

T-01 Tagesordnung - Formalia

Antragsteller*in: Bundesvorstand
Beschlussdatum: 07.03.2016

Vorschlag zur Tagesordnung

- 1 *Beginn: 11:00 Uhr*
- 2 TOP 1 Formalia
- 3 • Wahl EGP-Delegierte
- 4 • Bestätigung GO Parteirat
- 5 • Änderung Verfahren Antragstellung
- 6 • Änderung Urabstimmungsordnung
- 7 TOP 2 Politische Rede
- 8 TOP 3 Grüne nach den Landtagswahlen
- 9 TOP 4 Programmprozess
- 10 TOP 5 Mobilität
- 11 TOP 6 Hebammen
- 12 TOP 7 Verschiedenes
- 13 *Ende: gegen 16:00*

T-02 Tagesordnung - Formalia

Antragsteller*in: Bundesvorstand

Beschlussdatum: 07.03.2016

Ergänzung Paragraf 7 (3) Urabstimmungsordnung

- 1 Paragraf 7 (3) der Urabstimmungsordnung wird wie folgt ergänzt:
- 2 §7 (3) Bei der Benennung von Spitzenkandidaturen nach § 24 Absatz 7 der Satzung sowie bei
- 3 der Abstimmung über einen Koalitionsvertrag darf von den genannten Fristen abgewichen
- 4 werden.

Begründung

Im Falle einer Urabstimmung über einen Koalitionsvertrag stimmen die bestehenden Fristen nicht mit den Realitäten der Regierungsbildung überein. Damit das Ergebnis der Urabstimmung berücksichtigt werden kann, müssen die Fristen in diesem Fall verkürzt werden.

T-03 Tagesordnung - Formalia

Antragsteller*in: Bundesvorstand
Beschlussdatum: 07.03.2016

Änderung des Antragsverfahrens – Erprobung Länderrat

- 1 Die Unterstützung von Anträgen und Änderungsanträge, die von Einzelpersonen gestellt werden,
- 2 erfolgt zum nächsten Länderrat durch die vorherige Identifizierung anhand der grünen
- 3 Netzdaten.

Begründung

Wir wollen neue Wege gehen und für die kommenden zwei Jahre die Antragseinreichung für den Länderrat testweise verändern. An den Antragsquoren ändert sich nicht, es ändert sich nur das Verfahren zur Einreichung von Anträgen und das auch nur bei Anträgen von EinzelantragstellerInnen und nicht von antragsberechtigten Gremien.

Wird der Antrag angenommen, können Online-Anträge nur über unser neues Antragstool Antragsgrün eingereicht werden. Die Einreichung ist verknüpft mit einer Authentifizierung durch die grünen Netzdaten. Damit es für die Länderratsdelegierten möglichst einfach ist, bekommt ihr vorher Eure Netzdaten noch einmal zur Verfügung gestellt.

Als Offline-Variante können wie bisher Briefe, Faxe oder eingescannte Pdfs mit Unterschrift eingereicht werden.

Sollte sich das Verfahren bewähren und technisch einwandfrei funktionieren, wollen wir dieses Verfahren auch dem Bundesparteitag vorschlagen, weil es allen eine höhere Transparenz und Sicherheit und Arbeitserleichterung bei der Antragseinreichung verspricht.

T-04 Tagesordnung - Formalia

Antragsteller*in: Bundesvorstand

Beschlussdatum: 21.03.2016

Wahl der Delegierten zum Rat der EGP

- 1 Zum Rat (Council) der Europäischen Grünen Partei (EGP) hat BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN insgesamt
- 2 sechs Delegiertenplätze zu besetzen. Wir schlagen dem Länderrat vor, folgende Delegierte und
- 3 StellvertreterInnen zu wählen. Die Vorschläge wurden jeweils aus den entsprechenden Gremien
- 4 und Organen nominiert.

- 5 Zwei Delegierte des Bundesvorstands:
- 6 Simone Peter und Cem Özdemir
- 7 Vier Ersatzdelegierte des Bundesvorstands:
- 8 Michael Kellner, Gesine Agena, Bettina Jarasch und Benedikt Mayer

- 9 Eine Delegierte der BAG Europa:
- 10 Nadine Neumann
- 11 Zwei Ersatzdelegierte der BAG Europa:
- 12 Friederike Graebert und Jochen Detscher

- 13 Eine Delegierte der Grünen Jugend:
- 14 Laura Ehrich
- 15 Zwei Ersatzdelegierte Grüne Jugend:
- 16 Miene Waziri und Anton Jaekel

- 17 Eine Delegierte der deutschen Gruppe im Europaparlament:
- 18 Terry Reintke
- 19 Drei Ersatzdelegierte der deutschen Gruppe im Europaparlament:
- 20 Reinhard Bütikofer, Jan Philipp Albrecht, Sven Giegold

- 21 Einen Delegierten der Bundestagsfraktion:
- 22 Manuel Sarrazin
- 23 Vier Ersatzdelegierte der Bundestagsfraktion:
- 24 Anton Hofreiter, Frithjof Schmidt, Annalena Baerbock und Claudia Roth

T-05 Tagesordnung - Formalia

Antragsteller*in: Parteirat
Beschlussdatum: 18.01.2016

Geschäftsordnung Parteirat

- 1 (1) Der Parteirat berät den Bundesvorstand, koordiniert die Arbeit zwischen den Gremien der
2 Bundespartei, den Fraktionen, Regierungsmitgliedern und den Landesverbänden zwischen den
3 Sitzungen des Länderrates und plant gemeinsame politische Initiativen. Zur Ausführung seiner
4 Aufgaben kann der Parteirat Beschlüsse fassen.
- 5 (2) Der Parteirat wird vom Bundesvorstand unter Angabe der Tagesordnung in der Regel fünf
6 Tage vor der Sitzung einberufen. Anträge aus den Reihen des Parteirates zur Aufnahme von
7 Tagesordnungspunkten sind dem/der Politischen GeschäftsführerIn spätestens sechs Tage vor
8 der Sitzung mitzuteilen. In Eilfällen kann diese Frist unterschritten werden. Zu einer
9 außerordentlichen Sitzung tritt der Parteirat zusammen, wenn ein Fünftel seiner Mitglieder
10 oder der Bundesvorstand dies verlangen.
- 11 (3) Die Parteivorsitzenden leiten im Regelfall die Sitzungen. Die Parteiöffentlichkeit kann
12 von den Sitzungen ausgeschlossen werden. Der Parteirat kann Gäste einladen.
- 13 (4) Es gilt eine generelle Redezeitbegrenzung von drei Minuten. Antragsentwürfe werden in
14 der Regel 72 Stunden vor Sitzungsbeginn verschickt und Änderungsvorschläge bis zu
15 Sitzungsbeginn schriftlich eingereicht.
- 16 (5) Beschlüsse fasst der Parteirat mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen, sofern nicht
17 die Satzung des Bundesverbandes anderes vorschreibt. Er ist beschlussfähig, wenn mehr als
18 die Hälfte seiner Mitglieder anwesend ist.
- 19 (6) Die Beschlüsse des Parteirates werden protokolliert (Bundesgeschäftsstelle). Das
20 Protokoll gilt als genehmigt, wenn zwei Wochen nach Verschickung kein Mitglied des
21 Parteirates widersprochen hat.
- 22 (7) Der Parteirat kann Arbeitsgruppen einrichten. Sie sind mit einem bestimmten Auftrag für
23 einen bestimmten Zeitraum zu benennen.
- 24 (8) Im übrigen gilt die Geschäftsordnung der Bundesdelegiertenkonferenz entsprechend.
- 25 Beschlossen auf der Parteiratssitzung am 18.01.2016; lt. Satzung § 16 (4) muss diese
26 Geschäftsordnung noch vom Länderrat bestätigt werden.

T-06 Tagesordnung - Formalia

Antragsteller*in: Bundesweiten Arbeitskreises Säkulare Grüne
Beschlussdatum: 23.02.2016

Anerkennung BAG „Säkulare Grüne“

1 Als Vorstand des Bundesweiten Arbeitskreises Säkulare Grüne stellen wir hiermit einen Antrag
2 auf Anerkennung als Bundesarbeitsgemeinschaft (BAG) „Säkulare Grüne“ gemäß § 4 des BAG-
3 Statuts von Bündnis 90 / Die Grünen.

4 Der im Januar 2013 gegründete „Bundesweite Arbeitskreis Säkulare Grüne“ ist in einer Reihe
5 von Politikfeldern tätig, die mit dem Verhältnis von Religionen / Weltanschauungen,
6 Religionsgemeinschaften / Weltanschauungsgemeinschaften, Religions- und Konfessionsfreien
7 einerseits und Staat / Gesellschaft andererseits zu tun haben. In unserem
8 „Selbstverständnis“ haben wir unsere Zielsetzung so formuliert: „Als säkulare Grüne streben
9 wir eine Gesellschaft an, in der Menschen verschiedener Glaubensrichtungen und
10 Weltanschauungen sowie Konfessionsfreie gleichberechtigt zusammenleben. Niemand soll
11 aufgrund seiner Weltanschauung oder der Zugehörigkeit zu einer bestimmten Religion bevorzugt
12 oder diskriminiert werden. Privilegien von Kirchen und Religionsgemeinschaften sollen daher
13 abgeschafft werden. Orientierungspunkt ist die freie Entfaltung der Persönlichkeit in
14 sozialer und ökologischer Verantwortung, also individuelle Selbstbestimmung.“

15 Wir verstehen uns nicht als eine parteiinterne Strömung, die sich gegen Religiosität wendet
16 (wie von manchen in der Partei angenommen) oder dazu beitragen möchte, Menschen mit einer
17 religiösen Haltung innerhalb und / oder außerhalb der Partei geringzuschätzen oder gar zu
18 diskriminieren. Wir stehen für einen Weltanschauungs- und Religionspluralismus in einer
19 säkularen Gesellschaft, aber auch dafür, die fortdauernde staatliche Privilegierung der
20 Körperschaften des öffentlichen Rechts, einschließlich der beiden großen christlichen
21 Kirchen, zu beenden. Der wachsenden gesellschaftlichen Vielfalt auf religiösem und
22 weltanschaulichem Gebiet werden die der staatlichen Kirchenpolitik zugrundeliegenden
23 Bestimmungen der Weimarer Verfassung aus dem Jahre 1919 nicht länger gerecht. Sie stammen
24 noch aus einer Zeit, als über 95 Prozent der Menschen in Deutschland Mitglieder dieser
25 beiden großen Kirchen waren. Hier sehen wir einen erheblichen Reformbedarf.

26 Wir bearbeiten höchst unterschiedliche politische Themenfelder, allerdings aus säkularer und
27 weltanschaulich pluraler Sicht. Unsere Themenbereiche sind entsprechend umfassend: dazu
28 gehören u.a. das gesellschaftliche Zusammenleben von Menschen, die verschiedenen Religionen
29 und Weltanschauungen oder auch keiner angehören, der gesamte Bereich der schulischen und
30 universitären Bildung (etwa Religionsunterricht / Ethikunterricht, Theologische Fakultäten),
31 die rechtliche Stellung von Religions- und Weltanschauungsgemeinschaften (einschließlich
32 ihrer Finanzierung und des besonderen Kirchlichen Arbeitsrechts), Polizei-, Militär- und
33 Gefängnisessorge, institutionelle Beratung von Abgeordneten durch Geistliche sowie
34 Problemstellungen, die sich in Bezug auf „neue“ Religionen und Weltanschauungen ergeben.
35 Dazu gehört auch das heftig umkämpfte Feld der Deutungshoheit zum Thema Islam.

