Sozialdemokratische Partei Deutschlands
Landesorganisation Hamburg

a.o. Landesparteitag 30.03.2019

Antragsbuch

Inhaltsverzeichnis

Verkehr/Mobilität	5
Preis der Jahreskarte des HVV auf 365 Euro im Jahr senken	5
Attraktiver ÖPNV	6
HVV-Tarif weiter einwickeln: 1. Bezirks Tageskarte schaffen 2. Einzelfahrkarten einfacher und transparenter gestalten, 3. günstige Zeitkarten anbieten 4. Jugendfreizeit-Monatskarte einführen	6
Mit dem HVV die Verkehrswende erreichen	9
Fahrpreiserhöhungen maximal auf Inflationsniveau begrenzen	11
Jugendticket für Hamburg – Schüler*innen und Azubis mobil machen! Das 1€-Tagesticket	12
Bestmögliche Verkehrsanbindung der Science City Bahrenfeld	13
Schnellbuszuschlag abschaffen	14
Nach der erfolgten Busbeschleunigung die Busverkehre in Hamburgs Westen/ Bereich Osdorf optimieren	15
Verlängerung der U 2 von Mümmelmansberg nach Lohbrügge und ggf. nach Oberbillwerder	16
Verlängerung der Fährverbindung 73 über Wilhelmsburg nach Harburg!	17
Erweiterung der Fährverbindung 73 um die Stationen Wilhelmsburg-Mitte und Harburg Dampfschiffbrücke	19
Mit Rekommunalisierung der Deutschen Bahn Stukturchaos der Bahnprivatisierung beenden	21
Umweltverbund in Hamburg stärken	22
100% Öko für Carsharing	23
Carsharing für ganz Hamburg!	24
Mobilität der Zukunft: Elektrokleinstfahrzeuge praxisgerecht legalisieren!	25
Praxistauglich machen: Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr (eKFV)	26
Hamburg wird Fahrradstadt – jetzt aber richtig!	27
Erweiterung der Bedeutung des Zusatzzeichens 1010-65 „E-Bikes frei“	29
Schaffung einer „Fahrradautobahn“ zwischen Hamburg-Bergedorf und Hamburg-Innenstadt	30
Organisation	32
Satzungsänderungen SPD Hamburg	32
- siehe separate Drucksache -	32
Beauftragung der Entwicklung einer Anwendung für digitale Kommunikation	32
Europa	33

Ein soziales, solidarisches, nachhaltiges und grenzenloses Europa ist die Antwort – unsere Jugendwahlkampagne zur Europawahl 2019	33
Maßnahmen zur besseren Durchsetzung von menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten von Unternehmen auf europäischer Ebene	40
Bezirke	42
Digitale Öffentlichkeitsarbeit der Bezirke ausbauen.....	42
Wohnen/Stadtentwicklung	43
Bodenspekulation begrenzen und den öffentlich geförderten und den preisreduzierten Wohnungsbau weiter stärken	43
Für einen anderen Umgang mit Grund und Boden	44
Wohnungstausch als strategischer Baustein für eine soziale und bedarfsgerechte Wohnungspolitik.....	47
Wohnraumleasing gerecht gestalten!.....	48
Schlupflöcher stopfen – Milieuschutz stärken!	49
Arbeit	50
Mehr Bildung wagen - Änderung des Arbeitnehmerüberlassungsgesetz in Bezug auf den Einsatz von Erzieher*innen im Ganztagschulbetrieb.....	50
Tarifverträge auch für studentische Beschäftigte	50
Soziales	51
Gleichstellung besonders langjährig Versicherter (> 45 Beitragsjahre) der Jahrgänge 1942-1951 in der Rentenberechnung.....	51
Bildung/Ausbildung	52
Einführung eines verpflichtenden Vorschuljahres für alle Hamburger Kinder vor Einschulung in die Grundschule	52
Mehr Bildung wagen - Gute Ganztagschulen für Hamburg Kostenloses Mittagessen für alle Kinder an allen allgemeinbildenden Schulen	53
Mehr Bildung wagen - Gute Ganztagschulen für Hamburg Lernerfolge für alle Schüler*innen verbessern.....	54
Mehr Bildung wagen - Das Projekt alles>>können fortsetzen.....	55
Mehr Bildung wagen - Treibhäuser der Demokratie entwickeln.....	57
Mehr Bildung wagen - Vielfalt und Toleranz an Hamburgs Schulen stärken	58
Gesundheit	59
Besserer Gesundheitsschutz für unsere Berufsfeuerwehr	59
Psychisch kranken Patient*innen wirklich helfen!.....	60
Schwangerschaftsabbruch: Medizinische Ausbildung standardisieren!	63
Verbesserte Hilfe für Schwerstabhängige – Vereinfachte Verschreibung von Diamorphin gem. § 5a BtMVV	64
Gleichstellung/Teilhabe	65

Barrierefreie Kommunikation und Partizipation von Menschen mit Hörbeeinträchtigung bei den Landesparteitagen der SPD Hamburg	65
Einrichtung von geschlechtsneutralen Toiletten	66
Werbeoffensive für Antidiskriminierungsstelle des Bundes	66
Digitalisierung/Mobilfunk	67
Vorwärts ins Netz des 21. Jahrhunderts	67
Wirtschaft/Steuern	68
Abschaffung der Steuerprivilegien im nationalen und europäischen Flugverkehr	68
Einhaltung von Sozialstandards bei Billigfluggesellschaften und Fluglärm	69
Kultur	70
Mehr Bildung wagen - Abbau von sozialen Barrieren beim Zugang zu Bildung und Kultur	70
Einführung regelmäßiger eintrittsfreier Tage in staatlichen Museen in Hamburg	72
Umwelt/Energie	73
„Solarenergie auf Hamburgs Dächern nutzen, Energiekosten senken und Klimaschutz voranbringen“	73
Für einen schnellstmöglichen bundesweiten Kohleausstieg	77
Für einen schnellstmöglichen bundesweiten Kohleausstieg	79
Vorhandene Landstrom besser nutzbar machen – Einigung mit Bundesnetzagentur zum Hochlastenzetfenster forcieren	81
Inneres	82
Innenpolitik neu ausrichten	82
Recht	86
Hamburgisches Kinder-und-Jugend-Mitwirkungsgesetz	86

Verkehr/Mobilität

Antragsbereich Verk/ Antrag 1

Kreis II Altona

Preis der Jahreskarte des HVV auf 365 Euro im Jahr senken

vertagter Antrag LPT 20.10.2018

5 Der Landesparteitag möge beschließen: Senat und Bürgerschaftsfraktion werden aufgefordert, den Preis für die HVV-Jahreskarte (AB) nach Wiener Vorbild auf 365 Euro im Jahr zu senken und der HVV dafür zusätzliche finanzielle Mittel zu gewähren.

Begründung:

10 Eine deutlich vergünstigte Jahreskarte hat für Hamburg viele Vorteile. Der zu erwartende ökologische, soziale und gesellschaftliche Nutzen ist groß:

Steigende Fahrgastzahlen und Rückgang des Individualverkehrs

15 Gerecht und solidarisch: Bezahlbare Mobilität für alle BürgerInnen

Kürzere Takte, verbessertes Angebot und damit höhere Akzeptanz des HVV

20 Green City Hamburg und Beitrag, um Klimaziele zu erreichen: Weniger Verkehr auf Hamburgs Straßen führt zu weniger Emissionen und Feinstaub

Weniger Lärm, weniger Staus, weniger Unfälle und mehr Freiflächen

Für Konsum verfügbares Haushaltseinkommen der BürgerInnen steigt

25 In Wien wurde 2012 der Preis einer Jahreskarte auf 365 Euro im Jahr gesenkt. Die Zahl der verkauften Jahreskarten hat sich in fünf Jahren mehr als verdoppelt. Mittlerweile gibt es dort mehr JahreskartenbesitzerInnen als angemeldete Autos. Die Wiener Linien haben dazu von der Stadt Mittel von ca. 50 Millionen im Jahr erhalten, um die zusätzliche Nachfrage zu bedienen. 40% der WienerInnen nutzen heute den ÖPNV. In Hamburg sind es weniger als
30 20%. Die Städte Bonn und Reutlingen orientieren sich bereits am Wiener Erfolgsmodell.

Die Jahreskarte soll auch monatlich zahlbar sein, um finanziell schwachen BürgerInnen den Kauf zu ermöglichen. Außerdem sollen für die äußeren Ringe ebenfalls günstige Jahreskarten zur Verfügung gestellt werden.

Antragsbereich Verk/ Antrag 2

Attraktiver ÖPNV

vertagter Antrag LPT 20.10.2018

Der SPD – Landesparteitag beschließen:

- 5 Die SPD Hamburg setzt sich dafür ein, dass das Preissystem des HVV im inneren Kernbereich als besonderer Anreiz für die Nutzung des ÖPNV ein Tarifgebiet zur kostenlosen Nutzung angeboten wird. Das kostenlose Tarifgebiet soll bei Abo- und Zeitkarten sowie Einzeltickets berücksichtigt werden.

10 **Begründung:**

- 15 Um Hamburg als lebenswerte Stadt zukunftsfähig zu machen, müssen die innerstädtischen Verkehre neu organisiert werden. Damit Autoverkehre, die Umwelt und Gesundheit belasten, im innerstädtischen Bereich vermieden werden, brauchen wir Anreize um den ÖPNV noch attraktiver zu machen und so mehr Leute zum Umsteigen auf Bus und Bahn zu motivieren. Gerade in der Innenstadt kann dies zur Entlastung der Straßen beitragen und durch die Vermeidung von Staus auch die Lebensqualität steigern. Mit einer Gratis-Zone im Innenstadtbereich wird ein solcher Anreiz geboten.

Antragsbereich Verk/ Antrag 3

Kreis VII Harburg

HVV-Tarif weiter einwickeln: 1. Bezirks Tageskarte schaffen 2. Einzelfahrkarten einfacher und transparenter gestalten, 3. günstige Zeitkarten anbieten 4. Jugendfreizeit-Monatskarte einführen

- 5 Der HVV-Tarif wird gebildet aus Tarifzonen (grundsätzlich für Zeitkarten) und Tarifrängen (grundsätzlich für Einzelkarten). Bei den Einzelkarten gibt es in den Tarifrängen AB die Besonderheit von Zahlgrenzen. Sind die Grundlage für Kurzstrecken- und Nahbereichsfahrkarten. Anders als die Tarifzonen und -ringe sind sie für die Fahrgäste nicht transparent. Zudem ist der HVV-Tarif auf manchen kurzen Strecken verhältnismäßig teuer. Die folgende Tabelle zeigt die Unterschiede beispielhaft auf:

10

Strecke	Länge	Einzelkarte	Abo-Karte
A S Veddel – Harburg Rathaus	8,6 km	2,30 €	78,10 €
B S Wilhelmsburg – Harburg Rathaus	6,0 km	1,70 €	55,90 €
C S Neuwiedenthal – Harburg Rathaus	7,2 km	3,30 €	55,90 €
D Rönneburg An der Eiche – Harburg Rathaus	4,5 km	1,70 €	55,90 €

15	E	Eißendorf Hainholzweg Mitte – Harburg Rathaus	4,5 km	2,30 €	55,90 €
	F	Sinstorf Kirchweg – Harburg Rathaus	5,0 km	2,30 €	55,90 €
	G	Neuland Schule – Bahnhof Harburg	4,9 km	3,30 €	55,90 €
	H	Neuenfelde Hasselwerder Str. – Harburg Rathaus	17,8 km	3,30 €	78,10 €
	I	Neuenfelde Hasselwerder Str. - S Neugraben	8,9 km	3,30 €	55,90 €

20 Diese Beispiele aus dem Hamburger Süden lassen sich ähnlich im gesamten Hamburger Stadtgebiet finden. Für annähernd gleiche Strecken werden für Einzelkarten zwischen 1,70 und 3,30 € (siehe Beispiele B, D, E, F und G). Es wird als ungerecht empfunden, dass man für 3,30 € durch die ganze Stadt fahren kann und den selben Fahrpreis bezahlen muss, um ins nächste Zentrum zu kommen. Für diese Versorgungsverkehre könnte die Einführung einer Bezirks-Tageskarte (siehe 1.) Abhilfe schaffen. In der Regel sind ab 9 Uhr die Fahrzeuge etwas weniger nachgefragt als in der morgendlichen Hauptverkehrszeit.

30 Die Abschaffung der Zahlgrenzen für die Kurzstrecken- und Nahbereichsfahrkarten und Ersatz der Fahrpreismittlung durch die vorhandenen Tarifzonen schafft deutlich mehr Transparenz (siehe 2.). Dann kostet eine Einzelkarte in den HVV-Ringen AB (Preisstand 2019) für

- eine Tarifzone 1,70 €,
- zwei Tarifzonen 2,30 € sowie
- drei und mehr Tarifzonen 3,30 €.

40 Tendenziell reduzieren sich auch die Fahrpreise und schaffen so Anreize auch auf den Kurzstrecken Bus, Bahn und Fähre zu nutzen. Es spielt dann auch keine Rolle, ob und wo mit welchem Verkehrsmittel umgestiegen wird.

45 Ein weiterer Handlungsbedarf besteht bei kürzeren Strecken auch im Zeitkartenbereich. Auf kurzen Strecken lohnt sich selten eine Monats- bzw. Abokarte besonders im Vergleich zum Pkw. Eine Berufspendlerstrecke von z.B. 4,5 km kostet monatlich mit dem Pkw (0,30 €/km, 40 Fahrten pro Monat) 54,- €. Dies liegt unter dem Fahrpreis einer 2 Zonen-Abokarte (55,90 €), die in den Ringen AB zumindest gekauft werden muss. Mit der Einführung von 1 Zonen-Zeitkarten (siehe 3.), die in den HVV-Ringen CDE vorhanden sind, auch in den Ringen AB können preislich etwas attraktivere Fahrkarte angeboten werden. So können neue Fahrgastpotenzial gewonnen werden, die gegenwärtig mit dem Pkw unterwegs sind.

50 Jugendliche und junge Erwachsene, die bisher keine Fahrkarten (mehr) haben, sind die Zielgruppe für eine Jugendfreizeit-Monatskarte (siehe 4). Schülerinnen und Schüler ab 15 Jahren ohne Schülerfahrkarte müssen den vollen Tarif für Erwachsene bezahlen, wenn sie den HVV nutzen möchten. Gegenwärtig können Schülerinnen und Schüler sich einen Freizeitpass besorgen und so zusätzlich (ab 14:00 Uhr montags bis freitags, am Wochenende ganztägig) Fahrkarten zum Kindertarif erwerben. Dieses Verfahren ist umständlich und nicht attraktiv und schließt Menschen nach dem Schulende aus. Daher wäre als Ergänzung zu den Fahrkarten für Schülerinnen und Schüler, Azubis und Studierende eine günstige Zeitkarte für Menschen unter 21 Jahre ein wichtiger Baustein, um auch in der Freizeit mit dem HVV zu fahren.

60

Der Landesparteitag möge beschließen:

65 Die SPD-Bürgerschaftsfraktion wird aufgefordert, sich dafür einzusetzen, dass BWVI und HVV folgende Tarifaufwirkungen auf den finanziellen Zuschussbedarf prüfen:

- 70 1. Einführung einer 9-Uhr-Tageskarte für Bezirke auf folgendem Preisniveau:
4,50 € (Tarifstand 2019: 1 Erwachsene + 3 Kinder) und
8,50 € (Gruppe bis 5 Personen).
Gegebenenfalls müssen hierfür Tarifzonen erweitert werden, damit z.B. keine
finanziellen Verluste bei benachbarten Aufgabenträgern (Landkreise) entstehen. Im
Anschluss werden Beispiele vorgeschlagen, wie eine Abgrenzung der Bezirks-
Tageskarten aussehen könnte:
- 75 a) Der Bezirk Hamburg -Mitte umfasst folgende Tarifzonen
000 (Erweiterung und Überlappung um den Westen des Stadtteils St. Pauli,
Bahnhof Reeperbahn),
106 (Erweiterung und Überlappung um den Stadtteil Hamm, Bahnhöfe Landwehr
und Hasselbrook),
80 206 (Erweiterung und Überlappung um den Nordteil des Stadtteils Horn und von
Mümmelmannsberg),
108, 208 (Erweiterung um den Stadtteil Moorwerder) und 209.
- 85 b) Der Bezirk Altona umfasst folgende Tarifzonen 101, 201, 301 und 401
- 90 c) Der Bezirk Eimsbüttel umfasst
eine neue überlagernde Tarifzone 102 (umschließt die Stadtteile Harvestehude und
Rotherbaum sowie die S-Bahnstrecke Dammtor – Stellingen, die Achse über
Hagenbeks Tierpark – Siemersplatz – Nedderfeld – UKE – U Kellinghusenstraße),
die bestehende Tarifzone 203 und
eine neue überlagernde Tarifzone 313 (Nordteil des Stadtteiles Schnelsen).
- 95 d) Der Bezirk Hamburg-Nord umfasst folgende Tarifzonen
103,
204 (Erweiterung und Überlappung um den Westen der Stadtteile Fuhlsbüttel und
Langenhorn),
105 105 (Erweiterung und Überlappung um die Westteile der Stadtteile Hohenfelde,
Uhlenhorst und Winterhude sowie um den Ostteil des Stadtteils Dulsberg) und
eine neue überlagernde Tarifzone 314 (Nordteil des Stadtteils Langenhorn).
- 100 e) Der Bezirk Wandsbek umfasst
eine neue überlagernde Tarifzone 104 (umfasst den Stadtteil Eilbek, den Westteil
des Stadtteils Wandsbek sowie die S-Bahn -Strecke Hasselbrook – Ohlsdorf,
Südwestgrenze der Tarifzone 204, U Wandsbek-Gartenstadt – Wandsbek Markt)
105 sowie die bestehenden Tarifzonen
204, 304, 404, 205 und
305 (Erweiterung und Überlappung um Höltigbaum und Merkur-Park).
- 110 f) Der Bezirk Bergedorf umfasst folgende Tarifzonen
306 (Erweiterung und Überlappung um die Haltestelle Billwerder Billdeich West),
406, 506,
307 (Erweiterung und Überlappung um den Stadtteil Moorfleet),
407 und 507.

- 115 g) Der Bezirk Harburg umfasst folgende Tarifzonen
308 (Erweiterung und Überlappung um den Stadtteil Sinstorf),
318 (Erweiterung und Überlappung um den Fischbeker Heidbrook),
309 und 409.
- 120 2. Bei den Einzelkarten werden die gegenwärtig vorhandenen Zahlgrenzen
abgeschafft und durch einen tarifzonengestützten Tarif für Kurzstrecke und
Nahbereich ersetzt. Dabei soll Folgendes in den Ringen AB gelten:
1 Tarifzone = Kurzstrecke (gegenwärtig 1,70 €)
2 Tarifzonen = Nahbereich (gegenwärtig 2,30 €)
Preishärten bei stärker nachgefragten Relationen sollten ggf. durch
125 Verschiebungen oder Überlappungen von Tarifzonen vermieden bzw. abgemildert
werden. Dies gilt auch für die Verbindungen in die HVV-Ringe C und D.
3. In den HVV-Ringen AB werden die in den Ringen CDE vorhandenen
1 Zonen-Zeitkarten ebenfalls angeboten.
- 130 4. Die Überführung des Freizeitpasses für Schüler zu einer Jugendfreizeit-
Monatskarte, die jeder unter 21 Jahre erwerben kann. In Anlehnung des
Jugendfreizeitickets des Verkehrsverbunds Bremen/ Niedersachsen (VBN) sollte es
Montag bis Freitag ab 14 Uhr und an Wochenende und Feiertagen ganztägig gelten.
Idealerweise darf damit im Gesamtnetz gefahren. Hilfsweise wären zumindest die
135 Ringe AB anzustreben. Dafür wäre ein Preisniveau von etwa 15 € pro Monat
anzusetzen, für das Gesamtnetz wären etwa 30 € pro Monat denkbar.

Bei der Abschätzung der finanziellen Auswirkung sind dabei nicht nur Verluste durch
günstigere Fahrkarten zu ermitteln, sondern auch ggf. höhere Einnahmen aus
Fahrgastzuwachsen, die durch die neuen Tarifangebote gewonnen werden können.

Antragsbereich Verk/ Antrag 4

Kreis V Wandsbek

Mit dem HVV die Verkehrswende erreichen

Der Landesparteitag möge beschließen:

Senat und Bürgerschaft werden aufgefordert, zum Gelingen der Verkehrswende folgende
Punkte zu verfolgen und umzusetzen:

5

1. Zur deutlichen Steigerung des Anteils von Bussen und Bahnen am
Gesamtverkehrsaufkommen in Hamburg wird das Verkehrsangebot des HVV weiterhin
Schritt für Schritt qualitativ und quantitativ weiter ausgebaut. Neben neuen und
verlängerten Schnellbahn-Linien (U4, U5, S4, S21), neuen Haltestellen, neuen Buslinien,
10 größeren Fahrzeugen usw. soll hierzu auf mehr und mehr Schnellbahn-Linien der Hamburg-
Takt eingeführt werden. Hamburg-Takt heißt für uns: Die Bahnen fahren mindestens im 5-
Minuten-Takt, so dass man sich den Fahrplan nicht mehr merken muss.

15 2. Unwuchten im HVV-Tarif werden beseitigt. Dies betrifft vor allem die Angebote für
Bedürftige, Schülerinnen und Schüler, Auszubildende und Seniorinnen und Senioren.

3. Die Sozialkarte, die aktuell einen Rabatt von 21,80 Euro auf alle HVV-Zeitkarten gewährt,
soll weiteren bedürftigen Personengruppen zugutekommen.

20 4. Für den Freizeitverkehr sollen neue günstige Angebote geschaffen werden.

5. HVV-Tarifanpassungen erfolgen zukünftig allenfalls noch in Höhe des über drei Jahre
gemittelten Inflationsausgleichs. Wir prüfen die Abschaffung des Strukturzuschlags.

25 6. Alle Fahrkarten sollen die Möglichkeit enthalten, eigene Kinder bis 14 Jahren kostenlos
mitzunehmen.

Begründung:

30 Ziel unserer Verkehrspolitik ist eine gute Mobilität für alle. Dabei wissen wir: Die
Verkehrswende erreichen wir nicht mit mehr Autoverkehr. Deswegen liegt das
Hauptaugenmerk unserer Politik auf der Förderung des Umweltverbunds, das sind Busse
und Bahnen, Radfahrer und Fußgänger. Wir wollen, dass der Anteil des Umweltverbunds,
insbesondere von Bussen und Bahnen, am Gesamtverkehrsaufkommen deutlich steigt. Der
35 Anteil von Bussen und Bahnen am Gesamtverkehrsaufkommen konnte in den letzten
Jahren bereits von 18% auf 22% gesteigert werden. Die Richtung stimmt, aber es noch viel
Luft nach oben. In Wien beispielsweise beträgt der Anteil des öffentlichen Verkehrs 38%.
Auch wenn die Bedingungen in Hamburg andere sind: Da wollen wir auch hin!

40 An diesem Ziel müssen sich auch Änderungen am HVV-Tarif messen lassen. Alle bisherigen
Erfahrungen mit radikalen Tarifreformen, wie gänzlich kostenlosem Nahverkehr oder
radikalen Preissenkungen wie im Falle des Wiener 365-Euro-Tickets haben diese Ziele nicht
erreicht: In Tallinn hat der kostenlose Nahverkehr nur zu einer Umverteilung innerhalb des
Umweltverbunds geführt (zulasten des Zufußgehens und des Radfahrens). In Wien konnten
45 zwar die Verkaufszahlen für Jahrestickets gesteigert werden, doch ein nennenswerter
Anstieg der Fahrgastzahlen konnte damit nicht erreicht werden.

Auch alle bisherigen Kundenbefragungen im HVV deuten darauf hin, dass Qualität und
Umfang des Angebots viel entscheidender sind, Bürgerinnen und Bürger zum Umstieg auf
50 den HVV zu bewegen, als der Tarif. Zumal gerade in den Hauptverkehrszeiten viele Linien
bereits die Kapazitätsgrenze erreicht haben. Wir setzen deshalb weiterhin auf eine
konsequente und angebotsorientierte Ausweitung des HVV-Angebots. Mit der HVV-
Angebotsoffensive zum letzten Fahrplanwechsel wurde hierzu ein erster wichtiger Schritt
gemacht, dem weitere folgen müssen, um die Verkehrswende zu erreichen.

55 Unabhängig davon gilt es aber auch, Unwuchten im HVV-Tarif zu beseitigen:

60 Während Studenten mit dem Semesterticket seit über zwanzig Jahren ein günstiges Ticket
zum Preis von rund 30 Euro im Monat zur Verfügung steht, gibt es vergleichbares für
Auszubildende, die sich in einer ähnlichen Lebenslage befinden, nicht.

65 Die Schüler-Monatskarte hat sich in den letzten Jahren preislich von den Kinder-Einzelkarten abgekoppelt, so dass es günstiger sein kann, Kinder-Einzel- und Tageskarten zu lösen.

70 Für Senioren gibt es die günstige HVV-Senioren-Karte, bei der aufgrund der morgendlichen Sperrzeit jedoch zusätzliche Kosten anfallen.

Mit der Sozialkarte erhalten Bedürftige deutlich rabattierte Zeitkarten (auch auf Schüler-Karten!), das günstigste Angebot gibt es aber nur inklusive Sperrzeiten morgens und nachmittags. Personen, die die Einkommensgrenzen nur knapp überschritten haben, gehen leer aus.

75 Gerade Einzel- und Tageskarten werden von Gelegenheitskunden häufig als zu teuer empfunden, wobei der HVV den Vergleich mit anderen Verbänden gar nicht zu scheuen braucht. Gleichwohl könnten auch hier günstigere Angebote gerade für den Freizeitverkehr neue Kundenschichten zum Umstieg auf Bus und Bahn bewegen.

Der HVV-Tarif muss auch weiterhin an steigende Kosten angepasst werden. Hierzu hat der HVV vor über zehn Jahren einen guten Mechanismus entwickelt, der Tarifsteigerungen die über drei Jahre gemittelten Kostensteigerungen zugrundelegt. Allerdings kam in den letzten Jahren stets noch ein so genannter Strukturzuschlag hinzu, der den HVV-Tarif überproportional ansteigen ließ. Damit wollen wir Schluss machen.

Antragsbereich Verk/ Antrag 5

Arbeitsgemeinschaft Jusos

Fahrpreiserhöhungen maximal auf Inflationsniveau begrenzen

Der SPD-Landesparteitag möge beschließen:

Die SPD-Bürgerschaftsfraktion wird aufgefordert, die jährliche Fahrpreiserhöhung des HVV auf das generelle, nationale Inflationsniveau zu begrenzen.

5

Begründung:

10 Alle 12 Monate dasselbe: Pünktlich zum 01.01.2019 sind auch in diesem Jahr die Fahrpreise für den ÖPNV erhöht worden. Im Schnitt stiegen die Preise um 2,1%. Im Zehnjahresdurchschnitt beträgt die jährliche Erhöhung sogar 2,5%. Zwischen 2007 und 2017 stiegen die Fahrpreise insgesamt um 35,9%. Zum Vergleich: Benzinpreise stiegen im selben Zeitraum um 1,6%, die Preise für Diesel sogar fielen um 1,2%.

15 Die Attraktivität des ÖPNV steht und fällt auch immer mit der Preisgestaltung. Einen Großteil der Menschen langfristig davon zu überzeugen, sich für Bus und Bahn, statt für das Auto zu entscheiden, wird angesichts der Tatsache, dass Hamburg eine der deutschlandweit

teuersten ÖPNV-Städte ist, schwierig. Für eine nachhaltige, zukunftsorientierte Stadt ist ein für jede*n erschwinglicher ÖPNV unerlässlich. Viele Städte haben bereits reagiert. So kam es in Stuttgart beispielsweise sogar zu einer de-facto Fahrpreissenkung.

20

Mobilität ist ein wichtiger Faktor gesellschaftlicher Teilhabe und dadurch auch eine soziale Aufgabe für die Stadt. Unbedingt muss verhindert werden, dass sich ganze Bevölkerungsgruppen zukünftig dreimal überlegen müssen, ob diesen Monat noch ein Besuch bei, der am anderen Ende der Stadt lebenden, Oma drin ist oder nicht.

25

Die Fahrpreise stiegen in den letzten Jahren weit über dem Niveau, das notwendig gewesen wäre, um Personal-, Diesel- und Strompreise sowie die Verbraucherpreisentwicklung auszugleichen. Ein erster Schritt für eine sozialere Mobilitätspolitik wäre, die Preise zumindest nicht oberhalb dieses Niveaus zu erhöhen.

30

Weiterhin fordern wir den Senat auf, Minderungen des Fahrscheinpreises nicht durch eine Reduzierung der Investitionsmittel zu kompensieren. Durch die Bereitstellung weiterer Mittel für den ÖPNV, soll die Investitionskraft gesteigert, zumindest jedoch gleichbleibend gesichert werden.

*Antragsbereich Verk/ **Antrag 6***

Arbeitsgemeinschaft Jusos

Jugendticket für Hamburg – Schüler*innen und Azubis mobil machen! Das 1€-Tagesticket.

Aus Gründen der sozialen Gerechtigkeit und der Nachhaltigkeit fordern wir die Einführung eines ÖPNV-Jugendtickets zum 01.01.2020, das allen Hamburger Auszubildenden und Schüler*innen die Nutzung des ÖPNVs zum besonders günstigen Preis von durchschnittlich 1€ pro Tag ermöglicht.

5

Begründung:

Wir Jusos wollen die Mobilität der Menschen nicht einschränken, sondern vielmehr sichern, fördern und nachhaltig gestalten. Deswegen benötigen wir einen leistungsfähigen und modernen öffentlichen Personennahverkehr und die Förderung des Radverkehrs. Der HVV leistet schon heute einen gewaltigen Beitrag für die umwelt- und klimafreundliche Gestaltung des Verkehrs in der Stadt und der Region. Der HVV soll ein modernes Unternehmen sein, das seine Fahrgäste bequem, sicher, sauber, klimafreundlich, barrierefrei, mit möglichst wenig Lärm und kostengünstig zum Ziel bringt. Gerade letzteres ist jedoch noch nicht der Fall.

