



LANDESPARTEITAG DER BERLINER SPD AM 16. UND 17. NOVEMBER 2018

# TEIL 6

## ANTRAGSBUCH

MOBILITÄT • SOZIALES • SPORT •  
UMWELT/ENERGIE • WAHLEN •  
KONSENSLISTE

**MIT DEN EMPFEHLUNGEN DER ANTRAGSKOMMISSION**

*Die im Antragsbuch mit (K) gekennzeichneten Empfehlungen der Antragskommission wurden im Konsens ausgesprochen.*

Alle Anträge auch online unter <http://parteitag.spd.berlin>

## Inhaltsverzeichnis

<b>Mobilität</b>	<b>464</b>
<b>Antrag 182/II/2018</b>	<b>KDV Charlottenburg-Wilmersdorf</b>
Vorfahrt für Kinder im Berliner Straßenverkehr!	
<i>Überweisung an: AG Fraktionsvorsitzende, FA VIII – Soziale Stadt, FA XI – Mobilität (K)</i>	464
<b>Antrag 183/II/2018</b>	<b>AG 60plus Landesvorstand</b>
Vorrang für Fußgänger auf gemeinsam mit Radfahrern zu nutzenden Wegen	
<i>Überweisung an: FA I – Internationale Politik, Frieden und Entwicklung, FA XI – Mobilität (K)</i>	468
<b>Antrag 184/II/2018</b>	<b>Juso LDK</b>
Berliner ÖPNV weiter denken – Tram, S-Bahn UND U-Bahn ausbauen!	
<i>Annahme in der Fassung der Antragskommission (K)</i>	469
<b>Antrag 185/II/2018</b>	<b>KDV Lichtenberg</b>
Angebot im ÖPNV deutlich verbessern	
<i>Ablehnung (Kein Konsens)</i>	471
<b>Antrag 186/II/2018</b>	<b>KDV Friedrichshain-Kreuzberg</b>
Fahrscheinlos für Wohnungs- und Obdachlose	
<i>Erledigt bei Annahme 194/II/2018 in der Fassung der AK (K)</i>	471
<b>Antrag 187/II/2018</b>	<b>Juso LDK</b>
Fahrscheinlos für Wohnungs- und Obdachlos	
<i>Erledigt bei Annahme 194/II/2018 in der Fassung der AK (K)</i>	473
<b>Antrag 188/II/2018</b>	<b>KDV Neukölln</b>
Abstandsmessgeräte bei Fahrradstaffel anschaffen	
<i>Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT</i>	474
<b>Antrag 189/II/2018</b>	<b>FA XI – Mobilität</b>
Antrag zur Umsetzung der Deckelung der A 100 in der City West	
<i>Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT</i>	475
<b>Antrag 190/II/2018</b>	<b>FA XI – Mobilität</b>
Unterstützung der Niederländischen Initiative zur Beschleunigung des Bahnverkehrs Berlin-Amsterdam	
<i>Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT</i>	475
<b>Antrag 224/II/2018</b>	<b>KDV Mitte</b>
Ein Euro pro Tag – ÖPNV für Alle	
<i>Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT</i>	476
<b>Antrag WV78/II/2017</b>	<b>KDV Mitte</b>
Autoverkehr – aber bitte klimafreundlich! oder Die Zukunft ist elektrisch!	
<i>Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT</i>	477
<b>Antrag WV206/I/2018</b>	<b>KDV Spandau</b>
Kostenfreie Nutzung des öffentlichen Personalverkehrs bis 16 Jahre	
<i>Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT</i>	478
<b>Antrag WV225/I/2018</b>	<b>FA XI – Mobilität</b>
Umsetzung des Entwicklungskonzeptes i2030 beschleunigen!	
<i>Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT</i>	479
<b>Antrag WV215/I/2018</b>	<b>FA XI – Mobilität</b>
Weiterentwicklung der E-Mobilität im Berliner ÖPNV	
<i>Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT</i>	480
<b>Antrag WV220/I/2018</b>	<b>FA XI – Mobilität</b>
Nachhaltige Lenkung der Pendler*innenströme nach Berlin durch gezielte kurz- und mittelfristige Maßnahmen	
<i>Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT</i>	481

<b>Antrag WV207/I/2018</b>	<b>KDV Spandau</b>
Kostenloses Azubi-Ticket für Berechtigte!	
<i>Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT</i> . . . . .	483

<b>Soziales</b>	<b>484</b>
-----------------	------------

<b>Antrag 191/II/2018</b>	<b>KDV Friedrichshain-Kreuzberg</b>
Bundesobdach- und Wohnungslosenstatistik	
<i>Erledigt bei Annahme 194/II/2018 in der Fassung der AK (K)</i> . . . . .	484

<b>Antrag 192/II/2018</b>	<b>Juso LDK</b>
Bundesobdach- und Wohnungslosenstatistik	
<i>Erledigt bei Annahme 194/II/2018 in der Fassung der AK (K)</i> . . . . .	485

<b>Antrag 193/II/2018</b>	<b>KDV Neukölln</b>
Kältebahnhöfe als Übergangslösung für Obdachlose	
<i>Erledigt bei Annahme 194/II/2018 in der Fassung der AK (K)</i> . . . . .	486

<b>Antrag 194/II/2018</b>	<b>KDV Neukölln</b>
Obdachlosigkeit von Frauen wirksam verhindern!	
<i>Annahme in der Fassung der Antragskommission (K)</i> . . . . .	487

<b>Antrag 195/II/2018</b>	<b>KDV Mitte</b>
Frauengerechte Leitlinien für Wohnungslosenhilfe	
<i>Erledigt bei Annahme 194/II/2018 in der Fassung der AK (K)</i> . . . . .	489

<b>Antrag 196/II/2018</b>	<b>KDV Mitte</b>
Verhinderung von Obdachlosigkeit und Kindesentzug bei Alleinerziehenden	
<i>Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT</i> . . . . .	493

<b>Antrag 197/II/2018</b>	<b>KDV Friedrichshain-Kreuzberg</b>
Teilhabechancengesetz	
<i>Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT</i> . . . . .	494

<b>Antrag 198/II/2018</b>	<b>Juso LDK</b>
Das Teilhabechancengesetz – den sozialen Arbeitsmarkt nachhaltig gestalten!	
<i>Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT</i> . . . . .	496

<b>Antrag 199/II/2018</b>	<b>KDV Lichtenberg</b>
Auf dem Weg zur Abschaffung von Hartz IV! Ein weiterer Schritt: sogenannte Bedarfsgemeinschaften gerecht gestalten	
<i>Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT</i> . . . . .	499

<b>Antrag 200/II/2018</b>	<b>KDV Charlottenburg-Wilmersdorf</b>
Sanktionen bei Hartz IV	
<i>Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT</i> . . . . .	500

<b>Antrag 201/II/2018</b>	<b>KDV Steglitz-Zehlendorf</b>
Rentenleistungen	
<i>Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT</i> . . . . .	500

<b>Antrag 202/II/2018</b>	<b>KDV Lichtenberg</b>
Höchstnachhaltigkeitsrücklage neu definieren	
<i>Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT</i> . . . . .	501

<b>Antrag 203/II/2018</b>	<b>KDV Lichtenberg</b>
Neues Erwerbsminderungsrentenrecht für alle	
<i>Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT</i> . . . . .	502

<b>Antrag 204/II/2018</b>	<b>KDV Lichtenberg</b>
Neue Definition der Rentenbeitragszeit	
<i>Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT</i> . . . . .	502

<b>Antrag 205/II/2018</b>	<b>KDV Lichtenberg</b>
Trennungsgebot beitragsgedeckter und versicherungsfremder Leistungen gesetzlich verankern	
<i>Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT</i> . . . . .	502

<b>Antrag 206/II/2018</b>	<b>KDV Lichtenberg</b>	
Wir fordern eine vollständige Rentenversicherungspflicht von geringfügigen		
<i>Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT</i>		503
<b>Antrag WV237/I/2018</b>	<b>KDV Neukölln</b>	
Hürden für Sozialleistungen für EU-Bürger*innen absenken		
<i>Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT</i>		504
<b>Antrag WV236/I/2018</b>	<b>KDV Neukölln</b>	
Hoffnung für Wohnungslose – Neuausrichtung der Sozialhilfe nach §§ 67 ff. SGB XII		
<i>Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT</i>		505
<b>Sport</b>		<b>509</b>
<b>Antrag WV238/I/2018</b>	<b>KDV Neukölln</b>	
eSport den Status der Gemeinnützigkeit zusprechen		
<i>Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT</i>		509
<b>Umwelt / Energie</b>		<b>510</b>
<b>Antrag 207/II/2018</b>	<b>Juso LDK</b>	
Gemeinsame Agrarpolitik ab 2020: Umwelt, Klima, Menschen und Tiere schützen		
<i>Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT</i>		510
<b>Antrag 208/II/2018</b>	<b>FA X – Natur, Energie, Umweltschutz</b>	
Für ein Erreichen der Klimaziele und einen entschlossenen Strukturwandel: Stopp der Rodungspläne im Hambacher Forst		
<i>Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT</i>		516
<b>Antrag 209/II/2018</b>	<b>FA X – Natur, Energie, Umweltschutz</b>	
Für Gerechtigkeit, Partizipation und eine schnellere Energiewende: Mieterstrom endlich voranbringen		
<i>Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT</i>		517
<b>Antrag 210/II/2018</b>	<b>FA X – Natur, Energie, Umweltschutz</b>	
Plastikmüll		
<i>Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT</i>		519
<b>Antrag 211/II/2018</b>	<b>Juso LDK</b>	
Dem Verursacher*innenprinzip endlich gerecht werden!		
<i>Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT</i>		520
<b>Antrag 212/II/2018</b>	<b>KDV Charlottenburg-Wilmersdorf</b>	
Schutz vor gesundheitsschädlichen Stickoxiden hat Vorrang		
<i>Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT</i>		521
<b>Antrag 213/II/2018</b>	<b>KDV Steglitz-Zehlendorf</b>	
Rodung des Hambacher Forst verhindern!		
<i>Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT</i>		521
<b>Antrag 214/II/2018</b>	<b>AGS Berlin</b>	
Urteil umsetzen – Luft verbessern – Lärm und Reifenabrieb vermindern		
<i>Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT</i>		522
<b>Antrag 215/II/2018</b>	<b>AGS Berlin</b>	
Innovative Wasserstoffantriebstechnik stärken		
<i>Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT</i>		523
<b>Antrag WV79/II/2017</b>	<b>KDV Pankow</b>	
Diesel-Skandal muss Konsequenzen haben – Rechte der Betroffenen stehen an oberster Stelle!		
<i>Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT</i>		524
<b>Antrag WV240/I/2018</b>	<b>FA X – Natur, Energie, Umweltschutz, FA XI – Mobilität</b>	
Bundeseinheitliche Regelung zum Schutz der Bevölkerung vor gesundheitsgefährdenden NO2 Emissionen durch Diesel-Kfzs – die Blaue Plakette jetzt		
<i>Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT</i>		528

**Antrag WV79Ä/II/2017**

**Heike Stock, Daniel Buchholz**

Änderungsantrag zum Antrag WV79/II/2017

*Antrag WV79/II/2017 war auf der Dissensliste und wurde auf dem Parteitag nicht mehr beraten* . . . . . 529

**Wahlen** **530**

**Antrag 216/II/2018** **SGK Berlin**  
 Kommunalpolitisches Engagement durch frühzeitige Personalentwicklung stärken  
*Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT* . . . . . 530

**Antrag 217/II/2018** **Abt. 04/76 Rund um den Karl-August-Platz**  
 Wahlrechtsreform  
*Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT* . . . . . 531

**Antrag 218/II/2018** **KDV Treptow-Köpenick**  
 Politisches Bezirksamt  
*Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT* . . . . . 532

**Antrag 219/II/2018** **Juso LDK**  
 Keine Koalition mit Seehofer  
*Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT* . . . . . 532

**Antrag WV247/I/2018** **Abt. 06/09 Zehlendorf**  
 Wahlrechtsreform  
*Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT* . . . . . 533

**Antrag WV245/I/2018** **Abt. 12/03 Frohnau**  
 Einführung des politischen Bezirksamtes  
*Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT* . . . . . 535

**Konsensliste** **536**

**Antrag 225/II/2018** **Landesvorstand**  
 Konsensliste  
*Annahme (K)* . . . . . 536

**Mobilität**

1 **Antrag 182/II/2018**  
 2 **KDV Charlottenburg-Wilmersdorf**  
 3 **Der Landesparteitag möge beschließen:**

4  
 5 **Vorfahrt für Kinder im Berliner Straßenverkehr!**

6 Kinder sind mit Abstand die schwächsten Verkehrsteil-  
 7 nehmer im Berliner Straßenverkehr. Besonders gefähr-  
 8 det sind Kinder auf ihren Schulwegen. In den letzten  
 9 Jahren stiegen leider auch die Zahlen von Verkehrsun-  
 10 fällen, an denen Kinder beteiligt waren. Das liegt unter  
 11 anderem an dem noch nicht vollständig ausgeprägten  
 12 Gefahrenbewusstsein von Kindern und auch an unüber-  
 13 sichtlichen Gegebenheiten vor Ort. Auf Kinder muss im  
 14 Straßenverkehr besondere Rücksicht genommen wer-  
 15 den, da sich ein realistisches Bewusstsein von Gefahren,  
 16 aber auch von Handlungsabsichten anderer sowie von  
 17 Entfernungen und Geschwindigkeiten erst im Laufe ih-  
 18 rer Entwicklung herausbilden.

19  
 20 Das vom Senat eingebrachte Mobilitätsgesetz ist zwar  
 21 in vielerlei Hinsicht fortschrittlich, allerdings tauchen  
 22 die Bedürfnisse von Kindern im Straßenverkehr so gut  
 23 wie gar nicht auf. Dabei kann der Gesetzgeber erheblich  
 24 dazu beitragen, die Situation von Kindern im Straßen-  
 25 verkehr zu verbessern, z.B. durch

- 26  
 27 • Technische und städtebauliche Maßnahmen,  
 28 • Verkehrsrechtliche Maßnahmen,  
 29 • Verkehrserziehung von Erwachsenen und Kindern,  
 30 • konsequente Überwachung dieser Maßnahmen.

31  
 32 Nur ein Zusammenspiel dieser Punkte kann zu einer  
 33 größeren Sicherheit für Kinder im Straßenverkehr bei-  
 34 tragen. Wir brauchen eine kinderfreundliche Verkehrs-  
 35 raumgestaltung und Verkehrsplanung. Denn Kinder be-  
 36 wegen sich nicht nur zu Fuß, sondern auch mit Rollern,  
 37 Fahrrädern oder Inlineskatern usw. im Straßenverkehr  
 38 und haben dementsprechende Anforderungen.

39  
 40 **1. Technische und städtebauliche Maßnahmen**

41 Kinder bewegen sich überwiegend in einem kleinen  
 42 Radius in ihrem heimatlichen Umfeld. Um die Wege  
 43 für Kinder so gering wie möglich zu halten, müssen  
 44 die Kiezstrukturen gestärkt werden und entsprechende  
 45 Angebote, wie Kitas, Schulen, Jugendfreizeiteinrichtun-  
 46 gen, Parks, Spielplätze und ähnliches dicht beieinander  
 47 sein. Es ist daher nötig die Wege in den Kiezen siche-  
 48 rer zu machen. Dies ist z.B. durch folgende Maßnahmen  
 49 möglich:

- 50  
 51 • Tempo 30 in den Kiezen und den umliegenden  
 52 Hauptverkehrsstraßen. Nur ein geringes Fahrtem-  
 53 po erhöht die Sicherheit, um auf die Unwägbarkei-  
 54 ten von Kindern reagieren zu können.  
 55 • Verkehrsberuhigte Bereiche vor Schulen. Gerade vor

Überweisung an: AG Fraktionsvorsitzende, FA VIII –  
 Soziale Stadt, FA XI – Mobilität (K)

- 1 Schulen ist die Situation oft unübersichtlich für Kin-  
 2 der.  
 3
- 4 Eine stark reduzierte Geschwindigkeit kann zu ausrei-  
 5 chend Sicherheit beitragen. Auch ein temporäres Halte-  
 6 beziehungsweise Durchfahrverbot, kann die Situation  
 7 morgens an den Schulen entschärfen.  
 8
- 9 • Sowohl der Fußgängerweg, als auch Fahrradange-  
 10 botstreifen müssen ausreichend breit sein, damit  
 11 ein ungehindertes und sicheres Passieren von allen  
 12 Verkehrsteilnehmern gewährleistet ist. Denn vor al-  
 13 lem jüngere Kinder brauchen Platz auf den Fußgän-  
 14 gerwegen, um sich zum Beispiel auf Fahrrädern be-  
 15 wegen zu können.
  - 16 • Es bedarf der klaren Abgrenzung zwischen den  
 17 Fahrbahnen und Fußgängerwegen. Vor allem bei  
 18 Fahrradwegen ist eine bauliche Absenkung oder eine  
 19 klare Abtrennung mit Pollern vom Fußweg not-  
 20 wendig, um Kindern den Unterschied zwischen den  
 21 verschiedenen Wegen deutlich zu machen.
  - 22 • Fußgängerüberwege müssen so gestaltet sein, dass  
 23 sie durch Gehwegvorstreckungen deutlich in den  
 24 Verkehr hineinragen, und somit auch der ruhen-  
 25 de Verkehr überblickt werden kann. Es muss durch  
 26 bauliche Maßnahmen verhindert werden, dass  
 27 auch nur ein kurzes Halten von Autos an Fußgän-  
 28 gerüberwegen möglich ist. Denn vor allem für Kin-  
 29 der sind sichere Fußgängerüberquerungen absolut  
 30 notwendig. Doch dadurch, dass durch Autos immer  
 31 größer werden, ist es den Autofahrern kaum mög-  
 32 lich Kinder im Straßenverkehr wahrzunehmen. Vor  
 33 allem bei Fußgängerüberwegen kann dies schwer-  
 34 wiegende Folgen haben.
  - 35 • Zebrastreifen bieten eine sichere Überquerung für  
 36 Kinder an. Doch viele Autofahrer ignorieren die-  
 37 se inzwischen. Daher sind Aufpflasterungen, Si-  
 38 gnalleuchten oder Gehwegvorstreckungen sinnvol-  
 39 le Mittel, um Zebrastreifen deutlich von der restli-  
 40 chen Fahrbahn abzuheben.
  - 41 • Die Dauer von Grün-Phasen bei Ampeln sollte so  
 42 gestaltet sein, dass diese eine Überquerung der  
 43 Straßen auch mit Kinderschritten ermöglichen. Vor  
 44 allem bei kleinen Mittelinseln ist dies notwendig.  
 45
- 46 Daher sollte die Wartezeit auf die nächste Grün-Phase  
 47 so kurz wie möglich gehalten werden. Dies lässt sich al-  
 48 les durch eine adäquate und kindgerechte Ampelschal-  
 49 tung verhindern. Kindgerechte Ampelschaltung bedeu-  
 50 tet aber auch, dass Fußgänger und abbiegender Verkehr  
 51 nicht gleichzeitig Grün haben.  
 52
- 53 • Ausreichende Beleuchtung von Schulwegen. Gera-  
 54 de in den dunklen Wintermonaten ist eine ausrei-  
 55 chende Ausleuchtung der Wege notwendig, um ge-  
 56 sehen zu werden, aber auch um rechtzeitig Gefah-  
 57 ren erkennen zu können.
  - 58 • Haltestellen sollten möglichst in unmittelbarer Nä-  
 59 he von Schulen sein. Bei der Notwendigkeit zur

1 Überquerung von Straßen, sollten Haltestellen in  
2 unmittelbarer Nähe zur Ampel sein. Kinder suchen  
3 sich häufig den kürzesten Weg. Wenn allerdings  
4 die Bushaltestelle weit entfernt und auf der ande-  
5 ren Straßenseite liegt, der sichere Übergang jedoch  
6 einen Umweg bedeutet, dann wird dieser häufig  
7 nicht genommen, sondern sich eher der Gefahr aus-  
8 gesetzt.

- 9 • Vor allem Straßenbahnhaltestellen und deren  
10 Übergänge müssen mit Signalen oder Schranken  
11 auf eine einfahrende Straßenbahn hinweisen.

12  
13 Vor allem bei Straßenbahnübergängen kann dies zu  
14 gefährlichen Situationen führen, wenn einfahrende  
15 Straßenbahnen übersehen werden.

16  
17 **2. Verkehrsrechtliche Maßnahmen**  
18 Auch Verkehrsrechtliche Maßnahmen sind sinnvoll, um  
19 den Weg von Kindern sicherer zu gestalten. Hierzu ge-  
20 hört:

- 21  
22 • Verpflichtende Abbiegeassistenten für alle LKWs.  
23 Viele Unfälle mit LKWs geschehen beim Abbiege-  
24 vorgang und könnten mit elektronischen Abbiege-  
25 assistenten verhindert werden. Der Berliner Senat  
26 soll sich deswegen weiter für eine unverzügliche  
27 Einführung solcher Abbiegeassistenzsysteme ein-  
28 setzen.
- 29 • Parallele Grünphasen von Fußgängern und abbie-  
30 genden Verkehr ist zu vermeiden.
- 31 • Ausreichende Beschilderung mit Hinweisen auf  
32 Schulwege. Nicht nur direkt vor den Schulen brau-  
33 chen wir Hinweisschilder auf Kinder, sondern auch  
34 auf den Hauptverkehrswegen zu den Schulen und  
35 Spielplätzen. Nur wenn Autofahrer auf die Gefah-  
36 ren hin sensibilisiert werden, kann ein Mehr an  
37 Rücksichtnahme entstehen.

38  
39 **3. Verkehrserziehung von Erwachsenen und Kindern**  
40 Doch auch Erziehung ist ein wichtiger Aspekt:

- 41  
42 • Es bedarf einer umfassenden Mobilitätserziehung  
43 in Kita und Schule für alle Kinder. Bereits im Klein-  
44 kindalter muss hierzu der Grundstein gelegt wer-  
45 den, um verkehrssicheres Verhalten von Anfang an  
46 zu erlernen. Kinder müssen entsprechend ihres Al-  
47 ters an die verschiedenen Gefahrensituationen und  
48 Risiken im Straßenverkehr herangeführt werden.
- 49 • In den ersten Schultagen sollen alle Grundschu-  
50 len ein Verkehrstraining anbieten. Denn vor allem  
51 die jungen ABC-Schützen brauchen zu Beginn ihres  
52 Schullebens eine pädagogische Unterstützung, um  
53 bald selbständig ihren Schulweg meistern zu kön-  
54 nen.
- 55 • Behörden müssen für die Gefahren von Kindern im  
56 Straßenverkehr sensibilisiert werden und sie auch  
57 ernst nehmen. Zu oft wird das Thema Gefahren für  
58 Kinder im Straßenverkehr missachtet. Dabei sollte  
59 es nicht immer nur um den fließenden Verkehr ge-



- 1 hen, sondern auch um die jüngsten und schwächsten  
 2 Verkehrsteilnehmer.
- 3 • Jede Grundschule bedarf ihres eigenen aktualisier-
  - 4 ten und visuell anschaulichen Schulwegplans, da-
  - 5 mit Eltern und Kinder gemeinsam einen sicheren
  - 6 Weg zur eigenen Schule finden können.
  - 7 • Kinderstadtpläne in den Bezirken und Kiezen kön-
  - 8 nen veranschaulichen, wie Kinder sicher zu den
  - 9 ihnen relevanten Orten gelangen können. Kinder-
  - 10 stadtpläne geben nicht nur einen Überblick über die
  - 11 wichtigsten kindgerechten Orte, sondern auch über
  - 12 sichere Wege zu diesen hin.
  - 13 • Die Jugendverkehrsschulen sind ein wichtiger As-
  - 14 pekt der Verkehrsbildung für Kinder und müssen
  - 15 dementsprechend ausgestattet sein. Die Bildungs-
  - 16 einrichtungen sollen in regelmäßigen Abständen
  - 17 die Verkehrsschulen besuchen. In den Verkehrs-
  - 18 schulen können Kinder sicher und unter pädagogi-
  - 19 scher Anleitung das richtige Verhalten im Straßen-
  - 20 verkehr lernen.
  - 21 • Aktionen, wie „Zu Fuß zur Schule“ sind wichtig und
  - 22 müssen gefördert werden. Elterntaxis sind extrem
  - 23 gefährlich für Kinder, die zur Schule kommen. Ak-
  - 24 tionen, wie „Zu Fuß zur Schule“ können daher hel-
  - 25 fen auf die Problematik aufmerksam zu machen
  - 26 und Kinder in ihrer Selbständigkeit alleine zur Schu-
  - 27 le zu gehen bestärken.
  - 28 • In der Fahrschule soll Verkehrserziehung in Bezug
  - 29 auf Kinder stärker geleistet werden.

31 **4. Konsequente Überwachung dieser Maßnahmen**

32 Schlussendlich bedarf es jedoch der konsequenten  
 33 Überwachung dieser Maßnahmen, damit sie ihre Wir-  
 34 kung entsprechend entfalten können.

35  
 36 Unsere Forderungen sind:

37  
 38 **Bauliche Maßnahmen**

- 39 • Ausreichende Breite von Fußgängerwegen und
- 40 Fahrradangebotsstreifen
- 41 • Deutliche Abgrenzung von Fahrbahn und Fußgän-
- 42 gerwegen
- 43 • Deutliche Erkennbarkeit von Gehwegvorstreckun-
- 44 gen (z.B. durch Aufpflasterungen)
- 45 • Verhinderung von kurzfristigen Halten an Fußgän-
- 46 gerüberwegen (z.B. durch Poller)
- 47 • Vermehrter Einsatz von Zebrastreifen
- 48 • Verlängerung von Grün-Phasen für Fußgänger bei
- 49 Lichtsignalanlagen, wenn bislang kein ungehinder-
- 50 tes passieren möglich ist
- 51 • Ausreichende Beleuchtung von Schulwegen
- 52 • Einrichtung von Haltestellen in unmittelbarer Nähe
- 53 von Schulen und bei Überquerungsnotwendigkei-
- 54 ten vermehrter Einsatz von Querungshilfen (Licht-
- 55 signalanlagen, Zebrastreifen)
- 56 • Übergänge an Straßenbahnhaltestellen sind mit Si-
- 57 gnalen oder Schranken auszustatten

58  
 59 **Verkehrsrechtliche Maßnahmen**

- 1 • Verpflichtende Abbiegeassistenten für alle LKWs  
2 und Kleintransporter  
3 • Parallele Grünphasen von Fußgängern und abbie-  
4 genden Verkehr vermeiden  
5 • Ausreichende Hinweisschilder (Achtung Schulweg)  
6 auf Hauptverkehrsstraßen  
7 • Tempo 30 in den Kiezen und den umliegenden  
8 Hauptverkehrsstraßen  
9 • Verkehrsberuhigte Bereiche vor Schulen  
10  
11 **Maßnahmen der Verkehrserziehung**  
12 • Förderung der Verkehrserziehung in Kita und Schu-  
13 le unter Einbeziehung der Eltern (z.B. durch das Bil-  
14 dungsprogramm; durch Informationsmaterialien)  
15 • Verkehrstraining an den Grundschulen in den ers-  
16 ten Schultagen des neuen Schuljahres  
17 • Sensibilisierung der Behörden hinsichtlich Gefah-  
18 ren für Kinder im Straßenverkehr (z.B. durch Schu-  
19 lungen)  
20 • Schulwegpläne an jeder Grundschule  
21 • Kinderstadtpläne für jeden Bezirk und Kiez  
22 • Stärkung der Jugendverkehrsschulen  
23 • Förderung von Aktionen wie „Zu Fuß zur Schule“  
24  
25

26 **Antrag 183/II/2018**  
27 **AG 60plus Landesvorstand**  
28 **Der Landesparteitag möge beschließen:**  
29

30 **Vorrang für Fußgänger auf gemeinsam mit Radfahrern**  
31 **zu nutzenden Wegen**

32 Die Fraktion der SPD im Abgeordnetenhaus Berlin  
33 und die Sozialdemokratischen Mitglieder des Senats  
34 werden aufgefordert, sich auf Bundesebene für eine  
35 Ergänzung von § 2 Abs. 4, Satz 3 der Straßenverkehrs-  
36 Ordnung (StVO) einzusetzen, und zwar dahingehend,  
37 dass Satz 3 („Rechte Radwege ohne die Zeichen 237,  
38 240 oder 241 dürfen benutzt werden“) entsprechend  
39 den Ausführungen in Satz 5 ergänzt wird durch „soweit  
40 Fußgänger und Fortbewegungsmittel entsprechend §  
41 24 (1) StVO nicht behindert werden“.  
42

43 **Begründung**

44 Das wahlweise Nutzungsrecht für ehemalige Radwege  
45 – nunmehr ohne die Zeichen 237, 240 oder 241 der StVO  
46 – hat bereits zu schweren bis hin zu tödlichen Unfällen  
47 geführt. Schon aufgrund der haftungsrechtlichen  
48 Konsequenzen bei Kollisionen zwischen Radfahrern  
49 und Fußgängern ist die oben genannte Regelung zu §  
50 2 Abs. 4, Satz 3 StVO dahingehend zu ergänzen, dass  
51 auf gemeinsam mit Radfahrern zu nutzenden Wegen  
52 Vorrang für Fußgänger und Fortbewegungsmittel  
53 entsprechend § 24 (1) StVO besteht.

**Überweisung an: FA I – Internationale Politik, Frieden  
und Entwicklung, FA XI – Mobilität (K)**

1 **Antrag 184/II/2018**

2 **Juso LDK**

3 **Der Landesparteitag möge beschließen:**

4

5 **Berliner ÖPNV weiter denken – Tram, S-Bahn UND U-**  
6 **Bahn ausbauen!**

7 Berlin wächst – auch im Bereich des ÖPNV. Die Nach-  
8 frage im Berliner ÖPNV nimmt seit mehr als zehn Jah-  
9 ren konstant zu. Dabei macht die Zunahme des Binnen-  
10 verkehrs innerhalb des S-Bahn Rings absolut und rela-  
11 tiv den größten Teil des Wachstums aus. Außerhalb des  
12 S-Bahn Rings konnte der ÖPNV in den letzten Jahren  
13 die Nutzung seines Angebots trotz steigenden Bedarfs  
14 faktisch nicht erhöhen. Wir wollen, dass das Angebot  
15 und die Nutzung des ÖPNV in der gesamten Stadt zü-  
16 gig wächst und an jedem Ort eine attraktive Alternative  
17 zum eigenen Auto ist. Nur so kann das Ziel einer nahe-  
18 zu vollständigen Dekarbonisierung des Verkehrssektors  
19 erreicht werden.

20

21 Eine zentrale Rolle spielt dabei der Ausbau des Straßen-  
22 bahnnetzes. Straßenbahnen fahren ruhiger, sind damit  
23 für die Fahrgäste komfortabler und haben eine deutlich  
24 höhere Kapazität als Busse. Insbesondere wenn sie bau-  
25 lich vom Autoverkehr getrennt sind, erreichen sie eine  
26 deutlich höhere Fahrtgeschwindigkeit. Im Vergleich zur  
27 U-Bahn ist der Ausbau um ein Vielfaches günstiger und  
28 schneller zu realisieren. Der Verkehrsträger Tram ist da-  
29 her besonders dort gefragt, wo Buslinien an ihre Kapa-  
30 zitätsgrenzen stoßen und Neubaugebiete zügig an den  
31 ÖPNV angeschlossen werden müssen. Im Westteil der  
32 Stadt besteht dabei ein besonderer Nachholbedarf.

33

34 Angesichts des massiven Wachstums der Stadt und der  
35 guten finanziellen Haushaltslage muss jedoch auch ein  
36 Ausbau des U-Bahnnetzes in Angriff genommen wer-  
37 den. U-Bahnen können deutlich mehr Fahrgäste trans-  
38 portieren, sind wetterunabhängig und daher besonders  
39 zuverlässig. Im Vergleich zur Straßenbahn können mit  
40 der U-Bahn auch längere Strecken in kürzerer Zeit zu-  
41 rückgelegt werden. Während die im ehemaligen West-  
42 teil der Stadt gelegenen Stadtquartiere – insbesondere  
43 in zentralen Lagen – bereits gut an das U-Bahnnetz an-  
44 gebunden sind, sind die östlichen Bezirke teilweise nur  
45 schlecht oder gar nicht versorgt. Nur etwa ein Viertel  
46 der momentan 192 Stationen befinden sich im ehema-  
47 ligen Ostteil der Stadt. Wer will, dass auch weite Stre-  
48 cken zügig absolviert werden können und der ÖPNV  
49 auch in den Außenbezirken eine attraktive Alternative  
50 zum eigenen Auto ist, muss neben dem Straßenbahn-  
51 und S-Bahn- auch das U-Bahnnetz ausbauen. Außer-  
52 halb der dichtbebauten Stadtmitte mit ihrer geologisch  
53 schwierigen Ausgangssituation besteht das Potential  
54 U-Bahnbauten kostengünstiger zu realisieren, als es bei  
55 der U5 Unter den Linden der Fall ist. Auch die S-Bahn  
56 muss weiterhin ein wichtiges Verkehrsmittel bleiben,  
57 sie ist die effektivste Möglichkeit auch Pendler\*innen  
58 von Außerhalb, ohne Individualverkehr in die Stadt zu

**Annahme in der Fassung der Antragskommission (K)**

Berlin wächst – auch im Bereich des ÖPNV. Die Nach-  
frage im Berliner ÖPNV nimmt seit mehr als zehn Jah-  
ren konstant zu. Dabei macht die Zunahme des Binnen-  
verkehrs innerhalb des S-Bahn Rings absolut und rela-  
tiv den größten Teil des Wachstums aus. Außerhalb des  
S-Bahn Rings konnte der ÖPNV in den letzten Jahren  
die Nutzung seines Angebots trotz steigenden Bedarfs  
faktisch nicht erhöhen. Wir wollen, dass das Angebot  
und die Nutzung des ÖPNV in der gesamten Stadt zü-  
gig wächst und an jedem Ort eine attraktive Alternative  
zum eigenen Auto ist. Nur so kann das Ziel einer nahe-  
zu vollständigen Dekarbonisierung des Verkehrssektors  
erreicht werden.

