

Ausgabe 02/2023 | youli.junge-liberale.de

YouLi

Das Mitgliedermagazin der Jungen Liberalen Hessen



**MOBILITÄT DER
ZUKUNFT**

REDAKTION



FINN KÜHBERGER

Unser Chefredakteur Finn Kühberger ist 20 Jahre alt und Student der Rechtswissenschaft. Bei den Jungen Liberalen Main-Taunus ist er als stellvertretender Vorsitzender für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit tätig und unterstützt den Landesvorstand im Social-Media-Squad. Ihr erreicht ihn unter FINN.KUEHBERGER@JULIS.DE



AJEET AHMAD

Ajeet Ahmad ist 20 Jahre alt und studiert Politikwissenschaft in Frankfurt. Er ist Kreisvorsitzender der Jungen Liberalen Groß-Gerau und Vorsitzender des Bezirksverbandes Südhessen. In der Redaktion ist Ajeet hauptsächlich für unser Online-YouLi verantwortlich. Schaut gerne mal auf YOULI.JUNGE-LIBERALE.DE vorbei.

LIEBE JUNGE LIBERALE HESSEN

Verbrennerverbot vs. Technologieoffenheit. „Freie Fahrt für freie Bürger“ vs. Tempolimit. Mobilität ist eines der größten Streitthemen vom politischen Berlin, über Landtage bis hin zu den kleinsten Kommunen. Das verwundert kaum, wenn man bedenkt, wie viele verschiedene Wege zur Fortbewegung es gibt und wie individuell diese genutzt werden. Dazu kommt die große Rolle, die dem Verkehrssektor in der Bekämpfung des Klimaschutzes zuteilwird - mit knapp 50% Anteil der Partikelemissionen der Bundesrepublik ist der Verkehr für die meisten Treibhausgase in Deutschland verantwortlich. Gerade hier muss durch Modernisierung eine deutliche Senkung erzielt werden.

Und während an den Verkehr in Deutschland unglaubliche Anforderungen gestellt werden und man noch daran feilt, diesen gerecht zu werden, werden wir von Innovationen und Modernisierung eingeholt, die einerseits neue Möglichkeiten und Lösungen eröffnen und andererseits aber auch neue Herausforderungen bedeuten. Die Digitalisierung beispielsweise verändert unser Leben in so vielen Bereichen, vereinfacht Tätigkeiten, vergrößert Möglichkeiten und verbindet uns mehr und mehr. Gerade uns Liberale fasziniert, wie wir neue Technologien und Innovationen zur Lösung von Problemen einsetzen können.

Und auch wir Liberale müssen eine klare Haltung einnehmen und unsere liberale Vision für die Mobilität in Deutschland bestimmen. Wollen wir staatliche Zurückhaltung und

Deregulierung wahren oder begreifen wir die Freiheit für jedes Individuum, sich nach eigenen Bedürfnissen fortbewegen zu können, als staatliches Ziel. Wie soll diese Freiheit aussehen, was muss geleistet werden?

Während im Bund seit 2021 das Verkehrsministerium von einem Freien Demokraten geleitet wird, kämpfen wir bei der Landtagswahl 2023 für eine liberale Verkehrspolitik auch in Hessen. Welche Forderungen die Freien Demokraten für mehr Mobilität in Hessen haben, erklärt uns in dieser Ausgabe unser Spitzenkandidat Stefan Naas. Euch erwarten dazu spannende Überlegungen, wie wir Digitalisierung sinnvoll für den Öffentlichen Personennahverkehr nutzen können und weitere interessante Artikel, wie wir die Mobilität in Hessen und Deutschland modernisieren können.

Wir wünschen Euch viel Spaß beim Lesen der neuen Ausgabe.

Eure YouLi-Redaktion

- 3 VORWORT
- 4 TECHNOLOGIEOFFENHEIT IM VERKEHR
- 6 AN HESSEN FÜHRT KEIN WEG VORBEI
- 8 CHANCEN DER DIGITALISIERUNG IM ÖPNV
- 9 ON DEMAND IN DIE ZUKUNFT
- 10 PLANUNGSBESCHLEUNIGUNG - PERSPEKTIVEN DER KOMMUNALPOLITIK
- 12 KANN DAS LUFTTAXI LANDEN?
- 14 RETTET DIE LANDESSTRASSEN
- 16 DEBATTENARENA: SCHIENENVERKEHR PRIVATISIEREN
- 20 DIS|KU|TIE|REN
- 22 NEUES AUS DEM LANDTAG
- 26 WHAT HAPPENED?
- 30 UNSERE LOKALHELDEN - KURHESSEN
- 36 NEUES AUS DER LHG
- 38 BERICHT AUS DEM BUNDESVORSTAND



TECHNOLOGIE OFFENHEIT IM VERKEHR

E-fuels, Uber und autonomes Fahren – der technologische Fortschritt führt in der Welt der Mobilität zu einem kontinuierlichen Wandel. Durch diesen Wandel gewinnt der Verkehr an Diversität. Für den Nutzer ergeben sich neue, effizientere und klimaschonendere Wege um sich fortzubewegen.

Diversität im Verkehr bezieht sich entsprechend auf die Vielfalt der Mobilitätsangebote, die ein Verkehrsteilnehmer nutzen kann. Diese stehen untereinander im Wettbewerb. Eine höhere Vielfalt ist aus verschiedenen Gründen für die Konsumenten vorteilhaft. Zum einen bedeutet ein größeres Angebot, dass die Wahrscheinlichkeit steigt, eine möglichst passende Transportmöglichkeit zu finden und zum anderen setzt der Wettbewerb starke Anreize für die Anbieter, qualitativ hochwertige Mobilitätsangebote zu attraktiven Preisen zu offerieren.

Dem Staat kommt eine wesentliche Rolle zu, damit diese

möglichst breite Diversität entstehen kann. Denn er bietet selbst Mobilitätsdienstleistungen an, wie zum Beispiel über die Deutsche Bahn oder weite Teile des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Zugleich ist er nahezu allein verantwortlich für die Infrastruktur, die sowohl von öffentlichen Verkehrsmitteln als auch vom Individualverkehr genutzt wird. Damit die Angebotsvielfalt im Verkehr und der Wettbewerb gewahrt und gefördert werden, ist es wichtig, dass der Staat keine dieser Aufgaben vernachlässigt. Die Dringlichkeit und das hohe Ausmaß der nötigen Investitionen zeigen die aktuellen Schlagzeilen um das Schienen- und Straßennetz. So waren im vergangenen Jahr gerade einmal 65% der Züge im Fernverkehr pünktlich. Dabei muss man beachten: Als pünktlich gilt jeder Zug mit einer Verspätung von maximal 6 min. Vergleichsweise liegt die Pünktlichkeit der SBB (Schweizer Bundesbahn) bei 92,5%. Der wichtigste Grund für den schlechten Wert der Deutschen Bahn ist der

desaströse Zustand des Schienennetzes. Je nach Schätzung beläuft sich der Investitionsstau auf 50–80 Milliarden Euro. Ein Beispiel für den Straßenverkehr ist hier die Talbrücke Rahmede. 2021 musste eine Vollsperrung wegen eines drohenden Einsturzes vorgenommen werden – mit dramatischen Folgen für die Verkehrsteilnehmer: Täglich müssen nun 20.000 Kraftfahrzeuge eine Umleitungsstrecke fahren, was zu starker Belastung für Anwohner und Umwelt führt. Damit mehr und verlässliche Diversität im Verkehr möglich ist, muss die Verkehrsinfrastruktur erhalten und wo nötig angepasst werden – dabei geht es sowohl um die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer als auch den Schutz der Umwelt. Dies ist eine Grundvoraussetzung, um sicherzustellen, dass die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer gleichermaßen berücksichtigt werden können.

Der Wandel der Mobilität ist unvermeidlich mit technologischem Fortschritt verbunden. Rückblickend hat dieser immer fortschreitende Wandel den Menschen große Vorteile gebracht. Waren die Menschen zu Beginn des 19. Jahrhunderts noch zu Pferde unterwegs, war es die Erfindung der Dampfmaschine, welche die Grundlage für die Entwicklung des Schienenverkehrs legte. Weitere Meilensteine waren die Erfindung des Autos und die Entwicklung der Luftfahrt. Der kontinuierliche Fortschritt sorgte dafür, dass es niemals zuvor für breite Gesellschaftsschichten sicherer, schneller und kostengünstiger möglich war, von A nach B zu gelangen. Die Grundlage dieser enormen Entwicklungen ist auf Technologieoffenheit basierender Fortschritt.

Der Offenheit kommt dabei eine ganz besondere Bedeutung zu. Dies liegt daran, dass sich nie absolut sicher voraussagen lässt, wie sich Technologien entwickeln und welchen Erfolg sie in der Zukunft haben werden. Thomas Watson, IBM Vorsitzender, ist ein perfektes Beispiel mit seiner Aussage im Jahr 1943, dass es einen Weltmarkt für vielleicht fünf PCs gibt. Wie fatal wäre es gewesen, hätte man damals PCs verboten? Fortschritt und Entwicklungen werden durch Verbote ausgebremst – gar gänzlich blockiert, was im Hinblick auf Zukunftstechnologien zu großem Schaden führen kann. Zudem sind Verbote unnötig, da der Markt letztlich als regulativ wirkt. Erfindungen, die nicht den Ansprüchen und Zielen der Konsumenten entsprechen, werden somit keinen Erfolg haben. Aber selbst wenn sie später scheitern, tragen sie temporär zum Wettbewerb bei. Eine Limitierung des

Wettbewerbs durch Verbote einzelner Technologien nimmt Zukunftschancen.

Auch unter Nachhaltigkeitsaspekten ist Wettbewerb von Vorteil. Das wichtigste Ziel ist dabei möglichst klimaschonende Mobilität. Momentan zeichnet sich ein Wettbewerb zwischen E-Fuels und E-Mobilität ab. Zukünftig könnte auch Wasserstoff eine größere Rolle spielen und sich als noch besser für das Klima erweisen als die derzeitigen Wettbewerber. Letztlich lässt sich nicht voraussehen, ob sich eine bestimmte Technologie durchsetzt oder ob es ein Nebeneinander verschiedener Technologien geben wird. Gerade deshalb werden auf lange Sicht Chancen, sich klimaschonender fortzubewegen, vergeben, wenn Entwicklungsmöglichkeiten neuer Technologien durch Verbote und Einschränkungen geblockt werden.



Anna Hollidt (16)

Anna ist Schülerin in Königsstein und stellvertretende Kreisvorsitzende für Organisation der Jungen Liberalen im Main-Taunus-Kreis.



„An Hessen führt kein Weg vorbei“ heißt der Slogan unseres Landes. Für manche mittlerweile eher eine Drohung als eine Werbung für Hessen. Aber es stimmt: Hessen lebt wie kein anderes Land so von seinen Straßen, seiner Schiene und seinem Flughafen.

Aber unsere schwarz-grüne Regierung baut keine neue Infrastruktur. Wir leben gerade von der Substanz – die Abschreibungen sind höher als die Investitionen. Die Landesregierung baut nicht nur keine Landesstraßen – wie ich es von einem grünen Verkehrsminister Al-Wazir noch erwartet hätte – er hat auch die Schiene und die Radwege vernachlässigt. Die

Radwege an den Landesstraßen sind in Hessen laut ADFC langsamer gewachsen als in allen anderen Bundesländern. Also da, wo der grüne Minister bei der Radinfrastruktur tatsächlich etwas zu sagen hat, ist Hessen Schlusslicht. Als Freie Demokraten haben wir Gesetzesvorschläge für alle Arten der Mobilität in den Landtag eingebracht. Für mehr Schiene, Straßen und Radwege. Auch und gerade auf dem Land! Damit jeder selbst entscheiden kann, wie er oder sie zum Ziel kommt. Wir sind die Mobilitätspartei! Wir wollen niemandem vorschreiben, welches Fortbewegungsmittel gewählt wird. Wir wollen den Menschen die Freiheit geben, sich zu entscheiden und die für sich jeweils beste Lösung zu wählen. Dafür brauchen wir einen Lückenschluss bei allen Verkehrsträgern.

Wir wollen dieses Land ausbauen und aufwerten! Wir wollen den ländlichen Raum unterstützen. Das heißt: Wir brauchen die A 44 und die A 49. Nordhessen gehört an die Autobahn angebunden, dadurch sparen sich nicht nur Pendlerinnen und Pendler und Unternehmen viel Zeit und Geld. Nein – wir vernetzen auch unser schönes Land weiter. Ihr alle habt vielleicht schonmal in Hessen in einem Stau gestanden, eins der Dinge, für die unser Bundesland leider bekannt ist. Die Hälfte der hessischen Straßen ist in schlechtem (23,9 %) bzw. sehr schlechtem (25,1 %) Zustand. Das wollen wir in Zukunft ändern!

