

**Landesdelegiertenkonferenz
der
Jusos Hamburg
März 2023**



Beschlussbuch

Die Antragskommission und
der Landesgeschäftsführer

B1	<i>Antragsteller*in:</i>	<i>Jusos Hochschulgruppen</i>
	<i>Beschluss:</i>	<i>Annahme</i>

1 **Ruhetage zu streichen, bedeutet Mental Health zu streichen!**

2

3 Die Landesdelegiertenkonferenz der Jusos möge zur Weiterleitung an den Landesparteitag der
4 SPD Hamburg zur Weiterleitung an die SPD-Bürgerschaftsfraktion Beschließen:

5

6 **Forderung:**

7

8 Wir fordern die SPD-Bürgerschaftsfraktion dazu auf i.S.d. der Petition "des Bundesverband
9 rechtswissenschaftlicher Fachschaften e.V" (BRF):

10 • Sich für die Rücknahme des Beschlusses aus dem Mai 2022 und die Neubewertung der
11 jeweiligen Prüfungstermine durch die einzelnen (Landes-)Justizprüfungsämter einzusetzen.

12

13 • Sowie eine ernsthafte, selbstkritische und konstruktive Reformdebatte anzustoßen, die die
14 studentische Perspektive gleichberechtigt miteinbezieht und die Probleme des Jurastudiums
15 betrifft.

16

17 **Begründung:**

18

19 Das Studium der Rechtswissenschaften ist mannigfaltig geprägt von psychischen und
20 physischen Belastungen. Diese Belastungen steigen mit dem Näherrücken der staatlichen
21 Pflichtfachprüfung. Der bisher angewandte Verlauf der staatlichen Pflichtfachprüfung sieht in
22 der überwiegenden Mehrheit der Bundesländer Ruhetage zwischen den Examensklausuren
23 vor. Diese dienen vor allem der Erholung zwischen den Klausuren. Nach jüngsten
24 Erkenntnissen sollen jene der Vergangenheit angehören und schrittweise bundesweit
25 gestrichen werden.

26 Die Entscheidung zur Streichung der Ruhetage wurde – ohne die Einbeziehung der
27 studentischen Interessensvertretungen – bereits im Mai 2022 von den Justizprüfungsämtern
28 beschlossen.

29 Die Streichung der Ruhetage im Examen ist ein Schritt in die falsche Richtung, indem wieder
30 neue Probleme geschaffen werden, statt sich mit konstruktiven Lösungen zu einer Reform des
31 Jurastudiums auseinanderzusetzen. Die Streichung der Ruhetage erhöht den psychischen
32 Druck, für die Examenskandidat*innen weiter. Den Studierenden wird wichtige
33 Regenerationszeit genommen, um unter humanen Prüfungsbedingungen den schriftlichen Teil
34 der staatlichen Pflichtfachprüfung absolvieren zu können. Dieser Schritt senkt die Attraktivität
35 des Jurastudiums weiter und intensiviert die Gefahr den Nachwuchsmangel in den juristischen
36 Berufen zu verstärken, wodurch die Funktionsfähigkeit des Rechtsstaats gefährdet wird.

37

B2	Antragsteller*in:	Jusos Harburg
	Beschluss:	Annahme

1 **Catcalling sichtbar machen – Hamburg geht voran!**

2 Die Landesdelegiertenkonferenz der Jusos Hamburg möge zur Weiterleitung an den
3 Landesparteitag der SPD Hamburg beschließen:
4

5 **Forderung:**

6
7 Die SPD-Bürgerschaftsfraktion Hamburg wird aufgefordert, sich dafür einzusetzen, sogenannte
8 „Catcalling-Weeks“, unter Bezugnahme auf die Forschungsergebnisse des Kriminologischen
9 Forschungsinstituts Niedersachsen (Goede et. al 2022), in der Stadt Hamburg einzuführen.
10

11 **Begründung:**

12 Unter dem Begriff „Catcalling“ werden umgangssprachlich verbale sexuelle Belästigungen im
13 öffentlichen Raum verstanden. Ein Phänomen, dass gerade in Ballungsgebieten wie der Stadt
14 Hamburg alltäglich ist. Eine Ankreide-Aktion der Jusos Hamburg im Sommer 2022 hat gezeigt,
15 wie viele junge FLINTA (Frauen, Lesben, Inter Menschen, Nichtbinäre Menschen, Trans
16 Menschen und Agender Menschen) von dem Phänomen Catcalling betroffen sind, sowohl in
17 den eigenen Reihen als auch in allen anderen Teilen der Bevölkerung. Bereits seit einiger Zeit
18 setzen sich Aktivist*innen wie die Studentin Antonia Quell mit Petitionen dafür ein, dass diese
19 verbalen sexuellen Belästigungen zum Straftatbestand werden. Doch dies darf nicht die einzige
20 Maßnahme zur Bekämpfung verbaler sexueller Belästigung sein.

21 Im Jahr 2021 wurde vom Kriminologischen Forschungsinstitut Niedersachsen erstmals in
22 Deutschland eine Online-Befragung zum Thema „Catcalling“ durchgeführt. Die Ergebnisse
23 haben gezeigt, dass Catcalling „eine weit verbreitete Alltagserfahrung im Leben vor allem junger
24 weiblicher oder diversgeschlechtlicher Personen ist.“ (Goede et. al 2022: 53).

