



LANDESPARTEITAG DER BERLINER SPD AM 26. OKTOBER 2019

TEIL 5

ANTRAGSBUCH

Mobilität • Umwelt/Energie/Tierschutz • Soziales •
Wahlen • Konsensliste

EMPFEHLUNGEN DER ANTRAGSKOMMISSION

*Die fehlenden Empfehlungen der Antragskommission werden in
Form einer Tabelle nachgereicht.*

Inhaltsverzeichnis

Mobilität	461
Antrag 225/I/2018	FA XI - Mobilität
Antrag 225/I/2018 Umsetzung des Entwicklungskonzeptes i2030 beschleunigen!	
<i>Annahme in der Fassung der AK (Konsens)</i>	461
Antrag 211/I/2019	KDV Lichtenberg
Antrag 211/I/2019 Kostenloser ÖPNV für Rentnerinnen und Rentner, die Grundsicherung/ Grundrente beziehen	
<i>Ablehnung (Kein Konsens)</i>	462
Antrag 212/I/2019	KDV Friedrichshain-Kreuzberg
Antrag 212/I/2019 Entgeltfreier ÖPNV	
<i>Annahme in der Fassung der AK (Kein Konsens)</i>	463
Antrag 215/I/2019	KDV Friedrichshain-Kreuzberg
Antrag 215/I/2019 VBB-Tarifsystem ändern	
<i>Annahme (Konsens)</i>	463
Antrag 217/I/2019	KDV Reinickendorf
Antrag 217/I/2019 Aufnahme eines 10 Minuten Takttes auf der S-Bahnlinie S1 zwischen Berlin-Frohnau und Oranienburg	
<i>Annahme (Konsens)</i>	463
Antrag 227/I/2019	KDV Charlottenburg-Wilmersdorf
Antrag 227/I/2019 Park & Ride ausbauen, dort wo es sinnvoll ist	
<i>Erledigt durch Beschlusslage (Konsens)</i>	464
Antrag 235/II/2019	FA XI - Mobilität
Antrag 235/II/2019 Änderung des Personenbeförderungsgesetzes	
<i>Annahme in der Fassung der AK (Konsens)</i>	465
Antrag 236/II/2019	KDV Marzahn-Hellersdorf
Antrag 236/II/2019 Dächer der U5-Bahnhöfe in Marzahn-Hellersdorf mit Photovoltaik ausstatten	
<i>Annahme in der Fassung der AK (Konsens)</i>	466
Antrag 237/II/2019	KDV Marzahn-Hellersdorf
Antrag 237/II/2019 VBB-Logo an Fahrzeugen der BVG	
<i>Annahme (Konsens)</i>	467
Antrag 238/II/2019	KDV Marzahn-Hellersdorf
Antrag 238/II/2019 S-Bahn zukunftsfähig und gleichwertig machen: Klimatisierte Züge auch in den Außenbezirken	
<i>Überweisen an: FA XI - Mobilität (Konsens)</i>	468
Antrag 239/II/2019	KDV Marzahn-Hellersdorf
Antrag 239/II/2019 Regelmäßiges Mobilitätstraining bei der BVG und der S-Bahn GmbH	
<i>Annahme (Konsens)</i>	469
Antrag 240/II/2019	KDV Friedrichshain-Kreuzberg
Antrag 240/II/2019 Bildliche Erfassung von auf Busspuren und Fahrradwegen stehenden Fahrzeugen durch BVG-Busse	
<i>Erledigt durch Mobilitätsgesetz (Konsens)</i>	470
Antrag 241/II/2019	FA XI - Mobilität
Antrag 241/II/2019 E-Mobilität im Berliner ÖPNV verantwortungsvoll einsetzen	
<i>Annahme in der Fassung der AK (Konsens)</i>	470

Antrag 242/II/2019	KDV Neukölln	
Antrag 242/II/2019 Ein Hauptstadtflughafen braucht eine Hauptstadtanbindung! Verkehrschaos verhindern – U7 verlängern		
<i>Erledigt durch Beschlusslage (Antrag 184/II/2018) (Kein Konsens)</i>		471
Antrag 243/II/2019	AfA Landesvorstand	
Antrag 243/II/2019 Stärkung der Berliner S-Bahn		
<i>vom Antragsteller zurückgezogen</i>		474
Antrag 244/II/2019	KDV Charlottenburg-Wilmersdorf	
Antrag 244/II/2019 Investitionen in den Schienenverkehr		
<i>Überweisen an: FA XI - Mobilität (Konsens)</i>		474
Antrag 245/II/2019	KDV Spandau	
Antrag 245/II/2019 Auch im Bus und Tram bargeldlos bezahlen können		
<i>Annahme (Konsens)</i>		477
Antrag 246/II/2019	KDV Mitte	
Antrag 246/II/2019 Mobil für 1 Euro am Tag!		
<i>Erledigt (Konsens)</i>		478
Antrag 247/II/2019	Jusos LDK	
Antrag 247/II/2019 Mobilität für Berlin – solidarisch, gerecht, nachhaltig		
<i>Annahme in der Fassung der AK (Konsens)</i>		478
Antrag 248/II/2019	AG Selbst Aktiv Berlin	
Antrag 248/II/2019 Warngeräusche für bereits zugelassene Elektrofahrzeuge		
<i>Annahme (Konsens)</i>		481
Antrag 249/II/2019	KDV Marzahn-Hellersdorf	
Antrag 249/II/2019 Warngeräusche für bereits zugelassene Elektrofahrzeuge		
<i>Erledigt bei Annahme 248/II/2019 (Konsens)</i>		482
Antrag 250/II/2019	KDV Marzahn-Hellersdorf	
Antrag 250/II/2019 Tempolimit auf Autobahnen		
<i>Annahme in der Fassung der AK (Konsens)</i>		483
Antrag 251/II/2019	KDV Mitte	
Antrag 251/II/2019 Tempo 30 in der Innenstadt!		
<i>Ablehnung (Konsens)</i>		483
Antrag 252/II/2019	KDV Steglitz-Zehlendorf	
Antrag 252/II/2019 Mobilität als Grundrecht		
<i>Annahme (Konsens)</i>		484
Antrag 253/II/2019	AG 60plus LDK	
Antrag 253/II/2019 Parkverbot an Bordsteinabsenkungen besser kennzeichnen		
<i>Annahme in der Fassung der AK (Konsens)</i>		484
Antrag 254/II/2019	KDV Pankow	
Antrag 254/II/2019 Innovative Mobilitätskonzepte in ganz Berlin ermöglichen – Rechtssicher und stadtverträglich		
<i>Annahme in der Fassung der AK (Konsens)</i>		486
Antrag 255/II/2019	KDV Pankow	
Antrag 255/II/2019 Unser Beitrag für mehr Klimaschutz – mehr öffentlicher Nahverkehr für mehr Menschen!		
<i>Überweisen an: FA XI - Mobilität (Konsens)</i>		487
Antrag 256/II/2019	KDV Steglitz-Zehlendorf	
Antrag 256/II/2019 Mobilität für Senior*innen verbessern		
<i>Überweisen an: AH Fraktion (Konsens)</i>		488

Antrag 257/II/2019	KDV Spandau	
Antrag 257/II/2019 E-Scooter-Chaos beenden!		
<i>Überweisen an: FA XI - Mobilität (Konsens)</i>		488
Antrag 258/II/2019	Jusos LDK	
Antrag 258/II/2019 Wem gehören Berlins Gehwege? Den Sharing-Trend in die richtigen Bahnen lenken!		
<i>Annahme in der Fassung der AK (Konsens)</i>		489
Antrag 259/II/2019	Jusos LDK	
Antrag 259/II/2019 Digitale Infrastruktur als öffentliche Daseinsvorsorge begreifen!		
<i>Überweisen an: ASJ, Forum Netzpolitik (Konsens)</i>		492
Antrag 260/II/2019	FA XI - Mobilität	
Antrag 260/II/2019 Revitalisierung des Nachtzugnetzes der Bahn als klimafreundliche Alternative		
<i>Annahme (Konsens)</i>		495
Antrag 261/II/2019	FA XI - Mobilität	
Antrag 261/II/2019 Emissionen auf den Gewässern		
<i>Annahme (Konsens)</i>		496
Umwelt / Energie/ Tierschutz		497
Antrag 215/II/2018	AGS Berlin	
Antrag 215/II/2018 Innovative Wasserstoffantriebstechnik stärken		
<i>Überweisen an: FA V - Stadt des Wissens, FA X - Natur, Energie, Umweltschutz, FA XI - Mobilität (Konsens)</i>		497
Antrag 269/II/2019	KDV Mitte	
Antrag 269/II/2019 Klimaschutz		
<i>Annahme in der Fassung der AK (Konsens)</i>		498
Antrag 270/II/2019	KDV Steglitz-Zehlendorf	
Antrag 270/II/2019 15 Punkte um die Klimakrise zu bekämpfen		
<i>Überweisen an: FA X - Natur, Energie, Umweltschutz (Konsens)</i>		498
Antrag 271/II/2019	KDV Spandau	
Antrag 271/II/2019 Einbeziehung der „Fridays for Future“ – Bewegung in die Klimapolitische Diskussion des Abgeordnetenhauses		
<i>Annahme in der Fassung der AK (Konsens)</i>		506
Antrag 272/II/2019	KDV Lichtenberg	
Antrag 272/II/2019 Klimanotstand für Berlin ausrufen!		
<i>Annahme in der Fassung der AK (Konsens)</i>		506
Antrag 273/II/2019	Jusos LDK	
Antrag 273/II/2019 Klimanotstand für Berlin ausrufen!		
<i>Erledigt bei Annahme 272/II/2019 (Konsens)</i>		507
Antrag 274/II/2019	KDV Tempelhof-Schöneberg	
Antrag 274/II/2019 Machbarkeitsstudie ernst nehmen - Berlin 2030 eine klimaneutrale Metropole		
<i>Erledigt durch tätiges Handeln (Konsens)</i>		508
Antrag 275/II/2019	KDV Marzahn-Hellersdorf	
Antrag 275/II/2019 Ausgleich für CO2 bei Flugreisen Klimagerechtes Reisen - sozialverträglich ermöglichen		
<i>Überweisen an: FA X - Natur, Energie, Umweltschutz (Konsens)</i>		509
Antrag 276/II/2019	KDV Marzahn-Hellersdorf	
Antrag 276/II/2019 Reduzierung des Flugverkehrs zum Schutz der Umwelt!		
<i>Überweisen an: FA X - Natur, Energie, Umweltschutz (Konsens)</i>		509

Antrag 277/II/2019	KDV Lichtenberg	
Antrag 277/II/2019 Besteuerung von Treibstoffen an Klimaziele anpassen		
<i>Überweisen an: FA X - Natur, Energie, Umweltschutz (Konsens)</i>		511
Antrag 278/II/2019	KDV Charlottenburg-Wilmersdorf	
Antrag 278/II/2019 Steuerliche Bevorzugung des Luftverkehrs beenden!		
<i>Überweisen an: FA X - Natur, Energie, Umweltschutz (Konsens)</i>		512
Antrag 279/II/2019	KDV Steglitz-Zehlendorf	
Antrag 279/II/2019 Bleibt auf dem Boden – Gegen Vielfliegerei im öffentlichen Dienst		
<i>Annahme (Konsens)</i>		513
Antrag 280/II/2019	Jusos LDK	
Antrag 280/II/2019 Bleibt auf dem Boden – Gegen Vielfliegerei im öffentlichen Dienst		
<i>Erledigt bei Annahme 279/II/2019 (Konsens)</i>		516
Antrag 281/II/2019	KDV Mitte	
Antrag 281/II/2019 Für eine sozial gerechte Klimapolitik: Die Energiewende voranbringen und sozial gerecht gestalten.		
<i>Erledigt durch Beschlusslage (Beschluss LV 16.09.2019) (Konsens)</i>		518
Antrag 282/II/2019	KDV Pankow	
Antrag 282/II/2019 Für eine sozial gerechte Klimapolitik: Die Energiewende voranbringen und sozial gerecht gestalten		
<i>Erledigt durch Beschlusslage (Beschluss LV 16.09.2019) (Konsens)</i>		520
Antrag 283/II/2019	KDV Spandau	
Antrag 283/II/2019 Gerechtere Belastung der Verkehrsträger mit Steuern und Abgaben nach CO ₂ -Ausstoß		
<i>Überweisen an: FA X - Natur, Energie, Umweltschutz, FA XI - Mobilität (Konsens)</i>		522
Antrag 284/II/2019	KDV Steglitz-Zehlendorf	
Antrag 284/II/2019 Ein funktionierender Luftreinhalteplan für Berlin ist notwendig!		
<i>Erledigt durch tätiges Handeln (Konsens)</i>		523
Antrag 285/II/2019	KDV Steglitz-Zehlendorf	
Antrag 285/II/2019 Den ökologischen Wandel sozial und nachhaltig gestalten - Für einen sozialdemokratischen „Green New Deal“		
<i>Rücküberweisung an Antragsteller (Konsens)</i>		525
Antrag 286/II/2019	KDV Mitte	
Antrag 286/II/2019 Schadstoffbelastung auf den Berliner Wasserwegen reduzieren - Fahrgastschiffe schneller umrüsten		
<i>Erledigt bei Annahme 261/II/2019 (Konsens)</i>		526
Antrag 287/II/2019	KDV Spandau	
Antrag 287/II/2019 Förderung von Wasserstoff im Verkehrssektor		
<i>Erledigt bei Überweisung 215/II/2018 (Konsens)</i>		527
Antrag 288/II/2019	KDV Spandau	
Antrag 288/II/2019 Förderung von Wasserstoff im Verkehrssektor		
<i>Erledigt bei Überweisung 215/II/2018 (Konsens)</i>		528
Antrag 289/II/2019	KDV Friedrichshain-Kreuzberg	
Antrag 289/II/2019 Umweltzone auf die Binnenschifffahrt jetzt ausweiten		
<i>Erledigt bei Annahme 261/II/2019 (Konsens)</i>		530
Antrag 290/II/2019	KDV Charlottenburg-Wilmersdorf	
Antrag 290/II/2019 Ausstieg aus der Kohle vor 2030!		
<i>Überweisen an: FA X - Natur, Energie, Umweltschutz (Konsens)</i>		531

Antrag 291/II/2019	KDV Mitte	
Antrag 291/II/2019 Ausbau von Erneuerbaren Energien		
<i>Überweisen an: FA V - Stadt des Wissens, FA X - Natur, Energie, Umweltschutz, FA XI - Mobilität (Konsens)</i>		532
Antrag 292/II/2019	KDV Lichtenberg	
Antrag 292/II/2019 Haltestelle für Bus, Bahn und Biene		
<i>Erledigt bei Annahme 236/II/2019 (Konsens)</i>		546
Antrag 293/II/2019	KDV Reinickendorf	
Antrag 293/II/2019 Anwohnerschaft bitten, junge Bäume zusätzlich zu wässern		
<i>Vom Antragsteller*in zurückgezogen</i>		547
Antrag 294/II/2019	KDV Charlottenburg-Wilmersdorf	
Antrag 294/II/2019 Spenden statt Schreddern		
<i>Annahme in der Fassung der AK (Konsens)</i>		547
Antrag 295/II/2019	Jusos LDK	
Antrag 295/II/2019 Ausweitung des Pfandsystems		
<i>Überweisen an: FA X - Natur, Energie, Umweltschutz (Konsens)</i>		549
Antrag 296/II/2019	Jusos LDK	
Antrag 296/II/2019 Lass mal ökologisch! - Für umweltfreundliche Hochschulen im Land Berlin		
<i>Erledigt bei Annahme Antrag 135.1/II/2019 und 279/II/2019 (Konsens)</i>		551
Antrag 297/II/2019	Abt. 04/76 Rund um den Karl-August-Platz	
Antrag 297/II/2019 Artenschutz		
<i>Ablehnung (Konsens)</i>		554
Antrag 298/II/2019	KDV Neukölln	
Antrag 298/II/2019 Sperrmüllablagerung wirksam bekämpfen!		
<i>Annahme in der Fassung der AK (Konsens)</i>		554
Antrag 302/II/2019	FA X - Natur, Energie, Umweltschutz	
Antrag 302/II/2019 Daseinsvorsorge statt Abfallexporte		
<i>Annahme (Konsens)</i>		555

Soziales	558
-----------------	------------

Antrag 202/II/2018	KDV Lichtenberg	
Antrag 202/II/2018 Höchsthaltigkeitsrücklage neu definieren		
<i>vom Antragsteller*in zurückgezogen</i>		558
Antrag 262/II/2019	KDV Tempelhof-Schöneberg	
Antrag 262/II/2019 Verschwendung von Lebensmitteln beenden – Containern legalisieren!		
<i>Erledigt durch Beschlusslage (246/I/2019) (Konsens)</i>		558
Antrag 263/II/2019	KDV Lichtenberg	
Antrag 263/II/2019 Einen ersten Schritt ins bedingungslose Grundeinkommen wagen		
<i>Überweisen an: FA IX - Gesundheit, Soziales und Verbraucherschutz, FA VII - Wirtschaft und Arbeit (Konsens)</i>		559
Antrag 264/II/2019	KDV Mitte	
Antrag 264/II/2019 Für eine starke Engagementlandschaft! Wir setzen uns für eine Verstetigung der Förderung der Freiwilligenagenturen in den Berliner Bezirken ein.		
<i>Annahme (Konsens)</i>		565
Antrag 265/II/2019	AG 60plus Landesvorstand	
Antrag 265/II/2019 Ausbau aufsuchender Unterstützungsangebote für Seniorinnen und Senioren		
<i>Annahme (Konsens)</i>		567

Antrag 266/II/2019	Jusos LDK	
Antrag 266/II/2019 Die Macht von Großinvestor*innen beschränken!		
<i>Überweisen an: FA VII - Wirtschaft und Arbeit (Konsens)</i>		567
Antrag 267/II/2019	KDV Mitte	
Antrag 267/II/2019 Geld für Menstruationsprodukte im Arbeitslosengeld II		
<i>Annahme in der Fassung der AK (Konsens)</i>		569
Antrag 268/II/2019	ASF LFK	
Antrag 268/II/2019 Geld für Menstruationsprodukte im Arbeitslosengeld II		
<i>Erledigt bei Annahme 267/II/2019 (Konsens)</i>		569

Wahlen **571**

Antrag 216/II/2018	SGK Berlin	
Antrag 216/II/2018 Kommunalpolitisches Engagement durch frühzeitige Personalentwicklung stärken		
<i>Überweisung an Kreise als Material (Konsens)</i>		571
Antrag 299/II/2019	KDV Pankow	
Antrag 299/II/2019 Keine Zusammenarbeit mit rechtspopulistischen, rechtsradikalen und neofaschistischen Parteien		
<i>Annahme in der Fassung der AK (Konsens)</i>		572

Mobilität**Antrag 225/I/2018****FA XI - Mobilität****Der Landesparteitag möge beschließen:****Umsetzung des Entwicklungskonzeptes i2030 beschleunigen!****1 Mehr und besseren SPNV für die Erreichbarkeit von Zentrum und Umland**

3

4 Der Fachausschuss Mobilität der SPD Berlin befürwortet
 5 die Ziele der von den Ländern Berlin und Brandenburg
 6 mit der DB AG geschlossenen „Rahmenvereinbarung über
 7 das Entwicklungskonzept für die Infrastruktur des Schienenverkehrs in Berlin und Brandenburg – i2030“ vom
 8 Oktober 2017. Er sieht darin einen Meilenstein zur Um-
 9 setzung des gemeinsamen Beschlusses “Schienenverkehr
 10 zwischen Berlin und Brandenburg” mit dem AK Verkehr
 11 der SPD Brandenburg vom 25.01.2017 zur Verbesserung der
 12 SPNV-Anbindung in der Hauptstadtregion. Für alle acht
 13 untersuchten Projekte sind der schnelle Auf- und Ausbau
 14 der Schieneninfrastruktur und die Ausweitung des Zugan-
 15 gebots erforderlich.

17

18 Vor diesem Hintergrund ist in den Untersuchungen vor
 19 allem zügig das „Wie und Wann“ festzulegen, nicht er-
 20 neut über das „Ob“ bzw. ein „Entweder/Oder“ zu streiten.
 21 Die Berliner Umlandgemeinden benötigen rasch verbind-
 22 liche Zusagen für die Verbesserung der Schienenanbin-
 23 dung mit Berlin. Dazu gehört eine klare Umsetzungsstra-
 24 tegie mit nachvollziehbaren Zeitabläufen und Perspekti-
 25 ven für die einzelnen Strecken. Der Mehrverkehr auf der
 26 Schiene braucht auch langfristig genug Kapazitäten durch
 27 ausreichende Infrastruktur. Schnelle und langsamere Ver-
 28 kehre sind zu entflechten, um eine hohe Betriebsqualität
 29 und Fahrplanstabilität zu erreichen.

30

31 In diesem Sinne sollen die schneller realisierbaren Pro-
 32 jekte oder Verbesserungen zügig umgesetzt und bewor-
 33 ben werden. Eine Planung mit einer Vielzahl von Prüf-
 34 varianten ist zu vermeiden. Stattdessen müssen die Pro-
 35 jekte schnellstmöglich entscheidungs- und bewilligungs-
 36 reif sein. Das bedeutet kurze Planungsvorläufe, die Ein-
 37 leitung von Genehmigungsverfahren mit zeitnaher Bür-
 38 ger*innenbeteiligung, sowie die Erstellung von Nutzen-
 39 Kosten-Berechnungen, auch um die vom Bund in Kür-
 40 ze bereitgestellten zusätzlichen GVFG-Mittel erhalten zu
 41 können.

42

43 Durch eine frühzeitige Abstimmung und Koordinierung
 44 ist zudem sicherzustellen, dass die Umsetzung vor al-
 45 lem in der ersten Hälfte des nächsten Jahrzehnts erfolgt
 46 und alle Projekte bis spätestens zum Jahr 2030 abge-
 47 schlossen sind. Das kann auch bedeuten, dass die Rea-
 48 lisierung machbarer Zwischenabschnitte einem optima-

Empfehlung der Antragskommission**Annahme in der Fassung der AK (Konsens)****Mehr und besseren SPNV für die Erreichbarkeit von Zentrum und Umland**

Die SPD Berlin befürwortet die Ziele der von den Län-
 dern Berlin und Brandenburg mit der DB AG geschlos-
 senen „Rahmenvereinbarung über das Entwicklungskon-
 zept für die Infrastruktur des Schienenverkehrs in Berlin
 und Brandenburg – i2030“ vom Oktober 2017 **und** sieht
 darin einen Meilenstein zur Umsetzung des gemeinsa-
 men Beschlusses “Schienenverkehr zwischen Berlin und
 Brandenburg” mit dem AK Verkehr der SPD Brandenburg
 vom 25.01.2017 zur Verbesserung der SPNV-Anbindung in
 der Hauptstadtregion. Für alle acht untersuchten Projekte
 sind der schnelle Auf- und Ausbau der Schieneninfrastruk-
 tur und die Ausweitung des Zugangebots erforderlich.

Vor diesem Hintergrund ist in den Untersuchungen vor
 allem zügig das „Wie und Wann“ festzulegen, nicht er-
 neut über das „Ob“ bzw. ein „Entweder/Oder“ zu streiten.
 Die Berliner Umlandgemeinden benötigen rasch verbind-
 liche Zusagen für die Verbesserung der Schienenanbin-
 dung mit Berlin. Dazu gehört eine klare Umsetzungsstra-
 tegie mit nachvollziehbaren Zeitabläufen und Perspekti-
 ven für die einzelnen Strecken. Der Mehrverkehr auf der
 Schiene braucht auch langfristig genug Kapazitäten durch
 ausreichende Infrastruktur. Schnelle und langsamere Ver-
 kehre sind zu entflechten, um eine hohe Betriebsqualität
 und Fahrplanstabilität zu erreichen.

In diesem Sinne sollen die schneller realisierbaren Pro-
 jekte oder Verbesserungen zügig umgesetzt und bewor-
 ben werden. Eine Planung mit einer Vielzahl von Prüf-
 varianten ist zu vermeiden. Stattdessen müssen die Pro-
 jekte schnellstmöglich entscheidungs- und bewilligungs-
 reif sein. Das bedeutet kurze Planungsvorläufe, die Ein-
 leitung von Genehmigungsverfahren mit zeitnaher Bür-
 ger*innenbeteiligung, sowie die Erstellung von Nutzen-
 Kosten-Berechnungen, auch um die vom Bund in Kür-
 ze bereitgestellten zusätzlichen GVFG-Mittel erhalten zu
 können.

Durch eine frühzeitige Abstimmung und Koordinierung
 ist zudem sicherzustellen, dass die Umsetzung vor al-
 lem in der ersten Hälfte des nächsten Jahrzehnts erfolgt
 und alle Projekte bis spätestens zum Jahr 2030 abge-
 schlossen sind. Das kann auch bedeuten, dass die Rea-
 lisierung machbarer Zwischenabschnitte einem optima-

49 len Endausbauzustand vorzuziehen ist, sofern dieser zu
 50 einem um Jahre verschobenen Baubeginn führen könnte.
 51
 52 Diese Angebots- und Netzerweiterungen sowie die Ziel-
 53 setzung beim Klima- und Umweltschutz erfordern, dass
 54 die vom Bund bereitgestellten Regionalisierungsmittel
 55 durch beide Bundesländer nur noch für den SPNV ein-
 56 gesetzt werden. Beide Bundesländer sollen darüber hin-
 57 aus "reine" Landeshaushaltsmittel zur Bestellung von
 58 SPNV-Leistungen zur Verfügung stellen und sich gegen-
 59 über der Bundesregierung für eine Erhöhung der Regiona-
 60 lisierungsmittel einsetzen.
 61
 62 Zur gemeinsamen und abgestimmten Finanzierung von
 63 Investitionen in die Schieneninfrastruktur (einschließlich
 64 der Vorplanungen) und der Bestellung von Zugleistun-
 65 gen müssen Berlin und Brandenburg frühzeitig verbind-
 66 liche Vereinbarungen treffen, mit denen auch vom ein-
 67 geübten, aber nicht immer zweckmäßigen Territorialprin-
 68 zip abgewichen werden kann. Dadurch soll erreicht wer-
 69 den, dass bei Vorliegen der Planungsreife auch schon die
 70 Bestellung und Finanzierung der länderübergreifenden
 71 Fahrleistungen des SPNV geklärt sind und es zu keinen
 72 weiteren Verzögerungen einzelner Projekte und Strecken
 73 kommt.

einem um Jahre verschobenen Baubeginn führen könnte.

Diese Angebots- und Netzerweiterungen sowie die Ziel-
 setzung beim Klima- und Umweltschutz erfordern, dass
 die vom Bund bereitgestellten Regionalisierungsmittel
 durch beide Bundesländer nur noch für den SPNV ein-
 gesetzt werden. Beide Bundesländer sollen darüber hin-
 aus "reine" Landeshaushaltsmittel zur Bestellung von
 SPNV-Leistungen zur Verfügung stellen und sich gegen-
 über der Bundesregierung für eine Erhöhung der Regiona-
 lisierungsmittel einsetzen.

Zur gemeinsamen und abgestimmten Finanzierung von
 Investitionen in die Schieneninfrastruktur (einschließlich
 der Vorplanungen) und der Bestellung von Zugleistun-
 gen müssen Berlin und Brandenburg frühzeitig verbind-
 liche Vereinbarungen treffen, mit denen auch vom ein-
 geübten, aber nicht immer zweckmäßigen Territorialprin-
 zip abgewichen werden kann. Dadurch soll erreicht wer-
 den, dass bei Vorliegen der Planungsreife auch schon die
 Bestellung und Finanzierung der länderübergreifenden
 Fahrleistungen des SPNV geklärt sind und es zu keinen
 weiteren Verzögerungen einzelner Projekte und Strecken
 kommt.

Antrag 211/I/2019

KDV Lichtenberg

Der Landesparteitag möge beschließen:

Kostenloser ÖPNV für Rentnerinnen und Rentner, die Grundsicherung/ Grundrente beziehen

1 Die SPD-Fraktion im Abgeordnetenhaus und die sozialde-
 2 mokratischen Mitglieder des Berliner Senats werden auf-
 3 gefordert, Voraussetzungen zu schaffen und haushälter-
 4 ische Planungen auf den Weg zu bringen, so dass Berliner
 5 Rentnerinnen und Rentner in Berlin zukünftig kostenfrei
 6 den ÖPNV nutzen können, wenn sie Grundsicherung bzw.
 7 zukünftig Grundrente im Alter beziehen.

8

9 Begründung

10 Mobilität im Alter ist wichtig und sollte gefördert werden.
 11 Rentnerinnen und Rentner sind im Durchschnitt weniger
 12 auf PKWs angewiesen als andere Altersgruppen. Um die
 13 Stadt von PKWs zu entlasten und dadurch die Umwelt zu
 14 schonen, sollten Anreize geschaffen werden, dass mehr
 15 Menschen den ÖPNV nutzen.

16

17 Aber auch bei der leider zunehmenden Altersarmut soll-
 18 ten wir Menschen dahingehend unterstützen, dass sie in
 19 der Stadt mobil unterwegs sein können.

20

21 Generell soll der kostenfreie ÖPNV für Seniorinnen und

Empfehlung der Antragskommission

Ablehnung (Kein Konsens)

LPT I/2019 - überwiesen an FA XI - Mobilität

**Empfehlung des Fachausschusses: Ablehnung. Im Zuge
 der Restrukturierung des VBB-Tariffsystems sollte diesem
 Personenkreis der Zugang zum Sozialticket ermöglicht
 werden.**

- 22 Senioren auch ein Signal der Berliner Stadt sein, welcher
 23 die Lebensleistung der Menschen anerkennt und ihnen
 24 dafür dankt.

Antrag 212/1/2019
KDV Friedrichshain-Kreuzberg
Der Landesparteitag möge beschließen:

Entgeltfreier ÖPNV

- 1 Die sozialdemokratischen Mitglieder des AGH und des Senats von Berlin werden aufgefordert, Initiativen zu starten, damit der ÖPNV schrittweise entgeltfrei wird.
 2
 3
 4
 5 **Begründung**
 6 Das ist die beste Motivation zur Nutzung des ÖPNV. Diese
 7 ist notwendig, um all die Umweltzerstörenden Einflüsse
 8 des MIV zurückzudrängen.

Empfehlung der Antragskommission
Annahme in der Fassung der AK (Kein Konsens)

Wir begrüßen und unterstützen die Einführung des 365€-Tickets. Darüber hinaus fordern wir die sozialdemokratischen Mitglieder des AGH und Senats auf, Initiativen zu starten, **langfristig** und schrittweise einen kostenlosen ÖPNV einzuführen.

Antrag 215/1/2019
KDV Friedrichshain-Kreuzberg
Der Landesparteitag möge beschließen:

VBB-Tarifsystem ändern

- 1 Die sozialdemokratischen Mitglieder des AGH und des Senats von Berlin werden aufgefordert, sich dafür einzusetzen, dass Folgendes umgesetzt wird:
 2
 3
 4 Der gelöste Einzelfahrschein gilt zwei Stunden im Bereich
 5 der gelösten Zone des VBB, egal in welcher Richtung.
 6
 7 **Begründung**
 8 Die Benutzung des ÖPNV soll für jeden einfach und klar
 9 sein. Mit dem jetzigen Tarifsystem hat diese Forderung
 10 nichts zu tun.

Empfehlung der Antragskommission
Annahme (Konsens)

LPT 1/2019 - Überwiesen an FA XI - Mobilität.
Empfehlung des Fachausschusses: Ablehnung.

Antrag 217/1/2019
KDV Reinickendorf
Der Landesparteitag möge beschließen:

Aufnahme eines 10 Minuten Taktes auf der S-Bahnlinie S1 zwischen Berlin-Frohnau und Oranienburg

- 1 Der Senat wird aufgefordert, schnellstmöglich einen verlässlichen, stabilen 10-Minuten-Taktfahrplan auf der S-Bahnlinie S1 zwischen Berlin-Frohnau und Oranienburg einzurichten und für den baldigen Ausbau eines 2. Gleises zwischen Frohnau und Hohen Neuendorf zu sorgen.
 2
 3
 4
 5
 6
 7 **Begründung**

Empfehlung der Antragskommission
Annahme (Konsens)

LPT 1/2019: Überwiesen an FA XI - Mobilität.
Empfehlung des Fachausschusses: Annahme.

8 Für die Entwicklung der Hauptstadtregion Berlin-
 9 Brandenburg gilt das Modell des „Siedlungssterns“,
 10 wonach die Expansion von Wohnen und Gewerbe sich
 11 entlang der bestehenden Achsen in das Umland ent-
 12 wickeln soll. Im Norden Berlins bildet die Trasse der
 13 S-Bahnlinie S1 zusammen mit der Bundesstraße B96
 14 diese Achse in Richtung Oranienburg. Die S-Bahnlinie
 15 S1 hat für den Verkehr der gesamten Stadt Berlin eine
 16 erhebliche Bedeutung, weil sie von Norden durch das
 17 Zentrum bis in den Süden führt. Weil die Strecke zwi-
 18 schen Berlin-Frohnau und Hohen Neuendorf bis jetzt nur
 19 eingleisig ausgebaut ist, gilt für den nördlichen Abschnitt
 20 ein 20-Minutentakt, sodass die Züge im Berufsverkehr
 21 schon jetzt regelmäßig voll ausgelastet sind. Viele Pendler
 22 werden so auf ihren PKW verwiesen, weswegen die auf
 23 den Straßen vom Umland her ein- und aus-strömenden
 24 Verkehre eine erhebliche Belastung der Straßenanwoh-
 25 ner und auch des innerstädtischen Wirtschaftsverkehrs
 26 darstellen.

27

28 Um für die gesamte S1-Strecke einen verlässlichen, stabi-
 29 len 10-Minuten-Taktverkehr auch für die Zukunft zu er-
 30 möglichen, ist der Bau eines zweiten Gleises zwischen
 31 Berlin-Frohnau und Hohen Neuendorf dringend erforder-
 32 lich.

33

34 Denn das Ziel muss sein, die Ströme des motorisierten
 35 Individual-Verkehrs nicht weiter wachsen zu lassen, son-
 36 dern die Menschen von einem attraktiven Bahnangebot
 37 zu überzeugen.

Antrag 227/I/2019

KDV Charlottenburg-Wilmersdorf

Der Landesparteitag möge beschließen:

Park & Ride ausbauen, dort wo es sinnvoll ist

1 Die Fraktionen der SPD in den BVVen, im Abgeordneten-
 2 haus und in den kommunalen Parlamenten der Branden-
 3 burger Umlandgemeinden werden aufgefordert, das Park
 4 & Ride-System im Brandenburger Umland und an ge-
 5 eigneten Stellen im äußeren Stadtraum auszubauen. Ein
 6 entsprechendes Konzept soll im kommunalen Nachbar-
 7 schaftsausschuss entwickelt werden. Das Parkticket zum Par-
 8 ken in Park & Ride – Bereichen soll dabei mit der Fahrkar-
 9 te für den ÖPNV gekoppelt werden, so dass für Inhaber
 10 eines Park & Ride-Parktickets geringere Beförderungsent-
 11 gelte erhoben werden.

Empfehlung der Antragskommission

Erledigt durch Beschlusslage (Konsens)

LPT I/2019: Überwiesen an FA XI - Mobilität.

Empfehlung des Fachausschusses: Ablehnung. Erledigt durch den LPT-Beschluss zu Antrag 220/I/2018, Ziffer 4, 1. Spiegelstrich. 28.08.2019

Antrag 235/II/2019**FA XI - Mobilität****Der Landesparteitag möge beschließen:****Änderung des Personenbeförderungsgesetzes**

- 1 Die sozialdemokratischen Mitglieder des Senats werden
 2 im Rahmen der Beratungen des Bundesrats aufgefordert/
 3 die Berliner SPD-Abgeordneten des Deutschen Bundesta-
 4 ges werden aufgefordert, sich für eine sozial und ökolo-
 5 gisch orientierte Änderung des Personenbeförderungsges-
 6 setzes einzusetzen.
 7 Dies bedeutet im Einzelnen:
 8 1. Neue Mobilitätslösungen („Mobility as a Ser-
 9 vice“/„Mobility on demand“) sollen nur in kom-
 10 munaler Verantwortung in den öffentlichen
 11 Personenverkehr eingebunden werden. Die Kom-
 12 munen sollen dafür die erforderlichen Instrumente
 13 zur Lizenzierung dieser Mobilitätsarten erhalten.
 14 2. Eine marktliberale Öffnung des PBefG für neue Mo-
 15 bilitätsdienstleister ist abzulehnen. Ein Wettbewerb
 16 zwischen öffentlichem Nahverkehr und neuen Mo-
 17 bilitätsdienstleistern muss ausgeschlossen werden.
 18 3. Eine Änderung der Rückkehrpflicht für Mietwagen
 19 im Rahmen des PBefG ist abzulehnen. Die Gren-
 20 ze zwischen Mietwagenverkehren und Taxis muss
 21 auch in Zukunft gewahrt werden. Vielmehr soll in
 22 das PBefG eine Nachweispflicht für die Rückkehr der
 23 Mietwagen eingeführt werden.
 24 4. Mietwagen sind zukünftig mit einer Zulassungs-
 25 nummer eindeutig zu kennzeichnen.
 26 5. Den Kommunen soll im Rahmen des PBefG die Mög-
 27 lichkeit eingeräumt werden, den Betreibern von
 28 Fernbuslinien Haltestellen in ihrem Zuständigkeits-
 29 bereich zuzuweisen bzw. beantragte Haltepunkte
 30 begründet zu versagen, wenn das öffentliche Inter-
 31 esse beeinträchtigt ist.

32
 33
 34

Begründung

36 Gegenwärtig entstehen neue Angebote der Mobilität
 37 durch plattformbasierte AnbieterInnen (*MOIA, LYFT, UBER*
 38 *u. a.*), zur Bündelung individueller Fahrtwünsche. Gegen
 39 diese „Neue Mobilität“ ist in ländlichen Regionen grund-
 40 sätzlich nichts einzuwenden, sie bietet aber nur geringe
 41 Vorteile für städtische Räume. Die AnbieterInnen dieser
 42 neuen Mobilität beabsichtigen jedoch, gerade dem ÖPNV
 43 in städtischen Räumen Konkurrenz zu machen.
 44 Sozialdemokratische Mobilitätspolitik muss, zur Siche-
 45 rung der Daseinsvorsorge, auf eine sozial ausgewogene
 46 Weiterentwicklung ausgerichtet sein. Und diese Weiter-
 47 entwicklung kann nur in einer Kombination des klassi-
 48 schen ÖPNV mit den neuen Angeboten bestehen. Die ent-
 49 sprechende Kompetenz dazu haben die Kommunen. Ih-
 50 nen müssen die dafür erforderlichen Instrumente an die

Empfehlung der Antragskommission**Annahme in der Fassung der AK (Konsens)**

Die sozialdemokratischen Mitglieder des Senats werden
 im Rahmen der Beratungen des Bundesrats aufgefordert/
 die Berliner SPD-Abgeordneten des Deutschen Bundesta-
 ges werden aufgefordert, sich für eine sozial und ökolo-
 gisch orientierte Änderung des Personenbeförderungsges-
 setzes einzusetzen.

Dies bedeutet im Einzelnen:

1. Neue **ÖPNV-ähnliche** Mobilitätslösungen („Mobility as a Service“/„Mobility on demand“) sollen nur in kommunaler Verantwortung in den öffentlichen Personenverkehr eingebunden werden. Die Kommunen sollen dafür die erforderlichen Instrumente zur Lizenzierung dieser Mobilitätsarten erhalten.

Punkte 2-4 sind erledigt.

51 Hand gegeben werden.
 52 Dies trifft auch auf die Regulierung des Fernbusmarktes
 53 in Bezug auf die Festlegung von Haltestellen zu. Dieser Be-
 54 reich des PBefG ist bislang nicht ausreichend reguliert und
 55 führt zu mangelnden Einflussmöglichkeiten der Kommu-
 56 nen und zu „Wildwuchs“ bei den Fernbushaltestellen.

Antrag 236/II/2019**KDV Marzahn-Hellersdorf**

Der Landesparteitag möge beschließen:

Dächer der U5-Bahnhöfe in Marzahn-Hellersdorf mit Photovoltaik ausstatten

1 Die sozialdemokratischen Mitglieder des Berliner Abge-
 2 ordnetenhauses und des Berliner Senats werden aufge-
 3 fordert, sich dafür einzusetzen, dass die Dächer der Bahn-
 4 hofsgebäude der Linie U5

5

- 6 • Biesdorf-Süd
- 7 • Elsterwerdaer Platz
- 8 • Wuhletal
- 9 • Kaulsdorf-Nord
- 10 • Kienberg (Gärten der Welt)
- 11 • Cottbusser Platz
- 12 • Hellersdorf
- 13 • Louis-Lewin-Straße
- 14 • Hönow

15

16 in einem Pilotprojekt für die ganze Stadt je Bahnhof über-
 17 wiegend mit Solarmodulen (Photovoltaik) zur Strompro-
 18 duktion ausgestattet werden. Die Arbeiten sollen an der
 19 größten Umsteigestation, Bahnhof Wuhletal, beginnen.
 20 Die BVG AöR soll diesen Auftrag erhalten und entspre-
 21 chend ausgestattet werden. Sollten einzelne Flächen aus
 22 technischen Gründen nicht für die Ausstattung mit Photo-
 23 voltaikanlagen geeignet sein, ist alternativ eine extensive
 24 Begrünung der Dächer zu prüfen.

25

Begründung

27 Ohne Verkehrswende keine Energiewende. Ohne Energie-
 28 wende kein Klimaschutz. Die Dächer der genannten Bahn-
 29 höfe sind – das zeigen Satellitenaufnahmen eindrucksvoll
 30 – charakterisiert durch ausgedehnte Flächen, die oberhalb
 31 der Dächer weitgehend ungenutzt sind. Investitionen in
 32 Photovoltaikanlagen werden öffentlich finanziell geför-
 33 dert, die Anschaffungspreise sind in den letzten Jahren ge-
 34 fallen.

35

36 Nach erfolgreichem Pilotprojekt soll das Vorhaben auf al-
 37 le geeigneten Berliner Bahnhofsgebäude in öffentlicher
 38 Hand ausgeweitet werden können. Die Alternative der ex-
 39 tensiven Dachbegrünung ist ebenfalls ein sinnvoller Bei-
 40 trag zum Klimaschutz, beispielsweise durch die Erweite-

Empfehlung der Antragskommission

Annahme in der Fassung der AK (Konsens)

**Die sozialdemokratischen Mitglieder des Berliner Abge-
 ordnetenhauses und des Berliner Senats werden aufge-
 fordert, sich bei der BVG dafür einzusetzen, dass unter
 Berücksichtigung des Denkmalschutzes geeignete Dächer
 von U-Bahnhöfen und Bushaltestellen mit Photovoltaik
 ausgestattet werden. Technisch nicht geeignete Dächer
 sollen soweit möglich mit bienenfreundlichen Pflanzen
 begrünt werden.**

41 rung der Verdunstungsflächen.

Antrag 237/II/2019

KDV Marzahn-Hellersdorf

Der Landesparteitag möge beschließen:

VBB-Logo an Fahrzeugen der BVG

1 Die Mitglieder der SPD im Abgeordnetenhaus von Berlin
2 und im Senat sollen sich dafür einsetzen, dass das VBB-
3 Logo (Logo des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg)
4 an allen Fahrzeugen der BVG (Berliner Verkehrsbetriebe)
5 im Einstiegsbereich angebracht wird. Dies umfasst die
6 Fahrzeuge der U-Bahn und Straßenbahn sowie Busse und
7 Fähren.

8
9 Damit soll den Fahrgästen, die nur gelegentlich mit den
10 Verkehrsmitteln des Öffentlichen Personennahverkehrs
11 (ÖPNV) fahren, und Touristen verdeutlicht werden, dass
12 ein VBB-Fahrausweis zur Benutzung aller Verkehrsmittel
13 in Berlin (und Brandenburg) – je nach Geltungsbereich des
14 Fahrausweises – berechtigt.

15
16 Das VBB-Logo wird so bereits an den Fahrzeugen der S-
17 Bahn Berlin, der DB Regio, ODEG, NEB sowie der weiteren
18 33 Verkehrsunternehmen in Berlin und Brandenburg ver-
19 wendet.

20

21

22 **Begründung**

23 Anders, als in vielen anderen Regionen Deutschlands, gilt
24 im Land Berlin und sogar bis zu jeder Haltestelle im Land
25 Brandenburg das Prinzip: 38 Verkehrsunternehmen – zwei
26 Länder – ein VBB-Tarif und dementsprechend ein VBB-
27 Fahrausweis. Das einheitliche Preissystem ist ein Garant
28 des Erfolges für das Bus- und Bahnsystem: Seit der Einfüh-
29 rung des VBB-Tarifs im April 1999 ist die Zahl der Fahrgäs-
30 te um 500 Millionen auf 1,5 Milliarden Fahrgäste pro Jahr
31 gestiegen.

32

33 Ziel der Verkehrspolitik ist es, den Öffentlichen Perso-
34 nennahverkehr in beiden Bundesländern so attraktiv zu
35 gestalten, dass die Menschen, soweit es ihnen möglich
36 ist, den (Zweit-)Pkw stehen lassen und Öffentliche Ver-
37 kehrsmittel nutzen. Eine Maßnahme dazu ist, mögliche
38 Systembarrieren, ob fahrzeugseitiger, vertrieblicher oder
39 kommunikativer Art, abzubauen.

40

41 Die BVG nimmt damit möglicherweise in Kauf, dass un-
42 geübte Kundinnen und Kunden beim Umstieg von S-
43 oder Regionalbahn einen weiteren VBB-Fahrausweis lö-
44 sen. Auf diese Weise generiert das Unternehmen zusätz-
45 liche Einnahmen und widerspricht dem Ziel, mehr Fahr-

Empfehlung der Antragskommission

Annahme (Konsens)

46 gäste für die Öffentlichen zu gewinnen: Denn, wem sug-
 47 geriert wird, zweimal ein Ticket lösen zu müssen, um sein
 48 Ziel zu erreichen, wird umso fester an seinem Pkw fest-
 49 halten oder das teure, aber bequemere Taxi nutzen. Die
 50 BVG handelt hier nicht in dem Sinne, wie man es von einer
 51 steuerfinanzierten Anstalt des öffentlichen Rechts erwar-
 52 ten könnte.
 53 Bereits 2014 wurde die Kennzeichnung mit dem VBB-Logo
 54 in einem Bericht¹ der Senatsverwaltung für Stadtentwick-
 55 lung an das Abgeordnetenhaus angekündigt
 56 („Einheitlicher Marktauftritt und einheitliche Fahrgastin-
 57 formation“, S. 21 von 37).

Antrag 238/II/2019**KDV Marzahn-Hellersdorf****Der Landesparteitag möge beschließen:****Empfehlung der Antragskommission****Überweisen an: FA XI - Mobilität (Konsens)****S-Bahn zukunftsfähig und gleichwertig machen: Klimatisierte Züge auch in den Außenbezirken**

1 Die Mitglieder der SPD-Fraktion und des Senats werden
 2 aufgefordert, sich für eine gleichwertige Verteilung kli-
 3 matisierter S-Bahn-Züge in allen Bezirken Berlins einzu-
 4 setzen. Dazu soll das Berliner S-Bahnnetz ab 2021 voll-
 5 ständig mit klimatisierten Zügen ausgestattet sein. Da-
 6 zu notwendige Modernisierungsmaßnahmen des bisheri-
 7 gen Wagenbestands sowie Neuanschaffungen sind dafür
 8 zu einem angemessenen Anteil vom Land Berlin zu sub-
 9 ventionieren.

10

Begründung

12 Nach Informationen der S-Bahn Berlin GmbH werden zu-
 13 nächst die Züge der Ringbahnlinien durch neue, klimati-
 14 sierte S-Bahnen ersetzt. Ab 2021 sollen dann die neuen S-
 15 Bahnen auf den dortigen Linien verkehren. Pendlerinnen
 16 und Pendler der S-Bahn-Linien der Stadtbahnen sowie der
 17 Strecken, die ins Berliner Umland führen, müssen sich der-
 18 weil noch länger gedulden. Nach Informationen der Mär-
 19 kischen Online Zeitung vom 26.06.19 sind bspw. Neu-
 20 anschaffungen auf der S-Bahn-Linie 5 erst ab 2033 zu erwar-
 21 ten.

22

23 Eine leistungsfähige und moderne Weltmetropole wie
 24 Berlin kann sich solche Zustände, völlig veralteter Schie-
 25 nenfahrzeuge, nicht weiter leisten. Mit den Wartungen
 26 der alten Züge steigen die Reparaturkosten stark an, so
 27 dass die Anschaffung neuer Züge wirtschaftlich nachhal-
 28 tiger zu bewerten ist. Des Weiteren ist ein funktionieren-
 29 der ÖPNV mit zeitgemäßer Ausstattung das Aushänge-
 30 schild einer Großstadt. Veraltete Züge sorgen nicht nur
 31 für einen Imageverlust unserer Stadt, sondern bieten auch
 32 keinen ausreichenden Anreiz, um mehr Bürgerinnen und
 33 Bürger davon zu überzeugen, das Auto stehen zu lassen
 34 und stattdessen mit dem ÖPNV zur Arbeit zu fahren. Au-

35 Berdem dürfen wir nicht weiter das Bild einer zweigeteil-
 36 ten Stadt vermitteln – City vs. Außenbezirke. Jede Bürge-
 37 rin und jeder Bürger hat das Recht gleichwertig zu reisen!
 38 Somit haben auch die Bürgerinnen und Bürger der Außen-
 39 bezirke das Recht auf einen zeitmäßigen Komfort und da-
 40 mit auch auf klimatisierte Züge. Gerade auch, weil Pend-
 41 lerinnen und Pendler aus den Außenbezirken wohl den
 42 längsten Weg in die Innenstadt auf sich nehmen müssen,
 43 ist es nur logisch das Angebot an klimatisierten Zügen auf
 44 die Außenbezirke auszuweiten.

Antrag 239/II/2019

KDV Marzahn-Hellersdorf

Der Landesparteitag möge beschließen:

Empfehlung der Antragskommission

Annahme (Konsens)

Regelmäßiges Mobilitätstraining bei der BVG und der S-Bahn GmbH

1 Die sozialdemokratischen Mitglieder des Berliner Abge-
 2 ordnetenhauses und des Berliner Senats werden aufge-
 3 fordert, sich bei BVG und S-Bahn für eine häufigere und
 4 regelmäßige Taktung der Mobilitätstrainings einzusetzen.
 5 Je Quartal sollte es berlinweit einmal möglich sein, an ei-
 6 nem solchen Training teilzunehmen.

7

8 Begründung

9 Grundsätzlich kann jede Person jederzeit mit einer neu-
 10 en Situation hinsichtlich eingeschränkter Mobilität kon-
 11 frontiert werden. Dies kann durch starke Seheinschrän-
 12 kungen bis hin zur Erblindung, das Angewiesensein auf ei-
 13 nen Rollstuhl und viele weitere Gründe geschehen. Neben
 14 vielen anderen Dingen, die im Alltag neu eingeübt werden
 15 müssen, ist die Sicherstellung der individuellen Mobilität
 16 dann eine Herausforderung. Die kostenlosen Mobilitäts-
 17 trainings von BVG und S-Bahn sind dann eine große und
 18 wichtige Hilfe. Sie kommen darüber hinaus auch Men-
 19 schen zugute, die nach Berlin ziehen und hier mit neuen
 20 Fahrzeugen im ÖPNV konfrontiert werden.

21 Die Angebotsstruktur dieser Trainings ist allerdings recht
 22 unterschiedlich, die Termine schwer berechenbar und
 23 grundsätzlich zu wenig. Das letzte Training der S-Bahn
 24 fand im Jahr 2017 statt. Ein Angebot für Blinde und Seh-
 25 behinderte bei der BVG gibt es nur einmal im Jahr.

