

Nordrhein-Westfalen

die SGK
Sozialdemokratische Gemeinschaft für Kommunalpolitik in NRW

Anträge

an die

**15. ordentliche Landesdelegiertenversammlung
der SGK Nordrhein-Westfalen
am 1. September 2007 in Bielefeld**

Antrag Nr.	Antragsteller	Thema
A 1	Landesvorstand	Verheerende Halbzeitbilanz
A 2	Landesvorstand	Kommunalverfassungsrecht
A 3	Landesvorstand	Zukunft für Kinder
A 4	Landesvorstand	Öffentlicher Personennahverkehr
A 5	SGK-Kreisverband Hochsauerland	Ländlicher Raum

Antrag A 1

Thema: Verheerende Halbzeitbilanz

Antragsteller: SGK-Landesvorstand

1 **Halbzeit der schwarz-gelben Landesregierung in NRW:**
2 **Politik gegen die Bürgerinnen und Bürger in den**
3 **Kommunen und die Handlungsfreiheit der Kommunen**

4 Nach zweieinhalb Jahren gibt es dank schwarz-gelber Mehrheit im Landtag eindeutige
5 Verlierer: die Bürgerinnen und Bürger in den Kommunen in NRW und deren Handlungs-
6 freiheit.

7 Die konservativ geführte Landesregierung von Ministerpräsident Jürgen Rüttgers sa-
8 niert ihre Finanzen zu Lasten der Bürgerinnen und Bürger in den Kommunen. Die Ge-
9 meinden in NRW werden in ihren Handlungsfreiheiten beschränkt und unter dem Motto
10 „Privat vor Staat“ einer verfehlten neoliberalen Ideologie unterworfen.

11 **1. Schwarz-gelb greift Bürgerinnen und Bürgern in die Tasche und**
12 **saniert sich auf Kosten der Kommunen**

13 Trotz konjunkturbedingt steigender Steuereinnahmen sanieren CDU und FDP in NRW
14 das Land schamlos auf Kosten der Bürgerinnen und Bürger in den Kommunen.

15 Im Bereich der **Kindergärten** wurden Gelder für Sachmittel gestrichen und den kommuna-
16 len Haushalten 160 Millionen Euro für ausfallende Beiträge von Eltern mit niedrigem
17 Einkommen entzogen. Viele Kommunen wurden hierdurch gezwungen, bei allen ande-
18 ren Eltern die Beiträge anzuheben. Mit dem Kinderbildungsgesetz (Kibiz) werden zu-
19 dem die Trägeranteile der Kirchen für die Finanzierung der Kindergärten abgesenkt,
20 wodurch nur noch völlig unzureichende Mittel für den Ausbau der Kinderbetreuung vor-
21 handen sind.

22 Die **offene Ganztagsgrundschule** ist ein Erfolgsmodell der früheren rot-grünen Lan-
23 desregierung, deren landesweite Umsetzung nunmehr ins Stocken geraten ist. CDU
24 und FDP weigern sich, die Kommunen bei den notwendigen Investitionen zu unterstüt-
25 zen, nachdem die Bundesmittel hierfür vollständig verbraucht sind.

26 Trotz andauernder Versprechungen verweigert die Landesregierung Mittel für die Er-
27 stattung der **Eigenanteile von Schulbüchern** für Kinder von Langzeitarbeitslosen. Die
28 unter Haushaltssicherung stehenden Kommunen müssen diese nun von den Lang-
29 zeitarbeitslosen einfordern. Auch die Mittel für Weiterbildung wurden um 10 Prozent
30 gekürzt, was wieder einkommensschwache Bevölkerungsschichten trifft.

31 Als Ausfallsbürge müssen die Bürgerinnen und Bürger in den Kommunen für **Kürzun-**
32 **gen bei sozialen Leistungen** durch das Land NRW hinhalten. Kürzungen wie im Landes-
33 jugendplan (20 Millionen Euro), bei den Frauenhäusern oder den Regionalstellen „Frau
34 und Beruf“ führen dazu, dass einige Kommunen notgedrungen die Finanzierung von
35 wichtigen Aufgaben übernehmen, wenn sie dies überhaupt noch können. Andere Kom-
36 munen sind gezwungen, sie einzustellen.