10

15

Das Platzangebot in Bahnen und Bussen muss nicht nur ausreichend sein, sondern künftig noch viel größer werden, wenn noch viel mehr Menschen vom Auto auf den öffentlichen Nahverkehr umsteigen sollen. Bis die großen Bauprojekte aber alle fertig sind, werden noch Jahre vergehen. Wir setzen uns dafür ein, noch viel mehr Busse und Bahnen auf den

20

- bestehenden Strecken einzusetzen und das in möglichst kurzen Takten. Auch wenn wir die regelmäßig steigenden Preise als falsch einstufen, da sie dazu führen, dass Menschen weiterhin ihren PKW nutzen, erkennen wir an, dass dies kurzfristig bei gleichzeitigem Streckenausbau nicht geändert werden kann. Für junge Menschen sind jedoch nicht nur weitere Preissteigerungen zu verhindern, sondern vielmehr eine Reduktion der Preise anzustreben. Die Jugend muss mobil sein. Denn diese Angebote müssen gerade von jungen Menschen nutzbar sein, um einen Umstieg auf die nachhaltigeren ÖPNV Angebote zu schaffen. Wir müssen Anreize für ein mobiles und nachhaltiges Leben setzen!
- 25
- 30 Die regelmäßig steigenden Preise für die Karten des HVV können sich Berufstätige leisten, wenn sie über ordentliche Einkommen verfügen. Für Studierende gibt es bereits das SemesterTicket, das ein günstiges Angebot zur Nutzung des HVV-Gesamtbereichs darstellt und von den Jusos erkämpft wurde. Die besonders günstigen Konditionen für das Semesterticket werden dadurch möglich, dass die Hochschulen als Körperschaft des öffentlichen Rechts mit Pflichtmitgliedschaft verfasst sind. Auf diese Weise können die Studierendenschaften Verträge mit dem HVV mit Wirkung für alle ihre Mitglieder abschließen. Bei den Ausbildungsbetrieben ist das nicht so. Ein vergleichbar günstiges Angebot gibt es daher für Auszubildende nicht, obwohl die finanzielle Lage vieler Auszubildenden überhaupt nicht gut ist. Dieses Ungleichgewicht wollen wir beheben. Im Zeichen des Fachkräftemangels können solche attraktive Konditionen eine wichtige Entscheidungshilfe bei der Beantwortung der Frage darstellen, wo studiert oder eine Ausbildung aufgenommen wird.
- 35
- 40
- 45 Wir Jusos fordern daher aus Gründen der sozialen Gerechtigkeit, dass alle Hamburger Auszubildenden und Schülerinnen und Schülern Monats- und Abonnementskarten zu besonders günstigen Preisen erwerben können. Dabei reicht es uns nicht, dass Auszubildende künftig zum heutigen Schülertarif fahren. Wir wollen, dass es auch für Schüler günstiger wird! Wir Jusos kämpfen dafür, dass alle Hamburger Schüler*innen und Auszubildende in Hamburg in Zukunft nur noch zum Preis von einem Euro am Tag fahren – sei es als 365€ Jahresticket oder mit entsprechenden Monatstickets. Lang- und mittelfristig möchten wir uns dafür einsetzen, dass die insgesamt die Kosten für die ÖPNV-Tickets nicht ansteigen beziehungsweise sogar sinken. Wenn wir langfristig Menschen dazu motivieren wollen, öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen damit der CO2 Ausstoß spürbar gesenkt wird, dann muss der ÖPNV auch preislich attraktiv sein. Wir setzen uns dafür ein das nachhaltige Handeln kein Luxusgut ist und Mobilität für alle erschwinglich.
- 50

Antragsbereich Verk/ Antrag 7

Kreis II Altona

Bestmögliche Verkehrsanbindung der Science City Bahrenfeld

Der Landesparteitag möge beschließen:

- 1.) Es wird eine schienengebundene ÖPNV-Anbindung der Science-City in Bahrenfeld über Osdorf und Lurup geschaffen, um die heutigen und künftigen Bewohnerinnen und Bewohner, Studierende und Arbeitsplätze leistungsfähig an den ÖPNV anzubinden.
- 5

2.) Neben einer schienengebundenen ÖPNV-Verbindung sind innovative Radwege- und Individualverkehrskonzepte zu entwickeln.

10

Begründung:

Die Planungen des Senats, rund um die Forschungseinrichtung DESY einen herausragenden Wissenschaftsstandort zu entwickeln, an dem Wissenschaft und Stadtentwicklung verknüpft werden sollen, werden fraktionsübergreifend begrüßt. Bahrenfeld wird damit zu einem Ort, in dem Wissenschaft, Wirtschaft, Wohnen, Freizeit, Kultur und soziales Miteinander eng miteinander verbunden werden.

15

Bei den bisherigen Präsentationen ist ein Punkt jedoch bislang noch nicht entsprechend öffentlich bedacht: Die verkehrliche Anbindung. Wenn die künftige Science City eine überragende wissenschaftliche und stadtentwicklungspolitische Bedeutung erhalten soll, ist ein schienengebundener öffentlicher Personennahverkehr ebenso wichtig wie ein zukunftsweisendes Radwege- und Individualverkehrskonzept.

20

Antragsbereich Verk/ Antrag 8

Arbeitsgemeinschaft Jusos

Schnellbuszuschlag abschaffen

Der SPD Landesparteitag möge beschließen:

Die SPD-Bürgerschaftsfraktion wird aufgefordert, sich dafür einzusetzen, dass die Zuschläge für Schnellbusse schnellstmöglich abgeschafft werden.

5

Begründung:

In den 1950er und 60er Jahren entschied sich Hamburg, die Straßenbahnen in der Hansestadt abzuschaffen. Um dennoch in möglichst kurzer Zeit die Innenstadt und das S- und U-Bahn-Netz von den Randbezirken aus zu erreichen, entstand die Idee der Schnellbusse. Da diese neben einem schnelleren Erreichen des gewünschten Ortes auch mehr Komfort boten, erhob man von Beginn an einen Zuschlag, der derzeit bei 2,10€ pro Fahrt beträgt.

10

Durch die städtebauliche Entwicklung und die mittlerweile diversen Zwischenhalte zwischen Außenbezirk und Innenstadt ist der sogenannte Schnellbus allerdings mittlerweile oftmals nur noch 1-2 Minuten schneller als ein parallel verlaufender Linienbus. Hierfür jeweils 2,10€ Aufschlag zu erheben, leuchtet damit nicht mehr ein. Hinzu kommt, dass der Schnellbus durch das enorm erfolgreiche Busbeschleunigungsprogramm des Senats, das zu einer erheblichen Verbesserung der Pünktlichkeit und des Fahrkomforts aller Buslinien führte, seinen letzten einleuchtenden Vorteil gegenüber „normalen“ Bussen verlor.

15

20

25 Weiterhin hat sich die Bedeutung des ÖPNV verändert. Mittlerweile hat sich die Politik zum
Ziel gemacht, Bürger*innen vom Auto weg und hin zur Nutzung des ÖPNV zu bewegen. Für
Attraktivität sorgen dabei u.a. ein gutes ÖPNV-Netz, verlässliche Fahrtzeiten und eben auch
der Preis. Es ist nicht nachzuvollziehen, warum mancherorts mehr Geld für eine
Busanbindung entrichtet werden muss, als wenn dort eine S- oder U-Bahn führe. Ziel der
Hamburger Politik sollte doch gerade sein, Busfahren so attraktiv wie möglich zu
30 machen. Dort wo keine Bahnen direkt verkehren, wie zum Beispiel zwischen den Bezirken
Bergedorf und Harburg wäre ein zuschlagsfreier Schnellbus zudem eine angenehme
Alternative zur S-Bahn, würde für kürzere Fahrtzeiten sorgen und das Nadelöhr
Hauptbahnhof entlasten. Angenommen werden solche Angebote jedoch regelmäßig bei
einem Zuschlag von 2,10€ nur von wenigen, wie die seit Jahren sinkende Nutzer*innen der
35 Schnellbusse zeigen. Stattdessen werden lieber länger fahrende Linienbusse genommen,
die dadurch zu Spitzenzeiten noch höher frequentiert sind als ohnehin schon, oder aufs
Auto umgestiegen.

Antragsbereich Verk/ Antrag 9

Kreis II Altona

Nach der erfolgten Busbeschleunigung die Busverkehre in Hamburgs Westen/ Bereich Osdorf optimieren

Der Landesparteitag möge beschließen:

Der HVV wird gebeten, den 10 Minuten Takt für den 3er Bus vom Schenefelder Platz zur
Holstenstr. und umgekehrt auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten zu realisieren.

5

Begründung:

10 Mit der Busbeschleunigung im Bereich von Osdorf insbesondere im Osdorfer Born wurden
die Voraussetzungen für längere Busse geschaffen. Auch die Taktfrequenz des 21er Bus ist
im Osdorfer Born durchgängig auf 10 Minuten erhöht.

Jetzt wünschen sich die Osdorfer Bürger auch einen 10 Minuten Takt für den 3er Bus vom
Schenefelder Platz zur Holstenstr. und weiter auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten (ab
8:00 bis 15:00 und 19:00 bis 23:00 Uhr).

15

Vor dem Hintergrund:

1. eines Stadtteiles mit unterdurchschnittlichem Autobestand per 100 Bewohner,
2. eines in weiter Ferne liegenden, schienengebunden ÖPNV,
- 20 3. der von der Politik seit Langem versprochenen U4 Anbindung,

wäre hier der politische Wille als Zeichen wichtig für die Teilhabe der Bevölkerung. Auch
wenn wirtschaftliche Überlegungen des HVV dem entgegenstehen: hier gilt, dass auch mit

einem guten Angebot die Fahrgastzahlen steigen. Das Bürgerhaus Bornheide und das Klick-Kindermuseum profitieren ebenfalls von der steigenden Attraktivität dieses Busverkehrs.

Antragsbereich Verk/ Antrag 10

Kreis VI Bergedorf

Verlängerung der U 2 von Mümmelmannsberg nach Lohbrügge und ggf. nach Oberbillwerder

Die SPD setzt sich bei der Erstellung des Masterplans für Oberbillwerder dafür ein, dass im Masterplan eine Realisierung der U-Bahnverbindung Mümmelmannsberg – Lohbrügge – Oberbillwerder vorgesehen wird, um die S-Bahnverbindung zu entlasten und damit die Umsetzung des ehrgeizigen Verkehrskonzeptes von Oberbillwerder zu ermöglichen. Wir
5 fordern Senat und Bürgerschaftsfraktion auf, die U-Bahn-Anbindung von Lohbrügge und Oberbillwerder auf den Weg zu bringen.

Begründung:

10 Im Zusammenhang mit der Planung des neuen Stadtteils Oberbillwerder wird viel über die verkehrliche Anbindung gesprochen. Es ist wünschenswert, dass sowohl die neuen Bewohner als auch die Menschen, die in Oberbillwerder arbeiten, auf Fahrten mit dem eigenen Auto verzichten. Ansonsten würde die Verkehrsanbindung des neuen Stadtteils ein erhebliches Problem darstellen.

15 Hierzu ist es erforderlich, neben einer guten Radverkehrsanbindung auch den öffentlichen Nahverkehr zu stärken. Allein die Verbindung mit der S-Bahn wird nicht reichen, zumal mit einem deutlich erhöhten Fahrgastaufkommen zu rechnen ist durch die Menschen in dem neuen Stadtteil.

20 Aus diesem Grunde schlagen wir vor, die Streckenführung der U-Bahnlinie 2 von Mümmelmannsberg nach Lohbrügge zu verlängern. Zudem sollte geprüft werden, ob auch Oberbillwerder an die U-Bahn-Linie angeschlossen werden kann. Eine U-Bahn-Anbindung Lohbrüggens würde die S-Bahn-Linie deutlich entlasten, da viele Lohbrügger dann die U-Bahn
25 nehmen würden, um nach Hamburg zu kommen, statt die S-Bahn. Mit der Realisierung der Streckenführung bis nach Oberbillwerder könnte zudem neben der Ost-West-Verbindung mit der vorhandenen S-Bahnverbindung auch eine schnelle Bahnverbindung zwischen Oberbillwerder und den Stadtteilen Lohbrügge, Billstedt und weiter westlich gelegenen Stadtteilen wie Eimsbüttel und Niendorf sichergestellt werden.

Verlängerung der Fährverbindung 73 über Wilhelmsburg nach Harburg!

Der Landesparteitag der SPD Hamburg möge beschließen:

Wir fordern die SPD Hamburg dazu auf, sich im Senat der Freien Hansestadt Hamburg und in der Hamburgischen Bürgerschaft für Folgendes einzusetzen:

5

- Die Fährverbindung 73 als Teil des Hamburger Verkehrsverbundes mit der bisherigen Endstation „Ernst-August-Schleuse“ soll über Wilhelmsburg bis nach Harburg verlängert werden. Dazu soll die Route der Fährverlängerung über den Reiherstiegskanal verlaufen. Die Anlegestelle in Wilhelmsburg soll an der Alten Schleuse (südlich des Dockville-Festivalgeländes) entstehen. Die Anlegestelle in Harburg soll am Ende des Dampfschiffswegs – unmittelbar östlich des Lagerhauses der „Harburg Spedition“ – gebaut werden.
- Die Fährlinie soll am Wochenende mit 20-minütiger Taktung eingesetzt werden. Auch unter der Woche soll sie mit einer 20-minütigen Taktung fahren, zwischen 06:00 Uhr bis mindestens 21:30 Uhr. Sowohl die Fährstation Wilhelmsburg-Mitte als auch die Fährstation Harburg-Dampfschiffsbrücke soll zudem mit dem Busnahverkehrsnetz verbunden werden. Die Busverbindungen sollen zudem an die Taktung der Fähren angepasst werden.
- Im Zuge der Verlängerung soll überprüft werden, ob entlang der verlängerten Route ein Wohnungsbau- oder Stadtentwicklungskonzept denkbar wären.

10

15

20

Begründung:

25

Eine gelungene Infrastrukturpolitik zeichnet sich dadurch aus, dass man potenzielle Fortbewegungsmöglichkeiten in den vielen Stadtteilen erkennt und dafür Sorge trägt, dass diese auch attraktiv ausgebaut werden.

30

Ganz in diesem Sinne fordern wir die Erweiterung der Fährverbindung 73 über Wilhelmsburg bis nach Harburg. Wilhelmsburger und Harburger Zentrums pendler sind derzeit auf die Reise mit der Bahn-Linie S3/S31, der Buslinie 154 und mit dem Auto beschränkt. Andere Möglichkeiten, den Sprung über die Elbe zu schaffen, gibt es derzeit nicht. Weder Wilhelmsburg noch Harburg ist bisher auf den Personentransport mit Fähren ausgerichtet. Trotz des direkten Zugangs beider Stadtteile zu den Elbkanälen ist dieses Potenzial bisher ungenutzt geblieben.

35

40

Dafür, dieses Potenzial in Zukunft viel besser zu nutzen, spricht eine Vielzahl von Gründen. Zum einen brauchen wir endlich eine Alternative für den verkehrstechnisch völlig überlasteten Weg ins Zentrum Hamburgs über die Elbbrücken (1). Zum anderen könnte Hamburg mit einer Erweiterung der Fährverbindungen Kosten sparen und seinen öffentlichen Nahverkehr umweltfreundlicher machen (2). Schließlich bedeutet diese

Erweiterung ein zusätzliches reizvolles Angebot für Hamburgerinnen und Hamburger sowie für Touristinnen und Touristen (3).

45 **1) Eine Alternative zum überlasteten Nadelöhr „Elbbrücken“**

Der Bezirk Harburg und der Stadtteil Wilhelmsburg gehören zu den am rasantesten wachsenden Orten Hamburgs. Dass ihre Bevölkerung auch künftig noch auf anderen Elbseite arbeiten wird, ist zu erwarten. Das Nadelöhr „Elbbrücken“, über das der gesamte Verkehr aus den Stadtteilen südlich der Elbe in Richtung Zentrum, geschleust wird, ist seit 50 geraumer Zeit regelmäßig völlig überlastet. Auch die bereits von einigen Seiten vehement geforderte dritte „Verstärker“-Linie der S-Bahn, wird dieses Problem langfristig nicht allein lösen können. Es ist somit abzusehen, dass sich die Verkehrsbedingungen für die Reise mit Auto und Bahn noch weiter verschlechtern werden. Mittelfristig wird der Verkehrszustand für die Anwohner/innen vor Ort untragbar werden. 55

Daher ist es richtig, einen weiteren Schritt in Richtung einer Alternative der Verkehrswege zu machen. Eine Fährverbindung zwischen Harburg, Wilhelmsburg und Hamburg kann eine Entlastung für die Schiene und die Straße darstellen. Schon aus diesem Grund ist die 60 vorausschauende Installation einer solchen Fährverbindung sinnvoll.

2) Das kostengünstigere und umweltfreundlichere Verkehrsmittel

Der Aufbau einer Fährverbindung bedeutet eine im Vergleich zur Bahn deutlich günstigere Verkehrsvариante. Zwar mag der u.U. notwendige Neubau von Fährbooten zunächst mit 65 einigen Fixkosten verbunden sein. Jedoch ist der Betrieb einer Fähre sehr günstig im Vergleich zu den hohen Wartungskosten bei der Bahn. Wir als SPD Hamburg stehen dafür ein, dass unsere Stadt ein Vorbild für den Umweltschutz im urbanen Raum wird. Der Umstieg auf sauberere Verkehrsmitteln kann einen wichtigen Beitrag dazu leisten, diesem Ziel näher zu kommen. 70

3) Wie das neue Fährangebot die Menschen anlocken wird

Die Überlastung des „Nadelöhrs Elbbrücken“ hat zur Folge, dass jede Fahrt in Richtung Zentrum in der „Rush Hour“ zu einer Strapaze wird. Dafür sorgt der regelmäßige Stau auf 75 den Straßen zu Stoßzeiten sowie die völlig überfüllten Regional- und S-Bahn-Züge. Die Bauarbeiten auf den Elbbrücken oder die Schienersatzverkehr der S-Bahn haben im Durchschnitt für die Anwohner Südlich der Elbe 40 Minuten mehr Zeit in Anspruch genommen, um in die Innenstadt zu gelangen. Eine Fährfahrt von Harburg an die Landungsbrücken mag den Passagierinnen und Passagieren zwar wohl durchschnittlich 80 etwa zehn bis fünfzehn Minuten mehr an Zeit kosten als eine Bahnfahrt (inklusive umsteigen). Dafür ist die Fährfahrt jedoch eine viel unbeschwertere Art, zu reisen. Dass die Hamburgerinnen und Hamburger bei der Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs grundsätzlich dazu bereit sind, längere Fahrtzeiten in Kauf zu nehmen, zeigt die Beliebtheit der Fährverbindung 112 von den Landungsbrücken nach Övelgönne. Ihre Popularität 85 verdankt sie der Schönheit und dem Charme unseres Hamburger Hafens. Es ist zu erwarten, dass auch pendelnde Fahrgäste diesen Reiz für sich entdecken und langfristig auf die Fähre umsteigen werden.

Aus dem gleichen Grund hat die Fährverbindung 73 das Potenzial, eine neue Attraktion des Hafentourismus zu werden. Eine Fahrt durch den Reiherstiegkanal gleicht einer

Hafenrundfahrt. Die Fährfahrt ermöglicht es, die vom Tourismus noch weitgehend isolierten Stadtteilen Wilhelmsburg oder Harburg, in das touristische Konzept Hamburgs zu integrieren.

Antragsbereich Verk/ Antrag 12

Kennnummer 14906

Kreis I Mitte

Erweiterung der Fährverbindung 73 um die Stationen Wilhelmsburg-Mitte und Harburg Dampfschiffbrücke

Gute Infrastrukturpolitik bedeutet nicht nur, auf mögliche bereits existente Missstände zu reagieren. Sie fängt dort an, wo wir Verkehrsangebote ausbauen, um künftigen verkehrspolitischen Problemen Herr werden zu können.

- 5 Ganz in diesem Sinne fordern wir die Erweiterung der Fährverbindung 73 über Wilhelmsburg bis nach Harburg. Wilhelmsburger und Harburger Zentrumspendler sind derzeit auf die Reise mit der Bahn oder mit dem Auto beschränkt. Andere Möglichkeiten, den Sprung über die Elbe zu schaffen, gibt es derzeit nicht. Weder Wilhelmsburg noch Harburg ist bisher auf den Personentransport mit Fähren ausgerichtet. Trotz des direkten
10 Zugangs beider Stadtteile zu den Elbkanälen ist dieses Potenzial bisher ungenutzt geblieben.

- Dafür, dieses Potenzial in Zukunft viel besser zu nutzen, sprechen eine Vielzahl von Gründen. Zum einen brauchen wir endlich eine Alternative für den verkehrstechnisch völlig überlasteten Weg ins Zentrum Hamburgs über die Elbbrücken (1). Zum anderen könnte
15 Hamburg mit einer Erweiterung der Fährverbindungen Kosten sparen und seinen öffentlichen Nahverkehr umweltfreundlicher machen (2). Schließlich bedeutet diese Erweiterung ein zusätzliches reizvolles Angebot für Hamburgerinnen und Hamburger sowie für Touristinnen und Touristen (3).

20 1) Eine Alternative zum überlasteten Nadelöhr „Elbbrücken“ – Diversifizierung der Verkehrswege

- Heimfeld, Harburg und Wilhelmsburg gehören zu den am rasantesten wachsenden Stadtteilen Hamburgs. Dass ihre Bevölkerung auch künftig noch auf anderen Elbseite
25 arbeiten wird, ist zu erwarten. Das Nadelöhr „Elbbrücken“, über das der gesamte Verkehr aus den Stadtteilen südlich der Elbe in Richtung Zentrum, geschleust wird, ist seit geraumer Zeit regelmäßig völlig überlastet. Auch die bereits von einigen Seiten vehement geforderte dritte „Verstärker“-Linie der S-Bahn, wird dieses Problem langfristig nicht allein lösen können. Es ist somit abzusehen, dass sich die Verkehrsbedingungen für die Reise mit Auto
30 und Bahn noch weiter verschlechtern werden. Mittelfristig wird der Verkehrszustand untragbar werden.

Daher ist es richtig, einen weiteren Schritt in Richtung einer Diversifizierung der Verkehrswege zu machen. Eine Fährverbindung zwischen Harburg, Wilhelmsburg und

35 Hamburg kann eine Entlastung für die Schiene und die Straße darstellen. Schon aus diesem Grund ist die vorausschauende Installation einer solchen Fährverbindung sinnvoll.

Dem steht auch nicht entgegen, dass die Reiherstiegsschleuse in den Jahren 2020-2023 erneuert wird. Zwar ist vorherzusehen, dass der Betrieb der Fähre in den kommenden Jahren
40 nicht pausenlos möglich sein wird. Nach der Erneuerung steht der Durchfahrt jedoch nichts mehr im Wege. Dazu kommt, dass nach Aussage der Hamburg Port Authority (HPA) eine der beiden Schleusen während der Reparaturarbeiten so lange wie möglich in Betrieb bleiben soll. Genaue Angaben über den Zeitraum der Öffnung konnte die HPA bisher nicht machen. Klar ist aber, dass es einen Zeitraum geben wird, in dem wir das Projekt austesten können.
45 Da es sich um ein langfristiges Projekt handelt, sollten wir unabhängig von der Länge des Zeitraums bereits zeitnah mit dieser Testphase beginnen.

2) Das kostengünstigere und umweltfreundlichere Verkehrsmittel

50 Der Aufbau einer Fährverbindung bedeutet eine im Vergleich zur Bahn deutlich günstigere Verkehrsvariante. Zwar mag der u.U. notwendige Neubau von Fährobooten zunächst mit einigen Fixkosten verbunden sein. Jedoch ist der Betrieb einer Fähre sehr günstig im Vergleich zu den hohen Wartungskosten bei der Bahn.[1] Hinzukommt, dass der Personentransport über Fähren sehr umweltfreundlich ist, wenn man ihn mit den
55 Schadstoffausstößen von Pkw vergleicht. Wir als SPD Hamburg stehen dafür ein, dass unsere Stadt ein Vorbild für den Umweltschutz im urbanen Raum wird. Der Umstieg auf sauberere Verkehrsmitteln kann einen wichtigen Beitrag dazu leisten, diesem Ziel näher zu kommen.

3) Wie das neue Fährangebot die Menschen anlocken wird

60 Die Überlastung des „Nadelöhrs Elbbrücken“ hat zur Folge, dass jede Fahrt in Richtung Zentrum in der „Rush Hour“ zu einer Strapaze wird. Dafür sorgt der regelmäßige Stau auf den Straßen zu Stoßzeiten sowie die völlig überfüllten Regional- und S-Bahn-Züge. Eine Fährfahrt von Harburg an die Landungsbrücken mag den Passagierinnen und Passagieren
65 zwar wohl durchschnittlich etwa zehn bis fünfzehn Minuten mehr an Zeit kosten als eine Bahnfahrt (inklusive umsteigen). Dafür ist die Fährfahrt jedoch eine viel unbeschwertere Art, zu reisen. Dass die Hamburgerinnen und Hamburger bei der Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs grundsätzlich dazu bereit sind, längere Fahrtzeiten in Kauf zu nehmen, zeigt die Beliebtheit der Fährverbindung 112 von den Landungsbrücken nach Övelgönne. Ihre
70 Popularität verdankt sie der Schönheit und dem Charme unseres Hamburger Hafens. Es ist zu erwarten, dass auch pendelnde Fahrgäste diesen Reiz für sich entdecken und langfristig auf die Fähre umsteigen werden.

Aus dem gleichen Grund hat die Fährverbindung 73 das Potenzial, eine neue Attraktion des Hafentourismus zu werden. Eine Fahrt durch den Reiherstiegskanal gleicht einer
75 Hafenrundfahrt. Die Fährfahrt ermöglicht es, die vom Tourismus noch weitgehend isolierten Stadtteilen Wilhelmsburg oder Harburg, in das touristische Konzept Hamburgs zu integrieren.

80 **Der Landesparteitag möge beschließen:**

85 **Die SPD-Fraktion in der Hamburgischen Bürgerschaft soll darauf hinwirken, dass die Fährverbindung 73 als Teil des Hamburger Verkehrsverbundes mit den bisherigen Fährstationen**

- S/U Landungsbrücken

90

- Theater im Hafen

- Argentinienbrücke

95

- Ernst-August-Schleuse

um die Stationen

- Wilhelmsburg-Mitte

100

- Harburg-Dampfschiffsbrücke

erweitert wird. Die Route der Fährverlängerung soll über den Reiherstiegkanal verlaufen. Die Anlegestelle in Wilhelmsburg soll an der Alten Schleuse (südlich des Dockville-Festivalgeländes) entstehen. Die Anlegestelle in Harburg soll am Ende des Dampfschiffswegs – unmittelbar östlich des Lagerhauses der „Harburg Spedition“ – gebaut werden. Die Fährlinie soll am Wochenende mit einer 20-minütigen Taktung eingesetzt werden. Auch unter der Woche soll sie mit einer 20-minütigen Taktung fahren, zwischen Uhrzeit von 07:00 Uhr bis mindestens 21:30 Uhr. Sowohl die Fährstation Wilhelmsburg-Mitte als auch die Fährstation Harburg-Dampfschiffsbrücke soll zudem mit dem Busnahverkehrsnetz verbunden werden. Die Busverbindungen sollen zudem an die Taktung der Fähren angepasst werden.

110

[1] Hinzukommt, dass die Fährboote auch etwa im Falle einer Einstellung des angestrebten Linienbetriebs weiterhin für andere Fährdienste gebraucht werden kann. Da die Fährangebote – sei es für den öffentlichen Nahverkehr oder auch für den Tourismus – stets ansteigen, besteht zumindest mittelfristig nicht die Gefahr, dass die Booten verwaissen. Das Risiko einer „Fehlinvestition“ durch den Bau weiterer Fährboote ist somit vergleichsweise gering.

Antragsbereich Verk/ Antrag 13

Kreis II Altona

Mit Rekommunalisierung der Deutschen Bahn Stukturchaos der Bahnprivatisierung beenden

Der Landesparteitag möge zur Weiterleitung an den Bundesparteitag beschließen:

1.) Die SPD bekräftigt, dass das System Eisenbahn im Allgemeinwohlinteresse organisiert wird. Unverzichtbar ist dabei eine enge Verzahnung von Netz und Bahn.

5

2.) Die SPD fordert die Bundestagsfraktion auf zu prüfen, ob die DB in ein öffentliches Unternehmen - beispielsweise in Form einer Anstalt des öffentlichen Rechts) umgewandelt

- wird. Mit einer solchen Reorganisation könnten die negativen Folgen der Aufspaltung der DB in mehrere Aktiengesellschaften und Firmen kritisch untersucht und beseitigt werden.

10

3.) Der Wettbewerbsnachteile des Schienenverkehrs gegenüber den anderen Verkehrsträgern wie dem Luftverkehr soll mittelfristig beseitigt und kurzfristig zumindest verringert werden.

15

4.) Die SPD-Bundestagsfraktion soll auf die Bundesregierung dahingehend einwirken, dass die Investitionsmittel des Bundes für das Verkehrssystem Schiene künftig nur für Investitionen im Inland verwendet werden sollen und nicht Anteilsankäufe an ausländischen Unternehmen damit finanziert werden.

20

5.) Die von der SPD geführten Bundesministerien und die SPD Bundestagsfraktion mögen auf die Umsetzung der Ziffern 1-4 hinwirken.

Begründung:

25

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) befindet sich 25 Jahre nach ihrer Gründung beim inländischen Bahnverkehr in einer tiefen Krise, was sich für die Menschen in ständigen Verspätungen, defekten Zügen und eine marode Infrastruktur zeigt.

30

Diese Entwicklungen wurde in den Neunziger Jahren maßgeblich dadurch verursacht, dass im Zuge der geplanten Privatisierung der Deutschen Bahn viele Investitionen in die Schiene und Instandhaltung gekürzt wurden, um ein möglichst positives Ergebnis für einen Börsengang zu erzeugen. Die Zahl der im Bereich Schiene Beschäftigten wurde dabei im Zeitraum von 1994 bis 2018 fast halbiert – nahezu 150.000 Arbeitsplätze wurden gestrichen. Auch strukturell hat sich durch die Aufspaltung der DB in sechs Aktiengesellschaften und viele weitere Firmen einen für den Laien unübersehbaren Overhead erzeugt, der die jetzige Misere der Deutschen Bahn mitverursacht hat.

