Beschluss Das Klima verhandelt nicht – Aktiver Klimaschutz in der Altmark

Antragsteller*in:	Christian Franke-Langmach (KV Altmarkkreis Salzwedel)
Tagesordnungspunkt:	7. Anträge

Antragstext

Der menschliche Einfluss auf den Klimawandel ist in der Wissenschaft seit Jahrzehnten bekannt.Die globalen Temperaturen sind gegenüber dem vorindustriellen Zeitalter um 1 Grad Celsius gestiegen, weil die CO2-Konzentration in der Atmosphäre von 280 ppm auf über 400 ppm angestiegen ist. Das Intergovernmental Panel on Climate Chance (IPCC) warnt, dass die aktuelle Klimapolitik zu einem Anstieg von über 3 Grad führen wird. Schon heute haben wir gehäuft Extremwetterereignisse mit dramatischen Folgen, wie den Dürresommer 2018, dessen Nachwirkungen noch immer spürbar sind. Um eine unkontrollierbare Erderhitzung mit nicht absehbaren Folgen zu verhindern, braucht es entschlossenes politisches Handeln auf allen politischen Ebenen. Die kommunale Ebene hat einen signifikanten Einfluss bei der Einhaltung der Klimaziele. BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sehen daher auch die altmärkischen Landkreise und Gemeinden in der Verantwortung ihren Beitrag zum Pariser Klimaabkommen und zur Erreichung des 1,5-Grad-Ziels zu leisten.

Für uns BÜNDNISGRÜNE gehören der Ausbau erneuerbarer Energien und nachhaltige Mobilität zu unseren Kernanliegen.Wir haben gemeinsam mit Bürgerinitiativen den Bau des Steinkohle-Kraftwerks Arneburg, das CO_2-Endlager bei Salzwedel verhindert und wehren uns gegen klimaschädliche Verkehrsprojekte. Die Unterstützung der Forderungen, der vielen jungen Menschen von Fridays for Future, die auch in der Altmark konkrete Handlungsinitiativen von politischen Verantwortungsträger*innen einfordern, ist für uns daher selbstverständlich. Wir stehen für aktiven Klimaschutz in der Altmark.

Konkret fordern wir:

- Alle kommunalen Entscheidungen am 1,5° Ziel prüfen
- Feststellen und Einhalten eines kommunalen CO2-Budgets
- Streichung von klimaschädlichen Geldanlagen und Investitionen der Kommunen und kommunaler Unternehmen und Sparkassen
- Förderung von nachhaltigen Unternehmensstrategien und von Investitionen in diese
- Kommunale Klimaschutz-Konzepte
- Kommunale Klimakrisen-Konzepte z.B. für starke Hitzewellen
- Umstellung der kommunalen Energieversorgung auf Erneuerbare Energien
- Realisierung eines „Power to Gas"-Projekts zur Umwandlung von Strom aus Photovoltaik und Windkraftanlagen in Wasserstoff
- Verbot von Fracking
- Ausbau der Windenergie und eine stärkere kommunale Teilhabe an der Wertschöpfung der Windenergie
- Ausbau der Photovoltaik auf öffentlichen Gebäuden und eine verpflichtende Installation von Photovoltaik bei Neubauten
- Nachhaltige Verwaltung, beispielsweise durch Digitalisierung und nicht invasive Energiesparmaßnahmen
- Erhalt aller Bahnlinien und -Haltepunkte, sowie Reaktivierung der stillgelegten Linien Salzwedel-Wittenberge und Salzwedel-Oebisfelde
- Realisierung fehlender und Instandsetzung maroder Radwege
- Schaffung von weiteren Fahrradabstellplätzen im öffentlichen Raum
- Bau von Ladesäulen für E-Mobilität insbesondere für einen elektrischen ÖPNV
- Schaffung von Car-Sharing-Angeboten in der Altmark
- Ausbau des ÖPNV und Verzahnung der verschiedenen Verkehrsträger
- Neu- bzw. Ersatzpflanzungen von Straßenbäumen, insbesondere, um eine sommerliche Überwärmung der Stadträume zu verhindern
- Bodenversiegelung stoppen und -entsiegelung vorantreiben, um die Versickerungsrate zu erhöhen
- Äcker und Grünland so bewirtschaften, dass die biologische Vielfalt erhalten bleibt

