

1 **Antrag Nr. W 1**

Antragskommission:

2
3
4 **Antragssteller:** Bezirksvorstand

Annahme

5
6
7
8 Der Bezirksparteitag möge beschließen:

9
10
11
12 **Stärkung der Häfen und der Arbeitsplätze in den**
13 **Häfen**

14
15 Der Norden Deutschlands braucht die Einigkeit der
16 Küstenländer. Das gilt sowohl für die
17 Straßenprojekte (A 1, A 31, A 22), die rückwärtigen
18 Eisenbahnverbindungen, das
19 Binnenwasserstraßennetz, wie auch für die sich
20 abzeichnende Wettbewerbssituation im Bereich der
21 europäischen Häfen. Die maritime Wirtschaft ist für
22 die SPD eine nationale Kernaufgabe.

23
24 Das Wirtschaftsleben im Nordwesten
25 Niedersachsens hängt in großem Maße von den
26 Aktivitäten in den Häfen, auf den Werften und den
27 Zuliefererbetrieben ab.

28 Auf den Werften arbeiten rund 6.000 Menschen,
29 dazu gibt es rund die gleiche Anzahl in den
30 Zuliefererbetrieben.

31 Auf allen Wegen der Im- und Exportströme müssen
32 unsere Häfen eine komplette Palette der
33 Seehafenlogistik bieten und im Rahmen der
34 maritimen Verbundwirtschaft innerhalb Europas
35 gerüstet sein, die auf den bedeutenden Routen
36 eingesetzten Containerschiffe aufnehmen zu
37 können.

38 Über 90 % des deutschen Handels werden über die
39 Häfen abgewickelt und die Containerkapazität in
40 deutschen Häfen wird sich voraussichtlich in den
41 nächsten 15 Jahren verdoppeln. Eine wirtschaftlich
42 starke Exportnation braucht starke, leistungsfähige
43 Häfen.

44
45 Vor diesem Hintergrund ist die Entscheidung der
46 damaligen SPD-Landesregierung unter
47 Ministerpräsident Sigmar Gabriel zukunftsweisend
48 und richtig, gemeinsam mit dem Bundesland
49 Bremen den Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven zu
50 bauen.

51 Das schnelle Wachstum z.B. der Federverkehre
52 erfordert, dass auch die Häfen im Bezirk Weser-
53 Ems innerhalb der wettbewerbsintensiven
54 Nordrange ihre Positionierung in diesem
55 Marktsegment verstärken müssen.
56 Für die Seehäfen gehört zur Sicherung der Ausbau
57 der leistungsfähigen Umschlagmöglichkeiten und
58 auch eine Anpassung der Infrastruktur an
59 Binnenschifffahrt, Bahn, Straße und Flughäfen.

60
61 Deshalb wird die Landesregierung aufgefordert, die
62 Mittel für den Straßenbau, die öffentliche
63 Infrastruktur und die Wirtschaftsfördermittel nicht zu
64 streichen, sondern zu erhöhen und sich ihrer
65 Verantwortung für den Nordwesten zu bekennen.

66
67 Dazu gehört auch der leistungsfähige Ausbau der
68 Wasserwege auf der Mittelweser, damit die
69 Seehäfen endlich konkurrenzfähig an die großen
70 Wasserstraßenkreuze von West nach Ost
71 angebunden werden. Ebenfalls dringend notwendig
72 ist die Stärkung der „Ems-Achse“ durch
73 Ertüchtigung des Dortmund-Ems-Kanals für
74 moderne Binnenmotorschiffe.

75
76 Die SPD begrüßt ausdrücklich die Initiative der EU,
77 die Wasserwege stärker als Transportwege zu
78 nutzen, um die Verkehre im Bereich von „Short-Sea-
79 Shipping“ in den europäischen Küstengewässern
80 auszubauen.

81 Das bringt Verkehre mit Wertschöpfung in die
82 Häfen, wobei sich die Häfen immer mehr zu
83 Distributions- und Logistikzentren entwickeln. Damit
84 werden anspruchsvolle zukunftssichere
85 Arbeitsplätze geschaffen.

86
87 Die SPD begrüßt die klare Position der
88 Bundesregierung zum sogenannten „Port Package“.
89 Schrankenlose Privatisierung und die Gefahr der
90 Zerschlagung gewachsener wirtschaftlicher
91 Strukturen in den niedersächsischen Häfen
92 gefährden die Strukturen und die qualifizierten
93 Arbeitsplätze in unseren Häfen.

94
95 Durch die Fertigstellung des Wesertunnels sind die
96 Hinterlandanbindungen der Wirtschaftszentren
97 zwischen Jade und Ems gestärkt worden. Um
98 allerdings konkurrenzfähig zu sein, ist es
99 unerlässlich, dass endlich der Bau der
100 Küstenautobahn (A 22) als vordringliche

101 Maßnahme in den Bundesverkehrswegeplan
102 aufgenommen wird.

103
104 Überfällig ist ebenso die Fertigstellung des Ausbaus
105 der A 1 zwischen den Anschlüssen Ahlhorn und
106 Osnabrück.

107
108 Für die SPD erscheint es auch notwendig, die
109 Bahnreform dort auf den Prüfstand zu stellen, wo
110 ihre Ziele nicht erreicht wurden. Das gilt sowohl für
111 den Güter- wie auch den Personenverkehr.

112
113 Die maritime Verbundwirtschaft ist wegen des
114 steigenden Bedarfs eine Notwendigkeit aus
115 ökonomischer, arbeitsmarktpolitischer und
116 ökologischer Sicht.

117
118 Sowohl die Bundes-, als auch die Landesregierung
119 müssen sicherstellen, dass die niedersächsischen
120 Seehäfen wegen der Konkurrenzsituation
121 insbesondere zu den ARA-Häfen (Amsterdam,
122 Rotterdam, Antwerpen) auf weite Sicht am Markt
123 des Containerumschlags teilhaben und dass durch
124 ein Hafenkonzept für alle Küstenländer
125 Deutschlands Position im Bereich der maritimen
126 Wirtschaft gestärkt wird.

