

Antragsbuch

Landesausschuss

2023

02. April 2023

Antragsbuch

Vorwort:

Dies ist ein Interaktives Dokument. Wenn ihr auf die Antragsüberschrift klickt, springt ihr direkt zum Antrag, oder umgekehrt wieder in die Antragsübersicht am Anfang.

Inhaltsverzeichnis

A- Antrag

Antrag 01: Gemeinsam gegen den Fachkräftemangel

Antrag 02: Unser Parlament wird weiblich! Frauen endlich nachhaltig empowern!

Antrag 03: Krieg' ich deine Nummer?! - Vertrauen in die Polizeiarbeit stärken!

Antrag 04: Das Land in vollen Zügen genießen: für ein 29 Euro Ticket, das inkludiert!

Antrag 05: Außen grün, innen rot - die SPD kann die Verkehrswende schaffen!

Antrag 06: Niedersachsen zum Wasserstoffland Nr.1 machen

1 Antrag 01: Gemeinsam gegen den Fachkräftemangel

2 Antragssteller: Landesvorstand

3

4 Die duale Ausbildung war und ist in Deutschland ein Garant für eine gute und sichere
5 Perspektive auf dem Arbeitsmarkt. Sie gerät in den letzten Jahren immer mehr unter
6 Druck, weil sich gesellschaftliche Rahmenbedingungen geändert haben, an die die be-
7 trieblichen Rahmenbedingungen nicht ausreichend angepasst wurden.

8 So sind junge Menschen in den letzten 20 Jahren wesentlich mobiler in Bezug auf ihre
9 Ausbildung und Arbeit geworden. Sie bleiben nicht mehr ihr Leben lang in dem Betrieb,
10 der sie ausgebildet und damit Geld in sie investiert hat. Sie wechseln Betriebe, sei es, um
11 der Familie hinterherzuziehen, um mehr Geld zu verdienen oder einfach um was Neues
12 auszuprobieren. Der Betrieb hat selbst entsprechend weniger von seinen ausgebildeten
13 Fachkräften.

14 Seit ca. 15 Jahren wächst das Duale Studium. Der Zuwachs an Plätzen dort und das Fest-
15 halten am Nicht-Regulieren dieser Form des Studiums führen zu einer Verzerrung und
16 zu einer Abwertung der dualen Ausbildung. Durch Tarifverträge konnte dem bereits teil-
17 weise entgegengewirkt werden, der Effekt für den gesamten Ausbildungsmarkt bleibt
18 aber erhalten.

19 Und schließlich gibt es seit vielen Jahren den Anstieg von Abiturient*innen. Dieser Trend
20 hat unterschiedliche Gründe, führt derzeit aber zu einer massiven Abwertung des
21 Hauptschul- und Realschulabschlusses. Auf dem Ausbildungsmarkt führt dieser Trend
22 zusätzlich dazu, dass immer mehr Abiturient*innen auf den Ausbildungsmarkt strömen,
23 die wenigen Ausbildungsplätze besetzen und oft im Anschluss an die Ausbildung dann
24 studieren gehen.

25 Diese drei großen strukturellen Veränderungen am Ausbildungsmarkt haben aber nicht
26 zu Veränderungen in den Betrieben geführt. Stattdessen haben sich Betriebe daran ge-
27 wöhnt, vermehrt nur mit Azubis zu arbeiten, die nur wenig Unterstützung benötigen.
28 Die gesamten Arbeits- und Ausbildungsberufe sind darauf ausgelegt, dass Auszubil-
29 dende eben sofort ohne große Hilfe loslegen können. Alle, die vielleicht ein bisschen
30 mehr Unterstützung brauchen oder am Anfang langsamer sind als der Rest, fallen
31 durchs Raster. Dadurch finden wir auf dem Ausbildungsmarkt die Situation, dass bspw.
32 die Deutsche Bahn bundesweit ca. 4.500 Ausbildungsplätze anbietet, auf diese Ausbil-
33 dungsplätze ca. 115.000 Bewerbungen erhält, aber nicht alle Ausbildungsplätze besetzt
34 bekommt. Außerdem landen 50 Prozent der Hauptschüler*innen im Übergangssystem,
35 sowie 42 Prozent der jungen Menschen mit Migrationsgeschichte. Sie bleiben also ohne
36 Ausbildung.

37

38 In Niedersachsen kommen laut Bundesinstitut für Berufliche Bildung (BIBB) auf 100 Be-
39 werber*innen lediglich 94,8 Ausbildungsplätze. Schlechter dabei sind nur noch Berlin mit

40 86,9 und Nordrhein-Westfalen mit 94,6. In Niedersachsen besteht also besonderer
41 Handlungsbedarf. Schaut man auf die ausbildenden Betriebe, lässt sich feststellen, dass
42 der Anteil auf 20 Prozent der Gesamtunternehmen gesunken ist. Es bildet nur noch jeder
43 fünfte Betrieb aus.

44 Um das Matchingproblem bei Ausbildungsplätzen zukünftig lösen zu können, müssen
45 zum einen mehr Ausbildungsplätze in besonders gefragten Berufen geschaffen werden
46 und zum anderen Ausbildungsberufe mit geringer Nachfrage attraktiver gestaltet wer-
47 den. Nur so können letztlich Fachkräfte in allen Ausbildungsbereichen gewonnen wer-
48 den. Für die Umsetzung dieses Vorhabens müssen wir Unternehmen in die Verantwor-
49 tung nehmen, wobei man sich am Bremischen Konzept orientieren kann.

50

51 Wir fordern:

52

53

54 1. Alle Unternehmen ab fünf Beschäftigten, die ausgebildete Fachkräfte beschäfti-
55 gen, zahlen proportional zu ihrer Größe eine Abgabe in einen Ausbildungsfonds
56 ein.