25 Folgen für Betroffene können zum Beispiel verstärkte Ängstlichkeit oder die allgemeine
26 Verschlechterung der psychischen Befindlichkeit sein.

27 Ebenso zeigt die Studie, dass verbale sexuelle Belästigungen am häufigsten auf öffentlichen
28 Plätzen (z. B. Straßen oder Parks) oder aber während Fahrten im ÖPNV erlebt werden. Als
29 Großstadt hat Hamburg dementsprechend viele Orte, an denen solche Belästigungen
30 stattfinden.

31 Die Forscher*innen zeigen Handlungsempfehlungen auf. Demnach sollten Städte und
32 Kommunen Maßnahmen zur stärkeren Sensibilisierung in der Bevölkerung für diese Thematik
33 einrichten.

34 Ein Vorschlag sind hierbei die sogenannten „Catcalling-Weeks“. In diesen Aktionswochen
35 sollten Orte und Plätze, an denen Catcalling häufiger auftritt, gekennzeichnet und über die
36 Problematik aufgeklärt werden. Dies soll in Form von kampagnenartigen Anzeigen an
37 öffentlichen Plätzen oder auch in den Verkehrsmitteln des ÖPNV geschehen. Die Anzeigen
38 sollen nicht nur potenzielle Täter*innen aufklären und sensibilisieren, sie sollen auch
39 Betroffene stärken und über Möglichkeiten aufklären, mit solchen Situationen umzugehen.
40 Auch Beobachter*innen solcher Situationen sollen mit dieser Kampagne
41 Handlungsempfehlungen gegeben werden. Für eine solche Kampagne kann die im Jahr 2021
42 ins Leben gerufene Kampagne des Londoner ÖPNV als Referenz zu Rate gezogen werden.

B3	<i>Antragsteller*in:</i>	<i>Jusos Barmbek</i>
	<i>Beschluss:</i>	<i>Annahme</i>

1 **Gegen jede Trans- und Queerfeindlichkeit in Hamburg**

2

3 Die Landesdelegiertenkonferenz der Jusos Hamburg möge zur Weiterleitung an den
4 Landesparteitag der SPD Hamburg zur Weiterleitung an die SPD-Bürgerschaftsfraktion
5 beschließen:

6

7 **Forderung:**

8

9 Die SPD-Bürgerschaftsfraktion setzt sich ein für:

10

- 11 - Die Ausweitung des fächerübergreifenden Aufklärungsunterrichts. Dieser muss
12 Themen, die ein Verständnis eines nichtbinären Geschlechtersystems und ein
13 Bewusstsein für verschiedene sexuelle Orientierungen aufgreifen, miteinschließen.
- 14
- 15 - Die Entwicklung einer Aktionswoche gegen Queer- und Transfeindlichkeit an Schulen
16 in Kooperation zwischen Schulen, Vereinen, Verbänden und politischen Akteur*innen.
- 17
- 18 - Sensibilisierung und Schulungen von Lehr- und Schulpersonal für das Thema.
- 19
- 20 - Eine bessere und dauerhafte finanzielle Unterstützung von Vereinen und Verbänden,
21 wie dem Magnus-Hirschfeld-Centrum.
- 22

23

24 Des Weiteren müssen auch öffentliche Räume sicherer gestaltet werden. Deshalb möge sich
25 die SPD-Bürgerschaftsfraktion einsetzen für:

26

- 26 - Ein Awareness-Konzept für die Polizei in Hamburg.
- 27
- 28 - Sensibilisierung und Schulungen des HVV-Personals für queere Bedürfnis und
29 mögliche Konfliktsituationen.
- 30

31

32 **Begründung:**

33

34 Im Jahr 2021 gab es in Hamburg 67 angezeigte Fälle queerfeindlicher Gewalt – doppelt so
35 viele wie im Jahr zuvor [<https://www.ndr.de/nachrichten/hamburg/Gewalt-wegen-Schwule-nimmt-in-Hamburg-zu-,homosexuelle112.html>]. Diese Entwicklung ist nicht nur schlimm,
36 sondern sollte uns alle alarmieren.

37

38 Die Geschehnisse des letzten Jahres haben verdeutlicht, was Betroffene schon lange sagen:
39 Menschen, die nicht heteronormativen Vorstellungen und der Logik eines binären
40 Geschlechtersystems entsprechen, sind nicht sicher. Hasskriminalität gegenüber queeren und
41 trans Menschen findet beinahe täglich statt. Neben den jüngsten Vorfällen in Hamburg darf
42 auch der Mord an Malte C. in Münster nicht unerwähnt bleiben.

43

44 Der 25-jährige wurde Opfer puren Hasses und patriarchaler Gewalt. Malte musste sein Leben
45 lassen, weil er sich solidarisch an die Seite zweier lesbischer Frauen stellte, die selbst Opfer
46 von Queerfeindlichkeit wurden und musste dafür mit seinem Leben bezahlen. Dieser Hass
47 gegenüber Menschen, die nicht der gesellschaftlichen Norm entsprechen, hat seinen
48 Ursprung im Patriarchat und unser Kampf muss sich genau gegen dieses System richten.