Es ist gut, dass wir die LNG-Terminals in Wilhelmshaven so schnell gebaut haben. Aber wir müssen auch den Fernbahntunnel in Frankfurt so schnell bauen. Al-Wazir und die Bahn planen das immer noch wie vor 100 Jahren. Wir alle stehen regelmäßig im Stau oder in überfüllten Zügen! Ich will, dass das anders wird. Wir müssen die Planung für jede einzelne Verkehrsinfrastruktur beschleunigen. Das gilt besonders für den Fernbahntunnel Frankfurt, der das Schienennetz in ganz Deutschland entlasten wird! Die Landesregierung muss jetzt handeln: Wir brauchen eine umfassende Mobilitäts-offensive! Alles andere ist unterlassener Klimaschutz! Aber die hessische Regierung ist ja nicht nur untätig in Fragen der Mobilität und des Klimaschutzes. Was sie tut, ist entweder Symbolpolitik oder manchmal sogar kontraproduktiv.

Die Landesregierung steigt in einen kindischen Unterbietungswettbewerb beim Deutschlandticket ein. Statt des 49 Euro-Tickets bietet die Landesregierung jetzt das 31 Euro-Ticket an. Ein Ticket, das an der Landesgrenze endet. Also wieder ein bürokratisches Ticket im Tarifschunegel, statt einer klaren, unbürokratischen und digitalen Lösung. Anstatt Menschen mit geringem Einkommen beim Kauf des Deutschlandtickets zu unterstützen, will man sich lieber mit einem eigenen Programm profilieren.

Hessens ÖPNV läuft ebenso wie die Straßen und Brücken auf Verschleiß, ständig müssen Tunnel oder Gleise in den Schulferien restauriert werden, weil sie ewig vernachlässigt wurden. Mit einer Bilanz von 4km Schiene in 9 Jahren sollte Al-Wazir endlich ersetzt werden. Hessen braucht einen Verkehrsminister, der die Dinge in die Hand nimmt, anstatt sie einfach zu vernachlässigen. Noch schlimmer ist die Landesregierung bei der Frage der Technologieoffenheit. Ich war zusammen mit anderen Freien Demokraten vor Ort, als die erste hessische Tankstelle E-Fuels angeboten hat. Wie lange hat es gedauert, bis die grüne Landesumweltministerin Priska Hinz das verboten hat?

Noch am Tag der Eröffnung war das Regierungspräsidium da, um die Zapfsäule zu schließen. Wir könnten mit dem klimaneutralen Treibstoff die Bestandsflotte der LKWs und einiger PKWs – oder zumindest den ÖPNV der Kommunen – damit heute schon klimaneutral gestalten.

Dass die schwarz-grüne Landesregierung das verhindert, ist Sabotage am Klimaschutz! Und das, obwohl es funktioniert: Erst letztes Wochenende bin ich mit meinem 14 Jahren alten Diesel-Golf vom Bundesparteitag in Berlin nach Hause gefahren. Er war betankt mit HVO100-Diesel, der bis zu 90% CO2 einspart. Diese neuen Technologien wollen wir Freie Demokraten fördern und nicht verbieten. Verbesserungen für den Klimaschutz dürfen nicht an ideologischer Politik scheitern.

Es ist Zeit die Ärmel hochzukrempeln und endlich einen massiven Ausbau im Verkehrssektor zu starten. Glücklicherweise kümmert sich unser Bundesverkehrsminister Volker Wissing um Hessen – mit seiner Autobahnliste hat er 144 Baumaßnahmen an deutschen Autobahnen vorgestellt, darunter sind 29 hessische Projekte. Weder Al-Wazir noch Hessens Ministerpräsident Boris Rhein von der CDU haben sich bisher zu Wissings Plänen geäußert. Es wird Zeit, dass die Bundespläne umgesetzt werden, Hessen hat lange genug gewartet.

Diesem Verkehrschaos wollen wir Freie Demokraten am 8. Oktober ein Ende setzen. Hessen hat es verdient, an die Spitze zu kommen und dort zu bleiben. Auf diesem Weg zähle ich auf eure Unterstützung, liebe JuLis! Ich freue mich auf den Wahlkampf mit euch!



Stefan Naas, MdB
Kandidat für die Landtagswahl 2023

Stefan Naas ist Spitzenkandidat der Freien Demokraten für die Hessische Landtagswahl 2023 und zurzeit verkehrspolitischer Sprecher der Landtagsfraktion.

CHANCEN DER DIGITALISIERUNG IM

ÖPNV

ON DEMAND

IN DIE ZUKUNFT

Wenn über die Digitalisierung im ÖPNV gesprochen wird, versanden die Diskussionen schnell beim W-Lan. Dabei kratzt das W-Lan nicht einmal an der Oberfläche der Möglichkeiten, die Digitalisierung bieten kann. Denn über die W-Lan Router können die verbundenen Geräte und somit die Fahrgäste in Echtzeit gezählt werden. In Zeiten der Tarifzonenrevolution des Deutschlandtickets eine Notwendigkeit, da die Fahrgelder zunehmend zentral eingenommen werden und an die verschiedenen Verkehrsverbünde verteilt werden müssen – je nach Menge der Fahrgastkilometer. Zusätzlich lässt sich detailliert ermitteln, wann wie viele Fahrgäste wohin wollen. Damit lassen sich Routen und Fahrzeuge zielgerichteter planen und Ressourcen effizienter einsetzen.

Am Autonomen Fahren wird es keinen Weg vorbei geben. Schon heute finden sich immer weniger Fahrer für den ÖPNV. Dabei soll das Angebot noch weiter ausgebaut werden. Der fahrerlose Einsatz könnte hierzu eine Lösung sein. Hinzu lassen sich so 30% der Betriebskosten einsparen. Gutes Geld, welches im Ausbau landen kann oder die Ticketpreise senken lässt. Vor allem der ländliche Raum würde massiv profitieren, da dort wegen des geringen Fahrgastaufkommens pro Fahrt die Kostenzuschüsse bisher am höchsten sind und somit das Angebot geringgehalten werden muss.

Autonom fahrende Züge können Zentimetergenau am Bahnsteig halten. Das ermöglicht den Einsatz von Bahnsteigkantentüren, welche sich nur beim Halt eines Zuges öffnen und somit das Betreten des Gleisbettes unmöglich machen. Eine stundenlange Betriebsunterbrechung durch Personen im Gleis würde der Vergangenheit angehören.

Im Schienenverkehr kommt noch ein besonderes Feld hinzu: Stellwerke. Es klingt absurd, dass im Jahr 2023 noch mechanische Stellwerke aus der Kaiserzeit im Betrieb sind. Dort werden per Muskelkraft riesige Hebel bewegt, um über Drahtseile umgelenkt Weichen und Signalanlagen zu stellen. Ein System, welches recht langsam ist und nur über eine sehr

geringe Reichweite verfügt. Die meisten Stellwerke sind sogenannte elektronische Stellwerke. Computer haben meistens schon die Bedienung übernommen. Nur die Steuerung findet noch über Kupferkabel statt. Künftig werden auch hier nur noch Glasfaser eingebaut. Die Reichweite ließe sich theoretisch unbegrenzt erhöhen, was Stellwerke und Kosten einspart. Die Störungsanfälligkeit geht zurück und sollte es doch zu Weichen- oder Signalstörungen kommen, so können diese schneller erkannt und behoben werden.

Digitalisierung im ÖPNV ist kein Add-on, sondern der nächste Entwicklungsschritt. Der ÖPNV wird günstiger, zielgerichteter, pünktlicher und zuverlässiger.



Björn Resch (29)

Björn ist Student des Bahningenieurwesens an der THM in Friedberg. Nach drei Jahren als Kreisvorsitzender der JuLis Hochtaunus und einem Jahr als LAK-Leiter Umwelt, konzentriert er sich heute auf sein Stadtverordnetenmandat in Kronberg im Taunus, wo er auch Teil des Kultur- und Sozialausschusses und der AG Nahmobilität zur Ausgestaltung eines neuen Stadtbussystems ist.

On-Demand-ÖPNV ist ein Transportmodell, bei dem Passagiere ihre Reiseroute und -zeit vorab buchen können und dann von einem Kleinbus oder einem anderen Transportmittel an ihrer Tür abgeholt werden. Schon heute führen erste Städte und Gemeinden im Rhein-Main-Gebiet, wie Taunusstein mit dem elektrischen „Emil“, On-Demand-Shuttles ein. Diese Form des ÖPNV hat das Potenzial, den öffentlichen Verkehr in Hessen zu revolutionieren.

Der On-Demand-ÖPNV bietet zahlreiche Vorteile gegenüber herkömmlichen Bussen und Bahnen. Einer der größten Vorteile ist die Flexibilität. Passagiere können ihre Reisezeit und Route im Voraus buchen, was zu einer schnelleren und effizienteren Fahrt führt. Darüber hinaus bietet On-Demand-ÖPNV eine bequemere Erfahrung, da die Passagiere direkt von ihrer Haustür abgeholt werden und sich keine Sorgen um Parkplätze machen müssen.

Ein weiterer wichtiger Vorteil von On-Demand-ÖPNV ist die Umweltfreundlichkeit. Dies ist besonders wichtig, da der Klimawandel ein ernstes Problem darstellt und die Luftverschmutzung die Gesundheit der Menschen beeinträchtigt. Der Verkehr ist einer der größten CO₂-emittierenden Bereiche und wir benötigen gerade dort eine sinnvolle Zusammenlegung von Verkehrswegen mithilfe kluger Innovationen. Beispielsweise lässt sich durch On-Demand-ÖPNV mit dem Einsatz von Kleinbussen und anderen Transportmitteln sowie der Vermeidung von Leerfahrten der CO₂-Ausstoß verringern.

Schließlich stellt On-Demand-ÖPNV eine Lösung für ländliche Gebiete dar. In ländlichen Gebieten gibt es oft nicht genügend öffentliche Verkehrsmittel, um die Bedürfnisse der Bevölkerung zu decken. On-Demand-ÖPNV kann diese Lücke füllen, indem er die Menschen direkt von ihren Häusern abholt und an ihre Ziele bringt.

Die Einführung von On-Demand-ÖPNV in Hessen würde eine breitere Abdeckung des öffentlichen Verkehrs ermöglichen. Insbesondere in Gebieten, in denen herkömmliche Transportmittel nicht ausreichend sind, könnten die Bürgerinnen und Bürger von dieser neuen Form des ÖPNV profitieren. Da der On-Demand-ÖPNV auch eine schnellere und effizientere Alternative zu den herkömmlichen Transportmitteln darstellt, könnte er auch in städtischen Gebieten erfolgreich sein.

Zusammengefasst bietet On-Demand-ÖPNV zahlreiche Vorteile gegenüber herkömmlichen Transportmitteln und könnte eine Lösung für den öffentlichen Verkehr in Hessen, insbesondere im ländlichen Raum, darstellen.



Marius Schäfer

Kandidat für die Landtagswahl 2023

Marius ist Landesschatzmeister unseres Verbandes und leidenschaftlicher Kommunalpolitiker auf allen Ebenen. Zurzeit studiert er Wirtschaftswissenschaften.

PLANUNGS BESCHLEUNIGUNG

PERSPEKTIVEN DER KOMMUNALPOLITIK

ABER
WIE?

Planungsbeschleunigung ist in aller Munde. Die amtierende Bundesregierung aus SPD, Grünen und FDP hat sich in ihrem Koalitionsvertrag zum Ziel gesetzt, die Verfahrensdauer von Verwaltungs-, Planungs- und Genehmigungsverfahren „mindestens zu halbieren.“ Hierfür wurden bisher drei sogenannte Beschleunigungspakete auf den Weg gebracht, die jeweils mehrere Gesetzesentwürfe bündeln. Dazu gehören jüngst unter anderem eine Reform der Verwaltungsgerichtsordnung sowie schnellere Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich.

Am guten Willen mangelt es sicher nicht. Und wer würde dem Wunsch nach einem möglichst einfachen Staat – gerade aus liberaler Sicht – widersprechen? Politik und Verwaltung gelingt es gleichwohl zuverlässig seit Jahrzehnten, neue Gesetze, Vorschriften und Verordnungen zu erlassen, die zu einem steten Mehr an Komplexität und Verwaltungsträgheit geführt haben, obschon sie schon früher explizit der Vereinfachung, dem Heben von Synergien und der Beschleunigung von Prozessen hatten dienen sollen. Als Resultat bleibt nunmehr ein bürokratisches Dickicht, das Politik und Bürger vielfach frustriert und desillusioniert zurücklässt, ja an der Handlungskompetenz der öffentlichen Hand mehr und mehr zweifeln lässt. Insofern überrascht es nicht, dass unser Staat für überfordert halten. Die Bundesrepublik hat sich mithin in einen Zustand permanenter Selbstüberforderung manövriert.