57

58 2. Die Unternehmen erhalten aus diesem Fonds eine Summe für jede*n Auszubil-
59 dende*n in ihrem Betrieb. Folglich bekommen Unternehmen, die viel ausbilden,
60 viel Geld aus dem Fonds, während Unternehmen, die dieser Verantwortung
61 nicht nachkommen, mehr zahlen.

62

63 3. Aus dem gebildeten Fonds können Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung be-
64 trieblicher Ausbildungen finanziert werden, um Unternehmen bei der Suche nach
65 fähigen Bewerber*innen zu unterstützen und branchenspezifischen Fachkräfte-
66 mangel entgegenzuwirken.

67

68 In Zukunft sollen sich alle Unternehmen an der Ausbildung von dringend benötigten
69 Fachkräften beteiligen. Schließlich wäre es Ausbildungsbetrieben gegenüber nicht ge-
70 recht, die von ihnen ausgebildeten Fachkräfte anzuwerben, ohne selbst dafür zu sorgen,
71 dass neue Fachkräfte auf den Markt kommen. Die Finanzierung des Fonds wird über alle
72 Betriebe, die nicht ausbilden, verteilt, wobei gerade kleinere und mittlere Betriebe von
73 der Unterstützung des Fonds profitieren werden, da sie anteilmäßig am meisten aus-
74 bilden.

75

76 Begründung:

77 Während wiederholt der Fachkräftemangel in unserer Gesellschaft beklagt wird, fehlen
78 bis heute wirksame Maßnahmen zur Stärkung der beruflichen Ausbildung. Die Sozialde-
79 mokratie hat die Dringlichkeit des Handlungsbedarfs bei der Berufsausbildung erkannt.

80 Im vergangenen Bundestagswahlkampf fand sich die Forderung nach einer umlagefi-
81 nanzierten Ausbildungsplatzgarantie wieder. Das ist ein Erfolg der organisierten Auszu-
82 bildenden, der DGB-Gewerkschaften und der Jungsozialist*innen.

83 Der von der Bundesregierung vorgestellte Entwurf zur Ausbildungsplatzgarantie ist min-
84 destens unzureichend! Eine Ausbildungsplatzgarantie ohne umfassende Stärkung der
85 beruflichen Bildung und ohne Umlagefinanzierung bleibt weit hinter dem Versprechen
86 der Sozialdemokratie zurück.

87 Die Unternehmen, Arbeitgeber und ihre Verbände beklagen sich immer wieder laut über
88 den Fachkräftemangel. Angesichts der Tatsache, dass nicht einmal 20 Prozent der Un-
89 ternehmen überhaupt noch ausbilden, ist das eine Farce. Hier zeigt sich deutlich:

90 Der Markt regelt die Bekämpfung des Fachkräftemangels nicht! Durch die Errichtung ei-
91 nes Ausbildungsfonds können Unternehmen endlich in die Verantwortung genommen
92 werden, ihren Beitrag zur Bekämpfung des Fachkräftemangels zu leisten.

93 Unternehmen, die keine Ausbildungsplätze zur Verfügung stellen, obwohl sie es könn-
94 ten, zahlen im Sinne der Solidarität in einen Ausbildungsfonds ein. Dadurch können Be-
95 triebe, die Fachkräfte ausbilden, konkret unterstützt werden.

96 Mit so einem Umlagefinanzierten Ausbildungsfond können verschiedene Ziele gleich-
97 zeitig verfolgt werden, wie zum Beispiel:

- 98 • die Qualitätsverbesserung der Berufsausbildung
- 99 • Faire Finanzierung der Ausbildungskosten und damit Schaffung von zusätzlichen
100 Ausbildungsplätzen.
- 101 • sowie die gemeinschaftliche Finanzierung zusätzlicher Maßnahmen, wie etwa
102 die besondere Unterstützung von Jugendlichen mit besonderem Förderungsbe-
103 darf
- 104 • oder die Unterstützung von Klein- und Mittelbetrieben.

105 Die Vielfalt der Vorteile von umlagefinanzierten Ausbildungsfonds ist groß. Betriebe je-
106 der Branche können ihn individuell für die eigenen Bedürfnisse einsetzen. So werden
107 ausbildende Betriebe finanziell entlastet, die Zeit, Kapazitäten und Geld in die Ausbil-
108 dung neuer Fachkräfte investieren.

109 Die Betriebe, die von frisch ausgebildeten Fachkräften profitieren, jedoch selbst keine
110 Kapazitäten in die Ausbildung eben jener stecken, tragen ihren Teil finanziell bei, indem
111 sie in den Ausbildungsfond einzahlen.

112 Das Bundesland Bremen geht in dieser Frage voran und zeigt, dass die Einrichtung von
113 umlagefinanzierten Ausbildungsfonds möglich ist. Gerade als Flächenland sollten wir

114 diesem Beispiel folgen. Denn es ist egal, ob wir nun von den Kleinstbetrieben oder gro-
115 ßen Unternehmen sprechen, über den ländlichen Raum oder die größeren Städte, es
116 geht um die Zukunft aller Unternehmen im gesamten Bundesland.

117 Wir brauchen daher einen branchenübergreifenden niedersächsischen Ausbildungs-
118 fonds als Stütze für eine starke niedersächsische Wirtschaft mit guter Arbeit, der leicht
119 und ohne großen bürokratischen Aufwand umsetzbar und zu administrieren ist. Denn
120 berufliche Ausbildung bedeutet Teilhabe an der Gesellschaft. Sie schützt vor Arbeitslo-
121 sigkeit und prekärer Beschäftigung.

