

**A. o. kommunalpolitischer Parteitag**

**Dienstag, 15. Januar 2019, 18.00 Uhr  
Philipp-Scheidemann-Haus**

# ***Unterlagen***



SPD Unterbezirk Kassel-Stadt, Humboldtstr. 8 A, 34117 Kassel

# A. o. kommunalpolitischer Parteitag 2019

## Antrag Nr. K 1

---

Antragsteller: SPD-Ortsverein Wehlheiden

Adressat: SPD Unterbezirk Kassel Stadt  
Kasseler SPD-Stadtverordnete  
SPD-Mitglieder im Kasseler Magistrat

Betrifft: Einführung eines qualifizierten Mietspiegels für die Stadt  
Kassel

angenommen

abgelehnt

überweisen an:

### **Die Mitgliederversammlung möge beschließen:**

SPD-Fraktion und Magistrat der Stadt Kassel setzen sich dafür ein, einen qualifizierten Mietspiegel einzuführen.

### **Begründung:**

Durch einen Mietspiegel können überzogene Mieterhöhungen bzw. Anpassungen eingedämmt werden, da Vermieter auf diesen und nicht etwa nur auf Vergleichsmieten beziehen können, welche sie z.B. aus anderen von ihnen vermieteten Wohnungen erzielen (Vermieter begründen Mieterhöhung damit, dass andere Mieter diese auch zahlen). Weiterhin hat ein qualifizierter Mietspiegel einen weiteren wichtigen Effekt: Bei der Übernahme von Mieten durch das Sozialamt ist es eine Ermessensentscheidung des Sachbearbeiters, ob die Miete für eine Wohnung angemessen ist. Ohne einen verbindlichen Mietspiegel, der zum Vergleich herangezogen werden kann, hat ein betroffener Mieter keine Basis, auf der er einer Entscheidung des Sozialamtes wirksam widersprechen könnte.

# A. o. kommunalpolitischer Parteitag 2019

## Antrag Nr. K 2

---

Antragsteller: SPD-Ortsverein Wehlheiden  
Adressat: SPD Unterbezirk Kassel Stadt  
Kasseler SPD-Stadtverordnete  
SPD-Mitglieder im Kasseler Magistrat  
Betrifft: Den Radverkehr in Kassel voranbringen

angenommen                       abgelehnt                       überweisen an:

### Die Mitgliederversammlung möge beschließen:

Empfänger\*innen: SPD-Vorstand Kassel-Stadt, SPD-Fraktion Kassel, Sozialdemokratische Magistratsmitglieder Kassel, SPD-Landtagsabgeordneter Kassel, SPD-Bundestagsabgeordneter Kassel

Die Kasseler SPD unterstützt die Kernforderungen des Radentscheids und begrüßt das große Engagement der Kasseler Bürger\*innen, die sich für eine bessere Radinfrastruktur eingesetzt haben.

Die im Radentscheid genannten Kernforderungen:

1. Planung nach aktuellem Stand der Technik,
2. Kontinuierliche Führung des Radverkehrs,
3. Sichere und komfortable Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen,
4. Nebenstraßen als komfortable durchgängige Routen,
5. Sichere Nebenstraßen im Umkreis von Schulen und Kindergärten,
6. Sichere Kreuzungen für Fuß- und Radverkehr,
7. Mehr Abstellanlagen für Fahrräder und
8. Kampagnen zur besseren Akzeptanz des Radverkehrs

bestärken die Zielsetzung des bereits beschlossenen Verkehrsentwicklungsplanes und des Radverkehrskonzeptes. Sie sind nach Ansicht der SPD Kassel geeignet, die dringend notwendige Verkehrswende in Kassel voranzubringen.

Ein wichtiger Baustein der Verkehrswende muss es sein, insbesondere die Strecken von bis zu 5 km Länge zukünftig sicher und komfortabel mit dem Fahrrad zu bewältigen. Dies ist ein

erheblicher Schritt, die Klima-Emissionen durch den Verkehr in Kassel zu senken und die Gesundheit der Bevölkerung zu verbessern.

Die Reduktion von Lärm und Schadstoffen ist der SPD Kassel wichtig. Viele Menschen in unserer Stadt sind von diesen Umweltbelastungen betroffen. Insbesondere die Anwohner\*innen der Hauptverkehrsstraßen wie Holländischen Straße, Frankfurter Straße oder Wolfhager Straße.