36 Da wir „säkular“ nicht im Sinne einer Weltanschauung, sondern als (notwendiges bzw.
37 zwingendes) Ordnungsprinzip in einer religiös und weltanschaulich pluralen Gesellschaft
38 verstehen, steht die Mitarbeit bei den Säkularen Grünen allen offen, die sich – unbeschadet
39 ihres weltanschaulichen / religiösen Hintergrundes - für das Funktionieren einer säkularen
40 Gesellschaft und des weltanschaulich neutralen Staates (einschließlich der insoweit

41 erforderlichen Reformen) engagieren. In unseren Reihen arbeiten deshalb nicht nur
42 Atheist*innen, Agnostiker*innen, Humanist*innen, sondern - auch in Sprecher*innenfunktionen
43 - bündnisgrüne Mitglieder mit, die sich selbst als religiös verstehen.

44 Säkulare Grüne sind mittlerweile in sieben Bundesländern als offizielle
45 Landesarbeitsgemeinschaften von Bündnis 90 / Die Grünen anerkannt: in Baden-Württemberg,
46 Bayern, Berlin, Hessen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz und Thüringen. Mit der LAG
47 „Weltanschauung und Staat“ in Niedersachsen kooperieren wir.

48 Wir möchten BAG werden, um auf der Bundesebene innerhalb und außerhalb der Partei - wie es
49 im BAG-Statut formuliert ist - programmatische Arbeit zu leisten, politische Beratungen und
50 Vernetzungen zu organisieren. Wir möchten BAG werden, um die politische notwendige
51 Koordination auf Bundesebene auf Augenhöhe mit anderen Bundesarbeitsgemeinschaften vornehmen
52 zu können und auch mit ihnen thematisch zusammen zu arbeiten. Hierbei können wir auch unsere
53 bisher in dreijähriger politischer Arbeit gewonnenen Erfahrungen einbringen.

54 Politische Beiträge inhaltlicher Art haben wir bereits in Ländern und im Bund in
55 vielfältiger Weise erbracht. Zur Information möchten wir nur auf unsere WebSite
56 <http://saekulare-gruene.de/> und die dort angehängten LänderWebSites verweisen.

57 Der Bundesweite Arbeitskreis Säkulare Grüne ist auch in der BuVo-Kommission
58 „Weltanschauungen, Religionsgemeinschaften und Staat“ durch seine beiden Vorstandsmitglieder
59 Mariana Pinzón Becht und Walter Otte vertreten. Die nordrhein-westfälische LAG-Co-Sprecherin
60 Berivan Aymaz und der Berliner LAG-Co-Sprecher Jürgen Roth sind ebenfalls Mitglieder der
61 BuVo-Kommission. In die Reformvorschläge der Kommission sind die Beiträge der säkularen
62 Mitglieder eingeflossen.

63 Dem Bundesweiten Arbeitskreis Säkulare Grüne gehören über seinen Mailverteiler ungefähr 350
64 Personen an, auf Länderebene kommen noch weitere hinzu. Die LAGen führen überwiegend
65 mindestens einmal monatlich Versammlungen durch und organisieren auch Veranstaltungen zu
66 „säkularen Themen“.

67 Wir sehen es als Aufgabe einer BAG „Säkulare Grüne“ an, den mit der BuVo-
68 Kommission aufgenommenen Diskussionsprozess weiterzuführen und durch qualifizierte Beiträge
69 weiterzuentwickeln.

70 Wir sind überzeugt, einen solchen Beitrag besser leisten zu können, wenn wir als
71 Bundesarbeitsgemeinschaft anerkannt sind.

72 Wir setzen auf Eure Unterstützung.

73 Herzliche Grüße

74 Mariana Pinzón Becht, Walter Otte, Leonie Sieger, Gislinde Nauy, Christian Witt-Gabrys

T-07 Tagesordnung - Formalia

Antragsteller*in: Bundesvorstand

Beschlussdatum: 05.04.2016

Dringlichkeitsantrag: Verständigung auf Dachstruktur zur Bearbeitung des Politikfeldes „Weltanschauungs- und Religionspolitik“

- 1 Der Länderrat fordert den bundesweiten AK Säkulare Grüne, die BAG Christ*innen und den BAG-
- 2 Sprecher*innenrat auf, sich bis zum nächsten Länderrat am 10. September 2016 auf eine
- 3 gemeinsame Dachstruktur zur Bearbeitung des Politikfeldes „Weltanschauungs- und
- 4 Religionspolitik“ zu verständigen.

Begründung

Für die BDK im November 2016 in Münster ist die Diskussion des Themas Weltanschauungs- und Religionspolitik vorgesehen, auf Grundlage des Berichts der Kommission „Weltanschauungen, Religionsgemeinschaften und Staat“. Als Bundesvorstand verstehen wir das Anliegen des bundesweiten AK Säkulare Grüne, für diesen TOP ebenso wie die BAG Christ*innen antragsberechtigt zu sein. Daher brauchen wir eine Lösung bis zum September 2016. Am besten wäre eine gemeinsame Dachstruktur, in der Debatten vorstrukturiert werden können. Können sich Säkulare Grüne, die BAG Christ*innen und der BAG-Sprecher*innenrat nicht einigen, entscheidet der Länderrat im September über die Anerkennung einer BAG Säkulare Grüne, gegebenenfalls macht der BuVo einen Vorschlag.

Die Dringlichkeit des Antrags ergibt sich daraus, dass eine kurzfristige Einigung auf eine gemeinsame Struktur bei einem Treffen am 4. April nicht zustande gekommen ist.

M-01 Mobilität

Antragsteller*in: Bundesvorstand

Beschlussdatum: 21.03.2016

Grüne Mobilität für eine lebenswerte Zukunft

1 Wir Grüne wollen Mobilität klimafreundlich und bequem für alle gestalten. Immer mehr
2 Menschen nutzen im Alltag Fahrrad, Bus und Bahnen und kombinieren verschiedene
3 Verkehrsmittel und stimmen so mit den Füßen ab: Der öffentliche Nahverkehr erreicht von Jahr
4 zu Jahr neue Fahrgastrekorde, das Fahrradfahren boomt und auch Carsharing-Anbieter melden
5 immer höhere Nutzer*innenzahlen. Diesen Trend zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbands, der
6 besonders in den Ballungsräumen ausgeprägt ist, muss eine zukunftsfähige Verkehrspolitik
7 weiter verstärken. Das Auto – als Symbol für Fortschritt und Aufstieg in die Jahre gekommen
8 – gehört wird immer mehr zum Gebrauchsgegenstand und verliert als Statussymbol gerade bei
9 Jüngeren an Strahlkraft. Auch wenn das Auto noch immer gerade in ländlichen Regionen oft
10 Mobilitätsgarant ist, bietet ein rationaler Umgang mit dem Auto die Chance für neue
11 Mobilitätsangebote. Denn viele Menschen in Deutschland gestalten ihre individuelle Mobilität
12 freier und flexibler.

13 Die Verkehrspolitik in Deutschland muss sich daher grundlegend erneuern. Sie muss sich am
14 Verkehrsgeschehen der Zukunft orientieren und nachhaltige Mobilität für alle in den
15 Mittelpunkt stellen. Statt weiter Jahr für Jahr Milliarden in den Bau neuer Straßen zu
16 stecken, brauchen wir intelligente Netze mit guten Umsteigemöglichkeiten. Wir Grüne wollen
17 es Bürgerinnen und Bürgern einfach machen, mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln, auf
18 sicheren Rad- und Fußwegen und mit sauberen Autos ihre Ziele zu erreichen. Und wir wollen
19 eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur, die die Zukunftsfähigkeit Deutschlands als
20 nachhaltigem Wirtschaftsstandort sichert.

21 Wir Grüne wollen offen mit Bürgerinnen und Bürgern über den neue Mobilität und ihre Chancen
22 sprechen. Deutschland braucht eine Verkehrswende, um seine Klimaziele zu erreichen und
23 umzusetzen, was im internationalen Klimaschutzabkommen von Paris vereinbart wurde. In der EU
24 ist der Verkehr für ein Viertel aller CO₂-Emissionen verantwortlich und der einzige Sektor,
25 in dem sie seit 1990 gestiegen sind. Während die klimaschädlichen Emissionen der Industrie
26 deutlich gesenkt werden konnten, sind sie im Verkehr um 22% angestiegen. Ohne eine Änderung
27 der Mobilität werden wir den Klimawandel nicht stoppen. In Zukunft wollen wir uns mit Hilfe
28 von Wind- und Sonnenenergie statt Diesel und Benzin fortbewegen – und zwar so, dass wir
29 schnell und flexibel von A nach B kommen ohne Staufrust und lästige Parkplatzsuche. Wir
30 wollen weg vom Öl im Straßenverkehr in den nächsten zwei Jahrzehnten und rein in eine grüne
31 Mobilität mit Elektromobilen, einer Verdoppelung von Bus und Bahn-Angeboten und der
32 Vernetzung aller Verkehrsmittel.

33 Es geht darum, jedes Verkehrsmittel in seiner Stärke und intelligent vernetzt weiter zu
34 entwickeln. Darin liegen auch enorme ökonomische Chancen. Dafür müssen wir aber auch klar
35 benennen, welche Subventionen und Regeln das heutige Verkehrsgeschehen prägen und welche
36 sozialen Folgen und ökologischen Schäden dadurch entstehen. Ähnlich wie im Energiebereich
37 wollen wir Lobbys zurückdrängen, die am Gestern ausgerichtet sind und einer Neuausrichtung
38 der Verkehrspolitik im Wege stehen. Statt Straßenneubau, mehr Lkw-Verkehr und Subventionen
39 für Diesel und Dienstwagen wollen wir in der Verkehrspolitik umsteuern - ab 2017 auch mit
40 einem Bundesministerium für Mobilität, das die Mobilitätsanforderungen und -bedürfnisse der

41 Menschen in den Vordergrund stellt und nicht wie bisher die Interessen der
42 Verkehrswirtschaft.

43 **Sackgassen verlassen**

44 Wer in Deutschland von A nach B kommen will, dem wird vor allem das Autofahren leicht
45 gemacht. Unser Land hat ein umfassendes Netz an Autostraßen, Parkplätzen und Tankstellen.
46 Wer dagegen den öffentlichen Verkehr und damit einen umweltschonenden Mix aus Bahnen und
47 ÖPNV nutzen möchte, der braucht oft Geduld und starke Nerven. Der Bahnverkehr wurde weiter
48 ausgedünnt und ist zergliedert in zahlreiche Verbundsysteme und Tarifgebiete, die nahtlose
49 und zuverlässige Anschlüsse erschweren. Überall im Land sind Bahnhöfe und Haltestellen
50 teilweise seit Jahren in traurigem Zustand.

