



Beschlussbuch zur Landeskonzferenz

15. Oktober 2021

Inhalt

B – Bildung.....	3
B02: Identität und Sexualität im Unterricht	3
B04: Arabisch und Türkisch in der Bildung als zweite Fremdsprache durchsetzen.....	4
E – Europa- und Außenpolitik.....	5
E02: Stoppt die Verbrechen gegen die Uigur*innen! Klare Haltung gegen Chinas Umerziehungslager.....	5
E03: Aufbau einer europäischen Reederei: Sozioökonomisch sicher in die Zukunft	8
E04: EU-weite Regeln im Seehandel: Soziale, ökonomische und ökologische Standards in der ganzen EU	9
Fin - Finanzen	10
Fin01: Life in the hood“ - Maßnahmen zur Rettung der Kommunen	10
I – Inneres.....	15
I02: Kritisch mit der Polizei.....	15
I03: Antisemitismusbeauftragte – Weiterentwicklung einer notwendigen Struktur.....	21
K – Kultur	23
K01: Vielfalt sichtbar machen! Diversität in Kunst bezuschussen.....	23
V – Verkehr.....	24
V01: Glaubwürdigkeit zurückgewinnen - Koalitionsvertrag umsetzen.....	24
V03: Transformation in der Automobilindustrie	25
V06: Anruf-Sammel-Taxen als vollwertigen Bestandteil unseres ÖPNV verstehen.....	34

B – Bildung

B02: Identität und Sexualität im Unterricht

- 1 Die Landeskonferenz möge beschließen:
- 2 1. § 96 (4) Satz 5 des NSchG wird geändert zu: „Sie soll die Schülerinnen und Schüler mit den
3 Fragen der Sexualität und Geschlechtsidentität altersgemäß vertraut machen, ihr Verständnis
4 für alle Formen von Partnerschaft und Familie entwickeln und ihr Verantwortungsbewußtsein
5 stärken.“
- 6 2. Die Kerncurricula für den Werte und Normen Unterricht und vergleichbarer Fächer aller
7 Schulformen thematisieren verstärkt im Rahmen der „Frage nach dem Ich“ unterschiedliche
8 Ausprägungen von Geschlechtsidentität und Sexualität. Dies soll speziell a) Toleranz und
9 Akzeptanz gegenüber nicht cis-hetero normativen Lebensweisen und b) die Selbstfindung der
10 Schüler*innen, besonders im Bezug auf Sexualität und Identität, aufgreifen. Hierfür solle n
11 verstärkt externe Institutionen (bspw. Beratungsstellen) in den Unterricht mit einbezogen
12 werden. Religiöse Einflussnahme auf die Selbstfindung der Schüler*innen ist zu unterbinden.
- 13 3. Die Kerncurricula für den Deutschunterricht aller weiterführenden Schulformen
14 thematisieren verstärkt auch Literatur die Geschlechtsidentität und Sexualität behandeln, um
15 auch hier Aufklärung, Toleranz etc. zu fördern.

B04: Arabisch und Türkisch in der Bildung als zweite Fremdsprache durchsetzen

- 1 Die hocharabische, sowie die türkische Sprache soll als zweite Fremdsprache in der Schule mehr gefördert, angeboten und für das Abitur zugelassen werden.
- 2

E – Europa- und Außenpolitik

E02: Stoppt die Verbrechen gegen die Uigur*innen! Klare Haltung gegen Chinas Umerziehungslager

1 Mit den China Cables konnte das Internationale Netzwerk investigativer Journalist*innen
2 beweisen, was schon länger vermutet wurde: In der Volksrepublik China wird mit einem
3 staatlichen Lagersystem gegen die Uigur*innen und andere muslimische Minderheiten
4 vorgegangen. Menschen werden ununterbrochen in ihrem Privatleben überwacht, mit
5 Algorithmen bewertet und bei einem negativen Ergebnis in Umerziehungslager interniert.
6 Schätzungen gehen davon aus, dass bis zu eine Million Menschen in diesen Lagern
7 festgehalten und indoktriniert werden.

8 Der chinesische Überwachungsstaat zeigt sich in den Umerziehungslagern unbestreitbar von
9 seiner menschenverachtenden Seite. Menschen wird die Freiheit geraubt, weil sie religiös
10 sind, weil sie Bärte tragen, weil sie zu oft die Hintertür ihres Hauses benutzen oder eine App
11 auf ihrem Smartphone haben, die sie an Gebetszeiten erinnert. Expert*innen kommen auf
12 Basis der China Cables, die Geheimdokumente der chinesischen Regierung umfassen, zu
13 einem klaren Ergebnis: Das Ziel der chinesischen Regierung ist es, die kulturelle Identität der
14 Uigur*innen zu löschen. Die chinesische Politik gegen die Uigur*innen ist jedoch nicht nur
15 deshalb so schockierend, weil sie auf einer menschenverachtenden
16 Homogenisierungsideologie fußt, sondern weil sie tatsächlich auch die Mittel hat, um dieses
17 Ziel zu erreichen. Dazu gehören vor allem die technischen Mittel, die eine nahezu
18 uneingeschränkte Überwachung ermöglichen.

19 Wo ist die Weltgemeinschaft? Sie hat weggeschaut.

20 Obwohl die Offensive Pekings gegen die uigurische Minderheit bereits immer wieder
21 diskutiert wurde, hat erst die Veröffentlichung der China Cables eine neue Dynamik in die
22 Debatte um den staatlichen Terror Chinas gegen seine Bevölkerung gebracht. Dabei konnte
23 es sogar Laien gelingen, die Lagerstrukturen zu erkennen: Sie waren bei Google Maps in
24 Satellitenaufnahmen erkennbar. Es muss also davon ausgegangen werden, dass westliche
25 Geheimdienste absichtlich weggeschaut haben.

26 Deutsche und europäische Verantwortung

27 Auch Deutschland trägt hier Verantwortung: Die deutsche Bundesregierung hat die
28 Internierung einer Million Menschen ignoriert. Obwohl China nicht nur ein souveräner,
29 sondern auch ein militärisch und ökonomisch mächtiger Staat ist, ist China kein unabhängiger
30 Kosmos, der die Meinung der Weltgemeinschaft und anderer Wirtschaftsmächte ignorieren
31 kann. Deutschlands Politik direkt gegenüber China, in der EU und in den Vereinten Nationen
32 hat Einfluss auf die chinesische Politik. Diesen Einfluss gilt es zu nutzen.

33 Wir fordern...

34 - Dass sich die Bundesregierung auf europäischer Ebene für eine wertegebundene
35 Handelspolitik gegenüber China einsetzt. Das heißt: Das Ende des Lagersystems fordern und
36 diesen Forderungen notfalls auch mit Sanktionen Nachdruck verleihen!

37 - Die Europäische Union die Regeln für den Export von Dual-Use-Gütern, insbesondere
38 von Informationstechnologie, die zur Überwachung verwendet werden kann, deutlich
39 verschärft.

40 - Umfassende Sanktionierung von Unternehmen und Einzelpersonen, die sich an der
41 Internierung oder Überwachung beteiligen. Das gilt auch für deutsche Unternehmen.

42 - Eine neue Strategie im Umgang mit der chinesischen Diktatur. Das muss auch den
43 Umgang mit chinesischen Konzernen wie beispielsweise Huawei betreffen.

44 Deutschland und Europa dürfen nicht aus ökonomischem Eigeninteresse die Augen vor dem
45 Gulag-System verschließen, das in China herrscht!

46 Solidarität mit Tashpolat Tiyip

47 Tashpolat Tiyip ist Geograph und war Präsident der Xingjiang-Universität in Ürümqi. Auf dem
48 Weg nach Deutschland zu einem Treffen mit Kollaborationspartnern am Leibniz Institut für
49 Angewandte Geophysik in Hannover verschwand er plötzlich spurlos. Sechs Monate später
50 wurde ihm in einem chinesischen Propaganda-Video vorgeworfen, die Köpfe der
51 Student*innen zu vergiften, weil er zu viele uigurische Quellen verwendet habe. Im Video wird
52 auch das Strafmaß verkündet: der Tod. Dieses Beispiel zeigt nicht nur die Absurdität und
53 Willkür der Vorwürfe, die die chinesische Regierung erhebt. Es zeigt auch, dass die
54 Deportationen selbst hier in Hannover noch spürbar sind. Menschen, mit denen man eben
55 noch zusammengearbeitet hat, werden plötzlich verschleppt – für immer, wie zu befürchten
56 steht. Wir solidarisieren uns deshalb mit Tashpolat Tiyip und anderen Wissenschaftler*innen,
57 die vom chinesischen Staat terrorisiert werden, weil sie nicht bereit sind die Existenz der
58 Uigur*innen in ihrer wissenschaftlichen Arbeit zu leugnen!

59 Niedersächsische Verantwortung

60 In der autonomen Region Xingjiang, in der sich die Umerziehungslager befinden, ist auch ein
61 niedersächsischer Autohersteller präsent: Volkswagen unterhält in Urumqi ein Werk in
62 erzwungener Kooperation mit einem chinesischen Hersteller. Das Werk in der abgelegenen
63 Provinz ist wirtschaftlich kaum rentabel, dafür aber Teil eines Deals mit der chinesischen
64 Regierung. Das Werk in Urumqi ist der Preis für profitable Werke an der chinesischen
65 Ostküste. Volkswagen befindet sich damit räumlich in unmittelbarer Nähe zur Verfolgung und
66 Internierung der Uigur*innen, hat bis vor kurzem jedoch geleugnet, Kenntnis von einer
67 solchen Politik zu haben. Das hatte beispielsweise der VW-Chef Herbert Diess noch im April
68 bei der Shanghaier Automesse behauptet. Der ehemalige Konzernchef Winterkorn teilte
69 Menschenrechtler*innen sogar mit, dass er von solchen Vorwürfen nichts wissen wolle. Dabei
70 sind ein Viertel der Mitarbeiter*innen im Werk Angehörige von Minderheiten, ein Achtel
71 sollen Uigur*innen sein. Dabei die chinesische Politik zu übersehen, erfordert schon sehr viel
72 Entschlossenheit. Es bleibt die bittere Erkenntnis: Menschen werden in Lager gesperrt und ein
73 niedersächsischer Konzern verschließt davor die Augen.

74 Doch VW schaut nicht nur weg. Der Konzern ist auch eine Kooperation mit der Bewaffneten
75 Volkspolizei eingegangen. Diese paramilitärische Organisation ist der maßgeblich
76 durchführende Akteur hinter den willkürlichen Verhaftungen, den Lagern und der

77 Zwangsarbeit. Das Abkommen sieht laut chinesischen Medienberichten militärisches Training
78 und patriotische Erziehung für neue Werksmitarbeiter*innen vor.

79 VW bestreitet lediglich, dass militärisches Training stattgefunden hat. Das Abkommen selbst
80 nicht. Damit hat sich der Konzern nicht nur unwissend gestellt, sondern die Politik gegen
81 Minderheiten in China aktiv unterstützt.

82 VW aber ist kein Unternehmen wie jedes andere auch. VW ist durch das gleichnamige Gesetz
83 erheblich mit dem Land Niedersachsen verflochten, das 20,2 Prozent der Aktien und damit
84 eine Sperrminorität im Aufsichtsrat hält. Ministerpräsident Stephan Weil ist qua Amt Mitglied
85 des VW-Aufsichtsrats. VW ist einer der wenigen Fälle, wo die Politik unmittelbaren Einfluss
86 auf das wirtschaftliche Agieren eines Großkonzerns nehmen kann.

