

Beschluss Europa für Brandenburg, Brandenburg für Europa

Gremium: Landesparteirat
Beschlussdatum: 21.04.2018
Tagesordnungspunkt: 4. Europa

1 Europa ist unsere Zukunft. Die Vertiefung der Europäischen Union und das
2 Zusammenwachsen der Staaten Europas auf Grundlage einer Wertegemeinschaft, in
3 der Vielfalt, Toleranz, Menschenrechte und Respekt vor Minderheiten die Basis
4 des Zusammenlebens sind, ist und bleibt auch in Zukunft ein herausragendes Ziel
5 unserer Politik. Denn diese Werte einigen uns über Länder, Sprachen, Nationen,
6 Religionen, einfach über Grenzen hinweg. Die Vielfalt in der Einheit und die
7 Zusammenarbeit aller sind die Stärken Europas. Nur so lassen sich auch die
8 Herausforderungen der Zukunft wie Klimawandel, Migration, grenzüberschreitende
9 Mobilität, innovative Landwirtschaft oder Digitalisierung erfolgreich meistern.

10 Die Europäische Union ist trotz aller Unzulänglichkeiten und Herausforderungen
11 eine Erfolgsgeschichte, von der ganz besonders auch Brandenburg profitiert.
12 Niemals zuvor in der Geschichte eines Großteils unseres Kontinents gab es eine
13 vergleichbare Periode des Friedens, der politischen und persönlichen Freiheit
14 für alle und des relativen ökonomischen Wohlstands für viele. Dennoch steht
15 Europa vor Herausforderungen von Innen und Außen, die seinen Bestand als
16 Staatenunion in Frage stellen. Im Vereinigten Königreich hat eine Mehrheit der
17 Bürger*innen für den Brexit gestimmt, in Ungarn und der Slowakei machen die
18 Regierungschefs Stimmung gegen die EU, und gegen Polen hat die EU ein
19 Rechtsstaatsverfahren eingeleitet.

20 Wir Brandenburger Bündnisgrünen können uns eine gute Zukunft für Brandenburg nur
21 im Rahmen eines geeinten Europas vorstellen. Deshalb müssen und wollen wir
22 Europa gegen Populist*innen verteidigen aber auch weiterentwickeln. Wir haben
23 konkrete Vorstellungen, was wir uns für Europa in Brandenburg und für
24 Brandenburg in Europa wünschen.

25 Wir stehen ein für eine Europäische Union, die zusammen wächst und zusammen
26 arbeitet und Antworten auf die drängenden Fragen der Zukunft gibt.

27 EU-Mittel für ein ökologisches und soziales Brandenburg einsetzen

28 1. Gleichwertige Lebensverhältnisse fördern

29 Die Europäische Kohäsionspolitik ist ein wichtiger Beitrag zur Angleichung des
30 Wohlstandsniveaus in den unterschiedlichen Räumen der EU. Für uns Bündnisgrüne
31 bedeutet die Förderung durch Europäischen Strukturfonds nicht nur einen
32 wesentlichen Beitrag zur Angleichung der Lebensverhältnisse in Europa, sondern
33 sie sind auch ein wichtiges Instrument um die Werte und Ziele der Europäischen
34 Union zu fördern. Wir Bündnisgrüne fordern einen gesellschaftlichen Mehrwert der
35 EU-Förderpolitik. Daher ist es unabdingbar, dass die Kohäsionsförderung in
36 strukturschwachen Regionen zu veränderten Rahmenbedingungenfortgeführt wird. Der
37 Brexit führt jedoch zu einer deutlichen Kürzung der verfügbaren EU-Mittel. Dabei
38 ist für uns klar, dass wir für Brandenburg keine Förderung auf Kosten noch
39 ärmerer Regionen in der EU verlangen. Daher streben wir an, den Umfang der
40 Mittel für die Kohäsionspolitik beizubehalten. Darüber hinaus gehender,

41 besonderer Förderbedarf in Brandenburg sollte durch gezielte Bundesprogramme
42 bzw. dem Aufstocken einschlägiger Gemeinschaftsaufgaben sehr gut beantwortet
43 werden.

44 Deshalb fordern wir:

- 45 • Einführung einer Negativliste für Fördergegenstände (Ausschluss von
46 Flughäfen, Autobahnen, Kohle- und Gasinfrastruktur)
- 47 • Erhalt der EU-Kohäsionsförderung durch ausreichende Ausstattung des EU-
48 Haushalts mit Eigenmitteln (Finanztransaktionssteuer, Plastiksteuer)

49 2. Strukturwandel im Energiesektor unterstützen und nicht bremsen

50 Fördergelder können auch kontraproduktiv wirken. Sie müssen deshalb
51 zielgerichtet für übergeordnete Ziele ausgezahlt werden. Bestimmte
52 Fördergegenstände vor allem auch aus klimapolitischer Sicht müssen deshalb
53 ausgeschlossen werden. Die Europäische Union hat sich mit der Unterschrift unter
54 das Übereinkommen von Paris dazu verpflichtet, wirkungsvoll dem Klimawandel
55 entgegen zu treten. Daher gilt: Europa muss auf dreckigen Kohlestrom verzichten.

56 Wir Brandenburger Bündnisgrüne vergessen jedoch die Kohlekumpel, die
57 Facharbeiter*innen in der kohleverarbeitenden Betrieben, die Expert*innen in den
58 Kohlekraftwerken, die Mitarbeiter*innen in den Zulieferbetrieben und all die
59 Familien in den Kohleregionen nicht. Daher fordern wir neben den absolut
60 notwendigen Maßnahmen von Landes- und Bundesregierung ein EU-Programm zur
61 Gestaltung des Strukturwandels durch Kohleausstieg, mit dem eine echte Zukunft
62 in der Lausitz geschaffen werden kann. Denn der Ausstieg aus der Kohle ist eine
63 gesamteuropäische Aufgabe, daher muss der notwendige Strukturwandel auch in der
64 Lausitz auch mit europäischen Finanzmitteln flankiert werden.

65 Deshalb fordern wir:

- 66 • Einrichtung einer Europäischen Modellregion "Lausitz im Strukturwandel"
67 mit dem Ziel Kohleausstieg bei gleichzeitigem Erhalt industrieller
68 Strukturen
- 69 • Aufbau eines EU-Kompetenzzentrum Strukturwandel in der Lausitz
- 70 • Schaffung eines neuen Förderprogramms "Just Transition" im Rahmen des
71 Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (geplantes Mindestbudget: 10%
72 der EFRE-Mittel)

73 3. Die Europäische Agrarpolitik an Brandenburger Bedürfnisse anpassen

74 Die Förderarchitektur der Gemeinsamen Agrarpolitik (GAP) stellt rund 40 Prozent
75 des Gesamtbudgets der Europäischen Union und damit den zweitgrößten Posten im
76 EU-Haushalt dar.

77 Gefördert wird jedoch keine bäuerlich orientierte und naturverträgliche
78 Landwirtschaft, sondern ein agroindustrieller Kurs auf Kosten von Umwelt,
79 bäuerlichen Erzeuger*innen, Verbraucher*innen- und Tierschutz, der auch in
80 Brandenburg deutlich spürbar ist.

81 Für uns Bündnisgrüne steht für die neue GAP nach 2020 fest: Sie muss die
82 europäische Agrarwende einleiten! Wir brauchen in Brandenburg dringend eine
83 Umstellung der Förderpolitik weg von der Bevorzugung großer Agrarbetriebe hin zu
84 mehr Förderung lebenswerter ländlicher Räume und der Honorierung öffentlicher
85 Leistungen der Landwirtschaft wie Arten-, Umwelt-, Klima- und Tierschutz.

86 Vor allem kann Europa noch viel mehr für die Junglandwirt*innen und
87 Existenzgründungen in der Brandenburger Land- und Lebensmittelwirtschaft tun.

88 Deshalb fordern wir:

89 • Abkehr der pauschalen Direktzahlung pro Hektar im Rahmen der 1. Säule der
90 GAP: Einführung einer Kappungsgrenze in Abhängigkeit von Arbeitsplätzen,
91 degressive Ausgestaltung der Direktzahlungen und Förderung der ersten
92 Hektare zur besseren Unterstützung kleiner und mittlerer Betriebe sowie
93 für gerechtere Zahlungsverteilung

94 • Stärkung und Erhöhung der 2. Säule: In Zukunft sollen alle GAP-Zahlungen
95 verstärkt an landwirtschaftliche Betriebe gehen, die in den Bereichen des
96 Umwelt-, Natur, Klima- und Tierschutzes nachweislich gesellschaftliche
97 Leistungen erbringen. Die Zahlungen sollen nicht nur eine Ausgleichs-,
98 sondern auch eine Anreizkomponente für umwelt-, natur-, klima- und
99 tiergerechtes Wirtschaften enthalten

100 • Stärkung der Förderung von Junglandwirt*innen und Existenzgründer*innen:
101 Erhöhung der Förderungen für die ersten Hektare, Ausbau der bestehenden
102 Junglandwirte-Förderung auf über 2% aller Direktzahlungen

103 • Einrichtung eines europäischen Existenzgründer*innenprogramm mit
104 fachlicher Beratung und Begleitung in den ersten Jahren der
105 Betriebsgründung

106 • Stärkere Förderung des Aufbaus regionaler Wertschöpfungsketten im Bereich
107 der Land- und Lebensmittelwirtschaft, um die regionale Nachfrage nach
108 Qualitätsprodukten zu bedienen und Arbeitsplätze und Einkommen im
109 ländlichen Raum zu generieren.

110 Europa im Brandenburger Alltag erlebbar machen

111 1. Mehr Europa in den Kommunen – und die Kommunen europäisch stärken

112 Europa spielt für die Brandenburger*innen eine immer stärkere Rolle, sowohl für
113 die einzelnen Bürger*innen aber auch für Initiativen, Vereine, Kultur und Sport,
114 für die kommunale Verwaltung und die Brandenburger Wirtschaft, vom
115 Selbstständigen bis zum mittelständischen Unternehmen. Vor allem im Bereich der
116 Europäischen Förderpolitik, aber auch bei Auswirkungen europäischer Richtlinien
117 und Verordnungen ist oft europapolitische Kompetenz oder wenigstens der Zugang
118 zu Informationen gefordert. Hier sehen wir Bündnisgrüne in Brandenburg noch
119 immer Nachholbedarf, zu viele Möglichkeiten können nicht genutzt werden, zu viel
120 Expertise ist oft am falschen Ort und manche Instrumente und Möglichkeiten sind
121 überhaupt nicht bekannt.

122 Deshalb fordern wir:

- 123 • Einrichtung von zentralen Anlaufstellen („one-stop-shops“) für Fragen rund
124 um Europäische Politik und Förderung in allen Kreisstädten und Oberzentren
125 mit entsprechenden Kompetenzen und Ansprechpartner*innen in zentral
126 gelegenen Ladenlokalen
- 127 • Einrichtung einer Informations- und Kontaktstelle der Brandenburger
128 Kommunen in Brüssel
- 129 • Etablierung eines regelmäßigen Newsletters für alle Brandenburger Kommunen
130 zu europapolitisch relevanten Fragen und Ausschreibungen
- 131 • Einrichtung eines europäischen Austauschprogramms für kommunale und
132 regionale Mandatsträger*innen und Verwaltungsmitarbeiter*innen in
133 Brandenburg (z.B. im Rahmen von Erasmus+)
- 134 • Unterstützung der Kommunen bei der Etablierung von grenzüberschreitenden
135 Organisationsformen im Rahmen des Europäischen Verbunds für Territoriale
136 Zusammenarbeit (EVTZ)

137 2. Brücken und Verbindungen herstellen

138 Durch Brandenburg führen wichtige paneuropäische Verkehrsachsen. Der Großraum
139 Berlin-Brandenburg ist Ziel und Angelpunkt vielfältigen grenzüberschreitenden
140 Verkehrs, vor allem auch mit Polen und den weiter östlich liegenden Ländern. Vor
141 allem der kontinuierlich anwachsende Auto- und LKW-Verkehr zeigt dies deutlich.
142 Das positive Beispiel des 2016 geschaffenen Kulturzugs zwischen Berlin und
143 Wrocław hat eindrücklich bewiesen, dass für attraktive grenzüberschreitende
144 Bahnverbindungen Bedarf besteht. Dennoch mangelt es an Zugverbindungen zwischen
145 Brandenburg und Polen, an konkurrenzfähigen Schnellverkehrsverbindungen auf der
146 Schiene zwischen Berlin und den polnischen Metropolen. Diese müssen auf den
147 verschiedenen räumlichen Ebenen durch gemeinsame Verkehrsentwicklungskonzepte
148 begleitet werden.

149 Verständigung funktioniert vor allem dort, wo sich Menschen begegnen können.
150 Daher wollen wir grenzüberschreitende ÖPNV-Angebote weiter ausbauen. Trotz
151 einiger Fortschritte gibt es aber noch immer viel zu tun. Dabei stellt ein
152 attraktiver und faktisch gemeinsamer öffentlicher Personen- und
153 Schienennahverkehr nicht nur eine wesentliche Aufwertung der Lebensqualität in
154 Brandenburg und Polen dar, sondern er trägt auch gleichzeitig zu einer
155 Steigerung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit in einer zusammenwachsenden
156 Grenzregion bei. Vor allem jedoch kann damit eine spürbare Abnahme des
157 motorisierten Individualverkehrs mit einer Abnahme an Lärm, Dreck und
158 Schadstoffbelastung einhergehen.

159 Deshalb fordern wir:

- 160 • Abbau bestehender Verbindungslücken in Grenzregionen durch forcierten
161 Ausbau eines grenzüberschreitenden SPNV und ÖPNV zwischen Brandenburg und

- 162 Polen, ggf. durch gemeinsame Finanzierungsmodelle mit den Nachbar-
163 Wojewodschaften
- 164 • Gesamtkonzept für den grenzüberschreitenden Bahnverkehr inklusive der
165 konsequenten Elektrifizierung aller grenzüberschreitenden Bahnstrecken
 - 166 • Sicherung und Ausbau des grenznahen ÖPNVs, konsequente Nutzung von
167 Fördermöglichkeiten für direkte Bus- oder Straßenbahnlinien wie z.B. in
168 Ślubice/Frankfurt oder Gubin/Guben
 - 169 • bessere schienengebundene Einbindung des BER an Westpolen
 - 170 • besseren und direkten Bahnverbindungen zwischen den Zentren zur Verkürzung
171 der Fahrzeiten sowie die Schaffung zusätzlicher Angebote
 - 172 • Fortführung des „Kulturzug“ Berlin-Wrocław
 - 173 • Zweigleisiger Ausbau der Bahnstrecken über Horka und nach Szczecin
 - 174 • Ausbau des gemeinsamen Ticket- und Tarifsystems und Prüfung einer Aufnahme
175 von Szczecin und weiteren polnischen Grenzstädten in den VBB

176 3. Gute Nachbarschaft mit unseren polnischen Nachbarn

177 Trotz einer bewegten Geschichte, die lange genug durch Gegnerschaft und
178 Ablehnung geprägt war, ist die Nachbarschaft von Polen und Deutschen immer
179 stärker von einer Partnerschaft auf Augenhöhe geprägt und die Grenze verliert
180 immer mehr ihren trennenden Charakter. Begegnungen finden an immer mehr Orten
181 statt und sind Teil einer neuen Normalität geworden.