Doch woran hakt es konkret? Werfen wir einen Blick in das Baugesetzbuch und Raumordnungsgesetz, die gerade auf Landes- und Kommunalebene bedeutsam sind. Drei Felder stechen hier seit den späten 1980er Jahren heraus: Die Ausweitung und Vereinheitlichung des Europarechts, die Einführung der Umweltverträglichkeitsprüfung bzw. eine

deutlich stärkere Berücksichtigung von Umwelt- und Naturschutz („Natura 2000“) sowie die Ausdehnung der Bürgerbeteiligung. Europa-, umwelt- und demokratiepolitisch gab und gibt es hierfür stets gute Gründe. Sie erzeugen jedoch in der Summe einen gewaltigen Planungs- und Rückkopplungsaufwand, der jeder ehrenamtlichen Kommunalpolitikerin nur allzu vertraut ist.

Fast alle Verbesserungsvorschläge zur Planungsbeschleunigung wollen nun die Prozesse optimieren. Sie vernachlässigen aber, dass letztlich das Personal vor Ort entscheidet: Gut 80 Prozent aller Beschäftigten im öffentlichen Dienst sind bei Ländern und Kommunen angestellt; ihre Leistungsfähigkeit ist für unser Gemeinwesen daher zentral. Einem steten Mehr an inhaltlichen Anforderungen steht gleichwohl seit Jahren eine bestenfalls gleichbleibende, vielerorts sogar dünnere Personaldecke in Verwaltungen und Gerichten zur Bearbeitung von Verfahren (Planfeststellungen, Klagen usw.) gegenüber.

Allein zwischen 1995 und 2015 hat sich die Personalkapazität in den Bauämtern um 40 Prozent (in Vollzeitäquivalenten) verringert. Zugleich mangelt es an Personal in der Justiz, insbesondere den Verwaltungsgerichten, um Verfahren zügig abzuarbeiten: Drängten 2001 noch 10.000 Juristen mit der Befähigung zum Richteramt auf den Arbeitsmarkt, so waren es 2017 nur noch 7.500. Zugleich beklagten 2013 noch 56 Prozent der Anwälte und Richter, dass Verfahren zu lange dauerten. Mittlerweile sind es 78 Prozent.

Doch würde mehr Personal allein automatisch zu einer besseren öffentlichen Verwaltung führen, zumal wenn angesichts eines chronischen Fachkräftemangels in Deutschland ein nennenswerter Personalaufwuchs unrealistisch erscheint? Die Zahlen sind hier widersprüchlich: Während bei öffentlichen

Arbeitgebern mit derzeit 6,5 Mio. Menschen sogar 1 Mio. mehr als noch vor 15 Jahren arbeiten, beklagt der Beamtenbund noch immer 300.000 unbesetzte Stellen. Die für ihr E-Government gerühmten baltischen Staaten geben nicht mal 4 Prozent ihres Bruttoinlandsprodukts für den öffentlichen Dienst aus; Deutschland rangiert mit 6,1 Prozent leicht über dem OECD-Durchschnitt (5,6 Prozent). Italien und Griechenland nehmen mit deutlich über 8 Prozent die Spitzenpositionen in diesem Ranking ein – zwei Länder, deren Verwaltungen gemeinhin als langsam und ineffizient gelten.

Wie lässt sich Planung also dauerhaft beschleunigen? Drei Punkte scheinen mir wichtig:

1. Höherqualifiziertes Personal: Informatiker, Bauplanerinnen und Ingenieure finden in der Privatwirtschaft in der Regel attraktivere Jobs als im öffentlichen Dienst. Gehalt und Aufgabenvielfalt sind hier selbst bei hohen Eingruppierungen im TVöD kaum konkurrenzfähig. Nötig wären daher Upskilling und Insourcing, also die Verbesserung der Befähigung des vorhandenen Verwaltungspersonals und gleichzeitig gute Karriereaussichten in der höheren Verwaltung. Der haushalts- und personalpolitische Fokus sollte auf die Einstellung höherqualifizierter Mitarbeiter gelegt werden.

2. Weniger Verrechtlichung, mehr Entscheidungsfreiheit: Die stetige Verrechtlichung von Politik (und damit Verwaltungshandeln) mindert die Handlungsfreiheit und Eigenverantwortung von Entscheidungsträgern. Behörden agieren überaus regelgebunden und sicherheitsorientiert, weil ihre Handlungen jederzeit (negative) Rechtsfolgen nach sich ziehen können. Diese Starrheit steht im Widerspruch zu unternehmerischem Denken, das vielmehr auf Leistungsanreize (z. B. durch Prämien) setzt, Wettbewerb fördert und Kreativität belohnt. Verwaltungen sollten sich daher an der Arbeitskultur erfolgreicher Unternehmen orientieren.

3. Komplexitätsreduktion: „Planen heißt, über Entscheidungen zu entscheiden“ (Niklas Luhmann). Der Staat muss, mit anderen Worten, verbindlich priorisieren, welche Leistungen er erbringen kann und will. Zugleich darf er seine Steuerungskapazität nicht überschätzen. Dies bedingt, die übergeordneten politischen Ziele auf Bundesebene klar zu definieren, bevor sie in konkret anwendbare Handreichungen für die Landes- und Kommunalverwaltung gegossen werden – mit möglichst wenigen und einfachen Regeln, die eine pragmatische Auslegung erlauben.

Kurzum: Unsere Daseinsvorsorge benötigt eine Wende zur Infrastrukturpolitik. Das Mehrebenensystem des deutschen Föderalismus begünstigt derzeit einen Wildwuchs an Zuständigkeiten, der zur Selbstblockade von Politik und Verwaltung führt. Wer staatliche Planung beschleunigen will, sollte aber weder einer vollmundigen Planungseuphorie noch einer allzu libertären Staatskepsis verfallen. Wir sollten, im Gegenteil, der Lokalvernunft örtlicher Entscheidungsträger – und damit jedem Einzelnen – mehr Vertrauen schenken.



Matthias Kemmerer (33)

Matthias promoviert in Wirtschafts- und Sozialgeschichte an der Goethe-Universität Frankfurt. Er ist Vorsitzender des FDP-Ortsverbands Mainhausen, stv. Vorsitzender der Jungen Liberalen Seligenstadt/Hainburg/Mainhausen und Beisitzer im Kreisvorstand der FDP Offenbach-Land. Als Mitglied der FDP-Fraktion in der örtlichen Gemeindevertretung beschäftigt ihn, wie staatliches Verwaltungshandeln leistungsstärker und effizienter werden kann. Ihr erreicht ihn unter

vorstand@fdp-mainhausen.de.



KANN DAS LUFTTAXI LANDEN?

Das Lufttaxi kennt mittlerweile jeder, seit Scheuer und Bär 2019 vor einem posierten und Frank Thelen in Lilium investiert. Doch wie zukunftssträftig sind diese Lufttaxis und können sie die Straßen entlasten?

Individuelle Mobilität ohne Stau, schnell, sicher und emissionsfrei. Mit dieser Erwartung gehen Politik und Wirtschaft an die urbane Luftmobilität. Das Konzept soll ein On-Demand Mobilitätsangebot sein, also wie ein Taxi ständig in Bewegung sein und eher nicht im Eigentum der Bürgerinnen und Bürger liegen. Per App kann an einem nahegelegenen Ort eine Mitfahrt gebucht und an einen beliebig anderen Ort in einem Umkreis von anfänglich 100–200 km geflogen werden. Auch preislich versprechen die Hersteller eine Vergleichbarkeit mit normalen Taxis. Doch bis das in ein paar Jahren möglich ist, sind noch einige Hürden zu überwinden. Dies betrifft nicht nur die technische Machbarkeit, sondern auch den Handlungsbedarf des Staates und der EU zu.

Wie so häufig ist der technische Fortschritt schneller, als der Staat handeln kann. Flugfähig sind die Prototypen von den deutschen Herstellern Lilium und Volocopter schon, auch wenn sich diese noch weiterhin in Testflügen beweisen. Die Energieversorgung ist dabei je ein Akku, bei Lilium zum Aufladen bei jedem Stop, bei Volocopter soll der Akku in sogenannten zentralen Hubs des Herstellers getauscht werden. Dabei ist Lilium bzgl. der Passagierzahl (7), Geschwindigkeit (300 km/h) und Reichweite (280 km) in der Entwicklung weiter als Volocopter. Volocopter setzt den Fokus dagegen auf 2–4 Passagiere und über 100 km Reichweite. Auch andere Hersteller setzen auf die Batterie, lediglich ein vielversprechender Prototyp aus den USA setzt auf Wasserstoff.

Offen bleibt, ob die Batterie mit ihrem hohen Gewicht und ihrer niedrigen Energiedichte gewinnen wird. Zumindest die Ladeinfrastruktur wird im Vergleich zum Wasserstoff einfacher zu bauen sein.

Zwar werden Lufttaxis im Luftraum fliegen und sind deshalb nicht auf Straßen, Ampeln und Tempolimits angewiesen. Doch auch der Luftraum unterliegt Regelungen. So wird in kontrollierten und unkontrollierten Luftraum sowie Sicht- und Instrumentenflug unterschieden.

Da zu Beginn noch nicht die technische Reife erfüllt ist, muss noch ein Pilot mitfliegen, welcher das Lufttaxi allerdings nur in einem schmalen Korridor von unter einem Kilometer Höhe fliegen darf, ohne sich ständig mit der Flugsicherung (DFS) absprechen zu müssen. Auch darf er nur bei Wolkenfreiheit und Tag fliegen, was dem ursprünglichen Konzept widerspricht. Bei schlechter Sichtweite (bis 1.500 m) sind Geschwindigkeiten bis 259 km/h und bei guter Sicht bis 463 km/h möglich.

Mit höherem technischen Stand soll auch ein unbemannter Flug (zumindest ohne Piloten) möglich sein, der dann nach Instrumentenflug erfolgt. Dieser erfordert jedoch immer die Freigabe für Starts und Landungen durch die DFS. Zudem müssen die Lufttaxis dann höher und im kontrollierten Luftraum fliegen und ständig Daten wie Route, Höhe und Geschwindigkeit mit der DFS austauschen. Diese müsste dann allerdings mit mehr Personal die zusätzlichen Bewegungen steuern.

Dafür gibt es das sich in Entwicklung befindliche Konzept der U-Spaces, bei dem unbemannte Flugkörper in den bestehenden und unkontrollierten Luftraum integriert werden sollen.

Eine Integration von Lufttaxis in diese U-Spaces in einen flexiblen und dynamischen Luftraum wäre vorteilhaft, da dieser besser auf den stark zunehmenden Luftverkehr eingehen kann. Da Lufttaxis jedoch höher fliegen sollen, wird auch eine Integration von autonomen Instrumentenflügen im kontrollierten Luftraum mittels U-Spaces notwendig sein, um unabhängig des Wetters und der Tageszeit fliegen zu können. Dies wünschen sich die Hersteller, der Gesetzgeber sieht dies aber noch nicht vor.

Doch auch die Landseite hat noch Hürden zu bewältigen. Der Gesetzgeber sieht für Start und Landung eine Pflicht von genehmigten Landeplätzen vor. Somit wäre es aktuell nicht möglich, überall zu starten und landen, was in urbanen Gebieten durch die starken Abwinde durchaus sinnvoll ist. Doch gibt es auch die theoretische Notwendigkeit von beschränkten Bauschutzbereichen, also der Freiheit von Gebäuden im Anflug- und Abflugbereich. Dies würde die Integration von Städten in den Luftraum jedoch erschweren. Davon darf abgewichen werden, da der An- und Abflug senkrecht erfolgen und es keine klassischen Sinkflugverfahren wie bei Flughäfen gibt. Das entscheidet jedoch das jeweilige Regierungspräsidium.

Momentan sehen keine Richtlinien eine Sicherheitskontrolle wie an Flughäfen vor, was die Abfertigung und Bepreisung effizienter gestaltet. Vorteile von einer Verlagerung des Bodenverkehrs in die Luft ist eine Entlastung der Straße. Aufgrund der taxiähnlichen Preise und der nicht individuellen Verfügbarkeit aufgrund Landeplatzpflicht wird jedoch der Autoverkehr nur unwesentlich verringert. Staus in der Luft sind allerdings aufgrund der Größe des Luftraums nicht zu erwarten. Auch benötigen sie keine Parkplätze am Straßenrand, da sie an Landeplätzen stationiert werden oder ständig in Bewegung sind.

