treibhausgas-Emissionen verantwortlich. Doch während europäische Haushalte, Energie-Erzeuger und Industrie seit 1990 deutliche Rückgänge der Treibhausgas-Emissionen verbuchen konnten, ist es im Verkehr kaum gelungen, die Werte zu reduzieren. Der Verkehr bleibt also ein Klimasorgenkind. [1]

Mit ihrem EU Weißbuch Verkehr stellt die EU-Kommission bereits vor Jahren die Weichen für ein nachhaltigeres Verkehrssystem, indem sie erstmals CO₂-Minderungsziele für den Verkehrsbereich festgeschrieben hatte. Als Emissionsminderungsziele sind minus 60 Prozent bis 2050 (Basisjahr) definiert. Um diese Ziele zu erreichen, ist eine Verkehrsverlagerung auf die klimafreundliche Schiene unabdingbar. Auch Deutschland hat sich im Klimaschutzplan 2050 ein konkretes Ziel für den Verkehrssektor gesetzt. So sollen die Treibhausgas-Emissionen bis 2030 um mindestens 40 Prozent im Vergleich zu 1990 sinken. [2]

Statische Zahlen des Bundesumweltamtes belegen: Die Bahn ist das klimaschonendste Verkehrsmittel. Schnellfahrtrassen zwischen deutschen und europäischen Großstädten senken die Notwendigkeit von Flugreisen.

Die Bahn sorgt auch für soziale Teilhabe, im ländlichen Raum sind zahlreiche Regionen nicht nur vom Fernverkehr, sondern bereits vom Regionalverkehr abgehängt. Die gewinnorientierte Ausrichtung sorgte für Mobilitätsarmut zahlreicher Bürger*innen.

Der Begriff der Mobilitätsarmut ist gesellschaftlich und in der politischen Diskussion noch nicht weit verbreitet, dennoch sind die Auswirkungen im Alltag vieler Menschen spürbar. Mobilitätsarmut meint nicht nur finanzielle Armut, sondern auch fehlenden oder eingeschränkten Zugang zu Mobilität, z.B. nicht vorhandene Infrastruktur oder zu geringe Takt-dichte. Mobilitätsarmut führt zu sozialer Isolation und diskriminiert insbesondere Kinder, Jugendliche sowie ältere Personen, die selbst keine Möglichkeit haben, den Individualverkehr zu nutzen.

Bis vor wenigen Jahren war die Verkehrspolitik hauptsächlich auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet. Der Schienenverkehr wurde nicht als basic public service betrachtet, stattdessen ging der Trend zur (Neo-)Liberalisierung und Privatisierung, was auch eine höhere Gewichtung des gewinnorientierten Wirtschaftens zur Folge hatte. Somit wurde der Schienenverkehr vor allem für Regionen unattraktiver, die keinen entsprechenden Profit versprechen.

Wir fordern daher:

- Die Bahn ausschließlich als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge sehen. Die Bahn soll nicht weiter der Gewinnerzielungsabsicht unterliegen. Mobilität muss im Nah- und Fernverkehr als Grundbedürfnis angesehen werden und die Bahn soll den Großteil der Personenbeförderung übernehmen. Gesellschaftliche Teilhabe unabhängig von Stadt und Land, Alter, Einschränkungen und finanziellen Möglichkeiten muss uneingeschränkt möglich sein. Ein Bahnanschluss sorgt auch für soziale Teilhabe.
- Die Bahn muss immer einer der günstigsten Verkehrsmittel sein. Um die soziale, gesellschaftliche Funktion der Bahn hervorzuheben, muss ein Preissystem entwickelt werden, das die Bahn unabhängig von der Entfernung immer das preiswerteste Verkehrsmittel ist. Niemand darf aufgrund finanzieller Aspekte gezwungen werden, eine umweltschädlichere Form der Mobilität nehmen zu müssen.
- Das Betreiben des Schienenverkehrs ausschließlich aus erneuerbaren Energien. Beim CO₂-Ausstoß schlägt der Güterzug den Lkw um Längen und auch der Personenfernverkehr ist deutlich umweltfreundlicher als das Auto, nicht zuletzt, da die Deutsche Bahn zunehmend auf erneuerbaren Strom setzt. Ziel der Bahn ist, den Fahrbetrieb zu 100 % aus erneuerbaren Energien zu betreiben.
- Eine Revolution im Transport auf der "letzten Meile". Selbstfahrende Fahrzeuge, die als Sammeltaxis agieren und Menschen sinnvoll und nachhaltig transportieren.

2. Instandhaltung & Digitalisierung

Innerhalb der letzten Jahre hat die Deutsche Bahn bereits viele Ideen zur Digitalisierung entwickelt und auch begonnen eben diese umzusetzen. Besonders durch die Digitalisierung des gesamten Schienennetzes wie auf der Strecke München - Berlin kann Verspätungen entgegengewirkt werden und so die Möglichkeit eröffnen den Bahnverkehr effizienter zu nutzen. In Hinsicht auf den Güterverkehr ist die Bahn bereits gut aufgestellt was die Überwachung und Überprüfung der transportierten Ware betrifft.

Damit Bahnfahren aber auch für verschiedene Personengruppen attraktiver wird, ist ein Ausbau der digitalen Services von Nöten.

Wir fordern daher:

- Die flächendeckende Einrichtung eines kostenfreien und zeitlich unbegrenzten WLAN in allen Zügen der Deutschen Bahn und an Bahnhöfen sowie Haltestellen.
- Die konsequente Umsetzung der digitalen Bereitstellung von allen Fahrgast-services – inklusive eines automatisch ausgefüllten Rückerstattungsformulars bei Online-Buchungen

3. Beteiligung

Immer mehr Bevölkerungsgruppen bringen sich in politische Prozesse ein, besonders dann, wenn sie nicht einverstanden sind. Hinter verschlossenen Türen getroffene Entscheidungen werden nicht mehr stillschweigend hingenommen. Direktdemokratische Prozesse und informelle Beteiligungsverfahren nehmen zu. Auch die steigende Zahl von Bürger*innenbegehren sowie von alternativen Kommunalwahllisten sind Zeichen verstärkten Bürger*innenengagements. Die Digitalisierung und mit ihr einhergehend neue Medien haben neue Beteiligungsmöglichkeiten geschaffen. Bürger*innen haben heute mehr Möglichkeiten sich über Politik zu informieren und sich einzubringen. Speziell in der Verkehrspolitik müssen Bürger*innen und andere Interessensvertreter*innen gehört und mitgenommen werden. Sind neue Bahnstrecken geplant, müssen Flächen verwendet werden, die zuvor oft in Privatbesitz stehen. Neue Verkehrsabschnitte verursachen zudem Lärm, zum einen während der Bauzeit und natürlich auch nach Eröffnung neuer Verkehrswege. Beim Bau neuer Radwege fallen oftmals bisherige Parkplätze weg, was bei den direkt Betroffenen zunächst nicht auf Akzeptanz stoßen wird. Betroffene haben ein berechtigtes Interesse, dass auch ihre Anliegen in den Entscheidungsprozess miteinbezogen werden. Auch Verbände können u.a. umweltrechtliche Aspekte einbringen, die genauso in den politischen Prozess mit einfließen müssen.

Die politische Aufgabe wird zukünftig sein, die Interessensabwägung in stärkerem Maß als bisher zu moderieren. Entscheidungen von "oben herab" darf es zukünftig nicht mehr geben. Den Bürger*innen müssen auch Angebote gemacht werden, wenn ihr Interesse im Sinne des Gemeinwohls nicht vollständig Zustimmung signalisiert werden kann. Ist beispielsweise eine neue Bahnstrecke unabdingbar, kann in der Förderung und der letztendlichen Zielsetzung von leiseren Zügen ein Entgegenkommen gezeigt werden.

Die Mitnahme aller Interessensvertreter*innen ist Grundlage für die Akzeptanz politischer Entscheidungen und Identifikation mit der lokalen Gemeinschaft. Dazu müssen jedoch alle Betroffenen von Beginn an einbezogen und gehört werden.

Wir fordern daher:

- Ein transparentes Verfahren unter Einbeziehung aller Interessent*innen. Die Aufgabe der Politik ist es, die politische Auseinandersetzung mit Blick auf die beste Lösung für das Gemeinwohl zu moderieren
- Umfassenden Interessenausgleich zwischen verschiedenen Gruppierungen und Anliegen organisieren. Die Themen Lärmschutz, Umweltschutz und Artenschutz müssen von Beginn jedes politischen Prozesses miteinbezogen werden.

4. Güterverkehr der Zukunft

Auch im Güterverkehr wurden infolge der Bahnprivatisierung Strecken und Bahnanschlüsse stillgelegt. Während 1997 noch 10.000 Firmen deutschlandweit einen direkten Gleisanschluss hatten, waren es im Jahr 2017 nur noch 2.000 Firmen. Zwar werden die meisten Güter auf der Schiene heutzutage im Kombinierten Verkehr (LKW und Bahn) transportiert, also von Containerterminal zu Containerterminal, von wo aus die Weiterverteilung meist per Lkw stattfindet - dennoch würden viele Firmen auch gerne direkt auf ihrem Gelände auf die Bahn verladen.

Um Zeit und Kosten zu sparen, werden die Güter letztendlich ausschließlich mit der Schiene transportiert. LKWs verstopfen die Straßen, über sie läuft 70 Prozent des Güterverkehrs in Deutschland. Güterzüge hingegen transportieren nur 18 Prozent der Waren. Der LKW-Verkehr hat mittlerweile so stark zugenommen, dass deutschlandweit 30.000 LKW-Stellplätze fehlen. Von klimafreundlichem Güterverkehr kann hier keine Rede sein. Doch gerade der Gütertransport auf der Schiene ist besonders energieeffizient: Pro transportierte Tonne und Kilometer verbraucht ein Güterzug nur etwa ein Viertel der Energie, die ein Lkw benötigt. Vor allem für den Transport großer Mengen über weite Strecken ist deshalb die Bahn ökologisch wie ökonomisch schon heute in vielen Fällen das Verkehrsmittel der Wahl. Der Schienengüterverkehr muss beim Klimaschutz eine wichtige Rolle spielen.

Um Unternehmen eine Rückkehr bzw. ein Einstieg in das Schienengüternetz ermöglicht und vereinfacht werden kann, müssen Gleisanschlüsse zu den Firmen wiederhergestellt werden. Investitionen sind auch in der Infrastruktur der Züge erforderlich. Es muss sichergestellt sein, dass die Güterzüge jederzeit dem aktuellen Stand der Technik entsprechen.

Wir fordern daher:

- Massiver Ausbau der Infrastruktur für schienengebundenen Güterverkehr. Nicht nur dem Nah- und Fernverkehr müssen eigene Trassen zur Verfügung gestellt, auch dem Güterverkehr. Dies sorgt gleichzeitig für eine Entlastung des restlichen Schienennetzes und beugt Verspätungen im Güter- und Personenverkehr vor. Nur so ist es möglich, die starken, notwendigen Zuwächse der Schiene am Güterverkehr möglich zu machen.
- Wiederherstellung stillgelegter direkter Gleisanschlüsse zu den Firmen. Zu Unternehmen, wo eine direkte Gleisanbindung nicht möglich ist, müssen Anreize geschaffen werden, im kombinierten Verkehr zwischen LKW und Schiene längere Strecken im auf Schienen zurückzulegen.
- Investitionen in der Infrastruktur des Güterverkehrs. Es muss sichergestellt sein, dass die Güterzüge jederzeit dem aktuellen Stand der Technik entsprechen.