182 Auch in Brandenburg zeigt sich: Europa wächst (auch) von unten zusammen. Es gibt
183 viele positive Entwicklungen: Menschen in den Grenzregionen wohnen immer öfter
184 auf der jeweils anderen Seite. Täglich pendeln mittlerweile mehr als 1600
185 Pol*innen nach Ost-Brandenburg und mehr als 2100 Pol*innen nach Berlin und die
186 Zahlen steigen stetig an. Polinnen und Polen sind die mit Abstand häufigsten
187 Ehepartner*innen in binationalen Ehen. Vor Ort arbeiten Vereine und Verbände
188 zusammen. Es entstehen immer mehr grenzüberschreitende Initiativen, wie
189 „Ślubfurt“ in Frankfurt (Oder) und Ślubice. Daher wollen wir gerade jetzt die
190 Zusammenarbeit und den Austausch zwischen brandenburgischen und polnischen
191 Bürger*innen, Verbänden und Institutionen noch mehr intensivieren. Eine wichtige
192 Rolle spielt dabei die Sprache. Hier zeigt sich, dass es weiterhin ein großes
193 Ungleichgewicht gibt, denn nur wenige Deutsche lernen polnisch oder haben
194 überhaupt die Möglichkeit dazu.

195 Die Gemeinschaftsinitiative INTERREG hat für uns Bündnisgrüne in Brandenburg
196 aufgrund der langen gemeinsamen Grenze mit Polen eine besondere Bedeutung, da
197 wir hier einen klaren europäischen Mehrwert erkennen können.

198 Deshalb fordern wir:

- 199 • Weitere Intensivierung des Brandenburgisch-polnischen Austauschs
200 insbesondere bei Städte- und Gemeindepartnerschaften
- 201 • Unterstützung von Maßnahmen zur Förderung des Erlernens der Nachbarsprache
202 von der Kita bis zur Erwachsenenbildung
- 203 • Förderung von Polnischunterrichts an Brandenburger Schulen sowie
204 Unterstützung der Gründung von deutsch-polnischen Schulen
- 205 • Förderung Brandenburgisch-Polnischer Film- und Serienproduktionen, z.B. im
206 Rahmen des Medienboards

Begründung

Die Idee der friedlichen Zusammenarbeit zum gegenseitigen Vorteil, noch unter dem Unmittelbaren Eindruck von Krieg, nationalsozialistischem Terror und Holocaust stellte einen radikalen Bruch mit der Vergangenheit dar. Dieses große Wagnis hat sich für alle Europäer*innen gelohnt, insbesondere auch für die Menschen in Brandenburg. Nur die europäische Einigung ermöglichte die politischen Rahmenbedingungen, unter denen die Teilung Deutschlands überwunden werden konnte. Durch die EU-Osterweiterung 2004 ist Brandenburg von der Peripherie in die wirtschaftliche und gesellschaftliche Mitte des Kontinents gerückt.

Dennoch steht das Projekt Europa vor den wahrscheinlich größten Herausforderungen in seiner Geschichte. Ein großes Mitgliedsland, Großbritannien, hat sich entschlossen, die Europäische Union zu verlassen. Wir Bündnisgrüne in Brandenburg bedauern dies zutiefst, weil wir überzeugt sind, dass Europa den Herausforderungen von Globalisierung sowie technologischem und sozialem Wandel nur gemeinsam erfolgreich begegnen kann. Umso schmerzhafter ist es, dass es gerade diese Herausforderungen waren, die viele Brit*innen dazu bewogen haben könnten, dem politischen Projekt Europa ihr Vertrauen zu entziehen. Die Voraussetzungen für eine Gesellschaft, die allen Menschen Freiheit sowie Perspektiven für Wohlstand und Entfaltung ihrer Persönlichkeit auch im einundzwanzigsten Jahrhundert garantiert, kann nur auf europäischer Ebene und durch die demokratische Zusammenarbeit aller Europäer*innen geschaffen werden. Dies bedeutet für uns, dass das Projekt Europa neuen Schwung bekommen muss und wesentliche Schritte unternommen werden müssen!

Wir wollen ein demokratisches und soziales Europa für alle, in dem nicht Lobbyist*innen und ungewählte Bürokrat*innen, sondern demokratische Institutionen und alle Europäer*innen über die Angelegenheiten der Europäischen Union entscheiden, ein Europa, in dem sich alle Bürger*innen gleichermaßen Gehör verschaffen können und politische Partizipation auf europäischer Ebene allen Menschen gleichermaßen offensteht. Aus unserer Sicht sind einem demokratischen Europa für Alle die Interessen Brandenburgs am besten gewahrt. Ein Europa der Bürger*innen ist ein Europa, in dem regionale Belange beachtet werden und sich die Politik nicht auf die Angelegenheiten von wenigen Metropolen konzentriert. Für die Zukunft Brandenburgs sind viele politische Fragen besonders wichtig, die bereits heute auf europäischer Ebene entscheiden oder gelenkt werden: Wie schaffen wir den ökologischen Umbau unserer Landwirtschaft, den Ausstieg aus fossilen Energieträgern und den damit verbundenen Strukturwandel in Bergbauregionen? Wie muss die europäische Verkehrsinfrastruktur der Zukunft beschaffen sein? Wie kann Europa noch mehr vor Ort erfahrbar werden und wie können sich die Kommunen noch mehr einbringen? Dies sind Herausforderungen für Brandenburg und Europa zugleich, die auf europäischer Ebene, aber mit prägender Mitarbeit aus Brandenburg beantwortet werden müssen. Viele Regionen in Europa erleben bei Demografie und wirtschaftlichen Strukturen

ähnliche Veränderungen wie Brandenburg. Brandenburg hat viele Transformationen bereits erfolgreich gemeistert. Hier können wir unsere Erfahrungen in Europa einbringen. Bei den Herausforderungen der Gegenwart und Zukunft setzen wir auf europäische Kooperationen und Erfahrungsaustausch. Brandenburg braucht Europa und Europa braucht Brandenburg.

Gleichwertige Lebensverhältnisse fördern

Nach dem Beitritt der neuen Länder wurden zahlreiche Projekte in Brandenburg aus den Struktur- und Kohäsionsfonds gefördert, seit 1991 bis 2020 werden voraussichtlich allein durch EFRE fast 5,5 Mrd. € im Land Brandenburg ausgereicht worden sein. Das erfolgreiche Wachstum in Brandenburg sowie der statistische Effekt durch den Brexit, das Absenken des EU-Bruttosozialprodukt-Durchschnitts führt zur Förderperiode nach 2021 vermutlich zu der Situation, dass Brandenburg unter die entwickelten, also reicheren Regionen Europas fällt. Neben der Stärkung von Demokratie und Mitbestimmung in allen Bereichen gilt es in Brandenburg insbesondere auf die demographischen Herausforderungen einzugehen. Natürlich müssen neben Forschung und Bildung auch die Digitalisierung sowie die Ansiedelung und der Ausbau von KMU vorangetrieben werden. Für uns Bündnisgrüne ist die Europäische Regional- und Förderpolitik mehr als reine Wirtschaftsförderung und muss politisch kontrollier- und planbar bleiben.

Strukturwandel im Energiesektor unterstützen und nicht bremsen.

Die Stromgewinnung aus Braunkohle ist dabei der größte Einzelemittent von Kohlendioxid in der gesamten Europäischen Union. Genauso wie in Brandenburg führt der Abbau von Kohle in Tagebauen zu großflächigen Zerstörungen uralter Kulturlandschaften und nachhaltiger Schäden an Umwelt und Natur. Der Kohleabbau und die Verstromung führen in allen Kohleregionen Europas ähnlich wie in Brandenburg zu industrialisierter Monokultur, bei denen ganze Landstriche von einzelnen Kohlekonzernen abhängig sind und eine alternative und nachhaltige Wirtschaftsstruktur undenkbar scheint. Die notwendige Vorbereitung des unvermeidlichen Strukturwandels wird wie in Brandenburg seit Jahrzehnten blockiert und alternative Szenarien ausgebremst. Die aktuelle Bergbauabfallrichtlinie hat entscheidend dafür gesorgt, dass die Lagerung und der Umgang mit Bergbauabfällen europaweit sicherer und umweltbewusster erfolgt. Leider sind Tagebaue, insbesondere auch die Braunkohleminen in der Lausitz, davon aktuell ausgenommen. Dadurch greifen viele fortschrittliche und wirkungsvolle Maßstäbe nicht in Brandenburg, so z.B. bei der Frage der finanziellen Absicherung der Renaturierungskosten.

Die Europäische Agrarpolitik an Brandenburger Bedürfnisse anpassen

So werden seit 2003 rund 70 Prozent der EU-Agrarsubventionen im Rahmen der Gemeinsamen Agrarpolitik (GAP), also rund 40 Milliarden, über die so genannte 1. Säule als pauschale Flächenprämie an die Betriebe ausgeschüttet. Der Mehrheit der europäischen Landwirte sichern sie zwar offiziell rund die Hälfte des Betriebseinkommens, wanden im aktuellen Wirtschaftssystem letztlich jedoch nur zu den Landbesitzern und belohnen fast ohne direkte Gestaltungswirkung mit der Gießkanne den Besitz von Land. So erhalten rund 20% der Betriebe erhalten etwa 80 % der europäischen Fördergelder der GAP. Zugleich ist die Zweite Säule für die Stärkung von Agrarumwelt und den ländlichen Räumen mit rund 30% der GAP-Subventionen stark unterfinanziert und kann ihr Potential und damit die gewünschte Wirkung im Umweltbereich, nicht ausreichend ausschöpfen. Es ist an der Zeit, die GAP nach 2020 inhaltlich dahingehend weiterzuentwickeln, dass sie endlich ein Gleichgewicht zwischen der Unterstützung der Landwirtschaft, der ländlichen Entwicklung und den Umweltsleistungen der Landwirtschaft garantiert: entsprechend unserem Leitbild einer bäuerlichen europäischen Landwirtschaft, die in ihrer regionalen Vielfalt und Unterschiedlichkeit prägend für das soziale und kulturelle Landleben ist und die Attraktivität einer Region entscheidend beeinflusst. Eine Neuausrichtung der GAP bietet für Brandenburg die Chance zu einem Kurswechsel hin zu einer nachhaltigen und regional verankerten Landwirtschaft, die attraktive Dörfer mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten als Lebens-, Arbeits- und Erholungsraum ermöglicht.

Mehr Europa in den Kommunen – und die Kommunen europäisch stärken

Auch wenn diese bereits an einigen Stellen existiert - so z.B. bei der Investitionsbank des Landes Brandenburg oder den Kontaktpersonen der Brandenburger Kreisverwaltungen - so ist dies segmentiert und teils schwer zugänglich. Um als Ansprechpartner*in für Fragen von Verwaltung, Wirtschaft, Kultur und Gesellschaft zu vielen Europathemen, insbesondere hinsichtlich der EU-Förderungspolitik, zu fungieren und damit für Anfragen leichter zugänglich zu sein, aber gleichzeitig auch Voraussetzungen für Synergien zu schaffen ist es notwendig, einheitlich Geschäftsstellen in jeder Kreisstadt/Mittelzentrum zu schaffen. Hier sollen Europapolitische Kompetenzen, insbesondere zu EU-Förderungen und Ausschreibungen zusammengeführt werden. Um Zugangshürden zu senken, aber auch um die Europäische Union deutlicher sichtbar zu machen, müssen diese Anlaufstellen in zentraler Lage, möglichst in einem Ladenlokal, mit ansprechendem Auftritt ausgestaltet sein um so auch als EU-Informationsstelle dienen zu können. Die Bayerischen und Sächsischen Kommunen haben mit einem Informations- und Kontaktbüro in Brüssel einen direkten Draht zwischen Kommunen und den EU-Institutionen geschaffen, die in einem wöchentlichen Rundbrief mit den entscheidenden Hinweisen auf Ausschreibungen, politischen Initiativen und konkreten Auswirkungen Europäischer Politik auf Kommunen kompetent informieren. Dies wäre auch für Brandenburger Kommunen von unschätzbarem Nutzen.

Gute Nachbarschaft mit unseren polnischen Nachbarn

Die polnisch-deutsche Geschichte ist geprägt durch Konflikte, Krisen, Besetzungen und Kriege. Trotz dieser schrecklichen Vergangenheit ist es Deutschland und Polen gelungen, den Ausgleich zu finden und in eine neue Phase des konstruktiven Miteinanders zu treten. Seit der politischen Wende in Polen und der DDR, noch mehr jedoch seit der Aufnahme Polens in die EU ist aus dem deutsch-polnischen Verhältnis sowie aus der Brandenburgisch-polnischen Zusammenarbeit ein echtes Miteinander und eine konstruktive Nachbarschaft geworden. Auch wenn sich die polnische Nationalregierung unter der Partei PiS sich anscheinend verabschiedet, die Menschen finden zueinander und leben in einem gemeinsamen Europa. Aber die Menschen in Brandenburg und Polen müssen auch noch weiter kulturell zusammenwachsen. Die Erfahrungen aus der deutsch-französischen Freundschaft nach dem Zweiten Weltkrieg hat gezeigt, dass der Austausch und das Miteinander sowohl finanziell als auch strukturell gefördert werden muss, ob durch Schüleraustausch, Städtepartnerschaften oder sogar einen gemeinsamen Fernsehkanal. Wo Verständigung im Europäischen Rat an nationalen Politiken scheitert, können immer wieder Kooperationen auf kommunaler Ebene für Fortschritt sorgen. Daher fordern wir die bestehenden Städtepartnerschaften wie zwischen Potsdam und Opole oder Lübbenau und Pniewy zu stärken und ermutigen die Städte und Kommunen in Brandenburg, neue Städtepartnerschaften zu begründen. In den "Doppelstädten" Frankfurt (Oder)/ Slubice und Guben/ Gubin ist der Austausch im wahrsten Wortsinne Alltag: Menschen wohnen auf der einen und arbeiten auf der anderen Seite. Hier wie auch in anderen Grenzregionen wollen wir die Kommunen unterstützen und bestärken, sich durch attraktive öffentlichen Angebote und Dienstleistungen zu einem funktionierenden und lebenswerten Wirtschaftsraum zu entwickeln. Das deutsch-polnische Verbraucherinformationszentrum (VIZ) muss erhalten und die länderübergreifende polnisch-sprachige Beratung sollen sogar noch ausgebaut und insbesondere auch durch ein zweisprachiges Online-Angebot ergänzt werden. INTERREG bietet aufgrund seiner Konstruktion und seiner Aufgabe ein großes Potential und dient nachhaltig der Brandenburgisch-Polnischen Zusammenarbeit. Dies gilt es zu stärken und auszubauen.

F1 Gremienbesetzung

Gremium: Landesvorstand
Beschlussdatum: 19.03.2018
Tagesordnungspunkt: 1. Grußworte und Formalia

1 Der Landesparteirat möge folgende Gremienbesetzung beschließen:

2 .

3 Präsidium

4 Antje Töpfer (KV Havelland)

5 Danilo Zoschnik (Grüne Jugend)

6 Elke Rosch (KV Barnim)

7 Max Niehues (Grüne Jugend)

8 Sahra Damus (KV Frankfurt Oder)

9 Till Heyer-Stuffer (KV Potsdam)

10 .

11 Antragskommission

12 Gerhard Kalinka (KV Teltow-Fläming)

13 Marie Schäffer (KV Potsdam)

14 .

15 Zählkommission

16 Steffi Lehmann (Landesgeschäftsstelle)

17 Ulli Reichardt (Landesgeschäftsstelle)

18 Venice Kurz (Landesgeschäftsstelle)

19 Zoí Müller (Grüne Jugend)

20 .

21 Mandatsprüfungskommission

22 Anja Dannecker (Landesgeschäftsstelle)

23 Steffi Lehmann (Landesgeschäftsstelle)

24 Venice Kurz (Landesgeschäftsstelle)

25 .