- Nachhaltige Forstwirtschaft statt Fichten-Monokulturen
- Schließung und Neubau-Verbot für industrielle Mastanlagen
- Erstellen von Bildungs- und Aufklärungsangeboten

Beschluss Aussprache über die Kandidierenden für den Landesvorstand LSA

Antragsteller*in: Robin Ebbrecht (KV Stendal)
Tagesordnungspunkt: 7. Anträge

Antragstext

Die Mitgliederversammlung soll über die Kandidaturen für den neuen Landesvorstand LSA debattieren und ein Stimmungsbild abgeben.

Begründung

Die Delegierten sollten vor dem LPT am 30.11. das Stimmungsbild im gesamten (noch) KV Stendal & (noch) KV Salzwedel kennen, um ihrer Rolle als Verterter*innen ihres KVs gerecht zu werden.

Beschluss Gründung einer Regionalgruppe Stendal

Antragsteller*in:	Gregor Laukert (KV Stendal)
Tagesordnungspunkt:	7. Anträge

Antragstext

Die Mitgliederversammlung soll die Gründung einer Regionalgruppe "Stendal" nach §3 der Satzung des KV Altmark beschließen. Das Gründungsdatum ist der 01.01.2020. Gründungsmitglieder sind (unter anderen) Christoph Grobler, Alexander Kühn und Gregor Laukert. Die notwendige Anzahl an Mitgliedern ist somit erreicht.

Begründung

erfolgt mündlich

Beschluss A14-Elbquerung überprüfen

Antragsteller*in: Susanne Bohlander
Tagesordnungspunkt: 7. Anträge

Antragstext

Bündnis 90/Die Grünen setzen sich dafür ein, dass die A 14-Planung ab AS Vielbaum bis Elbequerung / Landesgrenze (VKE 3.2a) überprüft wird.

Begründung

Im Gegensatz zur A 14-Planung in allen anderen Abschnitten gibt es auf diesen 8,8 km von AS Vielbaum bis Elbequerung (Landesgrenze SHT / BB) eine einzigartige Situation:

1. Die A 14 wird nicht neben der B 189, sondern auf der Trasse der B 189 gebaut. Die B 189 geht also für den langsamer fahrenden Verkehr verloren. In allen anderen Abschnitten bleibt die B 189 als abgestufte Kreisstraße erhalten, weil die A 14 parallel dazu, und nicht etwa auf der Bundesstraße, gebaut wird.

Folge: Extreme Verkehrszunahme (Verdreifachung) auf den dafür nicht geeigneten parallel verlaufenden Kreis- und Gemeindestraßen.

2. In diesem überschwemmungsgefährdeten Gebiet hinter dem Elbdeich soll die A 14 auf einem 5 bis 13 Meter hohen Damm gebaut werden. Dieses Dammbauwerk wirkt bei einem Deichbruch wie eine Mauer und behindert den Hochwasserabfluss. Jeder Meter Dammhöhe bedeutet eine höhere Einstauhöhe bei Deichbruch.

3. Geteiltes Dorf. Das Dorf Geestgottberg wird durch eine 11 Meter hohe Wand (5 Meter Autobahndamm und darauf 6 Meter Schallschutzwand) geteilt.

4. Die Verkehrsprognose für diesen Abschnitt wurde von vorher 26.000 Kfz/24 h auf 15.000 Kfz/24 h im Jahr 2030 korrigiert. Diese Verkehrsstärke rechtfertigt keinen Autobahnbau. Schon gar nicht durch Natura 2000 Gebiet.

