A1 Beschlussvorlage Änderungsantrag zum Bundestagswahlprogramm S. 132 Absatz 2 Zeilen 624 - 632

Antragsteller*in:	Inge Schulze
Tagesordnungspunkt:	3. Diskussion des Bundestagswahlprogrammentwurfs

Antragstext

Autonome tödliche Waffensysteme international ächten und verbieten

Autonome tödliche Waffensysteme, die keiner wirksamen Steuerung mehr durch den Menschen bei Auswahl und Bekämpfung von Zielen unterliegen, stellen eine unberechenbare Bedrohung dar. Im Sinne von Frieden und Stabilität setzen wir uns für ein internationales Abkommen zum vollständigen Verbot autonomer Waffensysteme ein.Das gilt auch für digitale Waffen wie Angriffs- und Spionagesoftware. Hierbei müssen Deutschland und die EU eine globale Führungsrolle einnehmen. Um eine Militarisierung des Weltraumes zu verhindern, wollen wir weiterentwickelte, international verbindliche Regeln auf den Weg bringen.

Begründung

Die Entwicklung im Bereich Künstliche Intelligenz (KI) schafft unvorstellbare Möglichkeiten der autonomen Kriegsführung.

Algorithmen können unbemannte Waffensysteme in Zukunft steuern und koordinieren.

In einer Resolution des Europäischen Parlaments vom 12. September 2018 hat eine überwältigende Parlamentsmehrheit den Beginn von „internationalen Verhandlungen für ein rechtsverbindliches Instrument zum Verbot letaler autonomer Waffensysteme“ gefordert.

Bis 2019 hatten sich 28 Staaten für ein Verbot autonomer Waffensysteme ausgesprochen.

Die Entwicklung dieser Waffen ist durch das Völkerrecht nicht gedeckt.

Ziel eines internationalen Abkommens sollte daher ein Verbot von automatisierten Waffensystemen (AWS) sein. Die Zielvorgabe „Regulierung“ kann die weltweite Aufrüstung mit automatisierten Waffensystemen nicht verhindern.

A2 Wohnraum besser nutzen

Antragsteller*in:	Peter Pütz (KV Bielefeld)
Tagesordnungspunkt:	3. Diskussion des Bundestagswahlprogrammentwurfs

Antragstext

Wohnraum besser nutzen

Seit 1987 ist die durchschnittliche Wohnfläche pro Einwohner*in um über ein Drittel gestiegen und statistisch leben mittlerweile in jeder Wohnung weniger als zwei Personen. Der Grund dafür ist oft, dass immer mehr Menschen in Wohnungen leben, die für sie zu groß geworden sind, z.B. nach dem Auszug der Kinder, ein Umzug aus Kostengründen für sie aber nicht in Frage kommt. Mit einem Programm für flächensparendes Wohnen fördern wir Umzüge, Umbauten, (Unter-)Vermietungen und Wohnungstausch durch Information, Beratung und Zuschüsse. So werden beispielsweise Eltern unterstützt, die ihre Wohnung nach dem Auszug ihrer Kinder mit einer jungen Familie tauschen wollen, oder die ihre Wohnung so umbauen wollen, dass die alten Kinderzimmer als eigene Wohnung vermietet werden können.

Begründung

Bis auf das Wort " (Unter-)Vermietungen " so beschlossen auf der BDK 2019.

Das große Potenzial zur besseren Nutzung von bestehendem Wohnraum (https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/20-19-09-05_texte_104-2019_energieverbrauchsreduktion_ap1_wohnen_final.pdf, https://www.oeko.de/forschung-beratung/projekte/pr-details/kommunen-innovativ-lebensraeume) sollte im Wahlprogramm einer ökologisch und sozial denkenden Partei erwähnt werden und auch einen eigenen Unterabschnitt erhalten, denn: Die Nutzung bestehender Wohnfläche ist in den allermeisten Fällen günstiger und ökologisch besser als Neubau. Ohne eine effizientere Wohnraumnutzung wird es sehr schwer unsere Flächenverbrauchsziele und Klimaziele zu erreichen (https://epub.wupperinst.org/frontdoor/index/index/docId/7606). Zudem kann durch Umbauten und (Unter-)Vermietungen auch der Vereinsamung in der Gesellschaft entgegengewirkt werden.