127

128

129 **Weiterleitung an:**
130 Landesparteitag

1 **Antrag Nr. W 2**
2
3
4

5 **Antragsteller:** Bezirksvorstand
6
7
8

9 Der Bezirksparteitag möge beschließen:
10

11 **Wiedereinführung eines branchenbezogenen**
12 **Saisonarbeiterstatus nach Hartz III**
13

14 Der SPD-Bezirksparteitag spricht sich für die
15 Wiedereinführung eines branchenbezogenen
16 Saisonarbeiterstatus nach Hartz III für die
17 Tourismusregionen Niedersachsens aus.
18

19 Die SPD Bundestagsfraktion wird gebeten, für
20 Tätigkeiten im Hotel- und Gaststättengewerbe, die
21 saisonbedingt anfallen, über eine Gesetzesinitiative
22 die Anwartschaftszeiten auf unter 12 Monate zu
23 verkürzen, damit in diesem Fall ein Bezug von
24 Arbeitslosengeld möglich wird. Gleichzeitig ist es
25 sinnvoll für saisonbedingte Branchen, wie das Hotel-
26 und Gaststättengewerbe, die Rahmenfrist in der
27 Anwartschaften gesammelt werden können, wieder
28 von 24 Monate auf 36 Monate zu verlängern.
29
30

31 **Begründung:**
32

33 Mit dem dritten Gesetz für moderne Dienstleistung
34 am Arbeitsmarkt (Hartz III), das am 1. Januar 2004
35 in Kraft getreten ist, wurden die Voraussetzungen
36 für den Bezug von Arbeitslosengeld für
37 Saisonarbeitnehmer neu geregelt: **Die Rahmenfrist**
38 **in der Anwartschaften gesammelt werden**
39 **können, wurde von 36 Monate auf 24 Monate**
40 **verkürzt; gleichzeitig ist die bisher bestehende**
41 **Sonderregelung für Saisonkräfte mit einer**
42 **verkürzten Anwartschaft von 6 Monaten bzw. 8**
43 **Monaten entfallen. Damit gilt auch für**
44 **Saisonarbeiter nun die Anwartschaftszeit von 12**
45 **Monaten, die dann zum Bezug von**
46 **Arbeitslosengeld für die Dauer von 6 Monaten.**
47 **berechtigt.**
48

49 Von dieser Regelung sind insbesondere die
50 Saisonkräfte in den touristischen Destinationen
51 betroffen, allen voran die Nordsee. Das ließe sich im

Antragskommission:

Als Material an den
Bezirksvorstand

52 Übrigen auch an anderen Schwerpunkten wie Harz
53 oder Ostsee oder bayrischer Wald ebenfalls
54 nachvollziehen. An der Nordseeküste und auf den
55 Ostfriesischen Inseln unterliegt der Tourismus
56 besonders stark den saisonalen Schwankungen. Die
57 Saison beginnt Ostern und endet nach den
58 Herbstferien. Anders als in vielen anderen
59 Urlaubsregionen , wie z.B. dem Harz, gibt es an den
60 Küsten nur eine Sommersaison. Durch die
61 derzeitige Ferienzeitreglung wurde die Hauptsaison
62 zudem drastisch verkürzt. Die Saison dauert selten
63 länger als sechs Monate.

64
65 Die Statistik belegt dies deutlich: Im November sind
66 die Arbeitslosenzahlen in den Agenturbezirken
67 entlang der Nordsee sprunghaft nach oben
68 geschneit, in Emden sogar um 13 %.

69
70 Gerade im Hotel- und Gaststättengewerbe an der
71 Küste und vor allem auf den Inseln ist eine für den
72 Arbeitgeber und Arbeitnehmer wünschenswerte
73 ganzjährige Beschäftigung schwierig. Für den
74 Arbeitgeber ist die stets erneute Suche nach
75 qualifiziertem Fachpersonal zu Saisonbeginn zeit-
76 und kostenaufwendig, den Arbeitnehmern bleibt in
77 den nachfrageschwachen Monaten oft nur die
78 Arbeitslosigkeit.

79
80 Die Einführung eines Kurzarbeitergeldes für
81 Saisonkräfte würde die Attraktivität der Gastberufe
82 erhöhen und die Gewinnung von Nachwuchskräften
83 erleichtern. Die Qualität der Serviceleistungen
84 würde davon ebenfalls profitieren und der regionale
85 Arbeitsmarkt könnte deutlicher entlastet werden.

86
87 Die Alternative bedeutet die Zahlung von
88 Arbeitslosengeld für die Fälle von saisonbedingter
89 Arbeitslosigkeit, wo entsprechende Anwartschaften
90 bestehen. Sie belastet die Bundesagentur für Arbeit.

91
92 Die Einführung eines besonderen saisonalen
93 Kurzarbeitergeldes würde dagegen die ganzjährige
94 Beschäftigung in diesen Branchen zum Nutzen aller
95 Beteiligten fördern.

96
97 Eine Alternative zum Kurzarbeitergeld ist auch die
98 Einführung eines Winterausfallgeldes, wie es auch
99 in der Baubranche mit Erfolg zur Vermeidung von
100 Entlassungen aus witterungsbedingten Gründen
101 eingesetzt wird.

102

103 **Weiterleitung an:**
104

1 **Antrag Nr. W 3**

2

3

4

5 **Antragsteller:** Bezirksvorstand

6

7

8

9 Der Bezirksparteitag möge beschließen:

10

11

12 **Verkehrspolitik in Nordwest-Niedersachsen**

13

14 Der Wirtschaftsraum Weser-Ems lebt von einer
15 guten Infrastruktur. Dazu gehören leistungsfähige
16 Verkehrswege. Die wirtschaftliche Entwicklung an
17 der 2004 fertiggestellten A31 stellt dies eindrucksvoll
18 unter Beweis. Die SPD sieht dabei die
19 Landesregierung in einer besonderen Pflicht.

20

21 **1. Schienenverkehr:**

22

23 Die SPD Weser-Ems setzt weiter auf die Schiene.
24 Die Landesregierung muss den Wettbewerb im
25 SPNV weiter fördern. Die Deutsche Bahn muss ihre
26 Investitionsbereitschaft deutlich steigern und
27 Bundesmittel umgehend investiv einsetzen. Die
28 Landesregierung muss den Erhalt sämtlicher
29 Nahverkehrsstrecken sicherstellen und die
30 Reaktivierung stillgelegter Abschnitte prüfen. Die
31 Mittel für das bereits von der SPD-geführten
32 Landesregierung aufgelegte Programm „Zeit für
33 Bahnhöfe“ ist deutlich aufzustocken, um den SPNV
34 in seiner Attraktivität und damit auch in seiner
35 Rentabilität zu steigern. Angesichts steigender
36 Preise für Benzin und Diesel ist die Förderung des
37 SPNV auch ökologisch geboten.