51 Unser Verkehrssystem ist nicht zukunftsfähig. Im Straßenverkehr gibt es jährlich tausende
52 Unfälle, Verletzte und Tote. Es belastet die Luft in Städten und verschuldet schwere
53 Atemwegs- und Krebserkrankungen. Es macht Menschen krank, weil es zu laut ist. Es produziert
54 Jahr für Jahr Staus in einer Gesamtlänge von über einer Million Kilometer. Allein die
55 Handwerksunternehmen in der Köln-Bonner Region verlieren jährlich 240 Millionen Euro, weil
56 ihre Firmenfahrzeuge nicht vorankommen. Unsere Verkehrsinfrastruktur ist vielerorts in einem
57 maroden Zustand. Tausende Bahn- und Straßenbrücken müssen dringend erneuert werden. CDU/CSU
58 und SPD haben über Jahrzehnte nicht durchfinanzierte Neubauten beschlossen, die jene
59 Milliardensummen verschlungen haben, die wir schon lange für Erhalt und Sanierung brauchen.
60 Überteuert Prestigeprojekte wie der Flughafen BER graben gezielten Investitionen in eine
61 verlässliche Alltagsmobilität das Wasser ab. Regelrechten Wildwuchs gibt es bei den
62 Regionalflughäfen – viele sind verkehrlich weitgehend überflüssig und werden nur durch
63 steuerfinanzierte Millionensubventionen künstlich am Leben gehalten.

64 Rad- und Fußverkehr sind allzu oft noch die Stiefkinder der deutschen Verkehrspolitik. Seine
65 Potentiale für ein nachhaltiges Mobilitätssystem werden nicht ausgeschöpft. Während Pedelecs
66 boomen und eine veränderte Infrastrukturplanung erfordern, verschläft die Bundesregierung
67 die Chancen. Noch immer sterben im Straßenverkehr viel zu viele Radfahrer oder werden schwer
68 verletzt. Dass sich nur etwa die Hälfte der Radfahrerinnen und Radfahrer im Straßenverkehr
69 sicher fühlt, ist ein Armutszeugnis für eine moderne Gesellschaft.

70 **Intelligent und vernetzt unterwegs**

71 Moderne und leistungsfähige Mobilität setzt auf eine gute Vernetzung öffentlicher
72 Verkehrsangebote. Unsere Mobilität gewinnt an Qualität, wenn wir Bahnen und Busse, ÖPNV,
73 Fahrrad und Carsharing nahtlos und mithilfe digitaler Informationen kombinieren können.
74 Statt im Stau zu stehen und den letzten freien Parkplatz zu suchen, steigen wir flexibel
75 ein, zu und um, um unsere Ziele zu erreichen. Mit ein paar Klicks verschaffen wir uns freie
76 Fahrt.

77 Wir wollen selbstbestimmte Mobilität stärken. Es muss leichter werden, die geeignetste
78 Fahrtoption bequem über Internet auszuwählen, zu buchen und zu bezahlen. Wir wollen
79 bedienungsfreundliche Plattformen auf Basis von Open Data ausbauen, ohne dabei den
80 Datenschutz von Verbraucherinnen und Verbrauchern zu gefährden. Die tarifäre Kleinstaaterei
81 des öffentlichen Verkehrs ist eine lang gewachsene ungute Tradition. Der öffentliche Verkehr
82 muss hier noch viel einfacher werden: Fahrgäste sollten ihre Fahrkarten auch über
83 Verbundgrenzen hinweg problemlos buchen können.

84 Intelligente Mobilität heißt auch Carsharing. Teilen boomt aus guten Gründen: Wer nur ab und
85 zu ein Auto mietet, senkt seine Fixkosten und kann bei Bedarf auf unterschiedliche Fahrzeuge
86 zurückgreifen. Um Wartung und Reparatur kümmern sich andere. Wir Grüne haben Carsharing von
87 Beginn an unterstützt. Es verringert Fahrzeugdichte und erhöht die Lebensqualität in

88 Städten. Das Carsharing-Konzept unserer grünen Verkehrssenatoren in Bremen wird seit Jahren
89 in ganz Deutschland gelobt.

90 Doch die Erfolgsgeschichte wird noch immer auf Ebene des Bundes ausgebremst. Das
91 Bundesverkehrsministerium blockiert die gesetzliche Grundlage, auf der Kommunen Carsharing-
92 Parkplätze rechtssicher ausweisen könnten. Wo Carsharing derzeit existiert, müssen Kommunen
93 kreativ werden und rechtlich improvisieren. Grüne Mobilitätspolitik setzt auf moderne
94 Verkehrsregeln. Alle rechtlichen Vorbehalte der Bundesregierung gegen Carsharing sind
95 konstruiert und nicht mehr zeitgemäß. Carsharing leistet einen Beitrag zu Umwelt- und
96 Gesundheitsschutz, entlastet Innenstädte vom Parkplatzsuchverkehr und sichert bezahlbare
97 Mobilität für alle. Die Carsharing-Branche braucht Investitionssicherheit. Wir Grüne kämpfen
98 daher dafür, dass Kommunen Mobilitätsstationen im öffentlichen Straßenraum errichten und
99 reservierte Stellplätze auch einzelnen Unternehmen zuordnen können.

100 Auch bei Transportdienstleistungen wollen wir es Verbraucherinnen und Verbrauchern leichter
101 mache, die Möglichkeiten der digitalen Share Economy zu nutzen. Wir werden darauf drängen
102 dass – anders als bei einigen derzeit expandierenden Anbietern – Datenschutz, Verbraucher-
103 und Arbeitnehmerrechte strikt eingehalten werden.

104 **Eine Offensive für den ÖPNV**

105 In Städten kommen 70 Prozent aller klimaschädlichen Emissionen aus dem Verkehr. Gleichzeitig
106 sind 90 Prozent aller Autofahrten in deutschen Städten kürzer als 6 Kilometer. Das sind
107 ideale Distanzen zum Umsteigen auf Bus, Bahn, Rad und Zufußgehen.

108 Der ÖPNV erfreut sich insbesondere in den großen Städten und Ballungsgebieten eines
109 wachsenden Zuspruchs. Damit er attraktiv bleibt, sind in den nächsten Jahren hohe
110 Investitionen in Fahrzeuge und Infrastruktur nötig. Bezahlbare Mobilität für alle in Stadt
111 und Land muss das Ziel bleiben. Ein moderner öffentlicher Verkehr bietet intelligente
112 Mobilitätsdienstleistungen an. Dafür müssen sich die Verkehrsverbünde wandeln, einfache und
113 günstige Tarife anbieten, Familienfreundlichkeit gewährleisten und ansprechende Stationen
114 mit umfassender Barrierefreiheit schaffen. Wo Kundinnen und Kunden noch immer oft als
115 „Beförderungsfall“ behandelt werden und einem Dickicht komplizierter Regeln begegnen, ist
116 für ein positives Image und Freude am Fahren noch viel zu tun. Wir wollen, dass sich das E-
117 Ticket schneller zum bundesweiten Standard entwickelt. Das Ziel muss lauten „eine Fahrkarte
118 für alle Verkehrsmittel des Umweltverbunds“. Wir Grüne unterstützen Initiativen in Ländern
119 und Kommunen, die Finanzierungsgrundlagen des ÖPNV zu erneuern. Für einen attraktiven und
120 leistungsfähigen Nahverkehr brauchen wir ergiebige und verlässliche
121 Finanzierungsinstrumente. Ein solidarisches Bürgerticket zur vereinfachten Nutzung von
122 Bussen, Bahnen und weiteren Mobilitätsangeboten kann dabei lokal der Einstieg in ein
123 erweitertes und fahrgastfreundliches öffentliches Verkehrssystem sein. Deshalb wollen wir
124 kommunale Pilotprojekte unterstützen.

125 Unser Ziel ist eine Mobilitätsgarantie im ganzen Land ohne eigenes Auto: Um den ÖPNV in
126 ländlichen Regionen zu verbessern, wollen wir Mindeststandards setzen und Angebote wie
127 Rufbusse, Sammeltaxis und Ridesharing ausweiten. Für innovative Mobilitätsdienstleistungen
128 wollen wir attraktive Rahmenbedingungen einführen, ohne Sozial- und Arbeitsstandards
129 auszuhöhlen. Unser Ziel ist die Weiterentwicklung von Bike&Ride und Park&Ride zu
130 Mobilitätsstationen mit sicheren Abstellmöglichkeiten, Elektro-Lade-Einrichtungen und Car-
131 Sharing. Wir wollen die Umstellung von Fahrzeugen des ÖPNV auf Elektro- und
132 Wasserstoffantriebe fördern, um Betriebskosten zu senken und Abgase zu mindern.

133 Beim Ausbau des ÖPNV ist der Bund weiter gegenüber Ländern und Kommunen in der Pflicht. Er
134 muss auch nach 2019 den Ausbau der Infrastruktur für den ÖPNV und dabei künftig ebenso
135 Erhaltungsmaßnahmen unterstützen. Wir wollen die finanzielle Förderung des Bundes auf

136 kleinere Maßnahmen wie etwa den Ausbau von Mobilitätsstationen ausweiten. WLAN in Bahnen und
 137 ÖPNV etwa muss selbstverständlich werden. Die finanziellen Mittel für den öffentlichen
 138 Verkehr aus dem Entflechtungsgesetz dürfen nicht beim Deal um die Neuordnung der Bund-
 139 Länder-Finanzbeziehungen verschachert werden. Wir fordern den Bund auf, ihre Zweckbindung
 140 abzusichern und ein „Zukunftsprogramm Nahverkehr“ zur Angebots- und Qualitätsverbesserung
 141 mit jährlich mit mehr als 1 Mrd. Euro auszustatten.

142 **Radfahren Raum und Sicherheit geben**

143 Das Fahrrad erlebt eine Renaissance. In vielen Städten hat der Radverkehr deutlich
 144 zugenommen. Immer mehr Menschen nutzen das Rad für ihre Wege im Alltag. Neue Technik,
 145 Materialien und Designs machen aus dem guten alten Drahtesel ein innovatives, praktisches
 146 und schnelles Transportmittel. Die Elektrifizierung erschließt dem Rad neue Zielgruppen,
 147 ermöglicht höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten und macht auch entfernte Ziele bequem
 148 erreichbar. Mit Lastenrädern ist vom Wochenendeinkauf über das Kindertaxi bis zum
 149 gewerblichen Transport vieles möglich.

150 Schnell, preiswert und bequem ankommen - moderne Mobilitätspolitik setzt auf fahrradgerechte
 151 Städte. Kommunen wie Kopenhagen, Portland oder Münster leisten Pionierarbeit für mehr
 152 Fahrradverkehr und zukunftsfähige Stadtentwicklung. Gemeinsam genutzte Verkehrsräume (shared
 153 space) können den öffentlichen Straßenraum für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen sicherer
 154 und lebenswerter machen. Die Niederlande zeigen, wie mit systematischer Radverkehrsförderung
 155 ein ganzes Land fahrradfreundlich wird. Städte und Regionen auf der ganzen Welt eifern
 156 diesen Vorbildern nach.

157 Auch in Deutschland bekommt Fahrradpolitik Rückenwind. 82 Prozent der Deutschen wünschen
 158 sich eine städtische Verkehrspolitik, die weniger an den Bedürfnissen des Autoverkehrs
 159 ausgerichtet ist und stattdessen ÖPNV, Fuß- und Radwege ausbaut. Für diesen Trend haben wir
 160 Grüne immer geworben - heute ist er da. Der Radverkehr ist ein Schlüssel für
 161 klimafreundliche Mobilität. In Baden-Württemberg, Bremen und Hessen gehen unsere grünen
 162 Verkehrsminister bei der Förderung des Radverkehrs beispielgebend voran mit innovativen
 163 Vorschlägen zur Radstrategie und Radkultur.

