

Antragsübersicht zum Parteitag am 01. Februar 2020

Nr.	Antragsteller	Antragstitel	Votum der Antragskommission
S 01	Unterbezirksvorstand Dresden	Statutenänderung zur Einführung einer Doppelspitze	Diskussion
A 01	Albrecht Pallas, Jessika Markert, Matthias Ecke, Julia Hartl, Rasha Nasr, Felix Göhler, Jan-Ulrich Spies, Sophie Koch, Sigrun Witt, Matthias Lüth	Kommunalpolitische Leitlinien	Diskussion
A 02	Jusos Dresden, OV Dresden-Plauen	Mobilität im Wandel	Diskussion
A 03	OV Dresden-Pieschen	Bodenspekulation in Dresden bekämpfen! – Voraussetzungen zur Einführung der Grundsteuer C schaffen	Diskussion
A 04	Jusos Dresden	Nur hochwertige Arbeitsverhältnisse garantieren eine hochwertige Gesundheitsversorgung in Sachsen	Diskussion
A 05	OV Dresden-Neustadt	Finanzielle und strukturelle Förderung von lokalem Journalismus ermöglichen	Diskussion
A 06	Jusos Dresden	Ende des MusiklehrerInnenprekariats – Honorarverträge untersagen, gute Bezahlung ermöglichen	Diskussion
A 07	OV Dresden-Plauen	Klimaschutz und Folgen des Braunkohleaustieges	Diskussion
A 08	Jusos Dresden	Die Würde(?) des Pfandes	Diskussion
A 09	OV Dresden-Pieschen	Hufewiesen als naturnahes Grünareal erhalten	Diskussion
A 10	Jusos Dresden	Für die Gleichberechtigung: Elternzeit geht uns alle an	Diskussion

Nr.	Antragsteller	Antragstitel	Votum der Antragskommission
A 11	Jusos Dresden	Schluss mit ABCD-Waffen: Ächtung von Digitalwaffen	Diskussion
A 12	Jusos Dresden	Böllerfreies Dresden	Diskussion
A 13	Jusos Dresden	Gemeinsam besser wohnen	Diskussion
A 14	Jusos Dresden	Kinderarmut verhindern – Ehegattensplitting abschaffen!	Diskussion
A 15	Jusos Dresden	Anträge digitalisieren	Diskussion
A 16	Jusos Dresden	Mandatsverzicht für Minister*innen	Diskussion
A 17	Jusos Dresden	Nicht ohne uns! Wahlalter absenken und politische Bildung ausbauen!	Diskussion
A 18	Jusos Dresden	Ein neuer Sozialstaat – solidarisch finanziert	Diskussion
A 19	Jusos Dresden	Die Zukunft der SPD-Internen Abstimmungen: Wir müssen mehr Zugriffsschutz wagen!	Diskussion
A 20	Jusos Dresden	Jetzt ist's vorbei mit CO2	Diskussion
A 21	Jusos Dresden	5G-Ausbau – China-Hysterie beenden!	Diskussion
A 22	Jusos Dresden	Alle mitnehmen beim Ferienkarussell	Diskussion
A 23	OV Dresden-Leuben	Beteiligung aller Mitglieder in der SPD stärken	nicht zulässig, da die Antragsforderung eine Änderung des UB-Statuts bedingen würde, diese Änderung aber im Antrag nicht formuliert ist

Nr.	Antragsteller	Antragstitel	Votum der Antragskommission
A 24	Erik Vogel	Überarbeitung des Aktionsplanes zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention der Stadt Dresden	nicht zulässig, da Antragsteller*in nicht antragsberechtigt im Sinne von § 3 (7) UB-Statut, Antragskommission schlägt Überweisung an neuen UB-Vorstand vor
A 25	Erik Vogel	Umsetzung barrierefreier und inklusiver öffentlicher Nah- und Fernverkehr bis zum 31.12.2021	nicht zulässig, da Antragsteller*in nicht antragsberechtigt im Sinne von § 3 (7) UB-Statut, Antragskommission schlägt Überweisung an neuen UB-Vorstand vor
A 26	Philipp Buchallik	Bedarfsorientierte Schaffung von Fahrradparkplätzen	nicht zulässig, da Antragsteller*in nicht antragsberechtigt im Sinne von § 3 (7) UB-Statut, Antragskommission schlägt Überweisung an neuen UB-Vorstand vor
A 27	Philipp Buchallik	Moderne Wartehäuschen mit Klimabonus	nicht zulässig, da Antragsteller*in nicht antragsberechtigt im Sinne von § 3 (7) UB-Statut, Antragskommission schlägt Überweisung an neuen UB-Vorstand vor

Antrag S 01

Antragsteller*in: Unterbezirksvorstand Dresden

1 **Statutenänderung zur Einführung einer Doppelspitze**

2 § 4 des Statuts der SPD Dresden wird wie folgt geändert:

3 § 4

4 Unterbezirksvorstand

5 (1) Dem Unterbezirksvorstand gehören an:

6 a. der/die Vorsitzende oder zwei gleichberechtigte Vorsitzende, davon mindestens eine Frau,

7 b. zwei stellvertretende Vorsitzende, dabei sollen beide Geschlechter vertreten sein,

8 c. der/die Kassierer/in,

9 d. der/die Schriftführer/in,

10 e. der/die Mitgliederbeauftragte,

11 f. mindestens sieben, maximal elf Beisitzer/innen.

12 Die Zahl der Vorsitzenden und der Beisitzer/innen wird vom Unterbezirksparteitag vor der Wahl
13 festgelegt

14 (2) Teilnehmer mit beratender Stimme legt der Unterbezirksvorstand in seiner Geschäftsordnung
15 fest.

16 (3) Der Unterbezirksvorstand legt seine Arbeitsweise in einer Geschäftsordnung fest, die den
17 Ortsvereinen zur Kenntnis zu geben ist.

18 (4) Dem Präsidium des Unterbezirksvorstandes gehören an:

19 a. der/die Vorsitzende/n,

20 b. der/die stellvertretenden Vorsitzenden,

21 c. der/die Kassierer/in,

22 d. der/die Schriftführer/in,

23 e. der/die Mitgliederbeauftragte.

24 Das Präsidium übernimmt die Tagesaufgaben und bereitet die Unterbezirksvorstandssitzung
25 vor.

26 (5) Die Quotierung soll für den Vorstand und das Präsidium eingehalten werden.

Antrag 01

Antragsteller*in: Albrecht Pallas, Jessika Markert, Matthias Ecke, Julia Hartl, Rasha Nasr, Felix Göhler, Jan-Ulrich Spies, Sophie Koch, Sigrun Witt, Matthias Lüth

1 Kommunalpolitische Leitlinien

2 *Der Unterbezirksparteitag möge beschließen und an die SPD-Stadtratsfraktion weiterleiten:*

3 Der Dresdner Stadtrat hat nach der Wahl am 26. Mai 2019 und durch die unklaren
4 Mehrheitsverhältnisse eine lange Findungsphase gebraucht. Im Ergebnis gibt es keine feste
5 Mehrheit im Stadtrat. Wir erwarten von allen demokratischen Fraktionen, dass sie sich nun an die
6 Sacharbeit machen und die wichtigen Weichenstellungen für eine soziale, demokratische und
7 lebenswerte Stadt vornehmen. Die SPD Dresden empfiehlt der Stadtratsfraktion, für die mit
8 anderen Fraktionen vereinbarten Projekte Mehrheiten zu suchen. Die SPD wird sich darüber
9 hinaus in den kommenden zwei Jahren vor allem für die folgenden Schwerpunktthemen einsetzen
10 und beschließt diese als die kommunalpolitischen Leitlinien für ihre Arbeit.

11 1. Funktionierende Wohnquartiere schaffen

12 Das städtische Wohnungsunternehmen „Wohnen in Dresden“ ist endlich in den Dresdner
13 Wohnungsmarkt eingestiegen und wird in den nächsten Monaten und Jahren schrittweise wieder
14 bezahlbare, kommunale Wohnungen auf den Markt bringen. Neben der Schaffung von
15 bezahlbarem Wohnraum zur Entspannung des Mietmarkts geht es damit zukünftig auch
16 strategisch um die Frage, wo und welche Wohnungen gebaut werden.

17 Die SPD Dresden setzt sich dabei für die Schaffung von durchmischten Wohnquartieren ein.
18 Bezahlbare Wohnungen müssen vorrangig dort gebaut werden, wo die Mietpreisentwicklung
19 bereits dazu führt, dass Menschen mit kleinen und mittleren Einkommen kaum noch eine
20 Wohnung finden. Außerdem wollen wir nicht, dass Stadtteile abgehängt oder stigmatisiert werden,
21 weil es dort zu einer Ballung von mietpreisgebundenen Wohnungen kommt. Deswegen setzt sich
22 die SPD Dresden dafür ein, dass die WID auch in den freifinanzierten Wohnungsbau einsteigt.
23 Freifinanzierte Wohnungen sollen insbesondere in den Stadtteilen gebaut werden, in denen
24 bereits viele mietpreisgebundene Wohnungen existieren. Zusätzlich sollte festgelegt werden,
25 dass innerhalb von Bauprojekten der WID ab einer Größe von mehr als 50 Wohneinheiten ein Teil
26 der Wohnungen freifinanziert errichtet und frei vermietet werden kann. Damit wird eine Mischung
27 der Mieter*innenstruktur innerhalb der Häuser der WID geschaffen.

28 Die SPD arbeitet dafür, dass die Mehrheit der Dresdner Stadtteile sozial durchmischt bleibt.
29 Neben der WID setzen wir dabei auf das Engagement der Genossenschaften und werden die
30 privaten Investoren durch die kooperative Baulandentwicklung für diese Ziele gewinnen.

31 Wir möchten an die soziale Städtebautradition in Dresden anknüpfen und mit Hilfe der WID einen
32 neuen Modellstadtteil errichten, in dem die Facharbeiterin neben dem Hochschullehrer wohnen
33 kann und Stadtgrün, Gemeinbedarfseinrichtungen und Nahversorgung von Anfang an mit geplant
34 und gebaut werden.

35 2. Gleichberechtigte Mobilität fördern

Antrag 01

36 Die SPD Dresden will erreichen, dass mehr Menschen umweltfreundlich mobil sein können und
37 steht für eine Gleichberechtigung aller Verkehrsarten. Um diese zu erreichen, muss der
38 Umweltverbund, insbesondere aber der öffentliche Nahverkehr besonders gefördert werden.

39 Die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs und dessen Nutzung lässt sich vor allem mit einem
40 dichten Haltestellennetz, sinnvollen Linienführungen und attraktiven Takten steigern. Zusätzliche
41 finanzielle Ressourcen wollen wir daher für Investitionen in das Stadtbahnprojekt, in barrierefreie
42 Haltestellen und mehr Planungskapazitäten in der Stadtverwaltung nutzen. Wichtige tarifliche
43 Maßnahmen sind für uns die Sicherung des Sozialtickets und die Einführung eines Bildungstickets.
44 Damit helfen wir zielgenau den Menschen, die finanzielle Unterstützung für ihre Mobilität
45 benötigen. Darüber hinaus setzen wir uns für Stabilität der Ticketpreise ein.

46 Wir vertreten den Grundsatz, dass eine Stunde mit Bus und Bahn zu fahren nicht teurer sein darf
47 als eine Stunde zu parken. Deswegen wollen wir eine Kopplung der innerstädtischen
48 Parkgebühren an die Ticketpreise der DVB erreichen. Dafür müssen die Parkgebühren in der
49 Innenstadt auf das aktuelle Niveau einer Stundenfahrt der DVB angehoben werden. Die
50 Verkehrswende muss für alle machbar sein. Daher werden wir gemeinsam mit betroffenen
51 Akteuren innovative Lösungen insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen, soziale
52 Dienstleister und Handwerksbetriebe entwickeln, die gegenwärtig auf ein Auto angewiesen sind.

53 3. Gute Arbeit in und bei der Landeshauptstadt Dresden

54 Für die SPD Dresden ist klar: Gute Arbeit sichert ein selbstbestimmtes und unabhängiges Leben
55 und ist der beste Schutz vor Altersarmut. Deswegen setzen wir uns dafür ein, dass die öffentliche
56 Daseinsvorsorge in kommunaler Hand liegt. Wir lehnen die Privatisierung von öffentlichen
57 Unternehmen ab und wollen die Rekommunalisierung der öffentlichen Daseinsvorsorge
58 vorantreiben. Dazu gehören für uns auch outgesourcte Dienstleistungen wie das Wach- und
59 Reinigungsgewerbe, die in städtischen Einrichtungen und Unternehmen zum Einsatz kommen.
60 Denn städtische Beschäftigte haben mit dem Tarifvertrag des öffentlichen Dienstes einen
61 wichtigen Schutz und gute Arbeitsbedingungen. Unser Ziel bleibt, dass alle Unternehmen, an
62 denen die Stadt Dresden beteiligt ist, auch tatsächlich der Tarifbindung unterliegen. Darüber
63 hinaus werden wir dafür sorgen, dass sich auch die Landeshauptstadt Dresden am neuen
64 Teilhabechancengesetz und den Förderprogrammen auf Landesebene (Sozialer Arbeitsmarkt
65 und TANDEM) beteiligt und so Arbeitsplätze für Menschen anbietet, die lange Zeit arbeitslos
66 waren, und diese aktiviert. Mit einem jährlichen, fünftägigen Bildungsurlaub, der Abschaffung
67 sachgrundloser Befristungen und einem Personalentwicklungskonzept in der Stadtverwaltung
68 wollen wir die Arbeitsbedingungen weiter verbessern, die Stadt Dresden zu einer attraktiven und
69 konkurrenzfähigen Arbeitgeberin machen und langfristig unseren Fachkräftebedarf decken. Wir
70 begrüßen, dass durch die neue sächsische Landesregierung ein sächsisches Vergabegesetz mit
71 neuen sozialen und ökologischen Standards geschaffen wird. Wir sorgen dafür, dass diese auch
72 bei den Ausschreibungen der Stadt Dresden zügig Anwendung finden.

73 4. Soziale Stadtteile für eine gute Nachbarschaft und gesellschaftlichen Zusammenhalt

74 Eine lebenswerte Stadt ist nur mit funktionierender Nachbarschaft und sozialen Stadtteilen zu
75 erreichen. Deswegen wird die SPD Dresden verstärkt die Wohnquartiere in den Blick nehmen und
76 mit dem Community Organizing einen neuen Ansatz der Nachbarschaftsarbeit in Dresden
77 etablieren. Dafür werden wir die Einrichtung der Kultur- und Nachbarschaftszentren vorantreiben

Antrag 01

78 und eine/einen Stadtteilmanager*innen in jedem Stadtbezirk schaffen, in dem es eine solche
79 Stelle noch nicht gibt. Damit schaffen wir Räume und Unterstützung für Menschen, um sich und
80 ihre Nachbarschaft selbst zu organisieren und das eigene Wohnumfeld lebenswerter zu gestalten.

81 Darüber hinaus nehmen wir mit einer engmaschigen Sozialplanung gezielt die
82 Unterstützungsbedarfe in den einzelnen Stadtteilen in Angriff. Ziel ist es, in allen Stadtteilen die
83 sozialen Hilfsangebote zu haben, welche vor Ort gebraucht werden. Damit wollen wir wegkommen
84 von einer reinen stadtweiten Betrachtung nach Zielgruppen, sondern da helfen, wo die meisten
85 Probleme gelöst werden, - vor Ort. Das sorgt für kurze Wege für die Betroffenen, eine vernetzte
86 Unterstützung bei multiplen Problemlagen und für Synergieeffekte in der sozialen Arbeit unserer
87 Stadt.

88 5. Wir investieren in die Zukunft und den Zusammenhalt

89 Noch in diesem Jahr wird ein neuer Doppelhaushalt für die Jahre 2021/22 verhandelt und
90 beschlossen. Dabei gilt es, auch finanziell auf die Herausforderungen in Dresden zu reagieren
91 und die Weichen richtig zu stellen. Elementare Bestandteile dieser Planung sind für die SPD
92 Dresden Investitionen in die öffentliche Daseinsvorsorge und die Schaffung von guten
93 Arbeitsbedingungen und faire Bezahlung für städtische Beschäftigte und solche, die im Auftrag
94 der Stadt arbeiten. Wir werden die Investitionen in Bildungseinrichtungen auf dem gegenwärtigen
95 Niveau von mehr als 100 Millionen Euro pro Jahr fortschreiben. Die Investitionen in den
96 kommunalen Wohnungsbau werden wir auf 25 Millionen Euro pro Jahr steigern, vor allem um
97 damit Grund und Boden zu erwerben, der für den Wohnungsbau durch die WID genutzt werden
98 kann. Wir wollen die städtische Unterstützung für die Verkehrsbetriebe von aktuell 40 Millionen
99 Euro auf 50 Millionen Euro pro Jahr anheben. Damit sollen die Investitionen in den Netzausbau –
100 von der neuen Stadtbahnlinie bis zu Quartiersbussen – und die Stabilität der Fahrpreise
101 ermöglicht werden. Die Sanierung des städtischen Klinikums werden wir finanziell absichern, um
102 die gute Aufenthaltsqualität für Patient*innen und gute Arbeitsbedingungen für Mitarbeiter*innen
103 zu erhalten. Die Förderung freier Träger im Dienst der Landeshauptstadt werden wir so aufstellen,
104 dass die Mitarbeiter*innen nach Tarif bezahlt und Tariferhöhungen sowie Stufenaufstiege
105 nachvollzogen werden können. Wir wollen Ämter mit hoher Arbeitsbelastung und langen
106 Bearbeitungszeiten durch zusätzliches Personal entlasten und so die Arbeit der Stadtverwaltung
107 beschleunigen. Prioritär ist dabei für uns die Arbeit an Bebauungsplänen für den Wohnungsbau
108 und der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs.

109 **Begründung**

110 erfolgt mündlich

1

Antrag 02

Antragsteller*in: Jusos Dresden & OV Dresden-Plauen

1 **Mobilität im Wandel**

2 *Der Unterbezirksparteitag möge beschließen und an den Landesparteitag (+ Landtagsfraktion)*
3 *und Bundesparteitag (+ Bundestagsfraktion) weiterleiten:*

4 Unsere Mobilität wächst und sie steht vor Herausforderungen – allerdings sind diese lösbar!
5 Folgende politische Ziele sollen gemeinsamer Bestandteil einer nationalen Mobilitätsstrategie
6 werden:

- 7 • Die SPD setzt sich für eine nachhaltige und umweltverträgliche Mobilität in Stadt und Land
8 ein. Alle treibhauswirksamen Emissionen werden bis 2050 um 95% im Vergleich zu 1990
9 reduziert. Entsprechend müssen alle Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur mit den
10 Klimaschutzzielen vereinbar sein und klimaschädliche Subventionen abgebaut werden.
- 11 • Mobilität ist ein Grundrecht und muss für alle Bürger verfügbar – in der Stadt wie auf dem
12 Land – und für alle Bürger bezahlbar sein. Jedoch müssen verursachergerechte Abgaben
13 für Schadstoffaustoß erhoben werden.
- 14 • Alle Reformen wahren faire Arbeitsbedingungen und werden nicht auf dem Rücken der
15 Arbeitnehmer ausgetragen.
- 16 • Der Ausbau von gemeinsam genutzten Verkehrsmitteln und multimodalen
17 Verkehrskonzepten wird den Rückbau des motorisierten Individualverkehrs kompensieren.
18 Dies bedeutet einen Zugewinn an Lebensqualität für die Menschen, indem Emissionen,
19 Unfälle und Stress reduziert werden.
- 20 • Wir schaffen einen gesellschaftlichen, technologischen und rechtlichen Rahmen für
21 autonome Fahrzeuge und sichern gleichzeitig die anonyme, freie und unabhängige
22 Fortbewegung in der digitalisierten Welt.

