

Sachsen aufmischen



Beschlussbuch
Landesdelegiertenkonferenz II 2019

Inhaltsverzeichnis

OJ Orga Jusos	1
OJ-1 Sachsen aufmischen! Arbeitsprogramm der Jusos Sachsen 2019-2021	
<i>OJ-1 Arbeitsprogramm Jusos SN</i>	1
OJ-2 Richtlinienänderung: Vorstand auf Augenhöhe - Beisitzer*innen zu Stellvertreter*innen	
<i>OJ-2 Richtlinienänderung §7</i>	4
OS Orga SPD	5
OS-1 Ein Platz unter drei gehört uns - Bundestag	
<i>Antrag OS1 Bundestags Platz</i>	5
OS-4 Trennung von Martin und Dulig	
<i>Mandatsverzicht für Minister:innen</i>	6
OS-5 Doppelspitze SPD Sachsen	
<i>Doppelspitze SPD Sachsen</i>	7
OS-6 Listenplatz für Kandidierende unter 35	
<i>Listenplatz für Kandidierende unter 35</i>	8
OS-7 Leuchtturmförderung? So gewinnt man keine Wahlen!	
<i>Antrag OS-7</i>	9
OS-8 Klärung des Erneuerungsprozess mit den UBs, Landes-AGs und Landes-Projektgruppen	
<i>Klärung des Erneuerungsprozess mit den UBs, Landes-AGs und Landes-Projektgruppen</i>	10
U Umwelt	11
U-1 Einheitliche Pfandflaschen	
<i>Einheitliche Pfandflaschen</i>	11
U-2 „Forderung nach einem umfassenden Lieferkettengesetz“	
.	12
G Gleichstellung	13
G-1 Für die Gleichberechtigung: Elternzeit geht uns alle an	
.	13
G-2 Faulen Kompromissen eine Absage erteilen – Gleichstellung ist unsere DNA	
.	14
G-3 Keinen Millimeter – Gleichstellung und Integration sind nicht verhandelbar	
.	15
I Inneres und Recht	16
I-1 Erhöhung der Ehrenamtszuschale für ehrenamtliche Bürgermeister*innen in Sachsen	
<i>Ehrenamtszuschale für ehrenamtliche Bürgermeister*innen in Sachsen</i>	16

S Soziales und Gesundheit	17
S-2 Doppelbesteuerung von betrieblicher Altersvorsorge	
<i>Antrag S2 betriebl. Altersvorsorge</i>	17
S-3 „Keine Zigarettenwerbung mehr - Umsetzung des ratifizierten WHO FCTC und Eindämmung von E-Zigaretten als Werbemasche“	
<i>Antrag S3 Zigarettenwerbung</i>	18
V Verschiedenes	19
V-2 Mobilität im Wandel	
<i>Mobilität im Wandel</i>	19
V-3 Internationale Solidarität muss praktisch werden! Biji Rojava!	
<i>Internationale Solidarität muss praktisch werden! Biji Rojava!</i>	25
Ini Ini	26
Ini-2 Solidarität mit der Demokratiebewegung in Hongkong im Angesicht der aggressiven Politik der Volksrepublik China und der Hongkonger Regierung	
<i>Solidarität mit der Demokratiebewegung in Hongkong im Angesicht der aggressiven Politik der Volksrepublik China und der Hongkonger Regierung</i>	26
Ini-3 Jüdische Gemeinschaft schützen: Antisemitismus bekämpfen	
<i>Jüdische Gemeinschaft schützen: Antisemitismus bekämpfen</i>	27
Ini-4 Schluss mit heißer Luft!	
<i>Schluss mit heißer Luft!</i>	28

OJ-1**Beschluss****OJ-1 Arbeitsprogramm Jusos SN****Sachsen aufmischen! Arbeitsprogramm der Jusos Sachsen 2019-2021****Sachsen aufmischen! Arbeitsprogramm der Jusos Sachsen 2019-2021**

Die Landtagswahl steckt uns allen tief in den Knochen, so wie die generelle politische Lage der SPD in Sachsen, Deutschland und Europa. Die Landtagsfraktion ist nur noch halb so groß, es sitzen keine Jusos mehr im Landtag und nur eine kleine Anzahl an Regionen ist durch Abgeordnete repräsentiert. Gleichzeitig hat das progressive R2G-Lager weniger Prozente bekommen als die AfD. Die CDU konnte vermutlich nur dank strategischer Leihstimmen als stärkste Kraft aus der Wahl hervorgehen. Diese Polarisierung zwischen CDU und AfD zu beenden wird eine unserer Aufgaben der nächsten 5 Jahre sein. Die Ergebnisse der Wahl müssen aufgearbeitet werden. Eine Keniakoalition ist nicht unsere Wunschkoalition, weil sie mit vielen Kompromissen einhergehen wird. Da aber eine CDU-AfD-Regierungskoalition die Alternative sein könnte, stehen wir hinter einer Kenia-Koalition. Denn wir sehen es als unsere Pflicht, eine Regierungsbeteiligung der AfD zu verhindern. Damit dürfen wir uns nicht zufrieden geben. Für uns Jusos steht fest, dass wir nicht den Kopf in den Sand stecken (können). Wir haben auch durch unsere hohe Mitgliederzahl eine Verantwortung für unsere Partei. Wir werden weiter in der Partei und in der sächsischen Gesellschaft dafür kämpfen, dass junge Menschen gern hier leben – in einem nachhaltigen, demokratischen, sozialen und jungen Sachsen. Wir werden Sachsen aufmischen!

Sachsen aufmischen, damit junge Menschen hier bleiben

Wir haben im Wahlkampf ein umfassendes Jugendwahlprogramm ausgearbeitet, welches weiterhin unsere inhaltliche Leitlinie darstellt. Als Jusos werden wir versuchen, ohne Mandat im Landtag unsere Ziele an die Fraktion und in die Gesellschaft zu tragen – bei den eventuellen Koalitionsverhandlungen und während der nächsten Jahre. Für uns steht fest, dass wir einem Koalitionsvertrag zwischen CDU, Grünen und SPD nur zustimmen können, wenn er die Interessen der Jugend ernst nimmt und uns eine Stimme gibt. Auch in der Zivilgesellschaft, der politischen Öffentlichkeit, der Presse und in Bündnissen werden wir unsere Positionen vertreten.

Ein junger Landesverband – unsere Verantwortung

Etwa ein Drittel der sächsischen SPD ist im Juso-Alter. Das ist für unsere Arbeit nicht nur ein Vorteil, es ist vor allem eine Verantwortung. Wir sind in Parlamenten nicht repräsentiert und müssen stellvertretend für oder gemeinsam mit der SPD-Fraktion im Sächsischen Landtag zeigen, dass die SPD aktive junge Menschen in ihren Reihen hat und ihnen Chancen gibt. Für zukünftige Listenaufstellungen werden wir sichere Plätze von Juso-Kandidat*innen einfordern. Auch in den Vorständen der SPD Gliederungen brauchen Jusos eine Stimme und Chancen. Gleichzeitig werden wir unsere Partei dahingehend unterstützen, dass wir als Jusos im ganzen Bundesland Veranstaltungen, wie zum Beispiel eine Sommertour durch Jugendzentren oder an Orten organisieren, wo sich junge Menschen aufhalten. Der neue Landesvorstand macht die Unterstützung der SPD und Juso Strukturen vor allem in den schwächeren Regionen zu seinem Schwerpunkt, in dem Potentiale und Ressourcen vor Ort analysiert und genutzt werden. Da Jugendliche vor allem online erreichbar sind, werden wir unsere Social Media Arbeit auswerten, prüfen und deutlich ausbauen und unsere bestehenden Kanäle Twitter, Instagram und Facebook stärker nutzen und auch den bestehenden YouTube Kanal "Lautsprecherin" für unsere Inhalte nutzen. Wir setzen in Zukunft zudem vermehrt auf Qualifizierungsangebote, mit denen wir Jusos in ganz Sachsen besser auf die Parteiarbeit vorbereiten wollen, insbesondere abseits von Wahlkämpfen.

Jusos und die Zivilgesellschaft

Zivilgesellschaftliche Bündnisse und Vereine haben es in Teilen Sachsens ziemlich schwer. Entweder kämpfen sie im Hinterland gegen starre Strukturen oder gegen den zunehmenden Rechtsruck in Sachsen. Als Jusos stehen wir solidarisch an der Seite antifaschistischer, demokratischer und kultureller Initiativen, die sich für ein anderes Sachsen einsetzen. Neben klassischer Bündnisarbeit wollen wir regelmäßige Treffen mit uns nahestehenden gesellschaftlichen Initiativen etablieren. Wir verstehen uns als Bindeglied zwischen der SPD und der Zivilgesellschaft. Um Sachsen und

seine Verhältnisse wirklich umzukrempeln, braucht es in Sachsen neue Mehrheiten. Wir stehen weiterhin hinter einem R2G Bündnis, wenngleich es zahlenmäßig in weite Ferne gerückt ist. Für diese Idee werden wir Gespräche mit den Grünen, den Linken sowie uns nahestehenden Kräften suchen und gemeinsam an der Idee eines rot-rot-grünen Sachsens arbeiten.

Regierungsarbeit begleiten – kritisch konstruktiv

Eine weitere Koalition mit der Sächsischen CDU ist alles andere als geil. Leider ist es die einzige Chance, neben Neuwahlen, eine AfD Regierung zu verhindern. Mit den Grünen gemeinsam könnte es jedoch gelingen, der CDU ihre Grenzen aufzuzeigen. Sollte es zu einer Koalition mit der CDU und den Grünen in Sachsen kommen, dann werden wir diese wie in vergangenen Koalitionen kritisch begleiten. Wichtig sind uns vor allem die Themen Vergabe- und Gleichstellungsgesetz, Wohnungs-, Kommunal- und Verkehrspolitik, Jugendbeteiligung, Bildungspolitik und Umwelt- sowie Klimaschutz. Ein wirkungsvolles Instrument der politischen Kontrolle ist eine Revisionsklausel, wie auf Bundesebene. Deswegen sollte es nach Ablauf der Hälfte der Legislaturperiode eine Evaluierung zur Kontrolle der bisherigen Arbeit geben sowie die Möglichkeit neue Vorhaben aufgrund aktueller Entwicklungen einzubringen. Wir werden den Fraktionsvorsitzenden, eventuelle SPD Minister*innen und Abgeordneten bei passenden Anlässen zu unseren Sitzungen einladen und fordern im Gegenzug regelmäßige Fraktionsitzungen der Landtagsfraktion, zu denen die Vorsitzenden der Arbeitsgemeinschaften, der Parteirat und der Landesvorstand der SPD Sachsen eingeladen werden.