122

123 Rechenbeispiel:

124

125 Bäckereifachbetrieb mit Backstube und einigen Filialen. Insgesamt 60 Beschäftigte, da-
126 von 30 Vollzeit und 30 Teilzeit, 6 Auszubildende (alles auf Tarif gerechnet)

127 Bruttolohnsumme: 1,8 Millionen Euro

128 0,4% Umlage für den Zukunftsfonds: 7.200 Euro

129 Zuschuss für 6 Auszubildende: 15.000 Euro (6 x 2.500 Euro)

130 Betrieb erhält bei Bedarf weitere Unterstützung durch Ausbildungslotsen und ggf. För-
131 derunterricht für Auszubildende

132

133 Das bedeutet dann konkret, dass der Betrieb mehr aus dem Fonds bekommt als er ein-
134 zahlt. Das deckt aber nicht die Gesamtkosten für die Ausbildung, da 2.500 € nur ein
135 Bruchteil der Kosten ist. Das Beispiel dient nur zur Veranschaulichung, dass eine Umlage
136 niemals alle Ausbildungskosten (Vergütung, Arbeitsmittel, Dienstfahrten etc.) erstatten
137 kann, aber Anreize für eine betriebliche Ausbildung und vor allem Hilfe bieten kann.

1 Antrag 02: Unser Parlament wird weiblich! Frauen endlich nachhaltig empowern!

2 Antragssteller: Landesvorstand

3

4 Frauen wählen die SPD. Das ist das Ergebnis der Wahlanalyse der vergangenen Land-
5 tagswahl, die zeigte, dass unsere Landespartei deutlich mehr Stimmen von weiblichen,
6 als von männlichen Wahlberechtigten erhält. Dem gegenüber steht ein Frauenanteil von
7 gerade einmal 33% in unserer Fraktion, womit die SPD sogar unter dem Durchschnitt
8 aller Fraktionen liegt. Wie kann das sein, wenn unsere Liste doch paritätisch aufgestellt
9 ist?

10 Seit mehreren Jahren sind auf unserer Landesliste abwechselnd Frauen und Männer,
11 doch diese Liste zieht in den vergangenen Wahlperioden nicht, da wir zu viele Wahl-
12 kreise gewinnen. Was auf der einen Seite ein Erfolg ist, ist auf der anderen Seite eine
13 hoffnungslose Chance für viele Frauen. Denn unser Problem liegt nicht in der Landes-
14 liste, sondern in den aussichtsreichen Wahlkreisen, in denen nur selten Frauen bei der
15 Nominierung zum Zuge kommen. Wir stellen seit Jahren fest, dass es zu wenig parteien-
16 gagierte und kandidaturwillige Frauen gibt. Die Erfahrung der letzten Jahre zeigt, dass
17 unser Engagement nicht ausreicht. Deswegen fordern die Jusos Niedersachsen nun eine
18 zielgerichtete Umsetzung von Maßnahmen, die wirklich Frauen innerhalb unserer Partei
19 nachhaltig empowern!

20

21 Daher fordern wir:

22

23

- 24 • Eine Neuauflage des Mentoringprogramms für (junge) Frauen

25

26 In der Vergangenheit gab es bereits ein Mentoringprogramm für Frauen in unserer Par-
27 tei, das vor der Pandemie auslief. Es soll ein Patinnenprogramm entwickelt werden, in
28 der bereits politisch aktive Frauen innerhalb der SPD Niedersachsen als Mentorinnen
29 fungieren und Mentees einen Einblick in den politischen Alltag ermöglichen. Die Fehler,
30 die in der Vergangenheit gemacht worden sind, sollen aufgearbeitet werden. Dabei ist
31 wichtig, dass Frauenförderung vor allem in den Wahlkreisen stattfindet. Durch das Men-
32 toring Prinzip schaffen bereits politisch aktive Frauen einen Nachwuchs. Gleichzeitig er-
33 halten Mentees ein Netzwerk, auf das sie aufbauen können. Denn wir wissen: Netzwerk
34 ist Macht. Wir wollen sicherstellen, dass Frauen Zugang zu Politik und vor allem Zugang
35 zu politischer Macht und Räumen haben. Es ist notwendig, dass ein sicheres Umfeld ge-
36 schaffen wird, in dem ein fundierter Austausch zwischen den Mentorinnen und den
37 Mentees ermöglicht wird. Wir wollen die nachgewiesenen Vorteile von Mentoringpro-
38 grammen nutzen und junge, mandatswillige Frauen ermutigen. Durch erste Einblicke in
39 Netzwerke, Veranstaltungen und die politische Arbeit erfahren sie, was ein Mandat oder

40 ein innerparteiliches Amt bedeutet und sammeln wertvolle Erfahrungen sowie Kon-
41 takte.

42

- 43 • ein exklusives Aufbauprogramm für potenzielle weibliche Kandidatinnen geför-
44 dert von der Landesebene

45

46 Schon lange werden für potenzielle Kandidat:innen verschiedene Seminare angeboten,
47 die sie auf ihre Kandidatur vorbereiten sollen. Diese sind meist frei zugänglich und set-
48 zen die Eigeninitiative der Teilnehmenden voraus. Auf der anderen Seite stehen Unter-
49 bezirke und Wahlkreise, die verzweifelt nach geeigneten Frauen für Mandate suchen.
50 Dass diese meist nur nicht gesehen werden, weil Männer dominiert hervorstechen, wird
51 dabei ignoriert. Außerdem neigen Frauen dazu, ihre Potenziale zu unterschätzen und
52 lassen Männern den Vortritt, die in vielen Fällen objektiv maximal genauso gut geeignet
53 sind.