26

27 Dies kann dazu führen, dass bis zu einem Jahr vergeht, be-
 28 vor eine adäquate Anleitung zur Nutzung der Verkehrs-
 29 mittel vergeht. Wichtige Zeit, in der soziale Kontakte be-
 30 droht und alltägliche sowie Behördengänge schlichtweg
 31 zur Tortur werden können.

Antrag 240/II/2019**KDV Friedrichshain-Kreuzberg****Der Landesparteitag möge beschließen:****Empfehlung der Antragskommission****Erledigt durch Mobilitätsgesetz (Konsens)****Bildliche Erfassung von auf Busspuren und Fahrradwegen stehenden Fahrzeugen durch BVG-Busse**

1 Die sozialdemokratischen Mitglieder des Senats von Ber-
 2 lin werden aufgefordert, sich dafür einzusetzen, in Zu-
 3 sammenarbeit mit den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG)
 4 und deren MitarbeiterInnenvertretung, zu prüfen, inwie-
 5 weit die Anbringung von Front-Kameras in ausgewähl-
 6 ten Bussen die bildliche Erfassung von auf Busspuren
 7 und Fahrradwegen stehenden Fahrzeugen rechtssicher
 8 ermöglicht, um dem „beliebten Sport“ des Falschparkens
 9 stärker Einhalt gebieten zu können.

10
 11 Hierbei soll insbesondere geprüft werden, ob im Falle ei-
 12 ner Behinderung bzw. eines Verstoßes gegen die Straßen-
 13 verkehrsordnung aufgrund von Falschparken die Fahre-
 14 rin oder Fahrer des Linienbusses mittels eines einfachen
 15 Knopfdruckes oder eines anderen adäquaten Verfahrens
 16 ein Beweisfoto von dem Fahrzeug machen kann. Mittels
 17 der Aufzeichnung soll eine Bebußung durch die zuständi-
 18 gen Stellen des Landes Berlin erfolgen.

19
 20 Grundsätzlich sollen keine permanenten Aufzeichnungen
 21 von der Fahrt des Busses erfolgen.

22

Begründung

24 Seit Inkrafttreten des Berliner Mobilitätsgesetz kann die
 25 BVG bereits eigenständig falsch geparkte PKWs abschlep-
 26 pen lassen, mit der bildtechnischen Aufzeichnung soll ei-
 27 ne aufwandarme Variante hinzugefügt werden.

Antrag 241/II/2019**FA XI - Mobilität****Der Landesparteitag möge beschließen:****Empfehlung der Antragskommission****Annahme in der Fassung der AK (Konsens)****E-Mobilität im Berliner ÖPNV verantwortungsvoll einsetzen**

1 Das Land Berlin muss den ökologischen Vorsprung des
 2 ÖPNV, einer wesentlichen Säule im Umweltverbund, der
 3 bereits heute zu großen Teilen mit elektrischem Strom
 4 und ohne lokale Emissionen fährt und eine Vorreiterrolle
 5 bei Abgasemissionen im Mobilitätssektor hat, sichern und
 6 weiter ausbauen. Ziel muss es jetzt sein, für die Emissio-
 7 nen im Busverkehr bis 2030 CO₂-Neutralität herzustellen.
 8 Dafür ist eine zügige Umstellung auf umweltfreundliche
 9 Antriebe erforderlich.

10

11 Um eine umfassende Verbesserung der Emissionen der
 12 gesamten Busflotte der BVG zu erreichen, sollen schnellst-
 13 tens alle verfügbaren und erprobten Technologien zum
 14 Einsatz kommen. Hierbei muss eine technologieoffene

Das Land Berlin muss den ökologischen Vorsprung des
 ÖPNV, einer wesentlichen Säule im Umweltverbund, der
 bereits heute zu großen Teilen mit elektrischem Strom
 und ohne lokale Emissionen fährt und eine Vorreiterrolle
 bei Abgasemissionen im Mobilitätssektor hat, sichern und
 weiter ausbauen. Ziel muss es jetzt sein, für die Emissio-
 nen im Busverkehr bis 2030 CO₂-Neutralität herzustellen.
 Dafür ist eine zügige Umstellung auf umweltfreundliche
 Antriebe erforderlich.

Um eine umfassende Verbesserung der Emissionen der
 gesamten Busflotte der BVG zu erreichen, sollen schnellst-
 tens alle verfügbaren und erprobten Technologien zum
 Einsatz kommen. Hierbei muss eine technologieoffene

15 Strategie verfolgt werden, die auch den Wasserstoffan-
 16 trieb (ggf. über eine Brennstoffzelle) im Blick behält.

17

18 Der Einsatz von Elektrobussen soll weiter im Rahmen ei-
 19 ner klar zu definierenden Erprobungsphase fortgesetzt
 20 werden. Die bisherige Beschaffung von Elektrobussen
 21 wird dafür als ausreichend angesehen. Darüber hinaus
 22 sollen ab sofort keine Elektrobusse mehr angeschafft wer-
 23 den. Denn eine darüber hinausgehende Umstellung der
 24 Busflotte auf E-Antrieb vor Abschluss der Erprobungspha-
 25 se wird abgelehnt.

26

27 Notwendige Ergänzungen/Neubeschaffungen im Bus-
 28 Fuhrpark sollen die aktuell geltende europäische Rechts-
 29 lage abbilden. Ab 2021 ist die Clean-Vehicle-Directive der
 30 EU zu berücksichtigen.

31

32 **Begründung**

33 Die 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Berlin
 34 (Stand 20.06.2019) sieht als eine der wichtigsten Maßnah-
 35 men die Förderung von sauberen Fahrzeugen an.

36 Der ÖPNV löst pro Fahrgast deutlich geringere Emissionen
 37 als der motorisierte Individualverkehr (MIV) aus und fährt
 38 zu großen Teilen ohnehin mit elektrischem Strom, verur-
 39 sacht also keine lokale Emissionen. Nachholbedarf gibt es
 40 bei den Bussen.

41 Aktuell wird in Deutschland an unterschiedlichen nach-
 42 haltigen Antriebsarten geforscht, weshalb die alleinige
 43 Festlegung auf E-Busse, wie es vom BVG-Aufsichtsrat be-
 44 schlossen worden ist, mit ihren hohen Anschaffungskos-
 45 ten und den Nachteilen bei der Verfügbarkeit durch ge-
 46 ringere Reichweiten und dichtere Werkstattintervalle ein
 47 Fehler ist. Es gibt erhebliche Zweifel an der ökologischen
 48 Notwendigkeit einer überstürzten Komplettumrüstung
 49 der Busflotte ausschließlich mit E-Bussen. Die Gesamt-
 50 bilanz der CO2-Emissionen bei E-Bussen ist gegenüber
 51 herkömmlichen Euro VI-Dieseln kaum besser. Hinzu
 52 kommen der problematische Einsatz seltener Erden und
 53 das noch ungeklärte Recycling der Batterien.

54 Daher erscheint eine maßvolle, technologische Entwick-
 55 lungen einbeziehende Umrüstung, die die europäischen
 56 Vorgaben ab 2021 abbildet, sinnvoll. Hierbei soll eine tech-
 57 nologieoffene Strategie verfolgt werden, die auch den
 58 Wasserstoffantrieb (ggf. über eine Brennstoffzelle) im
 59 Blick behält.

Strategie verfolgt werden, die auch den Wasserstoffan-
 trieb (ggf. über eine Brennstoffzelle) im Blick behält.

Antrag 242/II/2019

KDV Neukölln

Der Landesparteitag möge beschließen:

Ein Hauptstadtflughafen braucht eine Hauptstattanbindung! Verkehrschaos verhindern – U7 verlängern

1 Wir fordern die sozialdemokratischen Mitglieder des Ber-

Empfehlung der Antragskommission

Erledigt durch Beschlusslage (Antrag 184/II/2018) (Kein Konsens)

2 liner Senats und die SPD-Fraktion im Abgeordneten-
3 haus dazu auf, die Realisierung der Verlängerung der U-
4 Bahnlinie 7 von Rudow zum Flughafen BER noch in dieser
5 Legislaturperiode zu beginnen.

6

7 **Begründung**

8 Ein Hauptstadtflughafen braucht eine Hauptstadtanbin-
9 dung. Auch die Neubaugebiete in der Gemeinde Schöne-
10 nefeld benötigen eine umweltfreundliche, klimaschonende
11 und stadtverträgliche Anbindung an Berlin. Damit ist
12 es aber noch nicht getan. Vielmehr geht es auch darum,
13 das ohne eine Verlängerung der U-Bahn-Linie 7 unweiger-
14 lich auftretende Verkehrschaos im Süden der Stadt zu ver-
15 hindern. Die vorgesehenen Shuttlebusse werden zu Stoß-
16 zeiten alle drei Minuten den U-Bahnhof Rudow, bzw. die
17 Rudower Spinne in Richtung BER verlassen. Damit ist ei-
18 ne Verstopfung des Verkehrsknotenpunktes vorprogram-
19 miert. Darüber hinaus weisen die letzten Verkehrsprogno-
20 sen darauf hin, dass beispielsweise bei einem Aufkommen
21 von 40 Millionen Passagieren jährlich der Transfer über die
22 Autobahn A 100 bzw. A 113 vom Funkturm bis zum BER
23 60 Minuten dauern wird. Faktisch kommt der Verkehr hier
24 zum Erliegen. Hier besteht die Gefahr, dass auch der Shut-
25 tlebusverkehr vom U Rudow, welcher ebenfalls die A 113
26 nutzen soll, beeinträchtigt wird und die Zuverlässigkeit
27 des Zubringerverkehrs des BER leidet. Damit würde das
28 schlechte Bild des BER um eine weitere Facette ergänzt.
29 Das gilt es vorsorglich zu vermeiden.

30

31 Der Hinweis, dass es alternativ eine S-Bahn-Anbindung
32 zum BER gibt, ist eine Fehlannahme. Schon heute nutzt
33 der überwiegende Teil der Fluggäste die U-Bahn und die
34 bestehenden Shuttlebusse, um nach Schönefeld zu gelan-
35 gen. Grund sind die längeren Fahrzeiten der S-Bahn aus
36 der Innenstadt. Das wird sich auch nach der Eröffnung des
37 BER nicht ändern.

38

39 Wie sich mittlerweile herausgestellt hat, werden weit
40 mehr Menschen als ursprünglich geplant vom und zum
41 neuen Flughafen BER fahren. Schon in wenigen Jahren
42 werden die Fluggastzahlen auf 50 Millionen prognosti-
43 ziert. Der Zubringerverkehr zum künftigen Flughafen wird
44 sich also eher erhöhen und über die jetzigen Prognosen
45 hinausgehen. Hier gilt es Vorsorge zu treffen, statt heute
46 die Probleme von morgen zu produzieren.

47 Mit der Airport-City entsteht ein urbanes Dienstleistungs-
48 zentrum, das Tausende Besucher anziehen und für ebenso
49 viele Arbeitsplatz sein wird.

50

51 Jedoch ist nicht nur die Anbindung des BER ausschlag-
52 gebend. Auch stadtentwicklungspolitische Herausforde-
53 rungen sind zu betrachten. In der Gemeinde Schönefeld
54 entsteht gerade Wohnungsneubau im großen Stil. Allein
55 in Schönefeld entstehen Wohnungen für 45 000 Men-
56 schen. Diese werden natürlich nicht alle am Flughafen ar-

57 beiten, sondern berufsbedingt oder für die Freizeitgestal-
58 tung nach Berlin fahren oder pendeln. Es ist also absehbar,
59 dass mehr Menschen morgens ihren Weg in die Stadt su-
60 chen. Stadtpolitisches Ziel ist es, den Autoverkehr inner-
61 halb der Stadt zu reduzieren. Bereits heute ist die A 113
62 zum morgendlichen/feierabendlichen Verkehr zwischen
63 Stubenrauchstraße und Britzer Tunnel faktisch nicht be-
64 fahrbar. Wenn man den Verkehrskollaps verhindern und
65 es nicht billigend in Kauf nehmen will, dass sich die Blech-
66 lawinen in Richtung Innenstadt bewegen, muss die At-
67 traktivität des ÖPNV gesteigert werden. Das bedeutet,
68 dass die Menschen Alternativen zum Auto benötigen, die
69 eine genauso hohe Akzeptanz haben. Nachweislich kön-
70 nen nur Schienenverkehre diese Kriterien, insbesondere
71 das der Zuverlässigkeit, erfüllen. Und das heißt nun ein-
72 mal, mit der Verlängerung der U 7 ein gleichermaßen at-
73 traktives wie zuverlässiges und massentaugliches Ange-
74 bot für die Menschen, die in Berlin und Schönefeld leben
75 oder arbeiten, zu schaffen.

76

77 Hinzu kommt, dass auch in Neukölln und Treptow-
78 Köpenick neue Wohngebiete entstehen, deren Anbin-
79 dung an den Öffentlichen Personennahverkehr mitge-
80 dacht werden muss. Nicht zuletzt würde zudem eine Ver-
81 längerung der U 7 das Rudower Frauenviertel endlich an-
82 gemessen an den ÖPNV anschließen und eine echte Stei-
83 gerung der Lebensqualität für 4.000 Menschen bedeuten.
84 Bereits beim Bau 1996 wurde den Anwohner*innen ein
85 U-Bahnanschluss in Aussicht gestellt. Aus diesem Grund
86 wurde auch eine Trasse für einen U-Bahntunnel frei gehal-
87 ten.

88

89 Politik muss Entwicklungen verantwortungsvoll und vor-
90 ausschauend Rechnung tragen. Voraussetzung für einen
91 gut funktionierenden BER und ein attraktives Flughafenum-
92 feld ist deren gute Erreichbarkeit. Vorausschauend be-
93 deutet in diesem Zusammenhang auch, aktive Stadt- bzw.
94 Metropolenentwicklungen durch Verkehrsinfrastruktur-
95 maßnahmen aktiv zu begleiten und zu gestalten. Nur so
96 können wir auch einen nachhaltigen Beitrag für eine kli-
97 mafreundliche Stadt leisten. Dafür müssen die Weichen
98 bereits heute gestellt werden. Für den gesamten Süden
99 und Südwesten Berlins existiert bislang keine Schienen-
100 anbindung an den vergleichsweise nah gelegenen Haupt-
101 stadtflughafen. Damit kommt der Verlängerung der U 7
102 für diese Teile Berlins und den Norden Schönefelds eine
103 zentrale Rolle zu. Durch die Verlängerung der U 7 kann
104 die Erreichbarkeit des Flughafens BER verbessert und die
105 Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs in der
106 Region erheblich gesteigert werden.

107

108 Insgesamt reicht das Interesse an einem Hauptstadtflug-
109 hafen, der auch in Zukunft mit öffentlichen Verkehrsmit-
110 teln gut und verlässlich angebunden ist, nicht nur über
111 einzelne Bezirke, sondern auch über das Land Berlin hin-

112 aus. Es betrifft weit mehr als die halbe Million Menschen,
 113 die im Einzugsgebiet der U 7 als Berlins längster U-Bahn-
 114 Linie wohnen. Und wie bereits ausgeführt, werden neben
 115 den tausenden Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern
 116 rund um den Flughafen und die Airport-City insbesondere
 117 auch die Bewohnerinnen und Bewohner der angrenzen-
 118 den neuen Wohngebiete darauf angewiesen sein.

Antrag 243/II/2019

AfA Landesvorstand

Der Landesparteitag möge beschließen:

Stärkung der Berliner S-Bahn

1 Die SPD-Mitglieder des Abgeordnetenhauses und des Ber-
 2 liner Senats werden aufgefordert, sich dafür einzusetzen,
 3 dass bei einer Neuausschreibung des S-Bahnbetriebes
 4 nicht nur auf eine Zerschlagung der S-Bahn auf mehrere
 5 Betreiber verzichtet (wie schon auf früheren Landespar-
 6 teitagen beschlossen), sondern auch wieder ein Aufsichts-
 7 ratmandat für das Land Berlin in den Verträgen festge-
 8 schrieben wird.

9

10 Die SPD-Berlin bekennt sich damit nicht nur für die Einheit
 11 der Berliner S-Bahn, sondern nimmt zukünftig auch aktiv
 12 seine Verantwortung im Aufsichtsrat wahr.

13

Begründung

14 Bei Gründung der s-Bahn Berlin GmbH besaßen sowohl
 15 das Land Berlin wie Brandenburg ein Aufsichtsratsman-
 16 dat in der Berliner S-Bahn. Hierüber konnten sie direkten
 17 Einfluss auf die Geschäftspolitik der Berliner S-Bahn neh-
 18 men, wie auch ihre Verantwortung für den Berliner Nah-
 19 verkehr wahrnehmen. Die Länder verzichteten sie auf die
 20 Aufsichtsratsmandate. Diese sind aber ein wichtiger Be-
 21 standteil, um Einfluss auf die Betriebs- und Geschäfts-
 22 politik der S-Bahn zu nehmen.

Antrag 244/II/2019

KDV Charlottenburg-Wilmersdorf

Der Landesparteitag möge beschließen:

Der Bundesparteitag möge beschließen:

Investitionen in den Schienenverkehr

1 Die Bundesregierung plant in jedem Haushalt für den
 2 Schienenverkehr Mittel aufgrund folgender Kriterien ein:

3

4 1. Die Sicherheit von Fahrgästen und Personal ist zu
 5 gewährleisten.

6 2. Nicht nur der Fernverkehr, auch die Bedienung der

Empfehlung der Antragskommission

vom Antragsteller zurückgezogen

Empfehlung der Antragskommission

Überweisen an: FA XI - Mobilität (Konsens)

- 7 Fläche ist zu verbessern.
8 3. Gleis- Rangieranlagen des Güterverkehrs sind zu
9 modernisieren.
10 4. Die Pünktlichkeit der Züge ist zu erhöhen.
11 5. Die Organisation der Verwaltung der Deutschen
12 Bahn ist modernen Erfordernissen anzupassen.

13

14

15

16 **Begründung**

17 Im Jahr 2002 verzeichnete die Bahn 1,65 Milliarden Rei-
18 sende, 2017 waren es 2,1 Milliarden. Das entspricht einem
19 Zuwachs von 30 Prozent. Knapp 400.000 Menschen sind
20 Tag für Tag in den Sorgenkindern IC und ICE unterwegs.
21 Auch die Bedienung der Fläche ist in den vergangenen
22 Jahren immer weiter ausgedünnt worden. Eine aus Um-
23 weltgründen dringend erforderliche Verlagerung des Gü-
24 terverkehrs von der Straße auf die Schiene hat nicht statt-
25 gefunden, eher im Gegenteil.

26

27 zu 1.: Um die Sicherheit von Fahrgästen und Personal zu
28 gewährleisten sind ein Ausbau des Schienennetzes und
29 die Modernisierung der Signalanlagen erforderlich. Die
30 Gleislänge in Kilometern ist um 9,4% gesunken: 2002
31 gab es 35.804 Kilometer Schiene, 2017 waren es nur noch
32 33.488. Die Funktionsfähigkeit des Netzes lässt zu wün-
33 schen übrig.

34

35 Unfälle sind deshalb weiterhin nicht ausgeschlossen. Im
36 Februar 2014 kollidierte ein Güterzug der privaten nieder-
37 ländischen ERS kurz vor der Einfahrt in den Hauptbahn-
38 hof Mannheim mit einem aus Graz kommenden Eurocity;
39 35 Menschen wurden verletzt, vier von ihnen schwer. Zwei
40 Jahre später stießen zwei Meridian-Personenzüge auf der
41 eingleisigen Strecke Holzkirchen – Rosenheim bei Bad Aib-
42 ling frontal zusammen, 12 Fahrgäste starben, 89 wurden
43 teils schwer verletzt. Im Mai vergangenen Jahres fuhr auf
44 der – ebenfalls eingleisigen – Strecke Ingolstadt – Augsburg
45 im Bahnhof Aibach ein Regionalzug (BRB) auf einen
46 stehenden Güterzug der DB Cargo auf. Zwei Tote, 13 Ver-
47 letzte.

48

49 Diese Unfälle sind keine Zufälle, sondern Ergebnisse der
50 Tatsache, dass sich viele Bahnhöfe und Trassen in maro-
51 dem Zustand befinden. „Per Hebel und Stahlzeilzug wer-
52 den nicht selten Signale aus Großvaters Zeiten bedient“
53 (SZ – 6.5.19, S. 4), nur rund 600 von 1.200 Stellwerken sol-
54 len modernisiert werden. Die Fahrdienstleiter trifft nur be-
55 dingt Schuld, modernste Technik, die vorwiegend in Fern-
56 strecken zum Einsatz kommt, hätte ihre Fehlleistungen
57 kompensieren und viel Leid verhindern können.

58

59 zu 2.: Zwar will die Bahn in diesem Jahr ihr Streckennetz
60 erneuern (SZ – 20.2.19, S. 19), 1.500 Kilometer Gleise sol-
61 len saniert, mehr als 300 Brücken und rund 650 Bahnhöfe

62 erneuert werden, 10,7 Milliarden Euro sind dafür vorgese-
63 hen, allerdings nur für die Fernstrecken, sicherlich ein Bei-
64 trag zur Eindämmung der Straßen- und inländischen Flug-
65 verkehrs, das Schienennetz in der Fläche jedoch hat wei-
66 terhin das Nachsehen. Stillgelegte Verbindungen werden
67 nicht reaktiviert, geschlossene Haltepunkte nicht wieder
68 eröffnet, Bahnhöfe – soweit noch am Leben – nur noch
69 „bei Bedarf“ bedient. Wer kann, zieht weg, Leerstände
70 noch preisgünstiger Wohnungen sind die Folge, Ärzte ge-
71 ben auf, Ortsämter, Sparkassen und Supermärkte schlie-
72 ßen, Zurückbleibende – meist ältere Menschen – sind
73 mangels leistungsfähigen ÖPNV auf das eigene Auto an-
74 gewiesen. Wen wundert´s, dass viele sich abgehängt füh-
75 len und politisch ihr Heil bei populistischen Betrügern su-
76 chen.

77 Hier könnte die Bahn als staatliches Unternehmen durch
78 kluge – freilich erhöhte – Investitionen einen signifikan-
79 ten Beitrag zum Schutz des Klimas und der Umwelt, zur
80 Linderung der Wohnungsnot und zum sicheren Reisen von
81 A nach B leisten. Ein ermutigendes Signal insoweit ist die
82 regelmäßige Verbindung zwischen Luckenwalde und Ber-
83 lin. Warum nicht mehr davon?

84

85 zu 3.: Bisher ist der Transport von Gütern auf der Schiene
86 in Deutschland rückläufig: 2002 waren es noch 278 Mil-
87 lionen Tonnen, 2017 nur noch 271. Zu modernisieren sind
88 die Gleis- und Rangieranlagen, sollte die Bahn ernsthaft
89 vorhaben, der Straße mehr Transporte abspenstig zu ma-
90 chen. Viel zu tun ist auf der größten Rangieranlage Euro-
91 pas in Maschen bei Hamburg. Beschäftigte dort können
92 ein Lied davon singen. Sie klagen über fehlende Informa-
93 tionen bezüglich der Länge von Überholgleisen auf den
94 vorgesehen Strecken von Güterzügen, so dass sie deren
95 Länge nicht korrekt bestimmen können. Geradezu grotesk
96 ist es, wenn Güterzüge vor Grenzübergängen auf deut-
97 scher Seite mangels Elektrifizierung mit Diesellok anrol-
98 len, letztere zeitaufwendig entkoppelt werden muss, da-
99 mit der Zug auf der anderen Seite elektrifiziert weiterrol-
100 len kann. Außerdem fehlen an den Standorten Lokführer
101 zum Wenden der Züge, so dass immer wieder ICEs mit „ge-
102 änderter Wagenreihung“ anrollen und Passagiere ihre re-
103 servierten Plätze nicht finden.

104

105 zu 4.: Sicherlich ist der Mischverkehr, die gemeinsame
106 Nutzung des Gleisnetzes durch City- und Intercityzüge
107 und Güterzüge, zu beenden. In Japan und Frankreich ist
108 das kein Thema, wohl aber in Deutschland, wo leider eine
109 gegenteilige Tendenz zu beobachten ist (SZ – 11.3.19, S.17)
110 Als Sofortmaßnahme käme eine Verkürzung der Güter-
111 züge oder eine Verlängerung der Abstellgleise, auf denen
112 DB – Cargo – Schlangen auf Überholungen durch Fernzü-
113 ge warten, in Betracht. Der oft zu Verspätungen führende
114 Stau auf den Fernstrecken durch zu langsam fahrende Gü-
115 terzüge, denen nur unzureichende Wartegleise zur Verfü-
116 gung stehen, muss aufhören.

117

118 zu 5.: Bis heute wird darüber gestritten, ob die „Bahnre-
 119 form“ von vor mehr als 20 Jahren eine Erfolgsstory ist. In-
 120 des: Es spricht nicht viel dafür. Die zwecks Vorbereitung
 121 der Privatisierungsmanie erfolgte Aufteilung des Unter-
 122 nehmens in eigenständige Gesellschaften für das Netz,
 123 den Fern- und Nahverkehr sowie die Bahnhöfe hat zu zeit-
 124 raubenden Abstimmungsprozessen im Unternehmen ge-
 125 führt. „Das Personal an den Bahnhöfen weiß oft nicht, was
 126 Leitstellen irgendwo im Land entscheiden“ (SZ – 29.3.19, S.
 127 4)

128

129 Will die Bahn den vielfältigen Herausforderungen der mo-
 130 dernen Welt wirksam begegnen, als öffentliches Unter-
 131 nehmen eine Garantin werden für Klima- und Umwelt-
 132 schutz, sicheres und komfortables Reisen, den zuverlässi-
 133 gen Transport von Gütern und das erfolgreiche Einwerben
 134 der dafür notwendigen finanziellen Mittel, so muss sie ihr
 135 strukturelles Problem unverzüglich lösen. Schon aus die-
 136 sem Grunde ist eine grundlegende Veränderung der poli-
 137 tischen Verantwortlichkeit in unserem Lande erforderlich.

Antrag 245/II/2019**KDV Spandau****Der Landesparteitag möge beschließen:****Auch im Bus und Tram bargeldlos bezahlen können**

1 Die SPD-Landesabgeordneten und der Senat werden dazu
 2 aufgefordert sich dafür einzusetzen, dass zukünftig auch
 3 in Bus und Tram bei der BVG Fahrscheine bargeldlos be-
 4 zahlt werden können.

5

6 Begründung

7 Es kann nicht sein, dass wir bis heute noch nicht mit der
 8 EC- oder Kreditkarte im Bus der BVG bezahlen können. Wir
 9 wollen eine Verkehrswende und halten so die Leute fern,
 10 die gerade kein Kleingeld zur Hand haben, um einen BVG-
 11 Fahrschein zu kaufen.

12 Geldautomaten geben ja gerne mal nur den 50 €-Schein
 13 raus. Der Busfahrer oder die Busfahrerin kann das meist
 14 nicht wechseln oder wenn, dann auch nur ungern. Von ei-
 15 ner Fahrt ist diese Person faktisch ausgeschlossen.

16 Dies darf nicht sein. Die BVG muss den Kundinnen und
 17 Kunden auch in Bus und Tram die Möglichkeit geben, mit
 18 der EC-Karte zu bezahlen. Dies geht mitunter sogar sehr
 19 schnell, wenn man das „kontaktlose“ Bezahlen mit der EC-
 20 Karte einführt, da hier Beträge bis 25 € ohne Pin vom Kon-
 21 to abgebucht werden können.

Empfehlung der Antragskommission**Annahme (Konsens)**

redaktionelle Änderung: Überschrift **Auch im Bus und
 Tram bargeldlos bezahlen können**

Antrag 246/II/2019**KDV Mitte****Der Landesparteitag möge beschließen:****Mobil für 1 Euro am Tag!**

1 Die sozialdemokratischen Mitglieder des Senats sowie
 2 Berliner Abgeordnetenhaus werden aufgefordert sich
 3 für die Einführung eines „1 Euro am Tag“- Jahrestickets
 4 für den öffentlichen Nahverkehr in Berlin einzusetzen.
 5 Für Auszubildende soll es künftig ebenso wie bereits für
 6 Schüler*innen eingeführt, ein kostenloses Azubiticket ge-
 7 ben. Berliner*innen, die zurzeit einen Anwohner*innen-
 8 Parkausweis für ihren PKW besitzen, sollen durch ein 365
 9 Euro Jahreskombiticket von Parkvignette und Jahreskarte
 10 für den Tarifbereich AB für die öffentlichen Verkehrsmittel
 11 zum häufigeren Umstieg auf den ÖPNV angeregt werden.
 12 Die städtischen Mobilitätsangebote müssen gleichzeitig
 13 auf steigende Nutzer*innenzahlen vorbereitet werden.

14

Begründung

16 Mobilität muss für alle Berlinerinnen und Berliner bezahl-
 17 bar sein und darf niemanden ausgrenzen oder vor finanzi-
 18 elle Herausforderungen stellen. Gleichzeitig liegen im Be-
 19 reich Verkehr große Potentiale zur Reduzierung von Emis-
 20 sionen, Feinstaub- und Lärmbelastung in der Stadt und
 21 zur Reduktion von Verkehrsunfällen. Die SPD Berlin soll
 22 deshalb sowohl im Senat als auch im Abgeordnetenhaus
 23 darauf hinwirken, dass möglichst viele Berliner*innen Zu-
 24 gang zum öffentlichen Nahverkehr bekommen und vom
 25 privaten Kraftfahrzeug vermehrt auf öffentliche Verkehrs-
 26 mittel umsteigen. Derzeit noch mit eigenem Auto auto-
 27 fahrenden Berliner*innen soll durch ein günstiges ÖPNV-
 28 Jahresticket der Umstieg auf den ÖPNV erleichtert wer-
 29 den. Zu diesem Zweck sollen zukünftig Anwohner*innen-
 30 Parkausweise nur noch als Kombi-Ticket (Parkausweis und
 31 ÖPNV-Ticket) ausgestellt werden.

32

33 Nachdem bereits das kostenlose Schüler*innen-
 34 Monatsticket erfolgreich in Berlin eingeführt wurde,
 35 sollen auch Auszubildende, die nach wie vor nur ge-
 36 ringe Entlohnungen bei gleichzeitig zum Teil hohen
 37 Ausbildungskosten und steigenden Mieten erhalten, das
 38 kostenlose Monatsticket nutzen können.

Empfehlung der Antragskommission**Erledigt (Konsens)****Antrag 247/II/2019****Jusos LDK****Der Landesparteitag möge beschließen:****Mobilität für Berlin – solidarisch, gerecht, nachhaltig**

1 Die wachsende Stadt Berlin stellt die Bürger*innen nicht
 2 nur beim Thema Mieten und Wohnen vor neue Heraus-
 3 forderungen. Auch im täglichen Verkehr zeigt sich, dass

Empfehlung der Antragskommission**Annahme in der Fassung der AK (Konsens)**

Die wachsende Stadt Berlin stellt die Bürger*innen nicht
 nur beim Thema Mieten und Wohnen vor neue Heraus-
 forderungen. Auch im täglichen Verkehr zeigt sich, dass

4 der Platz begrenzt ist und die Nutzer*innenzahlen anstei-
 5 gen. Die Folge sind verstopfte Straßen, steigende Emis-
 6 sionen, überfüllte Busse und Bahnen sowie Nutzungskon-
 7 flikte, die derzeit zu oft zugunsten des motorisierten Ver-
 8 kehrs gelöst werden. Aktuell sind jedoch alle Träger*innen
 9 des ÖPNV in Berlin am Limit. Jahrelanger Sparkurs zeigt in
 10 der wachsenden Stadt seine bitteren Auswirkungen: Vol-
 11 le Bahnen und Busse, Verspätungen sowie Ausfälle sind
 12 eher die Regel als die Ausnahme sowie verkürzte Bahnen
 13 aufgrund von Fahrzeug- und Personalmangel. Die seit Jah-
 14 ren steigenden Zahlen der erwerbstätigen Berliner*innen
 15 und Pendler*innen wirken sich auf diesen im besonders
 16 stark aus. Schon das Umsteigen vieler Fahrradfahrer*in-
 17 nen auf die öffentlichen Verkehrsmittel in den Wintermo-
 18 naten, stellt diesen vor weitere Herausforderungen. In der
 19 heutigen Situation ist es kaum vorstellbar, dass der Um-
 20 stieg weiterer erheblicher Gruppen von Verkehrsteilneh-
 21 mer*innen auf öffentliche Verkehrsmittel überhaupt tat-
 22 sächlich möglich wäre geschweige denn ohne dramati-
 23 sche Qualitätseinbußen realisierbar wäre. Nur durch ver-
 24 dichtete Taktzeiten, den Ausbau des Streckennetzes sowie
 25 die Gestaltung des Straßennetzes mit Fokus auf emissi-
 26 onsfreie Verkehrsträger kann ein sozial und klimagerechte
 27 Mobilität in unserer Stadt ermöglicht werden. Gleichzei-
 28 tig kommt der Ausbau der Fahrradinfrastruktur weniger
 29 schnell als erhofft voran. Neue grüne Farbe schafft noch
 30 keinen sicheren Verkehrsraum für Fahrradfahrer*innen.

31
 32 Unsere Vision für Berlin ist klar: Wir streben langfristig
 33 einen emissionsfreien Verkehr in dieser Stadt und die
 34 bestmögliche Zurückdrängung des motorisierten Indivi-
 35 dualverkehrs aus der Innenstadt an. Wir möchten, dass die
 36 Berliner*innen so flächendeckend wie möglich auf Fahr-
 37 rad und ÖPNV umsteigen und sie sich den öffentlichen
 38 Straßenraum zurückholen und diesen gestalten. Dabei ist
 39 unser Ansatz, vorgelagert Alternativen zu schaffen, wel-
 40 che die Mobilität in dieser Stadt allen Menschen ermögli-
 41 chen und zu erhalten, bevor zu Verbotsinstrumenten ge-
 42 griffen wird.

43
 44 Die Diskussion um die zukünftige Mobilität in der Stadt
 45 wird derzeit viel zu oft verkürzt mit pauschalen Ver-
 46 botsforderungen erstickt. Umfassende Einschränkungen
 47 des motorisierten Individualverkehrs ohne klimafreund-
 48 liche, alternative Angebote halten wir für sozial unver-
 49 träglich. Dies gilt insbesondere, wenn man die Stadt aus
 50 der Perspektive älterer und in der Mobilität eingeschränk-
 51 ter Menschen betrachtet. Aber auch Berliner*innen, die
 52 nicht im Innenstadtbezirken leben und täglich weite Stre-
 53 cken zurücklegen müssen, sind unter den jetzigen Gege-
 54 benheiten im Sinne einer ordnungsgemäßen Organisati-
 55 on ihres Alltags oftmals noch auf motorisierten Individu-
 56 alverkehr angewiesen. Auch nehmen mobile Pflegediens-
 57 te oder der Lieferverkehr im täglichen Leben dieser Stadt
 58 eine Sonderrolle ein und könnten ohne PKW-Verkehr nicht

der Platz begrenzt ist und die Nutzer*innenzahlen anstei-
 gen. Die Folge sind verstopfte Straßen, steigende Emis-
 sionen, überfüllte Busse und Bahnen sowie Nutzungskon-
 flikte, die derzeit zu oft zugunsten des motorisierten Ver-
 kehrs gelöst werden. Aktuell sind jedoch alle Träger*innen
 des ÖPNV in Berlin am Limit. Jahrelanger Sparkurs zeigt in
 der wachsenden Stadt seine bitteren Auswirkungen: Vol-
 le Bahnen und Busse, Verspätungen sowie Ausfälle sind
 eher die Regel als die Ausnahme sowie verkürzte Bahnen
 aufgrund von Fahrzeug- und Personalmangel. Die seit Jah-
 ren steigenden Zahlen der erwerbstätigen Berliner*innen
 und Pendler*innen wirken sich auf diesen im besonders
 stark aus. Schon das Umsteigen vieler Fahrradfahrer*in-
 nen auf die öffentlichen Verkehrsmittel in den Wintermo-
 naten, stellt diesen vor weitere Herausforderungen. In der
 heutigen Situation ist es kaum vorstellbar, dass der Um-
 stieg weiterer erheblicher Gruppen von Verkehrsteilneh-
 mer*innen auf öffentliche Verkehrsmittel überhaupt tat-
 sächlich möglich wäre geschweige denn ohne dramati-
 sche Qualitätseinbußen realisierbar wäre. Nur durch ver-
 dichtete Taktzeiten, den Ausbau des Streckennetzes sowie
 die Gestaltung des Straßennetzes mit Fokus auf emissi-
 onsfreie Verkehrsträger kann ein sozial und klimagerechte
 Mobilität in unserer Stadt ermöglicht werden. Gleichzei-
 tig kommt der Ausbau der Fahrradinfrastruktur weniger
 schnell als erhofft voran. Neue grüne Farbe schafft noch
 keinen sicheren Verkehrsraum für Fahrradfahrer*innen.

Unsere Vision für Berlin ist klar: Wir streben langfristig
 einen emissionsfreien Verkehr in dieser Stadt und die
 bestmögliche Zurückdrängung des motorisierten Indivi-
 dualverkehrs aus der Innenstadt an. Wir möchten, dass die
 Berliner*innen so flächendeckend wie möglich auf Fahr-
 rad und ÖPNV umsteigen und sie sich den öffentlichen
 Straßenraum zurückholen und diesen gestalten. Dabei ist
 unser Ansatz, vorgelagert Alternativen zu schaffen, wel-
 che die Mobilität in dieser Stadt allen Menschen ermögli-
 chen und zu erhalten, bevor zu Verbotsinstrumenten ge-
 griffen wird.

Die Diskussion um die zukünftige Mobilität in der Stadt
 wird derzeit viel zu oft verkürzt mit pauschalen Ver-
 botsforderungen erstickt. Umfassende Einschränkungen
 des motorisierten Individualverkehrs ohne klimafreund-
 liche, alternative Angebote halten wir für sozial unver-
 träglich. Dies gilt insbesondere, wenn man die Stadt aus
 der Perspektive älterer und in der Mobilität eingeschränk-
 ter Menschen betrachtet. Aber auch Berliner*innen, die
 nicht im Innenstadtbezirken leben und täglich weite Stre-
 cken zurücklegen müssen, sind unter den jetzigen Gege-
 benheiten im Sinne einer ordnungsgemäßen Organisati-
 on ihres Alltags oftmals noch auf motorisierten Individu-
 alverkehr angewiesen. Auch nehmen mobile Pflegediens-
 te oder der Lieferverkehr im täglichen Leben dieser Stadt
 eine Sonderrolle ein und könnten ohne PKW-Verkehr nicht

59 adäquat ersetzt werden. Um den motorisierten Individual-
60 alverkehr wirksam zu verringern braucht es daher vor al-
61 lem neue Anreize und Impulse, um auf den ÖPNV oder
62 nicht-motorisierten Individualverkehr umzusteigen. Nur
63 dadurch lässt sich die Zahl der PKWs auf Berlins Straßen
64 gerecht und nachhaltig reduzieren.

65

66 Der ÖPNV in Berlin muss sich dringend und zwingend an
67 die wachsende Stadt anpassen. Dazu gehört auch eine
68 konsequente Erschließung der Randbezirke. Wir können
69 die Mobilität von Bürger*innen, die vielfach aus den In-
70 nenstadtbezirken aufgrund von Mietsteigerungen weg-
71 ziehen mussten, nicht privaten Dienstleister*innen über-
72 lassen, welche je nach Profitstreben, Sharinggebiete er-
73 weitern oder reduzieren. Die Stadt Berlin mit ihrem lan-
74 deseigenen Unternehmen BVG ist in der Pflicht, die Mo-
75 bilität in gleichwertiger Weise in allen Stadtbezirken si-
76 chergestellt zu stellen. Die Ausbaupläne für das Streckennetz des
77 ÖPNV dürfen nicht mit Denkverboten angegangen wer-
78 den. Die Fokussierung auf einzelne Verkehrsträger*innen
79 ist der falsche Ansatz. Vielmehr braucht es einen lang-
80 fristigen Ansatz, der neben Nachhaltigkeitsaspekten auch
81 die weiter steigenden Nutzer*innenzahlen in den Blick
82 nimmt. Die in dieser Diskussion regelmäßig reflexartig
83 vorgebrachten Finanzierungsvorbehalte gegenüber ein-
84 zeln Verkehrsträgern halten wir für wenig zielführend.

85

86 Für einen so grundlegend neuen Ansatz von Mobilität
87 muss viel investiert werden. Wir müssen Regelungen fin-
88 den, wie wir für den Aus- und Neubau von ÖPNV, Fahrrad-
89 schnellstraßen und Anpassungen der Straßenbreite zu-
90 sätzliche Mittel generieren können.

91

92 Daher fordern wir:

- 93 - den konsequenten Streckenausbau bei U- und S-Bahn
94 sowie Tram, der sowohl sinnvolle Lückenschlüsse im be-
95 stehenden Netz, Streckenverlängerungen als auch den
96 vollständigen Neubau von Strecken, vor allem in bisher
97 noch nicht erschlossenen Bezirken, vorsieht.
- 98 - den flächendeckenden barrierefreien Ausbau von U-, S-
99 Bahn- und Tramstationen, um auch Menschen mit Kinder-
100 wägen, Rollstuhl und anderen Mobilitätseinschränkun-
101 gen einen Umstieg auf den ÖPNV zu erleichtern
- 102 - die Erhöhung der Taktung bei der U- und S-Bahn mit dem
103 Ziel eines 90 Sekunden-Takts nach dem Beispiel Moskaus
- 104 - den Aufbau von neuen Werkstattkapazitäten bei der BVG
105 für Bus und U-Bahn, um zeitnah einen verlässlicheren Ein-
106 satz der Fahrzeuge und Wagen zu gewährleisten
- 107 - Ausbau von Fernbahnhöfen als zusätzlichen Anreiz, auch
108 bei längeren Reisen auf klimafreundlichere Varianten um-
109 zusteigen
- 110 - politische Initiativen auf Landes-, Bundes- und Europa-
111 ebene, um im extremen Bedarfsfall für den Fuhrpark des
112 ÖPNV das Ausschreibungsverfahren zu verkürzen
- 113 - eine neue Ausbildungsoffensive bei der BVG, damit auch

adäquat ersetzt werden. Um den motorisierten Individual-
alverkehr wirksam zu verringern braucht es daher vor al-
lem neue Anreize und Impulse, um auf den ÖPNV oder
nicht-motorisierten Individualverkehr umzusteigen. Nur
dadurch lässt sich die Zahl der PKWs auf Berlins Straßen
gerecht und nachhaltig reduzieren.

Der ÖPNV in Berlin muss sich dringend und zwingend an
die wachsende Stadt anpassen. Dazu gehört auch eine
konsequente Erschließung der Randbezirke. Wir können
die Mobilität von Bürger*innen, die vielfach aus den In-
nenstadtbezirken aufgrund von Mietsteigerungen weg-
ziehen mussten, nicht privaten Dienstleister*innen über-
lassen, welche je nach Profitstreben, Sharinggebiete er-
weitern oder reduzieren. Die Stadt Berlin mit ihrem lan-
deseigenen Unternehmen BVG ist in der Pflicht, die Mo-
bilität in gleichwertiger Weise in allen Stadtbezirken si-
chergestellt zu stellen. Die Ausbaupläne für das Streckennetz des
ÖPNV dürfen nicht mit Denkverboten angegangen wer-
den. Die Fokussierung auf einzelne Verkehrsträger*innen
ist der falsche Ansatz. Vielmehr braucht es einen lang-
fristigen Ansatz, der neben Nachhaltigkeitsaspekten auch
die weiter steigenden Nutzer*innenzahlen in den Blick
nimmt. Die in dieser Diskussion regelmäßig reflexartig
vorgebrachten Finanzierungsvorbehalte gegenüber ein-
zelnen Verkehrsträgern halten wir für wenig zielführend.

Für einen so grundlegend neuen Ansatz von Mobilität
muss viel investiert werden. Wir müssen Regelungen fin-
den, wie wir für den Aus- und Neubau von ÖPNV, Fahrrad-
schnellstraßen und Anpassungen der Straßenbreite zu-
sätzliche Mittel generieren können.

Daher fordern wir:

- den konsequenten Streckenausbau bei U- und S-
Bahn sowie Tram, der sowohl sinnvolle Lückenschlüsse im be-
stehenden Netz, Streckenverlängerungen als auch den vollstän-
digen Neubau von Strecken, vor allem in bisher noch nicht erschlossenen
Bezirken, vorsieht.
- den flächendeckenden barrierefreien Ausbau von U-
, S-Bahn- und Tramstationen, um auch Menschen mit Kinderwä-
gen, Rollstuhl und anderen Mobilitätseinschränkungen einen Umstieg auf den ÖPNV zu erleichtern
- die **langfristige** Erhöhung der Taktung bei der U- und
S-Bahn mit dem Ziel eines 90 Sekunden-Takts nach dem Beispiel Moskaus
- den Aufbau von neuen Werkstattkapazitäten bei der BVG für Bus und U-Bahn, um zeitnah einen verlässlicheren Einsatz der Fahrzeuge und Wagen zu gewährleisten
- politische Initiativen auf Landes-, Bundes- und Europaebene, um im extremen Bedarfsfall für den Fuhrpark des ÖPNV das Ausschreibungsverfahren zu ver-

114 in der Zukunft ausreichend sowie gut ausgebildete Kolle-
 115 ginnen und Kollegen die Mobilität in Berlin sicherstellen
 116 - den ambitionierten Ausbau der Fahrradinfrastruktur in
 117 Form von geschützten Radwegen, Radschnellwegen und
 118 Radparkhäusern an zentralen Bahnhöfen
 119 - die Erlaubnis für Radfahrer*innen, auch dann unter
 120 besonderer Vorsicht an Kreuzungen rechts abzubiegen,
 121 wenn die Verkehrsampel rot zeigt
 122 - den Ausbau von Park + Ride Möglichkeiten am Stadtrand
 123 innerhalb des Tarifgebiets B / alternativ die Ausweitung
 124 des Tarifgebiets B auf ausgewählte Bahnhöfe im Unland
 125 mit Park + Ride Möglichkeit
 126 - Anreize zur Bildung von Fahrgemeinschaften und Nut-
 127 zung von PKW mit mehreren Personen. Dies kann etwa
 128 durch die Freigabe von Spuren nur für PKW mit mehr als
 129 einer Person erfolgen
 130 - Verpflichtende Ausweitung von Sharing-Angeboten auf
 131 das gesamte Stadtgebiet

kürzen

- eine neue Ausbildungsinitiative bei der BVG, damit auch in der Zukunft ausreichend sowie gut ausgebildete Kolleginnen und Kollegen die Mobilität in Berlin sicherstellen
- den ambitionierten Ausbau der Fahrradinfrastruktur in Form von geschützten Radwegen, Radschnellwegen und Radparkhäusern an zentralen Bahnhöfen
- Verpflichtende Ausweitung von Sharing-Angeboten auf das gesamte Stadtgebiet

Antrag 248/II/2019

AG Selbst Aktiv Berlin

Der Landesparteitag möge beschließen:

Der Bundesparteitag möge beschließen:

Warngeräusche für bereits zugelassene Elektrofahrzeuge

1 Die sozialdemokratischen Mitglieder des Bundestages
 2 und der Bundesregierung werden aufgefordert, den
 3 sofortigen Einbau eines künstlichen Warngeräusches
 4 („Acoustic Vehicle Alerting System“) in alle elektrisch
 5 angetriebenen Fahrzeuge (einschließlich Hybridfahrzeu-
 6 ge) mit einer Höchstgeschwindigkeit größer als 25km/h
 7 gesetzlich festzuschreiben und ggf. durch die Einführung
 8 entsprechender Fördermaßnahmen zu ermöglichen.
 9

10 Lautlose Elektrofahrzeuge stellen eine Unfallgefahr dar,
 11 die größer ist als bei herkömmlichen, Geräusche erzeu-
 12 genden Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor. Gefährdet
 13 sind nicht nur blinde und sehbehinderte Menschen – auch
 14 für Kinder, Rollstuhlfahrer, ältere Menschen, für Men-
 15 schen mit einer geistigen Beeinträchtigung, aber auch für
 16 jeden anderen Fußgänger besteht ein Sicherheitsrisiko.
 17

18 Begründung

19 Die lautlosen Fahrzeuge gefährden alle anderen Ver-
 20 kehrsteilnehmer die sich auf den Gehwegen und auf den
 21 Fahrradspuren bewegen, da man sie nicht oder sehr spät
 22 wahrnimmt. Ab Juli 2021 müssen deshalb alle neu zuge-
 23 lassenen Hybrid- und Elektrofahrzeuge ein Warngeräusch
 24 von sich geben (Verordnung (EU) Nr. 540/2014 des EP und
 25 des Rates über den Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen).
 26 Die dafür benötigte Technik nennt sich „Acoustic Vehicle
 27 Alerting System“, kurz AVAS.

Empfehlung der Antragskommission

Annahme (Konsens)

28

29 Das Problem: Jedes Fahrzeug, das bereits ohne AVAS auf
 30 den Straßen fährt oder in den kommenden zwei Jahren
 31 auf die Straßen kommt, wird dauerhaft lautlos fahren und
 32 so zu einem gefährlichen Mischverkehr aus hörbaren und
 33 lautlosen Autos beitragen was bedeutet, daß die lautlo-
 34 sen Fahrzeuge im Umgebungslärm praktisch nicht wahr-
 35 nehmbar sind.

Antrag 249/II/2019**KDV Marzahn-Hellersdorf****Der Landesparteitag möge beschließen:****Der Bundesparteitag möge beschließen:****Warngeräusche für bereits zugelassene Elektrofahrzeuge**

1 Die sozialdemokratischen Mitglieder des Bundestages
 2 und der Bundesregierung werden aufgefordert, den
 3 sofortigen Einbau eines künstlichen Warngeräusches
 4 („Acoustic Vehicle Alerting System“) in alle elektrisch
 5 angetriebenen Fahrzeuge (einschließlich Hybridfahrzeu-
 6 ge) mit einer Höchstgeschwindigkeit größer als 25km/h
 7 gesetzlich festzuschreiben und ggf. durch die Einführung
 8 entsprechender Fördermaßnahmen zu ermöglichen.

9

10

11 Begründung

12 Lautlose Elektrofahrzeuge stellen für Fußgänger und Rad-
 13 fahrer eine Unfallgefahr dar, die größer ist als bei her-
 14 kömmlichen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor. Ab Juli
 15 2021 müssen deshalb alle neu zugelassenen Hybrid- und
 16 Elektrofahrzeuge ein Warngeräusch von sich geben (Ver-
 17 ordnung (EU) Nr. 540/2014 des EP und des Rates über den
 18 Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen). Die dafür benötig-
 19 te Technik nennt sich „Acoustic Vehicle Alerting System“,
 20 kurz AVAS.

21

22 Das Problem: Jedes Fahrzeug, das bereits ohne AVAS auf
 23 den Straßen fährt oder in den kommenden zwei Jahren
 24 auf die Straßen kommt, wird dauerhaft lautlos fahren
 25 und so zu einem gefährlichen Mischverkehr aus hörba-
 26 ren und lautlosen Autos beitragen. Gefährdet sind nicht
 27 nur blinde und sehbehinderte Menschen – auch für Men-
 28 schen mit einer geistigen Beeinträchtigung, Kinder, Fahr-
 29 radfahrer, ältere und unaufmerksame Verkehrsteilneh-
 30 mende besteht ein Sicherheitsrisiko.

Empfehlung der Antragskommission**Erledigt bei Annahme 248/II/2019 (Konsens)**

Antrag 250/II/2019**KDV Marzahn-Hellersdorf****Der Landesparteitag möge beschließen:****Der Bundesparteitag möge beschließen:****Tempolimit auf Autobahnen**

1 Die Mitglieder der SPD-Bundestagsfraktion und die SPD-
 2 Kabinettsmitglieder werden aufgefordert, sich für ein ge-
 3 nerelles Tempolimit auf Autobahnen in Deutschland aktiv
 4 einzusetzen.