35

Das Ziel der Bahnreform, die Privatisierung, ist gescheitert. Die SPD wendet sich bereits gegen politische Bestrebungen von CDU, CSU und AfD zur Bahnprivatisierung und sollte dies auch künftig tun.

*Antragsbereich Verk/ **Antrag 14***

Arbeitsgemeinschaft Jusos

Umweltverbund in Hamburg stärken

Der SPD Landesparteitag möge beschließen:

Forderung:

5

Der Senat, die Bürgerschaft und die Verkehrsbehörde werden aufgefordert, dem aktuell zu erstellenden Hamburger Verkehrsentwicklungsplan, das Ziel, dass 80% der Wege in

10 Hamburg mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (öffentliche Verkehrsmittel, Rad und Fuß) zurückgelegt werden, zugrunde zu legen.

Begründung:

15 Die Förderung des Umstieges vom motorisierten Individualverkehr auf den Umweltverbund, insbesondere auf Bus und Bahn, ist seit Jahren allgemeines politisches Ziel. Die Förderung des Radverkehrs ist seit der letzten Bürgerschaftswahl ebenfalls ein politisches Ziel des Senates. So heißt es im Koalitionsvertrag: „Die Koalitionspartner einigen sich darauf, den Radverkehrsanteil in den zwanziger Jahren auf 25 Prozent zu steigern.“ Beides trägt aktuell bereits sichtbar Früchte wie die aktuellen Zahlen der Studie „Mobilität in Deutschland 2017“ zeigen. So hat sich der Modal-Split Anteil des ÖPNV an den Wegen in Hamburg von 2008 bis 2017 bereits von 18 auf 22 Prozentpunkte erhöht und der des Radverkehrs von 12 auf 15 Prozentpunkte. Der Anteil der zu Fußgehenden blieb mit 27 Prozentpunkten in etwa konstant. Damit liegt der Modal-Split Anteil des Umweltverbundes an den Wegen in Hamburg bei aktuell 64 Prozentpunkten.

25 Aus dem genannten Radverkehrsanteil von 25 Prozent, einem weiter steigendem ÖPNV-Anteil und einem mindestens konstanten Anteil an zu Fußgehenden ergibt sich ein anzustrebender Modal-Split Anteil des Umweltverbundes von 80%. Dieser Anteil soll daher als Ziel dem künftigen Verkehrsentwicklungsplan zugrunde liegen.

Antragsbereich Verk/ Antrag 15

Kreis II Altona

100% Öko für Carsharing

Der Landesparteitag möge zur Weiterleitung an den beschließen:

5 Der Senat wird aufgefordert, den Anteil von alternativen Antriebsformen wie E-Mobilität oder Brennstoffzellen unter Car-Sharing-Fahrzeugen in Hamburg innerhalb von drei Jahren auf 100% zu erhöhen.

Begründung:

10 Um die Klimaziele zu erreichen und die gesundheitliche Belastung durch Straßenabgase zu reduzieren ist auch ein schrittweiser Umstieg auf alternative Antriebsformen wie E-Mobilität oder Brennstoffzellen geboten. Die Erfahrung mit Car-Sharing in Hamburg zeigen, dass viele Nutzerinnen und Nutzer durch Carsharing nicht vom späteren Kauf eines eigenen Autos abgehalten werden, sondern vielmehr das Nutzen von Carsharing angeboten in ihre Kaufentscheidung eines eigenen Fahrzeugs aktiv einbeziehen. Für die großen Carsharing Anbieter in Hamburg, hinter denen jeweils große Autohersteller (Mercedes, BMW) stehen, geht das Geschäft mit Carsharing somit weit über die erzielten Gebührenerlöse hinaus. Eine

15

Umrüstung der Flotte auf alternative Antriebsarten reduziert die Luftverschmutzung in der Stadt und trägt langfristig zu einer Stärkung alternativer Antriebsarten insgesamt bei.

Antragsbereich Verk/ Antrag 16

Arbeitsgemeinschaft Jusos

Carsharing für ganz Hamburg!

Senat und Bürgerschaft werden aufgefordert,

- 5 1. mit den größten Carsharing Anbietern in Hamburg, insbesondere mit Car2go, Drive Now und Emmy in Verhandlungen über die Ausweitungen der Geschäftsgebiet in den Randbezirken zu treten und sich entschlossen für dieses Ziel einzusetzen. Es soll angestrebt werden, den Benutzer*innen das Abstellen der Fahrzeuge im gesamten neu erschlossenen Geschäftsgebiet zu ermöglichen (Float-Variante), zumindest jedoch an einzelnen, gleichmäßig verteilten Standorten (stationsbasierte Variante).
- 10 2. die künftige Unterstützung für SwitchHH-Plätze oder Ausweisung von Parkflächen für Carsharing Anbieter zwingend daran zu koppeln, dass sich die Anbieter bereiterklären, ihr Geschäftsgebiet zu erweitern und stationsbasierte Angebote in Randlagen zu schaffen.

Begründung:

15 Carsharing boomt. Durch das organisierte gemeinschaftliche Nutzen von Automobilen kann eine Vielzahl von Personen dasselbe Auto benutzen. Anstatt ein eigenes Auto zu erwerben, die ständigen Kosten zu tragen, es dann möglicherweise nur unregelmäßig zu fahren und öffentliche Flächen in der Stadt zu blockieren, kann vielmehr bedarfsgerecht das Auto
20 angemietet und danach wieder für den nächsten Benutzer abgestellt werden. Das schont den Geldbeutel und die Umwelt, erhöht die Mobilität und verringert den Parkplatzbedarf in der Stadt.

25 Problematisch ist jedoch, dass die Geschäftsgebiete der Carsharing Anbieter oft vor den äußeren Bezirken und Stadtteilen enden und damit auch an Gebieten, die sowieso nicht optimal durch den ÖPNV angebunden sind.

30 Mobilität ist eine wichtige Voraussetzung für die Lebensqualität in der Stadt. Vor allem für Alleinstehende und Personen, die sich kein eigenes Auto leisten können sind Carsharing Angebote reizvoll.

35 Carsharing Angebote dürfen dabei nicht als Konkurrenz zum ÖPNV gesehen werden, denn sie können diesen keinesfalls ersetzen, jedoch können sie als gute und praktische Ergänzung zum Mobilitätsangebot in der Stadt dienen.

Es ist jedoch nicht akzeptabel, dass Carsharing Anbieter von der Stadt Hamburg nach Kräften unterstützt und subventioniert werden und gleichzeitig in der Vergangenheit nicht bereit waren, ihre Geschäftsgebiete zu erweitern. Hier muss die Stadt deutlich selbstbewusster auftreten und den Anbietern unsere Bedingungen stellen, damit die Mobilität in Hamburg weiter verbessert wird.

Antragsbereich Verk/ Antrag 17

Arbeitsgemeinschaft Jusos

Mobilität der Zukunft: Elektrokleinstfahrzeuge praxisgerecht legalisieren!

Der Landesparteitag der SPD Hamburg möge zur Weiterleitung an den Bundesparteitag der SPD beschließen:

Forderung:

5

Die Bundestagsfraktion und Minister*innen der SPD werden aufgefordert, sich dafür einzusetzen, dass die Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr (eKFV) folgenden Bedingungen genüge tut:

10

1. Der Rahmen der zu regulierenden Fahrzeuge soll auch selbstbalancierende Fahrzeuge, wie z.B Skate- und Hooverboards, umfassen.
2. Die Verordnung soll derart ausgestaltet sein, dass die Mitnahme der Elektrokleinstfahrzeuge in öffentlichen Verkehrsmitteln generell zulässig ist.
3. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit soll auf 25 km/h festgelegt werden.

15

4. Die Zulassung eines Elektrokleinstfahrzeuges soll nicht den Abschluss einer Versicherubg, ähnlich jener für Motorroller, erfordern. Zumindest soll das Erfordernis des Anbringens eines Kennzeichens entfallen.

Begründung:

20

Die Liste von Umständen, die eine Verkehrswende in deutschen Innenstädten notwendig macht wird immer länger. Auszugsweise sind dies unzumutbare Feinstaubbelastung, Lärm, Stau und Parkplatzmangel.

25

Die Tage des mobilisierten Individualverkehrs wie wir ihn heute kennen sind gezählt – Alternativen sind gefragt.

30

Die Mehrheit der Verkehrsexperten ist sich einig, dass die Mobilität von morgen aus einem Mix unterschiedlicher Verkehrsmittel besteht. Eine Strecke wird dann mithilfe von öffentlichen Verkehrsmitteln, Car-Sharing-Autos, dem Fahrrad und sogenannten Elektrokleinstfahrzeugen stattfinden.

35 Während die öffentlichen Verkehrsmittel und die Car-Sharing-Autos für das Zurücklegen von größeren Distanzen geeignet sind, dient das Fahrrad und Elektrokleinstfahrzeug für den Weg zum Bahnhof oder zur nächsten Einkaufsmöglichkeit, der sogenannten „letzten Meile“.

40 Um den Bürger*innen die größtmögliche Auswahl zu bieten, muss die Verordnung die Benutzung aller Marktüblichen Elektrokleinstfahrzeuge legalisieren, damit das individuell geeignete Fortbewegungsmittel gewählt werden kann.

45 Damit das Konzept des Verkehrsmixes im Alltag praktikabel ist, ist es unerlässlich, dass die Mitnahme der Elektrokleinstfahrzeuge in öffentlichen Verkehrsmitteln erlaubt ist.

Sonst kommt man zwar entspannt mit dem Elektrokleinstfahrzeug von der eigenen Wohnung zum Bahnhof, muss aber ohne weiterreisen. Die letzte Meile zum Zielort wird dann wieder zur Herausforderung.

*Antragsbereich Verk/ **Antrag 18***

Kreis VI Bergedorf

Praxistauglich machen: Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr (eKFV)

Der Landesparteitag möge zur Weiterleitung an den Bundesparteitag beschließen:

5 Die SPD-Fraktion im Bundestag und die Bundesminister*innen der SPD werden aufgefordert sich dafür einzusetzen, dass die Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr (eKFV) folgenden Bedingungen genüge tut:

1. Der Rahmen der zu regulierenden Fahrzeuge soll auch selbstbalancierende Fahrzeuge, wie z.B. Skate- und Hooverboards, umfassen.
- 10 2. Die Verordnung soll derart ausgestaltet sein, dass die Mitnahme der Elektrokleinstfahrzeuge in öffentlichen Verkehrsmitteln generell zulässig ist.

Begründung:

15 Die Liste von Umständen, die eine Verkehrswende in deutschen Innenstädten notwendig macht wird immer länger. Auszugsweise sind dies unzumutbare Feinstaubbelastung, Lärm, Stau und Parkplatzmangel. Die Tage des mobilisierten Individualverkehrs wie wir ihn heute kennen sind gezählt – Alternativen sind gefragt.

20 Die Mehrheit der Verkehrsexperten ist sich einig, dass die Mobilität von morgen aus einem Mix unterschiedlicher Verkehrsmittel besteht. Eine Strecke wird dann mithilfe von

25 öffentlichen Verkehrsmitteln, Car-Sharing-Autos, dem Fahrrad und sogenannten Elektrokleinstfahrzeugen stattfinden.

30 Während die öffentlichen Verkehrsmittel und die Car-Sharing-Autos für das Zurücklegen von größeren Distanzen geeignet sind, dient das Fahrrad und Elektrokleinstfahrzeug für den Weg zum Bahnhof oder zur nächsten Einkaufsmöglichkeit, der sogenannten „letzten Meile“.

35 Um den Bürger*innen die größtmögliche Auswahl zu bieten, muss die Verordnung die Benutzung aller Marktüblichen Elektrokleinstfahrzeuge legalisieren, damit das individuell geeignete Fortbewegungsmittel gewählt werden kann.

Damit das Konzept des Verkehrsmixes im Alltag praktikabel ist, ist es unerlässlich, dass die Mitnahme der Elektrokleinstfahrzeuge in öffentlichen Verkehrsmitteln erlaubt ist. Sonst kommt man zwar entspannt mit dem Elektrokleinstfahrzeug von der eigenen Wohnung zum Bahnhof, muss aber ohne weiterreisen. Die letzte Meile zum Zielort wird dann wieder zur Herausforderung.

Antragsbereich Verk/ Antrag 19

Arbeitsgemeinschaft Jusos

Hamburg wird Fahrradstadt – jetzt aber richtig!

Der Landesparteitag der SPD Hamburg möge beschließen:

Forderung:

5 Die Hamburger SPD-Bürgerschaftsfraktion und die Senator*innen der SPD werden, insbesondere im Rahmen des Bündnisses für den Radverkehr, welches am 23. Juni 2016 vereinbart wurde, aufgefordert,

10 1. sich für den Neu- und Ausbau von Velorouten zwischen den Randgebieten und der Innenstadt als Radschnellwege einzusetzen. Wenn möglich soll dabei jeweils eine Spur stadteinwärts, die andere stadtauswärts führen und mit einer Mindestbreite von 2,50 m je Fahrtrichtung genügend Platz zum Überholen bieten ohne andere langsamere Radfahrer*innen zu gefährden.

15 2. sich dafür einzusetzen, dass die Nutzung der Velorouten mit einem entsprechenden Ausbau (mindestens 2,50m Spurpreise in jeder Richtung) auch Speed-Pedelecs (die eine Unterstützungsleistung bis zu 45 km/h erlauben) ermöglicht wird.

3. sich dafür einzusetzen, dass in Art und Anzahl angemessene Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, insbesondere an öffentlichen Einrichtungen, Bildungseinrichtungen, Betrieben und in den Quartieren, geschaffen werden.

20 4. Genügend Geld bereit zu stellen, um das bestehende Radverkehrsnetz instand zu halten

25 5. Sich dafür einzusetzen, dass an allen Stadtradstationen Beleuchtung in dem Umfang vorhanden ist, um zu gewährleisten, dass die Stationen im Dunkeln erkennbar sind und der Entleih- und Rückgabevorgang komfortabel durchführbar ist.

Begründung:

30 Lange Staus, Lärmbelästigung und Feinstaubbelastung strapazieren Nerven und Gesundheit von Verkehrsteilnehmer*innen und Anwohner*innen.

Angesichts der wachsenden Bevölkerung und des Klimawandels ist eine nachhaltige politische Gestaltung der Verkehrswende gefordert.

35 Der Senat der Stadt Hamburg hat diese Herausforderung bereits erkannt und sich das Ziel gesetzt, in den kommenden zehn Jahren den Radverkehrsanteil an allen in Hamburg zurückgelegten Wegen auf 25% zu steigern.

40 Kurz gesagt: Hamburg möchte Fahrradstadt werden.

Mit der Gründung des Bündnisses für den Radverkehr im Sommer 2016 wurde die Grundlage für einen schnellen und koordinierten Infrastrukturausbau geschaffen. Seitdem wurden auch einige Radwege neu geschaffen und bereits bestehende erneuert.

45 Jedoch lässt sich häufig beobachten, dass – auch neu geschaffene - Radwege abrupt enden und sich die Radfahrer*innen auf einer vielbefahrenen Straße wiederfinden. Ebenfalls erfüllen die Velorouten die Ansprüche an einen Radschnellweg häufiger nicht. Fehlende Beleuchtung und mangelhafter Straßenbelag mindern die Sicherheit und den Komfort der Radfahrenden. Unter diesen Bedingungen lässt sich das Fahrrad nur schwer als Alternative zum Auto etablieren.

50

Damit große Teile der Bevölkerung das Fahrrad als alltägliches Fortbewegungsmittel nutzen können, muss der Ausbau der Infrastruktur konsequent und mit einheitlichen Standards in ganz Hamburg vorangebracht werden.

55 Wenn das Fahrrad auch für Pendler*innen eine echte Alternative zum Auto sein soll, muss das Befahren der Velorouten mit Speed-Pedelecs zugelassen werden. Denn durch die elektrische Unterstützungsleistung bis zu einer Geschwindigkeit von 45 km/h, kann der Arbeitsweg ohne größere Anstrengungen zurückgelegt werden. Zur Sicherheit aller Fahrradfahrenden, müssen die Velorouten ausreichend Platz bieten, damit gefahrloses Überholen langsamerer Verkehrsteilnehmer*innen möglich ist.

60

Ebenfalls ausbaufähig sind die öffentlichen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Einerseits sind die Kapazitäten an zentralen Plätzen wie z.B. Bahnhöfen oder Universitäten zu gering bemessen, andererseits ist ein ausreichender Schutz vor Diebstahl, gerade für teurere Speed-Pedelecs, häufig nicht gegeben.

Erweiterung der Bedeutung des Zusatzzeichens 1010-65 „E-Bikes frei“

Der Landesparteitag der SPD Hamburg möge zur Weiterleitung an den Bundesparteitag der SPD beschließen:

Forderung:

5

Die SPD auf Bundesebene, die Bundestagsfraktion und Minister*innen der SPD werden aufgefordert, sich dafür einzusetzen, dass

10

das Zusatzzeichen 1010-65 nach der StVO in seiner Bedeutung so erweitert wird, dass S-Pedelec-Nutzer*innen die Benutzung der damit beschilderten Straßen erlaubt ist.

Begründung:

15

Der motorisierte Individualverkehr wird in deutschen Städten vermehrt zur Belastungsprobe. So steigt die Anzahl und Länge von Staus, Parkplätze beanspruchen kostbaren Raum und die Abgase stellen eine Gefahr für die Gesundheit aller Bürger*innen dar.

20

Inzwischen verfolgen viele Städte das Ziel, die Bürger*innen weg vom Auto und hin zur Nutzung des ÖPNV, bzw. anderen Alternativen, zu bewegen, um eine Entspannung der Verkehrssituation und allgemeine Verbesserung der Lebensqualität im Stadtgebiet zu erreichen. Hierbei sind die sogenannten Pedelecs (umgangssprachlich: E-Bikes) ein wesentlicher Bestandteil. Aufgrund ihrer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 25km/h werden diese jedoch eher für kürzere Strecken genutzt und sind für Pendler nur bedingt geeignet.

25

Eine weitere Möglichkeit bieten Speed-Pedelecs, die eine Unterstützungsleistung bis zu 45 km/h erbringen. Die gesetzeskonforme Nutzung von S-Pedelecs gestaltet sich in Deutschland für den Fahrer jedoch teilweise gefährlich. So ist auch an unübersichtlichen und stark befahrenen Verkehrspunkten die Nutzung von Radwegen i.d.R. nicht gestattet.

30

Das vor kurzem neu geschaffene Zusatzzeichen 1010-65 „E-Bikes frei“ erlaubt es dem S-Pedelec-Nutzer jedoch nicht Radwege zu befahren. Lediglich Elektro-Leichtmofas sind durch diese Ausnahme begünstigt. Somit ist dies eine Regelung, die nach aktuellen Verkaufszahlen nur wenige Bürger*innen betrifft und bei S-Pedelec-Nutzern für Verwirrung und Unverständnis sorgt.

35

Bislang ist die einzige Möglichkeit, um den S-Pedelec-Nutzern das Befahren von Radwegen zu erlauben, die Wege mit dem Zusatzzeichen 1026-31 oder 1022-11 zu beschildern.

40

Jedoch wird hiermit ebenfalls das Befahren mit Mofas erlaubt. Um den Städten und Gemeinden eine genauere und zeitgemäße Regulierung zu ermöglichen, ist die Erweiterung der Bedeutung des Zusatzzeichens 1010-65, welches somit das Befahren von Radwegen mit S-Pedelecs, nicht jedoch für Mofas oder sonstige motorisierte Zweiräder, erlaubt, absolut notwendig.

Antragsbereich Verk/ Antrag 21

Kreis VI Bergedorf

Schaffung einer „Fahrradautobahn“ zwischen Hamburg-Bergedorf und Hamburg-Innenstadt

Der Landesparteitag der SPD Hamburg möge beschließen:

5 Die Hamburger SPD-Bürgerschaftsfraktion und die Senator*innen der SPD werden, insbesondere im Rahmen des Bündnisses für den Radverkehr, welches am 23. Juni 2016 vereinbart wurde, aufgefordert,

10 sich für den Ausbau des bereits vorhandenen sogenannten Radschnellwegs - Veloroute 9 - zwischen Bergedorf und Innenstadt als „Fahrradautobahn“ einzusetzen. Dabei soll eine Spur stadteinwärts, die andere stadtauswärts führen und jeweils mit einer Mindestbreite von 2,50 m genügend Platz zum Überholen bieten ohne andere langsamere Radfahrer*innen zu gefährden;

15 im Rahmen ihrer Zuständigkeit sicherzustellen, dass der so zu schaffende Radschnellweg nicht den Planungen zu Oberbillwerder oder anderen Wohnbaumaßnahmen zum Opfer fällt und

20 sich dafür einzusetzen, dass die Nutzung der „Fahrradautobahn“ auch Pedelecs (umgangssprachlich E-Bikes) und sogenannten Speed-Pedelecs (die eine Unterstützungsleistung bis zu 45 km/h erlaubt) ermöglicht wird.

Begründung:

25 Der Radverkehr liegt im Trend. Dies gilt insbesondere auch für eine Stadt wie Hamburg, dessen Senat es sich zum Ziel gemacht hat, in den 2020er Jahren den Radverkehrsanteil an allen in Hamburg zurückgelegten Wegen auf 25% zu steigern. Am 23. Juni 2016 wurde dafür das Bündnis für den Radverkehr ins Leben gerufen. Hamburg erhebt damit den Anspruch Fahrradstadt zu sein oder werden zu wollen. Gemeinsam mit den Hamburger Bezirken soll ein Netz von Radschnellwegen entwickelt und in der laufenden Legislaturperiode umgesetzt werden. Hinweise darauf wie „urbane Radschnellwege“ aussehen können und welche
30 konkreten Ausbaustandards gelten, sind in den Grundlagen und Leitlinien für Velorouten in Hamburg, herausgegeben vom Amt für Verkehr und Straßenwesen der FHH im Februar 2017, zu finden. Darin heißt es u. a. (Seite 5):

35 „Radschnellwege sind in besonderem Maße auf den städtischen, aber auch regionalen
Pendlerverkehr mit längeren Fahrdistanzen ausgerichtet. Radschnellwege sind ausreichend
breit für jederzeitiges Überholen und sollen möglichst bevorzugt geführt werden, um
unterbrechungsfreies Fahren und somit eine höchstmögliche Verkehrsqualität für den
40 Radverkehr zu erreichen. Dadurch können hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten sowie ein
maximaler Fahrkomfort erreicht werden ... Radschnellwegstandards können auch auf
längeren Veloroutenabschnitten sinnvoll sein, die nicht unmittelbar bis ins Hamburger
Umland führen (z. B. zwischen den Bezirken Hamburg-Mitte und Bergedorf sowie Hamburg-
Mitte und Harburg).“

45 Die Wirklichkeit ist davon weit entfernt. Richtig ist, dass beispielsweise die Veloroute 9 mit
einer Länge von 19 km zwischen Bergedorf und Innenstadt eine echte Alternative zum Auto
und zu einer „gemischten Mobilität“ sein kann. Die Route führt über eine lange Strecke,
nämlich vom Bahnhof Nettelnburg bis zum Bahnhof Billwerder an der S-Bahn entlang.

50 Sie erfüllt im Übrigen aber kaum eine der weiteren Voraussetzungen für einen
Radschnellweg. Es fehlt an einer durchgängigen Wegweisung, die Befahrbarkeit und damit
die Sicherheit für Radfahrer*innen sind durch fehlende Beleuchtung und mangelhaften
Belag gefährdet und die Führung über die Bredow Straße ist geradezu lebensgefährlich.
Dort versperren nicht nur Lastwagen den maroden Fahrradweg, es liegen auch riesige
55 Steine im Abstand von zwei bis drei Metern auf dem Weg. Radfahrer*innen müssen auf der
Straße fahren. Dies mag an einem Sonntag noch gelingen, im Berufsverkehr hingegen
riskiert man buchstäblich sein Leben. Und Geschwindigkeiten von 15 bis 25 km/h oder mehr
wie sie für Radschnellwege angedacht sind, sind unter diesen Voraussetzungen
unrealistisch. Wollen wir uns glaubhaft als Fahrradstadt behaupten und im besten Sinne
60 vorbildhaft sein, bedarf es größerer Anstrengungen als bisher.

Will man das Fahrrad als echte Alternative zum Auto etablieren, sind im Übrigen gerade
auch auf langen Strecken Pedelects und Speed-Pedelects als Verkehrsteilnehmer*innen, bzw.
Radfahrer*innen zu berücksichtigen und Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass auch
65 diese sicher, d. h. auf Radschnellwegen ohne ihrerseits andere Radfahrer*innen zu
gefährden, fahren können.

Der Fahrradmonitor 2017 kommt übrigens zu dem Ergebnis, dass 55 Prozent aller
Pendelnden sich vorstellen können, stärker auf das Fahrrad zu setzen, angenommen ein
Radschnellweg würde auf Ihrem Weg zur Arbeit bzw. Ausbildungsstätte eingerichtet
werden. Das sind doch gute Aussichten für unser Klima und unsere Gesundheit!

Organisation

Antragsbereich Org/ Anträge 1 - 7

Landesvorstand

Satzungsänderungen SPD Hamburg

- **siehe separate Drucksache** -

Antragsbereich Org/ Antrag 8

Kreis VI Bergedorf

Beauftragung der Entwicklung einer Anwendung für digitale Kommunikation

Der Landesparteitag der SPD Hamburg möge beschließen und anschließend an den Bundesparteitag zur Beschlussfassung weiterleiten:

5 Die Kreisdelegiertenversammlung der SPD-Bergedorf fordert die SPD auf Bundesebene, sich dafür einzusetzen,

1. dass die SPD die Entwicklung einer Anwendung beauftragt, die den Parteimitgliedern die digitale Organisation und Direktkommunikation ermöglicht.

10 Die Beauftragung soll im Besonderen folgende Anforderungen beinhalten:

a. Einhaltung der geltenden Datenschutzbestimmungen

15 b. Sicherstellung des Betriebs der Anwendung auf eigenen Servern der SPD

c. Minimierung der Anmeldehürde für den Nutzer

d. Möglichkeit der gemeinsamen Bearbeitung von Dokumenten und Einbindung von weiteren Dateien

20 e. Strukturierung der Kommunikation in Kanälen

f. Ermöglichung der Einsichtnahme in die bisherige Kommunikation bei späterem Einstieg

25 Ermöglichung der Erweiterung der Anwendung um Funktionen wie z.B. einem gemeinsamen Kalender

Begründung:

30 Kommunikation ist die Grundlage politischer Arbeit. Das Internet hat zu einer beispiellosen Beschleunigung der zwischenmenschlichen Kommunikation geführt. Um die Handlungsfähigkeit der SPD zu sichern, benötigen wir eine digitale Plattform um die politische Arbeit auf allen Ebenen der Partei zu unterstützen.

35 In vielen Unternehmen wird heutzutage mit Anwendungen wie „Slack“ oder „Microsoft Teams“ gearbeitet, um Projekte zu organisieren, Termine zu finden und Ergebnisse zu protokollieren.

Der Mehrwert liegt in der technisch unterstützten Strukturierung. So wird weniger Zeit für lästige organisatorische und administrative Arbeit verwendet, sondern mehr für Sacharbeit und politisches Engagement vor Ort. Grade in schwach organisierten Landstrichen kann so politische Arbeit auch über die Grenzen von Ortsvereinen und Kreisen organisiert werden.

Das Betreiben der Anwendung auf Servern der SPD dient der Sicherstellung des Datenschutzes (Verhinderung von unrechtmäßiger Weitergabe und Verarbeitung von personenbezogenen Daten), sowie dem Schutz der Vertraulichkeit des Inhaltes.

Europa

Antragsbereich Eur/ Antrag 1

Arbeitsgemeinschaft Jusos

Ein soziales, solidarisches, nachhaltiges und grenzenloses Europa ist die Antwort – unsere Jugendwahlkampagne zur Europawahl 2019

Der Landesparteitag der SPD Hamburg möge beschließen:

Forderung:

5 Seit ihrem mehr als 60-jährigen Bestehen hat sich die Europäische Union von einer sechs Staaten umfassenden Wirtschaftsunion zu einem Staatenbund entwickelt, dem aktuell 28 Mitgliedstaaten und mehr als 500 Millionen Einwohner*innen angehören. Diese einzigartige politische und wirtschaftliche Gemeinschaft trägt heute dazu bei, dass wir verbundener sind denn je. Die geteilten europäischen Werte, wie die Unantastbarkeit der Würde des Menschen, Freiheit, Gleichheit, Demokratie und Rechtstaatlichkeit, stellen die Rahmenbedingung für gemeinsames Handeln dar und sollen ein friedliches Zusammenleben und das Wohlergehen der Unionsbürger*innen fördern.

15 Gerade unsere Generation ist mit diesen europäischen Errungenschaften fast wie
selbstverständlich aufgewachsen. Ereignisse in der jüngsten Vergangenheit zeigen aber,
dass diese Errungenschaften keinesfalls selbstverständlich sind und wir Verantwortung
dafür tragen, dass wir auch weiterhin die Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen und
den Ausbau von Frieden, Wohlstand und gesellschaftlichen Fortschritt als unsere
20 gemeinsame Verpflichtung anerkennen.