37 Die Sicherung der Finanzierung kommunaler Aufgaben für die Bürgerinnen und Bürger
38 wird durch weitere **Maßnahmen in der Finanzierungsstruktur** öffentlicher Aufgaben
39 massiv gefährdet. Die Herausnahme des Grunderwerbssteueranteils führte allein im
40 Jahr 2007 zu einer Mindereinnahme der Kommunen in Höhe von 160 Millionen Euro.
41 Der Anteil der Kommunen an den Krankenhausinvestitionen wurde von 20 Prozent auf
42 40 Prozent verdoppelt, die Mittel für Städtebauinvestitionen um 30 Millionen Euro ra-
43 siert. Die Erstattungsleistungen für Schülerbeförderungskosten wurden reduziert und
44 die Regionalisierungsmittel für den ÖPNV nicht wie in anderen Ländern aufgestockt,
45 was die Finanzierung des ÖPNV insgesamt in Frage stellt.

1 CDU und FDP hatten noch im Juni 2005 im Koalitionsvertrag versprochen, „dass die
2 Kommunen finanzielle Handlungsspielräume zurückgewinnen müssen.“ Das Gegenteil
3 hiervon ist eingetreten.

4 **2. Beschränkung der Handlungsfreiheit der Kommunen**

5 Neben der Einschränkung der finanziellen Handlungsspielräume, wird auch die Hand-
6 lungsfreiheit der Kommunen zur Selbstverwaltung und zur wirtschaftlichen Betätigung
7 eingeschränkt.

8 Getreu der Ideologie „Privat vor Staat“ sollen Kommunale Unternehmen zur Erfüllung
9 ihrer öffentlichen Aufgaben nur noch tätig werden dürfen, wenn „ein dringender öffentli-
10 cher Zweck die Betätigung erfordert und der öffentliche Zweck durch private Unterneh-
11 men nicht ebenso gut und wirtschaftlich erfüllt werden kann.“ Eine „Bestands-
12 schutzklausel“ soll die Aktivitäten jedes einzelnen Kommunalunternehmens und somit
13 der kommunalen Wirtschaft insgesamt auf dem heutigen Stand „einfrieren“.

14 Kommunale Unternehmen können sich dann kaum noch an die rasante Entwicklung der
15 Märkte für Leistungen der Daseinsfürsorge anpassen. Die das Kerngeschäft ergänzen-
16 den Dienstleistungen werden dann überhaupt nicht mehr oder nur unter der strengen
17 Aufsicht des Innenministers durchgeführt werden.

18 Die kommunalen Unternehmen sollen so privaten Großkonzernen geopfert werden. Nicht
19 nur die Bürgerinnen und Bürger, sondern auch das örtliche Handwerk und andere lokale
20 Unternehmen werden damit zu den Verlierern einer neoliberalen Ideologie werden, die
21 den Kommunen aufgezwungen wird. Auch die Beschäftigten der kommunalen Unter-
22 nehmen fürchten zu Recht um ihre Arbeitsplätze. Sie haben bereits eindrucksvoll be-
23 wiesen, dass sie ihre Unternehmen nicht kampflos preisgeben werden.

24 Ebenso steht der schleichende Ausverkauf der Sparkassen und der landeseigenen Woh-
25 nungen der Landesentwicklungsgesellschaft (LEG) auf der Agenda von FDP und CDU
26 in NRW, die sich damit gegen Verbraucher und Mieter richtet. 70.000 Menschen haben
27 der Landesregierung mit einem Volksinitiative schon kurz vor der Halbzeit die rote Karte
28 für ihre blinde Privatisierungsideologie gezeigt.

29 Andererseits schaffen CDU und FDP in NRW neue Bürokratie und wollen das Recht der
30 kommunalen Selbstverwaltung der Bürgerinnen und Bürger in den Kommunen einengen.
31 Zukünftig hat das Land Weisungsrechte gegenüber den Kommunen in Zusammen-
32 hang mit der Ausführung von begleitenden Hilfen für Langzeitarbeitslose (psychosoziale
33 Betreuung, Suchtberatung, Schuldnerberatung, Betreuung minderjähriger Kinder) und
34 den Kosten der Unterkunft. Große Teile der kommunalen Sozialpolitik werden so in
35 weisungsgebundene Pflichtaufgaben verwandelt. Auch bei der Verlagerung der
36 Versorgungsverwaltung ist dies vorgesehen. Dies ist das Gegenteil des versprochenen
37 Bürokratie-Abbaus.