54 Der Aufbau von Kandidierenden stellt für Unterbezirke einen großen Aufwand dar, den
55 viele sowohl inhaltlich als auch zeitlich und organisatorisch kaum leisten können. Ein
56 gezieltes Vorbereitungsprogramm exklusiv für Frauen würde einen enormen Anreiz ge-
57 ben, Frauen in frei werdenden Wahlkreisen kandidieren zu lassen. UB-Vorsitzende sollen
58 Vorschlags- und Frauen ein Eigeninitiativrecht auf die Bewerbung für ein solches Pro-
59 gramm erhalten. Vor Ort sollen sie in allen nötigen Inhalten, aber auch in Tools und Rhe-
60 torik geschult werden. So bereiten wir unsere Kandidat:innen auf den Wahlkampf und
61 die Parlamentsarbeit vor und geben ihnen das notwendige Selbstbewusstsein. Nebenbei
62 werden Unterbezirke in der Vorbereitung von Kandidatinnen entlastet und können sich
63 darauf verlassen, eine gut vorbereitete, durch den Landesverband geschulte Kandidatin
64 in den Wahlkampf schicken zu können. Außerdem stellen die Seminarveranstaltungen
65 einen Schutzraum für engagierte Frauen dar, in dem sich Netzwerke bilden können und
66 strukturelle, wiederkehrende Probleme aus den Wahlkreisen erfasst werden.

67

68

- 69 • ein*e Mitarbeiter*in im Landesverband, die sich auf Gleichstellungsförderung
70 konzentriert

71

72 Wir stellen fest, - wie bereits erwähnt in der ersten Forderung-, dass die bisher entwi-
73 ckelten Ideen zur Gleichstellungsförderung nicht ausreichend sind, um Frauen und
74 queere Menschen in unserer Partei zu stärken. Unsere Partei und insbesondere unsere
75 Geschäftsführung tut ihr Bestes und hat bereits verschiedene Projekte ins Leben geru-
76 fen. Dies hat allerdings bisher nicht ausgereicht, die Situation nachhaltig zu verbessern.
77 Wir stellen immer wieder fest, dass unsere Partei strukturelle Schwächen im Bereich der
78 Gleichstellung aufweist. Allein die Feststellung hat aber nicht zur Verbesserung beige-
79 tragen. Daher erachten wir es als sinnvoll, die Geschäftsführung zu entlasten und eine
80 Person einzustellen, die eine Strategie zur Förderung der Gleichstellung in der SPD Nie-
81 dersachsen entwickelt. Damit wollen wir erreichen, dass die Gleichstellung nicht neben

82 anderen Projekten in den Hintergrund rückt und die notwendige Aufmerksamkeit erhält,
83 damit wir uns rechtzeitig auf kommende Wahlen und Aufstellungen vorbereiten kön-
84 nen.

1 Antrag 03: Krieg' ich deine Nummer?! - Vertrauen in die Polizeiarbeit stärken!

2 Antragssteller: Landesvorstand

3
4 “Polizeibeamtinnen und -beamte [...] sind für unser Gemeinwesen tragende Stützen” -
5 so steht es in der Norderneyer Erklärung, die Anfang März dieses Jahres von der SPD-
6 Landtagsfraktion beschlossen wurde. Dort wird die besondere gesellschaftliche Rolle der
7 Polizei betont, die auch in der Übertragung des staatlichen Gewaltmonopols Ausdruck
8 findet. Doch diese besondere Rolle führte auch in der jüngeren Vergangenheit öfter zu
9 Konflikten. Vielfach wird von Gewalt durch Einsatzkräfte an Demonstrant*innen, Besu-
10 cher*innen von Sportveranstaltungen oder auch gänzlich Unbeteiligten berichtet. Ob es
11 sich um Einzelfälle durch individuelles Fehlverhalten handelt, ist dabei zu oft nicht be-
12 kannt. Vielfach lassen sich die Beschuldigungen gegenüber Polizist*innen durch feh-
13 lende Identifizierbarkeit der einzelnen Beamt*innen nicht nachverfolgen. Anzeigen ge-
14 gen Unbekannt verstärken folgend die Tendenz, Einheiten oder die Polizei als Ganzes
15 unter Generalverdacht zu stellen.

16
17 Schon im Koalitionsvertrag 2013 hat sich die rot-grüne Koalition deshalb auf die Einfüh-
18 rung einer individualisierten Kennzeichnungspflicht für Polizist*innen geeinigt. Eine
19 Umsetzung dieses Entschlusses fehlt jedoch bis heute. Durch die im aktuellen Koaliti-
20 onsvertrag niedergeschriebene Umsetzung der Kennzeichnungspflicht ist der Wille,
21 diese bei geschlossenen Einsätzen der Polizei einzuführen, klar erkennbar. Auch von Sei-
22 ten der Menschenrechtsorganisation Amnesty International wird die Forderung nach
23 der Umsetzung der Kennzeichnungspflicht seit Jahren artikuliert. Amnesty International
24 wirft dem Staat mit der Anonymität der Polizeikräfte einen Eingriff in die Menschen-
25 rechte vor. Dabei nennt die NGO in einem Positionspapier 2018 drei zentrale Gründe für
26 die Kennzeichnung der Beamt*innen, die von weiteren Akteur*innen geteilt werden:

- 27
28
- 29 • Die Stärkung der Bürgernähe und der demokratischen Legitimation des Exeku-
30 tivorgans Polizei
 - 31 • Das stärkere Vertrauen der Öffentlichkeit gegenüber der Polizei
 - 32 • Den Schutz vor falschen Anschuldigungen bei Polizeibeamt*innen selbst.
- 33

34 Hierbei wird klar, dass die Umsetzung der Kennzeichnungspflicht auch im Interesse der
35 Polizei selbst ist! Die so geschaffene Transparenz und die Personifizierung von Beamt*in-
36 nen kann somit das Vertrauen der Öffentlichkeit in die Arbeit der Polizei stärken. Es ist
37 unstrittig, dass dort, wo Menschen agieren, Fehler auftreten. Dieser Punkt gilt auch für
38 unsere Polizeikräfte. Die gute Ausbildung, die Polizist*innen hier in Niedersachsen erfah-
39 ren, ist nicht zuletzt auch auf die gute Arbeit der niedersächsischen SPD zurückzuführen.
40 Jedoch schützt auch die beste Ausbildung nicht vor Fehlern in der eigenen Arbeitsweise.
41 Individuelles Fehlverhalten kann besser identifiziert und sanktioniert werden, wenn

42 durch eine Kennzeichnung das Einstellen von Strafverfahren gegen Polizeikräfte auf-
43 grund einer fehlenden Identifizierung erschwert wird.