5

6 Begründung

7 Mit einem Tempolimit auf Autobahnen könnte unmittel-
 8 bar ein Beitrag zur Minderung der CO₂-Emission geleistet
 9 werden ohne technische Veränderung der Fahrzeuge und
 10 ohne soziale Benachteiligung.

11 Die Wahrscheinlichkeit schwerer Unfälle ist mit einem
 12 Tempolimit geringer. Menschenleben und schwere Verlet-
 13 zungen sowie deren Folgen bei den Betroffenen, deren An-
 14 gehörigen, den Rettungskräften und der Gesellschaft kön-
 15 nen verhindert werden.

16

17 Es ist unethisch, diese einfache Möglichkeit, unnötiges
 18 Leid zu mindern, mit Verweis auf persönliche Freiheit aus-
 19 zuschlagen. Und der Verweis auf die persönliche Frei-
 20 heit im Straßenverkehr ist – naheliegend – auch sachlich
 21 falsch.

22 Studien belegen, dass jeder 4. Verkehrstote in Deutsch-
 23 land mit einem Tempolimit vermieden werden könnte.

24 Auch die Gewerkschaft der Polizei fordert ein Tempoli-
 25 mit auf Autobahnen ([https://www.sueddeutsche.de/au-
 to/tempolimit-autobahn-deutschland-1.4301820](https://www.sueddeutsche.de/au-

 26 to/tempolimit-autobahn-deutschland-1.4301820)).

Empfehlung der Antragskommission**Annahme in der Fassung der AK (Konsens)**

Die Mitglieder der SPD-Bundestagsfraktion und die SPD-
 Kabinettsmitglieder werden aufgefordert, sich **weiterhin**
 für ein generelles Tempolimit **von 130 km/h** auf Autobah-
 nen in Deutschland aktiv einzusetzen.

Antrag 251/II/2019**KDV Mitte****Der Landesparteitag möge beschließen:****Tempo 30 in der Innenstadt!**

1 Die sozialdemokratischen Mitglieder des Abgeordneten-
 2 hauses und des Senats werden aufgefordert, sich dafür
 3 einzusetzen, dass im Bereich der Umweltzone als Regel-
 4 geschwindigkeit 30 km/h festgesetzt wird. Dies ist durch
 5 entsprechende Kontrollen zu flankieren.

6

7 Begründung

8 Aus den Erfahrungen der Absenkung der Regelgeschwin-
 9 digkeit und der damit verbundenen Harmonisierung des
 10 Verkehrsflusses soll die Maßnahme dazu beitragen die
 11 Zielstellungen

- 12 • der Verbesserung der Verkehrssicherheit,
- 13 • der Verbesserung der Gesundheit der Anwohner*in-
- 14 nen und

Empfehlung der Antragskommission**Ablehnung (Konsens)**

- 15 • eine Verbesserung des Umweltschutzes
16 zu erreichen.

Antrag 252/II/2019**KDV Steglitz-Zehlendorf****Der Landesparteitag möge beschließen:****Mobilität als Grundrecht**

- 1 Teilhabe am öffentlichen Leben ist ohne Mobilität nicht
2 möglich, deshalb betrachten wir Mobilität als ein Grund-
3 recht. Als bundesweit erstes Bundesland hat Berlin im ver-
4 gangenen Jahr begonnen ein integriertes Mobilitätsge-
5 setz zu erarbeiten.
6
7 Der Kern des Gesetzes ist die gleichberechtigte Nutzung
8 des öffentlichen Straßenlandes durch alle Verkehrsträ-
9 ger*innen: ÖPNV, Fußgänger*innen, Radfahrer,*innen Au-
10 tofahrer*innen und der Wirtschaftsverkehr.
11 Wir fordern den Umweltverband vorrangig zu fördern, so
12 dass gleiche Verkehrsangebote in ganz Berlin geschaffen
13 werden. Dies führt mittelfristig auch zu einer Umvertei-
14 lung der Verkehrsflächen als entscheidender Beitrag zur
15 lebenswerten Stadt.
16
17 Die SPD bekennt sich zu diesem Ziel und fordert deshalb
18 als erste Maßnahmen zur Umsetzung für den Südwesten
19 Berlins:
20 • Die zügige Verlängerung der U-Bahn vom U-
21 Bahnhof Krumme Lanke zum Mexikoplatz;
22 • die zügige Umsetzung der als prioritär erklärten
23 Routen des „Neuen Radwegekonzepts für Steglitz-
24 Zehlendorf 2017“
25 • die Reaktivierung der Stammbahn-Strecke von Pots-
26 dam durch Steglitz-Zehlendorf bis in Berlins Innen-
27 stadt, um den Umstieg vom Auto auf die Bahn für
28 Pendler*innen attraktiver zu machen
29 • den schnellen Ausbau der Teltowkanalroute vom
30 Fernbahnhof Südkreuz nach Zehlendorf als Berlins
31 erstem Radschnellweg
32 • eine weitere Anbindung von Steglitz-Zehlendorf an
33 das Regionalbahnnetz.
34

Empfehlung der Antragskommission**Annahme (Konsens)****Antrag 253/II/2019****AG 60plus LDK****Der Landesparteitag möge beschließen:****Parkverbot an Bordsteinabsenkungen besser kennzeichnen**

- 1 Die SPD-Fraktion im Berliner Abgeordnetenhaus und die

Empfehlung der Antragskommission**Annahme in der Fassung der AK (Konsens)**

Die SPD-Fraktion im Berliner Abgeordnetenhaus und die

2 SPD-Mitglieder des Senats werden aufgefordert, sich für
 3 die Zustimmung durch die oberste Landesbehörde zur
 4 Abweichung von der allgemeinen Verwaltungsvorschrift
 5 zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) im Abschnitt
 6 „Zu den §§ 39 bis 43 Allgemeines über Verkehrszeichen
 7 und Verkehrseinrichtungen Punkt 2“, einzusetzen und
 8 zwar dahingehend, dass im Land Berlin vor baulichen
 9 Borsteinabsenkungen wahrnehmbare Orientierungshil-
 10 fen in Form von Bodenmarkierungen (z. B. Zeichen 299)
 11 und/oder Verkehrsbeschilderungen am Straßenrand an-
 12 gebracht werden können, die dem parkplatzsuchenden
 13 Autofahrer signalisieren, dass hier das Parken laut StVO §
 14 12, Abs. 3 Nr. 5 unzulässig ist.

15

16 **Begründung**

17 An Straßenübergängen, die ohne Querungshilfen, aber
 18 mit baulich abgesenkten Borden ausgestattet sind, wer-
 19 den Fußgänger häufig durch dort verkehrswidrig parken-
 20 de Autos am Übergang gehindert, zumindest aber be-
 21 trächtlich behindert. Fußgänger, auch behinderte Men-
 22 schen mit Rollstühlen und Rollatoren sowie Personen mit
 23 Kinderwagen müssen so oft notgedrungen und unter Ge-
 24 fahren auf den Fahrradweg oder auf für Fußgänger nicht
 25 geeignete Nebenwege ausweichen, um die Straße über-
 26 queren zu können.

27

28 Eine farbliche Markierung auf der Straße oder ein Hin-
 29 weissschild könnte Falschparker davon abhalten, dort ihr
 30 KfZ verkehrswidrig abzustellen.

31 Die Straßenverkehrsbehörde beruft sich jedoch bislang
 32 auf eine Regelung in der VwV-StVO: „Verkehrszeichen, die
 33 lediglich die gesetzliche Regelung wiedergeben, sind nicht
 34 anzuordnen. Dies gilt auch für die Anordnung von Ver-
 35 kehrszeichen einschließlich Markierungen, deren rechtli-
 36 che Wirkung bereits durch ein anderes vorhandenes oder
 37 gleichzeitig angeordnetes Verkehrszeichen erreicht wird.
 38 Abweichungen bedürfen der Zustimmung der obersten
 39 Landesbehörde.“

40

41 Geradezu zynisch wirkt da eine Stellungnahme der Stra-
 42 ßenbaubehörde zu einem entsprechenden Antrag aus
 43 Lichtenberg aus dem Jahre 2014: „Ferner kann bei zuge-
 44 parkten Gehwegabsenkungen das Ordnungsamt gerufen
 45 werden“. Abgesehen davon, dass die Ordnungsämter aus
 46 Zeitgründen in der Regel keine Umsetzungen veranlassen,
 47 hilft es einem Rollstuhlfahrer nicht, wenn der Parkverstoß
 48 zwar sanktioniert wird, er aber seinen Weg gleichwohl
 49 nicht zeitnah oder nur auf Umwegen fortsetzen kann

SPD-Mitglieder des Senats werden aufgefordert, sich für
 die Zustimmung durch die oberste Landesbehörde zur
 Abweichung von der allgemeinen Verwaltungsvorschrift
 zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) im Abschnitt
 „Zu den §§ 39 bis 43 Allgemeines über Verkehrszeichen
 und Verkehrseinrichtungen Punkt 2“, einzusetzen und
 zwar dahingehend, dass im Land Berlin vor baulichen
 Borsteinabsenkungen wahrnehmbare Orientierungshil-
 fen in Form von Bodenmarkierungen (z. B. Zeichen 299)
 angebracht werden können, die dem parkplatzsuchenden
 Autofahrer signalisieren, dass hier das Parken laut StVO §
 12, Abs. 3 Nr. 5 unzulässig ist.

Antrag 254/II/2019**KDV Pankow****Der Landesparteitag möge beschließen:****Empfehlung der Antragskommission****Annahme in der Fassung der AK (Konsens)****Innovative Mobilitätskonzepte in ganz Berlin ermöglichen – Rechtssicher und stadtverträglich**

1 Die Berliner SPD setzt sich dafür ein, das Car- Bike und
2 Elektrofahrzeuge-Sharing in ganz Berlin zu ermöglichen.

3

4 Hierzu sind insbesondere folgende Maßnahmen umzu-
5 setzen

- 6 • Die Verpflichtung der Anbieter ihre Angebote in al-
7 len Teilen des Stadtgebietes von Berlin vorzuhalten
- 8 • Bevorrechtigungen gemäß des Carsharing-Gesetzes
9 (CsgG) für das Parken auf öffentlichen Straßen oder
10 Wegen und im Hinblick auf das Erheben von Gebüh-
11 ren für das Parken bzw. geordnete Abstellen auf öf-
12 fentlichen Straßen oder Wegen, gemäß § 3 CsgG,
13 sollen nur für Anbieter gelten, dessen Geschäftsge-
14 biet ganz Berlin zu einheitlichen Konditionen um-
15 fasst
- 16 • Schaffung verbindlicher und stadtverträglicher Re-
17 gelungen für ein geordnetes Abstellen der Mietfahr-
18 zeuge ohne Behinderung des Fußverkehrs.
- 19 • Erforderlichenfalls ist eine entsprechende Änderung
20 des CsgG anzustreben.

21

22 Der Fachausschuss XI wird gleichzeitig beauftragt, ein
23 Konzept zu entwickeln, das verkehrsmittel- und platt-
24 formübergreifende Lösungen ermöglicht und Sharing-
25 Konzepte im Verkehr nachhaltig und sozial gerecht gestal-
26 tet.

27

Begründung

29 Carsharing ist ein sinnvolles Angebot zur Entlastung unse-
30 rer Stadt. Studien gehen davon aus, dass bis zu acht priva-
31 ten Fahrzeugen durch ein Carsharingauto ersetzt werden.
32 Auch Daher hat sich das Carsharing in den vergangenen
33 Jahren in Berlin sehr positiv entwickelt und wird seit 2017
34 durch das „Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharings“
35 durch den Bund unterstützt.

36

37 Allerdings beschränken stationsunabhängige Carsharing-
38 anbieter ihr Geschäftsgebiet, in dem Fahrzeuge angemie-
39 tet und abgestellt werden können, auf die Innenstadt Ber-
40 lins. Die Bewohner der äußeren Ortsteile können dieses
41 Angebot daher zumeist nur erschwert oder hinsichtlich ei-
42 nes angemessenen Aufwandes gar nicht nutzen.

43

44 Auch wenn dieses Verhalten betriebswirtschaftlich nach-
45 vollziehbar ist, so ist es doch gesellschaftlich nachteilig,
46 da es eine weitere Verbreitung des Carsharings hemmt.
47 Ein derartiges „Rosinenpicken“ durch gewinnorientierte
48 Privatunternehmen ist nicht hinnehmbar, zumal Carsha-
49 ring durch Bevorrechtigung beim Parken und dessen Ge-
50 bühren öffentlich gefördert wird. Carsharing ist Teil einer

Die Berliner SPD setzt sich dafür ein, das Car- Bike und
Elektrofahrzeuge-Sharing in ganz Berlin zu ermöglichen.

Hierzu sind insbesondere folgende Maßnahmen umzu-
setzen

- Die Verpflichtung der Anbieter ihre Angebote in al-
len Teilen des Stadtgebietes von Berlin vorzuhalten
- Schaffung verbindlicher und stadtverträglicher Re-
gelungen für ein geordnetes Abstellen der Mietfahr-
zeuge ohne Behinderung des Fußverkehrs.
- Erforderlichenfalls ist eine entsprechende Änderung
des CsgG anzustreben.

Der Fachausschuss XI wird gleichzeitig beauftragt, ein
Konzept zu entwickeln, das verkehrsmittel- und platt-
formübergreifende Lösungen ermöglicht und Sharing-
Konzepte im Verkehr nachhaltig und sozial gerecht gestal-
tet.

51 öffentlichen Infrastruktur, deren Bereitstellung einheitlich
 52 lich erfolgen muss, insbesondere falls dies durch Privat-
 53 unternehmen erfolgt, die hierfür entsprechende Geneh-
 54 migung und Unterstützung durch die öffentliche Hand er-
 55 halten. Dieser Grundgedanke sozialdemokratischer Infra-
 56 strukturpolitik war relevant bei der Festlegung der Bedin-
 57 gungen für die Vergabe der 5G-Lizenzen.

Antrag 255/II/2019

KDV Pankow

Der Landesparteitag möge beschließen:

Unser Beitrag für mehr Klimaschutz – mehr öffentlicher Nahverkehr für mehr Menschen!

1 Der ÖPNV in Berlin und Brandenburg muss massiv ausge-
 2 baut werden sowie auf die Teile der benachbarten Bun-
 3 desländer ausgedehnt werden, für die Berlin eine Metro-
 4 polenfunktion wahrnimmt.

5

6 Daher wird die Berliner SPD die „Zukunft des ÖPNV
 7 als Rückgrat des Umweltverbundes“ als innerparteiliches
 8 Schwerpunktthema bearbeiten. In diesem Rahmen wer-
 9 den systematisch die ÖPNV-Erfahrungen und Zukunftser-
 10 wartungen in den Gliederungen der Partei aufgenommen,
 11 in öffentlichen Veranstaltungen diskutiert und in ein Ber-
 12 liner ÖPNV-Gesamtkonzept überführt.

13

14 **Begründung**

15 Berlin muss seinen Beitrag leisten zum Klimaschutz. Ein
 16 wesentlicher Teil ist dabei die Förderung des ÖPNV und
 17 die Verkehrswende. Um dies zu fördern hat die SPD Ber-
 18 lin auf ihrem Landesparteitag im November 2018 bereits
 19 die Einführung eines 365-Euro-Tickets im Geltungsbereich
 20 des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) gefor-
 21 dert.

22

23 Die SPD muss dieses auch in der Öffentlichkeit deutlich
 24 machen mit Hilfe einer Kampagne. Diese sollte zu einem
 25 Volksentscheid führen, wenn der Berliner Senat und die
 26 Landesregierung Brandenburgs nicht zügig selbst für ei-
 27 ne Ausweitung des ÖPNV und ein attraktives Fahrpreisan-
 28 gebot von BVG und VBB für alle Berliner*innen und Bran-
 29 denburger*innen sorgen. Dabei ist auf eine enge Abstim-
 30 mung innerhalb des VBB zu achten und ggf. eine schritt-
 31 weise Einführung eines 365-Euro-Tickets in verschiedenen
 32 Gebieten zu überlegen.

Empfehlung der Antragskommission

Überweisen an: FA XI - Mobilität (Konsens)

Antrag 256/II/2019**KDV Steglitz-Zehlendorf****Der Landesparteitag möge beschließen:****Mobilität für Senior*innen verbessern**

- 1 Die SPD Berlin setzt sich für Änderungen des BVG-Tarifs
- 2 ein, um die Benutzung des Berliner ÖPNV für Fahrgäste
- 3 auch über 60 Jahren weiter zu verbessern. Dazu zählt u.a.
- 4 die Wochen- und Monatskarten „65plus“ auch außerhalb
- 5 eines Abonnements anzubieten.

Empfehlung der Antragskommission**Überweisen an: AH Fraktion (Konsens)****Antrag 257/II/2019****KDV Spandau****Der Landesparteitag möge beschließen:****Der Bundesparteitag möge beschließen:****E-Scooter-Chaos beenden!**

- 1 Die SPD-Mitglieder des Berliner Senates und die Abgeord-
- 2 neten der SPD-Fraktion im Berliner Abgeordneten Haus
- 3 werden aufgefordert, sich dafür einzusetzen ein verschär-
- 4 fendes Gesetz zum Umgang mit den E-Scootern auf den
- 5 Weg zu bringen.

- 6
- 7 Dieses Gesetz soll eine Helmpflicht, eine Führerscheinp-
- 8 pflicht der Klasse AM, Sorgfalts- und Haftungspflicht für
- 9 Anbieter bei Schadensfällen, die Nachweispflicht für die
- 10 Nutzung von ökologischen Strom sowie das Einrichten
- 11 von so genannten Mobility-Hubs, an denen die Roller zen-
- 12 tral gesammelt werden und ausschließlich dort angemie-
- 13 tet bzw. abgegeben werden können. Die Mobility-Hubs sind
- 14 vom Land Berlin einzurichten und müssen für die Nutzung
- 15 von öffentlichem Straßenland von den Anbietern ange-
- 16 mietet werden.

17

18

19

20

21

22

23

24 Begründung

- 25 Seit der Einführung der E-Scooter in den öffentlichen Stra-
- 26 ßenverkehr sind massive Beeinträchtigung des Fuß- und
- 27 Straßenverkehrs sowie des Stadtbildes feststellbar. Die
- 28 Verkehrssicherheit ist durch fehlende Reglementierungen
- 29 und Einweisungen der Nutzerinnen und Nutzer massiv
- 30 gefährdet. Alleine in den ersten vier Wochen kam es zu 21
- 31 teils schweren Unfällen, in anderen EU-Ländern sogar mit
- 32 Todesfolge, mit E-Scooter-Beteiligung. Die oben genann-
- 33 ten Maßnahmen sind dringend erforderlich und werden
- 34 zu einer erheblichen Verbesserung der Situation beitra-
- 35 gen.

Empfehlung der Antragskommission**Überweisen an: FA XI - Mobilität (Konsens)**

36 Quelle:
 37 [http://www.morgenpost.de/berlin/arti-](http://www.morgenpost.de/berlin/article226515469/Ein-Monat-E-Scooter-in-Berlin-21-Unfaelle-registriert.html)
 38 [cle226515469/Ein-Monat-E-Scooter-in-Berlin-21-Unfaelle-](http://www.morgenpost.de/berlin/article226515469/Ein-Monat-E-Scooter-in-Berlin-21-Unfaelle-registriert.html)
 39 [registriert.html](http://www.morgenpost.de/berlin/article226515469/Ein-Monat-E-Scooter-in-Berlin-21-Unfaelle-registriert.html)³

Antrag 258/II/2019

Jusos LDK

Der Landesparteitag möge beschließen:

Wem gehören Berlins Gehwege? Den Sharing-Trend in die richtigen Bahnen lenken!

1 Ein gegenwärtiger Blick auf den öffentlichen Raum in
 2 der Stadt zeigt: Berliner*innen teilen den Gehweg nicht
 3 nur miteinander, sondern mit Cafétischen, Stromzapfsäü-
 4 len und seit Neustem auch mit Sharing-Fahrrädern, E-
 5 Tretrollern sowie E-Motorrollern.
 6 Wie viele Mietfahrräder, E-Tret- und -motorroller in der
 7 Hauptstadt auf Gehwegen, Plätzen, Parks und Straßen
 8 stehen, ist nicht bekannt. Allein bei den Mietfahrrädern
 9 wird von ca. 30.000 ausgegangen. Zum ohnehin maro-
 10 den Zustand der Gehwege, kommt die stetig wachsende
 11 Zahl neuer Verkehrsmittel hinzu und führt vielerorts zu
 12 chaotischen und gefährlichen Zuständen: Neben hochste-
 13 henden Bodenplatten, nicht abgesenkten Bordsteinkan-
 14 ten und Cafétischen, stehen Mietfahrräder, Elektrotret-
 15 und -motorroller wild auf den Gehwegen und versper-
 16 ren zusätzlich Kinderwägen und Rollstühlen den Weg. Für
 17 Menschen mit beeinträchtigter Sicht oder Sehbehinde-
 18 rung sind sie gefährliche Hindernisse und Stolperfallen.
 19 Defekte Mietfahrräder und Elektrotretroller liegen achtlos
 20 umher. Ein neuer Nutzungskonflikt auf Berlins Gehwegen
 21 ist entstanden.
 22 Diese Situation auf den Gehwegen steht sinnbildlich für
 23 den Wandel und Versuch neue Formen der Mobilität zu
 24 erschließen. Ausgangspunkt für die verschärfte Situati-
 25 on auf den Gehwegen ist die veränderte Situation auf
 26 den Straßen. Die Zunahme an Fahrzeugen bei gleichzeitig
 27 kaum erfolgter Anpassung der Infrastruktur erhöht den
 28 Druck auf die Gehwege. Es lässt sich festhalten, dass der
 29 Mobilitätswandel auf den Straßen auf Kosten des öffent-
 30 lichen Raums und der Allgemeinheit vorangetrieben wird.
 31 Wir verstehen den Gehweg als Teil des öffentlichen Raums
 32 und des Gemeinwohls. Wir verneinen die Kapitalisierung
 33 des öffentlichen Raums.
 34 Ein Gehweg ist ein Straßenabschnitt, der einzig für den
 35 Fußverkehr vorgesehen ist. Er wird dem öffentlichen
 36 Raum zugeordnet, ist somit für alle öffentlich zugänglich
 37 und dient dem Gemeingebrauch. In Berlin umfasst der
 38 öffentliche Raum 892 Quadratkilometer. Dabei beträgt
 39 die Gehwegfläche 34,6 Quadratkilometer. Für uns ist klar:
 40 kein Profit mit dem öffentlichen Raum und zu Lasten der
 41 Allgemeinheit!
 42 **Sharing-Economy? Schlecht geteilt!**

Empfehlung der Antragskommission

Annahme in der Fassung der AK (Konsens)

Ein gegenwärtiger Blick auf den öffentlichen Raum in
 der Stadt zeigt: Berliner*innen teilen den Gehweg nicht
 nur miteinander, sondern mit Cafétischen, Stromzapfsäü-
 len und seit Neustem auch mit Sharing-Fahrrädern, E-
 Tretrollern sowie E-Motorrollern.
 Wie viele Mietfahrräder, E-Tret- und -motorroller in der
 Hauptstadt auf Gehwegen, Plätzen, Parks und Straßen
 stehen, ist nicht bekannt. Allein bei den Mietfahrrädern
 wird von ca. 30.000 ausgegangen. Zum ohnehin maro-
 den Zustand der Gehwege, kommt die stetig wachsende
 Zahl neuer Verkehrsmittel hinzu und führt vielerorts zu
 chaotischen und gefährlichen Zuständen: Neben hochste-
 henden Bodenplatten, nicht abgesenkten Bordsteinkan-
 ten und Cafétischen, stehen Mietfahrräder, Elektrotret-
 und -motorroller wild auf den Gehwegen und versper-
 ren zusätzlich Kinderwägen und Rollstühlen den Weg. Für
 Menschen mit beeinträchtigter Sicht oder Sehbehinde-
 rung sind sie gefährliche Hindernisse und Stolperfallen.
 Defekte Mietfahrräder und Elektrotretroller liegen achtlos
 umher. Ein neuer Nutzungskonflikt auf Berlins Gehwegen
 ist entstanden.
 Diese Situation auf den Gehwegen steht sinnbildlich für
 den Wandel und Versuch neue Formen der Mobilität zu
 erschließen. Ausgangspunkt für die verschärfte Situati-
 on auf den Gehwegen ist die veränderte Situation auf
 den Straßen. Die Zunahme an Fahrzeugen bei gleichzeitig
 kaum erfolgter Anpassung der Infrastruktur erhöht den
 Druck auf die Gehwege. Es lässt sich festhalten, dass der
 Mobilitätswandel auf den Straßen auf Kosten des öffent-
 lichen Raums und der Allgemeinheit vorangetrieben wird.
 Wir verstehen den Gehweg als Teil des öffentlichen Raums
 und des Gemeinwohls. Wir verneinen die Kapitalisierung
 des öffentlichen Raums.
 Ein Gehweg ist ein Straßenabschnitt, der einzig für den
 Fußverkehr vorgesehen ist. Er wird dem öffentlichen
 Raum zugeordnet, ist somit für alle öffentlich zugänglich
 und dient dem Gemeingebrauch. In Berlin umfasst der
 öffentliche Raum 892 Quadratkilometer. Dabei beträgt
 die Gehwegfläche 34,6 Quadratkilometer. Für uns ist klar:
 kein Profit mit dem öffentlichen Raum und zu Lasten der
 Allgemeinheit!
 Sharing-Economy? Schlecht geteilt!

43 „Sharing-Economy“, zu Deutsch „die Wirtschaft des Tei-
 44 lens“, ist die gemeinschaftliche Nutzung von Gütern und
 45 Dienstleistungen, durch Teilen, Tauschen, Leihen, Mieten
 46 oder Schenken. Der Grundgedanke dieser Wirtschafts-
 47 form geht von der Prämisse aus, Güter nicht mehr selbst
 48 zu ihrem*seinem Eigentum zählen zu müssen und die
 49 meiste Zeit ungenutzt bleiben. Stattdessen sollen sie je
 50 nach Bedarf jederzeit zur Dauer der Nutzung ausgelie-
 51 hen werden können. Zur Sharing-Economy gehören Kon-
 52 sumformen wie Online-Plattformen, Apps, Unterkünfte,
 53 Transportmittel wie zum Beispiel das Auto, Fahrrad, Tret-
 54 und Motorroller sowie finanzielle Dienstleistungen wie
 55 Crowdfunding.

56 Was auf den ersten Blick eine bessere Alternative zum
 57 vorherrschenden Kapitalismus zu sein scheint, ist jedoch
 58 aus sozialistischer und nachhaltiger Perspektive weitaus
 59 kritischer zu betrachten. Die Schattenseiten der Sharing-
 60 Economy haben mit unserer Utopie der Gesellschaft der
 61 Freien und Gleichen nur wenig zu tun:

62 Statt der öffentlichen Hand, wird das Eigentum der
 63 Sharing-Angebote wie beispielsweise Sharing-Fahrräder,
 64 E-Tretroller und E-Motorroller hauptsächlich von Privat-
 65 personen und Interessensgruppen bereitgestellt. Diese
 66 betreiben ihr Geschäftsmodell ausschließlich mit einem
 67 hohen Gewinninteresse und Profitdruck im öffentlichen
 68 Raum. Darüber hinaus erhalten nicht alle Berliner*innen
 69 den gleichen Zugang zu den Sharing-Angeboten. In der In-
 70 nenstadt ist die Dichte der Sharing-Angebote größer als
 71 in anderen Teilen Berlins. Zudem sind die Angebote aus-
 72 schließlich per Smartphone und meist nur unter Verwen-
 73 dung einer Kreditkarte nutzbar.

74 Des Weiteren müssen die Beschäftigungsformen der
 75 Sharing-Economy kritisch betrachtet werden: Jeden
 76 Abend sammeln vermeintlich Selbstständige die E-
 77 Fahrzeuge von den Gehwegen ein, um sie Zuhause zu
 78 laden und anschließend wieder an vorgegebenen Plätzen
 79 abzustellen. Für Kleinstbeträge transportieren diese
 80 Menschen mit eigenen Fahrzeugen eine begrenzte Zahl
 81 von Tretrollern und hängen sie in der eigenen Wohnung
 82 an ihr privates Stromnetz an. Hier wird der Kapitalismus
 83 auf den Kopf gestellt: die Arbeiter*innen müssen ihr
 84 eigenes Kapital einsetzen, um die Aufträge des Sharing-
 85 Unternehmens auszuführen. Oftmals bleibt dabei nicht
 86 einmal der Mindestlohn übrig. Von Sozialversicherung
 87 und langfristigen Jobperspektiven ganz zu schweigen.
 88 Für uns ist klar - hier wird schlecht geteilt: Arbeit, Risiko,
 89 prekäre Beschäftigung und Ressourceneinsatz bei den
 90 Arbeiter*innen, Profite bei den Unternehmen.

91 Bei jeder Fahrt erheben zudem Sharing-Anbieter Daten
 92 ihrer Nutzer*innen. Die Benutzung der Mietfahrräder, E-
 93 Tretroller und E-Motorroller erfolgt hauptsächlich über
 94 Smartphone-Apps. Durch die Smartphone-App können
 95 die Sharing-Betreibenden auf den Standort der*des jewei-
 96 ligen Konsumentin*Konsumenten zurückzugreifen. Mit
 97 den erlangten Informationen werden Bewegungsprofile

„Sharing-Economy“, zu Deutsch „die Wirtschaft des Tei-
 lens“, ist die gemeinschaftliche Nutzung von Gütern und
 Dienstleistungen, durch Teilen, Tauschen, Leihen, Mieten
 oder Schenken. Der Grundgedanke dieser Wirtschafts-
 form geht von der Prämisse aus, Güter nicht mehr selbst
 zu ihrem*seinem Eigentum zählen zu müssen und die
 meiste Zeit ungenutzt bleiben. Stattdessen sollen sie je
 nach Bedarf jederzeit zur Dauer der Nutzung ausgelie-
 hen werden können. Zur Sharing-Economy gehören Kon-
 sumformen wie Online-Plattformen, Apps, Unterkünfte,
 Transportmittel wie zum Beispiel das Auto, Fahrrad, Tret-
 und Motorroller sowie finanzielle Dienstleistungen wie
 Crowdfunding.

Was auf den ersten Blick eine bessere Alternative zum
 vorherrschenden Kapitalismus zu sein scheint, ist jedoch
 aus sozialistischer und nachhaltiger Perspektive weitaus
 kritischer zu betrachten. Die Schattenseiten der Sharing-
 Economy haben mit unserer Utopie der Gesellschaft der
 Freien und Gleichen nur wenig zu tun:

Statt der öffentlichen Hand, wird das Eigentum der
 Sharing-Angebote wie beispielsweise Sharing-Fahrräder,
 E-Tretroller und E-Motorroller hauptsächlich von Privat-
 personen und Interessensgruppen bereitgestellt. Diese
 betreiben ihr Geschäftsmodell ausschließlich mit einem
 hohen Gewinninteresse und Profitdruck im öffentlichen
 Raum. Darüber hinaus erhalten nicht alle Berliner*innen
 den gleichen Zugang zu den Sharing-Angeboten. In der In-
 nenstadt ist die Dichte der Sharing-Angebote größer als
 in anderen Teilen Berlins. Zudem sind die Angebote aus-
 schließlich per Smartphone und meist nur unter Verwen-
 dung einer Kreditkarte nutzbar.

Des Weiteren müssen die Beschäftigungsformen der
 Sharing-Economy kritisch betrachtet werden: Jeden
 Abend sammeln vermeintlich Selbstständige die E-
 Fahrzeuge von den Gehwegen ein, um sie Zuhause zu
 laden und anschließend wieder an vorgegebenen Plätzen
 abzustellen. Für Kleinstbeträge transportieren diese
 Menschen mit eigenen Fahrzeugen eine begrenzte Zahl
 von Tretrollern und hängen sie in der eigenen Wohnung
 an ihr privates Stromnetz an. Hier wird der Kapitalismus
 auf den Kopf gestellt: die Arbeiter*innen müssen ihr
 eigenes Kapital einsetzen, um die Aufträge des Sharing-
 Unternehmens auszuführen. Oftmals bleibt dabei nicht
 einmal der Mindestlohn übrig. Von Sozialversicherung
 und langfristigen Jobperspektiven ganz zu schweigen.
 Für uns ist klar - hier wird schlecht geteilt: Arbeit, Risiko,
 prekäre Beschäftigung und Ressourceneinsatz bei den
 Arbeiter*innen, Profite bei den Unternehmen.

Bei jeder Fahrt erheben zudem Sharing-Anbieter Daten
 ihrer Nutzer*innen. Die Benutzung der Mietfahrräder, E-
 Tretroller und E-Motorroller erfolgt hauptsächlich über
 Smartphone-Apps. Durch die Smartphone-App können
 die Sharing-Betreibenden auf den Standort der*des jewei-
 ligen Konsumentin*Konsumenten zurückzugreifen. Mit
 den erlangten Informationen werden Bewegungsprofile

98 erstellt, Werbebotschaften geschaltet und die Daten der
 99 Verbraucher*innen vermarktet. Für uns ist klar: kein Han-
 100 del mit Verbraucher*innendaten! Das europäische Daten-
 101 schutzrecht muss eingehalten werden - dies gilt auch für
 102 Sharing-Unternehmen mit Sitz außerhalb der Europäi-
 103 schen Union!

104 Daher fordern wir die Senatsverwaltung für Umwelt, Ver-
 105 kehr und Klimaschutz auf:

106 - eine Bestandsaufnahme zur Ermittlung der aktuell im
 107 Land Berlin stehenden Sharing-Fahrräder, Elektrotret- und
 108 Elektromotorroller sowie die Anzahl der Sharing-Anbieter
 109 durchzuführen. Die Bestandsaufnahme soll zum Ende des
 110 I. Quartals 2020 veröffentlicht und gleichzeitig dem Abge-
 111 ordnetenhaus von Berlin zur Beratung bereitgestellt wer-
 112 den.

113 - ein Konzept zu Stellplätzen für Sharing-Fahrräder, E-
 114 Tretroller sowie E-Motorroller zu erarbeiten und einzufüh-
 115 ren. Hierzu sollen bereits bestehende Fahrradstellplätze
 116 deutlich ausgebaut und Autoparkplätze im öffentlichen
 117 Raum zu Stellplätzen für Fahrräder, E-Tretroller und E-
 118 Motorroller umgewandelt werden.

119 - die errichteten Stellplätze an Sharing-Unternehmen kos-
 120 tenpflichtig zu vermieten,

121 - in Berlin begrenzte Free-Floating Flotten zu erlauben.
 122 Die genaue Begrenzung der sogenannten Free-Floating
 123 Flotten soll aus der Bestandsaufnahme resultieren. Hier-
 124 bei soll von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr
 125 und Klimaschutz eine empfohlene Anzahl an Sharing-
 126 Fahrrädern, E-Tretrollern und E-Motorrollern auf den öf-
 127 fentlichen Gehwegen für die spontane Nutzung zur Verfö-
 128 gung stehen. Nach ihrer Verwendung kann diese begrenzte
 129 Anzahl wieder auf den Gehwegen abgestellt werden.
 130 Alle darüber hinausgehenden Sharing-Angebote müssen
 131 bei den eigens errichteten Stellplätzen abgestellt werden.

132 - das Bußgeld für ungeordnetes Abstellen zu erhöhen.

133 - Unerlaubt abgestellte bzw. den Gehweg versperrende E-
 134 Tret- und – motorroller, Fahrräder dürfen vom Land Ber-
 135 lin eingesammelt und verwahrt werden. Für das Einsam-
 136 meln und Verwahren der Sharing-Fahrzeuge müssen die
 137 Sharingunternehmen täglich ein von der Senatsverwal-
 138 tung festgelegtes Bußgeld zahlen. Weitere Maßnahmen
 139 sollen von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und
 140 Klimaschutz in Absprache mit der Senatsverwaltung für
 141 Finanzen und dem Rat der Bürgermeister*innen erarbei-
 142 tet werden,

143 - weitere Parkverbotszonen in Berlin zu errichten. Wir be-
 144 grüßen die Einführung von Parkverbotszonen am Bran-
 145 denburger Tor und am Holocaust-Mahnmal in Berlin-
 146 Mitte. Gleichwohl fordern wir die berlinweite Einführung
 147 von Parkverbotszonen an Mahnmalen und Sehenswürdig-
 148 keiten.

149 - die Sharing-Dienste zu verpflichten das Angebot in ganz
 150 Berlin gleichermaßen zu verteilen. Hier muss die Ber-
 151 liner Sozialdemokratie eingreifen: Allen Berliner*innen
 152 muss der gleiche Zugang zu gemeinschaftlichen Fortbe-

erstellt, Werbebotschaften geschaltet und die Daten der
 Verbraucher*innen vermarktet. Für uns ist klar: kein Han-
 del mit Verbraucher*innendaten! Das europäische Daten-
 schutzrecht muss eingehalten werden - dies gilt auch für
 Sharing-Unternehmen mit Sitz außerhalb der Europäi-
 schen Union!

Daher fordern wir die Senatsverwaltung für Umwelt, Ver-
 kehr und Klimaschutz auf:

- eine Bestandsaufnahme zur Ermittlung der aktuell im
 Land Berlin stehenden Sharing-Fahrräder, Elektrotret- und
 Elektromotorroller sowie die Anzahl der Sharing-Anbieter
 durchzuführen. Die Bestandsaufnahme soll zum Ende des
 I. Quartals 2020 veröffentlicht und gleichzeitig dem Abge-
 ordnetenhaus von Berlin zur Beratung bereitgestellt wer-
 den.

- ein Konzept zu Stellplätzen für Sharing-Fahrräder, E-
 Tretroller sowie E-Motorroller zu erarbeiten und einzufüh-
 ren. Hierzu sollen bereits bestehende Fahrradstellplätze
 deutlich ausgebaut und Autoparkplätze im öffentlichen
 Raum zu Stellplätzen für Fahrräder, E-Tretroller und E-
 Motorroller umgewandelt werden.

- die errichteten Stellplätze an Sharing-Unternehmen kos-
 tenpflichtig zu vermieten,

- in Berlin **zu prüfen, inwieweit** begrenzte Free-Floating
 Flotten **erlaubt werden**. Die genaue Begrenzung der so-
 genannten Free-Floating Flotten soll aus der Bestands-
 aufnahme resultieren. Hierbei soll von der Senatsverwal-
 tung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz eine emp-
 fohlene Anzahl an Sharing-Fahrrädern, E-Tretrollern und
 E-Motorrollern auf den öffentlichen Gehwegen für die
 spontane Nutzung zur Verfügung stehen. Nach ihrer Ver-
 wendung kann diese begrenzte Anzahl wieder auf den
 Gehwegen abgestellt werden. Alle darüber hinausgehenden
 Sharing-Angebote müssen bei den eigens errichteten
 Stellplätzen abgestellt werden.

- das Bußgeld für ungeordnetes Abstellen zu erhöhen.

- weitere Parkverbotszonen in Berlin zu errichten. Wir be-
 grüßen die Einführung von Parkverbotszonen am Bran-
 denburger Tor und am Holocaust-Mahnmal in Berlin-
 Mitte. Gleichwohl fordern wir die berlinweite Einführung
 von Parkverbotszonen an Mahnmalen und Sehenswürdig-
 keiten. **Weitere Maßnahmen sollen von der Senatsverwal-
 tung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz in Absprache
 mit der Senatsverwaltung für Finanzen und dem Rat der
 Bürgermeister*innen erarbeitet werden.**

- die Sharing-Dienste zu verpflichten das Angebot in ganz
 Berlin gleichermaßen zu verteilen. Hier muss die Ber-
 liner Sozialdemokratie eingreifen: Allen Berliner*innen
 muss der gleiche Zugang zu gemeinschaftlichen Fortbe-
 wegungsmitteln gewährleistet werden!

- auch in der Sharing-Economy Gute Arbeit zu gewährleis-
 ten: kein Mindestlohndumping, keine Scheinselbständig-
 keit!

Langfristig streben wir an, den Verleih von Fortbewe-
 gungsmitteln in die öffentlichen Hand zu geben. So profi-

153 wegmitteln gewährleistet werden!
 154 - auch in der Sharing-Economy Gute Arbeit zu gewährleis-
 155 ten: kein Mindestlohndumping, keine Scheinselbständig-
 156 keit!
 157 Langfristig streben wir an, den Verleih von Fortbewe-
 158 gungsmitteln in die öffentlichen Hand zu geben. So profi-
 159 tiert das Gemeinwohl von den Sharing-Angeboten - nicht
 160 rein profitorientierte Unternehmen.
 161

tiert das Gemeinwohl von den Sharing-Angeboten - nicht
 rein profitorientierte Unternehmen.

Antrag 259/II/2019

Jusos LDK

Der Landesparteitag möge beschließen:

Der Bundesparteitag möge beschließen:

Digitale Infrastruktur als öffentliche Daseinsvorsorge begreifen!

1 Die digitale Infrastruktur ist eine der Schlüsselinfrastruk-
 2 turen unserer Zeit. Für die Digitalisierung und Transfor-
 3 mation von Produktionsprozessen, das Internet der Din-
 4 ge, Smart Cities, Dienstleistungsangebote im ländlichen
 5 Raum oder digitalen Medienkonsum sind funktions- und
 6 leistungsfähige Breitbandnetze die zwingende Vorausset-
 7 zung. Dass öffentliche Daseinsvorsorge auch in öffentli-
 8 che Hand gehört ist eine Grundüberzeugung der Sozialde-
 9 mokratie. Wo sich jedoch in den Bereichen Krankenversor-
 10 gung, Wasserversorgung, Stromnetze, ÖPNV oder Woh-
 11 nen große öffentliche Debatten und Vorschläge wieder-
 12 finden, ist es im Bereich der digitalen Infrastruktur über-
 13 raschend still. Nehmen wir die Wichtigkeit der digitalen
 14 Infrastruktur jedoch ernst, müssen wir auch diese als öf-
 15 fentliche Daseinsvorsorge begreifen. Der aktuelle, privat
 16 kontrollierte Zustand, ist nämlich desaströs.

17

18 Art. 87f (1) GG verpflichtet den Bund zur „flächende-
 19 ckend angemessenen und ausreichenden“ Erbringung
 20 von Telekommunikationsdienstleistungen. Nach Art. 87f
 21 (2) GG sind diese Telekommunikationsdienstleistungen
 22 jedoch ausschließlich durch „privatwirtschaftliche Tätig-
 23 keiten durch die aus dem Sondervermögen Deutsche Bun-
 24 despost hervorgegangenen Unternehmen (Deutsche Tele-
 25 kom) und durch andere private Träger“ zu erbringen.
 26 Was ursprünglich die vermeintlichen Kräfte des freien
 27 Marktes aktivieren sollte, hat in der Realität jedoch ver-
 28 ehrende Auswirkungen. Die Verlagerung der Telekommu-
 29 nikation in die private Domäne ist der Hauptgrund da-
 30 für, dass Deutschland trotz üppiger Bundesfördermittel
 31 von 4,5 Mrd. € im Breitbandausbau immer noch Entwick-
 32 lungsland ist.

33

34 Es gibt zwei Fördermodi: sogenannte Wirtschaftlichkeits-
 35 lückenförderung, und das sogenannte Betreiber*innen-
 36 modell. Beim Wirtschaftlichkeitslückenmodell bauen die

Empfehlung der Antragskommission

Überweisen an: ASJ, Forum Netzpolitik (Konsens)

37 Kommunen das Breitbandnetz nicht selbst aus. Stattdes-
38 sen fließen die Fördermittel als Subventionen an priva-
39 te Telekommunikationsunternehmen. Rentiert es sich z.B.
40 für ein Unternehmen nicht in den Breitbandausbau eines
41 Dorfes mit 50 Einwohnern zu investieren, schließen die
42 Fördermittel die Lücke, sodass es sich rentiert. Beim Be-
43 treiber*innenmodell baut die Kommune das Netz selbst,
44 und verpachtet es anschließend für 20-30 Jahre an priva-
45 te Telekommunikationsunternehmen. Laut Bundesminis-
46 terium für Verkehr und digitale Infrastruktur fließen 75%
47 der bewilligten Fördermittel in die Wirtschaftlichkeitslü-
48 ckenförderung. Anstatt öffentliche Infrastruktur zu schaf-
49 fen, betreibt der Staat indirekte Unternehmenssubventio-
50 nen.

51

52 Auch beim Betreiber*innenmodell eröffnet die grundge-
53 setzlich geschützte Hoheitsposition privater Telekommu-
54 nikationsunternehmen ihnen jedoch eine Vielzahl von
55 Wegen den staatlichen Breitbandausbau zu verhindern
56 oder zu sabotieren. Wenn eine Kommune ihr Breitband-
57 netz ausbauen möchte, stellt sie zunächst einen Antrag
58 auf Förderung. Wird dieser bewilligt, können die priva-
59 ten Telekommunikationsunternehmen innerhalb von 6
60 Wochen während der sogenannten „Markterkundungs-
61 phase“ ein Veto einlegen, falls sie, nach Eigenaussage,
62 in den nächsten drei Jahren im ausgeschriebenen Gebiet
63 selbst bauen möchten. Geschieht dies, darf die Kommu-
64 ne nicht bauen. Oft legen Private Veto ein, nur um nach-
65 träglich Gründe anzugeben, warum sie in den nächsten
66 drei Jahren doch nicht bauen können. Außerdem wissen
67 die Kommunen gar nicht verlässlich, in welchen Gebie-
68 ten denn überhaupt bereits Breitband liegt. Das Breit-
69 bandnetz der privaten Telekommunikationsunternehmen
70 zählt nämlich als Geschäftsgeheimnis. Oft melden sich die
71 privaten Telekommunikationsunternehmen erst während
72 des Ausschreibungsprozesses für den Bau und geben an,
73 dass sie in Teilen der ausgeschriebenen Gebiete bereits
74 Breitband verlegt haben. Geschieht dies, ist die Ausschrei-
75 bung fehlerhaft und der Verwaltungsprozess muss von
76 Null gestartet werden.

77

78 Selbst wenn die privaten Telekommunikationsunterneh-
79 men kein Veto einlegen, und im ausgeschriebenen Gebiet
80 kein Breitband von ihnen liegt, binden sie vielerorts Bau-
81 firmen per Exklusivverträgen an sich. Selbst wenn Bauka-
82 pazitäten existieren, was in der aktuellen Hochkonjunk-
83 turphase der Baubranche ohnehin eine Seltenheit ist, kön-
84 nen diese deshalb oft von den Kommunen nicht abgeru-
85 fen werden.

86

87 Besonders problematisch ist das Geschäftsgebaren der
88 Deutschen Telekom, die den Kommunen Steine in den
89 Weg legt. Durch die Privatisierung der Deutschen Bundes-
90 post wurde die Telekom alleinige Inhaberin der Teilneh-
91 meranschlussleitungen (TAL). Dieses, umgangssprachlich

92 auch als "Letzte Meile" bezeichnetes, Netzsegment ver-
93 bindet die Vermittlungsstellen, welche grundsätzlich al-
94 len Internet Service Providern (ISPs) offenstehen, mit
95 den Hausanschlüssen der Kund*innen. In Deutschland
96 existieren viele sehr leistungsfähige, überregionale IP-
97 Netze (Backbones). Betreiber*innen sind sowohl pri-
98 vatwirtschaftliche Unternehmen, aber auch öffentlich-
99 rechtlich oder genossenschaftliche Träger*innen (wie z. B.
100 das Deutsche Forschungsnetz). Praktisch profitieren Pri-
101 vathaushalte von dieser Infrastruktur nicht, da die TAL
102 stets von der Telekom gemietet werden muss. Zudem ist
103 die Zugangstechnik oft veraltet, es kommen i. d. R. die
104 eigentlich nur für Telefonie konzipierten doppeladrigen
105 Kupferleitungen zum Einsatz. Da die Deutsche Telekom
106 auf neu gebaute TAL, die auf moderne Glasfasertechnik
107 setzen (FTTC, FTTH) kein Monopol hätte, wird der Ausbau
108 durch sie aktiv ausgebremst.

109

110 Wir fordern die Streichung von Art. 87f (2) GG. Damit wäre
111 Telekommunikation im Sinne von Art. 87f (1) GG wieder als
112 Hoheitsaufgabe des Bundes definiert.

113

114 Wir fordern die Re-Vergesellschaftung der „letzten Mei-
115 le“. Der Ausbau und die Bereitstellung der TALs soll wieder
116 Aufgabe des Staates werden. Dazu sind die entsprechen-
117 den Verwaltungseinheiten und Netzsegmente der Deut-
118 schen Telekom, sowie der TAL-Infrastruktur aller ande-
119 ren ISPs zu vergesellschaften. Die Endpunkte sind nied-
120 rigschwellig an ISPs bereit zu stellen. Zur finanziellen Ein-
121 bindung auch in den Ausbau schlagen wir langfristig ei-
122 ne genossenschaftliche Organisationsform vor. Als Teil der
123 öffentlichen Daseinsvorsorge genießen alle Bürger*innen
124 ein Grundrecht auf Bereitstellung einer breitbandigen TAL
125 für ihren Haushalt. Der Ausbau hat grundsätzlich auf Ba-
126 sis von Glasfasertechnik zu erfolgen.

127

128 Wir fordern die Vergesellschaftung der Breitbandinfra-
129 struktur weiterer privater Telekommunikationsunterneh-
130 men in jenen Gebieten, in denen sie die einzigen An-
131 bieter*innen und Besitzer*innen von Breitbandleitungen
132 sind. Die erworbenen Netze sind in das Netz der re-
133 vergesellschaftlichten Telekom zu integrieren. So wer-
134 den existierende regionale Monopolpositionen von pri-
135 vaten Telekommunikationsunternehmen aufgebrochen,
136 und die ineffiziente parallele Verlegung mehrerer Netze
137 vermieden.

138

139 Wir fordern, dass die Bundesmittel zur Breitbandförde-
140 rung nur noch im sogenannten Betreiber*innenmodell
141 ausgeschüttet werden. Öffentliche Steuermittel sollen
142 zur Schaffung öffentlicher Infrastruktur ausgegeben wer-
143 den, nicht als indirekte Unternehmenssubventionen.

Antrag 260/II/2019**FA XI - Mobilität****Der Landesparteitag möge beschließen:****Der Bundesparteitag möge beschließen:****Empfehlung der Antragskommission****Annahme (Konsens)****Revitalisierung des Nachtzugnetzes der Bahn als klimafreundliche Alternative**

1 Die SPD-Bundestagsfraktion wird aufgefordert, sich bei
2 der Bundesregierung für den Aufbau eines europäischen
3 Nachtzugnetzes unter Verwendung von Ökostrom einzu-
4 setzen. Und zwar entlang der Transeuropäischen Schie-
5 nennetze, als Alternative zum Fliegen. Sollte dies inner-
6 halb der laufenden Legislaturperiode nicht gelingen, so
7 ist die Wiedereinführung eines klimaneutralen Nacht-
8 zugnetzes in das nächste SPD-Bundestagswahlprogramm
9 und in eine künftige Koalitionsvereinbarung aufzuneh-
10 men.

11 Ziel ist die Finanzierung und Beschaffung von Schienen-
12 fahrzeugen für den Nachtverkehr. Sie kann von der Bestel-
13 lung bis zur Zulassung sechs Jahre dauern, da es für ei-
14 ne Erweiterung des Nachtverkehrs kaum noch Schlaf- und
15 Liegewagen in Europa gibt. Die Beschaffung von Schie-
16 nenfahrzeugen für den Nachtverkehr soll zunächst be-
17 treiberneutral durch den Bund erfolgen, da nur so EU-
18 Förderprogramme genutzt werden können (wie z. B. in Po-
19 len).

