



Beschlussbuch

Zur ordentlichen Regionalkonferenz der Jusos Ostwestfalen-Lippe

Am 12. Juni 2022

in der Jugendbildungsstätte Himmighausen

Am Bahnhof 3, 33039 Nieheim-Himmighausen

Arbeitsprogramm

AP1	Dem Morgenrot entgegen – Aufbruch in Krisenzeiten: Arbeitsprogramm der Jusos OWL 2022 – 2024	Juso- Regionalvorstand	3
-----	---	---------------------------	---

Asyl & Justiz

A1	Geflüchtete gleichberechtigt unterstützen	KV Gütersloh	5
A2	„Nein! Mein Körper gehört mir!“ – Die Bekämpfung und Prävention von Kindesmissbrauch	UB Bielefeld	8

Feminismus & Gesundheit

F1	SPD OWeibLich – Aufbruch zu einer feministischen Parteikultur	Juso- Regionalvorstand	9
F2	Empowerment – die Diversität in unseren Strukturen stärken!	UB Bielefeld	13
F3	Diskriminierung auf der Toilette	KV Paderborn	14
F4	Politischer Handlungsbedarf bei der Erkrankung Endometriose	KV Minden- Lübbecke	16
F5	Überzuckerung verhindern – Homöopathie raus aus den Apotheken	KV Paderborn	18

OWL & Mobilität

OM1	Mobilität von Morgen – Unser Plan für die Mobilitätswende in Stadt und Land	Juso- Regionalvorstand	20
OM2	Die S-Bahn OWL braucht eine jungsozialistische Perspektive!	KV Minden- Lübbecke	26
OM3	Die Interkommunale erkämpft das Menschenrecht! OWL vereinige dich.	Juso- Regionalvorstand	33
OM4	Kein Fußbreit dem Faschismus – Aufarbeitung von rechten Strukturen in OWL!	KV Paderborn	34

AP1

Dem Morgenrot entgegen - Aufbruch in Krisenzeiten: Arbeitsprogramm der Jusos OWL 2022 - 2024

Antragssteller*in: Juso Regionalvorstand

1 2022: Es herrscht Krieg in Europa. Es ist passiert, was lange unmöglich schien. Während wir
2 noch in den Ausläufen der Corona-Krise gefangen sind und die Klima-Krise weiter Fahrt
3 aufnimmt, während die Inflation bald zweistellig ist und die nächste Wirtschaftskrise damit
4 an die Tür klopft. Die 77 Jahre scheinbarer Frieden in Europa sind mit dem
5 völkerrechtswidrigen Angriffskrieg Russlands auf die Ukraine vorbei.

6 Die Zukunft scheint momentan unsicherer denn je und eine Krise reiht sich an die nächste. In
7 vielen (jungen) Menschen macht sich die Hoffnungslosigkeit breit. Denn: Auf viele dringende
8 Fragen wurden immer noch keine Antworten gefunden. Zwischen Klima-Krise und Corona-
9 Pandemie, zwischen Pazifismus und Aufrüstung, zwischen Inflation und steigenden Kosten.
10 Für viele ist da kein Platz mehr für andere Sorgen und keine Zeit für Veränderung
11 einzutreten. Sei es Frustration oder Ohnmacht angesichts unserer heutigen Probleme: Viele
12 Menschen beteiligen sich nicht mehr aktiv an der Demokratie.

13 Diese schweigende Mehrheit äußerte sich nicht zuletzt bei den Landtagswahlen 2022 in
14 NRW. Nur 55,5 % gaben ihre Stimme ab. Politische Partizipation hat nur noch einen geringen
15 Stellenwert. "Es ändert sich ja sowieso nichts", "Meine Stimme hat ohnehin kein Gewicht",
16 "Am Ende sind doch eh alle Parteien gleich." Gerade viele SPD Wähler*innen sind nicht zu
17 Wahl gegangen. Die Frage ist: Warum? Dies müssen wir auch hier in OWL aufarbeiten.

18 Warum kann die SPD nicht mehr überzeugen? Warum geht unsere
19 Stammwähler*innenschaft nicht mehr zur Wahlurne? Für uns Jusos OWL ist klar: Der
20 demokratische Sozialismus ist und bleibt unsere Antwort auf die Krisen unserer Zeit. Soziale
21 Gerechtigkeit, Solidarität, Freiheit: Das sind für uns keine leere Floskel, sondern Grundwerte.
22 Und das darf in der SPD nicht verloren gehen. Wir müssen klarer werden in unseren
23 Forderungen und weg kommen von wischi-waschi Aussagen.

24 Ja, unsere Zukunft ist unsicher. Wir leben in einer Zeit der Krisen. Und nach dieser verloren
25 Wahl heißt es weiter machen und weiter kämpfen. Die SPD ist weiterhin mehrheitsfähig. Wir
26 gehen erhobenen Hauptes dem Morgen entgegen - Wir machen uns bereit für den Aufbruch
27 in eine bessere Zukunft.

28 **Vorstandsarbeit**

29 Der Regionalvorstand ist weiterhin Hauptorgan der politischen Arbeit der Jusos OWL. Er
30 koordiniert die Bildungs- und Vernetzungsarbeit und repräsentiert geschlossen die Region
31 OWL. Es ist weiterhin klar: Zusammen erreichen wir mehr.

32 Präsenz Sitzungen sind dabei unerlässlich, wenn es zum Beispiel um Antragsberatung geht.
33 Aber wenn wir eines aus der Corona-Pandemie für unsere Vorstandsarbeit mitnehmen, dann

34 das digital auch funktioniert. Deswegen sollen auch hybride und rein digitale Sitzungen
35 weiterhin möglich sein, da die teils weiten Anreisewege oft eine Hürde zur Beteiligung
36 darstellen.

37 **Kommunale Arbeit**

38 Jusos sind längst nicht mehr nur in Arbeitsgemeinschaften und Kreisverbänden aktiv,
39 sondern vielerorts auch in den Stadt- und Gemeinderäten und Kreistagen vertreten. Wir
40 treten vor Ort für Veränderung ein. Aber alleine kämpft es sich oft schlecht. Deswegen
41 wollen wir uns besser vernetzen und austauschen. Dafür soll der Regionalvorstand zwei
42 Kommunalbeauftragte bestimmen.

43 **Projektgruppen zu inhaltlichen Themenfeldern**

44 Die Bundes Jusos haben es vorgemacht und wir ziehen nach: Wir wollen Projektgruppen zu
45 inhaltlichen Themenfeldern aufbauen. Unsere Region muss sich nicht verstecken, wir sind
46 eine der wirtschaftsstärksten Regionen in Deutschland. Aber auch bei uns darf es nicht zur
47 Stagnation kommen, wir müssen uns weiterentwickeln, um unser volles Potential
48 ausschöpfen zu können. Wie wollen wir OWL in Zukunft gestalten, was sind unsere Wünsche,
49 Perspektiven, Ideen? Diese Fragen wollen wir mit möglichst vielen Jusos aus OWL
50 beantworten. Die Projektgruppen sollen dabei von einem Mitglied des Regionalvorstandes
51 betreut werden. Mögliche Themenbereiche für Projektgruppen sind hierbei Umwelt- und
52 Klimaschutz, Mobilität, Arbeit, Feminismus, Antifaschismus und Antirassismus in OWL. Damit
53 wollen wir auch die Beschlusslage der NRW Jusos weiterhin mitgestalten.

54 **Reaktivierung und Mobilisierung neuer und alter Mitglieder**

55 Viele UBs und KVs haben während der Pandemie aktive Mitglieder verloren oder neue
56 Mitglieder nicht in die Arbeit integrieren können. Der Regionalvorstand will zur Reaktivierung
57 und Mobilisierung unserer Mitglieder beitragen. Dafür wollen wir unsere UB/KVs
58 unterstützen: Zum einen als Austauschplattform für Erfahrungen und zum anderen mit
59 einem Bildungsprogramm hier vor Ort.

60 **Bildungsarbeit**

61 **Verbandswochenende:** Das Verbandswochenende ist ein wichtiger Bestandteil unserer
62 politischen Arbeit und soll weiterhin jährlich stattfinden.

63 **Thementag Feminismus:** Feminismus hat für unseren Verband ein besonderes Gewicht.
64 Daher wollen wir weiterhin jährlich einen Thementag Feminismus veranstalten. Dabei ist uns
65 auch klar: Feminismus ist intersektional!

66 **Seminare, Webinare und Diskussionsveranstaltungen:** Allgemein ist die Bildungsarbeit
67 während der Corona-Pandemie und dem Wahlkampfmarathon vielerorts auf der Strecke
68 geblieben. Jetzt heißt es aufholen. Wir wollen uns weiterbilden und diskutieren, über
69 aktuelle Themen, aber auch über Grundsätze. Dafür sollen Seminare, Webinare und
70 Diskussionsveranstaltungen organisiert werden, sowohl digital als auch in Präsenz. Zudem
71 soll auch eine Strategie zu hybriden Veranstaltungen erarbeitet werden und wenn möglich
72 die notwendige technische Ausstattung angeschafft werden.

73 **Öffentlichkeitsarbeit**

74 Ist es wirklich passiert, wenn es keinen Instagram-Post dazu gibt? Öffentlichkeitsarbeit ist für
75 uns unerlässlich. Wir müssen präsent sein auf den Social Media Plattformen, aber auch in den
76 "klassischen" Medien. Dafür wollen wir unsere Medien-Strategie weiterentwickeln. Darunter
77 fällt unter anderem das Erstellen und Bereitstellen von Canva-Vorlagen in einem
78 einheitlichen und wiedererkennbaren Corporate Design.

A1

Geflüchtete gleichberechtigt unterstützen

Antragssteller*in: Jusos KV Gütersloh

1 Die aktuelle Ausnahmesituation führt uns vor Augen, wie gesamteuropäische
2 Zusammenarbeit und die erheblich vereinfachten rechtlichen Umstände für Geflüchtete aus
3 der Ukraine dazu beitragen, den Geflüchteten eine sichere Zukunft und die bestmögliche
4 Perspektive innerhalb des Ankunftslandes zu bieten.

5 Gleichzeitig erleben wir eine in der jüngsten Geschichte nahezu einzigartige Solidarität aus
6 der Gesellschaft, eine enorm hohe Spendenbereitschaft und private Bereitstellung von
7 Wohnraum für die Geflüchteten. Wir konnten aber auch feststellen, zu welchen Problemen
8 und Missständen gerade die private Wohnungs- und Hilfsvermittlung, ohne staatliche Stellen
9 führen können. Gerade für Frauen* führt dies zu erheblichen Problemen, da zwischen
10 dubiosen und seriösen Angeboten nicht unterschieden werden kann.

11 Der Umgang mit den ukrainischen Geflüchteten zeigt, wie klare rechtliche Vorgaben,
12 einfache Verfahren und gesamtgesellschaftliche Solidarität zu einer menschenwürdigen
13 Migrationspolitik führen.

14 Leider stellen wir aber fest, dass in vielen Bereichen der deutschen und europäischen
15 Asylpolitik genau diese Voraussetzungen fehlen. Menschen, die aus ähnlich drastischen
16 Gründen aus anderen Regionen der Welt vor kriegerischer Auseinandersetzung fliehen
17 müssen, erfahren viel weniger Unterstützung und bekommen beispielsweise nur
18 mangelhafte Unterkünfte und weniger finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt. Auch der
19 Zugang zum nationalen Arbeitsmarkt und zu Bildung wird ihnen in vielen Fällen verwehrt.

20 Noch immer ertrinken regelmäßig Menschen im Mittelmeer. Der deutsche und europäische
21 Umgang mit privater Seenotrettung ist nicht nur unwürdig, sondern auch schlicht illegal. Die
22 Zusammenarbeit mit der sogenannten libyschen Küstenwache, könnte in keinem stärkeren
23 Widerspruch zu der Rechtsordnung und den Grundwerten der Europäischen Union stehen.

24 Immer noch harren Menschen an der Grenze zwischen Belarus und Polen aus, die
25 Lukaschenko einfliegen ließ und die jetzt im Grenzgebiet de facto gefangen sind. Auch
26 Berichte über People of Color, die aus der Ukraine flüchten und in Polen rassistische
27 Vereitelungsversuche ihrer Flucht erfahren, verurteilen wir entschieden. Einen solchen
28 Doppelstandard hinsichtlich der völkerrechtlich gesicherten Rechte von Geflüchteten ist,
29 insbesondere innerhalb der Europäischen Union, nicht hinnehmbar.

30 Auch die Menschen, die bereits in Deutschland sind, müssen unterstützt werden. Dazu
31 müssen ausreichende Integrations- und Bildungsangebote gemacht werden und der
32 Übergang in den nationalen Arbeitsmarkt wesentlich erleichtert werden. Zentrales Element
33 dabei ist vor allem die zeitnahe und qualifikationsnahe Anerkennung von Abschlüssen aus
34 dem Herkunftsland der Geflüchteten. Genauso muss für jüngere Menschen gelten, dass
35 angefangene Ausbildungen und Studiengänge in Deutschland zu Ende gebracht werden
36 können.

37 Das Klima großer Teile der deutschen Gesellschaft im Kontext der Geflüchtetenpolitik, war in
38 den letzten Jahren von Desinteresse geprägt. Weder wurde sich mit den hinter den
39 verschiedenen Fluchtbewegungen liegenden Ursachen und dem Anteil Deutschlands und der
40 EU an diesen Ursachen ausreichend beschäftigt, noch wurden Hilfs- und
41 Förderungsprogramme in Deutschland im ausreichenden Rahmen unterstützt.

42 Der jetzige Perspektivwechsel auf Geflüchtete und Fluchtursachen, muss sich über die
43 aktuelle Krise hinaus und über die europäischen Grenzen hinweg erstrecken. Dazu können
44 und werden auch wir als Verband und Partei unseren Beitrag leisten.