44
45 Durch das Übertragen und Ausüben des staatlichen Gewaltmonopols genießen unsere
46 Polizist*innen großes Vertrauen, aber auch eine hohe Verantwortung. Ein Staat, der
47 transparent und bürgernah ist, muss dieses Handeln nachvollziehbar gestalten und ge-
48 setzlich prüfbar machen. Dies gilt insbesondere für unsere Demokratie! Denn eins ist
49 unstrittig: Unsere Polizist*innen, die sich an geltendes Recht und Gesetz halten, haben
50 nichts zu verbergen!

51
52 Mit der bisher nicht umgesetzten Kennzeichnungspflicht steht das Land Niedersachsen
53 aktuell in einer Reihe mit Bundesländern wie Bayern, Sachsen oder auch Nordrhein-
54 Westfalen, wo die unter Rot-Grün eingeführte Kennzeichnungspflicht von der aktuellen
55 schwarz-gelben Regierung wieder abgeschafft wurde. Niedersachsen schließt sich mit
56 der aktuell nicht umgesetzten Kennzeichnungspflicht somit konservativ regierten Bun-
57 desländern an. Dies kann nicht unser Anspruch sein! Selbst in Baden-Württemberg
58 wurde eine anonymisierte Kennzeichnung von Polizeikräften zuletzt wieder eingeführt.
59 Bereits existent ist diese Kennzeichnung in Berlin, Brandenburg, Bremen, Hessen, Meck-
60 lenburg-Vorpommern, Rheinland-Pfalz, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein und Thü-
61 ringen. Das Land Niedersachsen sollte daher endlich mit gutem Beispiel nachziehen und
62 die Kennzeichnungspflicht für Polizeikräfte schnellstmöglich umsetzen. Mit dem Urteil
63 des Bundesverfassungsgerichts aus dem Jahr 2022, welches die Rechtmäßigkeit der
64 Kennzeichnungspflicht zuletzt bestätigte, sind auch die letzten rechtlichen Bedenken
65 ausgeräumt. Daher fordern wir

- 66
67
- 68 • die schnelle, konsequente und zeitnahe Umsetzung der im Koalitionsvertrag nie-
69 dergeschriebenen Kennzeichnungspflicht von Polizeikräften in geschlossenen
70 Einsätzen, wie es bereits im Koalitionsvertrag festgelegt ist.

71
72 Transparenz ist der Schlüssel für eine bürgernahe und vertrauenswürdige Polizei. Den-
73 noch wissen wir momentan sehr wenig über Handlungen und Folgen dieser bei unseren
74 Polizist*innen. Waffen sind im Polizeialltag nur die allerletzte und äußerste Maßnahme,
75 weshalb es einer genauen Kontrolle des Einsatzes bedarf. Doch auch ohne den Einsatz
76 von Waffen oder Schusswaffen kann die Polizei körperlich eingreifen. Über die körperli-
77 chen und psychischen Folgen von Verdächtigungen nach Festnahme durch die Polizei
78 gibt es bisher kaum Informationen. Für eine bessere Transparenz und eine Aufklärung
79 über die Folgen polizeilichen Einschreitens fordern wir:

- 80
81
- 82 • das Erstellen einer Statistik, inwiefern Folgeschäden (psychisch/physisch) nach
83 Polizeieinsätzen auftreten, bzw. aufgetreten sind

84 Das Tragen von Bodycams soll die Transparenz der Polizeiarbeit erhöhen und den Einsatz
85 im Nachhinein nachvollziehbar machen. Außerdem wird die Beweisaufnahme unter-
86 stützt. Nach derzeitigen Regeln, schalten die Einsatzkräfte diese Bodycams eigenständig
87 manuell an oder müssen dies nach Aufforderung tun. Ob sie dieser Aufforderung im
88 Zweifelsfall nachkommen, ist fraglich, wenn es um die Angst vor Sanktionierung des ei-
89 genen Verhaltens geht. Zum Schutz der Bürger*innen und zur Transparenz des polizeili-
90 chen Handelns sollten diese Bodycams im geschlossenen Einsatz dauerhaft aufnehmen.
91 Gleichzeitig müssen diese Aufnahmen zentral gespeichert, von dritten, im besten Fall
92 unabhängigen Organisationen geprüft und in regelmäßigen Abständen gelöscht wer-
93 den, um dem Grundrecht nach informationeller Selbstbestimmung gerecht zu werden.
94 Um polizeiliches Handeln nachvollziehbar zu machen und genaue Aufnahmen von Tat-
95 hergängen zu erhalten, fordern wir:

- 96 • die durchgängige Aufzeichnung von Bodycams, ohne, dass diese durch Polizei-
97 kräfte an- und abgeschaltet werden können sowie eine unabhängige Auswer-
98 tung und Speicherung der Daten

99

1 Antrag 04: Das Land in vollen Zügen genießen: für ein 29 Euro Ticket, das inkludiert!

2 Antragssteller: Landesvorstand

3

4 Die Nutzung des 49 Euro Tickets zum 1. Mai zu einem grundsätzlich einheitlichen Tarif
5 und auch die vorherige Einigung zwischen Bund und Ländern sind gute und richtige
6 Schritte für die sozialökologische Verkehrswende! Jedoch profitieren noch längst nicht
7 alle Menschen von diesem Deutschlandticket! Eine sozialökologische Verkehrswende
8 muss für alle gelten und dementsprechend möglich gemacht werden.