Kampagnenfähigkeit beweisen und ausbauen

Um unsere inhaltlichen Schwerpunkte öffentlich wirksam rüberzubringen, wollen wir Kampagnen auf die Beine stellen, zum Beispiel zu den Schwerpunktthemen Bildung und Arbeit, ländlicher Raum oder zu Klima und Umwelt, wo wir Vorreiter innerhalb der SPD sein wollen. Auch Themenwochen, die sich durch Veranstaltungen und die passende Öffentlichkeitsarbeit auszeichnen, sind denkbar. Als Jungsozialist*innen liegt es an uns, innovative Kampagnenformen zu finden, um junge Leute für Politik zu begeistern, und letztendlich auch für die Sozialdemokratie. Im besonderen durch eine adäquate Öffentlichkeitsarbeit. Hierzu müssen wir unsere Mitglieder verstärkt bilden, damit wir Multiplikator*innen zum Wissenstransfer nicht nur in einzelnen Unterbezirken haben, sondern in der gesamten Fläche. Auch der gegenseitige Solidaritätsgedanke spielt eine große Rolle. Nur wenn wir Jusos Sachsen uns auch untereinander im Wahlkampf behilflich sind, können wir den Support aus anderen Landesverbänden gut nutzen. Auch dies ist eine Erkenntnis aus den Wahlkämpfen. Ohne den vehementen Einsatz einzelner Jusos vor Ort wären die Wahlkämpfe nicht so breit, bunt und laut gewesen. Um die Kampagnenfähigkeit wieder zu fokussieren, wollen wir unsere Verbandswochenenden zu Seminarwochenenden mit Themenschwerpunkten fortentwickeln. In dreitägigen Veranstaltungen wollen wir nicht nur die Verbandsvernetzung stärken sondern auch das Hard- und Softskilltraining stärker fokussieren. Wir werden gemeinsam mit den Unterbezirken Konzepte entwickeln und die Bedürfnisse aus den Unterbezirken in die Planung für diese Wochenenden mehr denn je einbeziehen. All das kostet auch Geld, trotz des Wahlergebnisses der Partei müssen wir an unserer Finanzstruktur festhalten. Wir sind weiterhin die größte & aktivste Arbeitsgemeinschaft in der SPD Sachsen. Diesen Status wollen wir beibehalten! Spätestens 2021 steht uns ein Bundestagswahlkampf bevor. Auch diese wollen wir strategisch und praktisch vorbereiten, um Juso-Kandidierende bestmöglich zu unterstützen. Unser Ziel ist eine erneute Juso-Kandidatur für die Bundestagswahl.

Feminismus leben

Wir sind ein feministischer Verband – nicht nur auf dem Papier, wir wollen das auch leben. Das heißt, dass wir unser feministisches Selbstverständnis ausbauen müssen, sowohl durch Theoriearbeit als auch durch feministische Grundlagenseminare für alle Unterbezirke, einen weiteren Feminismuskongress und ein Empowermentprogramm. Wir wollen feministische Perspektiven außerdem als Querschnittsthemen mitdenken und darauf bei unseren inhaltlichen Beschlüssen verstärkt achten. Die Anti-Sexismus-Kommission sowie Awareness-Strukturen wollen wir verstetigen und ausbauen. Für uns ist außerdem klar: Es darf keine Wahllisten mehr ohne Reißverschlussverfahren geben. Wir werden darauf drängen, dass unsere Partei sich endlich zu paritätischen Listen bekennt und Frauen eine wirkliche Chance gibt. Die SPD-Landtagsfraktion ist wieder einmal nicht paritätisch besetzt, ein Umstand, welchen wir als feministischer Richtungsverband nicht klanglos hinnehmen werden.

Wie wir arbeiten wollen

Wir wollen Veranstaltungen anbieten, die sich vorrangig – aber nicht nur – an unsere Mitglieder richten. Dazu zählen:

- Verbandswochenenden, Workshops und weitere inhaltliche Veranstaltungen mit einem genauen Fahrplan, was aus der inhaltlichen Arbeit aus den Wochenenden werden soll

- eine Quali-Reihe
- Neujuso-Wochenenden
- Vernetzungstreffen für Unterbezirke über den Landesausschuss hinaus
- Gedenkstättenfahrten
- Sommertouren durch die Unterbezirke.
- Ein Jugendkongress, der überparteilich ausgestaltet wird
- ein Feminismuskongress für Männer* und Frauen
- regelmäßige Workshops zu Verhalten auf Demonstrationen zu Aktionismus, Antirepression und Prozessführung im Kontext politischer Aktionen

Eine verstärkte online basierte Vernetzung der Jusos wollen wir voranbringen. Wir machen hier keine Schnellschüsse, um zu garantieren, dass diese Angebote von möglichst allen genutzt werden können. Die ausgewählten Orte der Veranstaltungen soll schwächere Strukturen unterstützen und dort Angebote unterbreiten. Als weiteres Unterstützungsangebot soll ein Leitfaden für Unterbezirke samt Muster-Seminaren entwickelt bzw. ausgebaut werden

Schülis, Azubis und Juso-Hochschulgruppen

Von 14 bis 35 wollen wir junge Menschen vertreten – deswegen sind die Juso-Schüler*innen und Auszubildendengruppe sowie die Juso-Hochschulgruppen wichtige Partner*innen für den Juso-Landesvorstand. Wir werden deren Vertreter*innen selbstverständlich kooptieren und diese Kooptierung mit klaren Vorstellungen und Aufgaben versehen und sie verstärkt als Expert*innen im Themenfeld Bildung ernstnehmen. Wir werden auch finanziell und strukturell schauen, wie wir die beiden Strukturen unterstützen können, vor allem bei der Frage der Mitgliedergewinnung von Schüler*innen und Auszubildenden.

Wirken in die SPD und Jusos auf Bundesebene

Wenn ein Großteil unserer Kraft für die Arbeit in Sachsen benötigt wird, ist unsere Vernetzung auf Bundesebene von herausgehobener Rolle. Wir werden unsere Kontakte ausbauen und unsere Arbeit bei den Tradis verstetigen. Auch auf den Bundeskongressen wollen wir als inhaltlich starke Kraft auftreten; mit eigenen Initiativen und Anträgen. Uns ist es außerdem wichtig, die Zusammenarbeit mit den Ost-Juso-Verbänden fortzuführen und ggf. auch gemeinsame Veranstaltungen auf die Beine zu stellen.

Mehr Präsenz im ländlichen Raum

In weiten Teilen des sächsischen ländlichen Raums haben sich progressive Kräfte verabschiedet. Gerade für junge Menschen im Juso-Alter gibt es hier kaum noch Anlaufpunkte, um etwas über unsere Inhalte zu erfahren. Es müssen gezielte strukturelle und finanzielle Förderungen in Angriff genommen werden, um die ländlichen Juso-Unterbezirke zu stärken. Durch Workshops, Veranstaltungen oder einfach nur regelmäßig stattfindende Treffen, die u.U. auch mit Linksjugend oder Grüner Jugend organisiert werden können, sollen progressive Kräfte wieder mehr Präsenz im ländlichen Raum erlangen.

Rückkehr zu zweitägigen Landesdelegiertenkonferenzen, ausgenommen hiervon sind a.o. LDKs.

Eine Priorisierung der umzusetzenden Punkte, welche sich aus dem Arbeitsprogramm ergeben, obliegt auch hinsichtlich des tagespolitischen Geschehens, dem Landesvorstand. Er soll jedoch stärker als bisher die Unterbezirke über seine Projektplanung und Umsetzung in Kenntnis setzen. Daher soll der Landesvorstand transparenter in seinen Protokollen hervorheben, welchen Umsetzungsstand die im Arbeitsprogramm beschlossenen Punkte haben. Zudem sollen die Unterbezirke beratend auf die Priorisierung des Landesvorstands eingehen.

Beschluss**OJ-2 Richtlinienänderung §7****Richtlinienänderung: Vorstand auf Augenhöhe - Beisitzer*innen zu Stellvertreter*innen**

Die Richtlinien der Jusos Sachsen sollen in §7 wie folgt geändert werden: Ersetze: "(1) Dem auf zwei Jahre gewählten, stimmberechtigten Landesvorstand gehören an:

- ein/e Landesvorsitzende/r, • zwei Stellvertretende/r Landesvorsitzende/r und
- maximal sechs Beisitzer/innen"

durch: "(1) Dem auf zwei Jahre gewählten, stimmberechtigten Landesvorstand gehören an:

- ein/e Landesvorsitzende/r,
- eine von der Landesdelegiertenkonferenz zu bestimmende Anzahl an Stellvertretenden Landesvorsitzenden"

Nachdem der SPD-Landesvorstand die Richtlinienänderung bestätigt hat, sind die gewählten Beisitzer:innen für den Rest der Legislatur gleichberechtigte stellvertretende Landesvorsitzende im Sinne dieses Antrags.

OS Orga SPD**OS-1****Beschluss****Antrag OS1 Bundestags Platz****Ein Platz unter drei gehört uns - Bundestag**

Die Landesdelegiertenkonferenz der Jusos Sachsen beschließt und leitet an den Landesparteitag der SPD Sachsen weiter:

Die Aufstellung der Landeslisten für Landtags- und Bundestagswahlen sollen in Zukunft einheitliche Regelungen bekommen, die wie folgt aussehen: unter den ersten drei Plätzen muss ein*e Kandidat*in unter 35 Jahren stehen, das Personalvorschlagsrecht liegt bei den Jusos Sachsen anschließend (ab Platz 4 der Liste) muss mindestens jeder fünfte Platz mit einer Kandidatin oder einem Kandidaten unter 35 Jahren besetzt werden die Listen sind im Reißverschlussverfahren zu Quotieren Dazu muss das Statut der SPD Sachsen entsprechend geändert werden.

Beschluss**Mandatsverzicht für Minister:innen****Trennung von Martin und Dulig**

Die Jusos Sachsen beschließen und leiten an den Landesparteitag, die SPD-Landtagsfraktion und den SPD-Landesvorstand weiter:

Mandatsverzicht für Minister:innen

Das bedeutet insbesondere, dass keine Person gleichzeitig ein Minister*innenamt und ein Abgeordnetenmandat ausüben darf. Im Falle einer Übernahme eines Ministeriums durch ein Mitglied der SPD-Fraktion muss die jeweilige Person aufgefordert werden ihr Abgeordnetenmandat zurückzugeben.

Beschluss**Doppelspitze SPD Sachsen****Doppelspitze SPD Sachsen**

Die Landesdelegiertenkonferenz der Jusos Sachsen möge beschließen und an den Landesparteitag der SPD Sachsen weiterleiten mit dem Ziel des Beschlusses:

Das Statut des SPD-Landesverbandes Sachsen wird wie folgt geändert:

§ 5 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

1. a) Es werden die Wörter “dem/der Landesvorsitzenden” durch die Wörter “den zwei gleichberechtigten Landesvorsitzenden” ersetzt. b) Es werden die Wörter “der/die Landesvorsitzende” durch die Wörter “die zwei Landesvorsitzenden” ersetzt. c) Nach dem Stichpunkt “der 17 BeisitzerInnen” werden zwei Zeilenumbrüche und folgender Text hinzugefügt: “Für die Landesvorsitzenden und die StellvertreterInnen gilt, dass mindestens eine Landesvorsitzende und eine Stellvertreterin sich als weiblich identifizieren muss, der/die zweite Landesvorsitzende und der/die zweite StellvertreterIn können sich jedem Geschlecht zugehörig fühlen.”
2. In § 5 Abs. 3 werden die Wörter “dem oder der Vorsitzenden” durch “den Vorsitzenden” ersetzt.