Antrag A 2

Thema: Kommunalverfassungsrecht

Antragsteller: SGK-Landesvorstand

1 **Gemeinsam Verantwortung tragen -**
 2 **von (Ober-)Bürgermeistern und Stadtverordneten,**
 3 **von Landräten und Kreistagsabgeordneten**

4 Unter dem Deckmantel der Entbürokratisierung und der Stärkung der Bürgerrechte will
 5 die konservative Landesregierung in NRW die ehrenamtlichen Vertreter und Vertreterin-
 6 nen der Bürgerschaft in den Räten und Kreistagen in NRW schwächen und die hauptamt-
 7 lichen (Ober-)Bürgermeister und Landräte mit mehr Machtfülle ausstatten. Die (Ober-)Bür-
 8 germeister und Landräte sollen ohne Stichwahl für sechs bzw. acht statt bisher fünf
 9 Jahre gewählt werden. Die Wahl soll von der Wahl der ehrenamtlichen Rats- und
 10 Kreistagsmitglieder entkoppelt werden, die weiterhin für fünf Jahre gewählt werden.

11 **Wir stehen zur repräsentativen Demokratie in den Kommunen.**

12 Die Bürgerschaft wird durch den Rat und den (Ober-)Bürgermeister bzw. den Kreistag
 13 und den Landrat vertreten – daran halten wir fest. Mehr Effizienz ja – aber es darf keine
 14 einseitige Verschiebung von wichtigen Entscheidungen auf den Verwaltungsapparat ge-
 15 ben. Die Mehrheit im Rat und der (Ober-)Bürgermeister bzw. die Mehrheit im Kreistag
 16 und der Landrat müssen ihre gemeinsame Politik gegenüber der Bürgerschaft verant-
 17 worten und durch gemeinsam stattfindende Wahlen legitimieren. Bei einer Entkopplung
 18 der Wahlen wird dieser Grundsatz durchbrochen. Kein Führungsamt in diesem Staat
 19 und in der Privatwirtschaft wird für längere Zeit als fünf Jahre vergeben. Dies muss auch
 20 für die Städte und Gemeinden in NRW gelten.

21 **Wir wollen qualifizierte (Ober-)Bürgermeister und Landräte.**

22 Hinter der Absicht zur Verlängerung der Amtszeit der (Ober-) Bürgermeister und Land-
 23 räte auf sechs bzw. acht Jahre steht in Wirklichkeit das Problem, dass (Ober-) Bürger-
 24 meister und Landräte, die nicht zuvor Beamte und mindestens acht Jahre im Amt waren,
 25 keinen Anspruch haben, in ihren früheren Job zurück zu kehren und keine eigenständigen
 26 Versorgungsbezüge zu erhalten. Durch ein vom allgemeinen Beamtenrecht losge-
 27 löstes eigenständiges Statusrecht für (Ober-)Bürgermeister und Landräte kann dieses
 28 Problem ohne Änderung des Wahlrechts viel effektiver gelöst werden. Damit erhalten
 29 auch qualifizierte Seiteneinsteiger einen Anreiz für eine Kandidatur.

30 **Wir wollen eine größtmögliche demokratische Legitimation.**

31 Die Abschaffung der Stichwahl ist ein einmaliger Vorgang in der Bundesrepublik Deutsch-
 32 land. Es besteht die Gefahr, dass die demokratische Legitimation der (Ober-) Bürger-
 33 meister und Landräte nicht gestärkt, sondern deutlich geschwächt wird. Bei einer Kandi-
 34 datur von mehr als zwei Bewerbern wird der/die Gewählte in der Regel nur einen Bruch-
 35 teil der Stimmen auf sich vereinen können. Schwache Wahlbeteiligungen, wie sie bei
 36 isolierten Wahlen von Hauptverwaltungsbeamten erfahrungsgemäß auftreten, reduzie-
 37 ren die demokratische Legitimation der Hauptverwaltungsbeamten noch weiter.

