



LANDESDELEGIERTENKONFERENZ 2013.2 DER JUSOS HAMBURG

08. JUNI 2013

KURT-SCHUMACHER-HAUS

BESCHLUSSBUCH

Inhaltsverzeichnis

Damit Hamburg in Bewegung bleibt – Für eine fortschrittliche Verkehrspolitik.....	1
Zeit zum Handeln: Die Auszubildenden brauchen jetzt das Auszubildendenwerk!.....	12
Von Koffein zu Ritalin!?	15
Einrichtung einer Juso-Azubi-Gruppe (JAG)	17
Das HVV Abo-Karte für Azubis und in Hamburg wohnhafte Studierende, deren Universität sich in einem anderen Bundesland befindet, muss bezahlbar sein!	18
Ich lass dich beten, lass du mich tanzen	19
Für bezahlbares Schwimmen!	20
Dritte Sportstunde an Hamburger Grundschulen flächendeckend umsetzen.....	21
Für ein vielfältiges St. Georg, gegen die Verdrängung von Prostituierten.....	22
Gegen die Verdrängung von Sportstätten	24
Diskriminierung nach Alter beenden - Gleiche Sanktionsregeln für alle Empfänger von Arbeitslosengeld II.....	25
Lobbyismus an Schulen: Werbung verbieten, Transparenz fördern!	27
Ehre, wem Ehre gebührt	29
Nein zur Volksinitiative „G9-Jetzt!“	30



Geist und Fiktion statt Scripted-Reality 31

Solidarität mit den Protestierenden in der Türkei!32

Zehn Punkte für Peer34

Schluss mit verfassungswidriger Ämterpatronage!37

Wasser ist Menschenrecht!39

1 **Damit Hamburg in Bewegung bleibt - Für eine** 2 **fortschrittliche Verkehrspolitik**

3 4 I. Wo wir stehen

5
6 In der globalisierten, hochentwickelten und schnelllebigen Welt des 21. Jahrhunderts ist
7 Mobilität ein Bedürfnis, dessen Bedeutung für die Menschen von Tag zu Tag steigt.
8 Mobilität ist zentrale Voraussetzung sowohl für eine hohe Lebensqualität, als auch für
9 eine starke Wirtschaft vor Ort. In der Zukunftsplanung von Städten spielen
10 Fortbewegung und Verkehr daher eine zunehmend wichtige Rolle. Dies gilt
11 insbesondere für Städte wie Hamburg, deren wirtschaftliche und soziale Bedeutung eng
12 mit ihrer Rolle als Verkehrsknotenpunkt zusammenhängt. Hamburg fortschrittlich zu
13 gestalten setzt daher auch eine Verkehrspolitik voraus, die nicht nur auf der Höhe
14 unserer Zeit ist, sondern die auch an zukünftigen Bedürfnissen, Herausforderungen und
15 Entwicklungen ausgerichtet ist.

16
17 Hamburgs heutiger Verkehr orientiert sich größtenteils noch immer an der Konzeption
18 der Nachkriegszeit. Der Aufstieg des PKW als alltägliches Verkehrsmittel führte sowohl
19 beim Wiederaufbau, als auch bei der Erschließung neuer Stadtviertel, wie etwa der City
20 Nord, zum Bau breiter Verbindungsstraßen und Autobahnen, die schneisenartig das
21 Stadtbild veränderten. Die Entwicklung Hamburgs zur Autostadt erfolgte spiegelbildlich
22 zur wachsenden Verfügbarkeit und Nutzung von Autos. Ausgangspunkt hierbei war ein
23 stetiges Ansteigen des PKW-Verkehrs. Noch im aktuellen Verkehrsentwicklungsplan aus
24 dem Jahr 2000 wird von einem Anstieg sowohl der Anzahl von PKW pro
25 EinwohnerInnen, als auch der innerstädtischen PKW-Fahrten pro Tag ausgegangen.

26
27 Doch Mobilität befindet sich im Wandel, auch und gerade innerhalb von Städten. Die
28 Entwicklung neuer Fortbewegungsmöglichkeiten, das steigende Bedürfnis nach flexibler
29 Lebensgestaltung, ein stärkeres Umweltbewusstsein und vor allem auch finanzielle
30 Erwägungen führen zu einer Veränderung in der Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung,
31 dem sog. „Modal Split“. Ebenso groß ist der Einfluss technischer und ökonomischer
32 Innovationen, wie etwa von Leihsystemen, Smartphones oder der Elektromobilität auf
33 unser Mobilitätsverhalten. Hamburg als moderne Metropole zu gestalten, erfordert
34 daher auch eine entsprechende Entwicklung von Infrastruktur und
35 Mobilitätsangeboten, um den sich wandelnden Bedürfnissen nachzukommen.

36
37 Gleichzeitig steht Hamburg als wachsende Metropole vor großen verkehrspolitischen
38 Herausforderungen. Im Jahr 2030 werden voraussichtlich 1,9 Millionen EinwohnerInnen
39 in Hamburg leben. Das sind knapp 100.000 Menschen mehr, die in Hamburg wohnen,
40 arbeiten, ihre Freizeit verbringen und sich vor allem bewegen wollen. Auch führt die
41 durch das Bevölkerungswachstum notwendige bauliche Verdichtung unserer Stadt
42 dazu, dass immer weniger Raum für Verkehr zur Verfügung steht. Stellen wir uns dieser
43 Entwicklung nicht, werden Knotenpunkte zu Engpässen und führen im schlimmsten Fall
44 zum Verkehrsinfarkt. Neben der Verengung gilt es auch, die Belastung durch Verkehr zu
45 reduzieren. Der Klimaschutz erfordert einen sparsameren Umgang mit Energie. Aber
46 auch unser Lebensumfeld vor Ort wird durch Lärm oder Feinstaub in einem höchst
47 ungesunden Maß belastet. Und schließlich steht der Verkehr in Hamburg auch vor
48 sozialpolitischen Herausforderungen. Denn Mobilität ist eine Frage des Geldes und des

49 Bildungsstands. So korreliert etwa die Länge der durchschnittlich zurückgelegten
50 Tagesstrecke stark mit der Höhe des persönlichen Einkommens.

51

52

53 II. Wohin wir wollen

54

55 Der Stadtverkehr der Zukunft muss sich für uns an drei Kriterien messen lassen: Er muss
56 nachhaltig, gerecht und leistungsstark sein.

57

58 Nachhaltiger Verkehr kann und sollte auf vielfältige Weise erreicht werden. Wir wollen,
59 dass Hamburg stets Vorreiter im Anbieten und Nutzen von modernen,
60 ressourcenschonenden und emissionsarmen Technologien zur Fortbewegung ist. Auch
61 wollen wir, dass unsere Infrastruktur und die Leitung des Verkehrs in Hamburg
62 zukunftsorientiert geplant und ausgebaut werden, um den genannten
63 Herausforderungen der wachsenden und pulsierenden Metropole, die wir uns
64 wünschen, gerecht zu werden. Und nicht zuletzt gilt es, Wege zu verkürzen und
65 vermeidbaren Verkehr zu minimieren. Wir wollen die Nahmobilität in Hamburg durch
66 gut vernetzte, durchmischte und umfassend versorgte Quartiere stärken. Stadtplanung
67 und Verkehrspolitik sind für uns nicht nur in diesem Sinne zwei Seiten ein und derselben
68 Medaille und müssen entsprechend aus einem Guss betrieben werden.

69

70 Gerechter Verkehr, wie wir ihn uns wünschen, ist nicht vom Kampf, sondern vom
71 Miteinander gekennzeichnet. Dem liberalen Anspruch unserer Stadt entsprechend,
72 muss die Wahl des Fortbewegungsmittels stets eine freie Entscheidung der BürgerInnen
73 sein. Damit einher geht jedoch auch die Verantwortung aller VerkehrsteilnehmerInnen.
74 Der öffentliche Raum, in dem Verkehr sich abspielt, ist begrenzt und soll dennoch allen
75 gleichberechtigt offen stehen. Dies erfordert Rücksicht und Regeln. Aber auch das
76 Tragen von Kosten und Lasten, die durch Verkehr entstehen, muss gerecht erfolgen und
77 sollte sich so stark wie möglich am Verursacherprinzip orientieren. Verkehr muss zudem
78 sozial gerecht sein. Mobilität ist Grundvoraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe und
79 muss daher allen BürgerInnen unserer Stadt so weit es geht ermöglicht werden. Dies
80 beinhaltet die Förderung kostengünstiger Verkehrsmittel genauso wie die Stärkung des
81 Öffentlichen Personennahverkehrs.

82

83 Darüber hinaus muss der Verkehr in Hamburg auch leistungsstark sein. Menschen
84 sollen in unserer Stadt so schnell, so flexibel und so bequem wie möglich von einem Ort
85 zum anderen kommen. Dies gilt für den Personen-, wie für den Wirtschaftsverkehr. Wir
86 brauchen gut aufeinander abgestimmte Verkehrsnetze, die auch bei außergewöhnlicher
87 Belastung einen zügigen Verkehrsfluss sicherstellen können. Dies erfordert in unseren
88 Augen eine stärkere zentrale Koordination des Verkehrs in unserer Stadt. Zwar halten
89 wir Subsidiarität in der Detailplanung weiterhin für notwendig. Jedoch hört
90 Verkehrsplanung in den allerwenigsten Fällen an der Bezirksgrenze auf. Ein weiteres Ziel
91 Hamburgischer Verkehrspolitik muss die Förderung der Multimodalität durch ein
92 möglichst breites Angebot an Verkehrsmitteln in der Stadt sein. Hamburg muss stets
93 offen für neue Ideen und Konzepte sein und entsprechend flexibel sollte auch unsere
94 Infrastruktur ausgestattet sein.

95

96

97 III. Der ÖPNV – Die Zukunft des modernen Großstadtverkehrs

98

99 Wir sehen im ÖPNV die größten Potenziale zur Abwicklung des großstädtischen
100 Verkehrs. Daher soll dem ÖPNV bei der Verkehrsentwicklung in Hamburg oberste

101 Priorität zukommen. Fortschritte im ÖPNV sind unumgänglich, um Hamburgs Verkehr
102 nachhaltig, gerecht und leistungsstark zu organisieren. Damit dies gelingt, sind
103 allerdings diverse Maßnahmen notwendig, die kurz-, mittel- und langfristig zu
104 diskutieren und umzusetzen sind:

105

106 Eine Überarbeitung des Tarifsystems des Hamburger ÖPNV ist zwingend erforderlich.
107 Erschwingliche Fahrkartenpreise sollen Anreize schaffen, vom PKW auf den ÖPNV
108 umzusteigen. Zugleich bedarf es einer grundlegenden Vereinfachung. Dies gilt
109 insbesondere für die Einzelfahrscheine. Hamburg bietet mit der Kurzstrecke eine
110 attraktive Lösung für Fahrgäste, die nur kurze Strecken zurücklegen. Jedoch ist das
111 Prinzip unübersichtlich und unverständlich: Derzeit muss ein Kunde an jeder Station
112 prüfen, ob und wie weit er mit einem Kurzstreckenticket noch fahren darf. Denn das
113 Ticket gilt nur innerhalb einer Tarifzone. Das führt dazu, dass das Kurzstreckenticket je
114 nach Strecke mal eine Station, mal sechs Stationen umfasst. Wir fordern eine
115 Vereinfachung des Kurzstreckentarifs anhand der Regel „Kurzstrecke = X Stationen“,
116 sowie eine bessere Erläuterung für KundInnen. Darüber hinaus fordern wir die
117 Abschaffung der Tarifklasse „Nahbereich“. Diese scheint insgesamt wenig genutzt und
118 ist ebenso unklar ausgestaltet wie die „Kurzstrecke“. Zudem droht die Gefahr von
119 Verwechslungen. Stattdessen fordern wir eine Absenkung des Preises für das Ticket
120 „Großbereich Hamburg“ auf 2,40 €. Dieser Preis läge genau zwischen dem Preis für
121 Nahbereich und Großbereich und ist vergleichbar mit den Preisen für Großbereich-
122 Tickets in anderen deutschen Großstädten.

123

124 Ebenfalls abzuschaffen ist der Zuschlag für Schnellbusse. Diese bedienen wichtige
125 Verbindungen, werden aber aufgrund des Zuschlags kaum frequentiert. Weder halten
126 wir dies für effizient, noch sehen wir eine Verbesserung im Vergleich zum gewöhnlichen
127 Busverkehr, der die Gebühr rechtfertigen könnte. Zudem werden durch den
128 Kostenaufschlag Menschen, die im Außenbereich Hamburgs leben, benachteiligt.
129 Außerdem sollte mit dem umliegenden Bundesländern und deren Verkehrsverbänden
130 versucht werden, im Interesse der „Metropolregion Hamburg“ an einer Vereinfachung
131 des Regionalverkehrs zu arbeiten. Auch hier sind die Tarife oft unübersichtlich und durch
132 den Wechsel der Verkehrsverbände unnötig kompliziert.

133

134 Ein wichtiger Bestandteil des ÖPNV sind die schienengebundenen
135 Verkehrsverbindungen durch U- und S-Bahn. Wir sprechen uns daher für einen Ausbau
136 des Netzes der U- und S-Bahnen aus, um es leistungsfähiger und attraktiver zu machen.
137 Dies gilt insbesondere für die Ballungszentren in den Randgebieten. Die U4 muss bis
138 nach Wilhelmsburg gebaut werden. Diese Verbindung sollte nach dem „Sprung über die
139 Elbe“ innerhalb eines einzigen Bauabschnitts und nicht sukzessive fertiggestellt werden.
140 Ebenfalls erforderlich ist der baldige Bau der Linie S4 nach Ahrensburg sowie der Ausbau
141 der AKN Strecke.

142

143 Auch die Hamburger Buslinien leisten einen wichtigen Beitrag zur Attraktivität des
144 ÖPNV. Busse werden von den Menschen als direkte Verbindung zum Arbeitsplatz, zur
145 Schule und Universität genutzt, aber von vielen Menschen auch als Zubringer zur U- / S-
146 Bahnhaltestelle und damit zum Zielort.
147 Das Busbeschleunigungsprogramm zeigt, dass der Senat sich der Bedeutung der Busse
148 als Transportmittel bewusst ist. Dies begrüßen wir ausdrücklich. Wir halten das
149 Busbeschleunigungsprogramm für einen richtigen, wichtigen und wegweisenden ersten
150 Schritt. Durch die relativ kurze Planungs- und Umsetzungszeit kann nur so der
151 gegenwärtige Bedarf an effizienteren Verbindungen auf den entsprechenden Strecken
152 zeitnah gedeckt werden. Dennoch muss auch im Busverkehr weitergedacht werden.

153

154 Um die Nutzung der Busse attraktiver zu machen, ist eine Optimierung des
155 Buslinienangebots wünschenswert. Viele Linien führen im Innenstadtbereich
156 sternförmig auf das Rathaus zu. Querverbindungen wie die Linien 20 oder 25 sind dabei
157 trotz starker Nachfrage eher die Ausnahme. Wir fordern daher einen Ausbau der
158 Ringverbindungen. Da viele Menschen viele verschiedene Buslinien benutzen, ist es
159 außerdem erforderlich, eine Busnetzkarte zu erstellen und diese in allen Bussen, im
160 Internet und an HVV-Servicestationen zugänglich zu machen. Als vergleichbare Vorlage
161 kann der Netzplan der U- und S-Bahnen sowie der AKN gesehen werden, wie er in allen
162 Bahnen zu finden ist.