38

39

40 **2. Landesstraßen/Bundesstraßen:**

41

42 Die Landesregierung darf die in ihrer Verantwortung
43 stehenden Straßen nicht weiter verkommen lassen.
44 Die dramatische Kürzung des Landesstraßenetats
45 um 15 Mio. Euro ist eine Gefährdung der
46 Infrastruktur des Landes und bedroht die
47 Wettbewerbsfähigkeit Niedersachsens und damit
48 bestehende Arbeitsplätze. Die SPD-
49 Landtagsfraktion wird gebeten, sich dafür
50 einzusetzen, dass die Mittel für den Ausbau und die

51 Unterhaltung von Landesstraßen wieder auf das
52 Niveau der SPD-Landesregierung angehoben wird.

53
54 Die Planungsmittel für den Neubau von
55 Bundesstraßen und Bundesautobahnen sind so zu
56 steigern, dass die vom Bund bereitgestellten Mittel
57 schnellstmöglich verbaut werden können. Die
58 Realisierung von Bundesfernstraßen darf nicht
59 durch zu geringe Planungsmittel des Landes
60 verzögert werden.

61

62

63 **3. Maut:**

64

65 Die SPD Weser-Ems begrüßt den erfolgreichen
66 Start der Lkw-Maut, die sich nach
67 Anfangsschwierigkeiten als ein innovatives System
68 der streckenbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr
69 für den Schwerlastverkehr erwiesen hat.

70

71 Die Landesregierung hat sich dafür einzusetzen,

72

73 – bereits als Ausweichstrecken ausgemachte
74 Bundesstraßen, die häufig parallel zu
75 Bundesautobahnen verlaufen, umgehend an das
76 Bundesverkehrsministerium zu melden und auf die
77 Einführung der Mautpflicht zu drängen,

78

79 – nach bayerischem Vorbild
80 Verkehrsuntersuchungen auf die weiteren
81 potenziellen Ausweichrouten auszuweiten, um bei
82 der Bundesregierung darauf hinwirken zu können,
83 die Mautpflicht ab 2006 auf diese Strecken
84 auszudehnen,

85

86 – bei der Bundesregierung auf verstärkte Kontrollen
87 bei den mautpflichtigen Lkw und auf höhere
88 Bußgelder bei Mautverstößen hinzuwirken, um
89 Wettbewerbsverzerrungen zugunsten von
90 Mautsündern zu verhindern.

91

92 Die SPD lehnt die Einführung einer generellen Pkw-
93 Maut auf Bundesfernstraßen strikt ab. Weiter lehnt
94 sie die Pläne der Landesregierung, durch eine
95 Bundesratsinitiative das
96 Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz zu
97 ändern, um damit die Maut auch für Pkw
98 einzuführen, ab.

99

100

101 **Jade-Weser-Port und Hinterlandanbindung**

102

103 Die SPD bekennt sich zum Projekt Tiefwasserhafen
104 Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven. Dieses wichtige
105 Projekt ist für die Gesamtregion Weser-Ems,
106 Bremen und Hamburg von zentraler Bedeutung. Wie
107 die Verkehrsinfrastruktur für die EXPO in Hannover
108 und Bremerhaven bis zum Jahre 2000, muss jetzt
109 das Verkehrsnetz für den Jade-Weser-Port
110 Schwerpunkt der niedersächsischen Wirtschaft- und
111 Verkehrspolitik werden.

112

113 Die SPD-Landtagsfraktion wird gebeten, die
114 Landesregierung aufzufordern,

115

116 1. eine zügige Planung der Küstenautobahn A 22
117 durch die Bereitstellung der notwendigen
118 Planungsmittel voranzutreiben,

119

120 2. den sechsspurigen Ausbau der A 1, der so
121 genannte Hansalinie von Bremen bis Osnabrück
122 zu fördern und zu beschleunigen,

123

124 3. die Optimierung der vorhandenen
125 Verkehrssysteme (Straße und Schiene) in den
126 Räumen
127 zwischen Wilhelmshaven, Oldenburg und dem Land
128 Bremen so voranzutreiben, dass bei Inbetriebnahme
129 des Jade-Weser-Ports eine leistungsfähige
130 Verkehrsanbindung sichergestellt
131 ist und gleichzeitig die Belastungen der
132 Wohnbevölkerung minimiert werden. Das beinhaltet
133 auch die Beseitigung von verkehrlichen Engpässen
134 im Oldenburger und Bremer Bereich, die
135 bessere Sicherung und einen verbesserten
136 Lärmschutz an den optimierten Verkehrsstrassen
137 und nötigenfalls die Prüfung einer alternativen
138 Streckenführung des Schienenverkehrs.

139

140

141 **Binnenwasserstraßen**

142

143 Unsere Hafenstandorte sind auf leistungsfähige
144 Binnenwasserstraßen angewiesen. Die SPD Weser-
145 Ems fordert deshalb den weiteren Ausbau der
146 Mittelweser für Großmotorgüterschiffe. Ebenso ist
147 der Dortmund-Ems-Kanal bis zum Hafen Emden für
148 moderne Binnenschiffe auszubauen. Die
149 Binnenschifffahrt ist und bleibt ökonomisch und
150 ökologisch für die SPD sinnvoll und notwendig, um

151 den sich entwickelnden Wirtschaftsraum „Ems-
152 Achse“ weiter zu entwickeln.

153

154 ÖPNV

155

156 Die SPD Weser-Ems fordert von der
157 Landesregierung den vollständigen Erhalt der
158 Regionalisierungsmittel für den SPNV. Die
159 Zweckentfremdung der Mittel in Höhe von 87
160 Millionen Euro für den Schülerverkehr wird
161 abgelehnt. Die Kosten des Schülerverkehr hat das
162 Land gemäß § 45a Personenbeförderungsgesetz
163 aus den eigenen Mitteln zu erbringen. Die
164 Zweckentfremdung der Bundesmittel schafft für den
165 Bund einen Vorwand, diesen Mittel zu kürzen.

166

167 Das im Jahre 2004 ausgesetzte und 2005 nur mit
168 deutlich reduzierten Mitteln wieder aufgenommene
169 Omnibusbeschaffungsprogramm muss im nächsten
170 Jahr unbedingt mit dem ursprünglichen
171 Finanzansatz fortgeführt werden. Eine Streichung
172 des Omnibusbeschaffungsprogramm würde zu einer
173 Gefährdung der Schulwegsicherheit und zu einer
174 Schwächung und Existenzbedrohung der
175 Beförderungsbetriebe im ländlichen Raum führen.

176

177 4. Luftverkehr:

178

179 Es ist Aufgabe der Landesregierung, ein tragfähiges
180 Luftverkehrskonzept für ganz Niedersachsen zu
181 entwickeln, in dem sowohl die beiden großen
182 niedersächsischen Flughäfen ihr langfristiges
183 Entwicklungspotenzial gemeinsam ausbauen
184 können, als auch umliegende Flughäfen
185 Berücksichtigung finden. Das Entstehen von
186 langfristig nicht wettbewerbsfähigen
187 Kleinstflughäfen, die überwiegend auf Low-Cost-
188 Carrier setzen, ist zu vermeiden.