Lufttaxis werden eine gute Ergänzung des individuellen Mobilitätsangebotes sein, wenn sie die hohen Sicherheitsanforderungen aufgrund der Personenbeförderung erfüllen, sich Luftraummanagement, Ladeinfrastruktur, Reichweite und Lautstärke verbessern werden, sie führerlos fliegen können und herstellerunabhängige dezentrale Landeplätze befliegen werden. Aufgrund des hohen Energieverbrauches für Start und Landung kann nicht von einer energiearmen Mobilität gesprochen werden. Der Vorteil für Lufttaxis ist aber die Zeitersparnis aufgrund der Trassenfreiheit. Insbesondere für die Reise zwischen B- und C-Städten kann das hilfreich sein, da direkte Zugverbindungen nicht existieren, wie z.B. Wiesbaden–Gießen zeigt.



Julius Braunsberger (24)

Julius hat Bau- und Immobilienmanagement studiert und sich in seiner Masterarbeit mit Landeplätzen für Lufttaxis beschäftigt. Er ist Kreisvorsitzender des KV Main-Taunus und in der FDP in Flörsheim aktiv. Ihr erreicht ihn jederzeit unter julius.braunsberger@fdp-floersheim.de.

RETTET DIE LANDESSTRASSEN!

Wenn wir über Straßeninfrastruktur sprechen, dann meist über Bundesstraßen und Autobahnen, selten aber über Landesstraßen, für die das Land Hessen die Verantwortlichkeit für Bau, Instandhaltung und Betrieb, kurz die sogenannte „Straßenbaulast“ trägt. Logisch, Landesstraßen tragen weniger Verkehr als Bundesstraßen und Autobahnen, sie sind schmaler, weisen weniger Fahrspuren auf und ein Tempolimit haben sie auch.

Autobahnmagistrale wie die „A5“ waren bereits Stätte historischer Geschwindigkeitsrekorde: Mit 432 Kilometern pro Stunde raste Rudolf Caracciola im Jahr 1938 dort entlang, wo heute der Frankfurter Flughafen angrenzt. Bis 2017, also sage und schreibe 79 Jahre dauerte es, bis dieser Weltrekord für die höchste Geschwindigkeit auf einer öffentlichen Straße gebrochen wurde.

An keiner Straße verdeutlicht sich das Motto unseres Landes „An Hessen führt kein Weg vorbei“ so wie an der Bundesstraße „B3“, die häufig auch als „deutsche Route 66“ bezeichnet wird. Sie beginnt an der Nordsee und führt über Kassel, Marburg, Gießen, Frankfurt, Darmstadt bis an das Mittelmeer in das insgesamt 1250 Kilometer entfernte Genua. Und die Landesstraßen? Sie verbinden Kolmbach mit Eulsbach und Berndorf mit Cölbe. Gäh. Wir sollten ihnen in unseren Debatten trotzdem mehr Aufmerksamkeit widmen.

Denn mit 7200 Kilometern Länge machen Landesstraßen rund die Hälfte des insgesamt 16000 Kilometer langen außerörtlichen Streckennetzes in Hessen aus. Sie sind die Lebensader der Wirtschaft und des ländlichen Raumes, indem sie die Landkreise und Kommunen mitunter als einzige Strecke verbinden und den Personen- und Güterverkehr von den großen Verkehrsstrassen ausgehend in die Fläche ausrollen. Sind sie marode, dann wirken sich ihre Sperrungen, Tempolimits und Lastbeschränkungen unmittelbar auf den gesamthessischen Verkehrsfluss und unser Warenangebot aus. Supermarktregale bleiben leer. Pendlerinnen und Pendler verlieren wertvolle Lebenszeit. Mittelständische Unternehmen und Hidden Champions, die sich weiterhin vor allem im ländlichen Raum verstreuen, können nicht mehr produzieren. Nach einer Befragung des Instituts der deutschen Wirtschaft im März 2018 sahen sich rund 70% der Unternehmen in Hessen durch Mängel der Straßenverkehrsinfrastruktur in ihrem Geschäftsbetrieb beeinträchtigt. Kurzum: Staut es auf der Landstraße, staut es in Hessen. Leider werden die Landesstraßen von der schwarz-grünen Landesregierung gravierend vernachlässigt.

Eine Zustandserfassung im Jahr 2020 hat ergeben, dass sich die Hälfte unserer Landesstraßen in Hessen in einem schlechten bis sehr schlechten, insgesamt sanierungsbedürftigen Zustand befindet und bei einem Viertel aus diesem Grund sogar mit Verkehrseinschränkungen zu rechnen ist. Damit sind die Landesstraßen nicht nur durchschnittlich in einer deutlich schlechteren Verfassung als Bundesstraßen und Autobahnen, ihr Zustand verschlimmert sich auch seit 2008 kontinuierlich. Das liegt angesichts ständiger Abnutzung und Witterung vor allem an dem Umstand, dass seit den 90er-Jahren die Nettoinvestitionen des Landes in seine Landesstraßen negativ sind, ihr bilanzieller Wertverlust durch Abschreibungen also kontinuierlich die Sanierung übersteigt. Gleichzeitig nehmen die Investitionen des Landes in Radwege ständig zu, während unsere Landesstraßen uns buchstäblich unter unseren Füßen verkümmern. Die Prioritäten sind falsch gesetzt, Radweg und Straße stehen nicht in Konkurrenz zueinander und sollten es auch im Landeshaushalt nicht tun. Vielmehr sollten Investitionen in Radwege für einen vielfältigen Verkehrsmix zusätzlich erfolgen, nicht zulasten der Landesstraßen.

Landesstraßen sind ausschließlich in der Verantwortung der Länder. Den hessischen Christdemokraten sollte es deshalb nicht gelingen, der Ampel-Koalition im Bund die Schuld an dem maroden Zustand unserer Straßeninfrastruktur zuzuschreiben. Zugleich ist die Verfassung unserer Verkehrswege auch ein ehrlicher Indikator, wie gering der Stellenwert eines verlässlichen Straßenpersonen- und -güterverkehrs für die schwarz-grüne Landesregierung ist. Dabei besteht hier dringender Handlungsbedarf: Das Land muss unbedingt dem Sanierungsbedarf gerecht werden und die notwendigen Investitionen mindestens auf ein Niveau anheben, auf dem sich unser Straßennetz nicht noch weiter verschlechtert. Auch vor Neubauprojekten in Ballungs- und Wachstumsregionen dürfen wir uns nicht verschließen. Nur so können wir dem wachsenden Verkehrsaufkommen in Hessen begegnen, unsere Wirtschaft am Brummen halten, die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner von Verkehrsbelastung schonen und der Transportwirtschaft den Umstieg auf einen nachhaltigen intermodalen Verkehr ermöglichen.



Patrick Schütz (25)
Kandidat für die Landtagswahl 2023

Patrick tritt die Jungen Liberalen seit 2019 im Landesfachausschuss Verkehr der FDP Hessen. Zur Landtagswahl kandidiert er im Wahlkreis 4,8 – Groß-Gerau II und setzt hierbei auf vielfältige Verkehrskonzepte zu Lande, zu Wasser und in der Luft. Du erreichst ihn jederzeit unter schuetz@julis.de.



SCHIENENVERKEHR PRIVATISIEREN PRO

In Deutschland gibt es oft die Diskussion, ob nicht mehr Unternehmen verstaatlicht werden sollten, um Grundgüter und Infrastruktur für den allgemeinen Bürger bereitstellen zu können. Grund hierfür sei, dass Unternehmen in privater Hand nicht an das Gesellschaftswohl denken würden, sondern nur an das Eigene und das der Aktionäre. Als Negativbeispiel wird hier oft die Privatisierung der deutschen Bahn genannt, welche mit schlechter Leistung bei teuren Preisen glänzt. Dazu gibt es nahezu keine Alternative und es ist teilweise sogar angenehmer und günstiger für die Verbraucher bei Strecken von 200 bis 400 km einen Flug zu buchen. Aber ist wirklich die Privatisierung des Schienenverkehrs daran schuld?

Es gibt mehrere Gründe, warum viele Menschen glauben, dass der Schienenverkehr in Deutschland bereits privatisiert ist, obwohl er immer noch verstaatlicht ist.

Einer der Hauptgründe ist die Beteiligung privater Unternehmen am Schienenverkehr. Es gibt eine Vielzahl von Unternehmen, die im Schienenverkehr tätig sind, einschließlich privater Bahngesellschaften, die Güter- und Personenverkehr betreiben. Diese Unternehmen arbeiten oft in Partnerschaft mit der Deutschen Bahn und nutzen deren Schieneninfrastruktur und Bahnhöfe.

Ein weiterer Grund für die Verwirrung könnte Unternehmensform darstellen, da die deutsche Bahn eine Aktiengesellschaft ist. Die Deutsche Bahn ist seit 1994 eine Aktiengesellschaft und wird von der Bundesregierung als Eigentümer kontrolliert. Einige Menschen glauben, dass die Deutsche Bahn aufgrund ihrer Aktiengesellschafts-Struktur ein privates Unternehmen ist, obwohl sie immer noch zu 100 % im Besitz des deutschen Staates ist. Die meisten Menschen wissen nämlich gar nicht, dass eine Privatisierung des Schienenverkehrs zwar geplant war, jedoch niemals wirklich umgesetzt wurde.

Darüber hinaus gibt es auch viele Diskussionen und Debatten über eine mögliche Privatisierung des Schienenverkehrs in Deutschland, bei der die ganze Thematik komplett von den Beteiligten der Diskussion durcheinandergeworfen wird.

Dies hat zur Folge, dass viele Leute die negativen Folgen einer Verstaatlichung von Unternehmen fälschlicherweise einer Privatisierung von Unternehmen zuschreiben. Dabei könnte der Schienenverkehr in Deutschland von einer Privatisierung profitieren.

Dies könnte ähnlich wie im Flugverkehr geschehen, wo die Privatisierung und Liberalisierung des Marktes dazu beigetragen haben, dass eine größere Anzahl von Fluggesellschaften gegründet wurden und die Kunden jetzt eine größere Auswahl an Flugzielen und Reiseoptionen haben.

Eine Privatisierung des Schienenverkehrs könnte auch dazu führen, dass private Unternehmen in die Modernisierung und Wartung der Schieneninfrastruktur investieren, was wiederum zu einer höheren Effizienz und Zuverlässigkeit des Schienenverkehrs führen könnte. Private Unternehmen könnten auch technologische Innovationen einbringen und neue Geschäftsmodelle entwickeln, um den Betrieb des Schienenverkehrs effektiver zu gestalten.

Wie sich eine Privatisierung zum Vorteil für den Bürger ausüben könnte, würde ich einmal gerne am Beispiel der Privatisierung des Flugverkehrs veranschaulichen:

Die Privatisierung des Flugverkehrs in Deutschland hat viele Vorteile für die Kunden gebracht. Hier sind einige der wichtigsten Vorteile:

1. Wettbewerb und Innovation

Die Privatisierung des Flugverkehrs hat den Wettbewerb erhöht und zu einer größeren Auswahl an Fluggesellschaften und Flugzielen geführt. Neue Low-Cost-Carrier wie Ryanair und Easyjet haben den Markt verändert und bieten preisgünstige Flüge an. Dies hat auch zu Innovationen geführt, da die Fluggesellschaften neue Technologien und Geschäftsmodelle entwickeln, um wettbewerbsfähig zu bleiben.

2. Kostenreduktion

Die Privatisierung hat auch zu einer Reduzierung der Kosten für die Kunden geführt. Die Flughäfen sind heute besser organisiert und effizienter, was zu niedrigeren Gebühren und Preisen führt.

3. Bessere Kundenbetreuung

Die privaten Fluggesellschaften haben in den letzten Jahren mehr in die Kundenbetreuung investiert und bieten heute ein besseres Kundenerlebnis. Sie haben verbesserte Gepäck- und Check-in-Systeme eingeführt und bieten oft bessere Bordunterhaltung und Mahlzeiten an.

4. Mehr Flexibilität

Die Privatisierung hat auch zu mehr Flexibilität für die Kunden geführt. Die Fluggesellschaften bieten heute eine größere Auswahl an Flugzeiten und Flugzielen an, was es den Kunden ermöglicht, ihre Reisepläne individueller und besser anzupassen.

5. Steigerung der Servicequalität

Die Privatisierung hat auch zu einer Steigerung der Servicequalität geführt. Die Flughäfen und Fluggesellschaften haben heute ein höheres Qualitätsbewusstsein und sind bemüht, die Kundenbedürfnisse besser zu erfüllen. Das führt zu einem besseren Kundenerlebnis und steigert die Zufriedenheit der Kunden.