164 Ein fahrradfreundliches Verkehrssystem braucht gute Infrastruktur und gerechte
 165 Verkehrsregeln. Wo Radfahren zunimmt und zunehmen soll, müssen Verkehrsflächen neu
 166 aufgeteilt und die Qualität der Radverkehrsinfrastruktur verbessert werden. Wir wollen mit
 167 einer grünen Radstrategie gute Radverkehrsverhältnisse im ganzen Land und für die
 168 Gesellschaft in ihrer ganzen Breite. Radfahren muss für alle leichter, bequemer und sicherer
 169 werden – vom Kindergartenkind bis zur Generation „Siebzig plus“ setzen wir auf eine
 170 zeitgemäße Radkultur.

171 Wir Grüne wollen gezielt die Kombination von Rad und öffentlichem Verkehr verbessern - auch
 172 mit dem ICE, was Bundestag und Bundesrat einstimmig beschlossen haben. Gute Radwege zu
 173 Bahnhof und Haltestelle und sichere Abstellmöglichkeiten erhöhen die Attraktivität des
 174 öffentlichen Verkehrs und vergrößern sein Einzugsgebiet. Damit sich eine „neue
 175 Radverkehrskultur“ in Deutschland entwickeln kann, muss der Bund zum engagierten und
 176 verlässlichen Partner der Länder und Kommunen bei der Radverkehrsförderung werden. Eine
 177 flächendeckende intakte Radinfrastruktur und Radschnellwege müssen gemeinsame Aufgabe aller
 178 Straßenbaulastträger sein.

179 **Effiziente und saubere Autos**

180 Autos müssen auf der Straße sauber sein – nicht auf dem Papier oder im Testlabor. In 29
 181 Regionen Deutschlands liegt die Luftbelastung durch Stickoxide über den zulässigen
 182 Grenzwerten – ein unhaltbarer Zustand. Die Bundesregierung muss aufhören, die
 183 gesundheitlichen Gefahren, die von Verbrennungsmotoren ausgehen, zu verharmlosen. Die

184 massiven Abweichungen zwischen Labor- und Straßenmessungen bei Diesel-Pkw waren seit Jahren
185 bekannt. Seit Monaten bleibt die Bundesregierung die Ergebnisse der Nachprüfungen von
186 Dieselfahrzeugen bei normalen Straßenfahrten schuldig. Sie hintertreibt damit eine
187 sachorientierte Verständigung über notwendige Konsequenzen. Wir Grüne fordern, den
188 Abgasskandal zügig und umfassend aufzuklären. Abgas- und Verbrauchstests müssen realistisch
189 und ihre Ergebnisse transparent werden. Wir wollen, dass unabhängige Institutionen wirksame
190 Kontrolle durch regelmäßige Feldüberwachung schaffen. Da die Luftbelastung durch Diesel-Pkw
191 noch über Jahre anhalten wird, muss sich die Bundesregierung mit den Ländern zügig auf
192 einheitliche Maßnahmen verständigen, um Feinstaub und Stickoxide wirksam zu verringern. Wir
193 Grüne fordern, das Bundesimmissionsschutzrecht zu reformieren und Kommunen rechtliche
194 Instrumente an die Hand zu geben, ihre Umweltzone zu verstärken so dass die Grenzwerte
195 eingehalten werden können. Die Einführung einer Blauen Plakette ist als Weiterentwicklung
196 der bestehenden Plakettenverordnung notwendiger denn je. Wenn alles andere nicht hilft,
197 können zum Gesundheitsschutz auch gezielte Fahrverbote notwendig werden.

198 Derzeit wird diskutiert, inwieweit automatisiertes Fahren Sicherheit und Effizienz des
199 Autoverkehrs verbessern kann. Wir unterstützen die Forschung in diesem Bereich. Zugleich
200 setzen wir uns im Interesse der Nutzer*innen für hohe Standards in Sachen Datenschutz und
201 Verkehrssicherheit ein. Wir wollen, dass die Autofahrer jederzeit die Hoheit über die
202 Sammlung, Weitergabe und Verwertung ihrer Daten behalten. Autofahrer müssen selbst
203 entscheiden können, ob sie Systeme des automatisierten Fahrens nutzen möchten. Sie müssen
204 Systeme abschalten und übersteuern können. Autohersteller und Handel wollen wir
205 verpflichten, offenzulegen, welche Daten sie sammeln und zu welchem Zweck sie sie verwenden.

206 **Elektromobilität umfassend fördern**

207 Energiewende heißt, nicht länger fossile Treibstoffe in Motoren zu verbrennen, sondern
208 Effizienztechnologien und alternative Antriebe einzusetzen. Wir wollen, dass
209 Elektromobilität auf Basis erneuerbarer Energien endlich losbraust. Dies gilt auch für
210 elektrisch betriebene Busse und Nutzfahrzeuge. Elektromobilität funktioniert auf der Schiene
211 und muss dort weiter ausgebaut werden. Bahnstrom muss zügig zu 100 Prozent grün werden.
212 Elektrofahrräder boomen regelrecht, aber sie brauchen rasch eine gute Infrastruktur, um ihre
213 Potentiale voll auszuspielen. Mit Elektroautos haben wir die Chance, den Autoverkehr
214 klimafreundlicher zu machen, statt die Klimakatastrophe weiter zu befeuern. Wir wollen den
215 Ausbau Erneuerbarer Energien und intelligenter Energiespeicher mit moderner E-Mobilität
216 zusammenbringen – und damit Energie- und Verkehrswende verbinden. Die Bundesregierung hat
217 beim Ausbau der Elektromobilität auf der Straße versagt. Ihre Steuer- und Ordnungspolitik
218 erschwert die Marktdurchdringung von Elektroautos, begünstigt schwere Verbrennungslimousinen
219 und setzt so Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie und Arbeitsplätze aufs Spiel.

220 Die in der großen Koalition diskutierte Absatzförderung für Elektrofahrzeuge lehnen wir ab,
221 da sie keine ökologische Lenkungswirkung entfaltet. Es ist notwendig, alte Subventionen
222 abzubauen. Die einseitige steuerliche Förderung von Diesel gegenüber Benzin ist weder
223 umwelt- noch verkehrspolitisch länger begründbar. Eine Kaufprämie aus dem allgemeinen
224 Steuertopf, die nicht einmal eine feste Absatzquote vorgibt, ist sozial ungerecht und
225 verkehrspolitisch untauglich. Sie ist in dieser Form nichts anderes als eine weitere
226 milliardenschwere Subvention für Automobilkonzerne, die mit übermotorisierten und schweren
227 Sprintschluckern weltweit Milliarden verdient – und deren wahren Preis die Gesellschaft
228 zahlt.

229 Wir Grüne wollen Elektromobilität im Straßenverkehr gezielt durch eine Förderung aller
230 Kommunen stärken, die für innerstädtischen Logistikverkehr nur noch E-Fahrzeuge und
231 Lastenfahrräder zulassen, sowie durch ein zeitlich befristetes Marktanzreizprogramm für
232 Elektro-Nahverkehrsbusse und Elektroautos. Wir brauchen dafür eine Beschaffungsoffensive der

233 öffentlichen Hand für Elektrofahrzeuge aller Art. Kaufanreize für Elektroautos wollen wir
234 aufkommensneutral durch eine Umgestaltung der Kfz-Steuer mit ökologischer Lenkungswirkung
235 und die Einführung eines Bonus-Malus-Systems gegenfinanzieren. Die Bundeskanzlerin erinnern
236 wir daran, dass der entscheidende Hebel für weniger Kraftstoffverbrauch und eine
237 wettbewerbsfähige E-Automobilproduktion ambitionierte Flottengrenzwerte bleiben – für diese
238 sollte sie sich künftig in Brüssel einsetzen. Wir Grüne sprechen uns für ambitionierte
239 Vorgaben für Neuwagen ab 2025 aus, um Treibhausgasemissionen wirksam zu vermindern.

240 **Gute Bahnen**

241 Der Ausbau des Schienenverkehrs ist entscheidend für das Erreichen unserer Klimaschutzziele.
242 Wir Grüne wollen den öffentlichen Verkehr stärken und seine Fahrgastzahlen bis 2035
243 verdoppeln. Dafür muss der Bund wieder zum Garanten eines guten öffentlichen
244 Verkehrsangebots werden. Als Eigentümer fast des gesamten Schienennetzes darf er die
245 Infrastruktur nicht länger verrotten lassen und muss verlässlich in Erhalt und Ausbau
246 investieren. Mehr Schienenverkehr trifft bei den Menschen nur dann auf Akzeptanz, wenn der
247 Lärmschutz an Bestands- und Neubaustrecken forciert wird. Der Lärmschutz an bundeseigenen
248 Schienenwegen darf nicht von der Haushaltslage einzelner Länder abhängen. Wir brauchen eine
249 einheitliche Verkehrslärmgesetzgebung inklusive deren Finanzierung, die einzelne Lärmquellen
250 wie auch deren Zusammentreffen als Umgebungslärm adressiert.

251 Es ist höchste Zeit, eine neue Kultur der Bahnreise zu entwickeln. Zugfahren muss wieder
252 Freude machen, weil man das Unterwegssein genießen kann und pünktlich ankommt. Mit dem
253 Deutschland-Takt wollen wir Fernverkehr und regionalen ÖPNV optimal aufeinander abstimmen
254 und funktionierenden Reiseketten ermöglichen. Als Reaktion auf den Fernbus hat die Deutsche
255 Bahn AG ein neues Fernverkehrskonzept präsentiert – ob sie wirtschaftlich in der Lage sein
256 wird es umzusetzen, ist jedoch ungewiss. Wir Grüne begrüßen den Kurswechsel weg von einem
257 ausgedünnten Hochgeschwindigkeitsverkehr zwischen wenigen Metropolen und hin zur Bahn in der
258 Fläche, mit dem der Staatskonzern wieder mehr Städte und Regionen anfahren und Kundinnen und
259 Kunden zurückgewinnen will. Damit die Bahn ein starkes Rückgrat der Mobilität in Deutschland
260 wird, darf sich der Bund als Eigentümer des größten Bahnunternehmens nicht länger aus der
261 Entwicklung des Bahnverkehrs heraushalten. Es fehlt eine Zukunftskonzeption für den
262 Schienenverkehr in Deutschland.

263 Deutschland braucht eine Bahnreform II, die die Interessen der Fahrgäste in den Mittelpunkt
264 stellt. Sie sollte in einer Regierungskommission, die Wissenschaft, Umwelt- und
265 Verbraucherverbänden und Verkehrswirtschaft zusammenführt, vorbereitet werden. Wir Grüne
266 wollen, dass mehr Städte an den Fernverkehr angeschlossen werden. Dies kann z.B. durch ein
267 Fernverkehrs-Sicherstellungsgesetz, wie es der Bundesrat einstimmig fordert, erreicht
268 werden. Wir Grünen wollen den Ausschreibungswettbewerb des Schienenpersonennahverkehrs auf
269 den nicht eigenwirtschaftlich zu erbringenden Fernverkehr ausweiten und das internationale
270 Angebot einschließlich des Nachtzugverkehrs stärken. Eine Bahnreform muss das Netz von den
271 Transportgesellschaften der DB AG sauber trennen und in neutrale staatliche Verantwortung
272 überführen. Nur so können mehr Wettbewerb und mehr Angebot auf der Schiene entstehen.