45 Wir als Jusos stehen solidarisch mit allen Menschen, die fliehen müssen!

46 Deswegen fordern wir:

- 47 • den Druck auf alle EU- Staaten zu erhöhen, schutzsuchende Menschen unabhängig
48 von ihrer Herkunft und Religion über die Grenzen zu lassen. Dabei gilt es alle
49 Regulierungsmöglichkeiten auszuschöpfen und neue zu installieren.
- 50 • die Erarbeitung und Durchsetzung einer europäischen Gesamtlösung zur Aufnahme
51 und Verteilung von Geflüchteten. Bis dahin darf sich Deutschland nicht hinter der
52 Suche nach einer solchen Lösung verstecken, sondern muss eigenständig und
53 gegebenenfalls mit einem kooperativen Teil der EU die menschenwürdige Aufnahme
54 und Unterbringung von Geflüchteten gewährleisten. Zustände wie in Auffanglagern in
55 Griechenland wie auf Lesbos darf es nicht mehr geben.
- 56 • eine veränderte Konzeptionierung der Seenotrettung im Mittelmeer. Die
57 Zusammenarbeit mit der libyschen Küstenwache und Frontex sind schnellstmöglich
58 zu beenden. Übergangsweise muss die private Seenotrettung mit allen Mitteln
59 unterstützt werden, bis eine neue europäische Seenotrettungsbehörde aufgebaut
60 wurde, die der strengen Kontrolle der europäischen Institutionen unterliegt.
- 61 • die Empfehlung der Europäischen Kommission zur Anerkennung der Qualifikation von
62 Menschen, die vor der Invasion Russlands in die Ukraine fliehen, auf Geflüchtete von
63 außerhalb der Ukraine auszuweiten und die bisherigen Regelungen zur Anerkennung
64 von Qualifikationen aus den Herkunftsländern der Geflüchteten dementsprechend zu
65 evaluieren und zu verändern.
- 66 • dass jungen Menschen es ermöglicht wird, bereits gestartete Ausbildungen und
67 Studiengänge in Deutschland zu Ende zu bringen und somit bereits erhaltene
68 Leistungen in einem bestimmten Rahmen anerkannt werden.
- 69 • dass Deutschland sich seiner besonderen Verantwortung bei der Aufnahme von
70 Geflüchteten aus Afghanistan bewusst wird und Kapazitäten und Strukturen schafft,
71 um eine maximale Anzahl von Geflüchteten aus Afghanistan aufzunehmen. Diese
72 Anzahl muss weit über die angekündigten 5000 hinausgehen.
- 73 • die Einrichtung einer staatlichen Stelle auf Landesebene NRW, die die Vermittlung
74 von privaten Wohnungsangeboten an Geflüchtete koordiniert.
- 75 • Sowie den kostenfreien und barrierefreien Zugang zu Sprachkursen unabhängig der
76 Herkunft oder des Aufenthaltsstatus.

A2

„Nein! Mein Körper gehört mir!“ – Die Bekämpfung und Prävention von Kindesmissbrauch

Antragssteller*in: UB-Bielefeld

1 Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) geht davon aus, dass in Deutschland eine Million
2 Kinder und Jugendliche durch Erwachsene sexualisierte Gewalt erfahren. Viele dieser Fälle
3 werden von der Kriminalstatistik nicht abgebildet, da sie nicht angezeigt werden.

4
5 Meistens stammen die Täter*innen aus dem sozialen Umfeld der Betroffenen und
6 dementsprechend fällt es den Kindern und Jugendlichen schwer das Erfahrene zu erzählen
7 und sich außenstehenden Bezugspersonen anzuvertrauen. Eine Studie der Kommission zur
8 Aufarbeitung sexuellen Kindesmissbrauchs zeigt auf, dass vielen Betroffenen keinen Glauben
9 geschenkt wird, wenn sie Hilfe suchen. Selbst Jugendämter sind, insbesondere bei
10 Missbrauchsfällen innerhalb des familiären Umfeldes, oftmals überfordert und eine
11 Aufarbeitung der Fälle findet spät oder nur bedingt statt. Nicht selten stehen die Betroffenen
12 schutzlos dar und müssen mit den psychischen und physischen Auswirkungen der
13 Gewalterfahrung ein Leben lang kämpfen.

14
15 Der Missbrauch von Kindern und Jugendlichen nimmt ebenfalls im Digitalen zu. Während
16 der Pandemie ist die Nachfrage von Bild- und Filmmaterial gestiegen. Ebenfalls versuchen
17 Täter*innen vermehrt Minderjährige im Netz zu kontaktieren. Aufgedeckte Foren und
18 Plattformen im Darknet zeigen immer wieder auf, dass die Täter*innen auch international
19 miteinander vernetzt sind.

20
21 Daher fordern wir:

- 22 • Solidarität mit den Betroffenen.
- 23 • Die Implementierung von Schutzkonzepten in Schulen, Kitas, Sportvereinen und
24 weiteren Einrichtungen, die eine zentrale Bedeutung für die Entwicklung und Alltag
25 von Kindern und Jugendlichen besitzen. Ebenfalls bedarf es eine feste Verankerung
26 von dem Themenkomplex „Kindesmissbrauch“ in der Ausbildung und Weiterbildung
27 von pädagogischen Berufen.
- 28 • Die zivilrechtliche Verjährung aufzuheben und die Aufarbeitung von verjährten Fällen.
- 29 • Die Einführung einer „unabhängigen Wahrheitskommission“ für die Aufklärung und
30 Aufarbeitung von Kindesmissbrauch in der katholischen Kirche.
- 31 • Die Einführung einer europäischen Expert*innengruppe, die sich auf die
32 Unterstützung der Betroffenen, der Aufarbeitung und Bekämpfung von
33 Kindesmissbrauch im Netz konzentriert.

F1**SPD OWeibLich – Aufbruch zu einer feministischen Parteikultur**

Antragssteller*in: Juso Regionalvorstand

1 Die SPD ist eine Partei mit dem Anspruch zum feministischen Handeln und der
2 Gleichberechtigung aller Geschlechter. Dennoch herrscht in unseren Strukturen das Problem,
3 dass die Sensibilität gegenüber dem Thema fehlt und vor allem Genossinnen* nicht ernst
4 genommen werden, wenn sie auf diese Aspekte hinweisen. So kann es sogar sein, dass es als
5 lästig und störend angesehen wird, wenn auf Missstände im Bereich Feminismus
6 hingewiesen wird. Dabei ist es wichtig und entscheidend für politische Debatten, dass auch
7 FINTA* (Frauen, Inter*, nicht-binäre*, Trans* und Agender*Personen) sich beteiligen können
8 und gehört werden. Dennoch sind Diskussionen oft durch eine gewisse Männerdominanz
9 geprägt und der Anteil an FINTA* überschaubar. Statt darauf zu warten, dass sich etwas
10 ändert, sollte der Wandel hin zu einer feministischen bzw. gleichberechtigten Politikultur
11 angestoßen und ausgebaut werden. Daher ist auch die SPD Ostwestfalen-Lippe mit allen
12 Kreisverbänden und dem Unterbezirk, aber gerade auch der SPD-Regionalvorstand dazu
13 aufgefordert, sich aktiv an diesem Prozess zu beteiligen.

14

15 Wir sind unterrepräsentiert: In Schrift, Sprache und Diskussion

16 Wörter beeinflussen unser Denken und Handeln. Daher ist es entscheidend auf eine
17 geschlechtergerechte Sprache zu achten, die alle miteinschließt. Ebenso kann es bereits
18 empowernt FINTA*- Vorbilder in der Partei zu schaffen, indem mehr Raum für Redeanteile
19 von FINTA* geschaffen werden. In den meisten Debatten haben nämlich immer noch Männer
20 den größten Redeanteil. Als FINTA* ist es teils unmöglich sich an Debatten zu beteiligen, da
21 sie unterbrochen werden oder gar nicht erst zu Wort kommen. Gerade in politischen
22 Debatten, die auch oft mal emotional sind, ein respektvoller Umgang entscheidend. Wenn
23 FINTA* jedoch verniedlicht werden, ihnen abgesprochen wird, Ahnung zu haben oder
24 herabgewürdigt werden, werden diese Personen klein gemacht und ihr Beitrag an der
25 Diskussion aberkannt. Das führt zu einem Unwohlsein und wohlmöglich sogar zum Meiden
26 von Sitzungen. Daher muss eine Debattenkultur angestrebt werden, in der sich alle
27 wohlfühlen, jedem Respekt entgegengebracht wird und alle sich dafür einsetzen, dass es so
28 bleibt.

29 Daher fordern wir:

- 30 • Bei Diskussionen und im Schriftverkehr muss auf geschlechtergerechte Sprache
31 geachtet werden. Das schließt auch Texte, die auf Social Media gepostet werden, ein.
- 32 • Gespräche über reproduzierten und internalisierten Sexismus müssen zugelassen und
33 ernstgenommen werden. Dabei gilt es zu zuhören und das eigene Handeln zu
34 reflektieren.
- 35 • Bei Debatten ist es entscheidend den Raum für verschiedene Perspektiven zu geben.
36 Daher soll auf allen Ebenen eine quotierte Redeliste eingeführt werden.

- 37
- 38
- 39
- 40
- 41
- 42
- 43
- 44
- 45
- 46
- 47
- 48
- 49
- 50
- FINTA* zuzuhören ist entscheidend. Daher dürfen Grußwörter nicht nur von Männern kommen. Auf Veranstaltungen und gerade auf der Regionalkonferenz soll darauf geachtet werden, dass nicht nur Männer zu einem Grußwort eingeladen werden.
 - Es kann sich nur etwas an der Debattenkultur ändern, wenn auf Probleme hingewiesen wird. Daher sollen Feedbackboxen nach Veranstaltungen die Möglichkeit dafür geben, auf Misstände aufmerksam zu machen. Nur wenn Probleme auch bekannt sind, lässt sich etwas ändern.
 - Alle sind dafür verantwortlich, darauf aufmerksam zu machen, wenn sexistisches Verhalten in einer Debatte auffällt.
 - Es soll geprüft werden, ob eine Pflichtinformationsveranstaltung für neue Vorstände möglich ist, die zu einem sensibilisierten und professionellen Umgang in Sitzungen in Bezug auf Geschlechtergerechtigkeit beitragen. Außerdem können solche Veranstaltungen dabei helfen, mit schwerwiegenden Themen, wie Fälle von Belästigung im eigenen Verband, entsprechend umgehen zu können.

51

52 **Information ist Macht: Vernetzung jenseits des Männer-Stammtisches**

53 In einer Partei ist Netzwerken ein erforderlicher Bestandteil. Themen von FINTA* gewinnen an Kraft, wenn sie diese nicht alleine angehen oder einbringen müssen. Daher ist es wichtig, dass gerade die Themen und Perspektiven derjenigen nach vorne gebracht werden und ein Bewusstsein schaffen, deren Stimmen derzeit noch nicht so stark sind. Aber auch Ämter und Positionen, werden oft durch Empfehlungen oder Empowerment anderer Genoss*innen vorgeschlagen und besetzt. So ist es hinderlich, wenn Ortsvereine häufig reine Herrenrunden sind. Während also eine normale Ortsvereinssitzung bereits als Vernetzung zwischen Männern funktioniert, sind es oft FINTA* die keinen Anschluss finden.

61 Daher fordern wir:

- 62
- 63
- 64
- 65
- 66
- 67
- 68
- 69
- 70
- 71
- 72
- 73
- 74
- 75
- 76
- 77
- Vernetzung ist ein entscheidendes Instrument, um FINTA* die Möglichkeit zum Austausch und gegenseitiger Unterstützung zu geben. Daher benötigen wir niedrigschwellige Angebote für FINTA*-Netzwerke sowohl auf Kreis/Unterbezirksebene, als auch über die Kreisgrenzen hinweg. Wichtig ist dabei vor allem, dass sich dieses Angebot an alle Altersgruppen richtet.
 - Ein Informationsheft (print und digital) soll erstellt werden, in dem Ansprechpartner*innen für Gleichstellung in OWL klar gekennzeichnet sind. Zudem sollen in diesem Heft Informationen zum Thema Gleichstellung aufgeführt werden, zum Beispiel zum Thema Quotierungen von Delegationen etc.
 - Wir fordern Transparenz: Viele Entscheidungen werden immer noch im Hinterzimmer getroffen oder durch die Männerklüngelrunde. So kann es nicht weitergehen. Entscheidungen müssen immer klar nachvollziehbar sein. Denn: Entscheidungen, die nicht begründet werden können, sorgen für Unverständnis (und das nicht nur bei FINTA*).
 - Die feministische Viertelstunde: Bei den Jusos wird auf größeren Veranstaltungen feministischen Themen immer in Form der feministischen Viertelstunde Platz

- 78 gegeben. Diese feministische Stunde soll es auch auf Veranstaltungen der SPD geben,
79 um häufiger und mit allen Mitglieder über feministische Themen zu diskutieren.
- 80 • Bildungsarbeit: Es braucht mehr feministische Bildungsarbeit in der SPD. Deshalb
81 sollen vermehrt Seminare mit feministischen Themen angeboten werden (zum
82 Beispiel wie FINTA* in OV-Strukturen eingebunden werden können oder wie
83 Sitzungen gleichberechtigt geführt werden können). Diese Seminare sollen sich an
84 alle Mitglieder richten, nicht nur an FINTA*.
 - 85 • Mentorinnen*: Gerade neuen FINTA* fällt es schwer in der Partei Anschluss zu
86 finden, vor allem wenn es im eigenen Ortsverein keine aktiven FINTA gibt. Daher soll
87 ein Mentorinnen*-System aufgebaut werden. Interessierten FINTA* soll eine
88 Mentorin* vermittelt werden, damit FINTA* leichter Anschluss finden.
 - 89 • Es soll eine allgemeine Überprüfung der Strukturen und Inhalte stattfinden, bei der
90 überprüft werden soll, wo es mehr Möglichkeiten zum FINTA*-Empowerment gibt.