26 Protokoll

27 Anja Dannecker (Landesgeschäftsstelle)

28 Ulli Reichardt (Landesgeschäftsstelle)

F2 Tagesordnung

Gremium: Landesvorstand
Beschlussdatum: 19.03.2018
Tagesordnungspunkt: 1. Grußworte und Formalia

- 1 Neudelegiertentreffen ab 9:45 Uhr
- 2 10:30 Uhr
- 3 TOP 1 Grußwort und Formalia
- 4
 - Michael Luthardt, bündnisgrüner Kandidat zur Landratswahl Barnim
- 5 11:00 Uhr
- 6 TOP 2 Politische Reden
- 7
 - Clemens Rostock, Landesvorsitzender
- 8
 - Annalena Baerbock, Bundesvorsitzende
- 9 11:30 Uhr
- 10 TOP 3 Infrastruktur - "Wir stellen die Weichen auf grün"
- 11
 - Anträge u.a. zu Mobilität, Gesundheit, Bodenpolitik
- 12 13:00 Uhr
- 13 Mittagspause
- 14 14:00 Uhr
- 15 TOP 4 Europa
- 16
 - Votenvergabe zur Europaliste
- 17 14:30 Uhr
- 18 Top 5 Anträge Verschiedenes
- 19 Ende gegen 17 Uhr
- 20 (alle Zeitangaben ohne Gewähr)

L1 Trendwende für den Öffentlichen Verkehr einleiten!

Gremium: Landesvorstand
Beschlussdatum: 23.03.2018
Tagesordnungspunkt: 3. Infrastruktur "Wir stellen die Weichen auf grün"

1 Seit Jahren wird im Öffentlichen Verkehr nur zögerlich auf neue Entwicklungen
2 reagiert. Gestiegene und steigende Fahrgastzahlen bei gleichzeitig reduziertem
3 Leistungsangebot führen zu massiven Qualitätseinbußen. Gerade weil viele
4 Verbesserungen nur durch zeitaufwendige Infrastruktur-anpassungen zu erreichen
5 sind, gilt es eine langfristige Strategie zu etablieren. Wir wollen erreichen,
6 dass der Anteil des Umweltverbundes an den zurückgelegten Wegen auf Zwei Drittel
7 steigt. Dafür benötigen wir eine Trendwende im Öffentlichen Verkehr: Nicht mehr
8 auf die aktuellen Zahlen und Prognosen schauen, sondern ein Angebot
9 bereitstellen, das Nachfrage vom Motorisierten Individual-verkehr (MIV) abzieht,
10 weil es überzeugt. Nicht nur die aktuellen Fahrgäste bedienen, sondern aktuelle
11 Nicht-Nutzer*innen vom Umstieg überzeugen. Den Öffentlichen Verkehr nicht mehr
12 als lästiges Beiwerk, sondern als Rückgrat des Personenverkehrs etablieren.

13 Regionalverkehr – das Rückgrat des ÖV

14 Für die Bestellungen des Regionalverkehrs erhält die Landesregierung
15 zweckgebundene Zuweisungen – die sogenannten Regionalisierungsmittel. Die
16 Landesregierung gibt diese jedoch teilweise zweckentfremdet aus und behält
17 Mittel zurück. 2016 flossen von 481 Mio € lediglich knapp 325 Mio € in
18 Leistungsbestellungen im Schienenpersonenverkehr. Das zeigt, wieviel Luft nach
19 oben grundsätzlich noch da ist!

- 20 • Die Regionalisierungsmittel müssen komplett für den
21 Schienenpersonenverkehr genutzt werden. Der übrige ÖPNV ist aus
22 Landesmitteln zu finanzieren. Sozialpolitische Maßnahmen, wie das
23 Mobilitätsticket, sind aus dem Haushalt des Sozialministeriums zu
24 finanzieren.
- 25 • Die Verträge sind so zu gestalten, dass auch kurzfristige Anpassungen
26 möglich sein müssen, wenn sich über den Gültigkeitszeitraum herausstellt,
27 dass das Angebot nicht ausreichend ist.
- 28 • Viele Mobilitätsströme in Brandenburg haben Berlin als Durchgangs-,
29 Ausgangs- oder Zielpunkt. Deshalb fordern wir einen gemeinsamen
30 Landesnahverkehrsplan (LNVP) für beide Länder.
- 31 • Wir fordern eine striktere Trennung zwischen Regionalbahnen und
32 –Expressen. Da fahrende Züge ohne Bahnhalte wenig Sinn ergeben, sollen
33 Regionalbahnen an allen Bahnhöfen an der Strecke halten. Das soll auch die
34 nötige Verlässlichkeit von Haltepunkten herstellen. Regionalexpressen
35 sollen dagegen nur an den größeren Bahnhöfen halten, um schnellere
36 Verbindungen bieten zu können.
- 37 • Neben Regionalbahnen und –Expressen fordern wir die Einführung einer
38 dritten Zugart, die Stadt- oder Metropolespress heißen könnte. Sie soll im
39 Berliner Umland an möglichst allen Haltepunkten, in Berlin dagegen nur an

40 den Umsteigeknoten halten und damit im Umlandverkehr die Lücke zwischen
41 der S-Bahn und dem Regionalverkehr schließen.

42 • Die Linienführung von Start- bzw. nach Endbahnhöfen sollte möglichst
43 durchgebundene Linien ergeben, um Umstiege zu reduzieren. Hier sind die
44 Möglichkeiten von Zugteilungen und –zusammenführungen - das sogenannte
45 „Flügel“ – zu nutzen.

46 • Bei der Vertaktung muss es Ziel sein, die Abstände zwischen den Zügen
47 gleichgroß zu gestalten. An Wochentagen ist mindestens ein 1h-Takt
48 zwischen 6 und 20 Uhr und ein 2h-Takt in den Tagesrandzeiten zu erreichen.
49 Entsprechend dem Bedarf, gerade im berlinnahen Umland, muss der Takt
50 teilweise noch dichter sein, z.B. über Linienüberlagerungen.

51 • Die S-Bahn soll im Tarifbereich C einen 10-Minutentakt anbieten.

52 • Landesweit ist das Konzept des Integrierten Taktfahrplans weiter zu
53 entwickeln, um gute Anschlüsse zu gewährleisten. Brandenburg muss die
54 Bestrebungen auf Bundesebene zur Erreichung eines Deutschlandtaktes
55 unterstützen.

56 • An bestehenden Strecken, wo Siedlungsentwicklung Sinn ergibt und dadurch
57 an das Gesamtnetz angeschlossen werden kann, sind auch neue Bahnhalte
58 einzurichten bzw. alte zu reaktivieren. Umgekehrt ist es Aufgabe der
59 Landesplanung, die Siedlungsentwicklung entlang bestehender Schienenachsen
60 zu lenken.

61 • Bei Baustellen am Schienennetz ist bei der Einrichtung von
62 Schienenersatzverkehr darauf zu achten, dass dieser das vorhandene
63 Fahrgastaufkommen aufnehmen kann.

64 Infrastruktur

65 Ohne Infrastrukturanpassungen ist an vielen Stellen eine Verbesserung des
66 Leistungsangebots nicht möglich. Diese Anpassungen müssen jetzt angegangen
67 werden, um in absehbarer Zeit spürbare Verbesserungen zu erreichen.

68 Stilllegungen, Abkopplungen und Entwidmungen sind abzulehnen. Kaum oder
69 ungenutzte Güterverkehrsstrecken sind für den Personenverkehr zu sichern.

70 • Für das gesamte Schienennetz ist ein zukünftiges Zielnetz zu entwickeln.
71 Dabei darf nicht eine bestehende Nachfrage das Angebot bestimmen. Die
72 Korridoruntersuchungen sind für uns zum Teil nicht nachvollziehbar und für
73 uns deshalb keine sinnvolle Planungsgrundlage. Wir wollen eine Trendwende
74 hin zu einer Daseinsvorsorge, die sich danach richtet, welches Angebot
75 nötig ist, um deutlich mehr Menschen die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs
76 attraktiv zu gestalten. Es braucht ein Angebot, das Nachfrage erzeugt,
77 weil es überzeugt.

78 • Bereits bestehende, Gesamtnetz-relevante Kapazitätsengpässe, wie der
79 Bahnhof Königs Wusterhausen, die Hamburger Bahn zwischen Spandau und Nauen
80 oder einige eingleisige Regionalstrecken, müssen aufgelöst werden. Hier
81 sind auch Anmeldungen zum Bundesverkehrswegeplan vonnöten, bei denen sich
82 die Landesregierung bisher auf Straßenbauprojekte konzentriert. Die S-

- 83 Bahnlinsen sind dort zweigleisig auszubauen, wo dies erforderlich ist um
84 Fahrplanstabilität zu gewährleisten und dringend nötige Taktverdichtungen
85 zu ermöglichen.
- 86 • Für den Verkehr auf der Schiene fordern wir eine Strategie der
87 vollständigen Emissionsfreiheit. Dies soll über die Elektrifizierung der
88 Strecken einerseits und über technologieoffene eigenelektrische Antriebe
89 der Fahrzeuge in den Ausschreibungen erreicht werden.
 - 90 • Grundsätzlich dürfen alle Planungen und Veränderungen keinen zukünftig
91 möglichen Ausbau behindern. Durch die Möglichkeiten der Landes- und
92 Regionalplanung ist sicher zu stellen, dass Trassen für mögliche weitere
93 Regional-Gleise, mögliche S-Bahn-Verlängerungen oder mögliche
94 Oberleitungen nicht entwidmet oder überplant werden.
 - 95 • Der ÖPNV darf nicht nur gute Verbindungen bieten, er benötigt auch
96 einladende Einstiegspunkte. Dunkle und verdrehte Unterführungen schrecken
97 Menschen ab. Auch Bahnhofsgebäude ohne Fahrkartenverkauf oder Wartehalle
98 können zu öffentlichen Treffpunkten und gar Visitenkarten der Kommunen
99 werden. Wir erwarten ein Bahnhofssanierungskonzept, das unterstützende
100 Landesmittel und Beratung für potenzielle Gebäudenutzer*innen beinhaltet.
 - 101 • Alle Bahnhalte müssen barrierefrei nutzbar sein. Dafür müssen auch zu
102 kurze Bahnsteige verlängert werden. Auf Bundesebene braucht es endlich ein
103 einheitliches Bahnsteighöhenkonzept.
 - 104 • Fahrräder und ÖV sind die perfekten Partner. Rund um die Bahnhöfe werden
105 diebstahlsichere und wetterfeste Abstellplätze, abschließbare Boxen bis
106 hin zu Fahrradparkhäusern mit Reparatur-Service wie in Bernau benötigt.
107 Entsprechende Aktivitäten der Kommunen sind durch ein Landesprogramm für
108 alle Kommunen zu unterstützen.

109 Landesbedeutsame Buslinien – Die Querverbindungen

110 Die sogenannten Radialen, also die Verbindungen, die von Zielen in Brandenburg
111 nach Berlin führen, sind vom Schienennetz recht gut abgedeckt. Es fehlt
112 allerdings an Querverbindungen zwischen diesen Radialen. Die Landkreise, die den
113 Busverkehr bestellen, tun sich naturgemäß schwer damit Verbindungen über die
114 Kreisgrenzen hinaus zu bestellen und zu bezahlen. Letztlich würden zwar alle
115 Kreise profitieren, es besteht allerdings kaum ein Anreiz als Pionier
116 voranzugehen. Hier erwarten wir von der Landesseite mehr Engagement und
117 Koordination. Wir fordern den Aufbau eines Netzes von landesbedeutsamen
118 Buslinien, wie eines in Sachsen-Anhalt bereits Realität ist. Dieses kann das

119 bestehende Konzept der Plus-Busse aufgreifen und erweitern und sollte die
120 Mindeststandards erfüllen:

- 121 • 1h-Takt zwischen 6 und 20 Uhr an Wochentagen
- 122 • 2h-Takt am Wochenende und in den Tagesrandzeiten
- 123 • Möglichst direkte Linienführungen
- 124 • Gewährleistung von Anschlüssen an den Regionalverkehr bzw. die S-Bahn
- 125 • Mindestkomfort in Fahrzeugen und Haltstellen
- 126 • Möglichkeiten von Fahrradmitnahmen, insb. für touristisch interessante
127 Strecken

128 Tarife

129 Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) ist eine Erfolgsgeschichte der
130 Zusammenarbeit zwischen Brandenburg und Berlin. Während in allen anderen
131 Bundesländern ein Flickenteppich an Verkehrsverbänden besteht, der viele
132 Pendler*innen verzweifeln lässt, vereint der VBB gleich zwei Bundesländer.
133 Abgesehen von der Lösung der wiederkehrenden Konflikte um die Mittelverteilung,
134 wollen wir den Tarif zu einem Vorbild und eventuell sogar zu einer Keimzelle
135 eines Deutschlandtarifs weiter entwickeln.

- 136 • Um den Bedarf an Einzelfahrscheinen zu reduzieren, wollen wir sehr
137 günstige Monatstickets bieten, die sich bereits ab 15 Fahrten im Monat
138 rechnen. Jahrestickets für das VBB-Gebiet sollen ab 1€ am Tag erhältlich
139 sein (365€-Ticket). Schüler*innen und Auszubildende sollen kostenlos
140 fahren können.
- 141 • Der Tarif, insbesondere für Einzelfahrten, ist möglichst simpel und
142 nachvollziehbar zu halten. Senioren und Familientickets sollten günstiger
143 sein. Für ehrenamtlich Engagierte soll es ein Ehrenamtsticket geben. In
144 das Sozialticket muss Berlin integriert sein. Das Lösen von Fahrscheinen
145 in Bussen und Zügen mit Bargeld muss dabei ohne Aufpreis möglich sein.
- 146 • Es sind die rechtlichen Möglichkeiten zu schaffen, lokal umlagefinanzierte
147 Systeme zur vollständigen Fahrscheinfreiheit zu etablieren. Auch die
148 vollständige oder teilweise Ableistung des Fahrpreises durch (Be-)Zahlung
149 von Kurtaxen oder touristischer Angebote ist zu ermöglichen.
- 150 • Das Tarifgebiet des VBB sollte über die Landesgrenze Brandenburgs
151 erweitert werden. Dies ergäbe gerade im Bereich der Lausitz durch die
152 Integration von VVO und ZVON oder im Norden mit dem Landkreis
153 Mecklenburgische Seenplatte Sinn. Auch über die polnische Grenze hinaus,
154 insbesondere in die Doppelstädte an Oder und Neiße, muss das verfolgt
155 werden.
- 156 • Tarifzongengrenzen wirken als psychologische Hürden, auch und insbesondere
157 für ÖV-nutzende und rausziehwillige Berliner*innen. Wir wollen daher den
158 Berlin-C-Bereich auf die Orte Fürstenwalde, Bestensee, Wünsdorf Waldstadt,
159 Trebbin, Beelitz, Brandenburg-Havel, Nauen und Kremmen ausweiten. Dort, wo

160 die Grenze zwischen den Tarifbereichen B und C immense Kfz-Verkehrsströme
161 induziert, ist ebenfalls über Grenz-Anpassungen nachzudenken.

162 • Tarifzongengrenzen dürfen Städte und Gemeinden nicht durchschneiden, da sie
163 die innerörtliche Nutzung des ÖPNV behindern. Insbesondere dort, wo
164 Gemeindezusammenschlüsse zu neuen Gemeindegrenzen geführt haben, sind
165 die Tarifgrenzen anzupassen.