163

164 Auch vermeintliche Kleinigkeiten sind entscheidend für der Frage, ob Menschen den
165 ÖPNV nutzen: Wir sprechen uns für eine Verbesserung der Wartehäuschen aus. Dazu
166 gehört es zunächst, flächendeckend Wartehäuschen zu installieren. Zu oft sind
167 Busstationen bloße Wartestellen ohne oder mit unzureichender Überdachung und
168 Sitzgelegenheiten. Zudem sollte der Ausbau der elektronischen Anzeigetafeln
169 vorangetrieben werden.

170

171 Eine Diskussion über den ÖPNV in Hamburg ist immer auch von der Frage nach einer
172 Stadtbahn geprägt. Die bisherigen Pläne zum Bau einer Stadtbahn sind gescheitert und
173 wurden daher zurecht verworfen. Die ursprünglich vorgeschlagene Strecke war gleich in
174 mehrerer Hinsicht ungeeignet: Sie war hinsichtlich der Streckenführung nicht attraktiv
175 genug und war in der Trassenführung zu eng ausgelegt. Dies führte zu Protesten in der
176 Anwohnerschaft und zu erheblichen Zweifeln am prognostizierten Kosten-Nutzen-
177 Verhältnis.

178 Dennoch sollte aus unserer Sicht die Option einer Stadtbahn auf lange Sicht nicht durch
179 Denkverbote aus der Welt geschafft werden. Die Stadtbahn bietet eine leistungsstarke
180 und umweltfreundliche Alternative, weshalb uns eine ergebnisoffene Befassung mit
181 dem Thema sinnvoll erscheint. Diese Diskussion setzt jedoch dreierlei voraus: Erstens
182 sollte sich die Streckenführung ausschließlich nach dem dringendsten Bedarf richten.
183 Dies wäre in unseren Augen derzeit auf der stark frequentierten Buslinie 5, sowie im
184 Bereich der Arenen im Volkspark gegeben. Zweitens sollte vor der Realisierung einer
185 Stadtbahn umfassend geprüft werden, inwiefern vorhandene Infrastruktur, etwa die
186 der Busspuren, genutzt werden kann. Vor allem aber müssen drittens im Vorhinein die
187 Kosten einer Stadtbahn realistisch und exakt berechnet werden und im Verhältnis zum
188 Nutzen abgewogen werden. Hierbei darf unter keinen Umständen der Wunsch den Preis
189 diktieren. Unverhältnismäßige und durch eine langfristige Planung vermeidbare
190 Kostensteigerungen wie Hamburg (und andere Großstädte) sie zurzeit bei anderen
191 Großprojekten erleben, müssen ausgeschlossen sein.

192

193 Der Hamburger ÖPNV soll allen Hamburgerinnen und Hamburger offenstehen.
194 Insbesondere für ältere Menschen, Menschen mit Behinderung, und Familien mit
195 Kinderwagen ist daher die Barrierefreiheit des ÖPNV ein zentrales Anliegen. Diese kann
196 nur erreicht werden, wenn möglichst alle Bahnstationen ohne Treppen (also mit
197 Aufzügen) zugänglich sind und in Bussen der Einstieg für Rollstuhlfahrer vereinfacht
198 wird. Zu oft kommt es vor, dass Rollstuhlfahrer in einem Bus nicht mitgenommen
199 werden, weil dieser überfüllt ist. Darüber hinaus muss in dem Platzkonzept des ÖPNV
200 Raum für Rollstuhlfahrer, Kinderwagen etc. eingeplant werden, um eine gegenseitige
201 Behinderung wie sie momentan häufig in den U-Bahnen vorkommt zu beseitigen.

202

203 All dies soll helfen, den öffentlichen Nahverkehr attraktiver zu machen und noch stärker
204 in allen gesellschaftlichen Schichten unserer Stadt zu etablieren. Wer Hamburg
205 bewegen will, braucht einen starken ÖPNV.

206

207

208 IV. KFZ-Verkehr in Hamburg - Individuell und leistungsstark

209

210 Hamburg ist eine Großstadt. Wie jede Großstadt prägen Kraftfahrzeuge auch das
211 Hamburger Stadtbild maßgeblich. Wenngleich der KFZ-Verkehr statistisch in den letzten
212 Jahren keine nennenswerten Zuwächse mehr verzeichnet, so ist er dennoch weit
213 verbreitet und wichtig für viele HamburgerInnen, vor allem für das Wirtschaftsleben
214 unserer Stadt. Dennoch stoßen unsere Straßen an die Grenzen ihrer Kapazität. Über kurz
215 oder lang kommt unsere Stadt an einer Reduzierung des KFZ-Verkehrs zugunsten
216 anderer Verkehrsmittel nicht vorbei. Wir halten es dennoch für unrealistisch und nicht
217 sinnvoll, den KFZ-Verkehr durch Repressionen oder geringere Investitionen unattraktiv
218 zu machen. Die Hamburger/innen werden ihren PKW nur dann stehen lassen, wenn
219 andere Verkehrsmittel attraktiver werden, nicht weil ihnen das Autofahren erschwert
220 wird. Zudem hätte dies erhebliche Auswirkungen auf den Geschäftsverkehr in Hamburg,
221 der einen hohen Anteil am KFZ-Aufkommen in unserer Stadt hat. Vielmehr müssen
222 unsere Straßen regelmäßig instandgesetzt werden. Angesichts des massiven
223 Substanzverlustes geht für uns der Erhalt von bestehenden Straßen klar dem Bau neuer
224 Straßen vor. Auch muss Hamburg neuen Entwicklungen offen stehen: So zeigt der Erfolg
225 von car-sharing-Projekten, dass die Benutzung eines KFZ für Viele ein hohes Gut ist. Car-
226 Sharing zeigt aber auch, dass insbesondere unter jungen Menschen ein Wandel weg
227 vom Besitz hin zum Nutzen stattfindet. Auch dies führt zu einem Rückgang der
228 Fahrzeuge insgesamt und ist daher von Seiten der Stadt und ihren Unternehmen
229 fördernd zu begleiten.

230

231 Wir wollen, dass in Hamburg alle VerkehrsteilnehmerInnen gleichberechtigt sind.
232 Gerechte Verkehrspolitik heißt auch, den vorhandenen Straßenraum gerecht aufzuteilen,
233 auch wenn hierbei die Aspekte der Machbarkeit und Effektivität zu berücksichtigen sind.
234 Im Sinne einer gerechten Verkehrspolitik lehnen wir die Einführung einer City-Maut
235 strikt ab. Diese wäre eine klare Benachteiligung von PKW-NutzerInnen und ist
236 außerdem sozial äußerst fragwürdig: Autofahren ist für viele Menschen (z.B. für größere
237 Besorgungen und Familien mit Kindern) unumgänglich. Dabei lehnen wir es ab, dass
238 sich nur Besserverdienende den Weg in die Innenstadt leisten können und andere von
239 einer City-Maut abgeschreckt werden. Außerdem führt eine City-Maut zu
240 Ausweichverkehr, der die Nebenstraßen übermäßig belastet.

241

242 Dennoch müssen wir uns mit den Auswirkungen von PKWs auf Umwelt und Sicherheit
243 innerhalb der Städte auseinandersetzen. Verschiedene VerkehrsteilnehmerInnen
244 fordern, den innerstädtischen Verkehr auf Tempo 30 zu begrenzen. Dies wird begründet
245 mit einem nachweisbaren Rückgang an schweren Unfällen sowie durch eine Reduktion
246 des Treibstoffverbrauchs und der Feinstaubbelastung im Zuge der Einführung von "30er
247 Zonen". Eine grundsätzliche Beschränkung auf 30 km/h lehnen wir ab. Gerade auf gut
248 ausgebauten Hauptverkehrsstraßen fahren Kraftfahrzeuge am effizientesten bei
249 Geschwindigkeiten um 50 km/h. Allerdings sprechen wir uns für eine Umkehrung
250 des bisher bestehenden Regel-Ausnahmeverhältnisses aus. So gilt bislang auf
251 innerstädtischen Straßen die Regelgeschwindigkeit 50 km/h. Es muss begründet
252 werden, warum die Geschwindigkeit auf 30 km/h zu reduzieren ist. Wir fordern 30 km/h
253 als innerstädtische Regelgeschwindigkeit und entsprechend eine notwendige
254 Begründung zur Erhöhung auf 50 km/h. Dies führt dazu, dass auf vielen Straßen die

255 bestehenden Tempovorgaben unverändert bleiben, jedoch der Blick auf die
256 Tempovorgaben verändert wird. So sollte grundsätzlich gelten: Unter Berücksichtigung
257 der Aspekte Immissionsschutz und Verkehrssicherheit gilt innerstädtisch die
258 Regelgeschwindigkeit 30 km/h. Sind diese Aspekte berücksichtigt, kann die
259 Höchstgeschwindigkeit entsprechend erhöht werden. Von dieser Regelung ausdrücklich
260 ausgenommen sind Bundes- und Hauptverkehrsstraßen.

261
262 Wer mit dem KFZ fährt, benötigt auch einen Parkplatz. Nach der Studie "Mobilität in
263 Deutschland" steht ein PKW in Deutschland pro Tag im Schnitt 22 Stunden und 48
264 Minuten. Dies führt zu einem enormen Verbrauch an öffentlichem Raum innerhalb der
265 Städte. Besonders eklatant ist die Situation in den Quartieren. AnwohnerInnen finden in
266 der Nähe ihres Wohnorts kaum mehr einen Parkplatz, obgleich in vielen Straßen
267 Fahrzeug an Fahrzeug gereiht ist. Falschparkende blockieren zudem oftmals Geh- und
268 Radwege und behindern auch den motorisierten Verkehr. Eine Verstärkung der
269 Parkkontrollen ist genauso notwendig wie ein umfassendes Parkraumkonzept. Im
270 Bereich der Quartiere ist etwa an eine Ausweitung der Anwohnerparkplätze oder den
271 Bau von Quartiersparkhäusern (ober- / unterirdisch) zu denken. Im innerstädtischen
272 Bereich muss zumindest innerhalb des Ring 1 der Parkraum vollständig bewirtschaftet
273 werden. Nötig ist hierfür auch ein Wandel im Bewusstsein der BürgerInnen. Wer das
274 Auto im öffentlichen Raum parkt, verbraucht Platz der Allgemeinheit. Dieses "zum
275 Nulltarif" zu erhalten, sollte nicht als selbstverständlich angesehen werden. Für eine
276 möglichst sozialverträgliche Bewirtschaftung, ähnlich wie in Kiel, setzen wir uns ein.

277
278 Dennoch sind gerade PendlerInnen und Menschen aus den Randgebieten auf ihren PKW
279 bei Fahrten in die Innenstadt angewiesen. Dem ist durch einen Ausbau des „Park and
280 Ride“ (P+R) Programms zu begegnen. Der Ausbau von P+R-Plätzen kann für viele
281 Menschen ein Anreiz sein, das Fahrzeug am Bahnhof stehen zu lassen und auf den
282 ÖPNV zu wechseln. Derzeit gibt es in Hamburg ca. 20.000 P+R-Parkplätze. Der ADAC
283 fordert den Ausbau auf 30.000 Plätze (+50%) bis 2020. Wir halten P+R-Plätze für
284 notwendig, da es sowohl den KFZ-Verkehr optimiert als auch den ÖPNV unterstützt. Sie
285 müssen daher ausgebaut werden.

286
287 Das Hamburger Stadtbild wird auch von Baustellen geprägt. Teilweise bestehen diese
288 aufgrund von Straßensanierung. Wir freuen uns, dass der Senat jährlich 88 Millionen
289 Euro für die Sanierung von Straßen zur Verfügung stellt. Berücksichtigt werden muss
290 allerdings, dass zwei Drittel aller Baustellen durch Leitungsarbeiten verursacht werden.
291 Diese sind aufgrund von rechtlichen Ansprüchen der beteiligten Unternehmen kaum zu
292 koordinieren und damit von der Stadt Hamburg nur eingeschränkt zu verantworten. Wir
293 fordern bundesgesetzliche Regeln, die gewährleisten, dass Leitungsarbeiten unter den
294 Anbietern sowie mit den örtlichen Einrichtungen des Straßenbaus vorab koordiniert
295 werden, damit nicht unmittelbar aufeinanderfolgende Arbeiten am selben Stück Straße
296 stattfinden. Auch über Sperrzeiten nach Ablauf getätigter Straßenbauarbeiten ist
297 nachzudenken.

298
299 Die Baustellenkoordinierung bietet auch in anderen Bereichen
300 Optimierungsmöglichkeiten. Wir fordern bei größeren Bauarbeiten frühzeitige Hinweise
301 und eine entsprechend umfassend Ausschilderung möglicher Umleitungsstrecken.
302 Außerdem ist eine bessere Absprache zwischen Bezirken, der BWVI und den
303 Unternehmen des ÖPNV nötig. Fällt wegen Bauarbeiten z.B. eine Bahnlinie aus und wird
304 ein Schienenersatzverkehr mit Bussen eingesetzt, so muss dies vorher abgesprochen
305 werden, damit in diesem Bereich möglichst parallel keine Straßenbauarbeiten
306 stattfinden. Ebenso ungünstig sind parallel laufende Bauarbeiten an Autobahnen

307 (Zuständigkeit beim Bund), Hauptverkehrsstraßen (Zuständigkeit FHH) und
308 Bezirksstraßen (Zuständigkeit beim Bezirk), insbesondere wenn dadurch
309 Ausweichstrecken blockiert werden.

310

311 Wir setzen uns für Maßnahmen ein, die den Verkehrsfluss auf Hamburgs Straßen
312 optimieren. Dabei ist z.B. an den Ausbau der Grünen-Welle-Schaltungen zu denken. Auf
313 diese Grüne-Welle kann mit Schildern „Grüne Welle bei 50 km/h“ hingewiesen werden.
314 So wird nicht nur unnötiges Anfahren und Lärm vermieden, sondern auch für
315 AutofahrerInnen ein Anreiz geschaffen, sich an vorgegebene Geschwindigkeiten zu
316 halten. Zur Erhöhung des Verkehrsflusses ist auch der Ausbau von Kreisverkehren in
317 Erwägung zu ziehen. Diese sind in der Anschaffung teuer, haben jedoch niedrige
318 Betriebskosten. Die Voraussetzungen für einen Kreisverkehr sind ein passendes
319 Verkehrsaufkommen an KFZ-Bewegungen und der gleichmäßige Zu- und Abfluss des
320 Verkehrs von allen Ästen des Kreisverkehrs. Sind diese Voraussetzungen erfüllt, können
321 Kreisverkehre zur Optimierung des fließenden Verkehrs einen wesentlichen Beitrag
322 leisten.

323

324 Neben der Optimierung des Verkehrs muss auch die technische Optimierung von
325 Kraftfahrzeugen im Mittelpunkt stehen. Um sowohl die CO2-Emissionen als auch die
326 Lärmbelastung in Hamburg zu drosseln, ist die Elektromobilität eine Technologie die in
327 Zukunft nicht nur weiter entwickelt, sondern auch bereits eingesetzt werden muss.
328 Alltagsfahrten sind vom jetzigen Entwicklungsstand her problemlos möglich. Aufgrund
329 der (noch) hohen Anschaffungskosten muss die Politik hier aber Anreize schaffen um die
330 Elektromobilität zu fördern. Dies kann über Steuererleichterungen oder -befreiungen,
331 Subventionen oder auch kostenloses Parken im Innenstadtbereich geschehen. Bei den
332 Parkplätzen kann über eine Privilegierung durch ein alleiniges Parkrecht auf sog. E-
333 Parkplätzen in Verbindung mit einer kostenlosen Lademöglichkeit ein weiterer Anreiz
334 geschaffen werden. Die bereits bestehenden rund 100 E-Parkplätze deshalb weiter
335 ausgebaut werden. Darüber hinaus muss der Ausbau der Ladestationen auch in den
336 privaten Bereich ausgedehnt werden und im Zuge der Wohnungsbauoffensive des
337 Senats in die Stadtentwicklungsplanung einbezogen werden. Elektrofahrzeuge sollen
338 darüber hinaus in die Fahrzeugflotten der Stadt, bei Taxen und bei den Car-Sharing-
339 Angeboten aufgenommen werden. So sorgt man im Rahmen von breiten
340 Nutzungsmöglichkeiten dafür, dass Elektromobilität keine Fortbewegung für lediglich
341 privilegierte Menschen wird und sich die Verbreitung der Elektrofahrzeuge beschleunigt.
342 Neben dem Einsatz der Elektromobilität in kleinen KFZ darf hier auch größer gedacht
343 werden. Auch im Wirtschaftsverkehr, insbesondere im Hafen und am Flughafen, soll der
344 Einsatz der Technologie eingehend geprüft und nach Möglichkeit eingesetzt werden.
345 Nur mit der Nutzung der gesamten, breiten Palette an Einsatzmöglichkeiten kann das
346 Ziel erreicht werden, bis 2020 40% der jährlichen CO2-Emissionen einzusparen.