B4	<i>Antragsteller*in:</i>	<i>Jusos Harvestehude-Rotherbaum</i>
	<i>Beschluss:</i>	<i>Annahme</i>

1 **Ice, Ice Baby- Eizellen einfrieren für alle.**

2

3 Die Landesdelegiertenkonferenz der Jusos Hamburg möge zur Weiterleitung an den
4 Landeparteitag zur Weiterleitung an den Bundesparteitag beschließen:

5

6 **Forderung:**

7

8 Die SPD-Bundestagsfraktion setzt sich dafür ein, dass die bei einer Eizellkonservierung
9 entstehenden Kosten übernommen werden.

10

11 **Begründung:**

12

13 Durch die Fortschritte der Medizin ist es möglich, unbefruchtete Eizellen einfrieren zu lassen,
14 um sich damit zu einem späteren Zeitpunkt den Kinderwunsch zu erfüllen.

15

16 Diese Möglichkeit bietet vielen Personen die Freiheit, ihr Leben und Karriere nicht nach
17 „fruchtbaren Jahren“ zu planen. Zusätzlich kann durch eine Eizellentnahme einer späteren
18 Unfruchtbarkeit durch Krankheiten vorgebeugt werden.

19

20 Aufgrund der hohen Kosten kann diese Behandlung jedoch aktuell nur von finanziell besser
21 gestellten Personen in Anspruch genommen werden. Das *Social Freezing* soll für alle Personen
22 zugänglich gemacht werden, damit jede Person die Freiheit der Lebensplanung erfahren kann.

B5	Antragsteller*in:	Jusos Harburg
	Beschluss:	Annahme

1 **Ehrenbürgerwürde für Klaus Hasselmann**

2

3 Die Landesdelegiertenkonferenz der Jusos Hamburg möge zur Weiterleitung an den
4 Landesparteitag der SPD Hamburg zur Weiterleitung an die SPD-Bürgerschaftsfraktion
5 beschließen:

6

7 **Forderung:**

8

9 Die SPD-Bürgerschaftsfraktion setzt sich dafür ein, dass dem Klimaforscher Klaus Hasselmann
10 die Ehrenbürgerwürde Hamburgs verliehen wird.

11

12 **Begründung:**

13

14 Klaus Hasselmann gehört zu den wichtigsten und namhaftesten Klimaforschern der Welt. Er
15 erarbeitete wichtige Analyse- und Statistikmethoden bereits 1976, die auch heute noch in der
16 Klimaforschung Anwendung finden. Er wies 1995 nach, dass die Klimaerwärmung
17 menschengemacht ist und ist einer der Autoren der ersten drei Sachstandsberichte des
18 Weltklimarates (IPCC). 2021 wurde er mit dem Nobelpreis für Physik ausgezeichnet. In diesem
19 Jahr trug er sich ins Goldene Buch der Stadt Hamburg ein und es wurde ihm das Große
20 Bundesverdienstkreuz mit Stern der Bundesrepublik Deutschland verliehen.

21 Er ist geborener Hamburger, der als Dreijähriger u. a. aufgrund der Affiliation seiner Familie mit
22 der SPD zusammen mit ihr ins Vereinigte Königreich emigrierte. 1949 kehrte er nach Hamburg
23 zurück und absolvierte hier ein Physikstudium an der Universität Hamburg. Er promovierte in
24 Göttingen und kehrte dann wieder an die Universität Hamburg zurück, wo er mit
25 Unterbrechungen bis zum Ruhestand arbeitete. Andere Institutionen, mit welchen er zu
26 verschiedenen Zeiten affiliert war, sind das Scripps Institute of Oceanography an der University
27 of California in San Diego, die University of Cambridge, Großbritannien sowie das Woods Hole
28 Oceanographic Institute, welches dem Massachusetts Institute of Technology (MIT) zugeordnet
29 ist. All diese Institutionen zählen innerhalb der Ozean- und Klimawissenschaften bis heute zu
30 den besten der Welt. Er war von 1975 bis 1999 Direktor des Max-Planck-Instituts für
31 Meteorologie in Hamburg und von 1988 bis 1999 wissenschaftlicher Direktor am Deutschen
32 Klimarechenzentrum, welches er mitgründete. So trug Klaus Hasselmann maßgeblich dazu bei,
33 dass auch die Universität Hamburg in den Klima- und Ozeanwissenschaften weltweit einen
34 guten Ruf genießt und viele namhafte Wissenschaftler*innen hervorgebracht hat.

35 Wir schlagen deshalb Klaus Hasselmann für die Ehrenbürgerwürde vor. Auf seiner Arbeit
36 beruhen große Teile unseres heutigen Verständnisses der Klimakrise und folglich beruhen auch
37 die wichtigsten Stützpfeiler aller Klimapolitik auf ihm.

B6	<i>Antragsteller*in:</i>	<i>Jusos Altona</i>
	<i>Beschluss:</i>	<i>Annahme</i>

1 **Städtepartnerschaft zwischen Hamburg und Odessa**

2

3 Die Landesdelegiertenkonferenz der Jusos Hamburg möge zur Weiterleitung an den
4 Hamburger Landesparteitag zur Weiterleitung an die SPD-Senator*innen im Hamburger Senat
5 beschließen:

6

7 **Forderung:**

8

9 Die Hamburger SPD-Senator*innen setzen sich dafür ein, dass der Senat der Freien und
10 Hansestadt Hamburg zur Unterstützung des Wiederaufbaus der Ukraine und zur Stärkung der
11 deutsch-ukrainischen Beziehungen um eine langfristige Städtepartnerschaft mit der
12 ukrainischen Hafenstadt Odessa wirbt.