4. Investitionen

Infrastrukturelle Maßnahmen sind langfristige Investitionen, die dementsprechend auch langfristige Folgen und Auswirkungen haben. Zudem stehen wir vor der Aufgabe, die Emissionen im Verkehr zu verringern (Pariser Klimaabkommen), verstopfte Innenstädte zu entlasten und dem immer größeren Bedürfnis nach Mobilität der Menschen im 21. Jahrhundert nachzukommen. Der personelle Individualverkehr sowie der massenhafte Güterverkehr auf der Straße können da keine Antworten sein. Deshalb ist es wichtig, jetzt die Weichen für eine mobile, möglichst klimaneutrale und in der Breite aufgestellte Zukunft der Mobilität zu stellen.

Der Bundesverkehrswegeplan sieht in dem Zeitraum von 2016 - 2030 Investitionen in Höhe von ca. 270 Milliarden Euro vor. Ca. 50 % dieser Mittel fließen in den Aus- und Neubau von Straßen, ca. 42% sind für den Bereich Schieneninfrastruktur vorgesehen. Investitionsbedarf besteht selbstverständlich auch im Bereich der Straßeninfrastruktur. Doch um die Mobilität der Zukunft zu gestalten, muss der Anteil der Gelder für Projekte rund um die Schiene deutlich erhöht werden. Durch die Einspeisung von erneuerbaren Energien in das Netz der Deutschen Bahn, dem Umstieg von immer mehr Menschen vom Auto auf die Schiene oder auf die örtlichen ÖPNV Angebote sowie das durch die höhere Nutzungs-frequenz breitere und verlässlichere Angebot können die drei oben skizzierten Aufgaben erfüllen.

Wie sehr in Deutschland die Schiene vernachlässigt wurde, zeigen Zahlen aus dem Jahr 2016 im Vergleich zur Schweiz. Während die Schweiz pro Einwohner durchschnittlich 378 Euro pro Kopf für das Schienennetz ausgegeben hat, waren es in Deutschland nur 64 Euro pro Kopf.

Investitionen im Bereich des Schienenverkehrs sorgen auch für schnellere Fahrzeiten. Aktuell wird auf vielen Strecken Zeit verloren, da die Züge nicht mit der vollen Geschwindigkeit unterwegs sein können. Auch lange Wartezeiten beim Umsteigen verlängern den Umstieg. Derzeit kann es nämlich passieren, dass man 45 oder 50 Minuten auf einen Anschlusszug warten muss, weil die Fahrpläne nicht gut aufeinander abgestimmt sind.

Drei Faktoren entscheiden darüber, ob ein ICE zwischen zwei Städten schnell unterwegs sein kann oder nicht:

1) Eine durchgängig auf 300 km/h ausgebaute Trasse

Wenn nur Teilstücke bis 300 km/h zugelassen sind, muss der Zug immer wieder auf 250, 200 oder gar nur 160 km/h abbremsen. Dadurch sinkt die Durchschnittsgeschwindigkeit rapide -entsprechend steigt die Reisezeit. Dies zeigt sich auch auf der neuen ICE-Strecke Berlin -München. Von den insgesamt 620 Kilometern sind nur 238 Kilometer (38 Prozent) für 300 km/h zugelassen. Auf fast 200 Kilometern liegt die erlaubte Geschwindigkeit bei maximal 160 km/h. Hinzu kommen Puffer im Fahrplan, sodass der ICE letztlich nur auf eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 150 km/h kommt. Die schnellsten TGV in Frankreich erreichen im Schnitt 240 bis 260 km/h [3].

2) Eine nicht überlastete Strecke

In Deutschland teilen sich die ICEs Gleise mit Regional- und Güterzügen. Je mehr Züge jedoch auf einem Streckenabschnitt verkehren, umso größer ist die Gefahr, dass Hochgeschwindigkeitszüge langsamer fahren oder ihre Fahrt stoppen müssen, weil vor ihnen liegende Bereiche nicht freigegeben sind. Ein separates Netz ausschließlich für Hochgeschwindigkeitszüge vermeidet solche Probleme. [4]

3) Möglichst wenige, am besten gar keine Zwischenhalte

Jeder Stopp kostet Zeit - fürs Bremsen und Beschleunigen und für das Stehen auf dem Bahnhof. Ein dreiminütiger Halt verlängert eine Fahrt um mindestens sechs Minuten im Vergleich zu einem Zug, der mit 200 km/h am Bahnhof vorbeifährt. Ist die Fahrt 300 km/h schnell, liegt der Zeitverlust für den gleichen Stopp wegen der längeren Brems- und Beschleunigungsphasen bei mindestens acht, neun Minuten. Auf der ICE-Strecke München-Hamburg sieht der aktuelle Fahrplan derzeit mindestens sieben Halte vor. Die Stopps verlängern die Fahrt um mindestens 30 Minuten. [5]

Wir fordern daher:

- Wir fordern, Investitionen in den Aus- und Neubau der Bahninfrastruktur zu priorisieren. Dabei sollen vor allem Finanzmittel von Straßenbauprojekten eingesetzt werden. Die beschlossenen Erhöhungen im letzten Bundesverkehrswegeplan halten wir nicht für ausreichend. Zudem meldet die Deutsche Bahn selbst weiteren Bedarf an finanziellen Mitteln an, damit die Pünktlichkeit und Taktung im Bahnverkehr gewährleistet und ausgebaut werden kann. Die Mittel für die Bahninfrastruktur im Bundesverkehrswegeplan sollen mindestens auf das Niveau gehoben werden, die aktuell für den Straßenbau vorgesehen sind.
- Mehr Hochgeschwindigkeitsstrecken zwischen Städten mit Bahnhofskategorie 1. Die Bahn ist das klimaschonendste Verkehrsmittel. Je mehr Hochgeschwindigkeitstrassen zwischen Städten errichtet werden, die in Konkurrenz zum Flugverkehr stehen, umso höher ist der Anreiz die Bahn zu nehmen und auf motorisierten Individualverkehr und Flugreisen zu verzichten.

Schnelle und direkte Verbindungen zwischen den größten deutschen und europäischen Städten stellen eine echte Alternative zum Flugzeug dar. Viele europäische Flugstrecken können so sogar komplett entbehrlich werden. Deshalb ist unter anderem der Ausbau der Schnellbahnstrecken zu Hochgeschwindigkeitsstrecken mit bis zu 320 km/h erforderlich um Zwischen den Metropolen die Fahrzeiten enormen verkürzen.

- Einführung eines deutschlandweiten Taktfahrplans. Strecken sollen so ausgebaut und optimiert werden, dass im Idealfall von jedem wichtigen Bahnhof alle 30 Minuten ein Zug in jede Richtung abfährt. Im sogenannten Deutschland-Takt werden lange Umsteigezeiten durch abgestimmte Fahrpläne vermieden.
- Wiedereinführung der Nachtzüge auf allen wichtigen Fernverkehrsstrecken, um zu jeder Uhrzeit eine umweltfreundliche Alternative zu haben.
- Investition in Barrierefreiheit: Um allen Menschen Zugang zum Bahnverkehr zu ermöglichen, müssen alle Bahnhöfe und Züge flächendeckend barrierefrei zu erreichen sein.

6. Metropolregionen

In suburbanen Gebieten ist der Ausbau von Schienenstrecken viel zu langsam vorangekommen. Selbst am Stadtrand sind in den deutschen Großstädten Lücken im Schienennetz vorhanden, die außerhalb des Stadtgebietes noch weiter zunehmen. Schon am Rande des urbanen Raums wird deutlich, dass die Bahn ihrer Pflicht der Daseinsvorsorge häufig nicht nachkommt.

Neue Strecken ziehen lange Genehmigungsprozesse nach sich und wurden von der Politik zu langsam angepackt und umgesetzt. Im Ergebnis fahren viele Pendler aus dem nahegelegenen Umland mit dem Auto in die Stadt, zum Teil weil das Bahnfahren zu umständlich ist oder ganz einfach aus dem Mangel an Alternativen. Für viele Orte in suburbanen Gebieten besteht zwar ein Fahrgastpotential, jedoch keine direkte Schienenverbindung in die nahegelegene Großstadt. Vielerorts müssen sich momentan Nah- und Fernverkehr die Trassen teilen, häufig findet auf derselben Strecke sogar noch Güterverkehr statt. Dadurch entstehen Verspätungen und eine niedrigere Taktdichte.

Sofern tatsächlich ein Bahnanschluss vorhanden ist, führen verschiedene Tarifzonen für eine weitere Unattraktivität der Bahn, denn Fahrkarten über Stadt- und Tarifgrenzen hinaus sorgen für teure ÖPNV-Preise. Dies ist für Menschen ein weiterer Grund das Auto für den Weg in die Stadt zu nehmen.

Wir fordern daher:

- Eine strikte und ausnahmslose Trennung von S-Bahn-, Regional- und Fernverkehrstrassen sowie Güterzugstrecken in Metropolregionen. Im Umfeld von Großstädten und in Metropolregionen treffen S-Bahnen, Regionalzüge und Fernverkehrszüge aufeinander. Jede dieser Zuggattungen bedient unterschiedliche Haltestellen bzw. Bahnhöfe. Im Ergebnis nur Nachteile für alle Bahnfahrer. Der Fernverkehr wird ausgebremst, im Gegenzug muss sich der Regionalverkehr dennoch dem Fernverkehr unterordnen. Durch die Trennung der Trassen ist es möglich, im Nah- und Fernverkehr Taktfahrplan zu errichten, der direkte Anschlüsse am großen Knotenpunkt der Großstadt und stark frequentierten Kreuzungsbahnhöfen innerhalb der Metropolregion ermöglicht.

7. Ländlicher Raum

6.500 Kilometer Bahnstrecken sind seit 1990 in Deutschland stillgelegt worden - beinahe ein Fünftel des gesamten Schienennetzes. Besonders hart traf es dabei die neuen Bundesländer: Fast die Hälfte der stillgelegten Strecken befinden sich dort. Vor allem in ländlichen und dünn besiedelten Regionen werden Strecken aufgegeben. Sie seien unrentabel und könnten deswegen nicht weiter betrieben werden, argumentierte die Bahn.

Die Folge dieser Politik sind bis heute vom Bahnverkehr abgehängte Regionen, insbesondere in ländlichen Gebieten und strukturschwachen Regionen. Die Bahn musste infolge des geplanten Börsengangs Gewinn erwirtschaften. Bahnstrecken in strukturschwachen Regionen passten nicht in dieses Unternehmensziel. Im Ergebnis erfüllte die Bahn erfüllt im ländlichen Raum ihre wichtige Aufgabe der öffentlichen Daseinsvorsorge heute häufig nicht oder nur unzureichend. In den betreffenden Regionen sind die Einwohner*innen auf das Auto angewiesen. Kinder, Jugendliche und Senioren ohne eigenes Auto können nicht uneingeschränkt am öffentlichen Leben teilnehmen. Von gleichwertigen Lebensverhältnissen zwischen Stadt und Land kann keine Rede sein.