23 Mobilität verbindet das Land mit der Stadt, Städte untereinander und verwischt die Grenzen
24 zwischen Nationalstaaten. Mobilität ist ein menschliches Bedürfnis, das schon immer wichtig war
25 und unsere Gesellschaft verbindet – wir haben Freundschaften und soziale Kontakte in der
26 ganzen Welt, Arbeiten heute von hier und morgen von dort, dazu kommt ein Kurzerholungsurlaub
27 im Nachbarland. Zudem gilt: Mobilität ist Grundrecht. Arbeit, Schule, Uni, aber auch Supermärkte
28 oder ein Kino muss physisch erreichbar sein. Für Teilhabe an der Gesellschaft ist Mobilität ein
29 Muss. Wir müssen also nachhaltig soziale Strategien finden, die allen diese Teilhabe ermöglicht.

30 Unsere Gesellschaft wird immer mobiler. Jedoch darf Mobilität nicht zu Lasten der Umwelt und
31 der Lebensqualität erfolgen. Mit dem Klimaabkommen von Paris und dem Klimaschutzplan 2050
32 verpflichteten wir uns zur Treibhausgasneutralität. Doch gerade unser Verkehrssektor hinkt
33 diesen Versprechen hinterher – die Emissionen auf unseren Straßen haben sich seit 1990 nicht
34 verringert, sondern sind angestiegen. Dies liegt auch an der Bedeutung von fossilen Brennstoffen
35 im Energiemix des Verkehrswesens; klimaschädliche Kraftstoffe werden aber keinen Platz in einer
36 zukunftsfähigen Mobilitätsstrategie finden können.

37 Die Bedeutung des PKW wird sich damit verändern müssen: Viele Menschen überdenken die
38 Rolle des eigenen Autos als Statussymbol bereits. Daneben wächst die Bereitschaft der
39 Bevölkerung auf das eigene Auto zu verzichten und stattdessen Angebote des öffentlichen
40 Personenverkehrs zu nutzen, stetig. Jedoch müssen dafür die Rahmenbedingungen stimmen:

Antrag 02

41 Pünktlichkeit, Geschwindigkeit, Bequemlichkeit und angemessene Preise sind Schlüsselfaktoren
42 der postfossilen Mobilität.

43 Neben wachsendem Verkehrsaufkommen ändern sich unser Mobilitätsverhalten und unsere
44 Mobilitätsgewohnheiten. Künftig werden wir nicht mehr mit dem einen Verkehrsmittel – dem Auto
45 – von Start bis Zielort fahren, sondern multimodal mit mehreren Verkehrsmitteln die Reisedstrecke
46 überwinden: Mit dem Leihfahrrad zur Haltestelle, von dort weiter auf der Schiene und letztlich mit
47 einem Elektroroller zum Ziel.

48 **Emissionsarme Mobilität – Jetzt!**

49 Unsere Mobilität muss sehr viel emissionsärmer werden – sofort! Verkehrsemission machen ein
50 Fünftel der weltweit produzierten Treibhausgase aus. Es ist eine Aufgabe aller Generationen, den
51 menschengemachten Klimawandel gemeinsam zu bekämpfen und abzuwenden. Wenn wir jetzt
52 nicht aktiv werden, werden wir in der Zukunft keine Möglichkeit mehr haben, die Reformen
53 nachzuholen, die in den letzten Jahrzehnten nicht energisch genug vorangetrieben und
54 durchgesetzt wurden. Die Zeit der Bequemlichkeit und der Mobilitätswende ohne Härten ist
55 abgelaufen. Es muss weniger Auto gefahren werden, stattdessen können Pendler*innen im Zug
56 schlafen, Radfahren wird sicherer und verknüpfte Verkehrsplanung wird einfacher zugänglich.

57 Dabei müssen sich unsere Prioritäten ändern: Verkehr muss in erster Linie sehr viel
58 emissionsärmer und mit möglichst kleiner Umweltwirkung erdacht werden. Danach wird es unsere
59 Aufgabe sein die Vielschichtigkeit des Themas in einer zukunftsfähigen Mobilitätsstrategie zu
60 verankern. Emissionsfreie Mobilität? Das bedeutet weder das Ende des motorisierten
61 Individualverkehrs noch eine dauerhafte Einschränkung unseres Reiseverhaltens.
62 Nichtsdestotrotz wird es dabei kurzfristig spürbare Veränderungen und Einschnitte in unseren
63 gewohnten Fortbewegungsmustern geben.

64 Es sieht danach aus, als ob der fossile Verbrennungsmotor bald der Vergangenheit angehören
65 wird – Länder wie Norwegen und Schweden haben schon heute den zeitnahen Ausstieg aus dem
66 Verbrennungsmotor beschlossen. Dank Neuzulassungsquoten von bis zu 50% tragen die
67 skandinavischen Länder ihren Teil dazu bei, dass weltweit bereits täglich Millionen Elektroautos
68 unterwegs sind. Doch auch hier zeigt sich die Vielschichtigkeit der zukünftigen Mobilität: Damit
69 Elektromobilität ihren Zweck nicht verfehlt, muss bei der Förderung der notwendigen Rohstoffe
70 (z.B. Lithium) sowie der Bereitstellung der erforderlichen Menge an regenerativer Energie (Sonne,
71 Wind und Wasserkraft) und bei der Umsetzung der Verkehrswende zwingend auf eine soziale und
72 umweltfreundliche Ausgestaltung geachtet werden. Energiespeicherung in Akkumulatoren hat
73 dabei Vorrang gegenüber der wasserstoffbetriebenen Brennstoffzelle. Klimaneutrale
74 Flüssigkraftstoffe, die bspw. über Power-to-Liquid-Verfahren gewonnen werden, erscheinen
75 insbesondere im Luft- und Schiffsverkehr, aber auch im Langstrecken- und Schwerlastverkehr
76 eine sinnvolle Ergänzung auf dem Weg zur Emissionsvermeidung. Da hier jedoch noch kaum
77 serienreife Produkte vorliegen, muss zunächst stärker in Forschung und Entwicklung investiert
78 werden.

79 Die anstehende Mobilitätsreform kann nur schwer kostenneutral vollzogen werden und nur durch
80 Integration auf europäischer und globaler Ebene gelingen. Als reiche Industrienationen und
81 europäische Wertegemeinschaft müssen wir nicht nur im internationalen Klimawettbewerb
82 voranschreiten und das Zeitalter der postfossilen Mobilität ausrufen, sondern ebenfalls dafür

Antrag 02

83 Sorge tragen, dass ein*e Jede*r teilhaben kann. Die Kosten des Wandels dürfen nicht auf den
84 Ärmsten lasten, sondern müssen sozial gerecht auf den starken Schultern unserer Gesellschaft
85 aufgeteilt werden. Die Bedürfnisse von Stadt und Land müssen gleichermaßen berücksichtigt
86 werden und auch das Mobilitätsverhalten verschiedener Bevölkerungsgruppen muss in unserer
87 zukünftigen Mobilitätsstrategie Platz finden.

88 Unter Berücksichtigung all dieser Aspekte ist unser umweltpolitisches Ziel klar: Sehr viel
89 geringerer Ausstoß von Emissionen. Das bedeutet keine Treibhausgase, kein Feinstaub und
90 geringe Lärmbelästigung. Bei Emissionen kann nur das Verursacherprinzip gelten – wer Umwelt
91 und Gesellschaft Schaden zufügt, der muss auch dafür zahlen:

- 92 1. Entweder pauschalisiert über Abgaben gemäß des Äquivalenzprinzips auf den jeweiligen
93 Energieträger
- 94 2. Individualisiert auf Basis des Verursacherprinzips über eine entsprechende
95 Reinigungsabgabe abgegolten, die fortlaufend zu einem Stichtag erhoben werden.

96 Beide Prinzipien lassen sich auf alle Verkehrsträger – zu Luft, zu Wasser, auf der Straße oder auf
97 der Schiene übertragen. Die zweite, individualisierte Variante erlaubt zusätzlich die selbstständige
98 Emissionsreinigung. Die Folge ist bei beiden Regelungen klar: Wer mehr Emissionen produziert,
99 wird höhere Abgaben zahlen müssen. Es wird somit lohnenswerter gemeinschaftlich und sauber
100 unterwegs zu sein.

101 **Bodenversiegelung durch Verkehrsflächen**

102 Bundesweit sind in Deutschland je nach Quelle ca. 3-5% der Gesamtfläche durch Verkehrswege
103 (Straßen, Schienen, Start- und Landebahnen und Wasserwege) vollständig versiegelt. Seit der
104 Wende sind täglich im Schnitt 20 Hektar zusätzliches Land durch solche Verkehrswege
105 „(v)erschlossen“ worden.

106 Um die Flächennutzung durch Verkehr bei wachsender Mobilität zu optimieren, muss auf
107 möglichst effiziente Verkehrsträger gesetzt werden. Effizient bedeutet in diesem Fall ein hoher
108 Personendurchsatz je Strecke auf möglichst wenig Fläche. Besonders effizient ist hier die Schiene
109 bzw. der öffentliche Nahverkehr – selbst bei geringer Auslastung wird nur ca. ein Drittel der Fläche
110 bei gleichem Personendurchsatz in Anspruch genommen. Dies gilt sowohl für Nah- und
111 Fernverkehr.

112 **Falsche Anreize und Subventionen abbauen!**

113 Laut Umweltbundesamt entfielen in Deutschland im Jahr 2016 von den 57 Mrd. Euro
114 umweltschädlichen Subventionen über die Hälfte auf Verkehrssubventionen.

115 Dabei machen Subventionen für Auto- und Flugverkehr mit jeweils ungefähr 12 Mrd. Euro einen
116 Löwenanteil dieser Bevorzugung aus. Wir fordern insbesondere die Abschaffung bzw. Reform der
117 folgenden Subventionen:

- 118 • 7,4 Mrd. Euro für Steuervergünstigungen für Dieselkraftstoff – Zurzeit werden 21,9 ct je
119 Liter Diesel (inkl. Kraftstoff & Mehrwertsteuer) Rabatt gegenüber Benzin gewährt und auch

Antrag 02

- 120 andere, weniger umwelt- gesundheitschädliche Technologie, im Wettbewerb
121 benachteiligt
- 122 • 5,1 Mrd. Euro für Entfernungs- bzw. Pendler*innenpauschale – Statt Anreize zu setzen, in
123 der Nähe der Arbeitsstätte zu wohnen oder umweltschonend zu pendeln, profitieren vor
124 allem Gutverdiener*innen und PKW-Nutzer*innen von der steuerlichen Bevorzugung
 - 125 • 7,1 Mrd. Euro für die vollständige Energiesteuerbefreiung von Kerosin (davon 0,5 Mrd.
126 Euro für Flüge im nationalen & 6,6 Mrd. Euro im internationalen Raum) – trotz international
127 ungleicher Besteuerung und Regulierung, muss zumindest eine europäische Antwort
128 gegen unfairen Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern gegeben werden
 - 129 • 5,8 Mrd. Euro für die vollständige Mehrwertsteuerbefreiung internationaler Flüge – die
130 Lage gestaltet sich hier ähnlich wie bei der fehlenden Kerosinsteuer: es braucht dringend
131 eine globale, zumindest aber eine europäische Lösung mit gerechter Besteuerung.

132 Hinzu kommt die direkte und indirekte Förderung des Baus und Betriebs von kleinen, meist
133 unprofitablen internationalen Flughäfen und Regionalflughäfen. Stattdessen sollten die Länder
134 und Kommunen dabei unterstützt werden, eine starke schienengebundene Anbindung an die
135 großen Flugdrehkreuze zu erhalten.

136 Die Notwendigkeit von Flügen mit Distanzen unter 500 km muss überdacht werden. Neben der
137 Option eines strikten Verbots und den damit verbundenen Ausweichreaktionen (Flugreise über
138 das Ausland & Umwege), muss sich der Klimaschaden von Flugreisen konsequent in
139 Ticketpreisen widerspiegeln – denn die Kosten von Flugreisen spiegeln nicht den ökologischen
140 und gesellschaftlichen Schaden wider, den sie verursachen.

141 Wir müssen uns dafür einsetzen, dass alle umweltschädlichen Subventionen abgeschafft oder
142 reformiert werden: Klimaschädlichen Kraftstoffen und Fortbewegungsmitteln darf kein staatlich
143 geförderter Vorteil zu Ungunsten der Ökologie gewährt werden!

144 **Europaweites Schienennetz und die Rolle der Deutschen Bahn**

145 Um von Prag nach Barcelona zu reisen, wird heute je nach verwendetem Verkehrsmittel eine
146 unterschiedliche Reisedauer benötigt. Mit dem Zug werden 21-25 Stunden benötigt, mit dem Auto
147 16-17 Stunden und mit dem Flugzeug inkl. Sicherheitskontrolle & Gepäckabholung sowie An- &
148 Abreise zum Flughafen 5-7 Stunden. Genau konträr verhält es sich mit den Emissionen: Das
149 Flugzeug ist mit Abstand am umweltschädlichsten, während mit dem Zug zumindest theoretisch
150 Emissionsfreiheit möglich ist.

151 Es wird deutlich, dass bei der europäischen Mobilität der Ausbau auf der Schiene bislang
152 verschlafen wurde. Ist der Zugverkehr im innerdeutschen Raum im Punkt Gesamtreisezeit in der
153 Regel gegenüber dem Flugzeug konkurrenzfähig – durch bessere Lage, höhere Taktung und ein
154 dichtes Netz – wäre auch im innereuropäischen Verkehr eine Reisezeit für die Strecke Barcelona-
155 Prag von 8-10h realistisch.

156 Diese Perspektive wird jedoch durch zahlreiche Aspekte untergraben:

- 157 • Förderprogramme der EU, die den effizienten Streckenausbau durch Tempolimits von 160
158 km/h hemmen,

Antrag 02

- 159 • konkurrierende Eisenbahnunternehmen, deren Fahrpläne nicht aufeinander getaktet sind
160 und
161 • lange Genehmigungsverfahren, fehlende Entscheidungen, und lange Ausführungsdauer
162 und
163 • ein allgemeiner Investitionsstau bei der Schieneninfrastruktur.

164 Hinzu kommt eine Schieneninfrastruktur, die insb. in Osteuropa aber auch in Deutschland
165 unzureichend in Stand gehalten ist. Deswegen müssen Förderprogramme der EU und bilaterale
166 Kooperationsverträge den Auf- & Ausbau des innereuropäischen Höchstgeschwindigkeitsnetzes
167 mit höheren Maximal- & Durchschnittsgeschwindigkeiten stärker in den Fokus nehmen.

168 Im Zuge dessen sind erhebliche Investitionen ins europaweite Schienennetz zu tätigen, obwohl
169 sich diese erst nach Jahrzehnten auszahlen werden. Im deutschen Netz sind noch heute
170 hauptsächlich Brücken aktiv, die vor über 100 Jahren gebaut wurden. Investitionen ins
171 Schienennetz sind langfristige Investitionen für den Klimaschutz und damit für die Zukunft.

172 Gleiches gilt für den Nachtverkehr auf der Schiene. Als wichtige zusätzliche Komponente der
173 Personenbeförderung und der effizienten Streckenausnutzung, muss dieser insbesondere auf
174 Langstrecken als Alternative zum Flugverkehr auf europäischer Ebene ausgebaut bzw. entwickelt
175 werden.

176 Ein Schienennetz ist ein natürliches Monopol. Auf einem mitgliedstaatlich bzw. europäisch-
177 gemeinschaftlich zur Verfügung gestellten Schienennetz können unterschiedliche Anbieter in
178 Personen- und Güterverkehr verschiedene Strecken anbieten und entsprechend der
179 Nutzungsintensität Gebühren zum Strukturertalt zahlen. Gleichzeitig muss die Kooperation
180 europäischen Eisenbahngesellschaften tiefer gehen und über die Bündelung einiger
181 Kompetenzen unter einem Dach nachgedacht werden. Außerdem könnten so Hürden beim
182 grenzüberschreitenden Verkehr abgebaut und das Konzept der EuroCity-Linien ausgebaut
183 werden.

184 Für Deutschland muss es mittelfristiges Ziel sein, dass das Schienennetz (ca. ein Zehntel)
185 ausreichend Kapazität aufgebaut hat, um die Straße (ca. die Hälfte) als führenden Verkehrsträger
186 im Güterverkehr abzulösen. Besonders absurd erscheint vor dem Hintergrund, dass das deutsche
187 Staatsunternehmen „Die Deutsche Bahn“ 2/3 ihres Gütertransports über die Straße abwickelt.

188 Im Personenfernverkehr muss das mittelfristige Ziel sein, dass Großstädte zu ihren
189 Nachbarstädten min. im Stundentakt angebunden werden. Der gleiche Takt gilt für die Anbindung
190 der Mittelzentren an ihre jeweiligen Oberzentren und Unterzentren an ihre jeweiligen Mittelzentren.
191 Eine enge Taktung und kurze Reisezeiten bringen Regionen dichter zusammen. Wichtig für die
192 Fahrpläne der Eisenbahnunternehmen ist an dieser Stelle auch die Taktung von Fernverkehr auf
193 Regional- & Nahverkehr sowie schienenungebundenen ÖPNV.

194 Die Schiene als umweltfreundlichster Verkehrsträger ist gegenüber dem motorisierten
195 Individualverkehr besonders subventionswürdig. Die Länder der europäischen Union sollten
196 dementsprechend dem Beispiel von Dänemark, Irland & Großbritannien folgen und die
197 Mehrwertsteuer für schienenungebundenen Verkehr abschaffen.

198 **Fernbusse als Alternative zur Schiene?**

Antrag 02

199 Der schwarz-gelben Bundesregierung haben wir eine Liberalisierung des Fernbusmarktes seit
200 2013 zu verdanken. Mit Versprechen eines grünen und günstigen Fernverkehrs wurde somit ein
201 groß angelegter Angriff auf die Deutsche Bahn gestartet. Allerdings wurde schnell klar, dass das
202 Geschäftsmodell vor allem aus Lohndumping bestand und die angenommene Auslastung bei
203 weitem nicht erreicht wurde. Der Preiskampf der Fernbusunternehmen untereinander und gegen
204 die Deutsche Bahn wird zusätzlich durch eine gebühren- und mautfreie Nutzung von Straßen
205 gefördert – die Nutzung der Schiene ist durch sogenannte Trassenpreise jedoch nicht kostenlos.
206 Aus der anfänglichen Konkurrenz- und Goldgräber*innen-Stimmung auf dem Fernbusmarkt
207 haben sich inzwischen mono- bzw. oligopole Strukturen entwickelt, die vor allem auf den rentablen
208 Strecken zwischen Großstädten die positiven Skalen- und Netzwerkeffekte der Deutschen Bahn
209 mindern. Hinzu kommt, dass die Umweltbilanz der Fernbusse zu keinem Zeitpunkt mit dem
210 Schienenverkehr mithalten konnte.

211 Daher muss auch diese umweltschädliche Bevorzugung der Fernbusse durch eine vergleichbare
212 Straßennutzungsgebühr und einen Mindestlohn für Busfahrer abgebaut werden.

213 **Einerseits Verkehrskollaps in der Großstadt...**

214 Unsere Mobilität steht nicht nur bei der Produktion von Treibhausgasen vor Herausforderungen.
215 Europaweit wächst die Stadtbevölkerung während die Landbevölkerung schrumpft. Die Folge sind
216 immer größere Städte mit immer größeren Verkehrsaufkommen. Auf der einen Seite ist die
217 innerstädtische Fortbewegung ein Stück der lokalen Lebensqualität. Auf der anderen Seite sind
218 Abgase, Lärm und Gefahren durch den Verkehr eine Einschränkung ebendieser. In Städten wird
219 gerade der private PKW zum zunehmenden Problem und führt bereits heute in einigen
220 Großstädten zum Verkehrskollaps – Stau, Unfälle und niedrige Reisegeschwindigkeit sind die
221 Folge.