Die konsequente Umsetzung des Radverkehrskonzeptes und der Kernforderungen des Radentscheids würde nach Auffassung der SPD Kassel zudem positiv bei folgenden Zielen für nachhaltige Entwicklungen der Vereinten Nationen („Sustainable Development Goals“ (SDGs)) wirken:

3 (Gesundheit und Wohlergehen)

9 (Industrie, Innovation und Infrastruktur)

10 (Weniger Ungleichheit)

11 (Nachhaltige Städte und Gemeinden)

13 (Maßnahmen zum Klimaschutz)

Der Vorstand und unsere Mandatsträger\*innen in Fraktion, Magistrat, Land- und Bundestag sollen die Forderungen daher wohlwollend prüfen und sich für die Bereitstellung der erforderlichen zusätzlichen personellen Ressourcen und der entsprechenden Haushaltsmittel der Stadt einsetzen. Zusätzlich sollen mögliche Fördermittel des Bundes und des Landes konsequent eingeworben werden. Auch hierfür sind die erforderlichen Personalressourcen bereitzustellen.

Die SPD soll damit als die Partei wahrgenommen werden, die das bürgerliche Engagement stärkt, die Bevölkerung Kassels vor Schadstoffen und Unfällen schützt und die Lebensqualität in Kassel erhöht, um so Kassel als "bestes Zuhause" weiter zu stärken.

### **Begründung:**

Am 12.11.2018 hat das Bürgerbegehren Radentscheid 21.781 Unterschriften an die Stadt Kassel übergeben. Dies sind rund 10 % der Bevölkerung Kassels! Doch warum sollte sich die SPD die Kernforderungen des Radentscheids zu Eigen machen?

Das Fahrrad, die Umwelt und die Gesundheit

Der Aktivist und Copenhagenize-Gründer Mikael Colville-Andersen stellt in seinen Interviews heraus, wie Kopenhagen einen Fahrradanteil von 45 % erreicht hat. Dabei stellt er auf den Kosten-Nutzen-Effekt ab. Er sagt: "Berücksichtigt man die Gesundheitseffekte und den verringerten Autoverkehr, hat sich ein Kilometer bester Radwegs schon in weniger als fünf Jahren amortisiert. Für jeden Kilometer, der in Kopenhagen geradelt wird, gewinnt die Gesellschaft 23 Cent. Für jeden Autokilometer dagegen verlieren wir 85 Cent. Ein einspuriger Radweg auf einer Straßenseite kann 5.900 Menschen pro Stunde transportieren. Eine Fahrspur für Autos schafft nur 1.300, selbst wenn gerade kein Stau ist. Insgesamt tragen Kopenhagens Fahrradfahrer 233 Millionen Euro zur Volksgesundheit bei."

In der Publikation Radverkehr in Deutschland. Zahlen, Daten, Fakten des Bundesverkehrsministeriums werden die Fähigkeiten Ausdauer, Kraft, Schnelligkeit, Koordination und Beweglichkeit als Trainingseffekte beim Radfahren hervorgehoben. Doch offensichtlich ist das nicht alles, denn der Energieverbrauch im Personenverkehr und somit auch die Immissionen und die Lärmbelastung wirken sich gesundheitsschädlich aus und können durch den Radverkehr gesenkt werden. Aber auch die Versiegelung der Fläche kann durch Fahrräder verringert werden.

Auch so sieht ein nachhaltiger Umgang mit finanziellen Ressourcen und eine Förderung der Gesundheit der Bevölkerung und der Umwelt aus.

Das Fahrrad, die Arbeiterbewegung und die Sozialdemokratie

Arbeiterbewegung und Sozialdemokratie beschäftigen sich nicht erst seit heute mit dem Fahrradverkehr. Anlässlich der Gründung des Arbeiterradfahrerbundes »Solidarität« im Jahre 1896 hieß es:

»Aufs Rad! Aufs Rad – Genossen alle!

Frisch auf! Zum letzten heißen Streit!

Zertrümmern helfe, was schon im Falle,

es gilt dem neuen Geist der Zeit!

Ein neuer Bund ist uns erstanden,

Wir stehen treu zu seiner Fahn'

Er pflanzt sich fort in deutschen Landen,

bricht dem gesteckten Ziele Bahn.