189

190 Hierbei sind die beiden Flughafengesellschaften und
191 die Nachbarländer Bremen, Hamburg,
192 Hessen und Nordrhein-Westfalen von Anfang an mit
193 einzubinden. Ziel muss es sein, Niedersachsen als
194 Luftfahrtstandort langfristig auszubauen und im
195 Wettbewerb gegen deutsche und europäische
196 Konkurrenz zu stärken.

197

198 Bereits heute ist absehbar, dass der private und
199 gewerbliche Flugverkehr in den nächsten
200 Jahrzehnten massiv ansteigen wird. Es ist daher
201 sinnvoll, schon heute ein Konzept zu erarbeiten, mit

202 dem die wirtschaftlichen Potenziale, aber auch die
203 Belastungen für die Anwohner auf die
204 verschiedenen Standorte verteilt werden.
205 Der Flughafen Münster/Osnabrück stellt eine
206 wichtige Ergänzung der luftverkehrlichen
207 Erschließung des westlichen Landesteils dar. In die
208 konzeptionelle Planung des Landes ist der
209 Flughafen Münster/Osnabrück mit seiner
210 besonderen Bedeutung für den Bereich West-
211 Niedersachsen mit einzubeziehen. Die SPD-
212 Landtagsfraktion wird gebeten, die
213 Niedersächsische Landesregierung aufzufordern,
214 den Weiter-Ausbau des Flughafens und die
215 Verbesserung der Verkehrsanbindung durch
216 Gespräche mit den Anteilseignern und der
217 Landesregierung von NRW zu unterstützen.

218

219

220 **Weiterleitung an:**

221 SPD-Landesparteitag

222 SPD-Landtagsfraktion

223 SPD-Bundestagsfraktion

1 **Antrag Nr. W 4**

Antragskommission:

Annahme

2
3
4
5 **Antragsteller: Unterbezirk Wittmund**

6
7
8
9 Der Bezirksparteitag möge beschließen:

10
11
12 Die Bundesregierung wird aufgefordert, bei der
13 Diskussion um die Lehrstellenmisere nicht auf den
14 mit den Arbeitgebern ausgehandelten Kompromiss
15 zu beharren und attraktive, neue Sofort-
16 Programme zu schaffen.

17
18
19 **Begründung:**

20
21 Die Lehrstellenmisere nimmt kein Ende. Auch nach
22 dem ausgehandelten Kompromiss von Arbeitgebern
23 und Bundesregierung, der vor etwa einem halben
24 Jahr die Einführung der Ausbildungsplatzumlage
25 zum Opfer fiel, zeichnet sich keine wirkliche
26 Besserung der Lehrstellensituation ab.

27 Zwar sei die Zahl neu abgeschlossener
28 Ausbildungsverträge um rund 15 000 – nach einem
29 Verlust von über 50 000 Lehrstellen in den
30 vorangegangenen drei Jahren –erstmal wieder
31 gestiegen, das Verhältnis von Angebot und
32 Nachfrage hat sich dennoch weiter verschlechtert.
33 Ursache ist zum einen die wachsende
34 Bewerberzahl, vor allem derjenigen, die schon in
35 den vergangenen Jahren keine Lehrstelle hatten
36 finden können. So fehlten laut DGB Schätzungen
37 140 000 Plätze im vergangenen Ausbildungsjahr.

38 Weniger als die Hälfte der Bewerber sei 2004 in ein
39 betriebliches Ausbildungsverhältnis vermittelt
40 worden.

41 Weiterhin besteht das Problem der vorzeitigen
42 Abbrecher. Die Zahl dieser liegt mit 22 Prozent -
43 mehr als jeder fünfte – sehr hoch und zeigt deutlich,
44 dass sich auch die Qualität der Ausbildung
45 verbessert hat.

46 Wir fordern in diesem Rahmen von der
47 Bundesregierung ein deutliches Zeichen an die
48 Jugendlichen ohne Perspektive. Dazu schlagen wir
49 neben einem Sofort-Programm für die Schaffung
50 neuer Lehrstellen auch eine deutlichere

51 Verpflichtung der Wirtschaft für die Ausbildung
52 junger Menschen vor.

53

54

55 **Weiterleitung an:**

56 SPD-Bundestagsfraktion

57

58

59

60

61

Antragskommission:

Ablehnung

1 **Antrag Nr. W 5**

2

3

4

5 **Antragsteller: UB Oldenburg-Stadt**

6

7

8

9 Der Bezirksparteitag möge beschließen:

10

11 Die Kommunalvertreter in den Aufsichtsgremien der
12 Energieversorger haben darauf zu achten und zu
13 dringen, dass geplante Preiserhöhungen für Erdgas
14 und Elektrizität **vorher** von den Geschäftsleitungen
15 ausführlich begründet und erläutert werden und den
16 Verbraucher nur in Höhe der tatsächlichen
17 Kostensteigerungen belasten.

18

19 Energiepreiserhöhungen bedeuten für die
20 Kommunen, privaten Haushalte und Unternehmen
21 enorme Ausgabensteigerungen. Da das Angebot
22 von einem Gebietsmonopolunternehmen kommt, ist
23 ein Ausweichen auf andere Anbieter so gut wie
24 unmöglich. Preiserhöhungen sind daher sorgsam
25 abzuwägen und auf gestiegene Kosten für die
26 Energieerzeugung und –verteilung zu begrenzen.

27

28 Der Gaspreis hat sich in Zukunft ausschließlich an
29 den Kosten des Erdgaseinkaufs und des
30 Transportes sowie an der Verteilung sowie der
31 Nachfrage zu richten. Eine Anbindung an den Preis
32 des Rohöls hat mit den Kosten für das Erdgas nichts
33 zu tun.

34

35

36 **Begründung:**

37

38 Erfolgt mündlich

39

40 **Weiterleitung an:**

1 **Antrag Nr. W 6**

2

3

4

5 **Antragsteller: AfA-Bezirksvorstand Weser-Ems**

6

7

8

9 Der Bezirksparteitag möge beschließen:

10

11 ABM-Kräfte müssen wie tarifliche Arbeitnehmer
12 bezahlt werden.

13 Die SPD-geführte Bundesregierung wird aufgefor-
14 dert dafür zu sorgen, dass die entsprechenden
15 gesetzlichen Bestimmungen in diesem Sinne ge-
16 ändert werden.

17

18 **Begründung:**

19 Die Forderung „Gleicher Lohn für gleiche Arbeit!“
20 ist auch in Zeiten von Globalisierung und um sich
21 greifenden, leider zu oft erfolgreichen Erpres-
22 sungsversuchen durch die Arbeitgeberverbände
23 immer noch ein Zeichen für soziale Gerechtigkeit.
24 Der SPD stände es gut zu Gesicht, ihr Profil auch
25 auf diesem Gebiet wieder ein wenig schärfer zu
26 gestalten.