273 **Bundesnetzplan**

274 Deutschland baut seit Jahrzehnten der Zunahme von Auto- und Lkw-Verkehr hinterher. Jeder
275 neue sogenannte Engpass hat bislang die Planungsabteilungen in den Verwaltungen zum Aus- und
276 Neubau von Straßen animiert. Statt Verkehre zu vermeiden oder zu verlagern, wurden in
277 Deutschland überall Landschaft zubetoniert, immer mehr Lärm und Abgase erzeugt und der
278 Ressourcenverbrauch vermehrt. Weil die Haushalte keine ausgreifenden Autobahnbauten mehr
279 hergeben, setzt die Bundesregierung auf teure ÖPP-Projekte, die vordergründig privates
280 Kapital mobilisieren, am Ende aber nur die Gewinne auf Kosten der Allgemeinheit
281 privatisieren. Sie werden künftige Generationen finanziell erheblich belasten, sind deshalb

282 sozial ungerecht und führen zu einer schleichenden abschnittswisen Privatisierung. Eine
283 Autobahn-AG in der Art, wie sie die Bundesregierung konzipiert, und die Einbindung
284 renditegetriebener Kapitalinteressen in die Infrastrukturentwicklung lehnen wir Grüne
285 entschieden ab.

286 Wir wollen eine Umkehr im bisherigen System der Infrastrukturplanung in Deutschland. Wir
287 unterstützen die Ziele des Weißbuchs Verkehr der EU-Kommission, 30 Prozent des
288 Straßengüterverkehrs bis 2030 und 50 Prozent bis 2050 auf die Schiene bzw. auf den
289 Schiffsverkehr zu verlagern und einen Großteil des Personenverkehrs über mittlere
290 Entfernungen bis 2050 mit der Eisenbahn zu bewältigen. Deswegen ist die Praxis, alle 15
291 Jahre in Bundesverkehrswegeplänen ein Sammelsurium von Einzelprojekten aufzulisten, nicht
292 zukunftsfähig – und schon gar nicht finanzierbar. Auch der Bundesverkehrswegeplan 2015, den
293 Verkehrsminister Dobrindt vorgelegt hat, ist eine Wunschliste mit viel zu vielen Projekten,
294 die weder Natur- und Umweltschutzanforderungen entsprechen noch finanzierbar sein werden.
295 Eine klare Priorisierung zugunsten des klimafreundlichen Schienenverkehrs und einer
296 intelligenten Vernetzung fehlt ebenso wie eine klare Priorisierung bei den
297 Straßenbauprojekten. Wir Grüne fordern stattdessen einen Bundesnetzplan, der Erhalt vor
298 Neubau festschreibt und den Ausbau der Infrastruktur auf zentrale Routen und den
299 Deutschland-Takt konzentriert. Mit dem Deutschland-Takt, einem bundesweit verknüpften
300 Taktfahrplan, verlagern wir mehr Verkehr auf die Schiene, steigern die Verlässlichkeit von
301 Reiseverbindungen und verkürzen die Reisezeiten.

302 **Für fairen Wettbewerb im Verkehrssektor**

303 Der Bahnverkehr braucht faire Bedingungen. Die massive staatliche Subventionierung des
304 Luftverkehrs ist ein ökologischer Blindflug. Die Einführung einer Kerosinsteuer und die
305 Abschaffung der Mehrwertsteuerbefreiung für Auslandsflüge sind überfällig. Es ist ein
306 politisches Steuerungsversagen der Bundesregierung, dass die Betriebskosten für die
307 umweltfreundliche Schiene seit Jahren ansteigen, während sinkende Mautgebühren und
308 Kraftstoffsubventionen immer mehr Lkw-Verkehr erzeugen.

309 Der umweltfreundliche Bahnverkehr wird gegenüber der klimaschädlichen Straße und dem
310 klimaschädlichen Flugverkehr extrem unfair behandelt. Während jede Lokomotive auf jedem
311 Streckenkilometer EU-weit eine in der Höhe unbegrenzte Maut bezahlen muss, sind nur knapp 1%
312 des Straßennetzes mautpflichtig. Die Airlines bekommen in der EU jedes Jahr 30 Mrd. Euro vom
313 Steuerzahler geschenkt, weil sie von der Kerosin- und auf Auslandsflügen von der
314 Mehrwertsteuer befreit sind. All das macht das Fliegen künstlich billig und das Bahnfahren
315 künstlich teuer. Das ist in massivem Maße unökologisch und sozial ungerecht.

316 Wir Grüne fordern „Gleiches Recht für alle!“ Entweder wird bei allen eine Energiesteuer
317 erhoben oder bei niemandem, entweder zahlen alle Mehrwertsteuer oder keiner. Dann hat die
318 umweltfreundliche Schiene eine faire Chance. Die Schweiz zeigt uns, wie es gehen kann. Dort
319 zahlen alle LKW ab 3,5 Tonnen auf allen Straßen eine Maut, die dreimal so hoch ist wie in
320 Deutschland. Deshalb finden dort auch keine Verlagerungen von Autobahnen auf Bundes- und
321 Landstraßen oder von großen auf kleine LKW statt. Wir Grüne wollen die Nutzerfinanzierung
322 ausweiten, in die Maut alle Lkw ab 3,5 t und schrittweise das gesamte Straßennetz der
323 Bundes- und Landesstraßen einbeziehen und den Kombinierten Verkehr stärker. Wir sprechen uns
324 dafür aus, dass auch Fernbusunternehmen ihren Beitrag zur Erhaltung der Infrastruktur
325 leisten und ihren Mitarbeiter*innen gute Arbeitsbedingungen bieten sollen.

H-01 Hebammen

Antragsteller*in: Bundesvorstand

Beschlussdatum: 21.03.2016

Hebammen stärken! Für Vielfalt und Qualität vor, während und nach der Geburt

- 1 BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN stehen an der Seite der Mütter, Familien und Kinder vor, während und
2 nach der Geburt. Wir möchten, dass Frauen und Familien weiterhin frei entscheiden können,
3 wie sie ihr Kind zur Welt bringen. Dafür ist es notwendig, die Hebammen und
4 Geburtshelfer*innen in ihrer verantwortungsvollen Berufsausübung zu stärken. Denn nur ein
5 ausreichendes und qualitätsgesichertes Angebot an Leistungen der Geburtshilfe ebenso wie der
6 Vor- und Nachsorge garantiert Entscheidungsfreiheit für Frauen und Familien.
- 7 Die Anzeichen für einen Mangel an Hebammen und Geburtshelfer*innen häufen sich.
8 Krankenhäuser berichten, sie müssten Kreißsäle schließen – nicht immer aus finanziellen
9 Gründen, sondern auch, weil Hebammen und Geburtshelfer*innen fehlen. Eine Umfrage des
10 Deutschen Hebammenverbandes unter in Kliniken angestellten Hebammen in 2015 hat ergeben,
11 dass sich die Zahl der zu betreuenden Frauen pro Hebamme erhöht hat. Das gefährdet die
12 Qualität in der Versorgung, denn die individuelle Betreuung unter der Geburt kann
13 Interventionen und Komplikationen vermeiden. Mütter und Familien haben außerdem zunehmend
14 Schwierigkeiten, eine Hebamme zur Vor- und Nachsorge und zur Begleitung während der Geburt –
15 insbesondere in dünner besiedelten Regionen – zu finden.
- 16 Der Personalschlüssel für angestellte Hebammen in Krankenhäusern – 118 Geburten pro Hebamme
17 im Jahr bei 780 Minuten pro Geburt für eine Vollzeitstelle – stammt aus dem Jahr 1990.
18 Seitdem hat sich das Aufgabenspektrum verändert. Die Betreuung von Risikoschwangerschaften
19 ist ebenso angestiegen wie die Arbeiten, die zusätzlich zu den Geburtsbetreuungen erledigt
20 werden müssen.
- 21 Ein existenzielles Problem der Hebammen sind die seit Jahren unmäßig steigenden
22 Haftpflichtprämien, die viele Hebammen vor die Frage stellen, ob sie sich ihren Beruf noch
23 leisten können. Die steigenden Prämien werden nachweislich nicht durch mehr Geburtsschäden
24 verursacht, vielmehr sind die steigende Lebenserwartung geschädigter Kinder und immer höhere
25 Schadensersatzansprüche dafür verantwortlich. Diese Entwicklungen sind für die geschädigten
26 Kinder und ihre Familien positiv und wir freuen uns darüber. Gleichwohl muss die prekäre
27 Situation der Hebammen grundsätzlich stabilisiert werden. Dafür reichen die Lösungen der
28 Bundesregierung nicht aus. Der Regressverzicht bei der Haftpflichtversicherung nur für
29 freiberufliche Hebammen ist verfassungsrechtlich bedenklich. Überdies führt er nicht zu
30 einer nennenswerten Senkung der Prämien. Der Sicherstellungszuschlag, den die Kassen für
31 Hebammen mit wenigen Geburten als Ausgleich für die hohen Haftpflichtprämien zahlen, wird
32 nicht verhindern, dass die Prämien jährlich weiter steigen werden.
- 33 Mit dem Sicherstellungszuschlag gekoppelt wurden Ausschlusskriterien für Hausgeburten wie
34 beispielsweise „Überschreitung des Geburtstermins“, die schon länger für Geburtshäuser
35 gelten. Liegt ein solches Ausschlusskriterium vor, übernimmt die Kasse die Kosten für eine
36 Hausgeburt nicht mehr. Grundsätzlich begrüßen wir eine qualitätsgesicherte Geburtshilfe, die
37 auch die Interessen der Kinder mit in den Blick nimmt. Das gilt auch und gerade für
38 Hausgeburten. Aber besonders das Kriterium, dass eine Hausgeburt nicht mehr finanziert wird,
39 wenn der errechnete Geburtstermin überschritten wird, beschränkt das Wahlrecht der Frau und

40 die Entscheidungskompetenz der Hebamme gleichermaßen, ohne durch eine hinreichende Evidenz
41 gesichert zu sein.

42 Hebammengeleitete Geburtshilfe in Kliniken bei normalen Geburtsverläufen und außerklinische
43 Geburtsbegleitung wollen wir erhalten. Auch die Arbeit von Beleghebammen und das Modell des
44 hebammengeleiteten Kreisaales, wo ein Arzt oder eine Ärztin nur im Bedarfsfall hinzu gerufen
45 wird, sind wichtige Bestandteile von Qualität. Studien belegen, dass Gebärende sich wohler
46 fühlen, wenn eine Eins-zu-eins-Betreuung ermöglicht wird bzw. eine individuelle
47 Vertrauensperson sie begleitet.

48 Im Durchschnitt kommt heute jedes dritte Kind in Deutschland per Kaiserschnitt (Sectio) zur
49 Welt. Der rein medizinisch induzierte Kaiserschnitt ist ein Segen. Aber der operative
50 Eingriff kann auch negative Auswirkungen auf die betroffenen Frauen und Kinder haben. Es ist
51 nicht nachzuvollziehen, weshalb in Deutschland die Raten für durch Kaiserschnitt beendete
52 Geburten regional von unter 20 bis über 40% differieren. Die medizinische Entscheidung wird
53 zu oft auch von strukturellen, finanziellen und rechtlichen Gründen überschattet.