Drum schüttelt ab von Euch das Joch,

die Freiheit lebe hoch!«

Bei diesem und anderen Arbeitersportverbänden ging es darum, unter den Leitwerten der Gleichberechtigung und Solidarität füreinander einzustehen und einen Freiraum abseits der bürgerlichen, vaterländisch-monarchisch dominierten Verbände zu schaffen. Der mit über 5.000 Ortsgruppen und etwa 350.000 Mitgliedern größte Arbeiterverein der Weimarer Republik empfahl seinen Mitgliedern eine Richtgeschwindigkeit von 15 km/h, um die Älteren und Schwächeren nicht abzuhängen. Die Schaffung dieser proletarische Freizeitkultur verhalf nicht nur vielen Menschen zur gesellschaftlichen Teilhabe, die "Rote Kavallerie" half auch in den Zeiten der Wahlagitation die Flugblätter in die entlegenen Dörfer zu transportieren.

Der Verein verstand sich zudem als Gewerkschaft aller Radfahrer in Deutschland. So hatten Verkehrserziehung, Forderungen zum Radwegebau, Widerstand gegen bürokratische Kontrollen und finanzielle Belastungen der Radler (etwa durch Fahrradkarte und -steuer) sowie gegen Benachteiligungen durch Sperrungen innerstädtischer Straßen für Radfahrer, einen großen Stellenwert im Aktivitätsspektrum der "Solidarität".

Durch eine eigene Fabrik (1.000 Mitarbeiter) und Verkaufsstellen sollten die Arbeiter in die Lage versetzt werden sich Fahrräder leisten zu können. Denn die Fahrräder verschafften ein höheres Maß an Autonomie und für die Meisten lagen Autos weitab ihrer finanziellen Möglichkeiten. Für die Arbeiterbewegung war also die Nutzung und Förderung des Radverkehrs für alle ein ganz wesentliches Anliegen!

#### Das Fahrrad und die Sozialdemokratie in Kassel

Auch für die heutige sozialdemokratische Umwelt-, Klima- und Verkehrspolitik ist eine soziale Orientierung grundlegend. Da der Kapitalismus noch immer nicht überwunden wurde, es noch immer soziale Ungleichheiten gibt und der Klimawandel die Menschheit vor die größte Herausforderung überhaupt stellt, machen wir uns Gedanken, wie wir unser Verkehrssystem sozialorientiert umbauen können. Noch immer kann das Fahrrad für viele Menschen, insbesondere die Armen, junge und alte und die verschiedenen Geschlechter einen wesentlichen Beitrag für Freiheit und Beteiligung im Alltag leisten. Die sozial- und umweltpolitische Dimensionen und Vorzüge des Fahrradverkehrs sind der SPD Kassel somit sehr bewusst.

Da auch viele Genoss\*innen Fahrrad fahren, es vielen in Kassel aber noch zu unattraktiv erscheint, ist es auch wenig überraschend, dass die Forderungen des Radentscheids in drei Ortsbeiräten durch die SPD (Vorderer Westen, Wilhelmshöhe, Südstadt) unterstützt und in einem (Nord-Holland) eingereicht wurden, um sich für diese soziale Verkehrswende einzusetzen!

# A. o. kommunalpolitischer Parteitag 2019

## Antrag Nr. K 3

---

Antragsteller: SPD-Ortsverein Wehlheiden  
Adressat: SPD-Fraktion in der Kasseler  
Stadtverordnetenversammlung  
SPD-Mitglieder im Magistrat der Stadt Kassel  
Betrifft: Diakonie-Ticket weiterentwickeln

angenommen       abgelehnt       überweisen an:

### Die Mitgliederversammlung möge beschließen:

Die SPD-Mitglieder in Stadtverordnetenversammlung und Magistrat sollen darauf hinwirken, dass die Stadt Kassel und die KVG das Diakonie-Ticket zu einem echten Sozialticket weiterentwickeln.

Die Entgelthöhe dieses Tickets darf den in den Sozialleistungen vorgesehenen Regelbedarf für Mobilität nicht überschreiten.

### Begründung:

Das Diakonie-Ticket wird im Jahr rund 40.000 Mal verkauft (Hess. Allgemeine vom 8.12.2017). Es darf als Monatsticket von Empfänger/-innen von ALG II, Sozialgeld, Leistungen zur Grundsicherung, Leistungen aus dem AsylbLG oder Leistungen nach dem WoGG genutzt werden. 2017 kostete die günstigste Variante (9-Uhr-Ticket Stadt Kassel) 36,50 Euro.