347

348

349 V. Radverkehr in Hamburg - umweltschonend, preiswert und gesund

350

351 Kaum ein Verkehrsmittel hat in den vergangenen Jahren einen stärkeren Aufschwung
352 im innerstädtischen Verkehr erlebt als das Fahrrad. Einst nur Hobbygegenstand und
353 Sportartikel nutzen viele Menschen das Fahrrad als alltägliches Fortbewegungsmittel in
354 der Stadt -Tendenz steigend. Hamburg als moderne Metropole sollte diese Entwicklung
355 aufnehmen. Denn das Fahrrad ist in vielerlei Hinsicht ein Gewinn. Es verbraucht so gut
356 wie keinen öffentlichen Raum, es ist je nach Modell erschwinglich in Anschaffung und
357 Unterhalt, es ist beinahe emissionsfrei und fördert die Gesundheit. Ziel der Entwicklung
358 des Radverkehrs in Hamburg muss sein, dass das Rad als vollwertiges Verkehrsmittel

359 und RadfahrerInnen als vollwertige VerkehrsteilnehmerInnen wahrgenommen und
360 akzeptiert werden.

361

362 Hierzu gehört zunächst der Ausbau des Verkehrsnetzes für RadfahrerInnen.

363 Mittelfristiger Anspruch muss ein leistungsfähiges und umwegefreies Netz sein, das
364 Quartiere verbindet, Knoten- und Zielpunkte wie die Innenstadt oder den Uni-Campus
365 anschließt und jeden Bedarf abdeckt. Dazu gehören nicht nur funktionsfähige, einfache
366 Radwege, sondern auch neu zu schaffende, breit ausgebaute Radschnellwege nach
367 Kopenhagener Vorbild, die insbesondere für BerufspendlerInnen attraktiv sind. Das
368 bislang geplante Véloroutennetz muss zügig fertiggestellt und anschließend erweitert
369 werden. Neben dem Hauptverkehrsnetz soll aber auch das Radfahren innerhalb der
370 Quartiere gefördert werden. Auch hier gilt es RadfahrerInnen als gleichberechtigte
371 VerkehrsteilnehmerInnen zu etablieren. Dies beinhaltet eine gemeinsame Nutzung der
372 Straßen durch KFZ-FahrerInnen und RadfahrerInnen, wo immer es möglich ist. Wir
373 fordern daher, außerhalb der Hauptverkehrsstraßen eine Radwegebenutzungspflicht nur
374 in absoluten Ausnahmefällen auszusprechen. Und auch auf Straßen, in denen der
375 motorisierte Verkehr vom Radverkehr getrennt wird, sollte möglichst auf schlecht
376 einsehbare, oftmals zugeparkte und von FußgängerInnen viel frequentierte
377 Hochbordradwege zugunsten von Radfahr- bzw. Schutzstreifen auf der Fahrbahn
378 verzichtet werden. Das Hauptverkehrsnetz sollte indes für PKW und Fahrräder so weit
379 wie möglich getrennt aufgebaut sein, ohne jedoch eine der beiden Gruppen durch
380 unnötige Umwege zu belasten. Diese Trennung sollte durch Hochbordradwege auf der
381 einen Seite und eine Priorisierung des Radverkehrs auf der anderen Seite, etwa durch
382 einen Ausbau von Fahrradstraßen, dann auch erkennbar und konsequent vollzogen
383 werden. Letztlich muss dem Radverkehrsfluss auch im Rahmen konkreter
384 Baumaßnahmen eine stärkere Bedeutung zukommen. Bei sämtlichen Vorhaben im
385 Straßenbau muss die Frage "Was passiert mit dem Radverkehr?" als fester Bestandteil
386 der Bauplanung erörtert werden.

387

388 Wir fordern zudem größere Anstrengungen bei der Bereitstellung von
389 Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Neben der Fortführung des erfolgreichen "1000-
390 Bügel-Programms" sollte ein noch stärkerer Fokus auch auf überdachte und gesicherte
391 Abstellmöglichkeiten gelegt werden. Wir treten für einen Ausbau von
392 Fahrradparkhäusern im Innenstadtbereich, aber auch an zentralen U/S- Bahn
393 Haltestellen oder etwa an Einkaufszentren ein. Auch sollte das Aufstellen privater
394 Fahrradhäuschen weiterhin vorangebracht und bezuschusst werden. Doch auch die
395 beste Vorsorge schützt nicht vor Kriminalität. Wir sind besorgt über die steigende
396 Anzahl an Fahrraddiebstählen in Hamburg. Dieses Problem muss noch ernster
397 genommen werden und die Polizei ist bei der Bekämpfung nach allen Möglichkeiten zu
398 unterstützen.

399

400 Doch die Attraktivität des Radverkehrs lässt sich auch bereits mit "kleinen" Maßnahmen
401 verbessern. Wir fordern, wo es möglich ist, weitere Einbahnstraßen für den Radverkehr
402 zu öffnen und Sackgassen durchlässig zu machen. Außerdem sollte der Verkehrsfluss
403 insbesondere auf den Vélorouten durch angepasste Ampelsteuerung und separate
404 RadfahrerInnenampeln verbessert werden. Auch sollte Hamburg durch gezielte
405 Kampagnen und das Bereitstellen von Material wie Fahrradkarten oder rechtlichen
406 Hinweisen aktiv Werbung für den Radverkehr machen. Durch die Bereitstellung von
407 Schließfächern und Duschen am Arbeitsplatz können auch die ArbeitgeberInnen zu
408 einem fahrradfreundlicheren Klima beitragen. Die Stadt und ihre Unternehmen sollten
409 dahingehend mit gutem Beispiel vorangehen. Darüber hinaus gilt es auch, mehr
410 Fahrräder in Umlauf zu bringen, gerade für Menschen mit geringem Einkommen. Wir

411 setzen uns daher für eine in ihrem Gesamtvolumen zunächst begrenzte
412 “Abwrackprämie” für Fahrräder ein. Jeder Kunde, der ein neues Fahrrad erwirbt, soll,
413 wenn er ein funktionstüchtiges Fahrrad in Zahlung gibt, 50 € erhalten. Die abgegebenen
414 Fahrräder sollen zu günstigen Konditionen wieder verkauft werden.

415

416 Doch ähnlich wie beim KFZ nimmt auch beim Fahrrad das Nutzen ohne zu besitzen eine
417 immer wichtigere Rolle im Modal Split ein. Hamburg verfügt mit dem “StadtRAD” über
418 ein hervorragendes Leihsystem, das in unserer Stadt auch sehr stark nachgefragt wird.
419 Wesentlicher Vorzug des Systems ist die kostenfreie erste halbe Stunde, die durch einen
420 Zuschuss der FHH ermöglicht wird und bestehen bleiben muss. Allerdings darf das
421 StadtRAD kein InnenstadtRAD bleiben, sondern muss in die Außenbezirke hinein
422 erweitert werden. Außerdem unterstützen wir den Senat in seinen Bestrebungen,
423 StadtRad und auch Car2Go mit dem ÖPNV und anderen mobilen Angeboten zu
424 vernetzen und dadurch die Intermodalität zu stärken, wie es in naher Zukunft etwa am
425 “Berliner Tor” eingeführt wird. Eine umfassende statistische Erhebung, ständige
426 konzeptionelle Weiterentwicklung und ein anschließender Ausbau ist dabei
427 unerlässlich.

428

429

430 VI. Mobilität ist eine Kompetenz – Bewusstsein für Verkehr als soziales Miteinander
431 schärfen

432

433 Verkehr betrifft alle Menschen. Wer die Haustür verlässt, wird zwangsläufig
434 VerkehrsteilnehmerIn. Ob zu Fuß, auf dem Rad, im Auto, in Bussen oder Bahnen, jeder
435 nimmt am Verkehr teil, jeder wird vom Verkehr beeinflusst und jedem kommt
436 funktionierender Verkehr zu Gute. Dies zeigt, dass Verkehrsabwicklung weitaus mehr ist
437 als ein rein technischer Vorgang. Verkehr ist vielmehr eine soziale Interaktion, bei der es
438 auf das Miteinander ankommt. Jede soziale Interaktion braucht Regeln, dies gilt
439 genauso für den Verkehr. Die Existenz von Regeln im Verkehr mag selbstverständlich
440 erscheinen, ihre Einhaltung aber ist eine der wichtigsten Voraussetzungen für ein
441 funktionierendes Verkehrssystem und für ein funktionierendes Miteinander im Verkehr.

442

443 Zugleich ist Mobilität aber auch Ausdruck persönlicher Freiheit und ihre Gestaltung ein
444 Ausdruck von Individualität. Wenn es darum geht, Verkehr zu lenken und zu gestalten,
445 vertreten wir einen klaren Ansatz: So wenig Repression und so viele Anreize wie
446 möglich. Repressionen sorgen dafür, dass die Menschen versuchen, sich dem Verkehr zu
447 entziehen. Anreize hingegen motivieren die Menschen, sich den Regeln entsprechend in
448 den Verkehr zu integrieren. Es gibt aus unserer Sicht verschiedene Möglichkeiten und
449 Maßnahmen, mit denen eine Stadt auf einen nachhaltigen, gerechten und
450 leistungsstarken Verkehr und das hierfür notwendige Mobilitätsverhalten hinwirken
451 kann. Exemplarisch sollen drei dieser Maßnahmen benannt werden.

452

453 Erstens: Trotz des Grundsatzes „Anreize statt Repressionen“ gibt es Grundregeln, die
454 eingehalten werden müssen und die für bestimmte VerkehrsteilnehmerInnen
455 Einschränkungen darstellen. Im Sinne eines gerechten Verkehrs sind diese
456 Einschränkungen allerdings wichtig, da andernfalls in die Freiheit anderer
457 VerkehrsteilnehmerInnen deutlich stärker eingegriffen würde. Wir sprechen uns daher
458 für stärkere Kontrollen aus, die allerdings für alle VerkehrsteilnehmerInnen
459 durchzuführen sind: So sind regelwidriges Parken oder
460 Geschwindigkeitsüberschreitungen ebenso zu kontrollieren und zu ahnden wie
461 Radfahren auf der falschen Straßenseite oder in Fußgängerzonen sowie das Überqueren
462 roter Ampeln, gleich von wem es vorgenommen wird. (Fahrschein-)Kontrollen sind

463 selbstredend auch im ÖPNV notwendig. Wenn diese Grundsatzregeln nicht wirksam
464 durchgesetzt werden, kann Verkehr nicht als gleichberechtigtes Miteinander
465 funktionieren.

466

467 Zweitens: Wir sehen in der Institution Schule eine große Chance, auch junge Menschen
468 für ein Miteinander im Verkehr zu sensibilisieren. Ziel muss es sein, im Sinne der an der
469 Schule vorherrschenden Kompetenzorientierung ein Bewusstsein für die Kompetenz
470 „Mobilität“ zu schaffen. Mobilität kann in der Schule in verschiedenen Altersstufen auf
471 verschiedene Weise thematisiert werden. So ist an Grundschulen an eine technische
472 „Fahrradschulung“ unter dem Schwerpunkt „Wie bewege ich mich fort?“ zu denken.
473 GrundschülerInnen sollen lernen, wie sie Fahrrad fahren, welche Regeln zu beachten
474 sind und auch welche Vorteile Fahrradfahren bietet. Diese Fahrradschulungen müssen
475 flächendeckend an allen Hamburger Grundschulen gewährleistet sein.

476 Mit Erreichen des 12. Lebensjahrs dürfen Kinder nicht mehr auf dem Gehweg fahren,
477 sondern müssen wie alle anderen RadfahrerInnen die dafür vorgesehenen Wege nutzen,
478 so auch die Straße. Dementsprechend müssen SchülerInnen zu Beginn der
479 Sekundarstufe für die Fragestellung „Wie verhalte ich mich im Verkehr?“ sensibilisiert
480 werden. Sie müssen Verkehrszeichen erkennen können und die wichtigsten
481 Verkehrsregeln beherrschen.

482 Selbst ältere SchülerInnen können noch stärker für Mobilität sensibilisiert werden. Die
483 vermeintlich leichte Frage „Wie komme ich von A nach B?“ ist hier genauso zu erörtern
484 wie Gedanken der Nachhaltigkeit oder der Inklusion.

485 Im Rahmen von GBS / GTS verbringen viele SchülerInnen künftig mehr Zeit als bisher an
486 der Schule. Auch dies kann als Chance für die Sensibilisierung für Mobilität genutzt
487 werden: Im Nachmittagsangebot sind Projekte oder Fahrrad-Reparaturkurse ebenso
488 möglich wie eine Zusammenarbeit mit NGOs aus dem Verkehrsbereich.

489 Es ist unser zentrales Anliegen, dass an Schulen vermittelt wird, dass Mobilität eine
490 Kompetenz ist, deren Beherrschung viele Vorteile bietet. Dies unterstützt schon früh
491 andere Maßnahmen, die dazu führen sollen, dass beispielsweise Radfahren nicht nur als
492 Freizeit, sondern auch als Verkehrsmittel angesehen wird und sich junge Menschen als
493 RadfahrerInnen auch entsprechend verhalten. Besonders dringend erscheint dies in
494 sozial schwachen Quartieren. Obwohl dort das Fahrrad für viele das einzig bezahlbare
495 Fortbewegungsmittel ist, zeigt sich, dass dort oft weniger Kinder Radfahren als in sozial
496 stärkeren Quartieren. Diesem Trend ist entgegenzutreten.

497

498 Drittens: Ein Bewusstsein für das soziale Miteinander im Verkehr und für Mobilität als
499 Kompetenz ist nicht nur für junge Menschen wichtig, sondern muss in die
500 Gesamtbevölkerung getragen werden. Dies fällt sicherlich etwas schwerer, da an
501 Schulen Themen staatlich „verordnet“ werden können, was im Privaten natürlich
502 undenkbar ist. Dennoch sind hier Kampagnen wünschenswert, die auf die
503 Verantwortung der VerkehrsteilnehmerInnen hinweisen und zur gegenseitigen
504 Rücksichtnahme auffordern, angebracht. Um Mobilität als Kompetenz herauszustellen,
505 bieten sich auch Kampagnen zur Multi- und Intermodalität an. Darüber hinaus muss es
506 leicht verständliche Informationsmaterialien geben, die auch Erwachsenen einen
507 Überblick über die wichtigsten Rechte, Pflichten und vor allem Möglichkeiten im
508 Verkehr geben.

509 Wünschenswert sind außerdem Kurse und Workshops ähnlich denen, die wir für die
510 GBS vorschlagen, etwa in Bürgerhäusern und Volkshochschulen. Diese Kurse sind
511 ausreichend zu bewerben und außerdem ohne Hürden zu gestalten. So dürfen Kosten
512 nicht von der Teilnahme abschrecken.