54 Wir wollen eine am Wohl der Frauen und Familien orientierte, verantwortungsvolle und
55 qualitätsgesicherte Geburtshilfe. Dazu braucht es gute Arbeitsbedingungen für Hebammen und
56 Geburtshelfer*innen.

57 Wir Grüne fordern:

58 · Der Berufsstand der Hebammen muss abgesichert werden. Die stetig steigenden
59 Haftpflichtprämien stehen dem entgegen. Wir wollen die Prüfung einer Haftpflichtversicherung
60 für alle Gesundheitsberufe, angelehnt an die Prinzipien der Unfallversicherung veranlassen.
61 Damit gehen wir das Problem von Grund auf an, da die Prinzipien der Unfallversicherung, wie
62 bspw. nicht gewinnorientierte Prämien, Versicherungspflicht und Stärkung der
63 Patientensicherheit mit den Anforderungen an eine Berufshaftpflicht für Gesundheitsberufe
64 vereinbar sind.

65 · Ausschlusskriterien für außerklinische Geburten müssen evidenzbasiert sein. Die Ergebnisse
66 der vom GKV-Spitzenverband und dem Deutschen Hebammenverband in Auftrag gegebene Studie zur
67 wissenschaftlichen Überprüfung der Ausschlusskriterien müssen in den Kriterienkatalog
68 aufgenommen werden. Die Evidenz ist besonders beim Ausschlusskriterium „Überschreiten des
69 Geburtstermins“ mehr als fraglich. Bis die Studienergebnisse vorliegen, dürfen die
70 Krankenkassen die Finanzierung einer Hausgeburt bei einem Überschreiten des Geburtstermins
71 nicht verweigern. Die Wünsche der Versicherten sind bei der Entscheidungsfindung ebenso
72 einzubeziehen wie die berufliche Pflicht der Hebamme, dafür zu sorgen, dass ein Arzt oder
73 eine Ärztin hinzugezogen wird, wenn Regelwidrigkeiten oder Risikofaktoren erkannt werden.

74 · eine regelmäßige Bestandsaufnahme der geburtshilflichen Versorgung in Deutschland
75 vorzunehmen, die auf einer einheitlichen Bemessungsbasis auch die Anzahl der angestellten
76 und freiberuflichen in der Geburtshilfe sowie in der Vor- und Nachsorge tätigen Hebammen
77 erfasst. Auf der Basis dieser Bestandsaufnahme sollen Empfehlungen zur Verbesserung und zur
78 Gewährung einer flächendeckenden und qualitätsgesicherten Versorgung mit geburtshilflichen
79 Leistungen abgegeben werden.

80 · Anreize zu entwickeln, damit Hebammen und Geburtshelfer*innen auch in unterversorgten
81 Regionen tätig sind, insbesondere auch im Bereich der Vor- und Nachsorge. In Zukunft muss es
82 auf der Basis regelmäßiger Berichte über die Entwicklung in der Geburtshilfe eine Steuerung
83 geben, die sicherstellt, dass werdende Eltern die notwendige und von ihnen gewünschte
84 Begleitung und Versorgung erhalten.

85 · Die Entwicklung eines verbindlichen, bundeseinheitlichen Personalbemessungsinstrumentes für
86 angestellte Hebammen in Geburtskliniken, die den aktuellen, tatsächlichen Arbeitsaufwand

87 angemessen darstellt und die Förderung hebammengeleiteter Kreißsäle.

88 · Zur Senkung der Kaiserschnitttrate ein Anreizsystem für Kliniken zu entwickeln, das zur
89 Vermeidung unnötiger operativer Entbindungen beiträgt. Daran sind alle Akteure zu
90 beteiligen.

91 BÜNDNIS 90 /DIE GRÜNEN wollen Vielfalt und Qualität in der Begleitung und Betreuung von
92 werdenden Müttern, Familien und der Kinder erhalten und den Beruf der Hebamme strukturell
93 aufwerten. Dazu werden wir die notwendigen Maßnahmen diskutieren und voranbringen.

V-01 Verschiedenes

Antragsteller*in: Malte Spitz (Parteirat)

„Datenschutz ist der neue Umweltschutz“

1 „Datenschutz ist der neue Umweltschutz“

2 Informationelle Selbstbestimmung ist ein Grundrecht und essentiell, um die Privatsphäre und
3 die Entfaltung jedes Menschen zu schützen und zu ermöglichen. Trotzdem wird gerade aus
4 Reihen der Bundesregierung immer wieder der Datenschutz offen in Frage gestellt und ein
5 vermeintlicher Gegensatz von Datenschutz und wirtschaftlicher Entwicklung konstruiert. Zudem
6 wird der Schutz persönlicher Daten als Hemmnis einer guten Sicherheitspolitik dargestellt.

7 Dies erleben wir gerade dieser Tage. Das Schema ist ein altbekanntes: Ein terroristischer
8 Anschlag wird genutzt, um an der Sicherheitsschraube zu drehen und unseren Rechtsstaat
9 konstituierende Freiheitsrechte offen in Frage zu stellen. Wenn der für den Schutz unserer
10 Verfassung zuständige Minister zu Protokoll gibt, dass Datenschutz schön sei, aber in
11 Krisenzeiten und darüber hinaus Sicherheit Vorrang habe, offenbart dies ein krudes
12 Rechtsstaatsverständnis, dem wir uns als Grüne entschlossen entgegenstellen.

13 Wer, um von eigenen Versäumnissen der letzten Monate abzulenken, Freiheits- und Grundrechte
14 wie den Datenschutz offen in Frage stellt, hat nicht ansatzweise verstanden, worum es den
15 Terrorist*innen geht, nämlich darum, unsere Gesellschaft zu spalten und die Freiheit und
16 Offenheit unserer Demokratien anzugreifen. Die Antwort auf Hass und Terror kann und darf
17 daher niemals Demokratieabbau und Krieg, sondern nur noch mehr Rechtsstaatlichkeit,
18 Entschlossenheit, Freiheit und Toleranz sein.

19 Der Datenschutz - in der digitalen Realität unserer von Algorithmen zunehmend geprägten
20 Gesellschaft ein noch essentielleres Freiheitsrecht denn je - schützt den/die EinzelneN vor
21 unternehmerischer und staatlicher Ausspähung. Ein Hindernis für eine effektive
22 Sicherheitspolitik ist er, zumindest in demokratischen Rechtsstaaten, nicht. Stattdessen
23 stellen verlässliche und hohe, einheitliche Datenschutzstandards die Voraussetzung für eine
24 gute und akzeptierte Arbeit von Polizei und Sicherheitsbehörden dar. Es ist nötig, endlich
25 die zielgerichtete Verfolgung von Terrorverdächtigen zu verbessern und dafür mehr Personal
26 bereitzustellen.

27 Die Bundesregierung hat noch immer nicht erkannt, dass anlasslose Datensammlungen, erhoben
28 etwas im Rahmen von Vorratsdatenspeicherungen, durch Bankdatenabgleiche oder durch
29 Flugpassagierüberwachungen, nicht dazu geführt haben, die Sicherheit vor Anschlägen zu
30 erhöhen, im Gegenteil: Die Suche nach der Nadel im Heuhaufen, das ist eine bittere Erfahrung
31 aus den Anschlägen von Paris und Brüssel, wird für die Ermittler*innen immer schwieriger,
32 die Lage in einem Meer aus Information immer unübersichtlicher.

33 Längst haben höchste Gerichte dieser Praxis präventiver, unserer Rechtsordnung fremder,
34 anlassloser Datenspeicherungen mit Hinweis auf deren Unvereinbarkeit mit geltenden
35 Grundrechten eine klare Absage erteilt. So ist die Rechtsprechung längst zu einem Korrektiv
36 einer grundrechtsgefährdenden weil oft unverhältnismäßig agierenden Gesetzgebung der Großen
37 Koalition geworden. Dabei wäre es ihre originäre Aufgabe, den Grundrechtsschutz zu
38 gewährleisten und angesichts der massiven Bedrohungen der informationellen Selbstbestimmung
39 rechtliche Sicherungsmechanismen wie beispielsweise den Art. 10 GG auszubauen. Dies würde

40 nicht nur zu einem höheren Grundrechtsschutz der Bürger*Innen, sondern auch zu mehr Daten-
41 und Rechtssicherheit für die Unternehmen führen.

42 **Datenschutz made in Germany**

43 Datenschutz und wirtschaftlicher Erfolg sind keineswegs Gegensätze. Datenschutz und
44 Datensicherheit sind für die große Mehrheit der Unternehmen vielmehr von essentieller
45 Bedeutung und eine Zukunftschance für hiesige Unternehmen, die auf ein großes Know-How von
46 IT-Sicherheitslösungen made in Germany zurückgreifen können. Mit Ausnahme der wenigen
47 internationalen Akteure, die mit unseren Daten unvorstellbar viel Geld verdienen, wird das
48 Fehlen von Rechtssicherheit und Standards ganz überwiegend als Hemmnis der wirtschaftlichen
49 Entwicklung wahrgenommen.

50 Mehr noch: Datenschutz und Datensicherheit können eine, das haben die letzten Monate
51 eindrucksvoll gezeigt, sehr erfolgsversprechende Wirtschaftsstrategie sein. Selbst große US-
52 Konzerne haben zuletzt die marktstrategische Bedeutung von IT-Sicherheit und dem Schutz
53 persönlicher Daten erkannt. Sie verlegen ihre Rechenzentren auf den Europäischen Kontinent
54 und wehren sich öffentlichkeitswirksam gegen die staatliche angeordnete Entschlüsselung von
55 Mobiltelefonen in den USA. Der Grund ist sehr einfach: Vertrauen ist nicht nur gut für die
56 Akzeptanz neuer, digitaler Angebote, sondern auch gut für Geschäfte. Dieses Vertrauen
57 besteht in den USA aufgrund der Enthüllungen Snowdens und Verpflichtungen aufgrund von
58 intransparenten Entscheidungen von Geheimgerichten nicht mehr. In Deutschland gehören
59 durchgehende Ende-zu-Ende-Verschlüsselung noch immer nicht zum Standard bei großen IT-
60 Projekten. Hierfür haben wir uns als Grüne immer wieder eingesetzt und auf die Bedeutung
61 vertraulicher Kommunikation hingewiesen. Einige Unternehmen haben die Bedeutung sicherer
62 Verschlüsselungslösungen mittlerweile, anders als die Bundesregierung, erkannt und werben
63 offensiv mit einer „Cloud made in Germany“. Diese Beispiele zeigen, dass wir in unserem
64 Ringen nach mehr Datenschutz und Datensicherheit immer mehr Verbündete haben. Noch wichtiger
65 ist die Erkenntnis, dass Deutschland und Europa tatsächlich relevante Standards setzen und
66 diese zukünftig hoffentlich auch durchsetzen können. Wir sollten daher Datenschutz und
67 Datensicherheit zu einem Markenkern unseres Wirtschaftsstandorts machen. Hierfür bedarf es
68 neben einer Stärkung bestehender Aufsichtsstrukturen, einer größeren Unterstützung der
69 wichtigen Arbeit der Verbraucherzentralen auch der Unabhängigkeit des noch immer dem
70 Bundesinnenministerium unterstellten Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik.