9

10 Deswegen fordern wir:

11

12

- 13 • Ein Sozialticket für 29 Euro, ohne Abonnement, das überall, sowohl digital als
14 auch analog erhältlich ist und niemanden exkludiert!

15

16 Für viele Menschen mit geringem Einkommen bleibt das Deutschlandticket unbezahl-
17 bar. Gerade Menschen mit geringem Einkommen brauchen angesichts der hohen Infla-
18 tion eine gezielte finanzielle Entlastung. Wir unterstützen die Forderung des DGB nach
19 einem Sozialticket für 29 Euro! Neben einer Verkehrswende mit klimafreundlichen Ver-
20 kehrsmitteln, ist es ebenso wichtig, dass das ÖPNV-Angebot sozial gerecht ist. Wir for-
21 dern ein Deutschlandticket, das flächendeckend und für alle bezahlbar ist. Damit auch
22 wirklich alle sozial Benachteiligten vom Sozialticket profitieren können, sollte dieses
23 nicht nur digital, sondern auch analog am Automaten oder Schalter und ohne Abonne-
24 ment zu erwerben sein. Denn solange dies nicht der Fall ist, werden weiterhin sozial Be-
25 nachteiligte vom Ticket ausgeschlossen. Wir brauchen ein Sozialticket, das inkludiert
26 und nicht exkludiert! Das 9-Euro-Ticket war ein erster guter Schritt in die richtige Rich-
27 tung und zeigte, was möglich ist und in Zukunft möglich sein sollte. Mit dem 9-Euro wur-
28 den die Bürger*innen kurzfristig von den steigenden Kosten entlastet, was jedoch zu Las-
29 ten der Beschäftigten im ÖPNV geschah. Personalmangel, zu wenige Fahrzeuge und ein
30 überlastetes Schienennetz zeigten schnell die Grenzen des jetzigen ÖPNV-Systems. In-
31 folgedessen heißt dies, dass die Politik aus den erkannten Mängeln des 9-Euro-Tickets
32 lernen muss! Die weiterführende und zukunftsichere Finanzierung des Deutschland Ti-
33 ckets und der Ausbau eines solchen Angebots sind weiterhin strittige Punkte. Sowohl

34 Beschäftigte als auch Fahrgäste dürfen nicht die Leidtragenden für die unklare Finanzie-
35 rung zwischen Bund und Ländern sein. Die Bundesregierung muss endlich ein Ausbau-
36 und Modernisierungspakt für den ÖPNV beschließen!
37

38 Wir fordern außerdem:

39

- 40 • Eine schnellere Umsetzung des 29 Euro Ticket für Schüler*innen, Azubis und Frei-
41 willigendienstleistende!
42

43 Das geplante landesweite 29 Euro Ticket als vergünstigtes Deutschlandticket für Schü-
44 ler*innen, Azubis und Freiwilligendienstleistende einführen zu wollen, ist ein wichtiger
45 und richtiger Schritt, den wir sehr begrüßen! Denn besonders junge Menschen sind auf
46 eine kostengünstige und gute Mobilität angewiesen und benötigen gerade im Hinblick
47 auf die steigenden Lebenshaltungskosten die kostengünstige Mobilität so schnell wie
48 möglich. Des Weiteren starten Azubis und Freiwilligendienstleistende in der Regel im
49 Sommer ein Jahres mit der Ausbildung oder dem Freiwilligendienst, daher ist es zu spät,
50 erst im Laufe des Jahres 2024 ein 29 Euro Ticket einzuführen, wenn bereits andere Per-
51 sonengruppen seit Anfang Mai vom 49 Euro Ticket profitieren. Ein 29 Euro Ticket ab dem
52 Sommer diesen Jahres ist ein gutes und förderndes Angebot für Schüler*innen, Azubis
53 und Freiwilligendienstleistende. Gerade junge Menschen mussten in den letzten Jahren
54 vielfach zurückstecken und sollten endlich gleichwertig mit anderen Personengruppen
55 von solch einem fortschrittlichen Ticket profitieren. Auszubildende und Schüler*in-
56 nen sollten unterstützt und das Engagement von Freiwilligen Dienstleistenden gewür-
57 digt und anerkannt werden! Eine schnell vergünstigte Mobilität wäre also ein erster
58 Schritt zu mehr Wertschätzung und Anerkennung und ein gutes Mittel, um Ausbildung
59 und Freiwilligendienste attraktiver zu machen.

60 Generell muss bei der Debatte zur bezahlbaren Verkehrswende dringend bedacht wer-
61 den, dass auch fortwährend mehr Geld in den Ausbau von Streckennetzen, modernen
62 und elektrischen Fahrzeugen, in die Infrastruktur des ÖPNV-Systems und die Personal-
63 aufstellung im ÖPNV und in Modernisierungsmaßnahmen zur Digitalisierung und Bar-
64 rierfreiheit fließen muss. Sowohl Bund als auch Länder müssen langfristig sehr viel
65 mehr Geld in die Stärkung des ÖPNV investieren. Denn klar ist: Kostengünstiger, um-
66 weltfreundlicher und bezahlbarer Nahverkehr bringt keinem was, wenn es im ÖPNV an
67 Personal mangelt, Züge fehlen und entsprechende Modernisierungsprozesse ausblei-
68 ben!

1 Antrag 05: Außen grün, innen rot - die SPD kann die Verkehrswende schaffen!

2 Antragssteller: Landesvorstand

3

4 Die Klimakrise ist die größte lokale wie auch globale Herausforderung unserer Zeit. Mit
5 unserem heutigen Handeln entscheiden wir über die Zukunft der Menschheit. Beson-
6 ders im Verkehrssektor werden am laufenden Band die Sektoren Ziele missachtet. Wir
7 können es uns nicht leisten weiter diesen asphaltierten Weg in Richtung Klimakrise zu
8 fahren.