Eine zentrale Rolle spielt dabei der Ausbau des Straßen-  
bahnnetzes. Straßenbahnen fahren ruhiger, sind damit  
für die Fahrgäste komfortabler und haben eine deutlich  
höhere Kapazität als Busse. Insbesondere wenn sie bau-  
lich vom Autoverkehr getrennt sind, erreichen sie eine  
deutlich höhere Fahrtgeschwindigkeit. Im Vergleich zur  
U-Bahn ist der Ausbau um ein Vielfaches günstiger und  
schneller zu realisieren. Der Verkehrsträger Tram ist da-  
her besonders dort gefragt, wo Buslinien an ihre Kapa-  
zitätsgrenzen stoßen und Neubaugebiete zügig an den  
ÖPNV angeschlossen werden müssen. Im Westteil der  
Stadt besteht dabei ein besonderer Nachholbedarf.

Angesichts des massiven Wachstums der Stadt und der  
guten finanziellen Haushaltslage muss jedoch auch ein  
Ausbau des U-Bahnnetzes in Angriff genommen wer-  
den. U-Bahnen können deutlich mehr Fahrgäste trans-  
portieren, sind wetterunabhängig und daher besonders  
zuverlässig. Im Vergleich zur Straßenbahn können mit  
der U-Bahn auch längere Strecken in kürzerer Zeit zu-  
rückgelegt werden. Während die im ehemaligen West-  
teil der Stadt gelegenen Stadtquartiere – insbesondere  
in zentralen Lagen – bereits gut an das U-Bahnnetz an-  
gebunden sind, sind die östlichen Bezirke teilweise nur  
schlecht oder gar nicht versorgt. Nur etwa ein Viertel  
der momentan 192 Stationen befinden sich im ehema-  
ligen Ostteil der Stadt. Wer will, dass auch weite Stre-  
cken zügig absolviert werden können und der ÖPNV  
auch in den Außenbezirken eine attraktive Alternative  
zum eigenen Auto ist, muss neben dem Straßenbahn-  
und S-Bahn- auch das U-Bahnnetz ausbauen. Außer-  
halb der dichtbebauten Stadtmitte mit ihrer geologisch  
schwierigen Ausgangssituation besteht das Potential  
U-Bahnbauten kostengünstiger zu realisieren, als es bei  
der U5 Unter den Linden der Fall ist. Auch die S-Bahn  
muss weiterhin ein wichtiges Verkehrsmittel bleiben,  
sie ist die effektivste Möglichkeit auch Pendler\*innen  
von Außerhalb, ohne Individualverkehr in die Stadt zu

1 bringen. Dabei muss sowohl auf eine Steigerung der  
2 Qualität geachtet werden, aber auch auf einen weiteren  
3 Ausbau der Strecken und Takte. Insbesondere die Wie-  
4 derinbetriebnahme von Strecken, die durch die Teilung  
5 stillgelegt wurden, sind vergleichsweise einfach umzu-  
6 setzende, erste Maßnahmen.

7  
8 Die Einwohner\*innenzahlen Berlins steigen rasant. Die  
9 wirtschaftliche Entwicklung der Stadt ist äußerst posi-  
10 tiv. Die Haushaltslage bietet die Chance auch langfristi-  
11 ge Projekte in Angriff zu nehmen.

12 **Daher fordern wir:**

- 13 • **Einen zügigen und konstanten Ausbau des Straßen-**  
14 **bahnnetzes. Buslinien mit einem hohen Fahrgast-**  
15 **aufkommen müssen mittelfristig wo möglich voll-**  
16 **ständig durch Straßenbahnen ersetzt werden, so-**  
17 **weit möglich, getrennt vom Autoverkehr. Der Wie-**  
18 **derausbau im Westteil der Stadt darf sich nicht nur**  
19 **auf die Gebiete innerhalb des S-Bahn Rings konzen-**  
20 **trieren. Für die bereits bestehenden Straßenbahn-**  
21 **linien müssen die Voraussetzungen für eine zügige**  
22 **Verdichtung des Takts geschaffen werden.**
- 23 • **Einen gleichzeitigen Ausbau des S- und U-**  
24 **Bahnnetzes. Die von der Senatsverwaltung für**  
25 **Verkehr bereits anvisierten Verlängerungen der**  
26 **U8 in das Märkische Viertel und der U6 zum**  
27 **geplanten Stadtquartier auf dem Flughafen Tegel**  
28 **sollen realisiert werden. Auch weitere Ausbau-**  
29 **maßnahmen sollen zeitnah geprüft, konkretisiert**  
30 **und umgesetzt werden. Grundlage sollen die**  
31 **im Flächennutzungsplan von 2016 enthaltenen**  
32 **Planungen sein. Neben dem Ausbau muss auch**  
33 **der Neubau von S- und U-Bahnstrecken in Angriff**  
34 **genommen werden. Die existierenden Planungen,**  
35 **etwa für U-Bahnlinien vom Hauptbahnhof nach**  
36 **Marzahn und von Potsdamer Platz nach Falkenberg**  
37 **sowie für eine S-Bahnlinie von Springfuhr nach**  
38 **Spindlersfeld sollen konkretisiert und vorange-**  
39 **trieben werden. Auch der komplette Neubau von**  
40 **Linien im Ostteil der Stadt muss bereits jetzt in**  
41 **Angriff genommen werden. Die existierenden**  
42 **Planungen für Strecken vom Hauptbahnhof über**  
43 **Landsberger Allee nach Marzahn sowie vom Pots-**  
44 **damer Platz über Weißensee nach Falkenberg**  
45 **sollen konkretisiert und vorangetrieben werden.**  
46 **Die Anbindung schon bestehender, aber nicht**  
47 **genutzter Tunnel und Bahnhöfe soll geprüft und**  
48 **wenn möglich in das Netz integriert werden.**

49  
50 Wir wollen die nahezu vollständige Dekarbonisierung  
51 des Verkehrssektors. Gleichzeitig wollen wir allen  
52 Menschen in unserer Stadt ein attraktives Mobili-  
53 tätsangebot jenseits des Autos bieten. Um dies zu  
54 erreichen, dürfen die verschiedenen Träger des ÖPNV  
55 nicht weiter gegeneinander ausgespielt werden. Berlin  
56 braucht einen Ausbau von Straßenbahnen, S-Bahnen  
57 und U-Bahnen.

58

bringen. Dabei muss sowohl auf eine Steigerung der  
Qualität geachtet werden, aber auch auf einen weiteren  
Ausbau der Strecken und Takte. Insbesondere die Wie-  
derinbetriebnahme von Strecken, die durch die Teilung  
stillgelegt wurden, sind vergleichsweise einfach umzu-  
setzende, erste Maßnahmen.

Die Einwohner\*innenzahlen Berlins steigen rasant. Die  
wirtschaftliche Entwicklung der Stadt ist äußerst posi-  
tiv. Die Haushaltslage bietet die Chance auch langfristi-  
ge Projekte in Angriff zu nehmen.

**Daher fordern wir:**

- **Einen zügigen und konstanten Ausbau des Straßen-**  
bahnnetzes. Buslinien mit einem hohen Fahrgast-  
aufkommen müssen mittelfristig wo möglich voll-  
ständig durch Straßenbahnen ersetzt werden, so-  
weit möglich, getrennt vom Autoverkehr. Der Wie-  
derausbau im Westteil der Stadt darf sich nicht nur  
auf die Gebiete innerhalb des S-Bahn Rings konzen-  
trieren. Für die bereits bestehenden Straßenbahnli-  
nien müssen die Voraussetzungen für eine zügige  
Verdichtung des Takts geschaffen werden.
- **Einen gleichzeitigen Ausbau des S- und U-**  
Bahnnetzes. Die von der Senatsverwaltung für  
Verkehr bereits anvisierten Verlängerungen der U8  
in das Märkische Viertel und der U6 zum geplanten  
Stadtquartier auf dem Flughafen Tegel **sowie die**  
**Verlängerung der U7 zum BER** sollen realisiert  
werden. Auch weitere Ausbaumaßnahmen sollen  
zeitnah geprüft, konkretisiert und umgesetzt  
werden. Grundlage sollen die im Flächennut-  
zungsplan von 2016 enthaltenen Planungen sein.  
Neben dem Ausbau muss auch der Neubau von  
S- und U-Bahnstrecken in Angriff genommen  
werden. Die existierenden Planungen, etwa für  
U-Bahnlinien vom Hauptbahnhof nach Marzahn  
und von Potsdamer Platz nach Falkenberg sowie für  
eine S-Bahnlinie von Springfuhr nach Spindlersfeld  
sollen konkretisiert und vorangetrieben werden.  
Auch der komplette Neubau von Linien im Ostteil  
der Stadt muss bereits jetzt in Angriff genommen  
werden. Die existierenden Planungen für Stre-  
cken vom Hauptbahnhof über Landsberger Allee  
nach Marzahn sowie vom Potsdamer Platz über  
Weißensee nach Falkenberg sollen konkretisiert  
und vorangetrieben werden. Die Anbindung schon  
bestehender, aber nicht genutzter Tunnel und  
Bahnhöfe soll geprüft und wenn möglich in das  
Netz integriert werden.

Wir wollen die nahezu vollständige Dekarbonisierung  
des Verkehrssektors. Gleichzeitig wollen wir allen  
Menschen in unserer Stadt ein attraktives Mobilitätsange-  
bot jenseits des Autos bieten. Um dies zu erreichen, dür-  
fen die verschiedenen Träger des ÖPNV nicht weiter ge-  
geneinander ausgespielt werden. Berlin braucht einen  
Ausbau von Straßenbahnen, S-Bahnen und U-Bahnen.

1 **Antrag 185/II/2018**

2 **KDV Lichtenberg**

3 **Der Landesparteitag möge beschließen:**

4

5 **Angebot im ÖPNV deutlich verbessern**

6 Die sozialdemokratische Fraktion im Berliner Abgeord-  
7 netenhaus und die sozialdemokratischen Mitglieder  
8 im Berliner Senat werden aufgefordert, sich für die  
9 schnellstmögliche Umsetzung der im Nahverkehrsplan  
10 2019-2023 vorgesehenen Maßnahmen zur Angebots-  
11 verbesserung und Kapazitätssteigerung im ÖPNV ins-  
12 besondere bei der Verdichtung der Takte und dem Ein-  
13 satz längerer Fahrzeuge bzw. von mehr Wagen einzu-  
14 setzen.

15

16 Hierzu sind unverzüglich die nötigen Maßnahmen

- 17 • zur Planung der hierfür nötigen Mittel beim Haus-
- 18 halt,
- 19 • zur Fahrzeugbeschaffung (u.a. Einleitung von Aus-
- 20 schreibungsverfahren) mit nötigen Reserven
- 21 • und zur Stellenschaffung, Gewinnung und Ausbil-
- 22 dung bzw. Schulung des nötigen Personals
- 23 • sowie zum Ausbau der Infrastruktur (sowohl Infra-
- 24 struktur der Streckennetze insbes. der Signaltech-
- 25 nik als auch Ausbau der Werkstattkapazitäten bzw.
- 26 Kapazitäten der Betriebshöfe)

27 einzuleiten bzw. für die S-Bahn bei den zuständi-  
28 gen Tochterunternehmen der Deutschen Bahn AG mit  
29 Nachdruck zu bestellen und einzufordern.

30

31

Ablehnung (Kein Konsens)

32 **Antrag 186/II/2018**

33 **KDV Friedrichshain-Kreuzberg**

34 **Der Landesparteitag möge beschließen:**

35

36 **Fahrscheinlos für Wohnungs- und Obdachlose**

37 Alle Menschen brauchen Schlaf, Essen und die Mög-  
38 lichkeit zur Hygiene. Obdach- und wohnungslose Men-  
39 schen können diese Bedürfnisse nicht innerhalb ihrer  
40 „eigenen“ vier Wände stillen, sondern müssen Orte be-  
41 suchen, an denen sie eben jenen Grundbedürfnissen  
42 nachgehen können. Diese Orte sind für die betroffenen  
43 Personen nur mit dem ÖPNV erreichbar. Deshalb muss  
44 dieser für sie kostenlos sein.

45 Dafür gibt es in Berlin verschiedene Anlaufstellen, meist  
46 Hilfeinrichtungen und ehrenamtliche soziale Projek-  
47 te. Selten aber können diese Einrichtungen ein ge-  
48 samtheitliches Angebot bereitstellen, mit dem die Be-  
49 sucher\*innen alle Bedürfnisse zugleich stillen können.  
50 Manche Hilfeinrichtungen können aus finanziellen  
51 Gründen beispielsweise nur einmal in der Woche die  
52 Möglichkeit zur hygienischen Versorgung bereitstellen.  
53 Deshalb ist es teilweise erforderlich, am selben Tag ver-  
54 schiedene Einrichtungen aufzusuchen, die sich nicht

Erledigt bei Annahme 194/II/2018 in der Fassung der  
AK (K)

1 zwangsläufig in unmittelbarer Nähe zueinander befinden.  
2 den.  
3 Für die Möglichkeiten zu essen, zu schlafen, auf Toilette zu gehen oder zu duschen, müssen obdach- und wohnungslose Menschen also oft zahlreiche verschiedene Einrichtungen aufsuchen. Dies gilt ebenso im Falle, dass ein obdach- oder wohnungsloser Mensch medizinischer Hilfe bedarf und daher eine der wenigen ehrenamtlich geführten Ambulanzen für Obdachlose aufsuchen muss. Die Mobilität innerhalb der Stadt ist daher zwingend erforderlich.

12 Das Hilfsnetzwerk ist in Berlin stark zentralisiert und ballt sich vor allem in den Stadtteilen Mitte und Friedrichshain-Kreuzberg. Dadurch haben Menschen, die sich vor allem in äußeren Bezirken aufhalten und über ungenügende Möglichkeiten zur Mobilität verfügen, einen besonders erschwerten Zugang zu dem Hilfsangebot. Zudem müssen sich Menschen in den zentralen Stadtteilen zu verschiedenen Tageszeiten und Witterungsbedingungen nicht nur selbst, sondern zumeist auch ihr mitgeführtes Hab und Gut, fortbewegen können.

23 Dazu sind wohnungs- und obdachlose Menschen auf den ÖPNV angewiesen, den sie aber aufgrund ihrer finanziellen Notlage nicht nutzen können. Tun sie es dennoch und fahren ohne den Erwerb eines Tickets, begehen sie damit, laut derzeit gültiger Rechtsordnung, eine Straftat. Diese kann unter Umständen sogar mit einer Ersatzfreiheitsstrafe belangt werden. Damit werden Menschen kriminalisiert, die sich aufgrund ihrer persönlichen Notlage gezwungen sehen den ÖPNV zu nutzen, um sich selbst bzw. ihre Grundbedürfnisse zu versorgen. Wohnungs- und obdachlosen Menschen soll in Berlin die Mobilität innerhalb der Stadt und dadurch auch der Zugang zur Versorgung und zum Hilfsangebot erleichtert werden.

37 Wir fordern deshalb die Abgeordnetenhausfraktion und die sozialdemokratischen Mitglieder des Senats auf:

- 39
- 40 • einen fahrscheinlosen ÖPNV für wohnungs- und obdachlose Menschen.
  - 42 • Dazu sollen Betroffene einen Anspruch auf eine Bescheinigung über die Freistellung vom Entgelt für den ÖPNV haben, der zu kostenloser Nutzung des ÖPNV in Berlin berechtigt.
  - 46 • Die Ausgabe jener Bescheinigung soll unbürokratisch und niedrigschwellig sein. Deswegen sollen die Berliner Hilfseinrichtungen der Obdach- und Wohnungslosenhilfe dazu beauftragt und zugleich berechtigt sein, denjenigen Menschen, die ihre Hilfe in Anspruch nehmen, eine solche Bescheinigung auszuhändigen.
  - 53 • Aufgrund der Schwierigkeiten, die eigene Obdach- oder Wohnungslosigkeit zu beweisen, soll auf den offiziellen Nachweis verzichtet werden. Die Ausstellung jener Bescheinigung soll auf Erfahrungswerten der Mitarbeiter\*innen entsprechend berechtigter Einrichtungen basieren.
- 59

1 Die Diskussion über einen vollständig kostenlosen  
2 ÖPNV für alle, sowie die Entkriminalisierung von  
3 "Schwarzfahren" soll fortgeführt werden.  
4

5 **Antrag 187/II/2018**

6 **Juso LDK**

7 **Der Landesparteitag möge beschließen:**

8

9 **Fahrscheinlos für Wohnungs- und Obdachlos**

10 Alle Menschen brauchen Schlaf, Essen und die Mög-  
11 lichkeit zur Hygiene. Obdach- und wohnungslose Men-  
12 schen können diese Bedürfnisse nicht innerhalb ihrer  
13 "eigenen" vier Wände stillen, sondern müssen Orte be-  
14 suchen, an denen sie eben jenen Grundbedürfnissen  
15 nachgehen können.

16

17 Dafür gibt es in Berlin verschiedene Anlaufstellen, meist  
18 Hilfseinrichtungen und ehrenamtliche soziale Projek-  
19 te. Selten aber können diese Einrichtungen ein ge-  
20 samtheitliches Angebot bereitstellen, mit dem die Be-  
21 sucher\*innen alle Bedürfnisse zugleich stillen können.  
22 Manche Hilfseinrichtungen können aus finanziellen  
23 Gründen beispielsweise nur einmal in der Woche die  
24 Möglichkeit zur hygienischen Versorgung bereitstellen.  
25 Deshalb ist es teilweise erforderlich, am selben Tag ver-  
26 schiedene Einrichtungen aufzusuchen, die sich nicht  
27 zwangsläufig in unmittelbarer Nähe zueinander befin-  
28 den.

29

30 Für die Möglichkeiten zu essen, zu schlafen, auf Toi-  
31 lette zu gehen oder zu duschen, müssen obdach- und  
32 wohnungslose Menschen also oft zahlreiche verschie-  
33 dene Einrichtungen aufsuchen. Dies gilt ebenso im Fal-  
34 le, dass ein obdach- oder wohnungsloser Mensch medi-  
35 zinische Hilfe bedarf und daher eine der wenigen ehren-  
36 amtlich geführten Ambulanzen für Obdachlose aufsu-  
37 chen muss. Die Mobilität innerhalb der Stadt ist daher  
38 zwingend erforderlich.

39

40 Das Hilfsnetzwerk ist in Berlin stark zentralisiert und  
41 ballt sich vor allem in den Stadtteilen Mitte und  
42 Friedrichshain-Kreuzberg. Dadurch haben Menschen,  
43 die sich vor allem in äußeren Bezirken aufhalten und  
44 über ungenügende Möglichkeiten zur Mobilität verfü-  
45 gen, einen besonders erschwerten Zugang zu dem Hilfs-  
46 angebot. Zudem müssen sich Menschen in den zentra-  
47 len Stadtteilen zu verschiedenen Tageszeiten und Wit-  
48 terungsbedingungen nicht nur selbst, sondern zumeist  
49 auch ihr mitgeführtes Hab und Gut, fortbewegen kön-  
50 nen.

51

52 Dazu sind wohnungs- und obdachlose Menschen auf  
53 den ÖPNV angewiesen, den sie aber aufgrund ihrer fi-  
54 nanziellen Notlage nicht nutzen können. Tun sie es den-  
55 noch und fahren ohne den Erwerb eines Tickets, bege-  
56 hen sie damit, laut derzeit gültiger Rechtsordnung, ei-

Erledigt bei Annahme 194/II/2018 in der Fassung der  
AK (K)

1 ne Straftat. Diese kann unter Umständen sogar mit ei-  
2 ner Ersatzfreiheitsstrafe belangt werden. Damit werden  
3 Menschen kriminalisiert, die sich aufgrund ihrer per-  
4 sönlichen Notlage gezwungen sehen den ÖPNV zu nut-  
5 zen, um sich selbst bzw. ihre Grundbedürfnisse zu ver-  
6 sorgen. Wohnungs- und Obdachlosen Menschen soll in  
7 Berlin die Mobilität innerhalb der Stadt und dadurch  
8 auch der Zugang zur Versorgung und zum Hilfsangebot  
9 erleichtert werden.

10

11 Wir fordern deshalb:

- 12 • einen fahrscheinlosen ÖPNV für wohnungs- und  
13 obdachlose Menschen.
- 14 • Dazu sollen Betroffene einen Anspruch auf eine Be-  
15 scheinigung über die Freistellung vom Entgelt für  
16 den ÖPNV haben, der zu kostenloser Nutzung des  
17 ÖPNV in Berlin berechtigt.
- 18 • Die Ausgabe jener Bescheinigung soll unbürokrati-  
19 sch und niedrigschwellig sein. Deswegen sollen  
20 die Berliner Hilfseinrichtungen der Obdach- und  
21 Wohnungslosenhilfe dazu beauftragt und zugleich  
22 berechtigt sein, denjenigen Menschen, die ihre Hil-  
23 fe in Anspruch nehmen, eine solche Bescheinigung  
24 auszuhändigen.
- 25 • Aufgrund der Schwierigkeiten, die eigene Obdach-  
26 oder Wohnungslosigkeit zu beweisen, soll auf den  
27 offiziellen Nachweis verzichtet werden. Die Aus-  
28 stellung jener Bescheinigung soll auf Erfahrungs-  
29 werten der Mitarbeiter\*innen entsprechend be-  
30 rechtigter Einrichtungen basieren.
- 31 • eine gezielte Informationskampagne an die Betrof-  
32 fenen über die Verfügbarkeit und Möglichkeiten der  
33 Beschaffung der Bescheinigung.

34

35 Diese Forderung soll nicht unser bereits angestrebtes  
36 Ziel eines vollständig kostenlosen ÖPNV für alle, sowie  
37 die Entkriminalisierung von "Schwarzfahren" negieren.  
38

39 **Antrag 188/II/2018**

40 **KDV Neukölln**

41 **Der Landesparteitag möge beschließen:**

42

43 **Abstandsmessgeräte bei Fahrradstaffel anschaffen**

44 Wir fordern die Mitglieder der SPD-Fraktion im Ab-  
45 geordnetenhaus dazu auf, sich für die Anschaffung  
46 von Messgeräten, die den Abstand von überholenden  
47 Kfz zu Fahrrädern messen, für die Fahrradstaffel der  
48 Berliner Polizei einzusetzen.

49

50 **Begründung**

51 Laut StVO gilt, dass überholende KFZ ein Mindestab-  
52 stand von 1,50 m zu Radfahrenden einhalten müssen.  
53 Das objektive und subjektive Sicherheitsgefühl von  
54 Radfahrenden wird massiv eingeschränkt, wenn KFZ-  
55 Verkehr zu dicht überholt und den Abstand missachtet.  
56 Ungenügender Sicherheitsabstand gegenüber Radfah-

**Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT**



- 1 renden zählt zu den häufigsten Ursachen von Unfällen,  
2 in denen Radfahrende zu Schaden kommen.  
3 Im Zusammenhang mit Abstandsverstößen können  
4 durch die Dienstkräfte der Fahrradstaffel zwar das Un-  
5 terschreiten seitlicher Sicherheitsabstände bei Überhol-  
6 vorgängen von Kraftfahrzeugen zur Anzeige gebracht  
7 werden, eine gerichts feste und beweiskräftige Doku-  
8 mentation ist jedoch regelmäßig kaum möglich.  
9  
10 Die Fahrradstaffel soll daher mit Messgeräten am Fahr-  
11 rad ausgestattet sein, um Abstandsverstöße zukünftig  
12 besser ahnden zu können.

- 13 **Antrag 189/II/2018**  
14 **FA XI – Mobilität**  
15 **Der Landesparteitag möge beschließen:**  
16  
17 **Antrag zur Umsetzung der Deckelung der A 100 in der**  
18 **City West**  
19 Der Landesparteitag begrüßt den Vorschlag von SPD-  
20 Abgeordneten, Teile der Stadtautobahn und des in-  
21 neren Eisenbahn rings in Trog-Lage mit gesundheits-  
22 gefährdenden Überschreitungen der EU-Grenzwerte  
23 der Stickoxid- und Lärmbelastungen zu deckeln und die  
24 gewonnenen Flächen für die städtebauliche Entwick-  
25 lung zu nutzen.  
26  
27 Die SPD-Mitglieder im Senat und im Abgeordnetenhaus  
28 werden aufgefordert, dafür die haushaltsrechtlichen  
29 Voraussetzungen für den Doppelhaushalt 2020/2021  
30 und die weiteren Doppelhaushalte zu schaffen und die-  
31 ses Projekt durch die entsprechenden VE's absichern.  
32 Neben der Nutzung von Bund-Länder-Programmen (z.  
33 B. das „freiwillige Lärmsanierungsprogramm“ des Bun-  
34 des) sind auch die neue EU-Programme (z. B. das „CEF“  
35 – „Central Europe Facility“) der Förderperiode 2021 –  
36 2027 zu nutzen. Für das Land Berlin birgt dieses Pro-  
37 gramm (über 30 Mrd. €) wegen dessen Einstufung als  
38 „Urban Node“ (als Kreuzungspunkt dreier Transeuro-  
39 päischer Korridore) erhebliche Chancen einer Finanzie-  
40 rungsmöglichkeit.  
41  
42

Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT

- 43 **Antrag 190/II/2018**  
44 **FA XI – Mobilität**  
45 **Der Landesparteitag möge beschließen:**  
46  
47 **Unterstützung der Niederländischen Initiative zur Be-**  
48 **schleunigung des Bahnverkehrs Berlin-Amsterdam**  
49 Der Landesparteitag unterstützt den Vorschlag des Vor-  
50 stands der Niederländischen Eisenbahn (NS), der Stadt  
51 Amsterdam und der „EUREGIO“ (Osnabrück/Hengelo),  
52 durch Infrastrukturinvestitionen und den Einsatz von

Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT

1 Hochgeschwindigkeitszügen mit weniger Halten auf  
2 der Bahnstrecke Berlin – Amsterdam (von der Europäi-  
3 schen Union zum TEN Vorrangkorridor „NSB“ hochge-  
4 stuft) die Fahrzeiten der IC- Linie schrittweise von 6,5  
5 auf 4 Stunden zu verkürzen. Die SPD Berlin wird dies  
6 auch im EU-Wahlkampf thematisieren.

7  
8 Die SPD Bundestagsabgeordneten werden aufgefor-  
9 dert, sich gegenüber dem Vorstand der Deutschen Bahn  
10 AG dafür einzusetzen, den niederländischen Vorschlag  
11 für die gemeinsame Beschaffung von Hochgeschwin-  
12 digkeitszügen zu unterstützen.

13  
14 Die SPD Bundestagsabgeordneten aus Berlin, Branden-  
15 burg, aus Niedersachsen sowie die SPE-Abgeordneten  
16 entlang der Strecke (einschließlich der holländischen  
17 SPE-Abgeordneten) werden aufgefordert, sich in Zu-  
18 sammenarbeit mit der für diese TEN-Vorrangstrecke  
19 zuständigen EU- Korridor- Beauftragten Cathérine  
20 Trautman beim Bundesverkehrsminister dafür einzu-  
21 setzen, dass auf dieser Strecke die in TEN-Korridoren  
22 gültigen Standards (Höchstgeschwindigkeit 160 – 200  
23 km/h, Einbau des europäischen Signalsystem ETCS)  
24 umgesetzt werden.

25  
26 **Begründung**  
27 Die abzweigende Bahnstrecke nach Amsterdam befin-  
28 det sich hinter Löhne teilweise noch auf „DDR-Niveau“,  
29 mit Höchstgeschwindigkeit von 120 – 130 km/h. Ein  
30 Einsatz von Hochgeschwindigkeitszügen würde we-  
31 gen der Schnellfahrstrecke Berlin – Hannover bereits  
32 kurzfristig zu Fahrzeitverkürzungen führen.

---

33 **Antrag 224/II/2018**  
34 **KDV Mitte**  
35 **Der Landesparteitag möge beschließen:**

36  
37 **Ein Euro pro Tag – ÖPNV für Alle**  
38 SPD Fraktion im Abgeordnetenhaus und die SPD Mit-  
39 glieder des Senats sollen auf folgendes Ziel hinwirken:  
40 Die VBB wird angehalten, das Wiener Modell mit einem  
41 Jahresticket für 365 Euro auch in Berlin zur Anwendung  
42 zu bringen.

43  
44 **Begründung**  
45 Das 365 Euro Jahresticket Modell hat sich in der Stadt  
46 Wien in kurzer Zeit als erfolgreich erwiesen. Die Zahl  
47 der Abonnenten hat sich in zwei Jahren verdoppelt,  
48 der Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr ist erheblich  
49 gestiegen.

**Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT**

1 **Antrag WV78/II/2017**

2 **KDV Mitte**

3 **Der Landesparteitag möge beschließen:**

4 **Der Bundesparteitag möge beschließen:**

5

6 **Autoverkehr – aber bitte klimafreundlich! oder Die Zukunft ist elektrisch!**

7  
8 Die Sozialdemokratie bedarf einer erneuerten umweltpolitischen Ausrichtung, die sich nicht an Konzerninteressen, sondern an die Einhaltung klima-sowie umweltpolitischer Standards orientiert.

9

10 Daher fordern wir:

- 11 • Umweltschädliche Subventionen verhindern eine klimagerechte Verkehrspolitik und müssen deshalb sukzessive abgebaut werden. Das Privileg für den Dieselmotorkraftstoff bei der Mineralölsteuer wird abgeschafft;
- 12 • Die Schadstoffgrenzen müssen eingehalten und Elektromobilität vorangetrieben werden. Ab 2035 werden keine Neuwagen mit Verbrennungsmotor in Deutschland zugelassen. Die dafür notwendige Infrastruktur muss jetzt geschaffen werden;
- 13 • Die Automobilhersteller\*innen müssen für das Erreichen der Umwelt- und Klimaziele im Verkehrssektor in die Pflicht genommen werden. Autos, die die Grenzwerte auf der Straße nicht einhalten, müssen auf Kosten der Konzerne nachgebessert und wo nötig umgetauscht werden;
- 14 • Für eine wirksame Verkehrswende muss Mobilität auch jenseits des motorisierten Individualverkehrs gestaltet werden. Der ÖPNV und der Radverkehr sind daher sowohl in urbanen als auch ländlichen Regionen echte Alternativen zum Auto auszubauen. Des Weiteren sollen Ansätze zur Reduzierung des Autoverkehrs gefördert werden.

15 **Begründung**

16 Auf dem Weg zu einer klimaneutralen Wirtschaft ist Deutschland entgegen mancher Behauptungen kein Vorreiter. Bestes Beispiel hierfür ist der CO<sub>2</sub>-Ausstoß, welcher im letzten Jahr nicht reduziert wurde, sondern sogar wieder anstieg. Die Umweltbelastungen einer nicht nachhaltigen Wirtschafts- und Lebensweise senken die Lebensqualität – besonders zukünftiger Generationen. Während im Bereich der erneuerbaren Energien bereits viele Fortschritte erreicht werden konnten, wird die zur Erreichung der Pariser Klimaziele notwendige Verkehrswende aktuell nicht entschieden angepackt. Dabei müssten hier dringend die Weichen für eine nachhaltige Verkehrspolitik gestellt werden.

17

18 Wichtige Instrumente nachhaltiger Mobilität sind der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs sowie des Fuß- und Radwegenetzes. Der Manipulationsskandal seitens der Automobilindustrie zeigt aber auch, dass der motorisierte Individualverkehr in seiner jetzigen Form wesentlich zu der schlechten Klimabilanz beiträgt und somit keine Zukunft mehr hat.

**Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT**

**LPT II/2017: Überwiesen an FA X – Natur, Energie, Umweltschutz und FA XI – Mobilität**

Es liegen Stellungnahmen der Fachausschüsse FA X – Natur, Energie, Umweltschutz und FA XI – Mobilität vor:

**Stellungnahme des FA XI – Mobilität: Dieser Antrag berührt Bundes- und Europarecht. Die Änderungen sind in den Anhang eingearbeitet worden und kenntlich gemacht:**

**Autoverkehr – aber bitte klimafreundlich! oder Die Zukunft ist elektrisch!**

**Der Landesparteitag möge beschließen:**

**Der Bundesparteitag möge beschließen:**

Die Sozialdemokratie bedarf einer erneuerten umweltpolitischen Ausrichtung, die sich nicht an Konzerninteressen, sondern an die der Einhaltung klima- sowie umweltpolitischer Standards orientiert.

Daher fordern wir:

- Umweltschädliche Subventionen verhindern eine klimagerechte Mobilitätspolitik Verkehrspolitik und müssen deshalb sukzessive abgebaut werden. Das Privileg für Dieselmotorkraftstoff bei der Mineralölsteuer wird abgeschafft;
- Die Schadstoffgrenzen müssen eingehalten und Elektromobilität vorangetrieben werden.
- ~~Ab 2035 werden keine Neuwagen mit Verbrennungsmotor in Deutschland zugelassen. Die dafür notwendige Infrastruktur muss jetzt geschaffen werden.~~

**Ab 2025 sollen die Abgasstandards in Richtung Null-Emission fortgeschrieben werden.**

- Die Automobilhersteller\*innen müssen für das Erreichen der Umwelt- und Klimaziele im Mobilitätssektor Verkehrssektor in die Pflicht genommen werden. Autos, die die Grenzwerte auf der Straße nicht einhalten, müssen auf Kosten der Konzerne nachgebessert und, wo nötig, umgetauscht werden.
- Für eine wirksame Mobilitätswende Verkehrswende muss Mobilität auch jenseits des motorisierten Individualverkehrs gestaltet werden **vorrangig gefördert** werden. Der ÖPNV und der Radverkehr sind daher sowohl in urbanen als auch ländlichen Regionen **als Alternativen zum Auto auszubauen. Und die Finanzierung ist sicherzustellen.** Des Weiteren sollen Ansätze zur Reduzierung des Autoverkehrs gefördert werden.