166 • Da für viele Strecken ein Wechsel zwischen verschiedenen Verkehrsträgern
167 des Umweltverbundes nötig ist, muss es das langfristige Ziel des VBB
168 sein, unter seinem Dach möglichst alle Verkehrsträger anzubieten. Darunter
169 fallen neben dem Bahn- und Busverkehr auch Car- und Bikesharing. So könnte
170 sich der VBB zu einem allgemeinen Mobilitätsdienstleister entwickeln, bei
171 dem alle Verkehrsträger genutzt werden können. Eine Einbeziehung des
172 Taxigewerbes darüber hinaus ist erstrebenswert. In einer App sollten
173 schließlich Verkehrsträger-übergreifende Fahrplanauskunft und
174 Fahrscheinerwerb möglich sein.

175 • Durch Fahrschein-integrierte und qualitativ ansprechende Fahrradverleihe
176 an den Bahnhöfen wollen wir die kombinierte Nutzung von Fahrrädern und ÖV
177 zum einen fördern, zum anderen aber auch die Nachfrage der Fahrradmitnahme
178 im ÖV dämpfen. Die Tarife für die Fahrradmitnahme wollen wir deutlich
179 attraktiver gestalten.

180 Fahrzeugpark

181 • Busse und Bahnen sollten sauber und einladend sein. Qualitätsstandards in
182 diesem Bereich müssen in den Verträgen festgeschrieben und kontrolliert
183 werden. Bei Nichteinhaltung müssen Mittel einbehalten werden.

184 • Bis 2022 muss der ÖPNV so eingerichtet sein, dass Menschen mit
185 Behinderungen barrierefrei ein- und aussteigen können. Gerade die
186 kommunalen Straßenbahnunternehmen stehen damit vor gewaltigen
187 Investitionen, die sie allein nicht bewältigen können. Das Land muss sich
188 über die bisher zugesagten 48 Mio € bis 2022 hinaus finanziell engagieren.

189 • Die Aufnahmekapazität für Fahrräder sollte in bzw. an Bussen und Bahnen
190 geschaffen, erhöht bzw. sichergestellt werden, um den übrig bleibenden
191 Bedarf zur Fahrradmitnahme komplett aufzunehmen.

192 • In Zügen und landesbedeutsamen Buslinien sollte kostenloses W-LAN
193 angeboten werden.

194 • Auf elektrifizierten Bahn-Strecken ist bei Ausschreibungen die Versorgung
195 durch 100% erneuerbare Energien zu verlangen. Bei nicht elektrifizierten
196 Bahnstrecken und beim Einsatz von Bussen, ist eine technikoffene
197 Reduzierung der Schadstoff- und Lärmemissionen durch Auflagen in den
198 Ausschreibungen zu erreichen.

199 • Bei den Ausschreibungen stehen insbesondere Wettbewerber der DB AG vor der
200 schwierigen Aufgabe, den nötigen Fuhrpark zu beschaffen und zu
201 finanzieren. Dazu sollten alle Möglichkeiten geprüft werden, die Bieter
202 bei der Fahrzeugbeschaffung zu unterstützen, von Wiedereinsatzgarantien,

203 Fahrzeugfinanzierung über den Aufgabenträger mit anschließender
204 Verpachtung bis hin zu einem landeseigenen Fahrzeugpool.

Begründung

Der Öffentliche Verkehr in Brandenburg wird sehr gut angenommen und die Prognosen gehen von weiteren Steigerungen aus. Allein im Regionalverkehr sind die Fahrgastzahlen zwischen 2006 und 2016 um 60% gestiegen. Bis zum Jahr 2022 könnten sie noch einmal um 25% steigen. Das Frappierende dabei ist, dass die bestellten Leistungen 2016 im Regionalverkehr 674.000 km geringer waren als 2006. Die Folge ist eine Überlastung, die alle Fahrgäste tagtäglich - im wahrsten Sinne des Wortes hautnah - miterleben müssen.

Der Öffentliche Verkehr und seine Fahrgäste haben Besseres verdient! Der Öffentliche Verkehr hat viele gesellschaftlich positive Wirkungen, gerade im Verbund mit Fuß- und Radverkehr. Er hat eine geringere Klimabelastung als das individuelle KfZ, er erzeugt weniger Unfallopfer, weniger Lärm und weniger Flächenverbrauch. Er transportiert Menschen, die anders kaum mobil wären. Öffentlicher Verkehr ist Daseinsvorsorge. Deshalb darf nicht eine bestehende Nachfrage das Angebot bestimmen, weil dadurch lediglich eine Spirale nach unten befeuert würde. Stattdessen muss ein Angebot geschaffen werden, dass die Nachfrage vom Motorisierten Individualverkehr (MIV) zum ÖV umlenkt, weil es überzeugt.

Diskussionen über Fahrverbote und kostenlosen ÖPNV nützen nichts, solange kein ausreichender ÖPNV vorhanden ist. Infrastruktur und Mobilitätsangebote müssen so beschaffen sein, dass die Menschen nicht auf das Auto angewiesen sind. Dazu bedarf es einer Gesamtstrategie, die alle Verkehrsträger mit einbezieht. Zwar ist an vielen Stellen die Bundespolitik gefordert, aber auch das Land hat vielfältige Möglichkeiten, die nötige Trendwende zu unterstützen.

L2 Gesund leben in Brandenburg

Gremium: Landesvorstand
Beschlussdatum: 22.03.2018
Tagesordnungspunkt: 3. Infrastruktur "Wir stellen die Weichen auf grün"

1 Gesundheit und Pflege gehören zu den zentralen Herausforderungen der Zukunft.
2 Von entscheidender Bedeutung ist es, eine gute medizinische Versorgung der
3 Menschen vor Ort zu sichern, den Bedarf an Pflegekräften und Ärzt*innen zu
4 gewährleisten und ein starkes Angebot an Einrichtungen zur Prävention und
5 Gesundheitsförderung vorzuhalten. Ziel bündnisgrüner Gesundheitspolitik in
6 Brandenburg ist es, Gesundheitsschutz und -vorsorge zu verstärken, Krankheit zu
7 vermeiden und Pflegebedürftigkeit zu verhindern oder zumindest hinauszuzögern.
8 Gleichzeitig ist der Gesundheitssektor einschließlich Pflege, Reha- und
9 Wellnessseinrichtungen einer der größten Wirtschaftszweige mit bereits 96.000
10 Beschäftigten.

11 Wir wollen:

- 12 • einen guten Start ins Leben mit guter, wohnortnaher Geburtshilfe und
13 Hebammenbegleitung vor, während und nach der Geburt ermöglichen, mehr
14 Hebammen ausbilden und die Hebammenausbildung akademisieren (bis zum
15 Doktorgrad),
- 16 • Kindeswohl und Kinderschutz sichern, Frühe Hilfen, Netzwerke Gesunde
17 Kinder und Kinder Pflege Netzwerke ausbauen und professionalisieren,
- 18 • Kindergesundheit stärken, gesunde Ernährung in Kita und Schule
19 voranbringen, Therapie- und Förderangebote direkt in den Kitas
20 ermöglichen, den Öffentlichen Gesundheitsdienst mit pädiatrischen
21 Angeboten stärken.
- 22 • Gesundheitsaufklärung, Beratungseinrichtungen und Präventionsangebote
23 ausbauen (z.B. für Ernährung, Diabetes), Suchtberatungsstellen verstärken,
24 sexuelle Gesundheitsaufklärung fördern, unabhängige Patientenberatung und
25 Selbsthilfeforen fördern, Nichtraucherschutz konsequent umsetzen,
26 kostenfreie Rauchentwöhnungskurse und Beratung anbieten,
- 27 • das Modellprojekt Schulgesundheitsfachkräfte unterstützen,
- 28 • gute medizinische Versorgung in den ländlichen Räumen sichern, Übernahme
29 von Hausarztpraxen und Aufbau von Gesundheitszentren unterstützen,
30 integrierte Versorgungsangebote ausweiten, innovative Projekte wie
31 rollende Arztpraxen und nichtärztliche Praxisassistent*innen (AGnES)

- 32 vorantreiben, Potentiale der Telemedizin prüfen, Angebote der Fachstelle
33 Pflege im Quartier verstetigen und ausbauen,
- 34 • die besonderen Belange von Menschen mit Beeinträchtigungen in der
35 ambulanten, teilstationären und stationären medizinischen Versorgung
36 berücksichtigen,
 - 37 • die Herstellung der barrierefreien Zugänglichkeit und barrierefreien
38 Nutzungsmöglichkeiten von Praxen und Apotheken fordern und unterstützen,
 - 39 • Patient*innenrechte von Menschen mit Beeinträchtigungen weiter stärken.
40 Das setzt voraus, dass die Weiterentwicklung der Selbsthilfe und
41 Patient*innenbeteiligung im Gesundheitswesen mehr Bedeutung erlangen
42 muss.
 - 43 • Erhalt von integrierten medizinischen Versorgungsangeboten an allen 53
44 Krankenhausstandorten, keine weiteren Privatisierungen,
 - 45 • Erhalt aller Geburtsstationen,
 - 46 • die Notfallversorgung weiterentwickeln. Patient*innen brauchen gute
47 Lösungen, die sich an ihrer Lebensrealität orientieren,
 - 48 • gute Pflege (ambulant und stationär) sicherstellen, Pflegestützpunkte und
49 Pflegenetzwerke ausbauen, Pflegekammer vorantreiben (Informationskampagne
50 und Befragung aller Pflegekräfte), Personalbemessungsinstrument einführen,
51 Arbeitsbedingungen und Bezahlung in der Pflege verbessern,
 - 52 • den Ausbau von Angeboten für junge Pflegebedürftige unterstützen,
 - 53 • Fachkräftemangel entgegenwirken, mehr Nachwuchs in der Pflege ausbilden,
54 Kostenfreiheit der Altenpflegeausbildung herstellen, Akademisierung der
55 Pflegeberufe vorantreiben. Aufnahme Pflegende in Gemeinsames Landesgremium
56 nach § 90a SGB V mit Stimmrecht
 - 57 • Entwicklung und Vernetzung des „Gesundheitscampus“ in Brandenburg a.d.
58 Havel unterstützen,
 - 59 • psychiatrische Versorgung verbessern, Landespsychiatrieplan entwickeln ,
60 Besuchskommissionen unterstützen, schnellen Zugang zu Therapieangeboten,
61 insbesondere auch für Kinder und Jugendliche, über die psychiatrischen

- 62 Institutsambulanzen sichern, ambulante gemeindenahe Angebote ausbauen,
63 Nachsorgeangebote aufbauen, Kriseneinrichtungen stärken,
- 64 • Palliativversorgung und Hospize, ambulante und stationäre Angebote
65 ausbauen
 - 66 • Gesundheitsversorgung für Geflüchtete sicherstellen, Zugänge zu
67 psychiatrischen und psychotherapeutischen Angeboten vereinfachen und
68 vereinheitlichen, Sprachmittlungsangebote verstetigen,
 - 69 • Angebote von psychosozialen Zentren für Geflüchtete und Folteropfer
70 landesweit ausbauen,
 - 71 • auf Bundesebene: Zwei-Klassen-Medizin beenden, Bürger*innenversicherung
72 und Bürger*innen-Pflegeversicherung einführen.

Begründung

Etwa 22 Tage waren Angestellte 2016 in Brandenburg durchschnittlich krank, 6 % ihrer Arbeitszeit, wie aus dem jüngsten Gesundheitsbericht Berlin-Brandenburg hervorgeht. Das ist zusammen mit Sachsen-Anhalt der höchste Wert im Ländervergleich. Tendenz steigend: 2014 betrug der Krankenstand noch 5,7%, 2015 kletterte er auf 5,9%. Bundesweit lag er 2016 bei rund 5%. Selbst Potsdam, wo der Krankenstand mit 5,1 Prozent landesweit am niedrigsten ist, liegt über dieser Zahl. Am anderen Ende der Skala befinden sich die Prignitz und Ostprignitz-Ruppin mit 6,6 Prozent.

Grund für Krankschreibungen waren am häufigsten Muskel-Skelett-Erkrankungen wie Rückenleiden, gefolgt von psychischen Störungen und Atemwegserkrankungen. Die längsten Fehlzeiten hatten psychisch Erkrankte mit 34 Tagen. Ein Grund für den hohen Krankenstand in Brandenburg ist die Bevölkerungsstruktur mit vergleichsweise vielen älteren Arbeitnehmer*innen, aber auch der Wandel in der Arbeitswelt, die Belastungen durch Stress und durch ständige Erreichbarkeit schlagen hier zu Buche. Am höchsten ist der Krankenstand in den Pflegeberufen. Der Krankenstand in der Altenpflege betrug in Brandenburg 9,1 Prozent bei den Frauen und 6,4 Prozent bei den Männern. Das sollte zu denken geben. Dagegen sind die körperlich anstrengenden Berufe vergleichsweise unauffällig. Ausgewertet wurden die Krankmeldungen bei den gesetzlichen Krankenkassen – das sind die Daten von rund zwei Millionen Beschäftigten.

Gesundheit und Pflege sind Teil der Daseinsvorsorge. Wir sollten uns nicht erst dann mit dem Thema beschäftigen, wenn Menschen bereits krank sind. Das öffentliche Gesundheitswesen muss Gesundheit besser fördern und präventive Angebote stärken. Gesundheit ist nicht nur abhängig vom persönlichen Lebensstil, sondern ebenso von gesundheitsfördernden Lebens-, Lern- und Arbeitsbedingungen. Von Geburt an über Kita, Schule und Arbeitswelt bis zum Leben im Alter wollen wir allen Menschen ein gesundes Leben ermöglichen.

Ein guter Start ins Leben bildet die Grundlage für das gesunde Aufwachsen eines Kindes, für den Aufbau fester Bindungen und für ein gelingendes Familienleben. Wir wollen Hebammen und Entbindungspfleger in ihrer verantwortungsvollen Berufsausübung stärken und dafür Sorge tragen, dass es in Brandenburg auch in Zukunft ein ausreichendes und qualitätsgesichertes Angebot an Leistungen der Geburtshilfe sowie der Vor- und Nachsorge gibt.

(Siehe dazu auch unser Beschluss: http://gruene-brandenburg.de/userspace/BB/lv_brandenburg/beschluesse/2017/Ein_guter_Start_ins_-Leben_Hebammenversorgung_in_Brandenburg_staerken.pdf)

Jedes Kind muss die Chance haben, gesund aufzuwachsen. Doch es zeigt sich zum Beispiel bei den Schuleingangsuntersuchungen, dass Kinder aus Familien mit niedrigem Sozialstatus häufiger eine Sprach- und Sprechstörung haben oder übergewichtig sind. Deshalb wollen wir diese Kinder von Anfang gezielt fördern, mit Programmen der „Frühen Hilfen“, mit Sprach- und Bewegungsförderung und mit therapeutischen Angeboten wie Logo-, Ergo- oder Physiotherapie direkt in der Kita, um Eltern zu entlasten.

Eine gemeinsame Krankenhausplanung mit Berlin darf die wohnortnahe Versorgung von Patientinnen und Patienten in Brandenburg nicht gefährden. Aber das Land Berlin und dessen Angebote der medizinischen Versorgung auszublenden, tut dabei weder den Patientinnen und Patienten gut, noch den finanziellen und personellen Ressourcen im Gesundheitswesen beider Länder. Die bestehenden Krankenhausstandorte im Land wollen wir erhalten. Versorgungswege und Behandlungsprozesse müssen dabei sektorenübergreifend neu gedacht werden. Bisher zieht die Trennung zwischen den Sektoren Brüche und Doppelstrukturen nach sich. Wir begrüßen die Einführung von Qualitätskriterien, mahnen aber an, dass Mindestfallzahlen nicht das alleinige Kriterium sein können. Die Festlegung von Mindestfallzahlen bei Operationen darf nicht alleiniges Kriterium für die Krankenhausplanung sein. Eine Schließung weiterer Geburtsstationen lehnen wir ab.