In der Generation meiner Eltern konnte sich kaum jemand außerhalb der Businesswelt einen Flug leisten. Reisen wurden durch die kleine Anzahl von anfliegbaren Flughäfen, den hohen Preise und den schlechten Service über andere Wege angetreten. Dagegen ist es heute völlig normal, mit dem Flugzeug zu verreisen und Geld spielt hier nur noch eine untergeordnete Rolle. Oft werden sogar Strecken mit dem Flugzeug zurückgelegt, wo der Schienenverkehr eigentlich attraktiver sein sollte, es aber momentan jedoch nicht ist. Dies sollte uns zu denken geben.



Angelo Dörr (26)

Angelo stammt aus dem Kreis Fulda und ist Finanzberater, sowie Telefonverkäufer.

Ihr erreicht ihn unter angelo.doerr96@gmail.com.



SCHIENENVERKEHR PRIVATISIEREN CONTRA

Die durch die Privatisierung der Bundesbahn und der Reichsbahn entstandene private Deutsche Bahn AG ist seit ihrer Einführung im Jahr 1994 ein umstrittenes Thema. Während einige Argumente für die Privatisierung sprachen, zeigt die Realität ein ganz anderes Bild.

Die Bahnreform hatte vorrangig zwei Ziele: Die DB AG sollte mehr Verkehr auf die Schiene bringen, effizienter werden und somit den Bundeshaushalt nachhaltig entlasten. Diese Ziele sind bis heute nicht erreicht.

Ein Blick in die Statistik verrät, dass der Schienenverkehr seine Marktanteile kaum steigern konnte. Der weiterhin hoch bezuschusste Schienennahverkehr konnte seinen Anteil seit 1994 gerade einmal um 5% auf 8,7% steigern. Weit hinter dem motorisierten Individualverkehr mit 83,2%. Der Schienengüterverkehr liegt mit einem Marktanteil von 18,7% auch weit hinter dem LKW und ist damit gerade einmal um weniger als 2% gestiegen. Und beim Personenfernverkehr ist der Anteil sogar leicht rückläufig. Das heißt also, dass die DB AG als privates Unternehmen kläglich daran gescheitert ist wirklich mehr Verkehr auf die Straße zu bringen. Hinzu kommt, dass die Bahn als gewinnorientiertes Unternehmen unrentable Strecken stillgelegt hat und somit ganze Städte oder sogar Regionen den Fernverkehr verloren haben. Das wiederum führt auch zu einem Anstieg des Straßenverkehrs und somit letztlich auch der CO₂-Emissionen.

Und auch das Ziel der Entlastung der Steuerzahler ist nicht erreicht. Der deutsche Staat bringt weiterhin Jahr für Jahr mehrere Milliarden Euro auf, die in Ausbau und Wartung des Schienennetzes fließen. Die Dividenden im dreistelligen Millionenbereich gleichen das nicht annähernd aus.

Weiterhin übernahm der Bund 1994 sämtliche Schulden, welche ca. 15 Milliarden Euro entsprechen. Seitdem hat die Bahn jedoch wieder fast 30 Milliarden Euro Schulden angehäuft. – Trotz steigender Ticketpreise. Die BahnCard 50 ist seit ihrer Einführung über 200 Prozent im Preis gestiegen. Zum Vergleich: Flugticketpreise haben sich im selben Zeitraum halbiert.

Von Befürwortern der Privatisierung wird dann häufig hervorgebracht, dass diese Probleme eng damit zusammenhängen, dass die Bahn nur formal privatisiert wurde und die Anteile nicht an der Börse verkauft wurden. Meiner Meinung nach ist das jedoch das Einzige, was die Bahn vor dem völligen Kollaps bewahrt hat. Private Investoren sind naturgemäß auf Gewinne konzentriert, anstatt die Bedürfnisse der Bevölkerung zu berücksichtigen. Sie würden – noch eher als die DB – Strecken massenhaft stilllegen und neue Züge nur auf Strecken einsetzen, wo es viel Geld zu holen gibt.

Zudem würde die Privatisierung der DB zu einem Verlust an öffentlicher Kontrolle führen. Private Investoren haben oft eigene Interessen, die sich nicht unbedingt mit denen der Allgemeinheit decken. Die Entscheidungsfindung kann so von den Bedürfnissen der Bevölkerung abgekoppelt werden, was sich negativ auf die Entwicklung des Schienenverkehrs auswirken würde. So könnte es bspw. dazu kommen, dass Strecken mehrfach gebaut werden, da Schienennetzbetreiber selbst entscheiden dürften, welcher Bahnbetreiber auf der jeweilig eigenen Strecke fahren darf. Britische Verhältnisse, in denen Tickets nur für einen Betreiber gelten und weniger Züge fahren als vor der Privatisierung wären auch hierzulande die Folge.

Die Entfremdung der Mitarbeiter von der Bahn ist ein weiteres Problem der Privatisierung. So gut wie alle im deutschen Schienenverkehr arbeitenden Menschen sind durch die DB ausgebildet worden. Durch den Verkauf von Teilen der DB an unzählige private Investoren würde es zu einem Mangel an Identifikation und Loyalität der Beschäftigten kommen. Geringe Motivation, höhere Krankenstände usw. wären die Folge.

Erfolge, wie das 365-Euro Ticket für Schüler oder das Deutschlandticket würden durch eine vollständige Privatisierung der Vergangenheit angehören und die sowieso schon benachteiligte geringverdienende Schicht der Gesellschaft würde am härtesten getroffen werden.

Das alles zeigt, dass eine Privatisierung der Bahn nicht zu einer Verbesserung der Zustände führen würde. Wenn es um den öffentlichen Verkehr geht, sollte die Wahrung der öffentlichen Interessen immer Vorrang vor privaten Interessen haben. Eine Privatisierung der Bahn bringt uns nicht voran.



Ajeet Ahmad (20)

Ajeet studiert Politikwissenschaft und VWL an der Goethe-Universität in Frankfurt
Ihr erreicht ihn unter ahmad@julius.de.

dis|ku|tie|ren

- schwaches Verb

In einem Gespräch, einer Diskussion Ansichten, Meinungen austauschen.

Wenn ich ehrlich bin, kann ich viele dieser Fragen entweder gar nicht oder nur mit nein beantworten – und das ist nicht nur schade, sondern oftmals auch frustrierend. Natürlich müssen und wollen wir bei den JuLis kontrovers diskutieren, uns verbindet schließlich in den meisten Fällen vor allem eines, die Suche nach dem besten Argument. Doch gerade, weil eben diese Suche im Zentrum der liberalen Sache steht, ist es wichtig, dass wir darauf achten, wie und wo wir Debatten führen.

Ich liebe es, zu debattieren – und die meisten anderen Jungen Liberalen auch. Immer wieder wird in unserem Verband diskutiert, auf Twitter, Instagram, Facebook (ja, das nutzen auch viele JuLis noch) und in WhatsApp Gruppen. Leider stelle ich mir nach solchen Diskussionen und bei manchen Aussagen aber immer öfter die Frage, was die Diskussion eigentlich erreicht hat.

Warum wurde sie angestoßen? Bringt es überhaupt etwas, unter einem öffentlichen Post oder in einer großen WhatsApp-Gruppe tiefgängige politische Diskussionen anzufangen? War irgendeine der beteiligten Personen dazu bereit, ihre Meinung zu ändern? War der Ton einer inhaltlichen Diskussion angemessen? Hat die Debatte einen Großteil der Leute, die in dieser Gruppe sind, motiviert, sich einzubringen oder nervt sie vor allem?

Wie führen wir Debatten? Hoffentlich auf eine respektvolle und faire Art. Das bedeutet nicht nur, andere Personen in ihrer Meinung zu respektieren und nicht zu beleidigen oder anzugreifen. Es gilt auch, andere Argumente zu erwägen, seine eigene Haltung zu reflektieren und offen in die Debatte einzusteigen. Wer von vornherein der Ansicht ist, es besser zu wissen und keine andere Position für eine ernsthafte Alternative hält, sollte sich an solchen Debatten nicht aktiv beteiligen, sondern einfach zuhören – auch mal leise zu sein, gehört zu einer fairen und respektvollen Debatte. Wo führen wir Debatten? Idealerweise auf einer Plattform, die es überhaupt erlaubt, dem Inhalt der Debatte gerecht zu werden. Wer kennt sie nicht, vermeintlich tiefgängige Debatten unter mehreren Personen, die dann aber in sozialen Netzwerken geführt werden. Bevor man ein Argument formuliert hat, sind fünf neue kommentiert worden, der

Umfang reicht nicht, um wirklich aufeinander einzugehen und schlimmstenfalls hat man auch noch dutzende Personen, die aus Informationszwecken in bestimmten Gruppen sind, zugespannt. Wenn es nach mir geht, sollte man stattdessen lieber in kleinen Gruppen, die explizit dafür gemacht sind (schaut doch mal bei den KFAs vorbei), oder bei programmatischen Formaten (egal ob online oder in Präsenz) diskutieren. Sobald ihr merkt, dass drei oder vier Personen gerade eine größere Gruppe zutexten, denkt über eine Verschiebung der Debatte in einen anderen Rahmen nach. Meiner Erfahrung nach werden insbesondere persönlich stattfindende Diskussionen meist auf eine wesentlich zivilisiertere und konstruktivere Art geführt.

Ein besonderes Augenmerk gilt bei meinen Beobachtungen auch immer wieder „öffentlichen“ Debatten. Zwar sind WhatsApp-Diskussionen auch oftmals weitaus öffentlicher als sie sein sollten, aber Kommentarspalten auf Plattformen wie Instagram erreichen noch eine ganz andere Dimension an Öffentlichkeit. Natürlich kann jede Person selber entscheiden, wie und wo sie Debatten führen will, man sollte sich hierbei aber nichtsdestotrotz immer fragen, ob dies der richtige Zeitpunkt und Ort ist, um in die Tasten zu hauen.

Es gilt also, immer zu überlegen, ob mein Beitrag a) einen Mehrwert bietet, ich b) überhaupt bereit bin, meine Haltung zu überdenken und ich c) den richtigen Ort und Zeitpunkt gefunden habe, um meine Haltung zu artikulieren.

Wer für sich selbst Meinungsfreiheit einfordert, muss diese stets auch Anderen gewähren. Das fängt schon bei Dingen wie Meinungsbekundungen, Posts und Stories an. Es mag der ein oder anderen Person nicht gefallen, aber was unseren Verband für mich so besonders macht, ist das breite Spektrum an Meinungen. Egal, wie gut oder schlecht sie in das eigene Weltbild passen, solange sie nicht diskriminierend, menschenverachtend, sexistisch, rassistisch oder mit den Grundsätzen der Bundesrepublik unvereinbar sind, muss man sie aushalten. Lauter sein, persönlich werden, Personen sagen, sie mögen sich nicht so anstellen oder angegriffen sein, ist sicherlich keine respektvolle oder ebene Art, dies zu tun.

Wie bereits eingangs erwähnt, passiert es leider viel zu oft, dass Personen sich auf Grund der Härte der Debatte oder der Ansicht, dass sie die Meinung anderer ohnehin nicht ändern können, nicht einbringen. Das sollten wir ändern, denn am Ende des Tages profitiert unser Verband von jedem Mitglied, das bereit ist, sich einzubringen, und aus seinem Engagement positive Erfahrungen zieht.

Also debattiert und kämpft leidenschaftlich für das, was euch am Herzen liegt. Aber bitte respektiert und hört alle anderen, die genau dasselbe tun, auch wenn ihnen vielleicht andere Dinge am Herzen liegen mögen. Denn in der Diskussion geht es vor allem um eines: Einen Austausch auf Augenhöhe. Niemand braucht eine vermeintliche Meinung oder ein Argument, das vor allem dazu dient, ein anderes zu diskreditieren. Ein gutes Argument steht immer für eine Haltung, und nicht gegen die einer anderen Person.



Jacob Wolf (24)

Jacob ist eine der zwei Ombudspersonen der Jungen Liberalen Hessen und Dein vertraulicher und neutraler Ansprechpartner für soziale und innerverbandliche Konflikte und anderweitige Beschwerden. Zu seinen Aufgaben zählt auch, die Einhaltung des Code of Conduct und der Beschlusslage durch den Landesvorstand laufend zu prüfen.

Du erreichst ihn jederzeit unter der 0151-23444947 und unter jacob.wolf@julis.de.