9 Daher fordern wir:

- 10
- 11 • Bau und weitere Planung der Küstenautobahn A20/A26 sind sofort zu stoppen
und einzustellen.
 - 12 • Kein Bau neuer fossiler Verkehrsinfrastrukturen in Niedersachsen, die durch
13 nachhaltige Infrastruktur ersetzbar sind, sondern eine echte sozialökologische
14 Verkehrswende
 - 15 • Infrastrukturprobleme sind lokal und umweltschonend zu lösen. Lokale Lösungen
16 wirken dort, wo sie gebraucht werden.
 - 17 • Die nahezu fertiggestellte Autobahn von Hamburg nach Stade (A26) ist nach Ab-
18 schluss der Bauarbeiten als in Betrieb zu nehmen.
 - 19 • Ausbau und Modernisierung der Schieneninfrastruktur, Standard auf Hauptstrec-
20 cken muss elektrifiziert und mindestens zweigleisig sein. Errichtung neuer Güter-
21 umschlagplätze sowie Ertüchtigung stillgelegter Bahnstrecken.

22

23 Klimaschutz, Umweltschutz und Nachhaltigkeit sind die wichtigsten Themen für die so-
24 ziale Gerechtigkeit der jungen und zukünftigen Generationen. Die SPD muss deshalb
25 Vorreiter für Klimagerechtigkeit sein. Die Planung und Umsetzung einer sozialökologi-
26 schen Verkehrswende ist Aufgabe der Sozialdemokratie. Wir sind alle gleichermaßen be-
27 troffen und müssen in der Debatte um nachhaltige Verkehrskonzepte und im Kampf für
28 Klimagerechtigkeit unsere Standpunkte setzen und durchsetzen.

29 Die geplante Autobahn A20 ist ein aus der Zeit gefallenes Projekt. Sie ist weder verkehrs-
30 noch wirtschafts- und finanzpolitisch sinnvoll. Dies haben mehrere Studien bestätigt.

31 Die Infrastrukturprobleme in der Region sind nicht zu leugnen, eine zusätzliche Auto-
32 bahnen ist aber die falsche Lösung. Die Ursache liegt nicht an fehlenden Straßen, sondern
33 im Straßengüterverkehr, der eigentlich auf der Schiene stattfinden müsste. Wer sich in
34 der Region öfter mit dem Auto bewegt weiß, dass das Problem nicht in der Abwesenheit
35 der Straßen liegt, sondern vielmehr an der Anwesenheit zahlloser LKW. Diese verlangsa-
36 men den Verkehr und machen gleichzeitig Überholmanöver besonders gefährlich; ein

37 Phänomen, das im Übrigen auch im Gebiet des geplanten Ausbaus der A39 zu beobach-
38 ten ist. Daraus den Schluss zu ziehen, man brauche mehr Straßen, ist ökonomisch wie
39 ökologisch zu kurz gedacht. Die Lösung liegt vielmehr in der Schieneninfrastruktur. Diese
40 ist sowohl im Bau als auch im Betrieb umweltfreundlicher und kostengünstiger. Je näher
41 die Ware ihrem Zielort per Schiene kommt, desto besser ist dies auch für die Fahrsicher-
42 heit und -geschwindigkeit auf den Straßen.

43 In den meisten größeren Ortschaften fahren viele Autos. In Bremervörde sind z. B. 86
44 Prozent des Verkehrs Ziel- und Quellverkehr. Der meiste Verkehr in Orten wie Bre-
45 mervörde entsteht, weil Menschen in diese Orte hinein- oder aus ihnen hinausfahren
46 wollen. Sie fahren zur Arbeit, zum Einkaufen oder nach Hause. Deshalb heißt der Ver-
47 kehr, den sie erzeugen, „Ziel- und Quellverkehr“. Die Menschen würden trotz der A 20
48 nach Bremervörde hinein- oder aus Bremervörde hinausfahren. Die A 20 wird Bre-
49 mervörde daher kaum entlasten. Die vorhandenen Straßen im Planungsraum der A 20
50 können den Autoverkehr jetzt und in Zukunft aufnehmen. Auch aus wirtschaftlicher
51 Sicht ist der Bau der A20 als Fehler zu benennen. Eine Autobahn rechnet sich erst ab
52 18.000 Fahrzeugen am Tag. So viele Fahrzeuge werden sicherlich aber auch in Zukunft
53 auf den vorhandenen Straßen im Planungsraum der A20 nicht unterwegs sein. Das hat
54 das Bundesverkehrsministerium in den Berechnungen für den Bundesverkehrswegeplan
55 2030 festgestellt. Mit der A 28 und der ausgebauten A 1 gibt es bereits eine leis-
56 tungsfähige Ost-West-Verbindung, welche durch zahlreiche Bundesstraßen ergänzt
57 wird.

58

59 Wir fordern daher

- 60 • vielmehr lokale Lösungen zu bauen, wo sie nötig sind, wie beispielsweise
61 kleinräumige Ortsumgehungen

62 Wir wollen ein Niedersachsen des Fortschritts. Schon heute aber auch in Zukunft bietet
63 die Nordseeküste mit ihrem Potential an OffShore-Energie und dem perspektivisch für
64 den Import von grünem Wasserstoff genutzten LNG-Terminal in Wilhelmshaven einen
65 idealen Standort für die klimaneutrale Industrie. Klimaneutrale Produktion funktioniert
66 jedoch nur mit einem schlüssigen Gesamtkonzept. Dazu gehört ganz zentral auch klima-
67 neutrale Güterlogistik und die wird es mittelfristig schlichtweg nicht auf der Straße ge-
68 ben. Wir als Sozialdemokrat*innen denken Verkehrspolitik mit Maß und Vernunft. Wir
69 wollen eine sozialgerechte und klimaneutrale Verkehrsinfrastruktur, die den Bedürfnis-
70 sen der Region und der Menschen gerecht wird. Dort wo es möglich ist, in den urbanen
71 Zentren, aber auch in ländlicher Lage, müssen wir wegkommen vom motorisierten Indi-
72 vidualverkehr und öffentliche Mobilität stärken und schaffen. Stichworte sind hier: Fahr-
73 radstraßen, zuverlässiger ÖPNV mit enger Taktung, Car-Sharing Konzepte und der Aus-
74 bau von Park&Ride Parkplätzen.