**FA X – Natur, Energie, Umweltschutz :**

**Autoverkehr – aber bitte klimafreundlich! oder Die Zukunft ist elektrisch!**

Der Landesparteitag möge beschließen:

Der Bundesparteitag möge beschließen:

1  
 2 Der Transformationsprozess weg vom Verbrennungsmotor ist bereits in vollem Gange. Durch die rasante  
 3 Entwicklung elektrischer Antriebe und digitaler Angebote stellt sich diese Frage nach Alternativen zunehmend  
 4 dringender. Dieser Wandel muss gestaltet werden! Während in Europa bereits viele Länder wie Norwegen,  
 5 Frankreich und Großbritannien mittelfristig keine Neuwagen mit Verbrennungsmotoren mehr zulassen  
 6 wollen, werden in Deutschland die Augen vor der Entwicklung in Richtung Elektromobilität verschlossen. Unmittelbar  
 7 betroffen von den verfehlten Planungen sind die Bewohner\*innen von Städten und großen Verkehrsstraßen, denn ihre  
 8 Gesundheit wird damit aufs Spiel gesetzt.  
 9  
 10 Da seitens der Gesetzgeber\*innen bisher zu wenig für die Einhaltung der Schadstoffgrenzen getan wurde,  
 11 drohen in vielen Städten Fahrverbote per Gerichtsbeschluss. Dies geht wiederum vor allem zu Lasten von  
 12 kleinen und mittleren Betrieben und Menschen, die sich keine kurzfristigen Umrüstungen leisten können.  
 13 Es ist das Ergebnis einer Verkehrsplanung zu Gunsten der Automobilbranche. Für eine klima- und sozial gerechte  
 14 Verkehrspolitik sind jedoch weitreichende Veränderungen zwingend notwendig. Das bisherige fossile  
 15 Geschäftsmodell der deutschen Autobauer\*innen braucht eine zeitliche Begrenzung. Nur wenn der Verbrennungsmotor  
 16 ein konkretes Enddatum erhält, wird notwendige Kreativität freigesetzt und der Innovationsgeist geweckt,  
 17 mit denen die Konzerne ihr Geschäftsmodell so umbauen können, dass sowohl das Klima geschützt wird als auch  
 18 Arbeitsplätze erhalten bleiben.  
 19  
 20 Die hohen Subventionen für die dadurch niedrig gehaltenen Dieselpreise können viel besser für nachhaltige  
 21 Mobilitätskonzepte genutzt werden.  
 22  
 23  
 24  
 25  
 26  
 27  
 28  
 29  
 30  
 31  
 32  
 33  
 34  
 35  
 36  
 37

Die Sozialdemokratie bedarf einer erneuerten umweltpolitischen Ausrichtung, die sich nicht an Konzerninteressen, sondern an die Einhaltung klima-sowie umweltpolitischer Standards orientiert.

Daher fordern wir:

- Umweltschädliche Subventionen verhindern eine klimagerechte Verkehrspolitik und müssen deshalb sukzessive abgebaut werden. Das Privileg für den Dieselmotorkraftstoff bei der Mineralölsteuer wird abgeschafft;
- Die Schadstoffgrenzen müssen eingehalten und Elektromobilität vorangetrieben werden. Ab 2035 werden keine Neuwagen mit Verbrennungsmotor in Deutschland zugelassen. Die dafür notwendige Infrastruktur muss jetzt geschaffen werden;
- Die Automobilhersteller\*innen müssen für das Erreichen der Umwelt- und Klimaziele im Verkehrssektor in die Pflicht genommen werden. Autos-Diesel-PKWs, die die **geltenden** Grenzwerte auf der Straße nicht einhalten, müssen auf Kosten der Konzerne **mit der erforderlichen Hardware** nachgebessert und wo nötig umgetauscht werden;
- Für eine wirksame Verkehrswende muss Mobilität auch jenseits des motorisierten Individualverkehrs gestaltet werden. Der ÖPNV und der Radverkehr sind daher sowohl in urbanen als auch ländlichen Regionen echte Alternativen zum Auto auszubauen. Des Weiteren sollen Ansätze zur Reduzierung des Autoverkehrs gefördert werden.

38 **Antrag WV206/I/2018**  
 39 **KDV Spandau**  
 40 **Der Landesparteitag möge beschließen:**  
 41  
 42 **Kostenfreie Nutzung des öffentlichen Personalverkehrs bis 16 Jahre**  
 43  
 44 Die sozialdemokratischen Mitglieder der Abgeordnetenhausfraktion und des Senats werden aufgefordert,  
 45 dafür Sorge zu tragen, dass Berliner Kinder und Jugendliche bis zum vollendeten 16. Lebensjahr kostenfrei den  
 46 öffentlichen Personenverkehr in Berlin nutzen können.  
 47  
 48  
 49  
 50  
 51 **Begründung**  
 52 Eine kostenfreie Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs für alle Kinder zwischen 6 und 13 Jahren  
 53 entlastet Familien finanziell, da der Erwerb der monatlichen Fahrkarte wegfällt. Sie können das gewonnene  
 54 Geld in Freizeitaktivitäten ihrer Kinder (Sport, Freunde,  
 55  
 56

**Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT**

- LPT I/2018: vertagt auf LPT II/2018 [Votum AK LPT I/2018: Erledigt durch Koalitionsvertrag (Kein Konsens)]

---

**Änderungsantrag Pankow:**

Stelle voran:

„Ungeachtet der derzeitigen Vereinbarung im Koalitionsvertrag wollen wir langfristig erreichen, dass Berliner Kinder...nutzen können“

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

- 1 Ausflüge) investieren. Die Kinder sind dazu auch freier
- 2 in ihren Möglichkeiten, soziale Kontakte zu knüpfen
- 3 und zu pflegen.

4 **Antrag WV225/I/2018**

5 **FA XI – Mobilität**

6 **Der Landesparteitag möge beschließen:**

7

8 **Umsetzung des Entwicklungskonzeptes i2030 be-**  
9 **schleunigen!**

10 **Mehr und besseren SPNV für die Erreichbarkeit von**  
11 **Zentrum und Umland**

12

13 Der Fachausschuss Mobilität der SPD Berlin befürwor-  
14 tet die Ziele der von den Ländern Berlin und Brande-  
15 nburg mit der DB AG geschlossenen „Rahmenvereinba-  
16 rung über das Entwicklungskonzept für die Infrastruk-  
17 tur des Schienenverkehrs in Berlin und Brandenburg  
18 – i2030“ vom Oktober 2017. Er sieht darin einen Mei-  
19 lenstein zur Umsetzung des gemeinsamen Beschlus-  
20 ses „Schienenverkehr zwischen Berlin und Brande-  
21 nburg“ mit dem AK Verkehr der SPD Brandenburg vom  
22 25.01.2017 zur Verbesserung der SPNV-Anbindung in der  
23 Hauptstadtregion.

24 Für alle acht untersuchten Projekte sind der schnelle  
25 Auf- und Ausbau der Schieneninfrastruktur und die Aus-  
26 weitung des Zugangebots erforderlich.

27

28 Vor diesem Hintergrund ist in den Untersuchungen vor  
29 allem zügig das „Wie und Wann“ festzulegen, nicht er-  
30 neut über das „Ob“ bzw. ein „Entweder/Oder“ zu strei-  
31 ten. Die Berliner Umlandgemeinden benötigen rasch  
32 verbindliche Zusagen für die Verbesserung der Schie-  
33 nenanbindung mit Berlin. Dazu gehört eine klare Um-  
34 setzungsstrategie mit nachvollziehbaren Zeitabläufen  
35 und Perspektiven für die einzelnen Strecken. Der Mehr-  
36 verkehr auf der Schiene braucht auch langfristig genug  
37 Kapazitäten durch ausreichende Infrastruktur. Schnel-  
38 le und langsamere Verkehre sind zu entflechten, um ei-  
39 ne hohe Betriebsqualität und Fahrplanstabilität zu er-  
40 reichen.

41

42 In diesem Sinne sollen die schneller realisierbaren  
43 Projekte oder Verbesserungen zügig umge setzt und  
44 beworben werden. Eine Planung mit einer Vielzahl  
45 von Prüfvarianten ist zu vermeiden. Stattdessen müs-  
46 sen die Projekte schnellstmöglich entscheidungs- und  
47 bewilligungsreif sein. Das bedeutet kurze Planungs-  
48 vorläufe, die Einleitung von Genehmigungsverfahren  
49 mit zeitnaher Bürger\*innenbeteiligung, sowie die Er-  
50 stellung von Nutzen-Kosten-Berechnungen, auch um  
51 die vom Bund in Kürze bereitgestellten zusätzlichen  
52 GVFG-Mittel erhalten zu können.

53

54 Durch eine frühzeitige Abstimmung und Koordinierung  
55 ist zudem sicherzustellen, dass die Umsetzung vor al-  
56 lem in der ersten Hälfte des nächsten Jahrzehnts erfolgt

**Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT**

**LPT I/2018: Empfehlung der Antragskommission –  
Rücküberweisung an Antragsteller (Kein Konsens)**

1 und alle Projekte bis spätestens zum Jahr 2030 abge-  
2 schlossen sind. Das kann auch bedeuten, dass die Reali-  
3 sierung machbarer Zwischenabschnitte einem optima-  
4 len Endausbauzustand vorzuziehen ist, sofern dieser zu  
5 einem um Jahre verschobenen Baubeginn führen könn-  
6 te.  
7  
8 Diese Angebots- und Netzerweiterungen sowie die Ziel-  
9 setzung beim Klima- und Umweltschutz erfordern, dass  
10 die vom Bund bereitgestellten Regionalisierungsmittel  
11 durch beide Bundesländer nur noch für den SPNV  
12 eingesetzt werden. Beide Bundesländer sollen dar-  
13 über hinaus „reine“ Landeshaushaltsmittel zur Bestel-  
14 lung von SPNV-Leistungen zur Verfügung stellen und  
15 sich gegenüber der Bundesregierung für eine Erhöhung  
16 der Regionalisierungsmittel einsetzen.  
17  
18 Zur gemeinsamen und abgestimmten Finanzierung  
19 von Investitionen in die Schieneninfrastruktur (ein-  
20 schließlich der Vorplanungen) und der Bestellung  
21 von Zugleistungen müssen Berlin und Brandenburg  
22 frühzeitig verbindliche Vereinbarungen treffen, mit  
23 denen auch vom eingeübten, aber nicht immer zweck-  
24 mäßigen Territorialprinzip abgewichen werden kann.  
25 Dadurch soll erreicht werden, dass bei Vorliegen  
26 der Planungsreife auch schon die Bestellung und  
27 Finanzierung der länderübergreifenden Fahrleistun-  
28 gen des SPNV geklärt sind und es zu keinen weiteren  
29 Verzögerungen einzelner Projekte und Strecken kommt.  
30

31 **Antrag WV215/I/2018**  
32 **FA XI – Mobilität**  
33 **Der Landesparteitag möge beschließen:**  
34  
35 **Weiterentwicklung der E-Mobilität im Berliner ÖPNV**  
36 Das Land Berlin muss den Vorsprung des ÖPNV weiter  
37 ausbauen. Dafür ist die Umrüstung von Bussen auf um-  
38 weltfreundlichere Antriebe erforderlich. Allerdings oh-  
39 ne brachiale Umstellung auf den E-Antrieb.  
40 Um eine schnelle und umfassende Verbesserung der  
41 Emissionen der gesamten Busflotte der BVG zu errei-  
42 chen, sollen schnellstens alle verfügbaren und erprob-  
43 ten Technologien zum Einsatz kommen. Dazu gehö-  
44 ren moderne Euro-VI Busse (Erdgas und Diesel), die  
45 die Stickoxidemissionen um mehr als 90 % reduzieren  
46 (Quick Wins);  
47 Die bisherigen Busse unterhalb von Euro-VI sollen in-  
48 nerhalb von 3 Jahren mit finanzieller Unterstützung des  
49 Landes ersetzt werden;  
50  
51 Der Einsatz von Elektrobussen soll weiter erprobt wer-  
52 den. Die geplante Beschaffung von 45 Elektrobussen  
53 wird jedoch zunächst – auch aufgrund der hohen Kos-  
54 ten – als ausreichend für eine Erprobungsphase ange-  
55 sehen;  
56 Eine darüber hinausgehende Umstellung der Busflotte

**Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT**

**LPT I/2018: Empfehlung der Antragskommission –  
Erledigt durch tätiges Handeln (Kein Konsens)**

1 auf E-Antrieb vor Abschluss der Erprobungsphase wird  
2 abgelehnt, weil weder E-Busse in größerer Anzahl von  
3 europäischen Herstellern zu beziehen sind, noch weil  
4 deren Umweltbilanz zum gegenwärtigen Zeitpunkt ge-  
5 genüber Verbrennungsmotoren vorteilhaft ist.

6

7

#### 8 **Begründung**

9 Der ÖPNV hat bereits heute eine Voreiterrolle bei  
10 Abgasemissionen im Mobilitätssektor. Pro Fahrgast  
11 ruft er deutlich geringere Emissionen als der MIV hervor  
12 und fährt zu großen Teilen ohnehin mit elektrischem  
13 Strom und damit ohne lokale Emissionen.

14 Der MIV ist gefordert, diesem Beispiel zu folgen.

15 Dieser Technologiesprung lässt sich im Augenblick nur  
16 durch den Einsatz der modernsten Generation von Ver-  
17 brennungsmotoren erreichen. Sie sind ad hoc verfüg-  
18 bar, erprobt und wirtschaftlich.

19

20 Der ÖPNV besitzt bereits eine Vorreiterrolle. Diese darf  
21 keine wirtschaftlichen Nachteile durch eine verfehlte  
22 Beschaffungspolitik erleiden. Das wäre aber durch die  
23 erheblich höheren Anschaffungskosten bei E-Bussen  
24 und deren Nachteile bei der Verfügbarkeit durch gerin-  
25 gere Reichweiten und dichtere Werkstattintervalle der  
26 Fall.

#### 27 **Antrag WV220/1/2018**

#### 28 **FA XI – Mobilität**

#### 29 **Der Landesparteitag möge beschließen:**

30

#### 31 **Nachhaltige Lenkung der Pendler\*innenströme nach** 32 **Berlin durch gezielte kurz- und mittelfristige Maßnah-** 33 **men**

34 Die SPD-Abgeordnetenhausfraktion und die SPD-  
35 Mitglieder des Senats von Berlin sowie die SPD-  
36 BVV-Fraktionen und SPD-Stadträte werden auf-  
37 gefordert, sich für eine nachhaltige Lenkung der  
38 Pendler\*innenströme nach Berlin einzusetzen.

39

40 Um die Auswirkungen der Pendler\*innenströme auf die  
41 Anwohner\*innen und Nutzer\*innen des öffentlichen  
42 Raums zu minimieren, sind auf Bezirks-, Landes- und  
43 Bundesebene folgende Maßnahmen zu ergreifen:

44 1. Die Attraktivität des Angebots im Umweltverbund für  
45 Pendler\*innen ist – gemeinsam mit dem Land Branden-  
46 burg und dem VBB – durch gezielte Werbemaßnahmen  
47 und Informationskampagnen, Taktverdichtungen und  
48 barrierefreie Umsteigebedingungen weiter zu  
49 erhöhen;

50 2. In der Tarifzone A ist eine deutliche Ausweitung der  
51 Parkraumbewirtschaftung notwendig;

52 3. In den Berliner Bezirken der Tarifzone B ist mindestens  
53 im Umkreis von 300 Metern an den Schnellbahnhöfen  
54 eine Parkraumbewirtschaftung einzuführen, um dort  
55 das massenhafte Abstellen der Fahrzeuge von Pend-  
56 ler\*innen aus dem Umland zu reduzieren;

#### **Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT**

**LPT 1/2018: Empfehlung der Antragskommission –  
Ablehnung (Kein Konsens)**

- 1 4. Auf eine Ausweitung des Tarifbereichs AB auf den Be-  
2 reich C ist zu verzichten;
- 3 5. Das Land Berlin setzt sich
- 4 • bei der gemeinsamen Landesplanung Berlin-  
5 Brandenburg dafür ein, den ÖPNV als Zubringer  
6 zum SPNV zu verbessern und geeignete Bahnhöfe  
7 in Brandenburg, gegebenenfalls mit der DB AG,  
8 für die Einrichtung von B&R und P&R-Plätzen zu  
9 identifizieren;
  - 10 • im Bundesrat dafür ein, Job-Tickets für Arbeitneh-  
11 mer\*innen steuerfrei zu stellen (Wegfall der mo-  
12 natlichen 44 EUR-Grenze bei Sachbezügen) und die  
13 sogenannten Pendler\*innenpauschale sowie das  
14 Dienstwagenprivileg abzuschaffen;
  - 15 • in Kooperation mit den Industrie- und Handels-  
16 kammern und den Handwerkskammern dafür ein,  
17 ein Anreizsystem für die Einrichtung eines nachhal-  
18 tigen und gesundheitsfördernden Mobilitätsma-  
19 nagements in den Betrieben zu erarbeiten, das die  
20 Nutzung des Umweltverbundes und von Fahrge-  
21 meinschaften fördert, und auch den Wegfall von  
22 firmeneigenen Mitarbeiter\*innen-Parkplätzen be-  
23 inhaltet.

24  
25  
26 **Begründung**

27 Jeden Werktag pendeln mehrere Hunderttausend  
28 Menschen von und nach Berlin.

29 In Richtung Berlin bedeutet das an mindestens fünf Ta-  
30 gen pro Woche vor allem:

- 31 • Mehr als 200.000 Fahrzeuge (MIV)
- 32 • Mehr als 1 Mio. Liter Kraftstoff
- 33 • Mehr als 2.000 Tonnen CO<sub>2</sub>
- 34 • Hohe Umweltschäden und – kosten
- 35 • Erhebliche, gesundheitsbeeinträchtigende Lärmbe-  
36 lästigung
- 37 • Jede Menge Staus
- 38 • Zugeparkte Außen- und Innenbezirke.

39  
40 Deshalb sind die negativen Folgen des Einpendelns mit  
41 privaten Fahrzeug zu reduzieren und das Angebot der  
42 Verkehrsmittel des Umweltverbundes deutlich zu ver-  
43 bessern. Das können Politik und Wirtschaft gemeinsam  
44 schaffen.

45  
46 Mit den im Antrag genannten Maßnahmen werden  
47 die Bestrebungen aus dem Berliner Koalitionsvertrag  
48 2016 – 2021 sowie der Länder Berlin und Brandenburg  
49 und des VBB unterstrichen und konkretisiert, die Pend-  
50 ler\*innenströme weitgehend auf den öffentlichen Ver-  
51 kehr zu verlagern und hierfür die geeigneten Rahmen-  
52 bedingungen zu schaffen.



1 **Antrag WV207/I/2018**

2 **KDV Spandau**

3 **Der Landesparteitag möge beschließen:**

4

5 **Kostenloses Azubi-Ticket für Berechtigte!**

6 Wir fordern die sozialdemokratischen Mitglieder des  
7 Berliner Abgeordnetenhauses sowie die sozialdemokra-  
8 tischen Mitglieder des Berliner Senats dazu auf sich  
9 dafür einzusetzen, dass das Azubi-Ticket des Verkehrs-  
10 verbundes Berlin-Brandenburg (VBB) den Berechtigten  
11 kostenfrei zur Verfügung gestellt wird.

12

13

14 **Begründung**

15 Berechtigte des Azubi-Tickets sind neben Berliner  
16 Azubis auch Freiwilligendienstleistende in allen betei-  
17 ligten Berliner Einrichtungen. Beide Gruppen erhalten  
18 entweder eine Ausbildungsvergütung oder im Falle der  
19 Freiwilligendienstleistenden, lediglich ein Taschengeld.  
20 Für viele dieser sind die monatlichen Aufwendungen  
21 für das Azubi-Ticket in Höhe von 57,00 € eine Menge  
22 Geld. Diesen Menschen den Zugang zum Öffentlichen  
23 Personennahverkehr (ÖPNV) zu erleichtern oder in  
24 manchen Fällen sogar zu ermöglichen, ist eine gesell-  
25 schaftliche Aufgabe, für die es sich einzusetzen lohnt  
26 und eine Anerkennung für den Einsatz, den viele dieser  
27 jungen Menschen, für unsere Gesellschaft zeigen, sei  
28 es im Freiwilligendienst oder in ihrer Berufsausbildung.

**Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT**

• **LPT I/2018: vertagt auf LPT II/2018 [Votum AK LPT I/2018: Erledigt durch Koalitionsvertrag (Kein Konsens)]**

• **LPT I/2018 – Änderungsantrag Pan-  
kow:** „*Ungeachtet der derzeitigen Vereinbarung im  
Koalitionsvertrag wollen wir langfristig erreichen,  
dass Azubi-Ticket...gestellt wird.*“

Empfehlung der Antragskommission: Annahme in  
der Fassung der Antragskommission (**Kein Konsens**)

## Soziales

- 1 **Antrag 191/II/2018**  
 2 **KDV Friedrichshain-Kreuzberg**  
 3 **Der Landesparteitag möge beschließen:**  
 4 **Der Bundesparteitag möge beschließen:**

5  
 6 **Bundesobdach- und Wohnungslosenstatistik**  
 7 Die Abgeordneten der SPD Bundestagsfraktion sollen  
 8 sich dafür einsetzen, dass der Bundestag das Statis-  
 9 tische Bundesamt damit beauftragt, eine bundeswei-  
 10 te Obdach- und Wohnungslosenstatistik zu erarbeiten  
 11 bzw. die Rechtsgrundlage zu schaffen, nach der eine  
 12 Bundesstatistik durchgeführt und veröffentlicht wer-  
 13 den muss.

14 Diese Statistik soll flächendeckend für das Bundesge-  
 15 biet bis zu den einzelnen Bezirken und Gemeinden er-  
 16 arbeitet werden.

17 Des Weiteren fordern wir die Einrichtung einer Kom-  
 18 mission zur Evaluierung des bestehenden Hilfsnetzes  
 19 unter Berücksichtigung des Bedarfs, der sich aus der  
 20 Bundesobdach- und Wohnungslosenstatistik ergibt.

21  
 22 **Begründung**  
 23 Grobe Schätzungen, unvollständige Datensätze und  
 24 weit voneinander abweichende Zahlen sind bisher die  
 25 einzigen Quellen, auf Grundlage derer Obdach- und  
 26 Wohnungslosigkeit in den verschiedenen Städten oder  
 27 im gesamten Bundesgebiet bewertet und der Bedarf an  
 28 Hilfsnetzwerken und monetärer Unterstützung derer  
 29 kalkuliert wird. In Deutschland werden bislang keine  
 30 offiziellen Statistiken über Obdachlosigkeit geführt,  
 31 bislang gibt es nur wenige ehrenamtliche Initiativen  
 32 zur statistischen Erfassung in wenigen Städten.

33  
 34 Meist wird dem Wunsch nach einer Bundesstatistik, der  
 35 von den vielen ehrenamtlichen Hilfseinrichtungen und  
 36 den Dachverbänden der Obdachlosenhilfe geäußert  
 37 wird, mit dem Argument begegnet, dass Obdach- und  
 38 Wohnungslose, die nicht im Hilfesystem seien, auch  
 39 nicht statistisch zu zählen seien. Doch halten die Me-  
 40 thoden der Statistik die Möglichkeit bereit, eine solche  
 41 Statistik auch ohne den alleinigen Rückgriff auf büro-  
 42 kratische Meldedaten zu erstellen.

43  
 44 Um eine breitflächige Sensibilität in der Bevölkerung zu  
 45 fördern und analog bestehende Problemlagen anzuge-  
 46 hen bzw. die entsprechend notwendige Hilfe bereitstel-  
 47 len zu können, muss man das Ausmaß jenes Problems  
 48 kennen. Solange es keine konkreten Zahlen gibt, fehlt  
 49 jede Argumentationsgrundlage für die Bemessung des  
 50 realen Bedarfs an Hilfe und demnach kann eine zielge-  
 51 richtete, systematische Hilfe nicht gewährleistet wer-  
 52 den.

53

Erledigt bei Annahme 194/II/2018 in der Fassung der  
 AK (K)

1 **Antrag 192/II/2018**

2 **Juso LDK**

3 **Der Landesparteitag möge beschließen:**

4 **Der Bundesparteitag möge beschließen:**

5

6 **Bundesobdach- und Wohnungslosenstatistik**

7 Grobe Schätzungen, unvollständige Datensätze und  
8 weit voneinander abweichende Zahlen sind bisher die  
9 einzigen Quellen, auf Grundlage derer Obdach- und  
10 Wohnungslosigkeit in den verschiedenen Städten oder  
11 im gesamten Bundesgebiet bewertet und der Bedarf  
12 an Hilfsnetzwerken und monetärer Unterstützung der-  
13 rer kalkuliert wird. In Deutschland werden bislang kei-  
14 ne offiziellen Statistiken über Obdachlosigkeit geführt,  
15 bislang gibt es nur wenige ehrenamtliche Initiativen zur  
16 statistischen Erfassung in wenigen Städten.

17

18 Meist wird dem Wunsch nach einer Bundesstatistik, der  
19 von den vielen ehrenamtlichen Hilfseinrichtungen und  
20 den Dachverbänden der Obdachlosenhilfe geäußert  
21 wird, mit dem Argument begegnet, dass Obdach- und  
22 Wohnungslose, die nicht im Hilfesystem seien, auch  
23 nicht statistisch zu zählen seien. Doch gibt es auch die  
24 Möglichkeit, eine solche Statistik auch ohne den alleini-  
25 gen Rückgriff auf bürokratische Meldedaten zu erstel-  
26 len.

27

28 Um eine breitflächige Sensibilität in der Bevölkerung zu  
29 fördern und analog bestehende Problemlagen anzuge-  
30 hen bzw. die entsprechend notwendige Hilfe bereitstel-  
31 len zu können, muss man das Ausmaß jenes Problems  
32 kennen. Solange es keine konkreten Zahlen gibt, fehlt  
33 jede Argumentationsgrundlage für die Bemessung des  
34 realen Bedarfs an Hilfe und demnach kann eine zielge-  
35 richtete, systematische Hilfe nicht gewährleistet wer-  
36 den. Insbesondere der Bedarf obdach- und wohnungslo-  
37 ser Frauen\* wird häufig vernachlässigt und ist deshalb  
38 explizit durch eine nach Geschlecht differenzierte Sta-  
39 tistik zu erfassen.

40

41 **Forderung:**

- 42 • Das Statistische Bundesamt und die Ämter für Sta-  
43 tistik der Bundesländer sollen damit beauftragt  
44 werden eine bundesweite Obdach- und Wohnungs-  
45 losenstatistik zu erarbeiten, die nach Bundeslän-  
46 dern, Kommunen, und Bezirken gegliedert sein soll.  
47 Eine entsprechende Rechtslage zur Ermöglichung  
48 einer solchen Statistik soll geschaffen werden.
- 49 • Diese Statistik soll flächendeckend in ganz Deutsch-  
50 land durchgeführt werden, eine möglichst reale  
51 Zahl von Obdachlosen und Wohnungslosen wider-  
52 spiegeln und Ballungsgebiete aufdecken. Dabei soll  
53 soweit wie möglich hinsichtlich Gemeinden bzw.  
54 Bezirken differenziert werden, um Bereiche klar ein-  
55 grenzen zu können. Erfasst werden sollen alle rele-  
56 vanten Merkmale, nicht aber die Namen. Die statis-  
57 tische Erfassung soll anonymisiert sein. Ausschlag-  
58 gebend für die statistische Erfassung ist das Merk-

Erledigt bei Annahme 194/II/2018 in der Fassung der  
AK (K)

- 1 mal der Obdach- oder Wohnungslosigkeit.
- 2 • Um das Bewusstsein für das Leben von wohnungs-
- 3 und obdachlosen Menschen in der Gesellschaft zu
- 4 schärfen, soll die Statistik öffentlichkeitswirksam
- 5 z.B. im Bundespresseamt vorgestellt und breit in
- 6 den zuständigen Gremien in den Bundes- und Lan-
- 7 desministerien sowie den Parlamenten diskutiert
- 8 werden.
- 9
- 10 Des Weiteren fordern wir die Einrichtung einer Kommis-
- 11 sion zur Evaluierung des bestehenden Hilfsnetzes un-
- 12 ter Berücksichtigung des Bedarfs aller Geschlechter, der
- 13 sich aus der Bundesobdach- und Wohnungslosenstatis-
- 14 tik ergibt.
- 15
- 16 Dies soll zu einer Verbesserung der Hilfsangebote füh-
- 17 ren:
- 18 • Sensibilisierung hinsichtlich der Problematik in
- 19 Deutschland
- 20 • Individuellere Hilfsangebote, wie Wohnungsver-
- 21 mittlungen
- 22 • Clearingstellen in den Ballungsgebieten für mehr
- 23 Hilfe und Notfallschlafplätze
- 24 • Mehr Angebote für die psychische Gesundheit von
- 25 Obdach- und Wohnungslosen in Ballungsgebieten
- 26 • Ausdehnung des Netzwerkes von den schon vor-
- 27 handenen Hilfsangeboten
- 28 • Gezielte Ansprache der Obdach- und Wohnungslo-
- 29 sen
- 30
- 31

32 **Antrag 193/II/2018**  
33 **KDV Neukölln**  
34 **Der Landesparteitag möge beschließen:**

35  
36 **Kältebahnhöfe als Übergangslösung für Obdachlose**  
37 Wir fordern die SPD-Fraktion im Berliner Abgeord-

38 netenhaus und die sozialdemokratischen Mitglieder

39 des Senats dazu auf, sich dafür einzusetzen, dass die

40 Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) als Übergangslösung

41 weiterhin U-Bahnhöfe im Winter für Obdachlose öff-

42 nen.

43  
44 **Begründung**

45 In Berlin leben schätzungsweise bis zu 10000 Ob-

46 dachlose. Berlin wird in diesem Winter etwa 1500

47 Notschlafplätze zur Verfügung stellen. Das ist einfach

48 zu wenig. Vor diesem Hintergrund will jetzt die BVG

49 auch noch von der gängigen Praxis abrücken, die

50 U-Bahnhöfe als Nachtlager für Obdachlose zu öffnen.

51 Wir haben die Befürchtung, dass dadurch die Wahr-

52 scheinlichkeit steigt, dass es Kältetote gibt. Das wollen

53 wir vermeiden.

Erledigt bei Annahme 194/II/2018 in der Fassung der  
AK (K)

- 1 **Antrag 194/II/2018**  
 2 **KDV Neukölln**  
 3 **Der Landesparteitag möge beschließen:**  
 4  
 5 **Obdachlosigkeit von Frauen wirksam verhindern!**  
 6 Die SPD-Fraktion im Abgeordnetenhaus und die sozial-  
 7 demokratischen Mitglieder des Senats von Berlin wer-  
 8 den aufgefordert, die besondere Problematik obdachlo-  
 9 ser Frauen in Berlin so schnell wie möglich aktiv anzu-  
 10 gehen.  
 11 Konkret sollen die sozialdemokratischen Mitglieder im  
 12 Abgeordnetenhaus und im Senat zur Verhinderung von  
 13 Obdachlosigkeit bei Frauen folgende Maßnahmen er-  
 14 greifen:
- 15 1. Aus den für das Land Berlin in der kommen-  
 16 den EU-Förderperiode 2021-2027 vorgesehenen EU-  
 17 Strukturfondsmittel soll ein Programm aufgelegt  
 18 werden, um gezielt Obdachlosigkeit bei Frauen  
 19 (Prävention) zu verhindern und barrierefreie Unter-  
 20 künfte speziell für obdachlose Frauen mit und ohne  
 21 Kinder mit verbindlichen Qualitätsstandards aus-  
 22 zubauen.
  - 23 2. Um wirksame und bedarfsgerechte Angebote zu  
 24 entwickeln, müssen die zuständigen Bezirksämter  
 25 (Wohnhilfen u.a.) belastbare Daten über obdach-  
 26 lose Frauen nach einheitlichen Vorgaben erheben.  
 27 Dabei sollte u.a. erhoben werden: wie viele Frau-  
 28 en werden von Unterkünften abgewiesen und war-  
 29 um? Wie viele Frauen weisen ihrerseits den Einzug  
 30 in eine Unterkunft zurück und warum? Wie lange  
 31 dauert der Aufenthalt und was schließt sich an?  
 32 Wie werden Frauen über existierende Unterbrin-  
 33 gungsmöglichkeiten informiert und durch wen?
  - 34 3. Auf Senatsebene sind die Daten auszuwerten und  
 35 zum Zweck der gesamtstädtischen und bezirkli-  
 36 chen Steuerung (Bedarfsplanung, Platzangebot er-  
 37 weitern, Projekte initiieren etc.) sowie zur Unterle-  
 38 gung der Einzelmaßnahmen im Operationellen Pro-  
 39 gramm (EU-Förderperiode 2021-2027) nutzbar zu  
 40 machen. Obdachlose Frauen müssen sichtbar wer-  
 41 den!
  - 42 4. Frauen in Notsituationen müssen informiert wer-  
 43 den, dass es Unterkünfte nur für Frauen gibt und  
 44 wo diese sind. Die Information muss den Frauen  
 45 pro-aktiv durch die Bezirksämter und das Landes-  
 46 amt für Flüchtlingsangelegenheiten niedrigschwel-  
 47 lig und sofort zur Verfügung gestellt werden. Für  
 48 geflüchtete Frauen muss das Land die Möglichkeit  
 49 schaffen, getrennt von Männern untergebracht zu  
 50 werden.
  - 51 5. Die Wohnhilfen in den Bezirksämtern sind personell  
 52 bedarfsgerecht auszustatten.
  - 53 6. Die Wohnungslosen-Forschung unter Berücksichti-  
 54 gung geschlechter-differenzierter Merkmale ist ge-  
 55 zielt zu fördern.
- 56  
 57  
 58

**Annahme in der Fassung der Antragskommission (K)**

**Obdachlosigkeit wirksam bekämpfen!**

Die SPD-Fraktion im Abgeordnetenhaus und die sozial-  
 demokratischen Mitglieder des Senats von Berlin wer-  
 den aufgefordert, Obdachlosigkeit in Berlin wirksam zu  
 verhindern. Dabei ist die besondere Problematik ob-  
 dachloser Frauen in Berlin so schnell wie möglich aktiv  
 anzugehen.