5. Die hohen Kosten für den Autobahn-Neubau in diesem Abschnitt inklusive Neubau Autobahnbrücke über die Elbe können bei derart niedrigen Verkehrszahlen nicht rechtfertigt werden.

Diese extrem negativen Folgen dieser Planung können von den Grünen auch in Hinblick auf die korrigierten Verkehrsprognosen nicht mitgetragen werden.

Die Planung muss deshalb überprüft werden, in Hinblick auf folgende Optionen:

Reduzierung der Dammlage und/oder ab AS Vielbaum einschließlich Elbequerung Übergang A 14 zu 4-spurig ausgebauter Bundesstraße.

Im einzelnen:

Zu 1. Die B 189 wird von der A 14 überbaut. Für den langsamer fahrenden Verkehr geht die schnelle Bundesstraßen-Verbindung verloren. Dieser Verkehr wird auf dafür nicht geeignete Straßen abgedrängt. Die Folgen: Verlärmung der jetzt ruhigen Nebenstraßen. Zerstörung der Lebensqualität der Anwohner, die direkt an diesen Straßen wohnen. Gefährdung der Verkehrsteilnehmer auf diesen für dieses Verkehrsaufkommen ungeeigneten Straßen.

z.B. Kreisstraße K 1020: Dort soll sich der Verkehr verdreifachen. Das Landesverkehrsministerium hat deshalb zugesagt, die K 1020 zur Landesstraße aufzustufen und auszubauen. Doch für diesen Ausbau

liegt bisher keinerlei Planung vor. Da diese Straße durch Natura 2000-Gebiet führt, werden umfangreiche naturschutzfachliche Untersuchungen notwendig sein, voraussichtlich auch ein Planfeststellungsverfahren. Absehbar ist auch, dass die Anwohner sich wehren werden, wenn die jetzt ruhige Kreisstraße direkt vor ihrem Haus zu einer Hauptverkehrsstraße ausgebaut werden soll.

Verbandsgemeinde, Stadt Seehausen und Landkreis fordern eine ausgebaute K 1020 vor Baubeginn A 14, damit der Verkehr während der jahrelangen Autobahn-Baustelle eine Straße hat. Doch die Planung (Landesstraßenbaubehörde als planende und Landesverwaltungsamt als genehmigende Behörde) behauptet, die zu erwartende Verkehrsbelastung auf der K 1020 sei nicht Teil der Autobahnplanung. Es sei jetzt auch nicht mehr notwendig, auf den Ausbau der K 1020 zu warten.

Dabei ist völlig unklar, wo der Verkehr während der jahrelangen A 14-Bauzeit fahren soll. Das Baustellen-Chaos bei einer im Bau befindlichen A 14 und einer gleichzeitig im Bau befindlichen K 1020 ist absehbar.

Zu 2. Gefährdung durch den extremen Autobahndamm bei Hochwasser. Bei einem Deichbruch würde sich das Wasser viel stärker anstauen, im Gegensatz zur nahezu geländegleich verlaufenden B 189, die von einem Hochwasser überschwemmt würde. „Jeder Meter Dammhöhe bedeutet eine höhere Einstauhöhe bei Deichbruch“, so der Bauamtsleiter der Verbandsgemeinde Seehausen. Die Gemeinde hat vergeblich gefordert, dass ein seriöses Gutachten zu den Hochwasser-Risiken des Autobahndamms erstellt wird. Diese Forderung wurde, wie viele andere Forderungen der Kommune, ignoriert.

Zu 3. Die A 14 soll in diesem Abschnitt in extremer Dammlage gebaut werden, mit 5 Metern Dammhöhe im Dorf Geestgottberg und Richtung Elbdeich ansteigend auf 11 bis 13 Meter. Das Dorf Geestgottberg wird durch eine 11 Meter hohe Wand (5 Meter Autobahndamm und darauf 6 Meter Schallschutzwand) geteilt. Kurz vor dem Elbdeich werden die Häuser in der Ortslage „Märsche“ zwischen B 189 und A 14 regelrecht eingekesselt.