Es gilt, überall im Land eine qualitativ hochwertige, wohnortnahe medizinische Versorgung sicherzustellen, bei der der Mensch im Mittelpunkt steht.

In den ländlichen Regionen fehlen Fachärzt*innen, Hausarztpraxen werden geschlossen. Hier brauchen wir innovative Lösungen, wie den Auf- und Ausbau von Gesundheitszentren, die Bereitstellung von Praxisräumen durch die Kommunen oder rollende Arztpraxen. Stationäre und ambulante Versorgung wollen wir besser verzahnen.

Auf Bundesebene setzen wir uns für eine dreimonatige „PflegeZeitPlus“ und jährlich zehn Tage bezahlter Freistellung für akute Notsituationen an.

Die Pflegeberufe werden überwiegend von Frauen ausgeübt. Wir wollen die Attraktivität des Berufs für alle steigern und setzen uns für eine bessere Entlohnung, die Angleichung der Löhne in Berlin und Brandenburg, bessere Arbeitsbedingungen und eine bessere Qualitätssicherung in der Pflege ein. Wir unterstützen die Gründung einer Pflegekammer, die dazu beiträgt, den Forderungen mehr Gehör zu verschaffen, und treten für verbindliche Personalbemessungsinstrumente in der Pflege ein, damit klar geregelt wird, wie viele Patient*innen eine Pflegekraft höchstens betreuen kann.

(Siehe dazu auch unser Beschluss: http://gruene-brandenburg.de/userspace/BB/lv_brandenburg/Dokumente/LDK_Neuenhagen_2015/Beschlu-esse/Fachkraefteentwicklung_in_der_Pflege.pdf).

Das Angebot einer akademischen Pflegeausbildung muss ausgeweitet werden. Auf Bundesebene streben wir den Ausbau der Pflegeversicherung an. Sie ist bisher als reine Teilkaskoversicherung angelegt. Verbesserungen in der Pflege schlagen so unmittelbar bei den Pflegebedürftigen und ihren Angehörigen durch. Schon jetzt beträgt der Eigenanteil bei einem vollstationären Pflegeplatz im Bundesdurchschnitt bei 1700 Euro monatlich. Dies treibt die Betroffenen in die Sozialhilfe.

Zu einer guten Pflege gehört auch, Sterbenden ein Lebensende in Würde zu ermöglichen. Die Bedingungen für die Hospize und die Palliativversorgung wollen wir verbessern.

Psychische Erkrankungen sind mittlerweile die zweithäufigste Ursache für Krankschreibungen in Brandenburg. Doch insbesondere in ländlichen Regionen reichen die Behandlungsplätze für Menschen mit psychischen Erkrankungen bei weitem nicht aus. Zudem fehlen Angebote für die wachsende Zahl junger Menschen mit psychiatrischen Erkrankungen und für Mütter mit Kindern. Das Psychisch-Kranken-Gesetz (PsychKG) wird gerade novelliert. Wir wollen in einem Landespsychiatrieplan die Entwicklungsziele für die psychiatrische Versorgung festschreiben. Die Angebote der Sozialpsychiatrischen Dienste (SpDi) vor Ort, Psychiatrische Institutsambulanzen (PIAs), Tageskliniken

und kommunale psychiatrische Verbände wollen wir von Landesseite fördern. Die Rechte von Patient*innen und Angehörigen wollen wir stärken. Die Arbeit der Besuchskommissionen unterstützen wir.

Die Digitalisierung ermöglicht viele Verbesserungen im Gesundheitswesen, birgt aber auch Gefahren. Alle Patient*innen sollten einen Anspruch auf eine sichere und vernetzte elektronische Patientenakte haben. Sie brauchen einen selbstbestimmten Zugang zu ihren Daten und höchstmöglichen Datenschutz.

Ein Versandhandelsangebot für rezeptpflichtige Medikamente ist gerade für den ländlichen Raum nicht zielführend.

Die Vertretung der Patientenorganisationen in den Gemeinsamen Landesgremien wurde in den Ländern nicht nur unzureichend sondern auch sehr unterschiedlich geregelt. Eine gleichberechtigte Teil- und Einflussnahme auf die Bedarfsplanung ist für die Patientenvertretungen nicht gegeben. In Brandenburg ist eine Beteiligung von Interessenvertretungen der Patientinnen und Patienten nach § 140f SGB V im Landesausschuss für Ärzte und Krankenkassen gegeben. Doch wird die Beteiligung der Patientinnen und Patienten in diesen Gremien wirklich ernsthaft gewollt?

Patientinnen und Patienten wollen nicht nur passiv behandelt werden, sie wollen auch selbst handeln, selbst mitbestimmen und mitreden. Sowohl bei ihrer individuellen Therapie – beim Arzt, im Krankenhaus und bei anderen gesundheitlichen Dienstleistungen – als auch bei Entscheidungen, die das Gesundheitssystem als Ganzes betreffen.

Landesweit ist der Anteil an Praxen, Medizinischen Versorgungszentren (MVZ) und Ambulanzen mit barrierefreiem Zugang nicht bedarfsgerecht. Damit ist Gesundheitsversorgung für viele Menschen mit Beeinträchtigungen in derselben Bandbreite wie für andere Menschen nicht gewährleistet. Art. 25 der UN-Behinderungskonvention: Die Vertragsstaaten stellen Menschen mit Behinderungen eine Gesundheitsversorgung zur Verfügung in derselben Bandbreite, von derselben Qualität und auf demselben Standard wie anderen Menschen. Sie bieten speziell benötigte Gesundheitsdienstleistungen so gemeindenah wie möglich an.

Viele bestehende Angebote zur gesundheitlichen Versorgung sind nicht barrierefrei zugänglich und nicht barrierefrei nutzbar. Damit ist eine freie Arzt- oder Therapeutenwahl für Menschen mit Beeinträchtigungen nicht gegeben.

V1 Die derzeitige Hundehalterverordnung muss weg!

Antragsteller*in: Anja Wolff
Tagesordnungspunkt: 5. Anträge Verschiedenes

- 1 Der Parteitag möge beschließen, dass die Landtagsfraktion eine Initiative zur
- 2 Änderung des §25a des Ordnungsrechtes, Abschaffung der Hundehalterverordnung
- 3 sowie Einbringung eines Gesetzes zur Hundehaltung unterstützt bzw. aktiv
- 4 einbringt. Eine [Gesetzesvorlage](#) liegt dem Landtag bzw. dem Innenausschuss
- 5 bereits seit 2014 (vorherige Legislaturperiode) vor. Diese wurde von der
- 6 Landestierärztekammer gemeinsam mit dem Tierschutzbund erarbeitet.

Begründung

Im Juni 2000 ereignete sich in Hamburg der schreckliche Vorfall, bei welchem ein kleiner Junge von zwei sogenannten Kampfhunden (Pitbull- und Staffordshire-Terrier) getötet wurde. Bereits in den Jahren zuvor wurde über die Thematik Hundekämpfe debattiert. Doch es gab noch keinen Anlass, hier erweiterte gesetzliche Regelungen einzuführen. Nach dem traurigen Vorfall in Hamburg ging dann alles sehr schnell und vor allem unüberlegt. Auf Bundesebene wurde das [HundVerbrEinfG](#) (Gesetz zur Beschränkung des Verbringens oder der Einfuhr gefährlicher Hunde in das Inland) geschaffen, die Bundesländer zogen mit verschiedensten Hundehalterverordnungen nach. Bereits im Jahr 2000 wurde im Bundestag festgehalten, dass sich die Landesregelungen kurzfristig angleichen sollten.

Wie könnte es besser werden? Viele dieser Verordnungen wurden durch Verwaltungsgerichte gekippt und neu beschlossen. Derzeit haben wir eine Unmenge an individuellen Regelungen in den einzelnen Bundesländern, so dass man als Hundehalter sich in Deutschland nicht frei bewegen geschweige denn umziehen kann. Einige Länder haben bereits die Rasselisten aus ihren Verordnungen und Gesetzen gestrichen und den Schutz der Bevölkerung vor gefährlichen Hunden in den Vordergrund gestellt. Denn gefährlich können nicht nur bestimmte Rassen sein, sondern jeder Hund.

Inzwischen ist es wissenschaftlich belegt, dass eine Gefährlichkeit nicht durch Rasse, sondern ausschließlich durch Haltungsbedingungen erzeugt wird. Der Hundehalter jedweder Hunderasse sollte Kenntnisse zum Hundewesen und zur Hundehaltung haben. Die gelisteten Hunde werden in keiner Beißstatistik an vorderer Stelle geführt. Es wäre somit hilfreich, von den Hundehaltern eine gewisse Sachkunde zu verlangen, wie z.B. den Hundeführerschein des [VDH](#) (Verband für das Deutsche Hundewesen). Diese Haltungsauflage würde sicherlich dazu führen, dass tatsächlich die Anzahl der Beißvorfälle deutlich zurück geht. Und es würde wahrscheinlich auch dazu führen, dass Hundehalter mehr Verantwortung für die Tiere übernehmen und somit weniger Hunde in Tierheimen landen.

In den Tierheimen fristen die Listenhunde ein armseliges Dasein oft bis zu ihrem Lebensende, weil eine Vermittlung aufgrund der Gesetzeslage nicht möglich ist. Hinzu kommt oft eine außerordentlich hohe Hundesteuer in den Kommunen, die sich ausschließlich auf die Rasselisten beziehen und Nichtlistenhunde, die auffällig wurden, nicht betrifft. Als Beispiel sei hier der Schäferhund zu nennen. Ein Schäferhund der einen anderen Hund getötet hat oder einen Menschen schwer verletzt hat, wird niemals mit einer erhöhten Hundesteuer belegt, der Bullterrier jedoch, der friedlich in einer Familie mit kleinen Kindern lebt und wohl niemals gefährlich werden würde, ist von der erhöhten Hundesteuer betroffen. Oder beispielsweise der Rottweiler, der eine Rettungshundeausbildung mit entsprechenden Prüfungen hat, kann nicht Hundesteuerbefreit werden, so wie es für Hunde üblich ist, die einen Dienst am Menschen tun. Im Gegenteil, für diesen Hund ist dennoch die „Kampfhundesteuer“ zu entrichten. Ebenso der ausgebildete Therapiehund wird mit der „Kampfhundesteuer“ belegt, sofern

er auf der Rasseliste steht. Ein Blindenführhund wird zur „Kampfhundesteuer“ herangezogen, sofern die Rasseliste greift. Dies ist nicht nachvollziehbar und sollte unbedingt geändert werden.

Die Hundesteuer wird nicht zweckgebunden erhoben, die Kommune kann darüber frei verfügen. Würde wenigstens ein Bruchteil der Steuer für Tierschutzzwecke, wie z.B. die Unterstützung von Tierheimen aufgewendet, wäre dies nachvollziehbar. Denn die Kommunen haben als Pflichtaufgabe die Unterbringung von Fundtieren. Dies müsste in jedem Fall verbessert werden, eine Fundsache muss laut BGB für ein halbes Jahr aufbewahrt werden, vielfach wird jedoch lediglich für vier Wochen Aufenthalt gezahlt. Hierzu hat der Deutsche Tierschutzbund ein umfangreiches [Statement](#) veröffentlicht.

Diese Beschlussvorlage hat letztlich folgende Ziele:

- Effektiver Schutz der Bevölkerung vor gefährlichen Hunden
- Verantwortungsvolles und artgerechtes Halten von Hunden
- Reduzierung der Hunde in Tierheimen
- Schaffung eines Hundegesetzes nach dem Vorbild Schleswig-Holsteins oder Thüringen

Nähere Informationen zur Thematik: <http://www.vi-rasseliste.de/>

Unterstützer*innen

Petra Bajorat-Kollegger, OHV; Eberhard Adenstedt, TF; Helmut Adamaschek, PR; Andreas Rieger, LDS; Sascha Maier; UM; Thomas Dyhr; BAR; Sabine Freund, LDS; Wolfgang Renner, SPN; Wolfgang Freese, OPR; Sigrid Schumacher, OPR

V2 Es lebe das Dorf – Bündnis 90/Die Grünen Brandenburg unterstützt die Dorfbewegung

Gremium: Landtagsfraktion
Beschlussdatum: 13.03.2018
Tagesordnungspunkt: 5. Anträge Verschiedenes

- 1 Mit dem Wahlprogramm 2014 wurde die Landtagsfraktion beauftragt, sich im Landtag
2 für eine Enquete-Kommission Ländliche Räume einzusetzen. Dieser – zum Teil auch
3 mit Wissenschaftler*innen besetzte Sonderausschuss – sollte gleich mehrere
4 Aufgaben erfüllen: Den Blick der Landespolitik überhaupt wieder auf die
5 ländlichen Räume lenken, eine differenzierte Perspektive entwickeln, die
6 gleichzeitig die drastischen demografischen Entwicklungen ernst nimmt, aber auch
7 die Chancen und Potentiale erkennt, den Weg bereiten für mehr Mitbestimmung,
8 mehr Fachkompetenz und eine angemessene Finanzierung - und schließlich Plattform
9 für alle Akteure in den ländlichen Regionen sein, die sonst kein Gehör finden.
- 10 Dies ist geglückt, im Juni 2016 wurde die Enquete-Kommission „Zukunft der
11 ländlichen Regionen vor dem Hintergrund des demografischen Wandels“ (EK 6/1)
12 eingesetzt. Sie soll „ein Konzept für eine wirkungsvolle Daseinsvorsorge sowie
13 eine nachhaltige und zukunftsorientierte Entwicklung der ländlichen Regionen in
14 Brandenburg erarbeiten und Handlungsempfehlungen zu den einzelnen Politikfeldern
15 abgeben.“ Dafür arbeitet sie mit Vor-Ort-Sitzungen, Livestream, Bürger*innen-
16 Sprechstunden und einem online-Dialogportal sehr partizipativ. Die
17 Landtagsfraktion bringt sich dabei besonders zu den Themen Mitbestimmung und
18 Wertschöpfung ein
- 19 Die Enquete-Kommission hat nun ihren Zwischenbericht mit ersten Empfehlungen
20 vorgelegt. In diesem wird deutlich herausgearbeitet, dass viele Bürger*innen in
21 den ländlichen Räumen mehr Mitbestimmung wünschen, diese aber sehr eingeschränkt
22 ist. Insbesondere die Dörfer finden in der Kommunal- und Landespolitik kaum
23 Gehör und haben nur wenig Gestaltungsmöglichkeiten. Eine Ursache hierfür ist die
24 letzte Gemeindegebietsreform, bei der viele Dörfer zu größeren Gemeinden
25 zusammengelegt wurden. Dies brachte in vielen Fällen Synergieeffekte, zugleich
26 waren vor der Reform rund 12.000 Menschen in Gemeinderäten aktiv, danach nur
27 noch rund 6.000. Die Kommission empfiehlt keine Rücknahme der Reform, aber eine
28 deutliche Stärkung der Dörfer.
- 29 Konkret empfiehlt die Kommission zur Stärkung der Dörfer unter anderem:
- 30 - Mehr finanzielle Eigenverantwortung durch Ortsteilbudgets: Ortsteile müssen
31 die Möglichkeit einer eigenständigen Finanzierung erhalten. Dazu sollen
32 verstärkt Ortsteilbudgets eingeführt werden.
 - 33 - höhere Entschädigungen für Ortsvorsteherinnen und Ortsvorsteher, für
34 Kreistagsmitglieder, Gemeindevertreterinnen und Gemeindevertreter
 - 35 - ein aufschiebendes Veto-Recht für Ortsbeiräte bei Entscheidungen der
36 Gemeindevertretung, die den Ortsteil betreffen
 - 37 - in der amtlichen Statistik des Landes überhaupt wieder Daten über Dörfer bzw.
38 Ortsteile zu sammeln.