222 Die Zukunft der innerstädtischen Mobilität kann nicht die dritte & vierte Autospur auf den
223 Hauptverkehrsmagistralen sein. Stattdessen werden multimodale Konzepte, die verschiedene
224 Verkehrsträger miteinander verbinden, in den Vordergrund treten. In diesen Konzepten werden
225 Fußgänger*innen, Fahrräder, Kleinstelektrofahrzeuge und die Elemente des öffentliche
226 Personennahverkehrs deutlich in den Vordergrund treten, sodass die Überwindung einer Strecke
227 nicht mehr nur mit einem Verkehrsmittel bewältigt wird. Hinzu kommt eine neue Konzeption der
228 Besitzverhältnisse. Die Rolle des eigenen Autos als Statussymbol scheint sich zu wandeln und
229 die gemeinschaftliche Nutzung von PKW in Form von Sharing-Konzepten entwickelt sich
230 zumindest in den Zentren unserer Großstädte zur attraktiven Alternative.

231 Eine Umstellung des städtischen Verkehrswesens besteht jedoch nicht nur aus dem Ausbau und
232 der Ermöglichung multimodaler Konzepte, sondern auch in der Einschränkung des motorisierten
233 Individualverkehrs – ein wichtiger Schritt hin zur Steigerung der Attraktivität des Stadtlebens und
234 Erhöhung der städtischen Verkehrssicherheit.

235 Multimodale Sharing-Konzepte benötigen Platz in der Stadt. Sharing-Konzepte benötigen
236 öffentlich zugängliche Stellflächen, an denen intermodale Mobilitätspunkte für den Umstieg
237 zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln entstehen können – begleitet von einer
238 moderaten Politik gegenüber „wild“ geparkten Leihfahrrädern oder Leihrollern. Dafür können
239 insbesondere bisherige PKW-Parkplatzflächen umgewidmet und aufgewertet werden. Im
240 Weiteren benötigen die neuen Verkehrsmittel Platz im alten Straßenverkehr: beidseitig

Antrag 02

241 befahrbare Radwege, reine Fahrradautobahnen, Busspuren, Straßenbahngleise. Zur Umsetzung
242 dieser Konzepte muss allerdings Platz geschaffen werden – die Dominanz des PKW muss dafür
243 aber weichen.

244 Gerade um größere Bauprojekte wie eine neue Straßenbahn, S-Bahn oder U-Bahn-Linie in der
245 Stadt umzusetzen, gehen schnell Jahrzehnte ins Land. Hier müssen vereinfachte Zulassungs-
246 und Planungsverfahren erlaubt werden, um eine schnelle Verkehrswende überhaupt erst möglich
247 zu machen.

248 Auch die eingesetzten Fahrzeugtypen müssen sich im multimodalen Konzept verändern: Durch
249 die zunehmende Präsenz von Fahrrädern & elektrischen Kleinstfahrzeugen benötigen diese
250 selbstverständlich ausreichende Transportflächen im öffentlichen Nahverkehr.

251 Große Straßen für den Durchgangsverkehr dürfen nicht mehr durch die Stadt führen – entgegen
252 dem häufigen Irrtum profitieren Städte durch durchfahrenden Autoverkehr weder im Bereich des
253 Tourismus noch im Bereich des Einzelhandels. Stattdessen bleiben Abgase, Lärm und eine
254 sinkende Lebensqualität.

255 Zurzeit ist das Auto mit durchschnittlich 27 km/h im Stadtverkehr noch das schnellste
256 Verkehrsmittel und ÖPNV & Radverkehr sind mit im Schnitt 18-20 km/h spürbar langsamer bzw.
257 weniger attraktiv. Autofahrten im Wohngebiet machen in der Regel allerdings nur einen Bruchteil
258 der Reisedistanz aus. Eine konsequente Reduzierung der Maximalgeschwindigkeit auf 20 km/h
259 in Wohngebieten verlängert die Reisezeit also nur unwesentlich, gleichzeitig steigt die Sicherheit
260 und der Kraftstoffverbrauch sinkt. Außerdem wird so verhindert, dass moderne
261 Navigationssysteme den Verkehr auf vermeintlich schnellere Routen durch Wohngebiete führen.

262 Je weniger Parkplätze in der Innenstadt vorhanden sind, umso mehr Menschen werden auf
263 andere Verkehrsmittel umsteigen, um in das Stadtinnere zu gelangen. Mit einer effizienten
264 Parkraumbewirtschaftung, Umwidmung von Stellflächen für Sharing-Konzepte, dem gezielten
265 Rückbau von Stellplätzen und geschickten Anreizmechanismen für Bus und Bahn kann der
266 Autoverkehr effektiv verringert werden und gleichzeitig eine Einnahmequelle für die Stadt
267 geschaffen werden. In der Übergangszeit – bis zur Abkehr vom personengesteuerten
268 motorisierten Individualverkehr – sind vom ÖPNV gut erschlossene Park-&-Ride-Parkplätze zu
269 erhalten bzw. zu schaffen. Dies führt dazu, dass wir auch denjenigen, die weiterhin auf das Auto
270 angewiesen sind, bspw. Menschen aus dem ländlichen Raum, weiterhin Mobilität garantieren.
271 Eine lebenswerte Stadt der Zukunft hält den motorisierten Individualverkehr soweit wie möglich
272 aus der Stadt heraus, bei sinnvollen Ausnahmen für Liefer- & Anwohner*innenverkehr sowie
273 Einsatzfahrzeugen.

274 ... und andererseits fehlende Fortbewegungsmöglichkeiten auf dem Land?

275 Während die Großstädte mit dem Verkehrskollaps kämpfen, ist im ländlichen Raum das Auto
276 häufig das einzige adäquate Fortbewegungsmittel. Wenn überhaupt ein Bus durchs Dorf fährt, ist
277 dies entweder der Schulbus oder die einzige Verbindung des Tages. Besonders tragisch für jene,
278 die kein Auto oder Führerschein haben.

Antrag 02

279 Dies ist die Folge einer von der Autoindustrie getriebenen Politik der letzten Jahrzehnte: Bahnhöfe
280 und ganze Schienenstreckenabschnitte wurden zurückgebaut und müssen jetzt mühsam
281 wiederaufgebaut werden.

282 Nichtsdestotrotz greifen hier zunächst ähnliche Maßnahmen wie in der Stadt:

- 283 • Ausbau der Radwege entlang der Landstraßen,
- 284 • Reduzierung der Höchstgeschwindigkeiten außerorts auf 70km/h,
- 285 • Umsetzung eines Tempolimits auf Autobahnen bei 130 km/h,
- 286 • die Verdichtung des Nahverkehr-Taktes mit Kleinbussen oder Linientaxis,
- 287 • die garantierte Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr,
- 288 • multimodale Mobilitätskonzepte,
- 289 • kostenloser Nah- und Regionalverkehr (inkl. Abschaffung der 1. Klasse im
290 Regionalverkehr).
- 291 • Förderung von Fahrgemeinschaften,
- 292 • Schaffung dezentraler Versorgungsstruktur, bspw. mobile Bürger*innenämter
- 293 • Glasfaserausbau in allen Regionen ohne Bürger*innenbefragung & ohne finanzielle
294 Beteiligung der Anwohner*innen, um moderne Arbeitskonzepte wie Home-Office
295 überhaupt zu ermöglichen

296 Im Gegensatz zur Großstadt wird der Individualverkehr auch im ländlichen Raum weiterhin eine
297 wichtige Rolle spielen. Hier besteht die Aufgabe darin, entsprechende Infrastruktur bereitzustellen.
298 Häufig müssen nur wenige Kilometer bzw. die „letzte Meile“ bis zur nächsten regelmäßig
299 bedienten Haltestelle überwunden werden. Gerade außerhalb der Städte müssen
300 Ladeinfrastrukturen für E-Mobilität geschaffen werden und am Stadtrand entsprechende Park-&
301 Ride-Möglichkeiten ausgebaut werden.

302 Wer zahlt?

303 Klima- und Umweltschutz können nur gelingen, wenn sie als gemeinschaftliches Ziel mit sozialer
304 Komponente erdacht werden: die Abweichung von einer verursacher*innen-gerechten
305 Finanzierung muss dann vertretbar sein, wenn es um gesellschaftliche Teilhabe für alle geht –
306 unabhängig von körperlichen, finanziellen oder sonstigen Charakteristika. Während das
307 Verursacher*innenprinzip bei der künftigen Emissionsvermeidung zentrales Element sein soll,
308 müssen öffentlicher Nahverkehr sowie die Etablierung, Verbreitung und Nutzung von
309 klimaneutralen in diesem Sinne staatlich unterstützt werden.

310 Nun besteht die Gefahr, dass bei einem besonders günstigen oder gar gebührenfreien
311 Nahverkehr nicht nur Nutzer*innen des motorisierten Individualverkehrs den Umstieg wagen,
312 sondern auch Fußgänger*innen und Radfahrer*innen. In Abwägung zwischen exzessiver Nutzung
313 eines Verkehrsträgers und gesellschaftlicher Teilhabe, kann die sozialdemokratische Antwort
314 allerdings nur auf Letzteres fallen.

315 Gebührenfreier oder besonders günstiger Nahverkehr kann auch Mittel sein, um auf komplexe
316 Ticketsysteme zu verzichten. Zugangsbarrieren können dadurch abgebaut und Kostensenkungen
317 im laufenden Geschäft von Anbietern und Betreibern reduziert werden. Zudem können Kosten so
318 solidarisch verteilt werden.

Antrag 02

319 Im Fernverkehr sollten wir uns vom Tarifdschungel aus Sparpreis, Super Sparpreis und
320 unterschiedlichen BahnCards verabschieden. Dies schafft ein intransparentes Preismodell,
321 welches die empfangene Leistung kaum widerspiegelt und gerade Wenignutzer*innen abschreckt.
322 Gleichzeitig werden beim Flexpreis schwindelerregende Höhen erreicht, die selbst für Menschen
323 mit höherem Einkommen kaum bezahlbar sind.

324 Kinder sind eine gesellschaftliche Aufgabe und sollten auch im Punkt der Mobilität nicht zur
325 Schuldenfalle für die Eltern werden: Schulpflichtige Kinder müssen generell kostenlos im
326 Fernverkehr fahren können. Im Weiteren sollte das Preismodell im Fernverkehr bis zu einem
327 Maximalpreis stärker an die Entfernung gekoppelt werden. Davon unbeschadet bleibt die
328 kurzfristige Lenkung von Fahrgastströmen durch steigende Preise bei steigender Auslastung.
329 Dies darf jedoch nicht zum generellen Ausschluss von Geringverdienenden führen. Mittelfristig
330 müssen überausgelastete Verbindungen durch weitere Züge bzw. Streckenaus- & -neubau
331 kompensiert werden. Eine Unterscheidung in 1. & 2. Klasse ist in Zukunft gerade im
332 Regionalverkehr nicht mehr notwendig.

333 Auch die Bundesregierung, Mitarbeiter*innen des öffentlichen Diensts oder Abgeordnete müssen
334 die Klimaschädlichkeit ihrer Dienstreisen einschränken. Innerdeutsche Reisen sollten
335 grundsätzlich mit dem Zug erfolgen und nur im Ausnahmefall mit anderen Verkehrsmitteln.

336 **Neue & innovative Verkehrsmittel**

337 Elektrofahrrad, E-Scooter, Pedelec, Segway, Hoverboard, ... – In den letzten Jahren sind immer
338 neue Innovationen der Fortbewegung auf den Markt gekommen. Gemeinsam ist ihnen der
339 problematische Umgang durch den deutschen Gesetzgeber. Waren Elektroroller zu Beginn des
340 Jahres noch gar nicht legal einsetzbar, wurden sie im Juni vergleichsweise stark reglementiert für
341 den deutschen Verkehrsraum zugelassen. Europaweit gibt es unterschiedliche Regelungen –
342 Probleme & Verwirrung für Hersteller*innen und Verbraucher*innen werden so nicht ausbleiben.

343 So sehr eine Befreiung von der Führerscheinplicht für die meisten dieser Elektrokleinstfahrzeuge
344 zu begrüßen ist, umso mehr scheiden sich die Geister an der Begrenzung der
345 Maximalgeschwindigkeit. Die maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit wird voraussichtlich 20
346 km/h betragen, im Nachbarland Österreich werden es 25 km/h, in den USA sogar bis zu 32 km/h.
347 Erscheint eine Abstufung nach Alter der*s Fahrer*in und unterschiedlichen Nutzungsorten –
348 Fußgänger*innenzone, Fußweg, Radweg, oder Straße – sinnvoll, ist eine pauschale Begrenzung
349 der Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h sehr konservativ. Um die multimodalen Verkehrskonzepte
350 sinnvoll unterstützen zu können, wäre es besser sich an den Grenzwerten aus der USA oder
351 zumindest unseren europäischen Nachbarn zu orientieren. Gegebenenfalls kann für das Führen
352 von Kleinstfahrzeugen mit höheren Geschwindigkeiten zusätzlich ein Mofa-Führerschein
353 notwendig sein.

354 Die ersten Erfahrungen mit kommerziellen Anbietern im Elektrokleinstfahrzeuge-Bereich sind
355 leider nicht besonders positiv. Getrieben vom schnellen Geld, haben diese weder auf
356 Nachhaltigkeit noch ausgereifte Konzepte gesetzt: Abstellen auf ungeeigneten Flächen, sehr
357 kurze Akkulaufzeiten, Transport mit Verbrennungsmotoren zur Ladestation, hohe Preise, geringe
358 Verkehrssicherheit, kurze Lebensdauer, Ausbreitung in Großstädten, ... Nichtsdestotrotz können
359 Elektrokleinstfahrzeuge in Verbindung mit Sharing-Konzepte insbesondere für den

Antrag 02

360 innerstädtischen Verkehr und zur Überwindung der letzten Meile oder als eigenständiges
361 Verkehrsmittel einen wichtiger Grundpfeiler bilden.

362 In kommunaler Trägerschaft können diese Konzepte auch in kleineren Städten umgesetzt werden.
363 Verbunden mit langlebigeren Geräten, Ladestationen für private und geteilte Fahrzeuge und
364 umgewidmeten Verkehrsraum ist die Technologie nicht vorschnell abzuschreiben.

365 **Das gute alte Fahrrad**

366 Um den Radverkehr ansprechender zu gestalten, müssen verschiedene Maßnahmen ergriffen
367 werden. Die Stadt und ihre Straßen müssen an das Rad angepasst werden, damit
368 Radfahrer*innen sicher und gleichberechtigt am Verkehr teilnehmen können. In die beide
369 Richtungen freigegebene Einbahnstraßen und Überholverbotschilder zum Schutz von
370 Radfahrer*innen an engen Stellen sind erste richtige Schritte. Die Kommunen müssen sich hier
371 an neuen, wenn auch kleinen, Konzepten orientieren, wie bspw. grüne Wellen bei
372 Ampelschaltungen angepasst auf Fahrradgeschwindigkeiten und grüne Pfeile für Radfahrende.
373 Insgesamt sind die Kommunen in der Pflicht einen zusammenhängenden und engmaschigen
374 Radverkehrsplan zu erstellen.

375 Ein ÖPNV ist nur so gut, wie seine Einbindung von Radfahrenden. Hier gilt es nicht nur
376 Pendler*innen-freundliche Radstellplätze an Bahnstationen zu schaffen, sondern auch eine
377 einfache und komfortable Mitnahme zu gewährleisten, bspw. durch Multifunktionsabteile für
378 Fahrräder, Rollstühle und Kinderwägen.

379 Als wichtiges Transportmittel der Zukunft, mit zunehmendem Anteil an Paket- und Logistikdiensten,
380 sind Lastenräder eine sinnvolle Alternative. Mit zusätzlicher elektrischer Unterstützung können
381 auch erhebliche Mengen an Gütern umweltfreundlich und platzsparend transportiert werden.
382 Deswegen müssen nicht nur Radwege in ihrer Breite angepasst werden, sondern eine
383 Anschaffung sollte durch entsprechende Förderprogramme vereinfacht werden.

384 **Digital first?**

385 Eine der größten Chancen in der Mobilität der Zukunft bildet die Digitalisierung. Multimodale
386 Konzepte werden noch flexibler und können auf kurzzeitige Einflüsse wie Verfügbarkeitsmangel
387 oder Streckensperrungen reagieren. Mit automatisierten Routenberechnungen kann zu jedem
388 Zeitpunkt – unter Beachtung städtebaulicher Planungen – stets die ökologischste und schnellste
389 Route gefunden werden. Mobilitätsträger müssen dazu verpflichtet werden, von ihnen erhobene
390 Routing-Daten anbieterübergreifend zur Verfügung zu stellen. Dies muss unter Zugrundelegung
391 unter den strengen Datenschutzprinzipien der Datenvermeidung & Datensparsamkeit geschehen
392 – insbesondere die massenhafte Erstellung öffentlich zugänglicher und personalisierter
393 Aufenthaltsprofile muss verhindert werden, indem personenbezogene Daten nicht geteilt und
394 bestenfalls gar nicht erhoben werden.

395 Einen weiteren großartigen Aspekt der digitalen Mobilität bildet das autonome Fahren, sei es beim
396 geteilten Auto, beim Bus oder beim Fernzug. Die Chancen sind riesig bzgl. Qualität,
397 Geschwindigkeit, Sicherheit, Kosten & Verfügbarkeit. Von politischer Seite muss zügig ein
398 gesetzlicher Rahmen geschaffen werden, der das autonome Fahren europaweit einheitlich regelt
399 und ermöglicht. Dabei gilt es technische Möglichkeiten, Haftungsfragen und Gefahren auszuloten:

Antrag 02

- 400 • Wenn es auch häufig herangeführt wird, ist eine Aufhebung der Netzneutralität für den
401 sicheren autonomen Verkehr in keiner Weise notwendig und bringt auch keine
402 nennenswerten Vorteile.
- 403 • Obwohl es bei komplexen Systemen schwierig ist, ist völlig klar, dass Hersteller*innen für
404 ihre Produkte garantieren und haften müssen. Das heißt bei Unfällen müssen versagende
405 Komponenten gefunden werden, zugehörige Hersteller*innen zur Verantwortung gezogen
406 werden und die identifizierten Komponenten optimiert werden. In der Regel wird es dabei
407 um fahrlässige Handlungen gehen.
- 408 • Die Welt besteht nicht nur aus Trolley-Problemen. In der realen Praxis kommen sie
409 praktisch nicht vor. Die Vorteile bei der sonstigen Unfallvermeidung überwiegen die
410 Nichtentscheidbarkeit dieser Probleme derart, dass sie den Vormarsch der autonomen
411 Mobilität nicht bremsen sollten.
- 412 • An autonomen Fahrzeugen hängen Leben. Es handelt sich also um eine besonders
413 kritische digitale Infrastruktur. Es ist somit gesetzlich sicherzustellen, dass gewisse IT-
414 Sicherheitsmindeststandards eingehalten werden: von eigenen Sensoren gemessene
415 Daten haben eine höhere Relevanz als externe empfangene Daten, Multimedia-Systeme
416 sind von fahrzeugrelevanten Systemen strikt zu trennen, Updates dürfen nur in
417 „sicherer“ Umgebung nach umfangreicher Testung eingespielt werden.
- 418 • Arbeitskräfte in dadurch obsolet werdenden Arbeitsverhältnissen müssen angemessene
419 Folgebeschäftigungen erhalten.

420 Trotz der großen Vorteile der digitalen Mobilität beinhaltet gerade die kaum vermeidbare
421 Erfassung von Geo- und Bewegungsdaten im Rahmen der Digitalisierung der Mobilität große
422 Gefahren. Faktisch wird klar, wer – wann – wo – mit wem – wie lang unterwegs war. Trotz der
423 gegebenen Schwierigkeiten müssen Konzepte entwickelt werden, die weiterhin die anonyme,
424 freie und unabhängige Fortbewegung durch den öffentlichen Raum ermöglichen – nur die
425 Codierung mit einem Pseudonym bringt hier keine Vorteile. Unterstützend wirken dabei Abo- oder
426 Flatrate-Modelle, da so keine zeitscharfe Abrechnung von Mobilitätsleistungen notwendig wird.
427 Wichtig ist nur, wo sich die jeweiligen Fahrzeuge befinden und ob sie gerade verliehen sind. Nicht
428 relevant ist, wer sie benutzt hat – es erfolgt also keine Personenprüfungen, sondern eine
429 Berechtigungsprüfung.