87 Deshalb fordern wir die niedersächsische Landesregierung und den Ministerpräsidenten auf,
88 Konsequenzen aus den Enthüllungen der China Cables zu ziehen und die Beteiligung von
89 Volkswagen an der menschenverachtenden chinesischen Politik nicht länger zu dulden! Die
90 Vertuschung muss aufhören, die Beteiligung des Konzerns muss systematisch aufgearbeitet
91 werden und die Kooperation mit der Bewaffneten Volkspolizei beendet werden!

E03: Aufbau einer europäischen Reederei: Sozioökonomisch sicher in die Zukunft

- 1 Im Jahr 2008 hat der staatlich betriebene und größte griechische Seehafen Piräus knapp eine
- 2 halbe Million Container umgeschlagen. Zum Vergleich: der Hamburger Hafen hat mit knapp
- 3 zehn Millionen Containern im selben Jahr rund das zwanzigfache davon geleistet.

- 4 Doch im Jahr 2019 hat der Hamburger Hafen mit 9,3 Millionen Containern rund 5% weniger
- 5 geleistet als 2008. Der Hafen in Piräus wiederum hat sich seit 2008 um mehr als 1.000% auf
- 6 5,16 Millionen Container im Jahr 2019 gesteigert – was ist passiert?

- 7 Im Zuge der Finanzkrise, die Griechenland besonders schwer traf, hat der griechische Staat
- 8 den Hafen an die chinesische Staatsreederei COSCO verkauft. Wie bei allen anderen Projekten
- 9 der „Neuen Seidenstraße“, tritt der chinesische Staat auch im Hafen von Piräus
- 10 wirtschaftspolitisch offensiv auf und vergrößert seinen Einfluss auf und in Europa.

- 11 Ein Ende dieser Expansion ist nicht in Sicht. Mit seinen rund 1,44 Milliarden Einwohner*innen,
- 12 imperialer Hafenpolitik im südchinesischen Meer und der Nichtbeachtung von
- 13 Menschenrechten ist China im Turbo auf dem Weg zur Supermacht mit Einfluss auf der ganzen
- 14 Welt. Soziale, ökonomische und auch ökologische Standards nach europäischem Maßstab
- 15 haben in der maritimen Wirtschaftspolitik Chinas keinen Platz.

- 16 Fakt ist: Mit unserer aktuell nationalen Hafen- und Seeverkehrspolitik haben wir gegen eine
- 17 solche Supermacht keine Chance. Niederländische, deutsche, englische oder belgische
- 18 Reedereien können allein nicht mit COSCO mithalten.

- 19 Daher fordern wir den Aufbau einer europäischen Staatsreederei:

- 20 1. entweder aus der Fusionierung bestehender nationaler Reedereien oder durch die
- 21 Gründung einer gänzlich neuen Reederei

- 22 2. deren europaweite Mitarbeiter*innen Chancen zur Mitbestimmung via Betriebsräten und
- 23 Gewerkschaften haben, die faire Arbeit und Tarifverträge ermöglichen

- 24 Ein solches sozialdemokratisches Projekt würde die europäische Integration fördern, die
- 25 Zukunft der europäischen Häfen sichern sowie Menschenrechte und faire Arbeit garantieren.

E04: EU-weite Regeln im Seehandel: Soziale, ökonomische und ökologische Standards in der ganzen EU

- 1 Der Seehandel hat eine immense Bedeutung für den Welthandel: 90% des globalen
- 2 Güterverkehrs finden über den Seeweg statt, über 50.000 Schiffe mit einer Gesamtbesatzung
- 3 von mehr als einer Million Menschen sind dafür 24/7 auf den Weltmeeren unterwegs. Die
- 4 meisten dieser Schiffe fahren heutzutage unter der Flagge von Staaten wie Antigua und
- 5 Barbuda, Liberia oder Zypern – doch weshalb fahren deutsche Schiffe z.B. unter zyprischer
- 6 Flagge?

- 7 Weil an Bord die nationalen Regelungen des Flaggenstaates gelten. Deutsche Reedereien
- 8 profitieren von niedrigeren sozialen und ökonomischen Standards. Ganz konkret sparen sie
- 9 durch niedrige Lohnkosten und das gezielte Ausnutzen von Steueroasen immense Kosten. Das
- 10 führt zu ausbeuterischen Menschenrechtsverletzungen auf den Schiffen und verbreitert die
- 11 Schere zwischen arm und reich.

- 12 All dem wollen wir uns entgegensetzen. Daher fordern wir langfristig die Einführung EU-weiter
- 13 Regeln im Seeverkehr (ausgenommen NGO-Aktivitäten), welche regelmäßig, vor allem aber
- 14 bei Ersteinlauf der Schiffe in europäische Gewässer, kontrolliert werden:

- 15 1. einen Mindestlohn für Arbeiten in europäischen Gewässern
- 16 2. einen angemessenen Steuersatz für den Seehandel
- 17 3. eindeutige Maßstäbe für Schiffsgrößen, Betriebssicherheit und Arbeitsbedingungen

- 18 Um diese Ziele kurzfristig schon für europäische Schiffe zu erreichen, fordern wir zudem:

- 19 4. die Einführung einer europäischen Flagge, unter der alle europäischen Schiffe fahren und
- 20 die die genannten Standards sicherstellt

- 21 Außerdem ist der Seeverkehr verantwortlich für 3% der globalen CO₂-Emissionen, 15% der
- 22 Stickoxidemissionen und 13% der Schwefeldioxidemissionen. Ökologischen Vorgaben zur
- 23 Minderung dieser Emissionen werden in der von der International Maritime Organization
- 24 (IMO) festgelegten Emission Control Area (ECA) kontrolliert. Während Nord- und Ostsee Teil
- 25 der ECA sind, bleibt das Mittelmeer, wo u.a. der sich in chinesischer Hand befindende Hafen
- 26 von Piräus liegt, unreguliert. Daher fordern wir zum Schutz des Klimas:

- 27 5. die Aufnahme des Mittelmeers in die ECA

Fin - Finanzen

Fin01: Life in the hood“ - Maßnahmen zur Rettung der Kommunen

1 Die Corona-Pandemie sorgte in vielen Bereichen des öffentlichen Lebens zu einem tiefen
2 Einschnitt. Nicht nur mittelständische Unternehmen haben mit den Folgen des Lockdowns zu
3 kämpfen. Auch die Kommunen werden stark belastet. Sei es bedingt durch wegfallende
4 Einnahmen aus kommunalen Steuern und Gebühren, fehlender Tourismus oder der
5 Schließung der kommunalen Einrichtungen sowie durch gestiegene Sozialleistungen infolge
6 der Pandemie. Das sind Problemfelder, die nicht erst durch die Pandemie entstanden sind,
7 sondern schon seit geraumer Zeit die Kommunen in Deutschland belasten. Viele Gemeinden
8 und Gemeindeverbände leiden unter einer hohen Schuldenbelastung, die sich über mehrere
9 Jahre angehäuft haben. Die Gründe sind vielfältig und nicht allein auf unwirtschaftliches
10 Handeln zurückzuführen. Kommunen handeln nach dem Grundgesetz in alleiniger
11 Selbstverwaltung in ihrem Wirkungskreis. Es ermöglicht zwar ein direktes Eingehen der Politik
12 auf die Bedürfnisse der Menschen vor Ort, jedoch sind mit dem Prinzip auch Verpflichtende
13 Aufgaben verbunden, die die Kommunen übernehmen müssen. Hierzu zählen unter anderem
14 der kommunale Straßenbau, Betrieb von Schulgebäuden, soziale Leistungen usw. Darüber
15 hinaus kommen Aufgaben hinzu, die im Auftrag von Bund und Länder von den Gemeinden
16 wahrgenommen werden müssen (z.B. Zivilschutz, Pass- und Meldewesen etc.). Da nach dem
17 Selbstverwaltungsprinzip die Kommunen über eine eigene Finanzhoheit verfügen, müssen
18 jegliche Aufgaben aus dem eigenen Haushalt finanziert werden. Direkte finanzielle
19 Unterstützung seitens des Bundes und der Länder sind nach dem Grundgesetz nicht
20 vorgesehen. In Verbindung mit erweiterten Aufgabenbereichen führte dies unfreiwillig zur
21 überforderten Kommunalverwaltungen, deren Haushalte in Schieflage geraten sind. Die Folge
22 daraus ist, dass seit den 1990er die Summen an Kassenkrediten deutlich gestiegen sind.
23 Kassenkredite, ähnlich eines Dispositionskredits bei Privatpersonen, sind kurzfristig angelegt
24 für die Tilgung notwendiger Schulden im Rahmen des Kommunalhaushalts. Eine
25 Finanzierungshilfe, die kritisch gesehen werden muss, da sie keine Abhilfe schaffen, sondern
26 die Probleme verschärfen und Kommunen in die Abhängigkeit von kapitalistischen
27 Finanzinstituten treiben. Betroffene Kommunen leiden darüber hinaus auf sozialer Ebene in
28 ihrem Wirkungskreis. Denn finanzielle Investitionen betreffend das gesellschaftliche und
29 öffentliche Leben sind kaum möglich. Haushaltssperren verhindern die Finanzierung von
30 kommunalen Projekten bzw. den Betrieb von kommunalen Stätten. Darunter fallen
31 öffentliche Bäder, Büchereien oder auch kommunale Museen. Alles Orte, die für eine hohe
32 Lebensqualität von Notwendigkeit sind, aber nach dem Gesetz für die Gemeinden nicht
33 verpflichtend sind. Hier würde auch kein Kommunalkredit helfen, da diese vom Staat als
34 Ausnahme gedacht sind, auf einzelne Projekte für einen Zeitraum von zehn bis zwanzig Jahre
35 ausgelegt sind und Kommunen zudem einen ausgeglichenen Haushalt vorweisen müssen. Es
36 ergibt sich ein Teufelskreis, den die Kommunen aus eigener Kraft nicht mehr verlassen
37 können. Umso mehr ist die Überörtliche Politik gefragt, auf die Probleme der Kommunen
38 einzugehen und gemeinsam mit den Gemeinden und den Gemeindeverbände diese zu lösen.
39 Für uns Jusos ist es ein besonderes Anliegen. Denn Kommunalpolitik heißt auch Politik für
40 Menschen, die sozial benachteiligt sind und auf Hilfe und ein sorgenfreies Leben angewiesen
41 sind. Kinder und Jugendliche aus sozial schwachen Familien, die mithilfe von kommunalen
42 Leistungen und Einrichtungen keine Nachteile in der Bildung erfahren müssen oder die

43 Möglichkeit erhalten, sich freizeitlich beschäftigen können. Oder das Menschen mit geringer
44 Rente oder mit Erwerbsminderung die soziale Teilhabe an der Gesellschaft ermöglicht wird ist
45 auch ein wichtiger Bestandteil der Kommunalpolitik. Allgemein erfasst die Politik vor Ort den
46 Alltag der Menschen sowie das gemeinsame Zusammenleben, welche auf ein solidarisches
47 Miteinander angewiesen ist. Solidarität ist auch das Stichwort, auf welches die Kommunen
48 gegenseitig angewiesen sind. Es muss Schluss sein mit dem Verständnis von Kommunalpolitik,
49 einen Wettbewerb um den besten Standort für die Wirtschaft auszufechten und gleichzeitig
50 das Gemeinwohl ausser acht zu lassen. Diese Neoliberale Politik ist es, die die Spaltung der
51 Gesellschaft in Arm und Reich auch Geografisch vorantreiben lässt. Für uns muss klar sein,
52 dass Kommunen nur in gemeinsamer Zusammenarbeit das Ziel erreichen können, für gleiche
53 Lebensbedingungen überall im Land zu sorgen. Es kann auch nur in starker Zusammenarbeit
54 mit Bund und Länder das Überleben der Kommunen sichern. Deshalb fordern wir in diesem
55 Antrag eine grundlegende Reform der Politik im Zusammenhang mit Gemeinden und
56 Gemeindeverbände. Wir stellen folgende Forderungen auf, die zur Problembewältigung
57 beitragen sollen.