Der Staat muss die Bahn als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge sehen. Gewinnorientierte Interessen dürfen nicht über einen Bahnanschluss entscheiden. Die Anbindung des ländlichen Raums an das Schienennetz hat auch Vorteile für die Städte und Metropolregionen. Bewohner*innen ländlicher Regionen, die ansonsten mit dem Auto in die Stadt fahren, haben mit der Bahn eine Alternative und können somit auch die Innenstädte entlasten.

Wir fordern daher:

- Der teilweise bis heute anhaltende Trend der Stilllegung von Bahnstrecken im ländlichen Raum außerhalb der Metropolregionen muss beendet werden. Stattdessen sind Bahntrassen auf dem Land auszubauen und stillgelegte Strecken zu reaktivieren. Wir fordern die massenhafte Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken im ländlichen Raum. Das beinhaltet auch den Bau und Errichtung neuer Bahnverbindungen im ländlichen Raum.
- Modernisierung und Elektrifizierung von Bahnstrecken im ländlichen Raum bzw. Förderung von Zügen mit Wasserstoffantrieb bei nicht elektrifizierbaren Strecken. Die Bahn muss auch im ländlichen Raum neben der gesellschaftlichen Funktion der sozialen Teilhabe auch, wenn möglich, vollständig klimaneutral werden.
- Die Knotenbahnhöfe in ländlichen Regionen sind zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität zu multimodalen „Mobilitätsdrehscheiben“ zu entwickeln. Diese verknüpfen leistungsfähige SPNV-Angebote auf den Hauptachsen mit örtlichen und regionalen Busverkehrssystemen, bedarfsorientierten Angeboten sowie mit Car-Sharing-Systemen und Fahrradverleihsystemen. Das Angebotskonzept für den SPNV (Schienenpersonennahverkehr) ist um leistungsstark vertaktete regionale Buslinien in Räumen zu ergänzen, die nicht vom Schienenverkehr bedient werden.
- Hoher Takt und schnelle Verbindungen zu Knotenpunkten sicherstellen. Gleichwertige Lebensverhältnisse zwischen Stadt und Land können nur realisiert werden, wenn es möglich ist, ohne eigenen PKW und umweltfreundlich Anschluss an das Fernverkehrsnetz zu erhalten. Nur so können alle ländlichen Bewohner*innen am gesellschaftlichen Leben teilnehmen.

8. Sicherheit

Die Bahn ist eines der sichersten Verkehrsmittel: Spurgebundenen Fahren, moderne Signaltechnik und zahlreiche weitere technische und betriebliche Sicherheitsvorkehrungen minimieren die Ursachen für schwerwiegende Fehler – ein entscheidender Vorteil, sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr.

So finden sich in den Szenarien neben den Ideen der Standardisierung Vorschläge zur Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik, zur Entwicklung neuartiger Antriebskonzepte und zur Automatisierung des Betriebs. Das European Train Control System (Europäisches Zug-Kontroll-System), kurz ETCS, ermöglicht das Fahren ohne Haupt- und Vorsignale und erhöht dabei zugleich die Sicherheit. Vergleichbar ist das System mit einem Autopiloten, wie er in der Verkehrsfluffahrt bereits seit Jahrzehnten üblich ist. Anhand von Angaben aus dem Streckenatlas, einer genauen Positionsbestimmung und vorgegebenen Führungsgrößen überwacht das System den Zug und kann damit auch bei hohen Geschwindigkeiten rechtzeitig die richtigen Entscheidungen zur Sicherung der Zugfahrt treffen. Wie auch im Flugzeug-Cockpit hat jedoch der Lokführer das letzte Wort – er kann den Zug auch fahren und steuern, wenn das System ausfällt oder andere unvorhergesehene Ereignisse eintreten.

Das Problem bei ETCS: Viele Fernverkehrszüge der Deutschen Bahn haben kein ETCS, das betrifft auch Züge der neusten Baureihe. Dies hat zur Folge, dass grenzüberschreitendes Fahren nicht möglich ist. Aktuell Beispiel ist Strecke Stuttgart-Zürich. Hier müssen neue IC2-Doppelstockzüge vor der Schweizer Grenze enden, da diese Züge nicht mit ETCS ausgestattet sind. Reisende nach Zürich müssen in Züge der Schweizer Bahn umsteigen.

Wir fordern daher:

- Europaweite einheitliche und modernste Leit- und Sicherungstechnik bei stetiger Weiterentwicklung des neuesten Stands der Technik. Neben dem Sicherheitsaspekt muss gewährleistet sein, dass grenzüberschreitender Fernverkehr ohne Einschränkungen und ohne Nachteile für Reisende möglich ist. Die EU sollte hier in Zusammenarbeit angrenzender Staaten (u.a. Schweiz) europaweite Standards festlegen.

9. Rekommunalisierung/Verstaatlichung

Mobilität ist ein Grundbedürfnis des Menschen und deshalb elementarer Teil der Daseinsvorsorge. Es ist Aufgabe des Staates, Mobilität als öffentliches Grundbedürfnis anzusehen, unabhängig gewinnorientierter Interessen.

Nicht alle Investitionen in den Schienenverkehr können zu Beginn gewinnbringend sein. Deshalb sind diese Projekte nur durch die öffentliche Hand umsetzbar.

Die Privatisierung der Bahn ist gescheitert. Zahlreiche Strecken wurden stillgelegt, seit Jahren dringende Investitionen werden mit Blick auf die Gewinnerzielungsabsicht vernachlässigt. Die Bürger*innen können sich nicht auf eine funktionierende Bahninfrastruktur verlassen.

Wir fordern daher:

- Gemeinsam mit Eisenbahner*innen ist eine moderne öffentliche Bahn im Interesse von Mensch und Umwelt zu entwickeln. Die Deutsche Bahn darf nicht mehr den privaten Renditeinteressen ausgeliefert werden, sie ist Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge.

10. Preise

10.1. Nahverkehr

Die Preise für den ÖPNV sind in den letzten Jahren stark gestiegen: Nach Zahlen des Statistischen Bundesamtes verteuerten um fast 79 Prozent sich Tickets für Busse und Bahnen seit dem Jahr 2000. Kauf und Unterhalt von Kraftfahrzeugen verteuerten sich im selben Zeitraum nur um gut 36 Prozent - maßgeblich getrieben von den Spritpreisen, die um fast 50 Prozent anzogen. Allgemein erhöhten sich die Verbraucherpreise in Deutschland in dem Zeitraum um rund 30 Prozent. Die Zahlen zeigen: ÖPNV-Nutzer mussten in den letzten Jahren unverhältnismäßige Preissteigerungen hinnehmen. Das ist genau das Gegenteil von sozial-ökologischer Politik.

Mancherorts wurden die Fahrpreise so stark erhöht, dass sich immer mehr Menschen ÖPNV-Fahrten nicht mehr leisten können. Damit wird die Abwärtsspirale weiter beschleunigt: Schlechteres Angebot führt zu weniger Fahrgästen und damit zu weniger Einnahmen, die Angebote werden unrentabler, also muss das Angebot ausgedünnt werden.

Im schlimmsten Fall zwingt diese Preisentwicklung Menschen zum Schwarzfahren: In Berlin saßen 1.300 Menschen im Jahr 2011 im Gefängnis wegen Schwarzfahrens. Bei einem Gefängnistagesatz von über 100 Euro kommt man so auf rund zwei Millionen Euro Kosten allein für Berlin. Hinzu kommen Gerichtskosten aus dem Staatssäckel sowie Verwaltungs- und Rechtsanwaltskosten für die Verkehrsbetriebe, die meist nicht von den Beklagten eingetrieben werden können. Menschen, die wegen Schwarzfahrens ins Gefängnis müssen, sind nach Aussagen von Rechtsanwälten und Richtern im wahrsten Sinne des Wortes zahlungsunfähig. Sie werden mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit nach Strafverbüßung wieder schwarzfahren (müssen).

Für uns ist klar: Eine Verkehrswende ist auf Basis dieser Zahlen nicht möglich. Dieser Trend der stetigen und fast jährlichen Preiserhöhung muss gestoppt und umgekehrt werden. Unser Ziel ist ein steuerfinanzierter Öffentlicher Personenverkehr.

Wir fordern daher:

- Nahverkehrsabgabe für Unternehmen / Arbeitgeber: Auch Arbeitgeber im Einzelhandel, in der Gastronomie und im Hotelgewerbe ziehen einen Nutzen aus dem ticketfreien Bussystem. So erhalten Unternehmen beispielsweise infolge des erhöhten Bekanntheitsgrades und der attraktiveren ÖPNV-Anbindung einen erweiterten Zugang zu potenziellen Mitarbeitern und Kunden. Zugleich werden für motorisierten Individualverkehr (MIV) wie für den Wirtschaftsverkehr Parkplatzzapazitäten frei (bzw. werden weniger Stellflächen benötigt) und auch im fließenden Verkehr ergeben sich Zeit- und damit Kostenvorteile aus der Verkehrsentlastung.
- Touristenabgabe: Entsprechend einer Kurtaxe könnte für Tourist*innen eine ÖPNV-Abgabe eingeführt werden, die auf den Zimmerpreis der jeweiligen Unterkunft „aufgeschlagen“ und dort auch eingezogen wird. Dabei soll die Kommune bzw. die Region selbst entscheiden, ob sie eine Abgabe erhebt.
- City-Maut für motorisierte Kraftfahrzeuge: Die City-Maut kann bewirken, dass die Anzahl der motorisierten Einfahrten in die Innenstadt reduziert, die Bildung von Fahrgemeinschaften gefördert und für Autofahrer einen finanziellen Anreiz gesetzt wird, auf den ÖPNV oder unmotorisierten Verkehr umzusteigen. Die Einführung einer Straßennutzungsgebühr kann vom Bund für alle Straßenkategorien veranlasst werden. Sie könnte auch von einem Bundesland zugelassen werden, sofern Bundesstraßen von der Regelung ausgenommen sind.
- Der MIV zieht nicht nur aus der Verkehrsinfrastruktur Nutzen, sondern auch in zweifacher Hinsicht aus dem ÖPNV: Zum einen sind die Autofahrer*innen potenzielle Nutzer, da auch für sie das ÖPNV-Angebot bereitgehalten wird. Direkter zieht der MIV Nutzen aus dem ÖPNV, da Bus und Bahn Straßen und Stellflächen entlasten.

10.2. Fernverkehr:

Solange eine Einzelfahrt zwischen deutschen Großstädten teurer als der Flugverkehr ist, lassen sich kaum Reisende zum Umstieg auf den Schienenverkehr motivieren. Preise von 100€ für eine Fahrt von Frankfurt nach Berlin wirken abschreckend und sind schwer zu rechtfertigen.

Wir fordern daher:

- Ein faires Preismodell im Fernverkehr. Bezahlbare Preise, die den schienengebundenen Verkehr zur effizientesten reiseform zwischen deutschen Großstädten machen.
- Kostenlose Nutzung des Fernverkehrs für Schüler*innen, Studierende, Auszubildende, FSJler und Rentner*innen.
- Abschaffung der ersten Klasse

Sowie bis zur Umsetzung der genannten Forderungen:

- Entkriminalisierung von Schwarzfahrern: Laut § 265a Strafgesetzbuch ist „Beförderungserschleichung“ eine Straftat. Wer dreimal beim Schwarzfahren von Kontrolleuren erappt wird, erhält eine Anzeige durch den Verkehrsbetrieb. Zahlt der Beklagte dann immer noch nicht, muss er in der Regel nach einem Gerichtsverfahren eine Ersatzfreiheitsstrafe von etwa zwei Wochen antreten. Zumindest eine Herabstufung des Schwarzfahrens von einer Straftat zu einer Ordnungswidrigkeit wäre sicherlich eine sinnvolle Maßnahme.