513 Diese Bewusstseins-schärfung ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Doch auch hier
514 ist ein Schwerpunkt auf sozial benachteiligte Quartiere zu richten, da die Problemlage,

515 insbesondere ein begrenzter Modal Split, im Erwachsenenalter auch hier fortbesteht.
516 Zielgerichtete Kampagnen können helfen, etwa um MigrantInnen oder ältere Menschen
517 besonders anzusprechen. Mit derartigen Maßnahmen kann die Stadt Hamburg dazu
518 beitragen, das Bewusstsein der Menschen als VerkehrsteilnehmerInnen und für
519 Mobilität als Kompetenz zu schärfen. All das sind wichtige Voraussetzungen, um den
520 Verkehr in unserer Stadt besser zu organisieren.

521

522

523 VII. Fazit

524

525 Hamburg steht vor großen verkehrspolitischen Herausforderungen, hat aber auch alle
526 Möglichkeiten, eines der fortschrittlichsten Verkehrssysteme weltweit zu stellen. Wie im
527 Verkehr selbst ist auch in der Verkehrspolitik Stillstand ein Problem. Wir dürfen
528 Herausforderungen und Entwicklungen nicht hinterherlaufen, sondern müssen selbst
529 vorgehen und Zukunft aktiv gestalten. Nachdem 10 Jahre CDU-Führung unserer Stadt
530 auch in der Verkehrspolitik keine neuen Impulse beschert haben, ist es an der Zeit, ein
531 neues Leitbild für Hamburg zu entwickeln. Dass in einer Zeit, in der sich Mobilität so
532 rasant weiterentwickelt wie noch nie, der verkehrspolitische Rahmen, den sich die Stadt
533 gibt, mehr als 12 Jahre alt ist, können und wollen wir nicht hinnehmen.

534

535 **Wir fordern daher, dass der Senat noch vor Ende der Legislaturperiode einen neuen**
536 **Verkehrsentwicklungsplan für Hamburg erstellt.**

537

538 Als Partei in alleiniger Regierungsverantwortung sollten wir diesen wichtigen Schritt
539 begleiten. Wir sind die Hamburgische Volkspartei und können uns wie keine andere
540 hierbei auf ein breites Meinungsbild, gut vernetzte KommunalpolitikerInnen und eine
541 ausreichende Rückkopplung an die Gesellschaft stützen. So wie wir das Problem des
542 fehlenden Wohnraums gemeinsam angehen, sollten wir uns gemeinsam auch diesem
543 Aspekt des Wachstums unserer Stadt stellen. Unsere Partei ist immer dann am
544 produktivsten und kreativsten, wenn einbezogen, gesammelt und miteinander
545 diskutiert wird. Als Beispiel sei nur der Sonderparteitag zur Beruflichen Bildung genannt.

546

547 **Wir fordern daher, dass spätestens unmittelbar nach den Bezirkswahlen 2014 ein**
548 **außerordentlicher Landesparteitag zur Zukunft der Mobilität und des Verkehrs in**
549 **Hamburg einberufen wird, auf dem Leitlinien für den zu erstellenden**
550 **Verkehrsentwicklungsplan diskutiert und aufgestellt werden.**

551 **Zeit zum Handeln:**
552 **Die Auszubildenden brauchen jetzt das**
553 **Auszubildendenwerk!**

554
555 Die Landesdelegiertenversammlung der Jusos Hamburg hat zur Weiterleitung an den
556 Senat, die SPD-Fraktion in der Hamburgischen Bürgerschaft, sowie an den SPD
557 Landesparteitag beschlossen:

558
559 Der Senat wird aufgefordert:

- 560
561 1.) die Gründung eines Auszubildendenwerks zu unterstützen, welches, als
562 gemeinnützige Stiftung organisiert, durch Zustiftungen der Hamburgischen
563 Wirtschaft, sowie durch die FHH, finanziert wird und neben der Bereitstellung
564 von Wohnraum auch ausreichende pädagogische Angebote für minderjährige
565 Auszubildende bereitstellt.
566 2.) bis zum Ende der Sommerpause einen Standort für ein
567 Auszubildendenwohnheim mit mindestens 500 Plätzen bereitzustellen, sowie die
568 nötigen Verfahren zügig durchzuführen, so dass noch im Jahr 2013 eine
569 Baugenehmigung für ein Auszubildendenwohnheim in der genannten
570 Größenordnung erteilt werden kann.
571 3.) bis Ende 2013 eine Liste von möglichen Standorten für weitere
572 Auszubildendenwohnheime zu erstellen, die in den kommenden Jahren gebaut
573 werden können, um dem Bedarf von mindestens 1000 Wohnheimplätzen pro
574 Ausbildungsjahr nachzukommen.

575
576 **Begründung:**

577
578 Die SPD hat bereits im November 2010 auf dem Landesparteitag beschlossen, dass ein
579 Auszubildendenwerk für die Verbesserung der sozialen Lage von Auszubildenden
580 notwendig ist. Auch wurde damals schon auf den hohen Bedarf an Wohnraum für
581 Auszubildende mit pädagogischer Begleitung hingewiesen¹.

582
583 In Hamburg befinden sich fast 40.000 junge Menschen in einer dualen
584 Berufsausbildung. Die hohen Lebenshaltungs- und insbesondere Mietkosten in
585 Hamburg belasten eine Vielzahl der Auszubildenden in erheblichem Maße. Im
586 Durchschnitt liegt die Ausbildungsvergütung im ersten Ausbildungsjahr in Hamburg
587 nach Angaben des Bundesinstitutes für Berufsbildung (BIBB) bei 664 Euro brutto
588 monatlich (Zahlen aus 2012). Die Ausbildungsvergütungen alleine reichen daher häufig
589 nicht aus, die Lebenshaltungskosten zu decken.

590
591 Zwar wohnen viele der vor allem minderjährigen Auszubildenden in Hamburg noch bei
592 ihren Familien. Jedoch kommen alleine über 40 Prozent der Auszubildenden gar nicht
593 aus Hamburg. Diese Jugendlichen sind unweigerlich mit hohen Miet- oder Fahrtkosten
594 konfrontiert. Dies betrifft in besonderer Weise die minderjährigen Auszubildenden (ca.
595 30% bei Ausbildungsbeginn). Für sie müssen nach dem „Heimrecht“ bei

¹ Beschluss BA3 des Landesparteitags der SPD Hamburg vom 06.11.2010

596 Wohnangeboten begleitende pädagogische Unterstützungsangebote vorgehalten
597 werden.

598

599 Doch auch Auszubildende und junge Hamburgerinnen und Hamburger im Allgemeinen
600 würden von einem Azubiwohnheim profitieren. Zwar werden seit der
601 Regierungsübernahme durch die SPD im Jahr 2011 endlich wieder viele Wohnungen in
602 Hamburg gebaut. Dennoch ist der Druck auf dem Wohnungsmarkt, insbesondere für
603 junge Menschen immer noch enorm hoch. Zielgruppenorientierte Baumaßnahmen, wie
604 der Bau von Wohnheimen für Studierende oder Auszubildende, sind für uns zur
605 Bekämpfung des Wohnungsmangels in Hamburg gerade deshalb auch von sehr hoher
606 Bedeutung, weil sie nicht nur denjenigen zugute kommen, die einen Platz in den
607 jeweiligen Wohnheimen erhalten, sondern auch insgesamt den Markt entlasten und so
608 jungen Menschen zugute kommen.

609

610 Andere Städte gehen hier mit gutem Beispiel voran: In München werden beispielsweise
611 30.000 Auszubildende mit 2.500 Wohnheimplätzen unterstützt. Weitere Wohnheime
612 werden gebaut. Dennoch übersteigt auch hier Nachfrage deutlich das Angebot. In
613 Hamburg gibt es hingegen nicht ein einziges Wohnheim. Dieser Standortnachteil wird
614 auch von Seiten der Wirtschaft immer stärker kritisiert.

615

616 Zur Lösung dieses Problems hat sich 2008 eine Initiative zur Schaffung eines
617 Auszubildendenwohnheims gebildet. Diese Initiative hat mittlerweile eine
618 umfangreiche Konzeption für ein „Auszubildendenwerk“ in Form einer privaten Stiftung
619 unter Beteiligung der Sozialpartner entwickelt. Die Handelskammer, die
620 Handwerkskammer, die Unternehmerverbände, Gewerkschafter und viele weitere
621 Akteure begrüßen und unterstützen diese Initiative.

622

623 Die private Stiftung soll Zustiftungen aus dem Bereich der Wirtschaft und der Stadt
624 Hamburg erhalten. Eine solide Grundfinanzierung im Rahmen des Stiftungskapitals ist
625 notwendig, da die Stiftung ohne regelmäßige staatliche Zuwendungen und ohne
626 Beiträge der Auszubildenden arbeiten soll. Die Schaffung weiterer Wohnheime und eine
627 Ausweitung der Angebote für Auszubildende können dann aus der Stiftung selbst
628 realisiert werden. Bei einem Wegfall des Stiftungszweckes oder einer Auflösung der
629 Stiftung fällt das Vermögen an die Freie und Hansestadt Hamburg.

630

631 Für das erste Auszubildendenwohnheim ist eine zentrale Lage von hoher Bedeutung, da
632 die Ausbildungsbetriebe der Jugendlichen über ganz Hamburg verstreut liegen, die
633 Berufsschulen sich hingegen auf Standorte in zumeist zentraler Lage konzentrieren.

634

635 Neben bezahlbarem Wohnraum wird die Stiftung ein pädagogisches
636 Unterstützungsangebot für die Bewohnerinnen und Bewohner der Wohnheime
637 anbieten. Dieses Angebot beinhaltet beispielsweise eine Betreuung der minderjährigen
638 Auszubildenden rund um die Uhr sowie Nachhilfeangebote. Die Pädagogen stimmen
639 sich mit den Berufsschulen und Betrieben ab und helfen so den Auszubildenden, ihre
640 Ausbildungsleistung zu verbessern. Ehrenamtliches Engagement und Beteiligung an
641 den sozialen Strukturen im Wohnheim werden im Auszubildendenwohnheim
642 ausdrücklich gefördert. Zudem sollen Kooperationen mit Sportvereinen und
643 Jugendverbänden entstehen, in denen die jungen Auszubildenden einen guten
644 Ausgleich zu ihrer Arbeit finden können. Weitere Unterstützungs- und
645 Beratungsangebote wie z.B. eine Beratung zur Ausbildungsfinanzierung sollen allen
646 Hamburger Auszubildenden zu Gute kommen.

647

648 Die Stärkung der beruflichen Bildung, die Verbesserung der sozialen Lage der
649 Auszubildenden und die Sicherung des Fachkräftenachwuchses der Hamburger
650 Wirtschaft sind erklärte und wichtige Ziele der SPD Hamburg. Mit der Schaffung eines
651 Auszubildendenwerkes wird die Attraktivität des Hamburger Ausbildungsmarktes in
652 Zeiten des demographischen Wandels gestärkt. Völlig zu recht hat sich die Hamburger
653 SPD daher schon vor Jahren zur Einrichtung eines Auszubildendenwerkes bekannt. Zwei
654 Jahre nach Amtsantritt des SPD-Senats müssen nun endlich Taten folgen. Eine
655 zusätzliche Bedarfsermittlung durch die Behörde halten wir für unnötig. Sie kostet
656 wertvolle Zeit in der Planung und beim Bau eines Wohnheims.

657
658 Auch ist es mit dem Bau eines Auszubildendenwohnheims nicht getan. Kammern,
659 Gewerkschaften und die Arbeitsagentur rechnen mit einem Bedarf von mehr als 1000
660 Wohnheimplätzen pro Ausbildungsjahr. Folglich sollten kommenden Jahren weitere
661 Wohnheime gebaut werden. Aufgrund der angespannten Lage auf dem
662 Wohnungsmarkt für junge Hamburgerinnen und Hamburger und dem dringenden
663 Bedürfnis nach einer pädagogisch betreuten Unterbringung für Auszubildende, dürfen
664 wir keine weitere Zeit verspielen.

665
666 **Die Hamburger SPD hat den Auszubildenden vor der Wahl die Einrichtung eines**
667 **Auzubildendenweks versprochen. Es ist an der Zeit, diesem Versprechen**
668 **nachzukommen.**

669

Von Koffein zu Ritalin!?

670 Die Landesdelegiertenkonferenz der Jusos Hamburg hat zur Weiterleitung an den SPD-
671 Landesparteitag, die SPD-Bürgerschaftsfraktion und den Bundeskongress der Jusos
672 beschlossen:

673 Der ansteigende Konsum von Aufputzmitteln und anderen leistungssteigernden
674 Medikamenten unter Studierenden ist eine beunruhigende Entwicklung, der man
675 frühzeitig mit Aufklärung begegnen muss. Die Jusos und die SPD werden sich dieser
676 Aufgabe annehmen. Dazu gehört, dass die SPD Bürgerschaftsfraktion Hamburg im
677 Senat und den entsprechenden Gremien, den Start einer spezifischen
678 Aufklärungskampagne an den Hamburger Hochschulen veranlasst, die die
679 gesundheitlichen Risiken in den Vordergrund stellt und auf das Verbot nach dem
680 Betäubungsmittelgesetz, sowie die Wettbewerbsverzerrung durch das Hirndoping
681 aufmerksam macht. Auch eine gezielte Überprüfung der Prüfungsordnungen¹ im
682 Hinblick auf Regelungen zum so genannten „Hirndoping“ kann eine mögliche
683 Maßnahme sein. Eine Kooperation mit den jeweiligen ASten und dem
684 Studierendenwerk ist hierbei wünschenswert.

685 **Begründung:**

686 Hintergründe

687 Bis vor etwa 50 Jahren hielt die Arbeitswelt für Arbeitnehmer² vor allem körperliche
688 Belastungen bereit. In der heutigen Arbeitswelt jedoch bestimmen vorwiegend
689 psychosoziale und kognitive Belastungen den Ausbildungs- und Arbeitsalltag. Von
690 einem durchschnittlichen Arbeitnehmer wird heutzutage vor allem örtliche und
691 zeitliche Flexibilität, kontinuierliche Verfügbarkeit, Aktivität und Kreativität sowie
692 emotionale Ausgeglichenheit und soziales Anpassungsvermögen verlangt. Lange dachte
693 man, dass mit von physisch zu psychisch wechselnden Anforderungen die Probleme für
694 den durchschnittlichen Arbeitnehmer abnehmen würden. Doch heute weiß man:
695 Veränderte Anforderungen bewirken veränderte Probleme. Als man das vor einigen
696 Jahren erkannte, erkannte man auch Phänomene wie z.B. das Burn-Out- Syndrom und
697 reagierte darauf mit entsprechenden präventiven Maßnahmen. Darüber hinaus
698 reagieren Menschen jedoch auf wachsende reale oder subjektiv empfundene
699 Anforderungen an ihre Leistungsfähigkeit mit Anpassung. In diesem Zusammenhang
700 tritt in steigendem Maße das so genannte ‚Hirndoping‘ auf.

¹ Gemeint ist der für den Erwerb des Hochschulabschlusses direkt relevante Teil der Prüfungsordnungen.▣

² Aus Gründen der flüssigeren Lesbarkeit und in Ermangelung einer befriedigenderen Sprachregelung wird im Folgenden das generische Maskulinum verwendet, das stellvertretend für das männliche und das weibliche Geschlecht steht.

701 Fakten (oder Panikmache?)

702 Das so genannte ‚Hirndoping‘ ist „der Versuch gesunder Menschen, die
703 Leistungsfähigkeit des Gehirns sowie die emotionale und soziale Kompetenz durch die
704 Einnahme bestimmter Medikamente über das normale, nicht krankhaft veränderte Maß
705 hinaus zu verbessern“ (vgl. Lieb 2010; DAK 2009). Davon erfasst ist vornehmlich die
706 Einnahme von rezeptpflichtigen Substanzen außerhalb ihrer zugelassenen Indikation
707 und außerhalb der ärztlichen Verordnung mit dem Zweck der Steigerung von
708 Hirnleistung.