58 Forderungen:

59 Entlastung der Kommunen durch einen Schuldenschnitt

60 Um die Handlungsfähigkeit der Kommunen wiederherzustellen, sollen durch den Bund die
61 Altschulden der Gemeinden übernommen werden. Es handelt sich hierbei größtenteils um
62 aufgenommene Kassenkredite zur Tilgung von laufenden Zahlungen. Eine Entlastung der
63 Schulden würde finanzielle Mittel freisetzen, womit der Investitionsstau der betroffenen
64 Kommunen bekämpft werden könnte. Insbesondere wichtige Aufgaben wie die Sanierung von
65 Öffentlichen Gebäuden (Schulen, Schwimmbäder etc.) könnten mit den Mitteln in Angriff
66 genommen werden. Eine Befreiung von der Schuldenlast würde den Kommunen mehr
67 Planungssicherheit geben sowie eine Konsolidierung ihres Kommunalhaushalts ermöglichen.
68 Weiter könnten Arbeitsplätze in der Verwaltung und bei den kommunalen Unternehmen
69 durch den Schnitt gerettet werden. Diese Maßnahme würde ganz besonders den durch die
70 Corona-Pandemie betroffenen Gemeinden helfen, Ausfälle aus den Gemeindesteuern und
71 Gebühren abzufedern. Um den Schuldenschnitt finanzieren zu können, sollten wohlhabende
72 Kommunen mit geringfügigen Schulden auf eine Forderung nach einem Erlass ihrer Schulden
73 aus solidarischen Gründen verzichten.

74 Reform des Kommunalen Finanzausgleichs (KFA) – Einrichtung Solidaritätsfonds

75 Der kommunale Finanzausgleich ist ein Instrument ähnlich des Länderfinanzausgleichs zur
76 solidarischen Umverteilung von kommunalen Finanzen. Hiermit sollen gleichwertige
77 Lebensbedingungen in allen Kommunen geschaffen werden. Der KFA wird hauptsächlich
78 durch die einzelnen Länder vollzogen. Dabei unterscheidet man zwischen den vertikalen KFA
79 (Verteilung vom jeweiligen Bundesland an die Kommunen) und den horizontalen KFA
80 (Verteilung zwischen den Kommunen). Zwar ist es richtig, dass der Finanzausgleich im
81 Aufgabenbereich der einzelnen Ländern verordnet ist. Jedoch ist es auch gleichzeitig falsch,
82 sich als Gesamtstaat nicht an den Ausgleichsmaßnahmen zu beteiligen. Denn Bundesländer,
83 die selber auf den Länderfinanzausgleich angewiesen sind, können auch nur in begrenzter
84 Form den Kommunen im Sinne des vertikalen KFA helfen, wenn die Finanzmittel gleichzeitig

85 für die Konsolidierung der Länderfinanzen dienen. Ebenfalls würde der horizontale KFA nur
86 gering die Herstellung gleicher Verhältnisse in den Kommunen bewirken, wenn an sich die
87 Gemeinden in einem Bundesland weniger zu Verfügung haben als Gemeinden in einem
88 anderen Bundesland. Hinzu kommt noch, dass der KFA von Bundesland zu Bundesland im
89 Sinne von Zuweisungsbeträgen, Verteilungsquoten und den Handlungsmethoden
90 unterschiedlich gestaltet ist. Dies erschwere nicht nur die Vergleichbarkeit der Kommunen,
91 sondern würde dauerhaft die finanziellen und sozialen Unterschiede verstärken. Deshalb ist
92 es gerade wichtig, dass sich der Bund auch im Hinblick auf das Grundgesetz, nämlich überall
93 für gleiche Lebensverhältnisse zu sorgen, stärker am KFA beteiligt und die Länder bei der
94 Ausführung unterstützt. Die Unterschiede beim KFA sollte in der Zusammenarbeit der Länder
95 durch die Festlegung einer gemeinsamen Arbeitsgrundlage und festgelegten Methoden
96 schrittweise abgebaut werden. Über den KFA hinaus sollte der Bund für die Rettung von
97 finanzschwachen Kommunen einen bundesweiten Solidaritätsfonds einrichten. Dieser würde
98 ähnlich wie der horizontale KFA funktionieren. Wohlhabende Kommunen würden einen
99 bestimmten Anteil aus ihren Gesamtfinanzen in diesen Fonds zahlen. Das Geld aus dem Fond
100 würde nach einem Verteilungsschlüssel bundesweit auf die Kommunen verteilt werden. Hier
101 könnten vor allem Strukturschwache Regionen von den Finanzierungshilfen profitieren, die
102 bisher durch den KFA nicht ausreichend unterstützt werden konnten.

103 Entlastung bei den Sozialausgaben

104 Wie bereits erwähnt haben die Kommunen während der Corona-Pandemie, aber auch schon
105 davor mit gestiegenen Sozialausgaben zu kämpfen, während die kommunalen
106 Steuereinnahmen wegbleiben. Dies sind keine Einzelfälle und es zeichnet sich ein Trend ab,
107 dass es immer mehr Gemeinden betreffen wird. Auch weil hier die Kommunen aus Sparzwang
108 gezwungen sind, die kommunalen Steuersätze zu erhöhen, was sich eher abschreckend auf
109 ansiedlungswillige Menschen auswirkt. Zudem verstärke dies nur den Konkurrenzkampf
110 zwischen den Kommunen um den perfekten Standort für Unternehmen und sorgt langfristig
111 für die Verstärkung der Ungleichheit. Um diesen Prozess zu stoppen, fordern wir die stärkere
112 Beteiligung des Bundes an den Sozialausgaben der Kommunen. Der Bund soll hier für
113 Entlastung der kommunalen Haushalte sorgen, wodurch mehr finanzielle Mittel für wichtige
114 Projekte der Kommunen freigesetzt werden und zudem die Kommunen die Möglichkeit
115 haben, einen ausgeglichenen Haushalt erzielen zu können. Auch soll durch die Maßnahme
116 verhindert werden, dass die kommunalen Steuersätze starken Differenzen zwischen den
117 Kommunen ausgesetzt sind.

118 Bundesweite Konsolidierungshilfen

119 Auch wenn Maßnahmen wie Schuldenerlasse oder finanzielle Ausgleichsmaßnahmen für
120 Abhilfe sorgen können, reicht dies bei vielen Kommunen bei weitem nicht für die Herstellung
121 eines ausgeglichenen Haushaltes aus. Meistens werden für die Zielerreichung Kassenkredite
122 zur Tilgung von laufenden Zahlungen aufgenommen, wodurch sich Kommunen immer mehr
123 verschulden. Um das Problem zu bewältigen haben die Länder verschiedene
124 Finanzprogramme aufgestellt, welche die weitere Aufnahme von Kassenkrediten obsolet
125 macht und den Kommunen bei der Konsolidierung ihrer Haushalte helfen soll. Problem hierbei
126 ist, dass in den Bundesländern diese Haushaltshilfen zur Hälfte oder gar zu zwei Dritteln von
127 den Kommunen mitfinanziert werden. Bei einer Kommune mit geringer Steuerkraft und

128 hohen Zuweisungen stellt dies eine höhere Belastung dar als die eigentliche Entlastung. Zumal
129 sind Kommunen mit den erhaltenen Hilfen zu harten Sparmaßnahmen verpflichtet, um einen
130 vollständigen Haushaltsausgleich zu erreichen. Da dies bekanntermaßen die Situation der
131 Kommunen verschlechtern würde, muss auch hier der Bund die Länder bei den
132 Konsolidierungshilfen beitragsmäßig unterstützen. Statt des Sparzwangs sollten den
133 Kommunen seitens der Landesrechnungshöfen freiwillige Handlungsempfehlungen
134 aufgezeigt werden, die zur Lösung die kommunalen Probleme helfen können.

135 Investitionshilfen zur Umsetzung von kommunalen Projekten

136 Eines der größten Probleme für die Kommunen ist die Anhäufung der erforderlichen
137 Investitionen, die durch Sparmaßnahmen nicht getätigt werden können. Der Investitionsstau
138 senkt im erheblichen Maße die Lebensqualität der betroffenen Gemeinden. Auch hier bleibt
139 meist keine andere Wahl, als Güter der öffentlichen Daseinsvorsorge dem kapitalistischen
140 Markt zu überlassen. Wohlgermerkt auf Kosten der sozialen Teilhabe. Auch die Aufnahme von
141 Kommunalkredite stellen nicht die Lösung dar aufgrund der Kompliziertheit der
142 Antragstellung und der langen Laufzeit. Der Bund und die Länder müssen den Kommunen
143 stärker unter die Arme greifen als bisher und sich an kommunalen Projekten direkt beteiligen.
144 Dies betrifft im besonderen Maße Infrastrukturmaßnahmen, den Wohnungsbau, Ausstattung
145 der Schulgebäude usw. Es muss eine gesetzliche Grundlage geschaffen werden, die die
146 Kooperation zwischen den Kommunen und den anderen Gliederungen des Staats möglich
147 machen, ohne dabei das Recht auf Selbstverwaltung zu streichen.

I – Inneres

I02: Kritisch mit der Polizei

1 „Staat ist diejenige menschliche Gemeinschaft, welche innerhalb eines bestimmten Gebietes
2 (...) das Monopol legitimer physischer Gewaltsamkeit für sich (mit Erfolg) beansprucht.“

3 (Max Weber, 1919)

4 In den vergangenen Monaten und Jahren ist die Kritik an die Polizei und an der Exekutive in
5 der Bundesrepublik Deutschland lauter und differenzierter geworden. Die Polizei ist aktuell
6 eine staatstragende Institution, aufgrund dieser Stellung in der Gesellschaft ist es enorm
7 wichtig die Polizei zeitgemäß zu gestalten, um möglichst breite gesellschaftliche Akzeptanz zu
8 erlangen. Zunächst ist es aufgrund der eben genannten Stellung der Polizei innerhalb der
9 Gesellschaft wichtig festzuhalten, dass Kritik an der Polizei und ihren Handlungen legitim und
10 notwendig ist, wie in jeder Branche und jeder gesellschaftlichen Struktur ist konstruktive Kritik
11 ebenso wichtig wie gegenseitiger Respekt. Es ist eine Notwendigkeit, dass verkrustete und
12 festgefahrene Strukturen durch Selbstreflexion, sowohl intern, als auch öffentlich
13 aufgebrochen werden. Eine objektive Darstellung der eigenen Versäumnisse muss Teil einer
14 ständigen Verbesserung der Polizei sein.

15 Unsere Gesellschaft besteht aus vielen verschiedenen Menschen mit unterschiedlichen
16 sozialen, ethnischen und kulturellen Herkünften. Daneben stehen aber auch Stereotypen,
17 Alltagsrassismus, Diskriminierungen und unverhältnismäßige Gewalt an der Tagesordnung.
18 Diese werden in der Polizei aufgrund strukturellen und organisatorischen Gründen begünstigt.
19 So kommt es beispielsweise auch immer wieder zu rassistischem Gedankengut innerhalb der
20 Polizei. Aufgrund der bedeutsamen Stellung der Polizei als Exekutive ist es daher wichtig
21 dieses Verhalten zu kontrollieren und zu sanktionieren.

22 Deshalb fordern wir:

23 • Die konstruktive Kritik an der Polizei ist aufgrund ihrer weitreichenden Befugnisse und
24 Macht notwendig und legitim, dies ist anzuerkennen und ernst zu nehmen.

25 • Die Selbstreflexion der Polizei muss intern und öffentlich selbstverständlich werden,
26 um aus möglichen Versäumnissen und Fehlern zu lernen. Um die Polizei zu verbessern,
27 müssen regelmäßige Superversionstermine eingeführt werden.