Unsere Vision als Jusos geht dabei noch weit über den aktuellen Status Quo der
Europäischen Union hinaus. Unsere Vision ist ein geeintes Europa, in dem soziale und
geografische Grenzen überwunden werden, in dem Wohlstand gerecht verteilt wird und in
dem Armut und Umweltzerstörungen der Vergangenheit angehört.
25

Dafür ist eine starke sozialdemokratische Fraktion im Europäischen Parlament
unabkömmlich. Die europäische Sozialdemokratie findet sich allerdings in einer nie da
gewesenen Krise. An nur noch 11 der 28 nationalen Regierungen sind
30 Sozialdemokrat*innen beteiligt; in nur noch 6 Ländern stellen sie den*die
Regierungschef*in – ein Warnsignal in Anbetracht der Wahlen zum Europäischen
Parlament. Als Jugendorganisation der SPD sehen wir es als unsere Aufgabe bei der
anstehenden Europawahl dafür zu kämpfen, dass möglichst viele sozialdemokratische
Abgeordnete in das Parlament einziehen. Mit unserer Jugendwahlkampagne möchten wir
35 deshalb folgendes bewirken:

Aufmerksamkeit auf die anstehende Europawahl lenken, die als schicksalhafteste Wahl seit
Bestehen der Gemeinschaft gilt,

40 insbesondere junge Menschen motivieren ihre Stimme abzugeben,

bundes- und europaweit für ein Wahlrecht ab 16 Jahren bei kommenden Europawahlen zu
werben,

45 unsere junge und sozialdemokratische Vision der Vereinigten Staaten von
Europaunterstreichen,

Rechtsextremismus und –populismus entschieden entgegentreten – denn unsere Vielfalt
ist unsere Stärke,

50

das europapolitische Profil der SPD in Hamburg und in Deutschland weiter zu schärfen –
Europa ist die Antwort darf nicht nur ein Hashtag sein, und

für den Einzug vieler sozialdemokratischer Abgeordnete, insbesondere unseren Hamburger
55 Kandidaten Knut Fleckenstein, zu werben.

Unsere Vision einer solidarischen und sozialen Gemeinschaft

60 Gleichwohl wir den gemeinsamen Binnenmarkt schätzen und anerkennen, dass die
Wirtschafts- und Währungsunion den Lebensstandard in allen Mitgliedstaaten gesteigert
hat, leben wir in einer Union, in der Wohlstand und Einkommen ungerecht verteilt sind.
Auch die wirtschaftlichen Situationen in den Mitgliedstaaten sind sehr unterschiedlich.
Weisen einige südeuropäische Länder wie Griechenland, Spanien und Italien hohe
Arbeitslosenquoten auf – insbesondere in der Gruppe der jungen Menschen -, gibt es in

65 einigen mittel- und nordeuropäischen Ländern nahezu Vollbeschäftigung. Aber auch innerhalb der einzelnen Mitgliedstaaten ist ein immer weiteres Auseinanderklaffen der Einkommensschere zu beobachten.

70 Damit die EU aber ihrem sozialen Versprechen nachkommen kann, muss die Gemeinschaft frühestmöglich zu einer echten Sozialunion umgebaut werden. Die Europäische Säule sozialer Rechte sehen wir lediglich als ersten Schritt in die richtige Richtung, unsere Forderungen gehen weit darüber hinaus und sollen prominent im Wahlkampf platziert werden. Wir fordern:

75 Europaweit müssen verpflichtende soziale Mindeststandards eingeführt werden. Jede*r Unionsbürger*in soll kranken-, pflege- und rentenversichert sein sowie eine Arbeitslosenversicherung haben.

80 Die Einführung einer europäischen Arbeitslosenrückversicherung soll vorangetrieben werden. In diese sollen alle Mitgliedstaaten einzahlen; in Krisenzeiten können einzelne Mitgliedstaaten auf diese befristet (zum Beispiel ein Jahr lang) zugreifen. Mit den für diesen Zeitraum aus dem nationalen Haushalt freien Mitteln können dann Investitionen getätigt werden, um einen weiteren Abschwung zu vermeiden.

85 Weiterhin sollen Arbeitnehmer*innenrechte gestärkt werden. Auch hier sollen gemeinsame Mindeststandards entwickelt werden, wie beispielsweise die verpflichtende Einführung von Mindestlöhnen, die sich am Lohnniveau, den Lebenshaltungskosten und anderen wirtschaftlichen Voraussetzungen der jeweiligen Mitgliedstaaten orientieren. Dabei kämpfen wir dafür, dass Arbeitnehmer*innen den Mindestlohn, der im Land ihres Arbeitsortes und nicht des Landes des Firmensitzes ausgezahlt bekommen.

90 Die Finanzmarktregulierung muss weiter stark vorangetrieben und Steuerflucht mit allen Mitteln bekämpft werden. Hierbei stellt nicht nur Steuerflucht ins EU-Ausland eine Rolle, sondern auch die unfaire Steuerpolitik von einigen Mitgliedstaaten selbst ist unsolidarisch gegenüber der EU. Langfristig soll auch die Angleichung der unterschiedlichen Steuersysteme innerhalb der Union gefördert werden, zum Beispiel durch gemeinsam vereinbarte Korridore. Innerhalb der EU sollen Mitgliedstaaten für Steuervermeidungsmodelle und Steuerflucht konsequent sanktioniert werden können.

100 Es muss eine Abkehr vom europäischen Mantra der schwarzen Null erfolgen. Wenngleich wir als junge Generation eine ungehemmte staatliche Überschuldung zu unserem eigenen Wohl ablehnen, da sie uns abhängig von privaten Kapitalgeber*innen macht, soll die EU durch das Aufdrücken eines Spardiktats einzelne Staaten in Krisenzeiten nicht mehr in die Handlungsunfähigkeit drängen. Vielmehr sollen langfristige Mechanismen geschaffen werden, damit es gar nicht erst zu Krisen kommt, beispielsweise durch die Unterdrückung von Leistungsbilanzungleichgewichten. Insgesamt soll eine antizyklische Fiskalpolitik in ganz Europa gefördert werden.

105 Qualifikationen sollen innerhalb der EU sounbürokratisch wie möglich anerkannt werden. Ist dies durch die sogenannte Bologna-Reform bei Studienabschlüssen schon weitestgehend möglich, ist dies bei einzelnen Studienfächern, wie Medizin oder Rechtswissenschaften, oder Ausbildungsberufen nur selten der Fall. Um

115 Personenfreizügigkeit und gerechte Bezahlung auch Nicht-Akademiker*innen zu ermöglichen, soll die Anerkennung unkompliziert und möglichst prüfungsfrei erfolgen.

Eine Jugendgarantie muss geschaffen, finanziell unterstützt und konsequent umgesetzt werden. Jeder junge Mensch bis zum 27. Lebensjahr soll – sofern sie*er nicht selber einen
120 Arbeits- oder Ausbildungsplatz gefunden hat – spätestens 6 Monate nach Abschluss der (Schul-)Ausbildung oder des Studiums eine hochwertige Arbeitsstelle oder Ausbildungsmaßnahme angeboten bekommen.

Bestehende Austauschprogramme, wie Erasmus +, müssen weiterhin gefördert und
125 ausgebaut werden, um jungen Menschen unabhängig ihrer Herkunft eine Auslandserfahrung innerhalb der EU zu ermöglichen. Ferner setzen wir uns dafür ein, dass Schulaustausche verpflichtend in die Curricula der Bundesländer aufgenommen werden; diese sollen von der europäischen Union zur Hälfte finanziell getragen werden.

130 Don't touch my Schengen– ein Europa ohne Grenzkontrollen

In Schengen, einem kleinen Ort im Luxemburg, unterzeichneten vor mehr als 30 Jahren die
damaligen Mitgliedstaaten ein Abkommen, dass Reisefreiheit ohne Grenzkontrollen
ermöglichen sollte. Heute sind 26 Staaten, die meisten von ihnen EU-Mitglieder, Teil von
135 Schengen. 400 Millionen Menschen können sich so ohne Grenzkontrollen im Schengenraum bewegen. Wir jungen Leute kennen es gar nicht mehr Kilometer weit vor Staatsgrenzen im Stau zu stehen oder im Zug bei Grenzüberschreitung kontrolliert zu werden.

Im Zuge der sogenannten Flüchtlingskrise wurde Schengen zeitweise ausgesetzt -wir halten
140 das nicht für inakzeptabel und fordern daher:

die Unantastbarkeit des Schengenabkommens, um auch weiterhin grenzenlos reisen zu können und

145 dass auch EU-Staaten, die Teil der Union, nicht aber Teil des Schengenraums sind (Irland, Zypern, Bulgarien, Kroatien und Rumänien), zeitnah diesem beitreten. Die EU und die Mitgliedstaaten sollen hierfür alle nötigen Anstrengungen unternehmen.

150 There is no Planet B– für eine verantwortungsvolle gemeinsame Klima- und Umweltpolitik

Klimaveränderungen, Umweltkatastrophen und Treibhausgase machen nicht vor
Landesgrenzen Halt. Um allen europäischen Bürger*innen und den künftigen Generationen
ein Leben ein Leben auf einem gesunden Planeten zu ermöglichen, müssen deutlich mehr
Anstrengungen auf europäischer Ebene unternommen werden. Wir fordern:

155 eine konsequente Verfolgung und Erhöhung der von den EU-Mitgliedstaaten bis 2030 gesetzten Ziele, wie die Senkung von Treibhausgasemissionen um mindestens 40 Prozent gegenüber dem Stand von 1990 und die Steigerung des Anteils erneuerbarer Energiequellen, um eine Einhaltung des 1,5° C Zieles zu gewährleisten,

160 die vorhandenen Schlupflöcher in dem derzeit geltenden EU-Emissionsgesetz, wie die Nutzung ungenutzter Emissionszertifikate aus der Zeit vor 2020 oder der Einsatz überschüssiger Rechte zur Kompensierung anderer Bereiche, zu schließen

165 auch wenn das Ziel das Stoppen des Klimawandels ist, sich bereits jetzt mit möglichen
Veränderungen auseinanderzusetzen und zusammen konkrete Lösungen für die
Herausforderungen, wie der Bau von Hochwasserschutzanlagen und die Entwicklung von
trockenheitsresistenteren Kulturen, zu erarbeiten. Des Weiteren sind die bereits zugesagten
170 Mittel den Ländern des Globalen Südens vollumfänglich zur Verfügung zu stellen, sowie
dass die EU bei den Mitgliedern des Abkommens darauf hinwirkt, ehrgeizigere Ziele als
bisher zu entwickeln, und die USA von der Rückkehr in das Abkommen zu überzeugen,
damit die Ziele des Abkommens erreicht werden können.

175 der stetige Einsatz auf internationaler Ebene für die Einhaltung und Weiterentwicklung des
Pariser Klimaschutzabkommens,

180 Forschung und Anwendung erneuerbarer Energien voranzutreiben, um so eine
europaweite Dekarbonisierung zu beschleunigen und die europaweite Abkehr von
Atomkraft einzuläuten. Bei den notwendigen Anstrengungen den Klimawandel zu bremsen
und seine Folgen abzumildern, dürfen die gleichzeitig stattfindenden negativen
ökologischen Veränderungen nicht vergessen werden: Der Verlust der Artenvielfalt, die
Versauerung und die Vermüllung der Meere, die Entwaldung und der massive Eintrag von
Nährstoffen in die Ökosysteme durch menschliche Abwässer und Düngemittel.

185 Die Europäische Union in der Welt

Die EU hat als historisch einzigartige Organisation in der Welt eine besondere Rolle
eingenommen. Nicht nur, dass sie der größte einheitliche Handelsraum der Welt darstellt,
sie übernimmt auch in der Außen- und Sicherheitspolitik immer bedeutendere Aufgaben.
190 Auch hier zeichnen sich aber weiterhin Uneinigigkeiten sowie Handlungsunfähigkeit durch
fehlende Kompetenzen ab. Für uns sind eine gemeinsame Außen- und Sicherheitspolitik
sowie eine solidarische Flüchtlingspolitik essentiell für die Sicherung und Ausbau des
Friedens und Wohlstandes innerhalb der Union und in der Welt. Wir fordern:

195 eine endgültige Abkehr der Dublin-Regelung hin zu einer echten gemeinsamen
Flüchtlingspolitik, bei der die Mitgliedstaaten solidarisch und ihrer Bevölkerungszahl
entsprechend Geflüchtete aufnehmen; die Asylverfahren werden hierbei zentral gesteuert,

200 eine staatlich finanzierte europäische Seenotrettung durch Frontex; europäische Werte
dürfen nicht länger von den Mitgliedstaaten selbst mit Füßen getreten, sondern müssen
geachtet werden; dazu muss die Grenzschutzagentur Frontex so umgebaut werden, dass
sie sich dem Schutz menschlichen Lebens verpflichtet und unter demokratische Kontrolle
des Europäischen Parlaments gestellt wird,

205 die Möglichkeit zu schaffen in Botschaften von EU-Mitgliedstaaten Antrag auf Asyl zu
stellen; dadurch soll darauf hingewirkt werden Schleppern die Geschäftsgrundlage zu
entziehen,

210 das Hinwirken auf ein gemeinsames europäisches Einwanderungsgesetz,

die Abgabe von Kompetenzen der Nationalstaaten an die Europäische Gemeinschaft, um
die Stellung der*des Hohen Vertreter*in für Außen- und Sicherheitspolitik zu stärken und
so in der Welt klarer mit einer Stimme sprechen zu können,

- 215 den Ausbau der europäischen Verteidigungsorganisation PESCO hin zu einer echten europäischen Armee, die dem Europäischen Parlament unterstellt ist; gleichwohl wir den Einsatz militärischer Mittel weiterhin als letztmögliches Mittel der Intervention betrachten;
- 220 das Vorantreiben des Ziels einen gemeinsamen Sitz im Außen- und Sicherheitsrat der Vereinten Nationen,
- 225 eine echte europäische Entwicklungszusammenarbeit, bei der die Europäische Union in Abstimmung mit den Mitgliedstaaten die Koordinierungs- und Managementfunktion übernimmt; hierbei soll die bisher geltende ODA-Quote von 0,7 Prozent zwingend eingehalten werden; es sind aber auch weitere Mittel, beispielsweise durch die Stärkung EIPs, zu generieren, um etwa in der Lage zu sein die Umsetzung der UN-Nachhaltigkeitsziele bis 2030 zu erreichen,
- 230 Die klare Einnahme ehrgeiziger Positionen bei internationalen Klimaverhandlungen mit der Bereitschaft, mehr als nur den Jahresanteil zu leisten – eine Verminderung eines gefährlichen Klimawandels ist ein entscheidender Teil der Entwicklungspolitik und dient darüber hinaus den Sicherheitsinteressen Europas,
- 235 eine Erweiterungspolitik, die glaubhaft bleibt; insbesondere den Staaten des Westbalkans, die komplett von der EU eingeschlossen sind, muss ein Beitritt so bald wie möglich ermöglicht werden; zwar ist hierbei das Prinzip der Konditionalität zu achten, gleichwohl muss die EU aber ihr Engagement künftig noch weiter verstärken, um nicht die Sympathie der weitestgehend proeuropäischen Bevölkerung vor Ort zu verlieren,
- 240 die Aufrechterhaltung des kontinuierlichen Dialogs mit der russischen Regierung, gerade in Zeiten des deutlich angespannten Verhältnisses; zudem sollen wieder Verhandlungen über Visaerleichterungen aufgenommen werden; langfristig tragen gerade Austausch zwischen jungen Menschen zu einer Entspannung der Beziehungen bei,
- 245 weiterhin eine klare Haltung gegenüber Großbritanniens angesichts des Brexits zu wahren; auch wenn wir den Austritt des Vereinigten Königreichs – gerade für die junge britische Generation – bedauern, schließen wir Sonderregelungen für gewisse Wirtschaftsbereiche bei zeitgleicher Ablehnung der Freizügigkeit aus.
- 250 Die Vereinigten Staaten von Europa – mehr als ein Hirngespinnst
- 255 In unserem Antrag *Mehr Europa wagen, EU handlungsfähiger gestalten*, der 2018 von uns Jusos und der SPD Hamburg beschlossen wurde, haben wir uns klar für eine Vertragsänderung positioniert. Eine Vertragsänderung würde es ermöglichen, die Institutionen zum einen so umzubilden, dass sie Aufgaben demokratischer und besser im europäischen Interesse wahrnehmen können, zum anderen eine Übernahme gewisser Aufgaben, etwa im Bereich Soziales, überhaupt erst legalisieren.
- 260 Wir sprechen uns weiterhin klar für die Vision der Vereinigten Staaten von Europa aus – ein echten föderalistischen Zusammenschluss der europäischen Länder, der im Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip zum Wohle aller europäischen Bürger*innen beiträgt. Eine permanente EU-Staatsbürger*innenschaft gehört für uns zur gemeinsamen Zukunft

265 Europas dazu. Eine wichtige Rolle neben hierbei Städte und Kommunen ein, wir stehen weiterhin hinter dem Modell eines Europas der Regionen.

Ich geh' am 26. Mai wählen – und was machst Du?

270 Zwischen dem 23. und 26. Mai 2019 finden in den dann nur noch 27 Mitgliedstaaten die Wahlen zum Europäischen Parlament statt. Allein in Deutschland sind rund 63,6 Millionen Wähler*innen dazu aufgerufen, ihre Stimme abzugeben – darunter befinden sich rund 5 Millionen junge Menschen, die zum ersten Mal wählen dürfen.

275 Eine wesentliche Herausforderung wird es sein, die Menschen dazu zu motivieren, wählen zu gehen. Als größte parteipolitische Jugendorganisation in Hamburg befinden wir es hierbei insbesondere als unsere Aufgabe, Erst- und Jungwähler*innen an die Wahlurne zu bringen. Aus diesem Grund zielt unsere Jugendwahlkampagne darauf ab

280 die europapolitischen Positionen der Jusos Hamburg präsent in die Partei und in die Gesellschaft zu tragen,

unsere Sichtbarkeit mit regelmäßigen öffentlichen Aktionen zu erhöhen,

285 dort Wahlkampf zu machen, wo wir mit Sicherheit auf junge Menschen treffen, zum Beispiel durch Teilnahme an Schuldiskussionen,

290 uns entsprechend auf den Wahlkampf vorzubereiten, um qualifizierte Wahlkämpfer*innen auf die Straßen zu schicken; hierfür soll es entsprechende Workshops zentral auf Landesebene geben, bei denen wir uns zum einen mit dem Aufbau und der Wirkungsweise der EU-Institutionen und zum anderen mit dem Europawahlprogramm der SPD sowie der SPE/ PSE beschäftigen,

gemeinsam 5 zentrale inhaltliche Thesen für den Wahlkampf zu entwickeln, die Themen behandeln, die insbesondere für junge Menschen von Bedeutung sind,

eng mit der Juso-Bundesebene und anderen Landesverbänden zusammen zu arbeiten, um zum Beispiel Synergien zu schaffen und eine Corporate-Identity zu fördern, sowie

in breiten progressiven Netzwerken, die über Parteigrenzen hinausgehen, zu arbeiten – denn nur gemeinsam können wir etwas bewegen.

Es heißt die anstehenden Wahlen seien die wichtigsten Wahlen zum Europäischen Parlament, die es je gegeben hat. Überall innerhalb der Europäischen Union erhalten rechtspopulistische Kräfte Auftrieb, die Sozialdemokratie hingegen erlebt einen Rückschlag nach dem anderen.

Wir Jusos möchten den Rechtspopulist*innen etwas entgegensetzen und daher mutig unser sozialdemokratisches Narrativ einer Europäischen Union nach Europa und in die Welt tragen.

Wir wissen: **Ein soziales, solidarisches, nachhaltiges und grenzenloses Europa ist die Antwort!**

Maßnahmen zur besseren Durchsetzung von menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten von Unternehmen auf europäischer Ebene

Der Landesparteitag der SPD Hamburg möge beschließen:

Forderung:

- 5 Die SPD-Abgeordneten im Europaparlament sollen darauf hinwirken, dass das Parlament in Anknüpfung an die CSR-Richtlinie (Jahr 2014) eine Richtlinie verabschiede, welche die EU-Mitgliedsstaaten verpflichtet,
- 10 -Berichtspflichten für Unternehmen mit mehr als 500 Arbeitnehmer/innen zur Achtung der Menschenrechte, Bekämpfung von Korruption und Bestechung in deren Lieferketten /Tochterunternehmen einzuführen. Diese Berichtspflichten sollen einheitlichen rechtlichen Standards genügen;
- 15 -Unternehmen mit mehr als 500 Arbeitnehmer/innen konkrete und rechtsverbindliche Vorgaben zu machen, wie sie durch Compliance-Maßnahmen negative Auswirkungen auf die Menschenrechte und auf die Umwelt in ihren Lieferketten und in ihren Tochterunternehmen im Ausland vorbeugen sollen;
- 20 -bessere rechtliche Rahmenbedingungen für Opfer von Menschenrechtsverletzungen zu schaffen, um gegen menschenrechtliche Sorgfaltspflichtverstöße von Unternehmen gerichtlich vorgehen zu können. Gemeint sind, Reformen, mit denen die Mitgliedstaaten sowohl die formell- als auch materiell- rechtlichen Anforderungen an Schadensersatzklagen vor ihren eigenen Gerichten herabsetzen. Dazu gehören auch Regelungen, die den kollektiven Rechtsschutz für Betroffene stärken, etwa durch Einführung von
- 25 Klagemöglichkeiten für NGOs ähnlich den Modellen für Umweltverbands- und Verbraucherverbandsklagen.
- 30 Die SPD-Abgeordneten im Europaparlament sollen außerdem darauf hinwirken, dass das Parlament eine Verordnung verabschiede, welche vorsieht, dass Verstöße von Unternehmen gegen ihre menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten mit öffentlich-rechtlichen Instituten (z.B. Bußgeldern) geahndet werden können.

Begründung:

- 35 Europas Ziel muss es sein, sich für die Einhaltung menschenrechtlicher Standards auf der ganzen Welt einzusetzen. Dafür müssen die Arbeitsbedingungen ausgebeuteter Bevölkerungsgruppen erheblich verbessert und überwacht werden. Um dieses Ziel zu erreichen, ist der Druck auf Unternehmen, welche in Europa produzieren oder ihre Produkte anbieten und von Unternehmen aus Drittländern beliefert werden zu verstärken. Denn

40 formelle und wohlklingende Absichtsbekundungen haben in der Vergangenheit nicht dazu geführt, dass die häufig korrupten Systeme ausreichend in die Verbesserung von Arbeitsbedingungen investieren.

Menschenrechtskonforme Produktion muss sich lohnen. Es muss für internationale Konzerne
45 lukrativ sein, unter angemessenen, das heißt menschenwürdigen, Standards produzieren zu lassen. Aufgrund der großen Binnennachfrage in der EU haben große Unternehmen ein beachtliches Interesse daran, in Europa weiterhin Produkte anzubieten. Wie die ersten Erfahrungen mit der DGVO zeigen, sind globale Unternehmen bereit, sich an europäische Standards zu halten, um den Marktzugang zur EU nicht zu verlieren. Auf die gleiche Weise
50 können wir Unternehmen dazu bringen, für die Einhaltung menschenrechtlicher Sorgfaltsstandards in ihren Lieferketten einzustehen und einem globalen „Race-to-the-Bottom“ Einhalt gebieten.

Der Antrag vereinigt zwei Anliegen:

55 Zum einen sollen Personen, die in Zulieferungsbetrieben von in Europa ansässigen Unternehmen, Opfer von Menschenrechtsverletzungen werden, auch in Europa klagen können und nicht auf Klagen am Schadensort, oft dem Heimatstaat, beschränkt sein. Sie sollen auch die Möglichkeit haben, diese vor den Gerichten europäischer Staaten gegen die Mutterkonzerne einzuklagen – dort, wo andere rechtsstaatliche Rahmenbedingungen
60 gewährleistet sind und die Unternehmen eher finanziell dazu in der Lage sind, die Schäden zu ersetzen.

Der Status Quo gibt das noch nicht her. Exemplarisch ist hierfür die Rechtslage in
65 Deutschland: Wegen der häufig fehlenden Zuständigkeit haben Klagen gegen deutsche Unternehmen aufgrund von Verfehlungen ihrer Tochterunternehmen oder Zulieferern in anderen Staaten vor deutschen Gerichten selten Aussicht auf Erfolg.

Vordergründig liegen die Ursachen dafür in rechtlicher Hinsicht im alteingesessenen
70 Trennungsprinzip des deutschen Konzernrechts sowie in den Zuständigkeitsverteilungen des Internationalen Privatrechts: Konzernmütter haften grundsätzlich nicht für ihre Töchter. Unter welchen Voraussetzungen ein deutsches Unternehmen für seine Zulieferer in anderen Ländern haftet, ist kaum geklärt, die Beweislage meistens immens schwierig.

75 Eine europäische Regelung ist dabei deutlich effektiver als eine rein nationale. Dennoch muss den Mitgliedstaaten ein gewisser Ermessenspielraum bleiben, wie sie genau ihre prozessualen und materiell-rechtlichen Hürden herabsetzen wollen. Deshalb soll das Parlament eine Richtlinie verabschieden.

80 Das zweite Anliegen liegt darin, die Unternehmen durch ordnungspolitische Instrumente vor der Vernachlässigung ihrer menschenrechtlichen Sorgfaltspflicht in Form von Compliance-Maßnahmen abzuschrecken. Allein die verbesserten Klagemöglichkeiten der Opfer reichen nicht dafür aus, um Unternehmen nachhaltig dazu zu bewegen, in effektive Compliance-Systeme zu investieren und – aufgrund von höheren menschenrechtlichen Standards in ihren Lieferketten – höhere Produktionskosten auf sich zu nehmen. Erfahrungsgemäß handelt es
85 sich bei Schadensersatzansprüchen nicht um Summen, die einen Konzern ins „Wanken“ bringen können. Deutlich effektiver ist ein repressives Vorgehen von Ordnungsbehörden, die – angepasst an den Grad der Verfehlung – Geldbußen in empfindlicher Höhe gegen die Unternehmen verhängen können. Dieses generalpräventive Vorgehen soll sicherstellen, dass

sich ein „Weiter-So“ für Unternehmen, die auf dem europäischen Markt tätig sind, nicht auszahlt.

Bezirke

*Antragsbereich Bez/ **Antrag 1***

Kreis IV Nord

Jusos

Digitale Öffentlichkeitsarbeit der Bezirke ausbauen

Der Landesparteitag möge beschließen

Digitale Öffentlichkeitsarbeit der Bezirke ausbauen!

5 Die SPD-Bürgerschaftsfraktion und der Hamburger Senat werden aufgefordert, sich dafür einzusetzen, dass die Öffentlichkeitsarbeit der Bezirksämter um Präsenzen in den sozialen Medien ergänzt wird. Dafür sollen die finanziellen Mittel für die Pressearbeit der Bezirksämter um einen Posten für soziale Medien ergänzt werden.

10 Begründung:

15 Erfolgreiche Presse- und Öffentlichkeitsarbeit funktioniert heute nicht mehr nur durch Zeitungen, Radio oder Fernsehen. Die Bedeutung von Social Media für die Information von Bürgerinnen und Bürgern nimmt seit Jahren immer weiter zu. In Deutschland geben 17% aller Menschen die sozialen Medien als Hauptinformationskanal für politische Informationen an. Auch öffentliche Institutionen haben das inzwischen erkannt und bauen ihre Online-Präsenzen immer weiter aus: In Hamburg verfügen alle städtischen Behörden und der Hamburger Senat über vielfältige Social-Media-Kanäle. Auf der Bezirksebene sind soziale Medien bisher noch nicht etabliert. Die Bezirksämtern Wandsbek und Harburg
20 betreiben zwar eigene Kommunikationskanäle auf Social-Media-Plattformen, ein vergleichbares Angebot für alle Bezirke und eine gemeinsame Online-Strategie der Bezirksämter gibt es aber bislang nicht. Ebenso stehen keine Personalressourcen, die für die Betreuung der Social-Media-Präsenzen notwendig wären, zur Verfügung.

Wohnen/Stadtentwicklung

Antragsbereich Woh/ Antrag 1

Kreis V Wandsbek

Bodenspekulation begrenzen und den öffentlich geförderten und den preisreduzierten Wohnungsbau weiter stärken

Der Landesparteitag möge beschließen:

Der Senat wird aufgefordert, sich noch stärker dafür einzusetzen, dass der Bodenspekulation in Hamburg der Boden entzogen wird und dazu

5

1. dafür sorgen, dass vor der Schaffung von Planrecht für Grundstücke, mit dem der Bau von mindestens 30 Wohnungen ermöglicht wird, mit den Eigentümern städtebauliche Verträge geschlossen werden, die regeln, dass weiterhin beim Mietwohnungsbau ein Anteil von mindestens 30 % der Wohnungen mit öffentlichen Mitteln gefördert wird und darüber hinaus im frei finanzierten Bereich des Wohnungsneubaus verstärkt preisreduzierte Mietpreise mit einer Mietpreisbindung durchgesetzt werden,

10

2. zu prüfen, wie im Rahmen städtebaulicher Verträge dafür gesorgt werden kann, dass ein über die reine Kostendeckung der Verwaltung hinausgehender Anteil an der mit einer Planänderung verbundenen Wertsteigerung vom begünstigten Eigentümer an die Stadt abgeführt wird,

15

3. ein Konzept entwickeln, mittels dem mit verstärkten Meldeauflagen für Notare und Banken beim Immobilienerwerb tatsächlich die Einhaltung von Geldwäschevorschriften kontrolliert wird und

20

4. im Rahmen der Neuordnung der Grundsteuer sich dafür einsetzen, dass es steuerlich belastet wird, unbebaute, aber bebaubare Grundstücke für längere Zeit brach liegen zu lassen.

25

Begründung:

Teure Grundstücke sind einer der wesentlichen Faktoren für den Anstieg von Mieten und Wohnungspreisen, denn ein großer Teil der Herstellungskosten entfällt auf den Grundstückspreis. Es gilt daher, die Bodenspekulation für Investoren unattraktiver zu gestalten. Deshalb sollen Investoren dazu angehalten werden ihre Grundstücke möglichst zügig zu bebauen. Gleichzeitig sollen der öffentlich geförderte und der preisreduzierte Wohnungsbau weiter gestärkt werden, um den Anteil der bezahlbaren Wohnungen am Gesamtbestand zu erhöhen.

30

Für einen anderen Umgang mit Grund und Boden

1. Rückkehr zu einer Politik der Bodenbevorratung durch die öffentliche Hand

In der Vergangenheit wurde Boden, der sich in öffentlicher Hand befand, allzu oft meistbietend und bedingungslos an Private verkauft. Diese Flächen fehlen dem Staat heute
5 beim Bau von öffentlichen Einrichtungen, bei der gemeinwohlorientierten Entwicklung von Gewerbe- und Wohngebieten und auch bei der Versorgung des städtischen Raumes mit wortortnahen Grünflächen zur Steigerung der Wohnqualität.