11. Europa/International Schienenverkehr

Schon jetzt gibt es Hochgeschwindigkeitszüge, die mit wenig zeitlichem Mehraufwand mit Flügen konkurrieren können, zum Beispiel nach Paris, das von einigen deutschen Städten erreicht werden kann. Die Fahrgastzahlen belegen: dort, wo Hochgeschwindigkeitsstrecken existieren, werden sie auch angenommen.

Wir wollen ein Europa, das sich zum Ausbau eines europäischen Schienennetzes verpflichtet, weit über die bisher existierenden Strecken hinaus. Gerade im Bereich des Schienenverkehrs muss Europa immer mehr zusammenwachsen.

Die EU muss sich im Zuge klimafreundlicher Mobilität zur Aufgabe machen, Alternativen für innereuropäischen Flügen zwischen Metropolen auf dem Markt anzubieten. Zu einem europäischen Binnenmarkt und einem Europa der offenen Grenzen gehört aus unserer Sicht auch ein breites europäisches Schienennetz über die Grenzen von einzelnen Nationalstaaten hinaus.

Wir fordern daher:

- Bau neuer Hochgeschwindigkeitsstrecken zwischen europäischen Städten und Errichtungen neuer Verbindungen. Wir wollen ein Europa, das sich zum Ausbau eines europäischen Schienennetzes verpflichtet, weit über die bisher existierenden Strecken hinaus. Gerade im Bereich des Schienenverkehrs muss Europa immer mehr zusammenwachsen.

- Um allen Europäer*innen Zugang zum europäischen Zugnetz zu ermöglichen, wollen wir das Interrailticket für alle bis 27 Jahren kostenlos anbieten.

[1] Quelle: <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/umwelt/treibhausgas-emissionen/>

[2] Quelle: <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/umwelt/treibhausgas-emissionen/>

[3] Quelle: <https://www.spiegel.de/reise/aktuell/tgv-netz-fuer-den-ice-in-2-5-stunden-vonberlin-nach-muenchen-a-1260916.html>

[4] Quelle: <https://www.spiegel.de/reise/aktuell/tgv-netz-fuer-den-ice-in-2-5-stunden-vonberlin-nach-muenchen-a-1260916.html>

[5] Quelle: <https://www.spiegel.de/reise/aktuell/tgv-netz-fuer-den-ice-in-2-5-stunden-vonberlin-nach-muenchen-a-1260916.html>

D 5

CO2-neutralen Bau in Hessen fördern

Die SPD Landtagsfraktion wird gebeten sich für folgendes Thema einzusetzen:

Der Bau und die Nutzung von Gebäuden sollen in Hessen künftig soweit wie möglich klimaneutral erfolgen. Folgende Maßnahmen wären für dieses wichtige Klimaziel angebracht und sollten in einem Modellprojekt getestet werden:

1. Bei der Vergabe von Bauvorhaben in Hessen soll künftig die Ökobilanz eines Projektes und/ oder eines Quartiers über die gesamte Lebensdauer (d.h. von der Herstellung der Baustoffe bis zum Rückbau) eine stärkere Rolle spielen. Die diesbezüglichen Berechnungen und Nachweise müssen bei jedem Projekt erbracht werden.
2. Der Einsatz von nachwachsenden Rohstoffen wie z.B. Holz soll noch mehr als bisher gefördert werden. Dazu muss im Sinne von 1. bei allen Bauvorhaben zusätzlich zu den reinen Herstellungsemissionen auch die Menge des in den geplanten Baumaterialien gebundenen biogenen Kohlenstoffs berücksichtigt werden. Um die CO2-Einsparungen nicht durch lange Transportwege wieder nichtig zu machen, sollen vor allem regionale Rohstoffe verwendet werden, nach Möglichkeit im Radius mit maximal 350 km Transportweg und aus zertifiziert nachhaltigem Anbau.
3. Außerdem soll in Hessen geprüft werden, dass in Gebäuden bis 22 Meter Holz als Baustoff eingesetzt werden kann.

Antragsgruppe E

Außen-, Friedens- und Sicherheitspolitik

E 1

Kinderarbeit bekämpfen

2021 ist das von der UN ausgerufene internationale Jahr zur Beseitigung von Kinderarbeit.

Grundlage ist die Menschenrechtskonvention, die ILO Kernarbeitsnormen, die Kinderkonvention und das zweite Fakultativprotokoll der Kinderkonvention gegen Kindersoldaten und die Agenda 2030.

Am 12.2. jeden Jahres begehen wir den „Red Hand Day“, der auf die Situation von Kindersoldaten hinweist, - 250.000 weltweit.

Weltweit wurde in den letzten 20 Jahren die Kinderarbeit um 94 Millionen dezimiert. Von 246 Millionen im Jahr 2000 auf 152 in 2020. Dieser Fortschritt ist in Gefahr.

UNICEF und ILO warnen, dass über 80 Millionen Kinder (bis Ende 2020) wieder in Kinderarbeit gedrängt werden könnten. Vielen Familien bricht durch die Pandemie die Arbeit weg, die Eltern greifen auf Kinderarbeit zurück, wenn sie nicht unterstützt werden.

Die SPD Bundestagsfraktion wird aufgefordert sich für folgende Maßnahmen zur Bekämpfung von Kinderarbeit einzusetzen:

1. Der Kooperationsfonds des BMZ, der auf Kakaoplantagen in Honduras und Ghana und in Steinbrüchen in Indien und im Kongo Kinderarbeit bekämpfen hilft, wird erweitert um allgemeine Maßnahmen, die Kinderarbeit verhindern helfen können. Dieser Fonds muss mit ausreichenden Mitteln ausgestattet werden. Zusammen mit der Unterstützung für das „Forum Kakao“ und des Bündnisses „Nachhaltige Textilien“ sowie den Projekten gegen Kinderarbeit in Burkina Faso sind gute Ansätze vorhanden, die aber ausgeweitet werden müssen. Angesichts der Verheerungen, die die Corona-Pandemie anrichtet, muss die Bekämpfung von Kinderarbeit ein Schwerpunkt werden.
2. Die SPD muss sich im Bundestag für eine Vergabegesetzgebung einsetzen, die bei öffentlichen Ausschreibungen das Kriterium „keine Kinderarbeit“ beinhaltet.

3. Der Aktionsplan des BMZ „Agents of Change“ von 2017 muss weitergeführt und ausgeweitet werden. Dieser Plan stärkt die Kinderrechte weltweit.
4. Dringend im Zusammenhang der Bekämpfung von Kinderarbeit ist ein verbessertes Lieferkettengesetz, das die komplette Lieferkette und einen erweiterten Kreis der verpflichteten Unternehmen enthält.
5. Die SPD Bundestagsfraktion muss sich weltweit für verbesserte soziale Absicherung, für faire und existenzsichernde Löhne und faire Arbeitsbedingungen für Erwachsene einsetzen. Außerdem müssen arme Familien leichterem Zugang zu Krediten bekommen.
6. Weltweit müssen Schulgebühren abgeschafft werden, damit auch Kinder armer Familien die Schule besuchen können. Ein verbesserter Zugang zu Bildung bedeutet eine bessere Perspektive für das Leben.

E 2

Atomwaffenverbotsvertrag positiv begleiten

Die SPD im Bundestag wird aufgefordert, sich konsequent dafür einzusetzen, dass die Bundesregierung sich am Diskussionsprozess zum Treaty on the Prohibition of Nuclear Weapons (Atomwaffenverbotsvertrag (AVV)) aktiv beteiligt. Der Bundestag hat in einem überfraktionellen Antrag vom 24.03.2010 (Drs. 17/1159) einstimmig (mit den Stimmen von CDU/CSU, SPD, FDP, BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN) beschlossen: „sich weiterhin proaktiv an der Diskussion über die verschiedenen, auch zivilgesellschaftlichen Ansätze für eine vollständige nukleare Abrüstung zu beteiligen, wie beispielsweise an der „Global Zero“-Initiative oder der Diskussion über den Vorschlag einer Nuklearwaffenkonvention zur Ächtung von Atomwaffen.“ Diese Konvention ist inzwischen am 20. Januar 2021 nach der Ratifizierung von über 50 Staaten in Kraft getreten.

Bedauerlicherweise haben sich die Bundesrepublik Deutschland, fast alle EU- und NATO-Staaten nicht an den Verhandlungen beteiligt. Die NATO lehnt den Vertrag strikt ab, unterstreicht aber ihre Unterstützung des Nichtverbreitungsvertrages (NPT) und betont, sie strebe eine Welt ohne Nuklearwaffen an, bleibe aber eine nukleare Alliance, solange es Nuklearwaffen gebe.

Eine Ablehnung des Vertrages bringt aber die Abrüstungsdebatte nicht voran. Der Atomwaffenverbotsvertrag steht nicht, wie behauptet, dem Nichtverbreitungsvertrag (NPT) entgegen, sondern kann das Abrüstungsanliegen positiv unterstützen.

Die SPD Bundestagsfraktion soll sich dafür einsetzen, dass die Bundesregierung, sich an der ersten Vertragsstaatenkonferenz des Atomwaffenverbotsvertrages als Beobachter

beteiligt und damit einen schrittweisen Prozess zur Unterzeichnung und Ratifizierung in Gang setzt.

Die SPD Bundestagfraktion muss sich dafür einsetzen, dass auf der bevorstehenden Überprüfungskonferenz des Nichtverbreitungsvertrages in diesem Jahr der Atomwaffenverbotsvertrag als ein Weg der Unterstützung der nuklearen Abrüstung akzeptiert wird.

Antragsgruppe F Bildungspolitik

F 1

Politische Bildung für Frauen mit Migrationshintergrund fördern

Die SPD fordert Land und Bund auf Programme zur Förderung der politischen Bildung von Frauen mit Migrationshintergrund aufzulegen. Zur Durchführung dieser Programme sollen vor allem Migrantinnenvereine zum Einsatz kommen, die sowohl als politische Akteure als auch als Anbieter von Erwachsenenbildung über Erfahrungen verfügen.

F 2

Musikalische Bildung für alle – sozialversicherungsbedürftige Beschäftigungsverhältnisse für Musikschullehrkräfte

Der SPD-Bezirk Hessen-Süd fordert, dass die SPD mit ihren zuständigen Gremien darauf hinwirkt, dass Musikschullehrkräfte zukünftig nicht mehr mit Honorarverträgen in die Scheinselbständigkeit gedrängt werden, sondern ihrer Ausbildung entsprechend (Bachelor, Master) im Rahmen eines festen Angestelltenverhältnisses bezahlt werden. Die Vergütung sollte dabei mindestens an TVöD 12 angelehnt sein. Dabei braucht es mehr finanzielle Unterstützung durch das Land Hessen.