28 Immer häufiger kam es in der Vergangenheit zu Szenen wie z.B. im Bochumer Hauptbahnhof,
29 bei den Männern wegen ihrer Hautfarbe kontrolliert wurden. Im Fall Bochum wurde von der
30 Bundespolizei argumentiert, dass auf dem Bahnhofsgelände häufiger Straftaten auftauchen.
31 Auch an anderen Orten wird dieses Argument immer wieder angeführt, um eine Art
32 Generalverdacht zu begründen, insbesondere als nichtdeutsch gelesene Menschen zu
33 kontrollieren. Mehrere Gerichte haben jedoch mittlerweile zu Recht entschieden, dass in
34 diesen Fällen stichhaltige Verdachtsgründe vorgelegt werden müssen, um zu begründen
35 warum eine bestimmte Person kontrolliert wird. Im Übrigen ergaben die Zahlen in Bochum
36 zwar einen Zuwachs an Straftaten, entgegen der Behauptungen gingen diese aber
37 überwiegend auf Deutsche zurück. Und dennoch liest man in den Nachrichten Schlagzeilen,
38 wie dass die Polizei Stuttgart eine Stammbaumüberprüfung für TäterInnen durchführen
39 möchte. Aber seit wann kommt es darauf an, von wem wir abstammen, ob wir Straftaten
40 verüben oder nicht? Auch der Rückzug Seehofers für die angekündigte Studie zum Thema

41 Rassismus in der Polizei zeugt eher vom Verheimlichen als transparentem Umgang mit dem
42 Thema. Auch der Bund Deutscher Kriminalbeamter kritisierte Seehofer stark dafür.

43 Die rassistische Profilerstellung, Racial Profiling, ist eine polizeiliche Maßnahme
44 (Identitätskontrollen, Durchsuchungen, Befragungen, Verhaftungen), die allein aufgrund von
45 äußeren Merkmalen erfolgt. Äußere Merkmale sind insbesondere Hautfarbe, (vermutete)
46 Religionszugehörigkeit, aber auch Geschlecht, Sexualität, sozialer Status. Polizeiliche
47 Maßnahmen aufgrund äußerer Merkmale verstoßen gegen das Grundgesetz Artikel 3 Absatz
48 3, gegen das allgemeine Gleichbehandlungsgesetz (AGG), gegen die europäische
49 Menschenrechtskonvention sowie gegen die internationale Antirassismus-Konvention
50 (ICERD).

51 Die Polizei hat eine erhöhte Verantwortung gegenüber unserer Gesellschaft. Diese
52 Verantwortung zieht es mit sich, dass insbesondere wenn es um den Eingriff in Grundrechte
53 geht, die Handlungen der Polizei schärferen Kontrollen unterzogen werden. Wir fordern daher
54 eine aufarbeitende Studie zum Thema Rassismus in der Polizei sowie verbindliche Schulungen
55 der Polizei zum Thema Racial Profiling. Wir wollen eine Gesellschaft in der Rechtssicherheit
56 herrscht und nicht die Hautfarbe entscheidend dafür ist, ob man polizeilichen Kontrollen
57 häufiger ausgesetzt ist oder nicht.

58 Deshalb fordern wir:

59 • Die Studie zum Racial Profiling sowohl auf Bundespolizeilicher-, als auch auf
60 Landespolizeilicher Ebene durchzuführen und dem Ergebnis entsprechend konsequent zu
61 handeln. Durch Weiterbildungen und Seminare innerhalb der Polizei durch externe
62 DozentInnen für das Thema sensibilisieren.

63 • Stammbaumforschung verhindern!

64 Die Persönlichkeitsrechte werden in der heutigen, digitalisierten Welt immer wichtiger und
65 viele Menschen achten vermehrt darauf beispielsweise im Netz künftig nicht mehr einen solch
66 großen Fußabdruck zu hinterlassen. Auch die analoge Welt muss dabei eine Rolle spielen.
67 Auch hier hat die Polizei erneut eine herausgestellte Position. Viele sensible Daten erfährt die
68 Polizei bei Ermittlungen oder bei polizeilichen Einsätzen. Zum Teil sind die Datensammlungen
69 wichtig und dementsprechend auch gerechtfertigt. Allerdings muss die Polizei in einigen
70 Punkten des Datenschutzes Veränderungen vornehmen, denn unzulässige Datenabfragen von
71 PolizeibeamtInnen haben in jüngster Vergangenheit dazu geführt, dass sensible
72 personenbezogene Daten weitergegeben und missbraucht wurden um insbesondere linken
73 PolitikerInnen sowie AnwältInnen Drohschreiben zuzusenden. Laut BKA haben
74 PolizeibeamtInnen individualisierte Zugriffsrechte auf polizeiinterne Datenbanken (bspw.
75 Inpol) und somit Zugriff auf Daten, die über die Daten im Melderegister hinausgehen.
76 PolizeibeamtInnen müssen zwar bei Missachtung der Geheimhaltung oder Weitergabe ihrer
77 personalisierten Anmelde Daten mit disziplinar- oder strafrechtlichen Folgen rechnen, haben
78 jedoch auch mit einer technisch unzureichenden Infrastruktur zu kämpfen. So kommt es dazu,
79 dass es bspw. zu lange dauert sich ab- und neu anzumelden.

80 Deshalb fordern wir:

81 • Die Schaffung von mehr Transparenz bei Persönlichkeitsdaten und die unkomplizierte
82 Einsicht, welche Daten gesammelt werden/wurden und warum.

83 • Verschweigen von Herkunft, Ethnie, Migration etc. bei Pressemitteilungen der Polizei

- 84 • Verbesserung der technischen Infrastruktur:
- 85 • Sperren der Polizeirechner nach 120 Sekunden
- 86 • Erhöhung der Anzahl von Polizeirechnern
- 87 • Langfristige Implementierung von Zwei-Faktor-Authentifizierung bei
- 88 Datenbankabfragen
- 89 • Erhöhung des Stichprobenumfangs, ob Datenbankabfragen rechtmäßig waren.
- 90 Auswertung durch Dritte.

- 91 • Keine Zulassung von mildernden Umständen bei disziplinar- oder strafrechtlichen
- 92 Folgen nach Missachtung der Geheimhaltung durch PolizeibeamtInnen

- 93 • Die Einsetzung von parlamentarischen Kontrollgremien auf kommunaler und
- 94 Landesebene, zur Eingrenzung von Geheimdienstkompetenzen innerhalb der Polizei.

95 Die Polizei und ihre Handlungen stößt bei vielen Menschen auf ganz unterschiedlichen
96 Reaktionen und Meinungen. Die Polizei muss es in Zukunft allerdings schaffen neutraler zu
97 handeln. Es ist verständlicherweise äußerst schwierig jegliche gesellschaftliche Gruppierung
98 zufriedenzustellen, allerdings erkennen wir immer wieder eine starke Variation in der Härte
99 und der Konsequenz der Polizei angesichts der Veranstaltenden oder der Teilnehmenden. Ein
100 konkretes Beispiel dafür ist die Handlungsweise während zweier Veranstaltungen zur Zeit der
101 Covid19 Pandemie. Auf der einen Seite gab es eine sehr große Demonstration zur „BLACK
102 LIVES MATTER!“ Bewegung, die unter anderem auch Polizeigewalt und ihre Folgen
103 thematisierte. Dort hat die Polizei hart eingegriffen, Demonstrierende ständig überwacht und
104 kontrolliert um die Corona-Präventionsmaßnahmen einhalten zu können. Dieses Verhalten ist
105 in gewisser Weise rechtlich, aufgrund der vorgeschriebenen Hygienehinweise bezüglich der
106 Covid19 Pandemie, vertretbar. Im medialen Echo wurden allerdings vielen Stimmen auch aus
107 der Richtung der Polizei Gewerkschaft laut, die Veranstaltungen und
108 Menschenansammlungen dieser Art kritisierten. Einige Tage später ist der Fußballverein
109 Eintracht Braunschweig aufgestiegen. Kurz darauf gab es sowohl vor dem Schloss in
110 Braunschweig als auch vor dem Eintracht Braunschweig Stadion größere
111 Menschenansammlungen. Dort hat die Polizei weder eingegriffen noch Teilnehmende massiv
112 kontrolliert. Auch im medialen Echo gab es keine Worte der Kritik, sondern nur Glückwünsche
113 und Lob für die Fußballer. In unseren Augen ist es eine Schmach gegenüber einer politischen
114 Organisation bzw. Bewegung dermaßen anders, um es direkt zu sagen, schlechter behandelt
115 zu werden als eine Fußball-Fangemeinde. Wir sind der Auffassung, dass genau solche
116 ambivalenten Verhaltensweisen zum schlechten Image der Polizei in Teilen der Gesellschaft
117 führen. Wir wollen eine ehrliche, selbstkritische und gerechte Polizei, die jeglichen Menschen
118 respektabel gegenübersteht. Dafür müssen Eigeninteressen und Meinungen von
119 PolizeibeamtInnen hintenangestellt werden. Doppelmoralisches Verhalten muss stärker
120 pointiert werden können und intern selbstkritisch beleuchtet werden. Wenn es eine Polizei
121 gibt, dann muss sie für alle Menschen gleich sein!

122 Deshalb fordern wir:

- 123 • Ein konsequentes und neutrales Verhalten jeglichen Gruppierungen gegenüber.

124 Um die doch zum Teil sehr einschneidenden Maßnahmen gegenüber der Polizei mittel- und
125 langfristig erfolgreich umsetzen zu können müssen innerhalb der Ausbildung breitere

136 Grundlagen zu Themen der Pädagogik, aber auch der Diversität vermittelt werden. Zudem ist
127 es entscheidend laufende Weiterbildungen anzubieten und diese auch konsequent für den
128 weitaus überwiegenden Teil der PolizistInnen durchzuführen.

129 Deshalb fordern wir:

- 130 • Die Ausbildung und Weiterbildung innerhalb der Polizei auszubauen und auf
131 gesellschaftliche Themen, wie Pädagogik und Diversität, zu erweitern.

132 Einschlägige Funktionäre deutscher Polizeigewerkschaft sind als Reaktionär einzustufen. Dies
133 ist nicht vereinbar mit Grundprinzipien der gewerkschaftlichen Organisation.

134 Deshalb fordern wir:

- 135 • Die Tragbarkeit der Zusammenarbeit mit sämtlichen Polizeigewerkschaften und
136 Interessenverbänden ständig zu evaluieren und gegebenenfalls daraus Konsequenzen ziehen.

137 Leider kam es nicht nur in letzter Zeit zu einigen Fällen von Polizeigewalt oder übertrieben
138 gewalttätigen Handlungen der Polizei. Die Polizei hat eine herausragende gesellschaftliche
139 Position, dementsprechend ist es äußerst wichtig den Missbrauch von Macht oder einer
140 gefühlten Unantastbarkeit kritisch zu betrachten und den Opfern diesem Verhalten
141 gegenüber zur Seite zu stehen. Der Zwischenbericht der Studie „Körperverletzung im Amt
142 durch PolizeibeamtInnen“ (KviAPol) der Juristischen Fakultät der Ruhr-Universität Bochum -
143 Lehrstuhl für Kriminologie vom 17.09.2019 kommt bzgl. Polizeigewalt den im Folgenden
144 beschriebenen Ergebnissen.

145 Bei der Rekrutierung der Befragten wurde darauf geachtet möglichst Menschen aus allen
146 Teilen der Gesellschaft zu erreichen sowie Menschen zu befragen, die einen besonderen
147 Zugang zu bestimmten gesellschaftlichen Teilbereichen haben, wie Fußballfans,
148 marginalisierte Gruppen (PoC, LGBTQIA*, Wohnungslose, Geflüchtete), politisch Aktive,
149 JournalistInnen.