91

92 **Wir sind qualifiziert: FINTA für Mandate**

93 FINTA* gehört die Hälfte der Macht, trotzdem sind in keinem Parlament 50% der Mandate
94 weiblich besetzt. Auf wenn die Listen inzwischen quotiert besetzt werden, so werden die
95 Direktmandate auch hier in OWL noch längst nicht quotiert aufgestellt. Das ist nicht
96 feministisch und auch kein zukunftsorientiertes Handeln.

97 Selbst wenn FINTA* sich doch dazu entscheiden eine Kandidatur anzustreben, dann werden
98 ihnen oftmals Steine in den Weg gelegt und Selbstzweifel gesät. “Bist du dir da sicher?”,
99 “Schaffst du das mit deiner Familie überhaupt?”, “Aber der andere Genosse ist doch schon
100 viel länger dabei.” In Männer-Klüngelrunden wird über FINTA*-Kandidaturen hergezogen,
101 wobei die Realität zeigt, dass gerade diese Kandidaturen dringend benötigt werden.
102 Letztendlich wird es doch ein Mann. Daher stellen sich viele FINTA überhaupt gar nicht auf
103 oder ziehen ihre Kandidatur zurück, sobald ein Mann seine ankündigt – weil sie wissen, dass
104 sie von Männern nicht gewählt werden. Denn auch die vorgeschriebene Quotierung für
105 Wahlkonferenzen wird vielerorts nicht eingehalten.

106 Daher fordern wir:

- 107 • Empowerment Strukturen schaffen: FINTA* können Mandate. Daher muss schon
108 frühzeitig vor Wahlen gezielt auf FINTA zugegangen werden, um sie für Kandidaturen
109 stark zu machen.
- 110 • Doppelbelastung anerkennen: Der Workload von FINTA wird oft unterschätzt.
111 Während Männer nur in gewissen Teilen der SPD-Strukturen aktiv sein müssen,
112 werden FINTA* oft dazu gedrängt, Postenanhäufung zu betreiben, nur damit die
113 Quote eingehalten wird. Diese Doppelt- bis Mehrfachbelastung wird oft nicht
114 gesehen und dann negativ angerechnet. Gleichzeitig wird dieser Workload oft auch
115 nicht sichtbar gemacht. So sind es dann oft die Männer, die in die Öffentlichkeit
116 treten.
- 117 • Die Vernetzung von Mandatsträgerinnen* und Funktionärinnen* soll gefördert
118 werden.

- 119 • Die Quote ist keine Bitte, sondern Pflicht: Quotierte SPD-Delegationen sind in den
120 Parteistatuten festgeschrieben, werden jedoch auf vielen Konferenzen weder geprüft
121 noch eingehalten, geschweige denn sanktioniert. Auf allen Konferenzen muss die
122 Quote der Delegation geprüft werden und schon im Vorfeld bei den gemeldeten
123 Delegationen auf Quotenbrüche aufmerksam gemacht werden. Wenn die Quote
124 nicht eingehalten wird, so muss dies Konsequenzen nach sich ziehen.
- 125 • Mandate quotiert besetzen: Rechtlich ist es schwierig eine Quote für Direktmandate
126 festzulegen. Dennoch sollten wir es als Pflicht sehen, Direktmandate möglichst
127 quotiert zu besetzen, sowohl bei Kommunal-, Landes-, als auch Bundestagswahlen.
- 128 • Es soll eine paritätische Besetzung von Vorsitzen (also Doppelspitzen) geprüft
129 werden. Die Doppelspitze ist kein Allheilmittel, kann jedoch an einigen Stellen sinnvoll
130 sein.

131 **Wir fordern Sicherheit: Safer Spaces in der SPD OWL**

132 Übergriffigkeit ist in der Partei kein Einzelfall. Jede Person, die innerhalb der Parteistrukturen
133 Belästigung erfahren musste, ist Eine zu viel und sollte uns zum Denken, aber auch zum
134 Handeln anregen. Auch wenn das Thema schwierig ist und große Sensibilität erfordert, kann
135 schweigen und das Silencen von Betroffenen keine Lösung sein. Wir müssen uns dem
136 Problem bewusstwerden und schleunigst dafür sorgen, dass diesem entgegengewirkt wird.

137 Daher fordern wir:

- 138 • Ein Awareness-Team sowohl in den Kreisverbänden/Unterbezirk zu etablieren, als
139 auch im SPD-Regionalvorstand. Wenn Verantwortlichkeiten geklärt sind, ist es für
140 Betroffene einfacher, sich Hilfe zu holen.
- 141 • Belästigungen und Grenzüberschreitungen dürfen in unserem Verband keinen Platz
142 finden. Daher muss ein solches Verhalten auch mit Konsequenzen oder sogar harten
143 Sanktionen belegt werden.

144

145 Wir sind alle dafür verantwortlich, dass wir ein respektvolles Miteinander schaffen. Wir sind
146 alle dafür verantwortlich, dass unser Verband aus unterschiedlichsten Personen und
147 Perspektiven besteht. Daher ist es notwendig und steht in unserer Pflicht, dass wir
148 Strukturen schaffen, die auch für FINTA* geeignet sind. Um unser Ziel fest im Blick zu haben
149 und Transparenz über die Entwicklung zu geben, soll es einen feministischen
150 Rechenschaftsbericht bei Konferenzen, Parteitagen und Mitgliederversammlung geben über
151 die hier vorgestellten Forderungen. Lasst uns eins bewusst werden, wir sind eine
152 feministische Partei und deswegen lasst uns auch so handeln!

F2

Empowerment – die Diversität in unseren Strukturen stärken!

Antragssteller*in: UB Bielefeld

1 Die Gesellschaft, in der wir leben ist geprägt von Diversität. Menschen mit unterschiedlichen
2 Lebensgeschichten, Perspektiven, sozialem Hintergrund oder einer Migrationsgeschichte.
3 Dies ist eine Tatsache, der wir uns auch in diesem Verband stellen müssen. Politische
4 Weiterentwicklung lebt von dieser Diversität und eine sozialdemokratische Politik sollte sich
5 dem nicht entziehen. Die mangelhafte Repräsentanz dieser Menschen ist ein weitreichendes
6 strukturelles Problem und wir müssen uns dafür stark machen, dass diese marginalisierten
7 Gruppen gesehen und gehört werden. Es ist nicht vertretbar, von einer diversen Gesellschaft
8 zu sprechen, ohne die betroffenen Menschen einzubeziehen. Wir müssen die Menschen
9 darin ermutigen ihre eigenen Stärken zu entdecken und zu nutzen, sowie Ihnen Mut machen
10 ihre Selbstbestimmung zu erlangen.

11
12 Auch in unseren Strukturen sind beispielweise BiPoCs, FINTA*, Menschen mit Behinderungen
13 oder Nicht-Akademiker*innen unterrepräsentiert. Die OWL-Jusos müssen den eigenen
14 Anspruch haben, dem entgegenzuwirken. Wir müssen uns für mehr Diversität in unseren
15 Strukturen einsetzen, unabhängig davon, ob es sich hierbei um einen Vorstand oder
16 Arbeitskreise handelt. In unserem Verband darf jede*r sein*ihr politisches Zuhause finden.
17 Die OWL-Jusos verpflichten sich dazu, auf allen Ebenen divers zu denken. Das Empowerment
18 der marginalisierten Gruppen ist unsere Forderung. Unabhängig davon, ob es sich hierbei um
19 ein persönliches Empowerment (personenzentrierte Beratung), Empowerment auf
20 Gruppenebene (Weiterbildung) oder Empowerment auf Organisationseben (Bildung eigener
21 Vernetzungen), handelt.

22
23 Die Förderung von Vielfalt ist eine gemeinsame Aufgabe, für die jede/jeder die
24 Verantwortung trägt. Diese kann nicht ausschließlich an Betroffene abgegeben werden. Die
25 OWL-Jusos ermutigen alle Genoss*innen sich selbstkritisch mit dem Thema Vielfalt,
26 Benachteiligung und Privilegien auseinanderzusetzen und sich konsequent für das
27 Empowerment eines diverseren Verbandes einzusetzen!

28
29 Die Jusos OWL fordern daher:
30

- eine proaktive BiPoC Vernetzung
- Eine Empowerment Struktur für FINTA*, queere Personen und Menschen mit
31 Behinderung
- Wir müssen Bildungsangebote schaffen, in denen nicht nur betroffenen die
32 Aufklärungsarbeit leisten

33
34

F3

Diskriminierung auf der Toilette

Antragssteller*in: KV Paderborn

1 Nach Artikel 3 Abs. 3 des Grundgesetzes darf niemand aufgrund seines*ihres Geschlechtes
2 benachteiligt oder bevorzugt werden. Die Rechtsprechung auf nationaler und europäischer
3 Ebene besagt, dass dies auch für trans* und inter*geschlechtliche Menschen gilt.

4 Die momentane Situation, wie in Deutschland Toiletten gekennzeichnet sind, entspricht nicht
5 den Bedürfnissen vieler Menschen dieser Gesellschaft und schafft weitreichend
6 diskriminierende Räume, in denen sich Menschen unwohl und ausgeschlossen fühlen
7 müssen. Das liegt daran, dass die Toilettensituation geprägt ist von festen
8 Geschlechterkonstrukten. Zum einen ist dies der Fall, wenn eine binäre
9 Geschlechtertrennung („männlich“/„weiblich“) besteht, zum anderen, wenn die Möglichkeit
10 der Zugehörigkeit zu einer Geschlechtsidentität durch „geschlechtsneutrale“ Toiletten
11 aberkannt wird, wie bei den sogenannten „Behindertentoiletten“.

12 Trans* und inter*geschlechtliche Personen und Personen, die nicht im binären
13 Geschlechtersystem eindeutig als „Mann“ oder „Frau“ lesbar sind, sind auf öffentliche
14 Toiletten häufig Diskriminierungen ausgesetzt. In der Studie des Projektes „LSBTIQ* inklusiv“
15 gaben 19% an bereits Diskriminierungserfahrungen auf Toiletten gemacht zu haben, trans*
16 Menschen waren hier zu 45% und inter* Menschen zu 46% betroffen.

17 Inter*geschlechtlichen Personen wird ein Zwang auferlegt, eine der beiden
18 geschlechterspezifischen Toiletten auszuwählen, obwohl dies nicht deren gelebtem
19 Geschlecht entspricht. Trans*personen begegnet beim Toilettengang diese Problematik,
20 wenn sie sich nicht eindeutig einem der beiden, von der Gesellschaft anerkannten,
21 Geschlechtern zuordnen können/möchten. Viele Menschen erleben dadurch strukturelle
22 Diskriminierung und Gewalt in Toilettenräumen, unter anderem, weil sie eine vermeintlich
23 „falsche“ Toilette aufsuchen. Hierbei ist auch sexualisierte Gewalt gegen trans* und inter*
24 Menschen keine Seltenheit.

25 Durch die herrschende Toilettensituation werden Diskriminierungserfahrungen im Alltag von
26 Trans* und Inter* verstärkt und tragen sogar dazu bei, dass Menschen den Tag über
27 möglichst wenig trinken/essen, um einer solchen Situation zu entgehen. Dabei können neben
28 Konzentrationsschwächen auch sonstige körperliche Schäden entstehen. Daneben halten
29 viele ihren Harndrang auf während sie sich in der Öffentlichkeit bewegen und gehen erst
30 ihren Bedürfnissen nach, sobald sie wieder zu Hause sind. Das ist nicht nur äußerst
31 unangenehm für die betroffenen Personen, sondern gefährdet auf Dauer auch die
32 Gesundheit.

33 Die momentane Situation, wie Toiletten gekennzeichnet sind, fördert zudem eine
34 Tabuisierung der Thematik Inter* und Trans*, durch die schätzungsweise 3% der Bevölkerung
35 (wahrscheinlich sogar mehr) aus dem alltäglichen Gesellschaftsgedächtnis gelöscht werden.

36 Die sogenannten „Behindertentoiletten“ sprechen wiederum Menschen, die auf die Nutzung
37 der Toiletten angewiesen sind, ihre Geschlechtsidentität ab. Durch die Abgrenzung
38 sogenannter „Behindertentoiletten“ von „Frauen- und Männertoiletten“ , wird diesen
39 Menschen neben ihrer Geschlechtszugehörigkeit/ -identität jegliche Sexualität
40 abgesprochen.

41 Die herrschende Toilettensituation ist zudem dadurch geprägt, dass es zu wenig
42 „Frauentoiletten“ gibt. Praktisch betrachtet, mit einem Blick auf die Verordnung über den
43 Bau und Betrieb von Versammlungsstätten (VStättVO) setzt §12 hier die genaue Anzahl an
44 Toiletten auf Veranstaltungen fest. Die vorgegebene Raumaufteilung von 50:50 hinsichtlich
45 der Quadratmeter scheint erstmal fair, allerdings schreibt die Verordnung für Frauen*
46 weniger Toiletten vor, als für Männer*. Bei einer Anzahl von bis zu 1000 Besucher*innen,
47 setzt die Verordnung fest, dass es 12 „Frauentoiletten“ und 8 „Männertoiletten“ zu geben
48 hat. Zudem jedoch auch 12 Urinale, die Männern* zur Verfügung gestellt werden, wodurch
49 sie mehr Zugang zu einer Toilette haben.