430 **Fazit**

431 Unsere Mobilität wächst und sie steht vor Herausforderungen – allerdings sind diese lösbar! Die
432 Zukunft der klimaneutralen Mobilität baut auf gemeinsam genutzten Verkehrsmitteln und
433 gesellschaftlicher Teilhabe auf – gemeinsam klassisch in Bus und Bahn oder modern durch
434 Sharing-Konzepte.

435 Folgende Ziele & Maßnahmen müssen zwingend Teil eines Konzepts für die Mobilität der Zukunft
436 sein:

- 437 • Sehr viel emissionsärmere Mobilität,
 - 438 • Verursacher*innengerechte Abgabe für Schadstoff Emittenten,
 - 439 • Verhinderungen zusätzlicher Versiegelung durch Verkehr, Freigabe von Versiegelung
440 durch den Rückbau von Straßen bzw. effizientere Nutzung von versiegelten Flächen von
441 gemeinschaftlich genutzten Verkehrsträgern, insbesondere durch Schienenverkehr,
 - 442 • Förderung & Ausbau europaweiter Mobilität, insbesondere im Schienenverkehr
-

Antrag 02

- 443 • Straßennutzungsgebühren für Fernbusse,
- 444 • Rückbau von direkten und indirekten klimaschädlichen Subventionen,
- 445 • Finanzielle Ausstattung und Förderung von multimodalen Verkehrskonzepten,
- 446 • die Verringerung des Verkehrsraums für den motorisierten Individualverkehr zu Gunsten
- 447 von anderen Verkehrsträgern und Sharing-Konzepten,
- 448 • Anbindung des ländlichen Raums, in Verbindung mit großflächigen &
- 449 grenzüberschreitenden Verkehrsverbänden
- 450 • Sozialer Ausgleich und transparente Preissysteme für Personenverkehr,
- 451 • Förderung & Zulassung von innovativen Verkehrsträgern, wie zurzeit
- 452 Elektrokleinstfahrzeuge,
- 453 • Schaffung eines gesellschaftlichen, technologischen & rechtlichen Rahmens für autonome
- 454 Fahrzeuge und
- 455 • Sicherung der anonymen, freien und unabhängigen Fortbewegung in der digitalisierten
- 456 Welt.

Antrag 03

Antragssteller: OV Dresden-Pieschen

1 **Bodenspekulation in Dresden bekämpfen! – Voraussetzungen zur**
2 **Einführung der Grundsteuer C schaffen**

3 *Der Unterbezirksparteitag der SPD Dresden möge beschließen und an die SPD-Stadtratsfraktion*
4 *weiterleiten:*

5 Die Dresdner Stadtverwaltung wird aufgefordert, in den nächsten Jahren die notwendigen
6 rechtlichen und organisatorischen Voraussetzungen zu schaffen, um die neue Grundsteuer C ab
7 dem Jahr 2025 auch in Dresden erheben zu können. Dies umfasst insbesondere die genaue
8 Bezeichnung aller baureifen Grundstücke, die Begründung sowie die Ausweisung der Gebiete mit
9 besonderem Wohnraumbedarf und der Vorschlag für einen geeigneten Hebesatz. Dieser Prozess
10 ist eng mit dem Freistaat Sachsen abzustimmen, sofern dieser von der Länderöffnungsklausel für
11 die Grundsteuer Gebrauch machen sollte.

12 **Begründung**

13 Gerade in Dresden als wachsende Stadt sind die Boden- und Baulandpreise in den letzten Jahren
14 massiv gestiegen. Diese Entwicklung verteuert nicht nur die dringend notwendige Schaffung
15 zusätzlicher Wohnungen, sondern begünstigt auch die Spekulation. Grundstückseigen-
16 tümer*innen lassen in einigen Fällen baureife Grundstücke gezielt unbebaut und schöpfen durch
17 zeitversetzten Kauf bzw. Verkauf die eintretende Wertsteigerung ab. Für die Stadt Dresden und
18 ihre Einwohner*innen entsteht in solchen Fällen kaum ein gesellschaftlicher oder wirtschaftlicher
19 Mehrwert.

20 Um dieser Entwicklung etwas entgegenzusetzen, hat die Koalition aus CDU/CSU und SPD im
21 Bund 2019 das „Gesetz zur Änderung des Grundsteuergesetzes zur Mobilisierung von baureifen
22 Grundstücken für die Bebauung“ beschlossen. Dieses gibt den Kommunen in „Gebieten mit
23 besonderem Wohnraumbedarf“ die Möglichkeit, ab dem Jahr 2025 neben der bestehenden
24 Grundsteuer A und B eine neue Grundsteuer C zu erheben. Damit können baureife Grundstücke
25 mit einem abweichenden (höheren) Hebesatz besteuert werden. Kommunen können dadurch
26 nicht nur eine neue Einnahmenquelle erschließen, sondern in erster Linie Wohnungsbau
27 attraktiver und Bodenspekulation unattraktiver machen.

Antrag 04

Antragsteller*in: Jusos Dresden

1 **Nur hochwertige Arbeitsverhältnisse garantieren eine hochwertige** 2 **Gesundheitsversorgung in Sachsen**

3 *Der Unterbezirksparteitag möge beschließen und an den Landesparteitag und die*
4 *Landtagsfraktion weiterleiten:*

5 Wir fordern ein grundsätzliches Umdenken im Personalmanagement privater und öffentlicher
6 Gesundheitseinrichtungen. Zur Sicherung einer hochwertigen Gesundheitsversorgung müssen
7 für alle Heilberufe (Pflege, Physiotherapie, Psychotherapie, Ergotherapie, ...) gesetzlich
8 verbindliche Personalschlüssel verankert werden, die den individuellen Versorgungsaufwand in
9 den verschiedenen stationären Bereichen berücksichtigen – ganz gleich ob im Krankenhaus, im
10 Pflegeheim oder im betreuten Wohnen. Die Arbeitsverhältnisse müssen zudem dahingehend
11 weiterentwickelt werden die Wochenarbeitszeit zu reduzieren und gleichzeitig die Vergütung zu
12 erhöhen. Nur so werden diese für unsere Gesellschaft essenziellen Berufe im Gesundheitswesen
13 auf lange Sicht attraktiv bleiben.

14 **Begründung**

15 Die Angehörigen aller Gesundheitsberufe stecken in einer tiefen Krise. Die Attraktivität der Berufe
16 hat ein Allzeittief erreicht. Professionell Pflegende arbeiten bis zur vollständigen psychischen und
17 physischen Erschöpfung. Physio- und Ergotherapeut*innen sind gehaltstechnisch maximal
18 benachteiligt. Psychotherapeut*innen in Ausbildung werden nicht einmal bezahlt, sondern
19 erhalten lediglich eine „Aufwandsentschädigung“ für ihre Tätigkeit. Ungeachtet der miesen
20 Bezahlung hat sich die Arbeitswirklichkeit im Gesundheitssystem in den letzten Jahren massiv
21 verändert. Höhere Fallzahlen, eine Maximierung von Bettenbelegungen und immer individuellere
22 und komplexere Behandlungsansätze erhöhen das Stressniveau immens.

23 Bezüglich der Personalsituation lässt sich folgendes festhalten. Die von BM Jens Spahn zum
24 1.1.2019 eingeführten Pflegeschlüssel, die nur für ausgewählte Bereiche einer Klinik gelten,
25 entfalten keine positiven Effekte in der Verbesserung der Versorgungsqualität, führen aber zu
26 einer zerstörerischen Sogwirkung: Personal wird aus nicht betroffenen Bereichen abgezogen, um
27 die Gesetzesvorgaben zu erfüllen. Darunter leidet in der Folge die Versorgung von Patient*innen
28 in den anderen Bereichen – abgesehen davon orientieren sich die Schlüssel derzeit an einem
29 Mindeststandard, der nur für 25% aller Kliniken in Deutschland überhaupt eine personelle
30 Verbesserung bedeutet.

31 In einem ersten Schritt müssen deshalb verbindliche Personalschlüssel für alle Bereiche
32 eingeführt werden. Beispielsweise sollte auf einer Intensivstation eine Pflegefachkraft maximal 2
33 Patienten versorgen müssen, auf Normalstationen nicht mehr als 8. Der zusätzlichen Komplexität
34 der Versorgung von älteren Menschen im Alters- und Pflegeheim muss dabei ebenso Rechnung
35 getragen werden wie den besonderen Ansprüchen von Kindern und Jugendlichen. Analog
36 müssen solche Schlüssel in anderen Berufsgruppen erarbeitet werden.

37 Weiterhin muss die tarifvertraglich festgesetzte Wochenarbeitszeit schrittweise auf 32 Stunden
38 reduziert werden, um ausreichende Möglichkeiten zur Regeneration zu schaffen. Als

SPD Unterbezirk Dresden
Ordentlicher Unterbezirksparteitag
01. Februar 2020

Neues Rathaus Dresden, Dr.-Külz-Ring 19
01067 Dresden
Plenarsaal

Antrag 04

- 39 Einstiegsgelalt sollte in allen nicht-akademischen Berufsgruppen ein Zielwert von 35.000 € als
40 Jahresbruttoeinkommen angestrebt werden.

Antrag 05

Antragsteller: OV Dresden-Neustadt

1 **Finanzielle und strukturelle Förderung von lokalem Journalismus** 2 **ermöglichen**

3 *Der Unterbezirksparteitag möge beschließen und an die SPD-Stadtratsfraktion weiterleiten:*

- 4 1. Die SPD Dresden setzt sich dafür ein, dass zukünftig die kontinuierliche strukturelle und
5 finanzielle Förderung von Lokaljournalismus auf Stadtebene durch die Landeshauptstadt
6 Dresden – ähnlich wie bei der Kulturförderung - ermöglicht wird. Die Förderung soll zum Ziel
7 haben, unabhängigen und kritischen lokalen bzw. kommunalpolitischen Journalismus,
8 insbesondere von freien Journalist*innen, zu ermöglichen und zu stärken. Dabei sollen sowohl
9 inhaltliche/journalistische Arbeit als auch eine relevante Reichweite gefördert werden.
- 10 2. Die SPD Dresden beruft eine Arbeitsgruppe zum Erstellen eines Konzepts für ein
11 Förderprogramm/Förderrichtlinie bzgl. des Lokaljournalismus. Diese Arbeitsgruppe soll
12 möglichst aus fachkundigen Genoss*innen sowie beratenden Medien-/Journalismus-Experten
13 bestehen.
- 14 3. Auf Basis des erarbeiteten Konzepts setzt sich die SPD-Stadtratsfraktion dafür ein, dass der
15 Stadtrat das Förderprogramm bzw. die Förderrichtlinie beschließt. Da eine solche
16 lokale/kommunale Journalismusförderung durchaus bundes- und landesweiten
17 Modellcharakter entwickeln kann, möge sich die SPD Dresden auch dafür einsetzen, dass
18 sich der Freistaat Sachsen und der Bund neben der Stadt Dresden ebenfalls als
19 Fördermittelgeber engagieren.

20 **Begründung**

21 Die Medienlandschaft befindet sich in einem tiefgreifenden Umbruch. Seit Jahren haben
22 Zeitungsverlage durch die Abwanderung von Anzeigenbudgets in den Online-Bereich mit
23 sinkenden Auflagen und schwindender Reichweite zu kämpfen. Das wiederum wirkt sich sehr
24 stark auf die Funktion und Stärke der sogenannten „vierten Gewalt“ aus, die eine politische
25 Meinungsbildung und öffentliche Diskussion über politische Geschehnisse oftmals erst ermöglicht.
26 Dabei ist in den heutigen Zeiten, die geprägt sind von Populismus und boulevardesker
27 Überspitzung sowie wirtschaftlicher Abhängigkeit, ein unabhängiger Journalismus notwendiger
28 und gewollter denn je.

29 Deutschland steht zwar nicht vor einem Untergang der Presselandschaft. Aber betrachtet man die
30 einzelnen (geografischen) Ebenen von Medien und Journalismus, so ist es insbesondere um die
31 „vierte Gewalt“ auf lokaler bzw. kommunaler Ebene nicht gut bestellt. Themen mit bundesweiter
32 Relevanz werden noch ausreichend und vielfältig von den sogenannten Leitmedien bearbeitet
33 und publiziert (von z.B. Der Zeit, Spiegel, Süddeutsche, öffentlich-rechtliche Sender). Relevante
34 und auch unbequeme Themen auf Landesebene finden noch ihren Platz in den Mantelredaktionen
35 der Tageszeitungen oder in den öffentlich-rechtlichen Landessendern (z.B. mdr). Aber auf Stadt-
36 bzw. kommunaler Ebene ist es um unabhängigen, unkonventionellen Journalismus zunehmend
37 schlecht bestellt. Dies trifft auch auf Dresden als Landeshauptstadt zu.

38 Die traditionellen Lokalzeitungen bzw. deren Redakteure können Themen aufgrund des
39 finanziellen Drucks bzw. schrumpfender Ressourcen nicht oder nicht ausreichend aufnehmen.
40 Auch andere lokale Medien, ganz gleich ob Print oder online – vom Stadtmagazin über die

Antrag 05

41 Stadtteilzeitung bis zum Blog, können diese journalistische Lücke nicht schließen: Sie arbeiten
42 entweder werbefinanziert, was zu inhaltlichen Abhängigkeiten führt. Oder sie versuchen lokal mit
43 Verkaufstiteln und/oder spendenbasiert arbeitsfähig zu sein, was aber langfristig nie oder nur
44 temporär sowie nur bei hoher Selbstaussbeutung quasi ehrenamtlich „funktioniert“. Allen, auf
45 professionellem Niveau berichtenden Medien ist dann meist gemeinsam, dass die finanzielle
46 Lösung hinter der Bezahlschranke gesucht wird. Was aber wiederum zu schwindender Reichweite
47 und somit zu schrumpfenden Einnahmen führt.

48 Kurz: Wie auch in anderen Kommunen besteht auch in Dresden die reale Gefahr, dass
49 insbesondere kommunalpolitische und vor allem „unbequeme Themen“ (Stichwort: Abhängigkeit
50 von Anzeigenkunden) immer weniger ihren Weg in die Presse bzw. an die Öffentlichkeit finden.
51 Man muss nicht lange darüber nachdenken, dass eine solche Entwicklung nichts Gutes für eine
52 lebendige städtische/kommunale Demokratie bzw. Gesellschaft bedeutet.

53 Um diesem Problem zu begegnen braucht es eine gut überlegte Förderung von lokalem
54 Journalismus. Diese Förderung in finanzieller und auch struktureller Hinsicht würde es für
55 Journalisten und Redaktionen ermöglichen, den finanziellen Druck zu verringern bzw. inhaltliche
56 Abhängigkeiten auszuschließen. Was einer ausgewogenen, vielfältigen und lebendigen
57 Presselandschaft in Dresden sehr zu Gute kommen würde – und damit auch der demokratischen
58 Kultur in der Stadt.

59 Stichwort Kultur: Im Bereich der Kultur (von Theater über Musik bis Kunst und Literatur) sind
60 entsprechende Förderprogramme vor allem auf kommunaler Ebene gang und gäbe. Der Grund
61 liegt natürlich auf der Hand: Ohne öffentliche Förderung (sei es projektbezogen oder institutionell)
62 würde es z.B. in Dresden kein Schauspielhaus, keine Ostrale, keine Jazztage oder kein
63 Literaturfestival geben – oder anders: keine bezahlbaren Eintrittspreise für diese Veranstaltungen.
64 Gleichzeitig sind die hier genannten und geförderten Kulturbeispiele unabhängig in ihrer
65 Programmplanung und Ausrichtung.

66 Warum sollte es also nicht möglich sein, auch unabhängigen und kritischen Journalismus auf
67 kommunaler Ebene zu fördern? Bisher ist eine solche Förderung von journalistischen
68 Projekten/Redaktionen und von Journalist*innen selbst nicht möglich bzw. in der Praxis nur durch
69 Umwege oder Scheinprojekte erreichbar. Es wäre angesichts der lokalen Medienentwicklung in
70 den letzten Jahren an der Zeit, dies zu ändern. Und nicht zuletzt hätte Dresden durch eine
71 kommunale Journalismus-Förderung die Chance, medial eine bundesweite Vorreiterrolle
72 einzunehmen – im Sinne der Stärkung der „vierten Gewalt“.

SPD Unterbezirk Dresden
Ordentlicher Unterbezirksparteitag
01. Februar 2020

Neues Rathaus Dresden, Dr.-Külz-Ring 19
01067 Dresden
Plenarsaal

Antrag 06

Antragssteller*in: Jusos Dresden

1 **Ende des MusiklehrerInnenprekariats – Honorarverträge untersagen,**
2 **gute Bezahlung ermöglichen**

3 *Der Unterbezirksparteitag möge beschließen und an den Landesparteitag der SPD Sachsen*
4 *weiterleiten:*

5 Honorarverträge zwischen Musiklehrer*innen und Musikschulen bei Lehre von Klient*innen sind
6 zu unterbinden, sofern die Musiklehrer*innen mehr als einmal die jeweiligen Personen
7 unterrichten. Bisherige Arbeitsverhältnisse zwischen diesen drei Parteien sind in ein reguläres
8 Teilzeit- oder Vollzeitmodell zu überführen und der Mittelaufwand für den Unterricht ist den
9 Musiklehrer*innen zu erstatten. Die SPD Sachsen möge dafür geeignete gesetzliche Regelungen
10 finden.

Antrag 07

Antragssteller: OV Dresden-Plauen

1 **Klimaschutz und Folgen des Braunkohleausstieges**

2 *Der Unterbezirksparteitag möge beschließen und an den SPD Landesparteitag weiterleiten:*

3 **Grundsätze zum Klimaschutz und den Folgen des Braunkohleausstieges**

4 **Präambel**

5 Ohne Gerechtigkeit ist kein Frieden, ohne Frieden kein Klimaschutz, ohne Klimaschutz kein
6 Frieden und ohne Frieden keine Gerechtigkeit möglich.

- 7 ● Die SPD betrachtet den Klimaschutz als vordringlichste globale Aufgabe der Menschheit.
- 8 ● Die SPD setzt sich für die wirksame, verursachergerechte Bepreisung von Treibhausgas-
- 9 Emissionen ein.
- 10 ● Die SPD strebt einen schnellstmöglichen Ausstieg aus der Kohleverstromung an.
- 11 ● Die SPD setzt sich für eine vollständige erneuerbare Energieversorgung im europäischen
- 12 Kontext ein.
- 13 ● Die SPD tritt für eine dezentrale Energieversorgung ein.

14 **Der menschengemachte Klimawandel zwingt die Industrienationen zum Handeln**

15 Die Veränderungen des globalen Klimas sind evident. Der Einfluss menschlichen Handelns
16 insbesondere durch den steigenden Ausstoß von Treibhausgasen seit der Industrialisierung bis
17 heute ist unbestreitbar. Auf absehbare Zeit kann der vorindustrielle Zustand jedoch nicht
18 wiederhergestellt werden. Die Auswirkungen des Klimawandels auf unsere Umwelt sind deshalb
19 nicht mehr zu verhindern. Derzeit beschleunigt sich der Klimawandel. Die Lebensbedingungen
20 verändern sich deshalb dramatisch, negative Folgewirkungen nehmen zu. So verursacht der
21 Betrieb des Braunkohle-Kraftwerkes Jänschwalde jährlich Schäden für Gesundheit und Umwelt
22 von rund 2 Mrd. Euro, Boxberg immerhin noch 1 Mrd. Euro. In einigen Regionen der Welt steht
23 der Fortbestand menschlicher Zivilisation auf dem Spiel. Wenn der Mensch durch die
24 Anreicherung der Atmosphäre mit Treibhausgasen diese verursacht, hat er es auch in der Hand
25 sie zu bremsen und aufzuhalten. Den Industrienationen kommt dabei die größte Verantwortung
26 zu. Sie haben die Atmosphäre bereits mit Klimagasen angereichert und gehören aktuell auch zu
27 den Ländern mit den höchsten Pro-Kopf-Emissionen von CO₂-Äquivalenten (CO₂Äq.). So lag
28 Deutschland 2017 mit einem Ausstoß von rund 11 tCO₂Äq./Jahr pro Kopf deutlich über dem EU-
29 Durchschnitt (8,4 tCO₂Äq./Jahr) und mehr als doppelt über dem globalen Durchschnitt (5
30 tCO₂Äq./Jahr). Die negativen Auswirkungen des Klimawandels zwingen zum Handeln.