- 150 • Art der Vorfälle, bei denen Polizeigewalt ausgeübt wurde

151 42% Demonstrationen, 13% sonstige politische Aktionen

- 152 • Anlässe der Auseinandersetzung

- 153 • Polizei warf Befragten Fehlverhalten vor, woraufhin es zu Auseinandersetzungen kam
154 (35%)

- 155 • Kein ersichtlicher Grund für Befragte (32%)

- 156 • Straßensperrungen, Menschenketten (11%)

- 157 • Durchgeführte Polizeiliche Maßnahmen gegen Betroffene bei Demonstrationen und
158 politischen Aktionen (Mehrfachnennung)

- 159 • Räumungen (48%)

- 160 • Einkesseln/Umstellen (51%)

- 161 • Festnahmen, Ingewahrsamnahmen (26%)

- 162 • Anzeigen (21%)

- 163 • Durchsuchung von Körper und Kleidung (35%)
- 164 • Arten der Gewalthandlung nach Polizeikontakt bei Demonstrationen und politischen
165 Aktionen
- 166 • Festgehalten / zu hart angefasst (46%)
- 167 • Gefesselt oder fixiert (20%)
- 168 • Geschubst oder zur Seite gestoßen (65%)
- 169 • Geschlagen (auch mit Schlagstock) (65%)
- 170 • Getreten (40%) oder gewürgt (11%)
- 171 • Mit Reizgas besprüht (42%) oder mit Wasserwerfer getroffen (13%)
- 172 Die Folgen der Gewaltanwendung sind neben massiven physischen Verletzungen (71% der
173 Befragten, 19% sogar schwere Verletzungen) psychische Folgen: 80% der Befragten gab an im
174 Anschluss Wut, Angst oder Unwohlsein beim Anblick der Polizei zu empfinden.
- 175 • Einleitung von Strafverfahren
- 176 Nach Anzeige einer betroffenen Person, einer anderen Person oder von Amts wegen kann ein
177 Strafverfahren eingeleitet werden.
- 178 • In 80% der Fälle wurde nach Wissen der Befragten kein Strafverfahren eingeleitet
- 179 • In 13% der Fälle fand ein Strafverfahren statt (9% bei Demonstrationen /polit.
180 Aktionen)
- 181 Dabei lagen Beweise in Form von ZeugInnenaussagen (78%), ärztliche Befunde (56%) sowie
182 privates (41%) und polizeiliches (32%) Videomaterial vor. Dennoch betrug die
183 Einstellungsquote der Strafverfahren wegen körperlicher Gewaltanwendungen 86%
184 (Erledigung der berichteten Ermittlungsverfahren).
- 185 • Gründe für die Einstellung von Strafverfahren
- 186 • kein hinreichender Tatverdacht (§179 Abs. 2 StPO), da BeamtInnen meist nicht
187 identifiziert werden konnten
- 188 • Einstellung wegen Geringfügigkeit (§153 Abs. 1 StPO) (5%)
- 189 • Opportunitätseinstellungen (2%): Staatsanwaltschaft kann trotz bestehendem
190 Tatverdacht das Verfahren einstellen
- 191 Zwar sanken im Zehnjahrestrend die Fallzahlen von Körperverletzung im Amt nach §340 StGB
192 (vgl. PKS 2018) um 33%, die Fallzahlen der Staatsanwaltschafts-Statistik für diesen
193 Deliktsbereich bleiben seit 2010 jedoch auf einem konstanten Niveau. Demnach wurden 2018
194 34% der Ermittlungsverfahren mangels hinreichenden Tatverdachts eingestellt. Bei Verfahren
195 von rechtswidriger Gewaltausübung wurden 94% davon eingestellt. Die Anklagequote wegen
196 rechtswidriger Gewaltausübung durch PolizeibeamtInnen lag im Jahr 2018 bei 2%.
197 Durchschnittlich liegt die Anklagequote aller Verfahren bei 24%, mehr als zehn Mal so hoch.
- 198 Die Diskrepanz zwischen den Ergebnissen der Studie KviAPol und der geringen Anklagequote
199 kann zu einer abnehmenden gefühlten Sicherheit in der Bevölkerung führen sowie zu einem
200 steigenden Misstrauen gegenüber PolizeibeamtInnen.

- 201 Die Studie zeigt eindeutigen Handlungsbedarf, deshalb fordern wir:
- 202 • Die Auswertung von Bodycams durch Dritte, beispielsweise von einer unabhängigen
203 Institution, die durch die Einbindung aller Beteiligten größere Akzeptanz erreicht.
- 204 • Um evidenzbasierte Verbesserungsmaßnahmen abzuleiten fordern wir nach Abschluss
205 der KviAPol eine weitere Studie zu Polizeigewalt in Zusammenarbeit mit der Polizei
- 206 • Einrichtung einer unabhängigen Beschwerdestelle auf Landesebene mit
207 Ermittlungsbefugnissen innerhalb der Polizei sowie eigener Staatsanwaltschaft
- 208 • Kennzeichnungspflicht von PolizeibeamtInnen in Niedersachsen (gem. Urteil des
209 BVerwG Sept. 2019), dabei ist auf Klarnamen zu verzichten, wir befürworten die Vergabe von
210 polizeiinternen Nummern

I03: Antisemitismusbeauftragte – Weiterentwicklung einer notwendigen Struktur

1 An Jom Kippur, dem höchsten jüdischen Feiertag, versucht in Halle ein rechtsradikaler
2 Attentäter die Synagoge zu stürmen, um Jüdinnen* und Juden zu töten. Der Versuch scheitert
3 an der Tür der Synagoge, später tötet der rechtsradikale Attentäter eine Passantin und den
4 Gast eines Döner-Imbisses. Nicht zuletzt dieser erschreckende Höhepunkt antisemitischer
5 Gewalt – in diesem Fall ausgehend von militanten, vernetzten, rechten Strukturen in
6 Deutschland – legt klar dar, was Jüdinnen* und Juden schon lange in Richtung
7 Sicherheitsbehörden, aber auch in die Politik kommunizieren: Antisemitismus ist keine
8 abstrakte Bedrohung, sondern nimmt ganz konkret gewaltvolle Formen an, die eine
9 Bedrohung für jüdisches Leben darstellen. Antisemitismusbeauftragte, die für die
10 Gefahrenlage sensibilisieren und sich auch gegen latenten Antisemitismus einsetzen, sind
11 daher unerlässlich. Da die Aufgaben von Antisemitismusbeauftragten oft Bereiche umfassen,
12 die auch die Länder in ihren Aufgaben, u.a. in der Bildungspolitik, betreffen, müssen in allen
13 Bundesländern entsprechende Stellen eingerichtet werden. Antisemitismusbeauftragte
14 fehlen derzeit in Bremen, Hamburg und Schleswig-Holstein. Hier müssen entsprechende
15 Stellen eingerichtet werden. Es sollte außerdem ein enger Austausch zwischen den
16 Antisemitismusbeauftragten der Länder und dem Antisemitismusbeauftragten des Bundes
17 stattfinden. Um die politische Wichtigkeit der Antisemitismusbeauftragten zu unterstreichen
18 und einen gewissen Handlungsspielraum einzuräumen, sollte eine Aufwertung vom Ehrenamt
19 zum Hauptamt erfolgen. Die Antisemitismusbeauftragten sollten eine Vergütung sowie eine
20 entsprechende strukturelle Ausstattung erhalten. Dabei denken wir an Mitarbeitende und ein
21 angemessenes Arbeitsumfeld sowie eigene finanzielle Budgets. Die
22 Antisemitismusbeauftragten der Länder und im Bund sollten nicht im Bereich Inneres
23 angesiedelt sein. Verständlicherweise bestehen nach wie vor Berührungspunkte gegenüber
24 deutschen Sicherheitsbehörden innerhalb jüdischer Gemeinden. Das ist vor allem auch auf die
25 Aufdeckung rechter Strukturen, beispielsweise mit Blick auf den NSU, innerhalb der Polizei
26 zurückzuführen. Von Antisemitismus Betroffenen nehmen die Sicherheitsbehörden oft nicht
27 als schützende Exekutive wahr. Da Arbeit gegen Antisemitismus vor allem auch Arbeit im
28 Bereich der politischen und schulischen Bildung ist, erscheint uns daher eine Ansiedlung im
29 Bereich Kultus wünschenswert. Abschließend wünschen wir uns eine höhere Sichtbarkeit von
30 jüdischen Personen im öffentlichen Leben. Wir wollen aktiv jüdische Stimmen zu Wort
31 kommen lassen, da diese am besten erfassen können, was es bedeutet antisemitischen
32 Vorurteilen und Drohungen ausgesetzt zu sein. Wir fordern die politisch Verantwortlichen
33 daher auf, die Stellen der Antisemitismusbeauftragten bevorzugt mit Menschen mit
34 jüdischem Hintergrund zu besetzen.

35 Was wir konkret fordern:

36 - Die Verankerung von mindestens einer* einem
37 Antisemitismusbeauftragten* Antisemitismusbeauftragtem in Niedersachsen

38 - Die Antisemitismusbeauftragten sollen nach Möglichkeit im Bereich Kultus angesiedelt
39 sein

- 40 - Die Überführung dieser Ämter vom Ehrenamt zum Hauptamt mit einer
41 entsprechenden Vergütung und einer angemessenen strukturellen Ausstattung
- 42 - Die bevorzugte Einstellung von Menschen mit jüdischem Hintergrund im Rahmen von
43 Neubesetzungen oder Neueinrichtungen von Stellen der Antisemitismusbeauftragten

K – Kultur

K01: Vielfalt sichtbar machen! Diversität in Kunst bezuschussen

- 1 Die Landeskonzferenz möge beschließen, dass bei der Vergabe von Fördergeldern im
- 2 Kulturbereich verstärkt darauf geachtet wird, Diversität inhaltlich, personell und oder
- 3 während der Produktion abzubilden. Hierzu sind neue Fördertöpfe zu schaffen, welche mit
- 4 Auflagen oder Vergabekriterien versehen werden. Darüber hinaus soll auch bei öffentlich-
- 5 rechtlichen Inhalten wie Talkshows verstärkt darauf geachtet werden, die Diversität der
- 6 Lebensrealität abzubilden.

V – Verkehr

V01: Glaubwürdigkeit zurückgewinnen - Koalitionsvertrag umsetzen

- 1 Die Landeskonferenz möge beschließen:
- 2 Die Landtagsfraktion wird aufgefordert bis zum Ende der laufenden Legislaturperiode ein
- 3 Gesetz in den Landtag einzubringen, welches das Ziel hat, die Schülerbeförderung durch den
- 4 ÖPNV für alle Schülerinnen und Schüler kostenlos zu machen. Dies gilt für Schülerinnen und
- 5 Schüler der Primar- sowie Sekundarstufe I und II. Die Finanzierung ist durch die Schulträger
- 6 zu übernehmen. Das Land muss dafür sorgen, dass Landkreise durch dieses Gesetz nicht
- 7 finanziell schlechter gestellt werden und gegebenenfalls die Mittel zur Verfügung stellen.

V03: Transformation in der Automobilindustrie

1 Der Klimawandel zeigt global seine Auswirkungen. Jedes Jahr gibt es neue Nachrichten von
2 länger werdenden Dürreperioden, Hitzerekorden, Waldbränden, Wasserknappheit und
3 anderer Naturkatastrophen. Die Zeit zu handeln ist jetzt! 2018 hat der Verkehrssektor fast ein
4 Fünftel aller Emissionen von Treibhausgasen in Deutschland ausgemacht. Dennoch bedarf die
5 Automobilindustrie Hunderttausenden direkt Beschäftigten und Millionen indirekt
6 Abhängigen in Deutschland besonderer Aufmerksamkeit.