39 - Die Vernetzung und gegenseitige Unterstützung im Rahmen eines sogenannten
40 „Parlaments“ der Dörfer“ im Sinne der Vorschläge der brandenburgischen und
41 europäischen Dorfbewegung zu verstärken.

42 Bündnis 90/Die Grünen Brandenburg streitet für lebendige und politisch starke
43 Dörfer und setzt sich für die rasche Umsetzung dieser Empfehlungen ein. Die
44 Brandenburger Dorfbewegung wollen wir in ihren Bemühungen weiter aktiv
45 unterstützen.

Begründung

Wir streiten seit Jahren für lebendige Dörfer und ländliche Räume. Nun hat die von uns angestoßene Enquetekommission konkrete politische Empfehlungen erarbeitet, die wir gemeinsam mit der Dorfbewegung Brandenburg einfordern sollten

V3 Gründung einer Landesarbeitsgemeinschaft Frieden-Entwicklung-Migration

Antragsteller*in: Frauke Havekost
Tagesordnungspunkt: 5. Anträge Verschiedenes

- 1 Der LPR beschließt die Gründung einer Landesarbeitsgemeinschaft Frieden-
- 2 Entwicklung-Migration gemäß den Statuten des Landesverbandes.

Begründung

Die Weltlage sortiert sich derzeit neu und ist außenpolitisch gekennzeichnet durch extrem komplizierte und für den Weltfrieden gefährliche Konfliktlagen in vielen Ländern und Regionen der Welt. Der Raum für werteorientiertes außen- und friedenspolitisches Handeln mit den Zielen verbesserter Stabilität und Frieden wird immer schmaler. Viele bisherige Lösungsschritte/-versuche sind kleinteilig, langfristig gedacht, wirken oftmals unbefriedigend und sind nicht immer für eine breite Öffentlichkeit nachvollziehbar. Außen- und Innenpolitik durchdringen einander immer mehr und auch auf die Bundesländer kommt zunehmend Verantwortung für Themen zu, die sich aus den globalen Herausforderungen ergeben. Bei der Entwicklung von wirksamen außen- und friedenspolitischen Handlungsansätzen sind wir also auf Bundes- und Landesebenen alle gefragt - aus ethischer Sicht und sozialer Verantwortung. Für uns als Partei gilt das aber auch ganz pragmatisch aus landes- und kommunalpolitischer Perspektive, denn die Auswirkungen gelingender oder eben nicht gelingender Friedenspolitik reichen ganz real bis an unsere Haustür.

Arbeitsweise

Mit unserer Landesarbeitsgemeinschaft werden wir den hohen Gesprächsbedarf zu den heute nicht mehr voneinander losgelöst zu diskutierenden Fragenstellungen „Frieden, Entwicklung und Migration“ Rechnung tragen und als Informations- und Diskussionsforum zur bündnisgrünen Meinungsbildung im Feld der Friedenspolitik wirken (ca. drei Termine jährlich). Konkret betrachten wir unter der Leitfrage „Stabilisierung von Krisenregionen“ aktuelle Ereignisse und langfristige Konflikte und suchen nach geeigneten unterschiedlichen außenpolitischen Strategien und Optionen (Stichworte „Friedensmissionen“, „zivile Krisenprävention“, „Wirksamkeit deutscher Entwicklungszusammenarbeit“) sowie Handlungsoptionen der Bundesländer.

Neben differenzierten Gesprächsrunden auf unterschiedlichen Ebenen planen wir auch die Erkundung von (und Information über die) den in Brandenburg tätigen Einrichtungen, Gruppen und Unternehmen, die bei Umgang, Bewältigung und Meinungsbildung eine Rolle spielen, entwickeln eigene Aktionen und bringen uns mit Positionspapieren in die Öffentlichkeit ein.

Beschlüsse und wichtige Arbeitspapiere teilen wir mit der BAG Frieden und anderen AGs der Partei; wir wünschen uns von dort auch inhaltliche Unterstützung und gegebenenfalls gemeinsame Veranstaltungen.

Unterstützer*innen

Albrecht Ansohn; Axel Vogel; Benjamin Raschke; Clemens Rostock; Danilo Zoschnik; Heiko Kohl; Heribert Heyden; Dr. Inke Pinkert-Saeltzer; Martin Eiselt; Martina Heyden; Nils Naber; Prof. Dr. Michael Daxner; Petra Budke; Thomas Dyhr; Ulrike Sweetwood; Mechthild Rüniger; Hans-Jürgen Eggert-Schulte; Wolfgang Fresse

V4 Eine nachhaltige Bodenpolitik der Kommunen, Kreise und des Landes Brandenburg

Gremium: LAG Landesentwicklung und Baukultur – Nachhaltiges Planen und Bauen
Beschlussdatum: 23.04.2018
Tagesordnungspunkt: 3. Infrastruktur "Wir stellen die Weichen auf grün"

1 Die explodierenden Bodenpreise gefährden den sozialen Zusammenhalt, den
2 notwendigen ökologischen und altersgerechten Umbau unseres Gebäudebestandes und
3 die Haushalte der Kommunen, Kreise und letztendlich auch des Landes. Alle
4 Nachhaltigkeitsziele der öffentlichen Hand können mit gegenüber der
5 Einkommensentwicklung davongaloppierenden Kosten für Grund und Boden nicht mehr
6 erreicht werden. Der durch spekulativ steigende Bodenpreise erzeugte
7 Renditedruck zerstört historische Baukultur, behindert eine gute
8 Stadtentwicklung, fördert die Flächeninanspruchnahme und verhindert eine
9 verträgliche Land- und Forstwirtschaft.

10 Wir fordern daher:

- 11 1. Liegenschaften sowie land- und forstwirtschaftliche Flächen der
12 öffentlichen Hand sind grundsätzlich nur im Erbbaurecht oder als Pachtland
13 zu vergeben. Die Vergabe soll nach inhaltlichen Kriterien, nicht nach
14 Höchstgebot erfolgen. Eine Veräußerung bedarf der Begründung eines
15 öffentlichen Interesses und der Genehmigung.
- 16 2. Stärkung der kommunalen Wohnungsbaugesellschaften. In allen Kommunen und
17 gegebenenfalls in den Landkreisen soll es Wohnungsbaugesellschaften geben,
18 die Wohnraum zu sozial verträglichen Mieten bereitstellen, gute
19 Stadtentwicklung betreiben und soziale Infrastruktur erstellen, betreiben
20 und instandhalten. Kleine Kommunen können sich zusammenschließen oder sich
21 an einer Gesellschaft des Kreises beteiligen. Gewinne der
22 Wohnungsbaugesellschaften sollen nicht ausgeschüttet, sondern reinvestiert
23 werden. Das Land unterstützt die Gründung von kommunalen
24 Wohnungsbaugesellschaften mit einem zielgerichteten Förderprogramm.
- 25 3. Das Land soll seine Gesetzgebungskompetenz im Landwirtschaftlichen
26 Bodenrecht nutzen. Hierzu sollen Reichssiedlungsgesetz, Landpachtgesetz
27 und Grundstücksverkehrsgesetz durch ein Agrarstrukturverbesserungsgesetz
28 abgelöst und ein Leitbild für eine regional verankerte Landwirtschaft
29 erarbeitet werden. Zur Realisierung von Landwirtschaftlichen
30 Vorkaufsrechten ist ein landeseigene Siedlungsgesellschaft zu gründen.
- 31 4. Es ist ein transparenter und fairer Grundstücksmarkt zu schaffen. Share
32 Deals, die durch Veräußerung und Aufteilung grundstücksbesitzender
33 Gesellschaften die Grunderwerbssteuer umgehen und die tatsächlichen
34 Eigentümer verschleiern, sind offenzulegen und angemessen zu besteuern.
35 Das Land Brandenburg soll zum einen mit einer Bundesratsinitiative
36 versuchen die Gesetzeslage dahingehend zu ändern, dass auch bei Share
37 Deals die Grunderwerbssteuer fällig wird, zum anderen sind die vorhandenen
38 Spielräume vom Land Brandenburg auszuschöpfen, indem die bisherige
39 Erwerbsteuerfreiheitsgrenze bis zur zulässigen Untergrenze abzusenken ist.

Begründung

Begründung:

Grund und Boden ist keine Ware wie Autos oder Brötchen, weil er nicht vermehrbar ist. Grund und Boden ist ebenso wie Luft und Wasser lebensnotwendig. Daher dürfen Verfügungsrechte an Grund und Boden auch nicht wie eine Ware gehandelt werden. Das Grundgesetz gibt dem Gesetzgeber in Art. 14 auf, über die Sozialpflichtigkeit des Eigentums zu wachen. Dieser Verfassungsauftrag wird vom Gesetzgeber derzeit nicht im erforderlichen Umfang erfüllt.

Durch das Festhalten des Landes Brandenburg an der Grunderwerbsteuerfreiheit bei Teilkäufen bis 94,9 % entgehen dem Land jährlich erhebliche Steuerzahlungen. Damit wird zudem wird der spekulative Erwerb von Ackerland begünstigt und der vollumfänglich zahlende Grunderwerber deutlich schlechter gestellt.

Die Länder Schleswig-Holstein und NRW wurden bereits 2017 im Bundesrat mit Konzepten, zumindest die Erwerber von eigengenutzten Immobilien bei den Kosten besser zu stellen im Bundesrat initiativ.

V5 Radwege für Schüler und Alltagsradler- Lücken im Netz schneller schließen

Gremium: KV Havelland

Beschlussdatum: 15.03.2018

Tagesordnungspunkt: 3. Infrastruktur "Wir stellen die Weichen auf grün"

1 Im Land Brandenburg wurden seit 1990 in einem hohen Maß Fahrradwege gebaut. Dies
2 erfolgte überwiegend unter touristischen Gesichtspunkten. Insbesondere außerhalb
3 von Ortschaften wurde dabei oft nicht an Kinder und Jugendliche oder
4 Arbeitspendler gedacht, die mit dem Fahrrad zur Schule, zur Arbeit oder zum
5 nächstliegenden Bahnhof fahren wollen. Es entstand ein Radwegenetz mit vielen
6 Lücken für Alltagsradfahrer. Mitunter sind die Lücken nur 0,5 bis 2 Kilometer
7 lang, oft aber auch 5 bis 10 Kilometer.

8 Seit den 90 er Jahren hat der Autoverkehr in Brandenburg stark zugenommen. Die
9 Straßen werden mit bis zu 100 Kilometer pro Stunde befahren, ein erweitertes
10 Tempolimit ist häufig nicht vorgesehen. Dadurch ist die Sicherheit für
11 Radfahrer, insbesondere für Schulkinder, nicht mehr gewährleistet, folglich
12 werden diese Strecken von Alltagsradfahrern gemieden. Sind keine Alternativen
13 vorhanden, durch Kopfsteinpflaster nicht befahrbar oder mit erheblichen Umwegen
14 verbunden, können Schulkinder nicht zur Schule, Pendler*innen nicht zum Bahnhof
15 oder Arbeitnehmer*innen nicht mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren.

16 Hinzu kommt, dass viele der vor 20 Jahren gebauten Fahrradwege inzwischen in
17 einem mangelhaften oder sogar sicherheitsgefährdenden Zustand sind.

18 Wir fordern daher, dass das Land Brandenburg im Dialog mit den Bürgerinitiativen
19 und sachkundigen Vereinen wie dem ADFC konsequent in allen Landkreisen die Wege
20 von Schüler*innen hinsichtlich ihrer Eignung für Fahrradnutzung untersucht und
21 feststellt, welche Fahrradwege als Schulwege noch fehlen oder saniert werden
22 müssen. Daraufhin sollte eine Priorisierung erfolgen und ein Zeitplan für die
23 zügige Realisierung dieser Vorhaben aufgestellt werden.

24 Da viele Radwege an Kreisstraßen entlang geführt werden, muss diese Aufstellung
25 in enger Abstimmung mit den Kreisen und Kommunen erfolgen. Neu gebaute Radwege
26 dürfen nicht abrupt an einer Kreisgrenze enden, weil vom Nachbarkreis erst mit
27 Zeitverzögerung weitergebaut werden soll. Gleiches ist an Übergängen zwischen
28 Radwegen außerorts zu innerorts zu beobachten. Da unterschiedliche Bauträger am
29 Werk sind, fehlen häufig Übergänge oder sind unzuweckmäßig gestaltet. Diese
30 unkoordinierte Praxis auf Kosten des nichtmotorisierten Verkehrs muss ein Ende
31 haben.

32 Es gibt einen breiten gesellschaftlichen Konsens, dass Radfahren im Alltag
33 sowohl aus umweltpolitischen als auch aus gesundheitspolitischen Gründen
34 attraktiver gestaltet werden muss. Daher müssen bei Bau und Erhaltung der
35 Radwege insbesondere der Aspekt der Alltagstauglichkeit verstärkt werden und die
36 geplanten Haushaltsmittel voll und ganz ausgeschöpft und wenn nötig weiter
37 erhöht werden.

38 Wenn wir es erreichen, dass Schüler*innen sicher mit dem Rad zur Schule fahren
39 können und für Pendler*innen Radfahren attraktiver wird, ist das neben einem
40 gesundheitsfördernden Aspekt auch ein guter Beitrag zum Klimaschutz. In anderen

41 Bundesländern, aber auch in Nachbarstaaten wie Niederlande und Dänemark sind
42 fahrradfreundliche Verkehrskonzepte umgesetzt, die für eine Mehrheit der
43 Bevölkerung in so hohem Maß attraktiv sind, dass fahrradfahrende Schüler*innen
44 und Pendler*innen nicht die Ausnahme, sondern die Regel sind. Das müssen wir in
45 Brandenburg auch schaffen und dafür setzen wir uns mit ganzer Kraft ein.

Begründung

Vor einigen Monaten haben wir im Kreisverband Havelland eine AG Radwege gegründet. Wir haben Lücken im Radwegenetz ausfindig gemacht und sammeln diese. Wir sprechen mit den Gremien wie SVV Falkensee und Landrat, wir stellen Anträge über die Einsetzung von Fahrradbeauftragten für Kommunen und im Kreis und beantragen die Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen (AGFK). Mit der Radverkehrsstrategie des Landes haben wir uns intensiv auseinandergesetzt. Wir begrüßen einerseits, dass diese erarbeitet wurde, haben aber auf der anderen Seite viele Fragen und Anregungen insbesondere zur Alltagstauglichkeit des vorhandenen Radwegenetzes. Mit diesem Antrag wollen wir erreichen, dass wir uns auch als Landesverband dieses Themas gemeinschaftlich annehmen. Keiner der Anträge seit 2003 beschäftigt sich mit der Infrastruktur des Radverkehrs, obwohl Radfahren ja eigentlich zur grünen DNA gehört. Das wollen wir mit diesem Antrag ändern.

V6 Der Tierschutzplan war erst der Anfang - keine Massentierhaltung in Brandenburg

Antragsteller*in: Silvia Bender

Tagesordnungspunkt: 5. Anträge Verschiedenes

1 Mit der Haltung von Nutztieren ist eine große ethische Verantwortung verbunden.
2 Die durchrationalisierte Haltung in Tierfabriken ohne angemessene Rücksicht auf
3 körperliche und seelische Grundbedürfnisse, nach Bewegung, Auslauf an der
4 frischen Luft, Kontakt mit dem Muttertier, Streu etc. kann dieser Verantwortung
5 aus unserer Sicht nicht gerecht werden. Deshalb setzen wir uns seit Langem für
6 ein Ende der Massentierhaltung in Brandenburg ein. Dabei ringen wir vor allem
7 mit der SPD, die unter Agrarminister Jörg Vogelsänger den Ausbau industrieller
8 Tierhaltung gezielt vorantreibt.