38 **Wir wollen handlungsfähige Stadträte und Kreistage**

39 Durch den Wegfall der 5-Prozent-Hürde (Sperrklausel) bei den Kommunalwahlen und
 40 der Berechnung der Zusammensetzung der Sitze des Rates bzw. Kreistages nach dem
 41 Zählverfahren „Hare-Niemeyer“ sind in Abhängigkeit zur Größe des Rates bzw. Kreis-

1 tages höchst unterschiedliche absolute Zahlen von Wählerstimmen zur Erlangung eines
2 ersten Mandates erforderlich. Dies hat dazu geführt, dass in zahlreichen Kommunen
3 auch kleinste Wählergruppen mit geringen Stimmenanteilen Mandate in den Räten und
4 Kreistagen erringen konnten. Große Parteien mussten hingegen deutlich mehr Wähler-
5 stimmen auf sich vereinen, um ein Mandat zu erhalten. Der ungleiche Erfolgswert der
6 Wählerstimmen muss revidiert werden. Zudem wird die Handlungsfähigkeit der Räte
7 und Kreistage durch kleine Splittergruppen oder rechtsradikale Gruppierungen schon
8 heute beeinträchtigt. Wie die Anhörung des Landtages zur beabsichtigten Änderung
9 des Kommunalwahlrechts ergeben hat, ist die Wiedereinführung einer Sperrklausel nach
10 Auffassung von Experten verfassungsrechtlich weiterhin möglich und sollte daher ge-
11 nutzt werden.

12 **Die SGK NRW fordert daher den nordrhein-westfälischen Landtag auf,**

- 13 **1. keine Entkopplung der Wahlen der kommunalen Vertretungen von den Wah-**
14 **len der Hauptverwaltungsbeamten vorzunehmen,**
- 15 **2. bei den Wahlen der Hauptverwaltungsbeamten eine Stichwahl beizubehalten,**
- 16 **3. ein vom allgemeinen Beamtenrecht losgelöstes Statusrecht für Hauptverwal-**
17 **tungsbeamte zu schaffen und**
- 18 **4. wieder eine Sperrklausel im Kommunalwahlrecht zu verankern.**

Antrag A 3

Thema: Zukunft für Kinder

**Antragsteller: SGK-Landesvorstand /
Projektgruppe Bildung und Betreuung**

1 Zukunft für Kinder

Die SGK NRW fordert bereits seit etlichen Jahren den qualitativen und quantitativen Ausbau der Betreuungs- und Bildungsangebote im Elementarbereich, da in diesem Alter zentrale Grundlagen für die Persönlichkeitsentwicklung von Kindern geschaffen werden. Mit ihrem Positionspapier „Neue Wege in der Bildungspolitik“ vom Frühjahr 2003 gab die SGK der Bildungspolitik der rot-grünen Landesregierung entscheidende Impulse für eine moderne und von der Kooperation mit den Schul- und Jugendhilfeträgern geprägte Bildungspolitik aus einem Guss.

Nicht nur das von der konservativen Landesregierung vorgelegte und vom Landtag beschlossene Schulgesetz sondern auch das jetzt diskutierte „Kinderbildungsgesetz“ verlassen den Weg einer gemeinsamen Gestaltung aller bildungspolitisch relevanten Bereiche. Vor allem mit dem Entwurf des „Kinderbildungsgesetzes“ setzt die konservative Landesregierung ihren Weg der finanziellen Belastung der Kommunen fort und entzieht sich ihrer Verantwortung zur Schaffung gleicher Lebensverhältnisse in unserem Land.

Die begründete Forderung nach dem Ausbau von Betreuungsmöglichkeiten für Kinder unter drei Jahren und neuen Aufgaben wie einer zeitgemäßen Sprachförderung in Tagesstätten trifft viele Kommunen in Nordrhein-Westfalen in einer Zeit immer noch massiver Haushaltsprobleme. Am bundesweit erfreulichen Anstieg der Einnahmen aus der Gewerbesteuer haben nicht alle Städte und Gemeinden ihren Anteil. Haushaltssicherung und Nothaushalte gehören auch in den kommenden Jahren zum Alltag kommunaler Haushaltswirtschaft in Nordrhein-Westfalen.

Sozialdemokratische Kommunalpolitik will mit ihrem Eintreten für mehr und bessere Betreuungsangebote für Kinder im Vorschulalter gleichermaßen einen Beitrag für bessere Bildungschancen aller Kinder und die Vereinbarkeit von Kindererziehung und beruflicher Tätigkeit leisten. Hierzu setzen wir auch finanzielle Prioritäten! Doch dies allein kann nicht reichen.

Der dringend erforderliche Ausbau von Betreuungsplätzen für unter dreijährige Kinder und die qualitative Weiterentwicklung des gesamten Elementarbereiches bedürfen der gemeinsamen Kraftanstrengung des Bundes, der Länder, der Kommunen und der Träger der Einrichtungen. Der Besuch von Tageseinrichtungen für Kinder im Vorschulalter darf angesichts des neuen Bildungsverständnisses nicht länger durch die Erhebung von Gebühren behindert werden.