Damit kostete das Ticket monatlich 3,60 € mehr als Sozialleistungsempfänger/-innen<sup>1</sup> für Mobilität erhalten. Der Regelbedarf für Verkehr<sup>2</sup> lag 2017 bei lediglich 32,90 € Euro.

Regelbedarfsstufe 1			Diakonieticket Stadt Kassel		Differenz
gültig ab	gesamt	davon entfallen auf Abt. 7 (Verkehr)	Allg. Zeitkarte	9-Uhr-Ticket	
1.1.2017	409 € <sup>4</sup>	32,90 € <sup>3</sup>	47,50 €	36,50 €	-3,60 €

<sup>1</sup> Regelbedarfsstufe 1: Erwachsene Person, die in einer Wohnung lebt & für die nicht Regelbedarfsstufe 2 gilt.

<sup>2</sup> Bestimmt sich nach der Einkommens- und Verbraucherstichprobe Abteilung 7 (Verkehr) und umfasst den kompletten (!) Mobilitätsbedarf (Fahrrad, Nah- und Fernverkehr).

<sup>3</sup> § 5 I RBEG 2017: Einkommens- und Verbraucherstichprobe 2013.

Schaal, Michaela (Freitag, 2017): Rund 40 000 fahren vergünstigt. Zahl der Nutzer des reduzierten Diakonietickets hat sich um das Siebenfache erhöht. In: *Hessische/Niedersächsische Allgemeine*, Freitag, 08.12.2017 (Hessische Allgemeine (Kassel-Mitte)), S. 7.

Hintergrund:

Die Regelbedarfsstufe 1 beträgt:

Regelbedarfsstufe 1			Diakonieticket Stadt Kassel		Differenz
gültig ab	gesamt	davon entfallen auf Abt. 7 (Verkehr)	Allg. Zeitkarte	9-Uhr-Ticket	
1.7.2007	347 € <sup>4</sup>	≈ 15,71 € <sup>5</sup> (26 % der EVS) <sup>6</sup>	KS+ 43,50 € <sup>7</sup>	KS+ 32,00 €	-16,29 €
1.7.2008	351 € <sup>4</sup>	≈ 13,88 € (26 % der EVS)	KS+ 43,50 € <sup>8</sup>	KS+ 33,50 €	-19,62 €
1.7.2009	359 € <sup>4</sup>	≈ ... (26 % der EVS)	KS+ 48,00 €	-	-
1.7.2010	359 € <sup>9</sup>	≈ ... (26 % der EVS)	40,00 €	30,00 €	-
1.7.2011	364 € <sup>9</sup>	22,78 € <sup>10</sup>	40,00 €	30,00 €	-7,27 €
1.7.2012	374 € <sup>9</sup>	≈ 22,92 € <sup>11</sup>	42,50 €	32,50 €	-9,08 €
1.7.2013	382 € <sup>9</sup>	≈ 23,55 €	43,50 €	33,50 €	-8,95 €
1.7.2014	391 € <sup>9</sup>	≈ 24,05 €	44,50 €	33,50 €	-9,45 €
1.7.2015	399 € <sup>9</sup>	≈ 24,62 €	45,50 €	34,50 €	-9,88 €
1.7.2016	404 € <sup>9</sup>	≈ 25,43 €	46,50 €	35,50 €	-10,07 €
1.7.2017	409 € <sup>9</sup>	32,90 € <sup>12</sup>	47,50 €	36,50 €	-3,60 €

<sup>4</sup> Bekanntmachung über die Höhe der Regelleistung nach § 20 Abs. 2 Satz 1 des SGB II für die Zeit ab Spalte 1

<sup>5</sup> [https://www.boeckler.de/wsimit\\_2010\\_10\\_reich.pdf](https://www.boeckler.de/wsimit_2010_10_reich.pdf)

<sup>6</sup> § 2 RSV: 26 % der Einkommens- und Verbraucherstichprobe 2003, Abteilung 7 (Verkehr)

<sup>7</sup> [www.ekkw.de/kassel/aktuell/archiv\\_10404.htm](http://www.ekkw.de/kassel/aktuell/archiv_10404.htm)

<sup>8</sup> <http://kassel-zeitung.de/cms1/index.php?/archives/7802-Aus-fuer-das-Sozialticket.html>