20 Da ein Nachtzugangebot aufgrund der verkehrspoliti-
21 schen Rahmenbedingungen (überhöhte Trassenpreise
22 in Deutschland, Wettbewerbsverzerrungen zum Flugver-
23 kehr) derzeit nicht eigenwirtschaftlich sein kann, ist es
24 nach dem Vorbild anderer europäischer Staaten (Schwe-
25 den, Finnland Polen, Ungarn) zu bezuschussen und durch
26 den Bund (verantwortlich nach dem Grundgesetz für den
27 Fernverkehr) zu bestellen. Aufgrund der Rechtslage sind
28 die die Zugleistungen europaweit auszuschreiben.

29 Langfristig soll ein eigenwirtschaftlicher Nachtverkehr
30 durch Veränderung der Wettbewerbsverzerrungen zum
31 Flugverkehr, Berücksichtigung der externen Kosten bei der
32 Preisbildung und Halbierung der Trassenpreise angestrebt
33 werden.

34 Zum Nachtzugnetz der ÖBB wird die Wiederherstellung
35 eines Nachtzugangebotes nach Amsterdam, Brüssel und
36 Paris, nach Kaunas, Riga und Tallinn über die 2026 fer-
37 tigestellte „Rail Baltica“ (und weiter nach Helsinki, nach
38 Inbetriebnahme des Tunnel ca. 2035) nach Kopenha-
39 gen, Stockholm und Oslo (über den neuen Fehmarn-Belt-
40 Tunnel), nach Edinburgh/Glasgow über London, durch
41 den Kanal-Tunnel, nach Athen und Istanbul über den
42 Transeuropäischen Korridor OEM (Berlin – Arad – Vidin
43 – Sofia – Thessaloniki) sowie in weitere Urlaubsregionen
44 der Adria (nach Rijeka), ans Mittelmeer über den 2027 fer-
45 tigestellten Brenner-Basis-Tunnel (bis nach Salerno) und
46 nach Barcelona/Costa Brava (mit Fährschluss nach Mal-
47 lorca) über die neue Hochgeschwindigkeitsstrecke Stras-
48 bourg – Lyon – Narbonne – Girona) angestrebt.

49

50 (Der SPD-Bundestagsfraktion vorab zur Kenntnisnahme)

Antrag 261/II/2019**FA XI - Mobilität****Der Landesparteitag möge beschließen:****Emissionen auf den Gewässern**

1 Der Berliner Senat wird aufgefordert, sich für eine Ver-
2 ringerung der Emissionen von Verbrennungsmotoren auf
3 den Gewässern einzusetzen und sich hierbei mit der Bran-
4 denburgischen Landesregierung abzustimmen. Dazu soll-
5 ten gegebenenfalls durch die entsprechende Ladeinfra-
6 struktur an Steganlagen und andere unterstützende Maß-
7 nahmen Anreize geschaffen werden, auf emissionsfreie
8 Motoren umzusteigen.

9

Begründung

11 Wassertouristik und Wassersport spielen auf den Seen in
12 unserer Region eine große Rolle. Damit dies weiterhin ge-
13 währleistet werden kann, müssen die Emissionen (Stick-
14 oxide, CO₂, Lärm) von Verbrennungsmotoren der Schiff-
15 fahrt verringert werden. Dies ist ein weiterer Baustein, um
16 die Berliner Klimaziele zu erreichen. Gleichzeitig werden
17 damit auch die Belastungen für die Anwohner*innen in
18 der Umgebung der Seen und für die Wassersportler*- und
19 Tourist*innen reduziert.

Empfehlung der Antragskommission**Annahme (Konsens)**

Umwelt / Energie/ Tierschutz**Antrag 215/II/2018****AGS Berlin****Der Landesparteitag möge beschließen:****Innovative Wasserstoffantriebstechnik stärken**

- 1 Die sozialdemokratischen Mitglieder des Abgeordneten-
- 2 hauses und des Senats von Berlin setzen sich dafür ein,
- 3
- 4 • das Wasserstofftankstellennetz aus bisher vier H2-
- 5 Tankstellen ausgebaut wird, um die Nachfrage nach
- 6 wasserstoffbetriebenen Fahrzeugen zu stärken
- 7 • Anreize zu setzen, Wasserstoff als Speichermedium
- 8 bereits bei Solar- und Windstromerzeugern zu pro-
- 9 duzieren
- 10 • zur Entwicklung effizienter Wasserstoff-
- 11 Speichertechnik zielgerichtet Forschungsmittel
- 12 bereitzustellen bzw. zu diesem Forschungsschwer-
- 13 punkt Kooperationen mit anderen Forschungsein-
- 14 richtungen auszubauen.

15

16

Begründung

18 Wasserstoff gewinnt als transportabler und exportierba-

19 rer Energiespeicher immer mehr an Bedeutung. Als Pi-

20 lotprojekt mit gerade einmal vier Wasserstofftankstel-

21 len in Berlin reicht diese rudimentäre Versorgungsinfra-

22 struktur keinesfalls aus, um die Nachfrage nach dieser

23 potentiell zukunftsweisenden KFZ-Antriebstechnik nen-

24 nenswert zu wecken. Zu o.g. Anreizen können Auflagen

25 zählen, Entschädigungszahlungen an die Betreiber tem-

26 porär stillgelegter Windkraftanlagen an deren Produktion

27 von Wasserstoff als Speichermedium zu knüpfen. Effizi-

28 ente Wasserstoffspeichertechnik kann in Forschungsver-

29 bänden schneller und günstiger erforscht werden.

30

31 Ein Ausbau der Wasserstoffantriebstechnik entspricht ei-

32 nem der Ziele des rotrotgrünen Berliner Koalitionsver-

33 trags, der Rolle von Energiespeichern sowie erneuerbaren

34 und Prosumer-Lösungen Rechnung zu tragen. Damit wür-

35 de rde Berlin an einen nationalen und internationalen Ent-

36 wicklungen Anschluss halten. Bis November 2017 entstan-

37 den - noch vornehmlich im Süden - 45 Wassertankstellen

38 in Deutschland, bis 2019 sollen 100 installiert sein. IDort

39 haben Honda und Hyundai erste Automodelle mit Was-

40 serstoffantrieben auf den Markt gebracht, deutsche Her-

41 stellern wollen bis 2027 nachziehen. In unserer Region hat

42 die Niederbarnimer Eisenbahn die sog. Heidekrautbahn

43 auf diese Zukunftstechnologie umgestellt.

Empfehlung der Antragskommission**Überweisen an: FA V - Stadt des Wissens, FA X - Natur, En-**
ergie, Umweltschutz, FA XI - Mobilität (Konsens)

Antrag 269/II/2019**KDV Mitte****Der Landesparteitag möge beschließen:****Klimaschutz**

1 Die sozialdemokratischen Mitglieder des Abgeordneten-
 2 hauses sowie des Senats werden aufgefordert, bei allen
 3 zukünftigen Entscheidungen deren mögliche Auswirkun-
 4 gen auf das Klima und die Umwelt sowie daraus resultie-
 5 rende zusätzliche Treibhausgasemissionen und/oder Ein-
 6 sparpotentiale zu berücksichtigen, um die Klimakrise und
 7 deren Folgen zu begrenzen oder abzuschwächen. Zusätz-
 8 liche Emissionen müssen mit Einsparungen an anderer
 9 Stelle verbunden werden und müssen vereinbar sein mit
 10 den Einsparvorgaben des Pariser Klimaabkommens.

11

Begründung

12 Auch in Berlin sind die Auswirkungen der Klimakrise nicht
 13 erst seit diesem Sommer verstärkt zu spüren. Berlin wird
 14 voraussichtlich sein Ziel einer Einsparung von 40 % CO
 15 bis 2020 bezogen auf das Referenzjahr 1990 verfehlen.
 16 Um das Ziel einer Einsparung von mindestens 85 % bis
 17 2050 zu erreichen, müssen alle Verwaltungseinheiten und
 18 politischen Entscheider*innen in Berlin dieses Ziel unter-
 19 stützen. Insbesondere die Bereiche klimaneutrale Ener-
 20 gieversorgung von Gebäuden, Mobilitätsmanagement im
 21 Bezirk, Energiemanagement für öffentliche Gebäude, Be-
 22 schaffung sowie Maßnahmen zur Erhöhung der Sanie-
 23 rungsrate im Stadtgebiet müssen hierbei besonders ge-
 24 prüft und angegangen werden.

25

Empfehlung der Antragskommission**Annahme in der Fassung der AK (Konsens)**

Die sozialdemokratischen Mitglieder des Abgeordneten-
 hauses sowie des Senats werden aufgefordert, bei allen
 zukünftigen Entscheidungen deren mögliche Auswirkun-
 gen auf das Klima und die Umwelt sowie daraus resultie-
 rende zusätzliche Treibhausgasemissionen und/oder Ein-
 sparpotentiale zu berücksichtigen, um **den Klimawandel**
 und deren Folgen zu begrenzen oder abzuschwächen. Zu-
 sätzliche Emissionen müssen mit Einsparungen an ande-
 rer Stelle verbunden werden und müssen vereinbar sein
 mit den Einsparvorgaben des Pariser Klimaabkommens.

Antrag 270/II/2019**KDV Steglitz-Zehlendorf****Der Landesparteitag möge beschließen:****Der Bundesparteitag möge beschließen:****15 Punkte um die Klimakrise zu bekämpfen**

1 Das auf Wachstum und der Ausbeutung fossiler Ressour-
 2 cen basierende Wirtschaftssystem führt offenkundig in
 3 die Klimakatastrophe – wenn nicht jetzt radikal umge-
 4 steuert wird. Das erkennen weltweit immer mehr Men-
 5 schen, nicht erst seit mit „Fridays for Future“ jede Wo-
 6 che hunderttausende Schüler*innen weltweit für mehr
 7 Klimaschutz auf die Straße gehen. Die Klimakrise domi-
 8 niert zurzeit viele öffentliche Debatten und Wahlkämpfe,
 9 ob in Australien oder zuletzt bei der Europawahl. Dabei
 10 ist es natürlich nicht so, als hätten wir keine anderen Pro-
 11 bleme, die auf eine Lösung warten. Der weltweite Rechts-
 12 ruck, die soziale Spaltung innerhalb der Gesellschaft und
 13 die militärischen Eskalationen an so vielen Brandherden
 14 wie nie stellt uns vor immense Herausforderungen. Vie-
 15 le dieser Herausforderungen sind aber eng mit dem Kli-

Empfehlung der Antragskommission**Überweisen an: FAX - Natur, Energie, Umweltschutz (Kon-
sens)**

16 mawandel verbunden. Wasser- und Ressourcenknappheit
17 und Extremwetterkatastrophen befeuern u.a. durch Kon-
18 flikte ausgelöste Fluchtbewegungen und auch in sozialer
19 Hinsicht trifft das Motto des DGB zu den Internationalen
20 Klimaverhandlungen zu: „There are no jobs on a dead pla-
21 net“.

22

23 Für uns bedeutet der Kampf gegen die Klimakrise nicht
24 nur den Erhalt einer lebenswerten Umwelt, für uns ist es
25 zugleich der Kampf gegen ein Wirtschaftssystem, das den
26 Raubbau an Natur und Menschen für Profite fördert und
27 die dramatischen Folgen der Allgemeinheit überlässt.

28

29 Wir stehen auf Seite all derer, die sich für ambitionierten
30 Klimaschutz einsetzen. Dabei sind wir solidarisch mit den
31 Aktivist*innen der Klimabewegungen wie z.B. Fridays For
32 Future, Scientists for Future, Workers for Future, die auch
33 mit zivilem Ungehorsam genau jene in den Fokus neh-
34 men, die mit diesem Raubbau Milliarden verdienen. Ein
35 radikaler Bruch mit dem fossilen Kapitalismus zwingt uns
36 neue Fragen auf. Wie können wir die Fehler der Vergan-
37 genheit vermeiden und die notwendige Transformation
38 dafür nutzen, dass die Zukunft aus einer Wirtschaftsord-
39 nung besteht, die auf demokratischer Kontrolle, sozialer
40 Teilhabe und der Achtung der planetaren Grenzen beruht?

41

42 **1. Wir bekennen uns zum Pariser Klimaschutzabkommen**

43 Mit dem Pariser Klimaschutzabkommen ist es gelun-
44 gen eine Einigung zwischen 196 (seit dem Ausstieg der
45 USA unter Trump nun 195) Ländern auf ein allgemeines
46 rechtsverbindliches, weltweites Klimaschutzübereinkom-
47 men zu erreichen. Zentrales Ziel des Abkommens ist es,
48 den Anstieg der Klimaerhitzung auf 2 Grad Celsius, mög-
49 lichst sogar 1,5 Grad bis Ende des Jahrhunderts zu be-
50 grenzen. Die EU und andere Industrieländer sind gehal-
51 ten, ärmere Länder zu unterstützen. Denn ein Großteil der
52 in der Atmosphäre kumulierten Emissionen stammt aus
53 der Industrialisierung einiger weniger Staaten, während
54 Schwellen- und Entwicklungsländer schon heute überpro-
55 portional von der Klimakrise betroffen sind. Angesichts
56 der Versäumnisse in der Vergangenheit müssen Länder
57 wie Deutschland äußerst schnell Maßnahmen ergreifen,
58 um ein äußerst begrenztes CO₂-Budget einzuhalten und
59 ihren Beitrag zur Einhaltung des 1,5 Grad-Limits nachzu-
60 kommen. Dafür müssen alle Sektoren liefern, also insbe-
61 sondere die Energieversorgung, der Verkehr, die Industrie,
62 Wärme und die Landwirtschaft. Sämtliche Ebenen und Be-
63 reiche sind daran gehalten, effektive Maßnahmen schnell
64 zu ergreifen, die wir dringend einfordern.

65

66 **2. Wir fordern die schnellstmögliche Einigung auf ein Kli-**
67 **maschutzgesetz. Wir dürfen uns hier vom Koalitionspart-**
68 **ner nicht mehr hinhalten lassen. Am Klimaschutz kann**
69 **sich entscheiden, ob die große Koalition bis zum Ende**
70 **hält.**

71 Deutschland hat keine gesetzlich verankerten Klima-
72 schutzziele. Bestehende Ziele für 2020, 2030 und 2040
73 sind lediglich Kabinettsbeschlüsse, die von den jeweili-
74 gen Koalitionen bestätigt wurden. Auch das führt dazu,
75 dass Deutschland sein Ziel, 40% der Emissionen bis 2020
76 gegenüber 1990 einzusparen, mit lediglich 32% krachend
77 verfehlt wird. Da der Großteil der Einsparungen auf
78 den industriellen Zusammenbruch der DDR-Wirtschaft
79 zurückzuführen ist, kann man von einem Totalversagen
80 sprechen. Dazu kommt, dass die nationalen Klimaziele
81 noch immer aus dem Energiekonzept der Bundesregie-
82 rung von 2010 abgeleitet werden, dass eine Emissions-
83 minderung von 80-95% bis 2050 vorsah. Alle nachfolgen-
84 den Ziele für 2030 inklusive der Sektorziele aus dem Kli-
85 maschutzplan 2050 adressieren die 80% bis 2050. Mit der
86 Unterzeichnung des Pariser Klimaabkommens sind die-
87 se Ziele völlig überholt. Bis 2050 muss Deutschland seine
88 Emissionen danach um mindestens 95% reduzieren und
89 eigentlich bereits 2040 weitgehend treibhausgasneutral
90 sein. Das führt dazu, dass selbst die bestehenden klimapo-
91 litischen Vorhaben aus dem Koalitionsvertrag per se nicht
92 mit dem Pariser Abkommen vereinbar sind.

93 Nichtsdestotrotz hat die SPD nach dem Scheitern der
94 Jamaika-Verhandlungen einige wichtige Stellschrauben
95 für den Klimaschutz verankern können. Im Koalitionsver-
96 trag haben sich die Regierungsparteien auf eine Klima-
97 schutzgesetzgebung geeinigt, mit der das 2030-Ziel zur
98 Reduzierung der CO₂-Emissionen um mindestens 55% ge-
99 genüber 1990 erreicht werden soll. Dafür sollen die bis-
100 her unverbindlichen Klimaziele und die Sektorziele für
101 2030 gesetzlich verankert und mit einem Maßnahmenpa-
102 ket unterlegt werden. Zentrales Vorhaben ist der Ausbau
103 der Erneuerbaren Energien auf mindestens 65% der Brut-
104 tostromezeugung. Wichtiger Baustein war auch die Ein-
105 setzung der sogenannten Kohlekommission, die den Weg
106 und das Ende der Kohleverstromung in Deutschland be-
107 schreiben sollte. Das klimapolitisch ernüchternde Ergeb-
108 nis von Anfang 2019 soll ebenfalls gesetzlich fixiert wer-
109 den.

110 Das Zwischenfazit ist schockierend. Von Beginn der Regie-
111 rungsarbeit an hat die Union alle klimapolitischen Initia-
112 tiven ausgebremst und auf Zeit gespielt. Unter dem Ein-
113 fluss der fossilen Lobby blockiert die Union das von Svenja
114 Schulze eingereichte Klimaschutzgesetz, verschleppt den
115 Kohleaussieg und verhindert wirksame ordnungsrechtli-
116 che Maßnahmen mit Verweis auf teure Anreizprogram-
117 me, deren Wirksamkeit höchst fraglich sind. Um die Blo-
118 ckaden irgendwie aufzulösen wurde daher ein Klimakabi-
119 nett eingerichtet, im dem alle Minister*innen der relevan-
120 ten Ressorts vertreten sind. Am 20. September soll hier ein
121 ganzes Paket an klimapolitischen Maßnahmen beschlos-
122 sen werden.

123

124 **3. Wir fordern klare ordnungsrechtliche Maßnahmen in**
125 **den Sektoren Energie, Verkehr, Industrie, Gebäude und**

126 **Landwirtschaft sowie Förderprogramme und eine CO2-**
127 **Bepreisung.**

128 Von Beginn der Regierungsarbeit an hat die Union al-
129 le klimapolitischen Initiativen ausgebremst und auf Zeit
130 gespielt. Unter dem Einfluss der fossilen Lobby blockiert
131 die Union das von Svenja Schulze eingereichte Klima-
132 schutzgesetz, verschleppt den Kohleausstieg und verhin-
133 dert wirksame ordnungsrechtliche Maßnahmen mit Ver-
134 weis auf teure Anreizprogramme, deren Wirksamkeit
135 höchst fraglich sind. Die Einführung eines eigenen natio-
136 nalen Emissionshandels für Wärme und Verkehr, wie von
137 vielen in der Union favorisiert, lehnen wir ab.

138

139 **4. Wir fordern, dass eine notwendige Anhebung der Ener-**
140 **giesteuersätze sozial gerecht ist.**

141 Dafür brauchen wir deutliche Entlastungen gerade der
142 einkommensschwachen Haushalte an anderer Stelle. Ob
143 über die Absenkung anderer Belastungen oder eine Kli-
144 maprämie, wichtig ist die sozialpolitische Verteilungs-
145 wirkung. Einkommensstarke Haushalte haben im Schnitt
146 mehr Wohnfläche zur Verfügung, fahren größere Autos
147 und insgesamt einen deutlich höheren CO2-Fußabdruck.
148 Mit einer sinnvollen Steuerreform anhand der CO2-
149 Intensität ist es möglich, einkommensschwache Haushal-
150 te in Zukunft zu entlasten und zugleich einen wesentli-
151 chen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Die Weiterent-
152 wicklung der CO2 Bepreisung muss zwei konkrete Vor-
153 aussetzungen erfüllen:

- 154 1. ökologische Lenkungswirkung: sofort umsetzbare
155 Maßnahmen zur deutlichen Reduzierung des Aus-
156 stoßes von Treibhausgasen insbesondere bei Wär-
157 me und Verkehr mithilfe einer Erhöhung der Ener-
158 giesteuersätze auf ausgestoßenes CO2
- 159 2. soziale Lenkungswirkung: soziale Ausgestaltung
160 der Belastung durch diese Steuererhöhung und Si-
161 cherstellung der Aufkommensneutralität

162

163 **5. Wir fordern als ersten Schritt einen Mindestpreis von**
164 **180.- Euro die Tonne CO2 für die Industrie einzuführen, der**
165 **dem ETS dann die erhoffte klimapolitische Lenkungswir-**
166 **kung verschaffen kann und kontinuierlich steigt.**

167 Der ETS als marktliches Mengeninstrument hat unter dem
168 Einfluss der fossilen Lobbyverbände in den letzten 15 Jah-
169 ren kaum bis gar keine Wirkung zeigen können.

170

171 **6. In den nicht dem ETS unterworfenen Sektoren wie Wär-**
172 **me und Verkehr fordern wir eine kurzfristig einführba-**
173 **re und wirksame CO2-Bepreisung, die über einen auf-**
174 **steigenden Pfad Investitionssicherheit gibt. Diese CO2-**
175 **Bepreisung soll so ausgestattet werden, dass Privathaus-**
176 **halte nur bei Klimaschädlichem Verhalten mehr belastet**
177 **werden (Ausgleichszahlung)**

178 Bisher sind wichtige Bereiche, wie Verkehr und Gebäude
179 nicht in den Europäischen Emissionshandel (ETS) einbe-
180 zogen. Die Einführung eines eigenen nationalen Emisssi-

181 onshandels für Wärme und Verkehr, wie von vielen in der
182 Union favorisiert, lehnen wir ab. Hier hoffen die gleichen
183 Lobbyisten wie beim ETS ihren Einfluss geltend zu machen
184 und das Instrument schrottreif zu schießen. Zudem dau-
185 ert der Aufbau eines solchen Instrumentes Jahre. Jahre,
186 die wir in Anbetracht der Klimakrise nicht haben.

187

188 **7. Wir fordern, endliche eine stärkere Bepreisung von Flug-**
189 **tickets im Rahmen einer Klimaabgabe und eine Besteue-**
190 **rung von Kerosin auf allen Flügen vorzunehmen.**

191 Anzustreben wäre als vorrangige Lösung eine gemeinsa-
192 me europäische Lösung für die Verteuerung des Flugver-
193 kehrs. Sollte dies nicht gelingen, sollte auf nationaler Ebe-
194 ne ein Weg gefunden werden.

195 Der Flugverkehr boomt. Wesentlicher Grund sind die nied-
196 rigen Preise für Tickets, mit denen keine Bahn mithalten
197 kann. Verantwortlich dafür ist wiederum, dass der Staat
198 das Fliegen subventioniert, in dem er keine Steuer auf
199 den Verbrauch des Kerosins erhebt. Wir brauchen jetzt die
200 Schubumkehr. Flugpreise müssen die ökologischen Kos-
201 ten enthalten. Wir halten es für dringend erforderlich,
202 endliche eine stärkere Bepreisung von Flugtickets im Rah-
203 men einer Klimaabgabe und eine Besteuerung von Kero-
204 sin auf allen Flügen vorzunehmen. Anzustreben wäre als
205 vorrangige Lösung eine gemeinsame europäische Lösung
206 für die Verteuerung des Flugverkehrs. Sollte dies nicht ge-
207 lingen, sollte auf nationaler Ebene ein Weg gefunden wer-
208 den. Dabei ist unabdingbar, dass die Einnahmen aus einer
209 stärkeren Bepreisung von Flügen in den massiven Ausbau
210 des Schienennetzes fließen.

211

212 **8. Wir fordern, dass umgehend zusätzliche Braunkohle-**
213 **Kraftwerkskapazitäten von zwei Gigawatt gedrosselt**
214 **werden sollten und die alten und klimaschädlichsten**
215 **Braunkohle-Kraftwerksblöcke mit 3,1 Gigawatt bis 2020**
216 **abzuschalten sind. Bis 2022 sollten Steinkohle-Kraftwerke**
217 **mit einer Gesamtkapazität von 7,5 Gigawatt abgeschaltet**
218 **werden.**

219 Der hohe Verbrauch fossiler Energieträger wie Kohle, Öl
220 und Gas ist wesentliche Ursache für den Klimawandel,
221 wobei Kohle die mit Abstand klimaschädlichste Energie
222 ist. Kohlekraftwerke verursachen einen Großteil des welt-
223 weiten Ausstoßes von CO₂. Die Bekämpfung der Klimakri-
224 se macht deshalb den Ausstieg aus der klimaschädlichen
225 Kohle und den Ausbau der klimafreundlichen erneuerba-
226 ren Energien zwingend. Die Kohlekommission hat einen
227 Pfad empfohlen, bei dem das letzte Kraftwerk noch 2035,
228 vielleicht sogar noch 2038 laufen soll. Das ist klimapoliti-
229 sch nicht vertretbar. Wenn wir das 1,5 Grad-Limit von Pa-
230 ris ernst nehmen, muss der Kohleausstieg in Deutschland
231 2030 abgeschlossen sein. Wir fordern daher den schnellst-
232 möglichen Ausstieg aus dem Kohlebergbau in Verbindung
233 mit der Sicherstellung von beruflichen Perspektiven für
234 die noch darin Beschäftigten. Dabei ist klar, dass dies nur
235 bei einem deutlich beschleunigten Ausbau der Erneuerba-

236 ren Energien gelingen kann.

237

238 **9. Wir fordern einen CO₂-Mindestpreis im Stromsektor**

239 Wir halten den Europäischen Emissionshandel (ETS) für
240 äußerst problematisch und fordern, dass die Bundesregie-
241 rung sich in der EU für einen CO₂-Mindestpreis im Strom-
242 sektor einsetzt. 2020 sollte dieser beginnen und bis 2025
243 auf mindestens 40 Euro pro Tonne steigen.

244

245 **10. Wir fordern eine Förderpolitik, die das Potenzial unter-
246 schiedlicher Technologien bei den Erneuerbaren Energien
247 nutzt. Die technologiespezifischen Einspeisevergütungen
248 haben dies erfolgreich bewerkstelligt und sollten daher
249 auch in Zukunft eingesetzt werden, um erneuerbare En-
250 ergien zu fördern und auszubauen**

251 Der Ausstieg aus der Kohleverstromung kann nur gelin-
252 gen, wenn Erneuerbare Energien den Platz einnehmen
253 können. Dazu gehört nicht nur, den Ausbau der Erneuer-
254 baren zu beschleunigen, sondern auch ihre Integration in
255 das Stromnetz zu gewährleisten. Mit dem Erneuerbare-
256 Energien-Gesetz (EEG) konnte in den letzten Jahren hier-
257 für ein großer Beitrag geleistet werden. Die jährliche De-
258 ckelung des Ausbaus von Wind- und Solarenergie sowie
259 die schrittweise Umstellung auf Ausschreibungen als För-
260 dermechanismus hat jedoch den Ausbau der Erneuerba-
261 ren verlangsamt und es kleineren, dezentral organisier-
262 ten Energieproduzenten den Zugang zu Förderungen er-
263 schwert.

264 Sozialdemokratische Wirtschaftspolitik steht für eine
265 technologieoffene Förderpolitik in der Energiewende.
266 Technologieoffen heißt jedoch nicht neutral zu bleiben:
267 Photovoltaik, Windmühlen an Land und auf See, Biomas-
268 se, Geothermie und Wasserkraft haben alle ihre speziel-
269 len Bedürfnisse, was Förderung und Ausbau angeht. Um
270 das Potenzial jeder einzelnen Technologie zu entwickeln,
271 muss die Förderpolitik ihren speziellen Bedürfnissen Rech-
272 nung tragen. Die technologiespezifischen Einspeisevergü-
273 tungen haben dies erfolgreich bewerkstelligt und sollten
274 daher auch in Zukunft eingesetzt werden, um erneuerba-
275 re Energien zu fördern und auszubauen – insbesondere,
276 wenn es um dezentralere, lokale Energieerzeugungs- und
277 -verbrauchssysteme geht.

278

279 **11. Wir fordern sowohl den Ausbau der Übertragungskapazitäten von großen Wind Offshore Parks im Norden Deutschlands in den Süden zu verstärkt und ebenso Anstrengungen zu fördern, die auf dezentrale, kommunale Lösungen setzen.**

284 Die Integration der Erneuerbaren darf nicht nur die In-
285 teressen der großen Energieerzeugungskonzernen verfol-
286 gen. Dem Netzausbau kommt hierbei eine Schlüsselrolle
287 zu. Der Ausbau der Übertragungskapazitäten von großen
288 Wind Offshore Parks im Norden Deutschlands in den Sü-
289 den muss zwar fortgesetzt und verstärkt werden. Aller-
290 dings müssen ebenso Maßnahmen und Anstrengungen

291 gefördert werden, die auf dezentrale, kommunale Lösun-
292 gen setzen. Das betrifft den Ausbau intelligenter, dezen-
293 traler Einspeisesysteme genauso wie die Weiterentwick-
294 lung hin zu einem intelligenten Energieverbrauch, der der
295 volatilen Energiegewinnung aus Sonnen- und Windener-
296 gie besser Rechnung trägt. Speichertechnologien kommt
297 hier eine entscheidende Rolle zu. Es sollten daher mehr
298 Mittel für Forschung und Produktionskapazitäten für Bat-
299 terien und andere Energiespeichertechnologien mobili-
300 siert werden.

301

302 **12. Wir fordern, die Kosten der Energiewende fair zu ver-**
303 **teilen.**

304 Hohe Strompreise, die aus der Förderung der Erneuer-
305 baren Energien, aber auch aufgrund steigender Kosten
306 für Netzentgelte resultieren, treffen dabei ärmere Haus-
307 halte härter als reichere. Zwar geht von einem höheren
308 Strompreis ein Anreiz für einen geringeren Energiever-
309 brauch aus. Allerdings braucht eine fortwährende Akzep-
310 tanz der Energiewende auch akzeptable Preise für die pri-
311 vaten Haushalte. Die SPD setzt sich dafür ein, die Aus-
312 nahmen bei der Finanzierung der Einspeisevergütungen
313 des EEG für die energieintensive Industrie zu verringern
314 und stattdessen nur noch für solche Sektoren zu gewähr-
315 leisten, die tatsächlich in einem international harten Kos-
316 tenwettbewerb stehen. Außerdem sollte die EEG-Umlage
317 maximal gedeckelt werden. Wenn die Kosten der Einspei-
318 severgütung zu einer EEG-Umlage oberhalb der Decke-
319 lung führen, sollten Steuermittel zur Finanzierung bereit-
320 gestellt werden. Auf diese Weise sind eine fairere Lasten-
321 verteilung und eine klare Garantie, dass die Strompreise
322 nicht über ein gewisses Limit steigen werden, gegeben.
323 Um die Bezahlbarkeit der Energiekosten zu gewährleis-
324 ten bedarf es allerdings auch einer allgemeinen Verbesse-
325 rung der unteren und mittleren Einkommen in Deutsch-
326 land. Höhere Kosten verbunden durch mehr Nachhaltig-
327 keit sind nur dann gesellschaftlich akzeptabel, wenn die
328 soziale Frage nach mehr Gleichheit und Verteilungsge-
329 rechtigkeit beantwortet ist.

330 Abgesehen vom Kostenanreiz sollten außerdem weitere
331 Maßnahmen zur Energieeinsparung eingeleitet werden.
332 Es sollten daher regulatorische Maßnahmen auf den Weg
333 gebracht werden, die dazu führen, dass elektrische Geräte
334 keine dauerhaften Kontrolllichter besitzen, sparsamer En-
335 ergie verbrauchen und nutzer*innengerecht aktiviert und
336 deaktiviert werden.

337

338 **13. Wir fordern, den Bahnverkehr zu stärken.**

339 Aus ökologischer Sicht ist der Bahnverkehr ein wichti-
340 ges Element der klimagerechten Verkehrswende. Zugleich
341 gehört der öffentliche Schienenverkehr zur Grundversor-
342 gung - es ist eine staatliche Aufgabe, für die Bereitstel-
343 lung einer angemessenen Eisenbahn-Infrastruktur zu sor-
344 gen. Die Stärkung des öffentlichen Nah- und Fernverkehr
345 zum Wohl der Allgemeinheit und breiter Bevölkerungs-

346 kreise war seit jeher ein sozialdemokratisches Anliegen.
347 Leider gibt dieser Sektor gerade kein gutes Bild ab. Die
348 Infrastruktur wurde lange vernachlässigt. Viele Strecken
349 sind sanierungsbedürftig. Die Bahn hat sich aus etlichen
350 Regionen zurückgezogen, die Gleislänge stagniert. Gera-
351 dezu sprichwörtlich sind Zugverspätungen geworden. Die
352 Netzentwicklung der vergangenen Zeit - beispielsweise
353 mit dem Abbau von Weichen - hat diesen Missstand be-
354 günstigt, weil Flexibilität verloren gegangen ist.

355

356 **14. Wir fordern eine Klarstellung, dass die Bahn ein öffent-**
357 **liches Unternehmen mit einem öffentlichen Auftrag ist.**

358 Wir begrüßen das Bestreben der Bundesregierung, zu-
359 künftig die Deutsche Bahn nicht mehr auf maximalen Ge-
360 winn, sondern auf das volkswirtschaftliche Ziel der Stei-
361 gerung des Personen- und Güterverkehrs auszurichten.
362 Hierzu bedarf es einer gesetzlichen Klarstellung über den
363 Status der Deutschen Bahn als öffentlichliches Unterneh-
364 men, um aus dem Aktienrecht ergebenden Bedenken vor-
365 zubeugen. Die angestrebte Verdoppelung der Fahrgast-
366 zahlen bis 2030 ist ein ehrgeiziges Ziel, sollte jedoch eher
367 als geplant erreicht werden. Hierzu ist eine Aufstockung
368 des Volumens der Leistungs- und Finanzierungsvereinba-
369 rung erforderlich - über den Umfang von 86 Milliarden Eu-
370 ro in zehn Jahren hinaus.

371

372 **15. Wir fordern die LKW Maut auszubauen und den Mehr-**
373 **wertsteuersatz für Bahnfahrten abzusenken.**

374 Die Bahn benötigt für eine Verlagerung von Personen und
375 Gütern von der Straße auf die Schiene faire, privilegier-
376 te Wettbewerbsbedingungen. Die Lkw-Maut muss daher
377 auf weitere Strecken ausgeweitet und angehoben wer-
378 den. Für Bahnfahrten sollte hingegen der Mehrwertsteu-
379 ersatz abgesenkt werden. Die DB Netz AG ist zu verpflich-
380 ten, alte Strecken wieder zu ertüchtigen und in Betrieb
381 zu nehmen - wie beispielsweise die Stammbahn zwischen
382 Berlin und Potsdam. Auch ist das Fahrtempo zu erhöhen,
383 Bummelstrecken zu begrenzen. Zum Gesamtkonzept ge-
384 hören auch verbesserte Anschlussverbindungen - hierbei
385 kann der geplante "Deutschland-Takt" eine wichtige Rolle
386 spielen.

387 Notwendig ist zudem die grundlegende Überarbeitung
388 des Bundesverkehrswegeplans, der völlig an unseren Kli-
389 mazielen und den Mobilitätsbedürfnissen vorbei geht.
390 Wir brauchen keinen Neubau von Autobahnen und Land-
391 straßen, sondern die Wiederverfügbarmachung einer flä-
392 chendeckenden Gleisinfrakstruktur.

Antrag 271/II/2019**KDV Spandau****Der Landesparteitag möge beschließen:****Einbeziehung der „Fridays for Future“ – Bewegung in die Klimapolitische Diskussion des Abgeordnetenhauses**

1 Die Abgeordneten der SPD-Fraktion im Berliner Abgeord-
 2 neten Haus werden aufgefordert, die Klimaforderungen
 3 der „Fridays for Future“ auf die Tagesordnung zu setzen.
 4 Dabei sollen neben allen Fraktionen des Abgeordneten-
 5 hauses, Berliner Vertreter der „Fridays for Future“- Bewe-
 6 gung eingeladen und ihnen Rederecht eingeräumt wer-
 7 den.

8

9 Begründung

10 Es ist Zeit die Jugend, in Form der „Fridays for Future“- Be-
 11 wegung in den politischen Prozess einzubeziehen. Vor ei-
 12 niger Zeit hat, die Bewegung konkrete Forderungen de-
 13 finiert. Die es jetzt zu diskutieren und auf Machbarkeit
 14 zu prüfen gilt. Damit dieser Prozess so transparent wie
 15 möglich erfolgt, sollen Berliner Vertreter*innen der Be-
 16 wegung eingeladen werden. Nur durch aktives Mitgestal-
 17 tungsrecht zeigen wir der jetzigen Generation, dass nicht
 18 an ihnen vorbei entschieden wird und die Politik den Auf-
 19 schrei gehört hat.

Empfehlung der Antragskommission**Annahme in der Fassung der AK (Konsens)**

Die Abgeordneten der SPD-Fraktion im Berliner Abgeord-
 netenhaus werden aufgefordert, **den begonnenen Dialog**
 mit „Fridays for Future“ fortzusetzen.

Antrag 272/II/2019**KDV Lichtenberg****Der Landesparteitag möge beschließen:****Klimanotstand für Berlin ausrufen!**

1 Eine engagierte und progressive Klimapolitik ist zutiefst
 2 solidarisch und sozialdemokratisch. Von den Auswirkun-
 3 gen des menschengemachten Klimawandels werden wir als
 4 Gesellschaft gesamt betroffen sein. Wir brauchen daher
 5 auch gesamtgesellschaftliche Lösungsansätze. Wir for-
 6 dern daher, dass die SPD-Fraktion im Abgeordnetenhaus
 7 und die sozialdemokratischen Mitglieder des Senats sich
 8 dafür einsetzen sollen, den Klimanotstand auszurufen
 9 und damit die Klimakrise und ihre Folgen als Probleme von
 10 höchster Priorität anzuerkennen. Dadurch soll bei allen
 11 Entscheidungen des Abgeordnetenhauses und des Senats
 12 die Auswirkungen auf das Klima bedacht und Lösungen
 13 bevorzugt werden, die sich positiv auf den Klimaschutz
 14 auswirken und die ökologische, gesellschaftliche und öko-
 15 nomische Nachhaltigkeit berücksichtigen. Politische Ent-
 16 scheidungen sollen demnach die Ergebnisse des Intergo-
 17 vernmental Panel on Climate Change (IPCC) berücksich-
 18 tigen. Die Auswirkungen auf das Klima und die Umwelt
 19 sind in jedem Beschluss mitaufzuführen, bei negativen
 20 Auswirkungen muss zwingende Erforderlichkeit des Be-
 21 schlusses begründet werden. In dem Zusammenhang soll-
 22 te Berlin seine Bedeutung als Wissenschaftsstandort noch

Empfehlung der Antragskommission**Annahme in der Fassung der AK (Konsens)****Änderung Überschrift: Konsequente Klimapolitik für Ber-
lin!**

Eine engagierte und progressive Klimapolitik ist zutiefst
 solidarisch und sozialdemokratisch. Von den Auswirkun-
 gen des menschengemachten Klimawandels werden wir als
 Gesellschaft gesamt betroffen sein. Wir brauchen daher
 auch gesamtgesellschaftliche Lösungsansätze. Wir for-
 dern daher, dass die SPD-Fraktion im Abgeordnetenhaus
 und die sozialdemokratischen Mitglieder des Senats sich
 dafür einsetzen sollen, **der Klimakrise mit einer entschlos-
 senen Klimapolitik zu begegnen** und damit die Klimakrise
 und ihre Folgen als Probleme von höchster Priorität anzu-
 erkennen. Dadurch soll bei allen Entscheidungen des Ab-
 geordnetenhauses und des Senats die Auswirkungen auf
 das Klima bedacht und Lösungen bevorzugt werden, die
 sich positiv auf den Klimaschutz auswirken und die öko-
 logische, gesellschaftliche und ökonomische Nachhaltig-
 keit berücksichtigen. **Nachhaltige Politik bedeutet für uns**
zwingend auch die die Beantwortung der sozialen Frage.
 Politische Entscheidungen sollen demnach die Ergebnis-
 se des Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC)
 berücksichtigen. Die Auswirkungen auf das Klima und die

23 weiter ausbauen und mehr Lehrstühle einrichten, die Klima-
 24 schutz als zentrales Forschungsgebiet haben und sich
 25 mit der Transformation hin zu einer klimaneutralen Ge-
 26 sellschaft beschäftigen.

27

28 **Begründung**

29 Seit dem Unterzeichnen des Pariser Klimaschutzabkom-
 30 mens 2016 ist wenig Praktisches geschehen, um eine Er-
 31 wärmung des Planeten um 1,5 Grad Celsius zu verhindern,
 32 obwohl wir über die Folgen eines derartigen Temperatur-
 33 anstieges informiert und uns der Auswirkungen für un-
 34 ser Leben bewusst sind. Noch können wir etwas daran än-
 35 dern, dies muss aber schnell und konsequent geschehen.
 36 Es geht darum auch den nachfolgenden Generationen ei-
 37 ne lebenswerte Welt zu überlassen. Deswegen protestie-
 38 ren Organisationen und Bewegungen wie Fridays For Fu-
 39 ture für eine Klimapolitik, die ihren Namen auch verdient,
 40 deswegen opfern Schüler*innen regelmäßig die Schulzeit,
 41 denn für welche Zukunft sollen sie lernen, wenn wir ihnen
 42 diese Zukunft nehmen? Mit ihnen müssen wir uns solida-
 43 risch zeigen. Die Zeit des Abwägens ist vorbei, wir müssen
 44 jetzt handeln.

Umwelt sind in jedem Beschluss mitaufzuführen, bei ne-
 gativen Auswirkungen muss zwingende Erforderlichkeit
 des Beschlusses begründet werden. In dem Zusammen-
 hang sollte Berlin seine Bedeutung als Wissenschafts-
 standort noch weiter ausbauen und mehr Lehrstühle ein-
 richten, die Klimaschutz als zentrales Forschungsgebiet
 haben und sich mit der Transformation hin zu einer klima-
 neutralen Gesellschaft beschäftigen.

Antrag 273/II/2019

Jusos LDK

Der Landesparteitag möge beschließen:

Klimanotstand für Berlin ausrufen!

1 Wir fordern, dass die SPD-Fraktion im Abgeordnetenhaus
 2 und die sozialdemokratischen Mitglieder des Senats sich
 3 dafür einsetzen, den Klimanotstand auszurufen und da-
 4 mit die Klimakrise und ihre Folgen als Probleme von
 5 höchster Priorität anzuerkennen.
 6 Dadurch soll bei allen Entscheidungen des Abgeordneten-
 7 hauses und des Senats die Auswirkungen auf das Klima
 8 bedacht und Lösungen bevorzugt werden, die sich positiv
 9 auf den Klimaschutz auswirken und die ökologische, ge-
 10 sellschaftliche und ökonomische Nachhaltigkeit berück-
 11 sichtigen. Politische Entscheidungen sollen demnach auf
 12 Grundlage der Ergebnisse des Intergovernmental Panel on
 13 Climate Change (IPCC) geschlossen werden.
 14 Seit dem Unterzeichnen des Pariser Klimaschutzabkom-
 15 mens 2016 ist wenig Praktisches geschehen, um eine Er-
 16 wärmung des Planeten um 1,5 Grad Celsius zu verhindern,
 17 obwohl wir über die Folgen eines derartigen Temperatur-
 18 anstieges informiert und uns der Auswirkungen für un-
 19 ser Leben bewusst sind. Noch können wir etwas daran än-
 20 dern, dies muss aber schnell und konsequent geschehen.
 21 Es geht darum auch den nachfolgenden Generationen ei-
 22 ne lebenswerte Welt zu überlassen. Deswegen protestie-
 23 ren Organisationen und Bewegungen wie Fridays For Fu-
 24 ture für eine Klimapolitik, die ihren Namen auch verdient,

Empfehlung der Antragskommission

Erledigt bei Annahme 272/II/2019 (Konsens)

25 deswegen opfern Schüler*innen regelmäßig die Schulzeit,
 26 denn für welche Zukunft sollen sie lernen, wenn wir ihnen
 27 diese Zukunft nehmen? Mit ihnen müssen wir uns solidaris-
 28 tisch zeigen.
 29 Die Zeit des Abwägens ist vorbei, wir müssen jetzt han-
 30 deln.
 31 Eine engagierte und progressive Klimapolitik ist zutiefst
 32 solidarisch und sozialdemokratisch.
 33

Antrag 274/II/2019**KDV Tempelhof-Schöneberg****Der Landesparteitag möge beschließen:****Machbarkeitsstudie ernst nehmen - Berlin 2030 eine klimaneutrale Metropole**

1 Berlin als Metropole nimmt die Bekämpfung des anthro-
 2 pogenen Klimawandels und die Ergebnisse ernst und for-
 3 ciert die Senkung der Treibhausgasemissionen, um bis
 4 2030 eine klimaneutrale Metropole zu werden.

5
 6 Insgesamt wurden fünf Handlungsfelder definiert, die
 7 in zwei Gesamtszenarien für Berlin überführt wurden,
 8 wie Berlin zur klimaneutralen Metropole entwickelt wer-
 9 den kann. Die Handlungsfelder beinhalten: Energieversor-
 10 gung, Gebäude und Stadtentwicklung, Wirtschaft, private
 11 Haushalte und Konsum sowie Verkehr.

12
 13 Eine Strategie der Klimaneutralität für Berlin kann der
 14 Stadt nicht übergestulpt werden, sondern muss durch ei-
 15 nen Dialog zwischen Wissenschaft, Politik, Verwaltung,
 16 Wirtschaft und Öffentlichkeit Hand in Hand erstellt wer-
 17 den. Die Machbarkeitsstudie fokussiert dabei die grund-
 18 sätzliche Möglichkeit eines klimaneutralen Berlins und
 19 die Wege dahin.

20
 21 Die sozialdemokratischen Mitglieder des Abgeordneten-
 22 haus von Berlin und der Senat von Berlin werden aufge-
 23 fordert, konkrete Schritte vorzulegen, wie Berlin in den
 24 kommenden zehn Jahre klimaneutrale Metropole werden
 25 kann und die notwendigen Maßnahmen schneller umzu-
 26 setzen als bisher geplant.

27
 28 **Begründung**

29 Angesichts des fortschreitenden Klimawandels und der
 30 besonderen Betroffenheit und Verantwortung der Groß-
 31 städte für die Zukunft hat sich die rot-rot-grüne Regie-
 32 rungskoalition darauf verstanden, die Voraussetzungen
 33 dafür zu schaffen, dass sich Berlin bis zum Jahr 2050 zu
 34 einer klimaneutralen Stadt entwickelt.

35
 36 Der globale Klimawandel findet aber bereits jetzt statt –
 37 mit spürbaren Folgen für viele Regionen der Erde. Auch

Empfehlung der Antragskommission**Erledigt durch tätiges Handeln (Konsens)**

38 Berlin wurde in den vergangenen Jahren schon häufiger
39 mit Hitzewellen oder Extremwetterereignissen konfron-
40 tiert, die zukünftig noch zunehmen werden.

41

42 Angesichts des Klimawandels, der massiven Hitzesommer
43 und der Tatsache, dass andere Metropolen, wie beispiels-
44 weise Kopenhagen bereits 2025 klimaneutral sein werden,
45 reagiert Berlin noch zu langsam.

46 Die Machbarkeitsstudie „Klimaneutrales Berlin 2050“
47 wurde Anfang 2014 fertig gestellt. Ihre Ergebnisse, die die
48 analytische Arbeit, Auswertungen sowie Empfehlungen
49 darstellen, sollen bis 2030 umgesetzt werden.

Antrag 275/II/2019

KDV Marzahn-Hellersdorf

Der Landesparteitag möge beschließen:

Der Bundesparteitag möge beschließen:

Empfehlung der Antragskommission

**Überweisen an: FAX - Natur, Energie, Umweltschutz (Kon-
sens)**

Ausgleich für CO₂ bei Flugreisen Klimagerechtes Reisen - sozialverträglich ermöglichen

1 Die SPD-Bundestagsfraktion sowie die zuständigen, so-
2 zialdemokratisch geführten Bundesministerien (Umwelt,
3 Naturschutz und nukleare Sicherheit sowie Justiz und Ver-
4 braucherschutz) werden aufgefordert, einen Gesetzesent-
5 wurf mit folgender Zielstellung zu erarbeiten und noch in
6 der laufenden Legislaturperiode einzubringen:

7

8 Für Flugbuchungen in Deutschland soll es mit der An-
9 meldung verbindlich einen Beitrag für die mit dem Flug
10 erbrachten CO₂ Emmissionen geben, der auf den Flug-
11 preis geschlagen wird. Dieser kann bei Bedarf von den
12 Nutzer/innen abgewählt werden, so dass die Klima-
13 Ausgleichszahlung entfällt und lediglich der Flugpreis ge-
14 zahlt werden muss.

Antrag 276/II/2019

KDV Marzahn-Hellersdorf

Der Landesparteitag möge beschließen:

Der Bundesparteitag möge beschließen:

Empfehlung der Antragskommission

**Überweisen an: FAX - Natur, Energie, Umweltschutz (Kon-
sens)**

Reduzierung des Flugverkehrs zum Schutz der Umwelt!

1 Die sozialdemokratischen Abgeordneten des Bundesta-
2 ges werden aufgefordert,

3 1. darauf hinzuwirken, dass die im Bundeshaushalt für den
4 Ausbau des Schienennetzes vorgesehenen Mittel deutlich
5 angehoben werden,

6 2. ein Gesetz in den Bundestag einzubringen, dass

7 1. deutsche Inlandsflüge und

8 2. Kurzstreckenflüge mit einer Flugentfernung von we-
9 niger als 550 km von und nach Deutschland verbie-

10 tet. Grundlage zur Bemessung der Flugentfernung
11 ist dabei die Luftlinie zwischen Start- und Lande-
12 flughafen. Die Mindestflugstrecke soll kraft Gesetz
13 jährlich erhöht werden.

14

15 Von diesen Regelungen sollen ausgenommen sein die
16 Luftwaffe sowie Forschungs- und Rettungsflüge. Geneh-
17 migungsfähig sind außerdem kleinere Versorgungsflüge,
18 Sport- und Segelflugzeuge.

19

20 **Begründung**

21 Um das 2°C-Ziel der globalen Erderwärmung bis zum Jahr
22 2100 zu erreichen, dürfen weltweit nur noch 1170 Mrd. Ton-
23 nen CO₂-Äquivalente in die Umwelt ausgestoßen werden.
24 Doch selbst bei einer begrenzten Erderwärmung von 2°C
25 verlieren allein in Afrika bis zur Hälfte des Jahrhunderts
26 rund 100 Mio. Menschen ihr Zuhause. Auch würde kein Ko-
27 rallenriff der Welt überleben. Aus diesem Grund muss ein
28 Ziel deutlich unterhalb der 2°C-Marke angestrebt werden.

29

30 Um den weltweiten Klimawandel mit einer 66%-igen
31 Wahrscheinlichkeit auf 1,75°C zu begrenzen, dürfen welt-
32 weit nur noch 970 Mrd. Tonnen CO₂-Äquivalente in die
33 Umwelt ausgestoßen werden. Gemessen an der Bevöl-
34 kerung Deutschlands (1% der Weltbevölkerung) bedeutet
35 dies ein verbleibendes Restbudget von 9,7 Mrd. Tonnen
36 CO₂-Äquivalenten, die zwischen 2016 und dem Jahre 2100
37 in die Welt ausgestoßen werden können. Von diesem Bud-
38 get verbrauchte Deutschland zwischen 2016 und 2018 be-
39 reits 2,7 Mrd. Tonnen. Das entspricht 28% in nur 3 von
40 84 Jahren. Bei der derzeitigen CO₂-Minderungsquote von
41 durchschnittlich 1,1% jährlich bedeutet dies ein Erschöp-
42 fen unseres Jahrhundertbudgets im Jahre 2025. Andern-
43 falls drohen uns und der Welt die oben beschriebenen Fol-
44 gen.