Beschluss

Listenplatz für Kandidierende unter 35

Listenplatz für Kandidierende unter 35

Die Landesdelegiertenkonferenz der Jusos Sachsen beschließt und leitet an den Bundeskongress der Jusos mit dem Ziel SPD Bundesparteitag weiter:

Die Aufstellung der Listen für öffentliche Wahlämter sollen in Zukunft bundesweite, einheitliche Regelungen bekommen, die wie folgt aussehen:

- unter den ersten drei Plätzen muss ein*e Kandidat*in unter 35 Jahren stehen, das Personalvorschlagsrecht liegt bei der jeweiligen Juso-Gliederung
- anschließend (ab Platz 4 der Liste) muss mindestens jeder fünfte Platz mit einer Kandidatin oder einem Kandidaten unter 35 Jahren besetzt werden
- die Listen sind im Reißverschlussverfahren zu Quotieren

Dazu muss das Statut der SPD entsprechend geändert werden.

Beschluss

Antrag OS-7

Leuchtturmförderung? So gewinnt man keine Wahlen!

Die Jusos Sachsen beschließen und leiten an den Landesvorstand der SPD Sachsen weiter:

Dresden, Leipzig und Chemnitz – Was die drei Städte eint? In ihnen befindet sich eine Regionalgeschäftsstelle, mehrere Abgeordnetenbüros und die meisten aktiven Mitglieder. Die idealen Voraussetzungen für gute und sichtbare Wahlkämpfe. In der Fläche sieht das leider anders aus: Fehlende Parteistrukturen, Büros, aktive Mitglieder und Abgeordnete machen den Wahlkampf beschwerlich. Mit dem Ergebnis der Landtagswahl haben wir fast die Hälfte der Abgeordneten verloren und es werden sachsenweit Büros schließen. Wir brauchen jetzt ein Konzept, um mit den verbliebenen 10 Abgeordneten 60 Wahlkreise abzudecken. Hauptamtliche Kräfte vor Ort sind der Schlüsselzugang zur Bevölkerung und zu den Basismitgliedern. Nichtsdestotrotz kann hauptamtliche Arbeit die ehrenamtliche Arbeit der Parteibasis niemals ersetzen, sondern höchstens unterstützen. Die Arbeit der Partei lebt vom Ehrenamt – nur wo ehrenamtliche Unterstützer:innen aktiv sind, können hauptamtliche Kräfte ihre Wirkung überhaupt entfalten. Im Wahlkampf sollen sie insbesondere da aushelfen, wo keine hauptamtlichen Strukturen vorhanden sind. Mit den zurückliegenden Verlusten ist es einmal mehr die Aufgabe des Landesverbands, der mitgliederstarken städtischen Unterbezirke und der noch gut mit Ressourcen ausgestatteten ländlichen UBs solidarisch zu sein – auf ehrenamtlicher und hauptamtlicher Ebene. Die Basis für diese Wirkung ist jedoch die Fachkenntnis vor Ort, die durch die jeweiligen Ehrenamtlichen gesichert werden muss.

Dabei wird es kein sachsenweites Patentrezept geben. Eine mobiles Büro, das zentral finanziert wird und in ganz Sachsen vor allem Kontaktmöglichkeiten auf den Marktplätzen der Klein- und Mittelstädten anbietet gehört aus unserer Sicht ebenso dazu, wie sehr regelmäßig besetzte Büros und auch Räumlichkeiten, die in erster Linie ehrenamtlich betreut werden. Zentral ist aus unserer Sicht auf die Bedürfnisse vor Ort einzugehen und herauszufinden, wie im Ergebnis möglichst viele Menschen durch die SPD erreicht werden. Dauerhaft besetztes Büros, die keine Außenwirkung entfalten, können wir uns nicht mehr leisten. Ein Ziel könnte sein in jedem Flächenlandkreis mindestens zwei Anlaufstellen – welcher Art auch immer – erhalten bzw. einzurichten. Dabei sind alle in der Pflicht: Der Landesverband, die Unterbezirke, die Landtagsabgeordneten, die Kreistagsfraktionen, die Bundestags- und unsere Europaabgeordnete. In diesem Kontext muss auch hinterfragt werden, ob die derzeitige Struktur unserer Regionalgeschäftsstellen, die weder eindeutig einem einzelnen Unterbezirk oder der Landesebene zuzuordnen sind, auch im Vergleich zu anderen Parteien noch zeitgemäß ist.

In Wahlkampfzeiten bilden räumliche Strukturen vor Ort die Grundlage für Veranstaltungen, Lagerung von Wahlkampfmaterial und sind Operationszentrum für hauptamtliche Wahlkämpfer:innen – von kurzzeitig beschäftigte:r Wahlkampfhelper:in bis hin zur:m Regionalgeschäftsführer:in. Hauptamtliche Wahlkämpfer:innen sind dabei in erster Linie die Hilfe zur Selbsthilfe – sowohl auf dem Land wie auch in der Stadt. Sie sind mit der notwendigen Fachkompetenz ausgestattet, um die Ehrenamtlichen kurzfristig zu unterstützen und zu qualifizieren.

Überweisen an

SPD-Landesvorstand Sachsen

Beschluss**Klärung des Erneuerungsprozess mit den UBs, Landes-AGs und Landes-Projektgruppen****Klärung des Erneuerungsprozess mit den UBs, Landes-AGs und Landes-Projektgruppen**

Die Landesdelegiertenkonferenz der Jusos Sachsen beschließt und leitet an die SPD-Fraktion im sächsischen Landtag, den Landesvorstand der SPD Sachsen und den den Landesparteirat der SPD Sachsen weiter:

Die sächsischen Wahlergebnisse der Kommunal- und Europawahl aus dem Mai und der Landtagswahl aus dem September sind verheerend für die sächsische Sozialdemokratie. Klar ist: Es steht ein grundsätzlicher Erneuerungsprozess der Partei an.

Um den Erneuerungsprozess bestmöglich gestalten zu können und gemeinsam Erwartungen an diesen Prozess knüpfen zu können, gilt es gemeinsam zu klären wie der Erneuerungsprozess aussehen soll. Hierzu sollen neben dem Landesvorstand, dem Landesparteirat, der Landtagsfraktion, die LGS, die RGS in Leipzig und Chemnitz, die Vorstände der Unterbezirke und Stadtverbände sowie der Landes-AGs und Landesprojektgruppen mit einbezogen werden.

U-1**Beschluss****Einheitliche Pfandflaschen****Einheitliche Pfandflaschen**

Die Jusos Sachsen beschließen und leiten an den Juso-Bundeskongress, den Landesparteitag und den Bundesparteitag weiter:

Immer mehr Brauereien, insb. Großbrauereien, setzen individuell gestaltete Reliefflaschen ein. Diese stellen für das Mehrweg-Pfand-System eine große finanzielle & ökologische Herausforderung dar. Bislang ist das Mehrweg-Pfand-System weitestgehend unreguliert und basiert auf freiwilliger Basis. Wir fordern eine vergleichbare Regulierung des Mehrwegpfand wie beim Einwegpfand. Das bedeutet insbesondere eine Aufnahme der zulässigen Flaschenformen in die Verpackungsverordnung. Das Ziel ist eine Vereinheitlichung, so dass insbesondere kleine und mittlere Brauereien nicht mit hohem Sortier- und Arbeitsaufwand belastet werden, um die Flaschen von Großbrauereien auszusortieren, abzutransportieren oder gar zu vernichten. Aus Umweltschutzgründen bedarf es einer Erhöhung des Mehrwegpfandes auf 15 Cent pro Einzelflasche.

Beschluss

„Forderung nach einem umfassenden Lieferkettengesetz“

Die Landesdelegiertenkonferenz der Jusos Sachsen beschließt und leitet an die SPD-Bundestagsfraktion, den Bundeskongress der Jusos und den SPD-Landesparteitag mit dem Ziel zur Weiterleitung an den Bundesparteitag weiter:

„Was wir brauchen ist kein staatliches Siegel wie den „grünen Knopf“, sondern ein sogenanntes Lieferkettengesetz. Ein solches Gesetz gilt für alle Wertschöpfungsketten, nicht nur für einen Sektor wie dem Textilsektor. In deutschen Märkten werden beispielsweise Produkte verkauft, die mit Hungerlöhnen und Giften wie Pestiziden im Ausland hergestellt worden sind. Auch hier brauchen wir gesetzlich geregelte Standards. Es muss ein Gesetz her, um die Menschenrechtsverletzungen & Umweltzerstörungen von Unternehmen zu regulieren. Wir können nicht zum Preis von Menschenrechten auf Freiwilligkeit setzen und eine europäische Einigung warten, sondern sollten mit Vorbildfunktion vorangehen. Die Idee, dass eine Firma überhaupt zu Freiwilligem verzicht auf Profite in der Lage wäre setzt ein grundlegendes Missverständnis der Wirtschaft zugrunde liegenden Mechanismen voraus. Wir Jusos-Sachsen schließen uns daher wie der deutsche Gewerkschaftsbund der „Initiative Lieferkettengesetz“ an und fordern die SPD-Bundestagsfraktion auf bis 2020 ein umfassendes Lieferkettengesetz in die Wege zu leiten.“

Überweisen an

JUSO-Bundeskongress, Landesparteitag der SPD Sachsen, SPD-Bundesparteitag, SPD-Fraktion im Deutschen Bundestag

G Gleichstellung**G-1****Beschluss****Für die Gleichberechtigung: Elternzeit geht uns alle an**

Wir fordern die Einführung eines Elternzeitkonzepts, durch welches sich die beiden Erziehungsberechtigten in gleicher Weise in die Erziehungsarbeit einbringen können. Das Elterngeld wird für achtzehn Monate gezahlt, wobei sich das zweite Elternteil mit mind. 6 Monaten beteiligen soll. Die Elternzeit kann auch parallel genommen werden. Die wegfallenden Einkommen, welche zuvor mindestens für 12 Monate bezogen wurden, werden zu 100 Prozent ersetzt, dabei soll eine angemessene Deckelungsregelung gefunden werden. Die Elternzeit kann in den ersten 3 Lebensjahren des Kindes genommen werden. Alleinerziehenden stehen die Monate komplett zur Verfügung.

Überweisen an

Landesparteitag der SPD Sachsen, SPD-Bundesparteitag

Beschluss

Faulen Kompromissen eine Absage erteilen – Gleichstellung ist unsere DNA

Die Jusos Sachsen beschließen und leiten an den Landesvorstand der SPD Sachsen weiter:

Mit der SPD in Regierungsverantwortung wird der Freistaat Sachsen zu einem Bundesland, das sich für die Gleichstellung der Geschlechter auch über den Öffentlichen Dienst hinaus verantwortlich fühlt. Das Sächsische Frauenförderungsgesetz muss dringend überarbeitet werden. Die gesetzlichen Vorgaben müssen an den Wandel der Arbeitswelt sowie an veränderte Berufsbiographien und Lebensentscheidungen aller Geschlechter und Familienformen angepasst werden. Damit der Gleichstellungsfortschritt in Sachsen wieder an Tempo gewinnt, ist ein Sächsisches Gleichstellungsgesetz mit einer Wirksamkeit über den Öffentlichen Dienst hinaus sowie einer entscheidenden Stärkung der Gleichstellungsbeauftragten durch bessere Ausstattung und ein Klagerecht unerlässlich. Dieses muss zur Bedingung für eine erneute Regierungsbeteiligung gemacht werden. Bis zur Hälfte der Legislatur ist ein solches Gesetz auf den Weg zu bringen.