27 Schluss mit dem Lohndumping auf Kosten der Ar-
28 beitnehmer!

29

30 **Weiterleitung an:**

31

Antragskommission:

1 **Antrag Nr. W 7**

2

3

4

5 **Antragsteller: AfA-Bezirksvorstand Weser-Ems**

6

7

8

9 Der Bezirksparteitag möge beschließen:

10

11 **Antrag Geschwindigkeitsbegrenzung**

12

13 Die Bundesregierung wird aufgefordert, eine Ände-
14 rung des Geschwindigkeitsbegrenzung auf BAB
15 herbeizuführen und die Höchstgeschwindigkeit auf
16 130 km/h festzulegen.

17

18

19 **Begründung:**

20

21 Im Hinblick auf die Endlichkeit der Energiereserven
22 soll die Höchstgeschwindigkeit auf Bundesauto-
23 bahnen auf 130 km/h begrenzt werden. Deutsch-
24 land ist eines der letzten Länder, in denen es dies-
25 bezüglich noch keine allgemeine Regelung gibt.

26

27

28

29 **Weiterleitung an:**

30 Bundesparteitag

Antragskommission:

Ablehnung

1 **Antrag Nr. W 8**

Antragskommission:

Erledigt durch W 11

2
3
4
5 **Antragssteller: UB Vechta**

6
7
8
9 Der SPD-Bezirksparteitag möge beschließen:

10
11 Der SPD-Bezirksparteitag fordert die SPD und die
12 SPD-Bundestagsfraktion auf, ein Konzept für Min-
13 destlöhne zu entwickeln. Das Konzept soll noch
14 im Jahr 2005 als Gesetzentwurf vorgelegt und
15 zum 1. Januar 2006 in Kraft treten.

16 Das Konzept soll tariflichen Mindestlöhnen mit all-
17 gemeinverbindlichem Charakter Vorrang einräu-
18 men. Dort, wo Tarifparteien keine Mindestlöhne
19 vereinbaren, soll ein gesetzlicher Mindestlohn
20 greifen.

21
22 **Begründung:**

23 Die Einführung von Mindestlöhnen soll dem wach-
24 senden Trend nach Vollzeitarbeit zu Minijoblöhnen
25 und der Konkurrenz von ausländischen, zu Billig-
26 löhnen tätigen Arbeitnehmern entgegenwirken.

27 Seit geraumer Zeit ist eine deutliche Zunahme von
28 gering entlohnten Arbeitskräften zu beobachten, de-
29 ren Stundenlöhne zum Teil unter 5,- Euro liegen.
30 Zugleich hat sich ein politisches Klima entwickelt, in
31 dem große Unternehmen selbst bei guten Gewin-
32 nen mit der Drohung der Verlagerung von Arbeits-
33 plätzen drastische Lohnkürzungen durchsetzen.

34 Nicht nur in der Bauwirtschaft, auch in anderen
35 Branchen wie beispielsweise der Lebensmittelpro-
36 duktion, werden außerdem in großer Zahl hiesige
37 Arbeitskräfte durch solche aus Billiglohnländern
38 verdrängt.

39 Diesem Trend, der sich in Zukunft noch verstärken
40 wird, kann nur durch die Einführung von Mindest-
41 löhnen entgegengewirkt werden.

42 Mindestlöhne im vorgenannten Sinne stellen keinen
43 Eingriff in die Tarifautonomie dar. Denn den Tarif-
44 vertragsparteien soll durch das von uns geforderte
45 Konzept die Möglichkeit gegeben werden, Mindest-
46 löhne selbst festzulegen. Nur wo dies nicht erfolgt,
47 sollen – wie bei anderen Tarifregelungen (z.B. Ur-

48 laub, Kündigungsfristen, Arbeitszeiten) – staatlich
49 festgelegte Mindestlöhne gelten.
50 Auch ist darauf hinzuweisen, dass in einer Reihe
51 anderer EU-Mitgliedsstaaten Mindestlöhne beste-
52 hen.

53

54 **Weiterleitung an:**

1 **Antrag Nr. W 9**

2

3

4

5 **Antragsteller: Jusos Bezirk Weser-Ems**

6

7

8

9 Der Bezirkparteitag möge beschließen:

10

11 **Reaktivierung von Eisenbahnstrecken und**
12 **Bahnhöfen**

13

14 *Die SPD Weser-Ems setzt sich für die Reaktivierung*
15 *stillgelegter Bahnhöfe und Eisenbahnstrecken in*
16 *Weser-Ems ein. Vorrangig sind hierbei die*
17 *Wiederherstellung der SPNV-Anbindung in Nordhorn*
18 *und Aurich und Westerstede, sowie die Einrichtung*
19 *zusätzlicher Haltepunkte in Oldenburg.*

20

21

22 **Begründung:**

23

24 Bis in die 80er Jahre hat die Deutsche Bundesbahn
25 ihr Streckennetz in der Fläche stark ausgedünnt und
26 auch an noch bestehenden Strecken zahlreiche
27 Bahnhöfe geschlossen, deren Unrentabilität aber
28 meist im unattraktiven Zugangebot begründet lag.

29 Angesichts vielerorts verstopfter Straßen ist es aber
30 nicht mehr einzusehen, warum Züge in Orten mit
31 mehreren tausend Einwohnern mit großem
32 Fahrgastpotential durchfahren sollen. Ebenso wenig
33 ist einzusehen, wieso allein in Weser-Ems über 200
34 Kilometer Eisenbahnstrecken ungenutzt vor sich hin
35 rosten sollen, obwohl sie mit einem attraktiven
36 Angebot in den meisten Fällen zu einer erheblichen
37 Reduzierung des parallelen Straßenverkehrs
38 beitragen könnten, was die Umwelt entlastet und die
39 Lebensqualität erhöht.

40 Nordhorn ist mit über 50.000 Einwohnern die größte
41 deutsche Stadt ohne Bahnhof, obwohl mitten durch
42 die Stadt eine im Güterverkehr genutzte
43 Eisenbahnstrecke von Bad Bentheim in die
44 Niederlande verläuft. Ein moderner Taktverkehr
45 zumindest zwischen Nordhorn und Bad Bentheim,
46 wo u.a. Anschluss an den Fernverkehr besteht,
47 könnte pro Tag mehrere tausend Reisende von der
48 Straße auf die Schiene bringen.