VON DER GRUNDLAGENFORSCHUNG

BIS ZUR MARKTREIFE –

CHANCEN UND HERAUSFORDERUNGEN

VON INNOVATIONEN

Egal ob ChatGPT, E-Fuels oder der Klimawandel: Die Frage nach dem Umgang der Gesellschaft mit neuen Innovationen ist heute relevanter denn je. In jedem Bereich, in dem Innovationen zu finden sind, ist es offensichtlich, dass Forschung an Hochschulen und anderen Forschungseinrichtungen die Grundlage hierfür gelegt haben. Verfolgt man die Arbeit unserer politischen Konkurrenz, sprechen diese häufig von multiplen Krisen, die es durch immer mehr staatliche Eingriffe in den Griff zu bekommen gilt. Innovationen spielen dabei bestenfalls eine untergeordnete Rolle.

Fakt ist: Um den drängenden Herausforderungen unserer Zeit effektiv entgegenzutreten, ist eine gesunde und prosperierende Innovationslandschaft unerlässlich. Hierzu sind sowohl erstklassige Forschung und Entwicklung für die Grundlagenforschung, als auch mutige UnternehmerInnen notwendig, welche die Forschungserkenntnisse in marktfähige Produkte und Dienstleistungen transformieren. Daher möchte ich heute einen Schritt zurücktreten und die Grundvoraussetzungen für Innovation ganzheitlich beleuchten:

Der Status Quo – Forschung und Innovation in Deutschland Betrachten wir den Status Quo in der Forschung, Entwicklung und Innovation in unserem Land, steht Deutschland im internationalen Vergleich auf den ersten Blick ziemlich gut da. Im Innovations- Ländervergleich der Vereinten Nationen (WIPO) liegt Deutschland weltweit auf Platz 81 und auch der Bloomberg Innovation Index² und das OECD Science, Technology and Industry Scoreboard³ zeichnen das Bild einer starken Forschungs- und Entwicklungslandschaft in Deutschland.

Schaut man genauer hin, stellt man fest, dass der Schein trügen könnte. Im aktuellen Digitalisierungsindex des BMWK beträgt der deutschlandweite Indexwert für 2022 108,9 Punkte. Zum Vergleich: 107,9 Punkte waren es im Vorjahr. In manchen Branchen, beispielsweise im Pharmabereich, im Handel oder im Tourismus ist sogar ein Digitalisierungsrückgang zu verzeichnen gewesen. Auch die Zahl der Startup-Neugründungen ist rückläufig – allein ein Minus von 18 Prozent im letzten Jahr. Selbst bei den Ausgründungen aus einer Hochschule heraus sind 67,0 Prozent unabhängige Gründungen ohne Unterstützung oder Bezug zu einer Hochschule/Forschungseinrichtung. Wir sehen also paradoxerweise, dass in unseren Hochschulen und außeruniversitären Forschungseinrichtungen Innovation stattfindet, diese jedoch in unserer Wirtschaft nur bedingt ankommt.

Für mich stehen daher zwei konkrete Handlungsfelder im Vordergrund: Zum einen das Schaffen idealer Forschungsbedingungen und zum anderen die neuen Forschungserkenntnisse effektiver in die Anwendung zu bringen.

Schaffen einer idealen Forschungsinfrastruktur

Wir haben das Glück, dass Wissenschaftsfreiheit in Deutschland tatsächlich großgeschrieben wird. Sie ist nicht nur durch unser Grundgesetz garantiert, sondern auch im internationalen Vergleich Spitzenreiter. Dennoch gibt es immer wieder Debatten darum, die Forschungsgegenstände aus ideologischen Gründen einzuschränken. Dies lehne ich entschieden ab! Aus Erkenntnisgewinn in einer Disziplin resultieren neue Erkenntnisse für andere Disziplinen. Das hat die Geschichte der Forschung immer wieder gezeigt. So gilt Penicillin bis heute als Meilenstein der Medizingeschichte und sowohl GPS als auch das Internet sind aus unserem heutigen Leben nicht mehr wegzudenken. Alle drei entstanden nicht in erster Linie um das Leben von Menschen zu verbessern, sondern für rein militärische Zwecke und wurden dann adaptiert – so viel zum Thema Zivilklausel...



Neben dem Erhalt von Wissenschaftsfreiheit brauchen wir ein innovationsfreundlicheres Klima an unseren Hochschulen. Elementar dafür sind eine ausreichende Grundfinanzierung sowie eine gut ausgebaute digitale Infrastruktur an den Hochschulen und Forschungseinrichtungen. Insbesondere im Bereich zukunftsweisender Technologien wie Künstlicher Intelligenz, Robotik und anderer Cutting-Edge-Technologien ist eine angemessene Infrastruktur grundlegende Voraussetzung – eine Tatsache, die in Hessen leider immer noch nicht Realität ist.

Technologien zur Anwendung bringen

Neben dem Forschungsaspekt ist aber vor allem der Transfer mit Unternehmen entscheidend, sodass die Forschung auch anwendungsorientiert genutzt werden kann. Die Ampel-Koalition hat glücklicherweise erkannt, dass Deutschland beim Thema Technologietransfer dringend Nachholbedarf hat und Eckpunkte für die neue Agentur für Transfer und Innovation, kurz „DATI“, veröffentlicht. Ziel ist es, BMBF-Förderprogramme und neue Förderaktivitäten unter dem Dach der DATI zusammenzuführen und Synergien zwischen Forschung, Unternehmen und der öffentlichen Verwaltung zu schaffen⁸. Das ist ein wichtiger Schritt, denn bisher sind die einzelnen Akteure größtenteils selbst in der Verantwortung Anlaufstellen zur Förderung zu suchen.

Technologietransfer ist allerdings nach wie vor sowohl Landes- als auch Bundesangelegenheit. Durch die unterschiedlichen Förderebenen und kleinteiligen Berichtspflichten haben es daher kleine und mittlere Unternehmen besonders schwer, geeignete Fördermittel zu identifizieren und zu erhalten. Dieses Aufbauen unzähliger Fördertöpfe muss aufhören. Sogar die Hessische Landesregierung hat erkannt, welche unsinnige Größe der Förder-Dschungel inzwischen angenommen hat. Statt aber die Förderstrukturen effizienter zu gestalten, soll ein Förderlotse künftig das hausgemachte Problem lösen. Das ist absurd! Wir brauchen endlich Förderstrukturen, die auch an den richtigen Stellen ankommen.

Am Beispiel der Schweiz können wir sehen, welches Potential darin steckt, Förderstrukturen effizient miteinander abzustimmen und die Verzahnung von Forschung und Industrie aktiv zu fördern. So liegt die Anzahl der angemeldeten Patente in der Schweiz pro Einwohner dreimal so hoch wie in Deutschland⁹ – bei vergleichbaren prozentualen Haushaltsausgaben für Forschung und Entwicklung.

Mit dem weiteren Ausbau von Entrepreneurship-Studiengängen oder durch das stärkere Fördern von Gründungszoneen und Netzwerken an den Hochschulen, die den Austausch zwischen GründerInnen, Forschungseinrichtungen und möglichen Investoren erleichtern, würden hierfür wichtige Grundlagen geschaffen werden.

Ich bin aber auch der Überzeugung, dass wir bereits bei der Berufung der Professoren selbst ansetzen müssen: Wenn WissenschaftlerInnen in Publikationen viel zitiert werden, haben wir Kennzahlen erfunden, die den Einfluss einer Person in der Wissenschaft misst. Beteiligen sich WissenschaftlerInnen daran, Technologien in die Anwendung zu bringen, messen wir das nicht. Hier fehlen schlicht funktionierende Anreizsysteme. Schaffen wir es hier frühzeitig einen Schwerpunkt zu setzen, werden bei künftigen Besetzungen an Lehrstühlen auch solche Transfer-Kriterien stärker berücksichtigt.

Bildung, Forschung und Innovation – ein holistischer Ansatz

Neben den forschungspolitischen Aspekten hat Innovation aber auch eine sozialpolitische Komponente: Während viele Menschen durch den technischen Fortschritt begeistert sind, sollte man dennoch nicht vergessen, Innovation immer im Kontext des gesamten gesellschaftlichen Gefüges zu betrachten. Bildung und Forschung gehören zusammen. Auch wenn wir Liberale eher optimistisch und nach vorne gewandt sind, wirkt technischer Fortschritt für viele Menschen abschreckend – und das ist teilweise nachvollziehbar. Laut aktuellen Schätzungen der OECD sind in Deutschland 18 Prozent der Arbeitsplätze einem hohen Automatisierungsrisiko ausgesetzt, während weitere 36 Prozent in den nächsten 15 Jahren drastischen Veränderungen gegenüberstehen werden.

Wenn wir hier kein gut ausgebautes Angebot an qualifizierten Weiterbildungsmaßnahmen auf den Weg bringen, um diese Menschen für die anstehenden Veränderungen zu qualifizieren, werden diese es immer schwieriger haben, auf dem Arbeitsmarkt Fuß zu fassen.

Innovationen erfordern exzellente Forschung und weltbeste Bildung. Jedoch müssen wir darauf achten, dass wir ein Gleichgewicht halten, um sicherzustellen, dass unser Arbeitsmarkt mit dem Fortschritt mithalten kann. Wenn wir das Aufstiegsversprechen einhalten wollen, müssen wir eine dynamische Bildungs- und Innovationslandschaft schaffen, welche unsere Mitmenschen aktiv auf die gesellschaftlichen Transformationsprozesse vorbereitet.

Wir brauchen auf Bundes- und Landesebene eine Politik die bei Bildung und Forschung nicht kleckert, sondern klotzt! Wir brauchen eine Politik, die heute mutig an die Herausforderungen von morgen herangeht! Und wir brauchen mehr liberale Politik, damit aus Forschung eine Innovation und aus Innovation ein Arbeitsplatz von morgen werden kann!

Eure Lisa



Lisa Deißler (30)

Kandidatin für die Landtagswahl 2023

Lisa ist Landtagsabgeordnete der Freien Demokraten und Spitzenkandidatin der Jungen Liberalen Hessen für die Landtagswahl 2023.

Ihr erreicht sie unter

l.deissler@ltg.hessen.de.



What happened Bundeskongress

Zusätzlich zu unserem Landeskongress fand ebenfalls der **66. Bundeskongress** statt. Vom 24. bis 26. März zog es die Jungen Liberalen diesmal nach Halle an der Saale. Unter dem Motto „Freiheit (ent)steht unter Druck“ hat sich der Kongress insbesondere mit einem umfangreichen Leitantrag zum Thema Liberale Resilienz in Zeiten von Krieg, Katastrophen und Krisen befasst.

Um wieder zum ursprünglich gewohnten Wahlturnus zurückzukommen, wurden an diesem Bundeskongress erneut Wahlen für den Bundesvorstand durchgeführt. Alle 12 Amtierenden haben erneut für ihre Posten kandidiert und wurden dabei auch ohne Ausnahme in ihren Ämtern bestätigt – wenn auch mit teilweise niedrigeren Zustimmungswerten. Für Hessen ist Maxima Trabert in ihrer Funktion als Beisitzerin für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit weiterhin Teil des Bundesvorstands.

Am Samstagmorgen begann die inhaltliche Beratung. Angefangen mit den Satzungsänderungsanträgen und der Behandlung eines Dringlichkeitsantrags folgte die Debatte zum Leitantrag. Diese sowohl kritische als auch konstruktive Antragsberatung zog sich bis zur Unterbrechung und in den Sonntag hinein. Als Highlight des Kongresses war der liberale Justizminister Dr. Marco Buschmann zu Gast, der mit einer sehr starken Rede überzeugte und sich Zeit für die Beantwortung vieler Fragen nahm. Der Leitantrag wurde mit einer knappen Mehrheit verabschiedet, bevor noch drei weitere Anträge nach Beratung in die Beschlusslage aufgenommen wurden.

Save the Rave - unsere Karfreitagsaktion mit Grüner Jugend und Jusos

Zusammen mit der Grünen Jugend und den Jusos Hessen haben wir uns am Karfreitag gegen das Tanzverbot und für mehr Freiheit, Selbstbestimmung und Trennung von Staat und Kirche ausgesprochen und haben zusammen in Frankfurt "Save the Rave" organisiert.

„In Zeiten in denen die Kirche jedes Jahr an Mitgliedern verliert, ist es nicht mehr zeitgemäß, dass die gesamte Gesellschaft sich aufgrund christlicher Gewohnheiten und Rituale einschränken muss. Gläubige Menschen können weiterhin stille Feiertage auch still verbringen, ohne gestört zu werden. Doch mit der Aufhebung des Tanzverbots kann jungen Menschen mehr Freiheit und Selbstbestimmung zugesprochen werden“, so Jorias.