Hier muss ein Umdenken stattfinden: Zunächst müssen Bund, Länder und Kommunen wieder umfassend Boden erwerben, der in den Dienst einer langfristig ausgerichteten
10 Bodenentwicklungspolitik gestellt wird. Dafür ist insbesondere das Instrumentarium staatlicher Vorkaufsrechte weiterzuentwickeln. Davon unabhängig sind die schon jetzt bestehenden rechtlichen Möglichkeiten voll auszuschöpfen. Das bedeutet insbesondere, dass die Länder und Kommunen ihre Wohnungsbaugesellschaften der öffentlichen Hand
15 konsequent anweisen, bestehende Vorkaufsrechte zu nutzen und dies entweder durch Quersubventionierung auf Ebene der Wohnungsbaugesellschaften oder durch Zuschüsse seitens von Land oder Kommune zu finanzieren. Ergänzend müssen Länder und Kommunen aktiv auf genossenschaftliche oder andere nicht-profitorientierten Bauträger zugehen, um mit ihnen Finanzierungsmodelle ausarbeiten, die es erlauben, dass die öffentliche Hand ihr
20 zustehende Vorkaufsrechte auch zugunsten von privaten Genossenschaftsprojekten oder Non-Profit-Bauvorhaben ausübt.

Außerdem darf Boden, der sich einmal in öffentlicher Hand befindet, Privaten nur noch **auf
25 Zeit und zweckgebunden** zur Verfügung gestellt werden. Dies kann beispielsweise durch Instrumente wie das Erbbaurecht oder dinglich abgesicherte Rückkaufsrechte zum Einstandspreis bewerkstelligt werden. Ein endgültiger Verkauf von öffentlichem Grund und Boden muss nach Möglichkeit vermieden werden, Lösungen mit Erbbaurecht sind vorzuziehen. In begründeten Ausnahmefällen kann ein Verkauf eine Alternative sein. Bodenbevorratung ist Vermögensbildung im Dienst der Allgemeinheit. Es ist Aufgabe der
30 öffentlichen Hand, den Boden für die Allgemeinheit nutzbar zu machen und nutzbar zu halten. Die Erfahrung zeigt zudem, dass sich der Erwerb von Grund und Boden durch die öffentliche Hand mittelfristig auch finanziell lohnt.

1. Orientierung privater Bodennutzung am Gemeinwohl

35 Eine gemeinwohlorientierte Bodenpolitik muss nicht nur die Frage aufgreifen, wer wann zu welchen Bedingungen über Boden verfügen kann, sondern auch die Art und Weise der Nutzung des Bodens in den Blick nehmen.

40 Besondere Bedeutung hat dabei Boden, der zu Wohnzwecken und damit zur Befriedigung eines elementaren menschlichen Bedürfnisses genutzt wird. In den Ballungsräumen muss

45 die Bauplanung konsequent an dem Ziel ausgerichtet werden, **Wohnraum für niedrige und mittlere Einkommen** zu schaffen und dauerhaft zu erhalten. Dabei ist genossenschaftlichen oder anderen nicht-profitorientierten Bauvorhaben stets Vorrang vor kommerziellen Projekten einzuräumen. Ferner muss Deutschland ein **Mietpreisregulierungsrecht** erhalten, das dem Belang der sozialen Sicherheit deutliche Priorität gegenüber den Renditeerwartungen der Eigentümer*in einräumt. Orientierungsmarke ist dabei das Prinzip der Kostenmiete.

50 Neben dem Wohnen ist die Sicherstellung einer Ernährungsgrundlage und Versorgung mit natürlichen Ressourcen wie Holz eine andere, gleichermaßen existenzielle Art und Weise der Bodennutzung. Vor diesem Hintergrund ist durch **Änderungen des Baurechts** darauf hinzuwirken, dass die Bewirtschaftung von Agrar- und Forstflächen auf dem Land auf die **Bedürfnisse einer nachhaltigen Land- und Forstwirtschaft** ausgerichtet wird.

55 **Zweckentfremdung von Boden**– sei es in Form des spekulativen Brachliegens von Baugrundstücken, der nicht-landwirtschaftlichen Nutzung von Agrarflächen, des Leerstands oder der Verwahrlosung von Wohngebäuden oder des illegalen Hotelbetriebs – ist unter Ausnutzung und Erweiterung des gesamten rechtlichen Instrumentariums von Bußgeldern bis hin zur staatlichen Zwangsverwaltung **entschieden zu bekämpfen**.

60

1. **Kein Profit mit Spekulation – Abschöpfung von leistungslosen Bodenwertsteigerungen zu Gunsten der Allgemeinheit!**

65 Keine Eigentümer*in hat den Wert ihres Bodens vollständig allein geschaffen. Gerade in den Ballungszentren beruht der Wert von Grundstücken ganz wesentlich auf Vorleistungen der Allgemeinheit, die Infrastruktur wie U-Bahnen, Schulen, Theater, Museen und Parks sowie die Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung durch Polizei und Justiz mit Steuergeldern finanziert. Außerdem sind Steigerungen des Bodenwertes, die ohne besonderen Arbeits- oder Kapitalaufwand der Eigentümer*in entstehen, durch Besteuerung von der Allgemeinheit abzuschöpfen. **Es gibt kein Recht darauf, durch den Handel mit Boden Profite zu erzielen!**

70

1. **Transparenz über Eigentumsverhältnisse – Wem gehört der Boden?**

75 Der Bodenmarkt ist intransparent. Wir müssen aber wissen, wie die Eigentumsverhältnisse aussehen, um diese ändern können. Wir brauchen Transparenz in einem Markt, von dem unklar ist, wie er strukturiert ist. Im europaweiten Vergleich gehören die Grundbuchämter in Deutschland zu den verschlossensten. Wir wollen, dass jede*r die Eigentumsverhältnisse bei den Grundbuchämtern erfragen kann und nicht nur die, die ein sogenanntes berechtigtes Interesse haben. Dabei sollen nur die Eigentumsverhältnisse, aber nicht Vermögens- oder Schuldverhältnisse eingesehen werden können; das soll weiterhin nur bei einem berechtigten Interesse zulässig sein. Wir wollen auch, dass der Eintrag einer Briefkastenfirma durch Informationen über die wahren Eigentümer*innen, den sogenannten wirtschaftlich Berechtigten, begleitet wird und von allen Bürger*innen abgefragt werden kann.

80

85

Begründung:

90 Mieten und Grundstückspreise in den deutschen Ballungszentren steigen so rasant, dass Menschen mit niedrigen und mittleren Einkommen zunehmend aus den Städten verdrängt werden und vielerorts auch Gewerbetreibende, Freiberufler*innen und sozialen

Einrichtungen keine Perspektive für ihre Arbeit mehr haben. Dieser Verdrängungsdruck führt zu einer Atmosphäre der sozialen Unsicherheit, in der viele Menschen Angst haben, ihr Zuhause und damit ihre Heimat zu verlieren. Er hat außerdem zur Folge, dass die wirtschaftlichen Unterschiede zwischen Arm und Reich immer stärker auch räumlich zementiert werden und der Spaltung der Gesellschaft so Vorschub geleistet wird.

Der Grund für diese Entwicklung liegt zum Teil darin, dass immer mehr Menschen in die Städte ziehen und die Nachfrage an nutzbarem Boden dadurch steigt. Gleichzeitig haben sich Grund und Boden aber auch zu einem weltweit nachgefragten Anlageobjekt entwickelt. Grundstücke werden gehandelt wie Gold oder Aktien. Das führt zu spekulativen Übertreibungen der Baulandpreise und dazu, dass sowohl Neubauvorhaben als auch der Altbestand allzu oft nicht zur Versorgung breiter Schichten der Bevölkerung mit Wohnraum genutzt wird, sondern auf Luxus oder Gewerbeprojekte ausgerichtet ist, die die exorbitanten Renditeerwartungen von Finanzinvestor*innen befriedigen können.

Nach dem gleichen Prinzip konzentrieren sich außerhalb der Städte Agrarflächen als Anlagegüter in der Hand von Konzernen und Kapitalfonds, die damit spekulieren und die Preise für Wald, Ackerland und Weideflächen ins Unermessliche steigern. Durch dieses sogenannte "Landgrabbing" haben insbesondere Land- und Forstwirt*innen, die auf eine nachhaltige, umweltschonende Bewirtschaftung der Böden abzielen, es zunehmend schwer. Das Ziel einer ökologischen Wende in der Landwirtschaft gerät so in ernstliche Gefahr.

Wir wollen diese Entwicklung nicht weiter hinnehmen und fordern eine grundlegende Wende hin zu einer verantwortungsvollen, solidarischen Bodenpolitik, die darauf gerichtet ist, dass Grund und Boden in Stadt und Land zum Wohle aller Menschen genutzt werden. Im Zentrum einer solchen Bodenpolitik muss dabei der Gedanke stehen, dass Boden keine beliebige Ware ist, sondern eine Grundvoraussetzung menschlicher Existenz darstellt. Boden ist unvermehrbar und unverzichtbar. Er darf daher nicht dem unübersehbaren Spiel der Marktkräfte und dem Belieben des Einzelnen überlassen werden, sondern muss mehr noch als alle anderen Vermögensgüter in den Dienst der Interessen der Allgemeinheit gestellt werden. Die Wertschätzung des knappen und unentbehrlichen Gutes Boden darf sich nicht länger in spekulativen Gewinnerwartungen ausdrücken, sondern sollte vielmehr im Sinne einer nachhaltigen und gemeinwohlorientierten Bewirtschaftung erfolgen, die den Boden als wesentliche Grundlage der Daseinsvorsorge sowohl für die heutige Bevölkerung als auch für die kommenden Generationen reflektiert. Insofern ist die Forderung nach einer Wende in der Bodenpolitik auch die Aufforderung, einen Bewusstseinswandel zu vollziehen. Aus dieser Grundüberzeugung folgen für uns vier politische Leitgedanken, an denen eine sozial gerechte und nachhaltige Bodenpolitik zukünftig auszurichten ist.

Wohnungstausch als strategischer Baustein für eine soziale und bedarfsgerechte Wohnungspolitik

Der Landesparteitag möge beschließen:

Wohnungstausch als strategischer Baustein für eine soziale und bedarfsgerechte Wohnungspolitik!

5

Die SPD-Bürgerschaftsfraktion und der Hamburger Senat werden aufgefordert, sich für die Einrichtung einer öffentlichen Wohnungstauschbörse einzusetzen. Vor diesem Hintergrund soll geprüft werden, ob und wie die Wohnungspolitik unserer Stadt um einen strategischen Baustein des Wohnungstauschs ergänzt werden kann oder an welcher institutionellen Stellen das Thema des Wohnungstauschs sinnvoll zu verorten ist.

10

Begründung:

15

Gut und angemessen zu wohnen ist ein existenzielles Bedürfnis aller Menschen. Besonders in einer Metropole wie Hamburg, haben wir als Regierungspartei die Verantwortung, für die Hamburgerinnen und Hamburger und die Menschen, welche in den kommenden Jahren zu uns kommen, ausreichend bezahlbaren und bedarfsgerechten Wohnraum zur Verfügung zu stellen. Der Wohnungsneubau als Kernelement der sozialdemokratischen Wohnungsbaupolitik in Hamburg erzielt sehr gute Erfolge. Dieser Antrag hat es sich zur Aufgabe gesetzt, die Wohnungspolitik unserer Stadt um den strategischen Baustein des Wohnungstauschs zu ergänzen:

20

25

Ob der Wohnraum, in dem Menschen leben oder den sie suchen bedarfsgerecht ist, richtet sich auch nach der Lebensphase, in der sich diese Menschen befinden. Eine jüngerer alleinlebender Mensch hat andere Wohnbedürfnisse als eine wachsende junge Familie oder eine verwitwete Rentnerin. Durch die angespannte Situation auf dem Wohnungsmarkt gibt es zahlreiche Fälle, in denen Menschen ihren Wohnraum, der ihrem Bedarf eigentlich nicht mehr entspricht, aus Mangel an Alternativen trotzdem weiter nutzen. Für Menschen, die, obwohl sich ihre Lebensumstände grundlegend verändert haben, in entweder für sie zu großen oder zu kleinen Wohnungen leben, aber auf dem freien Wohnungsmarkt keine günstigere Alternative finden, weil Wohnungen, die für sie dem Grunde nach passend wäre, gemessen an ihrem alten Mietvertrag zu teuer sind oder sie nicht genügend Geld haben, um beispielsweise bei Neuankmietung fällig werdende Kauttionen zu zahlen, kann das Element des Wohnungstauschs sinnvoll sein.

30

35

Vor diesem Hintergrund soll die Einrichtung einer öffentlichen Wohnungstauschbörse für Hamburg geprüft werden. Gleichzeitig soll geklärt werden, bei welcher öffentlichen Institution dieses Thema sinnvoll zu verorten ist. Die städtische SAGA GWG bietet bereits Möglichkeiten des Wohnungstausches an. Diese auszubauen und besser sichtbar zu

40 machen, wäre eine gute Möglichkeit, um Erfahrungen mit dem Angebot des Wohnungstausches zu sammeln und ggf. zu prüfen inwieweit Anreize geschaffen werden können, um auch Baugenossenschaften und private Wohnungsunternehmen und Vermietende in eine solche Wohnungstauschbörse zu integrieren.

Antragsbereich Woh/ Antrag 4

Arbeitsgemeinschaft Jusos

Wohnraumleasing gerecht gestalten!

Die SPD-Bürgerschaftsfraktion Hamburg wird dazu aufgefordert zu prüfen, inwieweit

Mieterrechte bei neuartigen Leasing-Modellen für Privatwohnungen und

5 -immobilien garantiert sind. Bei Gesetzeslücken sollen entsprechende

Gesetzesänderungen erarbeitet werden, um die selben Rechte für Leasingnehmerinnen

und Leasingnehmer zu gewährleisten.

10

Begründung:

Das Hamburger Immobilien-Start-Up OWNR (<https://www.ownr.eu/de/>) drängt mit einem neuen Leasingmodell für Wohnraum auf den Hamburger Mietmarkt. Dabei werden zum Verkauf stehende Wohnungen und Häuser von OWNR aufgekauft, renoviert und an Interessentinnen und Interessenten verleast. Der Mieterverein zu Hamburg sieht die Gefahr, dass gesetzlich garantierte Mieterinnen- und Mieterrechte (wie etwa die Mietpreisbremse) durch ein entsprechendes Leasingmodell umgangen werden könnten

15

20 [1].

Die SPD-Bürgerschaftsfraktion Hamburg soll demnach prüfen, ob durch ein

entsprechendes Leasingmodell die gesetzlichen Rechte von Mieterinnen und Mietern

25

auch bei Leasingverträgen greifen. Falls dies nicht der Fall sein sollte, sollen

entsprechende Gesetzesänderungen erarbeitet werden.

[1] [https://www.abendblatt.de/wirtschaft/article215536529/So-funktioniert-Wohnraum-](https://www.abendblatt.de/wirtschaft/article215536529/So-funktioniert-Wohnraum-Leasing-Das-sollten-Sie-wissen.html)

[Leasing-Das-sollten-Sie-wissen.html](https://www.abendblatt.de/wirtschaft/article215536529/So-funktioniert-Wohnraum-Leasing-Das-sollten-Sie-wissen.html)

Schlupflöcher stopfen – Milieuschutz stärken!

Wir fordern die SPD-Bundestagsfraktion und die sozialdemokratischen Mitglieder der Bundesregierung dazu auf, sich für eine Reform des Baugesetzbuches einzusetzen, mit der der Milieuschutz als Instrument der Stadtentwicklungspolitik wie folgt gestärkt wird:

- 5 1. Das gemeindliche Vorkaufsrecht im Milieuschutz wird auf Wohnungs- und Teileigentum ausgedehnt.
- 10 1. Der Anspruch von Eigentümer*innen, auch im Milieuschutzgebiet Mietwohnungen in Eigentumswohnung umzuwandeln, wenn das Wohnungseigentum danach für sieben Jahre nur den Mieter*innen zum Kauf angeboten wird (§ 172 Abs. 4 S. 3 Nr. 6 BauGB), wird ersatzlos gestrichen.
- 15 1. Es wird gesetzlich klargestellt, dass das gemeindliche Vorkaufsrecht im Milieuschutzgebiet auch in Fällen von sog. "Share Deals" gilt, wenn die juristische Person, deren Anteile veräußert werden, außer Grundstücken (bzw. Wohnungseigentum) kein nennenswertes Vermögen hat und abgesehen von der Verwaltung von Grundstücken auch keine erhebliche Geschäftstätigkeit entfaltet. Wenn jemand mehr als 50 % der Anteile an einer solchen juristischen Person erwirbt, greift das Vorkaufsrecht.
- 20 1. Die Möglichkeit der Preislimitierung bei der Ausübung des Vorkaufsrechts wird dahingehend verschärft, dass der Vorkaufspreis in jedem Fall auf Basis des gegenwärtigen Ertragswertes des Kaufobjektes berechnet und nach oben hin begrenzt wird.
- 25 1. Die Zwei-Monats-Frist, binnen derer die öffentliche Hand Vorkaufsfälle prüfen und über die Ausübung des Vorkaufsrechts entscheiden muss (§ 28 Abs. 2 S. 1 BauGB), wird verlängert.

30 **Begründung:**

Erfolgt mündlich

Arbeit

*Antragsbereich Arb/ **Antrag 1***

Arbeitsgemeinschaft für Bildung

Mehr Bildung wagen - Änderung des Arbeitnehmerüberlassungsgesetz in Bezug auf den Einsatz von Erzieher*innen im Ganztagschulbetrieb.

5 Das geltende Arbeitnehmerüberlassungsgesetz muss so geändert werden, dass pädagogisches Personal (z.B. Erzieher*innen), die für einen Träger die Nachmittagsbetreuung in Ganztagschulen gestalten, auch am Vormittag in der gleichen Schule tätig sein kann. Das Arbeitnehmerüberlassungsgesetz muss entsprechend novelliert werden. Die Bundestagsfraktion und die Bundesregierung werden aufgefordert sich dafür einzusetzen. Der Antrag möge an den Bundesparteitag überwiesen werden

Begründung:

10 Das Arbeitnehmerüberlassungsgesetz der Bundesregierung verbietet es, dass Erzieher*innen eines GBS Trägers auch am Vormittag im Schulbetrieb eingesetzt werden können. Dieses würde jedoch erhebliche Vorteile bei der organisatorischen und pädagogischen Zusammenarbeit zwischen den Schulen und den Trägern bedeuten. Die Erzieher*innen des GBS Trägers wären nicht nur an die unattraktiven Nachmittags-Teilzeit-
15 Beschäftigungen gebunden, sondern hätten so die Möglichkeit, finanzierte Vollzeitstellen aus Stellenanteilen der Schule und des Trägers anzunehmen. Ferner wird dadurch die Verzahnung von Schulen und Träger der Jugendhilfe weiter gefördert und verbessert.

*Antragsbereich Arb/ **Antrag 2***

Arbeitsgemeinschaft Jusos

Tarifverträge auch für studentische Beschäftigte

Der Landesparteitag der SPD Hamburg möge beschließen:

Forderung:

5 Die SPD Hamburg solidarisiert sich mit der Forderung der studentischen Beschäftigten (studentische Hilfskräfte und Tutor*innen) der Hamburger Hochschulen nach einem Tarifvertrag für studentische Beschäftigte (orientiert am TV Stud (III) Berlin) und wirkt auf den Senat ein, mit den Gewerkschaften ver.di und GEW Hamburg in Tarifverhandlungen zu treten. Konkret gehören zu den Forderungen:

10

- Eine Vergütung von mindestens 12,00 € die Stunde
- Eine Mindestfrist der Arbeitsverträge von 24 Monaten

15

- Einbeziehung der studentischen Beschäftigten in die Bemessungszahlen und den Tätigkeitsbereich des Personalrates

Begründung:

20

Studentische Hilfskräfte und Tutor*innen fallen derzeit unter keine tarifvertraglichen Regelungen. Wie eine Befragung der DGB Jugend / DGB Hochschulgruppe im Jahr 2017/18 unter studentischen Beschäftigten zeigte, gibt es einige Baustellen in der arbeitsrechtlichen Absicherung dieser Beschäftigtengruppe. Sowohl Urlaub als auch Lohnfortzahlung im Krankheitsfall finden teilweise keine Anwendung. Die Vergütung ist unserer Ansicht nach zu gering und die Befristung vieler Verträge auf wenige Monate setzt die Beschäftigten unter Druck und erschwert eine konsequente Fokussierung auf das Studium an sich. In Anbetracht der Tatsache, dass in Hamburg ca. 70 Prozent der Studierenden dazu gezwungen sind, ihr Studium durch Nebentätigkeiten zu finanzieren, ist es dringend notwendig, dass die Unsicherheit über die persönliche Lebenslage verringert wird. Durch kurze Arbeitsvertragslaufzeiten und den damit einhergehenden hohen psychologischen Druck wird Studierenden beim Vorankommen im Studium das Leben schwer gemacht. Das Problem der Studienfinanzierung geht sicher über studentische Beschäftigung an den Hochschulen hinaus. Verbesserte Arbeitsbedingungen in diesem Bereich wären jedoch bereits ein großer Schritt für die Studierenden und damit auch für den Wissenschaftsstandort Hamburg. Studierende sind vollwertige Arbeitnehmer*innen, die einen Anspruch auf einen angemessenen Lohn haben. Ferner sollten sie auch als Personal und nicht als Sachmittel abgerechnet werden.

25

30

35

Soziales

*Antragsbereich Soz/ **Antrag 1***

Kreis VI Bergedorf

Gleichstellung besonders langjährig Versicherter (> 45 Beitragsjahre) der Jahrgänge 1942-1951 in der Rentenberechnung

Der Landesparteitag möge beschließen:

Die SPD-Bundestagsfraktion wird aufgefordert, sich dafür einzusetzen, den Absatz 236b des RV-Leistungsverbesserungsgesetzes entsprechend zu ergänzen, um eine Gleichstellung der von Rentenkürzung betroffenen besonders langjährig Versicherten der Geburtsjahrgänge

5

1941-1951 zu gewährleisten. Die Renten sind abschlagsfrei neu zu berechnen und zukünftig in voller Höhe ausbezahlt.

10

Begründung:

Seit Inkrafttreten der Rentenreform 2005 (RV-Nachhaltigkeitsgesetz) konnten besonders langjährig Versicherte weiterhin ab 63 Jahren Altersrente beziehen, allerdings nur mit Abschlägen von 0,3% pro Monat (insgesamt 7,2%).

15

Mit dem RV-Leistungsverbesserungsgesetz wurde zum 01.07.2014 der Zustand vor 2005 für besonders langjährig Versicherte wiederhergestellt. Sie können wieder, nach mehr als 45 Beitragsjahren, mit 63+X Jahren abschlagsfreie Altersrente beziehen.

20

Die Rentenhöhe der von der Kürzung betroffenen besonders langjährigen Versicherten, der Geburtsjahrgänge 1942-1951, wird bisher nicht neu berechnet.

Es besteht also Korrekturbedarf, um diese Ungerechtigkeit zu beseitigen.

Bildung/Ausbildung

Antragsbereich Bil/ Antrag 1

Arbeitsgemeinschaft Jusos

Einführung eines verpflichtenden Vorschuljahres für alle Hamburger Kinder vor Einschulung in die Grundschule

Der SPD Landesparteitag möge zur Weiterleitung an die SPD Bürgerschaftsfraktion beschließen:

Forderung:

5

Wir fordern die Einführung eines verpflichtenden Vorschuljahres für alle Hamburger Kinder vor Einschulung in die Grundschule.

Begründung:

10

Der schulische Erfolg eines Kindes wird maßgeblich durch das Elternhaus bestimmt. Dementsprechend starten Erstklässler mit ganz unterschiedlichen Voraussetzungen in die Grundschule. So haben es Kinder aus nicht-deutschsprachigen oder sog. 'bildungsfernen' Elternhäusern von Beginn an schwerer. Es ist jedoch bewiesen, dass die Kindergartenbesuchsdauer einen nachhaltig positiven Effekt auf den Bildungserfolg der Kinder hat. Dem Phänomen, dass der Bildungserfolg der Schüler maßgeblich vom sozialen

15

Hintergrund abhängig ist (siehe u.a. Pisa-Studie Oktober 2018), wollen wir daher mit einem verpflichtenden Kita/Vorschuljahr begegnen.

20 Im Kindergarten sollen Kinder den sozialen Umgang mit Gleichaltrigen wie auch motorische und sprachliche Kenntnisse erwerben. Diese Fähigkeiten werden in der Grundschule oftmals als Voraussetzungen angesehen, um sich dem Erwerb anderer elementarer Fähigkeiten (Lesen, Rechnen etc.) widmen zu können. Das verpflichtende Jahr - wie es z.B. in Österreich bereits eingeführt wurde - unterstützt einen reibungslosen Übergang von der
25 Kita in die Schule, denn es beinhaltet schulvorbereitende Maßnahmen, von denen alle Kinder profitieren. Diese vorschulähnliche Systematik, angegliedert an die Kindertagesstätte, wollen wir stärken, um Kinder in ihrem gewohnten Umfeld bereits auf die Schule und die damit einhergehenden Herausforderungen vorzubereiten.

30 In Kindergartengruppen liegt der Personalschlüssel bei ca. neun Kindern pro Fachkraft. Damit ist es den Erziehern logischerweise besser möglich auf das einzelne Kind einzugehen als dies ein einzelner Lehrer bei einer Klassengröße von 25 Kindern könnte.

35 Die Pflicht von 20 Wochenstunden bestünde für alle Hamburger Kinder, die im Folgejahre eingeschult werden.

Ziel ist dabei nicht, Kleinkinder mit Stress („Kita-Abitur“) zu erdrücken. Vielmehr geht es um eine Förderung von Kindern, die andernfalls in Klasse 1 benachteiligt wären.

Antragsbereich Bil/ Antrag 2

Arbeitsgemeinschaft für Bildung

Mehr Bildung wagen - Gute Ganztagschulen für Hamburg Kostenloses Mittagessen für alle Kinder an allen allgemeinbildenden Schulen

Der Landesparteitag möge beschließen:

Die Bürgerschaftsfraktion und der Senat werden aufgefordert, ein kostenloses Mittagessen für alle Schülerinnen und Schüler an allen allgemeinbildenden Schulen einzuführen.

5

Als ersten Schritt sollten Ganztagschulen in sozialen Brennpunkten künftig allen Schülerinnen und Schüler der Schule ein kostenloses, qualitativ hochwertiges Mittagessen in pädagogischer Begleitung bieten. Für ein entsprechendes Programm sollen auch die von der Bundesregierung in Aussicht gestellten Verbesserungen der Finanzierung im Bereich der
10 Bildung und Betreuung von Kindern aus sozial benachteiligten Familien genutzt werden.

Begründung:

15 Die SPD in Hamburg unterstützt die Initiative der SPD-Bundestagsfraktion ein Konzept für eine Kindergrundsicherung zu erstellen. Die Sozialdemokraten in Hamburg sind bereits auf

einem guten Weg, indem der Krippen- und Kitabesuch fünf Stunden täglich kostenlos ist und es ein kostenloses Mittagessen gibt.

20 Die kostenlosen Ganztagschulen sind in Hamburg flächendeckend eingeführt worden. Damit nimmt unsere Stadt eine bundesweite Vorreiterrolle ein. Das gilt auch für das Schulesen. Hamburg ergänzt die von der Bundesregierung im Rahmen des Bildungs- und Teilhabepakets bereitgestellten Zuschüsse für das Schulesen in erheblichem Umfang durch Landesmittel.

25 Derzeit reichen die Bundesmittel aus dem Bildungs- und Teilhabepakte nicht aus, um das Schulesen an Kinder aus sozial benachteiligten Familien kostenlos auszugeben. Diese Kinder müssen stattdessen in den meisten Ländern einen Eigenbeitrag von einem Euro pro Mahlzeit zahlen. Anders in Hamburg: Hier ist das Schulesen schon jetzt für diese und eine Reihe weiterer Kinder aufgrund der zusätzlichen Zuschüsse des Senats kostenlos. Für eine
30 Reihe von Kindern aus anderen Familien werden darüber hinaus sozial gestaffelte Zuschüsse zu den Schulesen gezahlt.

In Schulen in sozialen Brennpunkten werden in der Regel sehr geringe Elternbeiträge
35 gezahlt. Gleichzeitig gibt es erheblichen bürokratischen Aufwand bei der Beitragsabrechnung. Immer wieder bringen zudem förderberechtigte Eltern die nötigen Unterlagen nicht bei, so dass ihre Kinder Probleme haben, eine Mahlzeit zu bekommen.

Der Einstieg in ein kostenloses Mittagessen an Schulen, wie es in Kitas schon lange in
40 Hamburg gibt, würde nicht nur Bürokratie und damit die Belastung der Schulbüros reduzieren, er würde auch die Stigmatisierung von armen Kindern abschaffen.

Zur Finanzierung sollen auch die von der Bundesregierung in Aussicht gestellten Verbesserungen genutzt werden. Die Erkenntnisse aus dem Projekt sollen genutzt werden, um langfristig das Schulesen ähnlich wie im Kita-Bereich zu finanzieren.

Antragsbereich Bil/ Antrag 3

Arbeitsgemeinschaft für Bildung

Mehr Bildung wagen - Gute Ganztagschulen für Hamburg Lernerfolge für alle Schüler*innen verbessern

Der Landesparteitag möge beschließen:

Ganztagschulen sollen den Lernerfolg für alle Schülerinnen und Schüler stärker verbessern.

5 Deshalb sollen Konzepte für mehr und bessere Lernangebote im Rahmen des Ganztags und außerhalb des Unterrichts entwickelt werden.