Überweisen an

SPD-Landesvorstand Sachsen

Beschluss

Keinen Millimeter – Gleichstellung und Integration sind nicht verhandelbar

Die Jusos Sachsen beschließen und leiten an den Landesvorstand und den nächsten Landesparteitag der SPD Sachsen weiter:

Die Gleichstellung und die Integration von Menschen mit Flucht- und/oder Migrationshintergrund sind zentrale Aufgaben der nächsten Regierung. Die SPD Sachsen setzt sich daher für den Fortbestand der Ministeriums für Gleichstellung und Integration und den Ausbau zu einem eigenständigen Ministerium ein. Eine etwaige Umbenennung, durch welche diese beiden Begriffe aus dem Namen des Ministeriums verschwinden, wird abgelehnt. Sprache und Ausdrucksweisen sind einer der Faktoren, die unsere Wahrnehmung von Dingen beeinflusst. Die Hauptaufgaben des Ministeriums, also besonders die Beschäftigung mit rassistischer und sexistischer Diskriminierung, müssen weiterhin aus dem Namen ablesbar sein. Bei einer Umbenennung des Ministeriums besteht die Gefahr, dass diese nur zu nebensächlichen Punkten eines mit Zuständigkeiten überschütteten "Zusammenhalts-Ministeriums" werden.

I Inneres und Recht**I-1****Beschluss****Ehrenamtszuschale für ehrenamtliche Bürgermeister*innen in Sachsen****Erhöhung der Ehrenamtszuschale für ehrenamtliche Bürgermeister*innen in Sachsen**

Die Landesdelegiertenkonferenz der Jusos Sachsen beschließt und leitet den Beschluss weiter an die SPD Sachsen weiter, die Besoldungsregularien des Freistaates Sachsen dahingehend zu ändern, dass folgende Entschädigungen (alle Angaben in brutto) für ehrenamtliche Bürgermeister*innen erfolgen:

1. Bis 1.000 Einwohner*innen 2.000,00 EUR monatlich 2. Bis 2.000 Einwohner*innen 2.250,00 EUR monatlich 3. Bis 3.000 Einwohner*innen 2.500,00 EUR monatlich 4. Bis 4.000 Einwohner*innen 2.750,00 EUR monatlich 5. Bis 5.000 Einwohner*innen 3.000,00 EUR monatlich.

In Gemeinden ab 5.000 Einwohner*innen ist die/der Bürgermeister*in hauptamtliche*r Beamte*r auf Zeit, in Gemeinden unter 5.000 Einwohner*innen ist die/der Bürgermeister*in Ehrenbeamte*r auf Zeit. In Gemeinden ab 2.000 Einwohner*innen, die weder einem Verwaltungsverband noch einer Verwaltungsgemeinschaft angehören, kann die Hauptsatzung bestimmen, dass die/der Bürgermeister*in hauptamtliche*r Beamte*r auf Zeit ist. Diese Ausführung aus § 51 Abs. 2 der SächsGemO bedeutet, dass in Gemeinden mit weniger als 2.000 Einwohner*innen die /der Bürgermeister*in in jedem Fall ehrenamtlich arbeitet. Bei Gemeinden mit 2.000 bis 4.999 Einwohner*innen ist die/der Bürgermeister*in auch ehrenamtlich tätig, sofern sie/er nicht Bürgermeister*in einer erfüllenden Gemeinde ist. Die derzeitige Entschädigung von ehrenamtlichen Bürgermeister*innen liegt je nach Größe der Gemeinde bei ca. 500,00 EUR monatlich und kann damit nicht als ausreichende oder dem Aufwand verhältnismäßige Entschädigung betrachtet werden. Nicht selten stellt die Funktion eines ehrenamtlichen Gemeindeoberhauptes einen „Full Time Job“ dar, der mit hoher Verantwortung auch im rechtlichen Sinne als Vertreter*in einer Kommune verbunden ist. Aufgrund des hohen zeitlichen Aufwands wird diese Tätigkeit daher zumeist von Selbstständigen ausgeführt, welche dann dazu verdammt sind, ihr eigenes Gewerbe zu vernachlässigen. Dennoch ist das Vorhandensein von ehrenamtlichen Bürgermeister*innen von Nöten, um die kommunale Selbstverwaltung in kleinen sächsischen Gemeinden zu sichern und um Bürgernähe vor Ort herzustellen. Aufgrund der derzeitigen gesetzlichen Regelungen gibt es aber kaum Bewerber*innen für ehrenamtliche Bürgermeistertätigkeiten bzw. haben die Bürger*innen kleiner Kommunen oft nur die Wahl einer/eines Bewerbenden. Um dies zu verhindern und die Vielfalt mehrerer Bewerbenden auf den Posten des Gemeindeoberhauptes in kleinen Kommunen abzusichern, muss die Ehrenamtszuschale ehrenamtlicher Bürgermeister*innen erhöht werden, damit dieses Ehrenamt attraktiver wird. Die Ehrenamtszuschale ist dabei an die Größe der jeweiligen Gemeinde anzupassen, so wie es in § 30 des SächsBesG auch für die hauptamtlichen Bürgermeister*innen durchgeführt wird. Jedoch sollte die Ehrenamtszuschale bei mindestens 2.000 EUR im Monat liegen, welche ein Mindestmaß an Entschädigung für den Aufwand der Ehrenämter darstellen würde.

S Soziales und Gesundheit**S-2****Beschluss****Antrag S2 betriebl. Altersvorsorge****Doppelbesteuerung von betrieblicher Altersvorsorge**

Die Landesdelegiertenkonferenz der Jusos Sachsen beschließt die Weiterleitung an den Landesparteitag der SPD Sachsen, an den Bundeskongress der Jusos und an den Bundesparteitag der SPD:

Eine solidarische, generationenübergreifende und allgemeine Rentenversicherung ist unumgänglich. Langfristig kann ausschließlich eine staatlich organisierte Umlagefinanzierung diesen Anforderungen gerecht werden und den Folgen des demografischen Wandel entgegenwirken. Wir setzen uns für eine Altersvorsorge ein, die sich primär aus einer von den eingezahlten Rentenbeiträgen leistungsunabhängigen Lebensrente und einer individuellen Leistungsrente zusammensetzt. Unabhängig davon können kapitalgedeckte private & betriebliche Vorsorgemöglichkeiten existieren – eine staatliche Förderung dieser ist jedoch keinesfalls notwendig. Beiträge, die durch Arbeitgeber:innen in eine betriebliche Altersvorsorge eingezahlt werden, müssen entsprechend des Arbeitnehmer:innen-Einkommens sozialversicherungspflichtig behandelt werden. Spätere Auszahlungen nach Renteneintrittsalter sind in der Folge nicht sozialversicherungspflichtig. Dies kann nur für neu geschlossene Verträge in der Zukunft gelten und nicht rückwirkend.

Beschluss**Antrag S3 Zigarettenwerbung****„Keine Zigarettenwerbung mehr - Umsetzung des ratifizierten WHO FCTC und Eindämmung von E-Zigaretten als Werbemasche“**

Die Landesdelegiertenkonferenz der Jusos Sachsen beschließt an die SPD-Bundestagsfraktion weiterzuleiten:

„Wir fordern einen endgültigen Stopp der Außenwerbung für Tabak und E-Zigaretten. Es ist Zeit das von Deutschland vor 15 Jahre ratifizierte Rahmenübereinkommen der WHO, dem WHO FCTC umzusetzen. Mit in ein dafür zu entwickelndes Gesetz fällt auch ein Werbeverbot von E -Zigaretten, die nach wie vor das Nervengift Nikotin beinhalten. Es ist für uns klar, dass einem Verbot von Zigarettenwerbung und E-Zigarettenwerbung nichts im Wege stehen sollte.“

V Verschiedenes

V-2

Beschluss

Mobilität im Wandel

Mobilität im Wandel

Die Jusos Sachsen beschließen und leiten an den Juso-Bundeskongress, den Landesvorstand der SPD Sachsen, den Landesparteitag und den Bundesparteitag weiter:

Mobilität verbindet das Land mit der Stadt, Städte untereinander und verwischt die Grenzen zwischen Nationalstaaten. Mobilität ist ein menschliches Bedürfnis, das schon immer wichtig war und unsere Gesellschaft verbindet – wir haben Freundschaften und soziale Kontakte in der ganzen Welt, Arbeiten heute von hier und morgen von dort, dazu kommt ein Kurzerholungsurlaub im Nachbarland. Unsere Gesellschaft wird immer mobiler und das ist gut so. Jedoch darf Mobilität nicht zu Lasten der Umwelt und der Lebensqualität erfolgen. Mit dem Klimaabkommen von Paris und dem Klimaschutzplan 2050 verpflichteten wir uns zur Treibhausgasneutralität. Doch gerade unser Verkehrssektor hinkt diesen Versprechen hinterher – die Emissionen auf unseren Straßen haben sich seit 1990 nicht verringert, sondern sind angestiegen. Dies liegt auch an der Bedeutung von fossilen Brennstoffen im Energiemix des Verkehrswesens; klimaschädliche Kraftstoffe werden aber keinen Platz in einer zukunftsfähigen Mobilitätsstrategie finden können. Die Bedeutung des PKW wird sich damit verändern müssen: Viele Menschen überdenken die Rolle des eigenen Autos als Statussymbol bereits. Daneben wächst die Bereitschaft der Bevölkerung auf das eigene Auto zu verzichten und stattdessen Angebote des öffentlichen Personenverkehrs zu nutzen, stetig. Jedoch müssen dafür die Rahmenbedingungen stimmen: Pünktlichkeit, Geschwindigkeit, Bequemlichkeit und angemessene Preise sind Schlüsselfaktoren der post-fossilen Mobilität. Neben wachsendem Verkehrsaufkommen ändern sich unser Mobilitätsverhalten und unsere Mobilitätsgewohnheiten. Künftig werden wir nicht mehr mit dem einen Verkehrsmittel – dem Auto – von Start bis Zielort fahren, sondern multimodal mit mehreren Verkehrsmitteln die Reisedistanz überwinden: Mit dem Leihfahrrad zur Haltestelle, von dort weiter auf der Schiene und letztlich mit einem Elektroroller zum Ziel. Klimaneutrale Mobilität – Jetzt! Unsere Mobilität muss klimaneutral werden – sofort! Verkehrsemissionen machen ein Fünftel der weltweit produzierten Treibhausgase aus. Es ist an der heutigen jungen Generation, den menschengemachten Klimawandel zu bekämpfen und abzuwenden. Es ist an dieser jungen Generation, die Reformen nachzuholen, die in den letzten Jahrzehnten nicht energisch genug vorangetrieben und durchgesetzt wurden. Die Chance einer Mobilitätswende ohne Härte haben wir verpasst. Die Zeit der Bequemlichkeit ist abgelaufen. Dabei müssen sich unsere Prioritäten ändern: Verkehr muss in erster Linie klimaneutral und mit möglichst kleiner Umweltwirkung erdacht werden. Danach wird es unsere Aufgabe sein, die Vielschichtigkeit des Themas in einer zukunftsfähigen Mobilitätsstrategie zu verankern. Klimaneutrale Mobilität? Das bedeutet weder das Ende des motorisierten Individualverkehrs noch eine dauerhafte Einschränkung unseres Reiseverhaltens. Nichtsdestotrotz wird es dabei kurzfristig spürbare Veränderungen und Einschnitten in unsere gewohnten Fortbewegungsmustern geben. Es sieht danach aus, als ob der Verbrennungsmotor bald der Vergangenheit angehören wird – Länder wie Norwegen und Schweden haben schon heute den zeitnahen Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor beschlossen. Dank Neuzulassungsquoten von bis zu 50% tragen die skandinavischen Länder ihren Teil dazu bei, dass weltweit bereits täglich Millionen Elektroautos unterwegs sind. Doch auch hier zeigt sich die Vielschichtigkeit der zukünftigen Mobilität: Damit Elektromobilität ihren Zweck nicht verfehlt, muss bei der Förderung der notwendigen Rohstoffe (z.B. Lithium) und bei der Umsetzung der Verkehrswende zwingend auf eine soziale und umweltfreundliche Ausgestaltung geachtet werden. Die anstehende Mobilitätsreform kann nur schwer kostenneutral vollzogen werden und nur durch Integration auf europäischer und globaler Ebene gelingen. Als reiche Industrienationen und europäische Wertegemeinschaft müssen wir nicht nur im internationalen Klimawettbewerb voranschreiten und das Zeitalter der postfossilen Mobilität ausrufen, sondern ebenfalls dafür Sorge tragen, dass ein*e Jede*r teilhaben kann. Die Kosten des Wandels dürfen nicht auf den Ärmsten lasten, sondern müssen sozial gerecht auf den starken Schultern unserer Gesellschaft aufgeteilt werden. Die Bedürfnisse von Stadt und Land müssen gleichermaßen berücksichtigt werden und auch das Mobilitätsverhalten verschiedener Bevölkerungsgruppen muss in unsere zukünftige Mobilitätsstrategie Platz finden. Unter Berücksichtigung all dieser Aspekte ist unser umweltpolitisches Ziel klar: Klimaneutralität. Das bedeutet keine Treibhausgase, weniger Feinstaub und geringe Lärmbelastung. Bei Emissionen kann nur das Verursacherprinzip gelten – wer Umwelt und Gesellschaft Schaden zufügt, der muss auch dafür zahlen: Entweder pauschalisiert über