<sup>9</sup> Anlage zu § 28 SGB XII

<sup>10</sup> § 5 I RBEG 2011: Einkommens- und Verbraucherstichprobe 2008

<sup>11</sup> <https://harald-thome.de/fa/harald-thome/files/Ruediger-Boeker-Aufteilung-Regel-Bedarf-2011-2016.pdf>

<sup>12</sup> § 5 I RBEG 2017: Einkommens- und Verbraucherstichprobe 2013



1.7.2018	416 € <sup>9</sup>	≈ 33,56 € ≈ 32,90 € +2,02 % ≈ 32,90 +0,66	48,50 €	37,50 €	-3,94 €
1.7.2019	424 € <sup>9</sup>		voraussichtlich 49,50 €	voraussichtlich 38,50 €	-

Gab wohl schon einmal Ideen in meine Richtung:

<https://www.attac-netzwerk.de/kassel/initiative-sozialticket/>

# A. o. kommunalpolitischer Parteitag 2019

## Antrag Nr. K 4

---

Antragsteller: SPD-Ortsverein Wehlheiden

Adressat: SPD Unterbezirk Kassel Stadt  
Kasseler SPD-Stadtverordnete  
SPD-Mitglieder im Kasseler Magistrat

Betrifft: Anteil der Wohnungen im sozialen Wohnungsbau in der Stadt Kassel

angenommen

abgelehnt

überweisen an:

### Die Mitgliederversammlung möge beschließen:

Die SPD in Kassel soll sich dafür einsetzen, den Anteil der sozial gebundenen Wohnungen in der Stadt Kassel auf einen Anteil von einem Drittel der Anzahl aller Wohnungen in der Stadt Kassel frühestmöglich zu erhöhen und diesen Anteil dauerhaft zu halten.

Für derzeit sozial gebundene Wohnungen, die drohen, aus der Sozialbindung heraus zu fallen, soll eine Verlängerung der Sozialbindung erreicht werden. Hier sind Gespräche mit den Eigentümern zu führen. Soweit eine Verlängerung nicht möglich ist, sollen die aus der Sozialbindung fallenden Wohnungen durch neu zu bauende Wohnungen in Sozialbindung ersetzt werden, wobei diese baupolitisch vorrangig behandelt werden sollen.

### Begründung:

Zunehmend knapper Wohnraum in Städten und daraus resultierend steigende Mieten machen das Thema Wohnen zu einem der sozialen Themen unserer Zeit. Nicht ohne Grund war Wohnen eines der drei Kernthemen der hessischen SPD im vergangenen Landtagswahlkampf. In Zeiten einer wachsenden Einkommensschere sollte der soziale Wohnungsbau das Mittel der Wahl sozialdemokratischer Wohnungsbaupolitik sein, um es gerade Menschen ohne (u.a. Erwerbslose, Geflüchtete) oder mit niedrigem Einkommen (u.a. Studierende, Bezieher einer niedrigen Rente) zu ermöglichen, adäquaten Wohnraum zu finden, den sie sich auch finanziell leisten können.

Weiterhin hat der soziale Wohnungsbau eine wohnungsmarktpolitische Komponente: als eine Art „Treibanker“ hat er eine konsolidierende Wirkung auf den Mietspiegel, welche allen Mietern zu Gute kommt.

# A. o. kommunalpolitischer Parteitag 2019

## Antrag Nr. K 5

---

Antragsteller: SPD-Ortsverein Brasselsberg  
Adressat: SPD-Kassel  
SPD-Fraktion im Kasseler Rathaus  
Betrifft: Umdenken und Handlungsnotwendigkeit in der Drogenpolitik

angenommen       abgelehnt       überweisen an:

### Die Mitgliederversammlung möge beschließen:

Die Stadt Kassel soll sich beim Bundesamt für Betäubungsmittel (BfArM) für ein Modellprojekt der staatlich kontrollierten und regulierten Cannabisabgabe bewerben.

### Begründung:

Die Drogenpolitik der Bundesrepublik Deutschland ist nachweislich gescheitert, die Maßnahmen der Restriktion und Prohibition haben nach jahrzehntelanger Praxis nicht zu dem gewünschten Effekt, der Eindämmung des Drogenkonsums, geführt.