Auch in den „Märschen“ wohnen die Menschen dann hinter einer 11 Meter hohen Mauer (7 Meter Autobahndamm und 4 Meter Lärmschutzwand).

Wo es keine Lärmschutzwand gibt, breitet sich der Verkehrslärm auf dem hohen Damm ungehindert aus.

Das Landschaftsbild in dieser durchgehend ebenen Region in unmittelbarer Elbnähe erleidet durch den hohen Autobahndamm großen Schaden.

Zu 4. Die Belastung für die Menschen durch die extreme Dammlage und durch die Überbauung der B 189 sind also enorm. Demgegenüber steht die Tatsache, dass es für diese Planung keinen Verkehrsbedarf und damit keine Rechtfertigung gibt.

Die Verkehrsprognose für diesen A 14-Abschnitt für das Jahr 2030 wurde von vorher 26.000 Kfz/24h auf 15.000 Fahrzeuge korrigiert. Die A 14 kam also aufgrund einer falschen Annahme in den Bundesverkehrswegeplan. Mit den jetzt auf 15.000 Kfz korrigierten Angabe wäre die A 14 nicht in den Bundesverkehrswegeplan gekommen. Das kam sie 2016 nur, weil die veralteten Zahlen genommen wurden, obwohl die korrigierten Prognosen für 2030 bereits vorlagen. Diese nach unten korrigierte Verkehrsprognose wird durch die jetzt vorliegende projektbezogene Zielnetzprognose der DEGES für das Jahr 2030 bestätigt.

Auf der Internetseite des Landesverkehrsministerium steht nach wie vor die falsche Zahl von 25.400 Kfz/24 h, davon 6.600 LKW. Dabei ist im Planfeststellungsbeschluss zu lesen: 12.000 Kfz/24 h plus 3.000 LKW.

Zu 5. Die Baukosten können durch Überprüfen der Planung deutlich reduziert werden. Hinzu kommt, dass bei Reduzierung in diesem Teilabschnitt auf eine vierspurige Bundesstraße keine zweite Elbbrücke gebaut werden muss. Die Kosteneinsparung ist enorm.

Zusammenfassung:

Die extremen Folgen dieser an der gesamten A 14-Trasse singulären Planung können unter Berücksichtigung der korrigierten Verkehrszahlen nicht rechtfertigt werden.

- Die Überbauung der B 189 durch die A 14

- Dadurch mindestens Verdreifachung des Verkehrs auf dafür ungeeigneten Kreis- und Gemeindestraßen

- Die extreme Dammlage der A 14

- 11 Meter hohe Mauer im Dorf Geestgottberg und in den „Märschen“

- Überschwemmungsgefahr

- extreme Lärmausbreitung

- Landschaftsverschandelung

Deshalb Überprüfung folgender Variante: Reduzierung der Dammlage und/oder Übergang der Autobahn ab AS Vielbaum in eine 4-spurige Bundesstraße. Die Vorteile:

- Nahezu geländegleicher Verlauf möglich, kein meterhoher Damm erforderlich

- Keine Überschwemmungsgefahr durch hohen Damm

- Lärmschutzwände für Geestgottberg ab Gelände, also mit 6 Metern Höhe ab Gelände.

- Keine Verkehrsverlagerung auf Kreis- und Gemeindestraßen. Die B 189 kann weiterhin von allen Fahrzeugen ab einer bestimmten Mindestgeschwindigkeit genutzt werden.

- Geringere Lärmbelastung. Das Landschaftsbild wird geschont.

- Keine zweite Elbbrücke notwendig, weil bei 4-spurig ausgebauter Bundesstraße die jetzige Elbbrücke genutzt werden kann, entsprechend verbreitert.

Für die Beschränkung auf nur eine Elbbrücke spricht auch, dass die B 189-Brücke saniert werden muss, d.h. komplett neu gebaut werden muss.

Enorme Reduzierung der Baukosten.