Abgaben gemäß des Äquivalenzprinzips auf den jeweiligen Energieträger individualisiert auf Basis des Verursacherprinzips über eine entsprechende Reinigungsabgabe abgegolten, die fortlaufend zu einem Stichtag erhoben werden. Beide Prinzipien lassen sich auf alle Verkehrsträger – zu Luft, zu Wasser, auf der Straße oder auf der Schiene übertragen. Die zweite, individualisierte Variante erlaubt zusätzlich die selbstständige Emissionsreinigung. Die Folge ist bei beiden Regelungen klar: Wer mehr Emissionen produziert, wird höhere Abgaben zahlen müssen. Es wird somit lohnenswerter gemeinschaftlich und sauber unterwegs zu sein. Bodenversiegelung durch Verkehrsflächen Bundesweit sind in Deutschland je nach Quelle ca. 3-5% der Gesamtfläche durch Verkehrswege (Straßen, Schienen, Start- & Landebahnen und Wasserwege) vollständig versiegelt. Seit der Wende sind täglich im Schnitt 20 Hektar zusätzliches Land durch solche Verkehrswege „(v)erschlossen“ worden. Die Bundesregierung hat die Gefahr darin bereits erkannt und versucht die Neuinanspruchnahme von Flächen deutlich zu verringern. Um die Flächennutzung durch Verkehr bei wachsender Mobilität zu optimieren, muss auf möglichst effiziente Verkehrsträger gesetzt werden. Effizient bedeutet in diesem Fall ein hoher Personendurchsatz je Strecke auf möglichst wenig Fläche. Besonders effizient ist hier die Schiene bzw. der öffentliche Nahverkehr – selbst bei geringer Auslastung wird nur ca. ein Drittel der Fläche bei gleichem Personendurchsatz in Anspruch genommen. Dies gilt sowohl für Nah- und Fernverkehr. Weniger Bodenversiegelung verursacht nur der Flugverkehr – abgewogen gegenüber dem starken Emissionsausstoß, ist dies jedoch keine sinnvolle Alternative. Falsche Anreize und Subventionen abbauen! Laut Umweltbundesamt entfielen in Deutschland im Jahr 2016 von den 57 Mrd. Euro umweltschädlichen Subventionen über die Hälfte auf Verkehrssubventionen. Dabei machen Subventionen für Auto- und Flugverkehr mit jeweils ungefähr 12 Mrd. Euro einen Löwenanteil dieser Bevorzugung aus. Wir fordern insbesondere die Abschaffung bzw. Reform der folgenden Subventionen: 7,4 Mrd. Euro für Steuervergünstigungen für Dieselmotoren – Zur Zeit werden 21,9 ct je Liter Diesel (inkl. Kraftstoff & Mehrwertsteuer) Rabatt gegenüber Benzin gewährt und auch andere, weniger umwelt- gesundheitschädliche Technologie, im Wettbewerb benachteiligt 5,1 Mrd. Euro für Entfernungs- bzw. Pendler*innenpauschale – Statt Anreize zu setzen, in der Nähe der Arbeitsstätte zu wohnen oder umweltschonend zu pendeln, profitieren vor allem Gutverdiener*innen und PKW-Nutzer*innen von der steuerlichen Bevorzugung 7,1 Mrd. Euro für die vollständige Energiesteuerbefreiung von Kerosin (davon 0,5 Mrd. Euro für Flüge im nationalen & 6,6 Mrd. Euro im internationalen Raum) – trotz international ungleicher Besteuerung und Regulierung, muss zumindest eine europäische Antwort gegen unfairen Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern gegeben werden 5,8 Mrd. Euro für die vollständige Mehrwertsteuerbefreiung internationaler Flüge – die Lage gestaltet sich hier ähnlich wie bei der fehlenden Kerosinsteuer: es braucht dringend eine globale, zumindest aber europäische Lösung ohne Doppelbesteuerung. Hinzu kommt die direkte & indirekte Förderung des Baus und Betriebs von kleinen, meist unprofitablen internationalen Flughäfen und Regionalflughäfen. Stattdessen sollten die Kommunen dabei unterstützt werden, eine starke schienengebundene Anbindung an die großen Flugdrehkreuze zu erhalten. Die Notwendigkeit von Flügen mit Distanzen unter 500 km muss überdacht werden. Neben der Option eines strikten Verbots und den damit verbundenen Ausweichreaktionen (Flugreise über das Ausland & Umwege), muss sich der Klimaschaden von Flugreisen konsequent in Ticketpreisen widerspiegeln – denn die Kosten von Flugreisen spiegeln nicht den ökologischen und gesellschaftlichen Schaden wider, den sie verursachen. Wir müssen uns dafür einsetzen, dass alle umweltschädlichen Subventionen abgeschafft oder reformiert werden: Klimaschädlichen Kraftstoffen und Fortbewegungsmitteln darf kein staatlich geförderter Vorteil zu Ungunsten der Ökologie gewährt werden! Europaweites Schienennetz und die Rolle der Deutschen Bahn Um von Prag nach Barcelona zu reisen, wird heute je nach verwendetem Verkehrsmittel eine unterschiedliche Reisedauer benötigt. Mit dem Zug werden 21-25 Stunden benötigt, mit dem Auto 16-17 Stunden und mit dem Flugzeug inkl. Sicherheitskontrolle & Gepäckabholung sowie An- & Abreise zum Flughafen 5-7 Stunden. Genau konträr verhält es sich mit den Emissionen: Das Flugzeug ist mit Abstand am umweltschädlichsten, während mit dem Zug zumindest theoretisch Klimaneutralität garantiert werden kann. Es wird deutlich, dass bei der europäischen Mobilität der Ausbau auf der Schiene bislang verschlafen wurde. Ist der Zugverkehr im innerdeutschen Raum im Punkt Gesamtreisezeit in der Regel gegenüber dem Flugzeug konkurrenzfähig – durch bessere Lage, höhere Taktung und ein dichtes Netz – wäre auch im innereuropäischen Verkehr eine Reisezeit für die Strecke Barcelona-Prag von 8-10h realistisch. Diese Perspektive wird jedoch durch zwei Aspekte untergraben: Förderprogramme der EU, die den effizienten Streckenausbau durch Tempolimits von 160 km/h hemmen und konkurrierende Eisenbahnunternehmen, deren Fahrpläne nicht aufeinander getaktet sind. Hinzu kommt eine Schieneninfrastruktur, die insb. in Osteuropa unzureichend in Stand gehalten ist. Deswegen müssen Förderprogramme der EU und bilaterale Kooperationsverträge den Auf- & Ausbau des innereuropäischen Höchstgeschwindigkeitsnetzes mit höheren Maximal- & Durchschnittsgeschwindigkeiten stärker in den Fokus nehmen. Im Zuge dessen sind erhebliche Investitionen ins europaweite Schienennetz zu tätigen, obwohl sich diese erst nach Jahrzehnten auszahlen werden. Im deutschen Netz sind noch heute hauptsächlich Brücken aktiv, die vor über 100 Jahren gebaut wurden. Investitionen ins Schienennetz sind langfristige Investitionen für den Klimaschutz und damit für die Zukunft. Gleiches gilt für den Nachtverkehr auf der Schiene. Also wichtige zusätzliche Komponente der Personenbeförderung und der effizienten Streckenausnutzung, muss die-