709 Zu den bekannten Substanzen gehören: Methylphenidat (Handelsname bspw. Ritalin® |
710 zur Behandlung von ADHS) und das Modafinil (Handelsname Vigil®) u.a. zur Therapie
711 von Narkolepsie, aber auch Antidementiva und Antidepressiva. Es besteht ein hohes
712 Risiko der psychischen Abhängigkeit. Dem Gesundheitsreport der DAK von 2009 zufolge
713 gaben 17% der Befragten (bei der DAK versicherte Arbeitnehmer) an bereits
714 Medikamente zur Verbesserung der geistigen Leistungsfähigkeit oder psychischen
715 Befindlichkeit eingenommen zu haben. Einer Studie von Forschern der Uni Mainz von
716 2012 zufolge, gaben 20% der Befragten (Schüler und Studierende) an, innerhalb des
717 letzten Jahres verschreibungspflichtige Medikamente ohne medizinische Notwendigkeit
718 gezielt zur geistigen Leistungssteigerung eingenommen zu haben.³

719 Fazit

720 Den Jusos und der SPD ist bewusst, dass Leistungsdruck im Studium und die schwierige
721 finanzielle Lage von Studierenden große Probleme sind. Entsprechende Beschlusslagen
722 zeigen Handlungsbedarf und Lösungsansätze. Doch es zeigt sich, dass diesen Problemen
723 auch auf der psychosozialen Ebene begegnet werden muss. Daher fordern wir
724 angemessene Präventivmaßnahmen gegen den Anstieg von Hirndoping im Studium.

³ Vgl.

„Randomized Response Estimates for the 12-Month Prevalence of Cognitive-Enhancing Drug Use in University Students“; Dietz, Striegel, Franke, Lieb, Simon, Ulrich, in: „Pharmacotherapy“, 10.01.2013

Die Landesdelegiertenkonferenz der Jusos Hamburg hat zur Weiterleitung an den Juso-Bundeskongress beschlossen:

Einrichtung einer Juso-Azubi-Gruppe (JAG).

725

726

727

Forderung:

728

729

Der Juso-Landesvorstand Hamburg wird aufgefordert sich schnellstmöglich um die Einrichtung einer Juso-Azubi-Gruppe in Hamburg zu bemühen.

730

731

732

Des Weiteren soll der Juso-Bundesvorstand eine Juso-Azubi Bundeskoordination (vergleichbar mit der, der Juso-SchülerInnen) einrichten.

733

734

735

Begründung:

736

737

Bei den Jusos Hamburg gibt es viele Untergruppen wie Arbeitsgemeinschaften, Projektgruppen etc. die für bestimmte Zielgruppen ansprechbar sind.

738

739

740

Beim Betrachten dieser Strukturen ist aufgefallen, dass Auszubildende sich kaum in diesen wieder finden. Es besteht eine starke Juso-Hochschulgruppe und eine schnell wachsende Juso-Schüler Struktur, dies finden wir sehr positiv. Allerdings vertreten die o.g. zielgruppenorientierten Strukturen nur am Rande auch Auszubildenden.

741

742

743

744

745

Die Auszubildenden haben oftmals einen ganz anderen Tagesablauf, andere Vorstellungen und andere Lebenswahrnehmungen als die Vielzahl der Schüler und Studenten bei uns im Verband.

746

747

748

749

Wir verstehen uns als die Jugendorganisation der Arbeiterpartei Deutschlands und haben im ganzen Bundesverband keine angemessene Vertretung dieser uns wichtigen Zielgruppe.

750

751

752

753

Wir möchten den Auszubildenden einen Raum schaffen in dem sie sich gebührend entfalten und austauschen können. Außerdem können die Azubis, ihre eigenen Schwerpunkte setzen und so ihren Interessen nachgehen.

754

755

756

757

Bei der Einrichtung der Juso-Azubi-Gruppe empfehlen wir die beiliegende Beschreibung der Juso-Azubi-Gruppe heranzuziehen. Diese wurde bereits im Juso-Landesvorstand vorgestellt und besprochen.

758

759

760 **Das HVV Abo-Karte für Azubis und in Hamburg wohnhafte**
761 **Studierende, deren Universität sich in einem anderen**
762 **Bundesland befindet, muss bezahlbar sein!**

763
764 Beschlossen zur Weiterleitung an den Landesparteitag der SPD Hamburg:

765
766 **Petitum:**

767
768 Die SPD-Bürgerschaftsfraktion wird aufgefordert, sich für eine deutliche Preissenkung
769 der HVV Abo-Karte für Azubis und in Hamburg wohnhafte Studierende, deren
770 Universität sich in einem anderen Bundesland befindet, einzusetzen.

771
772 **Begründung:**

773
774 Die HVV Abo-Karte für Azubis, welche im Gesamtbereich gültig ist, kostet momentan
775 119,80 €.

776 Jedoch werden viele Azubis sehr schlecht vergütet. So verdient beispielsweise ein/e
777 Florist/in teilweise nur 460€, womit die Kosten für die Fahrkarte 25% des monatlichen
778 Einkommens ausmachen würden.

779 Vergleichsweise günstig fahren jedoch Studenten. Diese erhalten zusammen mit ihren
780 Unterlagen zum Semesterbeginn das HVV-Semesterticket, welches den Studenten
781 momentan 155,10€ im Sommersemester 2013 kostet. Demnach zahlen Studenten 25,85€
782 pro Monat und somit 93,95€ weniger als ein Azubi, der eine Abo-Karte für den
783 Gesamtbereich hat.

784 Weiterhin sei erwähnt dass das Semesterticket der Hamburger Hochschulen eine
785 kostenlose Mitnahme von bis zu drei Kindern im Alter von sechs bis vierzehn Jahren
786 ermöglicht. Die Abo-Karte für Azubis nicht.

787
788 Azubis, die meist auf den ÖPNV angewiesen sind, werden damit besonders
789 benachteiligt.

790 Eine möglichst freie und umweltschonende Bewegung im öffentlichen Raum sollte
791 zudem nicht nur jedem möglich sein, sondern auch weit möglichst gefördert werden. Da
792 die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel nicht nur zum Erreichen des
793 Ausbildungsplatzes dient, sondern auch private und kulturelle Aktivitäten unterstützt,
794 müssen auch Azubis die Möglichkeit haben den ÖPNV zu nutzen, ohne gleich einen so
795 großen Teil des Einkommens aufwenden zu müssen.

796 Beschlossen zur Weiterleitung an den Landesparteitag der SPD Hamburg:

797

798 **Ich lass dich beten, lass du mich tanzen**

799

800 **Petition:**

801 Die Jusos Hamburg fordern die Aufhebung des Tanzverbotes in Hamburg.

802

803 **Begründung:**

804

805 In Deutschland sind, von Bundesland zu Bundesland verschieden, öffentliche
806 Tanzveranstaltungen und teilweise auch Sportereignisse an bestimmten Tagen
807 untersagt. In Hamburg gilt das sogenannte Tanzverbot von Karfreitag um 02:00 Uhr bis
808 Karsamstag um 02:00 Uhr, am Totensonntag von 06-17 Uhr und am Volkstrauertag von
809 06-15 Uhr.

810

811 Hamburg sollte sich als weltoffene Stadt präsentieren und seinen Bürgerinnen und
812 Bürgern nicht mit einer veralteten Gesetzgebung religiöse Bräuche aufzwingen. Wir
813 achten die religiösen Gefühle aller Menschen gleichermaßen und möchten ausdrücklich
814 keine Religionen diskriminieren. Die zu akzeptierende Entfaltung einer Religion hört für
815 uns aber an der Stelle auf, wo andere Menschen dadurch in ihrer Freiheit beeinträchtigt
816 werden. Niemand soll daran gehindert werden, am Karfreitag zu trauern. Doch eine
817 staatlich verordnete Trauerzeit für die gesamte Bevölkerung ist für uns nicht Ausdruck
818 eines Staates, der sich neutral gegenüber den Religionen verhält und seinen
819 Bürgerinnen und Bürgern ein selbstbestimmtes Leben zutraut. Jeder Mensch sollte
820 selbst entscheiden können, an welchen Tagen im Jahr er trauert und an welchen nicht,
821 an welchen Tagen er zu Musik tanzt und an welchen nicht. Auf Grund dessen halten wir
822 auch die Tanzverbote am Totensonntag für eine überholte Tradition. Dennoch sehen wir
823 einen großen Unterschied beim Volkstrauertag. Einmal im Jahr gedenken wir den
824 Opfern von Kriegen auf der ganzen Welt und Gewaltherrschaft. Gerade aus historischer
825 Sicht sowie der besonderen Verantwortung Deutschlands erachten wir diesen Tag als
826 Mahnung zur Versöhnung, Verständigung und zum Frieden. In diesem Fall sehen wir das
827 Tanzverbot als starkes Symbol des gemeinsamen und gesellschaftlichen Gedenkens.

828
829
830
831
832
833
834
835
836
837
838
839
840
841
842
843
844
845
846
847
848
849
850
851
852

Für bezahlbares Schwimmen!

Zur Weiterleitung an den Landesparteitag der SPD Hamburg beschlossen:

Petition:

Die Jusos Hamburg fordern 45% Rabatt für Schüler, Auszubildende und Studenten beim Erwerb einer Eintrittskarte für die öffentlichen Schwimmbäder in Hamburg.

Begründung:

Hamburg liegt mit den Preisen – meist mehr als 5,00€ für den Eintritt – zur Nutzung der öffentlichen Schwimmhallen an der Spitze der deutschen Großstädte. Vergleichsweise günstig ist es hingegen in Berlin. Dort kostet der Eintritt in die Standardhallenbäder der Berliner Bäder-Betriebe nur 4,50€ und ermäßigt sogar nur 2,80€. Die ermäßigte Karte kann u.a. von Schülerinnen und Schülern, Studentinnen und Studenten sowie von Azubis erworben werden. Auch in den von den Stadtwerken München betriebenen Bädern liegt der Eintrittspreis deutlich unter dem in Hamburg.

Einen Rabatt für Jugendliche, Auszubildende, Schüler und Studenten gibt es in den Schwimmbädern der stadteigenen Bäderland Hamburg GmbH nicht. Diese Gruppe ist allerdings am stärksten auf Rabatte angewiesen. Ihre Einkünfte, wenn vorhanden, sind gering. Durch die hohen Mietpreise (im Schnitt 11,26 Euro pro qm) und Lebenshaltungskosten in Hamburg sind sie zusätzlich stark belastet.

Für bezahlbares Schwimmen!

853 Die Landesdelegiertenkonferenz der Jusos Hamburg hat beschlossen:

854

855 **Dritte Sportstunde an Hamburger Grundschulen**
856 **flächendeckend umsetzen**

857

858 **Forderung:**

859

860 Wir fordern eine flächendeckende Umsetzung der dritten Sportstunde im
861 Regelunterricht an allen Hamburger Grundschulen.

862

863 **Begründung:**

864

865 Für die Klassenstufen 1 bis 10 wurde im Schuljahr 2002/2003 eine verbindliche dritte
866 Sportstunde eingeführt und ist heute noch immer nicht in vielen Schulen umgesetzt
867 worden.

868

869 Aufgrund gewisser Begebenheiten, fällt die dritte Sportstunde häufig aus oder ist bisher
870 nicht realisiert worden. Sportunterricht darf nicht zulasten anderer Unterrichtsfächer
871 ausfallen!

872

873 Vielen Hamburgern Kinder wird nicht genügend Anreiz und Gelegenheit zum Sport und
874 Bewegung gegeben. Insbesondere kleine Kinder müssen verstärkt an regelmäßige
875 sportliche Betätigung herangeführt werden. Die Schule kann dieses in Ergänzung zu
876 Vereinen leisten. Besonders im Zuge der Einführung der GBS, ist es wichtig, einen
877 Ausgleich für die Kinder zu schaffen. Dabei kann der Sportunterricht zum Erlernen
878 gesellschaftlicher Regeln und Normen wie Fair Play und Teamgeist beitragen und ist
879 somit ein Integrationsfaktor.

880

881 Die dritte Sportstunde kann bspw. durch die Zulassung von studentischen
882 Nebentätigkeiten von Studierenden im Bereich der Sportwissenschaften gewährleistet
883 werden.

884 **Für ein vielfältiges St. Georg, gegen die Verdrängung von**
885 **Prostituierten**

886 Zur Weiterleitung an den Landesparteitag der SPD Hamburg beschlossen:

887

888 **Petition:**

889

890 Die Jusos Hamburg fordern

891

- 892 I. die Aussetzung der Sperrverordnung im Stadtteil St. Georg in der Zeit von 22 bis 6
893 Uhr, sowie die Abschaffung des Kontakthanbungsverbot und der damit
894 verbundenen Bußgelder
- 895 II. Die Schaffung niedrigschwelliger Beratungsangebote insbesondere für nicht
896 deutschsprachige Prostituierte

897

898 **Begründung:**

899

900 Prostitution ist seit dem Jahr 2002 in Deutschland legal. Für die Stadtteile St. Georg,
901 Neustadt, St. Pauli, Altona-Altstadt, die Ortsteile 101 und 102 des Stadtteils Hamburg-
902 Altstadt und den Ortsteil 207 des Stadtteils Altona-Nord existiert seit 1980 allerdings
903 eine Sperrverordnung. Für St. Pauli gelten Ausnahmen für die durch ein Sperrtor
904 abgeschirmte Herbertstraße, sowie in der Zeit zwischen 20 und 6 Uhr für ein genau
905 definiertes umliegendes Gebiet.

906

907 Im Stadtteil St. Georg tritt seit Februar 2012 die Kontaktverbotsverordnung hinzu, die
908 sowohl Freiern als auch Prostituierten gegenseitige Kontakthanbung mit Bußgeldern
909 verbietet. Es drohen Bußgelder in einer Höhe von bis zu 5000€.

910

911 Die Situation der Prostituierten in St. Georg hat sich durch die Neuregelung dramatisch
912 verschlechtert. Der Lebensunterhalt und die Existenz vieler Frauen sind bedroht, da sich
913 kaum noch Freier trauen Kontakt zu den Prostituierten aufzunehmen.



914 Hilfeinrichtungen wie „ragazza e.V.“ und „Café Sperrgebiet“ verzeichnen eine
915 Verlagerung der Prostitution in Industriegebiete und entlegene Stadtteile und damit
916 in die Anonymität. Die Frauen sind dort viel eher als bisher sexueller Gewalt ausgesetzt,
917 werden häufiger Opfer von Vergewaltigungen, haben geringere Möglichkeiten bei der
918 Auswahl ihrer Freier und lassen öfter von ihnen ungewünschte Praktiken, wie zum
919 Beispiel ungeschützten Geschlechtsverkehr über sich ergehen. Die Kontaktaufnahme
920 wird in die Anonymität des Internets verdrängt, wo die soziale Kontrolle des
921 Straßenstrichs entfällt. Die Prostituierten haben noch weniger Schutzmöglichkeiten vor
922 gewalttätigen Freiern.

923

924 Das sind für uns inakzeptable Zustände, die sich auch nicht mit der Behauptung
925 rechtfertigen lassen, es sei in St. Georg ruhiger geworden.