49 Gleiches gilt für die stillgelegte Bahnstrecke von
50 Emden nach Aurich. Zwischen beiden Städten
51 pendeln täglich Tausende Menschen, viele davon

Antragskommission:

Ablehnung

52 zum Emdener Volkswagenwerk. Mindestens stündliche
53 Fahrten mit neuen Dieseltriebwagen und kurzen
54 Haltestellenabständen könnten auch hier für eine
55 deutliche Entlastung der parallelen Bundesstraßen
56 um weit mehr als 1.000 Autos pro Tag sorgen.
57 Dringlich ist auch die Einrichtung weiterer
58 Haltepunkte in Oldenburg, wo 165.000 Einwohnern
59 nur ein einziger Bahnhof zur Verfügung steht.
60 Obwohl Eisenbahnstrecken beispielsweise dicht an
61 der Universität und mitten durch die großen
62 Wohnviertel im Norden und Süden der Stadt
63 vorbeiführen, hält hier seit vielen Jahren kein Zug
64 mehr, so dass, um mit dem Zug zu fahren, erst
65 umständlich der Bus zum Hauptbahnhof genommen
66 werden muss. Ein attraktiver SPNV sieht anders aus.
67 Andere Städte ähnlicher Größe, wie Rostock,
68 verfügen sogar über eine S-Bahn.
69 Darüber hinaus gibt es viele größere Orte, die direkt
70 an Eisenbahnstrecken liegen, aber nicht bedient
71 werden wie Ihrhove, Apen, Alfhausen oder
72 Kirchhammelwarden. Hier besteht ebenfalls
73 Handlungsbedarf.
74 Während andere Bundesländer wie Baden-
75 Württemberg oder Nordrhein-Westfalen in den
76 letzten Jahren den Schienenverkehr massiv
77 ausgebaut haben, schläft die niedersächsische
78 Landesregierung weiter und lässt viele Möglichkeiten
79 ungenutzt. Hier gilt es, Druck zu machen und die
80 Landesregierung endlich aus ihrem
81 Dornröschenschlaf aufzuwecken.

82

83 **Weiterleitung an:**

1 **Antrag Nr. W 10**

2

3

4

5 **Antragssteller:** Bezirksvorstand

6

7

8

9 Der Bezirksparteitag möge beschließen:

10

11 **Arbeitsmarktpolitik**

12

13 Das Hauptziel sozialdemokratischer Arbeitsmarktpolitik muss die Bekämpfung der Massenarbeitslosigkeit bei Erhalt und Weiterentwicklung unserer sozialen Wirtschaftsordnung sein.

16 Voraussetzungen hierfür sind

17

18

19

20

19 **1. eine wirksame Arbeitsmarktpolitik**

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

32

33

34

35

36

37

38

39

40

41

42

43

44

45

46

47

48

49

Wir benötigen

- ein beschäftigungspolitisches Gesamtkonzept,

das auf die Ausweitung der Investitionstätigkeit setzt und den Mittelstand durch finanzielle Förderprogramme unterstützt. Ein erster Schritt könnte ein kommunales Investitionsprogramm sein. Gerade im kommunalen Bereich gibt es einen großen Instandhaltungs- und Modernisierungsbedarf.

- eine Weiterentwicklung bei Hartz IV

Die Verschiebung der Kürzung der Bezugsdauer beim ALG I um zwei Jahre auf Februar 2008 reicht nicht aus. Ältere Arbeitnehmer haben ohnehin einen erschwerten Zugang zum Arbeitsmarkt und dürfen nicht zusätzlich bestraft werden.

Antragskommission:

Annahme

50 Die Zumutbarkeitskriterien sind zu korrigieren: Arbeit
51 darf nur zumutbar sein, wenn sie nach Tarif oder
52 ortsüblichem Lohn bezahlt wird.

53 Durch 1€-Jobs dürfen keine regulären Arbeitsplätze
54 vernichtet werden. Entsprechende Kontrollmecha-
55 nismen sind zu entwickeln.

56

57 **- keine weitere Beschneidung der beruflichen**
58 **Weiterbildung**

59 Dieser Bereich wurde in den vergangenen Jahren
60 massiv zurückgefahren. Es ist zwingend erforderlich,
61 neben dem „Fordern“ auch das „Fördern“ in der Ar-
62beitsmarktpolitik wörtlich zu nehmen und den Zu-
63gang zu beruflichen Qualifizierungsmaßnahmen wie-
64der zu erleichtern. Unsere Zukunftschancen liegen in
65gut qualifizierten Arbeitnehmerinnen und Arbeitneh-
66mern und innovativen Produkten und Dienstleistun-
67gen.

68

69 **- Vereinbarkeit von Beruf und Familie**

70 Familie und Beruf sind in der heutigen Arbeitswelt für
71 Eltern schwer zu vereinbaren. Leider gibt es noch
72 immer keine ausreichenden Betreuungsangebote für
73 Kinder, die den Eltern die Aufnahme einer Erwerbs-
74tätigkeit erlauben. So werden vor allem Frauen, ins-
75besondere alleinerziehende Frauen, oft vom Ar-
76beitsmarkt ausgeschlossen.

77 Programme für einen flächendeckenden Ausbau der
78 Kinderbetreuung (Krippe/Kindergarten/Kinderhort),
79 Ganztagschule sind zu entwickeln bzw. fortzuführen.
80

81

82 **2. Sicherung der Arbeitnehmerrechte**

83

84 Die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer brauchen
85 verlässliche Arbeitsbedingungen.

86 Dazu gehören

87 **- verlässlicher Kündigungsschutz**

88 Der gesetzliche Kündigungsschutz muss erhalten
89 bleiben. Kündigungsschutz ist kein Einstellhemmnis.
90 Eine weitere Aufweichung würde zu mehr Verunsie-
91cherung in den Betrieben führen. Erfahrungen der
92 Vergangenheit haben gezeigt, dass durch Aufwei-
93chung des Kündigungsschutzes noch nie Arbeits-
94plätze gesichert bzw. geschaffen wurden. Bestehen-
95de Regelungen bei Probezeiten, Befristungen und
96 Leiharbeit bieten den Firmen schon heute ausrei-
97chende Flexibilität.

98

99 **- Erhalt der Tarifautonomie und Flächentarifver-**
100 **träge**

101 Keine Veränderungen der gesetzlichen Grundlagen
102 der Tarifautonomie. Es darf nicht sein, dass Ge-
103 schäftsleitungen Abweichungen vom Tarifvertrag mit
104 Betriebsräten oder einzelnen Beschäftigten vereinba-
105 ren können. Dadurch entsteht ein massiver Druck
106 auf die Belegschaften, z. B. längeren Arbeitszeiten,
107 Lohnsenkungen etc. zuzustimmen.
108 Abweichungen von Vereinbarungen der Flächentarif-
109 vertragsparteien hin zu betrieblichen Bündnissen
110 darf es nicht geben.