45

46 Die SPD steht in der Verantwortung, dem Klimawandel
47 effektiv und sozial verträglich entgegenzuwirken. Daher
48 sollten in einem ersten Schritt die CO₂-Emissionen re-
49 duziert werden, die für die Gesellschaft am ehesten ver-
50 zichtbar sind. Im Bereich des Flugverkehrs sind dies die
51 Kurzstreckenflüge. Obgleich das Flugzeug der einzige Weg
52 ist, andere Kontinente oder ferne Länder auf dem eigenen
53 Kontinent zu erreichen, ist das innerhalb eines regionalen
54 Radius nicht der Fall. Hier gibt es mit Bus, Bahn oder Fähre
55 bereits im Wesentlichen funktionierende Alternativen.

56

57 Diese alternativen Reise- und Transportmöglichkeiten gilt
58 es auszubauen und zukunftsfähig zu machen. Durch hö-
59 here staatliche Subventionen kann das vorhandene Schie-
60 nennetz besser modernisiert und schneller ausgebaut
61 werden. Besonders gilt es die Umsetzung bereits vor-
62 handener neuer Technologien zu finanzieren. Moderne
63 Schnellzüge wie unter anderem die Magnetschwebbah-
64 nen benötigen oft eigene neue Gleise, eröffnen uns für

65 weite Entfernungen aber ganz neue Möglichkeiten.
 66
 67 Die geforderte Mindestflugstrecke von 550 km soll mit
 68 der Zeit etappenweise erhöht werden. Jedoch immer erst
 69 dann, wenn andere Reise- und Transportmöglichkeiten so
 70 zur Verfügung stehen, dass der Personen- und Warenver-
 71 kehr nicht schwerwiegend verlangsamt werden. Aus die-
 72 sem Grund sind Flüge wie Hamburg-Wien oder Berlin-
 73 Amsterdam vorerst weiterhin möglich.

Antrag 277/II/2019

KDV Lichtenberg

Der Bundesparteitag möge beschließen:

Besteuerung von Treibstoffen an Klimaziele anpassen

1 Die sozialdemokratischen Mitglieder des Bundestages
 2 und der Bundesregierung werden aufgefordert, dem Bun-
 3 destag einen Gesetzesentwurf zur Anpassung der Be-
 4 steuerung von Treibstoffen an die Klimaziele vorzulegen
 5 und sich für dessen Beschluss einzusetzen.
 6 Der Gesetzesentwurf soll eine Abschaffung der Steuer-
 7 erleichterungen für den Verbrauch von Diesel und Kero-
 8 sin im Vergleich zu anderen fossilen Treibstoffen beinhal-
 9 ten. Die daraus zu erwartenden Mehreinnahmen sollen in
 10 Steuererleichterungen für den Verbrauch nachhaltig pro-
 11 duzierter Treibstoffe und nachhaltig produzierten Stroms
 12 investiert werden. Für die zu erwartende Mehrbelastung
 13 kleinerer und mittlerer Agrarbetriebe ist ein Ausgleich
 14 zu schaffen. Im Ergebnis sollen sich keine wesentlichen
 15 Mehr- oder Minderbelastungen des Staatshaushaltes er-
 16 geben.
 17 Die sozialdemokratischen Mitglieder des Europaparla-
 18 mentes werden gebeten, eine entsprechende Initiative
 19 auf europäischer Ebene zu starten.

20

21 Begründung

22 Deutschland hat das Übereinkommen von Paris zusam-
 23 men mit allen anderen Staaten der Welt unterzeichnet,
 24 das eine Begrenzung der menschengemachten globalen
 25 Erwärmung auf deutlich unter 2 °C gegenüber vorindustri-
 26 ellen Werten vorsieht. Der vorliegende Antrag beschreibt
 27 einen Schritt, der verwaltungstechnisch relativ leicht um-
 28 zusetzen und finanziell weitgehend neutral wäre sowie
 29 eine sofortige Wirkung erzielen würde. Es ist davon auszu-
 30 gehen, dass sich die Fortbewegung mit Diesel- und Kerosi-
 31 nantrieb sofort und dauerhaft verringern wird, ohne dass
 32 dafür aufwendig und unbeliebt durchzusetzende Verbo-
 33 te erlassen werden müssen. Insbesondere kleine Agrarbe-
 34 triebe haben nicht immer die finanziellen Möglichkeiten,
 35 ihren Fuhrpark kurzfristig anzupassen. Teilweise bestehen
 36 am Markt auch (noch) keine technischen Alternativen zu
 37 dieselbetriebenen Maschinen. Da die Landwirtschaft aus

Empfehlung der Antragskommission

Überweisen an: FAX - Natur, Energie, Umweltschutz (Kon-
 sens)

38 vielerlei Gründen unverzichtbar ist, sind hier entsprechen-
 39 de Ausgleichsmaßnahmen für die Mehrbelastungen zu schaffen. Denk-
 40 bar wäre zum Beispiel, den nachgewiesenen Dieserver-
 41 brauch analog zur Pendlerpauschale über die Steuererklä-
 42 rung zu subventionieren.

Antrag 278/II/2019

KDV Charlottenburg-Wilmersdorf

Der Landesparteitag möge beschließen:

Der Bundesparteitag möge beschließen:

Steuerliche Bevorzugung des Luftverkehrs beenden!

1 Der innerdeutsche Luftverkehr wächst. Dies ist mit enor-
 2 men CO₂-Emissionen verbunden. Dieser Entwicklung
 3 muss entgegengewirkt werden, um die klimaschädlichen
 4 Treibhausemissionen einzudämmen. Nahezu absurd mu-
 5 tet es da an, dass der Flugverkehr noch immer steuerlich
 6 begünstigt wird, in dem die Kerosinsteuer für Flugbenzin
 7 ausgesetzt wird. Dies führt unter anderem dazu, dass in-
 8 nerdeutsche und innereuropäische Flugreisen für die Ver-
 9 braucher günstiger sind als Bahnreisen. Dies ist nicht nur
 10 verkehrs- und umweltpolitischer Irrsinn, es ist auch ein
 11 Wettbewerbsvorteil der Flugindustrie gegenüber anderen
 12 Verkehrsunternehmen (insbes. der Bahn), der durch nichts
 13 mehr zu rechtfertigen ist.

14

15 Wir fordern daher:

- 16 • Die Aufhebung der steuerlichen Privilegierung von
 17 Flugbenzin bei Inlandsflügen. Eventuelle Mehrein-
 18 nahmen sollen dem Erhalt und Ausbau der Deut-
 19 schen Bahn zugeführt werden.
- 20 • Eine Initiative zu einer angemessenen steuerlichen
 21 Belastung von Flugbenzin in Europa.
- 22 • Konzepte zu erarbeiten, wie internationalen Verträ-
 23 ge (Chicagoer Abkommen) nachzuverhandeln sind,
 24 sodass in Zukunft auch auf außereuropäische Flüge
 25 eine Steuer erhoben werden kann.

26

27

28 Begründung

29 Auf Grund internationaler Abkommen (Chicagoer Abkom-
 30 men von 1944) ist es zur Zeit nicht möglich eine Kero-
 31 sinsteuer auf internationalen Flügen zu erheben. Dieses
 32 Abkommen betrifft jedoch nicht die Inlandsflüge. Dies
 33 hat das Bundesumweltamt bereits im Jahr 2005 in einem
 34 Konzept zur Einführung einer Kerosinsteuer nachgewie-
 35 sen (unter dem Titel: „Möglichkeiten der Einführung einer
 36 Kerosinsteuer auf innerdeutschen Flügen“ Forschungsbe-
 37 richt 363 01 091).

38

39 Dieses Konzept fordert im Wesentlichen das Aufheben
 40 der Steuerbefreiung für Kerosin im Luftverkehr auf inner-

Empfehlung der Antragskommission

Überweisen an: FA X - Natur, Energie, Umweltschutz (Kon-
 sens)

41 deutschen Flügen. Flugbenzin, das in Deutschland für in-
 42 nerdeutsche Flüge getankt wird, würde dann einer Steu-
 43 erpflicht unterliegen. Um zu vermeiden, dass Fluggesell-
 44 schaften deshalb im Ausland steuerfrei tanken, müsste
 45 neben der Bezugssteuer auch eine Verbrauchssteuer ein-
 46 geführt werden. Diese würde lediglich auf das mit dem
 47 Flugzeug eingeführte Kerosin erhoben werden. Die Flug-
 48 gesellschaften wären zu einem Nachweis des Verbrauchs
 49 verpflichtet, aus dem sich dann die Höhe der Steuerlast
 50 ergibt.

51
 52 Die Bundesumweltministerin wird dazu aufgefordert auf
 53 Basis des Konzepts des Bundesumweltamts die Erarbei-
 54 tung einer nationalen Kerosinsteuer durchzuführen. Zu
 55 erweitern wäre dieses Konzept dahingehend, dass es in
 56 naher Zukunft die Möglichkeit geben könnte alternative
 57 Brennstoffe mit einem deutlich geringeren CO₂-Ausstoß
 58 zu entwickeln. Diese alternativen Brennstoffe könnten
 59 durchaus einer steuerlichen Begünstigung unterliegen,
 60 sofern dadurch nicht ein erneuter Wettbewerbsvorteil
 61 ausschließlich eines einzigen Verkehrsmittels besteht.
 62 Darüber hinaus wird die Bundesumweltministerin aufge-
 63 fordert die europäischen Bemühungen (z.B. aus Belgien)
 64 eine EU-weite Steuer auf Flugreisen zu erheben zu unter-
 65 stützen und voranzutreiben.

66
 67 Die Parteiführung wird dazu aufgefordert hier unser pro-
 68 grammatisches Profil in Vorbereitung auf die nächste
 69 Bundestagswahl zu schärfen und eindeutige Positionen
 70 in Form von Konzepten und konkreten Forderungen und
 71 nicht von Bekenntnissen für das nächste Wahlprogramm
 72 zu erarbeiten.

73
 74 Ziel einer sinnvollen und klimafreundlichen Verkehrs-
 75 politik kann nicht die Erhöhung des Flugaufkommens sein.
 76 Insbesondere im innerdeutschen Verkehr sollte die Schie-
 77 ne das bevorzugte Verkehrsmittel sein, um Umweltschä-
 78 den zu verringern. Zur Zeit ist es aber so, dass ein Flug von
 79 Köln nach Berlin oft billiger ist, als das Zugticket. Durch die
 80 fehlende Kerosinsteuer kommt es hier zu einer Wettbe-
 81 werbsverzerrung mit erheblichem Schaden (Umwelt, Kli-
 82 ma) für die Allgemeinheit.

Antrag 279/II/2019

KDV Steglitz-Zehlendorf

Der Landesparteitag möge beschließen:

Bleibt auf dem Boden – Gegen Vielfliegerei im öffentlichen Dienst

- 1 Wir fordern, dass Berliner Einrichtungen und Unterneh-
- 2 men in öffentlicher Hand, sowie Verwaltungen und die
- 3 staatlichen Hochschulen sowie die Hochschulen unter
- 4 staatlicher Trägerschaft Maßnahmen ergreifen, die zu ei-

Empfehlung der Antragskommission

Annahme (Konsens)

5 ner entscheidenden Reduktion des Ausstoßes von Kohlen-
6 dioxid beitragen. Ein erster Schritt in diese Richtung ist die
7 Entwicklung von Maßnahmen zur Veränderung des Reise-
8 verhaltens:

- 9
- 10 1. Dienstreisen mit einer Reisezeit bis zu fünf Stunden
11 mit dem Zug dürfen nur in begründeten Ausnahme-
12 fällen mit dem Flugzeug zurückgelegt werden. Dies
13 gilt auch dann, wenn das Flugzeug das kostengüns-
14 tigste Verkehrsmittel ist.
- 15 2. Für die mit dem Flugzeug durchgeführten Dienstreis-
16 en muss eine Kompensation der durch das Fliegen
17 entstandenen Emissionen entrichtet werden. Die-
18 se Kompensationen müssen dabei durch die jewei-
19 lige Leitung getragen werden und dürfen nicht zu
20 Lasten der reisenden Person gehen. Die Zahlungen
21 sollen Klimaschutzprojekten zugutekommen, deren
22 Klimaschutzwirkung bereits vorab in angemessener
23 Weise zu überprüfen ist. Die Höhe der zu leistenden
24 Kompensationszahlung richtet sich nach der jewei-
25 ligen Reiseentfernung.
- 26 3. Anfahrtswege zu Langstreckenflügen, die abseits
27 der Berliner Flughäfen starten (z.B. Frankfurt am
28 Main, München etc.), sollen mit der Bahn als sog.
29 „Zubringer“ zurückgelegt werden.
- 30 4. Allen öffentlichen Unternehmen und Einrichtungen
31 ist die Möglichkeit zu geben, in den entsprechen-
32 den Gebäuden, sofern nicht bereits vorhanden, ei-
33 ne Hard- und Softwareausstattung für Videokon-
34 ferenzen zu implementieren. Die jeweilige Einrich-
35 tung gewährleistet eine Schulung in der Nutzung
36 der neuen Anlage. Ziel einer solchen Ausstattung
37 ist es, vom jeweiligen Standort aus die standort-
38 übergreifende Kommunikation reiseunabhängiger
39 zu gestalten. Entsprechende Mittel sind den aus-
40 führenden Verwaltungseinheiten zur Verfügung zu
41 stellen.
- 42 5. Eine umweltverträgliche Verkehrspolitik bedarf ei-
43 ner genauen empirischen Kenntnis des dienstli-
44 chen Reiseverhaltens der Angehörigen öffentlicher
45 Einrichtungen. Die sozialdemokratischen Mitglieder
46 des Senats und der Bezirksämter werden aufgefor-
47 dert ein geeignetes Umweltcontrolling insbesonde-
48 re im Hinblick auf das Reiseverhalten zu entwickeln.
- 49 6. Der Senat wird aufgefordert, das Ziel der Kohlen-
50 dioxidreduktion bei allen zukünftigen Vertragsab-
51 schlüssen zu berücksichtigen.
- 52 7. Der Senat wird aufgefordert, sich bei allen Vertrags-
53 partner*innen für eine Reform der Dienstreisepra-
54 xis einzusetzen. Dies gilt insbesondere für solche
55 Dienstreisen, die in Zusammenhang mit Aufträgen
56 des Landes Berlin stehen. Für solche Dienstreisen
57 sollten die Punkte 1. und 2. Anwendung finden.

58
59 Bei allen Maßnahmen sollen individuelle Bedürfnisse un-

60 terschiedlicher Personengruppen, bspw. Menschen mit
61 körperlichen Einschränkungen, berücksichtigt werden.

62

63 Darüber hinaus sollen Konzepte entwickelt werden, die
64 Maßnahmen zur Reduktion des Stromverbrauchs, ener-
65 getische Sanierungen der Gebäude, ein umweltfreund-
66 liches Ernährungsangebot in den öffentlichen Mensen,
67 und städtische Begrünungsmaßnahmen prüfen. Im Kon-
68 text der Hochschulen sollen dabei hochschulverbundene
69 Akteur*innen bspw. das Studierendenwerk und studentische
70 Gremien miteinbezogen werden.

71

72 **Begründung**

73 Die „Klimakrise“ ist eine reale Bedrohung für unsere Er-
74 de, ihre Bewältigung eine der Hauptaufgaben des 21.
75 Jahrhunderts. Der Klimawandel bedroht die Stabilität der
76 Ökosysteme unseres Planeten und stellt für Millionen von
77 Menschen eine existenzielle Bedrohung dar. Laut IPCC hat
78 sich die Erde seit Beginn der Industrialisierung um ca. ein
79 Grad Celsius erwärmt, das klingt wenig, hat jedoch kata-
80 strophale Auswirkungen auf unsere Umwelt.

81

82 Seit Monaten gehen junge Menschen und Wissenschaft-
83 ler*innen auf die Straße, streiken, um ein Umdenken zu
84 bewirken und angemessene politische Maßnahmen zu
85 befördern. Über 27.000 Wissenschaftler*innen allein im
86 deutschsprachigen Raum warnen vor den wissenschaft-
87 lich messbaren Folgen des Klimawandels und unterstüt-
88 zen darum Bewegungen, wie „Fridays For Future“.

89

90 Der Klimawandel wird wesentlich von Treibhausgasen
91 und dem Ausstoß von Kohlendioxid vorangetrieben. Ge-
92 rade Flugreisen belasten die Umwelt ungemein, dennoch
93 sind sie nach wie vor billiger als Zugreisen und werden
94 von vielen öffentlichen Einrichtungen bevorzugt finan-
95 ziert. Ein zweistündiger Flug (ca. 268kg CO) stößt dabei ca.
96 53,6mal mehr CO aus, als eine fünfstündige Zugfahrt (ca.
97 3kg CO). In einem ersten Schritt sollten öffentliche Einrich-
98 tungen ihre Dienstreisepraxis überdenken und Züge vor
99 Flügen finanzieren. Dies ist noch nicht gängige Praxis!

100

101 In Fällen, in welchen sich Flugreisen nicht vermeiden las-
102 sen, können Kompensationszahlungen ein Weg sein, der
103 Umwelt etwas zurückzugeben, auch wenn gar nicht flie-
104 gen der zu bevorzugende Weg sein sollte. Das Beispiel
105 der Universität Hamburg belegt, dass Kompensationszah-
106 lungen rechtlich möglich und mit sehr geringem büro-
107 kratischem Aufwand umsetzbar sind. Das Kompensieren
108 soll hierbei keineswegs als Entschuldigung oder Rechtfertigung
109 für vermehrtes Fliegen betrachtet werden, auch
110 wenn es den Eindruck einer Art „Ablasshandel“ erwecken
111 kann. Es müssen weiterhin umweltfreundliche Alternati-
112 ven zur aktuellen Reisepraxis gesucht und gefunden wer-
113 den. Eine Kompensationszahlung ist aber dennoch ein gu-
114 ter Weg, vermeintlich nicht zu vermeidende Flugreisen in

115 geringem Grad auszugleichen.

Antrag 280/II/2019

Jusos LDK

Der Landesparteitag möge beschließen:

Bleibt auf dem Boden – Gegen Vielfliegerei im öffentlichen Dienst

1 Die „Klimakrise“ ist eine reale Bedrohung für unsere Er-
2 de, ihre Bewältigung eine der Hauptaufgaben des 21.
3 Jahrhunderts. Der Klimawandel bedroht die Stabilität der
4 Ökosysteme unseres Planeten und stellt für Millionen von
5 Menschen eine existenzielle Bedrohung dar. Laut IPCC hat
6 sich die Erde seit Beginn der Industrialisierung um ca. ein
7 Grad Celsius erwärmt, das klingt wenig, hat jedoch kata-
8 strophale Auswirkungen auf unsere Umwelt.

9
10 Seit Monaten gehen junge Menschen und Wissenschaft-
11 ler*innen auf die Straße, streiken, um ein Umdenken zu
12 bewirken und angemessene politische Maßnahmen zu
13 befördern. Über 27.000 Wissenschaftler*innen allein im
14 deutschsprachigen Raum warnen vor den wissenschaft-
15 lich messbaren Folgen des Klimawandels und unterstüt-
16 zen darum Bewegungen, wie „Fridays For Future“.

17
18 Der Klimawandel wird wesentlich von Treibhausgasen
19 und dem Ausstoß von Kohlendioxid vorangetrieben. Ge-
20 rade Flugreisen belasten die Umwelt ungemein, dennoch
21 sind sie nach wie vor billiger als Zugreisen und werden
22 von vielen öffentlichen Einrichtungen bevorzugt finan-
23 ziert. Ein zweistündiger Flug (ca. 268kg CO) stößt dabei ca.
24 53,6mal mehr CO aus, als eine fünfstündige Zugfahrt (ca.
25 3kg CO). In einem ersten Schritt sollten öffentliche Einrich-
26 tungen ihre Dienstreisepraxis überdenken und Züge vor
27 Flügen finanzieren. Dies ist noch nicht gängige Praxis!

28
29 In Fällen, in welchen sich Flugreisen nicht vermeiden las-
30 sen, können Kompensationszahlungen ein Weg sein, der
31 Umwelt etwas zurückzugeben, auch wenn gar nicht flie-
32 gen der zu bevorzugende Weg sein sollte. Das Beispiel
33 der Universität Hamburg belegt, dass Kompensationszah-
34 lungen rechtlich möglich und mit sehr geringem büro-
35 kratischem Aufwand umsetzbar sind. Das Kompensieren
36 soll hierbei keineswegs als Entschuldigung oder Rechtfert-
37 igung für vermehrtes Fliegen betrachtet werden, auch
38 wenn es den Eindruck einer Art „Ablasshandel“ erwecken
39 kann. Es müssen weiterhin umweltfreundliche Alternati-
40 ven zur aktuellen Reisepraxis gesucht und gefunden wer-
41 den. Eine Kompensationszahlung ist aber dennoch ein gu-
42 ter Weg, vermeintlich nicht zu vermeidende Flugreisen in
43 geringem Grad auszugleichen.

44
45 Wir fordern, dass Berliner Einrichtungen und Unterneh-

Empfehlung der Antragskommission

Erledigt bei Annahme 279/II/2019 (Konsens)

46 men in öffentlicher Hand, sowie Verwaltungen Maßnah-
47 men ergreifen, die zu einer entscheidenden Reduktion des
48 Ausstoßes von Kohlendioxid beitragen. Ein erster Schritt
49 in diese Richtung ist die Entwicklung von Maßnahmen zur
50 Veränderung des Reiseverhaltens:

51

52 Dienstreisen, die eine Reisezeit von fünf Stunden mit dem
53 Zug nicht unterschreiten, dürfen nur in begründeten Aus-
54 nahmefällen mit dem Flugzeug zurückgelegt werden, dies
55 gilt auch dann, wenn das Flugzeug das kostengünstigste
56 Verkehrsmittel ist.

57

58 Für die mit dem Flugzeug durchgeführten Dienstreisen
59 muss eine Kompensation der durch das Fliegen entstan-
60 denen Emissionen entrichtet werden. Diese Kompensatio-
61 nen müssen dabei durch die jeweilige Leitung getragen
62 werden und dürfen nicht zu Lasten der reisenden Person
63 gehen. Die Zahlungen sollen Klimaschutzprojekten zugute-
64 kommen, deren Klimaschutzwirkung bereits vorab in
65 angemessener Weise zu überprüfen ist. Die Höhe der zu
66 leistenden Kompensationszahlung richtet sich nach der
67 jeweiligen Reiseentfernung und wird im Rahmen der Rei-
68 sekostenabrechnung festgelegt.

69

70 Anfahrtswege zu Langstreckenflügen, die abseits der Ber-
71 liner Flughäfen starten (z.B. Frankfurt am Main, München
72 etc.), sollen nach Möglichkeit mit der Bahn als sog. „Zu-
73 bringer“ zurückgelegt werden.

74

75 In allen öffentlichen Unternehmen und Verwaltungen soll
76 die Möglichkeit gegeben werden, in den entsprechenden
77 Gebäuden, sofern nicht bereits vorhanden, eine Hard- und
78 Softwareausstattung für Videokonferenzen zu implemen-
79 tieren. Die jeweilige Einrichtung gewährleistet eine Schu-
80 lung in der Nutzung der neuen Anlage. Ziel einer solchen
81 Ausstattung ist es, vom jeweiligen Standort aus die stand-
82 ortübergreifende Kommunikation reiseunabhängiger zu
83 gestalten.

84

85 Eine umweltverträgliche Verkehrspolitik bedarf einer ge-
86 nauen empirischen Kenntnis des dienstlichen Reisever-
87 haltens der Angehörigen öffentlicher Einrichtungen. Der
88 Senat wird aufgefordert, eine jährliche Dokumentation
89 über die Dienstreisen der Mitglieder der Berliner Verwal-
90 tungseinheiten zu erstellen und diese der Öffentlichkeit
91 zugänglich zu machen. Die Dokumentation soll dabei u.a.
92 folgende Dimensionen berücksichtigen:

93

- 94 • Art des benutzten Verkehrsmittels (Bahn, Bus, Auto,
95 Flugzeug etc.)
- 96 • Ziel der Reise (konkreter Ort, Einteilung in Inland, in-
97 nereuropäisches und außereuropäisches Ausland)
- 98 • Durchschnittliche Fahrt- und Aufenthaltsdauer
- 99 • Durchschnittliche Kosten
- 100 • Bei Flugreisen eine Angabe darüber, ob „business“

101 oder „economy“ geflogen wurde
 102 • Zuordnung der reisenden Person zu ihrer jeweiligen
 103 Statusgruppe
 104 • Zum Schutz der Persönlichkeitsrechte geht es bei
 105 der Erfassung dieser Daten nicht um eine Auflistung
 106 der Flüge einzelner Personen, sondern um Aggre-
 107 gatsdaten.
 108
 109 Der Senat wird aufgefordert, das Ziel der Kohlendioxidre-
 110 duktion bei allen zukünftigen Vertragsabschlüssen zu be-
 111 rücksichtigen.
 112
 113 Der Senat wird aufgefordert, sich bei allen Vertragspart-
 114 ner*innen für eine Reform der Dienstreisepraxis einzuset-
 115 zen. Dies gilt insbesondere für solche Dienstreisen, die in
 116 Zusammenhang mit Aufträgen des Landes Berlin stehen.
 117 Für solche Dienstreisen sollten die Punkte 1. und 2. Anwen-
 118 dung finden.
 119
 120 Bei allen Maßnahmen sollen individuelle Bedürfnisse un-
 121 terschiedlicher Personengruppen, bspw. Menschen mit
 122 körperlichen Einschränkungen, berücksichtigt werden.
 123
 124 Darüber hinaus sollen Konzepte entwickelt werden, die
 125 Maßnahmen zur Reduktion des Stromverbrauchs, ener-
 126 getische Sanierungen der Gebäude, ein umweltfreundli-
 127 ches Ernährungsangebot in den öffentlichen Mensen, und
 128 städtische Begrünungsmaßnahmen prüfen.

Antrag 281/II/2019**KDV Mitte****Der Landesparteitag möge beschließen:****Der Bundesparteitag möge beschließen:****Für eine sozial gerechte Klimapolitik: Die Energiewende voranbringen und sozial gerecht gestalten.**

1 Wir sind überzeugt, dass der Klimawandel mit seinen Fol-
 2 gen die größte Bedrohung unserer Lebensgrundlage dar-
 3 stellt. Von einer Verschlechterung der Lebensqualität sind
 4 besonders sozial Schwächere betroffen. Ziel sozialdemo-
 5 kratischer Politik muss es sein, die Existenzgrundlage in
 6 unserem Land für künftige Generationen zu sichern. Da-
 7 für braucht CO2 einen Preis.
 8
 9 Durch die Einnahmen aus einer CO2-Bepreisung kann die
 10 Energiewende sozial gerecht gestaltet werden. Dieses In-
 11 strument hat sich bereits in verschiedenen Ländern be-
 12 währt und wird von Wissenschaft und Gesellschaft ge-
 13 fordert. Wir fordern die SPD auf, ein entsprechendes sozi-
 14 aldemokratisches Konzept für wirksamen und sozial ge-
 15 rechten Klimaschutz zu erarbeiten und umzusetzen. Als
 16 Rahmenbedingungen sind dabei folgende Punkte zu be-
 17 rücksichtigen:

Empfehlung der Antragskommission**Erledigt durch Beschlusslage (Beschluss LV 16.09.2019)****(Konsens)**

18

19 1. Für wirksamen Klimaschutz:

- 20 • Eine sektorübergreifende Bepreisung von CO₂
21 mit einem Einstiegspreis von mindestens 45
22 €/tCO₂äq. Diese ist entweder implizit durch eine
23 CO₂-orientierte Anpassung von Abgaben und Um-
24 lagen einzuführen oder durch die Einführung eines
25 expliziten CO₂-Preises. Ziel ist eine einheitliche
26 CO₂-Bepreisung in den wesentlichen Sektoren.
27 Dazu gehören vor allem Verkehr, Industrie, Energie-
28 wirtschaft und Gebäude.
- 29 • Zur Vermeidung einer doppelten Belastung von An-
30 lagen, die am Handel mit CO₂-Zertifikaten teilneh-
31 men (EU-ETS), werden die Kosten der Zertifikate an-
32 gerechnet.
- 33 • Ein verlässlich ansteigender CO₂-Preispfad schafft
34 Planungssicherheit und sichert die Einhaltung un-
35 serer Klimaziele bis 2050 (80-95% Emissionsreduzie-
36 rung bis 2050).
- 37 • Eine CO₂ Bepreisung ist ein wesentlicher Bau-
38 stein für wirksame Klimapolitik. Trotzdem sind zu-
39 sätzliche Maßnahmen, wie ein Klimaschutzgesetz
40 notwendig. Bestehende und zukünftige ordnungs-
41 rechtliche Maßnahmen, wie Grenzwerte und Effizi-
42 enzanforderungen bleiben von der Umsetzung ei-
43 ner CO₂-Bepreisung unberührt.

44

45 2. Für sozialen Ausgleich

46 Die CO₂-Bepreisung dient nicht zur Erzielung zusätzlicher
47 Einnahmen des Staates. Sie wird nur dann als sozialver-
48 träglich erkennbar, wenn gleichzeitig Maßnahmen einge-
49 leitet werden, die den finanziellen Belastungen entgegen-
50 wirken. Die Einnahmen werden deshalb direkt zur Entlas-
51 tung besonders betroffener Haushalte und zur Förderung
52 einer klimaneutralen Infrastruktur eingesetzt. Die Mittel
53 aus der CO₂-Bepreisung sollen daher anteilig eingesetzt
54 werden

- 55 • für einen Energiewendebonus (Dividende), der di-
56 rekt an die BürgerInnen ausgezahlt wird. Alternat-
57 iv können Abgaben auf Strom im gleichen Umfang
58 gesenkt werden. Durch diese Maßnahmen wird un-
59 mittelbar eine Dämpfung sozialer Folgen erreicht.
- 60 • für einen Energiewendefonds, mit dem Investitio-
61 nen in emissionsarme Technologien und Infrastruk-
62 tur gefördert werden (zum Beispiel in den Bereichen
63 energetische Gebäudesanierung und Verkehrsinfra-
64 struktur). Gerade im Bereich Mobilität ist erst
65 durch eine entsprechende Infrastruktur ein Umstieg
66 auf klimaneutrale Technologien für die BürgerInnen
67 möglich.

68

69 3. Für eine wettbewerbsfähige Wirtschaft

70 Die Einführung einer CO₂-Bepreisung soll einen Anreiz zur
71 Entwicklung und Einführung effizienter und emissionsar-
72 mer Technologien setzen. Ein langfristiges Klimaschutz-

73 konzept mit einem klaren Entwicklungspfad für die CO2-
 74 Bepreisung schafft die nötige Planungssicherheit für In-
 75 vestitionen.
 76 Entstehende Innovationen sichern den Technologie- und
 77 Industriestandort Deutschland. Wichtige Industrierer-
 78 bände und die Energiewirtschaft unterstützen bereits die
 79 Einführung einer CO2- Bepreisung. Eine CO2-Bepreisung
 80 ermöglicht eine deutliche Verringerung des bürokrati-
 81 schen Aufwands, der besonders kleinere Akteure aus-
 82 bremsst.

83

84 **4. Für gemeinsame Europäische Klimapolitik**

85 Wirksamer Klimaschutz kann langfristig nur im europäi-
 86 schen Kontext gelingen. Angesichts der Dringlichkeit für
 87 wirksame Klimaschutzmaßnahmen, darf deshalb aber ei-
 88 ne nationale CO2-Bepreisung nicht aufgeschoben wer-
 89 den. Zahlreiche Nachbarländer haben bereits eine CO2-
 90 Bepreisung eingeführt oder entsprechende Vorschläge in
 91 der Planung. Die CO2-Bepreisung in Deutschland kann
 92 deshalb zeitnah in enger Kooperation mit Frankreich, Nie-
 93 derlanden, Großbritannien und unseren skandinavischen
 94 Nachbarn umgesetzt werden.

Antrag 282/II/2019

KDV Pankow

Der Landesparteitag möge beschließen:

Der Bundesparteitag möge beschließen:

Empfehlung der Antragskommission

Erledigt durch Beschlusslage (Beschluss LV 16.09.2019)
 (Konsens)

Für eine sozial gerechte Klimapolitik: Die Energiewende voranbringen und sozial gerecht gestalten

1 Wir sind überzeugt, dass der Klimawandel mit seinen Fol-
 2 gen die größte Bedrohung unserer Lebensgrundlage dar-
 3 stellt. Von einer Verschlechterung der Lebensqualität sind
 4 besonders sozial Schwächere betroffen. Ziel sozialdemo-
 5 kratischer Politik muss es sein, die Existenzgrundlage in
 6 unserem Land für künftige Generationen zu sichern. Da-
 7 für braucht CO einen Preis.

8

9 Durch die Einnahmen aus einer CO-Bepreisung kann die
 10 Energiewende sozial gerecht gestaltet werden. Dieses In-
 11 strument hat sich bereits in verschiedenen Ländern be-
 12 währt und wird von Wissenschaft und Gesellschaft gefor-
 13 dert. Wir fordern die SPD auf, ein entsprechendes sozialde-
 14 mokratisches Konzept für wirksamen und sozial gerech-
 15 ten Klimaschutz zu erarbeiten und umzusetzen. Als Rah-
 16 menbedingungen sind dabei folgende Punkte zu berück-
 17 sichtigen:

18

19 **1. Für wirksamen Klimaschutz:**

20

- 21 • Eine sektorübergreifende Bepreisung von CO mit
- 22 einem Einstiegspreis von mindestens 45 €/t Co
- 23 äq. Diese ist entweder implizit durch eine CO-

24 orientierte Anpassung von Abgaben und Umlagen
25 einzuführen oder durch die Einführung eines ex-
26 pliziten CO-Preises. Ziel ist eine einheitliche CO-
27 Bepreisung in den wesentlichen Sektoren. Dazu
28 gehören vor allem Verkehr, Industrie, Energiewirt-
29 schaft und Gebäude.

- 30 • Zur Vermeidung einer doppelten Belastung von An-
31 lagen, die am Handel mit CO-Zertifikaten teilneh-
32 men (EU-ETS), werden die Kosten der Zertifikate an-
33 gerechnet.
- 34 • Ein verlässlich ansteigender CO-Preispfad schafft
35 Planungssicherheit und sichert die Einhaltung unse-
36 rer Klimaziele bis 2050 (80 – 95% Emissionsreduzie-
37 rung bis 2050).
- 38 • Eine CO-Bepreisung ist ein wesentlicher Baustein
39 für wirksame Klimapolitik. Trotzdem sind zusätzli-
40 che Maßnahmen, wie ein Klimaschutzgesetz not-
41 wendig. Bestehende und zukünftige ordnungs-
42 rechtliche Maßnahmen, wie Grenzwerte und Effizi-
43 enzanforderungen bleiben von der Umsetzung ei-
44 ner CO-Bepreisung unberührt.

46 2. Für sozialen Ausgleich

47 Die CO-Bepreisung dient nicht zur Erzielung zusätzlicher
48 Einnahmen des Staates. Sie wird nur dann als sozialver-
49 träglich erkennbar, wenn gleichzeitig Maßnahmen einge-
50 leitet werden, die den finanziellen Belastungen entgegen-
51 wirken. Die Einnahmen werden deshalb direkt zur Entlas-
52 tung besonders betroffener Haushalte und zur Förderung
53 einer klimaneutralen Infrastruktur eingesetzt. Die Mittel
54 aus der CO-Bepreisung sollen daher anteilig eingesetzt
55 werden

- 56 • für einen Energiewendebonus (Dividende), der di-
57 rekt an die BürgerInnen ausgezahlt wird. Alternati-
58 v können Abgaben auf Strom im gleichen Umfang
59 gesenkt werden. Durch diese Maßnahmen wird un-
60 mittelbar eine Dämpfung sozialer Folgen erreicht.
- 61 • für eine Energiewendefonds, mit dem Investitionen
62 in emissionsarme Technologien und Infrastruktur
63 gefördert werden (zum Beispiel in den Bereichen
64 energetische Gebäudesanierung und Verkehrsinfra-
65 struktur). Gerade im Bereich Mobilität ist erst
66 durch eine entsprechende Infrastruktur ein Umstieg
67 auf klimaneutrale Technologien für die BürgerInnen
68 möglich.

71 3. Für eine wettbewerbsfähige Wirtschaft

72 Die Einführung einer CO-Bepreisung soll einen Anreiz
73 zur Entwicklung und Einführung effizienter und emissi-
74 onsarmer Technologien setzen. Ein langfristiges Klima-
75 schutzkonzept mit einem klaren Entwicklungspfad für
76 die CO-Bepreisung schafft die nötige Planungssicherheit
77 für Investitionen. Entstehende Innovationen sichern den
78 Technologie- und Industriestandort Deutschland. Wich-

79 tige Industrieverbände und die Energiewirtschaft unter-
 80 stützen bereits die Einführung einer CO-Bepreisung. Ei-
 81 ne CO-Bepreisung ermöglicht eine deutliche Verringerung
 82 des bürokratischen Aufwands, der besonders kleinere Ak-
 83 teure ausbremst.

84

85 **4. Für gemeinsame Europäische Klimapolitik**

86 Wirksamer Klimaschutz kann langfristig nur im europäi-
 87 schen Kontext gelingen. Angesichts der Dringlichkeit für
 88 wirksame Klimaschutzmaßnahmen, darf deshalb aber ei-
 89 ne nationale CO—Bepreisung nicht aufgeschoben wer-
 90 den. Zahlreiche Nachbarländer haben bereits eine CO-
 91 Bepreisung eingeführt oder entsprechende Vorschläge in
 92 der Planung. Die CO-Bepreisung in Deutschland kann des-
 93 halb zeitnah unter Einbeziehung der Erfahrungen ins-
 94 besondere aus Frankreich, Großbritannien und unseren
 95 skandinavischen Nachbarn umgesetzt werden.

Antrag 283/II/2019

KDV Spandau

Der Landesparteitag möge beschließen:

Der Bundesparteitag möge beschließen:

Empfehlung der Antragskommission

Überweisen an: FA X - Natur, Energie, Umweltschutz, FA
 XI - Mobilität (Konsens)

Gerechtere Belastung der Verkehrsträger mit Steuern und Abgaben nach CO2-Ausstoß

1 Die Mitglieder der SPD-Bundestagsfraktion werden auf-
 2 gefordert, die ungerechte Belastung der Verkehrsträger
 3 in Deutschland mit Steuern und Abgaben zu beenden
 4 und folgende Einzelmaßnahmen umzusetzen, mit denen
 5 die finanzielle Belastung konsequenter nach dem CO2-
 6 Ausstoß ausgerichtet wird:

7

- 8 1. Befreiung der Eisenbahnen von der Stromsteuer
- 9 2. Befreiung der Eisenbahnen von der EEG-Umlage
- 10 3. Weiterentwicklung des CO2-Zertifikatehandelsim
 11 Bereich Verkehr:-Erhöhung der Belastung des
 12 Flugverkehrs im CO2-Zertifikatehandel auf 100%-
 13 Berücksichtigung des verbrennungsmotorbetriebe-
 14 nen Individualverkehrs im CO2-Zertifikatehandel
- 15 4. Reduzierung der Mehrwertsteuersätze bei Bahnti-
 16 ckets:-Reduzierung des Mehrwertsteuersatzes auf
 17 7% bei Fahrten im Inland-keine Mehrwertsteuer bei
 18 grenzüberschreitenden Fahrten
- 19 5. Entwicklung der Luftverkehrsabgabe zu einer Flug-
 20 maut

21

22

23 **Begründung**

24 Beim Vergleich der finanziellen Belastung der wesentli-
 25 chen drei Verkehrsträger mit Steuern und Abgaben fällt
 26 auf, dass der Eisenbahnverkehr höher belastet wird als der
 27 motorisierte Individualverkehr und der Flugverkehr. Ein
 28 Zusammenhang zwischen Belastung und CO2-Ausstoß ist

29 nicht gegeben.

Antrag 284/II/2019

KDV Steglitz-Zehlendorf

Der Landesparteitag möge beschließen:

Ein funktionierender Luftreinhalteplan für Berlin ist notwendig!

1 Die im Luftreinhalteplan für Berlin (Senatsbeschluss vom
2 23.7.2019) beschlossenen Maßnahmen sind bei weitem
3 nicht ausreichend, um in Berlin die Luftqualität zu verbes-
4 sern.

- 5 • Wir fordern daher ein zonales Verbot für Dieselfahr-
6 zeuge unterhalb der Euronorm 6 im gesamten In-
7 nenstadtbereich.
- 8 • Wir fordern, dass der Senat eine Gesetzesinitiative
9 über den Bundesrat auf den Weg bringt, durch die
10 Autohersteller zur Hardware-Umrüstung überwie-
11 gend auf deren Kosten verpflichtet werden.
- 12 • Wir fordern ebenfalls eine Gesetzesinitiative des Sen-
13 at zur Schaffung einer bundesgesetzlichen Rechts-
14 grundlage für Fahrverbote, z.B. über eine „blaue Pla-
15 kette“.
- 16 • Die Berliner sozialdemokratischen Bundestagsab-
17 geordneten werden aufgefordert, entsprechende
18 Initiativen zu den beiden vorstehenden Punkten im
19 Bundestag auf den Weg zu bringen.
- 20 • Wir fordern, Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit im
21 Innenstadtbereich einzuführen.
- 22 • Wir fordern die Einführung eines 365 €-Tickets zur
23 Stärkung des ÖPNV.
- 24 • Wir fordern die Einführung einer emissionsabhängi-
25 gen City-Maut.

26

27

28 Begründung

29 Nach Angaben der Europäischen Umweltagentur [EEA Air
30 Quality Report 2018] starben in Deutschland im Jahr 2015
31 13.100 Menschen vorzeitig aufgrund der Luftbelastung mit
32 NO₂ und 62.300 Menschen aufgrund der Feinstaubbe-
33 lastung. Das Umweltbundesamt (UBA) hat mit einer im
34 März 2018 veröffentlichten Studie verdeutlicht, dass – be-
35 zogen auf das Jahr 2014 – bereits bei Konzentrationen
36 deutlich unterhalb der erlaubten Emissionswerte etwa
37 6.000 vorzeitige Todesfälle sowie 437.000 der Diabetis-
38 Erkrankungen und 439.000 der Asthmaerkrankungen der
39 NO₂-Belastung in der Atemluft zuzurechnen waren.
40 Seit November 2015 geht die Deutsche Umwelthilfe
41 (DUH) mit einer Klagewelle gegen die Luftreinhaltepläne
42 deutscher Städte wegen dauerhafter Überschreitung der
43 Stickoxid-Grenzwerte vor. (Erlaubt ist nach europarecht-
44 lichen Vorgaben ein Jahresmittelwert vom 40 µg NO₂/m³
45 in der Luft.) Auch beim Verwaltungsgericht Berlin wur-

Empfehlung der Antragskommission

Erledigt durch tätiges Handeln (Konsens)

46 de eine entsprechende Klage eingereicht. Am 09.10.2018
47 wurde gerichtlich entschieden, dass Fahrbeschränkungen
48 für Diesel-Fahrzeuge bis Abgasnorm Euro 5 zur schnellst-
49 möglichen Einhaltung der Stickstoffdioxid-Grenzwerte
50 bis zum 31.03.2019 in den Luftreinhalteplan des Landes
51 Berlin aufgenommen und umgesetzt werden müssen. Da-
52 bei hat das Verwaltungsgericht 11 Straßenabschnitte ge-
53 nannt, an denen diese Fahrbeschränkungen alternativlos
54 sind und Prüfaufträge für 117 weitere Straßenabschnitte
55 ausgesprochen.

56 Am 23.07.2019 hat der Senat – deutlich verspätet – einen
57 neuen Luftreinhalteplan für Berlin beschlossen. Im ein-
58 zeln wurden folgende Maßnahmen festgelegt: Durch-
59 fahrtverbote auf acht Straßen für Dieselfahrzeuge bis ein-
60 schließlich Euronorm 5; Anordnung von Tempo 30 für 33
61 Straßen mit 59 hochbelasteten Straßenabschnitten; Aus-
62 weitung der Parkraumbewirtschaftung von 40 % auf 75 %
63 innerhalb des S-Bahn-Rings; Nachrüstung mit Stickoxid-
64 filtern und Flottenerneuerung bei Linienbussen und kom-
65 munalen Fahrzeugen, Umstieg von Dieseln auf Elek-
66 trobusse bei der BVG.

67
68 Die Maßnahmen sind bei weitem nicht ausreichend, um
69 in Berlin als eine der am stärksten belasteten deutschen
70 Städte die Luftqualität wieder ausreichend zu verbessern.
71 Mit mehr als 70 % verursachen Diesel-Pkw den höchst-
72 en Beitrag an NOX-Emissionen im Stadtverkehr. Die Län-
73 ge der vorgesehenen Durchfahrtverbote für Dieselfahrzeuge
74 beträgt hingegen lediglich 2,9 km, was 0,05 % des insge-
75 samt 5.453 km langen Straßennetzes in Berlin entspricht.

76
77 Eine solche Maßnahme wäre auch verhältnismäßig, da
78 der Umtausch bzw. die erforderlichen Nachrüstungen
79 selbstverständlich auf Kosten der Autohersteller*innen
80 erfolgen müssen. Erschreckend ist in diesem Zusammen-
81 hang die Haltung der Bundesregierung, die – auch nach
82 Bekanntwerden des sog. Dieselskandals – nicht zwin-
83 gend die Automobilhersteller*innen in die Pflicht nimmt,
84 sondern an diese nur die Erwartungshaltung richtet,
85 Hardware-Umrüstungen auf eigenen Kosten zu überneh-
86 men. Eine Haltung, wie sie im aktuellen Koalitionsvertrag
87 des Bundes zum Ausdruck kommt – Inanspruchnahme
88 der Autohersteller*innen nur auf freiwilliger Basis sowie
89 keine Schaffung einer Rechtsgrundlage für Fahrverbote z.
90 B. über eine blaue Plakette – darf sich mit sozialdemokra-
91 tischer Regierungsbeteiligung nicht wiederholen.

92
93 Zu kritisieren ist ferner, dass der Luftreinhalteplan Ber-
94 lins sich bei der Einführung von Tempo 30 lediglich auf
95 die Straßenabschnitte beschränkt, die in dem Urteil des
96 Verwaltungsgericht Berlins explizit vorgegeben wurden,
97 so dass für zahlreiche Straßen, die 2018 im Jahresmittel
98 deutliche Grenzwertüberschreitungen aufwiesen, keiner-
99 lei Maßnahmen zur Stickoxid-Belastung eingeplant sind.
100 Eine erhöhte Wirksamkeit von Tempo 30 zur Stickoxid-

101 verringering und damit verbundene weitere Lenkungsef-
 102 fekte (Verringerung des innerstädtischen Durchgangsver-
 103 kehrs, Durchsetzung der im Mobilitätsgesetz verankerten
 104 Vorrangstellung des Radverkehrs) kann sich unseres Er-
 105 achtens nur entfalten, wenn Tempo 30 als Regelgeschwin-
 106 digkeit im Innenstadtbereich eingeführt wird.

Antrag 285/II/2019
KDV Steglitz-Zehlendorf

Der Landesparteitag möge beschließen:

Empfehlung der Antragskommission
Rücküberweisung an Antragsteller (Konsens)

Den ökologischen Wandel sozial und nachhaltig gestalten - Für einen sozialdemokratischen „Green New Deal“

1 Der SPD-Landesvorstand wird aufgefordert ein Zukunfts-
 2 und Investitionsprogramm zu entwickeln, das auf dem
 3 Parteitag 2020 der Bundes-SPD zur Beschlussfassung vor-
 4 gelegt werden soll. Dieses wird unsere Antwort auf die
 5 Klimakrise und die Digitalisierung sein. Es formuliert ei-
 6 ne klare nachfrageorientierte Alternative zur Politik der
 7 "Schwarzen Null". Basierend auf den Grundsätzen der
 8 Sozialdemokratie werden wir den notwendigen gesell-
 9 schaftlichen Wandel als Fortschritt gestalten.

10
 11 Dieses Zukunfts- und Investitionsprogramm soll mit ak-
 12 tiver Beteiligung der Parteigliederungen entwickelt wer-
 13 den.

14 Grundlage dieses Zukunfts- und Investitionsprogramms
 15 soll die Weiterentwicklung des sozialdemokratisch ge-
 16 prägten Vorschlags des Deutschen Gewerkschaftsbunds
 17 (DGB) "Ein Marshallplan für Europa" sein.

18
 19 **Begründung**

20 Die Herausforderungen, die sich unserer Gesellschaft ak-
 21 tuell stellen, werden im wesentlichen durch eine stark
 22 wachsende Weltbevölkerung und die damit weiter stei-
 23 gende Urbanisierung sowie einen steigenden Ressourcen-
 24 verbrauch, der durch eine unregulierte Digitalisierung be-
 25 schleunigt wird, geprägt. Diese Bewegung führt zu einer
 26 wachsenden sozialen Spaltung.

27 Die Gestaltung der nächsten Jahrzehnte braucht Grund-
 28 sätze, um eine lebenswerte Zukunft zu sichern - insbeson-
 29 dere ein nachhaltiger und gerechter Umgang mit Ressour-
 30 cen ist daher entscheidend.

31 Es braucht eine neue Strategie, die die aktuellen Gege-
 32 benheiten berücksichtigt und auf einem unerlässlichen
 33 Fundament begründet ist - der Sicherheit und Stabili-
 34 tät einer solidarischen Gemeinschaft, die niemanden aus-
 35 schließt. Basierend auf den Grundsätzen der Sozialde-
 36 mokratie werden wir den notwendigen gesellschaftlichen
 37 Wandel unter anderem durch Mitbestimmung und Teilha-
 38 be als Fortschritt gestalten.