13

14 **Begründung:**

15

16 Unser amtierender Bundespräsident Frank-Walter Steinmeier hat sich am 25. Oktober 2022 bei
17 seinem Besuch in der Ukraine dafür ausgesprochen, mehr Gemeindepartnerschaften mit der
18 Ukraine einzugehen. Dies könnte weitere Möglichkeiten zur Unterstützung und
19 Verantwortungsübernahme in dem durch den Krieg schwer beschädigten Land schaffen.
20 Während zum Beispiel München bereits eine lange Partnerschaft mit Kyiv unterhält, hat die
21 Stadt Hamburg noch keine Partnerstadt in der Ukraine und, trotz ihres internationalen Images,
22 eher weniger Partnerstädte als andere deutsche Großstädte.

23 Als Millionenstadt und wichtigster Hafen des Landes sowie als wirtschaftliches und kulturelles
24 Zentrum, bietet sich Odessa als eine mögliche Stadt für eine langfristige Freundschaft an,
25 vorausgesetzt, dass die Stadt Odessa hat ebenfalls Interesse an einer Kooperation. Als
26 Sozialdemokrat*innen sollten wir uns verstärkt auf internationaler Ebene für eine
27 Zusammenarbeit zwischen Demokratien einsetzen und uns, wo wir können, solidarisch zeigen.
28 Städtepartnerschaften sind eine dezentrale und symbolträchtige Form, Solidarität und
29 gegenseitige Unterstützung zu etablieren und eine kommunale Außenpolitik zu verfolgen.
30 Besonders die Erfahrungen, die Hamburg und Odessa als größte Hafenstädte ihrer Länder
31 teilen, können im Austausch dabei helfen, die Bevölkerung, die Wirtschaft und die Infrastruktur
32 Odessas und der Ukraine erfolgreich in die europäische Gemeinschaft zu integrieren. Je früher,
33 desto besser.

B7	Antragsteller*in:	Jusos Bergedorf
	Beschluss:	Annahme

1 **Ohnehin schon angespannte Einsätze nicht noch zusätzlich eskalieren – Taser-**
2 **Pilotprojekt bei der Hamburger Polizei beenden!**

3
4 Die Landesdelegiertenkonferenz der Jusos Hamburg möge zur Weiterleitung an den
5 Landesparteitag beschließen:

6
7 **Forderung:**

8 Die SPD-Bürgerschaftsfraktion und der Senator für Inneres werden aufgefordert, das 12-
9 monatige Pilotprojekt rund um das Mitführen von sogenannten Tasern im Streifendienst nach
10 Beendigung nicht auf den allgemeinen Streifendienst auszuweiten, sondern bei den besonders
11 geschulten Unterstützungstreifen für erschwerte Einsatzlagen und dem SEK zu belassen.

12 **Begründung:**

13 Bisher war die Nutzung von Elektroschockwaffen ausschließlich dem SEK (und einer
14 Schutzstreife) vorbehalten. Seit kurzem läuft nun ein 12-monatiges Pilotprojekt, bei dem jeweils
15 die Unterstützungstreife für erschwerte Einsatzlagen (USE) mit den 50.000 Volt starken
16 Elektroschockwaffen (Tasern) ausgestattet werden soll. Zur Einordnung: Ein normaler
17 elektronischer Weidezaun führt 15.000 Volt.

18
19 Bei der USE handelt es sich um eine 2021 eingerichtete Spezialeinheit, die in Einsatzlagen
20 unterstützen soll, „die aufgrund der polizeilichen Einsatzerfahrung oder durch ihren
21 gegenwärtigen Verlauf eine erhöhte Gefährdung für die eingesetzten Beamtinnen und Beamten
22 oder Dritte erwarten lassen“. Die Ausweitung auf eine weitere „Taser-Einheit“ - gepaart mit der
23 Tatsache, dass Taser immer häufiger im Einsatz auch tatsächlich angewendet werden–
24 bedeutet das Fortschreiten eines Weges, auf dem wir schnellstmöglich wieder umkehren
25 sollten.

26
27 Denn bei Tasern handelt es sich keinesfalls um ein nur kurzzeitig schmerzendes Mittel: Bei
28 Vorerkrankungen wie Asthma oder Herzrhythmusstörungen, aber auch psychischen
29 Erkrankungen oder Drogenkonsum drohen schwerwiegende gesundheitliche Folgen und im
30 Extremfall auch der Tod der Betroffenen, wie uns kürzlich bei einem Einsatz der Polizei
31 Dortmund geschehen. Für die eingesetzten Beamt*innen sind weder physische noch
32 psychische Erkrankungen der Personen bei Nutzung der Elektroschockwaffen sichtbar, was
33 bedeutet, dass mit jedem Einsatz auch das Risiko mitschwingt, die Betroffene tödlich oder
34 zumindest folgenschwer zu verletzen.

35 Der eingeschlagene Weg ist daher falsch und sollte nicht fortgesetzt, sondern eingestellt
36 werden. Das ergibt sich nicht nur aus der Achtung vor Gesundheit und Leben der Betroffenen,
37 sondern auch aus dem Selbstverständnis der SPD als einer Partei der Bürger*innenrechte.