111
112 **- Erhalt der Mitbestimmung**

113 Mitbestimmung ist ein wesentlicher Eckpfeiler unse-
114 rer sozialen Wirtschaftsordnung. Mitbestimmung
115 schafft gerade in Krisenzeiten die Voraussetzung für
116 Lösungen, die beiden Seiten gerecht werden – den
117 wirtschaftlichen Interessen der Unternehmen und
118 den Arbeitsplatzinteressen der Belegschaft. Die be-
119 triebliche Mitbestimmung durch das novellierte Be-
120 triebsverfassungsgesetz ist zu erhalten.

121
122 **- Erhalt der Steuerfreiheit für Sonn-, Feiertags-
123 und Nachtzuschläge - Keine Kürzung der Pend-
124 lerpauschale**

125 Diese machen bei vielen Arbeitnehmerinnen und
126 Arbeitnehmern einen bedeutenden Teil ihres Ein-
127 kommens aus.

128 Die Streichungen trafen genau die ArbeitnehmerIn-
129 nen, die auch unbequeme Arbeitszeiten in Kauf neh-
130 men, um sich und ihre Familie zu ernähren.

131 Wer flexible und mobile ArbeitnehmerInnen will,
132 muss diese unterstützen und nicht zusätzlich finan-
133 ziell belasten.

134
135 **-Mindestlohn**

136 Das z. Zt. nur für den Baubereich geltende Arbeit-
137 nehmerentendegesetz ist auf alle Branchen auszu-
138 weiten. Tarifparteien vereinbaren Mindeststandards,
139 die für alle in Deutschland arbeitenden in- und aus-
140 ländischen Firmen gelten und als allgemeinverbind-
141 lich für die Branche festgeschrieben werden. In Be-
142 reichen, in denen es keine Tarifstrukturen gibt, ist ein
143 gesetzlicher Mindestlohn einzuführen.

144 Erfahrungen anderer europäischen Staaten zeigen,
145 dass ein gesetzlicher Mindestlohn weder zu erhebli-
146 chen Beschäftigungseinbrüchen führt noch die Tarif-
147 autonomie beschädigt. Studien haben ergeben, dass
148 ein Mindestlohn gerecht ist, da er für eine gleichmä-
149 ßigere Einkommensverteilung sorgt.

150 Durch die Ausweitung der Mini-Jobs, die Einführung
151 der Ich-AGs, die Verschärfung der Zumutbarkeitskri-

152 terien (Beschäftigung unterhalb der tarif- oder ortsüb-
153 lichen Bezahlung) und die Ausweitung der Arbeitsge-
154 legenheiten (1 € Jobs) nimmt der Niedriglohnsektor
155 stetig zu und erhöht den Druck auf die Entlohnung
156 bestehender Arbeitsplätze. Ein Ende der Lohnspirale
157 nach unten ist nicht absehbar.

158 Eine Ausweitung des Niedriglohnsektors darf es
159 nicht geben. Bereits heute arbeiten 2,5 Millionen
160 Vollzeitbeschäftigte für Armutslöhne, also weniger
161 als die Hälfte des Durchschnittseinkommens.

162 Modelle wie z. B. der Kombilohn entfalten zusätzli-
163 chen Druck auf die Entlohnung bestehender Arbeits-
164 plätze. Betriebe lassen sich ihre Lohnkosten durch
165 den Staat dauerhaft subventionieren. Dies führt zu
166 Missbrauchs- und Mitnahmeeffekten, die unterbun-
167 den werden müssen.

168 Aktuelle Skandale z. B. in der Fleischbranche haben
169 gezeigt, wie trickreich auf EU-Ebene Tarife unterlau-
170 fen werden und illegale Machenschaften um sich
171 greifen. Ein gesetzlicher Mindestlohn könnte ein
172 wirksames Instrument bei der Bekämpfung illegaler
173 Beschäftigung sein.

174 Billiglöhne, Scheinselbstständigkeit und illegale Be-
175 schäftigung schaden Arbeitnehmern und der gesam-
176 ten Wirtschaft. Diese Entwicklung verschärft zusätz-
177 lich die Nachfrageschwäche auf dem Binnenmarkt,
178 die wesentliche Ursache für unser geringes Wirt-
179 schaftswachstum ist.

180

181 **Soziale Sicherheit**

182 Durch die Massenarbeitslosigkeit und die Umwand-
183 lung von sozialversicherungspflichtigen Arbeitsver-
184 hältnissen in Mini- und Midi-Jobs werden immer we-
185 niger Sozialabgaben in die sozialen Sicherungssys-
186 teme gezahlt. Das Verhältnis von Sozialabgaben und
187 Steuern muss daher neu justiert werden.

188 Die gesetzliche Kranken- und Pflegeversicherung
189 soll zu einer gesetzlichen Bürgerversicherung umge-
190 baut werden, in der alle Erwerbstätigen (auch Beam-
191 te und Selbstständige) einzahlen.

192 Bei der Reform der sozialen Sicherungssysteme ist
193 das Solidarprinzip sicherzustellen.

194

195 **Weiterleitung an:**

196 Bundesparteitag

1 **Antrag Nr. W 11**

Antragskommission:

Annahme

2
3
4
5 **Antragssteller: Bezirksvorstand**

6
7
8
9 Der Bezirksparteitag möge beschließen:

10
11 **Mit neuer Energie die Zukunft gewinnen**

12
13 Energie ist ein wesentlicher Bestandteil unserer
14 Wirtschaftskraft. Jetzt und in Zukunft.

15
16 Der weltweite Energiebedarf steigt ständig. Aber die
17 Vorräte an fossilen Energieträgern sind endlich und
18 zu wertvoll als dass wir sie in wenigen Generationen
19 verbrauchen dürfen. Je knapper sie werden, desto
20 teurer werden sie. Zunehmend werden sie
21 umkämpft und können so zur Gefahr für den
22 weltweiten Frieden werden.

23
24 Wir Sozialdemokraten wollen deshalb eine
25 Energiepolitik, bei der die Umweltverträglichkeit
26 gleichrangig neben der Nachhaltigkeit, der
27 Versorgungssicherheit, der Wettbewerbsfähigkeit
28 und der Sozialverträglichkeit steht.

29
30 Nach wie vor wird zuviel Energie verbraucht und
31 nach wie vor ist trotz internationaler Vereinbarungen
32 der Ausstoß an klimaschädlichen CO₂-Emissionen
33 entschieden zu hoch.

34
35 Der Anstieg der Ölpreise in der vergangenen Zeit
36 zeigt: Wir müssen die Abhängigkeit vom Öl und den
37 fossilen Energieträgern reduzieren.