31 **Klimaschutz & Gerechtigkeit**

32 Unter dem Begriff des Klimaschutzes werden alle Maßnahmen zusammengefasst, die den
33 menschlichen Einfluss auf das Klima und somit die negativen Auswirkungen verringern. Der
34 Klimaschutz ist in seiner Komplexität und Allumfassendheit die wohl vordringlichste Aufgabe der
35 Menschheit. So fallen mittelbar auch sämtliche pazifistischen und gerechtigkeitsorientierten
36 Bemühungen darunter. Es ist also nur gerecht, dass Industrienationen beim Klimaschutz
37 vorangehen.

Antrag 07

38 Unsere Lebensweise in Mitteleuropa strahlt in andere Regionen aus, teilweise auch in Regionen,
39 denen unsere Lebensweise als erstrebenswert und vorbildlich gilt. Wenn es gelingt, dass
40 Deutschland oder Europa trotz oder gerade wegen klimaschützender Maßnahmen weiter
41 wirtschaftlich erfolgreich und lebenswert bleiben, strahlt das auch in andere Regionen aus und
42 dient als Ansporn, selbst aktiv zu werden. Andererseits ist nachgewiesen, dass mit steigenden
43 Haushaltseinkommen auch die klimaschädlichen Emissionen steigen. Klimaschutz bietet somit
44 große Chancen auch für mehr Gerechtigkeit und eine friedliche Welt zu sorgen.

45 *Die wirksame Verknüpfung des Klimaschutzes mit dem Solidaritätsgedanken ist ein zentrales*
46 *Anliegen unserer Partei.*

47 Ein effektiver Klimaschutz ist nur mit einem Gesamtkonzept insbesondere für den Energiesektor
48 möglich, das auch konsequent umgesetzt wird. Dieses Konzept muss auf allen Gebieten vorsehen,
49 dass bestehende staatliche Steuerungsinstrumente hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf das Klima
50 untersucht und im Sinne des Klimaschutzes korrigiert, gegebenenfalls abgeschafft oder
51 umgekehrt werden. Zu einem sozial gerechten Klimaschutzkonzept gehören insbesondere:

- 52 1. Bepreisung von Treibhausgasemissionen (Verursacherprinzip)
- 53 2. schrittweise, aber konsequente Abkehr von fossilen Energieträgern
- 54 3. Ausbau erneuerbarer Energien
- 55 4. Energiespeicherung
- 56 5. Energieverteilung
- 57 6. Energieeinsparung & -effizienz
- 58 7. Ausschöpfung der Klimaschutz-Potenziale in Forst- und Landwirtschaft
- 59 8. Vermeidung, Kompensation bzw. Nutzung prozessbedingter Treibhausgas-Emissionen
- 60 9. Kommunikation und persönliches Verantwortungsbewusstsein

61 1. Bepreisung von Treibhausgasemissionen

62 Das wirksamste Element eines Klimaschutzkonzeptes ist die ausreichend hohe Bepreisung bzw.
63 die generelle Besteuerung der Emission von Treibhausgasen. Die steuerliche Lenkungswirkung
64 soll über sozial ausgleichende Rückzahlungen an die Bevölkerung zu einer Umverteilung von
65 oben nach unten sorgen.

66 *Wir treten für eine wirksame Bepreisung von Treibhausgasemissionen ein (CO₂-Steuer). Die*
67 *Einnahmen sollen direkt dazu verwendet werden, einkommensschwächere Haushalte finanziell*
68 *zu stärken.*

69 2. Abkehr von fossilen Energieträgern, insbesondere Kohle

70 Keine umweltpolitische Maßnahme polarisiert so sehr wie der Ausstieg aus der Kohleverstromung.
71 Als Ortsverein im Freistaat Sachsen liegt unser Fokus bei diesem Thema besonders auf den
72 ostdeutschen Kohleabbaugebieten. Notwendig ist der Ausstieg aus mehreren Gründen.

73 Braunkohleabbau erzeugt in den Abbauregionen:

- 74 • gravierende Landschaftsschäden (Verlust intakter Naturräume,
75 Grundwasserabsenkungen, Verlust von landwirtschaftlicher und forstlicher Nutzfläche)

Antrag 07

- 76 die nur mit viel Aufwand und auch nicht immer ausgeglichen bzw. rückgängig gemacht
77 werden können,
78 • das Ende alter Gemeinden, gewachsener sozialer Strukturen und kulturhistorischer
79 Stätten und Denkmäler,
80 • Ausstoß von Feinstaub und CO₂ durch den Abbaubetrieb selbst.
81 • Emissionen von CO₂, SO₂, Stickoxiden, Schwermetallen etc. durch die Verbrennung
82 und Verstromung

83 Die Kommission für Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung (sog. Kohlekommission)
84 empfiehlt spätestens bis zum Jahr 2038 aus der Kohleverstromung ausgestiegen zu sein. Nach
85 dem Pariser Klimaschutzvertrag von 2015 wäre sogar ein weltweiter Kohleausstieg bis 2030
86 notwendig. Zu erstreben bleibt deshalb ein Ausstieg zu einem früheren Zeitpunkt. Der einzig
87 legitime Grund, den Braunkohleabbau nicht sofort zu beenden, sind die sozialen Folgen für die
88 Region. Durch den Verlust von Arbeitsplätzen und den Mangel an alternativen Arbeitgeber*innen,
89 drohen Armut und letztlich ein Ausbluten der Region. Für eine nachhaltige wirtschaftliche und
90 soziale Stabilisierung der Region sind die Förderung von Unternehmensansiedelungen und
91 wohlgesetzte Subventionen im Rahmen einer landesplanerischen Stärkung zentraler Orte
92 ("Schrumpfungsplan") unabdingbar. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Ausbau der
93 erneuerbaren Energien auch in den Ausstiegsregionen zu neuen Arbeitsplätzen führen kann.

94 *Wir treten dafür ein, den Strukturwandel in den ostdeutschen Kohleregionen sozial gerecht und*
95 *konsequent so zu gestalten, dass der Abschluss des Kohleausstiegs möglichst schon vor 2038*
96 *gelingen kann. Der ostdeutsche Kohleausstieg darf dabei nicht durch Kohlestromimporte, z.B.*
97 *aus Polen kompensiert werden.*

98 3. Ausbau erneuerbarer Energien

99 Die Abkehr von fossilen Energieträgern erfordert den Ausbau erneuerbarer Energien, da
100 alternative Technologien entweder unkalkulierbare Risiken und Folgekosten bergen (z.B.
101 Kernkraft) oder bisher und in den nächsten Jahrzehnten noch keine Praxisreife absehbar ist (z.B.
102 Kernfusion). Dagegen ist die Energiegewinnung aus Windkraft, Photovoltaik, Solarthermie,
103 Wasser und Biomasse (insbesondere Holz in Verbindung mit Kraft-Wärme-Kopplung) praxisreif.
104 Bei der Bewertung der CO₂-Einsparungspotenziale ist der gesamte Lebenszyklus (Produktion,
105 Transport, Anlagenbau &-Betrieb, Rückbau) von auf erneuerbaren Energien beruhenden
106 Systemen einzubeziehen.

107 *Wir treten dafür ein, dass alle erneuerbaren Energien genutzt werden, die einen hohen Grad an*
108 *CO₂-Einsparpotenzialen bieten. Auch möglicherweise negative Auswirkungen auf die Umwelt*
109 *sind zu bewerten, transparent zu machen und angemessen beim Ausbau der erneuerbaren*
110 *Energien zu berücksichtigen.*

111 4. Energiespeicherung

112 *Wir treten dafür ein, dass hinsichtlich der Speicherung von elektrischer Energie neben Batterien*
113 *auch andere vielversprechende Technologien, v.a. die Wasserstoffzellentechnologie gefördert*
114 *werden.*

115 5. Energieverteilung

Antrag 07

116 *Wir treten für die Ausschöpfung der Potenziale von dezentraler Energiegewinnung ein. Diese*
117 *Form der Energiegewinnung schafft Arbeitsplätze, fördert bis zu einem gewissen Grad*
118 *Unabhängigkeit und eignet sich auch besonders für genossenschaftliche Formen der*
119 *Energieerzeugung. Für die großindustrielle Erzeugung von erneuerbarer Energie und die*
120 *Deckung des Energiebedarfs von Großabnehmern ist die Verteilung (über Stromnetze)*
121 *mindestens im europäischen Maßstab zu denken.*

122 6. Energieeinsparung & -effizienz

123 *Wir treten dafür ein, dass Energieeinsparung und Energieeffizienz in allen Produktionsprozessen*
124 *und Lebensbereichen ein Leitmotiv werden.*

125 7. Ausschöpfung der Klimaschutz-Potenziale in Forst- und Landwirtschaft

126 Die Primärproduktion von Nahrungsmitteln, nachwachsenden Rohstoffen und Biomasse für die
127 Energiegewinnung findet überwiegend in ländlichen Regionen statt. In Sachsen werden dafür
128 rund 80 % der Bodenfläche genutzt. Land- und Forstwirtschaft haben deshalb für den Ausstoß
129 von Treibhausgasen im Produktionsprozess aber auch für die Speicherpotenziale in
130 verschiedenen Landnutzungssystemen eine sehr große Bedeutung. Durch die Förderung
131 regionaler Wirtschaftskreisläufe im Primärsektor, dem verarbeitenden Gewerbe und auch
132 regionaler Energiegewinnung werden durch den Ferntransport entstehende Emissionen verringert.
133 Außerdem sorgt die wirtschaftliche Tätigkeit im Primärsektor für Einkommen und sinnstiftende
134 Tätigkeit und ist damit ein entscheidender Schlüssel zur Stärkung des ländlichen Raums.

135 *Wir treten dafür ein, die Klimaschutzpotenziale der Land- und Forstwirtschaft auszuschöpfen*
136 *und mit der Stärkung des ländlichen Raums zu verknüpfen.*

137 8. Vermeidung, Kompensation bzw. Nutzung prozessbedingter Treibhausgas-Emissionen

138 Nicht nur im energetischen Sektor fallen Treibhausgas-Emissionen an. Gerade im Industrie- und
139 Bau-Sektor fallen prozessbedingte Emissionen an. Diese müssen einerseits durch neue
140 Prozesse vermieden oder andererseits kompensiert, nachgenutzt bzw. abgeschieden werden.

141 Entsprechende wirtschaftliche Rahmenbedingungen sind zu schaffen.

142 9. Kommunikation

143 Die alle Bereiche umfassende Besteuerung der Treibhausgasemissionen kann Transparenz und
144 somit ein Bewusstsein in der Bevölkerung über die persönliche Verantwortung der Einzelnen
145 sowie der Industrie schaffen, dies schließt den verantwortungsvollen Umgang mit sonstigen
146 Ressourcen ein. Ohne dieses Bewusstsein läuft auch die klügste Klimapolitik ins Leere. Die dafür
147 nötige Informationsgrundlage soll sich neben der Besteuerung auch aus einer effektiven
148 Aufklärung und Produkttransparenz bilden.

149 *Wir treten für die stärkere Kommunikation und Aufklärung zu Klimaschutzmaßnahmen ein. Dabei*
150 *ist in den Vordergrund zu rücken, dass Klimaschutz zum Erhalt oder gar der Steigerung der*
151 *Lebensqualität beiträgt und in vielen Bereichen für mehr Gerechtigkeit sorgt.*

Antrag 08

Antragssteller*in: Jusos Dresden

1 **Die Würde(?) des Pfandes**

2 *Der Unterbezirksparteitag möge beschließen und an die SPD-Stadtratsfraktion weiterleiten:*

3 Die SPD Dresden setzt sich dafür ein, dass mehr Pfandablagemöglichkeiten wie z.B. Pfandringe
4 für Flaschen und Dosen unter anderem an Mülleimern in Dresden angebracht werden. Es soll sich
5 dabei um hochwertiges Material handeln, da sichergestellt werden muss, dass die
6 Ablagemöglichkeiten nicht leicht zu Bruch gehen. Der Stadtrat soll einen Prüfauftrag an die
7 Verwaltung senden, um festzustellen unter welchen Bedingungen Pfandablagemöglichkeiten
8 angebracht werden können ohne Fuß/Rad/Bahnverkehr zu beeinflussen bzw. zu behindern.

9 Nach besagtem Prüfauftrag soll es Bürge*innendialoge geben, um in einem regen Austausch zu
10 entscheiden wo genau diese Ablagemöglichkeiten angebracht werden sollen und wo nicht.

11 **Begründung**

12 Im Sommer an der Elbe noch ein Bier trinken oder auf dem Weg in die Uni noch eine Mate – und
13 weil man die leere Flasche nicht gern nach Hause oder zum nächsten Supermarkt mitnehmen will,
14 landet sie im oder besser am nächsten Mülleimer.

15 Landen die Flaschen nicht wieder im Pfandsystem, sondern im Müll, ist das nicht nachhaltig und
16 arme Menschen werden für ein paar Cent zum unwürdigen Griff in den Mülleimer gedrängt.

17 Dass Pfandsammeln für einige Menschen notwendig ist, um über die Runden zu kommen, ist
18 selbstverständlich ein Armutszeugnis unseres Sozialsystems und wir sollten nicht so tun, als ob
19 wir ansatzweise Probleme dieser Menschen lösen, wenn wir Pfand nicht in den Mülleimer
20 schmeißen, sondern daneben stellen.

21 Trotzdem erleichtern Pfandringe die Rückfuhr der Flaschen ins Pfandsystem und erinnern daran,
22 dass 25 ct Pfand nicht in Mülleimer gehören und sind daher ökologisch sinnvoll.

Antrag 09

Antragsteller: OV Dresden-Pieschen

1 **Hufwiesen als naturnahes Grünareal erhalten**

2 *Der Unterbezirksparteitag der SPD Dresden möge beschließen und an die SPD-Stadtratsfraktion*
3 *weiterleiten:*

4 Die Dresdner SPD spricht sich dafür aus, die Hufwiesen im Stadtteil Trachau als naturnahes
5 Grünareal fortzuentwickeln. Eine über den mit dem jetzigen Flächeneigentümer vereinbarten
6 Kompromiss von 2,4 Hektar hinausgehende Bebauung oder Umnutzung lehnen wir ab. Die
7 Hufwiesen bieten die wohl auch im stadtweiten Kontext seltene Möglichkeit, eine auf natürliche
8 Art und Weise gewachsene innerstädtische Grünfläche dauerhaft in kommunaler Hand zu sichern.
9 Der jetzt begonnene Prozess der Bürger*innenbeteiligung zur weiteren Gestaltung der Fläche
10 bietet viele Chancen, sollte aber den naturnahen Charakter des Gebiets nicht in Frage stellen. Die
11 Umgestaltung zu einem klassischen öffentlichen Park oder Nutzung für bauliche Anlagen des
12 Gemeinbedarfs lehnen wir ab.

13 Im Zuge des laufenden Bebauungsplanverfahrens setzen wir uns dafür ein, dass der vereinbarte
14 Flächenkompromiss tatsächlich eingehalten wird und die Eingriffe insbesondere in den
15 vorhandenen Waldbestand auf ein geringstmögliches Maß reduziert werden. Wir stehen zur im
16 Kompromiss vereinbarten Schaffung eines verdichteten Wohnreals auf einer kleineren Teilfläche,
17 mahnen aber trotzdem eine stadtteilangepasste Bauweise und eine gute soziale Durchmischung
18 an.

19 **Begründung**

20 Die insgesamt 13 Hektar umfassenden Hufwiesen im Dresdner Stadtteil Trachau weisen als
21 ehemals landwirtschaftlich genutztes Areal, das vor Jahrzehnten aufgegeben wurde und sich
22 seitdem weitestgehend ungestört entwickeln konnte, einen ganz besonderen Charakter auf.
23 Wichtige Themen wie Artenvielfalt, Naturerlebnis und gesundes Stadtklima werden hier ganz
24 konkret fassbar. Natur muss für alle Menschen erlebbar sein, nicht nur für gut Betuchte, die mit
25 ihrem Pkw ins Umland fahren. Da sich die Fläche derzeit noch nicht in öffentlichem Besitz befindet,
26 gab es trotz des hohen ökologischen Wertes und der Fluglärmproblematik in den letzten Jahren
27 immer wieder Anläufe für Bebauung des Areals.

28 Nach langem politischem Ringen konnte im Jahr 2018 – auch unter Beteiligung der SPD – ein
29 Kompromiss vereinbart werden, der die Bebauung einer Teilfläche von 2,4 Hektar für Wohn- und
30 Gewerbezone vorsieht. Die restliche Fläche soll hingegen in das Eigentum der Stadt Dresden
31 übergehen. Um diese politische Einigung auch rechtlich zu fassen, läuft gerade ein
32 entsprechendes Bebauungsplanverfahren. Leider überzeugen die vorgelegten Planungen noch
33 nicht vollständig und machen eine politische Positionierung notwendig.

Antrag 10

Antragssteller*in: Jusos Dresden

1 **Für die Gleichberechtigung: Elternzeit geht uns alle an**

2 *Der Unterbezirksparteitag möge beschließen und an den Landesparteitag und die*
3 *Landtagsfraktion weiterleiten:*

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

11 **Begründung**

12 Sowohl Männer als auch Frauen sind durch die praktischen Gegebenheiten der aktuellen
13 Elternzeitgesetzgebung benachteiligt. Durch den Mangel an Anreizen und die geringe Akzeptanz,
14 dass Väter längere Elternzeiten nehmen, werden tradierte Rollenbilder verfestigt und an die
15 nächste Generation weitergegeben. Väter haben dadurch weniger Chancen, die frühe
16 Entwicklung ihrer Kinder zu begleiten und aktiv zu gestalten. Mütter hingegen werden aufgrund
17 der bisher bestehenden praktischen Gegebenheiten und der gesellschaftlichen Erwartungen dazu
18 gedrängt, ihre berufliche Laufbahn auf Eis zu legen. Dadurch entsteht ein Ungleichgewicht in der
19 Beteiligung an der aktiven Erziehung der Kinder. Beide Elternteile erfahren dadurch Nachteile.
20 Zugleich stellt bei Bewerbungen die Erwartung potenzieller Arbeitgeber*innen, dass eine junge
21 Frau in absehbarer Zeit aufgrund eines unterstellten Kinderwunsches durch Mutterschutz und
22 Erziehungszeit ausfallen könnte und deswegen ein Mann (unbewusst) für die Arbeitsstelle
23 bevorzugt wird, eine weitere strukturelle Diskriminierung dar, die wir abschaffen müssen. Nur dann,
24 wenn der Ausfall von Männern und Frauen nach der Geburt eines Kindes gleich wahrscheinlich
25 ist, werden wir einen substanziellen Beitrag dazu leisten, den Gender Pay Gap
26 (Geschlechtereinkommenslücke) zu verkleinern. Gemäß Art. 3 (2) GG müssen wir die tatsächliche
27 Durchsetzung der Gleichberechtigung von Frauen und Männern fördern und auf die Beseitigung
28 bestehender Nachteile hinwirken. Der vorliegende Antrag beseitigt ein massives strukturelles
29 **Gleichberechtigungsproblem.**

Antrag 11

Antragssteller*in: Jusos Dresden

1 **Schluss mit ABCD-Waffen: Ächtung von Digitalwaffen**

2 *Der Unterbezirksparteitag möge beschließen und an den Landesparteitag der SPD Sachsen*
3 *sowie den Bundesparteitag der SPD weiterleiten:*

4 Nie wieder Krieg durch Deutschland. Das gilt auch im Internet. Daher lehnen wir den Einsatz von
5 digitalen Angriffswaffen konsequent, absolut und ohne Ausnahme ab. Digitale Angriffswaffen sind
6 im Sinne einer Zusatzvereinbarung zum Genfer Protokoll weltweit zu ächten.