Schätzungsweise geht man davon aus, dass es trotz der praktizierten Prohibition von Cannabis ca. vier Millionen Cannabiskonsumenten in Deutschland gibt. Nach aktueller Gesetzeslage werden diese Menschen kriminalisiert und müssen im Extremfall mit massiven und unverhältnismäßigen Maßnahmen rechnen, die ganze Existenzen an den Abgrund führen. Menschen werden aufgrund ihres Cannabiskonsums stigmatisiert, verfolgt, in Vollzugsanstalten gesperrt, oder im Falle von pädagogischen Berufen, mit einem Berufsverboten belegt.

Diese Linie wird von unserer Bundesdrogenbeauftragten Marlene Mortler von der CSU, vehement verteidigt, trotz aktuellsten Studien und Erkenntnissen, die eine neue Einstufung von Cannabis deutlich empfehlen.

Anzuführen ist hierbei der Schildower Kreis, ein Zusammenschluss von Strafrechtsprofessoren und Juristen, welche die Legalisierung von Cannabis einfordern, mit der Begründungen der Unverhältnismäßigkeit und dem Einbezug von wissenschaftlichen Erkenntnissen.

Hierbei ist im Besonderen Andreas Müller zu erwähnen, der als härtester Jugendrichter Deutschlands gilt und sich ebenfalls im Schildower Kreis und dem Deutschen Hanfverband (DHV) engagiert.

Zu empfehlen ist sein Buch: „Kiffen und Kriminalität“, welches die Problematik der deutschen Drogenpolitik auf präzise Weise beschreibt und aufschlüsselt.

Auch aus Kreisen der Polizei ist mit immer lauter werdender Stimme zu vernehmen, dass sie die Prohibitionspolitik als gescheitert betrachten und nach eigenen Aussagen „ für den Papierkorb arbeiten“, da ein Großteil der Anzeigen wegen geringfügiger Mengen wieder eingestellt werden müssen. Zuletzt hat der Bund der deutschen Kriminalbeamten (BDK) die Entkriminalisierung von Cannabiskonsumenten gefordert.

BDK- Chef André Schulz sagt dazu: „Die Prohibition ist, historisch betrachtet, willkürlich erfolgt und bis heute weder intelligent noch zielführend.“ Nach eigenen Aussagen setzt sich der BDK für eine komplette Entkriminalisierung von Cannabiskonsumenten ein.

Weltweit gibt es ein Umdenken in der drogenpolitischen Ausrichtung westlicher Länder. So haben Kanada und Uruguay Cannabis komplett legalisiert und in den USA haben einige Bundesstaaten sehr erfolgreich die Freigabe eingeleitet.

Auch in Europa gibt es ein Umdenken, wie Spanien mit den Cannabis Social-Clubs erfolgreich unter Beweis stellt.

Zu den Vorteilen einer staatlich kontrollierten und regulierten Abgabe von Cannabis kann man die Trockenlegung des Schwarzmarktes und der damit verbundenen Kriminalität zählen, sowie die Installation eines präventiven Jugendschutzes, den es nach aktueller Gesetzeslage nicht gibt, sowie die Einnahme von Steuern, die in Präventionsarbeit investiert werden kann.

Darüber hinaus stellt man eine Versorgung der Konsumenten mit einer sauberen Droge sicher, die nicht, wie auf dem Schwarzmarkt üblich, mit Streckmitteln, wie Bleistaub, Glasstaub, oder Haarspray versetzt ist.

Der deutsche Hanfverband (DHV) unterstützt die Städte, die sich für ein Modellprojekt bewerben. So kann man fehlendes Wissen, von fachlicher Quelle, in diesen Vorgang miteinbeziehen.

Als Leitfaden und Orientierungshilfe ist das von den Grünen entwickelte Cannabiskontrollgesetz (CannKG) zu empfehlen, welches in kompletter und detaillierter Form ausformuliert ist und als Unterstützung ebenfalls eine Hilfe sein kann.

Als SPD sollten wir fortschrittlich sein und uns nicht den ausschließlich ideologisch geführten Argumentationslinien der CSU anschließen, sondern uns für die Bürger, die unter der aktuellen Drogenpolitik leiden, einsetzen und somit mutig und innovativ nach vorne gehen.

Wir, als Sozialdemokratische Partei Deutschlands, müssen wieder für gesellschaftlichen Wandel und Fortschritt stehen und sollten, bei diesem Thema Vorreiter sein, um den Bürgerinnen und Bürgern dieses Landes wieder eine glaubwürdige und realitätsbezogene Politik zu präsentieren.