50 Eine reine Anpassung der Anzahl reicht hier nicht aus, denn Frauen* benötigen im Schnitt 2,3
51 mal so lang für die Nutzung einer Toilette, unter anderem aufgrund ihrer Menstruation. Auch
52 diese Situation betrifft nicht nur „biologische“ Frauen, sondern genauso trans* und inter*
53 Personen. Die längere Nutzungsdauer einer Toilette von Frauen* kann zudem auch
54 vermehrte Blaseninfektionen (welche 8x häufiger als bei Männern* auftreten) oder eine, den
55 Harndrang erhöhende, Schwangerschaft.

56 Die Jusos stehen für bedingungslose Gleichberechtigung für alle. Wir leben und fördern
57 einen trans* und inter* inklusiven Feminismus. Nur so schaffen wir es beim Abbau von
58 diskriminierenden Strukturen, nicht andere diskriminierende Strukturen weiter aufrecht zu
59 erhalten, zu fördern und zu amplifizieren.

60 Daher fordern wir:

- 61 • Die Einrichtung von All-Gender-Toiletten als positive Maßnahme nach § 5 des
62 Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetzes (AGG) zum Abbau von Benachteiligungen
63 aufgrund des Geschlechtes.
- 64 • Dass öffentliche Toiletten und Toiletten auf öffentlichen Veranstaltungen
65 geschlechtergerecht nach den Bedürfnissen und den Notwendigkeiten von allen
66 Geschlechtern gestaltet werden und sich die Gleichberechtigung nicht an der
67 Quadratmeterzahl und der Anzahl der Toilettenbecken bemisst!
- 68 • Dass die Entsorgungsmöglichkeit von Menstruationsartikeln auf allen Toiletten
69 ermöglicht wird.
- 70 • Dass in den All-Gender-Toiletten auch eine Wickelmöglichkeiten für Babys
71 aufgenommen werden. Dies bietet jeder Person die Chance ein Baby zu wickeln, ohne
72 eine für diese Person nicht vorgesehene Toilette nutzen zu müssen. Dies ist heute
73 häufig nicht der Fall, da sich die Wickelmöglichkeiten in den Damentoiletten
74 befinden.

F4

Politischer Handlungsbedarf bei der Erkrankung Endometriose

Antragssteller*in: Jusos Minden-Lübbecke

1 Endometriose ist die zweithäufigste gynäkologische Erkrankung in Deutschland(1). Eine von
2 zehn FINTA-Personen leidet an Endometriose. Mit bundesweit zwei Millionen Erkrankten und
3 jährlich etwa 40.000 Neudiagnosen ist Endometriose damit in der Gruppe der Betroffenen
4 doppelt so häufig vertreten wie Typ-II Diabetes(2).

5 Bei Endometriose wächst Gebärmutter-schleimhautähnliches Gewebe außerhalb der
6 Gebärmutter, beispielsweise an Eierstöcken, im Beckenraum, an Darm oder Bauchfell. In
7 manchen Fällen treten Wucherungen auch außerhalb des Bauchraums auf. Zu den
8 Symptomen der Erkrankung zählen extrem starke zyklusabhängige Unterleibschmerzen,
9 starke zyklusabhängige & zyklusunabhängige Schmerzen, Schmerzen beim
10 Geschlechtsverkehr oder Blutungen aus Blase und Darm. Ein Großteil der Betroffenen leidet
11 auch unter ungewollter Kinderlosigkeit.

12 Zum aktuellen Zeitpunkt ist die Ursache dieser Erkrankung noch ungeklärt und Betroffene
13 warten im Schnitt 7,5 Jahre auf eine Diagnose. Trotz dieser desaströsen Versorgungslage
14 wurden nach Aussagen des Bundesministeriums für Bildung und Forschung(3) in den letzten
15 20 Jahren insgesamt nur 500.000 Euro an Forschungsgeldern vom Bund in Endometriose-
16 Forschung investiert.

17 Deshalb fordern wir:

- 18 • Aufklärung: Für die Allgemeinheit, Versorgungsämter und Mediziner*innen!
 - 19 - Die Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung muss eine
 - 20 flächendeckende Aufklärungskampagne organisieren.
 - 21 - Fachärzt*innen müssen durch die Landesärztekammern fortgebildet und
 - 22 aufgeklärt werden.
 - 23 - Endometriose muss in die Sexualkundelehrpläne aufgenommen werden
- 24 • Die Gesundheitspolitik soll Endometriose als Volkskrankheit wahrnehmen!
 - 25 - Endometriose muss vom GBA als chronische Erkrankung eingestuft werden.
 - 26 - Zuzahlungen zu gestagenfreien Pillen durch Patient*innen müssen wegfallen
 - 27 - Es muss ein Disease Management Programm für Endometriose aufgesetzt
 - 28 werden
- 29 • Forschung fördern!
 - 30 - Der Bund und die Länder müssen Forschungsprogramme zu neuen Therapie-
 - 31 und Diagnoseoptionen für Endometriose aufsetzen.

32

33 1 Diedrich, K.; Holzgreve, W.; Jonat, W.; Schultze-Mosgau, A.; Schneider, K.-T. M.; Weiss, J. M. (Hg.) (2007): Gynäkologie und
34 Geburtshilfe, 2.Auflage, Springer Verlag, Heidelberg.

35 2 Robert Koch-Institut (Hg.) (2020): Gesundheitliche Lage der Frauen in Deutschland. Berlin (Gesundheitsberichterstattung
36 des Bundes gemeinsam getragen von RKI und DESTATIS).

37 3 FragDenStaat (2021): Aufstellung der Fördergelder für die Erforschung der Endometriose, Anfrage #214552 vom 8.März
38 2021, Online unter <https://fragdenstaat.de/anfrage/aufstellung-der-forderungelder-fur-erforschung-der-endometriose/>

F5**Überzuckerung verhindern - Homöopathie raus aus den Apotheken**

Antragssteller*in: KV Paderborn

1 Nicht erst während der Corona-Pandemie ist vermehrt aufgefallen, wie sehr unsere
2 Gesellschaft und unser Gesundheitssystem durchsetzt sind von medizinischem Halbwissen,
3 evidenzlosen Alternativen und Esoteriker*innen. In Deutschland ist schon lange eine Reform
4 des Berufs der Heilpraktiker*innen vonnöten, aber auch Ärzt*innen und Apotheker*innen
5 sind nicht ausgenommen von Evidenz- und wirkungslosen „Alternativ“-Therapien. Es reicht
6 nicht aus, Homöopathie nicht mehr von den Krankenkassen bezahlen zu lassen - wir müssen
7 auch endlich dafür sorgen, dass es nicht auf einer Stufe mit anderen, wirklich wirkenden
8 Medikamenten steht! Hierzu bedarf es einer längst überfälligen Reform der Homöopathie-
9 Paragrafen des Arzneimittelgesetzes. Laut Paragraf 21 AMG können Homöopathika mit einer
10 klaren Indikation, wofür sie verwendet, würden so wie andere Medikamente zugelassen
11 werden. Kriterien, um einen hierfür erforderlichen „Wirknachweis“ zu liefern sind in Paragraf
12 22 Abs 3 spezifiziert, Kriterien, die sich die Homöopathen selbst auferlegt haben und
13 keinen Wissenschaftsstandard einhalten oder einem wirklichen Nachweis einer Wirkung
14 gleichkommen. Diese gesetzliche Sonderbehandlung gilt es zu beenden, es darf nicht sein
15 das durch selbst auferlegte Kriterien Homöopathika nicht dieselben Standards wie andere
16 Medikamente erfüllen müssen, um einen Wirknachweis zu liefern und Indikationen für ihren
17 Gebrauch zu stellen, am Ende aber dann auf demselben Regal zu finden sind wie wirklich
18 wirkende Arzneimittel.

19 Es wird aber auch endlich Zeit, dass wir Homöopathie aus unseren Apotheken verbannen.
20 Viel zu oft wird es wortwörtlich mit wirksamen Medikamenten in ein Regal gestellt. Es wird
21 Zeit, dass wir aufhören unsere Patient*innen zu täuschen, indem wir ihnen wirkungslose
22 Zuckerkügelchen anstatt wirkenden Therapien verkaufen, ohne zu erwähnen, dass es sich um
23 Globuli handelt. Durch die Assoziation, dass in Apotheken vor allem wirksame Medikamente
24 verkauft werden, befördern wir die Homöopathie und andere „alternative Therapien“ wie
25 Schüßler-Salze von nutzlosem Möchtegern-Medikament auf dieselbe Ebene wie wirklich
26 wirkende Medikamente. Deren Wirksamkeit wurde durch etliche Studien nicht nur über den
27 Placebo-Effekt hinaus nachgewiesen, sondern können auch die Patient*innen vor
28 schwerwiegenden Komplikationen durch eine ausgelassene Therapie bewahren.

29 Deswegen fordern wir:

- 30 • Klare Kennzeichnung von Homöopathika, Bachblüten oder Schüßler-Salzen, dass
31 diese keine nachgewiesene Wirkung enthalten,
- 32 • Einen Verkaufsstopp von nicht wirksamen Methoden wie Homöopathika, Bachblüten
33 oder Schüßler-Salzen in Apotheken,
- 34 • Eine zeitnahe Reform des Homöopathie-Gesetzes durch Streichung des § 21 AMG
35 sowie des § 22 Abs 3 des AMG (Wirksamkeitsnachweis durch Erkenntnismaterial), die

36 Zulassung kann dann weiterhin ohne Indikation oder Wirknachweis und Indikation
37 über § 38 AMG erfolgen.

OM1

Mobilität von Morgen - Unser Plan für die Mobilitätswende in Stadt und Land

Antragssteller*in: Juso-Regionalvorstand

1 Im Durchschnitt legen wir rund vierzig bis fünfzig Kilometer Wegstrecke am Tag zurück. Ob
2 zur Schule, zum Betrieb, zum Supermarkt, ins Kino oder zu Freund*innen – Mobilität ist ein
3 elementarer Faktor für die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Ohne Mobilität ist der
4 Zugang zu wesentlichen Teilen des gesellschaftlichen Zusammenlebens eingeschränkt oder
5 sogar gar nicht erst möglich. Gerade deshalb ist Mobilität eine der Kernaufgaben der
6 öffentlichen Daseinsvorsorge. Eine Gesellschaft, die sich als Sozialstaat versteht muss daher
7 die Mobilitätsinfrastruktur schaffen, die Allen ermöglicht dieses Bedürfnis angemessen zu
8 decken.

9 Im Wettkampf um den Verkehrsraum setzen sich bisher, ob aus Lobbyinteressen oder
10 vermeintlicher Bequemlichkeit, der Individualverkehr und insbesondere das Auto als
11 dominierendes Verkehrsmittel durch. Das ist langfristig aber weder vor dem Hintergrund der
12 wirtschaftlichen noch der ökologischen Effizienz eine Lösung. Die Umwelt- und
13 Klimaschäden, das Gefahrenpotenzial und Attraktivität des öffentlichen Raumes machen eine
14 umfassende Verkehrswende notwendig. Dabei muss sich Verkehrspolitik den drei
15 wesentlichen Ansprüchen stellen, die an eine Mobilitätswende gestellt werden: Mobilität
16 muss zukunftsweisende Technologien nutzen und überall sowie für alle verfügbar sein.

17 **Zukunftsweisende Mobilität**

18 Die Mobilität von Morgen muss vielfältig sein. Überall muss es möglich sein auch ohne
19 eigenes Auto mobil und flexibel zu sein. Der PKW als Fortbewegungsmittel Nummer Eins
20 muss langfristig abgelöst werden. Der ÖPNV muss hierbei den Ton angeben. Bus, Bahn, S-
21 Bahn, U-Bahn, Tram: Verlässlich, pünktlich und kostengünstig. Auf der Straße muss den
22 Fahrradfahrer*innen und Fußgänger*innen Platz gegeben werden. Zudem muss auch geprüft
23 werden, ob frühzeitig abgeschriebene und vergessene Verkehrsmittel wie die
24 Magnetschwebbahn und die Oberleitungsbusse in zukünftigen Mobilitätsprojekten, gerade
25 in den Städten, aber auch in den ländlichen Regionen oder Provinzen nicht doch ihren Platz
26 finden. Auch Car-Sharing, was gerade in ländlichen Gebieten häufig gescheitert ist, verdient
27 eine Neubetrachtung und auch andere innovative Konzepte wie etwa die Kopplung von
28 Carsharing- Angeboten an neuen Mehrfamilienwohnraum oder autonome Mobilität sollten
29 zwar in sachlichen Diskussionen sorgfältig abgewogen, aber dennoch gefördert werden.

30 Das gleiche gilt für die Technologien, mit welchen wir die Mobilität von Morgen antreiben
31 wollen. Die deutsche Autoindustrie möchte größtenteils bis 2030 keine Benziner mehr
32 produzieren. Eine Verkehrswende vom Auto auf den ÖPNV ist nur effektiv, wenn der
33 öffentliche Raum mit positivem Beispiel vorangeht. Während das Wasserstoffauto nicht
34 länger von der Industrie anvisiert wird, da der Energieverbrauch zu hoch und die Technik zu
35 kostspielig ist, sieht das bei Zügen anders aus. Hier sind Wasserstoffmodelle bereits im Test

36 oder sogar im Einsatz und werden von der DB und Siemens gefördert. Die deutsche Bahn hat
37 zurzeit noch ungefähr 3000 Dieselloks im Einsatz und insgesamt über 4000 Züge. Sollte die
38 Nutzung des ÖPNVs ansteigen und der Schienenverkehr vergrößert werden, so wird die
39 Flotte aufgestockt werden müssen. Es ist essenziell, dass dies mit Wasserstoff- oder
40 Elektroantrieben passiert. Dank dem neuen CO2-Zertifikatesystem rüsten viele Kommunen in
41 NRW bereits ihre Busflotten auf Elektroantriebe um. Um aber sicherzustellen, dass dies in
42 ganz NRW möglich ist, braucht es weitere Unterstützung vom Land und Bund. Sowohl bei der
43 Anschaffung der Busse als auch bei der nötigen Ladeinfrastruktur. Dies gilt auch für den
44 Autoverkehr. Für einen saubereren Straßenverkehr ist es wichtig, dass ein großflächiger
45 Umstieg auf Elektroautos möglichst schnell passiert. Alternative Ideen wie Ecofuels sind nicht
46 zielführend, weil sie weder serienreif sind noch einen tatsächlich evidenten Beitrag zur
47 Beseitigung der Probleme leisten.