71 Zudem brauchen wir eine anpackende Umsetzung der EU-Datenschutzreform in bundesdeutsches
72 Recht samt Nutzung bestehender Gestaltungsspielräume, beispielweise bezüglich eines
73 effektiven Beschäftigtendatenschutzes. Hier liegt eine wahre Mammutaufgabe vor uns. Genauso
74 müssen wir bestehende wettbewerbs-, kartell- und fusionsrechtliche Regelungen dahingehend
75 weiterentwickeln, dass zukünftig die Rolle monopolartiger Anbieter mit extrem hohen
76 Datenkonzentrationen stärker berücksichtigt wird.

77 Wir treten weiterhin für hohe Datenschutzstandards beim Datenaustausch mit Drittstaaten ein,
78 die auch tatsächlich als Rechte ausgestaltet sind. Unser Verständnis des Datenschutzes als
79 Grundrecht muss auch in diesen Abkommen zum Ausdruck kommen. Das hat zuletzt der Europäische
80 Gerichtshof in seinem Urteil zum „Safe Harbor“-Abkommen unmissverständlich klargemacht. Das
81 Urteil war nicht nur wie bereits zuvor das Urteil zur EU-Vorratsdatenspeicherungs-Richtlinie
82 eine weitere wichtige Grundsatzentscheidung. Das Urteil war auch eine schallende Ohrfeige
83 für die Bundesregierung, die, trotz des Umstandes, dass wir immer wieder vor genau dieser
84 Entwicklung gewarnt haben, bis zuletzt an dem klar rechtswidrigen Abkommen festgehalten hat.
85 Die nach dem Urteil des höchsten europäischen Gerichts entstandene Rechtssicherheit geht
86 somit voll auf ihr Konto. Sollte das nun vorgelegte „Privacy Shield“ erneut vom EuGH
87 kassiert werden, hat sie die erneut entstehende Rechtsunsicherheit zu verantworten.

88 **Mit Datenschutz schwarze Zahlen schreiben**

89 Schon jetzt werden von europäischen Unternehmen mit Soft- und Hardware basierter
90 Sicherheitstechnik Milliarden umgesetzt. Diese Technik dient auch dem Schutz der Daten der
91 Verbraucher*innen und Verbraucher bei der Verwendung vernetzter Geräte und wird in diesem
92 Sinne beworben. Wir sind überzeugt, dass wie bei den Umwelttechnologien auch Produkte, die
93 Datenschutz und Datensicherheit in besonderer Weise gewährleisten, Exportschlager sein
94 können. Das bedeutet, dass wir den Mittelstand in punkto IT-Sicherheit voranbringen und
95 damit zukunftsfähig machen müssen. Auch Startups, die bewusst in entsprechende Lösungen
96 investieren, müssen sehr viel stärker unterstützt werden als bisher.

97 Wir wollen die rechtlichen Rahmenbedingungen so gestalten, dass Verbraucher*Innen in die
98 Lage versetzt werden, bewusste Kaufentscheidungen zu treffen und so datenschutzkonforme und
99 -sichere Produkte auszuwählen. Hierfür ist es von Nöten, mehr Transparenz, beispielsweise
100 bezüglich eingesetzter Algorithmen, zu schaffen. Angelehnt an die Energieeffizienzklassen
101 von Haushaltsgeräten soll eine entsprechende Klassifizierung oder auch Zertifizierung für
102 vernetzte Haushaltsgeräte, Fahrzeuge etc. eingeführt werden.

103 Das Recht auf Verschlüsselung sowie ein Recht auf Anonymisierung ohne Hintertüren muss
104 dauerhaft gesichert und ausgebaut werden. Diese Standortvorteile gegenüber USA gilt es zu
105 bewahren und festzuschreiben, auch und gerade gegenüber staatlichen Stellen. Klare
106 Zugriffsbeschränkungen deutscher Nachrichtendienste sind zwingend eindeutig zu definieren
107 und effektiv zu kontrollieren. Wir setzen uns zudem für eine verfassungsrechtliche Einhegung
108 der Befugnisse der Dienste sowie eine komplette Neuaufstellung der Aufsicht
109 geheimdienstlicher Tätigkeit ein.

110 Wir halten zudem ein staatlich finanziertes Programm zur Beratung bei der IT-Sicherheit für
111 kleinere und mittlere Unternehmen (KMUs) für notwendig. Auch hier bieten die Erfahrungen des
112 Umweltschutzes mit der Energieberatung gute Anknüpfungspunkte für die weitere Ausgestaltung.
113 Sicherheitsberatung in die Fläche zu bringen, erhöht nicht nur den Schutz für die
114 Unternehmen, sondern schützt vor allem die Daten der Millionen Kund*Innen, die bei diesen
115 Unternehmen vorliegen. Mit diesem dezentralen Netz an IT-Sicherheitsberater*Innen kann auch
116 eine erste Aufklärung über Digitalisierung, Automatisierung und Vernetzung in den KMUs
117 stattfinden, und damit das notwendige Umdenken und Überdenken anstoßen.

118 **Datenschutz sichert die Ressource Freiheit**

119 Neben einer lebenslang vermittelten Medienkompetenz, sind Datensouveränität und
120 Datensicherheit heute wesentliche Bedingungen für ein freies und selbstbestimmtes Leben. Je
121 mehr der Staat oder Unternehmen über mich wissen, desto unfreier werde ich. Ich verhalte
122 mich anders, wenn ich weiß, dass ich beobachtet werde und Spuren hinterlasse, über die ich
123 keine Kontrolle mehr habe. In einer solchen Situation passen wir uns alle an. Die Schere im
124 Kopf entsteht. Das ist Gift für die Demokratie. Freiheitliche Gesellschaften brauchen
125 Freiräume, in den sich die Bürger*Innen unbeobachtet ausprobieren und entfalten können. Es
126 ist nicht nur für jeden schön, auch Geheimnisse haben zu können - für bestimmte Gruppen wie
127 Journalist*Innen, Ärzt*Innen, Rechtsanwält*Innen und Seelsorger*Innen ist es sogar
128 essentiell. Eine geschützte Kommunikation muss daher nicht nur Ihnen zwingend ermöglicht und
129 ausgebaut werden.

130 Der Staat und einige Unternehmen betreiben daher mit ihrer Datensammelwut Raubbau an der
131 Ressource Freiheit. Und wie beim Umweltschutz können wir Fehlentwicklungen im Nachhinein
132 nicht oder nur mit sehr viel größeren Aufwand reparieren. Der „Point-of-no-return“, die
133 digitale 2-Grad-Grenze naht: Denn wenn meine Daten erst einmal in den Datenbanken großer
134 Unternehmen und (fremder) Staaten gespeichert, gerastert und zu höchst aussagekräftigen
135 Profilen verknüpft sind, haben wir die Kontrolle hierüber bereits verloren. Daher müssen wir
136 jetzt handeln und den immer weiter ausufernden Datensammlungen und einer weitreichenden
137 Spionage klare rechtliche Grenzen setzen. Die Politik darf den technischen Möglichkeiten und

138 den durch sie entstehenden Gefahren für den Grundrechtsschutz nicht länger hinterherlaufen,
139 sondern muss die Digitalisierung und den Schutz privater Kommunikation und
140 Geschäftsgeheimnissen als vordringliche Herausforderung annehmen.

141 Als Bürgerrechtspartei liegt es auch in der besonderen Verantwortung der Grünen, die
142 Bedeutung eines innovativen Datenschutzes als Grundlage für ein selbstbestimmtes Leben auch
143 und gerade in der digitalen Welt immer wieder zu betonen.

144 **Grundrechte in der digitalen Welt stärken**

145 Wie nötig aber auch der Ausbau bestehender Mechanismen zum Schutz vor unternehmerischer und
146 geheimdienstlicher Ausspähung ist, halten uns anhaltende Datenskandale, IT-Angriffe auf den
147 Deutschen Bundestag und andere Institutionen und nicht zuletzt die anhaltenden Enthüllungen
148 des Whistleblowers Edward Snowden vor Augen.

149 Der Datenschutz ist es, der einem totalitären Anspruch datensammelnder Unternehmen und
150 Geheimdienste einen Riegel vorschiebt und verhindert, dass auch der letzte Teil unserer
151 Privatsphäre verdatet wird. Er verhindert, dass unser aller Leben bis in den letzten Winkel
152 überwacht, gerastert und profiliert wird. Längst geht es nicht mehr um einzelne Datensätze,
153 sondern um die Zusammenführung und systematische Analyse aller vorhandenen Daten und
154 Informationen. Aktuell befinden sich diese Daten oftmals noch verteilt in unterschiedlichen
155 Datenbanken rund um den Globus. Immer öfter werden sie jedoch von Unternehmen verknüpft und
156 gerastert. Und staatliche Stellen, das ist die Erkenntnis nach gut zwei Jahren Aufklärung im
157 Untersuchungsausschuss des Bundestags zur geheimdienstlichen Praxis von NSA und BND,
158 verschaffen sich auf legalem oder illegalem Weg Zugriff auf sie.

159 Die skizzierten technologischen Entwicklungen werden uns absehbar auch die kommenden
160 Jahrzehnte begleiten. Die digitalen Datenmengen, die wir produzieren, verdoppeln sich in
161 immer kürzeren Intervallen. Und mit ihnen steigen auch die Begehrlichkeiten, an diese
162 Datenberge heranzukommen, sie zu vermarkten, zu rastern, zu Profilen zu verknüpfen und uns
163 alle in ein digitales Kastensystem einzusortieren, das im offenen und klaren Widerspruch zu
164 bestehenden Solidarsystemen steht.

165 Als Grüne werden wir nicht müde auf diese Gefahren für die informationelle Selbstbestimmung
166 der Menschen hinzuweisen. Wir werden nicht müde, die Bundesregierung aufzufordern, sich,
167 statt den Datenschutz in Frage zu stellen, auch endlich an den für die digitale Gesellschaft
168 so wichtigen Fragestellungen angemessen zu beteiligen.

169 Auch die Bundesregierung muss sich fragen, ob bestimmte Geschäftsmodelle mit der
170 Menschenwürde vereinbar sind, und ob es nicht Grenzen der Überwachung und Ausforschung, und
171 der Algorithmisierung ganzer Lebensbereiche geben muss. Darüber, ob man monopolartige
172 Anbieter und Plattformen mit extremen Datenanhäufungen nicht zwingen muss, ihre Algorithmen
173 ganz oder teilweise offenzulegen, damit Aufsichtsbehörden zumindest eine gewisse Vorstellung
174 davon bekommen können, welche Daten nach welchen Kriterien zu Profilen verknüpft an Dritte
175 weiterverkauft werden und ob das bestehende Wettbewerbs- und Kartellrecht nicht angesichts
176 extremer Datenanhäufungen bei wenigen großen Unternehmen angepasst und fit für das digitale
177 Zeitalter gemacht werden muss.

178 Bislang ist der Druck auf die Bundesregierung, sich Überwachung und Ausforschung
179 entgegenzustellen, nicht sonderlich groß. Das wird sich jedoch ändern: Die tatsächlichen
180 Auswirkungen der derzeit stattfindenden, allumfassenden Vermessung unseres Lebens werden
181 viele Menschen erst später spüren, dann aber in voller Härte: Aufgrund der falschen Wohnlage
182 oder Freunde werden sie keine Kredite und keine Versicherungen mehr bekommen. Ihnen wird die
183 Einreise in Länder verwehrt werden, weil ein Analyseprogramm die Ironie, die in einem
184 privaten Online-Chat verwendet wurde, nicht erkannt und sie als potentielle Gefährder

185 charakterisiert hat, und sie werden erleben, wie ihr eigenes Auto vor Gericht gegen sie
186 aussagt.