- Dazu werden entsprechende Raumangebote und geschultes Personal garantiert.
- 10 Die sogenannten Hausaufgaben müssen konzeptionell weiterentwickelt, mit dem Unterricht verzahnt, in den Tagesablauf der Ganztagschule integriert, professionell begleitet und in Übungs- und/oder Vertiefungsaufgaben umbenannt werden.
- 15 Nach der Schule ist in der Regel frei!
- Begründung:**
- 20 Die kostenlosen Ganztagschulen sind in Hamburg fast flächendeckend eingeführt worden, und unsere Stadt nimmt damit eine bundesweite Vorreiterrolle ein.
- Das hat für viele Familien große Entlastungen gebracht, das soziale Lernen sowie das soziale Miteinander in der Schule erheblich verbessert. Jetzt geht es darum, den Ganztag auch für bessere Lernergebnisse der Schülerinnen und Schüler zu nutzen.
- 25 Die Lernerfolge insbesondere von benachteiligten Kindern muss der Ganztag ausgleichen helfen.
- 30 Denn gut aufgebaute und rhythmisierte Ganztagschulen als integrierte Schulsysteme in allen Schulformen sind die entscheidenden Voraussetzungen für eine Beseitigung des Zusammenhangs zwischen Bildungsherkunft und Schulerfolg.
- 35 Deshalb sind Lehrkräfte und pädagogisch geschultes Personal auch für die Betreuung der Übungs- und/oder Vertiefungsaufgaben einzusetzen. Dieses sollte in einer Lernumgebung erfolgen, die Konzentration ermöglicht und motivierend ist gemäß den Anforderungen, die für Lernen in kleinen Gruppen im Musterraumprogramm aus dem Jahr 2018 beschrieben werden.
- Die Lernerfolge können sich so verbessern und der alte Hausaufgabenstress kann für Schulkinder und ihre Familien ein Ende haben.

*Antragsbereich Bil/ **Antrag 4***

Arbeitsgemeinschaft für Bildung

Mehr Bildung wagen - Das Projekt alles>>können fortsetzen

Der Landesparteitag möge beschließen:

- 5 Der Senat wird aufgefordert, das Projekt alles>>können wird ohne zeitliche Befristung fortzusetzen und weiterzuentwickeln. Weiteren Schulen soll ein Zugang zum Projekt alles>>können ermöglicht werden.

Begründung:

10 Fokus des Schulversuchs ist eine systematische kompetenzorientierte
Unterrichtsentwicklung. Im Rahmen des Schulversuchs werden Prozesse gestaltet die
gewünschte Unterrichtsentwicklung an den Schulen initiieren und nachhaltig verankern.

15 Lt. dem Rot-Grünen Koalitionsvertrag wird der Schulversuch alles>>könner bis 2020
fortgeführt. Dadurch wird die Schul- und Unterrichtsentwicklung an Hamburger Schulen
nachhaltig unterstützt.

20 Der Schwerpunkt bis 2020 ist die **Entwicklung von Qualitätskriterien eines umfassenden
Rückmeldesystems für alle Fächer und für die gesamte Schule. Dieser Auftrag schließt
Maßnahmen zur Unterrichtsentwicklung ausdrücklich ein. Es wird eine konzeptionelle
Grundlage für die Gestaltung eines „schulspezifischen Rückmeldesystems“ entwickelt.**
Dazu wurden sechs Expertengruppen aus allen beteiligten Schulen gebildet, die
schwerpunktmäßig folgenden lernförderlichen kompetenzorientierte Rückmeldeformate
entwickeln:

25 **Lernentwicklungsgespräche,**

Lerntagebuch,

30 **Portfolioinstrumente,**

Rückmeldung zu Tests und Lernerfolgskontrollen,

Reflexionsgespräche/ Selbsteinschätzung / Lernerfolgsreflexion /

35 **Schüler*innen-Schüler*innen-Feedback**

Lehrer*innen-Schüler*innen-Feedback und

40 **kontinuierliche Rückmeldung zum Planungsinstrument.**

Dieses Hamburger Erfolgsmodell zur Stärkung und Unterstützung der
Kompetenzentwicklung an Hamburger Schulen soll daher auch über das Jahr 2020
fortgesetzt werden.

Mehr Bildung wagen - Treibhäuser der Demokratie entwickeln

Der Landesparteitag möge beschließen:

5 Kinder und Jugendliche haben nach Art. 12 und 13 der UN-Kinderrechts-konvention ein
Recht darauf, ihre Lebensumwelt eigenständig und aktiv mit zu gestalten und ihre Ideen
einzubringen. Gute Beteiligungsstrukturen und die aktive Partizipation von Kindern und
Jugendlichen sind durch die Bereitstellung der erforderlichen Mittel zu entwickeln und zu
sichern. Daher wird der Senat aufgefordert, sich für die Auflegung eines Programmes
10 „Treibhäuser der Demokratie“ einzusetzen, das Kitas und Schulen dabei unterstützt, sich als
demokratische Lebens- und Bildungsorte zu verstehen und sich durch die Bereitstellung von
zusätzlichen Ressourcen entsprechend entwickeln zu können.

Begründung:

- 15 1. Kinder haben ein Recht darauf, sich zu beteiligen. (Kinderrechte)
2. Demokratische Gesellschaften brauchen demokratischen Nachwuchs. (Antipopulismus)
3. Mitwirkung verändert den Sozialraum, die wichtigste Lernbedingung: Orter der
20 Demokratie stärken Chancengleichheit und Bildungsgerechtigkeit. (Chancengleichheit)
4. Demokratisches Handeln in Kitas und Schulen fördert Normen und Werte unserer
Gesellschaft. (Werte)
5. Sich zu beteiligen, ist emotional, sozial und kognitiv förderlich. (Kompetenzentwicklung)
- 25 6. Unsere Gesellschaft braucht mehr Gemeinsinn, Inklusion und
Solidarität. (Gesellschaftlicher Zusammenhalt)

(II) Zentrale Schwerpunkte des Programms „Treibhäuser der Demokratie“

- 30 1. Partizipative Gestaltung des Alltags in Kita und Schule steht im Mittelpunkt
des Programms: Neben demokratischer Entscheidungspraxis und Lernsituationen sind das
vor allem alltägliche Schlüsselsituationen wie u.a. Begrüßung, Morgenkreis, Pausen und
Mahlzeiten. Es unterstützt die Entwicklung altersangemessener Praxis verschiedener
35 Formen demokratischer Meinungsbildung und Entscheidung durch Transfer von Modellen
und Best-Practice-Beispielen, Beratung (auch standardisiert) und Fortbildungen.
2. Das Programm initiiert Entwicklungsprozesse auf drei Ebenen: Institution, Pädagog*in
und Ausbildung.
- 40

3. Schul- und Kitanleitungen sind wesentliche Akteure im Programm.
- 45 4. Prozesse und Ergebnisse des Programms werden strukturell im Qualitätsmanagement der Bildungseinrichtungen verankert.
5. Das Programm bindet vorhandene regionale und lokale Initiativen oder Programme ein.
- 50 6. Das Programm wird prozessbegleitend und im Hinblick auf Wirksamkeit evaluiert.

(III) Finanzierung

Zur Umsetzung des Programms bedarf es einer langfristigen Finanzierung für Unterstützungs- und Beratungsleistungen, Fort- und Weiterbildungen, Informations- und Kommunikationsstrategien und wissenschaftliche Programmbegleitung.

Grundlage dieses Antrags ist der Antrag „**Treibhäuser der Demokratie**“ des AfB Bundesvorstands an den ordentlichen Landesparteitag vom 07.-09.11.2017.

Antragsbereich Bil/ Antrag 6

Arbeitsgemeinschaft für Bildung

Mehr Bildung wagen - Vielfalt und Toleranz an Hamburgs Schulen stärken

Der Landesparteitag möge beschließen:

- 5 Der Senat wird aufgefordert, die Finanzierung des Projekts „soorum“ langfristig sicherzustellen und den Stellenanteil bedarfsgerecht zu erweitern. Die inhaltliche Weiterentwicklung muss in enger Zusammenarbeit mit dem Landesinstitut erfolgen.

Begründung:

- 10 Die Schule ist ein zentraler Ort in der Lebenswelt von Jugendlichen, an dem, zum Beispiel durch Unterrichtsmaterialien, Lehrkräfte, schulinterne Strukturen oder Schüler*innen selbst, heteronormative Strukturen und Machtverhältnisse reproduziert werden. Queere Identitäten sind hier größtenteils unsichtbar, sie werden höchstens als Ausnahme angesprochen oder thematisiert. Aufklärungsprojekte wie soorum haben als Ziel den Abbau von Vorurteilen und Diskriminierung und die Schaffung von Respekt, gegenseitiger
- 15 Wertschätzung, insbesondere – aber nicht ausschließlich – im Hinblick auf lesbische, schwule, bisexuelle, pansexuelle und transgeschlechtliche Menschen. Das Thema Vielfalt und Toleranz ist ein Querschnittsthema, welches in der Schule vielschichtig, auch durch außerschulische Lernorte und Kooperationen, zu verankern ist.

- 20 Das Projekt soorum arbeitet seit Anfang der neunziger Jahre für Klassenstufen 9 aufwärts vertiefend mit persönlichen Sichtweisen queerer Menschen an diesem Thema. In

dreistündigen Workshops werden insbesondere sexuelle und geschlechtliche, aber auch Geschlechterrollen, Vorurteile und Diskriminierung thematisiert. Die Workshops werden im Magnus-Hirschfeld-Centrum (mhc) durchgeführt und von jungen, qualifizierten Ehrenamtlichen geleitet. Koordiniert und unterstützt werden sie dabei von der Projektleitung. Durch den peer-to-peer Ansatz des Projekts und durch autobiografisches Erzählen werden gemeinsam mit den Schüler*innen verschiedene Themen, wie beispielsweise Geschlechterrollen, Vorurteile gegenüber LSBTIQ*, Diskriminierung oder auch Coming-out Erfahrungen, erarbeitet. Die Schüler*innen lernen verschiedene Lebensentwürfe kennen und erhalten einen Anlass, die eigenen Vorstellungen von Geschlecht, Geschlechterrollen und sexueller Orientierung zu reflektieren und hinterfragen. Aufklärung zu diesen Themen ist nicht nur für queere Identitäten wichtig. Homo- und Transfeindlichkeit wirken sich auf alle Menschen negativ aus, da sie veraltete Erwartungen über Geschlechtsrollenverhalten und Klischees aufrechterhalten. In Anbetracht der angestiegenen Migration aus Ländern mit traditionelleren Vorstellungen und klar getrennten Geschlechterrollen, leistet das Projekt auch hier Aufklärungsarbeit und trägt so einen Teil für eine zukünftige, vielfältige und tolerante Gesellschaft bei.

Die Anzahl der Anfragen an soorum sind in dem letzten Jahr extrem angestiegen, sodass die Kapazitäten des Projekts schon im Januar für das komplette zweite Schulhalbjahr ausgeschöpft sind und eine flexible Betreuung bei spontanen, dringenden Anfragen nicht mehr möglich ist. Die zugeteilten 26-Stunden für die Projektleitung reichen nicht aus, um dessen Zuständigkeit für pädagogische Leitung, das Team-Building, sowie den organisatorischen Ablauf, das Ehrenamtmanagement, die Kommunikation und Kooperation mit Schulen, Lehrkräften, dem Institut für Lehrerbildung und Schulentwicklung und anderen Einrichtungen, sowie die Vernetzung mit weiteren Akteure*innen und die Öffentlichkeitsarbeit nachzukommen.

Gesundheit

Antragsbereich Ges/ **Antrag 1**

Kreis II Altona

Besserer Gesundheitsschutz für unsere Berufsfeuerwehr

Der Landesparteitag möge beschließen:

Der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg wird aufgefordert sich

- 5 1.) mit einer Bundesratsinitiative dafür einzusetzen, dass einsatzbedingte Krankheiten der Feuerwehrleute, wie insbesondere Krebsleiden, in die Anlage 1 der Berufskrankheitenverordnung (BKV) aufgenommen werden und damit als Berufskrankheit anerkannt werden, um somit einen Versicherungsschutz zu begründen.
- 10 2.) in den Feuer- und Rettungswachen der Berufsfeuerwehr und in den Feuerwehrgerätehäusern der 86 Freiwilligen Feuerwehren Hamburgs bis 2025 die baulichen und technischen Voraussetzungen zu schaffen, die eine

15 Kontaminationsverschleppung unterbinden oder verhindern, insbesondere durch
Quellabsauganlagen an den Einsatzfahrzeugen, räumliche Trennung von Einsatzbekleidung
und Fahrzeugen sowie eine strikte Schwarz-Weiß-Trennung (kontaminierte und gesäuberte
Bereiche).

Begründung:

20 Berufskrankheiten sind Erkrankungen, die Versicherte durch ihre berufliche Tätigkeit
erleiden und in der Berufskrankheitenverordnung (BKV) aufgelistet sind. Die in dieser
Verordnung festgelegte Liste ist eine "abschließende Liste". Selbst wenn andere als die
gelisteten Erkrankungen auf eine berufliche Belastung zurückzuführen sind, können diese
nicht als Berufskrankheit von der gesetzlichen Unfallversicherung anerkannt werden.

25 Bei Malern, Elektrikern, Lackierern oder Schornsteinfegern gelten Krebserkrankungen als
Berufskrankheit. Ausgerechnet bei den Lebensrettern der Feuerwehr bisher nicht. In
Kanada werden beispielsweise 17 Krebsleiden als Folge von einsatzbedingten Erkrankungen
von Feuerwehrleuten anerkannt. Es sind dort die gleichen krebsrerregenden Stoffe, denen
30 auch hier die Feuerwehrleute bei jedem Feuer ausgesetzt sind.

Es ist an der Zeit, unseren Feuerwehrleuten denselben Versicherungsschutz zukommen
zulassen, wie anderen Berufsgruppen oder wie ihren Kollegen im Ausland.

*Antragsbereich Ges/ **Antrag 2***

Arbeitsgemeinschaft Jusos

Psychisch kranken Patient*innen wirklich helfen!

Der SPD Landesparteitag möge zur Weiterleitung an den SPD Bundesparteitag beschließen:

Wir fordern

- 5
- die Ausbildung zum Psychotherapeuten nach dem Vorbild des Medizinstudiums neu zu gestalten. Dabei erfolgt das Studium an einer Universität und die therapeutische Ausbildung sowie Praktika in einem Universitätsklinikum.
 - die Abrechnungs-Modalitäten anzupassen und eine bessere Vergütung herbeizuführen und
- 10
- die Beibehaltung der einer zugesicherten Kostenübernahme für mindestens 1 Psychotherapeutische-Sprechstunde und bis zu 4 probatorischen Sitzungen zu garantieren.
 - Die Erhöhung/Anpassung der Anzahl der Kassenzulassungen, die vergeben werden, um die tatsächliche Zugänglichkeit von Therapieplätzen zu verbessern.
- 15

Begründung:

20 Der vom Gesundheitsministerium am 26.09.2018 eingebrachte Entwurf zum Gesetz für
schnellere Termine und bessere Versorgung (Terminservice- und Versorgungsgesetz -
TSVG) hat mit einem Zusatz zum § 92 Abs.6a SGB V gezeigt, dass das CDU-
Bundesgesundheitsministerium die Problematik der viel zu langen Wartezeiten bei der
Vergabe von Therapieplätzen nicht verstanden hat.

25 Es fordert in dem Zusatz die Einführung einer zentralen Diagnosestelle, die den Erstkontakt
mit allen Patienten übernehmen würde, die einen Therapeuten aufsuchen wollen. Die
bisherige Regelung gibt den Patienten die freie Wahl ihres Therapeuten. Dazu übernimmt
die gesetzliche Krankenkasse bis zu 4 probatorische Sitzungen, in denen der Patient langsam
Vertrauen aufbauen und der Therapeut entscheiden kann, ob er die Therapie übernehmen
kann und möchte.

30 Dies würde mit der Neuregelung entfallen und durch ein einziges, in der Länge nicht
definiertes Gespräch ersetzt werden. Der/die Diagnostiker*in würde nach nur einem
Gespräch eine vorläufige Diagnose stellen und den (nach Meinung der Diagnosestelle)
geeigneten und am schnellsten verfügbaren Therapeuten auswählen.

35 Der/die potentielle Patient*in müsste sich nicht nur mindestens zwei Personen öffnen und
dabei einer Person innerhalb eines Gespräches, sie würde auch danach noch
höchstwahrscheinlich monatelang auf einen Therapieplatz warten müssen, da das
eigentliche Problem des Mangels an Therapieplätzen weiterhin bestehen würde.

40 Diese Neuregelung gilt es also abzulehnen.

45 Die Ablehnung des Zusatzes wurde deshalb u.a. von der Bundespsychotherapeutenkammer
(BPtK) und der Deutschen Psychotherapeuten Vereinigung (DPtV) in der Petition 85363
gefordert, die bis zum Ende ihrer Mitzeichnungsfrist (am 13.12.2018) über 200.000
Mitzeichner aufweisen konnte.

Deshalb fordern wir mit diesem Antrag die Situation wirklich zu verbessern.

50 Die BPtK weist auf ihrer Website die Behauptung von Bundesgesundheitsminister Jens
Spahn zurück, der in einer Stellungnahme am 11.12.2018 verkündet hatte, dass es in
Deutschland so viele Psychotherapeuten wie Hausärzte gebe und mehr Therapeuten nicht
zu einer Verbesserung der Wartezeiten führen würden, da sich keine Verbesserung der
Wartezeiten in Gebieten abgezeichnet hätte, in denen mehr psychologische
55 Psychotherapeuten (PP) zugelassen wurden.

Eine Studie des Robert-Koch-Instituts, die 2017 im „Journal of Health Monitoring“
herausgegeben wurde, schreibt dazu Folgendes: „Um bessere Bedingungen für die Nutzung
der betreffenden Versorgungsangebote zu schaffen, sollten neben der

60 Erhöhung der Zahl an Leistungserbringern auch flankierende Maßnahmen angestrebt
werden.“.

65 Es ist also durchaus ratsam Maßnahmen zu beschließen, um die Anzahl an gut
ausgebildeten PP zu erhöhen. Damit einher geht eine weitere Problematik:
Psychologiestudenten erhalten mit ihrem Studium nicht gleichzeitig die Approbation um in
ihrem Beruf tätig zu werden, sondern müssen eine 3 – 5-jährige Ausbildung nach ihrem

70 abgeschlossenem Masterstudium absolvieren, die kostenpflichtig ist. Erst nach der Hälfte der Ausbildung kann der/die angehende PP Geld verdienen und muss während des Studiums oder der Ausbildung mehrere unbezahlte Langzeitpraktika absolvieren.

Durchschnittlich kostet es die angehenden Therapeuten 9 – 10 Jahre Zeit und 20.000 Euro bis sie die Ausbildung abgeschlossen haben.

75 Laut überspitzter „Spiegel – Online“-Formulierung sei es deshalb ein „Beruf für gut situierte Mittelschichts-Kids“ (Artikel: „Ausbildung zum Psychotherapeuten: Enttäuscht, frustriert, verschuldet“ vom 16.01.2017).

80 Damit alle qualifizierten Menschen diesen Beruf erlernen können, ist es zwingend notwendig das Psychotherapeutengesetz von 1999, welches die Ausbildungsrichtlinien festlegt, zu erneuern und die Kosten für die Ausbildung durch staatliche Förderung zu verringern.

85 Um das Berufsfeld zusätzlich attraktiver zu gestalten, müssen die Abrechnungsmodalitäten angepasst werden.

90 Praxen von PP bilden laut des Fachserienberichts 2 Reihe 1.6.1 „Kostenstruktur bei Arzt- und Zahnarztpraxen sowie Praxen von psychologischen Psychotherapeuten“ (in der korrigierten Version erschienen am 18.10.2018) das Schlusslicht der Reineinkommen aller Praxen.

95 Demnach verdient ein angestellter PP im Schnitt 3500 Euro Brutto verglichen mit 5000 Euro Bruttomonatseinkommen bei Hausärzten, die sich ebenfalls noch im unteren Bereich der ärztlichen Monatseinkommen befinden.

Der Weg zur abgeschlossenen Ausbildung ist lang und teuer und verglichen mit anderen ärztlichen Berufen am Abstand am schlechtesten vergütet, obwohl er offensichtlich immer mehr benötigt wird. Das muss sich ändern.

100 Das Problem liegt zudem nicht in der aktuellen Behandlungsart. Durch die Einführung der psychologischen Sprechstunde sowie den folgenden probatorischen Sitzungen durch die Psychotherapie-Richtlinie, die am 16.02.2017 in Kraft trat, konnte die Zufriedenheit der behandelten Patienten deutlich erhöht werden.

105 So ergab eine Patientenbefragung der kassenärztlichen Bundesvereinigung (KBV) am 28.08.2018, dass 91% der behandelten Patienten ihrem PP ein hohes oder sehr hohes Vertrauen entgegenbringen und zufrieden mit der Behandlung waren.

110 Diese Vorgespräche geben psychisch belasteten Menschen die Möglichkeit, sich langsam zu öffnen und dauerhaft ein Vertrauensverhältnis mit dem gleichen Therapeuten aufzubauen. Dazu gibt es dem PP genug Zeit, um festzustellen, ob er/sie die Behandlung annehmen kann und welche Diagnose zu treffen ist.

Die würde durch die schwammig definierte Diagnosestelle, die der TSVG-Zusatz plant, entfallen, obwohl sie sich als höchst wirksam erwiesen hat. Dies gilt es zu verhindern.

Schwangerschaftsabbruch: Medizinische Ausbildung standardisieren!

Der Landesparteitag möge beschließen:

5 Die Mitglieder der SPD-Fraktion des Deutschen Bundestages, sowie die sozialdemokratischen Mitglieder der Bundesregierung, werden aufgefordert, sich für die Einführung und Standardisierung von Schwangerschaftsabbrüchen in die Curricula(Lehrpläne) einzusetzen.

10 Dies muss unverzüglich und spätestens nach der Neuregelung der Schwangerschaftsabbrüche außerhalb des Strafgesetzbuches geschehen. Betroffen sind hierbei die Curricula der Hochschulen für Humanmedizin und die Weiterbildungsordnungen der Landesärztekammern für Facharzt-/Fachärztinnenausbildung im Fachgebiet Frauenheilkunde und Geburtshilfe.

15 Desweiteren soll auf die Erstellung von Leitlinien für die medizinischen Aspekte von Schwangerschaftsabbrüchen unter Federführung der Deutschen Gesellschaft für Gynäkologie und Geburtshilfe hingewirkt werden.

Begründung:

20 Bisläng sind die Weiterbildungsordnungen zum/zur Facharzt/Fachärztin für Frauenheilkunde und Geburtshilfe lediglich rechtliche und psychosoziale Angelegenheiten berücksichtigt. Auch existieren keine Leitlinien der medizinischen Fachgesellschaft zu medizinischen Aspekten von Schwangerschaftsabbrüchen, wodurch Patientinnenrechte und Qualitätsstandards nicht verbindlich geregelt sein können.

25 Der Standardisierung steht bis heute eine gesetzliche Barriere entgegen: Die Verankerung des Schwangerschaftsabbruchs im Strafgesetzbuch(§218 StGB). Daher ist es nicht verwunderlich, dass die Fachausbildung in Bezug auf die Interruptio nicht geregelt sein kann. Wie könnte auch juristisch strafbares Handeln standardisiert gelehrt werden können? Sobald der Schwangerschaftsabbruch nicht mehr im Strafgesetzbuch, sondern in einem eigenen Schwangerschaftskonfliktgesetz geregelt ist, steht einer Standardisierung der Lehre nichts
30 mehr entgegen.

Verbesserte Hilfe für Schwerstabhängige – Vereinfachte Verschreibung von Diamorphin gem. § 5a BtMVV

Der SPD-Landesparteitag möge zur Weiterleitung an den SPD Bundesparteitag beschließen:

Wir fordern die Änderung des §5a BtMVV dahingehend, dass eine Verschreibung von Diamorphin als Substitut bereits unter geringeren Anforderungen und Auflagen möglich ist. Konkret soll eine Absenkung des Mindestalters von 23 auf 18 erfolgen, sowie ein

5

Beschränken der „Mindestsuchtkarriere“ auf drei Jahre. Außerdem soll der Nachweis von 2 gescheiterten Therapien, von denen mindestens eine eine sechsmonatige Behandlung nach §5 BtMVV sein muss, abgeschafft werden. Darüber hinaus fordern wir, dass die Zuständigkeit für die Regulierung der

10

Begründung:

Diamorphin hat sich als äußerst wirksames Medikament zur Behandlung von Heroinabhängigkeit erwiesen.

15

So fand unter Aufsicht der Bundesopiumstelle 2002–2006 ein Modellprojekt statt, welches die Vorteile von Diamorphin als Substitut aufzeigte.

Die Ergebnisse wurden im März 2006 vorgelegt: Der Gesundheitszustand der etwa 500 mit Diamorphin (Heroin) Substituierten war deutlich besser als in der mit Methadon substituierten

20

Vergleichsgruppe, illegaler Beikonsum und Beschaffungskriminalität waren geringer.

Die hohen Auflagen für eine Verschreibung machen es Ärzten jedoch häufig unmöglich Diamorphin, anstatt beispielsweise Methadon, zu verschreiben, obwohl es sich für viele Patienten um die bessere Wahl handeln würde.

25

Es geht uns ausdrücklich nicht darum Diamorphin politisch gegenüber anderen Medikamenten, welche als Substitut benutzt werden,

zu bevorzugen, sondern lediglich darum, Ärzten mehr Handlungsfreiheit bei der Wahl der Therapieform zu verschaffen, damit ein Patient die Therapie bekommt, die medizinisch am angemessensten ist und diese ihm nicht aufgrund von zu hohen Auflagen verwehrt wird.

30

Anhang:

Verordnung über das Verschreiben, die Abgabe und den Nachweis des Verbleibs von Betäubungsmitteln (Betäubungsmittel-Verschreibungsverordnung - BtMVV) § 5a

Verschreiben von Substitutionsmitteln mit dem Stoff Diamorphin

(1) Zur Behandlung einer schweren Opioidabhängigkeit können zur Substitution zugelassene Arzneimittel mit dem Stoff Diamorphin verschrieben werden. Der substituierende Arzt darf diese Arzneimittel nur verschreiben, wenn

35

1. er ein suchtmmedizinisch qualifizierter Arzt ist und sich seine suchtmmedizinische Qualifikation auf die Behandlung mit Diamorphin erstreckt oder er im Rahmen des Modellprojektes „HeroingestÄfÄ½tzte Behandlung Opiatabhängiger“ mindestens sechs Monate

40

ärztlich tätig war,

2. bei dem Patienten eine seit mindestens fünf Jahren bestehende Opioidabhängigkeit verbunden mit schwerwiegenden somatischen und psychischen Störungen bei derzeit überwiegend intravenösem Konsum vorliegt,
3. ein Nachweis über zwei erfolglos beendete Behandlungen der Opioidabhängigkeit vorliegt,
- 45 von denen mindestens eine eine sechsmonatige Behandlung nach § 5 sein muss, und
4. der Patient das 23. Lebensjahr vollendet hat

Gleichstellung/Teilhabe

Antragsbereich Teilh/ Antrag 1

AG Selbst Aktiv

Barrierefreie Kommunikation und Partizipation von Menschen mit Hörbeeinträchtigung bei den Landesparteitagen der SPD Hamburg

Der Landesparteitag möge beschließen,

- neben Gebärdensprachdolmetscher*innen auch Schriftsprachdolmetscher*innen bei den Landesparteitagen bereit zu stellen. Um möglichst vielen Teilnehmenden (auch Nicht-Delegierten) die Übersetzung in Schriftsprache zugänglich zu machen, sollte eine
- 5 entsprechend große Leinwand vor Ort (in Bühennähe) platziert werden.

Begründung:

10

Gemäß Artikel 29 der UN-Behindertenrechtskonvention haben Menschen mit Behinderung ein Recht, am politischen Leben gleichberechtigt mit anderen teilzunehmen, ihre Meinung(en) zu äußern und Beiträge zu leisten. Bisher wurden auf den Landesparteitagen überwiegend Vorkehrungen zur Barrierefreiheiten im technischen Sinne geschaffen, u. a.

15 die Verfügbarkeit von Rampen, Aufzügen usw. Teilweise werden Gebärdensprachdolmetscher-*innen für Gehörlose und auch für Schwerhörige, die auf die Gebärdensprache angewiesen sind, zur Verfügung gestellt. Die Problematik jedoch ist, dass nicht alle Schwerhörigen und Ertaubten die Gebärdensprache (ausreichend) beherrschen und folglich auf eine Verschriftlichung der

20 gesprochenen Sprache via Schriftdolmetscher*innen angewiesen sind. Im Fokus des Antrages steht eine gleichberechtigte Teilhabe unter Berücksichtigung der Diversität der Menschen, die ebenfalls Mitglieder der SPD sind, was auch heißt, dass Menschen mit Hörbeeinträchtigung nicht ausgeschlossen werden dürfen. Nur durch die o. g. Maßnahmen wird ihnen eine gleichberechtigte, politische Teilhabe mit

25 anderen und die Mitwirkung für eine Verbesserung in den verschiedenen Lebensbereichen ermöglicht – was in Hamburg bisher unzureichend ist.

Antragsbereich Teilh/ Antrag 2

Arbeitsgemeinschaft Sozialdemokratischer Frauen

Einrichtung von geschlechtsneutralen Toiletten

Einrichtung von geschlechterneutralen Toiletten

Der Landesparteitag möge zur Weiterleitung beschließen:

- 5
- Die SPD Hamburg setzt sich dafür ein, dass Sanitäreinrichtungen in öffentlichen Einrichtungen in geschlechterneutrale Toiletten, nach dem baulichen Vorbild des skandinavischen Modells, umgewandelt werden.
 - Dabei sollen die Sanitäreinrichtungen an öffentlichen Schulen und Hochschulen priorisierend umgewandelt werden.

10

Ziel ist, dass die geschlechtliche Vielfalt auch in öffentlichen Einrichtungen sichtbar wird und besonders Kinder, die sich keinem klassischen Geschlecht zuordnen wollen, sich frei auf der Toilette bewegen können.

15 **Begründung:**

20 Mit Stichtag 01. Januar 2019 kann im Geburtsregister neben „männlich“ und „weiblich“ und „ohne Angaben“ auch „divers“ gewählt werden. Diese Möglichkeit legt nahe, dass die Anzahl von intersexuellen Kindern steigen wird. Diesem sollte frühzeitig in Schulen ob geschlechtlicher Vielfalt auch durch geeignete Toiletten begegnet werden. In Bayern planen Grundschulen bereits die Einrichtung von Toiletten für das dritte Geschlecht; Hamburg sollte hier nicht nachstehen, ist der Senat der Hamburgischen Bürgerschaft doch bislang Vorreiter in Sachen „Geschlechtsspezifische Diskriminierung beenden“ gewesen.