ser insbesondere auf Langstrecken als Alternative zum Flugverkehr auf europäischer Ebene ausgebaut bzw. entwickelt werden. Ein Schienennetz ist ein natürliches Monopol. Auf einem mitgliedersstaatlich bzw. europäisch-gemeinschaftlich zur Verfügung gestellten Schienennetz können unterschiedliche Anbieter in Personen- und Güterverkehr verschiedene Strecken anbieten und entsprechend der Nutzungsintensität Gebühren zum Strukturerehalt zahlen. Gleichzeitig muss die Kooperation europäischen Eisenbahngesellschaften tiefer gehen und über die Bündelung einiger Kompetenzen unter einem Dach nachgedacht werden. Außerdem könnten so Hürden beim grenzüberschreitenden Verkehr abgebaut und das Konzept der EuroCity-Linien ausgebaut werden. Für Deutschland muss es mittelfristiges Ziel sein, dass das Schienennetz (ca. ein Zehntel) ausreichend Kapazität aufgebaut hat, um die Straße (ca. die Hälfte) als führenden Verkehrsträger im Güterverkehr abzulösen. Besonders absurd erscheint vor dem Hintergrund, dass das deutsche Staatsunternehmen „Die Deutsche Bahn“ 2/3 ihres Gütertransports über die Straße abwickelt. Im Personenfernverkehr muss das mittelfristige Ziel sein, dass Großstädte zu ihren Nachbarstädten min. im Stundentakt angebinden werden. Der gleiche Takt gilt für die Anbindung der Mittelzentren an ihre jeweiligen Oberzentren und Unterzentren an ihre jeweiligen Mittelzentren. Eine enge Taktung und kurze Reisezeiten bringen Regionen dichter zusammen. Wichtig für die Fahrpläne der Eisenbahnunternehmen ist an dieser Stelle auch die Taktung von Fernverkehr auf Regional- & Nahverkehr sowie schienenungebundenen ÖPNV. Die Schiene als umweltfreundlichster Verkehrsträger ist gegenüber dem motorisierten Individualverkehr besonders subventionswürdig. Die Länder der europäischen Union sollten dementsprechend dem Beispiel von Dänemark, Irland & Großbritannien folgen und die Mehrwertsteuer für schienenungebundenen Verkehr abschaffen. Fernbusse als Alternative zur Schiene? Der schwarz-gelben Bundesregierung haben wir eine Liberalisierung des Fernbusmarktes seit 2013 zu verdanken. Mit Versprechen eines grünen und günstigen Fernverkehrs wurde somit ein groß angelegter Angriff auf die Deutsche Bahn gestartet. Allerdings wurde schnell klar, dass das Geschäftsmodell vor allem aus Lohndumping bestand und die angenommene Auslastung bei weitem nicht erreicht wurde. Der Preiskampf der Fernbusunternehmen untereinander und gegen die Deutsche Bahn wird zusätzlich durch eine gebühren- und mautfreie Nutzung von Straßen gefördert – die Nutzung der Schiene ist durch sogenannte Trassenpreise jedoch nicht kostenlos. Aus der anfänglichen Konkurrenz- und Goldgräber*innen-Stimmung auf dem Fernbusmarkt haben sich inzwischen mono- bzw. oligopole Strukturen entwickelt, die vor allem auf den rentablen Strecken zwischen Großstädten die positiven Skalen- und Netzwerkeffekte der Deutschen Bahn mindern. Hinzu kommt, dass die Umweltbilanz der Fernbusse zu keinem Zeitpunkt mit dem Schienenverkehr mithalten konnte. Um den Karren nun wieder aus dem Dreck zu ziehen, muss auch diese umweltschädliche Bevorzugung der Fernbusse durch eine vergleichbare Straßennutzungsgebühr abgebaut werden. Einerseits Verkehrskollaps in der Großstadt... Unsere Mobilität steht nicht nur bei der Produktion von Treibhausgasen vor Herausforderungen. Europaweit wächst die Stadtbevölkerung während die Landbevölkerung schrumpft. Die Folge sind immer größere Städte mit immer größeren Verkehrsaufkommen. Auf der einen Seite ist die innerstädtische Fortbewegung ein Stück der lokalen Lebensqualität. Auf der anderen Seite sind Abgase, Lärm und Gefahren durch den Verkehr eine Einschränkung ebendieser. In Städten wird gerade der private PKW zum zunehmenden Problem und führt bereits heute in einigen Großstädten zum Verkehrskollaps – Stau, Unfälle und niedrige Reisegeschwindigkeit sind die Folge. Die Zukunft der innerstädtischen Mobilität kann nicht die dritte & vierte Autospur auf den Hauptverkehrsmagistralen sein. Stattdessen werden multimodale Konzepte, die verschiedene Verkehrsträger miteinander verbinden, in den Vordergrund treten. In diesen Konzepten werden Fußgänger*innen, Fahrräder, Kleinstelektrofahrzeuge und die Elemente des öffentlichen Personennahverkehrs deutlich in den Vordergrund treten, sodass die Überwindung einer Strecke nicht mehr nur mit einem Verkehrsmittel bewältigt wird. Hinzu kommt eine neue Konzeption der Besitzverhältnisse. Die Rolle des eigenen Autos als Statussymbol scheint sich zu wandeln und die gemeinschaftliche Nutzung von PKW in Form von Sharing-Konzepten entwickelt sich zumindest in den Zentren unserer Großstädte zur attraktiven Alternative. Eine Umstellung des städtischen Verkehrswesens besteht jedoch nicht nur aus dem Ausbau und der Ermöglichung multimodaler Konzepte, sondern auch in der Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs – ein wichtiger Schritt hin zur Steigerung der Attraktivität des Stadtlebens und Erhöhung der städtischen Verkehrssicherheit. Multimodale Sharing-Konzepte benötigen Platz in der Stadt. Sharing-Konzepte benötigen öffentlich zugängliche Stellflächen, an denen intermodale Mobilitätspunkte für den Umstieg zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln entstehen können – begleitet von einer moderaten Politik gegenüber „wild“ geparkten Leihfahrrädern oder Leihrollern. Dafür können insbesondere bisherige PKW-Parkplatzflächen umgewidmet und aufgewertet werden. Im Weiteren benötigen die neuen Verkehrsmittel Platz im alten Straßenverkehr: beidseitig befahrbare Radwege, reine Fahrradautobahnen, Busspuren, Straßenbahngleise. Zur Umsetzung dieser Konzepte muss allerdings Platz geschaffen werden – die Dominanz des PKW muss dafür aber weichen. Gerade um größere Bauprojekte wie eine neue Straßenbahn, S-Bahn oder U-Bahn-Linie in der Stadt umzusetzen, gehen schnell Jahrzehnte ins Land. Hier müssen vereinfachte Zulassungs- und Planungsverfahren erlaubt werden, um einen schnelle Verkehrswende überhaupt erst möglich zu machen. Auch die eingesetzten Fahrzeugtypen müssen sich im multimodalen Konzept verändern: Durch die zunehmende Präsenz von Fahrrädern & elektrischen Kleinstfahrzeugen benötigen diese selbstverständlich ausreichende Transport-

flächen im öffentlichen Nahverkehr. Große Straßen für den Durchgangsverkehr müssen konsequent um die Stadt herumgeführt werden – entgegen dem häufigen Irrtum profitieren Städte durch durchfahrenden Autoverkehr weder im Bereich des Tourismus noch im Bereich des Einzelhandels. Stattdessen bleiben Abgase, Lärm und eine sinkende Lebensqualität. Zurzeit ist das Auto mit durchschnittlich 27 km/h im Stadtverkehr noch das schnellste Verkehrsmittel und ÖPNV & Radverkehr sind mit im Schnitt 18-20 km/h spürbar langsamer bzw. weniger attraktiv. Autofahrten im Wohngebiet machen in der Regel allerdings nur einen Bruchteil der Reisedistanz aus. Eine konsequente Reduzierung der Maximalgeschwindigkeit auf 20 km/h in Wohngebieten verlängert die Reisezeit also nur unwesentlich, gleichzeitig steigt die Sicherheit und der Kraftstoffverbrauch sinkt. Außerdem wird so verhindert, dass moderne Navigationssysteme den Verkehr auf vermeintlich schnellere Routen durch Wohngebiete führen. Je weniger Parkplätze in der Innenstadt vorhanden sind, umso mehr Menschen werden auf andere Verkehrsmittel umsteigen, um in das Stadttinnere zu gelangen. Mit einer effizienten Parkraumbewirtschaftung, Umwidmung von Stellflächen für Sharing-Konzepte, dem gezielten Rückbau von Stellplätzen und geschickten Anreizmechanismen für Bus und Bahn kann der Autoverkehr effektiv verringert werden und gleichzeitig eine Einnahmequelle für die Stadt geschaffen werden. Eine lebenswerte Stadt der Zukunft hält den motorisierten Individualverkehr soweit wie möglich aus der Stadt heraus, bei sinnvollen Ausnahmen für Liefer- & Anwohner*innenverkehr sowie Einsatzfahrzeuge. ... und andererseits fehlende Fortbewegungsmöglichkeiten auf dem Land? Während die Großstädte mit dem Verkehrskollaps kämpfen, ist im ländlichen Raum das Auto häufig das einzige adäquate Fortbewegungsmittel. Wenn überhaupt ein Bus durchs Dorf fährt, ist dies entweder der Schulbus oder die einzige Verbindung des Tages. Besonders tragisch für jene, die kein Auto oder Führerschein haben. Dies ist die Folge einer von der Autoindustrie getriebenen Politik der letzten Jahrzehnte: Bahnhöfe und ganze Schienenstreckenabschnitte wurden zurückgebaut und müssen jetzt mühsam wiederaufgebaut werden. Nichtsdestotrotz greifen hier zunächst ähnliche Maßnahmen wie in der Stadt: Ausbau der Radwege entlang der Landstraßen, Reduzierung der Höchstgeschwindigkeiten außerorts auf 70km/h, Umsetzung eines Tempolimits auf Autobahnen bei 130 km/h, die Verdichtung des Nahverkehr-Taktes mit Kleinbussen oder Linientaxis, die garantierte Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr, multimodale Mobilitätskonzepte. Im Gegensatz zur Großstadt wird der Individualverkehr auch im ländlichen Raum weiterhin eine wichtige Rolle spielen. Hier besteht die Aufgabe darin, entsprechende Infrastruktur bereitzustellen. Häufig müssen nur wenige Kilometer bzw. die „letzte Meile“ bis zur nächsten regelmäßig bedienten Haltestelle überwunden werden. Gerade außerhalb der Städte müssen Ladeinfrastrukturen für E-Mobilität geschaffen werden und am Stadtrand entsprechende Park-&-Ride-Möglichkeiten ausgebaut werden. Wer zahlt? Klima- und Umweltschutz können nur gelingen, wenn sie als gemeinschaftliches Ziel mit sozialer Komponente erdacht werden: die Abweichung von einer verursacher*innen-gerechten Finanzierung muss dann vertretbar sein, wenn es um gesellschaftliche Teilhabe für alle geht – unabhängig von körperlichen, finanziellen oder sonstigen Charakteristika. Während das Verursacher*innenprinzip bei der künftigen Emissionsvermeidung zentrales Element sein soll, müssen öffentlicher Nahverkehr sowie die Etablierung, Verbreitung und Nutzung von klimaneutralen in diesem Sinne staatlich unterstützt werden. Nun besteht die Gefahr, dass bei einem besonders günstigen oder gar gebührenfreien Nahverkehr nicht nur Nutzer*innen des motorisierten Individualverkehrs den Umstieg wagen, sondern auch Fußgänger*innen und Radfahrer*innen. In Abwägung zwischen exzessiver Nutzung eines Verkehrsträgers und gesellschaftlicher Teilhabe, kann die sozialdemokratische Antwort allerdings nur auf Letzteres fallen. Gebührenfreier oder besonders günstiger Nahverkehr kann auch Mittel sein, um auf komplexe Ticketsysteme zu verzichten. Zugangsbarrieren können dadurch abgebaut und Kostensenkungen im laufenden Geschäft von Anbietern und Betreibern reduziert werden. Im Fernverkehr sollten wir uns vom Tarifschlingel aus Sparpreis, Super Sparpreis und unterschiedlichen BahnCards verabschieden. Dies schafft ein intransparentes Preismodell, welches die empfangene Leistung kaum widerspiegelt und gerade Wenignutzer*innen abschreckt. Gleichzeitig werden beim Flexpreis schwindelerregende Höhen erreicht, die selbst für Menschen mit höherem Einkommen kaum bezahlbar sind. Kinder sind eine gesellschaftliche Aufgabe und sollten auch im Punkt der Mobilität nicht zur Schuldenfalle für die Eltern werden: Schulpflichtige Kinder müssen generell kostenlos im Fernverkehr fahren können. Im Weiteren sollte das Preismodell im Fernverkehr bis zu einem Maximalpreis stärker an die Entfernung gekoppelt werden. Davon unbeschadet bleibt die Lenkung von Fahrgastströmen durch steigende Preise bei steigender Auslastung. Eine Unterscheidung in 1. & 2. Klasse ist in Zukunft gerade im Regionalverkehr nicht mehr notwendig. Auch die Bundesregierung, Mitarbeiter*innen des öffentlichen Diensts oder Abgeordnete müssen die Klimaschädlichkeit ihrer Dienstreisen einschränken. Alleine die Anzahl an Dienstreisen zwischen Bonn und Berlin von Angehörigen der Bundesregierung sowie deren Beschäftigten belief sich im Jahr 2018 auf über 18.000 und kostete rund 6,2 Mio. Euro. Etwa 12.000 dieser Reisen würde mit dem Flugzeug absolviert. Innerdeutsche Reisen sollten grundsätzlich mit dem Zug erfolgen und nur im Ausnahmefall mit anderen Verkehrsmitteln. Neue & innovative Verkehrsmittel Elektrofahrrad, E-Scooter, Pedelec, Segway, Hoverboard, ... – In den letzten Jahren sind immer neue Innovationen der Fortbewegung auf den Markt gekommen. Gemeinsam ist ihnen der problematische Umgang durch den deutschen Gesetzgeber. Waren Elektroroller zu Beginn des Jahres noch gar nicht legal einsetzbar, wurden sie im Juni vergleichsweise stark reglementiert für den deutschen