7 Der Einsatz und das Vorhalten digitaler Waffen durch staatliche wie private Institutionen muss
8 strengstens untersagt und geahndet werden.

9 Digitale Angriffswaffen unterliegen im Vergleich zu bislang bekannten Kriegswaffen im
10 Besonderen dem Risiko der Proliferation – der unbeabsichtigten Weitergabe an Dritte. So
11 geschehen bei der Schadsoftware Wannacry, da digitale Angriffswerkzeuge ohne großen
12 Aufwand vervielfältigt werden können.

13 **Defensive IT-Sicherheitsstrategie**

14 Im digitalen Raum ist es erstmals theoretisch möglich, über rein defensive Maßnahmen
15 vollständige Sicherheit für alle zu erzeugen. Jegliche digitale Angriffswerkzeuge gefährden im
16 Gegensatz dazu immer die IT-Sicherheit für alle, da diese immer auf bewusst nicht geschlossenen
17 Sicherheitslücken in IT-Systemen basieren, anstatt diese zu schließen. Wir fordern daher eine
18 konsequente defensive IT-Strategie, die zum Ziel hat, Sicherheitslücken zu schließen, die
19 Bevölkerung im IT-Bereich zu qualifizieren und alle digitalen Geräte konsequent zu schützen.

20 Im gleichen Zug müssen staatliche Allmachtsfantasien von Kryptografie-Verboten, staatliche
21 Backdoors oder Rückangriffe über HackBacks dringend unterbunden werden. Es ist nicht möglich,
22 dass solche Werkzeuge existieren, ohne dass zusätzliche Angriffsvektoren für böswillige
23 Absichten existieren. Diese können damit niemals Teil einer defensiven IT-Sicherheitsstrategie
24 sein.

25 **Abgrenzung zum „Hacken“**

26 Von der Herstellung und dem Einsatz digitaler Waffen ist das bewusste oder unbewusste
27 Auffinden bzw. „erhacken“ von sicherheitsrelevanten Lücken in IT-Systemen abzugrenzen.
28 Verbunden mit einer Meldepflicht für gefundene Sicherheitslücken ist dies ein Dienst im Sinne der
29 Zivilcourage und muss fester Bestandteil einer defensiven IT-Sicherheitsstrategie sein. Dies zieht
30 eine entsprechende Anpassung des „Hacker-Paragraphen“ §202c StGB nach sich.

Antrag 12

Antragssteller*in: Jusos Dresden

1 **Böllerfreies Dresden**

2 *Der Unterbezirksparteitag möge beschließen und an die SPD-Stadtratsfraktion weiterleiten:*

3 Im Dresdner Stadtgebiet soll es verboten sein, privates Feuerwerk (Kategorie F2) abzubrennen.
4 Stattdessen sollen ein professionelles Feuerwerk oder Alternativen wie Laser- oder
5 Drohnenshows durch die Stadt durchgeführt werden.

6 Dadurch reduzieren wir die Schadstoffbelastung der Stadt, welche durch privates Feuerwerk zum
7 Silvesterabend absurd hoch ist. Zusätzlich schützen wir unsere Bürger*innen vor schweren
8 körperlichen Schäden durch sich selbst oder andere. Ein Verbot trägt zum Schutz der Umwelt,
9 Gesundheit und der Tiere bei. Eine Show könnte zudem als Tourist*innenmagnet dienen. Durch
10 das Wegfallen der Reinigungskosten und weniger Einsätze von Polizei, Feuerwehr und
11 Rettungsdiensten wird zudem Geld gespart.

Antrag 13

Antragssteller*in: Jusos Dresden

1 **Gemeinsam besser wohnen**

2 *Der Unterbezirksparteitag möge beschließen und an die SPD-Stadtratsfraktion sowie*
3 *Landesparteitag und Landtagsfraktion weiterleiten:*

4 Die Wohnungsnot in den Großstädten ist vorhanden und wird noch weiter zu nehmen. Wir setzen
5 uns dafür ein, dass der innerstädtische Wohnungsbau stärker auf das gemeinsame Wohnen
6 fokussiert wird.

7 Die Antwort profitorientierter Wohnungsunternehmen auf Wohnungsmangel sind in der Regel
8 kleine und kleinste Wohnungen bis hin zum Micro-Appartment. Warum? Die Gewinnmargen sind
9 höher. Außerdem werden sich Mieter*innen auf Grund des unpersönlichen Wohnens weniger
10 organisieren. Dabei liegen die Nachteile auf der Hand: Verschwendete Wohnfläche in Form von
11 vielfach installierten Kleinstküchen-/bädern und die Vereinsamung der Bewohner*innen. Anstatt
12 funktionale Räume gemeinsam zu nutzen und frei werdende Flächen für gemeinschaftliche,
13 wohnliche Räume zu nutzen, werden die Mieter*innen in immer kleineren Zellen voneinander
14 separiert.

15 Warum sollten Wohngemeinschaften nicht auch nach Ausbildung und Studium eine sinnvolle
16 Alternative zum angespannten Wohnungsmarkt sein? Bedarf und Interesse an Senior*innen- oder
17 Berufstätigen-WGs steigen. Das Angebot jedoch nicht.

18 Über Bebauungspläne und den Neu- bzw. Umbau durch kommunale Wohnungsgesellschaften
19 sowie Förderprogramme auf Landes- und Bundesebene greifen wir in diese Fehlentwicklung ein,
20 um künftig größere, clusterfähige Wohnungen für Familien und Wohngemeinschaften stärker in
21 den Fokus zu nehmen. Förderung und Ausbau von Klein- und Kleinstwohnungen lehnen wir
22 jedoch ab.

Antrag 14

Antragssteller*in: Jusos Dresden

1 **Kinderarmut verhindern – Ehegattensplitting abschaffen!**

2 *Der Unterbezirksparteitag möge beschließen und an den Landesparteitag und den*
3 *Bundesparteitag weiterleiten:*

4 Wir fordern die Abschaffung des Ehegattensplittings. Stattdessen soll ein neues steuerrechtliches
5 Förderinstrument erarbeitet und eingeführt werden, dessen Ziel es sein muss, Kinderarmut zu
6 verhindern, und dass eine tatsächliche Entlastung von Familie, und nicht von Ehegemeinschaften
7 bewirkt. Dabei werden die Erziehungsberechtigten individuell besteuert und ein neuer steuerlicher
8 Entlastungsfaktor zugrunde gelegt, der sich anhand des Gesamthaltseinkommens der
9 Familie und der Zahl der Kinder berechnet. Dieser Faktor muss sicherstellen, dass Familien mit
10 einem geringen Gesamthaltseinkommen massiv gefördert werden, gleichzeitig soll die
11 Förderung von Familien mit hohem Gesamthaltseinkommen geringer ausfallen.
12 Alleinerziehende müssen zusätzlich unterstützt werden, ein separater Faktor wird dafür Sorge
13 tragen. Kinderlose Haushalte werden nicht subventioniert. Dieses negativ-progressive
14 Besteuerungsmodell entlastet nicht nur die Familie selbst, sondern schafft auch einen
15 zusätzlichen Anreiz zur Aufnahme einer Erwerbstätigkeit als Erziehungsberechtigte.

16 **Begründung**

17 Gemäß dem 5. Armuts- und Reichtumsbericht der Bundesregierung sind 21% der Kinder und
18 Jugendlichen unter 18 Jahren einem hohen Armutsrisiko ausgesetzt. 5% der Kinder führen kein
19 Leben auf einem durchschnittlichen Lebensstandard. Zudem hat sich die gesamtgesellschaftliche
20 Einkommensverteilung zulasten von Kindern aus Familien mit geringem Einkommen verschoben.
21 Dabei kann ein deutlicher Zusammenhang des Armutsrisikos zur Erwerbstätigkeit der Eltern
22 hergestellt werden. Das Arbeitsrisiko sinkt sprunghaft von 64% auf 15%, sobald ein Elternteil
23 erwerbstätig ist und auf 5%, wenn beide Eltern einer Erwerbstätigkeit nachgehen. Dabei sind
24 Familien mit mehr als zwei Kindern und Familien Alleinerziehender besonders gefährdet.

25 Die bestehende steuerliche Entlastungsregelung des Ehegattensplittings trägt diesen
26 gesellschaftlichen Gegebenheiten nicht Rechnung, fördert einseitig ein spezifisches
27 Beziehungsmodell und verhindert die Erwerbstätigkeiten von Frauen. Das müssen wir ändern!
28 Das vorliegende Konzept stellt diesen besonderen sozialen Herausforderungen einen sinnvollen
29 Lösungsansatz entgegen und ist geeignet, allen Kindern und Jugendlichen gleiche Chancen zu
30 ermöglichen.

Antrag 15

Antragssteller*in: Jusos Dresden

1 **01000001 01101110 01110100 01110010 11000011 10100100 01100111**
2 **01100101 00100000 01100100 01101001 01100111 01101001 01110100**
3 **01100001 01101100 01101001 01110011 01101001 01100101 01110010**
4 **01100101 01101110 (Anträge digitalisieren)**

5 *Der Unterbezirksparteitag möge beschließen und an den Landesparteitag weiterleiten:*

6 Um die Nachhaltigkeit der Antragsberatungen zu gewährleisten und um es allen Interessierten zu
7 ermöglichen, sich einen Überblick über die Beschlusslage der Gliederungen der SPD Sachsen zu
8 verschaffen, soll eine zentrale Antragsdatenbank eingerichtet werden, in der alle ab dem 1.1.2010
9 beschlossenen Anträge der Gliederungen der SPD Sachsen nach Schlagworten durchsucht und
10 nach Kriterien gefiltert werden können.

11 **Begründung**

12 Aktuell haben nur sehr wenige Parteimitglieder, die schon seit langer Zeit sehr engagiert sind,
13 einen Überblick über die Gesamtbeschlusslage der Partei. Das schafft Machthierarchien, die wir,
14 um die Partei inklusiver zu machen und für Nicht-Mitglieder zu öffnen, abschaffen möchten. Daher
15 sollte es ohne Probleme möglich sein, nachzusehen welche Gliederung der Partei zu welchem
16 Thema welche Positionen beschlossen haben.

Antrag 16

Antragssteller*in: Jusos Dresden

1 **Mandatsverzicht für Minister*innen**

2 *Der Unterbezirksparteitag möge beschließen und an den Landesparteitag, die Landtagsfraktion*
3 *und den Landesvorstand weiterleiten:*

4 Wir fordern die konsequente Trennung von Exekutive und Legislative für die Mitglieder der SPD-
5 Landtagsfraktion! Das bedeutet insbesondere, dass keine Person gleichzeitig ein
6 Minister*innenamt und ein Abgeordnetenmandat ausüben darf. Im Falle einer Übernahme eines
7 Ministeriums durch ein Mitglied der SPD-Fraktion muss die jeweilige Person aufgefordert werden
8 ihr Abgeordnetenmandat zurückzugeben.

9 **Begründung**

10 Mit der Trennung von Ministerialtätigkeiten und der Mitgliedschaft im Landtag wird die
11 Personalkraft der SPD erhöht und der ländliche Raum wird durch ein Nachrücken auf der
12 Landesliste gestärkt. Da das Landtagsmandat in der Ausübung frei ist, kann leider kein Zwang
13 zur Rückgabe bestehen. Dennoch sollte es im Sinne aller aufrechten Sozialdemokrat*innen sein,
14 die Schlagkraft der eigenen Partei zu stärken und im Sinne der Gewaltenteilung Exekutive und
15 Legislative strikter zu trennen. Der Landesvorstand muss entsprechend auf die Umsetzung
16 hinwirken!

Antrag 17

Antragssteller*in: Jusos Dresden

1 **Nicht ohne uns! Wahlalter absenken und politische Bildung ausbauen!**

2 *Der Unterbezirksparteitag möge beschließen und an den Landesparteitag und die*
3 *Landtagsfraktion weiterleiten:*

4 Die SPD Sachsen setzt sich dafür ein, das allgemeine Wahlrecht für Kommunal- und
5 Landtagswahlen ab der Geburt einzuführen. Die automatische Eintragung ins
6 Wähler*innenverzeichnis erfolgt mit der Vollendung des 14. Lebensjahrs. Es sollen Strukturen
7 erarbeitet werden, inwiefern eine barrierefreie Einschreibung ins Wähler*innenverzeichnis vor
8 dem vollendeten 14. Lebensjahr ermöglicht werden kann. Diese Maßnahme muss mit einem
9 entscheidenden Ausbau der politischen Bildung und einer Öffnung der Schulen für Vereine,
10 Initiativen und Parteien einhergehen. Planspiele für Parlamente und Diskussionen mit
11 Abgeordneten sollen in den Lehrplänen der weiterführenden Schulen verankert werden.

12 **Begründung**

13 Entscheidungen, die auf kommunaler und auf Landesebene getroffen werden, beeinflussen
14 Minderjährige genauso wie junge Erwachsene. Kinder- und Jugendliche müssen mitentscheiden
15 dürfen, wer ihre Interessen in Parlamenten vertritt. Fridays For Future, die Demonstrationen rund
16 um Artikel 13 und viele junge Menschen, die sich in demokratischen Bündnissen engagieren
17 zeigen, dass diese Generation entgegen einiger Vorwürfe politisiert ist und sich für unsere
18 Demokratie nicht nur interessiert, sondern aktiv einsetzt. Wenn junge Menschen mit 14 Jahren
19 strafmündig sind und in Parteien eintreten dürfen, sollen sie auch automatisch wählen dürfen.

Antrag 18

Antragssteller*in: Jusos Dresden

1 **Ein neuer Sozialstaat – solidarisch finanziert**

2 *Der Unterbezirksparteitag möge beschließen und an den Landes- und Bundesparteitag*
3 *weiterleiten:*

4 Die Geschichte der Sozialpolitik der BRD ist vor allem geprägt gewesen von dem Versuch, eine
5 angemessene Balance zu finden zwischen den Wortbestandteilen des Versprechens der
6 „sozialen Marktwirtschaft“. Es hat in den vergangenen zwanzig Jahren zahlreiche politische
7 Entscheidungen gegeben, die den Schwerpunkt auf das Wort „Marktwirtschaft“ verschoben haben.
8 Dazu gehören auch Entscheidungen der SPD, die wir aus heutiger Sicht als Fehler bezeichnen
9 würden. Mit dem Sozialstaatspapier „Arbeit – Solidarität – Menschlichkeit: Ein neuer Sozialstaat
10 für eine neue Zeit“, das der ordentliche Bundesparteitag der SPD am 6. Dezember beschlossen
11 hat, haben wir starke Ideen und Konzepte vorgelegt, wie die Balance zwischen „sozial“ und
12 „Marktwirtschaft“ wiederhergestellt werden kann und das zentrale Versprechen der sozialen
13 Gemeinschaft, dasjenige der Solidarität der Starken mit denen in schwierigen Lagen, erneuert
14 werden kann. Zu den beschlossenen Maßnahmen bekennen wir uns mit Nachdruck,
15 insbesondere zur Abschaffung des bisherigen Zwei-Klassen-Systems der Kranken- wie der
16 Pflegeversicherung und deren Ersetzung durch eine einheitliche und allgemein verbindliche
17 Bürger*innenversicherung, die gemeinsam das Solidaritätsversprechen des Sozialstaats
18 gegenüber allen Generationen verkörpern.

19 Ein solidarischer Sozialstaat zeichnet sich dadurch aus, dass er den Strauchelnden unter die
20 Arme greift und auf die Beine hilft, und dass sich alle Mitbürger*innen im vollen ihnen möglichen
21 Umfang daran beteiligen, diese Unterstützung zu gewährleisten. Das Prinzip der
22 Beitragsbemessungsgrenze, wie sie in der gesetzlichen Kranken-, Pflege- und
23 Rentenversicherung existiert, widerspricht jedoch dem zweiten Teil dieses Gedankens. Daher
24 werden wir im Zuge der Reform des Sozialstaats und der Einführung der
25 Bürger*innenversicherung als einheitlicher, allgemein verbindlicher Kranken- und
26 Pflegeversicherung die Beitragsbemessungsgrenzen in beiden Versicherungssystemen
27 abschaffen.

28 Wir werden in Zukunft nicht länger streng auf dem unsolidarischen Prinzip der Proportionalität
29 zwischen den eingezahlten Rentenbeiträgen und der Höhe der Rente im Alter beharren und damit
30 den Weg dafür ebnen, auch in der Rentenversicherung die Beitragsbemessungsgrenze
31 abzuschaffen – ohne, dass dadurch die Kosten der Rentenversicherung durch hohe
32 Rentenzahlungen für Menschen mit weit überdurchschnittlich hohen Einkommen explodieren.
33 Dadurch sichern wir langfristig auch für Menschen mit niedrigen und mittleren Einkommen eine
34 Rente, von der ein Altern in Würde problemlos möglich ist.

35 Der zu leistende Beitrag in der Kranken-, der Pflege wie der Rentenversicherung soll sich künftig
36 aus allen persönlichen Einkünften nach demselben Prinzip berechnen. Dazu gehören
37 insbesondere auch Einkünfte aus (nebenberuflich) selbstständiger Tätigkeit sowie Kapitalerträge.

Antrag 19

Antragssteller*in: Jusos Dresden

1 **Die Zukunft der SPD-Internen Abstimmungen: Wir müssen mehr**
2 **Zugriffsschutz wagen!**

3 *Der Unterbezirksparteitag möge beschließen und an den Landes- und Bundesparteitag*
4 *weiterleiten:*

5 Demokratie lebt von Beteiligung. Für die Partei, die wie keine andere für die Demokratisierung
6 sämtlicher Lebensbereiche kämpft, ist es eine Selbstverständlichkeit auch und gerade intern
7 wichtige Entscheidungen unter Einbeziehung aller zu treffen. Das Angebot digitaler Möglichkeiten
8 bei parteiinternen Entscheidungen ist somit ein im Grundsatz richtiger, zumindest aber sehr
9 nachvollziehbarer Schritt.

10 **Leider haben wir dabei in der jüngeren Vergangenheit wichtige demokratische**
11 **Grundprinzipien nicht beachtet und grundlegende Prinzipien der IT-Sicherheit nicht**
12 **verstanden bzw. grob missachtet.** Besonders bitter ist dabei, dass die vordringlichste Motivation
13 die Kosteneinsparung ist. Die SPD darf demokratische Entscheidungsfindung nicht durch
14 Sparzwänge gefährden. Demokratie ist keine Geldfrage. Lasst uns die Teilhabe ermöglichen, die
15 unsere Partei braucht und die Mitglieder verdienen!

16 Konkret beziehen wir uns auf die Wahl zum Bundesvorsitzenden-Duo sowie die Abstimmung über
17 den sächsischen Koalitionsvertrag:

18 **Elektronische Wahlen**

19 Für die Abstimmung über die künftige Parteispitze der SPD müssen die Wahlgrundsätze der
20 Bundesrepublik Grundlage sein. Eine solche Abstimmung muss also allgemein, frei, gleich,
21 unmittelbar und geheim sein. Darüber hinaus muss das eingesetzte Verfahren für jede und jeden
22 offensichtlich nachvollziehbar sein.

23 Ein digitales Verfahren führt dabei immer eine Verletzung des Wahlheimnisses oder der
24 Unmittelbarkeit der Wahl. Entweder kann nicht nachvollzogen werden, dass meine Stimme am
25 Ende unmittelbar und richtig abgegeben sowie gewertet wurde oder wenn dies überprüft werden
26 könnte, wäre das Wahlheimnis verletzt. Das Problem liegt schlicht und ergreifend darin, dass
27 niemand von uns in der Lage ist den Elektronenstrom in einem Transistor mit den eigenen Sinnen
28 direkt nachzuvollziehen. Bei einer Urne mit Papierwahlzetteln geht das eben schon. Denn auch
29 wenn tausende Tests mit dem Verfahren zu einem konsistenten Ergebnis führen, ist eben nicht
30 klar, dass es beim tausend und ersten Mal wieder so ist oder letztlich gar eine Manipulation für
31 den Testbetrieb vorlag.