75 Die Inbetriebnahme nahezu fertiggestellter Bauabschnitte , wie etwa der Autobahn 26,
76 bekräftigen wir aufgrund des Baufortschrittes hingegen.

77 Eine starke Schiene bringt die Menschen zusammen. Die Bahninfrastruktur muss massiv
78 gestärkt werden, denn nur so kann die Verkehrswende gelingen. Die Bundesregierung
79 hat sich das Ziel gesetzt, die Fahrgastzahlen der Bahninfrastruktur bis 2030, gegenüber
80 2018, zu verdoppeln. Dies kann nur geschehen, wenn die Infrastruktur massiv ausgebaut
81 wird. Gerade Personen im ländlichen Raum werden von einer Reaktivierung der stillge-
82 legten Strecken und Bahnhöfe profitieren und einen schnellen und zuverlässigen An-
83 schluss an die Ballungszentren bekommen. Auch für die Wirtschaft unseres Landes ist
84 die Reaktivierung sinnvoll. Eine Bahnstrecke erhöht die Qualität eines Wirtschaftsstan-
85 dortes und schafft wirtschaftlichen Aufschwung für die Region. An einigen Stellen des
86 Niedersächsischen Bahnnetzes gibt es Ausbaubedarf. Hierzu wollen wir einen neuen
87 Standard etablieren: Hauptstrecken müssen elektrifiziert und mindestens zweigleisig
88 sein. Besonders stark frequentierte Hauptstrecken müssen dementsprechend mehrglei-
89 sig sein. Hier ist als Beispiel die Strecke Hamburg-Bremen zu nennen. Der Ausbau von
90 Hauptstrecken betrifft in besonderem Maße die Bahnstrecke Osnabrück-Oldenburg zu
91 einer zweigleisigen, elektrifizierten Fernverkehrsstrecke, sowie den Ausbau der Bahn-
92 strecke Oldenburg-Leer zu einer zweigleisigen Fernverkehrsstrecke.

93 Lasst uns gemeinsam die sozialökologische Verkehrswende anpacken!

94

1 Antrag 06: Niedersachsen zum Wasserstoffland Nr.1 machen

2 Antragssteller: Landesvorstand

3

4 Bis 2045 sollen Deutschland und das Land Niedersachsen klimaneutral werden. Um die-
5 ses Ziel erreichen zu können, muss der Ausbau erneuerbaren Energien vorangetrieben
6 werden. Neben Solar- und Windenergie wird auch Wasserstoff entscheidend dazu bei-
7 tragen, die angestrebte Klimaneutralität zu erreichen. Wasserstoff ist als Energieträger
8 flexibel einsetzbar. Besonders in der Stahl- und Chemieindustrie kann Wasserstoff als
9 klimaschonende Energiequelle eingesetzt werden, solange der Wasserstoff mit erneuer-
10 baren Energien im Elektrolyseverfahren gewonnen wird.

11 Niedersachsen beteiligt sich bereits an der norddeutschen Wasserstoffstrategie. Diese
12 bündelt die Synergien der 5 norddeutschen Bundesländer (Hamburg, Schleswig-Hol-
13 stein, Mecklenburg-Vorpommern, Bremen und Niedersachsen), um einen schnellen Aus-
14 bau einer Wasserstoff-Infrastruktur zu gewährleisten. Hierbei wurde bereits eine Über-
15 sicht zur flächendeckenden Versorgung von Wasserstoff-Hubs erarbeitet. In Niedersach-
16 sen sind 6 solcher Hubs in Planung.

17 Der Netzentwicklungsplan Gas 2022 bis 2032 hat eine Umfrage nach der Erzeugung und
18 dem Bedarf von Wasserstoff durchgeführt. Dieser sieht vor, dass bis 2030 in Deutschland
19 23,7 GW, in Norddeutschland 14,4 GW und in Niedersachsen 7 GW an Elektrolysekapä-
20 zität vorhanden sein muss. Aus diesem Schlüssel geht hervor, dass über ein Drittel des
21 benötigten Wasserstoffes für Deutschland in Niedersachsen produziert werden muss.
22 Niedersachsen nimmt also nicht nur generell bei erneuerbaren Energien eine Vorreiter-
23 rolle ein, sondern muss diese auch insbesondere bei der Wasserstoffentwicklung, -pro-
24 duktion und -versorgung einnehmen.

25 Damit dieses Ziel erreicht werden kann, brauchen wir einen zügigen Ausbau der Wasser-
26 stofftechnologien. Deswegen fordern wir:

- 27
- 28 • Einen Ausbau der Förderprogramme für Wasserstoffprojekte die besonders grö-
29 ßere Projekte fördern soll um einen schnelleren Ausbau eine Wasserstoff Infra-
30 struktur zu erreichen
 - 31 • Gezielt den Aufbau von großen Elektrolyseuren im industriellen Maße fördern
 - 32 • Einen Ausbau des Niedersächsischen Wasserstoff-Netzwerkes, welches Projekte
33 nicht nur fördern soll, sondern zukünftig auch Synergien der Projekte erreichen
34 soll.
 - 35 • Einen schnelleren Ausbau einer Wasserstoffinfrastruktur, um die angestrebten
Klimazielen zu erreichen.