39 Der *Green New Deal* ist ein gesellschaftspolitisches Zu-
 40 kunftsprojekt und Investitionsprogramm, das Menschen

41 zusammenbringt, um den sozial-ökologischen Fortschritt
 42 der Gesellschaft inklusiv zu gestalten. Ausgangspunkt ist
 43 die Kritik an der politischen Maxime, welche auf dem Ver-
 44 brauch von Ressourcen basiert und Wachstum als primä-
 45 ren Indikator für Fortschritt sieht, ohne sich an dem Be-
 46 griff des „Guten Lebens“ zu orientieren. Dafür braucht es
 47 ein starkes und internationalistisches Bündnis aus der ge-
 48 samten Zivilgesellschaft.
 49 Nur ein gesellschaftlicher Wandel hin zu einer nachhalti-
 50 gen und sozialen Gesellschaft ermöglicht den Menschen
 51 selbstbestimmt und frei zu leben.
 52 Das dieser Wandel N I E M A N D E N in eine Notlage bringt,
 53 ist unsere Verpflichtung.
 54 Link: <https://www.dgb.de/themen/++co++64e1dc32-4081-11e2-9bfe-00188b4dc422>
 55

Antrag 286/II/2019**KDV Mitte****Der Landesparteitag möge beschließen:****Empfehlung der Antragskommission****Erledigt bei Annahme 261/II/2019 (Konsens)****Schadstoffbelastung auf den Berliner Wasserwegen reduzieren - Fahrgastschiffe schneller umrüsten**

1 Belastungen durch Schadstoffe wie etwa Dieselrußparti-
 2 kel oder Stickoxide werden nicht nur durch Straßenver-
 3 kehr hervorgerufen, sondern auch durch Schiffsverkehr et-
 4 wa auf der Spree. Die Schadstoffemission durch ein einzel-
 5 nes Schiff ist ungleich höher als durch PKW oder LKW; die
 6 technische Umrüstung ist aufwändig und vor allem teuer.
 7 Im Rahmen eines Pilotprojektes des Senats wurden fünf
 8 Fahrgastschiffe, die auf Berliner Wasserwegen unterwegs
 9 sind, technisch umgerüstet. Dennoch ist das Tempo der
 10 Umrüstung insgesamt wenig zufriedenstellend. Immer-
 11 hin fahren 85 Fahrgastschiffe regelmäßig auf der Spree
 12 und anderen Wasserwegen.
 13
 14 Die Belastung für Anwohner*innen, aber auch für Fahr-
 15 gäste und auf den Schiffen Arbeitenden ist immer noch
 16 deutlich hoch. Um Klarheit darüber zu haben, bedarf
 17 es neben Messungen an Anlegestellen auch Messungen
 18 in Wohngebieten, die direkt an der Spree liegen. Dar-
 19 über hinaus müssen die Umrüstungen der Fahrgastschif-
 20 fe mit Nachdruck vorangetrieben werden - vorzuziehen
 21 sind freiwillige Umrüstungen und geförderte Programme.
 22 Falls diese Maßnahmen nur unzureichend greifen, müs-
 23 sen Fahrverbote in Betracht gezogen werden.
 24
 25 Wir fordern die Fraktion im Abgeordnetenhaus auf:
 26 • sich dafür einzusetzen, dass Stationen zur Messung
 27 von Schadstoffen an Wasserstraßen installiert wer-
 28 den
 29 • sich dafür einzusetzen, dass die Umrüstung von
 30 Fahrgastschiffe schneller vorangetrieben wird als
 31 bisher, Fördermaßnahmen und Freiwilligkeit in

32 Kombination mit Grenzwerten sind vorzuziehen,
 33 ggf. müssen aber auch Fahrverbote in Betracht
 34 gezogen werden
 35 • sich dafür einzusetzen, dass Unternehmen in die La-
 36 ge versetzt werden, ihre Schiffe zügig auf umwelt-
 37 freundliche und schadstoffarme Antriebe umzurüs-
 38 ten und in naher Zukunft Schiffe mit Elektroantrieb
 39 zu betreiben
 40

Antrag 287/II/2019**KDV Spandau****Der Landesparteitag möge beschließen:****Förderung von Wasserstoff im Verkehrssektor**

1 Die Mitglieder der SPD-Fraktion im Abgeordnetenhaus
 2 werden aufgefordert, sich für Wasserstoff als alternativen
 3 Antrieb für landeseigene Fahrzeuge einzusetzen.
 4
 5 Daher fordert die SPD Berlin die
 6
 7 • Umstellung der stadteigenen Fahrzeugflotte (so-
 8 weit möglich) auf Wasserstoff-Antriebe
 9 • Überprüfung Erdgasspeichers im Brandsteinweg in
 10 Spandau für die Lagerung von Wasserstoff
 11 • und den Ausbau von Wasserstoff-Tankstellen in Ber-
 12 lin.

Begründung

16 Der Begriff Elektromobilität (auch E-Mobilität) steht für
 17 Fortbewegung mithilfe von Elektromotoren. Autos, Busse,
 18 Nutzfahrzeuge, Züge, Fahr- und Motorräder, Schiffe und
 19 kleinere Flugzeuge – sie alle können mit elektrischer Ener-
 20 gie angetrieben werden. Ein elektrisch betriebenes Fahr-
 21 zeug im Sinne des Elektromobilitätsgesetzes ist ein rei-
 22 nes Batterieelektrofahrzeug, ein von außen aufladbares
 23 Hybridelektrofahrzeug oder ein Brennstoffzellenfahrzeug
 24 (Wasserstoff).

26 E-Mobilität ist eine Schlüsseltechnologie für die Gestal-
 27 tung eines sauberen und effizienten Verkehrssystems. So-
 28 genannte fossile Energieträger wie Erdöl oder Erdgas füh-
 29 ren in unserem Straßenverkehr seit Jahren zu hohen CO2-
 30 Emissionen und zu einer zunehmenden Belastung des Kli-
 31 mas. Der Strom, den Elektrofahrzeuge benötigen, wird von
 32 einer Brennstoffzelle bereitgestellt. In der Brennstoffzel-
 33 le wird die chemische Energie von Wasserstoff direkt in
 34 Strom umgewandelt. Wasserstofffahrzeuge tanken gas-
 35 förmigen Wasserstoff an Tankstellen, sind leise und sto-
 36 ßen lokal keine klima- und gesundheitsschädlichen Emis-
 37 sionen aus.

Empfehlung der Antragskommission**Erledigt bei Überweisung 215/II/2018 (Konsens)**

38

39 Wasserstoff ist eine der Möglichkeiten, um das Kraftstoff-
40 angebot im Verkehrssektor zu diversifizieren. Ihr Vorteil
41 liegt in der deutlichen Minderung von CO₂-Emissionen;
42 der Betrieb eines Brennstoffzellenfahrzeugs gilt als lokal
43 emissionsfrei.

44

45 Die heute bevorzugte E-Mobilität mit Elektromotoren aus
46 Batterien ist allein keine Alternative. Der Stromverbrauch
47 würde in immense Höhen steigen und so die Nullemission
48 des Ottomotors durch die Emission bei der Stromherstel-
49 lung wieder aufheben. Des Weiteren produziert die bat-
50 teriebetriebene E-Mobilität einen hohen Verbrauch selte-
51 ner Erden und hochwertiger Metalle wie z.B. Kupfer, Gold,
52 Silber u.v.m. Auch ist die Entsorgung verbrauchter Batte-
53 rien in keiner Weise geregelt. Weiter ist noch zu beden-
54 ken, dass für die Schaffung von Ladestationen eine erheb-
55 liche Infrastruktur geschaffen werden muss, die erhebli-
56 che Kosten verursacht.

57

58 Die Wasserstoff-Technologie bietet hingegen eine echte
59 Alternative. Bedeutende Vorteile lassen sich leicht erken-
60 nen:

- 61 • Der Ausstoß ist klimaneutraler Wasserdampf und
62 auch bei der Herstellung gibt es keine schädlichen
63 Emissionen
- 64 • Die Lärmemission ist gleich null, lediglich die Rollge-
65 räusche der Räder sind hörbar.
- 66 • Mit einer Tankfüllung gibt es eine hohe Reichweite
67 von 500 Kilometer.
- 68 • Das bestehende Tankstellennetz braucht nur um ei-
69 ne Wasserstoffgasanlage erweitert zu werden.
- 70 • Die Betankungszeiten sind ähnlich kurz wie die heu-
71 tigen. Das Fahrverhalten entspricht den heutigen
72 Standards.
- 73 • Es liegt keine Abhängigkeit mehr von fossilen Ener-
74 geträgern vor.

75

76 Zudem wird in Zukunft immer mehr Ökostrom produziert
77 und dessen Überproduktion, die nicht gespeichert werden
78 kann, wird dann für die Erzeugung von Wasserstoffgas
79 nutzbar. Hier kann dann eine Speicherung erfolgen und
80 die Wirtschaftlichkeit beider Energieträger wird so noch
81 verbessert werden.

Antrag 288/II/2019**KDV Spandau****Der Landesparteitag möge beschließen:****Der Bundesparteitag möge beschließen:****Förderung von Wasserstoff im Verkehrssektor**

- 1 Die Mitglieder der SPD-Bundestagsfraktion werden auf-

Empfehlung der Antragskommission**Erledigt bei Überweisung 215/II/2018 (Konsens)**

2 gefordert, sich für:

- 3 • den Ausbau von Wasserstoff-Tankstellen
- 4 • die Umstellung aller dieselbetriebener Bahnen auf
- 5 Wasserstoff
- 6 • die Überprüfung von Erdgasspeicher für Wasser-
- 7 stoff
- 8 • die Förderung der Wasserstoffproduktion mit rege-
- 9 nerativen Energien
- 10 • der Förderung von Power-to-Hydrogen Anlagen
- 11 • der Umwandlung überschüssige Windenergie in
- 12 Wasserstoff
- 13 • die Förderung von Unternehmen bei Wasserstoff-
- 14 Umstellung einzusetzen.

15

16

17 **Begründung**

18 Der Begriff Elektromobilität (auch E-Mobilität) steht für
19 Fortbewegung mithilfe von Elektromotoren. Autos, Busse,
20 Nutzfahrzeuge, Züge, Fahr- und Motorräder, Schiffe und
21 kleinere Flugzeuge – sie alle können mit elektrischer Ener-
22 gie angetrieben werden. Ein elektrisch betriebenes Fahr-
23 zeug im Sinne des Elektromobilitätsgesetzes ist ein rei-
24 nes Batterieelektrofahrzeug, ein von außen aufladbares
25 Hybridelektrofahrzeug oder ein Brennstoffzellenfahrzeug
26 (Wasserstoff).

27

28 E-Mobilität ist eine Schlüsseltechnologie für die Gestal-
29 tung eines sauberen und effizienten Verkehrssystems.
30 Sogenannte fossile Energieträger wie Erdöl oder Erdgas
31 führen in unserem Straßenverkehr seit Jahren zu hohen
32 CO₂-Emissionen und zu einer zunehmenden Belastung
33 des Klimas. Der Strom, den Elektrofahrzeuge benötigen,
34 wird entweder von leistungsfähigen Batterien oder von
35 einer Brennstoffzelle bereitgestellt. In der Brennstoffzel-
36 le wird die chemische Energie von Wasserstoff direkt in
37 Strom umgewandelt. Elektrofahrzeuge laden an Ladesta-
38 tionen oder tanken gasförmigen Wasserstoff an Tankstel-
39 len, sind leise und stoßen lokal keine klima- und gesund-
40 heitsschädlichen Emissionen aus.

41

42 Wasserstoff ist eine der Möglichkeiten, um das Kraftstoff-
43 angebot im Verkehrssektor zu diversifizieren. Ihr Vorteil
44 liegt in der deutlichen Minderung von CO₂-Emissionen;
45 der Betrieb eines Brennstoffzellenfahrzeugs gilt sogar als
46 lokal emissionsfrei. Nötig dazu sind allerdings genügend
47 H₂-Fahrzeuge sowie eine Infrastruktur, vor allem eine aus-
48 reichende Zahl von Wasserstoff-Tankstellen.

49

50 Die heute bevorzugte E-Mobilität mit Elektromotoren aus
51 Batterien ist allein keine Alternative. Der Stromverbrauch
52 würde in immense Höhen steigen und so die Nullemission
53 des Ottomotors durch die Emission bei der Stromherstel-
54 lung wieder aufheben. Des Weiteren produziert die bat-
55 teriebetriebene E-Mobilität einen hohen Verbrauch selte-
56 ner Erden und hochwertiger Metalle wie z.B. Kupfer, Gold.

57 Silber u.v.m. Auch ist die Entsorgung verbrauchter Batterie-
 58 rien in keiner Weise geregelt. Weiter ist noch zu beden-
 59 ken, dass für die Schaffung von Ladestationen eine erheb-
 60 liche Infrastruktur geschaffen werden muss, die erhebliche
 61 Kosten verursacht.

62

63 Die Wasserstoff-Technologie bietet hingegen eine echte
 64 Alternative. Bedeutende Vorteile lassen sich leicht erken-
 65 nen:

- 66 • Der Ausstoß ist klimaneutraler Wasserdampf und
 67 auch bei der Herstellung gibt es keine schädlichen
 68 Emissionen
- 69 • Die Lärmemission ist gleich null, lediglich die Rollge-
 70 räusche der Räder sind hörbar.
- 71 • Mit einer Tankfüllung gibt es eine hohe Reichweite.
- 72 • Das bestehende Tankstellennetz braucht nur um eine
 73 Wasserstoffgasanlage erweitert zu werden.
- 74 • Die Betankungszeiten sind ähnlich kurz wie die heu-
 75 tigen.
- 76 • Es liegt keine Abhängigkeit mehr von fossilen Ener-
 77 geträgern vor.

78

79 Zudem wird in Zukunft immer mehr Ökostrom produziert
 80 und dessen Überproduktion, die nicht gespeichert werden
 81 kann, wird dann für die Erzeugung von Wasserstoffgas
 82 nutzbar. Hier kann dann eine Speicherung erfolgen und
 83 die Wirtschaftlichkeit beider Energieträger wird so noch
 84 verbessert werden.

Antrag 289/II/2019

KDV Friedrichshain-Kreuzberg

Der Landesparteitag möge beschließen:

Umweltzone auf die Binnenschifffahrt jetzt ausweiten

1 Wir fordern die sozialdemokratischen Mitglieder im Berli-
 2 ner Senat dazu auf, eine Bundesratsinitiative zügig einzu-
 3 leiten, um die Binnenschiffe in die Umweltzone einzube-
 4 ziehen und den fraktionsübergreifend im Abgeordneten-
 5 haus zu Berlin beschlossenen Antrag „Saubere Luft durch
 6 schadstoffarme Schiffe“ von 2018 zeitnah umzusetzen.

7

8 Begründung

9 Für Dieselfahrzeuge im Straßenverkehr ist ein Rußfilter in-
 10 nerhalb der Berliner Umweltzone Pflicht. Für Schiffe auf
 11 der Spree gilt das nicht. Fast alle Schiffe auf der Spree
 12 haben einen Dieselmotor – das hört und riecht man bei
 13 einem Aufenthalt an der Innenstadtspreesehr deutlich.
 14 Dabei gilt gerade auf der hoch frequentierten Strecke
 15 zwischen Mühlendamm Schleuse und Bundeskanzleramt
 16 grundsätzlich die Umweltzone. 2018 ist der fraktionsüber-
 17 greifende der Antrag „Saubere Luft durch schadstoffarme
 18 Schiffe“ beschlossen worden, der den Senat konkret auf-

Empfehlung der Antragskommission

Erledigt bei Annahme 261/II/2019 (Konsens)

19 fordert z.E. die Elektroschifffahrt verstärkt zu fördern und
 20 die Anwendung der Regelungen der Umweltzone auf die
 21 Binnenschifffahrt im Bundesrecht verankern zu lassen. Bis
 22 jetzt gibt es trotz Aufforderung an den Senat keine ent-
 23 sprechende Bundesratsinitiative, das Bundeswasserstra-
 24 ßenrecht zu reformieren. Hier ist dringender Handlungs-
 25 bedarf. Die Reedereien mit z.T. sehr alten Schiffen zeigen
 26 keine übermäßigen Anstrengungen die Flotte mit ca. 100
 27 Schiffen auf der Spree mit Rußpartikelfiltern umzurüsten.
 28 Der Senat für Umwelt hat für 2018/2019 lediglich fünf
 29 Schiffe gemeldet bei denen einen Nachrüstung erfolgt ist
 30 – bei drei hat der Senat die Kosten dafür getragen.

Antrag 290/II/2019

KDV Charlottenburg-Wilmersdorf

Der Landesparteitag möge beschließen:

Der Bundesparteitag möge beschließen:

Ausstieg aus der Kohle vor 2030!

1 Angesichts der immer deutlicher werdenden Auswirkun-
 2 gen des Klimawandels ist ein Ausstieg aus der Braun- und
 3 Steinkohle vor 2030 dringend nötig. Hier liegt das größte
 4 Einsparpotential für CO₂-Emissionen.

5

6 Der Parteivorstand wird daher dazu aufgefordert,

7

- 8 • eine Nachverhandlung des Kohlekompromisses in
 9 den Entwurf des Wahlprogramms für die nächste
 10 Bundestagswahl aufzunehmen (spätestens für die
 11 Wahl 2021).
- 12 • die Ergebnisse der Verhandlungen der Kohlekom-
 13 mission in dem Sinne in die anstehende Halbzeit-
 14 bilanz der großen Koalition mit aufzunehmen, dass
 15 deutlich wird, dass die derzeitigen Anstrengungen
 16 im Bereich Klimaschutz keineswegs ausreichend
 17 sind.
- 18 • darauf zu achten, dass die ersten Abschaltungen
 19 von Kraftwerken tatsächlich bis spätestens 2022 er-
 20 folgen.
- 21 • Jegliche Entschädigungszahlung bei Schließung von
 22 Kohlekraftwerken kritisch zu begleiten.
- 23 • der Kohleausstieg ist dabei sozialverträglich zu be-
 24 gleiten. Das Ausstiegsdatum wird davon nicht be-
 25 rührt.

26

27

28 Begründung

29 Der Klimawandel ist bei uns angekommen. Auch in Nord-
 30 europa brennen bereits im April die Wälder, ein weiterer
 31 Jahrhundertsommer steht bevor, vermutlich ein Jahrhun-
 32 dertsommerjahrzehnt. Das Bedauern über die Versäum-
 33 nisse der letzten 50 Jahre, bringt uns hier nicht weiter. Ge-

Empfehlung der Antragskommission

Überweisen an: FAX - Natur, Energie, Umweltschutz (Kon-
 sens)

34 rade als Sozialdemokraten müssen wir uns programma-
 35 tisch ernsthaft mit dem Klimaschutz auseinandersetzen,
 36 denn die Klimafrage ist vor allem auch eine soziale Fra-
 37 ge. Die von den zu ergreifenden Maßnahmen gefährde-
 38 ten Arbeitsplätze dürfen für uns kein Grund sein, das Not-
 39 wendige und Richtige nicht zu tun. Vielmehr müssen wir
 40 Konzepte für einen sozialen Strukturwandel entwickeln,
 41 der den Menschen gerecht wird - nicht den Konzernen. Ein
 42 Kohleausstieg bis 2030 ist nach eingängiger wissenschaft-
 43 licher Meinung die einzige Möglichkeit unsere Klimaziele
 44 bis 2030 zu erreichen.

45
 46 Die Entschädigungen für Kraftwerksbetreiber sind in Ma-
 47 ßen zu halten, denn ihre Kraftwerke würden auf Grund
 48 des Emissionshandels sowieso unwirtschaftlich und we-
 49 nig bis gar nicht rentabel. Hier sollte noch einmal genau
 50 geprüft werden, welche Schließungen überhaupt mit Ent-
 51 schädigungen verbunden werden sollten.

52
 53 Darüber hinaus ist von den zuständigen Ministerien (allen
 54 voran dem Bundesumweltministerium) genau zu über-
 55 wachen, dass das Strukturwandelgesetz nicht den Kohle-
 56 ausstiegsmaßnahmen vorseilt. Hier gilt es insbesonde-
 57 re Steuerverschwendung zu vermeiden und Transparenz
 58 zu schaffen, um vor Ort und im Rest der Republik, die vom
 59 Strukturwandelgesetz nur sekundär betroffen sind und
 60 vor allem die hohe Belastung des Staatshaushalts sehen,
 61 Vertrauen und Verständnis zu schaffen. Vorrangig sollen
 62 hier Maßnahmen unterstützt werden, die eine umwelt-
 63 freundliche und nachhaltige Entwicklung der Regionen
 64 fördern (z.B. Ausbau des Schienenverkehrs vorrangig vor
 65 Straßenverkehr).

Antrag 291/II/2019

KDV Mitte

Der Landesparteitag möge beschließen:

Der Bundesparteitag möge beschließen:

Ausbau von Erneuerbaren Energien

1 **Ausbau von Erneuerbaren Energien zur Erzeugung von**
 2 **Stromüberschüssen zwecks Verwendung für den was-**
 3 **serstoffbasierten Güterverkehr mit dem Ziel, den CO₂-**
 4 **Ausstoß im Verkehrssektor zu reduzieren**

5 Der Landesparteitag Berlin und der Bundesparteitag der
 6 SPD mögen – auch zur Aufnahme in ein künftiges Wahl-
 7 programm – beschließen:

8
 9 Die SPD-Bundestagsfraktion wird aufgefordert, sich für ei-
 10 nen deutlichen Ausbau der Stromerzeugung aus Erneuer-
 11 baren Energien einzusetzen, um auch bei Dunkelflauten
 12 (wenig Wind und Sonne) stets über mehr Elektroenergie
 13 zu verfügen, als für den allgemeinen Stromverbrauch be-

Empfehlung der Antragskommission

Überweisen an: FA V - Stadt des Wissens, FA X - Natur, En-
 ergie, Umweltschutz, FA XI - Mobilität (Konsens)

14 nötig wird.

15

16 Der so stets vorhandene Stromüberschuss wird mittels
17 Elektrolyse ortsnah der Stromerzeugung endverbraucht
18 und der so hergestellte Wasserstoff zum Abbau der Treib-
19 hausgasemissionen im Verkehrssektor, beginnend mit
20 CO₂-neutralem Güterverkehr eingesetzt, um die deut-
21 schen Klimaschutzziele zu erreichen.

22

23 **Begründung**

24 Der heutige CO₂-Ausstoß in Energiewirtschaft und Ver-
25 kehr ist Folge einer fossile Ressourcen verbrauchenden
26 Energiebereitstellung, die letztlich der Erfüllung unserer
27 wirtschaftlichen und sozialen Lebensbedürfnisse dient.
28 Solch Bedürfnis lässt sich zwar steuern, jedoch kaum als-
29 bald verringern und ist ohne akzeptierte Alternativen in
30 einer offenen und auf persönliches Wachstum ausgerich-
31 teten Gesellschaft schwierig zu verändern. So ist für ei-
32 nen großen Teil unserer Gesellschaft die Anschaffung ei-
33 nes möglichst leistungsfähigen Kfz anhaltend ein wich-
34 tiges Lebensziel, wie sich in der laufenden Erhöhung des
35 Kfz-Bestandes mit einem großen Anteil von SUV zeigt. Für
36 einen Reduzierungserfolg bei Treibhausgasen ist diese Li-
37 mitierung zu beachten.

38

39 Für eine durchgreifende Reduzierung der heutigen
40 Treibhausgas-Emissionen von jährlich 866 Mio. t bietet
41 eine Umstellung bei den größten Emittenten Energiewirt-
42 schaft (hiervon 34,5 %) und Verkehr (18,8 %) wiederum
43 das größte Potential.

44

45 Gleichzeitig wird die allseits gewollte Umstellung der
46 Stromerzeugung auf Erneuer-bare Energien hinsichtlich
47 Wirtschaftlichkeit und Versorgungssicherheit zu Recht
48 als zunehmend nicht tragfähig kritisiert, auch weil der
49 Ausbau von Windkraft- und Solaranlagen zu einem viel
50 stärker schwankenden und damit ausgleichsbedürftigen
51 Stromangebot führt, welches mit dem sowieso schwan-
52 kenden allgemeinen Stromverbrauch für eine sichere
53 Stromversorgung stets im Gleichgewicht gehalten wird,
54 denn Strom ist nicht lagerfähig. Bei anhaltender Aus-
55 richtung der Stromerzeugung auf eine stetige Anpassung
56 an den allgemeinen Stromverbrauch würde bei weiterem
57 Ausbau von Solar- und Windkraft der Aufwand für die An-
58 passung deutlich steigen.

59

60 Eine sichere Stromversorgung muss jedoch lediglich den
61 gleichfalls schwankenden allgemeinen Stromverbrauch
62 stets decken. Politisch und wirtschaftlich tragfähig bleibt
63 eine solche Stromversorgung, deren ausbaufähige Tech-
64 nologie kaum Konflikte auslöst und insbesondere für Ver-
65 braucher bezahlbar bleibt.

66 Die SPD hat sich bisher stets für realistische Vereinbarkeit
67 von Ökologie und Ökonomie eingesetzt und bei der Be-
68 wältigung ökologischer Herausforderungen auf etwaige

69 soziale Auswirkungen geachtet. Genau dies soll mit dem
70 Antrag erreicht werden.

71 Um den teuren Aufwand zum Ausgleich von Erzeugungs-
72 schwankungen gering zu halten, sollte **erstens** die Strom-
73 wirtschaft auf die stetige Erzeugung von Stromüber-
74 schüssen aus Erneuerbaren Energien über den allgemei-
75 nen Strombedarf hinaus neu ausgerichtet werden. Mit ih-
76 rem Ausbau würde sich der Bedarf an aufwändigem Aus-
77 gleich insbesondere von Dunkelflauten (kaum Wind und
78 Sonne) verringern, weil stets genügend Strom für den all-
79 gemeinen Verbrauch bereitgestellt werden kann.

80

81 **Zweitens** werden die vorhandenen und mit einer solchen
82 Neuausrichtung erheblich wachsenden Stromüberschüs-
83 se ortsnah ihrer Erzeugung zur Wasserstoffherstellung
84 mittels Elektrolyse endverbraucht. Die Stromübertragung
85 wäre nicht auszuweiten.

86

87 **Drittens** ersetzt dieser lagerfähige Wasserstoff vornehm-
88 lich den Verbrauch von fossilem Kraftstoff im sehr ener-
89 gieintensiven Verkehrssektor, der heutzutage 40 % mehr
90 Energie benötigt, als hierzulande überhaupt Strom ver-
91 ffügbar ist (765 zu 545 TWh). Sein Verbrauchspotential er-
92 möglicht die vollständige Nutzung der Stromüberschüs-
93 se zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes, sofern kein ander-
94 weitiger Einsatz der Stromüberschüsse oder des Wasser-
95 stoffs bevorzugt wird. Als Einstieg bietet sich die Umstel-
96 lung des energieintensiven Güterfernverkehrs auf Was-
97 serstoffnutzung an, deren Tempo sich an die Ausweitung
98 der Stromüberschüsse anpassen lässt. Fernlastzüge ha-
99 ben die höchste Fahrleistung, den höchsten Energiever-
100 brauch und passieren regelmäßig die Orte der Wasser-
101 stoffherstellung. Mit solch Infrastruktur wird zudem CO₂-
102 neutrale Mobilität vor allem im ländlichen Raum ermög-
103 licht, ohne dass zuvor ein Ressourcenverbrauch wie für die
104 Batterieherstellung erforderlich ist. Die so verfolgte Redu-
105 zierung des CO₂-Ausstoßes ist vom Umsetzungserfolg der
106 CO₂-Bepreisung bei Kfz nicht abhängig, würde hiervon je-
107 doch unterstützt.

108 Mit Errichtung der Infrastruktur aus Elektrolyseanlagen
109 samt Wasserstoff-Lagerung und -betankung verlagern
110 sich Wertschöpfung und Arbeitsplätze zum Ort der Strom-
111 erzeugung in den ländlichen Raum, der hiermit eine Auf-
112 wertung erfährt.

113 Diese Elektrolyseanlagen bieten zudem eine Basis für die
114 Kraftstoffherstellung mittels Power-to-x-Verfahren z.B.
115 für den Luftverkehr, ebenso für die Einspeisung von nach-
116 folgend hergestelltem Gas in das Erdgasnetz. So hat
117 der breite Einstieg in die Wasserstoffherstellung und -
118 nutzung im Verkehrssektor auch das Potential für eine
119 langjährige Technologieführerschaft in diesem Zukunfts-
120 bereich und kann hiesige Arbeitsplätze in der Herstellung
121 von Fahrzeugantrieben sichern.

122

123 Neben der Änderung von rechtlichen Rahmenbedingung

124 bleibt zu investieren

- 125 • in eine geförderte Ergänzung von geeigneten
- 126 Windkraft- und Solaranlagen beginnend entlang
- 127 den Autobahnen/Fernstraßen um die ortsnahe
- 128 Wasserstoffherstellung mittels Elektrolyse samt
- 129 Lagerung und Betankungsmöglichkeit für Kfz zum
- 130 stets anpassungsfähigen Endverbrauch von Strom-
- 131 überschüssen aus Windkraft und Sonne nahe dem
- 132 Ort ihrer Erzeugung
- 133 • eine anhand des Umfangs der regionalen Was-
- 134 serstoffherstellung geförderte Umstellung des
- 135 hierfür geeigneten Güterverkehrs, beginnend mit
- 136 wasserstoff-basiert betriebenen Fernlastzügen.

137

138 **Anhang und ausführliche Begründung zu den Einzelhei-**

139 **ten**

140 Die umfängliche Begründung im Einzelnen dient der Dar-
141 stellung der Ausgangslage und nachvollziehbaren Erläu-
142 terung der technischen Seite des Antrags anhand recher-
143 chierter Fakten und Zusammenhänge.

144 Die Umsetzung des Antrags soll eine deutliche Reduzie-
145 rung der Treibhausgase bei ihren beiden größten Emitten-
146 ten, der Energiewirtschaft mit einem Anteil 2018 von 299
147 Mio. t (34,5 %) und Verkehr mit 163 Mio. t. (18,8 %), Quelle:
148 Umweltbundesamt, bewirken.

149

150 **Ausgangslage auf Seiten der Stromwirtschaft**

151 Ein Ausbau der Stromerzeugung aus Windkraft und Son-
152 ne wie bisher wird in den jetzigen Rahmenbedingungen
153 als volkswirtschaftlich kaum vertretbar kritisiert und dies
154 unabhängig von dem aktuellen Umsetzungstau beim
155 weiteren Ausbau der Windkraft. Hierfür gibt es mehrere
156 Gründe.

157 Strom ist nicht lagerfähig. Einmal erzeugter Strom eignet
158 sich am besten zum sofortigen Endverbrauch, denn die
159 mittels Strom übertragene Energie lässt sich nicht wie je-
160 ne im Kraftstoff, sondern allenfalls nach Umwandlung in
161 andere Energieträger speichern.

162 Diese fehlende Lagerfähigkeit des Stroms ist physikalische
163 Basis für den Aufbau jeder Stromversorgung, für deren
164 Stabilität die Erzeugung exakt mit der Menge des ver-
165 brauchten Stroms in jedem Augenblick übereinstimmen
166 muss.

167

168 Der traditionelle Aufbau einer Stromversorgung richtete
169 sich an der Technik Strom erzeugender Atom- und Kohle-
170 kraftwerke aus, die den höchsten Wirkungsgrad erreichen,
171 wenn sie einfach kontinuierlich Strom erzeugen. Die Sum-
172 me ihrer täglichen bzw. saisonalen Stromproduktion ent-
173 sprach der Summe des täglichen bzw. saisonalen Strom-
174 verbrauchs. Weil aber der tatsächliche Stromverbrauch im
175 Tagesverlauf bzw. saisonal schwankt, wurde je nach Be-
176 darf über den Stromverbund und diverse zumeist aufwän-
177 dige Ausgleichsmaßnahmen (fachlich Regelleistung) wie
178 dem Einsatz von Pumpspeicherwerken, Gaskraftwerken

179 oder sehr kurzfristige eingesetzten Minutenkraftwerke
180 die Stromerzeugung an den Stromverbrauch angepasst,
181 ohne die Stromerzeugung in Großkraftwerken erheblich
182 zu ändern. Sie blieben am Netz.

183 Der jeweils betriebene Aufwand zeigt sich am Strom-
184 preis. Die Stromerzeugung aus Braunkohle ist schon ab
185 1,1 ct/kWh möglich. Über das Stromnetz zum Großkunden
186 übertragener Normalstrom kostet etwa 3 ct/kWh, Strom
187 aus deutschen Pumpspeicherkraftwerken 5 ct/kWh, aus
188 Gaskraftwerken 7,7 ct/kWh und aus Minutenkraftwerken
189 1,50 €/kWh, alles jeweils ohne Abgaben. Weil diese Aus-
190 gleichleistung, auch Regelleistung genannt, aufgrund
191 der kontinuierlichen Stromproduktion mit Großkraftwer-
192 ke überschaubar blieb, blieben Ausgleichskosten als Zula-
193 ge zum Erzeugungspreis tragfähig.

194 Mit Einführung Erneuerbarer Energien sind nicht nur der
195 weiterhin schwankende Stromverbrauch, sondern auch
196 zunehmend die schwankende Stromerzeugung mitein-
197 ander in Übereinstimmung zu bringen und zusätzlich
198 das Stromnetz nicht zu überlasten. Zum Teil decken sich
199 zwar die erhöhte Stromerzeugung durch Solaranlagen
200 am Tage mit dem tagsüber höheren Stromverbrauch. Im
201 Übrigen geschieht der notwendige Ausgleich weiterhin
202 mit denselben teuren Ausgleichsmaßnahmen, deren Po-
203 tential jedoch begrenzt ist. Es wäre der Bau von gro-
204 ßen Stromspeichern erforderlich. Den derzeit wohl größ-
205 ten Ausgleich der schwankenden Stromproduktion bei Er-
206 neuerbaren Energien wird mittelbar der Stromaustausch
207 mit den Nachbarländern bewirkt haben, der 2018 zu ei-
208 nem Saldo von exportierten 50 Terrawattstunden = TWh
209 führte. Das sind 9 % der deutschen Nettostrommen-
210 ge. Exportiert wurden insgesamt 80 TWh, importiert 30
211 TWh, (Fraunhofer, ISE), hiervon umfänglich Atomstrom
212 aus Frankreich.

213

214 Stromaustausch und Export lassen sich ohne Beteiligung
215 der Nachbarn kaum ausbauen und stoßen zudem teilwei-
216 se auf Ablehnung, weil die Netzbetreiber der Nachbarn
217 nicht auf Dauer Puffer für die volatile Stromerzeugung in
218 Deutschland sein möchten. So plante Tschechien sogar die
219 Installation von Blockadevorrichtungen zum Schutz der
220 eigenen Netzstabilität (siehe Welt vom 3.8.15).

221 Das Auf und Ab der über den Tagesverlauf volatilen Strom-
222 erzeugung ist im online abrufbaren Energy-Chart zur
223 Stromproduktion in Deutschland gut zu erkennen.

224

225 Bei Umstellung der gesamten Stromerzeugung von 2018
226 frei verfügbaren 545 Terrawattstunden = TWh (Fraunhofer,
227 ISE) auf erneuerbare Energien wird der Aufbau von erheb-
228 licher Überkapazität in der Stromerzeugung aus Wind und
229 Sonne für erforderlich erachtet, um in Zeiten sogenannter
230 Dunkelflauten (wenig Wind und Sonne) zusammen mit
231 der Auflösung von noch massiv aufzubauenden Energie-
232 speichern bzw. Stromimport ausreichend Strom für eine
233 stabile allgemeine Stromversorgung bereitzustellen. Falls

234 an windigen und sonnigen Tagen nicht all der mehrprodu-
235 zierte Strom über das Stromnetz abgeführt, verbraucht,
236 exportiert oder für die Zeit der Dunkelflaute gespeichert
237 werden kann, würde ein Teil der Anlagen zur Stromerzeu-
238 gung abzuregeln sein. Sie stünden also still.

239 Dies geschieht bereits heutzutage. 2017 verhinderte solch
240 Abregelung der Stromproduktion über das Einspeisema-
241 nagement (fachlich EinsMan) die Erzeugung von 5,5 TWh,
242 (Bericht BNetzA zu Systemsicherheitsmaßnahmen 2015-
243 2017, Seite 10). Die Nichterzeugung von Strom infolge Ab-
244 regelung wird vergütet. 2017 erhielten die Wind- und So-
245 laranlagenbetreiber hierfür 610 Mio. Euro, die über EEG-
246 Umlagen von den Stromverbrauchern getragen wurden,
247 (gleicher Bericht, Seite 4).

248

249 Neben dem Stromaustausch/-export und der teuren Be-
250 zahlung von Nichterzeugung infolge Abregelung bliebe
251 als Ausgleichsmaßnahme die Stromspeicherung.

252 Allerdings fehlt den derzeit vorhandenen Stromspeichern
253 z.B. mittels Wasserkraft die Kapazität. Sie haben schon
254 die heutige Überproduktion nicht auffangen können und
255 den Nachteil, dass der Strom zum Stromspeicher zu
256 übertragen und nicht endverbraucht wird. Aufgrund der
257 Umwandlungs- und Übertragungsverluste wird aus der
258 Speicherung weniger Strom viel teurer in das System wie-
259 der eingespeist, z.B. die deutschen Pumpspeicherwerke
260 haben eine Kapazität von lediglich 0,6 TWh und geben
261 nur 70 % des eingesetzten Stroms wieder ab. Dieser Strom
262 kostet dann 5 ct/kWh statt der sonst üblichen 3ct/kWh.
263 Die Einbindung bereits vorhandener großer Stromspei-
264 cher der Nachbarn wie Norwegen und Österreich würde
265 den Strom in gleicher Weise verteuern.

266 Zudem scheint der Aufbau größerer Pumpspeicherkapa-
267 zitäten in Deutschland politisch nicht umsetzbar zu sein,
268 wie die zahlreichen wegen Streitigkeit aufgegebenen Pro-
269 jekte zeigen. Das letzte größere Pumpspeicherkraftwerk
270 Goldisthal wurde 2003 in Betrieb genommen.

271 All diese Ausgleichsmaßnahmen dienen allerdings nur der
272 exakten Anpassung von Stromerzeugung an den schwan-
273 kenden allgemeinen Stromverbrauch, also dem tradi-
274 tionellen Aufbau der Stromversorgung mit Einbindung
275 von Großkraftwerken und Anpassung deren kontinuierli-
276 cher Stromerzeugung an den schwankenden allgemeinen
277 Stromverbrauch.

278 Mit schrittweiser Abschaltung der Großkraftwerke ent-
279 fällt jedoch der Bedarf für eine solche Ausrichtung der
280 Stromversorgung samt teurer Ausgleichsmaßnahmen.

281

282 **Neuausrichtung der Stromerzeugung mit Einführung der**
283 **Elektrolyse**

284 Für die Zukunft drängt sich deshalb eine Begrenzung solch
285 aufwändiger und größer werdenden Ausgleichsleistung,
286 die gleichzeitig Erzeugungs- und Verbrauchsschwankun-
287 gen zu puffern hätte, auf.

288 Vielmehr bietet sich eine Prüfung an, ob die teure Anpas-

289 sung der Stromerzeugung an den stets zu sicherzustellen-
290 den Stromverbrauch aufgegeben werden kann.
291 Die Erzeugungskapazität würde sich nicht mehr am
292 durchschnittlichen allgemeinen Strombedarf/Stromver-
293 brauch orientieren, sondern der allgemeine Stromver-
294 brauch wird aus einer weitaus größeren Erzeugungskapazität
295 aus Erneuerbaren Energien stets und mit möglichst
296 wenig Ausgleichsmaßnahmen gedeckt.
297
298 Mit einer solchen Überkapazität der Stromerzeugung
299 sinkt die Notwendigkeit größerer Ausgleichsmaßnahmen
300 zur Anpassung an den im Tagesverlauf und saisonal
301 schwankenden Stromverbrauch, weil mehr als genug
302 Strom für den allgemeinen Stromverbrauch erzeugt würde.
303 Je größer eine solche Überkapazität, um so stabiler ist
304 die allgemeine Stromversorgung.
305 Wirtschaftlich vertretbar wird eine so aufgebaute Über-
306 kapazität jedoch erst, wenn der hiermit erzeugbare Strom
307 über den allgemeinen Stromverbrauch hinaus auch tatsächlich
308 erzeugt und als vergüteter Überschuss endverbraucht wird,
309 schon um Kosten für die Abregelung solcher Überkapazität
310 zu vermeiden.
311 In Betracht käme z.B. das massenhafte Laden batteriebetriebener
312 Fahrzeuge über das Stromnetz. Solches würde
313 einen deutlichen Ausbau der Übertragungsleistung in die
314 Kommunen und zu den Privathaushalten erfordern, die in
315 Jahre 2014 129 TWh Strom verbrauchten. Dieser Stromverbrauch
316 würde sich verdoppeln, wenn alle 47 Mio. Pkw allein auf
317 Batteriebetrieb umgestellt würden, denn bei einer
318 Durchschnittsfahrleistung je Pkw von 13.922 km/Jahr (Statistik
319 Kraftfahrtbundesamt = KBA 2017) und einem Verbrauch
320 von 21 kW/h je 100 km (Beispiel Tesla Modell S) wäre
321 rechnerisch ein Bedarf von 137,4 TWh Elektroenergie (Lade-
322 verluste nicht eingerechnet) in die Ortsnetze zu übertragen,
323 denn die Batteriefahrzeuge warten zum Laden seltenst an
324 Solar- und Windkraftanlagen, sondern sind hierfür in den
325 Kommunen abgestellt. Für die Windkraft wird der Bedarf an
326 Stromübertragung auch regional deutlich, weil von insgesamt
327 57,3 Mio. Kfz in Deutschland 26,7 Mio. in den Bundesländern
328 Bayern, Baden-Württemberg, Hessen, Rheinland-Pfalz und
329 Saarland zugelassen sind (Zulassungsstatistik KBA), die
330 Windkraftanlagen jedoch überwiegend im Norden stehen.
331
332
333 Zudem bleiben die wenigsten Pkw entladen abgestellt
334 und könnten warten, bis genug Strom zur Verfügung steht,
335 weil sie gebraucht werden. Deshalb werden sie als bald
336 geladen, weshalb Pkw-Batterien den schwankenden Strom-
337 überschuss nur bedingt aufnehmen können. Jedoch eignen
338 sie sich zur Stromspeicherung.
339
340 Als vorrangige Option wird dies nicht in Betracht kommen,
341 weil der zur Herstellung heutiger Batterien erforderliche
342 werdende Ressourcenverbrauch für eine größere Fahrzeugmenge
343 aktuell nicht vertretbar erscheint, denn für 500 km

344 Fahrt benötigt ein Pkw bis zum nächsten Ladevorgang das
345 Laden von 500 kg heutiger Batterien.
346 Deshalb ist bei die Neuausrichtung der Stromwirtschaft
347 auf eine stets vorhandene Überkapazität in der Strom-
348 erzeugung ein potentiell umfänglicher und sofortiger
349 Ver-brauch des Stromüberschusses bestenfalls nahe der
350 Stromerzeugung erforderlich, der sich an Schwankungen
351 von Windkraft und Sonne anpassen lässt, weil nicht all der
352 produzierte Strom zu übertragen, zu speichern wäre und
353 die Anlagen nicht teuer abgeregelt werden müssten.

354
355 Dieses Potential bietet die Elektrolyse zur Herstellung von
356 Wasserstoff am Ort der Stromerzeugung aus Windkraft
357 und Sonne, denn sie verteilt sich auf viele Anlagen und
358 lässt sich den örtlich unterschiedlichen Schwankungen
359 von Windkraft und Sonne und damit dem lokalen Ange-
360 bot an Strom stets anpassen. Nach vorrangiger Abgabe
361 des zur Einspeisung über das Stromnetz benötigten allge-
362 meinen Stroms würde der darüber hinaus erzeugte Strom
363 als Überschuss vor Ort endverbraucht.

364
365 Der so produzierte Wasserstoff lässt sich am Ort der Her-
366 stellung lagern, wie dies bereits an den bestehenden Pi-
367 lotanlagen praktiziert wird, und die hierin enthaltene En-
368 ergie zeitversetzt nutzen, bei Umsetzung dieses Antrags
369 im energieintensiven Verkehrssektor, beginnend mit Elek-
370 trolyseanlagen nahe den Windparks und Solaranlagen an
371 den Autobahnen und Fernstraßen. Umgestellte Lastzü-
372 ge würden sich den Wasserstoff zur Betankung auf ih-
373 rem Transportweg abholen, wodurch ihr bisheriger CO₂-
374 Ausstoß entfiele. Es bleibt aber auch jede andere Nutzung
375 des so hergestellten Wasserstoffs möglich.

376 Das Potential realisierbarer Stromproduktion aus erneu-
377 erbaren Energien wurde 2016 vom BMWi für Deutschland
378 auf 565 TWh geschätzt. Andere Schätzungen gehen von
379 bis zu 1000 TWh aus, wobei Widerstände gerade gegen
380 den Ausbau von Windkraft-anlagen zu berücksichtigen
381 bleiben. Andererseits hat sich der allgemeine Stromver-
382 brauch in den letzten Jahren durch Einsparerfolge verrin-
383 gert und dürfte sich weiter verringern, auch deshalb 2018
384 von 545 TWh frei verfügbarer Nettostrom-menge im Saldo
385 fast 50 TWh exportiert wurden.

386

387 **Ausgangslage Verkehrssektor**

388 Die Mobilität der Menschen und der Warenaustausch
389 werden wohl weiter anhaltend steigen. Aufgrund der bis-
390 herigen Entwicklung erhöhten sich so fast jedes Jahr die
391 Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor, weil dort der
392 Energiebedarf von 765 TWh ganz überwiegend durch den
393 Nutzung fossiler Kraftstoffe gedeckt wird. Dieser Energie-
394 bedarf übersteigt die derzeit frei verfügbare Nettostrom-
395 menge von 545 TWh um 40,3 %.

396 Das Verhalten der Mobilitätsnutzer widerspricht ihren be-
397 kundeten Sorgen. Obwohl auf Verbraucherseite eine gro-
398 ße Mehrheit für ihre Mobilität und den Straßenverkehr ei-

399 ne Reduzierung der CO₂-Emissionen als dringliche Klima-
400 schutzaufgabe ansieht, wurden im ersten Halbjahr 2019
401 mehr Flugreisen gebucht. Der Kfz-Bestand erhöhte sich
402 in Deutschland allein vom 01.01.2018 bis 01.01.2019 um 1,1
403 Millionen Fahr-zeuge. Ebenso stiegen die insgesamt ge-
404 fahrenen Kilometer aller Kraftfahrzeuge, folglich im Stra-
405 ßenverkehr mehr CO₂ ausgestoßen wurde. Von den Kfz-
406 Neuzulassungen 2018 entfielen 2/3 auf Benziner und nur
407 1 % auf batteriebetriebene Elektrofahrzeuge, weitere 4,4
408 % auf anderweitig CO₂-emissionsarme Fahrzeuge wie Hy-
409 bride bzw. Mischantriebe. Jedoch 18,3 % der Neuzulassun-
410 gen waren SUV (Zulassungsstatistik des KBA).

411 Zwar dürfte der einsetzende Mobilitätswandel gerade in
412 den Städten einen noch höheren CO₂-Ausstoß verhindert
413 haben, jedoch nur seine weitere Steigerung. Eine Reduzie-
414 rung der CO₂-Emissionen gerade im Verkehrssektor wur-
415 de nicht erreicht.

416

417 Die geplante Verteuerung des CO₂-Ausstoßes von Kfz
418 kann wiederum einen Um-stieg auf CO₂-freie Mobilitäts-
419 nutzung und Warenbeförderung nur insoweit bewirken,
420 als Alternativen vorhanden sind. In Ballungsräumen könn-
421 te ein solcher Wandel schon aufgrund Fahrradnutzung
422 und ausgebautem ÖPNV gelingen. Im ländlichen Raum
423 fehlen zum Teil schlicht solch Alternativen und ihr Aufbau
424 erscheint aufwändig, weshalb dort die Fortnutzung von
425 Kfz in erheblichem Umfang anzunehmen ist, gerade im
426 Güterverkehr. Der Kfz-Gebrauch verteuert sich einfach um
427 die CO₂-Bepreisung, wie dies in der Vergangenheit nach
428 Einführung der diverser Abgaben auf Kraftstoff bereits der
429 Fall war. Die CO₂-Emission bliebe bestehen.

430

431 Im Falle der Einführung einer CO₂-Abgabe bleibt auch in
432 Betracht zu ziehen, dass die klimaschädliche Kfz-Nutzung
433 in größeren Bevölkerungsteilen aufgrund bestehender
434 und lange eingeübter Prioritäten/Lebensziele, die sich
435 auch in der Anschaffung eines möglichst leistungsfähigen
436 Kfz zeigen, sich kaum reduziert, die CO₂-Abgabe einfach
437 bezahlt wird bzw. sich gegen staatliche Eingriffe vielfälti-
438 ger und massiver Widerstand formiert.

439

440 Schon weil die Zeit drängt und sich erst zeigen muss, ob
441 eine CO₂-Bepreisung zu einer durchgreifenden Reduzie-
442 rung führt, sich eine breite Akzeptanz solcher Eingriffe in
443 langjährig gewachsene Gewohnheiten wie z.B. der Pkw-
444 Nutzung kaum vorher-sehen lässt bzw. etwaige Gegen-
445 wehr Verzögerung nach sich ziehen kann, gebietet es die
446 politische Verantwortung, neben der CO₂-Bepreisung be-
447 stehende Alternativen zu fossilem Kraftstoff in den Blick
448 zu nehmen, einfach weil zumindest außerhalb der Städ-
449 te eine umfängliche Kfz-Nutzung sehr wahrscheinlich ver-
450 bleibt.

451

452 Die staatliche Förderung batteriebetriebener Fahrzeuge
453 bewirkte bisher jedenfalls keine erhebliche Nutzung CO₂-

454 emissionsfreier Fahrzeuge im Nahverkehr, schon gar nicht
455 im Fernverkehr, für den kaum Angebote vorhanden sind.
456 Bei den derzeit geringen Reichweiten von batteriebetrie-
457 benen Pkw von 231 km eines e-Golf (ADAC-Test 150 km)
458 und 560 km eines Tesla Modell 3 erscheint dies verständ-
459 lich, zudem die Gesamtumweltbilanz eines Batteriefahr-
460 zeugs einschließlich CO₂-Ausstoß von der Fahrzeugher-
461 stellung über seine Nutzung bis zur Verschrottung bei
462 Batterie-ladung mit dem heutigen deutschen Strom-Mix
463 im Vergleich zu einem Dieselfahrzeug bisher nicht güns-
464 tiger ausfiel. Für größere Lkw erscheint ein Batteriebe-
465 trieb im Hinblick auf das erforderliche Batteriegewicht
466 selbst im Nahverkehr derzeit keine Option zu sein. Leider
467 ist auch weiterhin offen, ob die Batterieleistung für eine
468 auskömmliche Nutzbarkeit in allen Kfz ausreichend ge-
469 steigert werden kann.

470

471 Zudem wäre hierfür ein deutlicher Ausbau der Strom-
472 übertragung vor allem in die Ortsnetze zum Abstellort
473 der Fahrzeuge und damit zum Ladeort in den Kommu-
474 nen erforderlich, denn insbesondere die aktuell im Orts-
475 netz verlegten Stromleitungen sind für eine breite Inan-
476 spruchnahme zum Laden sehr vieler Fahrzeugbatterien
477 nicht ausgelegt.

478 Deshalb drängt sich die zumindest ergänzende Nutzung
479 von Wasserstoff zur Substitution fossiler Kraftstoffe auf,
480 vorausgesetzt Wasserstoff lässt sich wirtschaftlich und
481 CO₂-emissionsfrei anbieten. Dies würde durch eine CO₂-
482 Bepreisung allerdings unterstützt.

483

484 **Elektrolyse grünen Wasserstoffs nahe den Autobahnen**

485 Mit dem Antrag wird die Verwendung der vorhandenen
486 Stromüberschüsse, die sich insbesondere bei geänderter
487 Ausrichtung der Stromwirtschaft deutlich erhöhen wür-
488 den, zum Endverbrauch für die Elektrolyse von Wasser-
489 stoff nahe dem Ort der Stromerzeugung verfolgt, begin-
490 nend an den Autobahnen und Fernstraßen, um hiermit ein
491 dortiges Betankungsangebot mit grünem Wasserstoff zu
492 schaffen.

493

494 Zwar befindet sich ein Tankstellennetz für Wasserstoff
495 bereits im Aufbau, z.B. durch die Initiative H₂-Mobility.
496 Für die CO₂-emissionsfreie und wirtschaftlich vertretbare
497 Nutzung bleibt allerdings entscheidend, wie der für Mo-
498 bilität eingesetzte Wasserstoff bereitgestellt wird, denn
499 nur grüner Wasserstoff, z.B. produziert mittels Elektrolyse
500 unter Einsatz erneuerbarer Energien ermöglicht eine CO₂-
501 freie Nutzung.

502

503 Derzeit wird Wasserstoff auch zur Belieferung von Was-
504 serstofftankstellen vielfach durch Dampfreformierung
505 aus fossilem Erdgas, also Aufspaltung von Methan (CH₄)
506 in Großanlagen gewonnen, hierdurch bei Produktion, Ver-
507 dichtung und dem vergleichsweise aufwändigen Trans-
508 port erhebliche CO₂-Emissionen entstehen, oder ist teil-

509 weise abgefackeltes Nebenprodukt der Industrie. Die
510 Wasserstoffnutzung im Straßenverkehr mit dem so be-
511 reitgestellten grauen Wasserstoff verursacht noch bis zu
512 30 % der CO₂-Emissionen eines Diesels und ist zudem teu-
513 rer als Diesel. Mit dem heutigen Endpreis an der Tankstelle
514 von 8 - 9,5 € je kg H₂ fährt ein Pkw ca. 100 km.