187 Die Bundesregierung beschäftigt sich mit all diesen Fragen bislang nicht, weil sie weiß,
188 dass sie selbst höchst ambivalent agiert: Unternehmen verpflichtet man im Rahmen der
189 anlasslosen Vorratsdatenspeicherung, die sich gegen 80 Millionen Bürger*innen richtet, neue
190 Datenberge mit hoch sensiblen Kommunikationsverbindungsdaten anzuhäufen.

191 Während man Deutschland zum „Verschlüsselungsstandort Nummer eins“ auf der Welt machen will,
192 sinniert man gleichzeitig über das Verbauen von permanenten Hintertüren in Hard- und
193 Software, die immer auch Kriminellen offenstehen und betätigt sich als Hehler von
194 Sicherheitslücken auf dem Schwarzmarkt. Hierdurch gefährdet man die IT-Sicherheit und die
195 Privatheit von Kommunikation massiv. Sämtliche unserer Vorschläge, beispielsweise
196 durchgehende Ende-zu-Ende-Verschlüsselungen in alle IT-Großprojekte einzuziehen, hat die
197 Bundesregierung bislang stets abgelehnt. Das rächt sich heute, in Zeiten, in denen
198 entsprechende Angebote echte Exportschlager wären.

199 Obwohl bis heute der verfassungskonforme Einsatz von in privateste Lebensbereiche
200 vordringenden „Staatstrojaner“ zur Infiltrierung computertechnischer Systeme nicht
201 nachgewiesen werden konnte, hält die Bundesregierung an diesem grundrechtlich hoch
202 umstrittenen Instrument fest und greift noch immer auf das Know-How höchst zweifelhafter
203 Firmen zurück, die eine Prüfung der Verfassungskonformität durch Einblick in den Quellcode
204 der Software mit Hinweis auf Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse verwehren und ihre mit
205 deutschem Steuergeld gebaute Technik - durch das Verrücken eines Kommas im Quellcode
206 aufgetunt - in aller Despotenhände dieser Welt exportieren und dabei helfen, oppositionellen
207 Protest im Keim zu ersticken und Menschen in Folterkeller zu verbringen.

208 Der sich aus dem Grundgesetz abzuleitenden Verpflichtung, unsere digitale Infrastrukturen
209 und private Kommunikation effektiv zu schützen, kommt die Bundesregierung bis heute nicht
210 nach. Bei der EU-Datenschutzreform hat sie eine unrühmliche Rolle gespielt und die so
211 wichtige Reform, die einen Meilenstein für den Grundrechtsschutz von mehr als 500 Millionen
212 Europäer*Innen darstellt, über Jahre ausgebremst und auch hier grundlegende, unseren
213 Rechtsstaat konstituierende Datenschutzprinzipien wiederholt offen in Frage gestellt.

214 Wichtige Verbündete für uns sind und bleiben die Datenschutzbeauftragten der Länder und des
215 Bundes sowie die Verbraucherschutzverbände. Sie nehmen auch schon jetzt eine hervorgehobene
216 und wichtige Rolle im Datenschutz ein. Eine weitere auch institutionelle Stärkung, so dass
217 jede oder jeder Datenschutzbeauftragte weisungsfrei die eigenen Aufgaben erfüllen kann, ist
218 unser Ziel. Wie Grüne stellen sicher, dass die Datenschutzbeauftragten ihrer Rolle auch
219 gerecht werden können. Das ist gerade etwa mit Blick auf die von der EU geschlossenen
220 Abkommen zum Datenaustausch bisher nicht der Fall. Wir fordern daher, den
221 Datenschutzaufsichtsbehörden von Bund und Ländern entsprechend den Vorgaben aus dem Urteil
222 des EuGH vom 6. Oktober 2015 ein normiertes Klagerecht einzuräumen.

223 **Transparenz ausbauen und Hass und Hetze bekämpfen**

224 Wir wollen die Chancen der Digitalisierung für die Gesellschaft und die staatlichen Prozesse
225 noch besser nutzen, unsere Demokratie vitalisieren, das Verhältnis von Bürger*innen und Staat
226 reformieren und die Legitimität politischer Entscheidungen erhöhen.

227 Ein besonders positives Beispiel sind die Transparenzgesetze einiger Bundesländer, die die
228 Verwaltung verpflichten, eine Vielzahl von Dokumenten und Daten kostenfrei und online zur
229 Verfügung zu stellen. Hier sind insbesondere Hamburg und Rheinland-Pfalz derzeit an der
230 Spitze. Private Daten werden in dem Verfahren geschützt, in dem das Informationsregister
231 grundsätzlich keine personenbezogenen Daten enthalten darf. Ein Transparenzgesetz in diesem
232 Sinne stärkt die demokratische Teilhabe und das Vertrauen in staatliche

233 Entscheidungsprozesse. Wir wollen nicht nur auf Bundesebene ein umfassendes
234 Transparenzgesetz, sondern auch in den Bundesländern, in denen es solche Gesetze bislang
235 noch nicht gibt und ermutigen alle, daran aktiv mitzuwirken.

236 Die Pläne des Staates gehen häufig über die bloße Bereitstellung von Informationen hinaus.
237 Viele Verwaltungsangebote sollen zunehmend online erfolgen. Auch Wirtschaft, Verkehrssysteme
238 sowie Bildungsnetzwerke sollen weiter digitalisiert werden. Die enormen
239 Entwicklungspotentiale wollen wir nutzen. Allerdings sind Datenschutz und Datensicherheit
240 notwendige Voraussetzung für Vertrauen in diese neuen digitalen Angebote. Nur dann werden
241 die Bürger*Innen die Vorteile der Digitalisierung langfristig annehmen und entsprechende
242 Angebote unbeschwert nutzen. Das bedeutet, Verfahren und Geschäftsprozesse müssen von Beginn
243 an so konzipiert, strategisch angeleitet, umgesetzt und praktiziert werden, dass sie der
244 informationellen Selbstbestimmung und der Vertraulichkeit und Integrität
245 informationstechnischer Systeme Rechnung tragen. Prinzipien des Datenschutzes, der
246 Informationsfreiheit und -sicherheit wie etwa der Gesetzesvorbehalt, die Erforderlichkeit,
247 die Datenerhebung beim Betroffenen, Privacy by Design und Default, die Zweckbindung der
248 Daten, Datenvermeidung und -sparsamkeit, Schutzbedarfsfeststellung und Risikoanalyse sowie
249 Datensicherheit durch technische und organisatorische Maßnahmen sind zwingend zu
250 berücksichtigen. Die zunehmende Verdattung unseres Alltagslebens führt dazu, dass
251 umfassendste Datenprofile über uns alle entstehen, die Datensouveränität ist daher zu
252 stärken und der Trend der allumfassenden Verdattung und Algorithmisierung muss mit Konzepten
253 der Risikorelevanz und entsprechenden Schutz- und Nicht-Verarbeitungsvorgeben dieser Daten
254 einhergehen.

255 Anders als es auf den ersten Blick erscheint, erweitert das Internet nicht nur meine
256 Möglichkeiten, mich selbstbestimmt zu entwickeln. Teilweise ist das Gegenteil der Fall.
257 Immer mehr Unternehmen nehmen für sich in Anspruch, vor mir zu wissen, was ich demnächst
258 kaufen werde, wo ich meinen Urlaub verbringen möchte oder in wen ich mich verlieben könnte.
259 Algorithmen filtern die unzähligen Angebote für mich heraus. Das ist vielleicht bequem, aber
260 nicht unbedingt gut für unsere Gesellschaft. Wir müssen Gefahren durch eine intransparente
261 Beeinflussung des Willensbildungsprozesses durch Hyper Targeting und Big Nudging erkennen,
262 um darauf auch angemessen reagieren zu können. Dies gilt insbesondere für Werbung im Rahmen
263 von Wahlkämpfen. Wir Grüne lehnen es ab, einzelne Wählerinnen und Wähler durch die
264 Ausnutzung von Datenprofilen so genau zu beeinflussen, um auf einen Kern unserer Demokratie,
265 die freie Wahl, massiven Einfluss zu nehmen. Politisches Targeting gehört reguliert und wir
266 rufen die anderen Parteien dazu auf, unserer Nichtnutzung zu folgen.

267 Doch nicht nur die Nutzung und Ausnutzung von Daten über uns beeinflussen unser Handeln,
268 unsere Kommunikation und soziales Zusammenleben. Wir erleben, wie im digitalen Diskurs eine
269 Verrohung stattfinden, engagierte Menschen, ganz egal ob Feminist*innen, Politiker*innen,
270 Ehrenamtliche, Journalist*innen oder Menschen mit Migrationshintergrund werden immer
271 häufiger angefeindet, beleidigt und bedroht. Die Hoffnung, dass durch das Internet eine neue
272 Debattenkultur und die Möglichkeiten des freien Wissenszugangs zu mehr Toleranz und
273 Solidarität führen, wurde leider nicht erfüllt. Stattdessen entstehen derzeit abgeschottete
274 Räume der selbstreferentiellen Meinungs austausches. Hate Speech und Hasspropaganda stellen
275 eine Bedrohung für unsere offene Gesellschaft dar. Einschüchterungen und Straftaten, müssen
276 mit allen rechtsstaatlichen Mitteln verfolgt werden. Der Ausweitung der privaten
277 Rechtsdurchsetzung widersprechen wir, stattdessen braucht es einen Ausbau der Kapazitäten
278 bei Polizei und Staatsanwaltschaften in diesem Bereich, einfachere Wege solche Inhalte zu
279 melden und anzuzeigen und eine Bundesregierung die es nicht länger verpasst,
280 milliardenschwere Unternehmen an ihre gesellschaftliche und rechtliche Verpflichtung zu
281 erinnern, entsprechende Inhalte konsequent zu überprüfen, zu löschen und an die
282 Strafverfolgungsbehörden weiterzuleiten.

283 Aktuell beobachten wir, dass die Zahl rechtsextremer Straftaten zunimmt – erschütternde
284 Beispiele sind Brandanschläge auf Flüchtlingsunterkünfte und gewaltsame Übergriffe mit
285 fremdenfeindlichem Hintergrund. Und die Radikalisierung im Internet spielt dabei eine
286 gewichtige Rolle. Mit allen rechtsstaatlichen Mitteln muss der Staat rechten Terror,
287 alltäglichen Rassismus und institutionell verankerten Rassismus bekämpfen. Dazu zählt
288 selbstverständlich auch das Strafrecht. Strafbarkeitslücken bei dem Verbreiten und Verwenden
289 von Propagandamitteln und Kennzeichen verfassungswidriger Organisationen bei Handlungen im
290 Ausland sind zu schließen und unter Strafe zu stellen. Zudem ist eine stärkere
291 Berücksichtigung menschenverachtender Beweggründe bei der Strafzumessung gesetzlich zu
292 verankern.

293 Dieser Antrag ist in Zusammenarbeit von Till Steffen, Konstantin von Notz, Jan Philipp
294 Albrecht und Malte Spitz entstanden.

Begründung

erfolgt mündlich

Unterstützer*innen

Eka von Kalben (Schleswig-Holstein); Yvonne Paul (BAGen); Irene Mihalic (NRW)