Konkret sollen die sozialdemokratischen Mitglieder im  
 Abgeordnetenhaus und im Senat folgende Maßnah-  
 men ergreifen:

1. Aus den für das Land Berlin in der kommen-  
 den EU-Förderperiode 2021-2027 vorgesehenen EU-  
 Strukturfondsmittel soll ein Programm aufgelegt  
 werden, um gezielt Obdachlosigkeit bei Frauen  
 (Prävention) zu verhindern und barrierefreie Unter-  
 künfte speziell für Obdachlose mit und ohne Kinder  
 mit verbindlichen Qualitätsstandards auszubauen.
2. Um wirksame und bedarfsgerechte Angebote zu  
 entwickeln, müssen die zuständigen Bezirksämter  
 (Wohnhilfen u.a.) belastbare Daten über Obdachlo-  
 se nach einheitlichen Vorgaben erheben. Dabei soll-  
 te u.a. erhoben werden: wie viele Frauen werden  
 von Unterkünften abgewiesen und warum? Wie  
 viele Frauen weisen ihrerseits den Einzug in eine  
 Unterkunft zurück und warum? Wie lange dauert  
 der Aufenthalt und was schließt sich an? Wie wer-  
 den Frauen über existierende Unterbringungsmög-  
 lichkeiten informiert und durch wen?
3. Auf Senatsebene sind die Daten auszuwerten und  
 zum Zweck der gesamtstädtischen und bezirkli-  
 chen Steuerung (Bedarfsplanung, Platzangebot er-  
 weitern, Projekte initiieren etc.) sowie zur Unterle-  
 gung der Einzelmaßnahmen im Operationellen Pro-  
 gramm (EU-Förderperiode 2021-2027) nutzbar zu  
 machen. Die statistischen Ämter von Bund und Län-  
 dern sollen beauftragt werden, eine Obdach- und  
 Wohnungslosenstatistik zu erarbeiten. Obdachlose  
 müssen sichtbar werden!
4. Frauen in Notsituationen müssen informiert wer-  
 den, dass es Unterkünfte nur für Frauen gibt und  
 wo diese sind. Die Information muss den Frauen  
 pro-aktiv durch die Bezirksämter und das Landes-  
 amt für Flüchtlingsangelegenheiten niedrigschwel-  
 lig und sofort zur Verfügung gestellt werden. Für  
 geflüchtete Frauen muss das Land die Möglichkeit  
 schaffen, getrennt von Männern untergebracht zu  
 werden.
5. Die Wohnhilfen in den Bezirksämtern sind personell  
 bedarfsgerecht auszustatten.
6. Die Wohnungslosen-Forschung unter Berücksichti-  
 gung geschlechter-differenzierter Merkmale ist ge-

1 **Begründung**

2 Obdachlosigkeit ist eine besondere Ausprägung  
3 von Armut. Sie trifft Frauen anders als Män-  
4 ner. Und sie steigt seit Jahren kontinuierlich an.  
5 Schätzungen zufolge waren 2016 ca. 860.000  
6 Menschen in Deutschland ohne Wohnung – seit  
7 2014 ist dies ein Anstieg um ca. 150 % (Quelle:  
8 [http://www.bagw.de/de/themen/zahl\\_der\\_wohnungslosen/](http://www.bagw.de/de/themen/zahl_der_wohnungslosen/)).  
9 Von 2017 bis 2018 ist danach mit einem weiteren Zu-  
10 wachs um ca. 350.000 auf dann ca. 1,2 Millionen  
11 wohnungslose Menschen bundesweit zu rechnen.

12  
13 Die Obdachlosigkeit von Frauen ist oft nicht sichtbar.  
14 Man spricht auch von „verdeckter Obdachlosigkeit“.  
15 Frauen leben nicht so oft wie Männer auf der Straße.  
16 Sie versuchen unterzukommen bei Freund\*innen, Ange-  
17 hörigen usw. Das schafft Abhängigkeiten, Zwangslagen  
18 und neue Not. Der Einzug in eine Unterkunft speziell für  
19 obdachlose Frauen ist für viele dieser Frauen die letzte  
20 Rettung. Aber es gibt im Land Berlin kaum Unterkünfte  
21 dieser Art und den betroffenen Frauen ist oft gar nicht  
22 bekannt, dass es solche Unterkünfte für sie gibt. Die SPD  
23 muss diesen besonders schutzbedürftigen Frauen, die  
24 oftmals auch Kinder haben, mehr Augenmerk schen-  
25 ken.

26  
27 Es müssen frauenspezifische Angebote entstehen, da-  
28 mit Frauen in Sicherheit ihr Leben wieder organisieren  
29 können. Hierfür sollte die SPD Berlin rechtzeitig bei der  
30 Verteilung der EU-Strukturfondsmittel entsprechende  
31 Schwerpunkte setzen und Projekte vorschlagen.

32  
33 Es gibt keine geschlechterdifferenzierte Statistik; ver-  
34 wertbare Daten zu obdachlosen Frauen mit und oh-  
35 ne Kinder existieren nicht. Das muss sofort geändert  
36 werden. Andernfalls kann der Bedarf an Unterbrin-  
37 gungsplätzen nicht eingeschätzt, der Ausbau nicht ge-  
38 zielt vorangetrieben werden. Ohne Daten können we-  
39 der das Land noch die Bezirke gezielt steuern. Ohne  
40 die passenden Daten können wichtige Präventivmaß-  
41 nahmen nicht gezielt ergriffen werden (wie beispiels-  
42 weise durch die gesetzliche Verpflichtung von Vermie-  
43 tern, Mietschulden sofort zu melden und Wohnungs-  
44 räumungen abzuwenden).

45  
46 Die Frauen sind von den Bezirksämtern aktiv zu in-  
47 formieren über die frauenspezifischen Unterbringungs-  
48 möglichkeiten. Dieser Pflicht muss auch für das Landes-  
49 amt für Flüchtlingsangelegenheiten nachkommen.

50  
51 Obdachlosigkeit von Frauen mit und ohne Kinder  
52 muss im Hinblick auf ihre Ursachen und Wirkungen  
53 wissenschaftlich erforscht werden, wie dies beispiels-  
54 weise in Großbritannien selbstverständlich ist (Quelle:  
55 [http://www.bagw.de/de/themen/zahl\\_der\\_wohnungslosen/](http://www.bagw.de/de/themen/zahl_der_wohnungslosen/)).  
56 Dazu müssen Fördermittel zur Verfügung gestellt wer-  
57 den.

zielt zu fördern.

7. Wohnungs- und Obdachlose haben ein Bedürf-  
nis nach Mobilität, um verschiedene Anlaufstellen,  
Hilfseinrichtungen und soziale Projekte in der Stadt  
aufsuchen zu können. Sie sind dazu auf den ÖPNV  
angewiesen. Bei der derzeit laufenden Überarbei-  
tung der Tarifstruktur muss dafür eine Lösung ge-  
funden werden, die verhindert, dass Obdachlose  
kriminalisiert werden.

8. Wir begrüßen, dass der Senat und die BVG eine Lö-  
sung gefunden haben, dass Räume der U-Bahnhöfe  
im Winter weiterhin als Übergangslösung für Ob-  
dachlose genutzt werden können und gleichzeitig  
die Sicherheit gewährleistet wird.

- 1 **Antrag 195/II/2018**  
2 **KDV Mitte**  
3 **Der Landesparteitag möge beschließen:**  
4  
5 **Frauengerechte Leitlinien für Wohnungslosenhilfe**  
6 Der Berliner Senat und das Bezirksamt Mitte werden  
7 aufgefordert die Leitlinien von 1999 zur Wohnungs-  
8 losenhilfe fortzuschreiben und dabei die Bedarfe von  
9 Frauen mit und ohne Kinder in der Wohnungslosenpo-  
10 litik zu berücksichtigen.  
11 Hierzu zählen u.a.:
- 12 1. **Wohnungslosenstatistik:** Die Zahlen von woh-  
13 nungslosen Menschen in Berlin sind zu erfassen.  
14 Basierend auf der Wohnungslosenstatistik müs-  
15 sen die besonderen Bedarfe von Frauen mit und  
16 ohne Kinder in Berlin bei der Wohnungslosenhilfe  
17 ermittelt werden.
  - 18 2. **Beratungsstellen für Frauen:** Es muss ein flächende-  
19 ckendes Netz von Beratungsstellen für Frauen in be-  
20 sonderen sozialen Schwierigkeiten entwickelt wer-  
21 den. Die Beratungsstellen müssen niedrigschwellig  
22 arbeiten, damit Frauen nicht erst ein Hilfsange-  
23 bot wahrnehmen, wenn sie auf der Straße leben,  
24 sondern bereits dann, wenn es noch Möglichkeiten  
25 gibt, den Wohnungsverlust abzuwenden. Die Be-  
26 ratungsstellen müssen über qualifizierte Mitarbei-  
27 ter\*innen verfügen, die mit den spezifischen Grün-  
28 den für die Wohnungslosigkeit und Wohnungsnot  
29 von Frauen vertraut sind.
  - 30 3. **Frauen Wohnungsloseneinrichtungen:** Die Vor-  
31 haltung von Wohnungsloseneinrichtungen aus-  
32 schließlich für Frauen mit und ohne Kinder mit  
33 ausreichendem weiblichen Fachpersonal ist als  
34 Standard einzuführen und umzusetzen. Bei der Un-  
35 terbringung ist darauf zu achten, dass Frauen mit  
36 ihren Kindern gemeinsam untergebracht werden  
37 können. Die Einrichtungen sollten zentral in der  
38 Nähe von Kitas und Schulen sowie Arbeitsstätten  
39 und Angeboten des ÖPNV liegen.
  - 40 4. **Frauen- und kindergerechte gemischte ASOG Ein-  
41 richtungen:** Bei gemischten (Männer und Frauen)  
42 – ASOG Unterkünften müssen ausreichend frauen-  
43 und familiengemäße Gemeinschaftsflächen vor-  
44 handen sein. Es müssen Sozialarbeiter \* innen mit  
45 vereinbartem Betreuungsschlüssel und frauen- und  
46 familiengemäßer Beratung vorhanden sein. Die  
47 ASOG-Standards müssen überprüft werden, ob sie  
48 kindergerecht und auch für Frauen passend sind.
  - 49 5. **Barrierefreiheit in ASOG Einrichtungen:** Frauen mit  
50 Beeinträchtigungen haben ebenso ein Recht auf  
51 Schutz und Hilfe, d.h. auch die Einrichtungen der  
52 Wohnungslosenhilfe haben barrierefrei gestaltet  
53 zu sein.
- 54 **Begründung**  
55 **Problematik steigende Wohnungslosigkeit in Berlin:**  
56 Berlin hält ein seit Jahren weiterentwickeltes diffe-  
57 renziertes Wohnungslosenhilfesystem bereit, das nied-  
58 rigschwellig erreichbare Aufenthalts- und Beratungs-

Erledigt bei Annahme 194/II/2018 in der Fassung der  
AK (K)

1 möglichkeiten, Übernachtungsstätten, ambulante Hil-  
 2 fen, kommunale Fachstellen für Wohnungslosenhilfe,  
 3 Wohnprojekte besonderer Art, stationäre Einrichtungen  
 4 etc. umfasst. Trotz aller Bemühungen dieses System  
 5 in allen Angebotsstrukturen zu verbessern, ist die Woh-  
 6 nungslosenhilfe und die Situation der betroffenen Men-  
 7 schen eher schwieriger geworden, ihre Anzahl nimmt  
 8 insgesamt zu.

9 Waren es in 2002 noch 6.600 wohnungslose Menschen,  
 10 so sind Ende 2017 rund 40.000 Menschen wohnungslos.  
 11 (Geschätzte Angaben vom BAGW)

12 Die steigende Wohnungslosigkeit stellt aktuell eine der  
 13 großen Herausforderungen des Landes Berlin dar.

14 Die Wohnungssituation verschärft sich zunehmend,  
 15 unter anderem wegen des angespannten Wohnungs-  
 16 marktes, des allgemeinen Zuzugs in die Stadt und we-  
 17 gen migrationspezifischer Besonderheiten wie der so-  
 18 zialhilferechtlichen Stellung von EU-Bürgerinnen und -  
 19 Bürgern sowie der steigenden Anzahl anerkannter Ge-  
 20 flüchteter mit Wechsel des Rechtskreises in das Sozial-  
 21 gesetzbuch II oder XII.

22 **Leitlinien Wohnungslosenhilfe:**

23 Das Land Berlin hat zuletzt 1999 die *Leitlinien zur Hilfe*  
 24 *für Wohnungslose in Berlin – Obdachlosenrahmenplan* –  
 25 erarbeitet und dem Abgeordnetenhaus zur Kenntnis ge-  
 26 geben. Die gesamtgesellschaftlichen Veränderungspro-  
 27 zesse, sei es in rechtlicher Hinsicht, sei es in Folge von  
 28 EU-Zuwanderung oder der steigenden Zahl anerkannter  
 29 Geflüchteter, insbesondere im Zusammenhang mit  
 30 Armut oder in sichtbaren Schnittstellen unterschied-  
 31 licher Sozialleistungssysteme zwischen SGB II, SGB V,  
 32 SGB VIII, SGB XI und SGB XII, haben zu der Erkenntnis ge-  
 33 führt, die ursprünglichen Leitlinien von 1999 einer Fort-  
 34 schreibung zuzuführen. Damit müssen innerhalb der  
 35 Berliner Rahmenbedingungen die vorhandenen Struk-  
 36 turen und Abläufe überprüft und mit neuen Perspekti-  
 37 ven ausgestattet werden, die eine handlungsfähige Me-  
 38 tropole ausmachen.

39 Die in den Jahren seit 1999 geführten Diskussionen –  
 40 unter Begleitung diverser Beratergruppen – haben zu  
 41 mehreren Entwürfen zur Weiterentwicklung der Leitli-  
 42 nien geführt, konnten jedoch in einen zwischen Verwal-  
 43 tung, Trägern, Verbänden und Interessengruppen aus-  
 44 gewogenen Prozess nicht übersetzt werden.

45 Der Berliner Senat plant, neue Leitlinien zu verabschie-  
 46 den. Diese sollen unter breiter Beteiligung der Akteu-  
 47 rinnen und Akteure der Wohnungslosenhilfe entwickelt  
 48 werden.

49 Der gemeinsame Arbeitsprozess wird 2018 und 2019 in  
 50 Form von Strategiekonferenzen organisiert.

51 Ziel der Konferenzen ist es, die Herausforderungen und  
 52 Handlungserfordernisse zu identifizieren, die der Senat  
 53 bei der Konzeption einer bedarfsgerechten gesamtstäd-  
 54 tischen Strategie der Wohnungslosenhilfe berücksichti-  
 55 gen sollte. Arbeitsgrundlage ist ein erster Entwurf für  
 56 neue Leitlinien, der als Positionspapier des Berliner Se-  
 57 nats bei der 1. Berliner Strategiekonferenz Wohnungs-  
 58 losenhilfe vorgestellt wurde. An dem Entwurf arbeiten  
 59 neun Arbeitsgruppen, die auch nach der Strategiekon-



1 ferenz die Themenschwerpunkte weiterverfolgen; die  
 2 Ergebnisse werden in die nächste Strategiekonferenz  
 3 einfließen. Die nächste Strategiekonferenz ist für den  
 4 Herbst 2018 geplant.

5 Die Arbeitsgruppe 9: Frauen und Familien in Woh-  
 6 nungsnot verfolgt das Ziel eine frauengerechte Woh-  
 7 nungslosenhilfe bzw. -politik in den Leitlinien zu veran-  
 8 kern. Diese sollten auch von dem Berliner Senat verbind-  
 9 lich in die Leitlinien aufgenommen und von der Koaliti-  
 10 on verfolgt werden.

11 **Wohnungslosigkeit von Frauen mit und ohne Kinder:**

12 Da es in Deutschland keine gesetzliche Wohnungslo-  
 13 senstatistik und keine Wohnungsnotfallberichterstat-  
 14 tung gibt, können das Ausmaß der Wohnungslosigkeit  
 15 sowie die soziale Zusammensetzung der Bevölkerungs-  
 16 gruppe nur geschätzt werden. In 2010 betrug der Anteil  
 17 der wohnungslosen Frauen laut Dokumentationssys-  
 18 tem zur Wohnungslosigkeit (DzW) der BAG Wohnungs-  
 19 losenhilfe e. V. 24,2 %. Insgesamt schätzt die BAGW  
 20 den Frauenanteil an den wohnungslosen Menschen in  
 21 Deutschland auf 26 %.

22 Die Schätzung wird schwieriger, da wohnungslose Frau-  
 23 en meistens nicht öffentlich sichtbar auf der Straße le-  
 24 ben, sondern ohne eigene mietrechtliche Absicherung  
 25 bei Bekannten oder Verwandten. In dieser Situation  
 26 befinden sie sich unter hohem Anpassungsdruck und  
 27 in großer Abhängigkeit. Es besteht ständig die Gefahr,  
 28 dass sie bei Konflikten mit den Unterkunftsgebern aus  
 29 der Wohnung vertrieben werden oder sie vor Gewaltan-  
 30 wendung fliehen müssen (allein oder mit Kindern). Oft-  
 31 mals suchen sie dann, um nicht auf der Straße leben zu  
 32 müssen, neue „Wohnungsgeber“. Dadurch sind häufig  
 33 wechselnde unsichere Unterkünfte kennzeichnend für  
 34 die Lebenslagen wohnungsloser Frauen. Die Frauen, de-  
 35 nen nichts als die Straße bleibt, sind permanent der Ge-  
 36 fahr physischer und psychischer Angriffe ausgesetzt. Sie  
 37 versuchen sich davor zu schützen, indem sie ihre Situa-  
 38 tion zu verbergen versuchen, sei es durch entsprechen-  
 39 des Verhalten und Kleidung oder eben durch die prekäre  
 40 und z.T. gefährvolle Unterkunft bei anderen.

41 Wohnungslose Frauen, die der Prostitution nachgehen,  
 42 leben in den Häusern ihrer Zuhälter. Oder sie werden  
 43 durch ihre ebenfalls wohnungslosen Partner zur Prosti-  
 44 tution gezwungen. Dies kann auf der Straße der Fall  
 45 sein, aber auch in Einrichtungen der Wohnungslosen-  
 46 hilfe. In jedem Fall sind sie extremer Unterdrückung,  
 47 Gewalt und Beschneidung ihrer Freiheit ausgesetzt. Sie  
 48 haben somit keinen Zugang zum herkömmlichen Hilfe-  
 49 system und zur persönlichen Hilfe. Das Hilfesystem für  
 50 Wohnungslose muss stärker als bisher die Belange und  
 51 die Schutzbedürfnisse von Frauen in den Blick nehmen.  
 52 Denn es zeigt sich, dass die Ursachen und Erscheinungs-  
 53 formen von Wohnungslosigkeit bei Frauen und Män-  
 54 nern unterscheiden. Daher unterscheiden sich auch die  
 55 Bedarfe wohnungsloser Frauen von denen der Männer.

56 **Problemsituation der Wohnungslosenhilfe für Frauen:**

57 Weder in den Leitlinien der Wohnungslosenhilfe noch  
 58 in der Realität finden die Bedarfe der wohnungslosen  
 59 Frauen nach besonderem Schutz für sich und ihre Kin-

1 der Berücksichtigung.  
2 In den Leitlinien wird die Notwendigkeit zielgruppenori-  
3 entierter Beratungs- und Betreuungsmaßnahmen be-  
4 tont. Tatsache ist jedoch: Beratungsstellen ausschließ-  
5 lich für wohnungslose Frauen sind in Berlin sehr rar ge-  
6 sät. Und das vorhandene Angebot an Beratungsstellen  
7 für Männer und Frauen stellt keine gesonderten Zeiten,  
8 nur für Frauen, zur Verfügung.  
9 Da viele Frauen körperliche und sexuelle Gewalt erfah-  
10 ren mussten, haben sie ein Anrecht auf ein Hilfesystem  
11 ohne Gefahr der sexuellen Belästigungen und der sexu-  
12 ellen Gewalt, das ihnen die Chance bietet, ihre Gewalt-  
13 erfahrungen zu thematisieren.  
14 Dabei sollten den Frauen Tagesaufenthalte und Not-  
15 übernachtungen bereitgestellt werden, die ausschließ-  
16 lich Frauen vorbehalten sind. Frauen brauchen die Op-  
17 tion, von Sozialarbeiterinnen beraten und betreut wer-  
18 den zu können, die die Lebenssituation wohnungsloser  
19 Frauen kennen. Nur so wird es den betroffenen Frauen  
20 erleichtert, ihre Probleme, z.B. Gewalterfahrungen, se-  
21 sexueller Mißbrauch, Angst vor Trennung etc. anzuspre-  
22 chen. Die Wohnungsloseneinrichtungen für wohnungs-  
23 lose Frauen müssen in ihrer Konzeption die weiblichen  
24 Verläufe und Bewältigungsmuster von Wohnungslosig-  
25 keit ausreichen berücksichtigen. Das wörtlich zu neh-  
26 mende Sicherheits- und Autonomiebedürfnis der be-  
27 troffenen Frauen muss gewährleistet sein.  
28 In Einrichtungen, in denen auch Männer leben, erle-  
29 ben Frauen immer wieder psychische und physische An-  
30 griffe und somit keinen Schutz. Zudem ist die Hemm-  
31 schwelle für Frauen, diese Einrichtungen überhaupt  
32 aufzusuchen, immens hoch. Einrichtungen, die auf die  
33 Bedarfe von Frauen und Kindern zugeschnitten sind,  
34 stehen nicht in ausreichendem Umfang zur Verfügung.  
35 Auch greifen in Unterkünften und Wohnheimen nicht  
36 die rechtlichen Möglichkeiten des im Jahr 2002 in  
37 Kraft getretenen Gewaltschutzgesetzes, d.h. die Weg-  
38 weisung einer gewalttätigen Person und eine befristete  
39 Überlassung der Unterkunft sind auf dieser gesetzli-  
40 chen Grundlage nicht möglich.  
41 Insbesondere für Frauen und Kinder sind keine beson-  
42 deren Vorkehrungen getroffen worden. Es besteht kein  
43 besonderer Schutz für Frauen und/oder Kinder in ge-  
44 mischten Einrichtungen mit Männern und Frauen. Es ist  
45 für die meisten Frauen, insbesondere für von Gewalt  
46 betroffene Frauen, nicht akzeptierbar, zusammen mit  
47 Männern in niedrighwelligen Einrichtungen unterge-  
48 bracht zu werden. Doch die Platzkapazitäten in frauen-  
49 spezifischen Einrichtungen sind bei Weitem nicht aus-  
50 reichend. So bieten Träger wie GEBEWO pro gGmbH,  
51 AWO Berlin Wohle Spree und Sozialdienst Katholischer  
52 Frauen e.V. Berlin jeweils 9-10 Plätze ausschließlich nur  
53 für Frauenunterbringungen an.  
54 Es müssen dringend mehr frauenspezifische Einrichtun-  
55 gen geschaffen werden – keine Frage darf abgewiesen  
56 werden und schutzlos oder unversorgt bleiben!  
57 In der Überarbeitung der Leitlinien für Wohnungslosen-  
58 hilfe in 2018 und 2019 sehen wir die Chance, die Auf-  
59 merksamkeit für die Gruppe wohnungsloser Frauen zu

1 schärfen und Prinzipien des Gendermainstreaming für  
2 das Handeln des Senats und aller anderen beteiligten  
3 Akteure auf dem Gebiet der Wohnungslosenhilfe ver-  
4 bindlich festzuschreiben.  
5 Die besondere Schutzbedürftigkeit der Zielgruppe von  
6 Frauen mit ohne Kinder muss sich in allen Teilen der  
7 Leitlinien widerspiegeln; im Bereich der Prävention von  
8 Wohnraumverlust ebenso wie in den Bereichen der Be-  
9 ratung und Unterbringung von wohnungslosen Frauen  
10 mit und ohne Kinder. Der Reintegration von Frauen mit  
11 Gewalterfahrungen und alleinerziehender Frauen soll-  
12 ten Priorität eingeräumt werden.

13 **Antrag 196/II/2018**

14 **KDV Mitte**

15 **Der Landesparteitag möge beschließen:**

16 **Der Bundesparteitag möge beschließen:**

17

18 **Verhinderung von Obdachlosigkeit und Kindesentzug  
19 bei Alleinerziehenden**

20 Wohnen ist in jeder Form – Hauptmie-  
21 te/Untermiete/Zeitmiete/Eigentum – bei Alleiner-  
22 ziehenden unter besonderen Schutz zu stellen, damit  
23 deren Kinder nicht obdachlos werden und aus ihren  
24 Elternhäusern entnommen werden können. Das bedeu-  
25 tet auch die gesetzliche Aussetzung der Sanktionierung  
26 nach SGB II für Alleinerziehende.

27

28 **Begründung**

29 Häufiger als gedacht werden Alleinerziehende ob-  
30 dachlos. Das bedeutet, dass deren Kinder ebenfalls  
31 plötzlich ohne ein Heimstatt ausgestattet sind und  
32 von heute auf morgen auf der Straße leben müssen.  
33 Das Kind verliert nicht nur seine gewohnte Umgebung,  
34 sondern auch seine psychische Stabilität und erlebt ein  
35 Trauma. Um wenigstens dem Kind gerecht zu werden,  
36 kommt es immer häufiger dazu, dass Kinder aus ihren  
37 obdachlos gewordenen Familien, veranlasst durch das  
38 Jugendamt, „entnommen“ und in Pflegefamilien oder  
39 Einrichtungen gegeben werden, um sie so besser zu  
40 schützen.

41

42 Hintergrund dazu ist oft, dass bedingt durch das SGB II  
43 Vermieter verunsichert werden an Alleinerziehende mit  
44 Arbeitslosengeld II eine Wohnung zu vermieten. Es ist  
45 ein Teufelskreis, aus dem schwer herauszukommen ist.  
46 Um diesen zu durchbrechen, ist es besser den Alleiner-  
47 ziehenden eine Wohn- und Mietgarantie für ihre Woh-  
48 nungen zu geben. Gerade nach einer Trennung, die ja  
49 viele Vorgeschichten hat, sind Trennungseltern oftmals  
50 labil und müssen erst ihr Standing in der Gesellschaft  
51 wiedererlangen, oft kommt es zusätzlich noch zu Sank-  
52 tionen nach SGB II. Da es im SGB II keine Ausnahmen  
53 für Trennungseltern gibt, werden die Gelder solange ge-  
54 kürzt, bis manche ihre Wohnung verlieren. Eltern mit  
55 Kindern muss daher ausnahmslos geholfen werden, so  
56 dass es nicht erst zu einer solch dramatischen Situati-

Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT

1 on, zu Obdachlosigkeit und „Entnahme“ aus Familien,  
2 kommen kann.

3 **Antrag 197/II/2018**

4 **KDV Friedrichshain-Kreuzberg**

5 **Der Landesparteitag möge beschließen:**

6 **Der Bundesparteitag möge beschließen:**

7

8 **Teilhabechancengesetz**

9 Die SPD begrüßt den Regierungsentwurf eines Teilhabe-  
10 chancengesetzes. Es sieht die Übernahme des Arbeits-  
11 entgelts für Menschen über 25 Jahre, welche entweder  
12 seit 7 bzw. 2 Jahren im SGB II – Bezug sind. Intendier-  
13 te Zielsetzung ist die nachhaltige Integration von Men-  
14 schen aus der Langzeitarbeitslosigkeit in den 1. Arbeits-  
15 markt.

16

17 **Die SPD-Bundestagsfraktion wird aufgefordert, im par-**  
18 **lamentarischen Verfahren folgendes zu berücksichti-**  
19 **gen:**

- 20 • Der Einsatz dieses Förderinstrumentes muss auf  
21 dem Prinzip der Freiwilligkeit beruhen. Menschen  
22 mit Förderanspruch sollen entscheidende Mitspra-  
23 che haben, ob das Instrument Anwendung findet  
24 bzw. mit welcher Arbeitsstelle ein gefördertes Ar-  
25beitsverhältnis eingegangen wird. Zugleich darf es  
26 keinerlei Sanktionierung geben, wenn die Maßnah-  
27 me einseitig oder beidseitig vorzeitig beendet wird.  
28 • Geförderte Arbeitsverhältnisse müssen dem  
29 Kriterium der Zusätzlichkeit bzw. der Wettbe-  
30 werbsneutralität genügen. In diesem Sinne dürfen  
31 keine bestehenden Arbeitsverhältnisse durch  
32 geförderte Arbeitsverhältnisse ersetzt werden.  
33 Die Arbeitgeber\*innen haben dies durch geeig-  
34 nete Maßnahmen darzustellen. Entsprechende  
35 Maßnahmen sollen durch einen konzertierten  
36 Prozess unter Beteiligung von Gewerkschaften,  
37 Arbeitgeber\*innenverbänden, Sozialverbänden  
38 und öffentliche Vertreter\*innen festgelegt werden.  
39 • Die Förderung darf tarifliche Regelungen nicht  
40 unterlaufen bzw. dazu führen die Tariflandschaft  
41 mittel- bis langfristig zu schwächen. Daher müssen  
42 bei der Auswahl der Förderung, tarifliche Beschäfti-  
43 gungsverhältnisse stets nicht-tariflichen Beschäfti-  
44 gungen vorgezogen werden.

45

46

47 **Begründung**

48 Am 18. Juli 2018 wurde vom Bundeskabinett der Ent-  
49 wurf für das Teilhabechancengesetz verabschiedet. Im  
50 Detail wird durch die Übernahme des Arbeitsentgelts  
51 gegen anhaltende Arbeitslosigkeit vorgegangen und  
52 präventiv einer Verstetigung von Arbeitslosigkeit  
53 vorgebeugt.

54

55 Insgesamt bestehen zwei Fördergruppen. Zum einen  
56 gilt die Förderung Menschen, die über 25 Jahre alt und

Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT

1 die seit über 7 Jahren im ALG II – Bezug sind. Für die-  
2 se wird das Arbeitsentgelt in Höhe des Mindestlohnes  
3 übernommen. Förderfähig sind hierbei nur sozialversi-  
4 cherungspflichtige Anstellungen bei privaten sowie öf-  
5 fentlichen Arbeitgebern. Die Gesamtförderung ist auf 5  
6 Jahre ausgelegt, wobei in den ersten beiden Jahren der  
7 Förderung 100 % des Arbeitsentgelts übernommen und  
8 in den Jahren 3 bis 5 die Förderung sukzessiv um jeweils  
9 10 % auf schließlich 70 % gemindert wird.

10  
11 Zum anderen soll sich der präventive Charakter des Ge-  
12 setzes durch die Förderfähigkeit von Menschen, die über  
13 25 alt und seit 2 Jahren im ALG-II Bezugskreis sind, ent-  
14 falten. Die Förderung ist für diesen Kreis auf 2 Jahre aus-  
15 gelegt, bei dem im ersten Jahr 75 % und im zweiten Jahr  
16 50 % des Arbeitsentgelts übernommen wird. Zugleich  
17 besteht eine Nachbeschäftigungspflicht der Arbeitge-  
18 ber\*innen von 6 Monaten nach Beendigung der Förde-  
19 rung.

20  
21 Die Vorteile dieses Gesetzes liegen auf der Hand:

- 22 • Menschen sind wieder Teil des normalen Arbeitsle-  
23 bens
- 24 • Sie erfahren Anerkennung für ihre Leistungen
- 25 • Sie erhalten für die Dauer der Förderung mehr indi-  
26 viduelle Planungssicherheit
- 27 • Sie können im Arbeitsumfeld neue Fähigkeiten er-  
28 erwerben bzw. ihre bestehenden Fähigkeiten weiter-  
29 entwickeln
- 30 • Es besteht eine erhöhte Chance auf eine nachhalti-  
31 ge Integration in den 1. Arbeitsmarkt
- 32 • Es werden Anwartschaften auf das Arbeitslosen-  
33 geld (SGB I) erworben, wodurch eine Rückkehr in  
34 das SGB II System nach der Förderzeit vermieden  
35 wird

36 Zugleich werden durch das neue Gesetz aber auch Risi-  
37 ken offenbar, die einer Nachjustierung des gesetzlichen  
38 Rahmens bedürfen:

- 39 • staatliche Lohnsubventionen auf Niveau des Min-  
40 destlohns können zu einer Ausweitung der Beschäf-  
41 tigten im Niedriglohnssektor führen
- 42 • eine uneingeschränkte Subventionierung auf Min-  
43 destlohnniveau könnte zu einem Konkurrenzdruck  
44 zwischen regulär Beschäftigten und geförderten  
45 Beschäftigten führen
- 46 • Menschen werden möglicherweise unterhalb ihrer  
47 Qualifikation entlohnt
- 48 • „Mitnahmeeffekte“ könnten erzeugt werden, ohne  
49 wirkliche zusätzliche Beschäftigung zu schaffen
- 50 • Insgesamt könnten tarifliche Regelungen unter  
51 Druck geraten
- 52 • eine sinkende Arbeitslosenquote führt möglicher-  
53 weise zu einer statistischen Legitimation bestehen-  
54 der Arbeitsförderungsinstrumentarien und Vertei-  
55 lungsverhältnisse, wobei tatsächlich eine steigende  
56 Anzahl atypischer Beschäftigung vorliegt

57 Folgende Maßnahmen sind hierdurch erforderlich, um  
58 skizzierte Risiken zu verhindern und dargestellte posit-  
59 iva Wirkungen des Teilhabechancengesetzes nachhaltig

- 1 zu realisieren (Detail s. Beschluss):  
2 • Einhaltung Kriterium der Freiwilligkeit  
3 • Einhaltung Kriterium der Zusätzlichkeit bzw. der  
4 Wettbewerbsneutralität  
5 • Harmonie mit der Tariflandschaft

6 **Antrag 198/II/2018**

7 **Juso LDK**

8 **Der Landesparteitag möge beschließen:**

9 **Der Bundesparteitag möge beschließen:**

10

11 **Das Teilhabechancengesetz – den sozialen Arbeits-**  
12 **markt nachhaltig gestalten!**

13 Seit über zehn Jahren arbeitet unser Sozialstaat nun-  
14 mehr nach dem politischen Mantra „Fördern und For-  
15 dern“. Das Handeln der Bundesagentur für Arbeit an  
16 sich basiert weiter auf dem Prinzip der „Produktein-  
17 satzlogik“, wodurch jeder Mitteleinsatz durch einen be-  
18 triebswirtschaftlichen Nettogewinn gerechtfertigt sein  
19 muss. Das Wohl der Menschen, die in dem geschaffenen  
20 sog. Hartz-System stecken, wird damit einem wirt-  
21 schaftlichen Kalkül untergeordnet. Damit ist dieses Sys-  
22 tem in seiner Gesamtheit abzulehnen und muss von  
23 Grund auf reformiert werden.