Eine neue gesetzliche Grundlage muss vor allem die örtlichen Träger der öffentlichen Jugendhilfe in ihrer Aufgabe stärken, gemeinsam mit den Einrichtungsträgern ein qualitativ hochwertiges und dem Betreuungsbedarf gerecht werdendes System zu gestalten. Vorgaben des Landes wie die vorgesehene Beschränkung bei den einzelnen unterschiedlichen Angeboten verhindern einen derartigen Ausbau.

Im Einzelnen fordert die SGK NRW für die weitere Arbeit an einer neuen gesetzlichen Regelung:

1. Qualität und Umfang der Betreuungsangebote im Vorschulbereich dürfen nicht von der Kassenlage der jeweiligen Kommune abhängen. Das Land steht hier in der Verantwortung, Kindern in ganz Nordrhein-Westfalen gleiche Bildungs- und Entwicklungschancen zu eröffnen. Der Grundsatz muss eine zumindest gleich hohe Finanzierungslast des jeweiligen örtlichen Jugendhilfeträgers und des Landes sein.
2. Die Annahme, dass die örtlichen Träger der Jugendhilfe im ganzen Land 19 % der Betriebskosten über Elternbeiträge refinanzieren können, geht völlig an der Realität vorbei. Ein neues Tagesstättengesetz muss auch in der Finanzierungsbeteiligung

- 1 des Landes die sehr unterschiedlichen sozialen Bedingungen in den einzelnen
2 Jugendamtsbezirken berücksichtigen und zumindest teilweise ausgleichen.
- 3 3. Für die Erhebung von Elternbeiträgen müssen seitens des Landes einheitliche Ober-
4 grenzen festgelegt werden (wie z.B. bei der Offenen Ganztagsgrundschule), um
5 maßlose Forderungen der Kommunalaufsicht nach immer weiteren Erhöhungen zu
6 begrenzen.
- 7 4. Erste Berechnungen aus einzelnen Jugendamtsbezirken stärken die Befürchtung,
8 dass vor allem die örtlichen Träger der Jugendhilfe nach dem jetzt vorliegenden
9 Gesetzentwurf deutlich stärker belastet werden.
- 10 5. Die einseitige Entlastung der Kirchen bei den Trägeranteilen wird abgelehnt. Auch
11 andere Träger, seien es die Wohlfahrtsverbände, Elterninitiativen oder die Kommun-
12 nen, stehen vor großen finanziellen Problemen. Deshalb fordert die SGK eine gleich-
13 mäßige Absenkung der Trägeranteile und deren Kompensation durch das Land.
- 14 6. Zusätzliche Anforderungen an die Tageseinrichtungen, wie z.B. die Sprachförderung
15 als Grundbaustein der Bildungsbiografie, sind vom Land vollständig zu finanzieren.
16 Im Rahmen der Festlegung der Pauschalen muss sichergestellt sein, dass die fi-
17 nanzielle Ausstattung der Einrichtungen auch den dringend erforderlichen Bedarf
18 für eine Anhebung des Ausbildungsniveaus des Personals, insbesondere durch ent-
19 sprechende Fortbildungen, ermöglicht, um damit den betreuten Kindern bessere
20 Bildungs- und Entwicklungschancen zu eröffnen.
- 21 7. Bei der in diesem Jahr erstmals durchgeführten Sprachstandserhebung bei vierjäh-
22 rigen Kindern haben sich zahlreiche Schwachstellen gezeigt. Für künftige Verfah-
23 ren ist die Kompetenz der Erzieherinnen und deren vertieften Kenntnisse über die
24 ihnen anvertrauten Kinder deutlich stärker einzubeziehen.
- 25 8. Die Bündelung von Hilfen für Familien und Kindererziehung ist wünschenswert. Der
26 von der konservativen Landesregierung hierzu beschrittene Weg der „Familien-
27 zentren“ ist allerdings zu bürokratisch und finanziell nicht ausreichend gesichert. In
28 dem gewählten Verfahren liegt auch die Gefahr, Tageseinrichtungen erster und
29 zweiter Klasse zu etablieren. Ein auf die örtlichen Gegebenheiten abgestimmtes
30 Konzept der Bündelung solcher Hilfsangebote kann nur in der Verantwortung der
31 kommunalen Jugendhilfeträger erfolgen. Das Land ist gefordert, den Jugendämtern
32 die hierfür erforderlichen finanziellen Mittel zur Verfügung zu stellen.
- 33 9. Die Einbeziehung der Tagespflege in die Landesförderung wird im Grundsatz be-
34 grüßt. Die hierfür vorgesehene Pauschale ist jedoch bei weitem nicht ausreichend,
35 um eine vergleichbare Quote der Landesförderung wie bei Plätzen in Einrichtungen
36 zu erreichen.
- 37 10. Eine Überprüfung der finanziellen Auswirkungen des Gesetzes muss frühzeitig ein-
38 geleitet und - falls erforderlich - zu einer zeitnahen Revision genutzt werden. Für
39 eine derartige Revision müssen schon im Gesetzgebungsverfahren klare Kriterien
40 definiert werden.