38
39 Dabei dürfen wir nicht den Fehler machen, die
40 Abhängigkeit von anderen Importenergieträgern zu
41 vergrößern.

42
43 Deshalb begrüßen wir ausdrücklich den
44 Atomkonsens, mit dem das Ende der
45 Atomenergienutzung in Deutschland eingeleitet
46 worden ist. Der Atomkonsens ist ein großer Schritt
47 in Richtung nachhaltiger Energieversorgung.

48
49 Wir wollen als rohstoffarmes Land eine
50 zukunftsfähige Energiepolitik, die auf drei Säulen
51 basiert: Energiesparen, weitere Effizienzsteigerung

52 bei der Energieerzeugung und massiver Ausbau der
53 regenerativen Energien.

54
55 Für eine sichere Energieversorgung in der Zukunft
56 müssen wir neue Quellen erschließen und nutzen:
57 erneuerbare Quellen wie Wind, Sonne, Wasser,
58 Geothermie sowie nachwachsende Rohstoffe.

59
60 Wir sind auf einem guten Weg dorthin. Mit dem
61 Erneuerbaren-Energie-Gesetz (EEG) haben wir
62 Sozialdemokraten ein international erfolgreiches und
63 zunehmend nachgeahmtes Instrument zur
64 Förderung der regenerativen Energien geschaffen.

65
66 Schon heute sind die erneuerbaren Energien ein
67 Jobmotor: Mehr als 120.000 Menschen arbeiten
68 bereits in dieser Branche. In naher Zukunft werden
69 es noch deutlich mehr sein.

70
71 Der Einsatz der Windenergie sichert allein in
72 unserer Region Tausende von Arbeitsplätzen. Er
73 sichert die weitere Forschung und Entwicklung in die
74 Windkraft und damit in eine höchst innovative
75 Zukunftstechnologie. Deutschland ist Markt- und
76 Technologieführer in der Windenergie.
77 Windkraftanlagen sind ein deutscher Exportschlager
78 – und Niedersachsen hat dazu viel beigetragen. Das
79 soll auch so bleiben.

80
81 Deshalb fordern wir die Fortsetzung der Förderung
82 der Windenergie. Wir wollen die Erzeugung dieser
83 umweltfreundlichen Energieproduktion weiter
84 steigern. Deshalb unterstützen wir sowohl
85 Repowering – Programme wie auch die Errichtung
86 von Windparks auf dem Meer.

87
88 Die angekündigte energiepolitische Wende der CDU
89 und FDP wäre für unsere Region falsch und
90 schädlich.

91
92 Denn die CDU/CSU/FDP wollen den Ausbau der
93 regenerativen Energien bremsen und die Laufzeit
94 der Atomkraftwerke verlängern.

95
96 Damit setzen sie auch in Zukunft auf die Atomkraft.
97 Energiepolitisch gehen sie den Weg zurück in die
98 Vergangenheit statt konsequent auf zukunftsfähige
99 Energieerzeugung zu setzen.

100
101 Das ist Politik von gestern! Sie schwächt unsere
102 Energiesicherheit, indem sie Deutschland in eine

103 noch stärkere Abhängigkeit von Atomenergie und
104 Erdöl treibt und Tausende von Arbeitsplätzen in der
105 Branche der Zukunftsenergie gefährdet.

106
107 Auch bei der Frage der Endlagerung des
108 hochgefährlichen, für Menschen nicht
109 beherrschbaren, strahlenden Atommülls handeln
110 CDU/CSU/FDP nach den Rezepten der
111 Vergangenheit.

112
113 Das Verhalten des niedersächsischen CDU-
114 Ministerpräsidenten zu Gorleben zeigt dies deutlich.
115 Er handelt damit gegen die Interessen vieler
116 Menschen in unserem Land und verhöhnt die
117 jahrelange intensive Arbeit von Experten. Denn
118 nach wie vor gilt: Es gibt ernsthafte Zweifel an der
119 Eignung von Gorleben als Endlager. Notwendig
120 bleibt eine ernsthafte, intensive und ergebnisoffene
121 Suche nach einem Endlagerstandort.

122
123 Statt japanische Fachleute nach Gorleben zur
124 Besichtigung einzuladen, hätte er besser für
125 deutsche Spitzentechnologien bei der Nutzung von
126 Windkraft, von Solarzellen und zum effizienten
127 Einsatz von Energie werben sollen. Damit hätte er
128 die Umwelt, die deutsche Wirtschaft und die in
129 diesem Bereich Beschäftigten unterstützt!

130
131

132 **Weiterleitung an:**
133 Bundesparteitag

1 **Antrag Nr. W 12**

2
3
4

5 **Antragsteller: Bezirksvorstand**

6
7
8

9 Der Bezirksparteitag möge beschließen:

10

11 **„Tourismus“**

12

13 Der Tourismus als einer der wichtigen
14 Erwerbsquellen in Weser-Ems und in Niedersachsen
15 muss auch in der EU-Förderperiode 2007 bis 2013
16 weiter gestärkt und ausgebaut werden. Die SPD-
17 Bundestagsfraktion und die SPD- Landtagsfraktion
18 werden aufgefordert sicherzustellen, dass die
19 nötigen Ko-Finanzierungsmittel bereitgestellt werden
20 um die entsprechenden Programme umzusetzen
21 und voll ausschöpfen zu können.

22

23 **Begründung:**

24

25 Der Tourismus in Niedersachsen ist ein nachhaltiger
26 Wirtschaftsfaktor. So wurde im Jahr 2004 (Quelle
27 dwif/Sparkassen Nds.) ein Gesamtbruttoumsatz von
28 672 Millionen Euro generiert. Der Tourismus bewirkt
29 Umsätze in einer Vielzahl von Betrieben
30 unterschiedlichster Wirtschaftszweige. Die
31 wirtschaftlichen Impulse des Tourismus gehen also
32 über die eigentliche Beherbergung und Bewirtung
33 des Gastes hinaus.

34

35 Nach dem Ausbau der A31 gilt es weiterhin den
36 stetig wachsenden Anforderungen der Gäste an
37 einen hochwertigen Erholungsurlaub Rechnung zu
38 tragen. Die Kernkompetenzen des Tourismus im
39 Weser-Ems Gebiet, der

40

- 41 - Bade- und Erholungstourismus
- 42 - Rad- Boots- und Reittourismus
- 43 - Landerlebnis (Urlaub auf dem Bauernhof,
44 Bio-Lebensmittel, Direktvermarktung etc.)
- 45 - Kulturtourismus sowie der
- 46 - Naturtourismus

47

48 sind hierbei besonders hervorzuheben und müssen
49 auch zukünftig gehegt und
50 gepflegt werden.

51

52 **Weiterleitung an:**
53