24

25 Auf dem Weg zur Reformierung unseres Sozialstaates  
26 werden jedoch auch Instrumente vorgestellt, die sich  
27 zwar immer noch in der skizzierten „Hartz-Logik“ bewe-  
28 gen, jedoch mehr als zuvor das Wohl der Betroffenen in  
29 den Vordergrund rücken. In diesem Sinne ist der sozial-  
30 demokratische Vorstoß zur Bekämpfung und präventi-  
31 ven Vorbeugung von Langzeitarbeitslosigkeit durch das  
32 neue Teilhabechancengesetz zu begrüßen.

33

34 Insgesamt entfaltet sich das neue Förderinstrumenta-  
35 rium in Form einer Übernahme des Arbeitsentgelts für  
36 Menschen über 25 Jahre, welche entweder seit 7 bzw. 2  
37 Jahren im SGB II – Bezug sind. Intendierte Zielsetzung  
38 ist die nachhaltige Integration von Menschen aus der  
39 Langzeitarbeitslosigkeit in den 1. Arbeitsmarkt. Zugleich  
40 könnten sich durch das staatliche Handeln negative so-  
41 zioökonomische Risiken realisieren, wodurch der inten-  
42 dierte positive Effekt des Gesetzes gemindert werden  
43 könnte.

44

45 **Folgende Maßnahmen sind hierdurch erforderlich:**

- 46 • Der Einsatz dieses Förderinstrumentes muss auf  
47 dem Prinzip der Freiwilligkeit beruhen. Menschen,  
48 mit Förderanspruch, sollen entscheidende Mitspra-  
49 che haben, ob das Instrument Anwendung findet  
50 bzw. mit welcher Arbeitsstelle ein gefördertes Ar-  
51beitsverhältnis eingegangen wird. Zugleich darf es  
52 keinerlei Sanktionierung geben, wenn die Maßnah-  
53 me einseitig oder beidseitig vorzeitig beendet wird.  
54 Niemand darf gezwungen sein, sich der Verwer-  
55 tungslogik, in der marktwirtschaftliche Arbeitsver-  
56 hältnisse in der Regel organisiert werden, zu unter-

**Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT**

- 1 werfen. Aus unserer sozialistischen Tradition her-  
 2 aus hat Arbeit einen hohen Stellenwert für sozia-  
 3 le Teilhabe und gesellschaftliches Mitwirken. Men-  
 4 schen sollte deswegen die Möglichkeit gegeben  
 5 werden, durch Arbeit ein Gefühl der Selbstverwirk-  
 6 lichung zu erhalten. Allerdings müssen wir aner-  
 7 kennen, dass nicht alle diese Form der vergüteten  
 8 täglichen Betätigung nachgehen wollen oder kön-  
 9 nen. Alle die dazu nicht in der Lage sind, sollten auch  
 10 nicht dazu gezwungen werden.
- 11 • Um eine Verdrängung bestehender Arbeitsplätze  
 12 zu verhindern, sollen die Beiräte der Jobcenter  
 13 mitentscheiden, welche Beschäftigungen gefördert  
 14 werden und welche nicht. Die Prinzipien der Zusätz-  
 15 lichkeit und der Wettbewerbsneutralität haben sich  
 16 in der Praxis als zu große Hürden entpuppt und da-  
 17 zu geführt, dass viele der geförderten Tätigkeiten  
 18 nicht den gesellschaftlichen Nutzen erbracht ha-  
 19 ben, der für eine wirkliche soziale Teilhabe notwen-  
 20 dig wäre. Entsprechende Maßnahmen sollen durch  
 21 einen konzertierten Prozess unter Beteiligung von  
 22 Gewerkschaften, Arbeitgeber\*innenverbänden, So-  
 23 zialverbänden und öffentliche Vertreter\*innen fest-  
 24 gelegt werden. Um eine Verdrängung bestehen-  
 25 der Arbeitsplätze zu verhindern, sollen die Beirä-  
 26 te der Jobcenter mitentscheiden, welche Beschäfti-  
 27 gungen gefördert werden und welche nicht.
  - 28 • Die Verknüpfung von Fördermaßnahmen an das Er-  
 29 reichen eines Lebensalters muss überwunden wer-  
 30 den. Solidarität kennt kein Mindestalter und muss  
 31 auch für Langzeitarbeitslose unter 25 Jahre gelten.  
 32 Zudem gilt es zu prüfen, ob dieses Förderungs-  
 33 instrumentarium bereits Menschen zugänglich ge-  
 34 macht werden sollte, die seit über 5 Jahren ALG II  
 35 beziehen.
  - 36 • Die Förderung darf tarifliche Regelungen nicht  
 37 unterlaufen bzw. dazu führen die Tariflandschaft  
 38 mittel- bis langfristig zu schwächen. Daher müssen  
 39 bei der Auswahl der Förderung, tarifliche Beschäfti-  
 40 gungsverhältnisse stets nicht-tariflichen Beschäfti-  
 41 gungen vorgezogen werden.
  - 42 • Die Definition Zielgruppe (SGB II-Leistungsbezug  
 43 für mindestens 7 der letzten 8 Jahre) erhöht die  
 44 Wahrscheinlichkeit, dass potentielle Teilnehmen-  
 45 de Schwierigkeiten haben, weitgehend „regulären“  
 46 Beschäftigungsverhältnissen nachgehen können –  
 47 gerade vor dem Hintergrund, dass unter der Ziel-  
 48 gruppe nahezu die Hälfte in den letzten 8 Jahren  
 49 überhaupt nicht erwerbstätig war. Es ist deshalb  
 50 umso wichtiger, die Teilnehmenden intensiv zu be-  
 51 gleiten, um sie auf eine Eingliederung ins Erwerbs-  
 52 leben vorzubereiten. Dafür ist es wichtig, dass die  
 53 geförderten Beschäftigten nicht nur bei freien Trä-  
 54 gern „geparkt“ werden, um aus der Statistik raus-  
 55 zufallen, sondern, dass sie Tätigkeiten nachgehen,  
 56 die möglichst nah am ungeforderten Erwerbsleben  
 57 ist. Deswegen müssen Stellen auch in der Privat-  
 58 wirtschaft und bei öffentlichen Einrichtungen ge-  
 59 schaffen werden. Wenn die Arbeitsmarktintegrati-

1       on sich als nicht realisierbar erweist, muss der Fokus  
2       auf sozialer Teilhabe der geförderten Beschäftigten  
3       liegen.  
4       • Kommunen muss die Möglichkeit gegeben werden,  
5       das Programm auf die lokalen Bedürfnisse anzupas-  
6       sen. Langzeitarbeitslosigkeit in Nürnberg ist anders  
7       beschaffen als in Gelsenkirchen. Dafür bedarf es  
8       einer Öffnungsklausel, die Kommunen erlaubt die  
9       Zielgruppe lokal anzupassen

10  
11       Am 18. Juli 2018 wurde vom Bundeskabinett der Entwurf  
12       für das Teilhabechancengesetz verabschiedet. Im Detail  
13       wird durch die Übernahme des Arbeitsentgelts gegen  
14       anhaltende Arbeitslosigkeit vorgegangen und präventiv  
15       einer Verstetigung von Arbeitslosigkeit vorgebeugt.

16       Insgesamt bestehen zwei Fördergruppen. Zum einen  
17       gilt die Förderung Menschen, die über 25 Jahre alt und  
18       die seit über 7 Jahren im ALG II – Bezug sind. Für die-  
19       se wird das Arbeitsentgelt in Höhe des Mindestlohnes  
20       übernommen. Förderfähig sind hierbei nur sozialversi-  
21       cherungspflichtige Anstellungen bei privaten sowie öf-  
22       fentlichen Arbeitgebern. Die Gesamtförderung ist auf 5  
23       Jahre ausgelegt, wobei in den ersten beiden Jahren der  
24       Förderung 100 % des Arbeitsentgelts übernommen und  
25       in den Jahren 3 bis 5 die Förderung sukzessiv um jeweils  
26       10 % auf schließlich 70 % gemindert wird.

27       Zum anderen soll sich der präventive Charakter des Ge-  
28       setzes durch die Förderfähigkeit von Menschen, die seit  
29       2 Jahren im ALG-II Bezugskreis sind, entfalten. Die För-  
30       derung ist für diesen Kreis auf 2 Jahre ausgelegt, bei  
31       dem im ersten Jahr 75 % und im zweiten Jahr 50 % des  
32       Arbeitsentgelts übernommen wird. Zugleich besteht  
33       eine Nachbeschäftigungspflicht der Arbeitgeber\*innen  
34       von 6 Monaten nach Beendigung der Förderung.

35  
36       Die Vorteile dieses Gesetzes liegen auf der Hand:

- 37       • Menschen sind wieder Teil des normalen Arbeitsle-  
38       bens
- 39       • Sie erfahren Anerkennung für ihre Leistungen
- 40       • Sie erhalten für die Dauer der Förderung mehr indi-  
41       viduelle Planungssicherheit
- 42       • Sie können im Arbeitsumfeld neue Fähigkeiten er-  
43       werben bzw. ihre bestehenden Fähigkeiten weiter-  
44       entwickeln
- 45       • Es besteht eine erhöhte Chance auf eine nachhalti-  
46       ge Integration in den 1. Arbeitsmarkt

47  
48       Zugleich werden durch das neue Gesetz aber auch Risi-  
49       ken offenbar, die einer Nachjustierung des gesetzlichen  
50       Rahmens bedürfen:

- 51       • staatliche Lohnsubventionen auf Niveau des Min-  
52       destlohns können zu einer Ausweitung der Beschäf-  
53       tigten im Niedriglohnsektor führen
- 54       • eine uneingeschränkte Subventionierung auf Min-  
55       destlohnniveau könnte zu einem Konkurrenzdruck  
56       zwischen regulär Beschäftigten und geförderten  
57       Beschäftigten führen
- 58       • Menschen werden möglicherweise unterhalb ihrer  
59       Qualifikation entlohnt



- 1 • „Mitnahmeeffekte“ könnten erzeugt werden, ohne  
2 wirkliche zusätzliche Beschäftigung zu schaffen  
3 • Insgesamt könnten tarifliche Regelungen unter  
4 Druck geraten  
5 • eine sinkende Arbeitslosenquote führt möglicher-  
6 weise zu einer statistischen Legitimation bestehen-  
7 der Arbeitsförderungsinstrumentarien und Vertei-  
8 lungsverhältnisse, wobei tatsächlich eine steigen-  
9 den Anzahl atypischer Beschäftigung vorliegt  
10  
11 Folgende Maßnahmen sind hierdurch erforderlich, um  
12 skizzierte Risiken zu verhindern und dargestellte positi-  
13 ve Wirkungen des Teilhabechancengesetzes nachhaltig  
14 zu realisieren (Detail s. Beschluss):  
15 • Einhaltung Kriterium der Freiwilligkeit beruhen.  
16 • Einhaltung Kriterium der Zusätzlichkeit bzw. der  
17 Wettbewerbsneutralität  
18 • Harmonie mit der Tariflandschaft  
19  
20

- 21 **Antrag 199/II/2018**  
22 **KDV Lichtenberg**  
23 **Der Landesparteitag möge beschließen:**  
24 **Der Bundesparteitag möge beschließen:**  
25  
26 **Auf dem Weg zur Abschaffung von Hartz IV! Ein weite-**  
27 **rer Schritt: sogenannte Bedarfsgemeinschaften gerecht**  
28 **gestalten**  
29 Die Mitglieder der SPD-Fraktion im Bundestag sowie  
30 die sozialdemokratischen Mitglieder der Bundesregie-  
31 rung sollen sich dafür einsetzen, dass das System der  
32 Bedarfsgemeinschaft bei Leistungen nach dem zweiten  
33 Sozialgesetzbuch umgestaltet wird. Insbesondere soll  
34 umgesetzt werden, dass in Haushalten mit Kindern und  
35 Jugendlichen bis zu 25 Jahren diese keinen Teil der Be-  
36 darfsgemeinschaft mit ihren Eltern bilden, sondern eine  
37 eigene Bedarfsgemeinschaft darstellen. Außerdem sol-  
38 len Kürzungen keinen finanziellen Nachteil mehr dar-  
39 stellen, der das gemeinsame Wohnen von Bezugsperso-  
40 nen miteinander benachteiligt.  
41  
42  
43 **Begründung**  
44 Das Einkommen und das Vermögen aller Mitglieder  
45 einer Bedarfsgemeinschaft werden auf den Hartz  
46 IV-Anspruch angerechnet. Daraus können erhebliche  
47 Leistungskürzungen resultieren. Dieses System  
48 erschwert das alltägliche Leben von Menschen, die  
49 Hartz IV-Leistungen erhalten. Es erschwert das Zusam-  
50 menziehen von Eheleuten, Lebenspartner\*innen oder  
51 Freund\*innen oder ganz grundsätzlich das gegenseitige  
52 Unterstützen, dadurch, dass aus Angst vor finanziell  
53 erheblichen Kürzungen auf ein gemeinsames Wohnen  
54 verzichtet wird. Anstatt Nähe und Kontakte suchen,  
55 werden die Menschen auseinander getrieben. Letzt-  
56 endlich bleibt die Vereinsamung und soziale Isolation.

**Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT**

1 Der soziale Zusammenhalt wird zerstört.  
2  
3 Zum anderen werden gegenseitige Unterstützungsleis-  
4 tungen vorausgesetzt, ohne dass es dafür zivilrechtliche  
5 Unterhaltsansprüche gibt und Menschen, die eigentlich  
6 genug verdienen, um sich selbst versorgen zu können,  
7 geraten in eine fiktive Hilfebedürftigkeit, da sie Teil der  
8 Bedarfsgemeinschaft werden. Auch für sie gelten dann  
9 die Regelungen des SGB II.  
10

11 **Antrag 200/II/2018**  
12 **KDV Charlottenburg-Wilmersdorf**  
13 **Der Landesparteitag möge beschließen:**  
14 **Der Bundesparteitag möge beschließen:**  
15

16 **Sanktionen bei Hartz IV**  
17 Wir fordern die komplette Abschaffung aller Sanktio-  
18 nen welche im Rahmen des Arbeitslosengeld II gegen  
19 Empfänger\*innen verhängt werden können. Außerdem  
20 fordern wir die Ersetzung des Sanktionsregimes durch  
21 ein neues, solidarisches Modell.  
22

Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT

23 **Antrag 201/II/2018**  
24 **KDV Steglitz-Zehlendorf**  
25 **Der Landesparteitag möge beschließen:**  
26 **Der Bundesparteitag möge beschließen:**  
27

28 **Rentenleistungen**  
29 **Verlegung der Fälligkeit und des Auszahlungszeit-**  
30 **punkts von Rentenleistungen vom Ende auf den An-**  
31 **fang eines Monats – Änderung des § 118 Absatz 1 Satz**  
32 **1 des Sechsten Sozialgesetzbuches auf den Stand vor**  
33 **dem 01.03.2004**  
34

35 Der SPD-Landesvorstand, die SPD-Fraktion im Abgeord-  
36 netenhaus und die SPD-Fraktion im Bundestag Senat  
37 werden aufgefordert, umgehend mittels Gesetzesin-  
38 itiativen darauf hinzuwirken, dass durch eine Änderung  
39 der o. a. Vorschrift der Fälligkeitszeitpunkt von Renten-  
40 leistungen und der Rente verwandten Leistungen (z.  
41 B. Zuschuss zum Krankenversicherungsbeitrag) wieder  
42 auf den Anfang eines Monats gelegt wird.  
43

44 (Weiterleitung an die sozialdemokratischen Senatoren  
45 und die SPD-Fraktion im Abgeordnetenhaus zwecks Ein-  
46 bringung einer Bundesratsinitiative)  
47 (Weiterleitung an die SPD-Fraktion im Deutschen  
48 Bundestag)  
49

50 **Begründung**  
51 Der Übergang vom Arbeitsentgelt oder auch von  
52 Entgeltersatzleistungen in die Rente darf für die

Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT

1 Betroffenen keine finanziellen Einbußen darstellen.  
2 Der Anspruch auf eine Rente entsteht grundsätzlich  
3 bereits am ersten eines Monats, lediglich Fälligkeit  
4 und Auszahlung erfolgen am Ende des Monats. Die-  
5 se Regelung ist erst seit dem 01.03.2004 gesetzlich  
6 verankert. Bis zu diesem Zeitpunkt erfolgte dies auch  
7 bereits am Anfang des entsprechenden Monats. In den  
8 Zeiten voller Rentenkassen (33 Milliarden EUR) hat die  
9 aktuelle Regelung keine Berechtigung mehr. Im Jahr  
10 2017 hat die Gesetzliche Rentenversicherung ca. zehn  
11 Millionen EUR Strafzinsen für Ihre Guthaben gezahlt,  
12 für das Jahr 2018 werden 50 Millionen erwartet.\* Dieses  
13 von den Beitragszahlerinnen und Beitragszahlern hart  
14 erwirtschaftete Geld kann durch eine Verlegung von  
15 Fälligkeits- und Auszahlungszeitpunkt auf den Anfang  
16 eines Monats deutlich sinnvoller ausgegeben werden.  
17 \* Quelle: „Die Welt“, Online-Ausgabe vom 15.11.2017

18 **Antrag 202/II/2018**  
19 **KDV Lichtenberg**  
20 **Der Landesparteitag möge beschließen:**  
21 **Der Bundesparteitag möge beschließen:**

22  
23 **Höchstnachhaltigkeitsrücklage neu definieren**  
24 Nach aktuellem Recht werden die Beiträge zur Renten-  
25 versicherung neu berechnet, wenn die Nachhaltigkeits-  
26 rücklage unter 20% der durchschnittlichen Monatsaus-  
27 gaben sinkt oder 150% übersteigt. Aufgrund dieser De-  
28 ckelung ist es nicht möglich, für bereits bekannte zu-  
29 künftige Rentenansprüche Rücklagen zu bilden. Dies  
30 hat zur Folge, dass voraussichtlich im Jahr 2023 der Bei-  
31 tragssatz von 18,8% auf 19,9% springt und in den Folge-  
32 jahren weiter ansteigt.

33  
34 Daher fordern wir die Nachhaltigkeitsrücklage zu ei-  
35 ner Demografiereserve umbauen und entsprechend zu-  
36 künftiger Rentenansprüche nach oben auszudehnen,  
37 besser abzuschaffen, und dabei die demografische Ent-  
38 wicklung in der Rentenversicherung zu berücksichtigen.  
39 Um zukünftige Beitragssteigerungen abzuflachen for-  
40 dern wir außerdem die Beiträge zur gesetzlichen Ren-  
41 tenversicherung bereits ab dem Jahr 2019 in kleinen  
42 Schritten anzupassen.

43  
44

**Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT**

1 **Antrag 203/II/2018**  
2 **KDV Lichtenberg**  
3 **Der Landesparteitag möge beschließen:**  
4 **Der Bundesparteitag möge beschließen:**  
5

6 **Neues Erwerbsminderungsrentenrecht für alle**  
7 Erwerbsminderungsrenten unterliegen heute einem  
8 hohen Armutsrisiko. Die Erwerbsminderungsrente  
9 liegt heute bei durchschnittlich 790 Euro monatlich.  
10 Für uns ist es ein sozialstaatliches Gebot, Menschen,  
11 die aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr arbei-  
12 ten können, eine Rente in Würde, also oberhalb der  
13 Armutsgrenze, zu ermöglichen. Wir fordern, dass die  
14 Zurechnungszeit für alle erwerbsgeminderten Rentner  
15 von 62 Jahren und drei Monaten schrittweise auf 65  
16 Jahre und acht Monate angehoben wird. Wir fordern  
17 daher die Abschläge auf Erwerbsminderungsrenten  
18 abzuschaffen.  
19

Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT

---

20 **Antrag 204/II/2018**  
21 **KDV Lichtenberg**  
22 **Der Landesparteitag möge beschließen:**  
23 **Der Bundesparteitag möge beschließen:**  
24

25 **Neue Definition der Rentenbeitragszeit**  
26 *Erweiterung um Kindererziehungszeiten um drei Jahre*  
27 *für alle Mütter und Väter und neue Regelung bei Arbeits-*  
28 *losigkeit*  
29  
30 Zu den Beitragsjahren in der gesetzlichen Rentenversi-  
31 cherung sollen auch Kindererziehungszeiten um drei  
32 Jahre für alle Mütter und Väter gelten. Bei Unterbre-  
33 chungen durch Arbeitslosigkeit soll folgendes gelten:  
34 Während der Bezugszeit des Arbeitslosengeld I wird der  
35 Rentenbeitrag zu 100% des vor Eintritt der Arbeitslo-  
36 sigkeit bestehenden Beschäftigungsverhältnisses aus  
37 Steuermitteln fortgezahlt, sodass auch in dieser Zeit  
38 Beitragsjahre entstehen.  
39

Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT

---

40 **Antrag 205/II/2018**  
41 **KDV Lichtenberg**  
42 **Der Landesparteitag möge beschließen:**  
43 **Der Bundesparteitag möge beschließen:**  
44

45 **Trennungsgebot beitragsgedeckter und versicherungs-**  
46 **fremder Leistungen gesetzlich verankern**  
47 Um die gesetzliche Rente als Garant einer lebensstan-  
48 dardsichernden Altersrente zu sichern, sind wir über-  
49 zeugt, dass sie nicht durch versicherungsfremde Lei-  
50 stungen finanziell geschwächt werden darf.  
51

Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT

1 Der Bund soll gesetzlich verpflichtet werden diese Leistungen aus Steuergeldern in gleicher Höhe zu ersetzen.  
2  
3 Dabei handelt es sich nicht um einen Zuschuss, sondern  
4 um einen Pflichtanteil aus dem steuerfinanzierten Bundeshaushalt. Dieser Pflichtanteil dient als Ausgleichszahlung des finanziellen Aufkommens versicherungsfremder Leistungen.  
5  
6  
7

8  
9 Wir fordern daher nicht beitragsgedeckte Leistungen  
10 (versicherungsfremde Leistungen) per Gesetz genau zu definieren!  
11

12

13 **Begründung**

14 Zu den versicherungsfremden Leistungen gehören zum  
15 Beispiel:

- 16 • Ersatzzeiten
- 17 • Zeiten nach dem Fremdrentengesetz
- 18 • Anrechnungszeiten
- 19 • Vorzeitige Altersrenten ohne Abschlag
- 20 • Sämtliche Erziehungszeiten für Kinderbetreuung
- 21 • Erwerbsminderungszeiten wegen Arbeitsmarktlage
- 22
- 23 • Renten nach Mindesteinkommen
- 24 • Höherbewertungen der Berufsausbildung
- 25 • Wanderungsausgleich
- 26 • Anteil der Rentenversicherung zur Krankenversicherung und der Pflegeversicherung
- 27
- 28 • Nachgezahlte Beiträge
- 29 • Weitere nicht beitragsgedeckte Leistungen
- 30 • Ausgaben der sogenannten Mütterrente
- 31 • Renten aus Beschäftigung in einem Ghetto
- 32 • Altersrente für besonders langjährig Versicherte
- 33 • Vereinigungsbedingte Leistungen wie der West-Ost-Transfer
- 34
- 35 • Hinterbliebenenversorgung

36

37 Sowie die Verwaltungskosten welche bei der Bearbeitung von Anträgen auf versicherungsfremde Leistungen entstehen  
38  
39

40 **Antrag 206/II/2018**

41 **KDV Lichtenberg**

42 **Der Landesparteitag möge beschließen:**

43 **Der Bundesparteitag möge beschließen:**

44

45 **Wir fordern eine vollständige Rentenversicherungspflicht von geringfügigen**

46 **Beschäftigungsverhältnissen und die Abschaffung der sog. „opt-out“ Alternative**

47

48  
49  
50 Wir fordern eine volle Rentenversicherungspflicht von  
51 Mini-Jobs ohne Ausnahmeregelung. Dabei soll im gewerblichen Bereich der Arbeitnehmeranteil vollständig vom Arbeitgeber getragen werden. So integrieren wie  
52 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in geringfügiger Beschäftigung umfassend in die Leistungen der deutschen Rentenversicherung. Durch diese Regelung  
53  
54  
55  
56

**Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT**

1 besteht kein Anreiz mehr für Arbeitnehmerinnen und  
 2 Arbeitnehmer sich von der Rentenversicherungspflicht  
 3 zu befreien, da der Nettolohn in voller Höhe erhal-  
 4 ten bleibt. Im Bereich der Beschäftigung in privaten  
 5 Haushalten soll, auch unter Berücksichtigung des  
 6 Spannungsverhältnisses zwischen legaler Anmeldung  
 7 und Schwarzarbeit, grundsätzlich die Regelung gelten.

8  
 9 **Begründung**

10 Bei Beschäftigungsverhältnissen auf geringfügiger  
 11 Basis besteht zur Zeit eine freiwillige Beitragsleistung  
 12 des Arbeitnehmeranteils in die gesetzliche Renten-  
 13 versicherung. Bei gewerblichen Arbeitgebern beträgt  
 14 der Arbeitgeberanteil 15 Prozent des Arbeitsentgeltes.  
 15 Arbeitgeber in Privathaushalten führen Beiträge in  
 16 Höhe von 5 Prozent des Arbeitsentgeltes ab. Entspre-  
 17 chend beträgt der Arbeitnehmeranteil bei vollständiger  
 18 Versicherungspflicht 3,7 Prozent (gewerblich) bzw. 13,7  
 19 Prozent (Privathaushalt). Der Arbeitgeberanteil ist auch  
 20 dann abzuführen, wenn sich die Arbeitnehmerseite von  
 21 der vollen Rentenversicherungspflicht befreien lässt.  
 22 Es gilt grundsätzlich eine vollständige Versicherungs-  
 23 pflicht, jedoch kann sich die Arbeitnehmerseite auf  
 24 Antrag von der Rentenversicherungspflicht befreien  
 25 lassen – „optout“- Alternative. Hier sehen wir einen  
 26 besonderen Handlungsbedarf des Sozialstaates um  
 27 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer geringfügiger  
 28 Beschäftigungsverhältnisse vollständig in die deutsche  
 29 Rentenversicherung zu integrieren. Die momentane  
 30 Regelung sieht vor, dass die Arbeitnehmerseite ein  
 31 Anspruch auf Erwerbsminderungsrente, medizinische  
 32 Rehabilitationsleistungen und berufliche Rehabilita-  
 33 tion erwerben kann, wenn sie ihren Eigenanteil zahlt.  
 34 Die Rentenbefreiung bedeutet weiterhin, dass dann  
 35 lediglich ein Zuschlag an Entgeltpunkten erfolgt, was  
 36 die Rentenanwartschaftszeit mindert. Dabei ist dieser  
 37 Effekt im Bereich der Privathaushalte größer ausge-  
 38 prägt als im gewerblichen Bereich. Dies lässt sich auf  
 39 die unterschiedlichen prozentualen Arbeitgeberanteile  
 40 zurückzuführen.

41 **Antrag WV237/I/2018**  
 42 **KDV Neukölln**  
 43 **Der Landesparteitag möge beschließen:**  
 44 **Der Bundesparteitag möge beschließen:**  
 45  
 46 **Hürden für Sozialleistungen für EU-Bürger\*innen**  
 47 **absenken**  
 48 Wir fordern die SPD-Bundestagsfraktion und die so-  
 49 zialdemokratische Mitglieder des Berliner Senats auf,  
 50 dafür Sorge zu tragen, dass die im Dezember 2016 vom  
 51 Deutschen Bundestag beschlossene Fünf-Jahres-Frist  
 52 für EU-Bürger\*innen reformiert und nun der Anspruch  
 53 auf Hartz-IV-Leistungen und Sozialhilfe im Einklang  
 54 mit dem Urteil des Bundessozialgerichts vom 3.12.2015  
 55 mindestens auf die ursprüngliche Frist von einem Jahr  
 56 abgesenkt wird.

**Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT**

**vertagt auf LPT II/2018 [Votum AK LPT I/2018: An-  
 nahme (Kein Konsens)]**

1

- 2 **Antrag WV236/1/2018**  
 3 **KDV Neukölln**  
 4 **Der Landesparteitag möge beschließen:**  
 5 **Der Bundesparteitag möge beschließen:**  
 6  
 7 **Hoffnung für Wohnungslose – Neuausrichtung der Sozialhilfe nach §§ 67 ff. SGB XII**  
 8  
 9 Wir fordern die Mitglieder der SPD im Berliner Senat, im  
 10 Abgeordnetenhaus und im Deutschen Bundestag dazu  
 11 auf, sich für Folgendes einzusetzen:  
 12  
 13 **Einführung eines Wohnungslosenhilfe-Konzeptes mit sozialpolitischem Schwerpunkt:**  
 14  
 15 • Am Beginn der „Hilfekette“ der Hilfsmaßnahmen  
 16 nach §§ 67 ff. SGB XII, muss die Wohnung mit normalem Mietvertrag stehen („Housing First“). Für den Mietvertrag und dessen Kündigung, gelten die regulären Gesetzesbestimmungen. Folgende Kriterien sollen Geltung finden:  
 17  
 18 – dezentrale Wohnung in normaler Nachbarschaft  
 19 – nicht mehr als 20% der Wohnungen eines Blocks  
 20 – Trennung von Wohnversorgung und persönlicher Hilfe  
 21  
 22 • Voraussetzung für die Inanspruchnahme der Leistung durch den Rechtsträger ist die Einwilligung zu einem wöchentlichen Hausbesuch durch Sozialarbeiter\*innen.  
 23  
 24 • Eine Nachrangigkeit der Hilfsmaßnahmen zur eigenen Wohnung vor anderen Hilfsmaßnahmen (z.B. Gemeinschaftsunterkunft, betreutes Wohnen mit befristeter Aufenthaltsdauer), muss beendet werden.  
 25  
 26  
 27  
 28  
 29  
 30  
 31  
 32  
 33  
 34  
 35 **Ausbau der Wohnungsstruktur für die Vermeidung und den Abbau von Obdachlosigkeit**  
 36  
 37 • Das „geschützte Marktsegment“ zur Versorgung  
 38 wohnungslos gewordener Menschen, ist weiter auszubauen und die Kooperationsverträge mit den kommunalen Wohnungsunternehmen und städtischen Wohnungsbaugesellschaften sind so zu gestalten, dass eine Nichterfüllung der Vereinbarungen sanktionspflichtig wird.  
 39  
 40  
 41  
 42  
 43  
 44 • Die kommunalen Wohnungsunternehmen dürfen nicht länger das Recht haben, die von der zuständigen Koordinierungsstelle beim Landesamt für Gesundheit und Soziales vermittelten Marktsegment-Berechtigten abzulehnen. Das Primat der Politik muss durchgesetzt werden.  
 45  
 46  
 47  
 48  
 49  
 50 • Partner des Berliner Rahmenvertrages wie z.B. „GEBEWO – Soziale Dienste – Berlin gGmbH“ oder entsprechende kommunale Träger, sind finanziell so auszustatten, dass sie vermehrt auf dem privaten Wohnungsmarkt Wohnungen anmieten oder erwerben kann, um diese an Wohnungslose weiter zu vermieten. Auch private Wohnungsunternehmen

**Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT**

LPT I/2018: Überwiesen an FA IX – Gesundheit, Soziales und Verbraucherschutz

1 müssen stärker verpflichtet werden, Wohnungen in  
2 diesem Sinne zur Verfügung zu stellen.

3  
4 **Schaffung der Rahmenbedingungen für koordinierte**  
5 **Hilfsangebote**

- 6 • Entscheidend zur erfolgreichen Konzeption des hier
- 7 dargelegten „Housing First“- Ansatzes ist der be-
- 8 gleitende Aus-und Aufbau von ambulanten Hilfs-
- 9 angeboten für multidimensionale Problemlagen,
- 10 wie z.B. der Gemeindepsychiatrie, Suchtberatung,
- 11 etc. Daher muss es hier zu einem zielgerichteten
- 12 Einsatz in der finanziellen Ausstattung kommen.
- 13 • Die Hilfepläne nach § 67 ff. SGB XII sind mit den
- 14 Eingliederungsvereinbarungen der Jobcenter abzu-
- 15 stimmen. Für eine dementsprechende Schnittstel-
- 16 lenkooperation auf Verwaltungsebene sind Hilfs-
- 17 konferenzen in kontinuierlichem Turnus zu institu-
- 18 tionalisieren bzw. zu verstetigen.
- 19 • Die Mitglieder der SPD im Berliner Senat und
- 20 im Abgeordnetenhaus Berlin, werden aufgefordert,
- 21 zur Finanzierung des dargelegten Konzeptes un-
- 22 ter stärkerer Einbeziehung von Bundesmitteln, eine
- 23 Bundesratsinitiative in diesem Sinne anzustoßen.
- 24 • Die Mitglieder der SPD Bundestagsfraktion wer-
- 25 den aufgefordert, zur Finanzierung des dargelegten
- 26 Konzeptes unter stärkerer Einbeziehung von Bun-
- 27 desmitteln, im Bundestag tätig zu werden.