B8	<i>Antragsteller*in:</i>	<i>Jusos Bergedorf</i>
	<i>Beschluss:</i>	<i>Annahme</i>

1 **Die Bundeswehr im 21. Jahrhundert - modern und offen**

2

3 Die Landesdelegiertenkonferenz der Jusos Hamburg möge zur Weiterleitung an den
4 Landesparteitag der SPD Hamburg und anschließend den Bundesparteitag der SPD
5 beschließen:

6

7 **Forderung:**

8 Die SPD-Bundestagsfraktion und die sozialdemokratischen Mitglieder der Bundesregierung
9 sollen darauf hinwirken, dass das Soldatengesetz - insbesondere § 17 SG - und auch die
10 entsprechenden internen Dienstvorschriften baldmöglichst dergestalt angepasst wird, dass
11 künftig Soldat*innen durch das freie und vor allem auch für die Öffentlichkeit wahrnehmbare
12 Ausleben ihrer Sexualität im privaten Kontext keine dienstrechtlichen Konsequenzen zu
13 befürchten haben.

14 Ebenso ist auch die bloße Vermerkung bzw. Speicherung bekanntgewordenen privaten
15 Sexualverhaltens zu unterlassen.

16 **Begründung:**

17 „Spontan, lustvoll, trans*, offene Beziehung auf der Suche nach Sex. All genders welcome.“ -
18 dreizehn Worte, die einer Offizierin der Bundeswehr zum Verhängnis wurden. Der sich
19 mittlerweile auf dem 10. Deutschen Diversity-Tag als weltoffen gebende Dienstherr, die
20 Bundeswehr, sah durch diese Tinder-Biographie noch im Jahr 2019 eine Grenze überschritten
21 und erteilte Anastasia Biefang einen Disziplinarverweis. Ein Fall, der nicht nur verstörende
22 Einblicke in die innere Führung „der Truppe“ gibt, sondern abermals vor Augen führt, dass der
23 Spalt zwischen für den Wehrdienst werbenden Hochglanzflyern und dem tatsächlichen Leben
24 in und mit der Institution Bundeswehr nicht mehr überbrückbar ist. So sah sich auch das
25 Bundesverwaltungsgericht in Anbetracht der aus ihrer Sicht in weiten Teilen Deutschland
26 bestehenden Prüderie und der bestehenden Rechtslage dazu gezwungen, den
27 Entscheidungen des Vorgesetzten und des Truppengerichts zu folgen.

28

29 Wenn vom Staatsbürger in Uniform die Rede ist, darf damit nicht gemeint sein, dass die
30 183.000 Angehörige der Bundeswehr jeweils die*den Durchschnittsdeutsche*n abbilden,
31 sondern die Gesellschaft in ihrer Vielfalt repräsentieren. Insbesondere eine Institution, die zu
32 sieben Achteln aus Männern besteht, sollte darauf bedacht sein, sensibel und verständnisvoll
33 mit Minoritäten umzugehen.

34

35 Ein Paragraph, der das Ansehen der Bundeswehr schützen soll, darf in der Praxis nicht dazu
36 führen, dass das Klischee der Bundeswehr als prüder Männerhaufen verfestigt wird.

37

38 Damit die Bundeswehr von breiten Teilen der Bevölkerung anerkannt werden kann, müssen
39 wir diese per gesetzgeberischem Update ins 21. Jahrhundert holen.

B9	<i>Antragsteller*in:</i>	<i>Jusos Harburg</i>
	<i>Beschluss:</i>	<i>Annahme</i>

1 **Mobilitäts-Soli: Luxussteuer für überdimensionierte Autos**

2

3 Die Landesdelegiertenkonferenz der möge zur Weiterleitung an den Juso-Bundeskongress
4 beschließen:

5

6 **Forderung:**

7

8 Die SPD-Mitglieder des Bundestags und des Europaparlaments sollen sich dafür einsetzen,
9 dass eine jährliche Luxussteuer auf nicht gewerblich genutzte Autos progressiv erhoben wird,
10 die für ihren jeweiligen Anwendungszweck überdimensioniert sind. Kriterien hierfür können,
11 ohne Anspruch auf Vollständigkeit, sein:

- 12 1. Autos, die über mehr Leistung verfügen als sinnvoll für ihren Anwendungszweck wäre.
13 Der Anwendungszweck sei zu definieren. Wir schlagen eine Obergrenze von 200kW
14 vor.
- 15 2. Autos, die vorwiegend in der Stadt gefahren werden und länger und schwerer als
16 festzulegende Maße sind. Wir schlagen 4,5m und 2t vor.
- 17 3. Autos, die einen zu niedrigen Wirkungsgrad haben, also die erforderliche Leistung nur
18 mit signifikant höherem Verbrauch als notwendig wäre, erbringen.
- 19 4. Halter*innen, die erhöhten Mobilitätsbedarf haben, z.B. Großfamilien ab fünf Personen
20 oder mobilitätseingeschränkte Personen sind davon nicht betroffen.

21 Die Steuer soll progressiv erhoben werden, also bei weiterer Überschreitung der Kriterien höher
22 ausfallen. Sie soll außerdem nicht auf vorrangig gewerblich genutzte Fahrzeuge veranschlagt
23 werden und auch nicht oder geringer auf Wagen älteren Baujahrs (wir schlagen 2019 als
24 jüngstes Baujahr vor, bei dem keine Steuer erhoben wird). Die Ausnahme für gewerbliche
25 Fahrzeuge gilt nicht, sofern ein Fahrzeug mit einem Gewicht von unter zwei Tonnen und einer
26 Länge von 4,5 Metern zumutbar ist. Reine Elektrofahrzeuge, einschließlich Wasserstoffautos,
27 sollen von der Steuer ausgenommen sein.