48 **Mobilität überall!**

49 Von einem Ort zum anderen zu kommen, gestaltet sich, egal ob in der Stadt oder auf dem
50 Land noch oft als Herausforderung – Egal ob mit dem Auto, Bus oder Bahn, dem Fahrrad
51 oder zu Fuß. Die bisherige Verkehrsraumplanung hat stets Kompromisse zugunsten eines der
52 ineffizientesten Verkehrsmittel, dem Auto gemacht. Während der Investitionsstau der
53 Mobilitätsinfrastruktur die verschiedenen Regionen eint, sind die bestehenden
54 Herausforderungen zugleich völlig verschieden. Auf dem Land gilt es den ÖPNV massiv
55 auszubauen, in der Stadt muss der Verkehrsraum vom Auto befreit und für die anderen
56 Verkehrsteilnehmenden zugänglich gemacht werden.

57 **Mobilität auf dem Land**

58 Während in den vergangenen Jahren der städtische öffentliche Personennahverkehr
59 ausgebaut wurde, sind die ländlichen Regionen weitestgehend auf der Strecke geblieben. Bei
60 62% der Menschen in Metropolen ist die nächste Haltestelle weniger als 250 Meter entfernt.
61 Bei Menschen auf dem Land sind es gerade einmal 19%. 10% der Haushalte im ländlichen
62 Bereich haben kein eigenes Auto, während es in Metropolen 42% sind.

63 Die Gruppe der Menschen ohne eigenes Auto ist in Stadt und Land grundverschieden. In der
64 Stadt sind es überwiegend junge Menschen (20-39 Jahre) während es auf dem Land meistens
65 Menschen sind die 60 Jahre oder älter sind. Bei der autofreien Gruppe auf dem Land handelt
66 es sich meistens um ältere Frauen in Rente mit wenig finanziellen Mitteln und ohne
67 Führerschein. Der Ausbau der Mobilität auf dem Land ist also nicht nur eine Frage von
68 Gerechtigkeit, sondern auch eine Frage von Feminismus und Gleichberechtigung.
69 Unabhängig davon, sollte jeder Mensch öffentliche Verkehrsmittel jederzeit und bundesweit
70 uneingeschränkt nutzen können.

71 Wer auf dem Land in die nächstgrößere Stadt fahren möchte, muss oftmals mit hohen
72 Warte- und Umsteigezeiten rechnen, oder besser gleich ein Taxi nehmen. Dies ist die bittere
73 Realität. Schüler*innen die vom Dorf zur nächstgelegenen Schule oder danach etwas mit
74 Freund*innen unternehmen wollen, müssen lange Wege auf sich nehmen und sind daher
75 oftmals auf ihre Bezugspersonen angewiesen. Dies raubt ihnen Teile ihrer Lebensqualität,

76 Flexibilität und Autonomie. Gerade für Heranwachsende ist das Bedürfnis nach
77 Selbstständigkeit sehr wichtig. Selbstwirksamkeit will und muss vor allem in diesem Alter
78 erfahren werden. Ohne die Bezugspersonen vom einen Ort zum anderen gelangen zu
79 können, ist ein Meilenstein in der Entwicklung, der Selbstwahrnehmung und der
80 Selbstständigkeit der heranwachsenden Menschen.

81 Aber auch die ältere Generation leidet unter der mangelnden Mobilität auf dem Land. Dies
82 führt dazu, dass ältere Menschen, deren körperlichen Fähigkeiten nachgelassen haben,
83 trotzdem einen PKW fahren wollen oder besser gesagt müssen. Hierbei gefährdet die ältere
84 Generation oft sich selbst und auch ihre Umwelt. Das Bedürfnis nach Mobilität ist bei allen
85 Menschen sehr hoch. Wir möchten flexibel unsere Wege fahren können. Der Ausbau des
86 ÖPNVs ist ein großes Projekt, das viele kluge Köpfe benötigt und das Feedback der
87 Bürger*innen. Mehr Beteiligung kann sicherstellen, dass Politik im Sinne der Verkehrswende
88 an Akzeptanz gewinnt und damit Gemeinwohlziele im Zentrum der Entscheidungsprozesse
89 stehen. Gerade Kompromisse und Abwägungsentscheidungen, die von Interessenkollisionen
90 gezeichnet sind und nicht für alle Betroffenen ein vermeintlich optimales Ergebnis
91 präsentieren, brauchen auch in Zukunft den Entscheidungsmut repräsentativer Institutionen.
92 Repräsentative und partizipative Strukturen können und sollen gemeinsam wirken. Denn erst
93 in der Synthese der Prozesse gedeihen Grundlagen und Durchsetzungsfähigkeit nachhaltiger
94 und zukunftsgestaltender Entscheidungen. Dies darf aber nicht abschrecken und dazu
95 führen, dass sich dieser Aufgabe die Regierung nicht annimmt. Ganz krass gesagt, der
96 schlechte ÖPNV auf dem Land ist ein tatsächliches Lebensrisiko der Menschen und eine
97 große Einschränkung der Entwicklung von Kindern und Jugendlichen. Hinzu kommt, dass eine
98 schlechte Infrastruktur (wozu auch der ÖPNV gehört) schon immer ein Grund für Menschen
99 war, dorthin zu ziehen, wo es besser ist. In die Stadt. Das unsere Städte immer voller werden
100 und man mit dem Schaffen von Wohnraum kaum hinterherkommt, ist kein Geheimnis.
101 Während die Städte teilweise aus allen Nähten platzen, stirbt das Leben in unseren Dörfern
102 nach und nach aus. Das Leben auf dem Land wünschen sich aber nicht weniger Menschen als
103 es früher der Fall war, im Gegenteil. Ein Wochenende mal aufs Land fahren, in dieser sich
104 ständig verändernden Welt kann ein kleiner Kurzurlaub sein. Ohne Auto ist dies aber eher
105 eine Odyssee als eine Erholung.

106 Viele ländliche Gegenden hatten früher auch eigene Bahnhöfe, die stillgelegt wurden, aber
107 noch vorhanden sind. Im Zuge von Infrastrukturmaßnahmen sollten möglichst viele dieser
108 Kleinbahnhöfe reaktiviert werden. Im ländlichen Raum (z.B. OWL) wäre auch eine Einbindung
109 dieser Kleinbahnhöfe in ein S-Bahn-Netz sinnvoll. Denn: Nachbarkommunen müssen auch
110 erreichbar sein, ohne erst in eine andere Stadt zu fahren und dort umsteigen zu müssen. Dies
111 kann 20 Minuten Wege um eine Stunde verlängern und das Bahnfahren vollkommen
112 unattraktiv machen.

113 Die Aufgabe des ÖPNV-Ausbaus ist als Chance für alle Bürger*innen zu begreifen und nicht
114 als eine negative Kraftanstrengung. Zudem ist Mobilität ein Grundrecht der Menschen,
115 welches wir nicht verwehren dürfen.

116

117 **Mobilität in der Stadt**

118 Auch wenn der Investitionsstau in den Städten nicht so stark ist wie auf dem Land, so ist die
119 Infrastruktur doch vielerorts marode oder gar nicht vorhanden. Alte und defekte S-Bahnen,
120 fehlende Radwege, holprige Gehwege, marode Straßen. Auch wenn manche Städte
121 augenscheinlich fast nur noch aus Baustellen bestehen, so kommt es mit der Mobilität wenig
122 voran. Denn wenn die eine Baustelle fertig ist, so muss schon gleich an anderer Stelle saniert
123 werden. Es braucht in fast allen Städten massive Investitionen in die Infrastruktur, um
124 wirklich mobil zu sein. Dieses Ziel kann nur umfassend durch eine Verstaatlichung erreicht
125 werden. Und dabei ist es nötig, nicht mehr das Auto als Fortbewegungsmittel Nummer eins
126 zu sehen. Langfristig muss das Auto raus aus den Innenstädten. Dafür braucht es Mut,
127 Innovationen und Kreativität.

128 Ein verlässliches und weitreichendes S-Bahn-Netz ist dafür in den größeren Städten eine
129 Grundvoraussetzung. Busse müssen ergänzend zum Schienennetz die verbleibenden Flecken
130 abfahren. Gerade in den Städten könnte die autonome Mobilität etwa durch Taxikonzepte
131 einen Beitrag zur Ablösung des Individualverkehrs leisten. Der Antrieb der Zukunft ist dabei
132 nicht mehr der Verbrennungsmotor, sondern die Brennstoffzelle mithilfe von Elektrizität und
133 Wasserstoff.

134 Städte müssen zudem Rad- und Fußgänger*innenfreundlich werden. Straßen dürfen nicht
135 mehr allein auf Autos ausgelegt werden, und sollten wirklich sicher sein für Radfahrer*innen.
136 Denkbar wäre auch eine gänzlich neue Priorisierung im Straßenverkehr ähnlich wie in den
137 Niederlanden: Dort fahren bei Einmündungen und Kreuzungen Radfahrer*innen nicht über
138 die Straße, sondern Autos über einen abgesenkten Fahrrad- und Gehweg. Die Message ist
139 klar: Den schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen gehört der Verkehrsweg.

140 Ein kritischer Punkt in vielen Städten sind die Mietangebote von E-Rollern und Fahrrädern.
141 Gerade E-Roller stehen oft im Weg und landen auch gerne in Flüssen und an sonstigen Orten,
142 wo sie nicht hingehören. Zudem müssen sie nachts mit einem Auto eingesammelt und zu
143 zentralen Ausleihe Punkten zurückgebracht werden. Ökologisch ist das natürlich
144 kontraproduktiv und ob die Nutzung wirklich CO2 einspart kritisch zu betrachten. Eine
145 Überprüfung der Sinnhaftigkeit solcher Angebote ist dringend notwendig.

146 Städte müssen aber nicht nur für ihre eigenen Bewohner*innen Mobilität schaffen, sondern
147 auch für zahlreiche Pendler*innen. Und dabei ist eins klar: Die Bahn muss zuverlässiger und
148 günstiger werden, um wirklich attraktiv zu sein. Zudem sind auch kostengünstige Park and
149 Ride Angebote notwendig, um Autos aus den überfüllten Städten rauszuhalten. Sichere
150 Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, wie zum Beispiel Fahrradparkhäuser und Abstellboxen,
151 sind vielerorts notwendig. Auch die Unternehmen selbst sollten in die Verkehrsplanung mit
152 eingebunden werden. Viele Gewerbegebiete sind schlecht oder gar nicht an den ÖPNV
153 angebunden. Denkbar wären zum Beispiel dann Shuttle-Angebote zu großen Unternehmen
154 und Gewerbegebieten.

155

156 **Mobilität für Alle!**

157 Damit auch alle Menschen den ÖPNV nutzen können, ist es notwendig, dass vorhandene
158 Barrieren vollständig abgebaut werden. Es gibt in unserem öffentlichem Verkehrsraum nach
159 wie vor Diskriminierung von bestimmten Personen. Komplizierte Ticketsysteme und
160 physische Barrieren verhindern, dass alle den ÖPNV nutzen können. So fehlt es an vielen
161 Haltestellen und kleinen Bahnhöfen an funktionierenden Fahrstühlen, es gibt Stufen
162 zwischen den Bahnsteig und Fahrzeug und gleichzeitig mangelt es an Hilfseinrichtungen, um
163 diese Barriere zu überwinden.

164 Mangelnde Sicherheit ist auch heute noch für viele Menschen ein Grund sich gegen den
165 ÖPNV zu entscheiden und stattdessen den Individualverkehr zu nutzen. Rassistische,
166 sexistische oder queerfeindliche Übergriffe sind besonders in den Abend- und Nachtstunden
167 keine Seltenheit. Das größte Gefahrenpotential bietet dabei der Weg von dem Haltepunkt
168 des öffentlichen Transportmittels nach Hause.

169 Um den ÖPNV sicherer zu machen, muss das Personal geschult werden, sodass übergriffiges
170 Verhalten frühzeitig erkennen und entsprechend handeln zu können. Für den sicheren nach
171 Hause Weg sollten die Busse in den Abend- und Nachtstunden auch zwischen den
172 Haltestellen halten, wenn dieses von Fahrgästen gewünscht wird. Die bestehenden Barriere
173 im ÖPNV müssen genau untersucht und erfasst werden. Es müssen mit Vertreter*innen der
174 betroffenen Personen Lösungskonzepte entwickelt werden, damit die Barrieren schnell und
175 sinnvoll abgebaut werden können. Das Ticketsystem muss schnell vereinfacht und billiger
176 werden. Dazu soll ein umfassendes Azbi- und Schüler*innenticket eingeführt werden, wie es
177 bei den Semesterticket für Studierende bereits existiert. Das 9 Euro-Ticket soll auch nach
178 dem August weiter erhältlich sein, jede*r muss kostengünstigen Zugang zum ÖPNV haben.
179 Langfristig muss der ÖPNV für die Nutzer*innen kostenlos, etwa über Gebühren finanziert,
180 zugänglich werden.