28  
29  
30 **Begründung**

31 Abkehr von der Agenda Politik – Soziale Rechte stärken  
32 Im Zuge der „Agenda 2010“-Reformen hat sich der So-  
33 zialstaat in einen „aktivierenden Sozialstaat“ gewan-  
34 delt. An die Stelle von gesetzlich genau beschriebe-  
35 nen Rechts- und Leistungsansprüchen, sind Aushand-  
36 lungsprozesse getreten die dem Credo „Fordern und  
37 Fördern“ folgen. Einer etwaigen Leistung soll eine Ge-  
38 genleistung gegenüberstehen, welche die „Investition“  
39 in das Individuum unter ökonomischen Gesichtspunk-  
40 ten rechtfertigt. Dies ist auch, und besonders, bei der  
41 Hilfe für Wohnungslose zu beobachten. Zwar haben  
42 „Personen, bei denen besondere Lebensverhältnisse mit  
43 sozialen Schwierigkeiten verbunden sind“ nach § 67  
44 SGB XII Anspruch auf „Leistungen zur Überwindung  
45 dieser Schwierigkeiten(...), wenn sie aus eigener Kraft  
46 hierzu nicht fähig sind“. Jedoch liegen bei eingetrete-  
47 ner Wohnungslosigkeit meist „multidimensionale Pro-  
48 blemlagen“, (wie z.B. eine Suchterkrankung oder eine  
49 psychische Erkrankung + finanzielle Schwierigkeiten  
50 wie Mietschulden) zu Grunde. Um also die Investitio-  
51 nen zur Beseitigung der sozialen Problemlage zu recht-  
52 fertigen, muss der oder die Betroffene erst etwaige Ur-  
53 sachen für die Problemlage, wie z.B. eine Suchterkran-  
54 kung nachweislich ausräumen. Dieser Logik folgt das  
55 beim „Fallmanagement“ in der Verwaltungspraxis an-  
56 gewandte Stufenmodell (siehe Abbildung unten).

57  
58 Erst am Ende des Stufenmodells steht die „Norma-  
59 le Wohnung mit Mietvertrag“, welche potentiell nach



1 durchlaufen aller Stufen in Aussicht steht. Jedoch füh-  
 2 ren Probleme auf einer Stufe wieder zurück an den  
 3 Anfang der zu erklimmenden Treppe. Alle Stufen sind  
 4 gekennzeichnet durch einen Verlust von Privatsphäre,  
 5 Autonomie und Normalität. Hinzu kommt, dass auch  
 6 nach erfolgreichem Abschluss aller Maßnahmen, die  
 7 Rückkehr in den privaten Wohnungsmarkt, und so-  
 8 mit die Rückkehr zu einem selbstbestimmten Leben  
 9 frei von Gängelung und Demütigung, schwer bis un-  
 10 wahrscheinlich bleibt. Denn auf dem angespannten  
 11 Wohnungsmarkt ist bezahlbarer Wohnraum chronisch  
 12 knapp und die betroffenen können dem Wettbewerb  
 13 um Wohnraum, gerade in Anbetracht ihrer Vita, nicht  
 14 mithalten.

15  
 16 „Geschütztes Marktsegment“ – Ziele umsetzen,  
 17 Strukturen stärken  
 18 Leider erfüllen auch eigens eingerichtete Strukturen für  
 19 diese Fälle, wie das „geschützte Marktsegment“, wel-  
 20 ches unter den Zielvorgaben

- 21  
 22 • „... die Verhinderung weiterer Obdachlosigkeit,  
 23 • der Abbau der bestehenden Obdachlosigkeit,  
 24 • die Stärkung der bezirklichen Kompetenzen im Be-  
 25 reich der Wohnraumsicherung und Wohnungsver-  
 26 sorgung und  
 27 • die Inanspruchnahme der Sozialverpflichtung der  
 28 Wohnungsbaugesellschaften“

29  
 30 ihren Anspruch nicht. Auch haben sie ihn noch nie er-  
 31 füllt.[1]

32  
 33 Potentiale nutzen – Best Practice „Housing first“

34 Es lohnt sich allerdings zu betrachten, was die Betroffe-  
 35 nen sich in ihrer Situation erhoffen um ein lebenswer-  
 36 teres Leben bestreiten zu können. So sind 80% der Be-  
 37 troffenen in Berlin bei der ersten Beratung motiviert ih-  
 38 re Lebenssituation positiv zu wandeln[2].

39 Es lässt sich weiter feststellen, dass die Mehrzahl der  
 40 Betroffenen (73,2%), auch mit multidimensionalen Pro-  
 41 blemlagen, sich ein eigen bestimmtes Leben in der eige-  
 42 nen Wohnung erhofft (siehe Abbildung).

43  
 44 Des weiteren muss betont werden, dass der im Antrag  
 45 geforderte „Housing-First“ Ansatz keineswegs neu oder  
 46 unerprobt ist.

47 In zahlreichen nationalen und lokalen Strategien west-  
 48 europäischer EU-Staaten (so etwa in den nationalen  
 49 Strategien von Finnland, Schweden, Dänemark, Frank-  
 50 reich oder Luxemburg sowie in kommunalen Strategi-  
 51 en, etwa in Wien oder Amsterdam), aber auch der USA,  
 52 Canada und Australien , wird auf den Housing-First-  
 53 Ansatz Bezug genommen. Auch die Jury der European  
 54 Consensus Conference on Homelessness (die unter der  
 55 belgischen Präsidentschaft im Dezember 2010 stritti-  
 56 ge Fragen der Wohnungslosenpolitik diskutiert und be-  
 57 wertet hat) hat den Ansatz positiv bewertet und dazu  
 58 aufgefordert, dass „housing led strategies“ (also Stra-  
 59 tegien, die der Versorgung von Wohnungslosen mit

1 Wohnraum Vorrang einräumen) an die Stelle von Kon-  
2 zepten der schrittweisen Integration in Stufensystemen  
3 treten sollten. Die EU-Kommission hat zwischen August  
4 2011 und Juli 2013 ein soziales Erprobungsprojekt geför-  
5 dert, bei dem Evaluationsergebnisse von Housing- First-  
6 Projekten in fünf europäischen Städten auf EU-Ebene  
7 ausgewertet wurden und der Erfahrungsaustausch mit  
8 fünf weiteren Städten, in denen Housing First Ansätze  
9 umgesetzt wurden, vorangetrieben. Das Projekt ist in-  
10 zwischen abgeschlossen und hat auch für vier der fünf  
11 evaluierten Housing First-Projekte in Amsterdam, Glas-  
12 gow, Copenhagen und Lissabon bemerkenswerte Erfol-  
13 ge beim Wohnungserhalt belegt: Die Wohnungserhal-  
14 tungsquoten lagen zwischen 79,8 % und über 90 %.[3]  
15 [1] Siehe: Fallstudie „Geschütztes Marktsegment“ in  
16 Berlin. Konzept, Umsetzung, Ergebnisse und Erfahrun-  
17 gen, Forschungsverbund “Wohnungslosigkeit und Hil-  
18 fen in Wohnungsnotfällen”, Abschlussbericht 2005  
19 [2] (Gerull/Merckens 2012: 78)  
20 [3] Die Juryempfehlungen sind unter  
21 [http://ec.europa.eu/social/BlobServlet?docId=6489&](http://ec.europa.eu/social/BlobServlet?docId=6489&langId)  
22 [langId](http://ec.europa.eu/social/BlobServlet?docId=6489&langId)  
23 [=en](http://ec.europa.eu/social/BlobServlet?docId=6489&langId) zu finden.  
24 [www.housingfirsteurope.eu](http://www.housingfirsteurope.eu).

---

## Sport

1 **Antrag WV238/I/2018**

2 **KDV Neukölln**

3 **Der Landesparteitag möge beschließen:**

4 **Der Bundesparteitag möge beschließen:**

5

6 **eSport den Status der Gemeinnützigkeit zusprechen**

7 Videospiele sind heute in der Mitte unserer Gesellschaft  
8 als wichtiges neues Kulturgut hinzugekommen. Zu die-  
9 ser Entwicklung gehört auch der eSport, der sich in  
10 den letzten Jahren als wichtiger gesellschaftlicher Fak-  
11 tor gerade in der jüngeren Generation etabliert hat und  
12 ein breites Publikum begeistert. Dabei werden von den  
13 Athlet\*innen im Bereich des eSport wie im klassischen  
14 Sport auch Werte wie Fairplay, Koordination, Respekt  
15 sowie viele weitere soziale Kompetenzen vorgelebt und  
16 erfüllen damit eine Vorbildfunktion für Fans. eSport ver-  
17 bindet dadurch tagtäglich Menschen, genau wie das  
18 beim Sport auch passiert.

19

20 Deshalb ist es von großer Bedeutung, dass diese ge-  
21 gesellschaftlich relevante und stetige Bewegung die glei-  
22 chen Rahmenbedingungen zur Verfügung gestellt be-  
23 kommen wie der klassische Sport auch. Dies wür-  
24 de zu weitreichenden Verbesserungen sowohl für Ath-  
25 let\*innen wie auch für Fans führen. Die Abhängigkeit  
26 von Entwicklern und Sponsoren und deren Interessen,  
27 die zurzeit den eSport dominieren, könnte eingedämmt  
28 werden und der Weg für die Gründung von Vereinen  
29 und Verbänden freigemacht werden. Damit kann eine  
30 demokratische und gemeinnützige Ausrichtung garanti-  
31 ert werden, die nicht den Marketingzwecken von Ent-  
32 wicklern und Sponsoren, sondern der nachhaltigen ge-  
33 gesellschaftlichen Entwicklung des eSports dient. Durch  
34 die Internationalität der eSports-Branche sollten Ent-  
35 wickler\*innen über die deutsche Rechtslage und Wett-  
36 bewerbsbedingungen informiert werden und von den  
37 denen auch durch Kontrollen eingehalten werden.

38

39 Wir fordern, dass die sozialdemokratischen Mitglieder  
40 des Bundestages sich dafür einsetzen, dass der eSport  
41 dem klassischen Sport gleichgestellt wird und somit  
42 ebenfalls den Status der Gemeinnützigkeit von § 52 Abs.  
43 2 Nr. 21 der Abgabenordnung (AO) zugesprochen be-  
44 kommt. Die Anerkennung des Status der Gemeinnüt-  
45 zigkeit soll dabei unabhängig vom Inhalt des Spiels ge-  
46 schehen, solange das Spiel das Kriterium erfüllt, einen  
47 kompetitiven Charakter zu haben, der den Wettbewerb  
48 zwischen professionellen Athlet\*innen fördert und den  
49 Regelungen des Jugendschutzes entsprechen.

50

51

52

53

54

55

56

57

**Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT**

LPT I/2018: Überwiesen an Forum Netzpolitik, Fo-  
rum Sport  
siehe auch Antrag 86/II/2017 eSport den Status der Ge-  
meinnützigkeit zusprechen  
(wurde vom Landesvorstand an den Forum Sport über-  
wiesen)

---

**Stellungnahme Forum Sport: Ablehnung oder Annah-  
me in der Fassung des Forum Netzpolitik**

---

**Stellungnahme Forum Netzpolitik zu: eSport den  
Status der Gemeinnützigkeit zusprechen (Antrag  
238/I/2018)**

Das Forum Netzpolitik begrüßt den Antrag und emp-  
fiehl die Annahme mit folgenden Änderungen:

1. Absatz 1 wird nach unten in einen sich anschließenden Begründungsteil verschoben.
2. Absatz 2 wird gestrichen.
3. Absatz 3 wird wie folgt ersetzt: „Wir fordern, dass eingetragenen eSport-Vereinen ermöglicht wird, den Status der Gemeinnützigkeit von § 52 Abs. 2 Nr. 21 der Abgabenordnung (AO) zugesprochen zu bekommen. Die Anerkennung des Status der Gemeinnützigkeit soll dabei unabhängig vom Inhalt des Spiels geschehen, solange das Spiel die Kriterien erfüllt, einen kompetitiven Charakter zu haben, der den Wettbewerb zwischen professionellen Athlet\*innen fördert und den Regelungen des Jugendschutzes entsprechen.“

**Antrag in der geänderten Fassung:**

Wir fordern, dass eingetragenen eSport-Vereinen er-  
möglichst wird, den Status der Gemeinnützigkeit von §  
52 Abs. 2 Nr. 21 der Abgabenordnung (AO) zugespro-  
chen zu bekommen. Die Anerkennung des Status der  
Gemeinnützigkeit soll dabei unabhängig vom Inhalt des  
Spiels geschehen, solange das Spiel die Kriterien erfüllt,  
einen kompetitiven Charakter zu haben, der den Wett-  
bewerb zwischen professionellen Athlet\*innen fördert  
und den Regelungen des Jugendschutzes entsprechen.

**Begründung:**

Videospiele sind heute in der Mitte unserer Gesellschaft  
als wichtiges neues Kulturgut hinzugekommen. Zu die-  
ser Entwicklung gehört auch der eSport, der sich in  
den letzten Jahren als wichtiger gesellschaftlicher Fak-  
tor gerade in der jüngeren Generation etabliert hat und  
ein breites Publikum begeistert. Dabei werden von den  
Athlet\*innen im Bereich des eSport wie im klassischen  
Sport auch Werte wie Fairplay, Koordination, Respekt  
sowie viele weitere soziale Kompetenzen vorgelebt und  
erfüllen damit eine Vorbildfunktion für Fans. eSport ver-  
bindet dadurch tagtäglich Menschen, genau wie das  
beim Sport auch passiert.

## Umwelt / Energie

1 **Antrag 207/II/2018**

2 **Juso LDK**

3 **Der Landesparteitag möge beschließen:**

4 **Der Bundesparteitag möge beschließen:**

5

6 **Gemeinsame Agrarpolitik ab 2020: Umwelt, Klima,**  
7 **Menschen und Tiere schützen**

8 **Gemeinsame Agrarpolitik ab 2020: Umwelt, Klima,**  
9 **Menschen und Tiere schützen**

10 Die Gemeinsame Agrarpolitik (GAP) der EU ist der einzige  
11 Politikbereich, der fast vollständig auf europäischer  
12 Ebene stattfindet. Sie war eine der ersten gemeinsamen  
13 Politiken und hat sich über die Jahre stark verändert. An  
14 vielen Stellen scheint sie jedoch immer noch eher wie  
15 ein Überbleibsel aus Nachkriegszeiten und das Ergebnis  
16 einseitiger Lobbyarbeit. Die aktuelle GAP wird 2020 aus-  
17 laufen und muss dann neu aufgestellt werden. Die aktu-  
18 ellen, seitens der Europäischen Kommission veröffent-  
19 lichten Arbeitsstände zur Überarbeitung der GAP ver-  
20 sprechen jedoch wenig Neuerungen. Vielmehr lassen  
21 sie erwarten, dass die GAP weiterhin zur Besitzstands-  
22 wahrung von Landbesitzer\*innen genutzt wird anstatt  
23 auf die vielfältigen Herausforderungen der Zukunft zu  
24 reagieren.

25

26 Eine sozialdemokratische Landwirtschaftspolitik hat  
27 diese im Blick: Sie blickt nicht einseitig nur auf die Pro-  
28 duzent\*innenseite und übernimmt alle Lobbyforderun-  
29 gen der organisierten, konventionellen Landwirt\*innen  
30 wie die Konservativen. Sie stellt sich aber auch nicht  
31 auf die Seite einer kleinen Gruppe von gutverdienen-  
32 den, urbanen Konsument\*innen, die mit ihrer erhöhten  
33 Kaufkraft eine romantische Vorstellung von Landwirt-  
34 schaft ohne moderne Dünge- und Pflanzenschutzmit-  
35 tel und entsprechend geringeren Erträgen unterstüt-  
36 zen und damit konventionellen Landwirt\*innen ihr Exis-  
37 tenzrecht abspricht.

38

39 **1. Ziele einer sozialdemokratischen Agrarpolitik**

40 Sozialdemokratische Landwirtschaftspolitik hat einen  
41 weiteren, globaleren Blick als das. Sie hat den Schutz  
42 von Umwelt, Klima und Ressourcen zum Ziel. Außerdem  
43 schaut sie nicht nur auf Konsument\*innen und Produ-  
44 zent\*innen im Agrarbereich in Deutschland und der EU,  
45 sondern weltweit und denkt besonders die Verbindun-  
46 gen zu internationaler Klima- und Handelspolitik mit.  
47 Wie alle Politikbereiche muss sich auch die Agrarpoli-  
48 tik zu den Sustainable Development Goals (SDGs) der  
49 UN bekennen und ihren Beitrag zu deren Erreichen leis-  
50 ten. Außerdem erkennt sie auch die Herstellung gleich-  
51 wertiger Lebensverhältnisse in der Stadt und auf dem  
52 Land, sowie die Relevanz des ländlichen Raums für die  
53 Energiegewinnung aus erneuerbaren Ressourcen als ih-  
54 re Aufgabe an.

Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT

1

**2 Umweltschutz**

3 Der Landwirtschaft kommt eine besondere Rolle beim  
 4 Klimaschutz zu: Allein die globale Tierproduktion stößt  
 5 nach Schätzungen der FAO 14,5% aller Treibhausga-  
 6 se (THG) aus. Andere Studien kommen auf bis zu  
 7 25%. Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz  
 8 und nukleare Sicherheit (BMU) geht für das Industrie-  
 9 land Deutschland, mit seinem vergleichsweisen klei-  
 10 nen Agrarsektor, davon aus, dass die Landwirtschaft di-  
 11 rekt rund 8 % und wenn Produktion und Gebrauch von  
 12 Mineraldünger einbezogen wird sogar 15 % des deut-  
 13 schen Treibhausgasausstoßes verursacht. Wenn wir un-  
 14 sere Klimaziele erreichen wollen, müssen wir an allen  
 15 verfügbaren Stellschrauben drehen! Dazu gehört, dass  
 16 wir die Produktion und den Konsum tierischer Produkte  
 17 in der EU erkennbar senken.

18

19 Darüber hinaus müssen wir CO<sub>2</sub>-Senken wie z.B. Moore  
 20 und Feuchtwiesen schützen, pflegen und wiedervernä-  
 21 sen, sowie klimafreundliche Produktionsmethoden und  
 22 die Forschung an diesen fördern.

23

24 Weitere Aufgabe sozialdemokratischer Landwirt-  
 25 schaftspolitik ist der Schutz von Böden und Grundwas-  
 26 ser. Auch hier sind die Herausforderungen vielfältig: In  
 27 Teilen Südeuropas droht Wüstenbildung, in anderen  
 28 sind Böden und Grundwasser durch hohe Mengen an  
 29 Gülle stark belastet. In vielen Böden ist durch intensive  
 30 Bearbeitung der Humusgehalt und damit die Biodiver-  
 31 sität und Fruchtbarkeit gefährdet. Des Weiteren stellen  
 32 uns Ressourcenkreisläufe bei Stickstoff und Phosphat  
 33 sowie eine abnehmende Biodiversität, insbesondere  
 34 das Insektensterben, vor Probleme, die es zu lösen gilt.

35

**36 Ethischer Umgang mit Tieren**

37 Als moderne Gesellschaft müssen wir uns fragen, ob  
 38 wir es weiterhin gutheißen können, dass Nutztiere un-  
 39 ter quälenden Bedingungen gehalten werden, die ih-  
 40 nen ein arttypisches Verhalten unmöglich macht. Das  
 41 betrifft neben der Stallgröße, unter anderem die Her-  
 42 dengröße und tatsächlich möglicher Ausgang ins Frei-  
 43 land. Auch ist uns klar, dass das Schreddern männlicher  
 44 Küken, das Kupieren von Schweineschwänzen oder die  
 45 Trennung von Jung- und Muttertieren nicht weiter als  
 46 notwendige Eingriffe bei der Tierhaltung hinzunehmen  
 47 sind. Heute gängige Züchtungs- und Fütterungsprakti-  
 48 ken führen dazu, dass Tiere schon nach einem Bruch-  
 49 teil ihrer natürlichen Lebenserwartung ihr Schlachtge-  
 50 wicht erreichen. Dass ein Großteil der „konventionel-  
 51 len“ Tierproduktion nur mit einer inflationären Gabe  
 52 von Medikamenten, insbesondere Antibiotika und mit  
 53 der teilweisen Amputation von Schnäbeln und Schwän-  
 54 zen funktionieren kann, ist Beweis genug, dass diese  
 55 „konventionelle“ Tierhaltung mit dem Tierwohl nicht  
 56 vereinbar ist.

57

**58 Die EU-Landwirtschaft im globalen Kontext**

59 Als eine der reichsten Regionen der Welt mit einem

1 großen Industriesektor muss sich die EU fragen, ob sie  
2 auch im Bereich Landwirtschaft den Wettbewerbsvor-  
3 teil haben muss und ob das die enormen Subventio-  
4 nen wert sind. In der EU befinden sich einige der bes-  
5 ten Flächen, um Landwirtschaft zu betreiben und na-  
6 türlich kann die EU auch nur bei der Landwirtschaft in  
7 ihren Mitgliedsstaaten Vorgaben zu Umwelt- und Kli-  
8 maschutz und Gesundheitsstandards in der Produktion  
9 machen, nicht jedoch bei importierten Nahrungsmit-  
10 teln. Wenn diese Vorgaben zu hoch sind und aufgrund  
11 fehlender finanzieller Stützung die europäischen Pro-  
12 duzent\*innen nicht mehr wettbewerbsfähig sind, wird  
13 auch diese Möglichkeit wegfallen.

14  
15 Dennoch muss sich die EU bewusstmachen, dass gera-  
16 de die Landwirtschaft für viele Länder im Globalen Sü-  
17 den eine Einstiegsmöglichkeit darstellt, um am globa-  
18 len Handel teilzunehmen und wirtschaftlich zu wach-  
19 sen. An dieser Stelle sollen Forschungs- und Entwick-  
20 lungsmaßnahmen die Subventionierung europäischer  
21 Landwirt\*innen ergänzen, die landwirtschaftlichen Pro-  
22 duzent\*innen weltweit zu Gute kommen, beispielswei-  
23 se zur Produktivitätssteigerung, Ressourceneinsparung  
24 (inkl. Fläche) und Anpassung an den Klimawandel um  
25 die Herausforderungen einer wachsenden Weltbevöl-  
26 kerung begegnen zu können. Die Entscheidung des Eu-  
27 ropäischen Gerichtshof, die neue Technik CRISPR/Cas9  
28 mit herkömmlicher Gentechnik gleichzusetzen, ist eine  
29 verpasste Gelegenheit und stellt ein Hindernis für Fort-  
30 schritte in der globalen Agrarwirtschaft dar. Grüne Gen-  
31 gentechnik bietet gerade in Zeiten des Klimawandels für  
32 Landwirt\*innen und Konsument\*innen in der EU und  
33 der Welt große Potentiale. Es darf nicht sein, dass diese  
34 Potentiale in der Hand einiger weniger Riesenkonzerne  
35 liegen, die durch Patente auf Saatgut und die Kopplung  
36 an bestimmte Pestizide, Herbizide und Düngemittel die  
37 Abhängigkeit der Landwirt\*innen sichern.

#### 38 39 **Konsument\*innenschutz**

40 In der Linie mit anderen Bereichen des europäischen  
41 Binnenmarkts ist es wichtig, dass auch im Bereich Er-  
42 nährung EU-weite, hohe Standards gelten, was Sicher-  
43 heit und Gesundheit anbelangt. Aktuelle Herausforde-  
44 rungen umfassen neben diesen außerdem die Verrin-  
45 gerung von Lebensmittelverschwendung auf allen Stu-  
46 fen der Produktion und des Konsums, ebenso wie eine  
47 Verschiebung von Konsummustern hin zu einer höhe-  
48 ren Umweltfreundlichkeit, durch u.a. den verringerten  
49 Konsum tierischer Produkte.

50  
51 Durch das vermehrte Vorkommen multi-resistenter Kei-  
52 me ist es darüber hinaus dringend notwendig, endlich  
53 das Problem des inflationären Gebrauchs von Antibioti-  
54 ka und auch Reserve-Antibiotika in der Landwirtschaft  
55 anzugehen!

#### 56 57 **Gleichwertige Lebensverhältnisse in Stadt und Land**

58 In vielen Mitgliedsstaaten sind die Löhne in der Land-  
59 wirtschaft und insgesamt im ländlichen Raum niedri-

1 ger als der Durchschnitt. Hinzu kommt, dass die Infra-  
 2 struktur auf dem Land an vielen Stellen deutlich schwä-  
 3 cher ist: Das senkt nicht nur die Lebensqualität der Men-  
 4 schen auf dem Land, sondern stellt auch eine Hürde für  
 5 die wirtschaftliche Entwicklung dieser Räume dar.

6  
 7 **Energiegewinnung:**

8 Vor dem Hintergrund der Förderung erneuerbarer En-  
 9 ergien ist für viele Landeigentümer\*innen die Nutzung  
 10 ihrer Flächen neben der Landwirtschaft zur Nahrungs-  
 11 mittelerzeugung auch die Biomasseproduktion oder für  
 12 Sonnen- und Windenergieanlagen attraktiv geworden.  
 13 Die EU muss im Rahmen ihrer Klimapolitik einen Weg  
 14 finden, die Flächenkonkurrenz à la „Teller oder Tank“ ge-  
 15 geneinander abzuwägen und einen Klimaschutz aus ei-  
 16 nem Guss entwerfen.

17  
 18 **2. Instrumente einer sozialdemokratischen Agrarpolitik**

19 Angesichts der globalen Relevanz dieser Aufgaben be-  
 20 kennen wir uns zur EU als richtige Politikebene um die  
 21 Ziele in diesem Bereich festzulegen. Wir wissen schon  
 22 lange, dass es keinen Sinn ergibt beispielsweise den  
 23 Klimawandel auf nationaler Ebene zu bekämpfen. Da-  
 24 für braucht es globale, mindestens jedoch europäische  
 25 Pläne. Aufgrund der unterschiedlichen landschaftlichen  
 26 und klimatischen Begebenheiten in der EU ist es aber  
 27 wichtig im Sinne des Subsidiaritätsprinzips den Mit-  
 28 gliedsstaaten Freiheiten bei der Nutzung der zur Verfü-  
 29 gung gestellten Instrumente zu geben.

30 Das Instrumentarium der GAP funktioniert aktuell eher  
 31 nach dem Prinzip „Gießkanne“ und richtet sich wenig  
 32 an den formulierten Zielen aus. Bei der Höhe des Agrar-  
 33 budgets von ca. 58 Mrd. € (40 % des Gesamtbudgets der  
 34 EU), ist dieser Umstand noch erschreckender: Wir ste-  
 35 hen so gigantischen Herausforderungen gegenüber, die  
 36 unsere Zukunft maßgeblich beeinflussen werden und  
 37 viele dieser Probleme können wir mit einer zielgerichte-  
 38 ten Landwirtschaftspolitik angehen. Wir können es uns  
 39 daher nicht leisten auch nur einen der 58 Mrd. Euro oh-  
 40 ne jeglichen Effekt versickern zu lassen!

41 Entsprechend ist es dringend notwendig, die GAP für die  
 42 Zeit nach 2020 zu überarbeiten und ihre Instrumente  
 43 auf die vorhandenen und kommenden Herausforderun-  
 44 gen auszurichten.

45  
 46 **Dazu fordern wir:**

47  
 48 **Öffentliche Gelder gibt es nur für öffentliche Leistung.**

49 Wir fordern das Abschmelzen der ersten Säule der  
 50 GAP. Ein Teil der frei werdenden Mittel soll zugunsten  
 51 der zweiten Säule eingesetzt werden: **Direktzahlungen,**  
 52 **die einfach pro Hektar gezahlt werden, gehören ab-**  
 53 **geschafft.** Wir wollen **Landwirt\*innen für ihre Leistun-**  
 54 **gen im Bereich Landschaftspflege, Umwelt- und Klima-**  
 55 **schutz sowie Tierschutz u.ä. entlohnen** und Anreize da-  
 56 für setzen, in diesen Bereichen noch mehr zu leisten.  
 57 Dies soll über das bisherige Maß hinaus durch regula-  
 58 torische Maßnahmen sowie mit einem Teil der finanzia-  
 59 ellen Mittel geschehen, die bisher im Rahmen der ers-

1 ten Säule verwendet werden. Wenn Landwirt\*innen ih-  
2 re Produktion zugunsten einer besseren Klima- und Um-  
3 weltbilanz verändern, müssen sie dafür angemessen  
4 entlohnt werden. Die Höhe der Zahlungen muss sich am  
5 Wert der Leistungen der Landwirt\*innen für Umwelt,  
6 Klima und Gesellschaft bemessen. Nur so bekommen  
7 wir einen funktionierenden Markt, bei dem sich alle  
8 Akteur\*innen am gesellschaftlichen, nicht am privaten  
9 wirtschaftlichen Optimum orientieren. Die Greening-  
10 Kosmetik, die die jetzige GAP bietet, reicht nicht aus und  
11 setzt teilweise sogar falsche Anreize!

12  
13 Um eine kohärente Klima- und Umweltpolitik zu haben,  
14 dürfen diese Zahlungen aber nicht nur auf den Agrar-  
15 sektor beschränkt bleiben: **Jede\*r Produzent\*in, egal ob**  
16 **in der Landwirtschaft tätig oder in einem anderen Be-**  
17 **reich, soll für Leistungen, die der Öffentlichkeit zu Gute**  
18 **kommen, die aber nicht auf dem Markt entlohnt wer-**  
19 **den, vom Staat entlohnt werden.** Hierbei spielt es kei-  
20 ne Rolle, ob besondere Leistungen für die Biodiversität  
21 bei dem Einbezug geschützter Wiesenflächen durch die  
22 Umplanung eines Ackers, eines Friedhofs oder Flughafens  
23 erbracht werden.

24  
25 Es braucht stärkere öffentliche Anstrengungen, um den  
26 **Ausstoß von Treibhausgasen zu reduzieren.** Dazu ge-  
27 hört, den **Konsum tierischer Produkte in der EU erkenn-**  
28 **bar zu senken.** Dabei muss eine soziale Diskriminierung  
29 verhindert werden. Bei den drängenden Problemen des  
30 Klimawandels können wir diesen Bereich bei unseren  
31 Anstrengungen nicht einfach ausklammern. Hier kann  
32 die Subventionierung besonders klimafreundlicher Le-  
33 bensmittel ein Instrument sein, genauso wie die Einfüh-  
34 rung einer Klimaabgabe auf Lebensmittel, deren Pro-  
35 duktion besonders viele Treibhausgase freisetzt.

36  
37 Die Sozialdemokratie wird sich auf den entsprechen-  
38 den Ebenen außerdem dafür einsetzen, **Glyphosat zum**  
39 **nächstmöglichen Zeitpunkt in der EU zu verbieten,** soll-  
40 te es bis dahin keine wissenschaftlich einwandfreien  
41 Studien geben, die die langfristige Nicht-Schädlichkeit  
42 belegen. Das bezieht sich auf die Gesundheit von Pro-  
43 duzent\*innen und Konsument\*innen, wie auch auf die  
44 Biodiversität, vor allem auf den Insektenschutz.

45  
46 Wir fordern außerdem die umfangreiche finanzielle  
47 Förderung von Forschung im Bereich der Agrarwissen-  
48 schaften und grüner Gentechnik an Universitäten und  
49 öffentlich finanzierten Forschungseinrichtungen, sowie  
50 verbesserte Möglichkeiten für öffentliche Einrichtungen,  
51 neue gentechnisch veränderte Pflanzen im Feld zu  
52 testen.

53  
54 **Mehr Tierwohl in der EU**  
55 Um endlich die Standards in der Tierhaltung ausrei-  
56 chend zu erhöhen, brauchen wir **neue, verbindliche,**  
57 **strenge Regelungen,** deren Einhaltung besser kontrol-  
58 liert wird. Freiwillige Selbstverpflichtungen und noch  
59 ein Label reichen uns nicht aus, da das keine Instrumen-



1 te sind, die wirkliche und flächendeckende Besserung  
2 bringen!

3

#### 4 **Gesundheit von Konsument\*innen**

5 Medikamente, insbesondere **Antibiotika dürfen nicht**  
6 **mehr durch die Tierärzt\*innen selbst verkauft werden.**

7 Des Weiteren dürfen Tiere, die eine Antibiotikathera-  
8 pie erhalten haben, nicht wieder in den Lebensmittel-  
9 markt eingeführt werden. Dies gilt auch für Erzeugnis-  
10 se dieses Tieres. Diese Praxis setzt aktuell den Anreiz,  
11 Antibiotika und andere Medikamente zu oft und in zu  
12 großen Mengen zu verschreiben, da die verschreibenden  
13 Tierärzt\*innen durch den Verkauf daran zusätzlich  
14 verdienen können. Leider hat das Verbot, ganze Herden  
15 auf einmal mit Antibiotika zu medikamentieren, bis-  
16 her kaum Wirkung gezeigt und wird viel zu oft umgan-  
17 gen. Die Einhaltung dieses **Verbots muss stärker kon-**  
18 **trolliert werden**, um die Resistenzbildung von Keimen  
19 nicht noch zu beschleunigen.