F 3

Internetzugang und Lernmittelfreiheit: Eduroam auch für Schüler*innen und Auszubildende

Die flächendeckende Öffnung des eduroam-Netzwerkes für Schüler*innen und Auszubildende, um auch ihnen, genauso wie Studierenden, kostenlosen Internetzugang und Lernmittelfreiheit zu eröffnen.

Antragsgruppe G Gesundheitspolitik

G 1

Menschenrecht auf Gesundheit im Grundgesetz verankern – diskriminierungsfreien Zugang zu bedarfsgerechter Gesundheitsversorgung ausnahmslos sicherstellen!

Ausgangslage

Jeder Mensch hat das Recht auf das höchste erreichbare Maß an körperlicher und geistiger Gesundheit. Das ist im Internationalen Pakt über wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte (UN-Sozialpakt) in Artikel 12 festgehalten. Die Generalversammlung der Vereinten Nationen hat ihn 1966 verabschiedet. 164 Staaten haben ihn ratifiziert. Deutschland hat den Pakt am 9. Oktober 1968 unterzeichnet und ihn 1973 ratifiziert. Darüber hinaus hat Deutschland 2015 die Ziele der UN für nachhaltige Entwicklung unterzeichnet (SDGs) und sich 2019 der Deklaration „Universal health coverage: moving together to build a healthier world“ angeschlossen. Damit verpflichtet Deutschland sich verstärkt um gesellschaftlich Benachteiligte zu kümmern und niemanden zurückzulassen („leave no one behind“).

Anbei der genaue Wortlaut des Artikels 12 des UN-Sozialpakts:

- (1) Die Vertragsstaaten erkennen das Recht eines jeden auf das für ihn erreichbare Höchstmaß an körperlicher und geistiger Gesundheit an.
- (2) Die von den Vertragsstaaten zu unternehmenden Schritte zur vollen Verwirklichung dieses Rechts umfassen die erforderlichen Maßnahmen
 - a) zur Senkung der Zahl der Totgeburten und der Kindersterblichkeit sowie zur gesunden Entwicklung des Kindes;
 - b) zur Verbesserung aller Aspekte der Umwelt⁶ und der Arbeitshygiene;
 - c) zur Vorbeugung, Behandlung und Bekämpfung epidemischer, endemischer, Berufs- und sonstiger Krankheiten;

d) zur Schaffung der Voraussetzungen, die für jedermann im Krankheitsfall den Genuss medizinischer Einrichtungen und ärztlicher Betreuung sicherstellen.

Diese eindeutig definierten Rechte werden in Deutschland gegenwärtig nicht vollständig umgesetzt. Menschen ohne Papiere/ohne legalen Aufenthaltsstatus, Geflüchtete, Menschen mit subsidiärem Aufenthaltsstatus, EU-Bürger:innen und Deutsche ohne Krankenversicherung sind vom Regelsystem ausgeschlossen und haben oftmals keinen Zugang zu einer rechtzeitigen und erschwinglichen Gesundheitsversorgung. Für diese Teile der Bevölkerung wird der Zugang zu bedarfsgerechter und diskriminierungsfreier Gesundheitsversorgung nicht gewährleistet. Dieser Zustand verstößt gegen den UN-Sozialpakt sowie gegen die SDGs der UN und die Deklaration „universal health coverage“ und ist nicht länger tragbar. Die Bundesrepublik Deutschland muss diese Verstöße gegen das Menschenrecht schnellstmöglich unterbinden und entsprechende Maßnahmen umsetzen, damit allen Menschen einen barrierefreien Zugang zu einer bedarfsgerechten Gesundheitsversorgung erhalten.

Forderungen

1. Das Menschenrecht auf Gesundheit ist auf der Grundlage des Artikels 1 und 2 des Grundgesetzes der Bundesrepublik Deutschland ausnahmslos sicherzustellen.

2. Gesetzliche Einschränkungen für den Zugang zu medizinischer Versorgung sind umgehend aufzuheben. Eine Einschränkung unter das Niveau der gesetzlichen Krankenversicherung ist nicht tragbar.

Dies beinhaltet im Detail:

a) Die Rücknahme der Änderung zur obligatorischen Anschlussversicherung im Rahmen des Krankenversicherten-Entlastungsgesetzes (SGB V §188, 191, 323)

b) Einschränkungen der Gesundheitsleistungen für Asylbewerber:innen im Asylbewerberleistungsgesetz (AsylbLG §4 und §6) abschaffen

c) Gesundheitsversorgung für alle in Deutschland lebenden EU-Bürger:innen gewährleisten durch die Abschaffung des Leistungsausschlussgesetzes (SGB II §7, SGB XII §23)

d) Ausweitung der Übermittlungspflichtausnahme des Aufenthaltsstatus auf den Sozial- und Gesundheitsbereich, damit Papierlose ihren Rechtsanspruch auf medizinische Versorgung ohne Angst vor einer Abschiebung wahrnehmen können.

3. Beratungsstellen für Menschen ohne Krankenversicherung (sogenannte Clearingstellen, existieren bereits in einigen Bundesländern) mit ausreichender finanzieller Ausstattung sind bundesweit aufzubauen.

4. Bundesweite Einrichtung eines anonymen Behandlungsscheins zur gesundheitlichen Versorgung papierloser Menschen.
5. Gesetzliche Härtefallregelungen für den Wiedereintritt Privatversicherter, die ihre Beiträge nicht zahlen können und von sozialer Notlage betroffen sind, in die gesetzliche Krankenversicherung festlegen.
6. Zugang zu präventiver medizinischer Versorgung (Impfungen, Vorsorgeuntersuchungen etc.) auch bei eingeschränkten Leistungen ermöglichen (z.B. bei Beitrags-schulden).
7. Wirksame Kontrolle der Krankenkassen zur Verhinderung des Ausschlusses von Menschen mit Beitragsschulden, auch wenn sie aufgrund von Obdachlosigkeit, Wohnungslosigkeit oder psychischer Erkrankungen nicht erreichbar sind.
8. Krankenkassen müssen dazu verpflichtet werden Menschen mit Beitragsschulden verlässliche und sozialverträgliche Regelungen zu Ratenzahlungen anzubieten.
9. Für Menschen in prekären Lebenslagen muss ein niederschwelliges medizinisches Versorgungsangebot („Medical Street Work“ etc.) als Teil des Regelsystems über den öffentlichen Gesundheitsdienst aufgebaut werden.
10. Bundesweite Datenerhebung über die Menschen ohne ausreichenden Zugang zur regulären Gesundheitsversorgung – Sicherstellung und freie Verfügbarkeit der Daten gewährleisten.
11. Ausreichende kostenlose Sprachvermittler:innen (Dolmetscher:innen) für die ambulante und stationäre Versorgung bereitstellen.
12. Diskriminierung im Gesundheitssektor durch geeignete Maßnahmen (Ombudspersonen, Antidiskriminierungsbeauftragte und Trainings) bekämpfen.
13. Verbesserung der Abrechnungsmöglichkeiten der EHIC-Karte (Europäische Krankenversicherungskarte) und Klärung der europaweiten Rechtslage für Menschen ohne Krankenversicherungsschutz.

Erläuterung zur Sachlage aus dem Gesundheitsreport 2019 der NGO Ärzte der Welt

Wer wird in Deutschland nicht ausreichend durch das Gesundheitssystem versorgt?

Menschen ohne Krankenversicherung oder mit Beitragsschulden bei einer Krankenversicherung

Unversicherte haben keinen Anspruch auf Kostenübernahme. Lediglich im Notfall und bei nachgewiesener Mittellosigkeit kann das Sozialamt die Kosten tragen. Kinder, deren Eltern keine Krankenversicherung haben, sind ebenfalls betroffen und haben keinen Zugang zu medizinischer Versorgung. Solange Beitragsrückstände bestehen, haben Versicherte lediglich den Anspruch auf einen reduzierten Umfang an Leistungen. Seit Anfang 2019 in Kraft getretenen Änderungen im Rahmen des GKV-Versichertenentlastungsgesetzes (SGB V §188, 191, 323) können Beitragsschulden, gemeinsam mit anderen Faktoren, zu einem Ausschluss aus der Krankenversicherung führen.

Migrant:innen aus EU-Mitgliedsstaaten

Bei einem vorübergehenden Aufenthalt in Deutschland sollte die medizinische Versorgung durch die Europäische Krankenversicherungskarte (EHIC) sichergestellt sein. Oft ist eine EHIC jedoch nicht vorhanden oder wird in Arztpraxen nicht akzeptiert.

Nicht-erwerbstätige EU-Bürger*innen ohne Krankenversicherung, die weniger als fünf Jahre in Deutschland gemeldet sind, erhalten kaum noch Unterstützung, seit Anfang 2017 das sogenannte Leistungsausschlussgesetz in Kraft getreten ist (SGB II §7, SGB XII §23). Innerhalb von zwei Jahren können sie für maximal einen Monat sogenannte Überbrückungsleistungen beantragen (inklusive eingeschränkter Gesundheitsleistungen bei akuten Krankheiten und Schmerzen). Anschließend besteht — selbst in Notfällen — kein Anspruch auf die Kostenerstattung für Arztbesuche, Krankenhausaufenthalte oder Medikamente.

Menschen, die im Asylverfahren sind oder mit einer Duldung in Deutschland leben

Nach dem Asylbewerberleistungsgesetz (AsylbLG §4 und 6) besteht bei akuten Erkrankungen und Schmerzzuständen sowie bei Schwangerschaft und Geburt in den ersten 18 Monaten ein Anspruch auf Kostenübernahme für reduzierte medizinische Leistungen. Darüberhinausgehende Leistungen, zum Beispiel für die Behandlung chronischer Krankheiten, müssen im Einzelfall in oft langwierigen Verfahren beantragt werden. Menschen ohne geregelten Aufenthaltsstatus Es besteht ein gesetzlicher Anspruch auf eingeschränkte Leistungen nach dem AsylbLG. Werden diese in Anspruch genommen, unterliegen die zuständigen Behörden jedoch einer Übermittlungspflicht an die Ausländer-behörde, durch die eine Abschiebung droht (AufenthG § 87 Abs. 2). Nur bei einer stationären Notfallversorgung und einer Entbindung im Krankenhaus gilt ein sogenannter verlängerter Geheimnisschutz.

Antragsgruppe I Initiativanträge

I – 001

Kulturpolitik stiftet Kommunikation, Identität und Gemeinschaft Kultur für alle – jetzt Kulturveranstaltungen wieder öffnen

Das letzte Jahr hat unser Leben verändert. Corona hat das kulturelle Leben in den Kommunen fast vollständig zum Erliegen gebracht. Wir haben gemerkt, dass Kultur zu unserem Leben gehört. Deshalb setzen wir uns für die Öffnung aller Kultureinrichtungen ein. Ein Ansatz in der warmen Jahreszeit ist die Eroberung des öffentlichen Raums für Kulturveranstaltungen. „Das Freie“ als Kulturraum muss entdeckt und gefördert werden. Das entsprechende Förderprogramm des Landes „Ab ins Freie“ muss verstetigt und für mehr Kommunen verfügbar gemacht werden. Und wir brauchen bundeseinheitliche Regelungen für die Durchführung von Kultur- und Sportveranstaltungen.