7 Wir wissen: die Transformation der Automobilindustrie ist unumgänglich und bereits in vollem
8 Gange. Nicht erst seit Fridays for Future treten immer neue AkteurInnen auf, die erkannt
9 haben, dass es Zeit für eine nachhaltigere Lebensweise wird und die mit neuen Produkten und
10 Produktionsweisen zum Umweltschutz beitragen wollen. Das bedeutet jedoch noch nicht,
11 dass diese ökologische Transformation auch gleichzeitig eine soziale ist. Vielmehr liegt es auch
12 an uns und unserer Partei dafür zu sorgen, dass dem so ist.

13 Don't fight the player, fight the game - das System ist das Problem

14 Wir sehen unterschiedliche Reaktionen auf den wachsenden Wunsch nach ökologischen
15 Alternativen für Güter, deren Herstellung und Konsum die Umwelt belasten.

16 Häufig ist die Antwort, die von PolitikerInnen gegeben wird, eine neoliberale, es wird ein
17 "grüner Kapitalismus" propagiert, indem versucht wird mit Hilfe von bestehenden
18 Marktmechanismen die Transformation durchzuführen. Der Einsatz verschiedenster Firmen
19 für Umweltschutz und nachhaltige Produktion ist dabei zwar nicht zu leugnen, jedoch geht es
20 diesen AkteurInnen nicht in erster Linie um den Erhalt unseres Planeten sondern vielmehr um
21 den Erhalt ihres Profits. Dieser "grüne Kapitalismus" stärkt das bestehende Wirtschaftssystem
22 jedoch nur weiter und anstatt die Natur zu schützen wird ihre Inwertsetzung vertieft.
23 Zugrundeliegende Produktions- und Konsumverhalten werden nicht in Frage gestellt sondern
24 gerade durch die stattfindende "Ökologisierung" erst recht zementiert - und mit ihnen
25 bestehende gesellschaftliche Ungleichheiten und Machtverhältnisse.

26 Aus diesen neoliberalen Ansätzen zur Beantwortung der Frage nach ökologischer
27 Transformation folgt häufig auch ein Abwälzen der Verantwortung für Umweltschutz auf
28 den/die EinzelneN. FahrerInnen von SUVs oder Dieselfahrzeugen werden häufig misstrauisch
29 beäugt. Für uns ist klar, dass diese neoliberale Praxis der Konsumkritik keine Antwort auf die
30 bestehenden Fragen sein kann, denn sie folgt dem Mythos eines freien Marktes und der freien
31 Entscheidung eines/einerjeden EinzelneN und lässt kapitalistische Zwänge völlig außer Acht.
32 Nicht jedeR kann sich ein neues Elektroauto leisten und nicht überall im ländlichen Raum gibt
33 es derzeit echte Alternativen zum motorisierten Individualverkehr (MIV).

34 **Die Mobilität der Zukunft**

35 Doch es reicht nicht aus nur über die reine Antriebs- oder Verkehrswende zu sprechen,
36 vielmehr müssen wir uns über eine Wende unserer Mobilität Gedanken machen.

37 Denn auch hier stehen uns große Veränderungen bevor.

38 Wir sehen, dass der MIV vor allem in Städten oft an seine Grenzen gelangt und häufig mit
39 ökologischen Zielsetzungen im Konflikt steht. Auch wenn alle NutzerInnen nur vom Diesel-

40 oder Benzinmotor auf den Elektro- oder andere nachhaltige Antriebe umsteigen, werden die
41 damit einhergehenden Probleme nicht vollständig gelöst werden können. Darum stehen wir
42 weiterhin hinter unserem Ziel eines deutlich ausgebauten, fahrscheinlosen ÖPNV, einer
43 Verlagerung auf die Schiene sowie der Förderung des Rad- und Fußgängerverkehrs. In unseren
44 Städten ist das Auto heute die Standardform der Mobilität, dem sich andere Mobilitätsformen
45 unterordnen müssen. Das gilt es zu ändern, denn langfristig darf das Auto nur eine von vielen
46 Mobilitätsformen sein, ganz im Sinne unserer Forderung nach einem "Recht auf Stadt". In der
47 Stadt sind alternative Verkehrsformen wie ÖPNV, Fahrradverkehr und FußgängerInnen zu
48 bevorzugen, auf dem Land streben wir eine gleichberechtigte Mobilitätsform an, die
49 Mischformen zwischen Individualverkehr und ÖPNV bevorzugt.

50 Gleichzeitig wissen wir, dass es gute Gründe gibt, auf den MIV zurückzugreifen. Und dies wird
51 sich auch so schnell nicht ändern. So sind vor allem in ländlichen Gebieten viele Menschen
52 darauf angewiesen, mit dem Auto die alltäglichen Wege zu erledigen. Auch hier kann ein
53 verbesserter ÖPNV helfen, er wird jedoch nicht im selben Maße den Individualverkehr
54 ersetzen können, wie dies in Städten möglich ist.

55 Dennoch braucht es auch für den ländlichen Raum neue Angebote, hier kann zum Beispiel
56 über neue Modelle des Ride- oder Carsharings nachgedacht werden, denn die heutigen
57 Carsharing-Angebote sind meist ebenfalls nur in Städten zu finden und häufig sehr unattraktiv
58 für NutzerInnen. Insbesondere die Förderung von privaten Nutzungsgemeinschaften muss
59 dabei im ländlichen Raum im Mittelpunkt stehen, da bspw. die Nähe des
60 Nachbarhausparkplatzes, Carsharing ungleich attraktiver macht. Beispielsweise fahren
61 Autobesitzende durchschnittlich etwa 39 km pro Tag. Volkswirtschaftlich gesehen entspricht
62 dies nicht der optimalen Nutzung von Ressourcen.

63 Wir wissen, dass sich der motorisierte Individualverkehr nicht nur in Hinblick auf die
64 Antriebstechnologien verändern wird. Mit immer weiter digitalisierten Fahrzeugen, werden
65 Verkehrsdaten zu einer entscheidenden Ressource, die nicht Profitinteressen von
66 Unternehmen zum Opfer fallen darf. Wenn diese Daten dafür sorgen, dass Mobilität
67 nachhaltig und intelligent im Sinne der NutzerInnen vernetzt ist um Raum und Ressourcen
68 optimal auszunutzen, kann diese Digitalisierung der Mobilität zu einer großen Chance werden.
69 So braucht es beispielsweise eine gesetzliche Regulierung und gleichzeitige Förderung von
70 netzwerkbasieren Mobilitätsangeboten, ebenso wie begleitende Datenrichtlinien. Es müssen
71 deshalb die Städte und Kommunen selbst sein, die die Mobilitätsprojekte anschieben und
72 dabei auch selbst die Hoheit über die Generierung und Verarbeitung der Verkehrsdaten
73 haben. Diese Daten und das damit einhergehende Wissen müssen öffentlich sein.

74 **Nachhaltige Mobilität**

75 Die Zukunft der Mobilität muss aus jungsozialistischer Sicht drei, teils konträre Ziele erfüllen:

- 76 - Reduzierung von Lärmemissionen, insbesondere in städtischen Räumen
- 77 - Senkung von Treibhausgasen wie CO₂, Methan, Lachgas sowie Reduzierung von
78 Emissionen, die bspw. Atemwegserkrankungen, Krebs etc. hervorrufen, wie Stickoxide (NO_x),
79 Rußpartikel (PM, PN)
- 80 - Maßnahmen zur Verstärkung der Verkehrssicherheit

- 81 - Gerechte Mobilität: inklusive Fahrzeugkonzepte, die sich jedeR leisten kann
82 - Erhalt / Transformation von Arbeitsplätzen in der Automobilindustrie (inkl. Zulieferer)

83 Der erste Punkt ist ein klares Bekenntnis zum Pariser Klimaabkommen zur Senkung der
84 Treibhausgase, sodass das 1,5 Grad-Ziel erreicht werden kann. Der zweite und der dritte Punkt
85 sind das jungsozialistische Herzstück der Transformation. Für uns ist es unabdingbar, dass die
86 Mobilitätswende keine Verschlechterung für Arbeitnehmende in der Automobil- und
87 Zuliefererbranche bedeutet.

88 Bei der Verbrennung von fossilen Kraftstoffen entsteht unweigerlich Kohlenstoffdioxid sowie
89 weitere Nebenprodukte wie bspw. NO_x, PM, PN, unverbrannte Kohlenwasserstoffe, Methan,
90 Kohlenmonoxid, etc. Die Senkung der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor sind von der EU über
91 die sogenannten Flottengrenzwerte geregelt. Das bedeutet, dass durchschnittliche CO₂-
92 Emissionen von neu zugelassenen Fahrzeugen eines Herstellers die gesetzlich festgelegten
93 Grenzwerte nicht überschreiten dürfen. In Europa beträgt der Flottengrenzwert für PKW und
94 leichte Nutzfahrzeuge 95g/gefahrenen Kilometer. Der Grenzwert für CO₂-Emissionen hängt
95 unmittelbar mit dem Kraftstoffverbrauch zusammen, sodass hier ein wirkungsvoller Hebel zur
96 Senkung des Kraftstoffverbrauchs und damit Emissionen anliegt. Das bedeutet aber auch, dass
97 bei der Verbrennung von Benzin oder Diesel hinsichtlich Reduzierung von CO₂-Emissionen (zB
98 Brennverfahren) eine Grenze gesetzt ist, die CO₂-Emissionen werden niemals 0g/gefahrenen
99 Kilometer sein. Um Kraftstoffverbräuche zu senken, sprechen wir uns für Tempolimits auf
100 Autobahnen (maximal 130km/h) die Ausweitung von 30er-Zonen in den Städten aus.

101 Unser Ziel ist es Mobilität technologieoffen und so emissionsarm wie nur möglich zu gestalten.
102 Um das zu erreichen ist der erste große Schritt das Sektordenken aufzugeben und die
103 Energiewende voranzutreiben. Regenerative Energiequellen wie Windkraft und Solarenergie
104 liefern grünen Strom (Senkung Treibhausgase im Energiesektor), aus dem bspw. mittels
105 Elektrolyse grüner Wasserstoff hergestellt werden kann, oder PowerToX-Kraftstoffe
106 hergestellt oder mit dem E-Fahrzeuge angetrieben werden können. Grüner Wasserstoff kann
107 Energieträger für das klassische Wasserstoffauto sein (Umkehren der Elektrolyse und
108 Erzeugung von Strom, der den Elektromotor eines Autos antreibt) oder Kraftstoff für einen
109 Wasserstoff-Verbrenner (Nutzung der Verbrennungsmotor-Technologie, wie Aggregat und
110 Abgasnachbehandlung).

111 Wir befürworten eine kontinuierliche Absenkung der Flottengrenzwerte um einen fließenden
112 Übergang zwischen fossilen und regenerativen Energieträgern zu ermöglichen.

113 Bis zum Erreichen der Energiewende empfehlen wir eine Übergangszeit und neben
114 weitreichender Investitionen in die E-Mobilität ein Fördern von emissionsärmeren
115 Antriebskonzepten, wie für viele Nutzfahrzeuge ist, nach aktuellem Stand, keine
116 alltagstaugliche Technologie zum emissionsfreien Betreiben vorhanden. Solange dies der Fall
117 ist sind hier dementsprechend emissionsärmere Technologien, wie CNG (compressed
118 natural Gas), Hybride Antriebsformen oder der Einsatz alternativer Kraftstoffe aus Reststoffen
119 zu fördern. Für diese Technologien müssen europaweit die benötigten Rahmenbedingungen
120 geschaffen werden. Des Weiteren fordern wir ein schrittweises Absenken der Diesel
121 Subventionen und ein Umlenken dieser Mittel in die Forschung emissionsfreier

122 Antriebskonzepte, wie bspw. der E-Mobilität oder der effizienten Synthetisierung von
123 Wasserstoff.

124 So muss beispielsweise sichergestellt werden, dass auch die Batterieherstellung und das
125 Recycling nachhaltig geschehen können. Deutschland und Europa dürfen dabei nicht in
126 kolonialistischer Manier andere Regionen vor allem im globalen Süden und in Asien um ihre
127 seltenen Erden ausbeuten.