Verkehrsraum zugelassen. Europaweit gibt es unterschiedliche Regelungen – Probleme & Verwirrung für Hersteller*innen und Verbraucher*innen werden so nicht ausbleiben. So sehr eine Befreiung von der Führerscheinplicht für die meisten dieser Elektrokleinstfahrzeuge zu begrüßen ist, umso mehr scheiden sich die Geister an der Begrenzung der Maximalgeschwindigkeit. Die maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit wird voraussichtlich 20 km/h betragen, im Nachbarland Österreich werden es 25 km/h, in den USA sogar bis zu 32 km/h. Erscheint eine Abstufung nach Alter der*s Fahrer*in und unterschiedlichen Nutzungsorten – Fußgänger*innenzone, Fußweg, Radweg, oder Straße – sinnvoll, ist eine pauschale Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h sehr konservativ. Um die multimodalen Verkehrskonzepte sinnvoll unterstützen zu können, wäre es besser sich an den Grenzwerten aus der USA oder zumindest unseren europäischen Nachbarn zu orientieren. Gegebenenfalls kann für das Führen von Kleinstfahrzeugen mit höheren Geschwindigkeiten zusätzlich ein Mofa-Führerschein notwendig sein. Nichtsdestotrotz werden Elektrokleinstfahrzeuge in Verbindung mit Sharing-Konzepten insbesondere für den innerstädtischen Verkehr und zur Überwindung der letzten Meile ein wichtiger Grundpfeiler bilden. Das gute alte Fahrrad um den Radverkehr ansprechender zu gestalten, müssen verschiedene Maßnahmen ergriffen werden. Die Stadt und ihre Straßen müssen an das Rad angepasst werden, damit Radfahrer*innen sicher und gleichberechtigt am Verkehr teilnehmen können. In die beide Richtungen freigegebene Einbahnstraßen und Überholverbotschilder zum Schutz von Radfahrer*innen an engen Stellen sind erste richtige Schritte. Die Kommunen müssen sich hier an neuen, wenn auch kleinen, Konzepten orientieren, wie bspw. grüne Wellen bei Ampelschaltungen angepasst auf Fahrradgeschwindigkeiten und grüne Pfeile für Radfahrende. Insgesamt sind die Kommunen in der Pflicht einen zusammenhängenden und engmaschigen Radverkehrsplan zu erstellen. Ein ÖPNV ist nur so gut, wie seine Einbindung von Radfahrenden. Hier gilt es nicht nur Pendler*innen-freundliche Radstellplätze an Bahnstationen zu schaffen, sondern auch eine einfache und komfortable Mitnahme zu gewährleisten, bspw. durch Multifunktionsabteile für Fahrräder, Rollstühle und Kinderwägen. Als wichtiges Transportmittel der Zukunft, mit zunehmendem Anteil an Paket- und Logistikdiensten, sind Lastenräder eine sinnvolle Alternative. Mit zusätzlicher elektrischer Unterstützung können auch erhebliche Mengen an Gütern umweltfreundlich und platzsparend transportiert werden. Deswegen müssen nicht nur Radwege in ihrer Breite angepasst werden, sondern eine Anschaffung sollte durch entsprechende Förderprogramme vereinfacht werden. Digital first? Eine der größten Chancen in der Mobilität der Zukunft bildet die Digitalisierung. Multimodale Konzepte werden noch flexibler und können auf kurzzeitige Einflüsse wie Verfügbarkeitsmangel oder Streckensperrungen reagieren. Mit automatisierten Routenberechnungen kann zu jedem Zeitpunkt – unter Beachtung städtebaulicher Planungen – stets die schnellste Route gefunden werden. Eine wichtige Grundlage dazu bildet der offene Zugang zu Daten: Mobilitätsanbieter müssen dazu verpflichtet werden, Daten für entsprechendes Routing bereitzustellen. Ein weiterer großartiger Aspekt der digitalen Mobilität bildet das autonome Fahren – sowohl im Auto als auch im Zug. Die Chancen sind riesig bzgl. Qualität, Geschwindigkeit, Sicherheit, Kosten & Verfügbarkeit. Von politischer Seite muss zügig ein gesetzlicher Rahmen geschaffen werden, der das autonome Fahren europaweit einheitlich regelt und ermöglicht. Dabei gilt es technische Möglichkeiten, Haftungsfragen und Gefahren auszuloten: Wenn es auch häufig herangeführt wird, ist eine Aufhebung der Netzneutralität für den sicheren autonomen Verkehr in keiner Weise notwendig und bringt auch keine nennenswerten Vorteile. Obwohl es bei komplexen Systemen schwierig ist, ist völlig klar, dass Hersteller*innen für ihre Produkte garantieren und haften müssen. Das heißt bei Unfällen müssen versagende Komponenten gefunden werden, zugehörige Hersteller*innen zur Verantwortung gezogen werden und die identifizierten Komponenten optimiert werden. In der Regel wird es dabei um fahrlässige Handlungen gehen. Die Welt besteht nicht nur aus Trolley-Problemen. In der realen Praxis kommen sie praktisch nicht vor. Die Vorteile bei der sonstigen Unfallvermeidung überwiegen die Nichtentscheidbarkeit dieser Probleme derart, dass sie den Vormarsch der autonomen Mobilität nicht bremsen sollten. An autonomen Fahrzeugen hängen Leben. Es handelt sich also um eine besonders kritische digitale Infrastruktur. Es ist somit gesetzlich sicherzustellen, dass gewisse IT-Sicherheitsmindeststandards eingehalten werden: von eigenen Sensoren gemessene Daten haben eine höhere Relevanz als externe empfangene Daten, Multimedia-Systeme sind von fahrzeugrelevanten Systemen strikt zu trennen, Updates dürfen nur in „sicherer“ Umgebung nach umfangreicher Testung eingespielt werden. Trotz der großen Vorteile der digitalen Mobilität beinhaltet gerade die kaum vermeidbare Erfassung von Geo- und Bewegungsdaten im Rahmen der Digitalisierung der Mobilität große Gefahren. Faktisch wird klar, wer – wann – wo – mit wem – wie lang unterwegs war. Trotz der gegebenen Schwierigkeiten müssen Konzepte entwickelt werden, die weiterhin die anonyme, freie und unabhängige Fortbewegung durch den öffentlichen Raum ermöglichen – nur die Codierung mit einem Pseudonym bringt hier keine Vorteile. Unterstützend wirken dabei Abo- oder Flatrate-Modelle, da so keine zeitscharfe Abrechnung von Mobilitätsleistungen notwendig wird. Wichtig ist nur, wo sich die jeweiligen Fahrzeuge befinden und ob sie gerade verliehen sind. Nicht relevant ist, wer sie benutzt hat – es erfolgt also keine Personenprüfungen, sondern eine Berechtigungsprüfung. Fazit Unsere Mobilität wächst und sie steht vor Herausforderungen – allerdings sind diese lösbar! Die Zukunft der klimaneutralen Mobilität baut auf gemeinsam genutzten Verkehrsmitteln und gesellschaftlicher Teilhabe auf – gemeinsam klassisch in Bus und Bahn oder modern durch Sharing-Konzepte. Folgende Ziele &

Maßnahmen müssen zwingend Teil eines Konzepts für die Mobilität der Zukunft sein: Klimaneutrale Mobilität, Verursacher*innengerechte Abgabe für Schadstoff Emittenten, Verhinderungen zusätzlicher Versiegelung durch Verkehr, Freigabe von Versiegelung durch den Rückbau von Straßen bzw. effizientere Nutzung von versiegelten Flächen von gemeinschaftlich genutzten Verkehrsträgern, insbesondere durch Schienenverkehr, Förderung & Ausbau europaweiter Mobilität, insbesondere im Schienenverkehr Straßennutzungsgebühren für Fernbusse, Rückbau von direkten und indirekten klimaschädlichen Subventionen, Finanzielle Ausstattung und Förderung von multimodalen Verkehrskonzepten, die Verringerung des Verkehrsraums für den motorisierten Individualverkehrs zu Gunsten von anderen Verkehrsträgern und Sharing-Konzepten, Anbindung des ländlichen Raums, in Verbindung mit großflächigen & grenzüberschreitenden Verkehrsverbänden Sozialer Ausgleich und transparente Preissysteme für Personenverkehr, Liberale Förderung & Zulassung von innovativen Verkehrsträgern, wie zurzeit Elektrokleinstfahrzeuge, Schaffung eines gesellschaftlichen, technologischen & rechtlichen Rahmen für autonome Fahrzeuge und Sicherung der anonymen, freien und unabhängigen Fortbewegung in der digitalisierten Welt.

Beschluss

Internationale Solidarität muss praktisch werden! Bijî Rojava!

Internationale Solidarität muss praktisch werden! Bijî Rojava!