What happened

Landeskongress

Am 4. und 5. März 2023 hat unter dem Motto „HIER. Für Hessen“ der **79. Landeskongress** der Jungen Liberalen Hessen in Stadthallendorf stattgefunden. Im Jahr der anstehenden Landtagswahl war auch unsere Veranstaltung sehr ereignisreich. Aufgrund von zwei Rücktritten amtierender Mitglieder des Landesvorstands kam es zu Nachwahlen zu den frei gewordenen Beisitzerposten. Für diese Positionen haben Caroline Scherb aus dem Regionalverband Offenbach und Daniel Klassen aus dem Kreisverband Gießen kandidiert. Bei den Wahlen wurde Daniel Klassen mit 87,5% Ja-Stimmen und Caroline Scherb sogar mit 95% gewählt.

Außerdem war der Landeskongress auch durch sehr produktive programmatische Arbeit geprägt. Es wurde einerseits ein Antrag mit einer Forderung zu einem Upgrade für die Energiewende sowie ein weiterer zum Dualen Studium des Grundschullehramts beschlossen. Als Höhepunkt des Kongresses haben wir nach effektiver erster Lesung, der Beratung einiger Änderungsanträge und andauernder Debatte ein eigenes themenübergreifendes Landtagswahlprogramm beschlossen. In über 1100 Zeilen wurden eigene programmatische Forderungen verabschiedet, die auch im kommenden Wahlkampf eine große Rolle spielen werden. Die Landtagswahl kommt stetig näher. Der Fokus liegt auf Fortschritt.



UNSERE LOKALHELDEN

KURHESSEN



WERRA-MEISSNER



JORIAS BACH

Jorias studiert im Master Geschichte und Öffentlichkeit an der Uni Kassel und ist seit 2022 Landesvorsitzender der Jungen Liberalen Hessen. Ihr erreicht ihn unter jorias.bach@julis.de

Funktion in der Kommunalpolitik:

Stadtverordneter der Stadt Sontra, dort im Haupt- und Finanzausschuss

Welche Herausforderungen gibt es in deiner Region/Stadt, mit denen du dich konfrontiert siehst?

Als größte Herausforderung für unsere Kommunen, sehe ich, dass Land und Bund den Kommunen immer mehr Aufgaben geben, ohne aber die dafür notwendigen finanziellen Mittel zur Verfügung zu stellen. Vor kurzem haben wir im Haupt- und Finanzausschuss verschiedene Maßnahmen von der Renovierung der Kanalisation, dem Neubau eines neuen Feuerwehrgerätehauses und Maßnahmen rund um einen Kindergarten diskutiert, Kostenpunkt insgesamt ca. 20 Mio. Euro. Im diesjährigen Haushalt wurde der Gesamtbetrag an Aufwendungen auf ca. 21,8 Millionen Euro festgelegt. Wie wir die eben genannten Maßnahmen in den nächsten Jahren umsetzen wollen, wird eine große Herausforderung. Land und Bund schränken hier die kommunale Selbstverwaltung mehr und mehr ein. Obendrein stört mich auch der Denkmalschutz. Was heutzutage von denen als Denkmal eingestuft wird, ist mir ein Rätsel.

Was ist deine Motivation, Mandatsträger zu sein?

Ich habe Kommunalpolitik quasi mit der Muttermilch aufgesogen. Meine Mutter hat mich als Baby mit in die Stadtverordnetenversammlung genommen (in der Kommune geht das nämlich im Gegensatz zum Bundestag), daher war ich schon immer von Kommunalpolitik fasziniert. Es macht einfach Spaß, sich mit den vielen kleinen Dingen der Kommunalpolitik zu beschäftigen. Das fängt bei der Unterstützung lokaler Vereine an und hört bei den Maßnahmen auf, die man trifft, damit die Kommune als Wirtschaftsstandort attraktiv bleibt (das ist nicht nur die Höhe der Gewerbesteuer, dazu gehört auch eine attraktive Kommune zu sein, sodass die Unternehmen auch immer wieder neue Mitarbeiter finden).

Wofür setzt du dich explizit in deiner Region ein und was hast du schon erreicht?

Als Haushaltspolitiker gehört es dazu, immer wieder auch die Sinnhaftigkeit bestimmter Maßnahmen in Frage zu stellen. Nur weil etwas mit 70% (oder noch mehr) gefördert wird, heißt es noch nicht, dass es sinnvoll oder nachhaltig ist. Daher finde ich unsere JuLi Forderung Förderprogramme einzustampfen und den Kommunen mehr Geld zu geben, genau richtig. Erreichen konnte ich bisher noch nicht so viel. Leider hat Sontra eine absolute Mehrheit der SPD und dagegen zu agieren, ist immer wieder schwer ... Dennoch konnte ich kleine Erfolge feiern. Beispielsweise haben wir in diesem Haushaltsjahr das freie Budget für unsere Ortsteile erhöht, denn das sind die, die im Ehrenamt viel für die Ortsteile erreichen und immer wieder ihre Zeit mit kleinen Anträgen bei der Stadt und deren Abrechnung rumschlagen müssen, anstatt frei zu sein von unnötigem bürokratischem Kleinklein. Da konnte ich die Sozialdemokraten überzeugen und es hat mich sehr gefreut, so den Ortsteilen mehr Freiheiten und Vertrauen zu geben.



BASTIAN BELZ

Bastian Belz ist Vertriebscontroller und war Kandidat der Jungen Liberalen und Freien Demokraten für die Bundestagswahl 2021. Ihr erreicht ihn unter belz-laisa@t-online.de

Funktion in der Kommunalpolitik:

Stv. Fraktionsvorsitzender in der Kreistagsfraktion der FDP Waldeck Frankenberg und Fraktionsvorsitzender der FDP Stadtverordnetenfraktion der Stadt Battenberg

Welche Herausforderungen gibt es in deiner Region mit denen du dich konfrontiert siehst?

Die Herausforderung kleiner Kommunen wie der Stadt Battenberg sind eine schwierige Finanzausstattung mit der man oft nur Pflichtaufgaben erfüllen kann und dadurch wenig Spielraum für gestalterische Projekte hat.

Für die Kreispolitik gilt es insbesondere infrastrukturelle Probleme des ländlichen Raums zu lösen. Dazu gehört eine gute Schulinfrastruktur sicherzustellen, Ausbau von Rad- und Kreisstraßen, vernünftige Gesundheitsversorgung aber auch eine starke Wirtschaftsförderung.

Was ist deine Motivation Mandatsträger zu sein?

Ich bringe mich schon immer gern für meine Mitmenschen ein. Meine Heimatstadt und meinen Heimatkreis liebens- und lebenswert zu erhalten ist es was mich antreibt. Politisch will ich dabei helfen die richtigen Weichen zu stellen damit alle Generationen gerne hier leben können und wir meine Heimatregion weiterentwickeln können.

Wofür setzt du dich explizit in deiner Region ein und was hast du schon erreicht?

Mehr interkommunale Zusammenarbeit um Synergien zu schaffen und Aufgaben die oftmals ähnlich sind gemeinsam zu bewältigen. In dieser Legislatur im Kreistag hatten wir - als Opposition - bereits den Erfolg, dass unsere Anträge Neuausrichtung der Wirtschaftsförderung (in leicht abgewandelter Form) und Einführung der mobilen Retter - auf Initiative der JuLis Waldeck Frankenberg - im Kreistag angenommen wurden.



FRIEDERIKE BECKER

Friederike arbeitet als Lehrerin an der Integrierten Gesamtschule Edertal und ist stellvertretende Kreisvorsitzende der FDP in Waldeck-Frankenberg. Sie kandidiert außerdem für den Landtag im Wahlkreis Waldeck-Frankenberg I. Ihr erreicht sie unter friederike.becker@fdp-twistetal.de

Funktion in der Kommunalpolitik:

Beigeordnete im Gemeindevorstand der Gemeinde Twistetal, ortsvorsitzende FDP Twistetal und stellvertretende Kreisvorsitzende FDP Waldeck-Frankenberg

Welche Herausforderungen gibt es in deiner Region/Stadt, mit denen du dich konfrontiert siehst?

Die Herausforderungen in der ländlich geprägten Gemeinde Twistetal sind vielfältig und spannend. Die Sanierungen von Straßen und kommunalen Liegenschaften, der Ausbau der digitalen Infrastruktur und die Themen Nahversorgung und Gewerbe sind nur einige der Aspekte mit denen wir uns vor Ort beschäftigen.

Was ist deine Motivation, Mandatsträgerin zu sein?

Mein Engagement als Mandatsträgerin aktiv zu sein bietet die Möglichkeit progressiv Einfluss auf politische Entscheidungen zu nehmen und das Leben der Menschen auf lokaler und regionaler Ebene mitzugestalten. Aus diesem Grund bringe ich mich gerne in der Kommunalpolitik ein. Außerdem ist die Auseinandersetzung mit anderen politischen Positionen immer interessant und lässt mich meine eigenen Standpunkte reflektieren.

Wofür setzt du dich explizit in deiner Region ein und was hast du schon erreicht?

Bei mir vor Ort möchte ich mich dafür einsetzen das Interesse der Bevölkerung für die Kommunalpolitik zu verstärken. Ganz besonders am Herzen liegt mir, dass sich mehr Frauen in der Kommunalpolitik engagieren.



FINN RODEWYK

Finn befindet sich derzeit im 2. Semester seines Masterstudiums in Public Health. Zuvor hat er seinen Bachelor in International Health Sciences, B.Sc. abgeschlossen. Er ist Bezirksvorsitzender der Jungen Liberalen Kurhessen. Ihr erreicht ihn unter finn.rodewyk@julis.de

Funktion in der Kommunalpolitik:

Seit Anfang des Jahres Fraktionsvorsitzender in der Stadtverordnetenversammlung von Bad Arolsen.

Welche Herausforderungen gibt es in deiner Region mit denen du dich konfrontiert siehst?

In meiner Region gibt es viele Herausforderungen zu bewältigen, wie die Schaffung von Perspektiven für junge Menschen im ländlichen Raum, die Digitalisierung der Stadtverwaltung und die Umsetzung von Großprojekten bei steigenden Preisen.

Für die Kreispolitik gilt es insbesondere infrastrukturelle Probleme des ländlichen Raums zu lösen. Dazu gehört eine gute Schulinfrastruktur sicherzustellen, Ausbau von Rad- und Kreisstraßen, vernünftige Gesundheitsversorgung aber auch eine starke Wirtschaftsförderung.

Was ist deine Motivation Mandatsträger zu sein?

Ich möchte jungen Menschen eine Stimme geben und zeigen, dass wir mehr können als uns zu beschweren. Mein Ziel ist es, die Zusammenarbeit zwischen den Generationen zu stärken und Perspektiven für alle zu schaffen. Dies fängt bei der Ausbildung an, endet dort allerdings nicht. Gerade was die Nachfrage an Mietwohnungen angeht, herrscht, auch im ländlichen Raum, ein großer Mangel. Da müssen wir ran und mehr Bauprojekte, schneller ermöglichen.

Wofür setzt du dich explizit in deiner Region ein und was hast du schon erreicht?

Ich setze mich für die Schaffung von Perspektiven für junge Menschen im ländlichen Raum ein und arbeite daran, die Digitalisierung der Stadtverwaltung voranzutreiben. In Zusammenarbeit mit anderen Fraktionen konnte die FDP-Fraktion bereits einige Vorschläge einbringen und Erfolge erzielen. Dazu gehört z.B. die baldige Fertigstellung von mehreren Fußballstadien und einer Skaterbahn. Ein großer Erfolg war für uns, dass der ehemalige Bad Arolser Bürgermeister, Jürgen van der Horst, mit der Unterstützung von Freien Wählern, Bündnis 90 die Grünen und Freien Demokraten Landrat von Waldeck-Frankenberg geworden ist.



PHILIPP BRÄMER

Philipp leitet das Qualitätsmanagement eines Logistikunternehmens. Nebenberuflich betreibt er eine Esport-Organisation. Ihr erreicht ihn unter info@fdp-homberg-efze.de

Funktion in der Kommunalpolitik:

Vorsitzender der FDP Homberg (Efze) & stellvertretender Fraktionsvorsitzender in der Stavo und stellvertretender Fraktionsvorsitzender in der Stadtverordnetenversammlung

Welche Herausforderungen gibt es in deiner Region/Stadt, mit denen du dich konfrontiert siehst?

Homberg (Efze) hat eine wunderschöne Fachwerkstadt, die allerdings mit großen Leerstandsproblemen zu kämpfen hat. Auch die Sauberkeit im Stadtbild ist ein Thema. Viele junge Menschen zieht es nach dem Schulabschluss in größere Städte. Homberg und seine 22 Stadtteile haben kein attraktives ÖPNV-Angebot und eine Bahnanbindung fehlt in der Kreisstadt. Über Jahrzehnte wurde ein Sanierungsstau in der Infrastruktur aufgebaut, vom Freibad, über die Feuerwehrstützpunkte, bis hin zur Kanalisation.