926

927 Unser Senat gibt vor, auf die überhand nehmenden Beschwerden von Anwohnerinnen
928 und Anwohnern zu reagieren. Prostitution ist jedoch kein neues Phänomen in St. Georg.
929 Trotz der Sperrverordnung von 1980 ist St. Georg über Jahre ein Zentrum für Prostitution
930 in Hamburg gewesen. Die Verordnung wurde kaum umgesetzt. St. Georg war immer ein



931 Stadtteil, der von seiner Vielfältigkeit und Offenheit gelebt hat. Wir wollen, dass das so
932 bleibt. Die neuen und gerade verschärften alten Verordnungen des Senates sind da
933 kontraproduktiv.
934
935 Für einen würdigen Umgang mit den Interessen von Prostituierten sind ferner
936 niederschwellige Beratungsangebote von Nöten – gerade auch für nicht
937 deutschsprachige Frauen.

Die Landesdelegiertenkonferenz der Jusos Hamburg hat zur Weiterleitung an den SPD-Landesparteitag Hamburg beschlossen:

Gegen die Verdrängung von Sportstätten

938

939

Forderung:

940

941

942

943

944

945

946

947

948

949

950

951

952

953

954

955

956

957

958

959

960

961

962

963

964

965

966

967

968

969

970

971

972

973

974

975

976

977

978

Der SPD-Senat wird aufgefordert darauf zu achten, dass die Bezirke aufgrund des Wohnungsbaus keine funktionsfähigen Sportstätten schließen. Eine Ausnahme kann dabei ein sogenannter Ringtausch sein, bei welchem als Ersatz für die bebaute Sportfläche eine neue mindestens gleichwertige Sportfläche entsteht. Dies kann nur zugelassen werden, wenn das zuständige Bezirksamt, die Sportvereine und die Wohnungsbauwirtschaft zustimmen.

Begründung:

Im Zuge des Wohnungsbaus sollen jährlich 6000 Wohnungen gebaut werden, was wir grundsätzlich richtig und unterstützenswert finden. Es ist die Aufgabe der Bezirke geeignete Flächen und Grundstücke ausfindig zu machen um diese dann dem Wohnungsbau zur Verfügung zu stellen. Die Bezirke bauen hier immer mehr Druck auch auf Sportstätten aus.

Vor dem Hintergrund der hohen öffentlichen Aufmerksamkeit (siehe Prioritätenliste/ Sanierung von Sportstätten) sollte der Senat hier intervenieren und eine klare Regelung treffen. Sportstätten müssen erhalten bleiben und nicht aufgrund von Wohnungsbau entfernt werden.

Aus einer fortschrittlichen Sicht der Stadtentwicklung gehört es dazu, dass Sportstätten wohnortnah sind und sich nicht nur am Stadtrand wieder finden. Hier muss das Prinzip „kurze Beine kurze Wege“ zählen. Gerade durch die Nahverdichtung wird es in Zukunft ein noch größeres Bedürfnis geben, Sportstätten zu nutzen.

In diesem Kontext darf man den demographischen Wandel nicht außer Acht lassen. Dies bedeutet konkret, dass auch zurzeit nicht voll ausgelastete Sportstätten (siehe SV Tonndorf-Lohe/ Küperkoppel 44) nicht geschlossen werden dürfen, da dort z.B. momentan im Umfeld Wohnungsbau erfolgt und in Zukunft die Sportstätte an Relevanz zu nehmen wird.

Sportstätten dienen dem Sport welcher für die Integration und den Zusammenhalt der Gesellschaft von größter Wichtigkeit ist.

Nahverdichtung ist sinnvoll und soll weiter praktiziert werden, allerdings unter Berücksichtigung wohnortnaher Sportstätten und dann kann es nicht sein, dass die Stadt die vorhandenen, funktionsfähigen Sportstätten aufgibt oder schließt.

979
980
981
982
983
984
985
986
987
988
989
990
991
992
993
994
995
996
997
998
999
1000
1001
1002
1003
1004
1005
1006
1007
1008
1009
1010
1011
1012
1013
1014
1015
1016
1017

Diskriminierung nach Alter beenden - Gleiche Sanktionsregeln für alle Empfänger von Arbeitslosengeld II

Zur Weiterleitung an den Landesparteitag der SPD Hamburg beschlossen:

Forderung:

Ersatzlose Streichung §31a Abs. 2 SGB II, der für Personen unter 25 Jahren weitaus härte Sanktionsregelungen definiert, als für Personen über 25 Jahren.

Begründung:

Erwerbslose Jugendliche und junge Erwachsene, die eine Grundsicherung nach dem Zweiten Buchs Sozialgesetzbuch (SGB II) erhalten, werden seit seiner Einführung aufgrund ihres Alters diskriminiert. Im Falle einer unbegründeten Pflichtverletzung gegenüber dem Jobcenter bzw. gemäß §31 SGB II fallen die dort definierten Strafen (Sanktionen) für Personen unter 25 Jahren weitaus härter aus, als bei Personen, die 25 Jahre und älter sind. So wird gleich bei der ersten Pflichtverletzung² die Zahlung der Regelleistung³ des Arbeitslosengeldes II für drei Monate eingestellt.⁴ Bereits bei der zweiten Pflichtverletzung wird das Arbeitslosengeld II vollständig für drei Monate gestrichen. Es wird in diesem Zeitraum auch keine Miete mehr gezahlt und es droht Obdachlosigkeit.⁵

Für Personen, die 25 Jahre und älter sind, fallen die in den §31 SGB II ff. festgelegten Sanktionsregeln milder aus. Bei der ersten Pflichtverletzung wird die Regelleistung „lediglich“ für drei Monate um bis zu 114,60 Euro (30% der Regelleistung) gekürzt. Bei einer zweiten Pflichtverletzung beträgt die Kürzung bis zu 229,20 Euro (60% der Regelleistung). Miete und Heizkosten bleiben in der Regel von diesen Kürzungen unberührt. Erst bei einer dritten Pflichtverletzung werden die Leistungen des Jobcenters vollständig eingestellt.⁶

Begründet wird diese Ungleichbehandlung oft mit einer pädagogischen Notwendigkeit härteren Durchgreifens bei Personen unter 25 Jahren und die Hoffnung, dass diese Härte dazu führt, dass die erwerbslosen Jugendlichen und jungen Erwachsenen schneller in Arbeit oder Ausbildung finden. Eine gute Begründung ist dies freilich nicht. Alle Leistungsempfänger – egal wie alt – sind nach dem SGB II gleichermaßen verpflichtet „alle Möglichkeiten zu nutzen, ihren Lebensunterhalt aus eigenen Mitteln und Kräften zu bestreiten“ (vgl. §2 Abs. 2 SGB II). Es ist kein Grund erkennbar, warum bei Jüngeren auf Versäumnisse härtere Sanktionen folgen, als bei Älteren. Zudem sind die Folgen der

² Das kann beispielsweise eine fehlende Bewerbung auf ein Arbeitsangebot des Jobcenters sein bzw. Bewerbungen in unzureichender Qualität oder Anzahl, der Nichtantritt oder der Abbruch einer Maßnahme etc., ohne dass hierfür ein hinreichend wichtiger Grund vorgetragen werden kann.

³ Grundsätzlich derzeit 345 Euro im Monat, in definierten Ausnahmen 382 Euro.

⁴ Mit Lebensmittelgutscheinen können sich Arbeitslosengeld-II-Empfänger Lebensmittel kaufen. Das Jobcenter zahlt weiterhin die Kosten der Unterkunft (Miete und Heizung).

⁵ Sofern die bezirklichen Fachstellen für Wohnungsnotfälle keine Lösung finden können. Zunächst müssen diese jedoch von den Betroffenen aus eigenem Antrieb aufgesucht werden.

⁶ Der Anspruch auf Lebensmittelgutscheine bleibt hiervon unberührt.

1018 härteren Sanktionsregeln für unter 25-jährige aus unserer Sicht nicht verhältnismäßig.
1019 Das Arbeitslosengeld II ist eine Leistung der Grundsicherung und sollte nicht gleich bei
1020 der ersten Verfehlung auf ein Minimum gekürzt bzw. gestrichen werden.

1021

1022 Es ist richtig den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Jobcenter
1023 Sanktionsmechanismen zur Verfügung zu stellen, um zu verhindern, dass einzelne
1024 Personen auf Kosten der Arbeiterschaft unnötig alimentiert werden bzw. ihre
1025 Bemühungen einstellen, den Leistungsbezug zu beenden. Doch darf dies nicht dazu
1026 führen, dass Sanktionen unmittelbar existenzbedrohend sind. Ein einziger Fehler darf
1027 nicht derart grobe Konsequenzen haben. Eine Einschränkung der Grundsicherung sollte
1028 stets verhältnismäßig sein. Dem wird auch nicht abgeholfen, dass der
1029 Kürzungszeitraum bei unter 25-jährigen unter Umständen auf 6 Wochen begrenzt
1030 werden kann. Die Streichung der gesamten Regelleistung bei einer ersten
1031 Pflichtverletzung ist in jedem Fall nicht verhältnismäßig.

1032

1033 Die größere Strenge des SGB II gegenüber Jugendlichen und jungen Erwachsenen
1034 resultiert oftmals in Vertrauensverlust gegenüber dem Jobcenter und dem Staat als
1035 fürsorgende Institution. Erfahrungen zeigen, dass einige Jugendliche in Folge der
1036 harten Sanktionsregeln des SGB II die Zusammenarbeit mit den Jobcentern einstellen
1037 und somit für die Bemühungen seiner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter unerreichbar
1038 werden. Es wird also genau das Gegenteil von dem erreicht, das ursprünglich erreicht
1039 werden sollte.

1040

1041 Wir fordern daher, dass alle Arbeitslosengeld-II-Empfängerinnen und –Empfänger gleich
1042 behandelt werden und sie bei Pflichtverstößen verhältnismäßig und nach den gleichen
1043 Regeln bestraft werden bzw. die gleichen Konsequenzen tragen müssen. Eine
1044 Ungleichbehandlung hat keine sinnvolle Grundlage. Wir lehnen sie daher ab, und
1045 fordern die Streichung des §31a Abs. 2 SGB II.

1046
1047
1048
1049
1050
1051
1052
1053
1054
1055
1056
1057
1058
1059
1060
1061
1062
1063
1064
1065
1066
1067
1068
1069
1070
1071
1072
1073
1074
1075
1076
1077
1078
1079
1080
1081
1082
1083
1084
1085
1086
1087
1088
1089
1090
1091
1092
1093

Lobbyismus an Schulen: Werbung verbieten, Transparenz fördern!

Zur Weiterleitung an den Landesparteitag der SPD Hamburg beschlossen:



Petition:

Die Jusos Hamburg fordern:

1. dass die Hamburger Schulbehörde sicherstellen muss, dass auf Unterrichtsmaterial, welches seitens Dritter den Schulen zur Verfügung gestellt wird transparent gemacht wird, welche Interessensgruppe hinter den Unterlagen steht. So soll insbesondere der Name des/der Unternehmen, der Verbände und sonstigen Organisationen, welche das Material finanzieren deutlich auf der Titelseite erkennbar sein. Dies könnte beispielsweise über ein einheitliches Titellayout gewährleistet werden.
2. dass Unterrichtsmaterialien, die nähere Informationen über Qualität, Preis, Beschaffungsmöglichkeiten oder Bilder von Produkten enthalten, die die Unterlagen finanzierende Organisation vertreibt, für den Unterrichtsgebrauch verboten werden. Dafür soll die Schulbehörde sicherstellen, dass Lehrer die Möglichkeit haben o.g. Unterrichtsmaterialien zu melden. Diese hat dann zu entscheiden, ob das Material für den Unterricht zulässig ist oder nicht.
3. die Schulbehörde dazu auf, einen Lobbyismus-Leitfaden, wie ihn die Niedersächsische Landesregierung derzeit diskutiert, zu entwickeln. Dieser sollte den Schulleitungen vorschlagen, wie sie mit Lobbyismus an ihrer Schule umzugehen haben. Hier wäre eine Kooperation mit dem Land Niedersachsen empfehlenswert.

Begründung:

Lobbyismus ist seit etlichen Jahren ein Reizthema. In den Parlamenten der Bundesrepublik gehören Vertreter verschiedener Interessensverbände zum Alltag, genauso wie die Diskussionen um fehlende Transparenz beim Umgang mit diesen Lobbygruppen. Doch seit einiger Zeit kommt es in einer Umgebung vermehrt zu Lobbyismus, in der man diesen nicht unbedingt erwartet: die Schule. Marketingstrategen großer Konzerne haben die Schule als neues Feld für sich entdeckt und gestalten mit hohem Aufwand Unterrichtsmaterialien, die ihr Unternehmen oder die gesamte Branche gut darstellen lassen sollen. Die Nichtregierungsorganisation (NGO) LobbyControl, beschreibt in ihrem Diskussionspapier „Lobbyismus an Schulen“ einige Fälle von Einflussnahme von Unternehmen auf den Schulunterricht. So wirbt die Volkswagen AG indirekt mit „Mobil im Klimaschutz“ für ihre klimafreundlichen Fahrzeuge. Das Hauptproblem dieses Arbeitsheftes ist, dass für die Schüler auf den ersten Blick nicht sichtbar wird, wer hinter diesem Papier steht. Auf dem Titel taucht lediglich der Name CARE LINE: Bildung, Erziehung, Gesundheit auf. Mit solchen Mitteln der Vertuschung wird seitens der Konzerne versucht das Papier als ein neutrales, von unabhängigen Autoren geschriebenes darzustellen. Nach Auskunft von LobbyControl bieten 16 der 20 größten Deutschen Konzerne bereits Unterrichtsmaterial an. Wir Jusos finden, dass die Schule keinen Platz für Lobbyismus bieten sollte. Junge Menschen sind



1094 in fast allen Lebenslagen von Einflussnahme seitens Unternehmen betroffen. Die Schule
1095 ist da lange Zeit eine Ausnahme gewesen. Parteien, Unternehmen, Gewerkschaften und
1096 anderen Interessensverbänden ist es verboten auf Schulhöfen Werbung zu machen. Mit
1097 dem Erstellen von Unterrichtsmaterial bedienen sie sich eines Schlupfloches den
1098 Schulhof zu überspringen und direkt im Klassenzimmer zu landen. Die Schulen selbst
1099 sind häufig mit diesem Thema überfordert, da es sich für sie schwierig darstellt
1100 Unterrichtsmaterial mit ihren Mitteln zu prüfen. Ihnen fehlt neben Personal dafür auch
1101 eine Richtlinie für den Umgang mit Lobbyismus an Schulen. Es wird Zeit, dass die Politik
1102 diese Umstände erkennt und klare Rahmenbedingungen schafft, die Lobbyismus an
1103 Schulen regelt.

1104 Die Landesdelegiertenkonferenz der Jusos Hamburg hat beschlossen:

1105

1106 **Ehre, wem Ehre gebührt.**

1107 *„Von jedem, der sich um das Amt des Kanzlers bewirbt, ist zu verlangen,*

1108 *dass er dem Volk die bittere Wahrheit sagt.“ (Helmut Schmidt)*

1109

1110 **Forderung:**

1111

1112 Die Jusos Hamburg fordern den SPD Landesparteitag dazu auf, sich für einen

1113 Ehrevorsitz für Bundeskanzler a. D., Helmut Schmidt ein- und umzusetzen.

1114

1115 **Begründung:**

1116

1117 In der 150jährigen Geschichte der deutschen Sozialdemokratie gibt es einen

1118 Ehrevorsitzenden der Partei, dies ist Willy Brandt.

1119 Bundeskanzler a. D. Helmut Schmidt hat, wie auch Willy Brandt, die deutsche

1120 Sozialdemokratie entscheidend mitgeprägt. Bereits in seiner Anfangszeit als Hamburger

1121 Innenminister hat er sich mit seinem schnellen und unbürokratischem Handeln bei

1122 Sturmflut im Jahr 1962 einen Namen gemacht und somit vielen Menschen eine schnelle

1123 Rettung ermöglicht. Auch in seiner späteren Zeit als Bundeskanzler hat er sich für die

1124 Bundesrepublik verdient gemacht wie kaum ein zweiter. In seine Amtszeiten fiel die bis

1125 dato dunkelste Zeit der deutschen Nachkriegsgeschichte.