128 Forschungsprojekte wie das Fraunhofer-Leitprojekt "Kritikalität seltener Erden" müssen
129 deshalb gefördert und ausgebaut werden. Ziel muss es hier sein, den Bedarf an seltenen Erden
130 für die Batterieherstellung drastisch zu senken, beispielsweise durch die Suche nach
131 Ersatzmaterialien, Optimierung des Einsparungspotenzials der Rohstoffe bei der Herstellung
132 selbst und der Weiterentwicklung von Recyclingmöglichkeiten. Dabei fordern wir neben
133 weiteren finanziellen Mitteln auch eine nachvollziehbare Verteilung von Fördermitteln. Die
134 bisherige Verteilung von Geldern war nicht transparent und führte, für die meisten
135 ExpertInnen überraschend, zu einer Vergabe in die Region des Wahlkreises der
136 Bundesbildungsministerin.

137 Bei der Ladeinfrastruktur erleben wir derzeit einerseits noch immer große Lücken,
138 andererseits eine fortschreitende Fragmentierung des immer unübersichtlicher werdenden
139 Marktes. Dabei gehört das Recht auf Mobilität zur Daseinsvorsorge. Der Ausbau und
140 Normierung der Ladeinfrastruktur muss deshalb, wie jegliche andere Bereiche der
141 Daseinsvorsorge, staatliche Aufgabe sein, denn nur wenn ausreichend Lademöglichkeiten zur
142 Verfügung stehen und diese auch nutzbar sind ohne mehrere unterschiedliche
143 Tankkartenverträge abzuschließen, wird der Umstieg vom Verbrennungs- auf den
144 Elektromotor attraktiv für die NutzerInnen. Zusätzlich sind kommunale Verwaltungen dazu
145 aufgefordert jegliche öffentliche Parkanlagen mit einer festen Quote von Ladestationen
146 auszustatten, die aus Bundesmitteln finanziert werden müssen. Des Weiteren fehlt für
147 Privathaushalte die Förderung einer eigenen Ladestation am Parkplatz. VermieterInnen sind
148 dazu zu verpflichten für MieterInnen die ein Elektroauto besitzen dementsprechende
149 Lademöglichkeiten vorzusehen, sofern ein Parkplatz Bestandteil des Mietgegenstandes ist.

150 Über die Senkung von Schadstoffen hinaus müssen mit der Forschung in neue Technologien
151 auch das Problem der Lärmentwicklung durch den Verkehr in Angriff genommen werden.
152 Wichtig zu betonen ist, dass Lärmemissionen nicht allein durch Motorengeräusche entstehen.
153 Das Abrollen der Reifen auf dem Asphalt oder die Kühlung des Antriebs sorgen ebenfalls für
154 einen erhöhten Lärmpegel. Gravierend ist dies vor allem im Innerstädtischen Verkehr, da hier
155 AnwohnerInnen zusätzlich zum Ausstoß von Abgasen belastet werden und die Lebensqualität
156 deutlich gesenkt wird. Die bereits erwähnte Weiterentwicklung von Antriebstechnologien
157 bildet nur einen Teil von Maßnahmen ab. Es müssen auch städtebauliche Änderungen
158 vorgenommen werden, die eine Reduzierung des Verkehrslärms zur Folge haben. Als Beispiele
159 zählen der Einsatz von Flüsterasphalt, größerer Raum für den Radverkehr, Ausbau des ÖPNV
160 sowie das ebenfalls erwähnte Tempolimit von 30 km/h.

161 Diese Vorhaben schneiden ein weiteres wichtiges Feld an, nämlich die Sicherheit im
162 Straßenverkehr. Sowohl RadfahrerInnen als auch FußgängerInnen müssen stärker als bisher
163 vor dem MIV geschützt werden, denn nicht selten enden Unfälle zwischen den

164 VerkehrsteilnehmerInnen mit schweren Verletzungen. Für die Automobilindustrie ergibt sich
165 die Aufgabe, Assistenzsysteme für die Verkehrssicherheit weiterzuentwickeln.
166 Erwähnenswert sind zum Beispiel Abbiegehilfen (insbesondere für LKWs),
167 Notbremsassistenten oder Systeme, welche die Fahrt in der Nacht sicherer machen. Sofern
168 diese verfügbar sind, ist es Aufgabe der Politik sinnvolle System für alle Neuwagen
169 verpflichtend einzuführen.

170 **Soziale Voraussetzungen für die Transformation**

171 Wir sind davon überzeugt, dass die Transformation in der Automobilindustrie nur
172 funktionieren kann, wenn soziale und ökologische Ziele gleich gewichtet werden.

173 Mit der Automobilindustrie sind direkt und indirekt Millionen Arbeitsplätze verbunden,
174 welche sich ebenso verändern werden wie die Art der Fahrzeuge die wir nutzen und die
175 Mobilitätskonzepte die wir verwenden.

176 Vor allem die Beschäftigten der großen Automobilkonzerne, aber auch die der unzähligen
177 Zulieferfirmen dürfen bei allen ökologischen Bestrebungen nicht alleine gelassen werden.

178 **Deshalb fordern wir:**

179 **Arbeitsplatzgarantie**

180 Durch die Veränderungen in der Industrie darf es nicht dazu kommen, dass Arbeitsplätze
181 alternativlos gestrichen werden und betriebsbedingte Kündigungen ausgesprochen werden.
182 Stattdessen muss den MitarbeiterInnen garantiert werden, dass sie auch mit den
183 anstehenden Veränderungen noch sichere Jobs haben.

184 Dabei darf der hohe Grad der Identifikation der Beschäftigten in der Automobilindustrie mit
185 ihrer Branche und ihrem Tätigkeitsfeld, nicht vernachlässigt werden. Im Gegensatz zu anderen
186 Industrien, die in der Vergangenheit von gravierenden Veränderungen bis hin zu ihrer
187 kompletten Abschaffung betroffen waren, befindet sich die Automobilindustrie in einem
188 Wandel, der auf alternative Mobilitätskonzepte hinsteuert. Auch nach einer gelungenen
189 Transformation wird es diese Industrie also noch geben. Umso wichtiger ist somit die
190 Sicherung der vorhandenen Arbeitsplätze. Wir erkennen an, dass sich die Beschäftigten in
191 einer schwierigen Situation befinden, in der sie die Arbeit, die sie häufig lange Jahre verrichtet
192 haben, bald in dieser Form nicht mehr verrichten können werden. Dabei ist nicht nur der
193 identitätsstiftende Charakter ihrer Arbeit von einem abrupten Ende bedroht, ebenso schürt
194 die ungewisse Situation in der sich die ArbeitnehmerInnen befinden Ängste und
195 Unsicherheiten. Eine Arbeitsplatzgarantie für die Beschäftigten ist somit ein unbedingt
196 notwendiger sozialer Schritt, der gegangen werden muss. Gleichzeitig müssen bereits
197 bestehende Möglichkeiten zur Altersteilzeit verstärkt genutzt und ausgeweitet werden. Vor
198 allem für ältere Beschäftigte, für die ein Wechsel des Tätigkeitsfeldes nicht mehr in Frage
199 kommt, ist die Altersteilzeit eine sinnvolle Alternative, die gleichzeitig die Lebensleistung der
200 häufig langjährig in den Unternehmen Beschäftigten anerkennt.

201 Das alles reicht jedoch nicht aus, denn finanzielle Absicherung alleine kann nicht der Maßstab
202 für eine gelungene Transformation in dieser Industrie sein. Vielmehr bedarf es weiterer
203 Maßnahmen um den Wandel sozialverträglich zu gestalten.

204 **Bildungsoffensive**

205 Eine der weiteren Maßnahmen ist eine großflächig angelegte Bildungsoffensive. Viele
206 Tätigkeiten die derzeit ausgeübt werden, werden in Zukunft nicht mehr in dieser Form
207 existieren. Dafür entstehen neue Tätigkeitsfelder, für die ArbeitnehmerInnen entsprechend
208 ausgebildet werden müssen.

209 Hier ist es einerseits notwendig die Berufsausbildung zukunftsgerecht zu gestalten. So muss
210 geprüft werden, wie bereits bestehende Ausbildungsberufe an neue Anforderungen
211 angepasst werden können. Ein Beispiel hierfür ist der Ausbildungsberuf des/der Kfz-
212 MechatronikerIn, welcher bereits um den Schwerpunkt System- und Hochvolttechnik
213 erweitert wurde.

214 Gleichzeitig müssen auch Wege gefunden werden, möglicherweise gänzlich neue,
215 zukunftsgerichtete Ausbildungsberufe in den Unternehmen zu verankern.

216 Die Berufsausbildung und das duale Studium spielen für uns eine wichtige Rolle in der
217 Transformation der Automobilindustrie. Nur wenn hier bereits beim Berufseinstieg der
218 Grundstein für eine zukunftsfähige Industrie gelegt wird, kann der Wandel gelingen. Aus
219 diesem Grund dürfen im Zuge der anstehenden Veränderungen auch keine Ausbildungsplätze
220 gestrichen werden, die Berufsausbildung ist für uns weiterhin zentral und spielt gerade für die
221 betroffenen Regionen eine wichtige Rolle.

222 Gleichzeitig steht die Industrie vor der Herausforderung, dass auch viele bereits fertig
223 ausgebildete Arbeitskräfte sich verändern müssen. Eine Arbeitsplatzsicherung bei der die
224 Beschäftigten nach dem Gießkannenprinzip einfach nur "abgestellt" werden, ist dabei nicht
225 ausreichend! Es ist hier nicht nur wichtig, Weiterbildungsangebote auch für langjährig
226 Beschäftigte zu schaffen, auch ein individueller Blick auf die jeweiligen Gegebenheiten ist
227 notwendig. So muss nicht nur die Lebensrealität der Beschäftigten bei jeder Veränderung im
228 Blick behalten werden, sondern auch bereits bestehende Fähigkeiten sinnvoll eingesetzt
229 werden. Hierbei dürfen derzeitige Tätigkeiten die möglicherweise wegfallen werden nicht
230 geringgeschätzt werden, sondern müssen als wertvolle Kompetenzen auch bei neuen
231 Tätigkeiten bedacht werden. Die Veränderung der einzelnen Tätigkeiten muss somit praxis-
232 und erfahrungsorientiert stattfinden. Auch soziale Aspekte wie beispielsweise kollegiale
233 Verhältnisse am Arbeitsplatz dürfen nicht vernachlässigt werden. Dies gelingt nur indem
234 Weiterbildungsangebote attraktiv gestaltet werden, denn nur so können auch die jetzt
235 Beschäftigten bei notwendigen Veränderungen mitgenommen werden.

236 Diese Weiterbildungsangebote müssen vor allem in großen Konzernen durch die
237 Unternehmen selbst geschaffen werden, während gleichzeitig für kleine und mittlere
238 Unternehmen, die ebenfalls betroffen sind, staatliche Unterstützung notwendig ist.
239 Gleichzeitig müssen dabei Unternehmensgrenzen aufgebrochen werden und
240 Bildungs Kooperationen gefördert und gefordert werden, sodass nicht nur der allgemeine
241 Wandel sondern auch der/die einzelne MitarbeiterIn im Blick behalten wird.