181 **Unser Plan für die Mobilität von Morgen:**

182 **1. Zukunftsweisende Mobilität – Technologien und Potenziale nutzen.**

183 Damit dies gelingt fordern wir massive Investitionen in den öffentlichen Personennahverkehr.
184 Der Verbrennungsmotor gehört durch die Wasserstoff- und Elektrobasierte Mobilität
185 abgelöst. Auch das autonome Fahren kann in Zukunft zu einem effizienteren
186 Individualverkehr beitragen.

187 In jedem Fall bleibt es für uns dabei: Schiene vor Straße! Schienenabschnitte, die noch nicht
188 elektrifiziert sind, müssen nachgerüstet werden. Auch Güterverkehr muss vorwiegend auf
189 die Schiene statt auf die Straße verlagert werden. Die Reaktivierung alter Strecken und damit
190 im Zusammenhang stehend die Schaffung neuer S-Bahn-Netze ist für eine gelungene
191 Mobilitätswende unerlässlich.

192 Außerdem ist es nie zu spät, bereits existierende vermeintlich abgeschriebene Technologien,
193 wie Magnetschwebbahnen und Oberleitungsbusse auf Ihre Tauglichkeit zu prüfen.

194 **2. Mobilität überall – Stadt und Land, Nah und Fern.**

195 Deshalb fordern wir, Mobilität im System zu denken - Die eine Lösung gibt es nicht. Gerade
196 im ländlichen Raum sind gut aufeinander abgestimmte Angebote notwendig. Bahn und Bus,
197 Carsharing, Fahrradverleih, sichere Rad- und Fußwege. Es bedarf viel Abstimmung sowohl
198 zwischen Unternehmen als auch zwischen Kommunen und Kreisen, damit die Taktung
199 stimmt. Beispiele hierfür sind:

- 200 • Reaktivierung von Kleinbahnhöfen
- 201 • S-Bahn Netz auch im ländlichen Raum
- 202 • Shuttle-Angebote zu Unternehmen und Gewerbegebieten
- 203 • Carsharing-Angebote in Mehrfamilienhäusern
- 204 • Mindestens 20-Minütige Taktung vom Land in die Stadt
- 205 • Fahrrad- und Fußwege anstelle von Autostraßen an erste Stelle in der Städteplanung

206 **3. Mobilität für alle – unabhängig vom Geldbeutel, Herkunft oder anderen Faktoren.**

207 Damit das gelingt fordern wir:

- 208 • Die Erforschung und Untersuchung des ÖPNV hinsichtlich vorhandener Barrieren und
209 Diskriminierungsmechanismen sowie Weiterentwicklung um die in diesem Rahmen
210 erfolgten Feststellungen.
- 211 • Die Ausarbeitung von Konzepten beispielsweise für Zwischenhalte während der
212 Nachtstunden zur Verkürzung von Fußwegen.
- 213 • Aus- und Fortbildung des Personals zur Prävention, Erkennung und Bekämpfung
214 übergreifiger Verhaltensweisen.
- 215 • Kurzfristig soll das „9€ Ticket“ verlängert und der öffentliche Personennahverkehr für
216 Schüler*innen kostenlos zur Verfügung gestellt werden. Die Konditionen für
217 Auszubildende und Studierende sollen ebenfalls verbessert werden. Langfristig
218 wollen wir einen ticketfreien ÖPNV für alle, beispielsweise über eine
219 Gebührenfinanzierung, ermöglichen.

1 Einleitung

2 Im Jahr 2021 veröffentlichte der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) ein S-
3 Bahn-Konzept für die Region OWL. Vorgestellt wurde ein überraschend gutes Konzept für die
4 Weiterentwicklung des Nahverkehrs in OWL. Aktuell befindet sich dieses Konzept noch in der
5 Diskussion und wurde durch sinnvolle Beiträge kleinen Veränderungen unterzogen. So ergibt
6 sich auch für uns die Möglichkeit und die Notwendigkeit, uns in das Konzept einzubringen
7 und jungsozialistische Verbesserungen zu erzielen.

8 Ausgangslage

9 Die Region Ostwestfalen-Lippe wurde durch die Rationalisierungsmaßnahmen der Deutschen
10 Bundesbahn schwer getroffen. Dadurch wurden Stellwerke am Abend nicht mehr besetzt
11 und stattdessen sollten Busse mit unattraktiv langen Fahrzeiten die weggefallenden Züge
12 ersetzen. Doch diese wurden aufgrund mangelnder Nachfrage eingestellt. So entstand eine
13 Region, die teilweise fast vollständig vom öffentlichen Mobilitätsnetz abgekoppelt ist. Doch
14 die Probleme liegen nicht nur im Schienenverkehr, sondern gerade auch in den anderen
15 Verkehrsträgern. Es gibt in OWL ZOBs, die vom Bahnhof aus zu weitentfernt für den
16 Anschlussbus liegen und es gibt Busse, die zwar einen Bahnhof anfahren, allerdings mit völlig
17 unabgestimmten Fahrplänen, so entstehen in konkreten Fällen Übergangszeiten von 59
18 Minuten oder 44 Minuten.

19 Diese Konzeption schließt viele Menschen von einer gerechten Teilhabe an unserer
20 Gesellschaft aus. Die Notwendigkeit ein Auto zu besitzen, ist in OWL elementare
21 Grundvoraussetzung für die individuelle Mobilität und allen daraus resultierenden
22 Lebenschancen. Für Senoir*innen, für von Armut betroffene Menschen, aber eben auch für
23 junge Menschen bedeutet dieses System systematische Ausgrenzung, Einsamkeit und
24 Chancenlosigkeit. Ein S-Bahn-Konzept kann alle diese Probleme nicht lösen, dafür sind zu
25 vielfältig, doch sie müssen mitgedacht werden, damit sie in Zukunft gelöst werden können.
26 Dabei ist die S-Bahn OWL in sich ein extrem wichtiger Baustein.

27 Aktuelles Konzept

28 Das vorliegende Konzept bündelt bereits viele konzeptionelle Verbesserungen im Vergleich
29 zum Status Quo. Auf Strecken wird die Taktfrequenz ausgebaut, Linien verlängert und
30 teilweise Strecken reaktiviert. Insgesamt ergibt sich daraus bereits ein Konzept, das
31 vergleichsweise ambitioniert und durchdacht ist. Um ein paar Maßnahmen zu nennen;
32 verdichtet sich die Taktfrequenz Münster-Bielefeld, werden Streckenreaktivierungen bei
33 Gütersloh vorgenommen und eine Direktverbindung Paderborn-Minden eingerichtet. Neben
34 den vielen weiteren Maßnahmen gibt es mehrere Aspekte, die verstärkt ins Konzept

35 eingearbeitet werden sollten. Nur so können Regionen aus der systematischen Abkopplung
36 effektiv herausgeholt werden.

37 **Strukturelle Probleme des öffentlichen Nahverkehrs**

38 Der öffentliche Nahverkehr leidet unter mehreren strukturellen Problemen, die nicht nur den
39 NWL in ihren Planungen beschränkt, sondern den Nahverkehr auch strukturell gegenüber
40 dem Individualverkehr benachteiligt. Grundsätzlich kann dabei zwischen zwei
41 Problemfeldern unterschieden werden. Einerseits in die rechtlichen Planungsbedingungen
42 und den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln. Rechtliche Planungsbeschränkungen
43 sind nicht nur der Umstand, dass bei Maßnahmen, in beispielweise Niedersachsen, nicht nur
44 die örtlichen Akteure überzeugt werden müssen, sondern auch eine gemeinsame
45 Finanzierung gefunden werden muss. Dies kann zu erheblichen Problemen führen,
46 besonders wenn auf der anderen Verhandlungsseite die finanziellen Mittel nicht
47 bereitgestellt werden.

48 Doch es gibt Strecken, die noch weitaus problematischer zu planen und zu finanzieren sind.
49 Der Streckenabschnitt zwischen Minden und Nienburg wird etwa als Hauptumleitung für den
50 Güterverkehr genutzt und hat damit eine übergeordnete bundesweite Bedeutung. Der
51 Güterverkehr führt dadurch nicht nur zu regelmäßigen Verspätungen auf der Linie des RE 78,
52 sondern erschwert auch den Ausbau dieser Strecke. Denn zur Finanzierung dieses Ausbaus,
53 dürfen nicht nur Mittel aufgewendet werden, die für den Nahverkehr bestimmt sind.
54 Gleichzeitig müssen die Planungen zu den Zielnetzplanungen des Landes NRW und des
55 Bundes passen, damit Fördergelder bewilligt werden. Soll die Verkehrswende geschafft
56 werden, müssen wir unsere Visionen in den Planungen des Landes NRW und des Bundes
57 platzieren und vor allem die finanziellen Mittel deutlich erhöhen, denn durch die
58 Privatisierungen in dem Bereich der öffentlichen Daseinsfürsorge, tun sich Abgründe auf.

59 Baumaßnahmen sorgen nicht nur für ärgerliche Ausfälle in den Fahrplänen, sondern
60 bedrohen als Kostenfallen den gesamten öffentlichen Personennahverkehr. Denn die
61 Eisenbahnverkehrsunternehmen, die als gewinnorientierte Unternehmen arbeiten, müssen
62 für die Kosten des Schienenersatzverkehrs aufkommen. So wird unter anderem die
63 zunehmende wirtschaftliche Schieflage der Bahnunternehmen wie Abellio begründet. Die
64 Eisenbahnverkehrsunternehmen fahren allerdings nur im Auftrag der Auftraggeber (NWL).
65 Dadurch fordern die Eisenbahnverkehrsunternehmen immer häufiger eine Kostenbeteiligung
66 der Auftraggeber, was die zur Verfügung stehenden Mittel für einen Ausbau weiter
67 verringert. Wie wir sehen und gesehen haben, ist die Privatisierung des Schienenverkehrs
68 mannigfaltig gescheitert. Nicht nur, weil unprofitable Strecken eingestellt wurden, die
69 Infrastruktur auf Verschleiß gefahren wurde und heute Engpässe aufweist, sondern auch,
70 dass privatorganisierte Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht wirtschaftlich bestehen
71 können.

72 Die jungsozialistische Antwort auf dieses historische Versagen, kann nur die vollständige
73 Verstaatlichung des Transportwesens sein und ein Selbstverständnis, dass die Mobilität des
74 Individuums als Menschenrecht anerkennt. Solange wir das Ziel nicht realpolitisch erreichen

75 können, gebietet die Dringlichkeit der Klimakrise unkomplizierte Lösungen zu finden und
76 notfalls auch leicht über zu Subventionieren. Angesichts des riesigen Investitionsstaus und
77 der grundsätzlichen Sinnhaftigkeit eines öffentlichen Nahverkehrs, ist dies allerdings ein
78 unwahrscheinliches Szenario. Wichtig ist, dass die Mehrheit der Subventionen den
79 Bürger*innen direkt zugutekommt und im Gegensatz zu der Abwrackprämie nur zu einem
80 kleineren Teil den Gesellschaftern und Aktionären zu fließt. Darüber hinaus könnten
81 steuernde Elemente, wie eine Übergewinnsteuer eingesetzt werden. Wichtig ist, dass wir
82 aufhören, im öffentlichen Verkehr zu knausern und anfangen mindestens die gleichen
83 Maßstäbe wie beim Individualverkehr anzulegen.

84 **Verbesserungsmaßnahmen**

85 Interessanterweise gesteht der NWL selbst ein, weitere Maßnahmen vornehmen zu wollen,
86 sieht den finanziellen Spielraum allerdings als zu begrenzt an, um weitere Schritte mit dem S-
87 Bahn-Konzept OWL zu gehen. Der begrenzende Faktor ist also nicht die Wirtschaftlichkeit,
88 davon abgesehen, dass das kein Kriterium sein sollte, sondern viel mehr die zur Verfügung
89 gestellten Ressourcen. Mit dem S-Bahn-Konzept stehen aber die größten infrastrukturellen
90 Veränderungen in unserer Region seit Jahrzehnten an. Das ist eine Jahrzehntchance.
91 Deswegen sollte diese Region noch mutiger vorangehen, das Konzept ausbauen und die
92 Jahrzehntchance in eine Jahrhundertchance verwandeln. Es geht darum notwendige
93 Zukunftsinvestitionen vorzunehmen und nicht erneut in die Zukunft zu verschieben und
94 gleichzeitig auf das Wohlwollen einer Regierung in 30 Jahren zu setzen. Deswegen sollte das
95 S-Bahn-Konzept unter anderem um folgende Punkte ergänzt werden:

96 Für den Kreis Minden-Lübbecke droht sich an, dass die Fehlplanungen der letzten Jahrzehnte
97 fortgesetzt werden. Mit dem Bielefelder Gesetz wurden die beiden Kreise Lübbecke und
98 Minden 1973 zum Kreis Minden-Lübbecke fusioniert. Diese nun schon fast 50 Jahre
99 zurückliegende Teilung, wurde verkehrstechnisch nie überwunden. So schließt sich der
100 Altkreis Lübbecke mit der Ravensberger Bahn (RB 71) an das Verkehrszentrum Bielefeld an
101 und etwa nicht an das wesentlich näherliegende Verkehrszentrum im eigenen Kreis, nämlich
102 Minden. Dadurch resultiert, dass gewöhnlich ist, dass sich z.B. der Altkreis Lübbecke zum
103 Kreis Herford oder sogar bis nach Osnabrück orientiert. Dazu kommt, dass der Altkreis
104 Lübbecke eine unglaublich schlechte Verkehrsanbindung hat. Die Bahnstrecke der RB 71
105 endet in Rahden als Sackgasse ohne Anbindungsmöglichkeit, am Rande der Norddeutschen
106 Tiefebene.