Beschluss Arendseebahn wieder in Betrieb nehmen

Antragsteller*in: Susanne Bohlander
Tagesordnungspunkt: 7. Anträge

Antragstext

Bündnis 90/Die Grünen setzen sich dafür ein, dass die Bahnstrecke Geestgottberg (Wittenberge) – Arendsee – Salzwedel wieder in Betrieb genommen wird. Sie fordern die beiden Altmark-Landkreise auf, die Bemühungen der Deutschen Regionaleisenbahn und des Fördervereins zur Reaktivierung der Strecke aktiv zu unterstützen.

Begründung

Die Wieder-Inbetriebnahme dieser Bahnstrecke hat große Bedeutung für beide Altmark-Landkreise. Bei der Strecke handelt es sich um die einzige Bahnverbindung in Ost-West-Richtung in der nördlichen Altmark.

Für den Tourismusort Arendsee besteht damit die Chance, wieder einen Bahnanschluss zu bekommen, mit Anbindung an den IC und ICE-Bahnhof Wittenberge, damit mit Anschluss an die Metropolen Hamburg und Berlin. Auch Salzwedel ist mit dieser Bahnstrecke viel schneller aus Richtung Wittenberge und für die nördliche Altmark erreichbar, ohne den langen Umweg über Stendal.

Die Reaktivierung der Strecke trägt in der Altmark zur angestrebten Mobilitätswende bei, indem sie eine Alternative zum Auto ermöglicht und den klimafreundlichen Bahnverkehr fördert.

Die Ausgangsbedingungen für dieses Ziel sind jetzt günstig. Denn der Schienenverkehr soll nach dem Willen der Bundesregierung wesentlich zum Erreichen der Klimaziele beitragen. Die Zahl der Bahn-Passagiere soll bis 2030 verdoppelt und das Schienennetz, das über die letzten Jahrzehnte ausgedünnt wurde, wieder verdichtet werden. Außer Betrieb genommene Strecken sollen wieder eingebaut werden.

Hinzu kommt: seit Anfang 2019 gibt es verbesserte Förderbedingungen des Bundes für nicht-bundeseigene Eisenbahngesellschaften. Die Arendseebahn ist auch für den Güterverkehr interessant.

Beschluss HAWen & FHen beim Angebot des neuen Studiengangs Psychotherapie einbeziehen!

Antragsteller*in: Robin Ebbrecht
Tagesordnungspunkt: 7. Anträge

Antragstext

Seit 1999 ist es in Deutschland nach dem Studium der Psychologie (universitäres Diplom/Master) möglich, eine Ausbildung zum/zur Psychologischen Psychotherapeut*in zu absolvieren. Für den Beruf des/der Kinder- und Jugendlichenpsychotherapeut*in ist dies nach einem Studium der Pädagogik oder Sonderpädagogik möglich. Die Ausbildung schließt an den Hochschulabschluss an und ist zeit- (mindestens 3 Jahre Vollzeitausbildung, 5 Jahre Teilzeitausbildung) und kostenintensiv (im fünfstelligen Bereich). Hinzu kommt die meist prekäre finanzielle Lage der Psycholog*innen in Ausbildung (PiAs) während der 1800 Stunden ihrer Praktischen Tätigkeit, die in der Regel zu Beginn der Ausbildung absolviert wird. Diese findet häufig im Praktikant*innenverhältnis statt. Das bedeutet, dass die PiAs im Durchschnitt während dieser Ausbildungsphase nur 639,00€ monatlich verdienen; zudem ist jede*r dritte PiA während der Praktischen Tätigkeit über seine/ihre Einrichtung nicht sozialversichert ist (Klein-Schmeink, 2017). Diese Bedingungen sind ausbeuterisch! Oft wird diese schlecht bezahlte Care-Arbeit von Frauen übernommen. Durch die privat finanzierte Ausbildung ist der Zugang zur Ausbildung sozial selektiv und treibt die Spaltung der Gesellschaft voran. Diese Missstände sind der Politik seit Jahren bekannt und die Bundesregierung hatte eine Neuregelung schon bereits im Jahr 2013 angekündigt.