9 An unserer Seite wissen wir dagegen viele Brandenburgerinnen und Brandenburger,
10 über 100.000 hatten 2016 ihre Stimme für das „Volksbegehren gegen
11 Massentierhaltung“ abgegeben. Auch wegen der hohen Hürden der Volksgesetzgebung
12 in Brandenburg hat das Aktionsbündnis Agrarwende Berlin-Brandenburg nach
13 intensiven Verhandlungen einen Kompromiss mit der Landesregierung geschlossen.
14 Dieser wurde im April 2016 vom Landtag angenommen. Seither drängen das
15 Aktionsbündnis außerparlamentarisch und die bündnisgrüne Fraktion im Landtag auf
16 konsequente Umsetzung des Kompromisses.

17 Zwei Jahre später fällt die Zwischenbilanz gemischt aus:

- 18 • der Agrarminister unterstützt weiterhin unverdrossen die Agrarindustrie.
19 Die Zahl der industriellen Tierplätze ist seit 2013 ununterbrochen
20 gewachsen, die Ausbaupläne der Geflügelschlachthöfe in Königs Wusterhausen
21 oder Storkow treiben dies noch voran
- 22 • bis heute sind nicht einmal alle Forderungen des Kompromisses umgesetzt.
23 Bauministerin Kathrin Schneider etwa weigert sich, mehr Mitsprache für die
24 Kommunen bei der Genehmigung von Tierhaltungsanlagen auch nur zu prüfen.
- 25 • ein hauptamtlicher Tierschutzbeauftragter wurde eingesetzt, schweigt
26 bisher aber öffentlich zu den immer wiederkehrenden Skandalen
- 27 • bei der Förderpolitik gab es nur minimale Verbesserungen, noch immer ist
28 die Förderung riesiger Ställe mit öffentlichen Geldern möglich.

29 Das Kernstück des Kompromisses, der Tierschutzplan, wurde im Dezember 2017
30 vorgelegt. Dem gingen eine ganze Reihe von Blockade- und Verzögerungsmanövern
31 der SPD sowie intensive Verhandlungen zwischen dem Aktionsbündnis und der
32 Industrie voraus. Auch wenn wir den Tierschutzplan als Kompromiss des
33 Kompromisses kritisch sehen – unser Dank und Respekt geht an alle, die hinter
34 verschlossenen Türen und gegen den Willen des SPD-Agrarministers für mehr Tier-
35 und Umweltschutz verhandelt haben.

36 Der nun vorgelegte Tierschutzplan enthält eine Vielzahl unterschiedlich
37 konkreter Empfehlungen. Besonders mangelhaft ist er beim Schutz der Tiere mit
38 den geringsten Haltungsstandards, den Puten. Das von uns geforderte Kupierverbot
39 von Geflügelschnäbeln und Schweineschwänzen ist in schwacher Form enthalten.

40 Eine deutliche Verbesserung der konventionellen Tierhaltung können dagegen die
41 von uns geforderten und nun im Tierschutzplan auch enthaltenen
42 „Demonstrationsbetriebe“ bringen. Insgesamt würde die konsequente Umsetzung
43 dieses Tierschutzplans die Haltung für Millionen von Tieren deutlich verbessern
44 - wir werden daher bei aller Kritik auf eine solche Umsetzung drängen.

45 Zugleich ist für uns klar: Der Tierschutzplan ist nur der Anfang. Auch wenn
46 nicht alles in Brandenburg entschieden werden kann: Das was geht, wollen wir
47 tun, um dem Ausbau der Massentierhaltung endlich zu stoppen. Dazu gehört:

- 48 1. die Umsetzung der offenen Punkte aus dem Kompromiss zum Volksbegehren,
49 etwa zum Baurecht oder zur Düngung
- 50 2. die Einführung von Mitwirkungs- und Klagerechten für Tierschutzverbände
51 (Verbandsklagerecht)
- 52 3. die Aufstockung des Personals in den Genehmigungsbehörden
- 53 4. die Stärkung des Brandschutzes in Tierställen, damit auch in der
54 Rechtspraxis die Rettung von Tieren im Brandfall möglich ist
- 55 5. die weitere Umstellung der Förderpolitik: Öffentliche Gelder kann es nur
56 noch für mehr Tierwohl und einen gesellschaftlichen Mehrwert geben, etwa
57 für Weidehaltung, ökologische Tierhaltung oder alternative Formen wie die
58 mobile Freilandhaltung und -Schlachtung. Die Gelder sind da, sie müssen
59 nur umverteilt werden.
- 60 6. Unterstützung der Initiativen auf Bundesebene für die Einführung einer
61 Fleischkennzeichnung, zur Antibiotikareduzierung und für eine
62 ambitionierte Nutztierstrategie zum Umbau der Tierhaltung hin zu
63 tiergerechten Haltungsformen in ganz Deutschland

Begründung

Begründung

Wie gehen wir mit unseren Nutztieren um? Welche Art der Landwirtschaft wollen wir? Diese Fragen sind mit dem von uns unterstützten Volksbegehren gegen Massentierhaltung oben auf der politischen Agenda in Brandenburg angekommen. Die bisherigen Fortschritte, etwa gegen die Schweinemastanlage in Haßleben oder den Mega-Schlachthof von Wiesenhof in Königs Wusterhausen, machen Mut – zeigen aber auch, wie lang der Weg zu einer tiergerechten, ökologischen und fairen Landwirtschaftspolitik in Brandenburg noch ist. Für uns kann der Tierschutz nur der Anfang sein, der Anfang vom Ende der Massentierhaltung.

Unterstützer*innen

Benjamin Raschke, LAG Landwirtschaft; Jan Sommer, LAG Landwirtschaft; Henrike Rieken, LAG Landwirtschaft; Heike Volkmer, LAG Landwirtschaft; Johann Lütke Schwienhorst, LAG Landwirtschaft; Friedhelm von Mering, KV Barnim; Benjamin Perry, KV Potsdam Mittelmark; Prof. Dr. Franz Conraths, KV Ostprignitz- Ruppin; Marianne Frey, KV Teltow-Fläming; Joachim Hilburg, KV Potsdam-Mittelmark;

Martin Kühne, KV Cottbus; Clemens Rostock, KV Oder-Spree; Michael Luthardt, KV Barnim; Karsten Wundermann, KV Oberhavel; Sascha Maier, KV Uckermark

V7 Drahtesel/Futter und Fläche geben!

Gremium: GRÜNE JUGEND Brandenburg
Beschlussdatum: 18.03.2018
Tagesordnungspunkt: 3. Infrastruktur "Wir stellen die Weichen auf grün"

1 Als zweitstärkster Verursacher von CO₂-Emissionen ist der Verkehr eine
2 entscheidende Stellschraube im Kampf gegen die Klimakrise. Die Treibhausgase,
3 welche durch den Personentransport entstehen, lassen sich nur radikal
4 reduzieren, wenn emissionsfreie Verkehrsmittel wie das Fahrrad an Zulauf
5 gewinnen. Gute Radinfrastruktur ist somit eine zentrale Grundlage für die
6 Reduzierung der Verkehrsemissionen. Gleichzeitig ist Radinfrastruktur der
7 Schlüssel zu mehr Lebensqualität und Flexibilität für alle Menschen in
8 Brandenburg, denn die Fortbewegung mit dem Fahrrad ist vergleichsweise günstig,
9 gesundheitsfördernd, individuell und für alle Altersgruppen attraktiv.

10 Die im November 2017 vom brandenburgischen Infrastrukturministerium
11 ausgearbeitete „Radverkehrsstrategie 2030“ beinhaltet vereinzelt gute Vorstöße
12 wie die Einführung des Amtes einer*ines Radverkehrsbeauftragten, dennoch handelt
13 es sich mehr um eine aktuelle Bestandsaufnahme als um eine Strategie. Das
14 erklärte Ziel der Landesregierung ist es, den Anteil von ÖPNV, Fuß- und
15 Radverkehr am Gesamtverkehr bis 2030 auf über 50 Prozent zu erhöhen. Doch schon
16 zum Zeitpunkt der letzten Erhebung im Jahr 2008 lag dieser bei 47 %. Wir werten
17 dies als klares Bekenntnis zur verkehrspolitischen Ambitionslosigkeit seitens
18 Rot-Rot.

19 Mit allen Forderungen zur Verbesserung der Radinfrastruktur arbeiten wir auf
20 einen grundlegenden Wandel der Radverkehrspolitik in Brandenburg hin,
21 konkretisiert durch die folgenden Zielstellungen:

- 22 • Das Fahrrad muss in Brandenburg endlich integraler Teil des
23 Gesamtverkehrskonzeptes werden, darf nicht länger ein Nischendasein
24 fristen und muss als gleichberechtigter Verkehrsteilnehmer wahrgenommen
25 und akzeptiert werden.
- 26 • Alle Orte in Brandenburg sollen bequem mit der Kombination Zug und Fahrrad
27 erreichbar sein. Es soll jederzeit möglich sein, kein Auto zu besitzen -
28 ohne unverhältnismäßig längere Fahrtzeiten in Kauf nehmen zu müssen,
29 sodass die Lebensqualität darunter leidet.
- 30 • Der Anteil von ÖPNV, Fuß- und Radverkehr am Gesamtverkehr soll bis 2030
31 auf zwei Drittel erhöht werden.
- 32 • Brandenburg soll seinen Status als eine der beliebtesten bundesdeutschen
33 Fahrradregionen, der maßgeblich zur touristischen Attraktivität beiträgt,
34 nicht verlieren.

35 Auf dem Weg, diese Ziele zu erreichen, ist ein breites Spektrum an Maßnahmen von
36 essentieller Bedeutung. Dies ist unser bündnisgrünes „Forderungspaket
37 Radverkehr“:

- 38 • Dass keines der 6 Referate der Verkehrsabteilung des Ministeriums für
39 Infrastruktur und Landesplanung primär zuständig für den Erhalt und Ausbau
40 des Radwegenetzes ist, sagt vieles über den derzeitigen Stellenwert des
41 Radverkehrs bei der Landesregierung aus. Radinfrastruktur darf nicht
42 länger als lästiges Anhängsel des Straßenverkehrswesens betrachtet werden.
43 Es soll daher ein Radverkehrsreferat im Infrastrukturministerium
44 geschaffen werden, das eine institutionelle Stärkung einer
45 fahrradfreundlichen Interessenvertretung innerhalb Brandenburgs
46 garantieren soll. Nur so können genügend Kapazitäten geschaffen werden, um
47 den Interessen der Radfahrer*innen mindestens genauso sehr nachgehen zu
48 können wie denen der Autofahrer*innen. Das Referat soll eine ambitionierte
49 fahrradpolitische Agenda des Landes koordinierend umsetzen und dabei mit
50 einem Monitoring-Programm begleiten. Im Zeichen einer zielgerichteten
51 Arbeit darf die Zuständigkeit für das Thema außerdem nicht weiter in drei
52 unterschiedlichen Ministerien liegen, deren interministerielle
53 Arbeitsgruppe bisher nicht zur Stärkung des Radverkehrs beigetragen hat.
54 Stattdessen muss es klare Verantwortliche geben, besonders in finanziellen
55 Angelegenheiten.
- 56 • Das Radverkehrsreferat des Infrastrukturministeriums soll sich eines
57 umfassenden Radmobilitäts-Monitoring-Programmes des Landes annehmen und
58 dieses perspektivisch zusammen mit dem Land Berlin koordinieren. Ein
59 solches Monitoring wäre zentrales Sicherungsinstrument für die
60 fahrradpolitische Agenda und könnte durch obligatorische Routine-
61 Bestandsaufnahmen der Verschleppung von Vorhaben und möglicher
62 Intransparenz vorbeugen. Außerdem könnte es wertvolles
63 Kommunikationsmittel sein, um zum einen verkehrspolitische Zusammenhänge
64 zu abstrahieren, wie beispielsweise die Effekte auf die generelle Nutzung
65 des öffentlichen Personennahverkehrs und zum anderen sektorenbezogene
66 Erfolge öffentlichkeitswirksamer transportieren zu können, als das bisher
67 möglich ist. Die Prozesse im Zeichen der Radverkehrswende sollen
68 transparent und die damit einhergehende unmittelbaren Veränderungen und
69 Verbesserungen greifbar werden. Indes ließe ein solches Monitoring
70 natürlich auch dynamische und zeitnahe Neu- und, falls notwendig, Nach-
71 Justierungen durch eine Evaluation seiner selbst und der Verkehrspolitik
72 Brandenburgs im Generellen zu.
- 73 • Die massive Investitionslücke im Radverkehrssektor muss unbedingt zeitnah
74 geschlossen werden! Der Investitionsbedarf für die Wiederinstandsetzung
75 und Sanierung von teilweise weit über 15 Jahre alten Radwegen mit
76 Sturzgefahr und weiteren Problemen ist unverändert hoch. Trotz eines
77 klaren Attests des Landesrechnungshofes von 2012 drittelt Rot-Rot die
78 ohnehin knappen Mittel, sodass der Investitionsstau sich auf nunmehr über
79 35 Millionen Euro summiert hat, die es dringend braucht, um die
80 existierende Infrastruktur zu retten. Wir können es uns neben der noch
81 ungenügenden Radinfrastruktur keinesfalls leisten, auch noch alte, teils
82 sehr frequentierte Strecken verfallen zu lassen und die Situation damit