Kultur für alle – die demokratische Alternative

Wir wollen Kultur auch für die Bevölkerungsschichten erlebbar machen, die von ihrer Sozialisation und ihren Lebensverhältnissen einen erschwerten Zugang zur Kultur haben. Deshalb legen wir Sozialdemokraten einen besonderen Schwerpunkt auf die Vermittlung, die Verbindung von kommunaler Kulturpolitik mit der Bildungspolitik und auf die Einrichtungen der Volksbildung. Dazu zählen Volkshochschulen und Büchereien in besonderem Maße. Wir wollen Kulturelle Teilhabe ermöglichen. Das funktioniert bei den Transferhilfeempfängern sowie Kindern und Jugendlichen nur, wenn die Angebote und Einrichtungen kostenfrei sind.

Das kulturelle Leben und das kulturelle Angebot in den Kommunen leisten einen maßgeblichen Beitrag zur Lebensqualität der Bevölkerung, zur regionalen Wirtschaft und zur Attraktivität der Städte, Gemeinden und Regionen. Die Kultur ist der Ort, wo sich Bürgerinnen und Bürger, aus unterschiedlichen sozialen Schichten, jeder Altersgruppe, jedem Bildungsstand und nationaler Herkunft begegnen können. Dabei gibt es keine Unterscheidung welche Form der Kultur hier professionell oder ehrenamtlich betrieben wird – wichtig ist, dass es Kultur gibt und sie gefördert wird. Kulturpolitik ist für und in der Kommune eine Querschnittsaufgabe, die auch andere Politikfelder berührt.

Nach unserem Verständnis muss kommunale Kulturpolitik zu anderen Politikfeldern in Beziehung gesetzt werden. Wo Kultur fehlt, veröden Kommunen im wahrsten Sinne des Wortes. Daher ist Kultur für uns keine freiwillige Leistung, die man sich nur bei vollen Kassen leisten kann. Kultur gehört zur Grundversorgung und ist ein wichtiger Teil der Daseinsvorsorge. Jede Ebene, das Land wie die Kommunen müssen jetzt bemüht sein, Kultureinrichtungen wieder zu öffnen. Dazu gehören Schulen und Theater, Museen und Musikschulen. Aber auch Faschingsveranstaltungen, Veranstaltungen unserer Chöre gehören dazu.

Kommunale Finanzen und Kulturpolitik

Die Hessischen Kommunen stehen unter einem erheblichen finanziellen Druck. Mit der Aufnahme der Kultur in die hessische Verfassung muss in Zukunft Kulturarbeit Pflichtaufgabe werden. Sie als freiwillige Leistung zu disqualifizieren, ist unangemessen. Und wir fordern die Landesregierung auf, ihre Unterstützung für Jugendmusikschulen, die Soziokultur und die staatlichen und nichtstaatlichen Museen, deutlich zu verbessern und an den Förderungen anderer Länder zu orientieren. Um die Bürgerhäuser, Schulen und Schulturnhallen und sonstigen kommunalen Einrichtungen beispielsweise mit Luftfiltern auszustatten, fordern wir vom Land ein Sonderinvestitionsprogramm für die Kommunen.

I – 002

Erneuerbare Industriepolitik: Notwendiger denn je durch das Urteil des Bundesverfassungsgerichts zum Klimaschutzgesetz

Das jüngste Urteil des Bundesverfassungsgerichts zum Klimaschutzgesetz hat noch einmal deutlich gemacht, wie wichtig die Schaffung eines konkreten Entwicklungspfades hin zur CO₂-Neutralität ist. Dieser Pfad muss sozial gerecht gestaltet werden und die industrielle Wertschöpfung unseres Landes erhalten. Das kann nur auf Basis von guter Arbeit, neuen Technologien und einer nachhaltigen Industriepolitik gelingen. Ob Stahl, Kohle, Automobil oder Energieanlagenbau: Die aus dem Urteil resultierenden klimapolitischen Maßnahmen werden die deutsche Industrie mit großen Umbrüchen konfrontieren. Bestehende Strukturen und Geschäftsmodelle werden dadurch noch stärker infrage gestellt werden. Wenn es nicht gelingt, gute Arbeit, nachhaltiges Wachstum und Schutz der Menschen vor einer katastrophalen Klimaänderung in einen gesunden Dreiklang zu bringen, drohen wir die industriellen Kerne in Deutschland und Hessen zu verlieren. Wenn es aber gelingt, den Transformationsprozess gemeinsam mit Unternehmen und Gewerkschaften zu gestalten, liegen darin große Chancen für eine sozial und ökologisch nachhaltige Wertschöpfung.

Handlungsfelder Erneuerbarer Industriepolitik

Fertigungsverfahren und Industrieprodukte müssen sich dramatisch wandeln, wenn wir die Klimaziele aus dem Pariser Klimaschutzabkommen erreichen wollen. Klar ist aber auch: Die Nutzung emissionsarmer Energieträger wie Elektrizität, Wasserstoff oder in Ausnahmefällen synthetischer Kraftstoffe ist nur dann ein Beitrag zum Klimaschutz, wenn der für ihre Herstellung notwendige Strom zu 100% aus Erneuerbarer Energie stammt. Sie ins Zentrum unserer Industriepolitik zu stellen bedeutet aber auch, daraus entstehende Veränderungen durch entsprechende Regulation und Förderung zu begleiten und zu unterstützen. So ergeben sich mehrere politische Handlungsfelder.

1. Erneuerbaren Energien: Ausbau und Produktion

Photovoltaik: Deutschland muss in den Kreis der Produktionsländer von Photovoltaik-Anlagen zurückkehren. Neben dem vorhandenen Wissen bei Maschinenbauern, Komponentenherstellern und Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen bietet gerade auch der exzellente Forschungsstand und hohe Automatisierungsgrad bei der Fertigung von Photovoltaik-Anlagen hierzu eine Chance. Was jedoch fehlt, sind klare Ausbausignale für Photovoltaik-Anlagen auf dem deutschen Markt. Zwar konnten wir als SPD den so genannten absoluten Deckel gegen den Widerstand der CDU aus dem Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) streichen. Doch der so genannte „atmende Deckel“ bleibt weiter ein massives Hemmnis für den Ausbau der Photovoltaik in Deutschland.

Dabei könnten wir durch einen beschleunigten Ausbau die verbindlichen Ziele des Pariser Abkommens schneller erreichen. Und: Eine Wiederaufnahme der Massenproduktion von Photovoltaik-Modulen in Deutschland wird deren Preise und damit die Vergütung nach dem EEG und damit wiederum die EEG-Umlage schneller senken. Zusätzlich zur Rücknahme der EEG-Deformen ist die staatliche Unterstützung bei der Mobilisierung von Investitionen für industriell skalierbare Fertigungskapazitäten notwendig. Diese muss durch Garantien und vergünstigte Kredite zur Verfügung gestellt werden. Doch der Ausbau von Solarstrom ist auch eine Aufgabe der deutschen Länder. In Hessen wird über die Regierungspräsidien versucht, über Bodenwerte und Flächenbegrenzungen den Bau von Freiflächen-Photovoltaikanlagen zu behindern. Auch ist die schwarzgrüne Landesregierung überhaupt nicht vorbereitet auf die sinnvolle Doppelnutzung landwirtschaftlicher Flächen für die Agrar- und Solarstromnutzung. Die sog. Agri-Photovoltaik steht in den Startlöchern, aber die Landesregierung schaut nur zu. Dabei kann schon die Nutzung geringer Flächenanteile des bestehenden Ackerlands einen großen Beitrag zum Gelingen der Energiewende leisten und die Flächen zugleich für die Nahrungsproduktion sichern. Dafür setzen wir uns ein. Zudem setzen wir uns für eine Solarpflicht beim Neubau von Gebäuden ein. Ziel einer solchen Solarpflicht ist es, dass in Hessen und in Deutschland kein Gebäude ohne integrierte Nutzung von Solarenergie (Wärme und Strom) errichtet wird. Dass dies im Bau kostengünstig und im Betrieb günstiger als fossil möglich ist, wurde inzwischen in vielen Projekten erwiesen. Windkraft: Auch die deutsche Windkraft-Industrie braucht Impulse vom Heimatmarkt. Dies gilt ganz besonders für den Ausbau der Windenergie an Land. Denn Landwindkraft ist die günstigste Weise, Strom zu erzeugen. Auch hier gilt es, die Fesseln, die dem Ausbau der Landwindkraft durch ein dem EEG systemfremdes planwirtschaftliches Ausschreibungsregime angelegt wurden, endlich wieder zu lösen.

Wir wollen dabei in drei Schritten vorgehen: Die in den Leitlinien der EU-Kommission vorgeschlagene De-minimis-Regelung (bis zu sechs Anlagen mit einer installierten Gesamtleistung von maximal 18 MW sind von den Ausschreibungen freigestellt) muss sofort eingeführt werden. In einem zweiten Schritt muss die maximale Gesamtleistung des ausschreibungsfreien Anlagenclusters auf 36 MW erhöht werden. In einem dritten Schritt ist dann das gescheiterte Instrument der Ausschreibungen durch ein den Ausbau der Landwindkraft weniger behinderndes Förderungsparadigma zu ersetzen. Die De-minimis-Regelung stärkt vor allem die Wettbewerbsfähigkeit regionaler mittelständischer und kommunaler Projekte. Das Engagement von Stadtwerken, Regionalversorgern, mittelständischen Projektierern und Kommunen macht es Windkraftgegnern schwer, die Akzeptanz der Bevölkerung zu untergraben, denn die Wertschöpfung aus der Energieproduktion bleibt dann in der Region. Allerdings müssen auch die deutschen Länder ihren Beitrag zum Ausbau der Windkraft leisten. Gerade in Hessen muss der Landesentwicklungsplan angepasst werden. 98% der Landesfläche werden als Windkraft-Ausschlussgebiet deklariert. In Verbindung mit der Vorgabe einer Mindestwindgeschwindigkeit von nur 5,75 m/s weisen die hessischen Regionalpläne Flächen als Windkraftvorranggebiete aus, auf denen aufgrund der Vorgaben aus dem EEG keine Windkraftanlagen errichtet werden können. Dies ist faktische Verhinderungsplanung gegen Windkraftanlagen. Denn da außerhalb der Vorranggebiete keine Windkraftanlagen gebaut werden dürfen, bedeutet die Vorgabe des hessischen Landesentwicklungsplanes nichts weniger, als eine bewusste Verkleinerung der für Windkraft nutzbaren Landesfläche auf deutlich unter 2%. Dies steht im Widerspruch zu den Zielen des Hessischen Energiegipfels. Anlagen- und Maschinenbau: Zum Anlagen- und Maschinenbau im Bereich der Erneuerbaren Energien gehören nicht nur Photovoltaik- und Windkraftanlagen, sondern auch Erforschung, Entwicklung und Produktion von Solarwärme-Anlagen, Solar-Kühlungsanlagen, Wärmepumpen, Blockheizkraftwerken (auch Mini- und Mikro-BHKW und auch Brennstoffzellen-Technologie). Viele Unternehmen des industriellen Mittelstands sind in diesen Bereichen tätig, auch in Hessen. Auch deshalb setzen wir uns für einen verbesserten regulatorischen Rahmen für den Einsatz der genannten Technologien ein. So wollen wir den Verteilnetzbetreibern den Regel- und Ausgleichsenergiemarkt öffnen und Geschäftsmodelle ermöglichen, die den Verteilnetzbetreibern die Möglichkeit geben, auf die Mini- und Mikro-BHKW ihrer Kunden zur Sicherung von Leistung zuzugreifen oder aber die Mini- und Mikro-BHKW in den Häusern ihrer Wärmekunden selbst zu betreiben. Durch solche Geschäftsmodelle kann auch schnell die kostspielige Netzreserve, Kapazitätsreserve und Sicherheitsbereitschaft zumindest teilweise ersetzt werden.