Antragsbereich Teilh/ Antrag 3

Arbeitsgemeinschaft Jusos

Werbeoffensive für Antidiskriminierungsstelle des Bundes

Der Landesparteitag der SPD möge zur Weiterleitung an den Bundesparteitag der SPD beschließen:

Forderung:

5

Die Bundesregierung wird aufgefordert der Antidiskriminierungsstelle des Bundes so viel Mittel zur Verfügung zu stellen, dass diese eine Werbeoffensive für sich durchführen kann.

10

Begründung:

Diskriminierung jeglicher Art ist ein Kernproblem in unserer Gesellschaft. Laut einer Studie der Antidiskriminierungsstelle des Bundes aus dem Jahre 2016 gaben 31,4 % der Menschen in Deutschland an Diskriminierung erlebt zu haben. Die Studie bezog sich auf die letzten 2 Jahre und ihr Gegenstand war Diskriminierung bezüglich Alter, Behinderung, ethnische Herkunft, Geschlecht, Religion/Weltanschauung und sexuelle Identität. Wenn gesetzlich nicht geschützte Merkmale wie soziale Herkunft zugezählt werden, liegt die Quote bei 35,6%. Gemäß der Studie gaben 59,6 % der Betroffenen an etwas unternommen zu haben und nur 17.1% haben sich beschwert, lediglich 6,2% Klage eingereicht. Viele Menschen wissen mithin nicht, dass sie gegen Diskriminierung vorgehen können. Daher ist es unsere Aufgabe das gesellschaftliche Bewusstsein dafür zu stärken, dass Diskriminierung nirgendwo toleriert oder akzeptiert werden darf und es viele Möglichkeiten gibt sich zur Wehr zu setzen.

15

20

Digitalisierung/Mobilfunk

Antragsbereich Dig/ Antrag 1

Arbeitsgemeinschaft Jusos

Vorwärts ins Netz des 21. Jahrhunderts

Die SPD Hamburg wird aufgefordert, sich auf Bundesebene dafür einzusetzen, sich der Bundesratsinitiative (Drs. 67/19) Mecklenbug-Vorpommerns anzuschließen.

Begründung:

5

Im Koalitionsvertrag verständigten sich die Regierungsparteien darauf, den Ausbau der Mobilfunkversorgung zu forcieren und Deutschland zum Leitmarkt für 5G zu entwickeln. Auch soll sichergestellt werden, dass es zu einer verlässlichen und lückenlosen Mobilfunkversorgung kommt.

10

Dem werden die derzeitigen Vorgaben der Netzversteigerung schlicht nicht gerecht. Aktuell halten Telekom Deutschland, O2 und Vodafone 75.000-80.000 Masten. Geht es nach den Vergaberegeln kommen bis 2022 nur rund 1000 5G-Masten je Lizenznehmer dazu. Zudem sollen 500 Basisstationen „weißen Flecken“ abhelfen. Zum Vergleich: Laut Branchenverband Bitkom wären rund 800.000 Masten nötig, um flächendeckend 5G-Netz anbieten zu können.

15

20 Unter den bestehenden Rahmenbedingungen ist zu befürchten, dass Teile Deutschlands langfristig von der Zukunft des mobilen Internets abgehängt werden. Dies hat nicht nur negative Auswirkungen auf den Forschungs-, Entwicklungs- und Industriestandort Deutschland, sondern auch auf die Gesellschaft. Digitale Teilhabe bedeutet heute auch soziale Teilhabe. Gleichwertige Lebensverhältnisse können mit den derzeitigen Vorgaben nichtgewährleistet werden.

Wirtschaft/Steuern

Antragsbereich Wi/Steu/ Antrag 1

Arbeitsgemeinschaft Jusos

Abschaffung der Steuerprivilegien im nationalen und europäischen Flugverkehr

Der Landesparteitag der SPD Hamburg möge zur Weiterleitung an den Bundesparteitag der SPD beschließen:

Forderung:

5

Die Bundestagsfraktion und die Minister*innen der SPD werden aufgefordert, sich dafür einzusetzen, dass in einem ersten Schritt eine Kerosinsteuer in Deutschland eingeführt und in einem zweiten Schritt auf EU-Ebene die einheitliche Besteuerung von Kerosin durchgesetzt; sollte dies auf europäischer Ebene nicht möglich sein, soll eine Kerosinsteuer in Deutschland eingeführt werden. Die Kerosinsteuer soll höher werden, je kürzer die Flugstrecke ist.

10

Begründung:

15

Die gewerbliche Luftfahrt trägt mit ihren klimaschädlichen Emissionen erheblich zur globalen Erwärmung und dem Klimawandel bei. Ziel einer sozialdemokratischen Umweltpolitik muss die Förderung von klimafreundlichen und die Reduktion von klimaschädigenden Verkehrsarten sein. Aus diesem Grund ist die bisher bestehende Kerosinsteuerbefreiung klimapolitisch weder nachvollziehbar noch zielführend. Eine Verteuerung des Flugverkehrs würde die klimafreundlichere Alternative des Bahnfahrens attraktiver machen und zu einer Reduktion der Flüge und somit zu einem Rückgang der Emissionen führen.

20

Einhaltung von Sozialstandards bei Billigfluganbietern und Fluglärm

Der Landesparteitag möge beschließen:

Der Senat wird aufgefordert, die ihm zur Verfügung stehenden Mittel einzusetzen, um Sozialdumping bei sog. Billigflug-Anbietern zu unterbinden.

5

Dazu soll der Senat durch geeignete Maßnahmen sicherstellen, dass Billigflug-Anbieter, die ihre Heimatbasis auf den Helmut-Schmidt-Airport haben, d.h. der Einsatz der Flugzeuge beginnt regelmäßig dort morgens und endet regelmäßig dort am Abend, ihre Verträge mit dem Kabinen- und Flugpersonal nach deutschem Recht und nicht nach dem Recht eines anderen EU-Mitgliedstaates schließen.

10

Gleichzeitig wird der Senat aufgefordert in Zusammenarbeit mit der Deutschen Rentenversicherung durch Betriebsprüfungen zu gewährleisten, dass die Sozialabgaben für das Kabinen- und Flugpersonal der Flugzeuge, die am Helmut-Schmidt-Airport ihre Heimatbasis haben, auch an ihren tatsächlichen Arbeitsplatz abgeführt werden.

15

Begründung:

Eine der Möglichkeiten für Billigflug-Anbieter aus dem EU-Ausland um Personalkosten zu sparen liegt u.a. darin, dass mit den Flug- und Kabinenpersonal nur Arbeits- und Dienstleistungsverträge nach dem Recht des jeweiligen EU-Heimatstaat des Billigflug-Anbieters geschlossen werden.

20

Das bedeutet aber oft, dass keine Lohnfortzahlung im Krankheitsfall existiert und keine Beiträge in die Renten- und Sozialversicherung geleistet werden. Bei Entlassungen besteht dann kein Anspruch auf Arbeitslosengeld und vom Mindestlohn kann abgewichen werden.

25

Der EuGH hat in einer aktuellen Entscheidung (Urteil vom 14.09.2017, Az.: C-168/16 und C-169/16) dargelegt, dass bei Verträgen mit Kabinenpersonal, dass eine bestimmte Heimatbasis ("home base") hat, also den Flughafen an denen die Arbeitstage beginnen und beendet werden, auch die entsprechenden einheimischen Rechtsvorschriften einzuhalten sind. Dies galt in diesen Fall auch dann, wenn in den Verträgen des Kabinenpersonals, mit der von Ryanair eingesetzten Personaldienstleistungsfirma diese nach irischen Recht geschlossen wurden und in ihnen vereinbart wurde, dass die vom Kabinenpersonals erbrachten Arbeitsleistungen als in Irland erbracht anzusehen sind. Gerade im Europawahljahr wollen wir die sozialen Fortschritte die uns Europa ermöglicht, auch umsetzen.

30

35

Mittlerweile sind eine Vielzahl von Zielen auch ab Hamburg mit den sogenannten Billigflug-Anbietern direkt erreichbar. Dies stärkt auf der einen Seite die Attraktivität Hamburgs, auf der anderen Seite stellen die weiteren Flugbewegungen für die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner eine Beschwer dar. Dies insbesondere, da Flugzeuge, von

40

45 Billigflug-Anbieter, die ihre Basis in Hamburg haben, durch ihre sehr enge Taktung dazu neigen, über den Tag Verspätungen und so in zu vielen Fällen nicht mehr rechtzeitig vor Beginn des Nachtflugverbotes um 23.00 Uhr auf den Helmut-Schmidt-Flughafen landen. Dies stellt insbesondere für die unter der Einflugschneise lebenden Bürgerinnen und Bürger von Duvenstedt über Lemsahl, Poppenbüttel und Hummelsbüttel eine nicht unerhebliche Beeinträchtigung der Nachtruhe dar. Darüber hinaus werden hiesige Sozialstandards unterlaufen.

50 Billigflug-Anbieter können auch deshalb diese enge Taktdichtung anbieten, die zu Belastungen der Anwohnerinnen und Anwohner führen, weil ihre Kosten für das Kabinenpersonal deutlich niedriger sind, als die der Wettbewerber. Auch deshalb können sie genügend Nachfrage für ihre enge Taktung generieren und diese, zum Nachteil vieler Ruhebedürftiger in Hamburg und darüber hinaus, profitabel betreiben.

55 Wir wollen uns dafür einsetzen, dass Billigflug-Anbieter (etwa Ryanair, easyJet, flybe, Norwegian, Vueling und Wizz Air u.a.) kein Sozialdumping betreiben und gleichzeitig die fluglärmeplagten Anwohnerinnen und Anwohner entlasten.

Kultur

Antragsbereich Kul/ Antrag 1

Arbeitsgemeinschaft für Bildung

Mehr Bildung wagen - Abbau von sozialen Barrieren beim Zugang zu Bildung und Kultur

Der Landesparteitag möge beschließen:

5 Die SPD Hamburg spricht sich dafür aus, gemeinsam mit den Museen in Hamburg alles zu unternehmen um mindestens einmal im Monat an einem Sonntag freien Eintritt zu ermöglichen. Perspektivisch ist ein freier Eintritt in die Museen jeden Sonntag anzustreben. Die Gewährung von freiem Eintritt darf nicht zu Lasten der Museen bzw. Träger gehen und es wäre auch verkürzt, die Kompensation ausschließlich aus dem Etat der Kulturbehörde zu leisten. Der Abbau der sozialen Barrieren für die Bildungseinrichtungen Museen ist eine Frage der sozialen Gerechtigkeit und damit eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe.

10

Begründung:

15 Die SPD-geführten Senate haben seit 2011 konsequent und mit erheblichen Mitteln aus dem Haushalt der Freien und Hansestadt Hamburg den Zugang zu Bildung sozial gerechter gemacht. Seit dem Wintersemester 2012 müssen Studierende in Hamburg keine Studiengebühren mehr zahlen. Seit dem 1. August 2014 ist in Hamburg die fünfständige

- Grundbetreuung inklusive Mittagessen in Kita und Kindertagespflege von der Geburt bis zur Einschulung beitragsfrei.
- 20 Der Zugang zu Bildung beschränkt sich hingegen nicht nur auf diese Institutionen. Die Kulturangebote stellen eine breite Palette für ein lebenslanges Lernen dar. Ihre Teilhabe muss ebenfalls für alle gewährleistet werden. Konsequenterweise müsste man über eine generelle Gebührenfreiheit nachdenken; auf jeden Fall Bürger und Bürgerinnen nicht über hohe Gebühren ausgegrenzt werden.
- 25 Der SoVD weist darauf hin, dass in Hamburg mehr als 53.000 Menschen über 65 Jahren armutsgefährdet sind und dass 25.000 Grundsicherung erhalten, weil sie mit ihrer Rente nicht überleben können. Allein für diese Gruppe von Menschen stellen die relativ hohen Eintrittspreise der Hamburger Museen eine soziale Ausgrenzung dar. Aber auch viele Alleinerziehende, Personen mit geringem Einkommen oder diejenigen, die staatliche Transferleistungen erhalten, können sich einen Museumsbesuch kaum leisten.
- 30 Im Bundestagswahlprogramm 2017 findet sich auf Seite 88 folgende Aussage: „Die SPD steht zu ihrem Anspruch „Kultur für alle“: Wir ermöglichen Kultur unabhängig von Geldbeutel, Schulabschluss, Alter, Geschlecht oder Herkunft.“
- 35 In den staatlichen Hamburger Museen haben Kinder und Jugendliche freien Eintritt. Das ist sehr zu begrüßen. Darüber hinaus gewähren die staatlichen Hamburger Museen für verschiedene Personengruppen Preisnachlässe. Alle unterschiedlich hoch und zu unterschiedlichen Zeiten – einige für ALG II-Empfänger, andere nicht, aber keines für Rentner und Rentnerinnen.
- 40 Dass der Eintrittspreis direkt mit dem Besucheraufkommen zusammenhängt, das hat der freie Eintritt in die Hamburger Kunsthalle vom 30. April bis zum 31. Mai 2016 gezeigt. In diesem Monat haben 206.588 Personen die Hamburger Kunsthalle besucht. Das ergibt eine Steigerung der Besucherzahlen im Tagesdurchschnitt von 1.213 auf 7.378 und einen Wochendurchschnitt von 7.279 auf 44.269, eine Steigerung um rund das Sechsfache!
- 45 In vielen anderen großen Metropolen in der Welt aber auch in vielen deutschen Städten bieten die Museen freien Eintritt an.
- 50 Für die staatlichen Museen in London hat man festgestellt, dass seit dem freien Eintritt nicht nur deutlich mehr Besucher, sondern, wie Umfragen ergeben haben, auch *andere* Besucher zu verzeichnen sind.
- 55 Das Land Bayern hat 2009 sehr konsequente Eintrittspreisvergünstigungen für den Besuch der Staatlichen Museen und Sammlungen sowie der Staatlichen Naturwissenschaftlichen Sammlungen Bayerns beschlossen.
- 60 Danach beträgt der ermäßigte Eintritt in diesen Museen und Sammlungen an Sonntagen 1,00 €. Jeden Sonntag! Die Museen und Sammlungen erhalten einen Ausgleich vom Land Bayern.
- 65 Die Frage ist, was es Hamburg kosten würde, wenn sie die bayerische Regelung einführen würden. Schätzungen gehen von 3,4 Millionen € pro Jahr aus.

70 Ein wichtiges Argument ist, wie stark die Eintrittsgelder zur Kostendeckung zu Buche schlagen. In der Antwort auf die SKA 21/8299 vom 17.03.17 hat der Senat folgende Zahlen geliefert:

Archäologisches Museum Hamburg: 1,8 %

75 Museum für Völkerkunde: 4,0 %

Stiftung Historische Museen Hamburg: 5,0%

Museum für Kunst und Gewerbe: 12,0 %

80 Hamburger Kunsthalle: 14,0 %

Argumentiert wird häufig, dass mehr Besucher auch mehr Einnahmen aus gastronomischen Angeboten, Buchhandlungen, Shops, Führungen, Vermietungen oder Audio-Guides nach sich ziehen. Wenn das zutrifft, und die Museen an den Umsätzen beteiligt sind, könnte das die finanziellen Ausfälle genauso reduzieren wie große Spendenboxen am Eingang.

Auf jeden Fall ist es Zeit für mehr soziale Gerechtigkeit bei der Teilhabe an Bildung und Kultur. Auf jeden Fall ist das ein Thema für die Sozialdemokratie in Hamburg.

Antragsbereich Kul/ Antrag 2

Kreis VI Bergedorf

Einführung regelmäßiger eintrittsfreier Tag in staatlichen Museen in Hamburg

Der Landesparteitag möge beschließen:

5 Die Hamburger SPD-Bürgerschaftsfraktion und die Senatoren der SPD werden aufgefordert, einen regelmäßigen eintrittsfreien Tag in den staatlichen Museen in Hamburg einzuführen, und zwar mindestens einmal im Monat an einem Wochenendtag.

Begründung:

10 Museen sind wichtige Bildungseinrichtungen. Sie transportieren Bildung zu zahlreichen Themenbereichen wie Völkerkunde, Geschichte und Kunst. Sie richten sich an alle Generationen und tragen als Einrichtungen kultureller Bildung zu gesellschaftlicher Kommunikation, Teilhabe und Identifikation bei. Damit sind sie wichtig auch für die Integration von Zuwanderern. Kulturelle Bildung stärkt zudem das Bewusstsein für die hohe Bedeutung kultureller Vielfalt als Entwicklungsressource der Gesellschaft.

15 Eintrittspreise sind eine gewaltige Hürde. Die für viele Menschen ohnehin hohen psychologischen Hürden, Freizeit, Konzentration, Ausdauer, Geduld und Neugier in einen Museumsbesuch zu investieren, werden durch Eintrittspreise noch weiter erhöht. Das zeigt

20 sich in trotz Anstiegs der Zahl der Museen seit Jahren weitgehend gleichen
Gesamtbesucherzahlen und zunehmender Ausrichtung der Museen auf
publikumswirksame Events. Damit wird der Besuch der Dauerausstellungen der Museen,
die für die Kernaufgaben des Sammelns, Bewahrens und Forschens stehen, zum Privileg
einer Bildungselite. Mindestens diese Dauerausstellungen müssen aber allen Menschen
zugänglich sein.

25 Erfahrungen im In- und Ausland zeigen, „freier Eintritt reduziert Schwellenängste und stärkt
die Position des Museums als Bildungseinrichtung“ (so der Schlussbericht der Enquete-
Kommission „Kultur in Deutschland“ des Deutschen Bundestages vom 11. Dezember 2007,
BT-Drs. 16/7000, S. 127). In München verlangen viele Museen gar keinen Eintritt bzw. an
30 Sonntagen lediglich 1 Euro. In London ist ebenfalls der Eintritt in viele Museen frei, darunter
auch „highlights“ wie die National Gallery und die Tate Modern. Die Liste von Ländern und
Städten, die inzwischen unentgeltlichen bzw. niedrigschwelligen Zugang zu staatlichen
Museen gewährleisten, ist lang. In London haben Erhebungen ergeben, dass dadurch nicht
nur mehr Besucher kommen, sondern auch andere.

35 Wir in Hamburg sollten uns ein Beispiel daran nehmen und zum Einstieg in den Abbau von
Zugangsschranken einen regelmäßigen, mindestens monatlichen eintrittsfreien Tag am
Wochenende in den staatlichen Museen einführen und damit auch Menschen mit geringen
Einkommen Museumsbesuche ermöglichen. Wir regen an, dass der regelmäßige freie
40 Zugang zu den ohnehin überwiegend staatlich finanzierten Museen ressortübergreifend
finanziert wird, da es sich nicht nur um eine Angelegenheit der Kultur, sondern auch um
Bildungsvermittlung handelt und zudem der Wirtschaftsfaktor Tourismus betroffen ist.

Umwelt/Energie

Antragsbereich Umw/ Antrag 1

Kreis III Eimsbüttel

**„Solarenergie auf Hamburgs Dächern nutzen, Energiekosten senken und Klimaschutz
voranbringen“**

vertagter Antrag LPT 20.10.2018

Der SPD-Landesparteitag möge beschließen:

5 Der Ausbau der Stromproduktion aus Photovoltaikanlagen (PV-Anlagen) stellt einen
wichtigen Beitrag zum Klimaschutz, zur dezentralen Energieversorgung und zur Reduktion
von Luftschadstoffen dar. Zudem werden dadurch Energieversorgungs- und
Energiepreisisiken reduziert. Der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg wird daher
gebeten, die nachfolgenden Regelungen umsetzen.

10

- 1) Bei Grundstückskaufverträgen der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH), bei denen die vorgesehene Bebauung einen Strombedarf bedingt, ist unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Angemessenheit die Installation von Photovoltaikanlagen zu vereinbaren.
- 15 2) Alle Unternehmen, die sich direkt oder indirekt im Mehrheitsbesitz der FHH befinden, werden aufgefordert, in den Aufsichtsräten bzw. Verwaltungsräten einen Beschluss zu fassen, sich bei Grundstücksverkäufen und -käufen eng an das städtische Vorgehen zur Installation von Photovoltaikanlagen anzulehnen.
- 20 3) Bei Abschluss städtebaulicher Verträge ist unter den Voraussetzungen des § 11 (1) Nr. 4 BauGB in der Fassung vom Jan. 2018 die Installation einer Photovoltaikanlage zu vereinbaren. Dabei ist die Angemessenheit gemäß § 11 (2) BauGB zu berücksichtigen.
- 25 4) Soweit die Installation von Photovoltaikanlagen weder durch Grundstückskaufvertrag noch durch städtebaulichen Vertrag vereinbart werden kann, soll die Installation von Photovoltaikanlagen unter Beachtung des Abwägungsgebots, der örtlichen Situation, Geeignetheit, Erforderlichkeit und Verhältnismäßigkeit durch Bebauungsplan gemäß § 9 (1) Nr. 23 b) BauGB festgesetzt werden.
- 30 5) In Grundstückskaufverträgen und in städtebaulichen Verträgen soll die Verpflichtung zur Installation einer Photovoltaikanlage entfallen, sofern die Pflichten aus dem EEWärmeG vollständig über eine Solarthermieanlage auf dem Dach des Gebäudes erfüllt werden.
- 35 6) Die Verpflichtung zur Errichtung einer Solaranlage aus Nr. 1 bis 4 gilt nur so lange, wie es Anbieter für Pacht- und Dienstleistungsmodelle auf dem Hamburger Strommarkt gibt, mit denen für den Bauherren Wahlfreiheit zwischen Eigentum, Dienstleistungsmodell und Pachtmodell gegeben ist.

Begründung:

- 40 1) Anlass und Problemstellung

Seit Juni 2013 ist der Masterplan Klimaschutz in Kraft. In der Bürgerschafts-Drs. 20/8493 vom 25.6.2013 werden allgemeine Klimaschutzziele und konkrete Handlungsfelder zur Erreichung dieser Ziele beschrieben. Dies ist nur durch eine Vielzahl von Maßnahmen unter Mitwirkung der Bewohner und Bewohnerinnen, der Neubau-Investoren und der Landes- und Bezirksverwaltungen möglich. Ein wichtiges Handlungsfeld betrifft die Erzeugung und Nutzung von deutlich mehr erneuerbaren Energien: „Die nachhaltige Erzeugung von Energie aus erneuerbaren Quellen muss deutlich gesteigert werden“ (II.1, Abs.3). „Unter anderem ist dies durch die Installation von Solaranlagen auf Hamburgs Dächern möglich.“

45

50

Im Koalitionsvertrag von 2015 der rot-grünen Landesregierung hat sich der Senat verpflichtet, bis 2020 seinen Beitrag zum nationalen Klimaziel von 40 Prozent CO₂-Reduktion zu leisten und seine Anstrengungen verstärken. „Klimaschutz ist kein Projekt einer einzelnen Behörde, sondern eine Verpflichtung für die gesamte Stadt. Relevante und spürbare Beiträge werden nicht nur durch eigene Klimaschutzprogramme geleistet, sondern durch Veränderungen in den bestehenden Systemen, vor allem im öffentlichen Gebäudebestand, im Wohnungsbestand, beim Wohnungsneubau, und beim Thema emissionsfreie Mobilität. Die FHH und ihre öffentlichen Unternehmen unterstützen

55

60

Konzepte zur Eigenstromversorgung für Mieterinnen und Mieter, um die Energie- und Heizkostenbelastungen zu reduzieren und gleichzeitig den Klimaschutz zu fördern.“

65 Mit dem Mieterstromgesetz vom Juli 2017 des damals SPD-geführten Energieministeriums fördert die Bundesregierung seit Aug. 2017 ganz gezielt Photovoltaik-Anlagen auf Mehrfamilienhäusern und ermöglicht dadurch die Nutzung von Dachflächen in hochverdichteten urbanen Räumen wie in Hamburg für die Erzeugung von sauberem und günstigem Solarstrom. Die Mieter und Mieterinnen können durch Abschluss eines Stromlieferungsvertrags mit dem Betreiber der Solarstromanlage auf ihrem Gebäudedach ihre
70 Energiekosten senken, einen eigenen Beitrag zur CO₂-Reduzierung leisten und an der Ausgestaltung der urbanen Energiewende persönlich partizipieren. Das Mieterstromgesetz ermöglicht insbesondere die sozial gerechte, weil Energiekosten senkende, Energiewende auf den Dächern von Hamburgs Mehrfamilienhäusern. Umfragen in 2017 haben ergeben, dass eine große Mehrheit der Mieter solche Angebote begrüßen und wahrnehmen würden,
75 wenn es sie gäbe. Bei Neubauten sollte dies daher zukünftig konsequent mitgedacht und mitgeplant werden.

Für Ein- und Zweifamilienhäuser und im Gewerbebau besteht mit dem EEG eine ausreichende und attraktive Förderung. Zudem ist in diesen Gebäudeklassen eine anteilige
80 Eigenstromversorgung durch PV-Dachanlagen eine die Energiekosten senkende Maßnahme.

In der Photovoltaik (PV) liegt noch ein großes, einfach nutzbares Potenzial, um Strom lokal in Hamburg zu produzieren. PV-Anlagen haben den Vorteil, dass von ihrem Betrieb keinerlei
85 Emissionen ausgehen, so dass diese Technik nahezu überall zur Anwendung kommen kann. Bei der Stromerzeugung durch Photovoltaikanlagen entstehen im Gegensatz zur Stromerzeugung in Anlagen, die mit fossilen Brennstoffen betrieben werden, weder CO₂- noch Luftschadstoff-Emissionen.

90 Die FHH nimmt neben dem Ziel zur Verbesserung des Klimaschutzes und der Luftqualität Gesetzesänderungen neueren Datums für ihre Klimaschutzoffensive zum Anlass. Am 30.7.2011 ist das „Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes bei der Entwicklung in den Städten und Gemeinden“ in Kraft getreten. In den Bestimmungen über die Bauleitplanung wird auf den Klimaschutz und Klimawandel Bezug genommen. Die „Klimaschutzklausel“ in
95 § 1 Abs. 5 BauGB wurde neu gefasst und eine spezielle Klimaschutzklausel für die Bauleitplanung in § 1 a Abs. 5 BauGB eingefügt. Darüber hinaus wurde die Möglichkeit nach § 9 (1) Nr. 23 b) BauGB zur Festsetzung von bestimmten baulichen Maßnahmen im Bebauungsplan für den Einsatz erneuerbarer Energien, insbesondere Solarenergie, um „technische Maßnahmen“ erweitert, was die Festsetzbarkeit von PV-Anlagen durch
100 Bebauungspläne begünstigt.

2) Sachstand

2.1) PV-Anlagen in Hamburg

105 In Hamburg ist bei derzeit üblichen PV-Dachanlagen mit einem Ertrag von ca. 870 Kilowattstunden Strom (kWh) pro installierter Leistung von 1 kW_{peak} zu rechnen. Für 1 kW_{peak} wird eine Dachfläche von rund 8 m² benötigt. Aufgrund der stetig gesunkenen Preise für PV-Technik, den geringen Wartungsaufwendungen für PV-Anlagen und den gesetzlichen Rahmenbedingungen (z. B. entfallende/reduzierte EEG-Umlage, Entfall
110

Netznutzungsentgelt) ist derzeit PV-Eigenstrom vom eigenen Dach für Privatpersonen mit ca. 15 ct/kWh (ohne Speicherlösung, Anlagenbetrieb 20 Jahre) rund halb so teuer wie Netzstrom von einem Stromanbieter.

115 Lediglich 0,3% des auf Hamburger Stadtgebiet in 2017 erzeugten Stroms stammte aus PV-Anlagen auf Hamburger Stadtgebiet. Die Neubaudächer werden bislang kaum für die solare Energiegewinnung genutzt. Eine entsprechende allgemeine Verpflichtung wird dies
120 signifikant ändern und gleichzeitig die Energiekosten für die Bewohner senken und die Energie- und Klimaschutzbilanz der Neubauten und von Hamburg insgesamt verbessern.

120 2.2) Verankerung der PV-Nutzung in städtebaulichen Verträgen und Kaufverträgen

Laut § 11 (1) Nr. 4 BauGB können Gegenstände eines städtebaulichen Vertrags insbesondere sein: „entsprechend den mit den städtebaulichen Planungen und
125 Maßnahmen verfolgten Zielen und Zwecken die Errichtung und Nutzung von Anlagen und Einrichtungen zur dezentralen und zentralen Erzeugung ... von Strom ... aus erneuerbaren Energien ...“. Nach § 11 (2) BauGB müssen die vereinbarten Leistungen zudem den gesamten Umständen nach angemessen sein. Dieses Erfordernis wird bei einer Verankerung der PV-Nutzung in städtebaulichen Verträgen berücksichtigt.

130 In städtebaulichen Vertrag werden zukünftig Verpflichtungen zur Nutzung einer PV-Anlage verankert werden. Diese Pflicht muss bei Weiterverkauf stets über die Grundstückskaufverträge weitergereicht werden. Die Käuferinnen und Käufer werden verpflichtet, an oder auf den zu errichtenden Gebäuden PV-Anlagen als Quelle
135 erneuerbarer Energien zu nutzen, soweit die PV-Anlage mit einem wirtschaftlich angemessenen Aufwand errichtet und betrieben werden können. Der durch die PV-Anlage erzeugte Strom soll dabei vorrangig unmittelbar im Gebäude selbst verbraucht und nur eine überschüssige Reststrommenge in das Netz der allgemeinen Versorgung eingespeist werden.