Was ist deine Motivation, Mandatsträger zu sein?

Da ich erst 2019 nach Homberg gezogen bin, hatte ich einen anderen, weniger voreingenommenen Sicht auf Dinge in der Stadt, als viele der langjährigen Mandatsträger. Dadurch fühlte ich mich motiviert, bei der Kommunalwahl auf der Liste anzutreten. Als Neuling in der Kommunalpolitik lernt man unglaublich viel und es ist wirklich spannend zu sehen, welchen Einfluss die Kommunalpolitik auf das tägliche Leben der Menschen in der Stadt hat.

Wofür setzt du dich explizit in deiner Region ein und was hast du schon erreicht?

Einerseits verfolgen wir die Themen, die Teil der DNA der Homberger FDP sind: Sauberkeit, Stärkung der Kaufleute und Gastronomen und auch die Barrierefreiheit in der Stadt. Mit meiner Fraktionskollegin gemeinsam nehmen wir auch die Attraktivität der Stadt für junge Menschen in den Fokus. Wir arbeiten beispielsweise an Verbesserungen in der Stadtjugendpflege. Derzeit bastle ich außerdem an einem Antrag, den Coworking-Space in der Stadt für Fernstudentinnen und -studenten vergünstigt anzubieten, da Gemeinschaft und ein Hauch von „Campus Feeling“ meiner Meinung nach eine gute Ergänzung zum Studieren alleine am heimischen Schreibtisch ist.

NEUES AUS DER LHG



Liebe JuLis,

Wie schon in den letzten Ausgaben des YouLi-Magazins, darf ich euch auch dieses Mal wieder aus der LHG berichten!

Innerverbandliches:

Auf der Bundesmitgliederversammlung im Januar wurde bereits ein neuer Bundesvorstand, in dem wir wieder mit Anna-Marie Hommen als Bundesprogrammatischerin vertreten sein werden, gewählt. Im März standen dann Vorstandswahlen für unseren Landesverband an. Circa 30 Freunde, Gäste und Mitglieder der LHG haben sich deshalb am 12.03.2023 in Gießen zur Landesmitgliederversammlung eingefunden. Hierbei durften wir neben den Mitgliedern des Bundesvorstandes, auch Dr. Matthias Büger aus der hessischen Landtagsfraktion der FDP, den Präses des Verbands liberaler Akademiker Alexander Bagus, den Juli Landesvorstand, unsere Freunde der LHG Bayern und NRW, wie auch lokale Landtagswahlkandidaten und liberale Größen in unseren Reihen begrüßen.

Die Delegierten der Ortsgruppen statteten in den folgenden Wahlen die Vorstandsmitglieder trotz großem Umbruch mit starken Ergebnissen aus. Weil viele der ehemaligen Vorstandsmitglieder schon zu Beginn ihrer Amtszeit zu den 'alten Hasen' gehörten und dementsprechend vor dem Abschluss ihres Studiums stehen, musste der Großteil auf eine erneute Kandidatur verzichten. Nichtsdestotrotz sind wir uns sicher, dass wir auch mit dem neuen Team an die bestehende Arbeit nahtlos anknüpfen werden. Bestätigt in ihren Ämtern wurden Jan-Lukas Gescher, als Vorsitzender und Luca Sesterhenn, als stellvertretender Vorsitzender für Presse und Öffentlichkeitsarbeit (Beide LHG Gießen).

Neu in den Vorstand gewählt wurden David Geßner (LHG Gießen) als stellvertretender Vorsitzender für Programmatik, Fabian Witzel (LHG Frankfurt) als stellvertretender Vorsitzender für Organisation, Pascal Barton (LHG Kassel) als stellvertretender Vorsitzender für Finanzen und Anna Klemens (LHG Frankfurt), wie auch Marvin Ködding (LHG Gießen) als Beisitzer. Abgerundet wurde die Landesmitgliederversammlung mit einer programmatischen Debatte über Prüfungsgebühren bei Staatsexamina und Tierversuchen in der Forschung.

Außerverbandliches:

Wie jedes Jahr um diese Zeit, starten unsere Ortsgruppen in die Vorbereitung für die Hochschulwahlen. Das bedeutet neben dem Abarbeiten von Formalitäten, das Aufstellen eigener Programme, Designen eigener Flyer und Plakate, als auch die Organisation des eigentlichen digitalen und analogen Wahlkampfs. Nach den hervorragenden Ergebnissen im letzten Jahr zwischen 11 und 16% in Darmstadt, Gießen, Frankfurt und Marburg, trotz widriger externer Umstände, wollen wir diese natürlich verteidigen und im besten Fall ausbauen. Ich bin zuversichtlich, dass uns dies auch gelingen kann.

Neben den alljährlichen Hochschulwahlen wirft eine andere Wahl ihren Schatten voraus. Natürlich ist hierbei die Rede von der Landtagswahl, die für uns als LHG von großer Wichtigkeit ist. Denn Bildung, Hochschulen und Forschung sind weitestgehend Ländersache, dementsprechend haben wir nicht nur ein großes Interesse an einem guten Abschneiden der Freien Demokraten, wir wollen auch unseren Beitrag

dazu leisten. Freut euch jetzt schon auf Hörsaal-Veranstaltungen, Wahlkämpfe an Hochschulen, gemeinsame Aktionen mit den Jungen Liberalen, Diskussionsrunden, Informationsveranstaltungen und vieles mehr! Hierzu stehen wir schon jetzt in Gesprächen mit dem Landesvorstand der Jungen Liberalen, der FDP, Friedrich-Neumann-Stiftung und den Universitätspräsidien. Nur mit einer starken und engen Kooperation werden wir den Abwärtstrend aufhalten können. Jetzt sind die Überzeugungstäter gefragt - also wir alle! Lasst uns gemeinsam die Fackel der Freiheit hochhalten, einen überzeugenden Wahlkampf machen und auf allen Ebenen an einem Strang ziehen. Die LHG freut sich hierbei sehr, dass wir mit euch liebe Julis, einen starken und verlässlichen Partner an unserer Seite haben. Lasst uns anfangen!

Bei Fragen zur LHG meldet euch gerne.

Mit allzeit liberalem Gruß

J.-L. Gescher

Landesvorsitzender der LHG Hessen



Jan-Lukas Gescher (24)

Jan-Lukas ist Student der Politikwissenschaft und Soziologie. Er ist bei den JuLis und der FDP in Gießen aktiv und Landesvorsitzender der Liberalen Hochschulgruppen Hessen. Ihr erreicht die LHG Hessen unter info@lhg-hessen.de.



BERICHT AUS DEM BUNDESVORSTAND

Liebe JuLis,
als hessisches Bundesvorstandsmitglied freut es mich, Euch auch in dieser Ausgabe wieder über Aktuelles aus dem Bundesverband auf dem Laufenden zu halten. Insbesondere drei Themen beschäftigten uns als Bundesvorstand in den letzten Wochen: Der 66. Bundeskongress, der Bundesparteitag der FDP und unsere Kampagne „Mental-Health-Initiative, jetzt!“. Alles was Du dazu wissen musst, findest Du hier!

Der 66. Bundeskongress

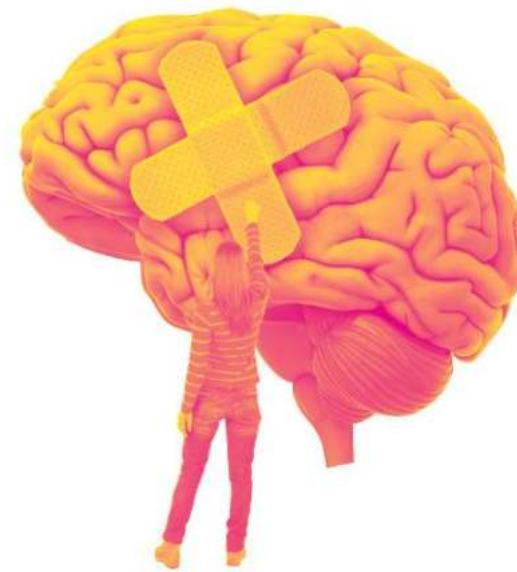
Das höchste Beschlussgremium der Jungen Liberalen und das Herz unserer inhaltlichen Arbeit: Der Bundeskongress. Ende März kamen Jungliberale aus ganz Deutschland zusammen, um zu debattieren und sich auszutauschen. Der Schwerpunkt dieses Kongresses war unser Leitantrag „Freiheit (ent)steht unter Druck: Liberale Resilienz in Zeiten von Krieg, Katastrophen und Krisen“. Nach langer Beratung dieses umfangreichen Antrags konnten wir unsere Beschlusslage um ein gutes Stück erweitern.



Der Bundesparteitag der FDP

Dick unterstrichen ist im Kalender des Bundesvorstandes jedes Jahr der Bundesparteitag der FDP. Unsere Aufgabe hier: die thematischen Schwerpunkte, welche die JuLis über das gesamte Jahr gesetzt haben, in die FDP einzubringen.

Dieses Jahr lag unser Fokus auf dem öffentlich-rechtlichen Rundfunk. Als JuLis konnten wir hier unsere Positionen für eine Verschlinkung des ÖRRs und eine Senkung des Rundfunkbeitrages einbringen. Auch unsere - mittlerweile traditionelle - Aktion vor dem Bundesparteitag fand unter dem Thema: „Tagesschau: Ja! Traumschiff: Nein!“ statt. Unsere JuLi-Bundesvorsitzende und Kandidatin für den FDP-Bundesvorstand, Franziska Brandmann, konnte sich erneut durchsetzen. Sie wird uns für eine weitere Amtszeit im Bundesvorstand der FDP vertreten – ganz in JuLi-Manier: kritisch und konstruktiv.



Mental Health Initiative

Wenn wir schon bei der Themensetzung sind: Let's talk about Mental Health! Psychische Erkrankungen sind längst keine Seltenheit mehr. Gerade während der Coronapandemie, hat die Anzahl der von psychischen Erkrankungen betroffenen Menschen drastisch zugenommen. Während der Gesundheitsminister in Untätigkeit versinkt, möchten wir jedoch endlich auf das Thema aufmerksam machen. Mit einer Kampagne und einem Aufruf an Gesundheitsminister Karl Lauterbach, fordern wir aktuell eine Initiative des Bundesgesundheitsministeriums zur Mentalen Gesundheit. Alle unsere Forderungen findest Du unter: julis.de/mental-health-initiative-jetzt.

Eure Maxima



Bei Fragen und Anregungen rund um die Arbeit des Bundesvorstands, stehe ich euch sehr gerne zur Verfügung. Melde Dich einfach unter: maximatrabert@julis.de.

WIR BEDANKEN UNS HERZLICH BEI FOLGENDEN FÖRDERMITGLIEDERN FÜR DIE UNTERSTÜTZUNG UNSERER ARBEIT:

Oliver Stirböck, Hans-Joachim Otto, Dr. Frank Blechschmidt, Leif Blum, Dieter Kellermann, Heinrich Heidel, Frank Sümman, Jürgen Lenders, Wolfgang Greilich, Peter Engemann, Andrea Kaup, Axel Vogt, Florian Rentsch, Bettina Stark-Watzinger, Anette Greilich, Björn Sänger, Stefan Ruppert, Hans-Jürgen Hielscher, Anne Linke-Diefenbach, Stefan Müller, Roland Hoffmann, Jochen Kilp, Manfred Lister, Nicola Beer, Wilderich Heising, Dr. Lasse Becker, Matthias Nölke, Alexander Müller, Till Mansmann, Wiebke Knell, Bernhard Kammer, Milena Scinardo, Jens Jacobi, Dieter Schütz, Moritz Promny, Christian Diers, Kirill Steinert, Robert Dübbers, Haceli Bozdemir, Jochen Rube, Peter Heidt, Katja Adler, Mario Döweling

IMPRESSUM:

**JUNGE LIBERALE HESSEN
MORITZSTRASSE 56
65185 WIESBADEN**

INFO@JUNGE-LIBERALE

Landesvorsitzender: Jorias Bach
Redaktion: Finn Kühberger, Ajeet Ahmad,
Sarah Funcke
V.i.S.d.P.: Viola Gebek

Alle Rechte vorbehalten. Namentlich gekennzeichnete Artikel sind Beiträge des jeweils genannten Autors und spiegeln nicht in jedem Fall die Meinung der Jungen Liberalen Hessen wider.

*WIE HAT DIR DIESE AUSGABE DES YOULI
GEFALLEN? SAG MIR GERNE DEINE MEINUNG!
HIER GEHT ES ZUR KURZEN UMFRAGE:*