1126 Den Terror der Roten-Armee-Fraktion gewährte er keinen Fußbreit. Mit seiner Aussage

1127 *„Mit Terroristen ist nicht zu verhandeln.“ (Helmut Schmidt im Jahr 1977 zur Entführung*

1128 *von Arbeitgeberpräsident Hanns-Martin Schleyer)* hat er eine schwierige Entscheidung

1129 für die Bundesrepublik und sich selber getroffen. Doch es war die richtige und einzig

1130 mögliche als Regierungschef eines demokratisch geführten Landes.

1131 Auch heute noch wird, Parteiübergreifend, auf das Wert gelegt, was Helmut Schmidt

1132 sagt. Als Hamburger Sozialdemokraten sollte es unser aller Anspruch sein, sich für einen

1133 Ehrevorsitz der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands für Helmut Schmidt

1134 einzusetzen, stark zu machen und umzusetzen.

1135 Die Landesdelegiertenkonferenz der Jusos Hamburg hat beschlossen:

1136 **Nein zur Volksinitiative „G9-Jetzt!“**

1137 Die Hamburger Elterninitiative „G9-Jetzt-HH“ meldete kürzlich eine Volksinitiative zur
1138 Wiedereinführung des 9-Jährigen Gymnasiums an. Schülerinnen und Schüler sollen in
1139 Zukunft nicht nur zwischen Stadtteilschule und Gymnasium wählen können, sondern
1140 auch zwischen G8 und G9 auf den Gymnasien.

1141 Die Juso SchülerInnen Hamburg kritisieren die Volksinitiative. Nicht nur behauptet die
1142 Organisation, sie vertrete auch die Schülerinnen und Schüler, was schlichtweg der
1143 Unwahrheit entspricht, denn die größte politische Schülerorganisation der Stadt
1144 Hamburg, die Juso SchülerInnen Hamburg, sowie auch andere politische
1145 Schülerorganisationen stehen geschlossen gegen die Wiedereinführung des 9-Jährigen
1146 Gymnasiums, sondern sie fordert zudem einen Bruch des durch alle Fraktionen
1147 beschlossenen Schulfriedens.

1148 Die Stadtteilschule bietet einen gleichwertigen Abschluss in den geforderten 13
1149 Schuljahren, es bedarf also keiner Änderung der Gymnasien und eines Bruches des
1150 geltenden Schulfriedens. Die Tatsache, dass einige wenige Eltern lieber das Gymnasium
1151 und die gesamte Schullandschaft ändern wollen, statt ihr Kind auf die Stadtteilschule zu
1152 schicken, zeugt eher von Vorurteilen gegenüber den ehemaligen Gesamtschulen als von
1153 einem vermeidlichen Einsatz für das Wohl der Schülerinnen und Schüler!

1154 Darüber hinaus würde die überflüssige Änderung der Schulstrukturen erneut zu
1155 zahlreichen Umbaumaßnahmen der Gebäude, Unterrichtsplanänderungen und
1156 weiteren organisatorischen Problemen führen, die zu Lasten der Schülerinnen und
1157 Schüler gingen.

1158 Anstatt den Schulfrieden zu brechen, die Stadtteilschulen abzuwerten und allen
1159 Schülerinnen und Schülern wieder eine maßgebliche Veränderung aufzuzwingen,
1160 stehen die Juso SchülerInnen Hamburg geschlossen gegen die Wiedereinführung des 9-
1161 Jährigen Gymnasiums und halten fest an dem derzeitigen System. Die Volksinitiative ist
1162 nur schädlich für das Bildungssystem in Hamburg und somit nicht zu unterstützen.

1163 Deswegen möge die Landesdeligiertenkonferenz der Jusos Hamburg beschließen, dass

- 1164 - Die Jusos Hamburg die Position der Juso SchülerInnen Hamburg übernehmen
1165 und sich klar gegen die Volksinitiative zur Wiedereinführung von G9 an
1166 Gymnasien positionieren
1167
- 1168 - Dieser Antrag an die SPD-Bürgerschaftsfraktion und den SPD-Landesparteitag
1169 weitergeleitet wird mit der Forderung, sich, wie die Juso SchülerInnen Hamburg
1170 und Jusos Hamburg, klar gegen die Volksinitiative zu positionieren.

Geist und Fiktion statt Scripted-Reality

1171

1172

1173

1174

1175

1176

1177

1178

1179

1180

1181

1182

1183

1184

1185

1186

1187

1188

1189

1190

1191

1192

1193

1194

1195

1196

1197

1198

1199

1200

Seit circa zehn Jahren kommen im Fernsehprogramm privatrechtlicher Rundfunkanstalten vermehrt Scripted-Reality-Formate zur Ausstrahlung. Dabei handelt es sich um Sendungen, die durch einen angeblich dokumentarischen Inszenierungsstil den Anschein erzeugen wollen, die dort porträtierten Handlungsabläufe entsprächen der Realität. Dass es sich bei den zumeist in prekären Verhältnissen sozialisierten Menschen um Laiendarsteller handelt und das gesamte Geschehen sowie ein Großteil der Dialoge gescrriptet ist, bleibt vielen Fernsehzuschauern verborgen. Prominente Beispiele sind das von Sat 1 platzierte Format „Pures Leben – Mitten in Deutschland“ oder die Sendung „Bauer sucht Frau“.

Mit Ausnahme einiger Gerichtsshows sind bisher keine Scripted-Reality-Formate durch das öffentlich-rechtliche Fernsehen produziert worden. Regelmäßig jedoch melden sich Branchenkenner zu Wort, die daran zweifeln, dass sich die Programmverantwortlichen von ARD und ZDF auf Grund der beachtlichen Quotenerfolge einiger Sendungen diesem Genre des Reality-TV gegenüber dauerhaft ablehnend verhalten werden, da auch die geringen Produktionskosten derartiger Sendungen als Anreiz gelten.

Die Jusos Hamburg begrüßen das für den öffentlich-rechtlichen Rundfunk geltende Gebot der Staatsferne. Gleichwohl sind wir der Ansicht, dass zwischen der Produktion von Scripted-Reality-Formaten und dem öffentlich-rechtlichen Programmauftrag eine Unvereinbarkeit besteht. Ein informierendes, bildendes und unterhaltendes Fernsehprogramm muss sich durch Qualität auszeichnen. Für Sendungen, in denen sich gecastete Laiendarsteller unter fragwürdigen Drehbedingungen in entwürdigende Situationen begeben darf bei ARD und ZDF kein Platz sein. Die Jusos Hamburg fordern die SPD-Bürgerschaftsfraktion und den SPD-Senat auf, gemeinsam mit den durch die SPD entsendeten Vertretern der Rundfunkräte und anderen dort vertretenen gesellschaftlichen Gruppen das Gespräch mit Programmverantwortlichen der Rundfunkanstalten zu suchen und diesen Standpunkt vorzutragen.

1201 **Solidarität mit den Protestierenden in der Türkei!**

1202 Die Jusos Hamburg erklären ihre Solidarität mit den DemonstrantInnen in der Türkei.

1203
1204
1205 Am Montag den 27. Mai 2013 begannen friedliche Proteste gegen den Abriss des Gezi
1206 Parks im Herzen des europäischen Teils von Istanbul, der einem neuen Einkaufszentrum
1207 weichen sollte. Hierbei handelte es sich nicht um den Protest einer bestimmte
1208 Organisation, sondern schlicht um Menschen, die eine der wenigen Grünflächen in
1209 Istanbulns Innenstadt erhalten wollten.

1210
1211 Die ersten Bäume sollten am Donnerstagmorgen gefällt werden. Die DemonstrantInnen
1212 stellten sich in den Weg der Baumaschinen, um dies zu verhindern. Daraufhin räumte
1213 die Polizei den Park gewaltsam mit Wasserwerfern, Pfefferspray und Tränengas.

1214
1215 Seit Freitag demonstrieren nun Tausende gegen Polizeigewalt und den autoritären
1216 Führungsstil der Regierung. Sie wenden sich zudem gegen die massiven
1217 Einschränkungen der selbstbestimmten Lebensführung durch immer neue Gesetze, zum
1218 Beispiel dem Verbot von Abtreibung, Geburt per Kaiserschnitt oder Alkoholverkauf und
1219 –konsum. Sie demonstrieren für Pressefreiheit, Menschenrechte und Demokratie.

1220
1221 Während fast keine Fernsehsender und Zeitungen über die Proteste berichten,
1222 vernetzen sich die DemonstrantInnen über das Internet und soziale Medien. Da das
1223 öffentliche Nahverkehrssystem auf Anweisung der Stadtverwaltung zum Erliegen kam,
1224 versammelten sich die Menschen zu Fuß im Zentrum von Istanbul. Seit Freitag nimmt
1225 die Polizeigewalt drastisch zu. Dennoch versammeln sich immer mehr Menschen auf
1226 den Straßen um zusammen dagegen einzustehen.

1227
1228 Mittlerweile gibt es Berichte von ersten Toten. Mehr als 1000 Menschen sind verletzt
1229 worden und um die 1000 Menschen verhaftet. Die Proteste finden inzwischen in mehr
1230 als 40 Provinzen, unter anderem auch in der Hauptstadt Ankara und der
1231 Hafenmetropole Izmir statt. Anstatt sich mit der ernsten Lage in seinem Land zu
1232 beschäftigen ist Ministerpräsident Erdogan jedoch zu einer dreitägigen Reise nach
1233 Nordafrika aufgebrochen und bezeichnet die DemonstrantInnen als „extremistische
1234 Elemente“. Währenddessen rufen die Menschen lauthalts „Tayyip Istifa“ (Tayyip, tritt
1235 zurück).

1236
1237 Auch unsere sozialdemokratische Schwesterpartei, die CHP, ist im Zuge der Proteste
1238 enormen Repressionen durch die AKP-Regierung ausgesetzt. Sie werden für den
1239 Ausbruch der Proteste verantwortlich gemacht. Aufgrund dessen werden Parteibüros
1240 angegriffen und Funktionäre der CHP bedrängt und inhaftiert. Wir trauern in
1241 besonderem Maße um Abdullah Cömert, einen 22-jährigen Genossen von der CHP-
1242 Jugend, der am 3. Juni im Zuge der Demonstrationen erschossen wurde. Sein Tod macht
1243 uns auf erschütternde Weise deutlich, wie gefährlich der Einsatz für Freiheit und
1244 Gerechtigkeit noch immer sein kann.

1245
1246 In der Türkei zeigt eine reaktionäre Regierung ihre repressive Fratze. Das politische und
1247 polizeiliche Vorgehen mit dem Wahlergebnis der AKP zu legitimieren ist ein Hohn und
1248 zeigt, wie die Regierung zu Rechtsstaatlichkeit und Meinungsfreiheit steht. Kein

1249 Wahlergebnis kann die massiven politischen Eingriffe in persönliche Freiheitsrechte, die
1250 Beschneidung der Pressefreiheit und die Gewalt gegen DemonstrantInnen
1251 rechtfertigen.

1252

1253 Die Jusos Hamburg erklären sich solidarisch mit denjenigen DemonstrantInnen, die
1254 friedlich für ihre Freiheit und ihre Rechte auf die Straße gehen. Gewalt gegen
1255 Protestierende, sowie eine Beschränkung der Pressefreiheit, die der Zensur
1256 gleichkommt, gefährden die Demokratie. Ebenso lehnen wir Gewalt als Reaktion auf
1257 staatliche Repression ab. Wir stehen an der Seite der DemonstrantInnen in ihrem
1258 mutigen Einsatz für eine moderne, offene und demokratische Türkei. Die Türkei hat
1259 zumindest wirtschaftlich in den letzten Jahrzehnten als Land große Fortschritte
1260 gemacht; auch diese gefährdet die politische Führung durch Ihr Vorgehen.

1261

1262 Wir rufen die türkische Regierung daher auf, der Polizeigewalt ein Ende zu setzen und
1263 die Freiheitsrechte der türkischen Bevölkerung zu respektieren!

1264

1265 Gleichzeitig fordern wir die SPD auf, sich entschieden gegen die repressive Politik der
1266 Türkei zu wenden und falls erforderlich die Zusammenarbeit auf den Prüfstand zu
1267 stellen. Die Beschneidungen der individuellen Freiheitsrechte können die Türkei
1268 jedenfalls nicht näher an die EU bringen.

Zehn Punkte für Peer

1269

1270

1271

1272

1273

1274

1275

1276

1277

1278

1279

1280

1281

1282

1283

1284

1285

1286

1287

1288

1289

1290

1291

1292

1293

1294

1295

1296

1297

1298

1299

1300

1301

1302

1303

1304

1305

1306

1307

1308

1309

1310

1311

1312

1313

1314

1315

Ein modernes Deutschland braucht eine starke SPD bei den Bundestagswahlen. 4 Jahre CDU-FDP Koalition lassen unser Land ohne Ideen und Konzepte vor den Herausforderungen unserer Zeit stehen. Unsere Generation steht im Herbst vor der wichtigsten Bundestagswahl seit 1998. Stellvertretend für die vielen Dinge, für die es sich einzusetzen lohnt, nennen wir Jusos Hamburg 10 Dinge, die wir mit Peer Steinbrück als Bundeskanzler in Deutschland besser machen wollen:

1. Wir wollen einen Staat, der auch in Zukunft noch handlungsfähig ist!

Staatsfinanzierung durch Schulden darf keine Option der Politik mehr sein. Stattdessen müssen Schulden abgebaut werden, damit Geld investiert wird, statt Zinsen zu bezahlen. Allerdings sind die immensen Aufgaben unserer Zeit durch Ausgabenkürzungen alleine nicht zu finanzieren. Eine stärkere Besteuerung hoher Einkommen und Vermögen ist nötig, damit auch zukünftige Generationen in unserem Staat noch gestalten können.

Vor allem gilt es, insbesondere Städte und Kommunen endlich ausreichend finanziell auszustatten. Sie leisten die Daseinsvorsorge vor Ort. Auch müssen wir dem Substanzverlust bei den Straßen und Gebäuden entgegenzutreten. Schlussendlich müssen auch die sozialen Sicherungssysteme mit Blick auf den Demographischen Wandel weiter reformiert werden. Der Deutsche Sozialstaat ist eine unserer bedeutendsten kulturellen Errungenschaften und darf nicht durch Untätigkeit aufs Spiel gesetzt werden.

2. Wir wollen in Bildung investieren um unseren Wohlstand auch in Zukunft zu erhalten!

Ein gutes Bildungssystem ist die sicherste und sozial gerechteste Investition die ein Staat tätigen kann. Wir wollen erstklassig ausgestattete und kostenfreie KITAs, Schulen und Hochschulen. Wir brauchen mehr BetreuerInnen, LehrerInnen und DozentInnen um unsere Talente noch besser zu fördern. Deshalb wollen das Kooperationsverbot für den Bund abschaffen und 20 Mrd. € pro Jahr in unser Bildungssystem investieren.

3. Wir wollen fair bezahlte Arbeit in Deutschland, die sich lohnt!

Arbeit bildet den Kern unseres Wohlstands und gibt den Menschen Würde. Die geht jedoch verloren, wenn Menschen sich trotz Arbeit ihren Lebensunterhalt nicht leisten können. Gute Arbeit muss fair entlohnt werden. Wir fordern daher einen flächendeckenden, gesetzlichen Mindestlohn von 8,50 €. Faire Bezahlung setzt auch voraus, dass gleiche Arbeit gleich bezahlt wird, egal ob sie von Männern oder Frauen, von der Stammebelegschaft oder von LeiharbeiterInnen geleistet wird. Darüber hinaus muss der jungen Generation eine sichere Berufsperspektive geboten werden. Unbezahlte Praktika gehören ebenso wenig dazu wie andere prekäre Beschäftigungsverhältnisse. Nur wer eine langfristige und sichere Einkommensgrundlage hat, kann eine Familie gründen.