515

516 Für einen möglichst kostengünstigen Einstieg in die Was-
517 serstoffversorgung bietet sich eine geförderte Installati-
518 on von Elektrolyseuren, Lagerung und Betankung vor Ort
519 nahe den vielen Solar- und Windparks an den Autobah-
520 nen und Fernstraßen an, die sich vielfach auch unweit be-
521 reits vorhandener Tankstellen befinden. Die massenwei-
522 se Errichtung von Windrädern begann einst an den Auto-
523 bahnen und zwar aus Gründen des Naturschutzes, weil
524 dort die Umwelt durch den Verkehr bereits gestört war
525 und sich solche Flächen deshalb am besten für einen mög-
526 lichst geringen Natureingriff zur Windradnutzung eigne-
527 ten.

528

529 Durch die Elektrolyse, Lagerung und Betankung vor Ort
530 entfällt der Aufwand für den Transport, mit dem aller-
531 dings das Angebot durch bisher ungenutzten, industriell
532 hergestellten und sonst abgefackelten Wasserstoff gera-
533 de in Regionen mit geringem Stromüberschuss ergänzt
534 werden könnte.

535 Durch Verwendung überschüssiger Stromerzeugung wür-
536 den die derzeit noch unwirtschaftlichen Kosten einer was-
537 serstoffbasierten Betankung deutlich sinken, nach einer
538 Prognose des Hypos-Konsortiums zur Wirtschaftlichkeit
539 aus dem Jahre 2016 bei Herstellung und Abgabe vor Ort
540 auf etwa 3-4 €/kg Wasserstoff. Hierfür wäre jedoch ei-
541 ne Änderung der Rahmenbedingungen, insbesondere des
542 EEG erforderlich.

543 Bei Änderung der jetzigen Rahmenbedingungen stünde
544 insbesondere Überschussstrom für die Elektrolyse nahe
545 der Stromerzeugung, zumindest befreit von Endverbrau-
546 cherabgaben womöglich im aktuellen Großhandelspreis
547 von etwa 3 ct/kWh zur Verfügung. Bei Vergütung der ak-
548 tuellen Erzeugungskosten von Windstrom an Land (soge-
549 nannte Stromgestehungskosten) wären es wiederum zw-
550 ischen 3,99 ct/kWh und 8,23 ct/kWh. Moderne Elektroly-
551 seure mit 80 % Wirkungsgrad benötigen für die Herstel-
552 lung von 1 kg Wasserstoff 46 kWh Elektroenergie, also
553 bloße Kosten des Stromverbrauchs von rechnerisch 0,03
554 €/kWh x 46 kWh/kg = 1,38 € für die Herstellung von 1 kg
555 Wasserstoff. Bei Berücksichtigung der Gestehungskosten
556 von Windstrom an Land wären dies zwischen 1,84 € und
557 3,78 € je kg Wasserstoff.

558 Der Ausbau und die Auslastung von Wasserstofftankstel-
559 len mittels Lkw-Betankung beseitigt gleichzeitig das bis-
560 herige Problem für Wasserstoff-Pkw, denen nicht genug
561 Tankstellen zur Verfügung stehen und deren Betankung
562 zu teuer ist, um bei den noch hohen Anschaffungskosten
563 ihre Nutzung erschwinglich zu gestalten. Bei einer Preis-

564 senkung ist deshalb eine Sogwirkung für den Pkw-Bereich
565 zu erwarten.

566

567 **Einstieg über die Fernlastzüge**

568 Für den Verkehrssektor bietet sich der Einstieg in die brei-
569 te Substitution fossilen Kraftstoffs durch grünen Wasser-
570 stoff (H₂) über die prozentual kleine, jedoch abgas-starke
571 Gruppe der vornehmlich im Güterfernverkehr eingesetz-
572 ten Lkw an, weil deren Nutzung vergleichsweise gut steuer-
573 erbar ist und vor allem ein riesiges, landesweit abrufbares
574 Reservoir für potentiellen Wasserstoffverbrauch zur deut-
575 lichen Reduzierung von Treibhausgasen bildet.

576

577 Nach Zahlen des Umweltbundesamtes (UBA) für 2018 ver-
578 ursachten Lkw fast 29 % (47 Mio. t) aller Treibhausgasemis-
579 sionen im Verkehrssektor (163 Mio. t) und damit 5,4 % aller
580 Treibhausgasemissionen in Deutschland (insgesamt 866
581 Mio. t 2018). Alle in Deutschland zugelassenen Lkw stellen
582 jedoch nur gut 5 % des Kraftfahrzeugbestandes, (Quellen:
583 Umweltbundesamt, KBA).

584

585 Fernlastzüge sind vorwiegend auf Autobahnen und Fern-
586 straßen eingesetzt, so dass sie besonders geeignet sind,
587 eine dort geschaffene Infrastruktur durch Betankung mit
588 wasserstoffbasiertem Kraftstoff nahe den zahlreichen
589 Solar- und Windkraftanlagen auszulasten.

590

591 Fernlastzüge sind eine überschaubare und vor allem
592 gleichartig eingesetzte Fahrzeuggruppe, die bei perma-
593 nenter Nutzung die höchste jährliche Laufleistung und
594 den höchsten Energieverbrauch aller Fahrzeuggruppen
595 aufweist. Zur Veranschaulichung ist die Statistik des KBA
596 zu den Anfang 2019 in Deutschland zugelassenen 218.454
597 Sattelzugmaschinen zum Mitführen Sattelanhängern zu
598 zitieren. Jede Sattelzugmaschine fuhr im Jahr 2017 durch-
599 schnittlich 96.915 km. Ihr Anteil an der Gesamtfahrlei-
600 tung aller in Deutschland zugelassenen Kraftfahrzeuge
601 stieg 2017 auf 2,7 %, obwohl sie nur einen Anteil von 0,4
602 % aller 57,3 Mio. Kraftfahrzeuge und 7 % der 3,1 Mio. hier
603 zugelassenen Lkw stellen, (KBA). Lastzüge nutzen bisher
604 vor allem Diesel als Kraftstoff bei einem Verbrauch von 28-
605 40 Litern Diesel auf 100 km je nach Motorisierung, Stre-
606 cke und Fahrweise. Sattellastzüge haben je Fahrzeug auf-
607 grund ihrer Laufleistung und Größe den höchsten Ener-
608 gieverbrauch und damit den höchsten CO₂-Ausstoß aller
609 Kfz, denn sie übertrafen 2017 die Laufleistung der kleine-
610 ren Lkw von 37.000 km (über 6 t) und 19.000 km (über 3,5
611 t), (KBA).

612

613 Nicht alle Fernlastzüge sind allein in Deutschland und im
614 Bereich der Stromerzeuger mit ausreichend Potential für
615 Elektrolyse unterwegs. Deshalb wird die Wasserstoffnut-
616 zung zunächst nur für einen Teil der Lastzüge möglich
617 sein, insbesondere vor Errichtung eines Wasserstofftank-
618 stellennetzes außerhalb von Deutschland. Der Umfang

619 der Lkw-Förderung sollte deshalb am realisierten Aus-
620 bau der Stromerzeugung mittels Erneuerbarer Energien
621 und damit auch an den Orten der Wasserstoffproduktion
622 ausgerichtet sein, um eine Grundaustattung der Wasser-
623 stofftankstellen durch CO₂-emissionsfrei betriebene Lkw
624 sicherzustellen. Über eine passende Förderung kann die
625 Zahl wasserstoffbasiert betriebener Lastzüge und damit
626 der Wasserstoffverbrauch stets dem Umfang wachsender
627 Stromüberschüsse auch regional angepasst werden.

628

629 Ein Batteriebetrieb für Fernlastzüge ist nicht in Sicht. Was-
630 serstoffbasierte Lkw-Antriebe wie die Brennstoffzellen-
631 technik stehen bereits zur Verfügung, jedoch noch nicht
632 in Serienfertigung. Der Hersteller ESORO gibt für seinen
633 neuesten 34 t Brennstoffzellen-Lkw einen Verbrauch von
634 8 kg H₂/100 km an. Der Verbrauch je Lkw-Kilometer dürf-
635 te noch deutlich sinken, denn Wasserstoff hat mit 39 kWh
636 je kg eine mehr als 3 Mal höhere Energiedichte als Die-
637 sel mit 11,9 kWh/kg. Zudem sollte der derzeit viel kriti-
638 sierte noch niedrigere Wirkungsgrad eines Brennstoffzell-
639 fahrzeugs von 30-40 % den eines Diesel (bis 50%) alsbald
640 übersteigen, weil ein labortechnisches Effizienzpotential
641 der Brennstoffzelle von bis zu 83 % besteht und intensiv
642 geforscht wird. Aufgrund seiner Größe steht in einem Lkw
643 mehr Platz für die Installation eines im Vergleich zum Die-
644 sel größeren Brennstoffzellenantriebs und vor allem für
645 die größeren Wasserstoff-Tanks zur Verfügung als in ei-
646 nem Pkw.

647

648 Bei Wasserstoffnutzung übersteigt der Energieverbrauch
649 von Lastzügen bei weitem die in Deutschland derzeit
650 nicht verbrauchte Strommenge aus abgeregelten 5,5 TWh
651 (BNetzA) und fast 50 TWh Stromexport (Fraunhofer, ISE),
652 denn die im fossilen Kraftstoff wie Diesel enthaltene En-
653 ergie ist für eine klimaneutrale Mobilität zu ersetzen. Dies
654 lässt sich ebenso am Beispiel der Sattelzugmaschinen auf-
655 zeigen. Verbrauchen diese wie ein ESORO-Lastzug 8 kg H₂
656 auf 100 km bei je 100.000 km jährlicher Laufleistung und
657 damit jeweils 8.000 kg Wasserstoff, wären zur Herstellung
658 von grünem Wasserstoff mit dem derzeit höchsten Wir-
659 kungsgrad, also einem Stromeinsatz von 46 kWh/h je kg
660 H₂, für alle 218.545 in Deutschland zugelassenen Sattel-
661 zugmaschinen 80,4 TWh Elektroenergie erforderlich.

662

663 Anders herum gerechnet hätten mit dem 2017 durch Abre-
664 gelung (EinsMan) unverbrauchten Überschussstrom von
665 5.518.000.000 kWh = 5,518 TWh (BNetzA) unter Einsatz
666 moderner Elektrolyseure (bei 80 % Wirkungsgrad, also
667 Stromeinsatz von 46 kWh je kg H₂) rechnerisch bis zu
668 119.956.520 kg Wasserstoff hergestellt werden können. Bei
669 100.000 km Fahrleistung je Fernlastzug und einem Ver-
670 brauch von 8 kg H₂ auf 100 km für einen Brennstoffzellen-
671 Lkw hätten 2017 mit dem abgeregelten Überschussstrom
672 rechnerisch fast 15.000 Sattelzüge mit je 8.000 kg Wasser-
673 stoff betankt werden können, mit den 2018 ins Ausland

674 exportierten fast 50 TWh Strom (Fraunhofer, ISE) rechne-
675 risch weitere 135.000 Fernlastzüge. Nur der eingesetzte
676 Strom zur Betankung des ESORO-Lastzugs würde rechne-
677 risch $0,03 \text{ €/kWh} \times 46 \text{ kWh/kg} \times 8 \text{ kg} = 11,04 \text{ €}$ für 100 km
678 Lkw-Fahrt kosten, bei Berücksichtigung der Stromgeste-
679 hungskosten von Windkraft (3,99 – 8,23 ct je kWh) zwi-
680 schen 14,68 € und 30,29 € je 100 km.

681

682 Bei potentiell sinkendem Verbrauch je Lkw-Kilometer
683 würde sich die Hereinnahme weiteren Verkehrs in die
684 Wasserstoffnutzung anbieten, sofern genügend Strom-
685 überschuss zur Wasserstoffherstellung zur Verfügung
686 steht. Falls erforderlich könnte das Verbrauchsvolumen
687 längerfristig sogar mit dem Import von klimaneutral pro-
688 duziertem Wasserstoff bedient werden.

689 Es bedarf jedoch einer Änderung der Rahmenbedingun-
690 gen, Anschaffungsförderung und gezielter Besteuerung,
691 um den bisherigen Aufwand für moderne Diesel-Lkw zu
692 unterschreiten und damit bei aufgebaute Infrastruktur
693 zu einer ausreichenden Anschaffung CO₂-emissionsfreier
694 Lastzüge zu gelangen.

695

696 Lkw-Betreiber in der Transportbranche sind aufgrund
697 des Erwerbsinteresses sehr wirtschaftlich orientiert
698 und deshalb ihre Entscheidungen über planungssichere
699 Rahmenbedingungen vergleichsweise gut steuerbar.
700 Eine Lkw-Neuanschaffung ist vornehmlich eine kosten-
701 /nutzenorientierte Investitionsentscheidung. Bei einem
702 Lkw-Durchschnittsalter von 8 Jahren (KBA) sowie einer
703 steuerlichen Abschreibungszeit von 9 Jahren auf Lkw be-
704 steht deshalb das Potential einer zeitnahen Verbreitung
705 klimaneutraler Antriebe bei Lastzügen.

706 Unabhängig von der Brennstoffzellentechnik kann Was-
707 serstoff direkt bzw. wasserstoffbasiert über Power-to-x-
708 Verfahren als grüner Kraftstoff eingesetzt werden.

709 Letztlich wird sich die effizienteste grüne Kraftstoffart
710 durchsetzen und dies neben sowie unabhängig vom Bat-
711 teriebetrieb, der derzeit mehr als doppelt so effizient ist,
712 weshalb die Rahmenbedingungen ausreichend offen zu
713 gestalten wären.

714

715 **Volkswirtschaftliche Effekte**

716 Die Umsetzung des Antrags schafft das Potential, in der
717 Wasserstoffnutzung für Fahrzeuge und in der Koppelung
718 von schwankender Stromerzeugung mit der Elektrolyse
719 die Technologieführerschaft zu übernehmen. Die breite
720 Etablierung einer Wasserstoffnutzung im Verkehr wäre
721 bei den Herstellern dieser Antriebe ein technisches Allein-
722 stellungsmerkmal für eine klimaneutrale Verkehrstech-
723 nik, zumal z.B. bei Bosch, Daimler, BMW bereits langjährig
724 aufgebautes technologisches Know-How existiert, jedoch
725 aufgrund der Rahmenbedingungen nie in eine Serienfer-
726 tigung überführt wurde.

727

728 Neben einer Betankung von Kfz eröffnet die Elektroly-

729 se über Power-to-x-Verfahren je nach Bedarf die Energie-
 730 speicherung im Erdgasnetz sowie die breite Einführung
 731 CO₂-neutraler Kraftstoffe, einschließlich Flugbenzin für
 732 einen klimaneutralen Verbrauch in der Luftfahrt, hieran
 733 die Luftfahrtbranche zuletzt erhebliches Interesse zeigte.
 734 Der Import von fossilen Energieträgern für die Kraftstoff-
 735 herstellung sinkt.

736 Die sozialen Auswirkungen einer CO₂-Besteuerung von
 737 Mobilität in ländlichen Regio-nen verringern sich, denn
 738 wasserstoffbasierte Fahrzeuge mit günstiger Betankung
 739 ermöglichen eine CO₂-freie Fahrzeugnutzung, die dort als
 740 Bedarf bestehen bleibt.

741

742 Mit der Umsetzung des Antrags sind eine deutliche Redu-
 743 zierung der Treibhausgas-Emissionen und damit die zuge-
 744 sagten Ziele für den Abbau des CO₂-Emissionen zu errei-
 745 chen, denn 2018 waren Energiewirtschaft mit 299 Mio. t
 746 und Verkehr 163 Mio. t, zusammen für 53 % (462 Mio t von
 747 866 Mio t, Umweltbundesamt) der Treibhausgasemissio-
 748 nen in Deutschland verantwortlich. Zudem sind die hohen
 749 Strafzahlungen für einen übermäßigen CO₂-Ausstoß im
 750 EU-Raum zu vermeiden.

751 Der vielfach erhobene Einwand, die Wasserstoffnutzung
 752 im Verkehr sei nicht effizient und würde zusätzlich Strom
 753 verbrauchen, trifft derzeit noch zu, beseitigt jedoch nicht
 754 das dringende Erfordernis, fossilen Kraftstoff für die ver-
 755 bleibende Kfz-Nutzung zu ersetzen. Mit der Aufforderung
 756 zur Einsparung und zum Umstieg auf emissionsfreie Fort-
 757 bewegung (Rad etc.) bzw. ÖPNV wird nicht erklärt, wie
 758 Mobilität abseits der Städte gerade für Fahrten außerhalb
 759 der Reichweite einer Batterieladung emissions-frei statt-
 760 finden soll. Eine Vielzahl von Nutzern bleibt auf Fahrzeu-
 761 ge angewiesen und die eingangs genannten Zahlen las-
 762 sen keine baldige Wende erwarten.

763

764 Zudem ist das verbleibende Zeitfenster für ein Umsteuern
 765 ist nicht üppig bemessen, allein deshalb trotz Effizienzein-
 766 wänden die Wasserstoffnutzung verfolgt werden sollte.

Antrag 292/II/2019

KDV Lichtenberg

Der Landesparteitag möge beschließen:

Haltestelle für Bus, Bahn und Biene

- 1 Die SPD-Fraktion im Abgeordnetenhaus von Berlin und die
- 2 sozialdemokratischen Mitglieder des Berliner Senats wer-
- 3 den aufgefordert, sich dafür einzusetzen, dass alle Dächer
- 4 der Berliner Haltestellen für Bus und Tram, sowie die Dä-
- 5 cher der oberirdischen U-Bahnhöfe mit Ausnahme histo-
- 6 rischer Bahnsteigdächer bzw. – hallen, mit bienenfreund-
- 7 lichen Pflanzen, wie beispielsweise Sedum, bepflanzt wer-
- 8 den. Die baulichen Voraussetzungen müssen dafür gege-

Empfehlung der Antragskommission

Erledigt bei Annahme 236/II/2019 (Konsens)

9 ben sein.
 10
 11 **Begründung**
 12 Bienen spielen eine zentrale Rolle in unserem Ökosystem.
 13 Sie tragen zum Erhalt der Artenvielfalt bei und sind wichtig
 14 für die Landwirtschaft. Doch die Bienenpopulationen
 15 werden immer weniger. Dadurch ist die Artenvielfalt be-
 16 droht und auch unsere Nahrungsmittelproduktion. Mit
 17 bepflanzten Haltestellendächern bekommen die Bienen
 18 wieder mehr Lebensraum und somit wird zum Erhalt der
 19 Artenvielfalt beigetragen. Sedum-Pflanzen filtern außer-
 20 dem Feinstaub aus der Luft und speichern Regenwasser.
 21 Sie halten also längere Trockenzeiten aus. Die Stadt Ut-
 22 recht in den Niederlanden hat es vorgemacht und bereits
 23 316 solcher Haltestellen installiert. Sie werden dort „Bee
 24 Stops“ genannt.

Antrag 293/II/2019
KDV Reinickendorf
Der Landesparteitag möge beschließen:

Anwohnerschaft bitten, junge Bäume zusätzlich zu wässern

1 Die Gartenbauämter sollen aufgefordert werden, die An-
 2 wohnerschaft an Straßen mit neu angepflanzten Bäumen
 3 anzuschreiben und zur zusätzlichen Wässerung der neuen
 4 Bäume zu bitten.
 5
 6 **Begründung**
 7 Die Bäume an den Berliner Straßen leisten einen wesentli-
 8 chen Beitrag zum Stadtklima und zum lebenswerten Um-
 9 feld in unserer Stadt. Da durch die vermehrt auftreten-
 10 de Trockenheit gerade die neu angepflanzten und jungen
 11 Bäume leiden, sollen nicht nur die Gartenbauämter in die
 12 Pflicht zum Wässern genommen werden, sondern durch
 13 die Aufforderung an die Anwohner sich freiwillig an der
 14 Bewässerung zu beteiligen, soll nicht nur die Bäume bes-
 15 ser wachsen sondern auch das Verantwortungsbewusst-
 16 sein der Bürger für die Bäume gestärkt werden

Empfehlung der Antragskommission
Vom Antragsteller*in zurückgezogen

Antrag 294/II/2019
KDV Charlottenburg-Wilmersdorf
Der Landesparteitag möge beschließen:
Der Bundesparteitag möge beschließen:

Spenden statt Schreddern

1 **Die Bundesregierung erlässt eine Spendenpflicht für un-**
 2 **verkäufliche, funktionstüchtige Neuware**
 3
 4 Für Unternehmen ist es aufgrund der Regelung zum Vor-

Empfehlung der Antragskommission
Annahme in der Fassung der AK (Konsens)

Die Bundesregierung erlässt eine Spendenpflicht für un-
verkäufliche, funktionstüchtige Neuware

Für Unternehmen ist es aufgrund der Regelung zum Vor-

5 steuerabzug billiger, Waren zu vernichten, als sie zu spen-
 6 den. Deswegen muss § 3 (1b) des Umsatzsteuergesetzes
 7 zugunsten von Sachspenden an gemeinnützige Einrich-
 8 tungen verändert bzw. erweitert werden. Dabei ist si-
 9 cherzustellen, dass die Sachspenden im Inland bleiben.
 10 Es kann nicht angehen, dass weiterhin jede unentgeltli-
 11 che Zuwendung eines Gegenstandes einer Lieferung ge-
 12 gen Entgelt gleichgestellt wird, es muss eine Ausnahme
 13 geben. Daher sollte ein Gesetz auf den Weg gebracht wer-
 14 den, das Firmen zum Spenden funktionstüchtiger Neuwa-
 15 re an gemeinnützige Einrichtungen in Deutschland ver-
 16 pflichtet, unterfüttert von Steuerfreiheit dafür. Dass das
 17 geschredderte Plastik – wie es z.Z. praktiziert wird – als
 18 Rohstoff in der Produktion z.B. von Blumentöpfen einer
 19 Verwertung zugeführt wird, reicht nicht aus, diese Art der
 20 Ressourcenverschwendung zu stoppen.

21
 22 Zusätzlich zu diesen Maßnahmen muss das kostenfreie
 23 Zurückschicken von Waren gesetzlich stark eingeschränkt
 24 werden, da nicht nur die Herstellung der Waren, sondern
 25 auch ihr Transport Klimaschädlich ist und der sich stark
 26 ausweitende Online-Handel prekäre Arbeitsverhältnisse
 27 in der Logistik-Branche nach sich zieht.

28
 29 Das Zurückschicken von Waren darf nur in einem begrenz-
 30 ten Zeiträumen und in begrenzten Mengen möglich sein.
 31 Langfristig bedarf es aber eines Umdenkens im Konsum-
 32 verhalten. Ein öffentliches Verständnis für die Folgen von
 33 Konsum muss hergestellt werden.

34

35

36 **Begründung**

37 Im Handel, vor allem aber bei Onlinehändlern wie Ama-
 38 zon, werden massenhaft Retouren und einwandfreie La-
 39 gerbestände vernichtet: Staubsauger, Faxgeräte, Compu-
 40 ter, Wasserkocher, Toaster, Bügeleisen, Kühlschränke und
 41 vieles mehr. Nur 70 Prozent der umgetauschten Waren
 42 im gesamten Onlinehandel werden weiterverkauft. D.h.
 43 rund ein Drittel der Waren landen im Müll. Pro Jahr seien
 44 es mehr als 250.000 Pakete, die Verbraucher zurück zum
 45 Absender schicken, berichteten „Wirtschaftswoche“ und
 46 das ZDF-Magazin „Frontal 21“. Eine Amazon-Mitarbeiterin
 47 sagte, sie allein habe pro Schicht Waren im Wert von rund
 48 23.000 Euro vernichtet. Retouren, die nicht mehr als A-
 49 Ware in den Verkauf können, vernichten mehr als die Häl-
 50 fte der Onlinehändler direkt. Umgetauschte Kleidung sei in
 51 der Aufbereitung häufig teurer als in der Herstellung und
 52 lande deswegen in der Müllverbrennungsanlage. Ange-
 53 sichts der riesigen Probleme, die wir mit dem Klima- und
 54 dem Umweltschutz sowie mit der Energieversorgung ha-
 55 ben, ist diese Ressourcenverschwendung nicht hinnehm-
 56 bar.

57

58 Amazon unterhält elf Logistikzentren. Wer seine Waren
 59 auf dem Amazon-Marktplatz anbietet, kann sie gegen Ge-

steuerabzug billiger, Waren zu vernichten, als sie zu spen-
 den. Deswegen muss § 3 (1b) des Umsatzsteuergesetzes
 zugunsten von Sachspenden an gemeinnützige Einrich-
 tungen verändert bzw. erweitert werden. Dabei ist si-
 cherzustellen, dass die Sachspenden im Inland bleiben.
 Es kann nicht angehen, dass weiterhin jede unentgeltli-
 che Zuwendung eines Gegenstandes einer Lieferung ge-
 gen Entgelt gleichgestellt wird, es muss eine Ausnahme
 geben. Daher sollte ein Gesetz auf den Weg gebracht wer-
 den, das Firmen zum Spenden funktionstüchtiger Neuwa-
 re an gemeinnützige Einrichtungen in Deutschland ver-
 pflichtet, unterfüttert von Steuerfreiheit dafür. Dass das
 geschredderte Plastik – wie es z.Z. praktiziert wird – als
 Rohstoff in der Produktion z.B. von Blumentöpfen einer
 Verwertung zugeführt wird, reicht nicht aus, diese Art der
 Ressourcenverschwendung zu stoppen.

Zusätzlich soll geprüft werden, mit welchen Maßnahmen die Transportwege im Online-Handel eingeschränkt werden.

60 bühr dort lagern und die gesamte Logistik Amazon über-
 61 lassen. Je länger die Waren in den Regalen liegen, desto
 62 teurer wird die Lagergebühr: monatlich 26 Euro, nach ei-
 63 nem halben Jahr 500 Euro, nach einem Jahr 1000 Euro. Um
 64 diese Kosten zu sparen, entscheiden sich viele Händler da-
 65 für, die Ladenhüter entsorgen zu lassen. Ein Service, den
 66 Amazon ebenfalls für seine externen Händler übernimmt.
 67 Bei einer Spende aber greift § 3 (1b) UStG. Sachspenden
 68 bewertet das Finanzamt wie Umsatz. Zerschreddert aber
 69 verliert die Ware ihren Wert und ist steuerfrei. Das muss
 70 geändert und mit einer Pflicht zum Spenden an gemein-
 71 nützige Einrichtungen gekoppelt werden.

Antrag 295/II/2019

Jusos LDK

Der Landesparteitag möge beschließen:

Der Bundesparteitag möge beschließen:

Ausweitung des Pfandsystems

1 Wir fordern die Ausweitung des Pfandsystems auf Produk-
 2 te, die in Glas angeboten werden und bisher über Altglas-
 3 container entsorgt werden. Dazu zählen sowohl Getränke
 4 als auch flüssige und eingelegte Lebensmittel.
 5
 6 Außerdem sollen Produkte, die bisher in Plastik, Konser-
 7 vendosen oder Tetrapaks verpackt werden, vermehrt in
 8 Glas oder anderen Mehrwegbehältnissen angeboten wer-
 9 den.
 10
 11 Die Umwelt leidet unter dem Verpackungsmüll, den die
 12 Menschheit erzeugt. Das bekannteste Beispiel dafür sind
 13 die Meere, in denen riesige Mengen von Plastik schwim-
 14 men und dadurch Vögel, Fische und andere Lebewesen be-
 15 einträchtigen mit der Folge von Krankheit und Tod.
 16
 17 Einwegverpackungsmaterialien sind sowohl in der Her-
 18 stellung als auch in der Entsorgung energieintensiv. Plas-
 19 tik wird teilweise aus Erdöl hergestellt, das sowohl in der
 20 Förderung als auch in der Verarbeitung schädlich ist für
 21 Umwelt und Gesundheit. Außerdem ist Plastik nicht bio-
 22 logisch abbaubar, sondern zerfällt in Kleinstteile (Mikro-
 23 plastik), die nicht nur von Fischen und anderen Meeres-
 24 lebewesen aufgenommen werden, sondern in Nahrungs-
 25 mitteln auch von Menschen aufgenommen werden und
 26 gesundheitliche Schäden verursachen können. Das Recy-
 27 cling von Plastik ist nur zu einem ungenügenden Anteil
 28 möglich und die Möglichkeiten zur Weiterverarbeitung
 29 beschränkt. Auch Tetrapaks sind aufgrund der Beschich-
 30 tung auf der Innenseite nur schwer in die einzelnen Stoffe
 31 aufzutrennen und damit kaum wiederverwertbar.
 32
 33 Viele Verbraucher*innen wollen dazu nicht länger bei-

Empfehlung der Antragskommission

Überweisen an: FAX - Natur, Energie, Umweltschutz (Kon-
 sens)

34 tragen und suchen nach Alternativen bei der Verpa-
35 ckung. Häufig fällt die Wahl dabei auf Glas. Das ist we-
36 der gesundheits- noch umweltschädlich, verbraucht aber
37 ebenfalls viel Energie bei der Produktion.

38

39 Viele Produkte werden jedoch in Glasbehältern vertrie-
40 ben, die nach nur einer einzigen Benutzung im Altglascon-
41 tainer landen. Dort wird das Glas zwar eingeschmolzen
42 und erneut eingesetzt, dieser Prozess benötigt aber eben-
43 falls viel Energie.

44

45 Für bestimmte Getränke und wenige Lebensmittel be-
46 steht bereits ein Pfandsystem. Die Erfahrung daraus zeigt,
47 dass dieses Glas bis zu 50-mal wiederverwendet werden
48 kann. Das bestehende System ist jedoch unübersichtlich,
49 da keine einheitliche Regelung besteht und Unternehmen
50 immer wieder Wege finden, es zu umgehen.

51

52 Wir fordern daher die Entwicklung eines neuen Pfandsys-
53 tems. Dieses soll die bisherigen Regelungen allgemein-
54 verbindlich machen. Einweg- soll zu Mehrwegverpackung
55 werden. Außerdem sollen mehr Produkte in Glas ange-
56 boten werden, soweit die Lebensmittelsicherheit dadurch
57 nicht unerheblich beeinträchtigt wird.

58

59 Hersteller*innen, Groß- und Einzelhandel sollen dabei ver-
60 pflichtet werden, mehr Produkte in Mehrweg- anstatt
61 Einwegverpackungen zu vertreiben. Ein zusätzlicher wirt-
62 schaftlicher Anreiz kann durch eine finanzielle Beteiligung
63 der Hersteller*innen an den Kosten der Verwertung von
64 Einwegverpackungen geschaffen werden.

65

66 Supermärkte sollen Eigenmarkenprodukte nach Möglich-
67 keit in Mehrwegbehältnissen anbieten. Außerdem soll ein
68 Rückgabesystem für diese sowie für Behälter anderer Her-
69 steller*innen entwickelt werden. Insbesondere die Ent-
70 wicklung von Standardbehältnissen trägt dabei zur Prak-
71 tikabilität bei. Zusätzlich soll das Netz an Annahmestellen
72 erweitert und weitere dezentrale Möglichkeiten zur Pfand-
73 drückgabe geschaffen werden.

74

75 Glas ist schwerer als andere Verpackungsmaterialien, ins-
76 besondere Plastik. Dadurch wird insbesondere der Trans-
77 port energieintensiver. Dadurch könnte eine dezentrale
78 und lokale Produktion gefördert werden. Dies ist aber
79 nicht bei allen Produkten möglich. Vielleicht steigen aber
80 auch nur die Transportfahrten und die damit einher-
81 gehenden Umweltbelastungen. Dann könnten mehrfach
82 verwendbare Verpackungen aus leichten Materialien eine
83 Alternative darstellen. In solchen Fällen können mehrfach
84 verwendbare Verpackungen aus leichten Materialien ei-
85 ne Alternative darstellen. Bisher gibt es jedoch kaum fun-
86 dierte wissenschaftliche Erkenntnisse dazu, wie sich diese
87 Unterschiede auswirken. Zudem fordern wir die Bundes-
88 regierung auf, die Forderungen für nachhaltige und ökolo-

89 gisch positive Ein- oder Mehrwegbehältnisse aktiv zu för-
 90 dern und deren Herstellungsprozess ggf. zu subventionie-
 91 ren.

92

93 Wir fordern daher das BMU auf, eine Studie durchzuführen,
 94 die verschiedene Materialien als Ein- oder Mehrweg-
 95 behältnisse in einem Pfandsystem hinsichtlich ihrer öko-
 96 logischen Bilanz vergleicht und dabei Herstellung, Dau-
 97 er der Nutzbarkeit und Auswirkungen auf den Transport
 98 und die damit verbundenen Umweltbelastungen, sowie
 99 die Verwertung einbezieht.

100

101 Das Pfandsystem soll schließlich einheitlich geregelt wer-
 102 den durch ein Gesetz, auf dessen Grundlage die Beträ-
 103 ge für die jeweiligen Pfandbehältnisse festgelegt wer-
 104 den und damit allgemein nachvollziehbar sind. Die Vertre-
 105 ter*Innen Deutschlands werden zudem aufgefordert, sich
 106 für ein Pfandsystem innerhalb der EU einzusetzen.

Antrag 296/II/2019

Jusos LDK

Der Landesparteitag möge beschließen:

Lass mal ökologisch! - Für umweltfreundliche Hochschulen im Land Berlin

1 Die „Klimakrise“ ist eine reale Bedrohung für unsere Er-
 2 de, ihre Bewältigung eine der Hauptaufgaben des 21.
 3 Jahrhunderts. Der Klimawandel bedroht die Stabilität der
 4 Ökosysteme unseres Planeten und stellt für Millionen von
 5 Menschen eine existenzielle Bedrohung dar. Laut IPCC hat
 6 sich die Erde seit Beginn der Industrialisierung um ca. ein
 7 Grad Celsius erwärmt, das klingt wenig, hat jedoch kata-
 8 strophale Auswirkungen auf unsere Umwelt.

9

10 Seit Monaten gehen junge Menschen und Wissenschaft-
 11 ler*innen auf die Straße, streiken, um ein Umdenken zu
 12 bewirken und angemessene politische Maßnahmen zu
 13 befördern. Über 27.000 Wissenschaftler*innen allein im
 14 deutschsprachigen Raum warnen vor den wissenschaft-
 15 lich messbaren Folgen des Klimawandels und unterstüt-
 16 zen darum Bewegungen, wie „Fridays For Future“.

17

18 Der Klimawandel wird wesentlich von Treibhausgasen
 19 und dem Ausstoß von Kohlendioxid vorangetrieben. Ge-
 20 rade Flugreisen belasten die Umwelt ungemein, dennoch
 21 sind sie nach wie vor billiger als Zugreisen und werden
 22 von vielen öffentlichen Einrichtungen bevorzugt finan-
 23 ziert. Ein zweistündiger Flug (ca. 268kg CO) stößt dabei ca.
 24 53,6mal mehr CO aus, als eine fünfstündige Zugfahrt (ca.
 25 3kg CO). In einem ersten Schritt sollten öffentliche Einrich-
 26 tungen ihre Dienstreisepaxis überdenken und Züge vor
 27 Flügen finanzieren. Dies ist noch nicht gängige Praxis!

28

Empfehlung der Antragskommission

Erledigt bei Annahme Antrag 135.1/II/2019 und
 279/II/2019 (Konsens)

29 In Fällen, in welchen sich Flugreisen nicht vermeiden las-
30 sen, können Kompensationszahlungen ein Weg sein, der
31 Umwelt etwas zurückzugeben, auch wenn gar nicht flie-
32 gen der zu bevorzugende Weg sein sollte. Das Beispiel
33 der Universität Hamburg belegt, dass Kompensationszah-
34 lungen rechtlich möglich und mit sehr geringem büro-
35 kratischem Aufwand umsetzbar sind. Das Kompensieren
36 soll hierbei keineswegs als Entschuldigung oder Rechtfertigung
37 für vermehrtes Fliegen betrachtet werden, auch
38 wenn es den Eindruck einer Art „Ablasshandel“ erwecken
39 kann. Es müssen weiterhin umweltfreundliche Alternati-
40 ven zur aktuellen Reisepraxis gesucht und gefunden wer-
41 den. Eine Kompensationszahlung ist aber dennoch ein gu-
42 ter Weg, vermeintlich nicht zu vermeidende Flugreisen in
43 geringem Grad auszugleichen.

44

45 Entsprechende Initiativen sind bereits an einigen Berliner
46 Universitäten im Gange, auf welche sich dieser Antrag
47 gründet.

48 Wir fordern, dass die Berliner Hochschulen Maßnahmen
49 ergreifen, die zu einer entscheidenden Reduktion des Aus-
50 stoßes von Kohlendioxid beitragen. Insgesamt sollten die
51 Berliner Hochschulen bis zum Jahr 2022 klimaneutral wer-
52 den. Ein erster Schritt in diese Richtung ist die Entwicklung
53 von Maßnahmen zur Veränderung des Reiseverhaltens.

54

55 Diese Maßnahmen sind durch den Senat in den Berliner
56 Hochschulverträgen sowie im BerlHG zu verankern.

57

58 Die formulierten Maßnahmen sollen dabei die Besonder-
59 heiten der einzelnen Hochschulen, Fächer und der einzel-
60 nen Statusgruppen berücksichtigen.

61

62 Dienstreisen, die eine Reisezeit von fünf Stunden mit dem
63 Zug unterschreiten, dürfen nur in begründeten Ausnah-
64 mefällen mit dem Flugzeug zurückgelegt werden dürfen;
65 dies gilt auch dann, wenn das Flugzeug das kostengünstigste
66 Verkehrsmittel ist.

67

68 Für die mit dem Flugzeug durchgeführten Dienstreisen
69 muss eine Kompensation der durch das Fliegen entstan-
70 denen Emissionen entrichtet werden. Das Präsidium bzw.
71 die jeweilige Hochschulleitung wird sich dabei in ange-
72 messener Weise an den Kompensationskosten beteiligen.
73 Die Zahlungen sollen Klimaschutzprojekten zugutekom-
74 men, deren Klimaschutzwirkung bereits vorab in ange-
75 messener Weise zu überprüfen ist. Die Höhe der Kom-
76 pensationszahlungen richtet sich nach der Entfernung der
77 Reise und wird bei der Reisekostenabrechnung festgelegt.

78

79 Anfahrtswege zu Langstreckenflügen, die abseits der Ber-
80 liner Flughäfen starten (z.B. Frankfurt am Main, München
81 etc.), sollen nach Möglichkeit mit der Bahn als sog. „Zu-
82 bringer“ zurückgelegt werden.

83

84 Es soll in allen Hochschulgebäuden ermöglicht werden,
 85 eine Hard- und Softwareausstattung für Videokonferen-
 86 zen zu implementieren. Die Finanzierung der Ausstattung
 87 sollte zur Hälfte aus Mitteln des jeweiligen Präsidiums/
 88 der jeweiligen Hochschulleitung kommen. Die Bereiche
 89 gewährleisten eine Schulung in der Nutzung der neu-
 90 en Anlage. Ziel einer solchen Ausstattung ist es, vom je-
 91 weiligen Bereich aus die standortübergreifende Kommu-
 92 nikation reiseunabhängiger zu machen (z. B. Konferenz-
 93 und Gastvorträge, Arbeitstreffen, Gremienkommunikati-
 94 on etc.)

95

96 Eine umweltverträgliche Verkehrspolitik bedarf einer ge-
 97 nauen empirischen Kenntnis des dienstlichen Reisever-
 98 haltens der Mitglieder der Hochschule. Das Präsidium/ die
 99 Hochschulleitung erstellt eine jährliche Dokumentation
 100 über die Dienstreisen der Mitglieder der Hochschule, wel-
 101 che allen Angehörigen zur Verfügung zu stellen ist. Die
 102 Dokumentation soll u.a. folgende Dimensionen und Gli-
 103 derungspunkte berücksichtigen:

104

- 105 • Art des benutzten Verkehrsmittels (Bahn, Bus, Auto,
 106 Flugzeug etc.)
- 107 • Ziel der Reise (konkreter Ort, Einteilung in Inland, in-
 108 nereuropäisches und außereuropäisches Ausland)
- 109 • Durchschnittliche Fahrt- und Aufenthaltsdauer
- 110 • Durchschnittliche Kosten
- 111 • Bei Flugreisen eine Angabe darüber, ob „business“
 112 oder „economy“ geflogen wurde
- 113 • Differenzierung nach Fachbereichen und anderen
 114 Einheiten der Hochschule
- 115 • Zuordnung der reisenden Person nach Statusgrup-
 116 pen (Professor*innen, Mittelbau, Studierende, tech-
 117 nische /administrative Beschäftigte)

118

119 Anmerkung: Zum Schutz der Persönlichkeitsrechte geht
 120 es bei der Erfassung der Daten nicht um eine Auflistung
 121 der Flüge von einzelnen Personen, sondern um Aggregats-
 122 daten.

123

124 Das Präsidium/ die Hochschulleitung verankert das Ziel
 125 der Klimaneutralität in den mit den Fachbereichen abzu-
 126 schließenden Zielvereinbarungen

127

128 Das Präsidium/ die Hochschulleitung setzt sich bei den
 129 Drittmittelgeldgeber*innen (DFG, Volkswagen Stiftung,
 130 Thyssen Stiftung, BMBF etc.) für eine Reform der über
 131 die Förderinstitutionen abrechenbaren Dienstreisen ein.
 132 Dies betrifft zum einen die bewilligten Forschungsprojek-
 133 te, zum anderen die im Auftrag der jeweiligen Förderinsti-
 134 tution getätigten Dienstreisen (von Gutachter*innen, Be-
 135 schäftigten der Fördereinrichtung etc.). Für solche Dienst-
 136 reisen sollten die Punkte 1. und 2. Anwendung finden.

137

138 Bei allen Maßnahmen müssen individuelle Bedürfnisse

139 unterschiedlicher Personengruppen, bspw. Menschen mit
 140 körperlichen Einschränkungen, berücksichtigt werden.
 141
 142 Darüber hinaus sollen Konzepte entwickelt werden, die
 143 Maßnahmen zur Reduktion des Stromverbrauchs, ener-
 144 getische Sanierungen der Gebäude, den Bezug von rege-
 145 nerativen Energieträgern, ein umweltfreundliches Ernäh-
 146 rungsangebot in den öffentlichen Mensen, und Begrü-
 147 nungsmaßnahmen prüfen. Die umweltfreundliche Fahr-
 148 zeugnutzung muss sichergestellt werden durch genü-
 149 gend sichere Fahrradstellplätze und den Ausbau der Rad-
 150 verkehrinfrastruktur auf den Campus. Dabei sollen hoch-
 151 schulverbundene Akteur*innen bspw. das Studierenden-
 152 werk und studentische Gremien miteinbezogen werden.
 153 Wir Jusos stehen an der Seite der Studierenden, die sich
 154 für die Umweltfreundlichkeit ihrer Hochschulen einset-
 155 zen und ihre Forderung nach nachhaltigen Hochschulen in
 156 den studentischen Vollversammlungen artikuliert haben.

Antrag 297/II/2019**Abt. 04/76 Rund um den Karl-August-Platz****Der Landesparteitag möge beschließen:****Der Bundesparteitag möge beschließen:****Artenschutz**

1 Der Artikel 20a im Grundgesetz ist zu ergänzen, in dem
 2 der Artenschutz mit aufgenommen wird.

3

4 Begründung

5 Da immer mehr Tierarten, vor allem Insekten, ausster-
 6 ben oder vom Aussterben massiv bedroht sind, ist da-
 7 für zu sorgen, dass der Artikel 20a im Grundgesetz: „Der
 8 Staat schützt auch in Verantwortung für die künftigen
 9 Generationen die natürlichen Lebensgrundlagen“ ergänzt
 10 wird durch einen Zusatz, der den Artenschutz mit auf-
 11 nimmt. Neben der wichtigen Aufgabe des Klimaschutzes
 12 darf nicht vergessen werden, dass die fortschreitende Zer-
 13 störung der Artenvielfalt unsere Lebensgrundlage nach-
 14 haltig zerstört.

Empfehlung der Antragskommission**Ablehnung (Konsens)****Antrag 298/II/2019****KDV Neukölln****Der Landesparteitag möge beschließen:****Sperrmüllablagerung wirksam bekämpfen!**

1 Wir fordern die sozialdemokratischen Mitglieder des Ab-
 2 geordnetenhauses und des Senats dazu auf, sich dafür
 3 einzusetzen, dass eine regelmäßige kostenfreie Sperr-
 4 müllabholung an einem zentralen Abholungspunkt in ein-

Empfehlung der Antragskommission**Annahme in der Fassung der AK (Konsens)**

Wir fordern die sozialdemokratischen Mitglieder des Ab-
 geordnetenhauses und des Senats dazu auf, sich dafür
 einzusetzen, **dass - entsprechend des BSR-Pilotprojekts in
 Mitte -** eine regelmäßige kostenfreie Sperrmüllabholung

5 zellen Kiezen eingerichtet wird. Mit dieser Maßnahme
6 soll allen Bürgerinnen und Bürgern ein niedrigschwelliger
7 Zugang zu legaler Sperrmüllentsorgung ermöglicht und
8 das „Müllproblem“ in einzelnen Kiezen bekämpft werden.
9 Für eine Bekanntmachung der Termine ist durch die Bezir-
10 ke zu sorgen.

11

12

13 **Begründung**

14 In vielen Berliner Bezirken ist die illegale Müllentsorgung
15 auf den Straßen ein gängiges Erscheinungsbild. Neben der
16 Unkenntnis über Zugänge zu legalen Formen der Sperr-
17 müllentsorgung sind insbesondere Mobilitätshemmnisse
18 ein Problem für viele Bürgerinnen und Bürger. Durch die
19 Einrichtung zentraler Abholpunkte für Sperrmüll durch
20 die BSR soll ein alternativer Entsorgungsweg neben dem
21 Abstellen auf der Straße oder am Straßenrand aufgezeigt
22 werden.

in einzelnen Kiezen eingerichtet wird. Mit dieser Maß-
nahme soll allen Bürgerinnen und Bürgern ein niedrig-
schwelliger Zugang zu legaler Sperrmüllentsorgung er-
möglichst und das „Müllproblem“ in einzelnen Kiezen be-
kämpft werden. Für eine Bekanntmachung der Termine ist
durch die Bezirke zu sorgen.

Antrag 302/II/2019

FA X - Natur, Energie, Umweltschutz

Der Landesparteitag möge beschließen:

Daseinsvorsorge statt Abfallexporte

1 Die SPD-Mitglieder im Senat und im Abgeordnetenhaus
2 werden aufgefordert, darauf hinzuwirken, dass im neu-
3 en Abfallwirtschaftskonzept für Siedlungsabfälle Berlin
4 für 2020-2030 (AWK Berlin) die Exporte von Berliner Sied-
5 lungsabfällen oder sogenannten Ersatzbrennstoffen (EBS)
6 aus diesen Siedlungsabfällen in andere Bundesländer
7 oder sogar ins Ausland im Sinne der Daseinsvorsorge weit-
8 gehend unterbunden werden. Stattdessen soll das Land
9 Berlin ausreichend eigene Kapazitäten insbesondere zur
10 energetischen Verwertung bereitstellen.

11

12 Mülllexporte aus Berlin, auch zur energetischen Verwer-
13 tung, sollen zukünftig im AWK nur noch zugelassen wer-
14 den, wenn die sogenannte Zero-Waste-Strategie des Lan-
15 des Berlin noch keine ausreichende Absenkung der Sied-
16 lungsabfallmengen in Berlin erbracht hat und:

17

- 18 • eine energetische Verwertung innerhalb des Landes
19 Berlin aufgrund fehlender Kapazitäten nicht mög-
20 lich ist,
- 21 • solange eine Erweiterung notwendiger energe-
22 tischer Verwertungskapazitäten innerhalb Berlins
23 noch aussteht,
- 24 • das Land Berlin die unmittelbar Entscheidung zur
25 Belieferung externer Anlagen hat bzw. direkte Ver-
26 träge mit energetischen Verwertungsanlagen au-
27 ßerhalb Berlins abgeschlossen hat,
- 28 • wenn diese Anlagen mindestens denselben Wir-

Empfehlung der Antragskommission

Annahme (Konsens)

29 kungsgrad in der Rauchgasreinigung, in der Metall-
30 verwertung aus der Schlacke und in der Energienut-
31 zung erzielen, wie das Berliner Müllheizkraftwerk
32 (MHKW) in Ruhleben.

33

34 Für zusätzliche Mülltransporte ist ein umweltfreundli-
35 ches Logistikkonzept zu entwickeln, das vorrangig auf die
36 Schiene setzt.

37

38 Der Export von aufbereiteten Berliner Siedlungsabfällen,
39 insbesondere in Braunkohlekraftwerke, sollte schnellst-
40 möglich eingestellt werden, weil

41

42 • die Mitverbrennung von aufbereiteten Berliner Ab-
43 fällen – sogenannten Ersatzbrennstoffen (EBS) trotz
44 immissionsschutzrechtlicher Genehmigung die
45 Umwelt durch Schadstoffemissionen um ein Viel-
46 faches stärker belastet, als z.B. das rauchgasseitig
47 optimierte Berliner MHKW in Ruhleben.

48 • die Mitverbrennung von Berliner EBS in (Braun)Koh-
49 lekraftwerken deren Wirtschaftlichkeit und damit
50 deren Weiterbetrieb unterstützt, obwohl Berlin
51 gleichzeitig aus Klimaschutzrügungen die Ab-
52 schaltung von (Braun)Kohlekraftwerken fordert.

53 • der ohnehin energetisch zu verwertende Berliner
54 (Rest)Siedlungsabfall einen wichtigen Beitrag als
55 Grundlast bei der Berliner Energiewende (Strom und
56 Fernwärme), leisten kann und soll.

57 • das Land Berlin im Sinne der Entsorgungssicher-
58 heit und Daseinsvorsorge weitest möglich auf ei-
59 ne Beauftragung Dritter mit Abfallexporten auch
60 von aufbereiteten Berliner Siedlungsabfallgemis-
61 schen Verwertungs- und Beseitigungsanlagen au-
62 ßerhalb Berlins verzichten sollte.

63

64

65 **Begründung**

66 Das im Koalitionsvertrag vereinbarte abfallwirtschaftli-
67 che Leitbild „Zero-Waste“ hat bisher noch nicht zu einer
68 signifikanten Verringerung der Haus- und Gewerbemüll-
69 mengen nach der stofflichen Verwertung geführt. Auch
70 im Jahr 2018 standen lt. Abfallbilanz von SenUVK, in Berlin
71 fast 875.000 Tonnen Restabfall zur energetischen Verwer-
72 tung an. Diese Gesamtmenge hat sich – vermutlich auch
73 aufgrund der wachsenden Stadt – in den letzten Jahren
74 kaum verändert.

75

76 Von diesen Restabfallmengen wurden 2018 rund 581.000
77 Tonnen im Berliner MHKW Ruhleben energetisch verwer-
78 tet und über die angeschlossene Dampftrasse zum Kraft-
79 werk Reuter West direkt in Strom und Fernwärme zur Ber-
80 liner Energieversorgung genutzt.

81

82 Die restlichen rund 294.000 Tonnen Siedlungsabfall wur-
83 den überwiegend (279.000 Tonnen) in den beiden An-

84 lagen zur mechanisch-physikalischen Abfallbehandlung
85 (MPA) in Pankow (BSR) und Reinickendorf (ALBA/BSR)
86 zerkleinert, mit Erdgas getrocknet, mechanisch aufberei-
87 tet (Abtrennung von mineralischen und Metallfraktionen)
88 und zu EBS vorgepresst (anpelletiert). Diese Aufbereitung
89 in den MPA-Anlagen ist nicht nur klimarelevant (Energie-
90 verbräuche Erdgas und Strom), sondern verursacht ihrer-
91 seits Schadstoffemissionen, Gerüche und erhebliche Be-
92 handlungskosten. Die Ersatzbrennstoffe werden bisher im
93 Auftrag des Landes Berlin von privaten Entsorgern per
94 LKW zur energetischen Verwertung in verschiedene soge-
95 nannte „Mitverbrennungsanlagen“ in Brandenburg, aber
96 auch weitere Bundesländer transportiert. Dabei entschei-
97 det die private Entsorgungswirtschaft nach eigenen (wirt-
98 schaftlichen) Überlegungen, in welche Anlage die EBS ge-
99 bracht werden.