Internationale Solidarität ist ein Grundpfeiler unseres Selbstverständnisses als Jusos. Es ist in unserem Sinne, dass wir kritisch solidarisch mit antikapitalistischen und antinationalistischen Freiheitsbewegungen für eine Welt frei von Unterdrückung kämpfen. Dazu gehört auch, dass wir diesen Bewegungen, mit den uns zur Verfügung stehenden Mitteln, solidarisch zur Seite stehen. Die Jusos Sachsen erklären in diesem Geiste ihre Solidarität mit der Revolution in Rojava und fordern:

(1) Die Aufnahme diplomatischer Kontakte mit dem Ziel der Evaluation und zukünftigen Anerkennung, sollte diese positiv ausfallen. (2) Die Unterstützung der Kurd*innen durch humanitäre Hilfe sowie Strukturförder- und Aufbauprogrammen. (3) Die offizielle Anerkennung der Leistungen der kurdischen Selbstverteidigungseinheiten YPG und YPJ in der Befreiung der vom IS besetzten Gebiete durch eine Erklärung der Bundesregierung oder des Bundesaußenministeriums. Wir fordern weiterhin die Anerkennung der Leistungen der gefallenen kurdischen und internationalen Genoss*innen und gegebenenfalls die Unterstützung bei der Rückführung der sterblichen Überreste der Gefallenen mit deutscher Staatsangehörigkeit. (4) Die Hinzuziehung der Vertreter*innen der Selbstverwaltung Rojavas zu den syrischen Friedensverhandlungen in Genf. (5) Eine Prüfung der Aufhebung der Einstufung der kurdischen Parteien und Strukturen als terroristisch. Sollte es zu keinen erneuten terroristischen Bestrebungen kommen, sollen alle kurdischen Organisationen entkriminalisiert werden. Kurdische Kulturgüter wie beispielsweise Bücher oder Folklore sind unabhängig von den Organisationen zu entkriminalisieren, es sei denn, ihre Inhalte richten sich gegen die freiheitliche demokratische Grundordnung der BRD.“ (6) Die umgehende Räumung aller unter türkischer Besatzung stehender Gebiete in Nordsyrien und die damit verbundene Rückerstattung der autonomen Selbstverwaltungsrechte. Eine Übergabe der Kontrolle an Truppen einer anderen Konfliktpartei kann ebenso wenig geduldet werden, wie eine anhaltende Besatzung der Gebiete. (7) Solange die Türkei Mitglied der NATO ist, muss sie von der EU und insbesondere den USA als aktive Partei in diesem Konflikt auf ihre Bündnisverpflichtungen aufmerksam gemacht werden. Die Türkei darf die Aktivitäten gegen die Kurden nicht weiter mit einem allgemeinen Kampf gegen den Terror und den IS legitimieren. (8) Nachdem vor einigen Tagen die Vereinigten Staaten ihre Truppen aus Nordsyrien zurückgezogen haben und dadurch ermöglichten, dass Erdogan nun seine Militäroffensive gegen kurdische Gebiete aufnimmt, muss die Lage neu bewertet werden. Solange die Türkei aktiv militärisch gegen kurdische Gebiete vorgeht, kann die Sanktionierung in Form eines zeitweiligen NATO-Ausschlusses erwägt werden. In diesem Fall müssten auch die Waffenexporte und Wartungsarbeiten der Bundesrepublik an die und in der Türkei ausgesetzt werden, da die Bündnispflicht der NATO ausgesetzt wäre. Auch sollten die USA trotz der Kritik Trumps an der türkischen Offensive angemessen an ihre Pflichten im Rahmen der NATO erinnert werden. (9) Kritische Solidarität mit der autonomen Selbstverwaltung in Rojava und der kurdischen Bewegung bedeutet auch, auf Missstände hinzuweisen. Den auf die Einzelperson Öcalan ausgerichteten Personenkult lehnen wir auf Grund des dezidiert antisemitischen und antizionistischen Gedankenguts des Vordenkers ab und kritisieren ihn scharf.“

Ini-2

Beschluss

Solidarität mit der Demokratiebewegung in Hongkong im Angesicht der aggressiven Politik der Volksrepublik China und der Hongkonger Regierung

Solidarität mit der Demokratiebewegung in Hongkong im Angesicht der aggressiven Politik der Volksrepublik China und der Hongkonger Regierung

Die Landesdelegiertenkonferenz der Jusos Sachsen beschließt und leitet weiter an den Landesparteitag der SPD Sachsen, die Bundesdelegiertenkonferenz der Jusos und dem Bundesparteitag der SPD:

Die Landesdelegiertenkonferenz der Jusos Sachsen (und andere SPD-Organisationseinheiten) möchte sich im Sinne der Internationalen Solidarität für die Demokratiebewegung in Hongkong aussprechen und verurteilt sämtliche Einmischungen der Volksrepublik China (VR China) in innere Angelegenheiten in Hongkong, dies schließt die undemokratische Auswahl der Regierungschefin Carrie Lam und der Regierung Hongkongs durch die Kommunistische Partei Chinas und polizeiliche/militärische Repression ein. Nach langer gewaltsamer kolonialer Herrschaft kamen die Bürger*innen Hongkongs zu einer relativen Freiheit in Meinung und Presse, jedoch wurde nie eine demokratische Ordnung hergestellt, in der die Menschen Hongkongs eine allumfassende Wahl über ihre Regierung hatten. Dies blieb auch mit der administrativen Übergabe vom Vereinigten Königreich an die Volksrepublik China so. In den letzten Tagen zeigte sich das besonders aggressive Gesicht der Behörden, die von der KP Chinas installiert wurden. Den Bürger*innen Hongkongs wurde nie die Wahl zwischen einer eigenständigen, demokratischen Regierung oder einer Teilautonomie unter der Herrschaft der VR China und somit der KP. Jedoch haben die Proteste der vergangenen Wochen gezeigt, dass die Mehrheit der Bürger*innen mindestens mehr Unabhängigkeit, wenn nicht die komplette Unabhängigkeit Hongkongs erstreben. Dies sollte den Verantwortlichen der UN klagemacht werden und deshalb ist die dringende völkerrechtliche Unterstützung der Bemühungen der Demokratiebewegung notwendig. Dies gilt insbesondere ob des repressiven Potentials des Sicherheitsapparats der Hongkonger Regierung unter Unterstützung der chinesischen Sicherheitskräfte, der in den letzten Tagen sein gewaltsames Potential gezeigt hat. Wir verurteilen sämtliche Polizeigewalt und erklären uns solidarisch mit den Aktionen der Demokratiebewegung, ein unabhängiges Hongkong zu bewahren oder zu erkämpfen. Der Einsatz der Volksbefreiungsarmee muss eine rote Linie sein, die nicht überschritten werden darf!

Beschluss

Jüdische Gemeinschaft schützen: Antisemitismus bekämpfen

Jüdische Gemeinschaft schützen: Antisemitismus bekämpfen

Der antisemitische und rassistische Angriff am 9. Oktober 2019 in Halle kann nicht als Einzelfall abgetan werden. Vielmehr ist er nur ein weiterer Höhepunkt eines vergifteten Klimas, das immer mehr antisemitischen Hass zutage fördert. Antisemitische Angriffe und Anfeindungen haben in den vergangenen Jahren überall zugenommen, nachdem sie bereits in den vergangenen Jahrzehnten eine konstante Bedrohung für jüdische Menschen in Deutschland waren. Angesichts einer sich seit den Ursprüngen des modernen Antisemitismus bis auf den heutigen Tag nachzuvollziehenden Verankerung antisemitischen Denkens in weiten Teilen der deutschen Bevölkerung entlarvt sich das Narrativ des "überraschenden Einzelfalls" als das, was es ist: ein aus Ignoranz, Geschichtsvergessenheit und der Unfähigkeit zur Selbstreflexion geborener Abwehrmechanismus, der zum Schutze der Mär von der Wiedergutwerdung der Deutschen nach dem Menschheitsverbrechen der Shoah aufrecht erhalten wird. Wir widersetzen uns diesem Narrativ und fordern als konkrete Maßnahmen zum Schutz jüdischen Lebens in Deutschland/Sachsen: Rechte Netzwerke innerhalb und außerhalb von staatlichen Stellen wie Polizei, Bundeswehr und Verfassungsschutz restlos aufklären und rassistischem sowie antisemitischem Verhalten durch Polizist*innen und Soldat*innen konsequent nachgehen und bestrafen. Ständiger Polizeischutz sämtlicher Synagogen und anderen jüdischen Einrichtungen, insbesondere an jüdischen Feiertagen Verstärkte Zusammenarbeit und Vernetzung mit Institutionen wie der RIAS (Recherche- und Informationsstelle Antisemitismus) oder der Amadeu-Antonio-Stiftung. Flächendeckende Bildungsoffensive in allen Bildungsinstitutionen. Es braucht bereits in der Schule fächerübergreifende Thematisierung von Antisemitismus und Rassismus, um Schüler*innen zu kritischem Denken zu befähigen. Dazu gehört auch eine gründliche Weiterbildung von Lehrkräften. Ausbau der finanziellen und ideellen Förderung von Demokratieprojekten, insbesondere derjenigen, die sich wissenschaftlich sowie bildungspolitisch mit dem Thema Antisemitismus auseinandersetzen. Innerhalb unseres Verbandes und innerhalb der SPD ist es unsere Aufgabe, über Antisemitismus aufzuklären und uns gegen verschwörungstheoretische und antisemitische Tendenzen zu stellen Konsequente Auslotung und -nutzung waffenrechtlicher Handlungsspielräume, um rechte Waffenbesitzer zu entwaffnen "Soko Rex" und andere staatliche Stellen durch regelmäßige Schulungen für die Erscheinungsformen des modernen Antisemitismus sensibilisieren.

Beschluss

Schluss mit heißer Luft!

Schluss mit heißer Luft!

Die Jusos Sachsen beschließen und leiten an den Bundeskongress der Jusos, an den Bundesparteitag der SPD und die SPD-Bundestagsfraktion weiter:

Das Klimapaket der großen Koalition im Bundestag liegt leider weit hinter unseren Erwartungen an die Regierung, insbesondere an die SPD Fraktion. Nicht nur werden wichtige Forderungen von Wissenschaftler*innen ignoriert, die zum Erreichen des 1,5-Grad-Ziels notwendig sind, zusätzlich ist die soziale Verträglichkeit des derzeitigen Paketes mindestens fragwürdig. Mit der Erwärmung des Klimas verbunden sind Gerechtigkeitsfragen ganz grundsätzlichen und globalen Ausmaßes. Jegliche Bemühungen um Frieden und Verteilung von Wohlstand werden angesichts der heranahenden Klimakatastrophe obsolet. Als Sozialdemokratie muss es daher unser Anspruch sein, eine Klimapolitik zu betreiben, die unseren Planeten schützt und gleichzeitig soziale Spannungen behebt. Mit dem derzeitigen Klimapaket ist beides gescheitert. Die Wichtigkeit und gesellschaftliche Relevanz des Themas gibt uns daher nur eine Möglichkeit: das Paket muss neu verhandelt werden und sich an Fakten aus der Wissenschaft orientieren. Als symbolischer Akt sollte außerdem mit dem Gesetz ein Klimanotstand ausgerufen werden, wie es bereits Länder wie Frankreich und das Vereinigte Königreich vorgemacht haben. Sollte die CDU nicht dazu bereit sein, einen Klimaschutz mitzutragen, der den Grundwerten der Sozialdemokratie genügt, dürfen wir als SPD nicht weiterhin solch einem Gesetz zustimmen oder es sogar als Erfolg verkaufen. Es muss klar sein – entweder echter, sozialer Klimaschutz kommt oder die SPD tritt aus der Regierung aus. Wir dürfen nicht aus Angst vor Neuwahlen Gesetze beschließen, die unsere Werte und Grundsätze missachten und uns für eine ganze Generation und große Bevölkerungsgruppen unwählbar machen. Konkret gibt es einige, aus der Wissenschaft stammende Maßnahmen, die unerlässlich für eine sozialdemokratische Klimapolitik sein sollten: Deutschland bis 2035 treibhausgasemissionsneutral machen das langfristige Ziel, den CO₂-Verbrauch und nicht nur die Emission zu senken den Kohleausstieg deutlich vor 2038 durchführen und zu 100% auf erneuerbare Energien umsteigen, Ziel muss hier 2030 sein das Ende staatlicher Bevorteilung fossiler Brennstoffe ab 2020 Ausbau, Elektrifizierung und Vergünstigung des ÖPNV sowie Förderung alternativer Mobilitätsformen