2. Erneuerbare Automobil und Automobilzulieferindustrie

Ob Endhersteller oder Zulieferer: Die notwendige Transformation der Antriebstechnologie stellt die Automobilindustrie vor ungeahnte Herausforderungen. Der Wegfall des Verbrenners bedroht in Deutschland schätzungsweise 150.000 Arbeitsplätze. Mit Blick auf Energieeffizienz, Nullemissionen im Betrieb, längerer Haltbarkeit und geringeren Haltungs- und Energiekosten werden sich batterieelektrisch betriebene Automobile durchsetzen. Überhaupt: Batteriebetriebene Elektromobilität ist derzeit die einzige CO₂-arme Antriebstechnologie, die sich schnell industrialisieren lässt. Nur mit ihr besteht die Möglichkeit CO₂-Emissionen kurzfristig in großem Maßstab zu reduzieren. Wir wollen deshalb, dass die batterieelektrische Wertschöpfungskette vollständig in Deutschland abgebildet wird. Hierzu bedarf es einer proaktiven Industriepolitik, die schnell und unbürokratisch hilft, wenn es um die Ansiedlung der Produktion von Batteriezellen, Elektromotoren, Elektrokomponenten oder Elektroachsen geht. Mit den aktuellen Förderprogrammen auf europäischer und nationaler Ebene gibt es bereits Instrumente, die hierfür einen wichtigen Beitrag leisten. Allerdings müssen sie tatsächlich auf sämtliche Wertschöpfungsstufen zugeschnitten sein, die Sicherung von Arbeitsplätzen mit Tarifbindung garantieren und sicherstellen, dass europäische Unternehmen profitieren. Und: Unternehmen, die Wertschöpfung ins Ausland verlagern, müssen von der Teilnahme von derlei Programmen ausgeschlossen werden. Batterieelektrische Fahrzeuge mit im außereuropäischen Ausland hergestellten Komponenten, die bei ihrer Herstellung klima- oder sozialpolitisch notwendige Standards nicht einhalten, müssen entsprechend besteuert werden. Die Akzeptanz des Elektroautos hängt auch wesentlich davon ab, ob es gelingt eine angemessene Schnelladeinfrastruktur zur Verfügung zu stellen. Hier bedarf es zum einen eindeutiger regulatorischer Vorgaben mit Blick auf die Normung von Steckern oder Bezahlssystemen. Zum anderen brauchen wir eine ganzheitliche Investitionsstrategie, die mit dem Hochlauf der Produktion von Elektrofahrzeugen den Ausbau einer Schnelladeinfrastruktur garantiert. Der Verbrennungsmotor als Technologie wird verschwinden. Um diesen Prozess sozialverträglich zu gestalten, muss gerade mit Blick auf die Zulieferer ein Übergangsfonds mit staatlichen Garantien geschaffen werden. So kann aus Sicht der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer wertvolle Zeit für Umqualifizierungen oder Brücken in den Ruhestand gewonnen werden.

3. Erneuerbare Chemieindustrie

Gerade die energieintensive Chemieindustrie steht angesichts der klimapolitischen Notwendigkeiten vor enormen Herausforderungen. Investitionen in konventionelle Anlagen werden angesichts der bevorstehenden Umbrüche nicht mehr oder kaum noch getätigt. Zugleich sind Investitionen in CO₂-neutrale Anlagen und Verfahren aus betriebswirtschaftlicher Sicht noch zu hoch. Die Konsequenz, wenn nicht Industriepolitisch gegengesteuert wird: Chemie-Standorte gehen verloren, während ihre Produkte aus klima-, umwelt-, sozial- und arbeitspolitisch weniger ehrgeizigen Ländern importiert werden. Um das zu verhindern, müssen die bestehenden Chemie-Cluster in Deutschland bei der Umstellung auf emissionsfreie Fertigungsverfahren unterstützt werden. Es müssen Programme aufgelegt werden, die Raffinerie-Standorte für die

Produktion synthetischer Kraftstoffe auf Wasserstoffbasis umrüsten, die übergangsweise (bis zur Elektrifizierung) für den Flugbetrieb benötigt werden. Produktionsanlagen der Grundstoff-Chemie müssen so umgebaut werden, dass Strom und nicht mehr Chemikalien als Elektronengeber oder Elektronenabsorber fungiert. Der Schaffung einer Wasserstoff-Infrastruktur kommt gerade mit Blick auf eine treibhausgasneutrale Chemieindustrie eine Schlüsselrolle. Hier gilt es entsprechende Strukturen aufzubauen.

4. Erneuerbare Stahlindustrie

Die deutsche und europäische Stahlindustrie müssen die Technologieführerschaft in der klimaneutralen Stahlerzeugung übernehmen. Hierzu bedarf es eines Förderprogramms, das die Dekarbonisierung der Stahlerzeugung vorantreibt und gerade bei der Wasserstoffreduktion die Förderung der Grundlagenforschung und die Industrialisierung entsprechender Fertigungsverfahren umfasst. Dumpingstahl aus dem außereuropäischen Ausland, der in bei seiner Erzeugung nicht den EU-Umweltstandards entspricht, muss mit einer Green-Border-Tax belegt werden.

Gute Arbeit sichern und Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer schützen

Klar ist: Eine nachhaltige Industriepolitik, die den Weg zu CO₂-Neutralität ebnet, gelingt nur, wenn sie den Wandel für die Menschen sicher gestaltet. Tarifpolitische Instrumente der Gewerkschaften wie Rationalisierungsschutz (Umqualifizierung oder Schutz vor Abgruppierungen und Entlassungen), Altersteilzeitprogrammen, arbeitszeitpolitische Maßnahmen oder die Gestaltung neuer Arbeits- und Organisationsformen müssen daher arbeitsmarktpolitisch ergänzt werden. Mit dem Qualifizierungschancengesetz gibt es in diesem Kontext bereits ein gutes Instrument, dass durch die Einführung eines Transformationskurzarbeitergeldes ergänzt werden muss. Gerade mit Blick auf den industriellen Mittelstand bedarf es der Schaffung regionaler Bündnisse aus Arbeitgeberverbände, Unternehmen, Betriebsräten, Gewerkschaften, Hochschulen und kommunaler Politik. Derlei Bündnisse müssen Betriebe bei der Erschließung neuer Geschäftsmodelle, der Implementierung neuer Technologien oder der Schaffung regionaler Wertschöpfungscluster unterstützen. Ihre Arbeit muss mit Zuschüssen und Garantien durch Beteiligungsfonds auf Landesebene sowie regionalen Strukturmitteln unterstützt werden.

Beschlussübersicht

Antragsgruppe A Wirtschaft – Finanzen	A 01	Für ein sozial gerechtes Steuersystem Überweisung an den Bezirksbeirat zur weiteren Beschlussfassung
	A 02	Gender Budgeting als gleichstellungspolitisches Instrument einführen Überweisung an den Bezirksbeirat zur weiteren Beschlussfassung
	A 03	Lieferkettengesetz verbessern Überweisung an den Bezirksbeirat zur weiteren Beschlussfassung
	A 04	Echte Steuerfreiheit für das Kurzarbeitergeld Überweisung an den Bezirksbeirat zur weiteren Beschlussfassung
	A 05	Solidarkurzarbeitergeld in Höhe von 100% des letzten Nettoentgeltes bis zu einem Einkommen bis 1.600,-- Euro Überweisung an den Bezirksbeirat zur weiteren Beschlussfassung
	A 06	Änderung des § 19 Abs. 1 Nr. 2 BBiG – Fortzahlung der Ausbildungsvergütung bei Betriebsschließungen ohne zeitliche Begrenzung Überweisung an den Bezirksbeirat zur weiteren Beschlussfassung

Antragsgruppe B Sozialpolitik	B 01	Das Leben leichter und gerechter machen – der Sozialstaat als Partner Annahme in geänderter Fassung Weiterleitung an Bundestagsfraktion
	B 02	Armut ist heilbar, Reichtum ist teilbar Überweisung als Material an Bezirksvorstand und Bundestagsfraktion
	B 03	Eine gute Rente als elementarer Bestandteil der Generationengerechtigkeit Erledigt durch Beschlusslage 2016
	B 04	Gemeinsam gegen Einsam Annahme Weiterleitung an Bundesvorstand, Bundestagsfraktion, Landesvorstand, Landtagsfraktion
	B 05	Kulturelles Leben in der Coronakrise sichern – kulturelle Teilhabe in Hessen ausbauen Erledigt durch I-001
	B 06	Beschäftigte in Werkstätten für Behinderte Menschen ins MILOG aufnehmen Annahme Weiterleitung an Bundestagsfraktion
Antragsgruppe C Innenpolitik, Rechtspolitik - Kommunalpolitik	C 01	Unsere Demokratie stärken Annahme in geänderter Fassung Weiterleitung an Bundestagsfraktion, Landtagsfraktion
	C 02	Sicherheit und Prävention für Deutschland! Annahme Weiterleitung an Bundestagsfraktion, Landtagsfraktion

	C 03	<p>Offensive für den Rechtsstaat!</p> <p>Annahme in geänderter Fassung</p> <p>Weiterleitung an Bundestagsfraktion, Landtagsfraktion</p>
	C 04	<p>Datenpolitik für Alle: Regelungen mit Bezug auf Private</p> <p>Annahme</p> <p>Weiterleitung an Parteivorstand, Bundestagsfraktion, Landtagsfraktion</p>
	C 05	<p>Datenpolitik für Alle: Regelungen gegenüber der öffentlichen Hand</p> <p>Annahme</p> <p>Weiterleitung an Parteivorstand, Bundestagsfraktion, Landtagsfraktion</p>
	C 06	<p>150 Jahre § 218 StGB – Schwangerschaftsabbruch raus aus dem Strafgesetzbuch!</p> <p>Annahme in geänderter Fassung</p> <p>Weiterleitung an Bundestagsfraktion, Landesparteitag, ASF-Bundeskonferenz</p>
	C 07	<p>Das „Dritte Geschlecht“ von körperlichen Geschlechtsmerkmalen unabhängig machen</p> <p>Annahme</p> <p>Weiterleitung an Bundestagsfraktion</p>
	C 08	<p>Antidiskriminierungsschulungen für Angestellt im öffentlichen Dienst</p> <p>Zurücküberweisung an Antragsteller:in</p>
	C 09	<p>Erinnerungskultur stärken!</p> <p>Annahme</p> <p>Weiterleitung an Landesparteitag, Landesvorstand, Landtagsfraktion</p>