Stelle des Antrags im Wahlprogramm: Dieser Abschnitt soll als zusätzlicher Abschnitt nach dem Abschnitt ("Neue Gemeinnützigkeit für sozialen Wohnraum") auf Seite 68 des Wahlprogrammentwurfs eingefügt werden.

A3 Eisenbahninfrastruktur soll gemeinnützig werden

Antragsteller*in:	Stephan Schröder (KV Bielefeld)
Tagesordnungspunkt:	3. Diskussion des Bundestagswahlprogrammentwurfs

Antragstext

Zeile 362-366: (neu;[streichen])

Den Deutsche-Bahn-Konzern wollen wir transparenter und effizienter machen und die Strukturen für mehr Schienenverkehr neu ordnen.[und in neuer staatlicher Verantwortung am Gemeinwohl ausrichten. Der Bund muss zudem mehr Verantwortung für das Schienennetz und die Koordinierung des Zugverkehrs im Deutschlandtakt übernehmen.]Die Eisenbahninfrastruktur der DB AG soll in eine neu zu gründende gemeinnützige Gesellschaft, an der sich sowohl Bund, Länder und Kommunen als auch Eisenbahnunternehmen beteiligen können, ausgegliedert werden. „Gemeinnützig" heißt, dass Gewinne nicht an die Gesellschafter ausgeschüttet werden dürfen, sondern in das Netz reinvestiert werden müssen. Nichtbundeseigene Eisenbahninfrastrukturunternehmen sollen die Möglichkeit haben, ihr Netz als Sacheinlage in die neue Infrastrukturgesellschaft einzubringen.
Wir setzen auf ein Wachstum der Schiene und sichere Arbeitsplätze im Bahnbereich.

Begründung

Die Eisenbahninfrastruktur dient dem Gemeinwohl und soll nicht Renditeerwartungen unterliegen. Eine integrierte Gesellschaft (Infrastruktur und Betrieb) kann nicht gemeinnützig sein, da Verkehrsunternehmen es nicht sein dürfen, sie stehen zudem stets unter dem oft unausgesprochenen Verdacht, ihr eigenes Verkehrsunternehmen zu bevorzugen. Die Zusammenarbeit zwischen der DB Netz AG einerseits und Kommunen, Ländern und Verkehrsunternehmen gestaltet sich oft schwierig und ist nicht von Partnerschaftlichkeit und dem Willen, die Eisenbahn im Einklang mit allen Beteiligten weiterzuentwickeln, geprägt. Die neue Gesellschaft böte sowohl den Verkehrsunternehmen als auch der öffentlichen Hand die Möglichkeit, sich am Infrastrukturunternehmen zu beteiligen und somit Einfluss zu nehmen.

A4 Fairer Wettbewerb im öffentlichen Verkehr

Antragsteller*in:	Stephan Schröder (KV Bielefeld)
Tagesordnungspunkt:	3. Diskussion des Bundestagswahlprogrammentwurfs

Antragstext

Nach Zeile 366 neu einfügen:

Fairer Wettbewerb im öffentlichen Verkehr

Ausschreibungen im SPNV/ÖPNV sollen einen Bonus/Malus für den bisherigen Betreiber vorsehen, der die Qualität der bislang erbrachten Leistung honoriert.

Begründung

Anders als in der Anfangszeit der Bahnreform kommt es inzwischen zu Betreiberwechseln, die zwar einen günstigeren Betreiber, aber auch schlechtere Qualität oder Umstellungsprobleme zu Folge haben.
Ein Betreiber, der seine Aufgabe zur Zufriedenheit der Aufgabenträger und Fahrgäste erledigt, sollte daher eine reelle Chance haben, diesen zu behalten. Ein Betreiberwechsel muss mit hoher Wahrscheinlichkeit bessere Qualität oder deutlich günstigere Preise zur Folge haben. Da Angebote unter dem Selbstkostenpreis in Deutschland wettbewerbswidrig sind ist mit Dumping-Angeboten nicht zu rechnen, zumal selbst große Konzerne (Keolis, Abellio) inzwischen kein Interesse mehr zeigen, Verluste einzufahren um am deutschen Markt teilhaben zu können.