20

#### 21 **Gleichwertige Lebensbedingungen in Stadt und Land**

22 Einkommenssicherung muss auch für Landwirt\*innen  
23 stattfinden, allerdings im Rahmen der **Sozialpolitik der**  
24 **EU und der Mitgliedsstaaten. Die Idee, diesen Trans-**  
25 **fer über Direktzahlungen über die Fläche gewährleis-**  
26 **ten zu wollen, ist absolut nicht sinnvoll:** Zum einen er-  
27 halten flächenmäßig große Betriebe mehr Zahlungen  
28 und nicht die schlechter verdienenden Landwirt\*innen,  
29 wie es die Solidarität gebieten würde. Zum anderen,  
30 schlagen Landeigentümer\*innen die Zahlung in der Re-  
31 gel direkt auf den Pachtpreis für das Land auf. Dies be-  
32 trifft Deutschland noch mehr als andere Mitgliedsstaa-  
33 ten, denn hier sind besonders viele Landwirt\*innen nur  
34 Pächter\*innen und nicht Eigentümer\*innen des von ih-  
35 nen bewirtschafteten Lands. Eine Umverteilung nach  
36 sozialen Gesichtspunkten kann mit Direktzahlungen  
37 pro Fläche also gar nicht stattfinden.

38

39 Wie in allen anderen Wirtschaftsbereichen, tragen  
40 auch in der Landwirtschaft die Selbstständigen das  
41 unternehmerische Risiko selbst. An dieser Stelle kann  
42 geprüft werden, ob es im Rahmen der Förderung  
43 kleiner und mittlerer Unternehmen (KMU) sinnvoll ist,  
44 auch für Landwirt\*innen Programme zur **Minderung**  
45 **des unternehmerischen Risikos** aufzulegen, wie bei-  
46 spielsweise der Förderung von Versicherungen gegen  
47 Ernteausfälle. Ziel dieser Förderung von KMU soll  
48 der Arbeitsplatzzerhalt und eine Vermeidung zu hoher  
49 Konzentration einiger weniger Produzent\*innen sein.

50

1 **Antrag 208/II/2018**  
2 **FA X – Natur, Energie, Umweltschutz**  
3 **Der Landesparteitag möge beschließen:**  
4

5 **Für ein Erreichen der Klimaziele und einen entschlos-**  
6 **senen Strukturwandel: Stopp der Rodungspläne im**  
7 **Hambacher Forst**

8 Die SPD Mitglieder in der Bundesregierung, im Bun-  
9 desrat sowie im Bundestag werden aufgefordert, sich  
10 öffentlich für einen sofortigen und endgültigen Stopp  
11 der Rodungspläne im Hambacher Forst einzusetzen.  
12 Ferner werden sie aufgefordert, die Kommission  
13 „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“ dazu  
14 zu bewegen, bis Mitte 2019 einen verbindlichen Plan  
15 zum schnellstmöglichen Ausstieg aus der Braunkohle-  
16 förderung sowie zum vollständigen Ausstieg aus der  
17 Kohleverstromung bis spätestens 2030 vorzulegen.  
18

19 **Begründung**  
20

- 21 • Der Rekordsommer 2018 mit seinen negativen Fol-  
22 gen für die Lebensmittelversorgung sowie die ste-  
23 tig steigenden Jahresmitteltemperaturwerte ze-  
24 gen eindrücklich die Bedrohung durch steigende  
25 Temperaturen. Ein entschlossenes Handeln ist im  
26 Sinne der bereits unmittelbar folgenden Generatio-  
27 nen unumgänglich. Die Mehrheit der deutschen Be-  
28 völkerung befürwortet ein Fortsetzen der Energie-  
29 wende und einen Ausstieg aus der Kohleverstro-  
30 mung.
- 31 • Während der Anteil erneuerbarer Energie am  
32 Strom-Mix von Jahr zu Jahr wächst, schrumpft  
33 bereits der Anteil der Kohle. Aus Stein- und Braun-  
34 kohlekraftwerken kamen 2017 37,0 % des Stroms  
35 gegenüber 40,3 % im Vorjahr (BDEW). Gleichzeitig  
36 exportiert Deutschland erhebliche Mengen Strom  
37 (Agora Energiewende). Die deutschen Stromex-  
38 porte haben sich in den vergangenen fünf Jahren  
39 nahezu verzehnfacht. Grund dafür ist u.a. eine  
40 Überproduktion aus Braunkohle- und Steinkohle-  
41 kraftwerken, dies aufgrund zu geringer Flexibilität  
42 dieser Technologie (Energy Research Architecture).  
43 Aufgrund der trägen Arbeitsweise taugen Braun-  
44 kohlekraftwerke weit weniger zum Ausgleich der  
45 Schwankungen erneuerbarer Energieträger als  
46 etwa Wasserkraftanlagen oder Gasturbinen.
- 47 • Der Bruttostromverbrauch der Bundesrepublik  
48 Deutschland betrug 2017 rd. 600 TWh, der Ver-  
49 brauch des Bundeslandes Nordrhein-Westfalen rd.  
50 25% davon (Energienstatistik NRW). Laut Angaben  
51 des Betreibers RWE deckt der Braunkohleabbau  
52 bei Hambach rd. 15% des Strombedarfs des Landes  
53 von rd. 150 TWh, also rd. 23 TWh, weniger als die  
54 deutschen Stromexporte. Folglich lässt sich der  
55 Strom aus der Braunkohle des Hambacher Fors-  
56 tes ohne Gefährdung der Versorgungssicherheit  
57 durch Rückfahren der Exporte sowie im Bedarfsfall  
58 Erhöhung von Importen sowie den Zubau von

Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT

1 Anlagen zur Erneuerbaren Energiegewinnung und  
 2 Gasturbinenkraftwerken sichern. Der Stopp des  
 3 Hambacher Tagebaus würde nicht einmal eine  
 4 sofortige Stilllegung aller rheinischen Kraftwerks-  
 5 blöcke erforderlich machen. So könnten ältere  
 6 Blöcke zeitnah abgeschaltet werden, und die neue-  
 7 ren hätten noch genug Kohle für mehrere Jahre  
 8 weiteren Betrieb.

- 9 • Die Braunkohleverstromung ist maßgeblich für  
 10 die voraussichtliche Nichteinhaltung der Klimazie-  
 11 le verantwortlich. Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß der zum Teil  
 12 mehr als 50 Jahre alten rheinischen Braunkohlen-  
 13 kraftwerke ist im Vergleich zu anderen Stromer-  
 14 zeugungstechnologien sehr hoch und ihre Effizi-  
 15 enz etwa im Vergleich zu Gaskraftwerken mit Kraft-  
 16 Wärme-Kopplung sehr gering. Durch ein Stilllegen  
 17 allein der rheinischen Braunkohleverstromung bis  
 18 2020 könnte das Klimaziel der BRD erreicht werden.
- 19 • Beschäftigung und Klimaschutz dürfen nicht ge-  
 20 gegeneinander ausgespielt werden. Ein geordneter  
 21 und sozialverträglicher Strukturwandel muss heute  
 22 eingeleitet werden, da der Zeitpunkt in Anbetracht  
 23 von Vollbeschäftigung und guter Wirtschaftslage  
 24 besser ist als je zuvor. Ein Strukturwandel kann  
 25 nur gelingen, wenn Alternativen aufgezeigt wer-  
 26 den und die Zukunftsfähigkeit der Regionen gesi-  
 27 chert ist. So ist bspw. die Beschäftigungsintensi-  
 28 tät bei erneuerbaren höher als bei fossilen Energie-  
 29 quellen.
- 30 • Die seit mehreren Monaten anhaltenden Preisstei-  
 31 gerungen im Rahmen des Europäischen Emissions-  
 32 handels reduzieren zunehmend die Wirtschaftlich-  
 33 keit der Braunkohlekraftwerke. Im Falle einer plötz-  
 34 lichen, wirtschaftlich erzwungenen Stilllegung der  
 35 Kraftwerke zu einem späteren Zeitpunkt wäre der  
 36 Hambacher Forst sinnlos und irreversibel geopfert  
 37 worden.
- 38 • Der jahrtausendealte Hambacher Wald gehörte  
 39 früher mit seinem einzigartigen Ökosystem zu den  
 40 letzten großen Mischwäldern in Mitteleuropa. Be-  
 41 reits jetzt ist nur noch ein Zehntel davon übrig. Ein  
 42 vollständiges Vernichten wäre aus zahlreichen Ge-  
 43 sichtspunkten heraus ein fatales Signal weit über  
 44 Deutschland hinaus.

45

46 **Antrag 209/II/2018**  
 47 **FA X – Natur, Energie, Umweltschutz**  
 48 **Der Landesparteitag möge beschließen:**  
 49 **Der Bundesparteitag möge beschließen:**  
 50  
 51 **Für Gerechtigkeit, Partizipation und eine schnellere En-**  
 52 **ergiewende: Mieterstrom endlich voranbringen**  
 53 Solarenergie für Mieter vom eigenen Dach ist ein sinn-  
 54 voller Beitrag für den Klimaschutz. Die Förderung von  
 55 direkt verbrauchtem Strom aus Photovoltaikanlagen  
 56 auf Wohngebäuden mit einem Mieterstromzuschlag

**Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT**

1 schafft eine langfristig wettbewerbsfähige und vor al-  
2 lem klimaschonende Möglichkeit für die Stromversor-  
3 gung in der Stadt. Gleichzeitig bleibt die Vertragsfrei-  
4 heit der Mieter bei der Auswahl eines Stromtarifs unein-  
5 geschränkt bestehen, entsprechend sind Mieter nicht  
6 dem Risiko von steigenden Strompreisen als Resultat  
7 der Förderung ausgesetzt.

8  
9 Der aktuelle Förderungsrahmen erweist sich als un-  
10 genügend für die Entwicklung von ausreichend vie-  
11 len Mieterstromprojekten. Grund hierfür sind vor allem  
12 Hemmnisse für Betreiber, die eine erhöhte Marktein-  
13 trittsbarriere darstellen. PV-Mieterstrom Meldezahlen  
14 der Bundesnetzagentur zeigen, dass im Zeitraum Janu-  
15 ar bis Mai 2018 deutschlandweit lediglich Mieterstrom-  
16 projekte mit einer Kapazität von 2 MWp registriert wur-  
17 den. Dem gegenüber steht die herausgestellte Bedeu-  
18 tung von Solarenergie z.B. im Berliner Energie und Kli-  
19 maschutzprogramm 2030 (BEK 2030).

20  
21 Die SPD-Mitglieder im Abgeordnetenhaus, im Bundes-  
22 tag, Bundesregierung und in den Landesregierungen  
23 werden aufgefordert, sich für die Weiterentwicklung  
24 der Mieterstromförderung durch den Bund einzuset-  
25 zen. Ziel ist es, die Umsetzung der Energiewende zu be-  
26 schleunigen und gleichzeitig sowohl gerecht als auch  
27 kostengünstig zu gestalten durch:

28  
29 1. Unterstützung der Bundesratsinitiative der Län-  
30 der Berlin und Thüringen vom 21.8.18 (BR-Drucksache  
31 402/18) zur Einbeziehung der urbanen Zentren in die  
32 Energiewende. Dies insbesondere um Quartiersversor-  
33 gungskonzepte mit Mieterstromförderung von Photo-  
34 voltaikanlagen und damit auch größere Anlagen zu er-  
35 möglichen.

36  
37 2. Sicherung der Wirtschaftlichkeit von Mieterstrompro-  
38 jekten durch eine erhöhte und zeitlich befristete An-  
39 schubförderung für Mieterstromprojekte. Im Sinne der  
40 Verteilungsgerechtigkeit soll die zusätzliche Förderung  
41 nicht über die EEG Umlage geschehen. Dazu bestehen  
42 ausreichend alternative Möglichkeiten: direkte Subven-  
43 tion aus Steuermitteln oder indirekte Subvention durch  
44 Steuersenkung für direkt verbrauchten Strom (z.B. ab-  
45 gesenkter Mehrwertsteuersatz).

46  
47 3. Abbau weiterer Hemmnisse: z.B. das Zulassen von  
48 aufwendungsarmen Messkonzepten insbesondere bei  
49 kleineren Anlagen bis 10 kWp, Abschaffung der aktu-  
50 ellen Gewerbesteuerinfektion für Wohnungsunterneh-  
51 men, Vereinfachung des bürokratischen Aufwands (z.B.  
52 aus dem Energiewirtschaftsgesetz) bei kleineren Anla-  
53 gen.

54  
55 4. Angemessene Beteiligung der Mieter an den preis-  
56 lichen und langfristigen Vorteilen dieser regenerativen  
57 Stromerzeugung. Die zusätzliche Förderung hat zur  
58 Voraussetzung, dass der Mieterstrompreis nicht nur  
59 mindestens 10%, sondern mindestens 20% unter dem

1 Grundversorgertarif liegt.  
2

3 **Antrag 210/II/2018**  
4 **FA X – Natur, Energie, Umweltschutz**  
5 **Der Landesparteitag möge beschließen:**

6  
7 **Plastikmüll**

8 Die SPD-Mitglieder im Senat werden aufgefordert, dar-  
9 auf hinzuwirken, dass der Senat Zielvereinbarungen  
10 mit dem Einzelhandel – insbesondere Supermarktket-  
11 ten und Drogerien – zwecks deutlicher Verringerung des  
12 Verpackungsmülls abschließt.

13  
14 **Die Zielvereinbarungen sollen folgende Inhalte haben:**

- 15 • eine Laufzeit von mindestens zehn Jahren,
- 16 • Erhöhung des Anteils von Mehrwegverpackungen,
- 17 • für das Bezugsjahr eine Darstellung der Art und  
18 Menge Verpackungsmülls im Sortiment,
- 19 • ein Zwischen- und ein Gesamtziel zur Reduzierung  
20 des Verpackungsmüllsaufkommens,
- 21 • eine Darstellung von Maßnahmen, mit denen diese  
22 Ziele erreicht werden sollen,
- 23 • eine Darstellung, wie die Umsetzung dieser Maß-  
24 nahmen kontrolliert wird,
- 25 • ein Verfahren zur Anpassung der Vereinbarung ein-  
26 schließlich der Ziele und Maßnahmen, wenn nach  
27 Vorlage des Zwischenberichts erkennbar wird, dass  
28 die Ziele mit den geplanten Maßnahmen entweder  
29 nicht oder frühzeitig erreicht werden, und
- 30 • die Veröffentlichung der Umsetzung der Vereinba-  
31 rungen bei Wahrung der schutzwürdigen Betriebs-  
32 und Geschäftsgeheimnisse.

33  
34  
35 **Begründung**

36  
37 Mit ca. 18 Millionen Tonnen Verpackungsabfall pro Jahr  
38 in Deutschland sind wir Europameister. Das entspricht  
39 ca. 220 kg Verpackungsabfälle pro Kopf und Jahr. In An-  
40 betracht dieses Ressourcenverbrauchs, den hieraus re-  
41 sultierenden Umweltbelastungen, nicht zuletzt durch  
42 die erst jetzt in das Bewusstsein der Öffentlichkeit ge-  
43 tretene Vergiftung der Meere durch Mikroplastik, be-  
44 darf es dringend einer Reduzierung des Plastikmülls  
45 und besseren Verwertung des unvermeidbaren Mülls.  
46 Eine Schlüsselrolle kommt dabei den Supermarktketten  
47 und Drogerien zu. Sie sind nicht nur das Bindeglied zwi-  
48 schen den Herstellern von Produkten und Verbrauchern,  
49 sondern nehmen maßgeblich auch darauf Einfluss, wie  
50 die Produkte, insbesondere die Eigenmarken verpackt  
51 sind, und ob den Kunden Waren verpackt oder unver-  
52 packt angeboten werden.

53  
54 In Bezug zum Beispiel auf Plastiktüten gibt es zwar ers-  
55 te erfreuliche Aktivitäten des Einzelhandels; die offen-  
56 kundig umweltbelastende Plastikverpackung von Obst

Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT

1 und Gemüse, die steigende Mengen an Plastikeinweg-  
2 flaschen und schlicht die Verwendung von Mogelverpa-  
3 ckungen machen aber deutlich, dass dies bei Weitem  
4 nicht ausreicht. Neben der Schaffung eines recycling-  
5 freundlichen Designs der Verpackungen muss hier vor  
6 allem die Abfallhierarchie, wonach die Müllvermeidung  
7 der Wiederverwendung, Verwertung und Beseitigung  
8 vorgeht, ernst genommen und umgesetzt werden.  
9  
10 Auch bei den Verbraucherinnen und Verbrauchern stößt  
11 die wachsende Flut von Verpackungsmüll zunehmend  
12 auf Widerwillen. In einer Umfrage haben jüngst rund 95  
13 Prozent der befragten Verbraucherinnen und Verbrau-  
14 chern dafür plädiert, die Materialmenge bei Verpackun-  
15 gen auf ein Minimum zu reduzieren. Das wird auch der  
16 Einzelhandel zur Kenntnis genommen haben, so dass  
17 bei diesem allein zur Imageförderung die Bereitschaft  
18 bestehen dürfte, mit dem Land Berlin hier bundesweit  
19 einmalig neue Kooperationen einzugehen.

20 **Antrag 211/II/2018**  
21 **Juso LDK**  
22 **Der Landesparteitag möge beschließen:**  
23 **Der Bundesparteitag möge beschließen:**  
24  
25 **Dem Verursacher\*innenprinzip endlich gerecht wer-**  
26 **den!**  
27 **Diesel-Nachrüstungen auf Kosten der Produzentinnen**  
28 **und Produzenten!**  
29 Wir fordern die Mitglieder der SPD Bundestagsfraktion  
30 sowie die sozialdemokratischen Mitglieder der Bundes-  
31 regierung dazu auf, die gesetzlichen Grundlagen dafür  
32 zu schaffen, dass jene Dieselfahrzeuge, die zum Führen  
33 einer grünen Umweltplakette berechtigt sind, aller-  
34 dings nicht den derzeit geltenden Umweltstandards  
35 (EURO 6) entsprechen, auf Kosten der Herstellerin-  
36 nen und Hersteller, daraufhin nachzurüsten sind.  
37 Diese Nachrüstungen verstehen wir als Hardware-  
38 Nachrüstungen und nicht als Software-Updates. Ziel  
39 muss es sein, unabhängig von eventuell drohenden  
40 Fahrverboten in Städten, alle betroffenen Fahrzeuge  
41 entsprechend nachzurüsten.  
42  
43 **Begründung**  
44 Die bereits festgelegten freiwilligen Verpflichtungen  
45 der Herstellerinnen und Hersteller von Dieselfahrzeu-  
46 gen im Zuge des letzten Dieselpipfels der Bundesregie-  
47 rung laufen nicht nur langsam an, sondern werden als  
48 so genannte Software-Updates ihre Wirkung verfeh-  
49 len. Die angestrebten Umweltstandards einzuhalten,  
50 bedarf es einer Hardware-Nachrüstung, die mit der  
51 Norm EURO 6 als „Add Blue“ bekannt wurden, an und  
52 bei den Fahrzeugen. Diese wird es nur auf gesetzlichen  
53 Druck geben, der gleichzeitig sicherstellt, dass die  
54 Verursacherinnen und Verursacher dieses Problems,  
55 die Herstellerinnen und Hersteller, die Kosten für die  
56 Nachrüstung zu tragen haben.

**Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT**

1 **Antrag 212/II/2018**  
2 **KDV Charlottenburg-Wilmersdorf**  
3 **Der Landesparteitag möge beschließen:**  
4 **Der Bundesparteitag möge beschließen:**  
5  
6 **Schutz vor gesundheitsschädlichen Stickoxiden hat**  
7 **Vorrang**  
8 Um die Stickoxid Grenzwerte zukünftig einhalten zu  
9 können, fordern wir eine Verpflichtung der Fahrzeug-  
10 hersteller, alle manipulierten Diesel-Fahrzeuge auf  
11 Kosten der Fahrzeughersteller technisch nachzurüsten  
12 und für ältere Diesel-PKW und leichte Nutzfahrzeuge  
13 entsprechende Nachrüstätze anzubieten.  
14

Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT

15 **Antrag 213/II/2018**  
16 **KDV Steglitz-Zehlendorf**  
17 **Der Landesparteitag möge beschließen:**  
18 **Der Bundesparteitag möge beschließen:**  
19  
20 **Rodung des Hambacher Forst verhindern!**  
21 Wir fordern den endgültigen Stopp der Rodung des  
22 Hambacher Forstes und des Braunkohleabbaus insge-  
23 samt.  
24  
25 Aktuell soll der verbliebene Rest des Hambacher Forstes  
26 nach den Vorstellungen des Energiekonzerns RWE gero-  
27 det werden, um der flächenmäßigen Vergrößerung des  
28 Braunkohletagebaus Hambach Platz zu machen.  
29  
30 Dabei handelt es sich beim Hambacher Forst um ei-  
31 nen der letzten großen Mischwälder Mitteleuropas. Er  
32 stellt Zwischenstopp für Zugvögel dar und ist Lebens-  
33 raum vieler bedrohter Tierarten. Seine Rodung könn-  
34 te zum Aussterben von Buchsteinfledermäusen, Mittel-  
35 specht oder Haselmaus führen. Der Erfolg der Umsied-  
36 lung der Tiere gilt als unwahrscheinlich. Trotzdem wur-  
37 den von dem einst 5.500 ha großen Waldgebiet bereits  
38 über 90% gerodet.  
39  
40 Weiterhin will RWE pro Jahr 70 ha von der noch be-  
41 stehenden Waldfläche roden, um noch mehr Braun-  
42 kohle abzubauen. Der Tagebau Hambach ist mit 85  
43 km<sup>2</sup> der größte Tagebau Westeuropas. Der Kohleab-  
44 bau bleibt nicht folgenlos: Ein Drittel der deutschen  
45 CO<sub>2</sub>-Emissionen werden im Rheinischen Revier aus-  
46 gestoßen. Die Braunkohleverstromung ist eine der inef-  
47 fizientesten Verstromungsmöglichkeiten, insbesondere  
48 da die nasse Kohle in einem aufwendigen Verfahren  
49 getrocknet werden muss, bevor sie verbrannt werden  
50 kann. Eine profitable Braunkohleverstromung wäre des-  
51 halb nicht denkbar, würden die Kosten der Folgeschä-  
52 den nicht auf die Allgemeinheit umgelegt.

Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT

1  
2 Neben dem Ausstoß weiterer umweltschädlicher Stoffe wie Quecksilber trägt der Abbau und die Verstromung der Braunkohle zur Zerstörung der Lebensräume von Menschen und Tieren bei. Die Kohleverstromung in Deutschland ist Ausdruck einer global ungerechten Energiepolitik, deren Kosten in Form der Klimaerwärmung vor allem der globale Süden zu tragen hat.  
9  
10 Die Rodung des Hambacher Forstes steht somit beispielhaft als Konsequenz der kapitalistischen Logik von Profitmaximierung und internationalem Wettbewerb, in der die Interessen von betroffenen Menschen heutiger und morgiger Generationen denen des Kapitals untergeordnet sind.  
16  
17 Ferner unterstützen wir friedliche Proteste gegen die Rodung des Hambacher Forstes. Die Versammlungsfreiheit stellt ein in Art. 8 GG festgeschriebenes Grundrecht dar, das nicht einfach so eingeschränkt werden darf.  
21

22 **Antrag 214/II/2018**  
23 **AGS Berlin**  
24 **Der Landesparteitag möge beschließen:**  
25  
26 **Urteil umsetzen – Luft verbessern – Lärm und Reifenabrieb vermindern**  
27  
28 Die sozialdemokratischen Mitglieder des Berliner Senats und des Berliner Abgeordnetenhauses werden aufgefordert, etwa durch Ausgabe entsprechender kostenpflichtiger (Lieferverkehrs)-Plaketten (blaue Plakette) sich, ggf. durch eine Bundesratsinitiative, dafür einzusetzen,  
34  
35 1. die Durchfahrt für LKWs und Kleintransporter, die lediglich die Mautstrecken vermeiden wollen, zu erschweren und aus der Stadt herauszuhalten  
37  
38 2. Auch umweltschädliche Immissionen durch die Schifffahrt innerhalb Berlins durch entsprechende Maßnahmen zu beseitigen  
40  
41  
42 und durch kurzfristig einzusetzende, geeignete Kontrollsysteme zu überprüfen.  
44  
45 Das aktuelle Urteil des Verwaltungsgerichts Berlin vom 09.10.2018 muss zügig umgesetzt werden.  
47  
48  
49 **Begründung**  
50 Die Berliner Straßen werden durch übermäßigen LKW-Verkehr tagtäglich verstopft und die Stadt Berlin durch Lärm und Abgase verunreinigt. Ein Großteil dieser Lastkraftwagen wählt den Weg durch die Stadt aus Gründen der Mautvermeidung und der Abkürzung.  
55  
56 Aber auch die Schifffahrt (Ausflugsdampfer und Last-

**Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT**



1 kähne) verursachen erhebliche Umweltverschmutzungen,  
2 die sich auf die Stadt und deren Bewohner auswirken.  
3  
4  
5 Dies muss im Hinblick auf die erheblichen Feinstaub-,  
6 Mikroplastik- und Rußpartikel- sowie Lärmemissionen  
7 drastisch reduziert werden. Die Kenntnis, dass diese  
8 Emissionen erhebliche Gesundheitsrisiken für die Berliner  
9 Bevölkerung bedeuten, wird vorausgesetzt. Der Senat  
10 hat zügig entsprechende Vorgaben zur Luftreinhaltung  
11 und Verminderung anderer umweltschädlicher Immissionen  
12 zu veranlassen.

13 **Antrag 215/II/2018**

14 **AGS Berlin**

15

16 **Innovative Wasserstoffantriebstechnik stärken**

17 Die sozialdemokratischen Mitglieder des Abgeordneten-  
18 hauses und des Senats von Berlin setzen sich dafür  
19 ein,

20

- 21 • das Wasserstofftankstellennetz aus bisher vier H2-  
22 Tankstellen ausgebaut wird, um die Nachfrage nach  
23 wasserstoffbetriebenen Fahrzeugen zu stärken
- 24 • Anreize zu setzen, Wasserstoff als Speichermedium  
25 bereits bei Solar- und Windstromerzeugern zu pro-  
26 duzieren
- 27 • zur Entwicklung effizienter Wasserstoff-  
28 Speichertechnik zielgerichtet Forschungsmittel  
29 bereitzustellen bzw. zu diesem Forschungsschwer-  
30 punkt Kooperationen mit anderen Forschungsein-  
31 richtungen auszubauen.

32

33

34 **Begründung**

35 Wasserstoff gewinnt als transportabler und exportierbarer  
36 Energiespeicher immer mehr an Bedeutung. Als Pilotprojekt  
37 mit gerade einmal vier Wasserstofftankstellen in Berlin  
38 reicht diese rudimentäre Versorgungsinfrastruktur keinesfalls  
39 aus, um die Nachfrage nach dieser potentiell zukunftsweisen-  
40 den KFZ-Antriebstechnik nennenswert zu wecken. Zu o.g.  
41 Anreizen können Auflagen zählen, Entschädigungszahlungen  
42 an die Betreiber temporär stillgelegter Windkraftanlagen  
43 an deren Produktion von Wasserstoff als Speichermedium  
44 zu knüpfen. Effiziente Wasserstoffspeichertechnik kann  
45 in Forschungsverbänden schneller und günstiger erforscht  
46 werden.

47

48  
49 Ein Ausbau der Wasserstoffantriebstechnik entspricht  
50 einem der Ziele des rotrotgrünen Berliner Koalitionsver-  
51 trags, der Rolle von Energiespeichern sowie erneuerbaren  
52 und Prosumer-Lösungen Rechnung zu tragen. Damit würde  
53 Berlin an einen nationalen und internationalen Anschluss  
54 halten. Bis November 2017 entstanden – noch vornehmlich  
55 im Süden – 45 Wassertankstellen in Deutschland, bis 2019  
56 sollen 100

**Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT**

1 installiert sein. IDort haben Honda und Hyundai erste  
 2 Automodelle mit Wasserstoffantrieben auf den Markt  
 3 gebracht, deutsche Herstellern wollen bis 2027 nachzie-  
 4 hen. In unserer Region hat die Niederbarnimer Eisen-  
 5 bahn die sog. Heidekrautbahn auf diese Zukunftstech-  
 6 nologie umgestellt.

7 **Antrag WV79/II/2017**

8 **KDV Pankow**

9 **Der Landesparteitag möge beschließen:**

10 **Der Bundesparteitag möge beschließen:**

11

12 **Diesel-Skandal muss Konsequenzen haben – Rechte der**  
 13 **Betroffenen stehen an oberster Stelle!**

14 Vor zwei Jahren begann der Skandal um Betrugssoft-  
 15 ware in Dieselfahrzeugen von VW. Was sich als Ver-  
 16 sagen eines einzelnen Konzerns dargestellt hatte, ent-  
 17 puppt sich nun als organisierter Betrug deutscher Auto-  
 18 hersteller und Teilen der Zulieferindustrie. Aufsichtsbe-  
 19 hörden und Teile der Politik haben diesen Skandal mit  
 20 ermöglicht.

21

22 Der „Dieselgipfel“ Anfang August hat zur Lösung des  
 23 Problems nicht beigetragen und den Eindruck erweckt,  
 24 Politik und Wirtschaft würden die gesundheitlichen Bel-  
 25 lastungen der von den Emissionen tagtäglich Betroffe-  
 26 nen in den Städten ignorieren und auch die Konsequen-  
 27 zen für die Eigner\*innen von Dieselfahrzeugen nicht be-  
 28 achten.

29

30 Die Politik muss hier umsteuern: Die Autokonzerne  
 31 und ihre Manager\*innen in die Verantwortung zu neh-  
 32 men, ist eine Frage der Gerechtigkeit. Es darf nicht  
 33 mit zweierlei Maß gemessen werden. Autofahrer\*innen  
 34 dürfen nicht auf den Kosten sitzen bleiben. Arbeitneh-  
 35 mer\*innen dürfen nicht den Preis für die Verfehlungen  
 36 der offenbar entrückten Vorstände zahlen müssen.

37

38 Deshalb fordern wir, aus dem Diesel-Skandal folgende  
 39 Konsequenzen zu ziehen:

40

41 **1. Notwendige technische Nachrüstungen für betrof-**  
 42 **fene Dieselaautos müssen auf Kosten des jeweiligen**  
 43 **Autobauers bei voller Kompensation der Eigentü-**  
 44 **mer\*innen ausgeführt werden.** Es ist wahrscheinlich,  
 45 dass Software-Aktualisierungen allein nicht helfen  
 46 werden, um Dieselabgase zu reinigen. Die Verantwort-  
 47 lichen müssen aufhören den Bürger\*innen in die Tasche  
 48 zu lügen. Hier hilft nur eines: Die Konzerne müssen  
 49 klare Garantien abgeben, dass die Software-Updates  
 50 erstens die angegebenen Umweltentlastungen errei-  
 51 chen und zweitens die vorhandene Hardware nicht  
 52 schädigen. Weiterhin ist eine persönliche Haftung der  
 53 Vorstände notwendig, wie sie z.B. bei kleinen und mitt-  
 54 leren Unternehmen üblich ist. Erst wenn die Garantien  
 55 und die persönlichen Haftungserklärungen abgegeben  
 56 sind, zeigt die Automobilindustrie, dass sie wirklich

**Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT**

LPT I/2018: Empfehlung der Antragskommission:  
 Annahme in der Fassung der Antragskommission (Kein  
 Konsens)

Antrag war auf der Dissensliste und wurde auf dem Par-  
 teitag nicht mehr beraten

---

**Diesel-Skandal muss Konsequenzen haben – Gesund-**  
**heit und Umwelt stehen an oberster Stelle!**

Vor zwei Jahren begann der Skandal um Betrugssoft-  
 ware in Dieselfahrzeugen von VW. Was sich als Ver-  
 sagen eines einzelnen Konzerns dargestellt hatte, ent-  
 puppt sich nun als organisierter Betrug deutscher Auto-  
 hersteller und Teilen der Zulieferindustrie. Aufsichtsbe-  
 hörden und Teile der Politik haben diesen Skandal mit  
 ermöglicht.

Die Politik muss hier umsteuern: Die Autokonzerne und  
 ihre Manager\*innen in die Verantwortung zu nehmen.  
 Deshalb fordern wir, aus dem Diesel-Skandal folgende  
 Konsequenzen zu ziehen:

1. **Die Autohersteller müssen klare Garantien abge-**  
**ben, dass die Software-Updates die angegebenen**  
**Umweltentlastungen erreichen und die vorhande-**  
**nen Hardware nicht schädigen. Außerdem müs-**  
**sen die notwendigen technischen Nachrüstungen**  
 der betroffenen Dieselaautos auf Kosten des jeweili-  
 gen Autoherstellers ausgeführt werden, **denn** es ist  
 wahrscheinlich, dass Software-Aktualisierungen al-  
 lein nicht helfen werden, um Deselemissionen aus-  
 reichend zu senken.
2. Die Rechtsdurchsetzung für Verbraucher\*innen  
 muss verbessert werden. Wer Recht hat, soll  
 auch Recht bekommen. Eigentümer\*innen von  
 betroffenen Fahrzeugen sollten einfacher und  
 kostengünstiger ihr Recht vor Gericht durchsetzen  
 können. Durch die Einführung einer Muster-  
 feststellungsklage wollen wir diese Möglichkeit  
 schaffen und Verbraucher\*innen stärken. Qua-  
 lifizierte Verbände sollen rechtliche Streitigkeiten,  
 die viele Verbraucher\*innen betreffen, künftig mit  
 nur einer Klage vor Gericht klären lassen können.  
 Das Musterverfahren wird in einem elektronischen  
 Klageregister öffentlich bekannt gemacht, die An-  
 meldung soll gegen eine geringe Gebühr erfolgen.  
 Mit der Musterfeststellungsklage schaffen wir  
 ein Instrument, mit dem Verbraucher\*innen ihre

1 ernsthaft das Kapitel „tricksen und täuschen“ beenden  
2 will.