	C 10	Konsequenzen aus Hanau – jetzt! Annahme in geänderter Fassung Weiterleitung an Landtagsfraktion
Antragsgruppe D Verkehr – Energie – Umwelt – Landwirt- schaft	D 01	Sozialer Fortschritt, ökologische Verantwortung, wirtschaftliche Dynamik Annahme in geänderter Fassung Weiterleitung an Bundestagsfraktion
	D 02	Für eine sozial-ökologische Klimaschutzpolitik mit Mut und Entschlossenheit! Annahme Weiterleitung als Material an Bundestagsfraktion und Bezirksvorstand zur Ausarbeitung eines weiterführenden Antrags für den Bezirksparteitag 2022
	D 03	New Rail Deal – Zukunft des Schienenverkehrs Annahme Weiterleitung an Parteivorstand, Landtags- fraktion und Bezirksvorstand zur Erarbeitung eines Antrages für den Bezirksparteitag 2022
	D 04	Sozialisierung des ÖPNV ist die Antwort Überweisung an Bezirksvorstand
	D 05	CO2-neutralen Bau in Hessen fördern Annahme Weiterleitung an Landtagsfraktion
	D 06	Rechtsverschärfungen für Fischzucht Überweisung an AK Landwirtschaft
Antragsgruppe E Außen-, Friedens- und Sicherheitspolitik	E 01	Kinderarbeit bekämpfen Annahme Weiterleitung an Bundestagsfraktion

	E 02	Atomwaffenverbotsvertrag positiv begleiten Annahme Weiterleitung an Bundestagsfraktion
	E 03	Nukleare Aufrüstungspläne Großbritanniens verhindern Erledigt durch Regierungshandeln
Antragsgruppe F Bildungspolitik	F 01	Politische Bildung für Frauen mit Migrationshintergrund fördern Annahme Weiterleitung an Landesparteitag, Landtagsfraktion, Bundesparteitag, sozialdemokratische Mitglieder der Bundesregierung, sozialdemokratische Mitglieder im Ausschuss für Inneres im Bundestag
	F 02	Musikalische Bildung für alle – sozialversicherungsbedürftige Beschäftigungsverhältnisse für Musikschullehrkräfte Annahme Weiterleitung an Landtagsfraktion
	F 03	Internetzugang und Lernmittelfreiheit: Eduroam auch für Schüler*innen und Auszubildende Annahme Weiterleitung an Landtagsfraktion

Antragsgruppe G Gesundheitspolitik	G 01	Menschrecht auf Gesundheit im Grundgesetz verankern – diskriminierungsfreien Zugang zu bedarfsgerechter Gesundheitsversorgung ausnahmslos sicherstellen! Annahme Weiterleitung an Bundestagsfraktion
	G 02	Die Krise als Brandbeschleuniger – Für eine radikal progressive Reform des Gesundheitswesens und eine stärkere internationale Zusammenarbeit in der Gesundheitspolitik im Sinne der WHO Überweisung an den Bezirksbeirat zur weiteren Beschlussfassung
	G 03	Keine Privatisierung unserer Kliniken! Für eine flächendeckende medizinische Versorgung Überweisung an den Bezirksbeirat zur weiteren Beschlussfassung
	G 04	Kosten-Nutzen-Verhältnis bei IT-Lösungen im Gesundheitswesen wahren Überweisung an den Bezirksbeirat zur weiteren Beschlussfassung
	G 05	Datenschutz für Krankenversicherte Überweisung an den Bezirksbeirat zur weiteren Beschlussfassung
	G 06	Corona-App zum Info-Portal über Corona-Maßnahmen ausbauen Überweisung an den Bezirksbeirat zur weiteren Beschlussfassung

Antragsgruppe H Europapolitik	H 01	Europäische Solidarität Überweisung an den Bezirksbeirat zur weiteren Beschlussfassung
Antragsgruppe O Organisation – Parteien – Verbände	O – 1	Antidiskriminierungsschulungen für SPD-Vorstände Überweisung an den Bezirksbeirat zur weiteren Beschlussfassung
Initiativanträge	I – 001	Kulturpolitik stiftet Kommunikation, Identität und Gemeinschaft Kultur für alle – jetzt Kulturveranstaltungen wieder öffnen Annahme Weiterleitung an Bundestagsfraktion, Landtagsfraktion, Landesparteitag
	I – 002	Erneuerbare Industriepolitik: Notwendiger denn je durch das Urteil des Bundesverfassungsgerichts zum Klimaschutzgesetz Annahme Weiterleitung Bundestagsfraktion
	I – 003	Aufwertung Arbeitsgemeinschaften und Foren Überweisung an Bezirksvorstand und Organisationspolitische Kommission

Wahlergebnisse

Wahl des 1. Vorsitzenden

Kaweh Mansoori	Ja	152
	Nein	45
	Enthaltung	7

Wahl der 2 stellvertretenden Vorsitzenden

Heike Hofmann	Ja	144
	Nein	45
	Enthaltung	11

Dagmar Schmidt	Ja	164
	Nein	23
	Enthaltung	10

Wahl des Schatzmeisters

Patrick Koch	Ja	161
	Nein	30
	Enthaltung	10

Wahl der 16 Beisitzer:innen

Vivien Costanzo	103
Felix Döring	111
Katharina Euler	114
Kersten Geis	123
Andrea Gerlach	117
Lisa Gnadl	138
Katrin Hechler	132
André Kawai	99
Lino Leudesdorff	106
Arijana Neumann	102
Natalie Pawlik	137
Marius Schmidt	121
Michael Siebel	113
Umut Sönmez	120
Viktoria Spiegelberg-Kamens	122
Turgut Yüksel	114

Wahl der 3 Revisoren:innen

Carsten Müller	185
Norbert Schmitt	185
Christel Sprößler	194

Wahl der 11 Vertreter:innen zum Parteikonvent

Alicia Bokler	62
Christoph Degen	81
Nancy Faeser	111
Gernot Grumbach	76
Heike Hofmann	64
Tim Huß	67
Bijan Kaffenberger	77
Christine Lambrecht	62
Kaweh Mansoori	103
Natalie Pawlik	100
Jens Zimmermann	72

Ersatzdelegierte in der Reihenfolge der Stimmergebnisse

Tobias Eckert	66
Andrea Gerlach	62
Viktoria Spiegelberg-Kamens	61
Stephan Grüger	59
Turgut Yüksel	56
Kamyar Mansoori	55
Vivien Costanzo	53
Rüdiger Holschuh	50
Catrin Geier	46
Simon Witsch	46
Stefanie Minkley	39
Carsten Sinß	38
Lino Leudesdorff	32
Sven Wingerter	32
Patricia Eck	30
Marius Schmitt	25
Jürgen Gasper	24
Melanie Wegling	22
Lukas Dittrich	21
Armand Zorn	15
Lukas Becker	14
Roger Podstatny	14
Harald Braun	10

Wahl der 45 Delegierten zum Bundesparteitag

Alicia Bokler
Vivien Costanzo
Felix Döring
Patricia Eck
Tobias Eckert
Nancy Faeser
Lisa Gnadl
Stephan Grüger
Ina Hartwig
Melanie Haubrich
Rüdiger Holschuh
Tim Huß
Mike Josef
Bijan Kaffenberger
André Kawai
Patrick Koch
Stephanie Kötschau
Ralf Kunert
Cirsten Kunz
Christine Lambrecht
Kristina Luxen
Kaweh Mansoori
Anne Marquardt
Giorgio Nasseh
Lennard Oehl
Natalie Pawlik
Fabian Pflume
Martin Rabanus
Serpil Sarikaya
Yasmin Schilling
Tim Schmöker
Ilja-Kristin Seewald
Michael Siebel
Viktoria Spiegelberg-Kamens
Gisela Stang
Oliver Strank
Philipp Türmer
David Wade
Dieter Wasilewski
Melanie Wegling
Sven Wingerter
Simon Witsch
Helena Wolf
Turgut Yüksel
Jens Zimmermann

Ersatzdelegierte in der Reihenfolge der Stimmergebnisse

Simmler, Susanne	42	Braun, Harald	12
Böcher, Jan Moritz	40	Ludwig-Dinkel, Amelie	12
Sinß, Carsten	35	Schmiele, Rita	12
Christ, Lars	33	Then, Stefanie	12
Geier, Catrin	33	Becker, Lukas	11
Krings, Rekha	31	Mustafa, Alghith	11
Maier, Sebastian	31	Polat, Murat	11
Hofmann, Andreas	29	Einhaus, Georg	10
Degen, Christoph	28	Falk, Dieter	10
Firat, Tuna	28	Michael, Michael	10
Fischer, Aylin	28	Lobo Massaro, Laura	9
Gnadl, Rolf	28	Hamalega, Jakob	9
Voss, Jan	28	Klingenberg, Sabrina	9
Grobeis, Oliver	27	Prochaska, Jutta	9
Feick, Alexia	26	Winter, Gabriele	9
Khenissi, Rachid	25	Duncker-Speyer, Daniel	8
Minkley, Stefanie	24	Feuerstein, Andreas	8
Alfonso Munoz, Dennis	23	Heldmann, Eva	8
Zimmer, Maik	23	Jordan, Jonas	8
Gniza, Tobias	22	Wießmann, Sonny	8
Trägler, Andreas	22	Baier, Horst	7
Bailey, Vinzenz	20	Herfort, Jan	7
Kunze, Sylvia	20	Ludwig, Barbara	7
Ostrowicki, Julia	20	Michael, Claudia	7
Leudesdorff, Lino	19	Schachtner, Jörn	7
Habekost, Oliver	18	Straub, Jutta	7
Merker, Matti	18	Celik, Ercan	6
Gasper, Jürgen	17	Hunszinger, Benjamin	6
Busch, Ursula	16	Kannegießer, Birgit	6
Hoffmann-Fessner, Susanne	16	Keck, Jürgen	6
Kröll, Katharina	16	Schöbel, Peter	6
Reuter, Michael	16	Ziegler, Stefan	6
Scheele-Brenne, Sabine	16	Hunszinger, Michael	5
Wandt, Josephine	16	Schecker, Sebastian	5
Zorn, Armand	16	Straub, Thomas	5
Blumenstein, Florian	15	Elzenheimer, Gerd	4
Frey, Juliane	15	Jansen, Maria	4
Giebenhain, Raoul	15	Jarrar, Nader	4
Müller-Puhlmann, Michael	15	Reiter, Erhard	4
Köster, Antje	14	Schell, Michael	2
Rottloff, Simon	13	Przyrembel, Ralph	1
Schönbach, Anna Kristina	13		

Wahl der Schiedskommission I

Wahl des Vorsitzenden

Hubert Harth	Ja	177
	Nein	3
	Enthaltung	3

Wahl der 2 stellvertretende Vorsitzenden

Roland Fritz	164
Susanne Weißler-Hoth	180

Wahl der 4 Beisitzer:innen

Verena Boldt	180
Albina Daka	176
Pascal Remijnse	162
Wilfried Weyl	162

Wahl der Schiedskommission II

Wahl des Vorsitzenden

Fabian Hoffmann	Ja	177
	Nein	3
	Enthaltung	3

Wahl der 2 stellvertretende Vorsitzenden

Annemie Birk	178
Gabriele Reutter-Schwammborn	170

Wahl der 4 Beisitzer:innen

Jens-Peter Hoth	159
Torben Ludwig	166
Doris Schumacher-Braun	174
Ines Walburg	175

Wahl der Delegierten zum Kongress der SPE

Udo Bullmann	165
Vivien Costanzo	148

Wahl der Ersatzdelegierten zum Kongress der SPE

Tanja Pfenning	176
Umut Sönmez	161