A5 Inlandsflüge überflüssig machen - aber nicht nur durch den Ausbau der Bahn

Antragsteller*in:	Peter Pütz (KV Bielefeld)
Tagesordnungspunkt:	3. Diskussion des Bundestagswahlprogrammentwurfs

Antragstext

Nach der Pandemie wollen wir kein Zurück zum blinden Wachstum des Luftverkehrs, sondern diesen am Ziel der Klimaneutralität ausrichten. Kurzstreckenflüge wollen wir bis 2030 überflüssig machen, indem wir die Bahn massiv ausbauen und die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel dadurch beeinflussen, dass die ökologischen Kosten preislich adäquat abgebildet werden."

Begründung

Abgesehen davon, dass der Ausbau der Bahn Zeit braucht, wird das Flugzeug für den großen Teil der Kurzstreckenflüge in absehbarer Zukunft die schnellere Alternative bleiben. Wenn das Fliegen dazu noch günstiger bleibt oder ähnlich teuer ist wie z.B. eine Bahnfahrt, werden wir eine Verringerung der extrem klimaschädlichen und ressourcenfressenden Kurzstreckenflüge nicht erreichen. Eine schnelle und faire Lösung ist es hingegen, die Bepreisung der unterschiedlichen Verkehrsmittel anhand ihrer ökologischen Kosten (z.B. bemessen nach ihrer Klimawirkung) zu gestalten. Für Kurzstreckenflüge heißt das, dass sie deutlich teurer werden müssen, was z.B. durch eine inländische Kerosinsteuer, Abbau von Flughafensubventionen, höhere Start-und Landegebühren oder andere Maßnahmen erreicht werden kann.

Beispielrechnung: Für Strecken um die 600 km ist die Treibhausgaswirkung eines Flugs im Schnitt geschätzte 9 mal so hoch wie die einer Bahnfahrt (https://www.co2online.de/klima-schuetzen/mobilitaet/bahn-oder-flugzeug-der-vergleich/, https://www.umweltbundesamt.de/bild/vergleich-der-durchschnittlichen-emissionen-0). Wenn sich das entsprechend im Preis niederschlagen würde (was bei den derzeitigen Bahnpreisen dann 1000€ für einen Kurzstreckenflug über diese Distanz bedeuten kann), schaffen wir es schnell die Inlandsflüge zu reduzieren.

Einzufügen auf S. 19 des Programmentwurfs im Unterkapitel "Flugverkehr klimaneutral ausrichten".

A6 Gesundheitstest für Führerscheinbesitzer*innen

Antragsteller*in:	Stephan Schröder (KV Bielefeld)
Tagesordnungspunkt:	3. Diskussion des Bundestagswahlprogrammentwurfs

Antragstext

Von Zeile 411 bis 412 einfügen:

und Fußgänger*innen in Innenstädten durch abbiegende Schwerlasttransporter zu verhindern, wollen wir verpflichtende Vorgaben für Lkw-Abbiegeassistenzsysteme einführen.

Das Führen eines Fahrzeugs setzt gesundheitliche Eignung voraus. Voraussetzung für den Erwerb jeden Führerscheins soll daher künftig eine ärztliche Eignungsuntersuchung sein, der regelmäßig wiederholt werden muss. Umfang und Gültigkeitsdauer des Tests sollen sich nach Gesundheitszustand und Alter der Person sowie der Art des Führerscheins richten. Regelmäßige Fortbildung soll gefördert werden.

Begründung

Zur Zeit sind regelmäßige Gesundheitstests nur für Führerscheine der Klasse C (ab 50 Jahren) und D vorgeschrieben. Die gesundheitliche Tauglichkeit kann von einem Menschen selbst nicht immer richtig eingeschätzt werden, ihr Fehlen ist aber Ursache vieler Unfälle. Zum Schutz aller Verkehrsteilnehmer*innen soll es deshalb einen regelmäßigen Gesundheitstest für alle Führerscheinbesitzer*innen geben.