107 Dabei wäre ein attraktiver Bahnanschluss für diese ländliche Region besonders wichtig,
108 damit den Menschen ähnliche Lebensbedingungen geboten werden können. Erschwerend
109 kommt hinzu, dass kein passabler Bustransport organisiert wird und angesichts der weiten
110 Strecken grundsätzlich nicht als gleichwertig bewertet werden kann. Es gibt mehrere
111 Maßnahmen, die vorgenommen werden sollten, um diese Probleme zu lindern und teilweise
112 gewinnbringend für ganz OWL wären. Gerade in dieser Region gibt es großes Potential an
113 vergleichsweise einfach umsetzbaren Verbesserungen im Schienenverkehr. Diese bei solch
114 einem Projekt nicht zu beachten, ist fahrlässig und stellen nur die Probleme der Zukunft dar.
115 Ein prädestiniertes Beispiel ist die Bahnstrecke von Rahden nach Uchte. Da hier die Gleise

116 noch erhalten sind, könnte besonders für den ländlichen Raum eine erhebliche Verbesserung
117 bei geringen Kosten erreicht werden.

118 Wichtig ist, dass der öffentliche Nahverkehr alle Menschen mitnimmt, leider ist dies aufgrund
119 der begrenzten Ressourcen meistens nur eingeschränkt möglich. Aber genau deswegen
120 müssen wir auch solche Strecken reaktivieren! Das gebietet nicht nur die Rationalität,
121 sondern auch unsere sozialistischen Ideale. Entlang der Strecke sollten fast alle ehemaligen
122 Haltepunkte angefahren werden, auch ein Bahnhof auf dem Land ist für das umliegende
123 Gebiet von Bedeutung, wenn dieser aufgrund des fehlenden Stadtverkehrs schneller erreicht
124 werden kann. Gerade die Nutzung von sogenannten Bedarfshalten, könnte sich hier anbieten
125 und die Attraktivität der Strecke erhöhen, da so ein Ausgleich zwischen Fahrtzeit und
126 ländlichem Raum gefunden wird. Solch eine Haltestelle wurde auf der RB 71 eingerichtet und
127 hält in der Station „Mesch Neue Mühle“.

128 Unbedingt sollte auch die Reaktivierung des Sulinger Kreuzes beachtet werden. Erst kürzlich
129 wurde eine positive Machbarkeitsstudie für die Strecke Rahden-Bassum vorgestellt. Diese
130 Reaktivierung könnte Konsequenzen für ganz OWL haben, da dadurch wieder eine
131 Direktverbindung zwischen Bielefeld und Bremen möglich werden würde. Aktuell läuft auch
132 noch eine Untersuchung, ob die Reaktivierung der Strecke Diepholz-Nienburg attraktiv ist,
133 dies würde zur vollständigen Reaktivierung des Sulinger Kreuzes führen. Zwar liegt die
134 Reaktivierung des Sulinger Kreuzes im Aufgabenbereich des Landes Niedersachsen, aber wir
135 als Jusos, sowie die Verkehrsverbünde Westfalens, müssen diese Bestrebungen unterstützen
136 und vorrausschauend planen, so dass Komplikationen vermieden werden. Das heißt auch,
137 dass wir bereits jetzt mit den Planungen anfangen und auf alle Eventualitäten vorbereitet
138 sind. Je nach Umfang der Reaktivierung bieten sich verschiedene Verkehrskonzepte an. So
139 wäre es z.B. möglich in Rahden ein Teil der S-Bahn als Flügelzug-Konzept nach Uchte und den
140 anderen Teil nach Bassum oder Diepholz fahren zu lassen.

141 Weitere Verbesserungen in der Region könnten erzielt werden, wenn eine Ost-West-
142 Verbindung eingerichtet wird. Dazu wären im Wesentlichen zwei Infrastrukturprojekte nötig:
143 Die Teilreaktivierung der Wittlager Kreisbahn und der Strecke Lübbecke-Minden. Ein Teil der
144 Strecke Lübbecke-Minden, nämlich die Strecke Hille-Minden, wird im S-Bahn-Konzept bereits
145 als mögliche Reaktivierungsstrecke geführt, wenn auch nicht weiter thematisiert. Auf der
146 Strecke von Hille nach Lübbecke, wurden leider historische Fehler begangen und die Gleise
147 zum Großteil entfernt. Nichtsdestotrotz wäre hier ein Ausbau möglich und auch sinnvoll,
148 damit mit der Reaktivierung der Wittlager Kreisbahn, eine attraktive Verbindung hergestellt
149 werden kann. Glücklicherweise könnte hier auf bestehende Gleise zurückgegriffen werden,
150 lediglich der Gleisanschluss an den Bahnhof Bad Holzhausen wurden entfernt. Dadurch
151 würde die Stadt Preußisch Oldendorf und die Gemeinde Bad Essen wieder einen
152 Bahnanschluss bekommen. Am Ende könnte in Bohmte eine weitere Verbindung nach
153 Osnabrück entstehen, per Flügelzug-Konzept vielleicht sogar bis nach Diepholz. Diese Strecke
154 würde die Lebensrealitäten der Menschen im Kreis Minden-Lübbecke optimal widerspiegeln,
155 da diese nicht nur gut an ihre Zentren angeschlossen sind, sondern auch weil erstmalig eine
156 vernünftige Verbindung nach Minden für den Altkreis Lübbecke besteht und umgekehrt.

157 Ähnliche Reaktivierungsvorhaben kann es in ganz OWL geben, die bisher nicht im S-Bahn-
158 Konzept repräsentiert sind. Beispielsweise die Reaktivierung der Almetalbahn von Paderborn
159 über Büren nach Brilon. Zwar liegen hier die Herausforderungen etwas höher, da die Gleise
160 bis Büren abgebaut wurden und sich nach Büren im schlechten Zustand befinden, allerdings
161 sind hier die möglichen Gewinne für die Öffentlichkeit auch besonders hoch. Entlang der
162 Strecke könnten mehrere kleinere Gemeinden angeschlossen werden, doch allein in Büren
163 würden wieder 20.000 Menschen einen Bahnanschluss bekommen. Bereits in einem
164 Gutachten aus dem Jahr 2010 wurde die volkswirtschaftliche Sinnhaftigkeit dieses Projekts
165 festgestellt. Damals wurden die Reaktivierungskosten auf 30.000.000€ geschätzt. Setzt man
166 dies in den Kontrast zu den Kosten für einen Kilometer Autobahn, als Faustregeln gelten
167 10.000.000€, erscheint die Summe als äußerst gering. Inzwischen nimmt die Reaktivierung
168 dieser Strecke wieder Fahrt auf, nachdem sie durch den Verkehrsverbund Paderborn-Höxter
169 im Jahr 2011 abgelehnt wurde. Inzwischen wurden sogar Betriebsvarianten vorgestellt.
170 Enthalten ist eine stündliche Verbindung von Paderborn nach Marburg. Warum die
171 Reaktivierung dieser Strecke bisher kein Eingang in das S-Bahn-Konzept OWL gefunden hat,
172 ist völlig unverständlich.

173 Eine weitere Möglichkeit eine Vielzahl an Menschen wieder an das Bahnnetz anzuschließen,
174 gebietet sich von Warstein aus. Es gibt mehrere Möglichkeiten die Züge fahren zu lassen,
175 doch bei einem Flügelzug-Konzept (Über Lippstadt und Beckum) könnte in Beckum-
176 Neubeckum ein Teil des Zuges nach Bielefeld fahren und der andere Teil könnte die Bahnlinie
177 über Sendenhorst nach Münster reaktivieren. So könnten mehreren Zehntausend Menschen
178 wieder ein Bahnanschluss geboten werden. Natürlich sind auch einfachere
179 Streckenführungen sinnvoll, zum Beispiel, wenn in Beckum-Neubeckum kein Flügelzug-
180 Konzept angewendet wird, sondern einfach nur zum Umsteigen genutzt wird. Ähnlich wie die
181 Strecke Hille-Minden werden diese Reaktivierungsmöglichkeiten zwar geführt, allerdings für
182 das S-Bahn-Konzept OWL nicht weiter behandelt. Im Rahmen der Strecke Hille-Minden
183 wurde darauf hingewiesen, dass diese auch solitär funktioniert und nachträglich integriert
184 werden könnte. Darauf sollten wir allerdings nicht setzen, sondern auf ein Konzept
185 hinarbeiten, dass aus einem Guss ist, damit auch äußerst zeitnah die Arbeiten begonnen
186 werden können. Eine weitere interessante Möglichkeit zur Streckenreaktivierung birgt eine
187 Direktverbindung zwischen Rheda-Wiedenbrück und Paderborn. Zwar wurde auf den
188 ehemaligen Gleisen ein Fahrradweg errichtet, doch dies sollte einer Reaktivierung nicht im
189 Wege stehen. Denn allein in den Städten Rietberg und Delbrück würden wieder 60.000
190 Menschen einen Bahnanschluss erhalten.

191 Im Gegensatz zum aktuellen Konzept, sollte verstärkt auf die Errichtung von neuen
192 Haltepunkten gesetzt werden. Anbieten würden sich zum Beispiel Gestrigen und Veltheim
193 bzw. Eisbergen. Für solch ländliche Streckenabschnitte könnte durch die bereits erwähnten
194 Bedarfshalte ein Kompromiss zwischen Attraktivität und Anschlussfähigkeit an den ländlichen
195 Raum geschaffen werden. Außerdem sollten verstärkt Haltepunkte gefunden werden, die
196 auch für Pendler*innen interessant sind. Der Verkehrsclub Deutschland spricht sich
197 deswegen auch, neben den Haltepunkten Gestrigen und Eisbergen, für einen Haltepunkt
198 „Rheda Barlach-Schule“ aus. In unmittelbarer Nähe befinden sich größere Schulkomplexe aus

199 Gymnasium, Gesamtschule und Grundschule. Doch auch für Arbeiter*innen könnten durch
200 neue Haltepunkte attraktive Pendlerstrecken geschaffen werden. In Bieren-Rödinghausen
201 hält die RE 71 direkt am Werk eines Küchenherstellers. Es könnten weitere solcher
202 Haltepunkte eingerichtet werden, wie zum Beispiel in Dielingen beim Werk eines
203 Automobilzulieferers, wo immerhin ungefähr 1900 Arbeiter*innen beschäftigt sind.

204 Der NWL musste einräumen, dass die gewährten ÖPNV-Pauschalen aktuell nicht ausreichen,
205 um auf den bestehenden Strecken eine Fahrzeitausweitung vorzunehmen. Dabei wären
206 längere Fahrzeiten bereits jetzt sinnvoll. Deswegen sollten wir darauf hinwirken, dass bereits
207 jetzt, doch vor allem im Zielkonzept Betriebszeiten verankert sind, die zu den
208 Lebensrealitäten der Menschen passen. Aktuell fährt der letzte Zug der RB 71 unter der
209 Woche um 21:50 Uhr in Bielefeld ab. Wenn wir daran denken, dass sich gerade junge
210 Menschen auch gerne mal über 22:00 Uhr hinaus treffen, erschließt sich sofort die
211 Notwendigkeit von längeren Betriebszeiten. Dabei ist der Weg zum Bahnhof und eventuelles
212 Umsteigen, wenn man sich weiterentfernt getroffen hat, noch nicht einberechnet. Das
213 Sozialleben von Menschen, darf sich nicht an den Notwendigkeiten des ÖPNVs orientieren,
214 das manifestiert nur die bestehende Ungleichheit. Gleichzeitig würde das S-Bahn-Konzept in
215 unnötiger Weise torpediert werden, wenn die Betriebszeiten einer S-Bahn, denen der
216 aktuellen Regionalbahn gleicht.

217 **Attraktive Alternativen bis zur Vollendung des Zielkonzepts**

218 Die Umsetzung eines solchen Konzepts ist ein langwieriger Prozess. Gleichzeitig sind die
219 Probleme so groß, dass wir nicht bis zur Vollendung warten können. Wir müssen die
220 Lebensrealitäten der Menschen bereits jetzt verbessern und die Verkehrswende einläuten.
221 Dass der Neoliberalismus gescheitert ist, ist uns bewusst. Nun müssen wir mit einem
222 sozialistischen Programm den Menschen wieder zeigen, was der Staat in der öffentlichen
223 Daseinsfürsorge leisten kann und muss. Die Planung von Schnellbuslinien liegt nicht im
224 Aufgabenbereich des NWLs, es ist unsere Aufgaben in den Kommunen Verbesserungen
225 durchzusetzen. Doch da erfahrungsgemäß von allen politischen Akteuren stets Verbesserung
226 gelobt wird, ohne dass die Versprechen gehalten werden, müssen wir gegebenenfalls das
227 Problem aus der kommunalen Verantwortung heben. Das Land NRW bzw. eine vertretende
228 Stelle könnte wichtige Schnellbuslinien festlegen. So wären alle kleineren Orte in NRW an
229 ihre jeweiligen Zentren und deren Bahnhöfe angeschlossen. Damit würde nicht nur der
230 Ausbau überbrückt werden, sondern es wäre eine sinnvolle Ergänzung des S-Bahn-Konzepts,
231 um nahezu 100% der nordrhein-westfälischen (ostwestfälischen) Bevölkerung an das
232 Bahnnetz anzuschließen. Durch die Finanzierung aus Landesmitteln wäre der wohl größte
233 Faktor, den die Kommunen aktuell von einem vernünftigen Schnellbussystem abhält, aus der
234 Welt geschaffen.