28 Die Steuereinnahmen daraus sollen dem Ausbau des ÖPNV und der Bahn zugutekommen. Die
29 Steuer soll für ausnahmslos alle betreffenden Autos gelten, die in Deutschland zugelassen
30 werden und Umgehungen (z.B. über Leasing oder Import) sollen ausgeschlossen werden.

31

32 **Begründung:**

33

34 Zweifelsfrei ist das Auto für viele Menschen in Deutschland das einzig zuverlässige
35 Verkehrsmittel, auch wenn wir im Sinne der Verkehrswende anstreben, dies zu ändern.
36 Dennoch ist die Verhältnismäßigkeit nicht automatisch gegeben. Gleichsam fehlen oft die Mittel
37 zum zweckmäßigen Ausbau und Betrieb eines funktionierenden ÖPNV.

38 Besonders leistungsstarke Autos sind in der Regel auf spezielle Zwecke zugeschnitten, die mit
39 einem möglichst flüssigen und dadurch geringstmöglich umweltschädigenden Verkehr schwer
40 vereinbar sind. In der Stadt sind hohe Leistungen nicht erforderlich. Für die Auffahrt und manche
41 Situationen auf der Autobahn mag hohe Leistung hilfreich sein, allerdings verleitet sie oft auch
42 zu riskanten und nicht selten verbotenen Manövern. Da aus ökologischen Gründen ein
43 Tempolimit von 130km/h grundsätzlich erstrebenswert ist und dies bereits jetzt der geltenden
44 Richtgeschwindigkeit entspricht, kann das Überschreiten dieser Geschwindigkeit als eine
45 unnötige Belastung der Allgemeinheit verstanden werden.

46 Ähnliches lässt sich für besonders große Autos sagen, wenn sie in beengten Räumen fahren

47 und genutzt werden. Ein durchschnittlicher Kombi oder ein SUV belegen eine
48 Fläche von mehr als 10m², auch und vor allem dann, wenn sie parken, was sie durchschnittlich
49 23 Stunden am Tag tun und häufig auf öffentlichem Raum.
50 Autos, die besonders viel verbrauchen, schaden objektiv der Umwelt und haben gegenüber
51 verbrauchsärmeren Autos häufig keine nennenswerten Vorteile, die über reinen Komfort bzw.
52 Luxus hinausgehen. Die Schäden am Allgemeingut müssen wir aber alle bezahlen, von den
53 gesundheitlichen Folgekosten einmal abgesehen. Von daher ist es nur fair, dass Leute, die
54 solche Autos fahren wollen, einen Ausgleich dafür leisten.
55 Da die in diesem Antrag beschriebenen Autos häufig überdurchschnittlich teuer sind, ergibt es
56 Sinn, dass Leute, die willens sind für diesen Luxus derart viel Geld auszugeben, einen Beitrag
57 dafür leisten, dass die, die dies nicht wollen oder können auch davon profitieren.

B10	<i>Antragsteller*in:</i>	<i>AK Stadtentwicklung und Mobilität via Juso Landesvorstand</i>
	<i>Beschluss:</i>	<i>Annahme</i>

1 **Leistungsfähige Tangentialverbindungen als Ergänzung zum Schnellbahnnetz**

2

3 Die Landesdelegiertenkonferenz der Jusos Hamburg möge zur Weiterleitung an den SPD-
4 Landesparteitag beschließen:

5

6 **Forderung:**

7

8 Zur Umsetzung der geplanten Mobilitätswende und zur Erreichung des gesteckten Ziels eines
9 Anteils des Umweltverbundes am Gesamtverkehrsaufkommens von 80 % im Jahr 2030 fordern
10 wir den Ausbau des schienengebundenen ÖPNVs. Dafür ist die kontinuierliche
11 Verkehrsplanung für Hamburg durch den Bau einer Niederflur-Straßenbahn zu ergänzen.

12

13 Konkret fordern wir:

14

15 1. Die Aufnahme einer modernen Niederflur-Straßenbahn als Ergänzung zum Schnellbahn-
16 Ausbau in die verkehrspolitischen Ziele der SPD-Bürgerschaftsfraktion, um gemäß der
17 Festlegung im aktuellen Koalitionsvertrag auch dort ausreichende Kapazitäten im ÖPNV
18 anzubieten, wo die Kapazität der Metro- und Expressbuslinien nicht mehr ausreicht.

19 2. Die Aufnahme von Potentialstrecken für Straßenbahnlinien in die Weiterentwicklung der
20 kontinuierlichen Verkehrsentwicklungsplanung.

21 3. Die frühzeitige Umsetzung von vorbereitenden Maßnahmen entlang möglicher
22 Straßenbahnlinien, wie zum Beispiel die Freihaltung von Trassen oder die Verlegungen
23 von unterirdischen Leitungen bei Straßenerneuerungen oder die Dimensionierung von
24 Unterwerken für eine gemeinsame Nutzung mit der Lade-Infrastruktur für E-Busse.