100

101 Der überwiegende Anteil der Ersatzbrennstoffe wurde
102 bisher zur Mitverbrennung (ca. 56% der EBS in 2016) in
103 das Braunkohlekraftwerk Jänschwalde in der Lausitz ver-
104 bracht. Dieses älteste Großkraftwerk Ostdeutschlands,
105 das noch aus DDR-Zeiten stammt und in den 90er Jah-
106 ren nur nachgerüstet wurde, gehört mit rund 23 Mio. Ton-
107 nen CO₂ pro Jahr (im Vergleich: der Berliner Straßenver-
108 kehr verursacht knapp 4 Mio. Tonnen CO₂ pro Jahr) zu den
109 fünf größten Klimabelastern in Europa.

110

111 Aber auch die Mitverbrennung in anderen – weniger um-
112 weltbelastenden - Mitverbrennungsanlagen macht we-
113 der klimapolitisch, noch umweltpolitisch Sinn. Zum einen
114 werden zusätzliche LKW-Transporte erforderlich und zum
115 anderen muss das Land Berlin die mit dem ohnehin vor-
116 handenen Abfall exportierte Energie (die zumindest teil-
117 weise erneuerbar ist – vgl. Bioorganikanteil im Müll) durch
118 zusätzliche regenerative Energieerzeugung im Land er-
119 setzen. Dabei hat das Land Berlin schon heute große Mü-
120 he, selbst überhaupt einen vorzeigbaren Anteil erneuer-
121 barer Energie am eigenen Verbrauch zu generieren.

Soziales

Antrag 202/II/2018

KDV Lichtenberg

Der Landesparteitag möge beschließen:

Der Bundesparteitag möge beschließen:

Höchstnachhaltigkeitsrücklage neu definieren

- 1 Nach aktuellem Recht werden die Beiträge zur Rentenver-
- 2 sicherung neu berechnet, wenn die Nachhaltigkeitsrück-
- 3 lage unter 20% der durchschnittlichen Monatsausgaben
- 4 sinkt oder 150% übersteigt. Aufgrund dieser Deckelung ist
- 5 es nicht möglich, für bereits bekannte zukünftige Renten-
- 6 ansprüche Rücklagen zu bilden. Dies hat zur Folge, dass
- 7 voraussichtlich im Jahr 2023 der Beitragssatz von 18,8%
- 8 auf 19,9% springt und in den Folgejahren weiter ansteigt.
- 9
- 10 Daher fordern wir die Nachhaltigkeitsrücklage zu einer
- 11 Demografiereserve umbauen und entsprechend zukünfti-
- 12 ger Rentenansprüche nach oben auszudehnen, besser ab-
- 13 zuschaffen, und dabei die demografische Entwicklung in
- 14 der Rentenversicherung zu berücksichtigen. Um zukünf-
- 15 tige Beitragssteigerungen abzuflachen fordern wir außer-
- 16 dem die Beiträge zur gesetzlichen Rentenversicherung be-
- 17 reits ab dem Jahr 2019 in kleinen Schritten anzupassen.
- 18

Empfehlung der Antragskommission
vom Antragsteller*in zurückgezogen

Antrag 262/II/2019

KDV Tempelhof-Schöneberg

Der Landesparteitag möge beschließen:

Der Bundesparteitag möge beschließen:

Verschwendung von Lebensmitteln beenden – Containern legalisieren!

- 1 Die Abgeordneten der SPD-Bundestagsfraktion werden
- 2 aufgefordert, sich dafür einzusetzen, dass das sogenann-
- 3 te „Containern“ (d.h. das Retten von Lebensmitteln, die
- 4 noch genießbar sind, aus den Mülltonnen von Lebensmit-
- 5 telbetrieben) nicht mehr als Straftat (§242, 243 StGB) an-
- 6 gesehen wird. Andere bei diesen Handlungen begangene
- 7 Straftaten werden davon nicht berührt.
- 8
- 9
- 10
- 11 **Begründung**
- 12 Täglich werden in Deutschland ca. 55 Tonnen Lebensmit-
- 13 tel im Müll entsorgt. Davon ist ein großer Teil noch ab-
- 14 solut genießbar. Darunter auch Lebensmittel, bei denen
- 15 „nur“ das Mindesthaltbarkeitsdatum (MHD) abgelaufen
- 16 ist oder abläuft.
- 17
- 18 Diese Entsorgung erfolgt durch Lebensmittelbetriebe (z.B.
- 19 Lebensmitteleinzelhandel oder auch große Lebensmittel-

Empfehlung der Antragskommission

Erledigt durch Beschlusslage (246/I/2019) (Konsens)

20 ketten) jeden Tag zum Feierabend. Hierbei gibt es Betriebe, bei denen sich Mitarbeiter „Mühe“ geben, dass diese Lebensmittel wirklich ungenießbar werden, indem sie darauf urinieren.

24

25 Viele Mitbürgerinnen und Mitbürger, im Allgemeinen junge Menschen, haben es sich zur Aufgabe gemacht, dies nicht weiter zuzulassen. Sie durchsuchen diese Müllcontainer, um noch Brauchbares herauszuholen (sogenanntes „Containern“). Nach §242 StGB (Diebstahl) ist dies eine Straftat, wobei der Begriff Schaden deutlich übertrieben ist.

Antrag 263/II/2019

KDV Lichtenberg

Der Landesparteitag möge beschließen:

Einen ersten Schritt ins bedingungslose Grundeinkommen wagen

1 Die sozialdemokratischen Mitglieder im Senat, die SPD-Fraktion im Abgeordnetenhaus von Berlin, der SPD-Landesvorstand sowie die SPD-Kreisvorstände der Berliner Bezirke werden ersucht, das wachsende innerparteiliche und starke öffentliche Interesse an einem bedingungslosen Grundeinkommen (BGE) anzuerkennen und dieses populäre, diskussionswürdige Thema in seinen verschiedenen – u.a. verfassungsmäßigen, sozialwissenschaftlichen, philosophischen und volkswirtschaftlichen – Dimensionen als Chance für eine grundsätzliche programmatische Neuausrichtung der Partei und als Impuls für ein innovatives, gesellschaftspolitisches Projekt zu begreifen.

13

14 Dazu werden folgende Schritte unternommen, deren Umsetzung bis spätestens zum Ende der laufenden Wahlperiode erfolgt:

17 1. Die o.g. Adressaten schaffen innerhalb ihrer Verantwortungsbereiche zeitnah Möglichkeiten, die Thematik eines BGE breit angelegt, vorurteilsbewusst und fachlich kompetent auf die enthaltenen konstruktiven gesellschaftlichen und sozialpolitischen Potentiale hin zu diskutieren. Hierfür werden auf allen Ebenen geeignete Gremien und Arbeitsstrukturen genutzt oder geschaffen (z.B. Arbeitskreise). Deren Arbeit wird aktiv unterstützt, ihre landesweite sowie ggf. bundesweite Vernetzung gefördert.

26

27 2. Geeignete Modelle eines BGE werden insbesondere dahingehend untersucht, inwiefern sie sich anschlussfähig an aktuelle sozialpolitische Reformansätze zeigen (z.B. Kindergrundsicherung, Grundrentendebatte, Einführung einer Bildungsdividende, Bürger*innenversicherung u.a.). In Identifikation dieser Schnittmengen werden Verfechter*innen eines (emanzipatorisch orientierten) BGE als potentielle Verbündete einer anzustrebenden gesell-

Empfehlung der Antragskommission

Überweisen an: FA IX - Gesundheit, Soziales und Verbraucherschutz, FA VII - Wirtschaft und Arbeit (Konsens)

35 schaftlichen Transformation verstanden, entsprechende
36 auch positionsübergreifende Kooperationen gesucht und
37 unterstützt.

38

39 3. Für die Bundeshauptstadt Berlin wird ein Modellprojekt
40 zur Erprobung bestimmter relevanter, in ihrer Wirkung
41 bislang strittiger Effekte eines BGE bis zur Einführungsrei-
42 fe vorbereitet. Das Design des Modellprojektes beinhaltet
43 die regelmäßige Zahlung eines BGE in teilhabesichernder
44 Höhe (ca. 1.200 € pro Erwachsener/ 628 Euro pro Kind) an
45 einen bevölkerungsrepräsentativen und statistisch aus-
46 sagekräftigen Personenkreis und erstreckt sich über die
47 Dauer einer Wahlperiode (5 Jahre einschließlich Vor- und
48 Nachbereitung bei mindestens 3 Jahren Bezugsdauer).
49 Das Berliner Modellprojekt wird wissenschaftlich beglei-
50 tet und ausgewertet. Dabei stehen insbesondere Wirkun-
51 gen auf die individuelle Gesundheit, Aufstiegschancen
52 durch Bildung, auf armutspräventive Aspekte, das indivi-
53 duelle Verhalten zum Arbeitsmarkt, familiäre Auswirkun-
54 gen und mögliche Effekte auf gemeinnützig orientierte
55 Verhaltensweisen im Mittelpunkt der begleitenden Un-
56 tersuchungen. Es erfolgt eine bedingungslose und indivi-
57 duelle, an keinerlei Bedarfsprüfungen und Geltendma-
58 chung von Ansprüchen gekoppelte Auszahlung an jeden
59 Angehörigen des berechtigten Personenkreises, unabhän-
60 gig von seinen Familienverhältnissen. Insbesondere er-
61 folgt keine Kopplung an Erwerbsarbeit und besteht kein
62 Zwang zur Arbeit oder zu sonstigen sozialen Tätigkeiten.
63 Die Teilnahme am Projekt erfolgt freiwillig und unter Weg-
64 fall ggf. bislang bezogener steuerfinanzierter Sozialleis-
65 tungen (im Bedarfsfall mit Ausnahme von Wohngeld).

66

67 **Erläuterung** In den vergangenen rund 20 Jahren ist (nicht
68 nur) in Deutschland in verschiedener Hinsicht ein grundle-
69 gender, für Vieler beunruhigender gesellschaftlicher Wan-
70 del zu beobachten. Dieser hat globale, sicherheitspoli-
71 tische, ökonomische, klimatische, aber auch sozial- und
72 mikropolitische Aspekte. Die Welt zeigt sich dem Indivi-
73 duum als überaus fragil, teils bedrohlich dynamisch, äu-
74 ßerst komplex und immer schwerer steuerbar. Leistungs-
75 kürzungen und die Individualisierung von Risiken – ver-
76 bunden mit sozialpolitischen Reformen in der Vergangen-
77 heit– haben diese Tendenz noch verstärkt und das Ver-
78 trauen in die Institutionen des Sozialstaates untergraben.
79 Der Soziologe Wilhelm Heitmeyer spricht im Ergebnis sei-
80 ner Langzeitstudie „Deutsche Zustände“ für die betrach-
81 teten Jahre zwischen 2001 und 2011 von einem „Jahrzehnt
82 der Entsicherung“, mit dessen psychologischen und politi-
83 schen Folgen Politik und Zivilgesellschaft seither konfron-
84 tiert seien.

85

86 In Wissenschaft, Philosophie, Politik und sogar in der Wirt-
87 schaft wächst anhand dieser Diagnose das Bewusstsein
88 dafür, dass einer solchen Entwicklung nicht lediglich mit
89 minimalinvasiven Eingriffen einzelner kleinerer Reformen

90 zu begegnen ist. Vielmehr benötige es die ermutigen-
91 den Umriss eines neuen und gemeinsamen gesellschaft-
92 lichen Projektes, welches auf der Basis eines positiven
93 Menschenbildes dem Einzelnen inmitten des vielfachen
94 Wandels ein hinreichendes Maß an sozialer Sicherheit ver-
95 leiht, die ihn befähigt, seine persönlichen Lebensbedürf-
96 nisse mit den immer schneller verlaufenden Veränderun-
97 gen überein zu bringen.

98

99 Vor diesem Hintergrund erzeugt die Diskussion um ein
100 Bedingungsloses Grundeinkommen vermutlich vor allem
101 deshalb eine so weite Resonanz in ganz verschiedenen Tei-
102 len der Gesellschaft, da sie unmittelbar an diesem „visio-
103 nären Bedarf“ unserer Gesellschaft anknüpft, in dem sie
104 nicht lediglich eine Debatte über eine Sozialleistung führt,
105 sondern vielmehr zentrale und elementare Fragen un-
106 seres künftigen Zusammenlebens adressiert. Wo ist dies
107 konkret der Fall?

108

109 **Demografischer und arbeitsmarktstruktureller Druck auf** 110 **das Sozialversicherungssystem**

111 Das lohnbasierte Sozialsystem in seiner jetzigen Form
112 auf der Grundlage des bisherigen „Generationsvertrages“
113 zeigt sich unter Berücksichtigung der Lohnentwicklungen
114 und der Geburtenrate zukünftig als nicht mehr tragfä-
115 hig. Laut einer aktuellen Studie für den Deutschen Ge-
116 werkschaftsbund NRW ist jeder fünfte Erwerbsarbeits-
117 platz in NRW im Lohnniedrigsektor einzustufen, sodass
118 hier weder genug aktuelles Einkommen geschweige denn
119 eine ausreichende Rücklage für die Lebenssicherung im
120 Alter erwirtschaftet werden könnte. Bis zum Jahr 2025,
121 so die Prognose des Paritätischen Wohlfahrtsverbandes,
122 wird sich die Anzahl der Rentner*innen, die auf zusätzli-
123 che Hilfe vom Staat angewiesen sind, von 2,5 auf 10% ver-
124 vierfachen.

125

126 Die Differenz in einem der wohlhabendsten Länder der
127 Welt, in dem die Armut, insbesondere die Kinder- und Al-
128 tersarmut rapide ansteigt, ist nicht mehr nur für eine klei-
129 ne Minderheit der Bevölkerung spürbar. Längst scheinen
130 davon nicht mehr nur Erwerbsarbeitslose, sondern zuneh-
131 mend auch in Vollzeit Beschäftigte betroffen zu sein.

132

133 Beim bedingungslosen Grundeinkommen handelt es sich
134 um ein Einkommen, das von einem politischen Gemein-
135 wesen an alle seine Mitglieder ohne Bedürftigkeitsprü-
136 fung und ohne Gegenleistung individuell ausgezahlt wird.
137 Das Grundeinkommen bietet damit eine umfassende und
138 lückenlose Sicherung der wirtschaftlichen Existenz aller
139 Bürger*innen und sorgt somit für die Beseitigung von Ar-
140 mut. Das Grundeinkommen ermöglicht das Recht auf so-
141 ziale Teilhabe und schafft durch die Verhinderung von so-
142 zialer Ausgrenzung und Stigmatisierung die Exklusio-
143 nsfälle ab.

144

145 Gleiche Chancen für alle – Das Bedingungslose Grundein-
146 kommen für Kinder und Jugendliche (Kindergrundsiche-
147 rung)
148 Das Zukunftsforum Familie e.V. beschreibt die gegenwärtige
149 Situation in Deutschland wie folgt: „Gut 18 Prozent
150 der Menschen in Deutschland sind von Armut bedroht.
151 Betroffen sind vor allem Langzeitarbeitslose, Alleinerzie-
152 hende, Mehr-Kind-Familien und Familien mit Migrations-
153 hintergrund. Die Armut der Erwachsenen betrifft auch die
154 in den Familien lebenden Kinder. Weit mehr als 2,4 Mil-
155 lionen Kinder wachsen in Deutschland in materieller Ar-
156 mut auf [...]. Die Folgen sind gravierend: Der Mangel an
157 Einkommen, Ressourcen und Lebensperspektiven für Kin-
158 der entwickelt sich zur Bildungs- und Teilhabearmut.“
159 Zudem führen diverse gesetzliche Regelungen zu unter-
160 schiedlichen Berechnungshöhen des Existenzminimums
161 für Kinder und Jugendliche im Sozial-, Steuer- und Unter-
162 haltsrecht. Daher ist gegenwärtig das Existenzminimum
163 nicht für alle Kinder gedeckt. Statt vieler verschiedener
164 Hilfen braucht es eine Gesamtlösung – die „Grundsiche-
165 rung für Kinder und Jugendliche“ als Teil des Bedingungs-
166 losen Grundeinkommens (BGE)!

167 Warum ist ein solches Kindergrundeinkommen „aus einer
168 Hand“ noch sinnvoll? „Dringend notwendig ist es vor al-
169 lem, die bisherigen Leistungen zusammenzuführen und
170 so das komplizierte System der Kinder- und Familien-
171 förderung zu vereinfachen; das bürokratische und sozi-
172 al ungerechte System aus Kindergeld, Kinderfreibeträgen
173 und Hartz-IV-Regelsätzen muss durch eine Grundsiche-
174 rung für Kinder und Jugendliche ersetzt werden. Denn we-
175 der die geringfügige Anhebung des Kindergeldes noch die
176 Ausweitung des Kinderzuschlags oder eine Erhöhung der
177 Regelsätze in der Grundsicherung lösen das Problem zeit-
178 nah und befriedigend.“

179 Aktuell beträgt die Höhe des verfassungsrechtlich not-
180 wendigen Existenzminimums 628 Euro monatlich. Sie
181 setzt sich aus der Höhe des sächlichen Existenzminimums
182 (408 Euro) und dem Freibetrag für die Betreuung und Er-
183 ziehung bzw. Ausbildung (BEA) (220 Euro) zusammen. Die-
184 ses Existenzminimum muss für alle Kinder gelten, nicht
185 nur für diejenigen, deren Eltern Steuern zahlen können.
186 Damit wäre sichergestellt, dass alle Kinder und Jugendli-
187 chen unabhängig von ihrer familiären Situation und dem
188 Einkommen ihrer Eltern ausreichend gefördert werden
189 und die Chance erhalten, ein gutes und selbstbestimmtes
190 Leben zu führen.

191

192 **Gleicher Lohn für gleiche Arbeit** Geschlechterpolitisch
193 kann ein Grundeinkommen eine große und nachhaltige
194 Wirkung haben. Insbesondere Frauen* werden im heuti-
195 gen System häufig schlechter für Erwerbsarbeit entlohnt
196 (“In Deutschland liegt die Entgeltlücke zwischen Frauen
197 und Männern bei 21 Prozent. Selbst bei gleicher formaler
198 Qualifikation und ansonsten gleichen Merkmalen beträgt
199 der Entgeltunterschied immer noch sechs Prozent.”). Als

200 Alleinerziehende sind sie häufig finanziell schlechter ge-
201 stellt, Hausfrauen und Mütter bleiben oft ohne eigenes
202 Einkommen oder in finanzieller Abhängigkeit von Part-
203 nern oder dem Staat. Das Grundeinkommen kann dies än-
204 dern, da es an Individuen und nicht an Bedarfsgemein-
205 schaften (vgl. SGB II, XII) ausbezahlt wird. Das Grundein-
206 kommen unterliegt keiner versteckten Benachteiligung
207 von Frauen am Arbeitsmarkt und berücksichtigt Hausar-
208 beit, Kindererziehung sowie Pflege- und Carearbeit sowie
209 sonstige unentgeltliche Arbeit als Teil der Wirtschaft und
210 wertschätzt die erbrachten (Lebens-)Leistungen.

211

212 **Selbstbestimmt und abgesichert Leben in der digitalen**
213 **Arbeitsgesellschaft der Zukunft** Mit zunehmender Digi-
214 talisierung, den Fortschritten in der Entwicklung Künstli-
215 cher Intelligenz (KI) sowie wachsender Automatisierung
216 stellt sich bereits erkennbar ein umfangreicher Wandel
217 der Arbeitswelt ein. Dies führt dazu, dass Personen aus je-
218 dem Bildungsniveau erwerbslos werden können. Die Ar-
219 beit wird durch KI-bedingte Automatisierung erledigt, die
220 Erträge der Unternehmen bleiben im Gegensatz zu vielen
221 Arbeitsplätzen erhalten, wenn sie nicht sogar mit einem
222 gestiegenen Profit einhergehen. Die Auflösung traditio-
223 neller, lebenslang konstanter Erwerbsbiographien schafft
224 Unsicherheit, die belasten kann. Sie stellt aber auch ei-
225 ne Chance dar, wenn Menschen sich entsprechend ih-
226 rer Fähigkeiten und Interessen selbstbestimmt beruflich
227 weiterentwickeln können. Entscheidend ist, dass dies in
228 einem sozial abgesicherten Rahmen geschieht und nie-
229 mand um die eigene wirtschaftliche Existenz fürchten
230 muss, wenn sich etwa eine Branche durch technologi-
231 sche Neuerungen stark verändert. Im Zuge der Digitali-
232 sierung werden sich diese Entwicklungen stark beschleu-
233 nigen. Ein BGE würde den Menschen Angst vor der gra-
234 vierenden Veränderung des Arbeitsmarktes nehmen und
235 es ihnen erleichtern, sich im Laufe ihres Erwerbslebens
236 ohne Druck umzuorientieren und weiter zu qualifizieren.
237 Von Stress befreit – gesünder und zufriedener leben Psy-
238 chosoziale Stressfaktoren der Leistungsgesellschaft – et-
239 wa übermäßige Arbeitsbelastung oder die Angst vor Ar-
240 beitsplatzverlust – verringern nicht nur die Lebenszufrie-
241 denheit, sondern erhöhen langfristig auch die Verwund-
242 barkeit für psychische und körperliche Erkrankungen, wie
243 zahlreiche Studien belegen. So führen etwa Angst, De-
244 pression und Persönlichkeitsstörungen dann zu Risikover-
245 haltensweisen, welche auch die Wahrscheinlichkeit für
246 körperliche Erkrankungen (kardiovaskuläre, Schlaganfall,
247 Virushepatitis, Typ-2-Diabetes, obstruktive Lungenerkran-
248 kungen) ebenso wie für Gewaltverhalten erhöhen. Ein be-
249 dingungsloses Grundeinkommen gäbe Sicherheit und da-
250 mit die Freiheit, zu Bedingungen „Nein“ zu sagen, die uns
251 krank machen (können): zu schlechten Arbeitsverhältnis-
252 sen, zur unglücklichen Ehe mit dem/r Alleinverdiener*in
253 etc. Wenn keine unmittelbare Leistungsabfrage hinter ei-
254 nem „Nein“ steht, lebt der Mensch selbstbestimmter und

255 stressfreier. Wer nicht unter Stress steht, lebt gesünder
256 und verursacht weniger Kosten im Gesundheitssystem.
257 Diese positiven Effekte eines BGE betreffen tatsächlich al-
258 le Gesellschaftsgruppen, besonders aber jene, die derzeit
259 akut von Armut bedroht sind, z. B. weil sie ihre Renten
260 „aufstocken“ müssen oder Eingliederungshilfe beziehen.
261

262 **Gemeinsame Verantwortung – eine Krankenversicherung**
263 **für alle** Die Bürger*innenversicherung ist als solidarisches
264 Sozialversicherungssystem eine wichtige Ergänzung zum
265 bedingungslosen Grundeinkommen, in das ausnahms-
266 los alle Bürger*innen und dies unter Einbeziehung aller
267 Einkunftsarten Beiträge in die gesetzliche Krankenversi-
268 cherung leisten und im Versicherungsfall daraus gleiche
269 Leistungen in Anspruch nehmen können. Das bedeutet
270 die Aufhebung des dualen Systems zwischen gesetzli-
271 cher und privater Krankenversicherung im Leistungsbe-
272 reich der Grundversorgung und damit die Abschaffung ei-
273 ner Zwei-Klassen-Medizin.
274

275 Wegfall von Hartz IV und Sanktionen – Erleichterung
276 für Betroffene, Entlastung der Verwaltung Das Hartz-IV-
277 System steht seit den „Agenda-Reformen“ unablässig in
278 der Kritik, insbesondere wegen der Sanktionen. Bei Ein-
279 führung eines BGE würde dieses System schlicht wegfal-
280 len: Durch das BGE wäre die Bedürftigkeit bei den bishe-
281 rigen ALG-II-Empfänger*innen nicht mehr gegeben, auf-
282 grund der bedingungslosen Auszahlung bräuchte es auch
283 keine Sanktionen. Die bisher davon Betroffenen könnten
284 „aufatmen“. Die Mitarbeiter*innen in den Jobcentern wür-
285 den massiv entlastet und könnten sich verstärkt ihren för-
286 dernden und unterstützenden Aufgaben widmen – etwa,
287 Menschen bei einer Qualifizierung und Jobsuche zu hel-
288 fen. Die SPD hätte – der Forderung vieler entsprechend –
289 Hartz IV endlich „hinter sich gelassen“.
290

291 **Das Berliner Modellprojekt Warum ein Berliner Modell-**
292 **projekt?** Modellprojekte ermöglichen die Erprobung und
293 Überprüfung bestimmter Effekte und Funktionalitäten,
294 bevor eine angestrebte Veränderung mit in der Breite
295 implementiert wird. Gerade bei einem von unterschied-
296 lichen Vorannahmen geprägten Thema wie dem BGE
297 spricht Vieles für einen lokal begrenzten und wissen-
298 schaftlich begleiteten Versuch.
299 Bestrebungen, die eigene Kommune für ein solches Mo-
300 dell ins Gespräch zu bringen, gab es schon in etlichen
301 deutschen Städten bzw. Landkreisen. Im internationalen
302 Raum ist uns aus jüngerer Vergangenheit der Pilot ei-
303 nes partiellen Grundeinkommens in Finnland ein Begriff.
304 Als Berliner*innen finden wir, dass sich unsere Stadt in
305 ihrer Vielfalt, ihrer Vitalität und Offenheit für Innovati-
306 on und Visionäres besonders gut für ein solches Vorha-
307 ben eignet. Berliner Bürger*innen ebenso wie die stark
308 strapazierte Berliner Verwaltung würden im gegebenen
309 Fall von den erwarteten positiven Effekten profitieren.

310 Mit einem Modellprojekt wollen wir jenes misstrauische
 311 und zugleich bevormundende „Menschenbild“, das (der-
 312 zeit noch) hinter der verbreiteten und in der Ausformulie-
 313 rung wie im Vollzug von Gesetzen oft handlungsleitenden
 314 Annahme steht, mit einem Bedingungslosen Grundein-
 315 kommen würden sich die Menschen in die „soziale Hän-
 316 gematte“ legen, nicht arbeiten bzw. vermeintlich unpopu-
 317 läre Tätigkeiten (z. Bsp. Müllabfuhr) verweigern, widerle-
 318 gen. Wir wollen im Querschnitt herausfinden, wofür die
 319 Teilnehmenden das zusätzliche Geld verwenden, welchen
 320 Einfluss es tatsächlich auf ihre Lebensverhältnisse, ihre
 321 Gesundheit und die Teilhabe am öffentlichen Leben hat.
 322

323 **Finanzierung** Ein BGE-Modell im vorgenannten Umfang
 324 ist finanzierbar. Beispielsweise würde sich der absolute
 325 Transferaufwand bei einem Betrag von 1.200 Euro bzw.
 326 628 Euro und einer Beteiligung von 2.000 erwachsenen
 327 Personen sowie 1.000 Minderjährigen auf 36,336 Mio. Eu-
 328 ro jährlich belaufen, wobei sich dieser Betrag in der Rea-
 329 lität noch (um alle bis zum Grundeinkommensbetrag zu
 330 verrechnenden steuerfinanzierten Sozialleistungen sowie
 331 zu ersparenden Verwaltungsaufwand) vermindern wür-
 332 de. Zum Vergleich: Für das soeben in Berlin eingeführte
 333 Beschäftigungsprojekt „Solidarisches Grundeinkommen“
 334 wurden für ca. 1.000 begünstigte Personen Kosten von 35
 335 Mio. Euro p.a. kalkuliert.

336 Hinzu kämen natürlich noch die Kosten einer wis-
 337 senschaftlichen Begleitung, für Öffentlichkeitsarbeit
 338 und Veröffentlichungen. Die Finanzierung eines BGE-
 339 Modellprojektes kann während der Projektphase durch
 340 Haushaltsmittel erfolgen. Eine spätere mögliche Auswei-
 341 tung auf Deutschland kann über viele denkbare Wege
 342 finanziert werden (z.B. über ein modifiziertes Steuer-
 343 system, einzusparende Bürokratie und zu ersetzende,
 344 dann überflüssige andere Sozialleistungen. Eine Möglich-
 345 keit wäre auch, dass Bundesbanküberschüsse in einen
 346 Fonds fließen und vergleichbar mit dem norwegischen
 347 staatlichen Rentenfonds Erträge erwirtschaften, die
 348 anschließend für ein BGE zur Ausschüttung kommen. –
 349 Diese Fragestellung ist nicht Bestandteil dieses Antrages
 350 und noch intensiv zu diskutieren.

Antrag 264/II/2019

KDV Mitte

Der Landesparteitag möge beschließen:

Für eine starke Engagementlandschaft! Wir setzen uns für eine Verstetigung der Förderung der Freiwilligenagenturen in den Berliner Bezirken ein.

- 1 Seit 2018 werden die kommunalen Freiwilligenagenturen
- 2 in den Berliner Bezirken durch ein Förderprogramm des
- 3 Senates finanziert, das darauf abzielt, bestehende Agen-
- 4 turen auszubauen, bzw. neue Agenturen in Bezirken, die

Empfehlung der Antragskommission

Annahme (Konsens)

5 bislang keine haben, aufzubauen.

6

7 Wir fordern die sozialdemokratischen Abgeordneten dazu
8 auf, sich für eine Verstärkung der Förderung dieser ein-
9 zigartigen Engagementlandschaft einzusetzen. Die kom-
10 munalen Freiwilligenagenturen sind wichtige Anlaufstel-
11 len für Engagierte in den Bezirken.

12

13 Weiterhin fordern wir die Beibehaltung ergänzender För-
14 derungen im Bereich bürgerschaftliches Engagement wie
15 bspw. FEIN (Freiwilliges Engagement in Nachbarschaften).
16 Diese Programme ermöglichen es Bürger*innen mit wenig
17 Bürokratie Mittel zur Verwirklichung von Engagement vor
18 Ort abzurufen, wie z.B. zur Bepflanzung einer Baumschei-
19 be oder dem Aufbau von Insektenhotels.

20

21 **Begründung**

22 37% der Berliner*innen engagieren sich bereits jetzt schon
23 aktiv in der Berliner Stadtgesellschaft. Im Zuge der Ent-
24 wicklungen des Jahres 2015 haben Ehrenamtliche Struk-
25 turen aufgefangen, die der Staat in der kurzen Zeit nicht
26 zur Verfügung stellen konnte. Wir brauchen ein starkes
27 Hauptamt, dass es den Ehrenamtlichen ermöglicht sich
28 freiwillig in den Bereichen, die sie als wichtig empfinden
29 zu engagieren. Die Berliner Engagement Landschaft ist
30 bunt und vielfältig. So hat z.B. die FreiwilligenAgentur Mit-
31 te über 150 verschiedene Angebote in ihrem Portfolio, wo
32 sich Ehrenamtliche engagieren können. Die Agentur berät
33 die Ehrenamtlichen, die Vereine und schafft durch Netz-
34 werkveranstaltungen Räume, die das Ehrenamt erst er-
35 möglichen. Dies ist ein wichtiger Schritt sich in eine aktive
36 und wehrhafte Demokratie miteinzubringen.

37

38 „Da, wo Menschen nur an der Seitenlinie stehen und Be-
39 obachter sind, kann eine Demokratie scheitern. Wir als
40 Staat dürfen uns aber nicht zurücklehnen, wir müssen
41 Rahmenbedingungen und Strukturen schaffen, damit En-
42 gagement gedeihen kann und leichter wird. Und das tun
43 wir. Außerdem braucht Ehrenamt auch Hauptamt. Das
44 gibt es zum Beispiel in den Freiwilligenagenturen. Wir sind
45 in Berlin ja nicht so gut mit dem Eigenlob. Aber in der Welt
46 und in Europa blickt man auf Berlin und auf Deutschland
47 bei der Frage, wie Zusammenhalt und Solidarität funk-
48 tioniert. Berlin ist ein Modell dafür, wie eine Stadt aus
49 den Trümmern wachsen kann, die Teilung überwindet und
50 heute als Ort der Freiheit wahrgenommen wird. Und ich
51 finde: Berlin ist auch ein Modell für eine starke, engagier-
52 te Zivilgesellschaft.“ , (S. Chebli am 23.08.2019 im Tages-
53 spiegel)

Antrag 265/II/2019**AG 60plus Landesvorstand****Der Landesparteitag möge beschließen:****Empfehlung der Antragskommission****Annahme (Konsens)****Ausbau aufsuchender Unterstützungsangebote für Seniorinnen und Senioren**

1 Die SPD-Fraktion im Berliner Abgeordnetenhaus und die
 2 SPD-Mitglieder des Senats werden aufgefordert, sich für
 3 den Ausbau „aufsuchender Unterstützungsangebote“ im
 4 Sinne einer Ausweitung von Beratungs- und Unterstüt-
 5 zungsangeboten für Seniorinnen und Senioren in den ei-
 6 genen vier Wänden einzusetzen und Programme für prä-
 7 ventive Hausbesuche für Seniorinnen und Senioren“ zu in-
 8 itieren und finanziell zu fördern.

9

Begründung

11 „Türen öffnen lohnt sich“, sagt Franz Müntefering, Vor-
 12 sitzender der Bundesarbeitsgemeinschaft der Senioren-
 13 Organisationen e. V (BAGSO). Denn Hilfe zu Hause ist
 14 wirkungsvoller. Das zeigen Erfahrungen mit präventiven
 15 Hausbesuchen bei älteren Menschen in Deutschland und
 16 in anderen Ländern. Beratung und Unterstützung im
 17 privaten Umfeld können so viel individueller erfolgen.
 18 Schwierigkeiten in der Bewältigung des Alltags werden
 19 früher erkannt und behoben, ebenso wie Stolperfallen in
 20 der Wohnung. So können in der konkreten Wohnsituation
 21 Therapeuten gezielt helfen die Fähigkeiten wiederherstel-
 22 len, die für die Bewältigung des Alltags erforderlich sind,
 23 sei es beispielsweise der Weg in das Badezimmer oder die
 24 Treppenstufen in den Garten.

25

26 Aufsuchende Unterstützungsangebote bieten zugleich
 27 die Chance, Menschen zu erreichen, die sich aufgrund ein-
 28 geschränkter Mobilität oder aus anderen Gründen nicht
 29 aktiv um Hilfe bemühen. Sie tragen oftmals auch dazu bei,
 30 drohender Vereinsamung älterer Menschen entgegenzu-
 31 wirken.

Antrag 266/II/2019**Jusos LDK****Der Landesparteitag möge beschließen:****Empfehlung der Antragskommission****Überweisen an: FA VII - Wirtschaft und Arbeit (Konsens)****Die Macht von Großinvestor*innen beschränken!**

1 Die größten institutionellen Anleger*innen haben heut-
 2 zutage ihre Finger in fast jedem Unternehmen im Spiel.
 3 Anleger*innen, welche einen so großen Einfluss auf ver-
 4 schiedene Unternehmen haben, besitzen eindeutig zu viel
 5 Marktmacht. Sie sind im Stande die Dinge so zu steuern,
 6 dass die Gewinne der Unternehmen auf Kosten der Kon-
 7 sument*innen, Arbeitnehmer*innen und Innovation an-
 8 steigen.

9

10 Institutionelle Anleger*innen sind Investor*innen, dessen

11 Kapitalanlagen sehr hoch sind. Die größten Institutionel-
12 len Anleger*innen sind BlackRock, Vanguard, State Street
13 und Fidelity. Solche Anleger*innen besitzen inzwischen
14 26% aller Unternehmensanteile in den USA. Mit 6,29 Bil-
15 lionen US-Dollar an verwaltetem Vermögen stellt Black-
16 Rock hierbei die größte unabhängige Vermögensverwal-
17 ter*in der Welt dar. So ist BlackRock zum Beispiel auch bei
18 28 von 30 DAX Unternehmen Großaktionär*in. In absolu-
19 ten Zahlen besitzen diese Investor*innen in den meisten
20 Fällen zwar nie mehr als 6-7% eines Unternehmens. Da
21 aber sehr viele Aktionär*innen ihren Einfluss auf das Un-
22 ternehmen nicht ausüben, reichen solche Anteilsmengen
23 schon aus, um sehr viel Macht auf das Unternehmen aus-
24 üben zu können. Es reicht allein aus, dass eine Investor*in
25 zu den größten Einzelaktionär*innen gehört.

26

27 Betrachtet man eine einzelne Branche, hält diese klei-
28 ne Gruppe von institutionellen Anleger*innen abwech-
29 selnd die größten Anteile an Unternehmen dieser Bran-
30 che. Ein Beispiel bildet der US-Banken Sektor. Betrachtet
31 man die größten Anteilseigner*innen der sechs größten
32 US-Banken, fällt auf: BlackRock ist dreimal die größte, und
33 dreimal die zweitgrößte Anteilseigner*in. Vanguard hin-
34 gegen ist zum Beispiel bei drei dieser Banken, die zweit-
35 größte Einzelaktionär*in. Weiterhin finden sich die ande-
36 ren Großinvestor*innen, wie State Street oder Fidelity alle
37 samt unter den fünf größten Einzelaktionär*innen bei die-
38 sen Banken wieder. In deutschen Branchen sieht es sehr
39 ähnlich aus.

40

41 Dadurch besitzen diese großen Anleger*innen viel zu viel
42 Macht in diversen Branchen. Die institutionellen Anle-
43 ger*innen haben ein Interesse daran, dass die Unterneh-
44 men eines Sektors möglichst viel Gewinn erzielen und
45 die damit verbundene Ausschüttung am größten ist. Am
46 größten werden diese Gewinne natürlich, wenn Unter-
47 nehmen keinen Wettbewerb mehr untereinander führen
48 und sie ihre Kosten senken. Dadurch werden die Preise für
49 Konsument*innen erhöht, die Löhne für Arbeitnehmer*in-
50 nen gesenkt und der Einfallsreichtum der Unternehmen
51 gebremst. Investor*innen wie BlackRock nutzen ihre ge-
52 ballte Anteilsmacht um die verschiedenen Unternehmen
53 einer Branche für ihre Ziele einzuspannen.

54

55 Es ist zwingend notwendig, die Macht dieser institutionel-
56 len Anleger*innen aufzubrechen.

57

58 Forderungen:

59 Wir fordern, dass institutionelle Anleger*innen pro Bran-
60 che entweder:

61

- 62 1. einen Anteil von mehr als 1% an einem einzigen Un-
63 ternehmen halten dürfen, in welchem Fall sie aber
64 keine Anteile an anderen Unternehmen derselben
65 Branche halten dürfen

66 oder
 67
 68 1. an mehreren Unternehmen Anteile halten dürfen,
 69 in welchem Fall sie jedoch nicht mehr als 1% aller An-
 70 teile eines Unternehmens halten dürfen.
 71
 72 Für institutionelle Anleger*innen welche nur stille Ak-
 73 tionär*innen sind, dass bedeutet sie machen von ihren
 74 Mitbestimmungsrechten keinen Gebrauch, ändert sich
 75 nichts.
 76 Wir fordern außerdem, dass Sanktionen gefunden wer-
 77 den, welche bei Nichteinhalten dieser Regeln verhängt
 78 werden können.
 79

Antrag 267/II/2019**KDV Mitte****Der Landesparteitag möge beschließen:****Der Bundesparteitag möge beschließen:****Geld für Menstruationsprodukte im Arbeitslosengeld II**

1 In der Berechnung des Arbeitslosengeld II-Satzes und der
 2 Grundsicherung für Frauen* und Mädchen sollen die er-
 3 höhten Kosten von Menstruationsprodukten berücksich-
 4 tigt werden. Im Durchschnitt kosten Tampons, Binden etc.
 5 4 bis 5 Euro. Daher soll der Satz entsprechend um 5 Euro
 6 pro Frau* und Mädchen angehoben werden.
 7
 8 **Begründung**
 9 Derzeit wird im Arbeitslosengeld 2-Regelsatz 16,11 Euro pro
 10 Person für Gesundheitspflege berechnet. Die körperliche
 11 Hygiene geht in dieser Berechnung mit ein. Frauen* und
 12 Mädchen, die monatlich menstruieren, müssen sich - im
 13 Gegensatz zu Männern - regelmäßig Hygieneartikel für
 14 die Menstruation kaufen. Sowohl Tampons, als auch Bin-
 15 den kosten im Schnitt 4 bis 5 Euro pro Packung. Das sind 28
 16 % die in der Berechnung für die monatliche Gesundheits-
 17 pflege berechnet werden.

Empfehlung der Antragskommission**Annahme in der Fassung der AK (Konsens)**

Für Frauen und Mädchen im Leistungsbezug des SGB II und in der Grundsicherung soll ein Mehrbedarf geschaffen werden wodurch pauschaliert die durchschnittlichen Kosten für Menstruationsprodukte (rund 5 Euro) ausgeglichen werden sollen.

Der Mehrbedarf ist durch einfachen einmalig zu stellenden Antrag ohne Nachweise zu bewilligen.

Antrag 268/II/2019**ASF LFK****Der Landesparteitag möge beschließen:****Der Bundesparteitag möge beschließen:****Geld für Menstruationsprodukte im Arbeitslosengeld II**

1 In der Berechnung des Arbeitslosengeld II-Satzes für Frau-
 2 en* und Mädchen sollen die erhöhten Kosten von Mens-
 3 truationsprodukten berücksichtigt werden. Im Durch-
 4 schnitt kosten Tampons, Binden etc. 4 bis 5 Euro. Daher soll

Empfehlung der Antragskommission**Erledigt bei Annahme 267/II/2019 (Konsens)**

5 der Satz entsprechend um 5 Euro pro Frau* und Mädchen
6 angehoben werden.

7

8 **Begründung**

9 Derzeit wird im Arbeitslosengeld 2-Regelsatz 16,11 Euro pro
10 Person für Gesundheitspflege berechnet. Die körperliche
11 Hygiene geht in dieser Berechnung mit ein. Frauen* und
12 Mädchen, die monatlich menstruieren, müssen sich - im
13 Gegensatz zu Männern - regelmäßig Hygieneartikel für
14 die Menstruation kaufen. Sowohl Tampons als auch Bin-
15 den kosten im Schnitt 4 bis 5 Euro pro Packung. Das sind
16 28 % die in der Berechnung für die monatliche Gesund-
17 heitspflege berechnet werden.

Wahlen**Antrag 216/II/2018****SGK Berlin****Der Landesparteitag möge beschließen:****Empfehlung der Antragskommission****Überweisung an Kreise als Material (Konsens)****Kommunalpolitisches Engagement durch frühzeitige Personalentwicklung stärken**

1 Der Landesvorstand wird aufgefordert, bis Mitte 2019 ge-
 2 meinsam mit den Kreisen, den SPD-BVV-Fraktionen und
 3 der SGK Leitlinien und eine Strategie zur Personalgewin-
 4 nung - und Förderung für die kommenden Bezirkswahlen
 5 zu erarbeiten.

6

7 Dabei soll folgendes unbedingt berücksichtigt werden:

- 8 • Es soll eine Auswertung erfolgen, welche Grün-
 9 de systematisch dazu führen, dass sich bestimmte
 10 Gruppen gar nicht erst bzw. nicht mehr für kommu-
 11 nale Ämter bewerben oder das Engagement abbre-
 12 chen müssen.
- 13 • Es sollen auf dieser Basis Vorschläge erarbeitet wer-
 14 den, wie man die Arbeitsbedingungen für Bezirks-
 15 verordnete 1) kurzfristig innerhalb der bestehenden
 16 Gesetzeslage entsprechend verändern kann und wo
 17 2) mittelfristig eine Weiterentwicklung der Arbeits-
 18 weise der Bezirksverordnetenversammlungen auch
 19 darüber hinaus notwendig ist, um weiteren Grup-
 20 pen zu ermöglichen, ein Mandat in der BVV auszu-
 21 üben.
- 22 • Es muss dafür Sorge getragen werden, dass es flä-
 23 chendeckend und systematisch Orientierungs-
 24 und Informationsangebote für BewerberInnen
 25 (z.B. Mentoring-Programme), sowie für die dann
 26 aufgestellten KandidatInnen Fortbildungsangebote
 27 gibt.
- 28 • Es sind übergreifende Kriterien für die Besetzung
 29 von BVV- und Bürgerdeputierten-Listen sowie ins-
 30 besondere der Spitzenkandidaturen (Bürgermeiste-
 31 rInnen, Bezirksamtsmitglieder) zu erarbeiten. Dar-
 32 über hinaus sollen ergänzend alle Kreisverbände da-
 33 bei unterstützt werden, lokale Kriterien für das auf-
 34 zustellende Personal zu erarbeiten.
- 35 • Es soll darauf aufbauend eine bezirksübergreifen-
 36 de strategische Personalentwicklung geben, die die
 37 inhaltlichen und lokalen Stärken fördert und zu-
 38 dem die Bevölkerung besser als bislang repräsen-
 39 tiert (Ausbildung, Alter, Herkunft, Geschlecht, Fami-
 40 lie etc.).
- 41 • Es ist zu prüfen, ob und wie Kreise auch parteilosen
 42 KandidatInnen eine Kandidatur auf der BVV-Liste
 43 und als Bürgerdeputierte ermöglichen können.
- 44 • Es ist überdies zu prüfen, ob und wie im
 45 Falle mehrerer BewerberInnen für die
 46 BezirksbürgermeisterInnen- bzw. Bezirksamts-
 47 mitgliederkandidaturen Mitgliederbefragungen
 48 durchgeführt werden können, bei denen sich die

49 Kreise und die BewerberInnen verpflichten, das
 50 Ergebnis bei der KDV mitzutragen.
 51 • Es sollen schließlich konkrete Handlungsempfeh-
 52 lungen zur weiteren personellen, strukturellen und
 53 finanziellen Stärkung der Fraktionsbüros erarbeitet
 54 werden.

55

56

57 **Begründung**

58 2021 finden in Berlin die nächsten regulären Wahlen statt.
 59 Ende 2020, also in rund zwei Jahren, beginnen die Auf-
 60 stellungsverfahren. Ziel muss es sein, bis dahin personell
 61 für die Besetzung von Bezirksämtern und Bezirksverord-
 62 netenversammlungen besser aufgestellt zu sein - spätes-
 63 tens bis zum Frühjahr 2020. Nur dann sind strategische
 64 Überlegungen, welche Köpfe wir wo brauchen, überhaupt
 65 möglich.

66

67 Die Bedeutung von Kommunalpolitik ist in den vergange-
 68 nen Jahren noch gestiegen: Von Milieuschutz bis Schul-
 69 sanierung. Dabei bieten sich hier oft große Gestaltungs-
 70 spielräume, die es zu nutzen gilt. Das geht nicht ohne ei-
 71 ne gute Mischung an politischen Köpfen und Ideen in den
 72 Fraktionen und in den Bezirksämtern, die gestalten wollen
 73 und können und die vor Ort gut verankert sind. Sie verkör-
 74 pern durch ihre Entscheidungen und ihr Engagement die
 75 Werte und Ziele unserer Partei.

76

77 In den letzten Jahren ist die Arbeit vor Ort aber nicht leich-
 78 ter geworden: Viele Fraktionen sind deutlich kleiner ge-
 79 worden, gleichzeitig ist das Bedürfnis der BerlinerInnen
 80 gestiegen, sich an kommunalpolitischen Fragen zu betei-
 81 ligen und in den Austausch mit den Bezirksverordneten zu
 82 treten. Wir erleben aber auch, dass uns die gesellschaftli-
 83 che Vielfalt innerhalb unserer Fraktionen oft dadurch ver-
 84 loren geht, weil sich bestimmte Gruppen gar nicht erst
 85 für ein kommunales Amt bewerben oder es niederlegen
 86 müssen, weil es beispielsweise mit der Gründung einer Fa-
 87 milie, der Pflege von Angehörigen oder den Arbeitszeiten
 88 nicht vereinbar ist. Als SPD sind wird ganz besonders ge-
 89 fordert, gängige Verfahren und Engagementbedingungen
 90 zu verändern, um möglichst breit aufgestellt zu sein.

Antrag 299/II/2019

KDV Pankow

Der Landesparteitag möge beschließen:

Der Bundesparteitag möge beschließen:

Keine Zusammenarbeit mit rechtspopulistischen, rechtsradikalen und neofaschistischen Parteien

1 Die SPD bekräftigt und erweitert den Beschluss, mit
 2 rechtspopulistischen, rechtsradikalen und neofaschisti-
 3 schen Parteien in keinsten Form eine Zusammenarbeit

Empfehlung der Antragskommission

Annahme in der Fassung der AK (Konsens)

Die SPD bekräftigt und erweitert den Beschluss, **überall im Bundesgebiet auf allen Ebenen** mit rechtspopulisti-
 schen, rechtsradikalen und neofaschistischen Parteien in

4 anzustreben, einzugehen, zu tolerieren oder zu ermögli-
 5 chen. Es kann seitens der SPD keine Verständigung, Zu-
 6 sammenarbeit oder auch nur sachlichen Austausch mit
 7 Faschist*innen geben.

8

9 Das umfasst auch

- 10 • Koalitionen, Zähl- oder Fraktionsgemeinschaften
 11 auf allen politischen Ebenen und in allen politischen
 12 Gremien
- 13 • die Wahl von Mandaten, Funktionen, Referent*in-
 14 nen, Dezernent*innen, Vorsitzenden von Ausschüs-
 15 sen und allen anderen Wahlämtern - auch wenn die-
 16 se qua Zahlverfahren oder Proporz von Vertreter*in-
 17 nen dieser Parteien zu besetzen sind
- 18 • die Bestellung von Vertreter*innen dieser Parteien
 19 in Gremien von Stiftungen, Aufsichtsräten, Träger-
 20 versammlungen, Vorständen und ähnlichen Funk-
 21 tionen, wenn diese aus politischen Gremien besetzt
 22 werden, in Anstalten und Körperschaften des öf-
 23 fentlichen Rechts, sämtlichen Betrieben der öffentli-
 24 chen Hand, in Sport, Kultur, Erziehung und allen an-
 25 deren Bereichen
- 26 • die inhaltliche oder sachliche Unterstützung von
 27 Anträgen, die von Gruppierungen, Fraktionen oder
 28 Einzelpersonen dieser Parteien eingebracht werden
 29

keiner Weise eine Zusammenarbeit anzustreben, einzu-
 gehen, zu tolerieren oder zu ermöglichen. Es kann seitens
 der SPD keine Verständigung, Zusammenarbeit oder auch
 nur sachlichen Austausch mit Faschist*innen geben.

Das umfasst auch

- Koalitionen, Zähl- oder Fraktionsgemeinschaften
 auf allen politischen Ebenen und in allen politischen
 Gremien
- die Wahl von Mandaten, Funktionen, Referent*in-
 nen, Dezernent*innen, Vorsitzenden von Ausschüs-
 sen und allen anderen Wahlämtern - auch wenn die-
 se qua Zahlverfahren oder Proporz von Vertreter*in-
 nen dieser Parteien zu besetzen sind
- die Bestellung von Vertreter*innen dieser Parteien
 in Gremien von Stiftungen, Aufsichtsräten, Träger-
 versammlungen, Vorständen und ähnlichen Funk-
 tionen, wenn diese aus politischen Gremien besetzt
 werden, in Anstalten und Körperschaften des öf-
 fentlichen Rechts, sämtlichen Betrieben der öffentli-
 chen Hand, in Sport, Kultur, Erziehung und allen an-
 deren Bereichen
- die inhaltliche oder sachliche Unterstützung von
 Anträgen, die von Gruppierungen, Fraktionen oder
 Einzelpersonen dieser Parteien eingebracht werden