235 **Konsequenzen für die Landes- und Bundespolitik**

236 Insgesamt liegt ein ambitioniertes Konzept vor, es ist Aufgabe des Landes NRW und der
237 Bundesregierung, dieses umzusetzen und nicht gegen andere Infrastrukturmaßnahmen
238 auszuspielen. Das heißt auch umfangreiche Geldmittel zu bewilligen. Gleichzeitig muss

239 überregional die Bedeutung von diesem und anderen Infrastrukturprojekten anerkannt
240 werden, damit diese auch endlich zeitnah umgesetzt werden können. Eine Zielsetzung von
241 2040 ist völlig unzureichend. Wenn man bedenkt, dass man in 9 Jahren aus der
242 Kohleverstromung aussteigen kann und muss, muss es möglich sein in 8 Jahren ein paar
243 Gleise zu ertüchtigen und neue Waggons zu kaufen! Bis 2030 soll das S-Bahn-Konzept OWL
244 umgesetzt sein. Die

245 Dringlichkeit solcher Maßnahmen resultiert aus der klimapolitischen Notwendigkeit. Der
246 Verkehrssektor hat in Deutschland bisher kaum zur Reduktion des Ausstoßes an
247 Treibhausgasen mitgewirkt, weswegen gerade hier Reduktionspotential besteht und
248 dringend ausgeschöpft werden sollte.

249 **Zusammengefasst fordern wir:**

250 Die Jusos unterstützen das S-Bahn-Konzept OWL, fordern aber eine Erweiterung um folgende
251 Punkte:

- 252 • Die Reaktivierung alter und stillgelegter Strecken im ländlichen Raum, insbesondere
253 um den Kreis Minden-Lübbecke, die Almetalbahn, die Strecke Münster-Sendenhorst
254 sowie Rietberg-Delbrück.
- 255 • Etablierung von zusätzlichen Haltepunkten unter besonderer Berücksichtigung von
256 Bedarfshalten und Haltepunkten für Pendler*innen
- 257 • Umfangreiche Ausweitung der Fahrzeiten und Taktung.

258 Um diese Ziele zu erreichen, müssen die Jusos darauf hinwirken, ihre Forderungen in den
259 Zielplanungen des Landes NRW und des Bundes zu platzieren. Dies bedeutet auch für
260 äußerst umfangreiche Geldmittel zu sorgen, damit gemeinwohldienende
261 Infrastrukturprojekte nicht gegeneinander ausgespielt werden und realisiert werden können.
262 So wollen wir auch durchsetzen, dass das S-Bahn-Konzept bis 2030 umgesetzt wird. Für uns
263 gebietet das die klimapolitische Notwendigkeit. In der Zwischenzeit soll vom Land NRW aus
264 ein dauerhaftes Schnellbusangebot aufgebaut werden, damit nahezu alle Menschen an ihre
265 Zentren und Bahnhöfe angeschlossen sind.

OM3

Die Interkommunale erkämpft das Menschenrecht! OWL vereinige dich.

Antragssteller*in: Juso Regionalvorstand

1 Wir haben es gefordert und wir haben es geschafft: In vielen kommunalen Parlamenten wird
2 nicht mehr nur über die Jugend gesprochen, sondern sie diskutiert direkt mit. Auch in
3 Ostwestfalen-Lippe haben wir es geschafft, dass so viele Jusos wie noch nie ein Mandat
4 haben oder als sachkundige Bürger*innen die Politik vor Ort mitgestalten. Die
5 Kommunalpolitik ist die politische Ebene, bei der wir den größten Einfluss haben und
6 Veränderungen direkt anstoßen können. Diese Stärke sollten wir nutzen, um unsere Themen
7 bei uns vor Ort zu platzieren und einzubringen. Das gelingt vor allem dann, wenn wir nicht
8 nur für uns allein kämpfen, sondern auch zusammen. Ein Austausch über die kommunalen
9 Grenzen hinweg hilft dabei neue Erfahrungen zu sammeln und schafft einen
10 Informationsaustausch über gute Ideen oder Projekte, die sich bereits als gewinnbringend
11 erwiesen haben.

12 Daher ist der Regionalvorstand dazu aufgerufen eine Vernetzung zu schaffen und diese zu
13 fördern. Um eine geeignete Koordinierung sicherzustellen, soll der Regionalvorstand zwei
14 Kommunalbeauftragte bestimmen, die sich dieser Aufgabe annehmen. Diese Personen
15 müssen nicht Teil des Regionalvorstands sein. Dabei sind mögliche Aufgabenfelder:

- 16 • Das Organisieren von Vernetzungstreffen zweimal pro Jahr. Dort haben die Jusos, die
17 in der Kommunalpolitik verankert sind, die Chance in einen persönlichen Dialog zu
18 kommen. Zudem
- 19 • Das Sammeln und Einholen von Anträgen oder Antragsideen aus den
20 Kreisverbänden/Unterbezirk, um diese über einen regelmäßigen Newsletter mit allen
21 interessierten Jusos zu teilen. Dadurch kann ein Überblick darüber gewonnen
22 werden, welche Themen gerade in anderen Kommunen präsent sind und was sich
23 womöglich auch auf die eigene kommunale Arbeit übertragen lässt.
- 24 • Einen stetigen Austausch zu gewährleisten. Damit die Vernetzungsarbeit funktioniert
25 und alle Kreisverbände mit eingebunden werden, sollen Kontaktpersonen in jedem
26 Unterbezirk bzw. Kreisverband gesucht werden.

1 „Wir stehen nicht am Ende unserer Demokratie, wir fangen erst richtig an.“ — Willy Brandt

2 Ohne das Einbringen vieler Menschen und somit diverser Meinungen hat eine Demokratie
3 wenig Legitimation. Daher ist ein Teil dieser aus gutem Grund die Meinungsfreiheit. Während
4 das für den Großteil unserer demokratisierten Gesellschaft mittlerweile ein unentbehrlicher
5 Teil des Zusammenlebens wurde, erklingen immer wieder laute antidemokratische Stimmen.
6 Diese oft faschistischen Rufe werden in der aktuellen Zeit immer regelmäßiger laut – selbst
7 innerhalb von Parteien, die in Landtagen und dem Bundestag vertreten sind.

8 Dabei sollten gerade wir in Deutschland durch die entsetzliche Geschichte des ehemals
9 starken Faschismus gelernt haben. Dieser vergiftete damals mehr als nur das politische
10 Klima, wie wir es aktuell wieder erfahren. Neben der perfiden Ausformung auf sozialer und
11 gesellschaftlicher Ebene, wurde die verfassungsrechtliche Grundlage radikal attackiert. Dies
12 führte zur späteren juristischen Legitimation des nationalsozialistischen Führerstaates. So
13 wurde der jungen Demokratie der Todesstoß versetzt und ein autoritärer Staat entstand, der
14 ganze Gesellschaftsgruppen Rechte absprach, jagte und ermordete.

15 Aus den grausamen Taten wird klar: Faschismus hat nichts mit Demokratie zu tun. Eine
16 solche rechtsradikale Ideologie ist somit als demokratische Gesellschaft nicht akzeptabel,
17 denn unsere Gesellschaft ist weltoffen und sozial - unabhängig von Religion, Herkunft oder
18 geschlechtlicher Identifikation!

19 Das Wiedererstarken des Faschismus in Deutschland still zu verurteilen reicht dabei aber
20 nicht! Denn im Stillen etwas so Antidemokratisches abzulehnen, bringt die schallenden
21 Stimmen des Faschismus nicht zum Erliegen. Im Gegenteil, denn die zahlenmäßig
22 überproportional groß dargestellten Anhänger*innen stärkt es, wenn sie keine Gegenwehr
23 der Gesellschaft wahrnehmen - sie fühlen sich so in ihrer Sache bestätigt. Es wird klar: wir
24 müssen als Gesellschaft zusammenhalten und klare Kante gegen Rechts zeigen! Dazu zählen
25 neben der massenhaften Teilnahme an Demonstrationen gegen rechte Aufmärsche schon
26 vergleichsmäßig kleine Taten, wie das Aufstehen gegen Alltagsrassismus oder die Verbreitung
27 und die Unterstützung bei der Zusammentragung von Informationen über rechte Strukturen.

28 “Das Böse braucht das Schweigen der Mehrheit” – Rechte Strukturen in OWL

29 Auch unser Ostwestfalen-Lippe wurde durch den Faschismus einschneidend geprägt. Durch
30 die fehlende Aufmerksamkeit der schweigenden Mehrheit in der Region sowie die schlechte
31 Sicherheitsinfrastruktur, konnten und können sich in OWL immer wieder rechte Strukturen
32 formieren und ihre rassistische und demokratieschädliche Arbeit mit viel zu wenig
33 öffentlicher Gegenwehr betreiben. Die Tür für rechte Strukturen hier vor Ort wurde nicht nur
34 leicht geöffnet, sondern vehement eingestoßen.

35 Die neonazistische Szene in OWL besteht aus einem über Jahrzehnte gewachsenen Netzwerk
36 aktionsorientierter von vor allem junger Männer, aber auch einiger junger Frauen. Ihr
37 politisches Ziel ist die Errichtung eines »4. Reichs« oder die Wiederezulassung der NSDAP.
38 Bereits in den 1990er Jahren entstanden in OWL zahlreiche sogenannte »Freie
39 Kameradschaften«, die bis ins Jahr 2000 als Freie Nationalisten Ostwestfalen auftraten. In
40 den folgenden Jahren traten die einzelnen Kameradschaften deutlich vereinzelter und
41 unorganisierter auf. Die Gründung des Kameradschaftsnetzwerkes Westfalen Nord im Mai
42 2009 war der Versuch, die in der ländlichen Region weit verstreuten Kräfte für Aktionen zu
43 bündeln. Neonazis, die Teil von Westfalen Nord waren, waren an zum Teil schweren
44 Gewaltdelikten beteiligt. Ab dem Jahr 2012 trat Westfalen Nord nicht mehr in Erscheinung.
45 Da es in den letzten zwei Jahrzehnten in NRW und bundesweit zu Verboten von
46 Kameradschaften und ähnlichen extrem rechten Organisationsformen kam, organisieren sich
47 Neonazis aus diesem Spektrum aus strategischen Gründen zunehmend in neonazistischen
48 Parteien wie Die Rechte mit ihrem Kreisverband OWL oder zeitweise auch in dem nicht mehr
49 aktiven Stützpunkt Hermannsland der neonazistischen Kleinstpartei Der III. Weg. Unter dem
50 Namen Nationale Sozialisten Gütersloh oder auch Gruppe OWL sammeln sich aktuell einige
51 wenige ostwestfälische Neonazis aus dem Spektrum der Freien Kameradschaften bei
52 Aufmärschen.

53 Wichtige Akteure des Spektrums, wie der seit den frühen 2000er Jahren aktive Mindener
54 Markus Winter, sind auch heute noch aktiv und scharen immer wieder neue Anhänger um
55 sich. Viele der in den Kameradschaften oder bei Die Rechte Aktiven nehmen sowohl an
56 Demonstrationen des Spektrums teil als auch an der Erlebniswelt der extremen Rechten.
57 Markus Winter z.B. organisierte in den letzten Jahren Liederabende und trat bei
58 neonazistischen Kampfsportevents auf.

59 Gerade der ländliche Raum in OWL gilt zudem als Hochburg für die Reichsbürger-Szene, allen
60 voran die Kreise Herford und Minden-Lübbecke. So liegen die regionalen Schwerpunkte der
61 Gruppen "Indigenes Volk der Germaniten/Staat Germanitien" sowie
62 "Germaniten/Germanitenpartei" in OWL. Auch die mittlerweile verbotene heimattreue
63 deutsche Jugend (HDJ) ist bis heute in der Region verwurzelt und nutzt ihre weiterhin
64 bestehenden Strukturen in OWL, um sich im Untergrund zu organisieren und richtet sogar in
65 der Region noch vereinzelt Veranstaltungen aus.

66 Wichtig für eine Auseinandersetzung mit extrem rechten Erscheinungsformen in OWL ist
67 darüber hinaus, dass einige Orte in der Region durch rechte Mythen aufgeladen sind -wie
68 zum Beispiel das "Hermannsland" - und somit eine wichtige Rolle für die extremistische
69 Rechte spielen. Diese Orte können als extrem rechte Erinnerungsorte verstanden werden
70 und locken daher auch rechte »Tourist*innen« an.

71 **Aufklärung gegen einsetzende Resilienz - damit wir Hitler nicht immer wieder stürzen**
72 **müssen!**

73 Immer weniger Menschen haben die Ehre Zeitzeug*innen dieser verachtenswerten Zeit und
74 Taten zu treffen und kennenzulernen. Das Fehlen von Erzählungen aus erster Hand öffnet die

75 Türen zum Einnisten von historischer Resilienz zur traurigen deutschen Vergangenheit. Dies
76 führt schließlich zu einem immer größer werdenden Desinteresse gegenüber der
77 Bekämpfung des Faschismus und somit zur Stärkung eben dessen. Uns als Jusos ist klar: dazu
78 dürfen wir es nicht kommen lassen! Unser Motto muss lauten: „Kein Fußbreit dem
79 Faschismus!“

80 Auch wenn das Ableben von Zeitzeug*innen enorm wiegt, darf dies keinen Grund zur
81 Vernachlässigung unserer Aufklärungsarbeit darstellen! Wir fordern daher eine
82 Veranstaltungsreihe zu Faschismus und insbesondere rechten Strukturen innerhalb
83 Ostwestfalen-Lippes!

84 Als Gesellschaft ist es unsere Aufgabe die Demokratie zu erhalten. Dazu gehört klare Kante
85 gegen antidemokratische Bewegungen zu beziehen und zeigen - unabhängig vom aktuellen
86 Jahrzehnt. Für uns ist nämlich eins klar: der Kampf gegen Rechts hört nie auf! Unsere
87 demokratische Gesellschaft ist stark genug, rechtem Ideengut zu trotzen!

88 Dass es noch einmal zur Bildung von rechten und faschistischen Netzwerken in diesem
89 Ausmaß innerhalb von OWL kommen kann, darf von uns Jusos OWL nicht einfach
90 hingenommen werden. Als antifaschistische Organisation ist es unsere Aufgabe diese
91 Entwicklung aufzuarbeiten, um ihr auch in Zukunft stark entgegenzutreten zu können!