140 2.3) PV-Anlagen im Pachtmodell, im Dienstleistungsmodell oder vergleichbaren Varianten

Gebäudeeigentümerinnen und –eigentümern, welche die Investitionen oder den Aufwand der
145 Herstellung einer PV-Anlage scheuen, bieten mehr als ein Dutzend in Hamburg aktive Energieversorgungsunternehmen Alternativen in unterschiedlichen Ausprägungen an. Mit dem „Pachtmodell“ ist eine teilweise von der EEG-Umlage befreite, kostengünstige Eigenstromversorgung möglich für Gebäude, in denen nur ein Letztverbraucher mit PV-Strom beliefert wird. In allen anderen Fällen sind Dienstleistungsmodelle eine sinnvolle
150 Alternative zur eigenen Investition. Grundsätzlich obliegen dem Betreiber der PV-Anlage die Betriebsüberwachung, die Abrechnung, die gesetzlichen Meldepflichten und die Wartung der Anlage. Für diese Aufgabenbereiche gibt es ebenfalls in Hamburg genügend, darauf spezialisierte, Dienstleister. Wird mehr Strom produziert, als im Gebäude benötigt, wird dieser ins Netz eingespeist und vergütet. Anlaufstellen für Erstberatungen für
155 Gebäudeeigentümer sind z.B. die Verbraucherzentrale Hamburg, das Solarzentrum Hamburg und die Solaroffensive Hamburg.

160 2.4) Verpflichtung über Bebauungsplan

160

165 Gemäß § 9 (1) Nr. 23 b) BauGB können im Bebauungsplan Gebiete aus städtebaulichen Gründen festgesetzt werden, „in denen bei der Errichtung von Gebäuden oder bestimmten sonstigen baulichen Anlagen bestimmte bauliche und sonstige technische Maßnahmen für die Erzeugung, Nutzung oder Speicherung von Strom, Wärme oder Kälte aus erneuerbaren Energien oder Kraft-Wärme-Kopplung getroffen werden müssen“. Hierunter fallen dem Wortlaut nach sowohl Photovoltaik als auch Solarthermie. Bislang hat die FHH von der Festsetzungsmöglichkeit des § 9 Abs. 1 Nr. 23 b) BauGB nur gelegentlich Gebrauch gemacht, möchte dies aber in Zukunft bei Neubauten durchgängig tun.

Bei Neubauten ist dies unter bestimmten Voraussetzungen – Berücksichtigung der jeweiligen örtlichen Situation, Abwägung privater und öffentlicher Belange, Prüfung von Geeignetheit, Erforderlichkeit, Durchführbarkeit und Verhältnismäßigkeit (einschließlich Wirtschaftlichkeitsprüfung) – möglich. Es ist eine solche Festsetzung möglich, da dem Klimaschutz durch das „Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes bei der Entwicklung in den Städten und Gemeinden“ eine „städtebauliche Dimension“ zuerkannt wurde und § 9 (1) Nr. 23 b) BauGB für die Photovoltaik ansonsten leerlaufen würde. Dies würde Sinn und Zweck der Regelung widersprechen.

Antragsbereich Umw/ Antrag 2

Arbeitsgemeinschaft Jusos

Für einen schnellstmöglichen bundesweiten Kohleausstieg

Die SPD Hamburg spricht sich für ein schnellstmögliches Ende des Braunkohleabbaus in Deutschland und der energetischen Kohlenutzung aus. Grundlage für diesen Ausstieg ist die Umsetzung des Kompromisses der sogenannten „Kohlekommission“.

- 5 I. Unser Ziel ist ein frühestmöglicher Kohleausstieg. Es sollte darauf hingewirkt werden den Ausstieg, wie im „Kohlekompromiss“ vereinbart, von 2038 auf 2035 vorzuziehen Grundsätzlich unterstützen wir weitergehende Forderungen, wenn sie im Konsens umgesetzt werden können.
- 10 II. Vor dem Hintergrund des „Kohlekompromisses“ sind die Abbaupläne für die Braunkohleförderung einer Überprüfung zu unterziehen. Es sollte kein Dorf mehr devastiert und kein Wald mehr gerodet werden. Insbesondere der Hambacher Forst sollte erhalten bleiben.
- 15 III. Die Regionen, die von der Umsetzung des „Kohlekompromisses“ betroffen sind, benötigen strukturelle Unterstützung, um die negativen volkswirtschaftlichen Folgen, insbesondere mit Hinblick auf Arbeitsplätze, aufzufangen.

20

IV. Die Deckelung der Ausbauziele für Erneuerbare Energien muss angehoben werden. Ziel der Förderung muss sein, 2035 eine Energieversorgung von 100% Erneuerbaren Energien anzustreben.

25

V. Die Freie und Hansestadt Hamburg soll Vorreiterin im Ausstieg aus der Kohlenutzung werden. Das Kraftwerk Wedel, das künftig im städtischen Besitz sein wird, muss schnellstmöglich abgeschaltet werden. Dafür und für die Umstellung des Kraftwerks Tiefstack auf Erdgas muss der Umbau des Fernwärmenetzes prioritär umgesetzt werden.

30

Begründung:

Der Klimaschutz ist bereits eines der bestimmenden Themen der Politik des 21. Jahrhunderts. Während das 20. Jahrhundert geprägt war von der blutigen Entwicklung der Nationalstaaten zu den Anfängen einer globalen Gemeinschaft und den damit einhergehenden sozialen Kämpfen, prägt das 21. Jahrhundert bereits in diesen Anfangsjahrzehnten die Frage, wie wir gemeinsam auf diesem Planeten leben wollen: Möchten wir in einer Gesellschaft leben, die sich ihres Konsums und ihrer Effekte auf die Natur bewusst ist oder möchten wir auf kurze Sicht in Überfluss leben? Möchten wir, dass auch unsere Kinder eine natürliche Welt erleben können und nicht konstant von Wetterextremen geplagt werden? Möchten wir, dass Menschen an allen Orten dieses Planeten leben können und nicht nur in der reichen westlichen Hemisphäre, wo genug Mittel da sind, um Wetterextreme auszuhalten?

35

40

45

Es ist höchste Zeit, dass die SPD sich den Klimaschutz zu Herzen nimmt. Der UN-Klimarat spricht anlässlich des letzten großen Berichts aus dem Oktober 2018 eine deutliche Sprache: „Die nächsten Jahre sind wahrscheinlich die wichtigsten in unserer Geschichte. Die Entscheidungen, die wir heute treffen, müssen eine sichere und nachhaltige Welt für alle Menschen sichern, sowohl jetzt wie auch in der Zukunft.“ (Debra Roberts, Ko-Vorsitzende in der Arbeitsgruppe 2 des Weltklimarats, IPCC)

50

Es geht um nichts weniger als die nächsten 12 Jahre unserer Zeitschreibung, in denen es noch möglich ist, das 1,5-Grad-Ziel bezüglich der relativen Erderwärmung zu erreichen. Wenn wir das schaffen, ist es möglich, in einer Welt zu leben, die der unseren weitgehend ähnelt.

55

Dafür ist die Energiewende ein zentraler Baustein. Ein wesentlicher Anteil der Energie in Deutschland wird aus der Kohleverbrennung gewonnen. Hier hat die sogenannte „Kohlekommission“ einen Kompromiss vorgelegt, den wir im Sinne des Klimaschutzes schnellstmöglich umsetzen wollen. Die Braunkohle spielt dabei eine Schlüsselrolle, da sie einer der schmutzigsten Energieträger überhaupt ist. In einem alten Kohlekraftwerk gibt es eine Emission von ca. 1.200g CO₂/KWh, in modernen Kohlekraftwerken von 950g CO₂/KWh. Zum Vergleich emittieren moderne Gaskraftwerke ca. 400g CO₂/KWh.

60

Im vergangenen Jahr befeuerte die Debatte um den Hambacher Forst den Kohleausstieg. Dabei wurde dieser zum Symbol an welchem die Interessen von Umwelt- und Naturschutz gegen die Interessen der Beschäftigten in der Kohleindustrie ausgespielt wurden. Da der Kohleausstieg eine Frage der globalen Gerechtigkeit ist, fordern wir einen schnellstmöglichen Ausstieg und den Erhalt des Symbols des Hambacher Forsts, insbesondere auch hinsichtlich seiner ökologischen Vielfalt.

70

- 75 In Norddeutschland ist die Steinkohle mehrheitlicher Primärbrennstoff, welche ebenfalls erhebliche Mengen CO emittiert (ca. 750-1100g CO₂/KWh). Hamburg bezieht einen Großteil seiner Energie aus drei dieser Steinkohlekraftwerke, demjenigen in Wedel, in Tiefstack und Moorburg. Zwar bestehen Pläne, mit dem Rückkauf des Energienetzes von Vattenfall Wedel abzuschalten und Tiefstack in ein Gaskraftwerk umzubauen. Diese sind jedoch nach derzeitigem Sachstand nicht fest. Entsprechend ist eine Festschreibung dieser Pläne und ein Einsatz für einen bundesweiten Ausstieg aus der Kohleenergie notwendig.
- 80 Für die SPD ist die Ökologie ein wichtiges, viel zu lange von uns im Namen der zu schützenden Arbeitsplätze ignoriertes Thema. Dabei übersehen wir, dass neue Technologien auch neue Arbeitsplätze mitbringen und der Schritt in die Neuzeit Opfer erfordert. Deshalb sollte die SPD sich auch gleichzeitig um Konzepte bemühen, wie die Effekte auf die Erwerbstätigen abgemildert werden können bzw. diese in neue Arbeitsverhältnisse umgeschult werden können. Gleichzeitig bedarf es einer umfassenden Aufklärung zum Thema der Braunkohle, damit der Bürger*innen Verständnis für diesen immer noch recht drastischen Einschnitt entwickelt.

Antragsbereich Umw/ Antrag 3

Kreis II Altona

Für einen schnellstmöglichen bundesweiten Kohleausstieg

Der Landesparteitag möge zur Weiterleitung an den Bundesparteitag beschließen:

- 5 Die SPD spricht sich für ein schnellstmögliches Ende des Braunkohleabbaus in Deutschland und der energetischen Kohlenutzung bis zum Jahr 2030 aus. Grundlage für diesen Ausstieg ist die beschleunigte Umsetzung des Kompromisses der sogenannten „Kohlekommission“:

10 I. Unser Ziel ist ein frühestmöglicher Kohleausstieg. Es sollte darauf hingewirkt werden den Ausstieg, wie im „Kohlekompromiss“ vereinbart, von 2038 auf 2035 vorzuziehen Grundsätzlich unterstützen wir weitergehende Forderungen den Kohleausstieg bereits im Jahr 2030 zu vollziehen, wenn sie im Konsens umgesetzt werden können.

15 II. Vor dem Hintergrund des „Kohlekompromisses“ sind die Abbaupläne für die Braunkohleförderung einer Überprüfung zu unterziehen. Es sollte kein Dorf mehr devastiert und kein Wald mehr gerodet werden. Insbesondere der Hambacher Forst sollte erhalten bleiben.

20 III. Die Regionen, die von der Umsetzung des „Kohlekompromisses“ betroffen sind, benötigen strukturelle Unterstützung, um die negativen volkswirtschaftlichen Folgen, insbesondere mit Hinblick auf Arbeitsplätze, aufzufangen.

25 IV. Die Deckelung der Ausbauziele für Erneuerbare Energien muss angehoben werden. Ziel der Förderung muss sein, 2035 eine Energieversorgung von 100% Erneuerbaren Energien anzustreben.

30 V. Die Freie und Hansestadt Hamburg soll Vorreiterin im Ausstieg aus der Kohlenutzung werden. Das Kraftwerk Wedel, das künftig im städtischen Besitz sein wird, muss schnellstmöglich abgeschaltet werden. Dafür und für die Umstellung des Kraftwerks Tiefstack auf Erdgas muss der Umbau des Fernwärmenetzes prioritär umgesetzt werden.

Begründung:

35 Der Klimaschutz ist bereits eines der bestimmenden Themen der Politik des 21. Jahrhunderts. Während das 20. Jahrhundert geprägt war von der blutigen Entwicklung der Nationalstaaten zu den Anfängen einer globalen Gemeinschaft und den damit einhergehenden sozialen Kämpfen, prägt das 21. Jahrhundert bereits in diesen
40 Anfangsjahrzehnten die Frage, wie wir gemeinsam auf diesem Planeten leben wollen: Möchten wir in einer Gesellschaft leben, die sich ihres Konsums und ihrer Effekte auf die Natur bewusst ist oder möchten wir auf kurze Sicht in Überfluss leben? Möchten wir, dass auch unsere Kinder eine natürliche Welt erleben können und nicht konstant von Wetterextremen geplagt werden? Möchten wir, dass Menschen an allen Orten dieses Planeten leben können und nicht nur in der reichen westlichen Hemisphäre, wo genug
45 Mittel da sind, um Wetterextreme auszuhalten?

Es ist höchste Zeit, dass die SPD sich den Klimaschutz zu Herzen nimmt. Der UN-Klimarat spricht anlässlich des letzten großen Berichts aus dem Oktober 2018 eine deutliche Sprache:
50 „Die nächsten Jahre sind wahrscheinlich die wichtigsten in unserer Geschichte. Die Entscheidungen, die wir heute treffen, müssen eine sichere und nachhaltige Welt für alle Menschen sichern, sowohl jetzt wie auch in der Zukunft.“ (Debra Roberts, Ko-Vorsitzende in der Arbeitsgruppe 2 des Weltklimarats, IPCC)

55 Es geht um nichts weniger als die nächsten 12 Jahre unserer Zeitschreibung, in denen es noch möglich ist, das 1,5-Grad-Ziel bezüglich der relativen Erderwärmung zu erreichen. Wenn wir das schaffen, ist es möglich, in einer Welt zu leben, die der unseren weitgehend ähnelt.

60 Dafür ist die Energiewende ein zentraler Baustein. Ein wesentlicher Anteil der Energie in Deutschland wird aus der Kohleverbrennung gewonnen. Hier hat die sogenannte „Kohlekommission“ einen Kompromiss vorgelegt, den wir im Sinne des Klimaschutzes schnellstmöglich umsetzen wollen. Die Braunkohle spielt dabei eine Schlüsselrolle, da sie einer der schmutzigsten Energieträger überhaupt ist. In einem alten Kohlekraftwerk gibt es eine Emission von ca. 1.200g CO₂/KWh, in modernen Kohlekraftwerken von 950g
65 CO₂/KWh. Zum Vergleich emittieren moderne Gaskraftwerk ca. 400g CO₂/KWh.

Im vergangenen Jahr befeuerte die Debatte um den Hambacher Forst den Kohleausstieg. Dabei wurde dieser zum Symbol an welchem die Interessen von Umwelt- und Naturschutz gegen die Interessen der Beschäftigten in der Kohleindustrie ausgespielt wurden. Da der Kohleausstieg eine Frage der globalen Gerechtigkeit ist, fordern wir einen schnellstmöglichen Ausstieg und den Erhalt des Symbols des Hambacher Forsts, insbesondere auch hinsichtlich seiner ökologischen Vielfalt.

75 In Norddeutschland ist die Steinkohle mehrheitlicher Primärbrennstoff, welche ebenfalls
erhebliche Mengen CO emittiert (ca. 750-1100g CO₂/KWh). Hamburg bezieht einen
Großteil seiner Energie aus drei dieser Steinkohlekraftwerke, demjenigen in Wedel, in
Tiefstack und Moorburg. Zwar bestehen Pläne, mit dem Rückkauf des Energienetzes von
Vattenfall Wedel abzuschalten und Tiefstack in ein Gaskraftwerk umzubauen. Diese sind
80 jedoch nach derzeitigem Sachstand nicht fest. Entsprechend ist eine Festschreibung dieser
Pläne und ein Einsatz für einen bundesweiten Ausstieg aus der Kohleenergie notwendig.

Für die SPD ist die Ökologie ein wichtiges, viel zu lange von uns im Namen der zu
schützenden Arbeitsplätze ignoriertes Thema. Dabei übersehen wir, dass neue
Technologien auch neue Arbeitsplätze mitbringen und der Schritt in die Neuzeit Opfer
erfordert. Deshalb sollte die SPD sich auch gleichzeitig um Konzepte bemühen, wie die
Effekte auf die Erwerbstätigen abgemildert werden können bzw. diese in neue
Arbeitsverhältnisse umgeschult werden können. Gleichzeitig bedarf es einer umfassenden
Aufklärung zum Thema der Braunkohle, damit der Bürger*innen Verständnis für diesen
immer noch recht drastischen Einschnitt entwickelt.

Antragsbereich Umw/ Antrag 4

Kreis II Altona

Vorhandene Landstrom besser nutzbar machen – Einigung mit Bundesnetzagentur zum Hochlastzeitfenster forcieren

Der Landesparteitag möge zur Weiterleitung an den beschließen,

- 5 1.) dass die Landstromanlage voll genutzt werden kann, damit diese die
Schadstoffentlastung für Hamburg auch tatsächlich erreichen kann, was ein bedeutsamer
Beitrag zur Luftreinhaltung darstellen wird sowie
- 10 2.) eine wirtschaftliche Gleichstellung von Landstrom und dem an Bord produzierten Strom
zu erreichen und damit Landstrom wettbewerbsfähig zu machen, damit dieser sich auch für
Reedereien wirtschaftlich lohnt sowie
- 3.) Voraussetzungen für mehr Landstromanlagen zu schaffen und auf Bundesebene darauf
hinwirken, dass eine Verpflichtung zur Nutzung für die Betreiber eingeführt wird.

Begründung:

15 Die Landstromanlage am Altonaer Kreuzfahrtterminal wurde 2016 in den Probebetrieb
genommen, ging 2017 in den Regelbetrieb und wurde durch die Kreuzfahrtlinie AIDA
genutzt. Doch seit Anfang September wird der Landstrom jeweils schon nach zweieinhalb
Stunden wieder abgestellt und das Schiff muss seine Stromversorgung über das Anstellen
20 der bordeigenen Dieselgeneratoren wieder erstellen. Grund dafür ist das sogenannte
Hochlastzeitfenster: Damit will die Bundesnetzagentur den Stromverbrauch steuern und
die Stromnetze entlasten. Dies hat zur Folge, dass selbst entsprechend technisch

25 ausgerüstete Schiffe die Landstromversorgung nicht während ihres Aufenthaltes nutzen können, was sicher nicht bei der Projektförderung durch den Bund oder die EU intendiert war.

30 Es ist kaum nachvollziehbar, dass zwei Bundesministerien hier offenbar gegeneinander arbeiten: Während neben der Stadt und der EU das Umweltministerium die Landstromanlage mitfinanziert hat, macht das dem Wirtschaftsministerium unterstellte Bundesnetzagentur Vorgaben, damit die Anlage kaum genutzt wird. Hamburgs Wirtschaftssenator hat bereits zugesagt, dieses Thema auf Bundesebene anzusprechen und für eine Lösung zu werben: Das wollen wir politisch unterstützen.

Inneres

Antragsbereich Innen/ Antrag 1

Arbeitsgemeinschaft Jusos

Innenpolitik neu ausrichten

Der Landesparteitag der SPD Hamburg möge beschließen:

Forderung:

5 I. Grundsätzliches

10 Eine sozialdemokratische Innenpolitik zeichnet sich durch das Ziel aus, eine gewaltfreie Gesellschaft anzustreben. Um dieses Ziel zu erreichen ist ein staatliches Gewaltmonopol notwendig, das sowohl Sicherheit als auch Freiheit garantiert.

10 Wir lehnen grundsätzlich Gewalt als **Mittel der politischen Auseinandersetzung** ab und treten dieser entschieden entgegen.

15 Um einen **gewaltfreien politischen Konsens** sicherzustellen, sollten politische Gruppierungen, die diesen Konsens teilen, unterstützt werden. Die Unterstützung kann auch Teil des Ansatzes sein, den Einfluss gewaltorientierter Gruppen mit allen rechtsstaatlichen Mittel weiter zurückzudrängen.

20 Zwischen staatlichen Institutionen und Teilen der linken Szene existieren Gräben, die eine **vertrauensvolle Zusammenarbeit** verhindern. Es ist eine Aufgabe der SPD, als linke Volkspartei, und einem gewaltfreien Dialog zwischen den jeweiligen Gruppen aufgeschlossen gegenüber zu stellen.

25 II. Polizeistrategien verbessern

Die Hamburger Linie ist auf ihre Vereinbarkeit mit einer demonstrationsfreundlichen und deeskalierenden Polizeiarbeit zu prüfen. Es ist wesentlich, dass die Einsatzkräfte über angemessene Handlungsspielräume verfügen, damit diese gleichermaßen Sicherheit und
30 Bürger*innenrechte vor Ort garantieren können.

a) Durchführung von Einsätzen:

Bei Großeinsätzen ist die aktuelle Lage häufig unübersichtlich – für Einsatzkräfte wie für Demonstrierende. Dabei lassen sich viele Konflikte durch **Kommunikations- und Mediationsteams** lösen, deren Einsatz ein Grundbaustein jeder Einsatzplanung sein muss.
35

Die **Wahl der Kommunikationsmittel** muss immer der Situation angemessen sein, insbesondere vor dem Hintergrund der Wirkung auf Demonstrierende (z.B. sollten Lautsprecherwagen für Durchsagen verwendet werden statt Wasserwerfer).
40

Deshalb muss in den **polizeilichen Einsatzstäben** neben polizeifachlichem Wissen auch soziologische und psychologische Expertise berücksichtigt werden.

45 *b) Transparenz und Dokumentation bei Einsätzen*

Der Einsatz von **Body-Cams** und Videoüberwachung kann bei Einsätzen einen wichtigen Beitrag zur Gewaltprävention und Aufklärung von Straftaten leisten, wenn sie datenschutzrechtlich angemessen angewendet werden. Hierzu muss zeitnah eine rechtliche Grundlage entwickelt werden.
50

Für die Aufklärung von Straftaten sind **schriftlichen Dokumentationen** von Polizist*innen im Einsatz ein wichtiges Beweismittel. Diese Berichte müssen, wie bereits durch Dienstverordnungen sichergestellt, zeitnah nach Einsatzende erfolgen. Es liegt in der Verantwortung der Vorgesetzten dies sicherzustellen. Wenn dies nicht erfolgt, muss eine Einstandspflicht der Vorgesetzten für diese Dokumentationsobliegenheit durchgesetzt werden.
55

c) Vermittlung der Polizeiarbeit in der Zivilgesellschaft

Die Vermittlung der Polizeiarbeit in die Zivilgesellschaft spielt eine Schlüsselrolle für eine erfolgreiche Polizeiarbeit. Es ist zu prüfen, wie die Vermittlung durch die Gewinnung von **Sicherheitspartner*innen** in Form von Vertrauenspersonen (z.B. Teams aus Polizist*innen und Aktivist*innen) verbessert werden kann.
60

Auf Demonstrationen sollte die Polizei mehr als nur eine*n Ansprechpartner*in haben (in der Regel die*der Anmelder*in). Für einen reibungslosen Ablauf ist eine **Vielzahl von belastbaren Gesprächskanälen** unabdingbar.
65

Ein Ansatz Gesprächskanäle zu gewinnen, kann die **offenen Szenearbeit**, nach dem Vorbild von Fanprojekte in der Fußball-Ultraszene, sein. Es ist zu prüfen, inwieweit Erkenntnisse und Ansätze übertragbar sind.
70

75 Im medialen Zeitalter ist eine umfassende und zeitnahe **Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit** unabdingbar. Ein Vorbild für die staatliche Kommunikation, können die Twitter-Aktivität der Polizei Hamburg sein.

III. Versammlungsrecht Hamburg

80

Ein Hamburgisches Versammlungsrecht bietet eine Chance mehr Raum für Deeskalation zu schaffen. Als Grundlage dafür sollte der Musterentwurf für ein Landesversammlungsgesetz von u.a. Prof. Dr. Wolfgang Hoffmann-Riem (Justizsenator a.D.) und die bisherige Arbeit des AK Versammlungsrecht der SPD dienen.

85

In das Gesetzgebungsverfahren sollen folgende Punkte einfließen:

90 a. Der Vorschlag Boris Pistorius' (Innenminister Niedersachsen) zur Umwandlung des **Vermummungsverbots** von einer Straftat zu einer Ordnungswidrigkeit sollte unterstützt werden: So sind diese in Niedersachsen und Schleswig-Holstein Ordnungswidrigkeiten, die im Gegensatz zu Straftaten nicht zwingend geahndet werden müssen. Das gibt der Polizei mehr Handlungsspielraum, sodass diese ggf. Eskalationen vermeiden kann. Bagatellisiert wird das Vermummen dadurch nicht: je nach Umstand soll in Hamburg ein Bußgeld von bis zu 6.000 Euro gesetzlich festgelegt werden.

95

100 b. Im Zuge der Regulierung muss die Übertragung der **Zuständigkeit für Versammlungen** von der Polizei auf die Innen- oder Justizbehörde geprüft werden. Durch die Trennung von Anmeldung und Sicherstellung des Versammlungsrechts, wie in zahlreichen Bundesländern üblich, ist eine bessere Kontrolle im Sinne von Checks and Balance zwischen den beiden Behörden möglich.

c. Die Versammlungsbehörde hat eine **neutrale, staatliche Demonstrationsbeobachtung** und die Dokumentation von Unregelmäßigkeiten sicherzustellen.

105 d. In einer globalisierten Welt sind **Protest-Camps** Teil einer globalisierten Protestkultur. Es müssen differenzierte Strategien entwickelt werden, um mit dieser neuen Realität angemessen umzugehen. Ein einfaches Verbot greift zu kurz.

IV. Bedingungen für Polizist*innen verbessern

110

Kern einer guten Polizeiarbeit sind eine gute Ausbildung und gute Arbeitsbedingungen der Beamt*innen.

115 a. Wir fordern eine **Einheitsausbildung** aller Sparten (z.B. Kripo, Wasserschutzpolizei). Im Anschluss führen alle ein Jahr zusammen Straßendienst. Erst danach erfolgt eine Spartenspezialisierung. Dabei soll es für Bereiche in denen die vorgenannten Punkte nicht sinnvoll umsetzbar sind (z.B. Cyberkriminalität) Ausnahmeregelungen geben.

120 b. Bei Großeinsätzen hat die Innenbehörde Sorge zu tragen, dass die Unterbringungsmöglichkeiten und **Einsatzbedingungen der Polizist*innen** deutlich verbessert werden. Hunderttausende geleistete Überstunden und Einsätze, die unter akutem Schlafmangel geleistet werden, tragen nicht zur Deeskalation bei.

125 c. Es muss sichergestellt sein, dass im Zuge einer **Verkürzung für vorqualifizierte Bewerber*innen** (z.B. Soldat*innen) keine Kürzungen in den allgemeinbildenden Fächern (insbesondere Deutsch, Englisch und Politik/Verfassungsrecht), den Rechtsfächern und Lehreinheiten zur Kommunikation und Deeskalation erfolgt. Ein gleiches Niveau zur Regelausbildungszeit muss gewährleistet sein.

130 d. Um unseren hohen Anforderungen an das Berufsbild der Polizist*innen gerecht zu werden, fordern wir einen **Berufseinstieg in Laufbahnabschnitt II (EinstiegsamtA9)**. Es wird sichergestellt, dass auch Menschen ohne Hochschulzugangsberechtigung, durch eine Nachqualifizierung an der Polizeiakademie, eine Ausbildung bei der Polizei absolvieren können.

135 e. Bei Großeinsätzen ist sicherzustellen, dass möglichst erfahrene Polizist*innen eingesetzt werden und **Einsatzgruppen** angemessen aus erfahrenen und unerfahrenen Polizist*innen gemischt sind.

140 f. Polizeibeamte*innen erhalten Zulagen, die ihren Einsatz honorieren. Das **Zulagensystem** muss so angepasst werden, dass gefährliche Einsätze besonders honoriert werden.

145 V. Schaffung eines/einer „Bürger- und Polizeibeauftragten“

Für eine erfolgreiche Polizeiarbeit im Sinne der Bürger*innen sollte geprüft werden, eine*n **„Bürger- und Polizeibeauftragten“** nach dem Vorbild von u.a. Rheinland-Pfalz, Berlin, Schleswig-Holstein, NRW oder Hessen einzuführen. Diese*r soll der Hamburgischen Bürgerschaft zugeordnet sein und zum einen – ähnlich der Aufgabenbeschreibung des bzw. der Wehrbeauftragten des Deutschen Bundestages – eine unabhängige Anlaufstelle für Polizist*innen sein, die Mängel etwa in der personellen und materiellen Ausstattung oder in Ausbildung und täglichem Dienst, aber auch Fehler in Ermittlungsverfahren, rechtswidrige Dienstanweisungen etc. anzeigen wollen. Zum anderen sollen die Polizeibeauftragten auch Anlaufstelle für Bürger*innen sein, um polizeiliche Ermittlungsfehler bis hin zu Fällen polizeilichen Fehlverhaltens im Einsatz vorzubringen

Begründung: Erfolgt mündlich.

Recht

Antragsbereich Recht/ **Antrag 1**

Arbeitsgemeinschaft Jusos

Hamburgisches Kinder-und-Jugend-Mitwirkungsgesetz

Der Landesparteitag der SPD Hamburg möge Folgendes beschließen:

5 **Forderung:**

Wir fordern den Senat und die Bürgerschaftsfraktion der SPD Hamburg auf, darauf hinzuwirken, dass ein Hamburgisches Kinder- und Jugendmitwirkungsgesetz in Anlehnung an das Hamburgische Seniorenmitwirkungsgesetz vom 30. Oktober 2012 formuliert und verabschiedet wird. Eine entsprechende Finanzierung ist den Bezirken durch die zuständige Behörde zur Verfügung zu stellen.

10

Begründung:

15 Ziel des Gesetzes soll es sein, die aktive Beteiligung von Kindern und Jugendlichen am sozialen, gesellschaftlichen, kulturellen und politischen Leben zu fördern, die Mitwirkungsrechte der Kinder und Jugendlichen in Hamburg zu stärken, ihre Erfahrungen und Fähigkeiten einzubeziehen, die Beziehungen zwischen den Generationen zu verbessern, das Heranwachsen von Kindern und Jugendlichen in Würde und ohne
20 Diskriminierung zu unterstützen, jungen Menschen jeder geschlechtlichen Identität und jeder sexuellen Orientierung gleiche Teilhabe und Anerkennung zukommen zu lassen und eine aktive Mitbestimmung bei der Vertretung ihrer Interessen zu ermöglichen. Dieses Ziel ist durch alle Behörden der Freien und Hansestadt Hamburg unter aktiver Eigenbeteiligung der Hamburger Kinder und Jugendlichen zu fördern. Im Gesetz sollen auch die Bildung von Kinder-und-Jugend-Delegiertenversammlungen und -beiräten auf Bezirksebene sowie die Bildung eines Landes-Kinder-und-Jugendbeirats festgeschrieben werden.