25 4. Die Hamburger Hochbahn AG mit der Untersuchung von Möglichkeiten zur Ergänzung
26 des geplanten Schnellbahnausbaus mit einem Niederflur-Straßenbahn-Netz zu
27 beauftragen.

28 5. Die Hamburger Hochbahn AG mit der Erstellung einer Machbarkeitsuntersuchung über
29 den Bau einer Straßenbahnstrecke auf dem Abschnitt zwischen Altona und der City Nord
30 mit einer Weiterführung über Farmsen bis nach Rahlstedt als Ergänzung zum Bau der U5
31 zu beauftragen.

32 6. Die Hamburger Hochbahn AG mit der Erstellung einer Machbarkeitsuntersuchung über
33 den Bau einer Straßenbahnstrecke auf der Strecke von Berliner Tor über die Veddel, das
34 Reiherstiegviertel bis Kirchdorf Süd zur besseren Anbindung dieser Gebiete und zur
35 Entlastung der S-Bahn-Strecke über die Elbbrücken zu beauftragen.

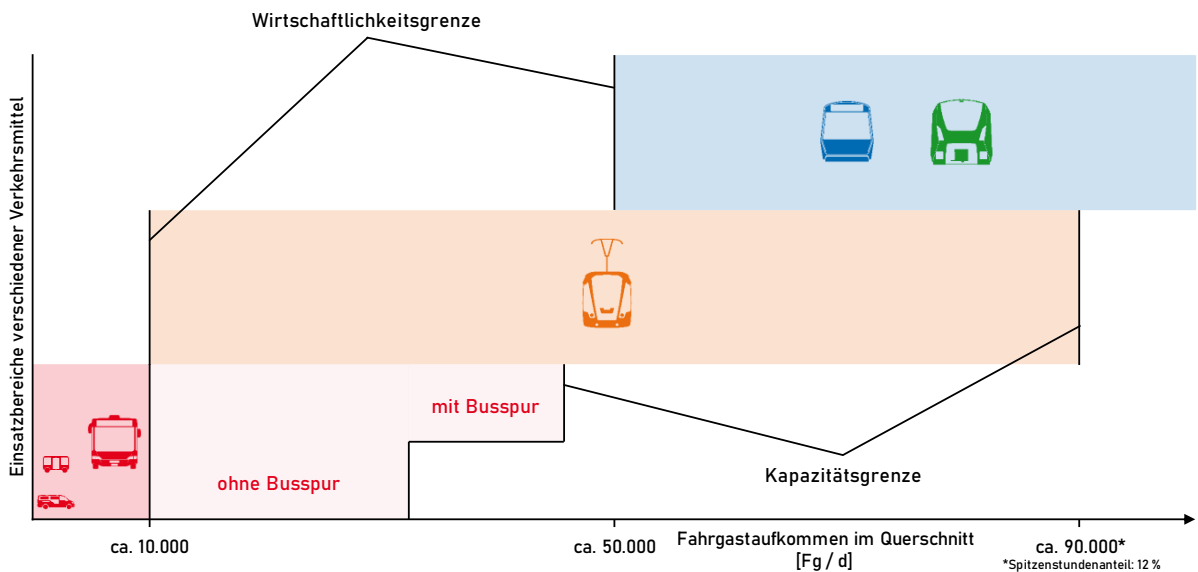
36 7. Die Erstellung einer Machbarkeitsuntersuchung zur Reaktivierung der Bahnstrecke
37 zwischen Bergedorf und Geesthacht als Niederflur-Regional-Stadtbahn mit einer Führung
38 über den Bahnhof Bergedorf und Lohbrügge bis nach Mümmelmannsberg zu
39 beauftragen.

40

41 **Begründung:**

42 Für das im Koalitionsvertrag zwischen SPD und Grünen für Hamburg festgelegte Ziel, den
43 Anteil des Umweltverbunds aus Fußverkehr, Radverkehr und der öffentlichen Verkehrsmittel