242 Dazu gehört ebenso der Ausbau des lebenslangen Lernens, um in Berufen, die in Zukunft
243 immer weiter akademisiert werden eine Nachakademisierung zu ermöglichen und auch
244 attraktiv zu gestalten. Beispielsweise können so erfahrene ArbeiterInnen bspw. in der

245 Zerspanungsmechanik für Verbrennungsmotoren, vorausgesetzt sie haben einen Meister, ein
246 Masterstudium in einer Zukunftstechnologie ergänzen und damit auch langfristig ihr Gehalt
247 und ihre Stellung im Unternehmen erhöhen. Dabei müssen diese Hochschulstudiengänge für
248 berufstätige Menschen zugänglicher gestaltet werden und eine Vereinbarkeit von Familie,
249 Studium und Arbeit, ohne erhebliche finanzielle und zeitliche Einbußen möglich werden.

250 **Enge Anbindung an die Gewerkschaften**

251 Als JungsozialistInnen sehen wir uns traditionell an der Seite der Gewerkschaften. Nur mit
252 starken Gewerkschaften kann der Kampf für bessere Arbeitsbedingungen, höhere Löhne und
253 zukunftssichere Arbeitsplätze gewonnen werden. Als Jusos sehen wir uns dabei immer auf der
254 Seite der Beschäftigten in den Betrieben. Unsere Industriepolitik ist keine Lobbypolitik für die
255 Unternehmen und ihre EigentümerInnen, sondern eine Politik die für die Interessen der
256 Beschäftigten und damit für die Interessen unserer Gesellschaft streitet.

257 Dabei sehen wir das berechtigte Interesse der Beschäftigten ihre Arbeitsplätze zu erhalten
258 nicht im Widerspruch zur Notwendigkeit der sozial-ökologischen Transformation. Denn es sind
259 die Beschäftigten in dieser Industrie - egal ob in großen Konzernen oder kleineren
260 Zulieferfirmen - die die eigentliche Expertise für den Umbau ihrer Industrie mitbringen. Hier
261 müssen die Beschäftigten befähigt werden, diesen Umbau auch durchzuführen, indem ihnen
262 mit Maßnahmen wie den oben genannten die Sicherheit gegeben wird, durch die
263 Veränderungen nicht ihren Job zu verlieren. Denn es ist vor allem die Sorge um den Verlust
264 des eigenen Arbeitsplatzes und eine ungewisse Zukunft, die dazu geführt hat, dass gerade die
265 Beschäftigten und somit auch die Gewerkschaften häufig lediglich als KämpferInnen für den
266 Erhalt bestehender Strukturen gesehen wurden.

267 Wir sind davon überzeugt, dass mit einer wachsenden Demokratisierung der Betriebe die
268 Beschäftigten sich Ihrer eigenen Verantwortung für die Verkehrs- und Energiewende
269 bewusstwerden und diese auch umsetzen können. Dafür bedarf es jedoch der Unterstützung
270 durch die Politik und der Verpflichtung der Unternehmen, demokratische Prozesse zu fördern
271 und den Beschäftigten die Verantwortung zu übertragen.

272 Wir stehen dabei weiterhin fest an der Seite der Gewerkschaften und kämpfen mit ihnen
273 gemeinsam für die sozial-ökologische Transformation der Automobilindustrie.

274 **Neue Arbeitsbedingungen**

275 Gleichzeitig ist es jetzt Zeit auch die Arbeitsbedingungen zu verändern. Viele Faktoren tragen
276 dazu bei, dass sich die Arbeitswelt in der Automobilindustrie radikal verändern wird. Neue
277 Antriebstechnologien, die den Verbrennungsmotor ablösen, sind häufig weniger
278 arbeitsintensiv in der Produktion, aber auch in der Wartung. Hinzu kommt die
279 voranschreitende Digitalisierung und Automatisierung in allen Teilen der Industrie. Aus diesen
280 Gründen ist es Zeit, endlich über weitere Arbeitszeitverkürzungen zu sprechen. Als Jusos
281 setzen wir uns für die 28-Stunden-Woche bei vollem Lohnausgleich ein und nicht erst die
282 Corona-Pandemie hat gezeigt, dass flexible Arbeitszeitmodelle und wo möglich auch
283 Angebote für mobiles Arbeiten geschaffen werden müssen. Ebenso darf der Stellenwert der
284 Tarifverträgen zukünftig nicht außer Acht gelassen werden. Die flächendeckende Tarifbindung

285 ist unabdingbar für die Zukunft der Industrie und darf nicht zur Verhandlungsmasse zwischen
286 Beschäftigten und Unternehmen werden.

287 In einer digitalisierten Industrie müssen auch veraltete Arbeitskonzepte wie z.B.
288 Nachtschichten kritisch reflektiert werden.

289 **Strukturwandel ganzheitlich betrachten**

290 Wir wissen, dass der anstehende Strukturwandel für die betroffenen Regionen in Deutschland
291 eine große Herausforderung darstellt. Ganze Regionen und sogar Bundesländer wie
292 Niedersachsen, Baden-Württemberg oder Bayern sind massiv abhängig von der
293 Automobilindustrie. Das Ergebnis des Wandels darf keine Deindustrialisierung durch eine
294 Standortverlagerung in andere Länder mit immer schlechteren Arbeitsbedingungen,
295 niedrigeren Löhnen oder geringeren Steuersätzen sein. Denn nicht nur die zahlreichen direkt
296 bei den Automobilkonzernen und ihren Zulieferern beschäftigten Menschen sind von der
297 derzeit vorhandenen Infrastruktur vor Ort abhängig, vielmehr sind diese Regionen häufig
298 insgesamt von der Automobilindustrie abhängig. Auch die Bäckerei an der Ecke oder der
299 Klamottenladen in der Innenstadt leiden unter einem Wegfall des für diese Regionen
300 wichtigsten Industriezweiges.

301 Es gilt also bestehende Standorte nicht abzuhängen sondern so umzubauen, dass sie für die
302 Zukunft der Mobilität gerüstet sind. Dazu gehört auch, dass insbesondere öffentliche
303 Forschungseinrichtungen gerade in den betroffenen Regionen erhalten und ausgebaut
304 werden. Bestehende Arbeitskräfte und Standortvorteile müssen hier nachhaltig genutzt
305 werden und können wichtige TreiberInnen der Transformation sein.

306 Gleichzeitig sind wir uns der gesamteuropäischen Verantwortung bewusst, die die
307 Automobilindustrie trägt. Nicht nur Deutschland, sondern die meisten europäischen Länder
308 sind stark durch die Automobilindustrie beeinflusst und Transformationsprozesse dürfen nicht
309 an Länder- oder Unternehmensgrenzen halt machen.

310 Wir fordern deshalb eine europäische Lösung, um die sozial-ökologische Transformation mit
311 guten Arbeitsbedingungen und angemessenen Löhnen in der gesamten EU sicherzustellen.

312 **Unser jungsozialistischer Anspruch an die Transformation**

313 Unser jungsozialistischer Anspruch ist klar: Wir stehen für eine Transformation in der
314 Industrie, die gleichzeitig sozialen wie ökologischen Ansprüchen genügt.

315 Dabei kämpfen wir langfristig für den demokratischen Sozialismus, der eine Gesellschaft der
316 Freien und Gleichen schafft, in der der ungezügelte Kapitalismus nicht länger dafür sorgt, dass
317 wirtschaftliche Interessen vor ökologischen und sozialen Interessen stehen. Stattdessen
318 braucht es eine Demokratisierung aller Lebensbereiche, so auch der Automobilindustrie und
319 der mit ihr verknüpften Betriebe, die häufig von stark hierarchischen Strukturen geprägt sind.

320 Doch gleichzeitig ist uns bewusst, dass die Transformation dieser Schlüsselindustrie nicht nur
321 unmittelbar bevorsteht, sondern bereits begonnen hat. Wir stecken mitten im Wandel und es
322 ist höchste Zeit, ihn auch politisch zu gestalten. Dafür brauchen wir schon jetzt Lösungen die
323 den anstehenden Wandel nicht ignorieren und hinauszögern und damit schwerwiegende
324 Folgen für unsere Umwelt und die Beschäftigten in diesem Bereich nach sich ziehen können.

325 Beim Wandel in der Automobilindustrie besteht derzeit diese Gefahr. Während die
326 Veränderungen bereits in vollem Gange sind, verschließt die Industrie selbst noch in großen
327 Teilen die Augen vor dem eigentlichen Ausmaß der Veränderungen und die Politik hat bisher
328 wenig dafür getan, den Unternehmen Rahmenbedingungen zur Verfügung zu stellen und
329 soziale Sicherungsmaßnahmen für die Betroffenen auf den Weg zu bringen. Aus diesem Grund
330 kommt es jetzt einerseits darauf an, die Unternehmen in die Pflicht zu nehmen, sich für die
331 anstehenden Veränderungen zu wappnen und diese nicht auf dem Rücken der Beschäftigten
332 oder unserer Umwelt auszutragen. Andererseits müssen dafür politische
333 Rahmenbedingungen geschaffen werden, die sowohl den kleineren Unternehmen die mit der
334 Branche verbunden sind dabei helfen, die Transformation zu meistern, als auch den Einfluss
335 der öffentlichen Hand auf die großen Automobilkonzerne ausweiten.

336 Als Vorbild kann hierbei das niedersächsische VW-Gesetz dienen, welches dem Land
337 Niedersachsen einen 20,2-prozentigen Anteil an Volkswagen sichert. Durch diese
338 Sperrminorität, also ein Vetorecht in allen wichtigen Entscheidungen, wird sichergestellt, dass
339 zentrale Entscheidungen nicht nur von ManagerInnen, sondern auch von gewählten
340 VolksvertreterInnen gefällt werden müssen. Das macht das VW-Gesetz zu einem wichtigen
341 wirtschaftsdemokratischen Element.

342 Natürlich darf dieser Einfluss der öffentlichen Hand aber auch nicht allein aus
343 marktwirtschaftlichen Erwägungen heraus vollzogen werden. Er ist nur dann zielführend,
344 wenn explizit sowohl soziale als auch ökologische Aspekte eingebracht und vorangetrieben
345 werden.

346 **Unser Weg zur Transformation – Schlusswort**

347 Die kommenden Jahre und Jahrzehnte werden entscheidend für die Mobilitätswende sein. Die
348 Automobilindustrie steht als eine der deutschen Schlüsselindustrien vor einer immensen
349 Herausforderung. Das Pariser Klimaabkommen und die damit zu senkenden Treibhausgase
350 treffen eine Industrie, deren Technologie zum Großteil auf fossilen Energieträgern basiert,
351 besonders hart. Wir bekennen uns klar zum 1,5 Grad Ziel und fordern, neben einer
352 sektorübergreifenden Senkung von Treibhausgasen, dass regenerative Energiequellen der
353 Grundstein für technologieoffene, grüne Antriebskonzepte sind. Kern unserer Forderung ist
354 eine soziale Transformation der Automobilindustrie. Uns ist klar, dass wir als Jusos nur ein
355 Akteur von vielen sind. Deshalb müssen wir zusammen mit den Gewerkschaften, unserer
356 Mutterpartei und anderen Organisationen und Verbänden Lösungen finden, die das Ziel einer
357 gelungenen Transformation, die soziale mit ökologischen Aspekten verbindet, erreichbar
358 machen.

V06: Anruf-Sammel-Taxen als vollwertigen Bestandteil unseres ÖPNV verstehen

- 1 Wir fordern die vollständige Integrierung der Anruf-Sammel-Taxen in unsere
- 2 Verkehrsverbände und Tarifzonen. Anruf-Sammel-Taxen sollen dadurch mit normalen Tickets,
- 3 sowie mit Wochen-, Monats- oder Jahreskarten nutzbar sein. Auch Azubi- und Studie-Tickets
- 4 sollten Anruf-Sammel-Taxen nutzen können.