Nach Jahren des Wartens passierte die Novellierung des Psychotherapeutengesetzes am 8.11.2019 den Bundesrat und gilt ab 1.9.2020 für alle zukünftigen Studierenden.

Dieses Gesetz sieht einen neuen Studiengang der Psychotherapie vor (konsekutiver Bachelor- und Masterstudiengang), wovon der Bachelorstudiengang polyvalent angelegt sein kann, und bringt die Verbesserung der prekären Lage der Ausbildungsteilnehmer*innen mit sich. Sie schließen das Studium der Psychotherapie bereits mit Approbation ab und ihre Tätigkeiten im Rahmen der Weiterbildung können somit von den Krankenkassen vergütet werden (vergleichbar mit dem Studium der Medizin, das auch mit Erteilung der Approbation endet). Dies ermöglicht eine sozialversicherte Anstellung zu einem tarifgemäßen Gehalt während der Weiterbildungsphase.

Kritik am neuen Psychotherapeutengesetz:

Der Reformprozess mit all seinen Vorteilen, die wir begrüßen, hat jedoch mehrere Haken: Er unterschlägt, dass das Zweiklassendenken bezüglich Hochschulen und Universitäten in der Hochschullandschaft überkommen ist.

Konsekutive Bachelor-/Master- Studiengänge haben den gleichen Arbeitsaufwand, sind ebenfalls nach den gleichen Kriterien wissenschaftlich anerkannt und schließen mit dem gleichen Qualifikationsniveau (Bachelor EQR=6; Master EQR=7) ab wie universitäre Studiengänge. Über Lehre und Studium muss paritätisch

entschieden werden. Die Landeshochschulgesetzte sehen zudem keine Unterscheidung der Abschlüsse nach Hochschulart mehr vor.

Das Angebot des neuen Studiengangs auch an Fachhochschulen und Hochschulen für angewandte Wissenschaft wäre zudem im Sinne einer flächendeckenden psychotherapeutischen Versorgung. Es kann auch zur Abbildung aller wissenschaftlich fundierten psychotherapeutischen Verfahren (z.B. psychoanalytische Psychotherapie, tiefenpsychologisch fundierte Psychotherapie, Verhaltenstherapie und systemische Psychotherapie) sein.

Deshalb ist es unverständlich, warum Hochschulen für angewandte Wissenschaften und Fachhochschulen beim Angebot des neuen Studiengangs ausgeschlossen werden sollten. Dieser Auffassung sind ebenfalls der Gesundheitsausschuss und Kulturausschuss des Bundesrats (Bundesrats-Drucksache 98/1/19; Punkt 10), die Landesregierung Sachsen-Anhalt (Landtag von Sachsen-Anhalt Drucksache 6/4291), die Grüne Bundestagsfraktion (Bundestag Drucksache 19/9272) und Campusgrün - Bundesverband grün-alternativer Hochschulgruppen.

Der KV Altmark (bzw. bis 31.12.2019 die KVen Altmarkkreis Salzwedel und Stendal) setzen sich landes- und bundespolitisch dafür ein, dass HAWen & FHen die Möglichkeit bekommen, den neuen Studiengang Psychotherapie ebenfalls (mit)anbieten zu dürfen.

Begründung

Seit vielen Jahren gibt es an der FH in Stendal den sehr erfolgreichen Studiengang Rehabilitationspsychologie, der in LSA und Niedersachsen zur Ausbildung zum/zur PP/KJP nach altem Recht befähigt. Einige Absolvent*innen haben die Ausbildung nach altem Recht bereits abgeschlossen und befinden sich in psychotherapeutischer Tätigkeit. Es ist unverständlich, warum diese Ausbildungsmöglichkeit in Stendal gefährdet werden soll, die viele junge Menschen regelmäßig in die Altmark bringt.