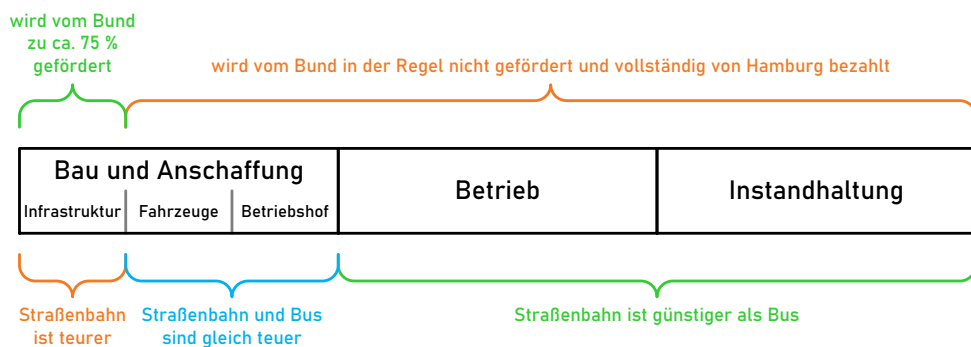
- 44 (ÖPNV) bis zum Jahr 2030 auf 80 % zu erhöhen und damit die geplante
45 Mobilitätswende zu erreichen, wird der ÖPNV einen wesentlichen Beitrag leisten müssen.
- 46 Dennoch bleiben auch nach Fertigstellung umfassender Pläne zum Schnellbahnausbau Lücken
47 im ÖPNV-Schienennetz bestehen. Neben dem Ausbau der vorhandenen Verkehrsmittel muss
48 auch die seit Jahrzehnten offensichtliche Lücke zwischen Bus und Schnellbahn geschlossen
49 werden, um so ein flächendeckendes, attraktives und wirtschaftliches Angebot bieten zu
50 können.
- 51 Noch bis ins Jahr 2010 wurde dazu der Bau einer Straßenbahn in Hamburg auch von der SPD
52 unterstützt. Unter dem Eindruck des Zerfalls der Regierungskoalition Anfang 2011 und der
53 Nachwirkungen der Finanzkrise von 2008 / 2009 ist die SPD allerdings von diesem Standpunkt
54 abgewichen. Dieser Kurswechsel hat sich schon nach wenigen Jahren als Fehler erwiesen und
55 bedroht mittlerweile die Erreichung der Ziele, welche sich SPD und Grüne in Hamburg zur
56 Mobilitätswende gesteckt haben.
- 57 Der wirksamste Hebel zur Verlagerung von Fahrten vom Individualverkehr zum ÖPNV ist der
58 Ausbau der schienengebundenen Verkehrsmittel. Zum Ausbau des Schnellbahnnetzes sind
59 diverse Vorhaben in Planung oder werden zurzeit realisiert. Dennoch führen die langen
60 Zeiträume beim Schnellbahnausbau dazu, dass nach aktueller Planung Ende 2030 lediglich
61 sechs zusätzliche S-Bahn-Stationen und voraussichtlich nur vier neue U-Bahn-Haltestellen in
62 Betrieb sein werden.
- 63 Drei Gründe sprechen deutlich für einen beschleunigten und vielfältigeren Ausbau des
64 schienengebundenen ÖPNVs. Zum einen müssen attraktive Alternativen zum motorisierten
65 Individualverkehr geschaffen werden, insbesondere da es Ziel der SPD ist, die Mobilitätswende
66 vorrangig über Alternativen zum eigenen PKW und nicht durch Verbote voranzutreiben.
- 67 Auf der anderen Seite bedeutet die geplante Steigerung des ÖPNV-Anteils von 22 % im Jahr
68 2017 auf 30 % im Jahr 2030 beinahe einen fünfzigprozentigen Anstieg der absoluten
69 Fahrgastzahlen. Für dieses erhöhte Fahrgastaufkommen müssen die notwendigen Kapazitäten
70 geschaffen werden – und zwar auch dort, wo das Fahrgastaufkommen den Bau einer U- oder
71 S-Bahnlinie nicht rechtfertigt.
- 72 Bei einem durchschnittlichen Fahrgastaufkommen von ca. 10.000 Fahrgästen pro Tag im
73 Querschnitt erreicht der Bus seine Wirtschaftlichkeits- und Kapazitätsgrenzen. Für den Bau
74 einer unterirdischen Schnellbahn wird allerdings mindestens ein durchschnittliches
75 Fahrgastaufkommen von 50.000 Fahrgästen pro Tag benötigt. Schnellbahn und Straßenbahn
76 stehen somit nicht in Konkurrenz zueinander.



77

78 **Abbildung 1: Aufteilung des ÖPNVs in drei Ebenen abhängig vom Fahrgastaufkommen**

79 Zu guter Letzt wäre die Einführung einer Straßenbahn auch aus wirtschaftlichen
80 Gesichtspunkten sinnvoll. Denn überlastete Buslinien sind nicht nur unattraktiv für neue
81 Fahrgäste, sondern auch teurer im Betrieb als eine Straßenbahn. Ab einem
82 Fahrgastaufkommen von durchschnittlich ca. 10.000 Fahrgästen pro Tag sind die
83 Gesamtkosten einer Straßenbahn, bestehend aus den Kosten für Bau, Anschaffung, Betrieb
84 und Instandhaltung, geringer als die Kosten einer Busverbindung. Das bedeutet, dass mit
85 denselben Mitteln mehr und attraktivere ÖPNV-Angebote finanziert werden kann.



86

87 **Abbildung 2: Kostenverhältnis zwischen Bus und Straßenbahn bei hohem**
88 **Fahrgastaufkommen**

89 Mit der Ergänzung durch die Straßenbahn kann der Ausbau der schienengebundenen
90 Verkehrsmittel deutlich beschleunigt werden und so ein wichtiger Beitrag für die
91 Mobilitätswende in Hamburg geleistet werden. Da beim Bau einer Straßenbahn viele ohnehin
92 notwendige Maßnahmen, wie zum Beispiel die routinemäßige Straßeninstandhaltung, und
93 Ausbaumaßnahmen des Buslinienetzes eingespart werden können, sind die tatsächlich
94 anfallenden Mehrkosten im Vergleich zum Schnellbahnausbau sehr gering. Schnell- und
95 Straßenbahn können also parallel ausgebaut werden.

96 Zudem spricht für den parallelen Ausbau von Schnellbahnen und Straßenbahn die Schaffung
97 von störungsunanfälligen Alternativen, welche die Resilienz der öffentlichen Verkehrsmittel
98 erhöhen. So verhindern wir, dass durch den Ausfall einzelner Verbindungen ganze Stadtteile
99 vom ÖPNV-Netz abgeschnitten werden.