- 83 noch zu verschärfen. Sinnvolles und fortschrittliches Investieren in
84 Brandenburg bedeutet, auch an die Radinfrastruktur zu denken!
- 85 • **Bessere Kofinanzierung:** Eine Mindestförderung aller Radverkehrsprojekte
86 könnte den Ausbau des Radwegenetzes erheblich beschleunigen. Wir fordern:
87 Landkreise, Städte und Gemeinden sollen die Kosten all ihrer Bauvorhaben
88 zur Verbesserung der Radinfrastruktur maximal zu 25 % selbst tragen.
89 Soweit dies nicht bereits durch Bundesmittel oder europäische Fonds
90 geschieht, sollen die übrigen 75 % aus Landesmitteln finanziert werden.
91 Hierfür benötigte Gelder können unter anderem durch eine Umschichtung aus
92 dem Straßenbau freigesetzt werden. Insgesamt soll eine durchschnittliche
93 Förderquote von 80 % für alle Radinfrastrukturmaßnahmen angestrebt werden,
94 denn im besonderen Maße notwendige Projekte sollen mit deutlich mehr als
95 der geforderten Mindestförderung bezuschusst werden.
 - 96 • **Radverkehr darf auf keinen Fall nur für kurze Wege in Betracht gezogen**
97 **werden - nicht zuletzt, da die Nutzung von E-Bikes kontinuierlich**
98 **anstiegt. Gute Radinfrastruktur muss es ermöglichen, Strecken bis zu 10**
99 **Kilometer und darüber hinaus bequem mit dem Rad zurückzulegen – auch im**
100 **Alltag. Von besonderer Bedeutung sind überregionale Radwege, welche**
101 **naheliegende Dörfer und Städte verbinden und den Radfahrer*innen eine**
102 **schnelle und hindernisfreie Fahrt garantieren. Radschnellwege zwischen**
103 **allen benachbarten Orten sollten ein zentrales Anliegen des Landes**
104 **Brandenburg sein! Der Ausbau solcher Wege ist essenziell, um den**
105 **Radverkehr gegenüber dem Autoverkehr konkurrenzfähig zu machen und soll**
106 **schnellstmöglich im größtmöglichen Ausmaß erfolgen. So sollen bis 2025**
107 **zwischen allen Städten mit mehr als 12.000 Einwohner*innen, die**
108 **(Luftlinie) weniger als 15 km voneinander entfernt liegen, breitspurige**
109 **Radschnellwege existieren. Außerhalb des Berliner Umlands betrifft dies**
110 **die folgenden Städtepaare: Lübben-Lübbenau, Senftenberg-Lauchhammer,**
111 **Wittenberge-Perleberg, Luckenwalde-Jüterbog. Zumeist handelt es sich**
112 **hierbei um Städte, welche durch Landesstraßen miteinander verbunden sind.**
113 **Dies sichert Handlungsspielraum der Landesebene bei der Umsetzung der**
114 **Radschnellwege. Des Weiteren soll jeder Ort mit mehr als 1000**
115 **Einwohner*innen nicht nur durch eine Straße, sondern zusätzlich durch**
116 **einen Radweg angebunden sein. An vielbefahrenen Straßen soll dieser**
117 **baulich getrennt sein. Da viele dieser Radwege an Kreisstraßen**
118 **entlanggeführt werden können, soll eine Plattform für verbesserten Dialog**
119 **zwischen benachbarten Kommunen und Landkreisen geschaffen werden, um die**
120 **Planung zu erleichtern und gut abzustimmen. Neu gebaute Radwege dürfen**
121 **nicht abrupt an einer Kreisgrenze enden, weil vom Nachbarkreis erst mit**
122 **Zeitverzögerung weitergebaut werden soll. Außerdem soll das**
123 **Landesinfrastrukturministerium gezielt auf Kommunen und Landkreise**
124 **zugehen, wenn Potentiale für bessere Radanbindungen bestehen.**
 - 125 • **Die vom Land Berlin geplanten Radschnellwege aus dem Berliner Stadtzentrum**
126 **bis zum Stadtrand sollen vom Land Brandenburg bis in das äußere Berliner**
127 **Umland verlängert werden. So kann das hohe Verkehrsaufkommen zwischen dem**
128 **Berliner Umland und der Stadt Berlin zum Teil auf Radwege verlagert**
129 **werden. Zudem würde die Anbindung zwischen den Orten des Vorortgürtels**
130 **verbessert. Hierfür ist es jedoch ebenso wichtig, zusätzlich zum radialen**

- 131 Radwegenetz einen Radschnellweg zu schaffen, der als Außenring die
132 Berliner Vororte miteinander verbindet.
- 133 • Das Land Brandenburg soll auf Basis der Arbeit seines Radverkehrreferates
134 Leitlinien für sichere und moderne Radinfrastruktur festlegen, an denen
135 sich Kommunen und Landkreise orientieren sollen. Das
136 Infrastrukturministerium soll anhand dieser Leitlinien weitere Prämien für
137 besonders fortschrittliche Stadtplanung vergeben und damit nachhaltige und
138 inklusive Konzepte würdigen. Zu den Leitlinien sollen gehören:
- 139 1. „Protected Bike Lanes“: Klare bauliche Trennung von Radweg und Straße
140 (z.B. durch Poller oder Bordstein)
 - 141 2. Fahrradstraßen bzw. breite Fahrradspuren an großen Straßen
 - 142 3. Priorität für Radwege: Ist der Platz neben einer Straße begrenzt, sollen
143 Radwege Vorrang vor Parkplätzen haben.
 - 144 4. Grüne Welle für Radfahrer*innen
 - 145 5. Sichere Kreuzungen nach dem Modell des Stadtplaners Nick Falbo mit
146 vorgelagerten Haltelinien und schützenden Verkehrsinseln vor allen Ecken
 - 147 6. flächendeckende Luftpump-, Lade-, Leih- und Abstellinfrastruktur
 - 148 7. Sichere Lösungen für Kreisverkehre
 - 149 8. Asphaltierte Fahrradstreifen auf Kopfsteinpflasterstraßen
 - 150 9. Innerorts Tempo 30
- 151 • Die Luftpump-, Lade-, Leih- und Abstellinfrastruktur in der Nähe von
152 Bahnhöfen, Schulen, Arbeitsplätzen und anderen oft von Fahrradfahrer*innen
153 angefahrenen Orten muss ausgebaut, sowie ein besserer Schutz vor Diebstahl
154 an solchen Orten gewährleistet und somit niedrigeschwelligere
155 Fahrradnutzung ermöglicht werden. Eine Studie des BMVI aus dem Jahr 2015
156 ergab, dass für 52% der Befragten sichere Fahrradabstellplätze und für 23%
157 weitergehende Reparaturmöglichkeit Anreize zum Fahrradfahren seien. Es
158 besteht also Potenzial, das genutzt werden muss.
- 159 ◦ Besonders an Schulen und Bahnhöfen stehen Fahrräder häufig unsicher
160 – hier erfordert es Investitionen in Fahrradabstellanlagen, die
161 schonender für das Fahrrad sind, mehr Sicherheit vor Diebstahl
162 gewährleisten und das Prüfsiegel „ADFC-empfohlene Qualität“
163 besitzen. Sie sollen die simplen Vorderradhalter ersetzen. Zu diesen
164 besseren Alternativen gehören Anlehnbügel, Fahrradboxen,
165 Fahrradparkhäuser oder zweistöckige Abstellsysteme wie am Bahnhof
166 Charlottenhof in Potsdam.
 - 167 ◦ Ladestationen für elektrisch unterstützte Fahrräder sollen zur
168 Grundausstattung eines jeden Arbeitsplatzes gehören. Alle
169 Landesämter und -ministerien sowie der Landtag sollen diesbezüglich
170 mit gutem Beispiel vorangehen.

171 ◦ Wichtige Stellschrauben für ein vermehrtes Nutzen von
 172 Fahrradleihsystemen sind die Erhöhung der Ausleihstationendichte
 173 (gerade an zentralen Umstiegsorten), hochwertige und ansprechend
 174 gestaltete Leihräder, leicht verfügbare Informationen, einfache
 175 Ausleihprozesse, ein gut erreichbarer Kundendienst, funktionelle
 176 Smartphone-Applikationen, sowie kostenlose Nutzungsmöglichkeiten für
 177 Studierende, Auszubildende, Schüler*innen und
 178 Sozialhilfeempfänger*innen, wie sie durch Nextbike-Kooperationen mit
 179 (Fach-)Hochschulen teils schon existieren. Außerdem sollen
 180 Fahrradverleihsysteme möglichst schnell in die VBB-Tarife integriert
 181 werden, unter anderem um die bis an die Grenzen ihrer Kapazität
 182 gefüllten Zugabteile zur Fahrradmitnahme zu entlasten. Dies soll
 183 ebenso dazu beitragen, perspektivisch durch das Zusammenspiel
 184 tariflicher wie infrastruktureller Verbesserungen allen
 185 Brandenburger*innen die Kombination von Zug und Rad ohne Mehrkosten
 186 ermöglichen zu können.

187 • Touristisch gesehen ist Brandenburg schon lange ein Fahrradland - das ist
 188 gut, aber muss auch so bleiben! So wird der Marktanteil des
 189 Radtourismus am gesamten Tourismus in Brandenburg als hoch
 190 eingeschätzt. Ca. 26% der Urlauber*innen hierzulande nutzen während ihres
 191 Aufenthalts das Rad - oder sind sogar gleich gänzlich damit unterwegs.
 192 Jedoch ist der Radtourismus als eigenständiger Themenkomplex anzusehen und
 193 nicht in einen Topf zu werfen mit dem Fahrrad als alltägliches
 194 Verkehrsmittel. Denn im Alltag geht es mehr um Schnelligkeit und
 195 Praktikabilität als um die Schönheit. Nichtsdestotrotz sehen wir
 196 Bündnisgrüne es nicht nur als wirtschaftlich sinnvoll, sondern vor allem
 197 auch als ökologisch notwendig an, dass Fahrradurlaub attraktiv bleibt -
 198 und noch attraktiver wird! Als zwei der drängendsten Stellschrauben sehen
 199 wir zum einen eine erneute Evaluation mit Handlungsempfehlungen zur
 200 Weiterentwicklung des Radtourismus in Brandenburg, da die letzten dafür
 201 relevanten statistischen Daten von 2008 stammen. Zum anderen braucht es
 202 eine Offensive, um die schon existenten und die, durch die vorhergehenden
 203 Forderungen entstehenden, Radwege gründlich auf touristische Tauglichkeit
 204 zu prüfen und dadurch auch neue Tourismus-Routen zu erschließen. So kann
 205 Alltag mit Urlaub verbunden werden - und die Radwege erreichen maximale
 206 Effektivität und Nutzung.

207 • Gemeinsam mit dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) soll ein
 208 Routenplaner entwickelt werden, der die besten Verbindungen für die
 209 Kombination "Zug & Fahrrad" bzw. "ÖPNV & Fahrrad" findet. Möglich wäre es
 210 beispielsweise, dies als zusätzliche Option im Routenplaner des VBB zu
 211 integrieren.

212 • Um alle Ziele zur Verbesserung der Radinfrastruktur verbindlich zu machen,
 213 der Priorisierung von Radverkehr eine rechtliche Grundlage zu geben und
 214 ein stabiles Fundament für das Radmobilitäts-Monitoring zu schaffen, soll
 215 die nächste Landesregierung ein Gesetz zur Förderung des Radverkehrs in
 216 Brandenburg auf den Weg bringen, in welchem nach dem Vorbild des Berliner
 217 Radgesetzes Maßnahmen verpflichtend festgeschrieben werden. Unter anderem
 218 sollen feste Werte für zusätzlich benötigte Abstellmöglichkeiten sowie
 219 Radschnellwegkilometer mit zeitlicher Begrenzung für die Umsetzung

220 enthalten sein. Auch die innerhalb eines Zeitraums auf die Tauglichkeit
221 als Fahrradstraße zu prüfende Anzahl an Straßen soll gesetzlich verankert
222 werden. Das Gesetz soll alle regionalen Unterschiede berücksichtigen.

223 • Um in Brandenburg und bundesweit sichere Fortbewegung mit dem Fahrrad
224 gewährleisten zu können, soll die Brandenburgische Landesregierung die vom
225 Berliner Senat geplante Bundesratsinitiative unterstützen, welche die
226 bundespolitischen Rahmenbedingung für Verkehrssicherheit auf den neuesten
227 Stand bringen soll. Moderne Abbiegeassistenten in allen LKWs und
228 angemessene Strafen für Raser*innen sind essenzieller Bestandteil unserer
229 verkehrspolitischen Ziele. Außerdem soll sich die Landesregierung im
230 Bundesrat zukünftig gezielt für weitere bundesweite fahrradpolitische
231 Initiativen einsetzen und werben.

Begründung

Die ambitionslose Verkehrspolitik der rot-roten Landesregierung, welche dem Fahrrad als nachhaltigstes aller Verkehrsmittel keinerlei Bedeutung verleiht, ist weder umwelt- noch menschenfreundlich. Mit unseren Forderungen und Ideen arbeiten wir auf einen flotten Wandel der Radverkehrspolitik in Brandenburg hin, u.a. um (Hand in Hand mit den Inhalten des ÖV-Antrages) noch vor 2030 den Anteil des Umweltverbunds (Fuß, Rad, ÖPNV) am Gesamtverkehr auf zwei Drittel zu erhöhen!

V8 Mindestsatz für Tageseltern jetzt!

Gremium: GRÜNE JUGEND Brandenburg
Beschlussdatum: 18.03.2018
Tagesordnungspunkt: 5. Anträge Verschiedenes

- 1 Kindertagespflegepersonen, die gemeinhin als Tagesmütter und -väter bezeichnet
- 2 werden, nehmen in unserer Gesellschaft eine enorm wichtige Rolle ein. Sie sind
- 3 eine Anlaufstelle für Eltern, denen es in Brandenburger Kitas an Qualität
- 4 mangelt, die flexiblere Betreuungszeiten benötigen, als es die Kitas in der
- 5 Umgebung zu bieten haben, die sich ein familiäreres Umfeld für ihr Kind wünschen
- 6 oder schlichtweg keinen Kitaplatz in der Nähe finden. Aber ausgerechnet sie
- 7 erhalten für ihre Arbeit einen mitunter nicht einmal mehr existenzsichernden
- 8 Lohn. Denn die Vergütung erfolgt pro Kind und Stunde von der Kommune, und die
- 9 fällt je nach Region sehr unterschiedlich aus.

- 10 Um diesem Problem entgegenzuwirken, fordert BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Brandenburg
- 11 einen Mindestsatz für die Vergütung von Kindertagespflegepersonen im Land
- 12 Brandenburg in Höhe von mindestens 2,70 €. Die exakte Höhe des Mindestsatzes
- 13 muss regelmäßig geprüft werden und je nach Reallohniveauveränderung angepasst
- 14 werden.

- 15 Vor allem aber muss die rot-rote Landesregierung Kindertagespflege bei jedweder
- 16 Kitagesetzreform immer als eine andere legitime Bildungsform neben den Kitas
- 17 mitdenken. Denn Kindertagespflege bietet nicht nur eine alternative Möglichkeit
- 18 guter frühkindlicher Bildung in kleinerem Umfeld, sie bietet auch flexiblere
- 19 Betreuungszeiten und Chancen für wohnortnahe Betreuung, gerade in den ländlichen
- 20 Räumen. Daher erkennt BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Brandenburg ihren wichtigen Beitrag
- 21 zur Bildungsgerechtigkeit und zu einem modernen und flexiblen Familienleben
- 22 überall in der Mark an.

Begründung

Im Diskurs um die Weiterentwicklung der frühkindlichen Bildung wird die Situation der Tagespflege in Brandenburg bisher gravierend außer Acht gelassen. Um aber der immer schwieriger werdenden Kitaplatzsuche zu entkommen und das Kind im familiären Umfeld behütet zu wissen, schauen sich immer mehr Eltern nachvollziehbar nach Alternativen zur Kita um. Dabei kann die Betreuung von wenigen Kindern zu Hause gerade in einem Flächenland gleich auf mehrere Arten entlastend für Familien sein. Wenn die nächste Kita weit weg ist, verkürzt es den morgendlichen Weg der Kinder – und den Stress der Eltern – enorm, wenn es im Nachbardorf eine Tagespflegeperson gibt. Aber diese werfen immer häufiger das Handtuch. Und der Nachschub ist spärlich. In den letzten sieben Jahren hat sich die Zahl in Brandenburg von 1000 auf 800 verringert. Das liegt gerade auch an der oft katastrophalen Bezahlung der Kommunen. Sie schwankt regional stark: so verdient ein Tagesvater in Cottbus nur 0,61 € pro Kind und Stunde, während eine Tagesmutter in Potsdam-Mittelmark immerhin 1,96 € erhält. Bei einem empfohlenen Betreuungsschlüssel von 1:3 bei unter Dreijährigen kann das dann mit der Bezahlung ganz schön eng werden, auch wenn es noch weitere Leistungen gibt, beispielsweise für die Verpflegung der Kinder. Die Forderung nach 2,70 € stammt von einer Kindertagespflegeperson, die in Wuppertal für einen Mindestsatz in dieser Höhe klagte. Thüringen führte nun schon einen Satz von 2,53 € ein und gilt damit bundesweit als Vorreiter. Mit einem Mindestsatz kann man eine existenzsichernde Bezahlung von Tagespflegepersonen schaffen und gleichzeitig eine alternative Form der frühkindlichen Bildung stärken, die Chancen für alle Regionen Brandenburgs bietet.