32 Wenn das Bundesverfassungsgericht und der Chaos Computer Club sich bei einer
33 digitalpolitischen Angelegenheit einig sind, ist davon auszugehen, dass sie Recht haben.

34 Daraus ergibt sich im Besonderen folgende Schlussfolgerung:

35 Wir erkennen an, dass es niemals eine Möglichkeit geben wird, Wahlen ausschließlich unter
36 Einsatz digitaler Hilfsmittel unter Wahrung der Wahlgrundsätze nach Artikel 38 des

Antrag 19

37 Grundgesetzes durchzuführen. Dies betrifft sowohl Onlineverfahren als auch Abstimmgeräte auf
38 Parteitag. Es muss mindestens eine Absicherung des Verfahrens über eine für Laien einfach
39 und offensichtlich nachvollziehbare erfolgen.

40 **Wir fordern, dass alle Wahlen sowie damit verbundene Meinungsbildung entweder per**
41 **Urnen- oder Briefwahl abgesichert werden.**

42 **Abstimmung über politische Sachverhalte**

43 Wir halten es für richtig und gut, die Mitgliedschaft stärker einzubinden und in die Pflicht zu
44 nehmen an den Entscheidungen des sächsischen Landesverbandes mitzuwirken. Dafür bilden
45 digitale Meinungsfindungs- und Abstimmungsverfahren eine akzeptable Grundlage, wenn diese
46 im informationstechnischen Sinne sicher sind.

47 Die Nachvollziehbarkeit kann hierbei jedoch durch eine öffentliche – für alle einsehbare –
48 Aufzeichnung des individuellen Abstimmungsverhaltens sichergestellt werden. Prinzipiell wäre es
49 also möglich Kaderlisten auf Basis von erwünschtem oder unerwünschtem Abstimmungs-
50 verhalten zu erstellen. Diesem Risiko muss bewusst begegnet werden. Eine zeitlich begrenzte
51 öffentlich Verfügbarkeit der Daten schränkt die Auswertung zumindest etwas ein.

52 Elektronische Systeme, die es ermöglichen müssen, insbesondere folgende Schutzziele der
53 Informationssicherheit erfüllen: Vertraulichkeit, Integrität und Authentizität. Das heißt mindestens
54 – und es ist ein Armutszeugnis, dass wir so etwas beschließen müssen:

- 55 • kein Einsatz unverschlüsselter Kommunikation,
- 56 • Sicherstellung der richtigen Empfänger*innen (keine Verwendung unüberprüfter Mail-
57 Adressen),
- 58 • verpflichtende Mehr-Faktor-Authentifizierung auf Empfänger*innen-Seite,
- 59 • Überprüfbarkeit des eigenen Abstimmungsverhaltens durch Veröffentlichung namentlicher
60 Abstimmungslisten,

61 Bis eine vollständige, überprüfbare informationstechnisch sichere elektronische Lösung nicht
62 einsatzbereit ist, sollten wir darauf jedoch dringend verzichten.

63 Darüber hinaus regen wir an Möglichkeiten der Liquid Democracy, das heißt der
64 themenspezifischen Stimmrechtsübertragung, stärker zur Entscheidungsfindung zu
65 berücksichtigen.

66 **Begründung**

67 Der Antragstext enthält vor allem die grundsätzlichen Überlegungen für oder gegen elektronisch
68 unterstützte Abstimmungssysteme. Die Begründung soll insbesondere dazu dienen, die teils
69 groben technischen Schnitzer für die Wahl der Bundesvorsitzenden bzw. der Abstimmung über
70 den Koalitionsvertrag hervorzuheben und damit den dringenden innerparteilichen
71 Handlungsbedarf darzustellen.

72 Bei der Bundesvorsitzendenwahl wurde ein Opt-In-Verfahren benutzt, das heißt alle
73 Abstimmungsberechtigten hatten die Möglichkeit durch eigenes Handeln, statt an einer Briefwahl

Antrag 19

74 an einer digitalen Abstimmung teilzunehmen. Daraufhin wurden jedoch unverschlüsselte Mails an
75 nicht überprüfte Mail-Adressen mit den jeweiligen Zugangsberechtigungen zur Abstimmung
76 versendet. In Kombination mit Mitgliedsnummer und Geburtsdatum konnten daraus die
77 Abstimmungstokens generiert werden. Durch gezieltes Phishing, bereits kompromittierte IT-
78 Systeme auf Mitgliederseite oder schlichtweg gemeinsam genutzte Mail-Adressen, sind eine Reihe
79 von Angriffsvektoren geöffnet worden.

80 Bei der Abstimmung über den Koalitionsvertrag sind die Zugangsberechtigungen darüber hinaus
81 sogar über eine Serienbrieffunktion versendet worden, die es ermöglicht hat, die
82 Zugangsberechtigungen aller Mitglieder außerhalb ihres Mailpostfachs über eine
83 unverschlüsselte HTTP-Verbindung ohne SSL abzurufen. Die einzige „Sicherheit“ war eine bis zu
84 8 Stellen umfassende individuelle ID aus Großbuchstaben und Ziffern. Eine Größenordnung, die
85 man durchaus mit einfachen Bruteforce-Methoden erreichen kann. Darüber hinaus gab es hier
86 nur die Optout-Möglichkeit, das heißt alle abstimmungsberechtigten Mitglieder konnten dem
87 Online-Verfahren lediglich widersprechen.

Antrag 20

Antragssteller*in: Jusos Dresden

1 **Jetzt ist's vorbei mit CO2**

2 *Der Unterbezirksparteitag möge beschließen und an die SPD-Stadtratsfraktion weiterleiten:*

3 Der Klimawandel ist die größte existenzielle und soziale Herausforderung vor der die Menschheit
4 steht. Um dem zu begegnen muss die Emission von Treibhausgasen reduziert werden. Das Ziel
5 muss sein eine CO2-Neutralität unserer Daseins- und Wirtschaftsweise herzustellen. Wir müssen
6 schnell handeln, um die +1,5°C-Marke nicht zu übersteigen.

7 Dresden hat sich 1994 mit dem Beitritt zum Klima-Bündnis europäischer Städte dazu verpflichtet,
8 weniger Treibhausgase auszustoßen. Seit 2000 stagniert jedoch das Emissionsniveau, so wurden
9 2010 rund 30% mehr Treibhausgase emittiert, als sich Dresden selbst zum Ziel gesetzt hat. Es
10 sind daher erhebliche Einsparmaßnahmen notwendig.

11 **Strom und Wärme**

12 Die Strom- und Wärmeerzeugung in Dresden sind die zwei Sektoren mit den höchsten CO2-
13 Emissionen. Es muss zunächst die Nutzung der Energie intelligenter und effizienter gestaltet
14 werden. Weiterhin muss schnellstmöglich die Stromerzeugung auf die Nutzung von erneuerbaren
15 Energiequellen, wie Wind und Solarstrahlung, umgestellt werden, um das Ziel der Klimaneutralität
16 zu erreichen. Die hierfür geeignete Technik ist vorhanden; sie muss lediglich zum Einsatz kommen.

17 Die DREWAG soll diesen Umstieg verwalten und vorantreiben. Es sind Voraussetzungen zu
18 schaffen, um innerstädtisch, im Umland und darüber hinaus dezentral entsprechende Anlagen für
19 die Strom- und Wärmeversorgung zu errichten und zu betreiben. Es sollen Möglichkeiten für die
20 Beteiligung von privaten Investor*innen geschaffen werden. In der Stadt spielt die dezentrale
21 Erzeugung von Strom und Wärme durch Sonnenenergie eine wichtige Rolle. Weitere Dächer von
22 öffentlichen Gebäuden müssen daher für die Erzeugung von Solarstrom von der Stadt selbst
23 genutzt oder zur Pachtung für Energiegenossenschaften oder privaten Betreiber*innen von
24 Solaranlagen freigegeben werden. Bereits bei Neubauten von städtischen Gebäuden müssen
25 Photovoltaik- und Solarthermieanlage mitgeplant werden. Für private Eigentümer*innen soll die
26 DREWAG Informationen über verschiedene Möglichkeiten der Nutzung von erneuerbaren
27 Energien und deren Finanzierung bereitstellen.

28 Potential für die Reduktion von Treibhausgasen ergeben sich auch in der Wärmeerzeugung und
29 -nutzung. Ein Programm zur energetischen Sanierung von öffentlichen Gebäuden soll aufgelegt
30 werden, wobei mit den Gebäuden begonnen werden soll, die den höchsten Wärmeverbrauch bzw.
31 -verlust haben.

32 Mittels Fernwärme kann eine klimafreundliche Wärmeversorgung sichergestellt werden. Daher
33 muss das Fern- bzw. Nahwärmenetz mit Nachdruck ausgebaut und weitere Gebäude daran
34 angeschlossen werden. Neue Gebäude sollen - je nach Verfügbarkeit des Netzes - verpflichtend
35 an das bestehende Fernwärmenetz angeschlossen werden, außer es kann eine CO2-ärmere
36 Wärmeerzeugung nachgewiesen werden. Um die Emissionen des Fernwärmenetzes weiter zu
37 senken, sollen für die Wärmeerzeugung vor allem weitere emissionsarme KWK-Anlagen, aber
38 auch Abwärme von Industrieanlagen und insbesondere erneuerbare Energien, wie Solarthermie,

Antrag 20

39 Biogas und Geothermie, verwendet werden. Bei Kraftwerksneubauten bzw. Modernisierungen
40 bestehender Anlagen muss die Verwendung von emissionsarmen Energieträgern favorisiert
41 werden.

42 Bereits bei der Planung von neuen Gebäuden soll auf die Energieeffizienz geachtet werden. Für
43 größere Bauvorhaben soll ein Energiekonzept erforderlich werden. Die Stadt soll mit der
44 Festsetzung von Bebauungsplänen Einfluss auf eine möglichst energiesparende und
45 solaroptimierte Bauweise nehmen. Je nach Verwendungszweck sind Passivhäuser bzw.
46 Niedrigenergiehäuser besonders zu berücksichtigen. Auch beim Verkauf größerer Grundstücke
47 sollte die Stadt einen Mindestnutzungsanteil von erneuerbaren Energien vorschreiben.

48 **Verkehr**

49 2013 wurden in Dresden 39% aller Wege mit dem Pkw zurückgelegt. 25% der Dresdnerinnen und
50 Dresdner nutzen im Alltag neben dem Zu-Fuß-Gehen ausschließlich den Pkw. Daher ist es auch
51 nicht verwunderlich, dass ein Viertel aller Treibhausgase in Dresden durch den Verkehr erzeugt
52 werden.

53 Um die Emission des Verkehrs zu senken, benötigen wir einen höheren Anteil des
54 Umweltverbandes, bestehend aus ÖPNV, Rad- und Fußverkehr. Dazu brauchen wir deutlich mehr
55 Investitionen in diesen Bereich. Bei jeder Planung von neuen Straßen oder Ausbau vorhandener
56 muss dieser konsequent mitgedacht werden.

57 Der Umstieg auf Alternativen zum mobilisierten Individualverkehr muss von der Kommune
58 Dresden so stark wie möglich vorangetrieben werden. Dazu gehören die Konzeption von
59 innerstädtischen Fahrradschnellwegen mit Anschluss an das Dresdner Umland. Als erste Routen
60 werden hier folgende Verbindungen vorgeschlagen:

- 61 • Freital - Plauen - Innenstadt - Albertplatz / Neustadt - Klotzsche – Weixdorf
- 62 • Radebeul - Pieschen - Bahnhof Neustadt - Marienbrücke - Könneritzstr. - Hauptbahnhof -
- 63 Lennéplatz - Tiergartenstraße - Rayskistraße - Reicker Straße - Prohlis – Pirna
- 64 • Radeberg - Neustadt - Innenstadt – Hauptbahnhof
- 65 • Pirna - Heidenau - Großschachwitz - Leuben - Zwinglistraße - Straßburger Platz -
- 66 Innenstadt

67 Dabei ist neben einer großzügigen baulichen Umsetzung auf ein unterbrechungsfreies Fahren auf
68 langen Strecken zu achten. Lichtsignalanlagen, Kreuzungen mit Fußgänger*innen u.a.
69 Geschwindigkeitshemmnisse sind zu vermeiden.

70 Abseits dieser Fahrrad-spezifischen Verkehrswege muss das Verkehrssteuerungskonzept der
71 Stadt Dresden auf eine „grüne Welle fürs Rad“ ausgerichtet sein. Bedarfsampeln (sog.
72 Bettelampeln) dürfen auf wichtigen Radverkehrsrouten nicht mehr vorhanden sein. Alle
73 Kreuzungsbereiche zwischen Fahr-/ Gehstreifen unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer*innen
74 müssen auf die Vermeidung von Unfallgefahren hin überprüft werden. Durchdachte
75 Spurführungen müssen zur Unfallprävention beitragen. Ein aktuelles Beispiel für gescheiterte
76 Verkehrswegeplanung ist derzeit der Kreuzungsbereich Bautzner Str./Glacisstr: Hier enden
77 Fahrradspuren blind und zwingen zu risikoreichen Spurwechseln an einer ohnehin schon wenig

Antrag 20

78 übersichtlichen Stelle. Zudem muss der Winterdienst obligatorisch Fahrradwege als Fahrspuren
79 räumen.

80 Wir brauchen aber nicht nur Platz für fahrende Räder, sondern auch für parkende. Deswegen
81 muss in Dresden eine Initiative für mehr Fahrradparkplätze gestartet werden, die das Aufstellen
82 von mehr Radbügeln, die Schaffung sicherer Stellflächen in Stadtteilzentren und an wichtigen
83 Nahverkehrsknoten wie abschließbare Fahrradboxen und ein Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof
84 und Bahnhof Neustadt beinhaltet. Die Umwidmung von Autoparkplätzen muss überprüft werden.

85 Wir setzen uns auch für eine Verkehrsberuhigung innerhalb von Dresdens Stadtbezirken ein: in
86 Wohngebieten und Nebenstraßen soll generell Tempo 30 gelten. Innerhalb sehr stark verdichteter
87 Quartiere, wie z.B. der äußeren Neustadt und der Radeberger Vorstadt, sollen autofreie Zonen
88 eingerichtet werden. Dies muss in einer intensiven Abstimmung mit den dort lebenden Menschen
89 und den Geschäften vor Ort geschehen. Mit einem zeitlich begrenzten Modellprojekt sollte dies
90 zuerst erprobt werden. In Ausnahmefällen sollen die Straßen weiterhin für z. B. Möbeltransporte
91 oder Be- und Entladungen genutzt werden können. Einige wenige Besucher*innenparkplätze
92 sollen ebenfalls erhalten bleiben. Um die Alltagstauglichkeit zu erhalten, müssen Ausnahme-
93 regelungen flexibel und einfach ausgestaltet werden. Die Anlieferung für Geschäfte und
94 Unternehmen soll in begrenzten Zeitfenstern möglich sein.

95 Der Öffentliche Nahverkehr spielt eine wichtige Rolle in einer Großstadt wie Dresden. Wir wollen,
96 dass mehr Menschen den ÖPNV verwenden. Dazu muss dieser attraktiver und flexibler werden;
97 es braucht mehr Haltestellen, einen höheren Takt und mehr Linien. Darüber hinaus ist es wichtig,
98 für eine bessere Erreichbarkeit der Haltestellen zu sorgen. Besonders in verdichteten Quartieren
99 ist es häufig schwierig, stadtbezirksverbindende ÖPNV-Linien zu erreichen. Dafür sollen
100 einerseits mehr Quartierslinien nach dem Vorbild der Linie 73 eingeführt werden. Andererseits
101 können Haltestellen-gebundene Leihradkonzepte, betrieben von der DVB oder einem
102 Partnerunternehmen, die Erreichbarkeit erhöhen und damit den ÖPNV attraktiver gestalten.

103 Mit einem günstigen und flexiblen Ticketangebot kann die Attraktivität des ÖPNV erhöht werden
104 und mehr Menschen zum Umstieg in Bus und Bahn bewegt werden. Ähnlich zu Leipzig sollte die
105 Einführung einer Art Bahn-Card überprüft werden. Damit können Tickets gegen einen monatlichen
106 Grundbetrag zu einem reduzierten Preis erworben werden.

107 Die verschiedenen Mobilitätsangebote sollen weiter verknüpft und gebündelt werden. Dazu soll
108 die DVB als zentraler Mobilitätsanbieter ausgebaut werden. Eine Reiseplanung und Bezahlung
109 der Tickets sollen dabei aus einer Hand möglich sein. Im Zuge dieses Mobilitätskonzepts wäre
110 auch die Einführung einer „Monatskarte XL“ denkbar, mit der die komplette Nutzung des ÖPNV,
111 der Leihräder, Taxis und von Carsharing ohne zusätzliche Kosten möglich ist.

112 Alle Mobilitätsanbieter in Dresden müssen eine freie und offene Schnittstelle zu ihrem Service in
113 einem standardisierten Format anbieten und eine freie Weiternutzung dieser Daten ermöglichen.
114 Die DVB muss ebenfalls alle Haltestellen, Linien, Verbindungen sowie Live-Daten wie aktuelle
115 Ankunftszeiten, Umleitungen oder Ausfälle bereitstellen.

116 Fast 100.000 Menschen pendeln täglich nach Dresden zum Arbeiten. Mit einer besseren
117 Anbindung an das Umland durch mehr S-Bahnlinien und einer besseren Vernetzung mit dem
118 Nahverkehr der Stadt, können mehr Fahrten ohne das Auto erfolgen. Zusätzliche P+R-Parkplätze

Antrag 20

119 sollten angelegt werden. Eine Erweiterung der Anbindung an den Fernverkehr der Deutschen
120 Bahn soll angestrebt werden.

121 Die Busflotte der DVB muss auf neue und emissionsarme Antriebe umgestellt werden. Dazu
122 sollen neue emissionsarme Antriebe getestet werden. Auch der Bau neuer Straßenbahnlinien als
123 Ersatz von hoch frequentierten Buslinien, wie der 61 und 62, kann zu einem umweltfreundlichen
124 ÖPNV beitragen. Bei der Weiterentwicklung soll die exzellente wissenschaftliche Expertise in
125 Dresden ansässiger Forschungseinrichtungen integriert und die Zusammenarbeit intensiviert
126 werden.

127 **Stadtnatur, Grünflächen und innovative Begrünungskonzepte**

128 Parks, Wiesen und Wälder sind die grüne Lunge von Städten. Sie regulieren urbane
129 Temperaturen, schaffen zirkulierende Wärmeströme, sammeln Regenwasser, verbessern die
130 Luftqualität und binden atmosphärische Treibhausgase. Dresdens Quartiere sind vielfältig
131 strukturiert und beinhalten teils große Grünflächen einerseits, sind andererseits aber auch stark
132 verdichtet. Daher brauchen wir ein intelligentes Stadtteilentwicklungskonzept, das den
133 unterschiedlichen Gegebenheiten Rechnung trägt.

134 Wir fordern deswegen:

- 135 • den Erhalt von Grünflächen und deren ökologische Pflege
- 136 • die Schaffung von neuen Grünflächen an geeigneten Flächen mit Neupflanzung und
137 Parkerweiterung, aber durchaus auch mit vielen kleineren, untereinander verbundenen
138 grünen Inseln in der Stadt
- 139 • die verstärkte Begrünung von Dächern, Fassaden und anderen geeigneten Objekten
140 (Haltestellen, Transformatorenhäuschen, ...)

141 Einen Gestaltungsgrundsatz muss dabei der Erhalt biologischer Vielfalt bilden: naturnahe,
142 insektenfreundliche Gestaltung, ohne der Verwendung von Pestiziden sowie der Einsatz von
143 Pflanzen, die gut an die neuen klimatischen Bedingungen angepasst sind. Um die Quartiere
144 aufzuwerten und die Lebensqualität zu steigern, müssen grundsätzlich alle versiegelten Flächen
145 standortnah mit der Schaffung von neuen bzw. der Aufwertung von bestehenden Grünflächen
146 kompensiert werden.