A7 Geschwindigkeitsgrenzen auf Straßen

Antragsteller*in:	Stephan Schröder (KV Bielefeld)
Tagesordnungspunkt:	3. Diskussion des Bundestagswahlprogrammentwurfs

Antragstext

Von Zeile 408 bis 411: (neu, [streichen])

[Wir wollen Kommunen ermöglichen, in geschlossenen Ortschaften das Regel-Ausnahme-Verhältnis beim Tempolimit umzukehren. Für die Autobahnen wollen wir ein Sicherheitstempo von 130 Stundenkilometern.]Die zulässige Geschwindigkeit einer Straße soll sich nach der Entwurfsgeschwindigkeit richten. Für diese ist die Straße ausgelegt und somit mit angemessener Sicherheit befahrbar. Um die vielen Unfälle von Fahrradfahrer*innen und Fußgänger*innen in Innenstädten durch abbiegende Schwerlasttransporter zu verhindern,

Begründung

Die Entwurfsgeschwindigkeit ist die Geschwindigkeit, für die eine Straße gebaut wurde. Sie ist damit die einzige wissenschaftlich fundierte Größe zur Festlegung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Sie liegt bei Autobahnen in der Regel bei 120 km/h. Der Grundsatz kann aber für jede Straße angewandt werden. Abweichungen nach unten kann es aufgrund sicherungstechnischer Mängel geben (daher: soll sich nach der Entwurfsgeschwindigkeit RICHTEN, nicht ihr entsprechen).

A8 Beschlussvorlage Änderungsantrag zum Bundestagswahlprogramm S. 133 Zeilen 674 - 679

Antragsteller*in:	Lisa Brockerhoff (KV Bielefeld)
Tagesordnungspunkt:	3. Diskussion des Bundestagswahlprogrammentwurfs

Antragstext

Moderne Bundeswehr

(...) Die Bundeswehr soll die Vielfalt
unserer Gesellschaft abbilden. Menschenfeindliche Ideologien und
rechtsextremistische Strukturen in der Bundeswehr werden wir konsequent
verfolgen und zerschlagen. Neben der umfassenden Aufklärung ist die Prävention
entscheidend. Präventive Maßnahmen wie verantwortungsbewusste Personalgewinnung
und zeitgemäße politische Bildung sind überfällig. Dazu gehört auch die
gesetzliche Verankerung des Mindestalters von 18 Lebensjahren zur Rekrutierung
in die Bundeswehr.
Den bewaffneten Einsatz der Bundeswehr im Inneren lehnen wir ab.

A9 Beschlussvorlage Änderungsantrag zum Bundestagswahlprogramm S. 127 Absatz 2 Zeilen 624 - 632

Antragsteller*in:	Lisa Brockerhoff (KV Bielefeld)
Tagesordnungspunkt:	3. Diskussion des Bundestagswahlprogrammentwurfs

Antragstext

Ein gemeinsamer Raum der Freizügigkeit und ohne Binnengrenzen braucht kontrollierte Außengrenzen. Eine Außengrenze muss aber auch legale Zugangswege haben. Dass tausende Menschen jährlich im Mittelmeer ertrinken, weil europäische Regierungen ihnen nicht ausreichend sichere Zugangswege ermöglichen und auch die Rettung aus Seenot verweigern, ist eine Schande. Wir streiten weiter für eine zivile und flächendeckende, europäisch koordinierte und finanzierte Seenotrettung. Da ein gemeinsames Vorgehen aller europäischen Mitgliedstaaten derzeit nicht möglich erscheint, wollen wir mit jenen vorangehen, die die Seenotrettung als völkerrechtliche Pflicht ernst nehmen: Gerettete müssen zum nächsten sicheren Hafen gebracht werden. Wir stehen fest an der Seite zivilgesellschaftlicher Rettungsinitiativen und treten dafür ein, dass die Kriminalisierung und behördliche Behinderung ihrer Arbeit beendet wird und unterstützen die Seenotrettung aktiv und finanziell auch schon vor einer europäischen Einigung. Wir wollen, dass die Seenotrettung explizit ins Aufgabenprofil von Frontex aufgenommen wird, und setzen auf eine europäische Grenzkontrolle, die den gemeinsamen Schutz der Menschenrechte zur Grundlage hat und wichtige grenzpolizeiliche Aufgaben wahrnimmt, ohne sie zur Fluchtabwehr zu missbrauchen.