3  
4 **2. Die Rechtsdurchsetzung für Verbraucher\*innen muss**  
5 **verbessert werden. Wer Recht hat, soll auch Recht be-**  
6 **kommen.** Eigentümer\*innen von betroffenen Fahrzeu-  
7 gen sollten einfacher und kostengünstiger ihr Recht vor  
8 Gericht durchsetzen können. Durch die Einführung einer  
9 Musterfeststellungsklage wollen wir diese Möglich-  
10 keit schaffen und Verbraucher\*innen stärken. Qualifi-  
11 zierte Verbände sollen rechtliche Streitigkeiten, die viele  
12 Verbraucher\*innen betreffen, künftig mit nur einer Klag-  
13 ge vor Gericht klären lassen können. Das Musterverfah-  
14 ren wird in einem elektronischen Klageregister öffent-  
15 lich bekannt gemacht, die Anmeldung soll gegen eine  
16 geringe Gebühr erfolgen. Mit der Musterfeststellungs-  
17 klage schaffen wir ein Instrument, mit dem Verbrau-  
18 cher\*innen ihre Rechte auch gegenüber Großkonzernen  
19 einfach und rasch durchsetzen können. Bislang sind die  
20 Menschen oft auf sich allein gestellt: Sie müssen sich ihr  
21 gutes Recht individuell, kompliziert und teuer zu erstrei-  
22 ten. Das hält viele Betroffene davon ab, ihre Ansprüche  
23 durchzusetzen. Heiko Maas und Martin Schulz haben  
24 hier bereits einen Vorschlag dazu vorgelegt. Die Muster-  
25 feststellungsklage könnte in Deutschland bereits längst  
26 Gesetz sein und den Autokäufer\*innen offenstehen,  
27 wenn die Union sie nicht blockiert hätte.

28  
29 **3. Die Sicherung von Arbeitsplätzen und des Wirt-**  
30 **schaftsstandorts Deutschland muss oberste Priorität**  
31 **haben.** Mit der Bildung eines illegalen Automobilkar-  
32 tellts hat die deutsche Autoindustrie nur Verlierer\*innen  
33 produziert. Verbraucher\*innen und die Umwelt zahlen  
34 die Zeche. Der Ruf Deutschlands als innovativer Techno-  
35 logiestandort – insbesondere im Bereich der Umwelt-  
36 technik – leidet massiv. Die Autoindustrie muss stärker  
37 kontrolliert werden und mit allen Mitteln der Wettbe-  
38 werbsmarkt wiederhergestellt werden.

39  
40 **4. Politik und Autoindustrie müssen entflochten, Wech-**  
41 **sel von Ministerien in die Industrie erschwert und**  
42 **Lobbyist\*innen stärker kontrolliert werden.** Der Die-  
43 selskandal ist auch durch die enge Verflechtung von Po-  
44 litik und Automobilwirtschaft ermöglicht worden. Ef-  
45 fektive Aufsicht kann nur durch strikte Trennung er-  
46 folgen. Daher gilt es, die engen Verflechtungen zwi-  
47 schen Automobilindustrie und Politik zu kappen. Mitar-  
48 beiter\*innen der Automobilkonzerne dürfen nicht mehr  
49 länger im Verkehrsministerium tätig sein. Spitzenpoli-  
50 tiker\*innen dürfen nicht einfach aus Ministerien inner-  
51 halb weniger Wochen in Vorstandsposten der Indus-  
52 trie wechseln und Einfluss auf Regierungshandeln neh-  
53 men dürfen. Wir fordern daher eine verlängerte Ab-  
54 klingphase von zwei Jahren, bevor hochrangige Minis-  
55 teriumsmitarbeiter\*innen ihrer Kontakte wegen in die  
56 Wirtschaft wechseln dürfen. Den Fall des Kanzlerin-  
57 Vertrauten, Eckhard von Kläden, der nun im Abgas-  
58 skandal das Kanzleramt beeinflusst hat, hätte es nie ge-  
59 ben dürfen.

Rechte auch gegenüber Großkonzernen einfach und rasch durchsetzen können. Bislang sind die Menschen oft auf sich allein gestellt: Sie müssen sich ihr gutes Recht individuell, kompliziert und teuer zu erstreiten. Das hält viele Betroffene davon ab, ihre Ansprüche durchzusetzen. Heiko Maas und Martin Schulz haben hier bereits einen Vorschlag dazu vorgelegt. Die Musterfeststellungsklage könnte in Deutschland bereits längst Gesetz sein und den Autokäufer\*innen offenstehen, wenn die Union sie nicht blockiert hätte.

3. Wir brauchen einen klaren Stufenplan hin zu **umverträglichen** Mobilität. Ähnlich wie im Bereich Atom- und Kohleindustrie, brauchen wir einen Stufenplan, um einen Übergang zur umverträglichen Mobilität zu schaffen. Dazu verpflichtet uns schon das Pariser Klimaabkommen. Nur eine politische Entscheidung kann die nötige Klarheit für alle Marktteilnehmer\*innen und gute Rahmenbedingungen für Innovationen schaffen. Dieselabgase zu reinigen ist aufwendig und teuer und sollte lediglich eine Übergangstechnologie hin zur **umweltverträglichen** Mobilität sein. In einem ersten Schritt sind die Subventionen für Diesel zu streichen und die freiwerdenden Mittel sind in einem guten öffentlichen Nahverkehr, in Forschungsgelder für emissionsfreie Mobilität und den Umbau unserer Strom- und Gasnetze umzulenken.
4. Verantwortlichkeiten müssen schonungslos aufgeklärt werden. Die Öffentlichkeit hat ein Recht zu erfahren, welche Unternehmen und Personen wann und in welchem Rahmen betrogen haben. Ebenso ist lückenlos aufzuklären, ob Aufsichtsbehörden Fehler oder sich gar mit schuldig gemacht haben sowie ob und ab wann Regierungsmitglieder auf Landes- und Bundesebene von den Betrugsvorwürfen und der Kartellbildung gewusst haben. Es muss klargestellt werden, dass Manager\*innen bei schwerem Fehlverhalten zukünftig einer persönlichen Haftung unterzogen werden, aus der sie sich auch nicht durch Versicherungen herauskaufen können.
5. Bei Einführung der Blauen Plakette und der Verhängung von Fahrverboten ist die Situation der Handwerksbetriebe, der Logistik und Kurier – Express-Paket -Dienste in der Stadt besonders zu beachten. Um ihre Leistungen zu erbringen sind die meisten dieser Betriebe auf Nutzfahrzeuge angewiesen. Dabei handelt es sich überwiegend um Diesel-Fahrzeuge, häufig im Besitz (Anlagevermögen) der Betriebe. Im Bereich dieser leichten Nutzfahrzeuge ist derzeit kein einziges Diesel-Fahrzeug mit der Norm Euro 6 d verfügbar. Ein Fahrverbot würde dazu führen, dass viele der Betriebe ihre Leistungen im Stadtgebiet einstellen oder reduzieren müssten mit der Folge eines massiven Arbeitsplatzabbaus, hohen Sonderabschreibungen und Kosten für die Betriebe. Letztlich führt eine abrupte Umstellung

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35  
36  
37  
38  
39  
40  
41  
42  
43  
44  
45  
46  
47  
48  
49  
50  
51  
52  
53  
54  
55  
56  
57  
58  
59

**5. Wir brauchen einen klaren Stufenplan hin zu emissionsfreier Mobilität. Ähnlich wie im Bereich Atom- und Kohleindustrie, brauchen wir einen Stufenplan, um einen Übergang zu emissionsfreier Mobilität zu schaffen.**

Dazu verpflichtet uns schon das Pariser Klimaabkommen. Nur eine politische Entscheidung kann die nötige Klarheit für alle Marktteilnehmer\*innen und gute Rahmenbedingungen für Innovationen schaffen. Dieselabgase zu reinigen ist aufwendig und teuer und sollte lediglich eine Übergangstechnologie hin zu emissionsfreier Mobilität sein. In einem ersten Schritt sind die Subventionen für Diesel zu streichen und die freiwerdenden Mittel sind in einem guten öffentlichen Nahverkehr, in Forschungsgelder für emissionsfreie Mobilität und den Umbau unserer Strom- und Gasnetze umzulenken.

**6. Der Umgang mit Fahrverboten und Umrüstungen muss sozial verträglich umgesetzt werden. Es muss sichergestellt werden, dass Bewohner\*innen von Innenstadtbereichen nicht doppelt belastet werden.** Einerseits leiden Sie am meisten unter den Emissionen und verlieren unter Umständen auch noch die Erlaubnis ihr Fahrzeug zu nutzen. Besonders Kleinunternehmer\*innen müssen davor geschützt werden unverschuldet ihrer Arbeit nicht nachgehen zu können, weil Fahrzeuge nicht mehr nutzbar sind.

**7. Verantwortlichkeiten müssen schonungslos aufgeklärt werden.** Die Öffentlichkeit hat ein Recht zu erfahren, welche Unternehmen und Personen wann und in welchem Rahmen betrogen haben. Ebenso ist lückenlos aufzuklären, ob Aufsichtsbehörden Fehler oder sich gar mit schuldig gemacht haben sowie ob und ab wann Regierungsmitglieder auf Landes- und Bundesebene von den Betrugsvorwürfen und der Kartellbildung gewusst haben. Es muss klargestellt werden, dass Manager\*innen bei schwerem Fehlverhalten zukünftig einer persönlichen Haftung unterzogen werden, aus der sie sich auch nicht durch Versicherungen herauskaufen können.

**8. Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer vor den krebserzeugenden Dieselmotoremissionen effizient schützen.** Der neu beschlossene und im Oktober veröffentlichte Grenzwert bei Dieselmotoremissionen von 50 Mikrometer (µm) muss eingehalten werden. zur Überwachung und Überprüfung müssen dafür die Arbeitsschutzbehörden mit den notwendigen personellen und technischen Ressourcen ausgestattet werden.

**Begründung**

Die Einigung zwischen Autoindustrie, Bund und Ländern beim „Dieselgipfel“ Anfang August war ein Schlag ins Gesicht der Eigentümer\*innen von Dieselfahrzeugen. Ziel der Absprachen zwischen den Herstellern der Diesel-Fahrzeuge und dem Bundesverkehrsminister

zu einer existenziellen Gefährdung der kleinen und mittelständischen Betriebe. Daher ist bei einem Fahrverbot der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit einzuhalten und Ausnahmen für Handwerks- und Gewerbebetriebe vorzusehen.

1 war es offensichtlich, lediglich Zeit zu gewinnen und zu  
2 hoffen, dass sich der Skandal damit zerstreuen lässt.  
3  
4 Mit einer Aktualisierung der Software in Dieselaautos  
5 kommt die Industrie zu glimpflich davon. Mit großer  
6 Wahrscheinlichkeit wird aber auch eine neue Soft-  
7 ware nicht die Ergebnisse betrügerischer Absprachen  
8 und baulicher Mängel richten. Weiterhin werden die  
9 Grenzwerte in vielen Fällen nicht eingehalten. Daher  
10 sind Fahrverbote in Innenstädten auch nach dem Gip-  
11 fel ein wahrscheinliches Szenario. Betriebe, Handwer-  
12 ker\*innen und private Nutzer\*innen würden in Ihrer  
13 Fahrzeugnutzung extrem eingeschränkt und müssten  
14 außerdem den wirtschaftlichen Schaden des Wertver-  
15 lusts ihrer Fahrzeuge tragen, nach derzeitigen Schät-  
16 zungen 15 Milliarden Euro. Wir haben es hier mit einem  
17 Versagen selbsternannter Eliten zu tun, die in den letz-  
18 ten Jahren immer die Leistungsgesellschaft gepredigt  
19 haben und sich jetzt vor ihrer Verantwortung drücken  
20 wollen.  
21  
22 Dabei geht es neben dem Schutz des Klimas und unserer  
23 Gesundheit auch um die Zukunft der deutschen Auto-  
24 mobilindustrie. Diese muss offensichtlich vor ihren ei-  
25 genen nur dem kurzfristigen Profit verpflichteten Ma-  
26 nager\*innen geschützt werden. Wenn Manager\*innen  
27 und Aufsichtsräte der deutschen Automobilindustrie  
28 durch strafbare Absprachen und auf Kosten der Konsu-  
29 menten\*innen Innovation und Investitionen dem Ziel  
30 kurzfristiger Profite unterordnen, besteht eine ernst-  
31 hafte Gefahr für den Wirtschaftsstandort Deutschland  
32 und seine Wettbewerbsfähigkeit. Während andere –  
33 überwiegend ausländische – Autohersteller seit Jahren  
34 andere saubere Technologien zur Marktreife gebracht  
35 haben, pflegen die deutschen Autohersteller eine Tech-  
36 nologie, deren Nachteil vor allem in den schwer zu ver-  
37 meidenden Emissionen liegt. Anstatt in saubere Mobi-  
38 lität zu investieren, sprachen sich die Manager\*innen  
39 mehrerer Autobauer ab, zum Schaden unserer aller Ge-  
40 sundheit und der Umwelt.  
41  
42 Während in den USA infolge der Abgasmanipulationen  
43 hohe Strafen gezahlt, Schadensersatz in großen Um-  
44 fang geleistet werden muss, sogar Haftstrafen für Auto-  
45 mobilmanager\*innen drohen und die ganze Technolo-  
46 gie grundlegend in Frage gestellt wird, kommen die Au-  
47 tobauer hierzulande bisher mit verhältnismäßig über-  
48 schaubaren Anpassungen durch. Es ist nicht hinzuneh-  
49 men, dass US-Verbraucher\*innen Schadensersatz ge-  
50 währt wird und deutschen Verbraucher\*innen nicht.  
51  
52 Gleichzeitig erleben wir ein völliges Ungleichgewicht  
53 im Klimaschutz. Während die Regeln für Gebäude stän-  
54 dig verschärft werden, begnügt sich der Verkehrsminis-  
55 ter mit Minimalzusagen seitens der Autoindustrie, dass  
56 eine Software-Aktualisierung die nötige Abhilfe schaf-  
57 fen würde. So werden wir die Klimaschutzziele für 2020  
58 trotz der Zusagen der Bundeskanzlerin Dr. Merkel kra-  
59 chend verfehlen.

1  
2 Dieser verfehlten Politik müssen wir Einhalt gebieten  
3 und mit einem eigenen Konzept entgegenreten. Mit  
4 dem vorliegenden Antrag möchten wir hierzu einen Bei-  
5 trag leisten.

6 **Antrag WV240/I/2018**  
7 **FA X – Natur, Energie, Umweltschutz, FA XI – Mobilität**  
8 **Der Landesparteitag möge beschließen:**  
9 **Der Bundesparteitag möge beschließen:**

10  
11 **Bundeseinheitliche Regelung zum Schutz der Bevöl-**  
12 **kerung vor gesundheitsgefährdenden NO2 Emissionen**  
13 **durch Diesel-Kfzs – die Blaue Plakette jetzt**

14 Das Bundesverwaltungsgericht hat am 27. Feb. 2018 mit  
15 seinem Grundsatzurteil festgestellt, dass Fahrverbote  
16 für Diesel-Fahrzeuge in einzelnen Kommunen verhängt  
17 werden können. Damit obliegt es jeder Kommune ei-  
18 genverantwortlich in ihren Luftreinhalteplänen solch  
19 ein Fahrverbot für Dieselfahrzeuge in ihren Maßnah-  
20 menkatalog aufzunehmen. So können die Kommunen  
21 nur für einzelne Straßenzüge bzw. -abschnitte als letz-  
22 te Maßnahme zur Einhaltung der NO2-Werte solch ein  
23 Verbot aussprechen. Dieses Verfahren wird zu einem Fli-  
24 ckent Teppich von Anwendungen des Fahrverbots führen,  
25 das sich in der Praxis als intransparent und kaum kon-  
26 trollierbar erweisen dürfte.

27  
28 Daher wird eine bundeseinheitliche Regelung zur Redu-  
29 zierung von der NO2 Emissionen durch Diesel-Kfzs be-  
30 nötigt – die sog. Blaue Plakette, die in Analogie zur Grü-  
31 nen, Gelben und Roten Plakette für die Umweltzone ein-  
32 zuführen ist.

33  
34 Es werden daher alle sozialdemokratischen Mitglieder  
35 des Abgeordnetenhauses, des Bundestages und des  
36 Berliner Senats, aber auch der Landesvorstand aufge-  
37 fordert, sich mit aller Dringlichkeit bei der geschäftsfüh-  
38 renden, aber erst recht auch bei der neuen Bundesregie-  
39 rung sowie in den Bund-Länder Gremien dafür einzuset-  
40 zen, dass es nun endlich zu der Einführung der Blauen  
41 Plakette kommt.

42  
43  
44 **Begründung**

45 Bereits im rot-rot-grünen Koalitionsvertrag von Dezem-  
46 ber 2016 heißt es:

47 „Die Koalition wird den 2013 beschlossenen Luftreinhal-  
48 teplan unverzüglich umsetzen und fortschreiben. Im Fo-  
49 kus steht die Reduktion des Stickoxidausstoßes durch Kfz.  
50 Die Koalition setzt sich für die bundesweite Einführung  
51 einer neuen, sogenannten blauen Plakette für wirklich  
52 saubere Fahrzeuge ein und für ein bundesweites För-  
53 derprogramm zur Nachbesserung von Diesel-Kfz. In die-  
54 sem Zusammenhang wird die Umweltzone mit ausrei-  
55 chenden Übergangsfristen und Ausnahmen für Härtefäl-  
56 le weiterentwickelt.“

**Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT**

Antrag war auf der Dissensliste und wurde auf dem  
Parteitag nicht mehr beraten  
**LPT I/2018: Empfeh-**  
**lung der Antragskommission: Erledigt bei Annahme**  
**WV79/II/2017 in der Fassung der Antragskommission**  
**(Kein Konsens)**

**Antrag war auf der Dissensliste und wurde auf dem Par-**  
**teitag nicht mehr beraten**

1 **Antrag WV79Ä/II/2017**  
2 **Heike Stock, Daniel Buchholz**  
3 **Der Landesparteitag möge beschließen:**  
4  
5 **Änderungsantrag zum Antrag WV79/II/2017**  
6 *(gestellt auf dem LPT I/2018)*  
7  
8 **Absatz Nr. 6 in der Fassung der Antragskommission wird**  
9 **komplett ersetzt durch:**  
10 „Es ist eine bundeseinheitliche Regelung zur Reduzie-  
11 rung von NO2-Emissionen einzuführen, die sog. Blaue  
12 Plakette.  
13  
14 Analog zur Einführung von Umweltzonen ist die Blaue  
15 Plakette zeitgestuft nach Schadstoffklassen einzufüh-  
16 ren. Dabei sind Ausnahmen bezüglich sozialer Tatbe-  
17 stände, z. B. für mobilitätseingeschränkter Menschen,  
18 wirtschaftlicher Härten u. a. für Handwerksbetriebe  
19 und bei fahrzeugtechnischer Besonderheiten, u. B. für  
20 Bau- und Spezialfahrzeuge, vorzusehen.“  
21  
22

**Antrag WV79/II/2017 war auf der Dissensliste und wurde auf dem Parteitag nicht mehr beraten**

## Wahlen

1 **Antrag 216/II/2018**

2 **SGK Berlin**

3 **Der Landesparteitag möge beschließen:**

4

5 **Kommunalpolitisches Engagement durch frühzeitige**  
6 **Personalentwicklung stärken**

7 Der Landesvorstand wird aufgefordert, bis Mitte 2019  
8 gemeinsam mit den Kreisen, den SPD-BVV-Fraktionen  
9 und der SGK Leitlinien und eine Strategie zur Personal-  
10 gewinnung – und Förderung für die kommenden Be-  
11 zirkswahlen zu erarbeiten.

12

13 Dabei soll folgendes unbedingt berücksichtigt werden:

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

Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT



1 ren personellen, strukturellen und finanziel-  
2 len Stärkung der Fraktionsbüros erarbeitet werden.

3  
4

5 **Begründung**

6 2021 finden in Berlin die nächsten regulären Wahlen  
7 statt. Ende 2020, also in rund zwei Jahren, beginnen  
8 die Aufstellungsverfahren. Ziel muss es sein, bis dahin  
9 personell für die Besetzung von Bezirksamtern und  
10 Bezirksverordnetenversammlungen besser aufgestellt  
11 zu sein – spätestens bis zum Frühjahr 2020. Nur dann  
12 sind strategische Überlegungen, welche Köpfe wir wo  
13 brauchen, überhaupt möglich.

14

15 Die Bedeutung von Kommunalpolitik ist in den ver-  
16 gangenen Jahren noch gestiegen: Von Milieuschutz bis  
17 Schulsanierung. Dabei bieten sich hier oft große Gestal-  
18 tungsspielräume, die es zu nutzen gilt. Das geht nicht  
19 ohne eine gute Mischung an politischen Köpfen und  
20 Ideen in den Fraktionen und in den Bezirksamtern, die  
21 gestalten wollen und können und die vor Ort gut veran-  
22 kert sind. Sie verkörpern durch ihre Entscheidungen und  
23 ihr Engagement die Werte und Ziele unserer Partei.

24

25 In den letzten Jahren ist die Arbeit vor Ort aber nicht  
26 leichter geworden: Viele Fraktionen sind deutlich klei-  
27 ner geworden, gleichzeitig ist das Bedürfnis der Berline-  
28 rInnen gestiegen, sich an kommunalpolitischen Fragen  
29 zu beteiligen und in den Austausch mit den Bezirksver-  
30 ordneten zu treten. Wir erleben aber auch, dass uns die  
31 gesellschaftliche Vielfalt innerhalb unserer Fraktionen  
32 oft dadurch verloren geht, weil sich bestimmte Grup-  
33 pen gar nicht erst für ein kommunales Amt bewerben  
34 oder es niederlegen müssen, weil es beispielsweise mit  
35 der Gründung einer Familie, der Pflege von Angehörigen  
36 oder den Arbeitszeiten nicht vereinbar ist. Als SPD sind  
37 wird ganz besonders gefordert, gängige Verfahren und  
38 Engagementbedingungen zu verändern, um möglichst  
39 breit aufgestellt zu sein.

40 **Antrag 217/II/2018**

41 **Abt. 04/76 Rund um den Karl-August-Platz**

42 **Der Landesvorstand möge beschließen:**

43 **Der Landesparteitag möge beschließen:**

44 **Der Parteivorstand möge beschließen:**

45

46 **Wahlrechtsreform**

47 Die SPD-Bundestagsfraktion wird aufgefordert eine  
48 Wahlrechtsreform zu initiieren, die

- 49 • die Legislaturperiode auf fünf Jahre verlängert;
- 50 • dafür sorgt, dass die Zahl von 598 Abgeordneten  
51 eingehalten wird.

52

53

54 **Begründung**

55 Mit 709 Abgeordneten ist der Deutsche Bundestag in  
56 dieser Legislaturperiode so groß wie noch nie. Das ist

**Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT**

1 nicht gut. Die Zahl der Abgeordneten sollte halbiert  
2 werden. DENN: In den USA vertreten 435 Abgeordnete  
3 323,4 Millionen Einwohner; im Europäischen Parlament  
4 vertreten 754 Abgeordnete 511,8 Millionen Europäer.  
5 Unsere 709 Abgeordneten aber vertreten nur 82,6  
6 Millionen Deutsche. Die gesetzlich vorgesehene Zahl  
7 der Abgeordneten beträgt 598.  
8  
9 Außerdem sollte die Legislaturperiode auf fünf Jahre  
10 verlängert; Das würde die Kosten für Wahlkämpfe deut-  
11 lich senken. Außerdem wäre es ein großer Vorteil, dass  
12 sich jede Partei rechtzeitig um die Kanzler-Nachfolge  
13 kümmern müsste. Unsere Politik würde lebendiger, Ver-  
14 krustungen würden verhindert, die der Kampf um den  
15 eigenen Machterhalt nun einmal mit sich bringt.

16 **Antrag 218/II/2018**  
17 **KDV Treptow-Köpenick**  
18 **Der Landesparteitag möge beschließen:**  
19

20 **Politisches Bezirksamt**  
21 Die SPD Berlin und die sozialdemokratischen Mandats-  
22 trägerinnen und Mandatsträger setzen sich dafür ein,  
23 dass noch in dieser Legislaturperiode die gesetzliche  
24 Voraussetzung für die Wahl politischer Bezirksamter  
25 zur nächsten Berlin-Wahl geschaffen werden.  
26

27 **Begründung**  
28 Politische Mehrheiten begründen politische Ver-  
29 antwortung. Der Berliner Weg widerspricht dem  
30 Mehrheitsprinzip der Demokratie.

Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT

31 **Antrag 219/II/2018**  
32 **Juso LDK**  
33 **Der Landesparteitag möge beschließen:**  
34 **Der Bundesparteitag möge beschließen:**  
35

36 **Keine Koalition mit Seehofer**  
37 Die SPD wird nicht weiter Teil einer Koalition mit ei-  
38 nem Minister Horst Seehofer sein. Er hat mit seinen  
39 jüngsten Äußerungen, in denen er die Migration „Mut-  
40 ter aller Probleme“ genannt hat, seine menschenfeind-  
41 liche Grundeinstellung endgültig offenbart. In Seeho-  
42 fers Äußerungen offenbart sich die gruppenbezogene  
43 Menschenfeindlichkeit als strukturelles Problem in der  
44 CSU. Für eine antifaschistische Partei wie die SPD ist es  
45 schlicht unmöglich mit diesem Mann weiter gemein-  
46 sam Politik zu machen.  
47

48 Wir fordern daher den Rücktritt von Horst Seeho-  
49 fer, alternativ seine Entlassung. Die SPD-Spitze ist  
50 aufgefordert, sich von Seehofers Einstellungen klar  
51 abzugrenzen und die Große Koalition aufzukündigen,  
52 sollte er weiterhin Minister bleiben.

Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT

1

2 **Antrag WV247/I/2018**  
 3 **Abt. 06/09 Zehlendorf**  
 4 **Der Landesparteitag möge beschließen:**  
 5  
 6 **Wahlrechtsreform**  
 7 Die SPD-Bundestagsfraktion wird aufgefordert, sich  
 8 konstruktiv an einer Wahlrechtsreform mitzuwirken,  
 9 die die Zahl der Mitglieder des Bundestags reduziert.  
 10  
 11  
 12  
 13  
 14  
 15  
 16  
 17  
 18  
 19  
 20  
 21  
 22  
 23  
 24  
 25  
 26  
 27  
 28  
 29  
 30  
 31  
 32  
 33  
 34  
 35  
 36  
 37  
 38  
 39  
 40  
 41  
 42  
 43  
 44  
 45  
 46  
 47  
 48  
 49  
 50  
 51  
 52  
 53  
 54  
 55  
 56

**Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT**

LPT I/2018: Überwiesen an ASJ

---

**Stellungnahme ASJ Berlin: „Wahlrechtsreform“****Der ASJ-Landesvorstand empfiehlt die Annahme des Antrags in folgender veränderter Fassung:**

Die SPD-Bundestagsfraktion wird aufgefordert, sich für eine Wahlrechtsreform einzusetzen, die dazu beiträgt, dass die tatsächliche Anzahl der Mitglieder des Deutschen Bundestages die gesetzliche Mitgliederzahl von 598 nicht wesentlich überschreitet. Die Einführung einer absoluten Obergrenze, mit der Abweichungen zwischen der parteipolitischen Zusammensetzung des Parlaments und dem Stimmenverhältnis bei der Bundestagswahl billiger in Kauf genommen würden, kommt dabei nicht in Frage und ist abzulehnen.

**Begründung:**

1. Die gesetzliche Mitgliederzahl des Deutschen Bundestags von 598 Abgeordneten gem. § 1 Abs. 1 BWahlG wird tatsächlich häufig überschritten. Derzeit sind es 709 Abgeordnete. Damit ist der 19. Deutsche Bundestag der größte in der Geschichte der Bundesrepublik. Grund dafür sind Überhangmandate, die einer Partei zustehen, die in einem Land mehr Direktmandate erringt, als ihrer Landesliste nach dem Anteil der Zweitstimmen zustehen (derzeit 46), sowie Ausgleichsmandate, die hinzutreten, um durch Überhangmandate entstehende Abweichungen vom Verhältnis der Zweitstimmen auszugleichen (derzeit 65).

Ausgleichsmandate wurden im Rahmen der Wahlrechtsreform 2013 eingeführt, nachdem das Bundesverfassungsgericht im Jahr 2012 das bis dahin geltende Wahlrecht teilweise für verfassungswidrig erklärt hatte. Das ausgleichslose Anfallen von Überhangmandaten in einem Umfang, der den Grundcharakter der Bundestagswahl als Verhältniswahl aufheben könne, sei mit den Grundsätzen der Wahlgleichheit und der Chancengleichheit der Parteien nicht zu vereinbaren (BVerfGE 131, 316, 357).

2. Es ist politisch sinnvoll, wesentliche Überschreitungen der gesetzlichen Mitgliederzahl des Deutschen Bundestags durch Änderungen des Wahlrechts zu vermeiden. Eine zu hohe Mitgliederzahl verursacht hohe Kosten und sorgt auch dafür, dass das Parlament an Arbeitsfähigkeit einbüßt und das Gewicht der einzelnen Abgeordneten relativ gesehen abnimmt.

Eine Wahlrechtsänderung ist auch geboten, weil die aktuelle Fragmentierung des Parteiensystems absehbar

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35  
36  
37  
38  
39  
40  
41  
42  
43  
44  
45  
46  
47  
48  
49  
50  
51  
52  
53  
54

dazu beitragen kann, dass wesentliche Überschreitungen der gesetzlichen Mitgliederzahl – wie aktuell – auch in Zukunft häufiger auftreten und noch gravierender werden.

3. Um die Überschreitung der Mitgliederzahl durch Überhang- und Ausgleichsmandate zu reduzieren, sind mehrere Änderungen des Wahlrechts denkbar:

1. Die Zahl der Ausgleichsmandate könnte durch eine absolute Höchstzahl (Kappungsgrenze) begrenzt werden. Dies hat etwa der damaligen Bundestagspräsident Norbert Lammert (CDU) vorgeschlagen.
2. Überhangmandate einer Partei in einem Land könnten mit Zweitstimmenmandaten in anderen Ländern verrechnet werden.
3. Die Anzahl der Wahlkreise könnte verringert werden. Dadurch würde die Zahl errungener Direktmandate weniger häufig die Mandatszahl aufgrund der Zweitstimmen überschreiten.

4. Alle diese Rechtsänderungen bringen wesentliche Nachteile mit sich, nämlich die Beeinträchtigung der parteipolitischen (a.) oder der föderalen Proportionalität des Parlaments (b.) oder die flächenmäßige Vergrößerung von Wahlkreisen (c.).

In besonderem Maße nachteilig wäre jedoch die Einführung einer absoluten Kappungsgrenze (a.), denn dadurch würden Abweichungen zwischen der Zusammensetzung und der Mehrheitsverhältnisse im Deutschen Bundestag und den Stimmenverhältnissen bei der Bundestagswahl nicht nur möglich, sondern mit Blick auf das derzeitige Bedürfnis nach Ausgleichsmandaten sogar sehr wahrscheinlich. Von solchen Abweichungen würden die Parteien profitieren, die besonders viele Direktmandate und dadurch auch mehr Überhangmandate erringen. Potentiell könnte eine Kappungsgrenze sogar dazu führen, dass sich eine politische Mehrheit in der Bevölkerung im Deutschen Bundestag in der Minderheit befindet.

Eine derartige – bei Einführung einer Kappungsgrenze bewusst in Kauf genommene – mangelnde Proportionalität der Zusammensetzung des Deutschen Bundestags würde einen enormen Schaden für seine Legitimität bedeuten und ist mit den Grundsätzen der Verhältniswahl nicht zu vereinbaren. Verfassungsrechtliche Bedenken mit Blick auf die Gleichheit der Wahl gem. Art. 38 Abs. 1 GG und die Chancengleichheit der Parteien gem. Art. 21 Abs. 1 GG drängen sich auf. Die Kappungsgrenze ist daher kein geeigneter Weg, die tatsächliche Mitgliederzahl des Deutschen Bundestags zu begrenzen, und kann kein Bestandteil eines Kompromisses sein.

1 **Antrag WV245/I/2018**  
2 **Abt. 12/03 Frohnau**  
3 **Der Landesparteitag möge beschließen:**  
4  
5 **Einführung des politischen Bezirksamtes**  
6 Abgeordnetenhausfraktion wird aufgefordert, die  
7 rechtlichen Voraussetzungen für die Einführung des  
8 politischen Bezirksamtes ab der kommenden Legisla-  
9 turperiode zu schaffen.  
10  
11 Der Bezirksbürgermeister/die Bezirksbürgermeisterin  
12 besitzt die Richtlinienkompetenz im Bezirksamt, die  
13 weiteren Mitglieder des Bezirksamtes werden als Bei-  
14 geordnete auf Vorschlag des Bezirksbürgermeisters/der  
15 Bezirksbürgermeisterin von der BVV für die Dauer der  
16 Legislaturperiode gewählt.  
17  
18 Das Bezirksamt besteht aus insgesamt sechs Mitglie-  
19 dern.  
20  
21

**Votum folgt auf der Sitzung der AK vor dem LPT**  
**vertagt auf LPT II/2018 (K)**

## Konsensliste

1	<b>Antrag 225/II/2018</b>	<b>Annahme (K)</b>
2	<b>Landesvorstand</b>	
3	<b>Der Landesparteitag möge beschließen:</b>	
4		
5	<b>Konsensliste</b>	
6	Die im Antragsbuch sowie auf dieser Seite mit (K) ge-	
7	kennzeichneten Empfehlungen der Antragskommissi-	
8	on wurden im Konsens ausgesprochen.	
9	Der Landesparteitag stimmt diese mit (K) gekennzeich-	
10	neten Anträge en bloc ab.	
11		