147 Dass auch Gebäudebegrünungen einen großen Beitrag zur Regulierung des Stadtklimas leisten
148 und gleichzeitig zur Senkung der Energiekosten beitragen, ist wissenschaftlich bestätigt. Wir
149 fordern daher, dass öffentliche Gebäude hinsichtlich ihrer Eignung zur Dach- und
150 Fassadenbegrünung überprüft und, sofern möglich, saniert werden sollen. Bei Neubauten muss
151 ein Begrünungskonzept von Gebäudeflächen eingeschlossen werden. Gebäudebegrünungs-
152 konzepte müssen zudem fester Bestandteil von Bebauungsplänen werden. Das Umweltamt als
153 kommunale Behörde soll hier private und öffentliche Bauvorhaben diesbezüglich beraten. Die
154 fachliche und personelle Leistungsfähigkeit der Behörde muss dabei sichergestellt sein. Die
155 wissenschaftliche und konzeptionelle Zusammenarbeit mit der Technischen Universität Dresden
156 wird angestrebt. Ein Programm zur Förderung von Investitionen in Gebäudebegrünung soll
157 aufgelegt werden.

158 **Information & Aufklärung über den Klimaschutz**

Antrag 20

159 Die Stadt Dresden wird verpflichtet, jährlich transparent über die aktuellen Entwicklungen, den
160 Klimaschutz betreffend, Bericht zu erstatten. In diesem Bericht müssen quantitative Messgrößen,
161 wie beispielsweise abgerufene Fördersummen, Investitionskosten und Energieeffizienz-
162 schätzungen einzelner Projekte, ebenso einbezogen werden wie die Vorstellung aktueller
163 Projekte und Konzeptionen.

164 Mit einem neu einzuführenden „Klimaunterricht“ in Kita und Projektveranstaltungen in Schulen
165 sollen die Kinder für den Klimaschutz sensibilisiert und eine ressourcenschonende und
166 klimafreundliche Lebensweise vermittelt werden.

Antrag 21

Antragssteller*in: Jusos Dresden

1 **5G-Ausbau – China-Hysterie beenden!**

2 *Der Unterbezirksparteitag möge beschließen und an den Landesparteitag, den Bundesparteitag*
3 *und die Bundestagsfraktion weiterleiten:*

4 Der unzureichende Bestand und zu langsame Ausbau telekommunikativer Infrastruktur in
5 Deutschland führt zu immer schwerwiegenden Problemen. Neben der für eine freiheitlich-
6 demokratische Gesellschaft erforderlichen Zuverlässigkeit von Kommunikationsmitteln, machen
7 auch schlicht wirtschaftliche Erwägungen einen möglichst schnellen, flächendeckenden und
8 sicheren Ausbau des neuesten Mobilfunkstandards notwendig. Nun kündigt sich beim Ausbau
9 des 5G-Netzes das nächste Fiasko an. Bereits die Vergabe der neuen Frequenzen durch eine
10 Versteigerung war ein Fehler, der letztlich zu Kostensteigerungen bei den Endnutzer*innen führt.

11 Durch den von US-Präsident Trump angestoßenen Handelskrieg mit China wird nun darüber
12 debattiert, einzelne Anbieter – konkret Huawei – beim 5G-Ausbau der Netzwerktechnologien in
13 Deutschland oder Europa auszuschließen. Begründet wird dies mit nicht haltbaren
14 informationstechnischen Sicherheitsbedenken und Spionagevorwürfen – während sie bei anderen
15 Anbietern, insb. dem US-Amerikanischen Cisco bereits nachgewiesen wurden. Ein Boykott ist
16 somit aus informationstechnischer Sicht nicht sinnvoll und voraussichtlich ohnehin
17 wettbewerbsrechtswidrig.

18 Wir fordern den freien Zugang aller Anbieter beim Ausbau des 5G-Netzes, um ein optimales,
19 kostengünstiges & zügiges Ausbauergebnis zu erzielen. Dabei müssen die Anbieter dazu
20 verpflichtet werden:

- 21 • Backdoors konsequent zu unterlassen
22 • ihre Quellcodes gegenüber den Netzbetreibern und den zuständigen Aufsichtsbehörden
23 offenzulegen regelmäßige Audits unabhängiger Dritter zuzulassen

Antrag 22

Antragssteller*in: Jusos Dresden

1 **Alle mitnehmen beim Ferienkarussell**

2 *Der Unterbezirksparteitag möge beschließen und an den Landesparteitag sowie die*
3 *Landtagsfraktion weiterleiten:*

4 Wir setzen uns dafür ein, dass Sachsen sich in der Abstimmung zwischen den Bundesländern
5 dafür einsetzt, dass auch Bayern und Baden-Württemberg in das System der rotierenden
6 Schulferien aufgenommen werden, um Hochschulmitarbeiter*innen zu ermöglichen, häufiger mit
7 ihren Kindern Sommerferien zu verbringen.

8 **Begründung**

9 Derzeit gibt es fünf verschiedene Zeitfenster für die Sommerferien der Schulen. Das fünfte ist aus
10 historischen Gründen den Ländern Bayern und Baden-Württemberg fest vorbehalten, während
11 die anderen 14 Bundesländer durch die anderen vier Termine rotieren. Wenn die Schulferien sehr
12 früh liegen, wie etwa 2024 wieder, überschneiden sich die vorlesungsfreie Zeit und die Schulferien
13 nur um zwei Wochen. Das macht es sehr schwer für Hochschulmitarbeiter*innen, die
14 Sommerferien im gemeinsamen Familienurlaub zu verbringen.

Antrag 23

Der Antrag ist nicht zulässig.

Die Antragsforderung bedingt eine Änderung des UB-Statuts, diese Änderung ist aber im Antrag nicht formuliert.

Antragssteller: OV Dresden-Leuben

1 **Beteiligung aller Mitglieder in der SPD stärken**

2 Der Unterbezirksparteitag möge beschließen, dass die Unterbezirksparteitage wieder als
3 Delegiertenparteitage durchgeführt werden.

4 **Begründung**

5 Die Durchführung der Unterbezirksparteitage als Mitgliederversammlungen führte nicht dazu,
6 dass sich dadurch die Beteiligung aller Mitglieder erhöht hat. Ganze Mitgliedergruppen, wie z. B.
7 Facharbeiterinnen und Facharbeiter, Handwerkerinnen und Handwerker, Nichtakademikerinnen
8 und Nichtakademiker, Rentnerinnen und Rentner sowie Auszubildende sind auf den
9 Mitgliederversammlungen unterrepräsentiert. Oftmals sind sie beruflich und familiär so
10 eingespannt, dass sie an den Mitgliederversammlungen nicht teilnehmen können. Damit sind
11 die Kandidatinnen und Kandidaten dieser - für die SPD - wichtigen Gruppen bei Nominierungs-
12 parteitagen chancenlos. Meist kennen sie auch die dort kandidierenden Kandidaten nicht, da sich
13 ihr Engagement meist nur auf die Gliederungen vor Ort, also die Ortsvereine oder
14 Arbeitsgemeinschaften, beschränkt. Wer nach 16.00 Uhr noch Teilnehmer an einer
15 Mitgliederversammlung hier in Dresden war, stellte fest, dass die oben beschriebenen
16 Gruppen zu diesem Zeitpunkt meist gänzlich fehlten. Aber diese Gruppen brauchen wir, wenn wir
17 als SPD wieder Wahlen gewinnen möchten. Unsere Erfahrung als langjährige Sozial-
18 demokratinnen und Sozialdemokraten ist, dass in den Ortsvereinen bei der Bestimmung der
19 Delegierten und Kandidatinnen und Kandidaten auf eine ausgewogene Auswahl geachtet wird.
20 Gleichzeitig halten die Delegierten in der Regel vor wichtigen Abstimmungen Rücksprache mit
21 ihrem Ortsverein.

Antrag 24

Der Antrag ist nicht zulässig.

Der Antragsteller ist nicht antragsberechtigt im Sinne von § 3 (7) des UB-Statuts. Die Antragskommission schlägt die Überweisung an den neuen UB-Vorstand vor.

Antragssteller: Erik Vogel

1 **Überarbeitung des Aktionsplanes zur Umsetzung der UN-**
2 **Behindertenrechtskonvention der Stadt Dresden**

3 *Der Unterbezirksparteitag möge beschließen und an die SPD-Stadtratsfraktion weiterleiten:*

4 Vor einigen Jahren wurde der Aktionsplan zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention
5 der Stadt Dresden erstellt und überarbeitet sowie beschlossen. Nach einigen Änderungen in der
6 Landes- und Bundesgesetzgebung, z. B. dem Bundesteilhabegesetz und dem Sächsischen
7 Inklusionsgesetz, ist, meiner Auffassung nach, eine erneute Überarbeitung erforderlich. Die
8 Stadtratsfraktion der SPD Dresden wird gebeten, gemeinsam mit allen Menschen mit
9 Beeinträchtigungen, innerhalb der SPD Dresden, unter Federführung des Arbeitskreis Selbst Aktiv
10 in der SPD Dresden und den Vertretern im Beirat für Menschen mit Behinderungen der Stadt
11 Dresden, den Aktionsplan zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention der Stadt
12 Dresden auf die aktuelle Lage von Menschen mit Beeinträchtigungen an zu passen.

13 **Begründung**

14 Viele neue Gesetze und Gesetzesänderungen haben für Menschen mit Beeinträchtigungen
15 Verbesserungen gebracht. So zum Beispiel die Abschaffung der Wahlrechtsausschlüsse für
16 Menschen mit Beeinträchtigungen in Vollbetreuung, das Sächsische Inklusionsgesetz oder die
17 Erhöhung des Landesblindengeldes in Sachsen bzw. die Einführung der nächsten Stufe des
18 Bundesteilhabegesetz. Seit 1. Januar 2020 ist zum Beispiel das zuständige Sozialamt der Träger
19 der Kosten der Unterkunft auch für die Bewohner und Bewohnerinnen von Wohnheimen von
20 Menschen mit Beeinträchtigungen zuständig. Der KSV ist nur der Träger für die Leistungen zur
21 Teilhabe am gesellschaftlichen Leben oder dem Budget für Arbeit und dem Budget für Ausbildung.
22 Die Leistungen zur Pflege werden von den Pflegekassen übernommen. Nun muss der Aktionsplan
23 zur Umsetzung UN-Behindertenrechtskonvention der Stadt Dresden auf die geänderte Lage der
24 Menschen mit Beeinträchtigungen in Dresden angepasst werden.

Antrag 25

Der Antrag ist nicht zulässig.

Der Antragsteller ist nicht antragsberechtigt im Sinne von § 3 (7) des UB-Statuts. Die Antragskommission schlägt die Überweisung an den neuen UB-Vorstand vor.

Antragssteller: Erik Vogel

1 **Umsetzung barrierefreier und inklusiver öffentlicher Nah- und**
2 **Fernverkehr bis zum 31.12.2021**

3 *Der Unterbezirksparteitag möge beschließen und an die an die SPD-Stadtratsfraktion und SPD-*
4 *Landtagsfraktion weiterleiten:*

5 Gemäß dem Personenbeförderungsgesetz muss in Deutschland bis zum 1.1.2022 der ÖPNV und
6 SPNV barrierefrei sein. Ich fordere deshalb die Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben und bitte
7 die SPD-Stadtratsfraktion einen Antrag ein zu bringen, dass der gesamte ÖPNV und SPNV in
8 Dresden und im Bereich des VVO bis zum Jahresende 2020 barrierefrei ist.

9 **Begründung**

10 Der Gesetzgeber legte fest, dass bis zum 1.1.2022 der gesamte ÖPNV und SPNV in Deutschland
11 barrierefrei sein muss. Er folgt damit auch den Forderungen der UN-Behindertenrechtskonvention.
12 Dresden ist in vielen Punkten schon gut ausgebaut und verfügt über einen fast barrierefreien
13 Fahrzeugpark bei Bus und Straßenbahn. Bei den S-Bahnen, Regionalzügen gibt es noch
14 erheblichen Nachholbedarf. Die Fahrzeuge des Regional-Bus-Verkehr sind leider nicht immer
15 barrierefrei. Die Haltestellen im Dresdner Umland sind in ganz wenigen Fällen barrierefrei.
16 Barrierefrei heißt, dass die Fahrzeuge, Haltestellen und Zugänge zu den Haltestellen für alle
17 Menschen ohne Hindernisse erreichbar und nutzbar sind. Dazu gehören Lautsignale für seh-
18 beeinträchtigte Menschen, Lichtsignale für Menschen mit Hörbeeinträchtigungen oder gehörlose
19 Menschen in den Fahrzeugen. Die Ansagen und Informationen sind in leicht verständlicher
20 Sprache an zu bieten. Das Personal muss noch mehr für das Thema „Barrierefreiheit und
21 Menschen mit Beeinträchtigungen“ sensibilisiert werden. Die Umsetzung eines barrierefreien
22 ÖPNV und SPNV nützt nicht nur Menschen mit Beeinträchtigungen. Es erleichtert allen Menschen
23 die Nutzung des ÖPNV und macht die Nutzung des ÖPNV und SPNV attraktiver.

Antrag 26

Der Antrag ist nicht zulässig.

Der Antragsteller ist nicht antragsberechtigt im Sinne von § 3 (7) des UB-Statuts. Die Antragskommission schlägt die Überweisung an den neuen UB-Vorstand vor.

Antragssteller: Philipp Buchallik

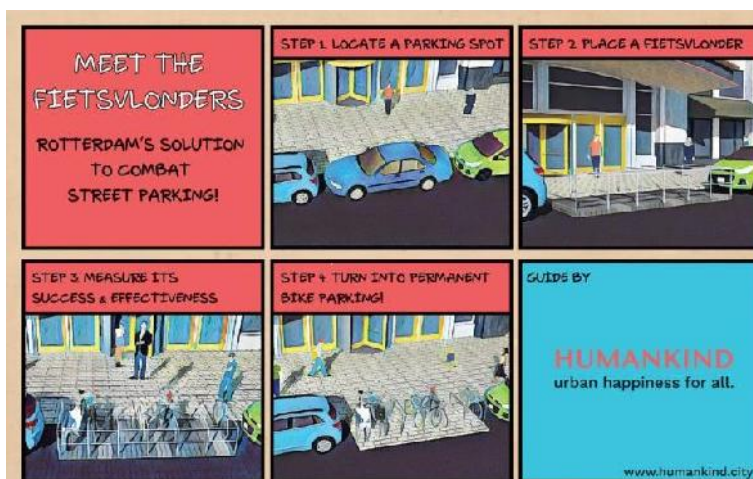
1 **Bedarfsorientierte Schaffung von Fahrradparkplätzen**

2 *Der Unterbezirksparteitag möge beschließen und an die SPD-Stadtratsfraktion weiterleiten:*

3 Die Stadtratsfraktion möge sich dafür einsetzen, dass die Stadt Dresden zur bedarfsorientierten
4 Schaffung von Fahrradparkplätzen sogenannte „Fiets Vlonders“ (einfach transportable
5 Fahrradplattformen) beschafft und einsetzt. Diese helfen die Akzeptanz für die Umwandlung von
6 Autoparkplätzen in Fahrradparkplätze zu erhöhen und bieten zusätzlich die Möglichkeit temporär,
7 z.B. bei Großveranstaltungen wie dem Stadtfest, sichere Fahrradabstellmöglichkeiten zu schaffen.

8 **Begründung**

9 Der knappe Raum in der Stadt sollte effizient genutzt werden. Auf der Fläche eines
10 Autostellplatzes können bis zu 10 Fahrradstellplätze geschaffen werden. Im Rahmen der
11 Verkehrswende ist zu erwarten, dass die Zahl der Radfahrer*innen in Dresden zunimmt. Ein
12 wesentlicher Baustein der Förderung des Radverkehrs sind sichere Abstellplätze. Wie
13 vergangene Debatten im Stadtrat zeigen, ist die Skepsis gerade gegenüber der Umwandlung von
14 Autoparkplätzen zugunsten des Umweltverbundes bei einigen Ratsmitgliedern groß. Dresdens
15 Partnerstadt Rotterdam verwendet daher sogenannte „Fiets Vlonders“ (einfach transportable
16 Fahrradplattformen) mit Radbügeln zum sicheren Abstellen von Fahrrädern. Diese werden
17 zunächst für einige Zeit an potenziell geeigneten Orten, z.B. auf möglicherweise geeigneten Kfz-
18 Stellplätzen, aufgestellt. Die Nutzung der Radbügel wird in der Folgezeit evaluiert und somit der
19 konkrete Bedarf nach sicheren Radstellplätzen ermittelt. Bei großem Anklang sollten dann an der
20 getesteten Stelle dauerhafte Radabstellanlagen geschaffen werden. Darüber hinaus lassen sich
21 die Fahrradplattformen auch bedarfsorientiert bei Veranstaltungen wie z.B. dem Stadtfest oder
22 bei Stadtteilfeiern einsetzen, um den temporär höheren Bedarf nach Fahrradabstellmöglichkeiten
23 zu befriedigen.



Antrag 27

Der Antrag ist nicht zulässig.

Der Antragsteller ist nicht antragsberechtigt im Sinne von § 3 (7) des UB-Statuts. Die Antragskommission schlägt die Überweisung an den neuen UB-Vorstand vor.

Antragssteller: Philipp Buchallik

1 **Moderne Wartehäuschen mit Klimabonus**

2 *Der Unterbezirksparteitag möge beschließen und an die SPD-Stadtratsfraktion weiterleiten:*

3 Die Stadtratsfraktion möge sich dafür einsetzen, dass Wartehäuschen an Bus- und Bahnhalte-
4 stellen nach ökologische Aspekten umgestaltet werden, dazu zählen:

- 5 • Eine mögliche Dachbegrünung (z.B. mit pflegeleichten, robusten, ökologisch- und
6 stadtklimatisch vorteilhaften Sedum-Pflanzen)
- 7 • Die mögliche Nutzung der Dächer der Wartehäuschen für Solarzellen (z.B. zum Betrieb
8 der elektronischen Anzeigen und der Beleuchtung der Haltestellen)
- 9 • Sitzauflagen aus Bambus für die Bänke (nicht so kalt am Po/ nachwachsender Rohstoff)
- 10 • Moderne und Energieeffiziente LED-Beleuchtung

11 Insbesondere bei der Errichtung neuer Wartehäuschen sollten diese Kriterien schnellst möglich
12 berücksichtigt werden.

13 **Begründung**

14 Der knappe Raum in der Stadt sollte effizient genutzt werden. Schon die Nutzung kleiner Flächen,
15 wie Haltstellendächer, kann klimatische-, ökologische und schließlich ästhetische Vorteile mit sich
16 bringen (Kühlung, Feinstaubfilterung, Lebensraum, Aufenthaltsqualität).

17 Es gibt Vorbilder für diese Art der Stadtraumnutzung. Die Stadt Utrecht hat unter dem Titel „Bee-
18 Stops“ seit Juli 2019 bereits über 300 Haltstellendächer begrünt. In Leipzig werden derzeit
19 insgesamt 900 Wartehäuschen dem Antrag entsprechend umgebaut bzw. zugebaut (vgl.
20 <https://www.leipzig.de/umwelt-und-verkehr/verkehrsplanung/haltestellen/>) und in Bremen,
21 Düsseldorf (SPD OB prüft), Münster, München (SPD-Antrag), Bochum, Braunschweig und Neuss
22 (SPD-Unterstützung) laufen Überlegungen zu solchen Haltestellen.

23 Auch in der Dresdner Bürgerschaft gibt es ein Interesse bzw. den Wunsch nach „Grünen
24 Haltestellen“, wie eine derzeit laufende Petition mit über 130 Unterzeichner*innen zeigt (vgl.
25 https://www.dresden.de/de/leben/gesellschaft/buergebeteiligung/epetition.php?extForwardUrl=https://www.dresden.de/apps.dresden.de/ords/f%3Fp%3D1610%3A3%3A%3A%3ANO%3A%3AP3_P_ID%3A7128),
26
27

28 Zur Finanzierung der Wartehäuschen könnten, wie schon jetzt, die Werbeflächen an denselben
29 herangezogen werden.
30