1316
1317
1318
1319
1320
1321
1322
1323
1324
1325
1326
1327
1328
1329
1330
1331
1332
1333
1334
1335
1336
1337
1338
1339
1340
1341
1342
1343
1344
1345
1346
1347
1348
1349
1350
1351
1352
1353
1354
1355
1356
1357
1358
1359
1360
1361
1362
1363
1364
1365
1366

4. Wir wollen gezähmte Finanzmärkte, die nie wieder unseren Wohlstand bedrohen können!

Der Raubtierkapitalismus hat in den vergangenen Jahren ganze Volkswirtschaften an den Rand des Abgrunds gedrängt. Um eine Wiederholung der Krise zu verhindern, brauchen wir deutlich stärkere Regeln und Sicherungen. Dazu gehören unter anderem höhere Eigenkapitalvorschriften, das Verbot schädlicher Finanzprodukte und eine klare Trennung zwischen Investment- und Geschäftsbanken. Außerdem wollen wir in Europa die Finanztransaktionssteuer einführen, um Märkte zu entschleunigen und die Folgen der Krise zu beseitigen. Schließlich muss der Druck auf SteuerbetrügerInnen erhöht werden. Wer Schwarzgeld oder Steuern beiseiteschafft muss die volle Härte des Gesetzes spüren. Getreu dem Motto „Raus mit der Kavallerie!“ müssen Steuerabkommen mit anderen Staaten neu verhandelt werden.

5. Wir wollen Europa gemeinsam erhalten und erneuern!

Europa ist nicht nur Antwort auf Krieg und Elend. In Europa liegt die Zukunft. Wir brauchen wieder eine Bundesregierung, die sich für eine stärkere Europäische Integration einsetzt, anstatt sie durch nationalistischen Populismus zu gefährden. Wir wollen eine Union, die nicht nur Binnenmarkt und Bürokratie pflegt, sondern auch Wirtschafts- und Sozialpolitik zunehmend gemeinsam betreibt. Wir wollen mehr Demokratie in Brüssel und mehr Solidarität gegenüber den Krisenländern. Die Jugendarbeitslosigkeit zu bekämpfen ist eine Aufgabe von uns allen.

6. Wir wollen, dass Wohnraum in Deutschland bezahlbar ist!

Um dem zunehmenden Mangel an günstigem Wohnraum in deutschen Städten entgegenzuwirken, brauchen wir mehr Geld für den Wohnungsbau und eine Reform des Mietrechts. Es bedarf eines Ausbaus an öffentlich gefördertem Wohnraum. Zudem müssen Städte in der Lage sein, Grundstücke auch nach sozialen Gesichtspunkten zu vergeben. Innerhalb des Mietrechts bei Wiedervermietungen eine Kappungsgrenze von 10% über der ortsüblichen Vergleichsmiete. Außerdem wollen wir der ausufernden Abzocke durch hohe Maklergebühren entgegentreten, indem wir festschreiben, dass bei Neuvermietungen in Zukunft gilt: „Wer bestellt, bezahlt.“ Darüber hinaus wollen wir das Wohngeld als Instrument der sozialen Sicherung stärken.

7. Wir wollen die Energiewende weiter voranbringen, anstatt sie andauernd zu bremsen!

Nach zahlreichen Kurswechseln und Konflikten droht der Energiewende in der Merkel-Regierung der Stillstand. Wir wollen in einem eigenen Energieministerium Zuständigkeiten bündeln und den Ausbau der Versorgung durch erneuerbaren Energien ungebremst voranbringen. Die Basis hierfür bilden Versorgungssicherheit, Umweltverträglichkeit und Bezahlbarkeit. Die Energiewende darf nicht zu einer Überbelastung der VerbraucherInnen und zu Wettbewerbsnachteilen für die Unternehmen in Deutschland führen. Vielmehr muss der Wirtschaftssektor Energie weiter ausgebaut und die Vorreiterrolle Deutschlands behauptet werden. Dafür werden wir mehr Geld für die Forschung bereitstellen.

1367

8. Wir wollen eine Familienpolitik, die sich an den Bedürfnissen unserer Zeit orientiert!

1368

1369

1370

1371

1372

1373

1374

1375

1376

1377

1378

1379

1380

1381

1382

1383

1384

1385

1386

1387

9. Wir wollen eine fortschrittliche Medienlandschaft und eine vielfältige Kultur!

1388

1389

1390

1391

1392

1393

1394

1395

1396

1397

1398

1399

1400

1401

1402

1403

1404

10. Wir wollen und wir können besser regieren!

1405

1406

1407

1408

1409

1410

1411

1412

1413

1414

1415

Angela Merkel und ihr Kabinett regieren Deutschland unter Wert. Wir wollen wieder gestalten, statt bloß zu verwalten. Wir wollen mit Peer Steinbrück einen Kanzler der die Themen und damit verbundenen Aufgaben anpackt anstatt sie in ergebnislose Gipfel abzuschieben. Wir wollen mit den Grünen ein kompetentes Kabinett stellen, in dem sich MinisterInnen nicht füreinander schämen müssen und in dem auf Basis eines klaren Koalitionsvertrags kollegial zusammengearbeitet wird. Damit Deutschland ein modernes Land bleibt, ist es notwendig auch unpopuläre Entscheidungen zu treffen. Es ist paradox, dass ausgerechnet Angela Merkel von den positiven Folgen der Schröder'schen Reformpolitik profitiert, obwohl sie zu vergleichbaren Reformen nie bereit war. Fortschritt braucht Mut und dafür steht Peer Steinbrück wie bereits die sozialdemokratischen Kanzler vor ihm.

1416
1417
1418
1419
1420
1421
1422
1423
1424
1425
1426
1427
1428
1429
1430
1431
1432
1433
1434
1435
1436
1437
1438
1439
1440
1441
1442
1443
1444
1445
1446
1447
1448
1449
1450
1451
1452
1453
1454
1455
1456

Schluss mit verfassungswidriger Ämterpatronage!

Die Landesdelegiertenkonferenz der Jusos Hamburg haben zur Weiterleitung an den SPD-Landesparteitag und den Bundeskongress der Jusos beschlossen:

Forderung:

Die Jusos fordern die SPD-Bundestagsfraktion auf,

gem. Art. 44 Abs. 1 GG die Einsetzung eines Untersuchungsausschusses zur Aufklärung der Beamtenernennung von 24 Juristen im Bundesministerium des Innern im Herbst 2012 zu beantragen, um die Frage zu klären, ob dabei die verfassungsrechtlichen Vorgaben zur Bestenauslese nach Art. 33 Abs. 2 GG beachtet wurden oder Kandidaten nach CDU-Parteinähe und christlich-religiösem Engagement grob verfassungswidrig bevorzugt wurden.

Begründung:

Im Herbst 2012 schrieb das Bundesministerium des Innern 24 Juristenstellen aus. Es handelt sich dabei um die größte Einstellungswelle für den höheren Dienst seit der Wiedervereinigung mit Personalfolgekosten von knapp **90 Mio Euro**.⁷ Wie bei dem Einstellungsverfahren in Bundesministerien üblich stellte das Bundesverwaltungsamt nach einer Vorauswahl eine auf einem anerkannten Punktesystem beruhende Rankingliste der in Betracht kommenden 470 Bewerber nach dem Leistungsprinzip auf.

Nach Berichten verschiedener Zeitungen wie „*Die Welt*“⁸ und „*Die Zeit*“⁹ wurde dieses Kandidatenranking dann aber über Nacht entsprechend den politischen Präferenzen der CDU neu überarbeitet. Im Ergebnis wurden schließlich Kandidaten mit deutlich niedrigeren Rankingplätzen aufgrund ihrer **Parteizugehörigkeit**, eines Stipendium bei der CDU-nahen **Konrad-Adenauer-Stiftung** oder ihres **Engagements in der christlichen Kirche** gegenüber besser qualifizierten Bewerbern bevorzugt. Dabei wurde das Mitbestimmungsrecht der Personalvertretung völlig übergangen. Dazu ist auch bereits ein Urteil des Arbeitsgerichts Berlin ergangen.¹⁰ Es soll nach dem Bericht der „*Welt*“ sogar zur **Diskriminierung behinderter Bewerber** gekommen sein.

Dies ist ein Skandal!

Gem. Art. 33 Abs. 2 GG hat jeder Deutsche nach seiner Eignung, Befähigung und fachlichen Leistung gleichen Zugang zu jedem öffentlichen Amte. Art. 3 Abs. 3 S. 1 GG schreibt zudem vor, dass niemand wegen seines Glaubens, seiner religiösen oder politischen Anschauungen benachteiligt werden darf. Ausdrücklich wird in Art. 3 Abs. 3

⁷ *Clauß*, Gerichtsurteil: Haarsträubende Personalpolitik im Innenministerium, *Die Welt* v. 06.05.2013, abrufbar unter <http://www.welt.de/115912607>.

⁸ *Clauß*, (Fn. 1).

⁹ *Dausend*, Innenministerium: Glauben Sie?, *Die Zeit* v. 23.05.2013, abrufbar unter: <http://www.zeit.de/2013/22/bundesinnenministerium-kulturwandel>.

¹⁰ *AG Berlin*, Az.: 56BVGa4630/13 [n.v.].

1457 S. 2 GG hervorgehoben, dass niemand wegen seiner Behinderung benachteiligt werden
1458 darf.

1459

1460 Hierüber hat sich Innenminister Friedrich mit seiner „Parteibuchwirtschaft“¹¹ dreist
1461 hinweggesetzt und sowohl gegen Art 33 Abs. 2 GG als auch gegen Art. 3 Abs. 3 GG,
1462 einem Grundpfeiler demokratischer Gerechtigkeit, verstoßen.

1463

1464 Wir Jusos sind der Überzeugung, dass **Ämterpatronage** in einem Rechtsstaat nichts
1465 verloren hat und mit aller Macht verhindert werden muss, um das Vertrauen in Politik
1466 und Verwaltung zu wahren. Daher reicht die bisher von der SPD eingereichte kleine
1467 parlamentarische Anfrage nicht aus. Vielmehr muss hier zum Schutze unserer
1468 Verfassung ein Untersuchungsausschuss eingesetzt werden, der in öffentlicher
1469 Verhandlung die erforderlichen Beweise über die Machenschaften im
1470 Bundesinnenministerium erhebt. Es kann und darf nicht zugelassen werden, dass
1471 Personalentscheidungen mit einem Gesamtvolumen von 90 Mio. Euro an der
1472 Verfassung vorbei nach dem Gutdünken von CDU-Parteifunktionären zu Lasten
1473 zahlreicher hoch qualifizierter Menschen getroffen werden. Eine restlose Aufklärung
1474 und eine Neuausschreibung bei Bestätigung der Vorwürfe im Rahmen der
1475 parlamentarischen Untersuchung sind unumgänglich!

1476

1477 Die materiellen Voraussetzungen für die Einsetzung eines Untersuchungsausschusses
1478 liegen zudem vor. Nach § 1 Abs. 3 Untersuchungsausschussgesetz können sich
1479 Untersuchungsverfahren auf alle Angelegenheiten erstrecken, die in den
1480 Kompetenzbereich des Bundestages fallen. Im Rahmen der *Missbrauchsenquete* ist
1481 dabei auch die Kontrolle der Regierung und der Aufsicht der ihr unterliegenden
1482 Verwaltung zulässig. Die Rechtmäßigkeit einer historisch großen Einstellungsrunde für
1483 den höheren Dienst im Bundesinnenministerium ist daher von der Prüfungskompetenz
1484 des Bundestages umfasst und mithin zulässiger Gegenstand eines
1485 Untersuchungsausschusses.

¹¹ *Clauß*, (Fn. 1).

1486 **Wasser ist Menschenrecht!**

1487 **Forderung:**

1488 Die SPD spricht sich dafür aus, die Trinkwasserversorgung im Sinne der Daseinsvorsorge
1490 in öffentlicher Hand zu behalten.

1491 Die SPD positioniert sich gleichermaßen gegen eine Liberalisierung der
1492 Wasserwirtschaft. Diese Positionierung beinhaltet eine Ablehnung der aktuell
1493 diskutierten EU-Richtlinie zur Wasserkonzession, die die Grundlagen für eine
1494 weitreichende Privatisierung der Trinkwasserversorgung schaffen könnte.

1495 Die SPD setzt sich aufgrund dessen dafür ein, dass eine EU-Richtlinie geschaffen wird,
1496 durch die europäische Regierungen dazu verpflichtet werden, allen BürgerInnen eine
1497 ausreichende Versorgung mit Trinkwasser und sanitären Einrichtungen zu
1498 gewährleisten. Zudem unterstützt die SPD das Europäische Bürgerbegehren "Wasser ist
1499 Menschenrecht!".

1500 **Begründung:**

1501 Wir nehmen zur Kenntnis, dass Wasser zunehmend in den Blick gewinnorientierter
1502 Konzerne fällt.

1503 Zugleich stellen wir fest, dass die derzeit angestrebte Konzessionsrichtlinie die
1504 Grundlagen in der Europäischen Union schaffen könnte, die Trinkwasserversorgung zur
1505 Handelsware werden und somit in private Hände fallen zu lassen.

1506 Dies kann verheerende Folgen für die Trinkwasserqualität und -versorgung haben.

1507 Die Trinkwasserversorgung besitzt einige Besonderheiten, aufgrund derer eine
1508 Liberalisierung erhebliche negative Effekte haben kann. Trinkwasser wird in jedem
1509 Haushalt benötigt; eine sinnvolle Alternative zur städtischen Trinkwasserversorgung -
1510 unabhängig der Frage ob diese Trinkwasserversorgung in öffentlicher oder privater
1511 Trägerschaft liegt - gibt es nicht. Die Wasserversorgung erfolgt in der Regel aus einem
1512 natürlichen Monopol heraus.

1513 Darüber hinaus umfasst die Trinkwasserversorgung hohe Investitionskosten mit langen
1514 Abschreibungsphasen für diese Investitionen.



1515 Beide Faktoren sprechen dafür, die Wasserversorgung in die öffentliche Hand zu legen,
1516 da sowohl natürliche Monopole als auch lange potenzielle Abschreibungsphasen bei
1517 privaten Unternehmen in der Regel nicht zu positiven Ergebnisse für die
1518 Daseinsvorsorge führen. Vielmehr bergen sie das Risiko zu hoher Preise sowie
1519 ausbleibender Investitionen und dadurch entstehender Mängel in der Infrastruktur der
1520 Trinkwasserversorgung.

1521 Dies kann nicht im sozialdemokratischen Sinne sein.

1522 Darüber hinaus hat sich die Generalversammlung der Vereinten Nationen bereits im
1523 Jahre 2010 für eine Aufnahme des Rechts auf Wasser in den Menschenrechtskatalog
1524 ausgesprochen. Einklagbar ist das formulierte Recht auf Wasser indes nicht.

1525 Umso wichtiger ist es daher, dass die SPD eine deutliche Positionierung für ein Recht auf
1526 Trinkwasserversorgung sowie eine Beibehaltung der Trinkwasserversorgung in
1527 öffentlicher Hand besitzt.

1528
1529
1530
1531
1532
1533



1534
1535
1536

Darüber hinaus bestätigt uns die hohe Partizipation von BürgerInnen bei dem aktuellen europaweiten Bürgerbegehren "Wasser ist Menschenrecht!" in der Notwendigkeit dieses Antrags und der deutlichen Positionierung der SPD.