Antrag A 4

Thema: Öffentlicher Personennahverkehr

**Antragsteller: SGK-Landesvorstand /
Projektgruppe ÖPNV**

1 **Zukunft des öffentlichen Personennahverkehrs in NRW**

2 **I. Grundelemente zukunftsgerichteter Verkehrspolitik**

3 **Verkehrsland Nordrhein-Westfalen**

4 Nordrhein-Westfalen ist Verkehrsland. Bevölkerungsreich und Verkehrsdrehscheibe Eu-
5 ropas. Für Menschen und Güter. Egal, ob auf der Straße, auf der Schiene, zu Wasser
6 oder in der Luft: eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur und eine bezahlbare Mobili-
7 tät ist eine der Kraftquellen dieses Landes. Ein leistungsfähiger öffentlicher Personennah-
8 nahverkehr (ÖPNV) in NRW ist hierfür notwendige Voraussetzung. Das Leistungsange-
9 bot des ÖPNV ist daher ständig zu optimieren und nachfrageorientiert auszubauen. Hierfür
10 setzen wir Sozialdemokratinnen und Sozialdemokraten in kommunaler Verantwortung
11 uns mit allem Nachdruck ein.

12 **Verkehrspolitik ist Struktur- und Beschäftigungspolitik**

13 Verkehrspolitik und Strukturpolitik gehören zusammen. Sie sind aufeinander bezogen.
14 Strukturpolitik ist ohne Verkehrspolitik nicht denkbar und ohne strukturpolitische Ziele
15 würden verkehrspolitische Entscheidungen ins Leere laufen. Ob Individualverkehr oder
16 öffentlicher Personennahverkehr - Mobilität ist der Motor für Wachstum und Beschäfti-
17 gung. Wir wissen aber auch, dass das Straßennetz in NRW an vielen Stellen an seine
18 Grenzen stößt und gleichzeitig mit einer weiteren Zunahme insbesondere des Lkw-Ver-
19 kehrs zu rechnen ist. Aktive Strukturpolitik für Wachstum und Beschäftigung in NRW
20 bedeutet daher, insbesondere den Schienen-Personennahverkehr (SPNV) attraktiv zu
21 halten und weiter auszubauen. Die einseitige Bevorzugung des Straßenverkehrs durch
22 die derzeitige Landesregierung ist falsch. Wir brauchen gleichwertige Investitionen in
23 die Infrastruktur von Schiene und Straße.

24 **Verkehrspolitik ist aktive Klima- und Umweltschutzpolitik**

25 Wie wir uns heute bewegen, werden wir morgen leben. Intelligente Mobilitätskonzepte
26 bedenken nicht nur die ökologischen Folgen, sie berechnen sie auch. Millionen Tonnen
27 schädlicher Treibhausgase können vermieden werden, wenn der ÖPNV landespolitisch
28 wieder den Stellenwert hätte, der ihm auch aus Umweltaspekten zusteht.

29 Gerade im Verkehrsbereich, der in Deutschland rund ein Fünftel der global wirkenden
30 Emissionen verursacht und riesige Flächen beansprucht, sind die Emission von Kohlen-
31 dioxid (CO₂) in den Jahren 1990 bis 2003 noch um 5 Prozent angestiegen. Nach den
32 Klimaprognosen des Internationalen Klimarates IPCC wird die weiter zunehmende Kon-
33 zentration von Treibhausgasen – insbesondere CO₂ – einen globalen Anstieg der Durch-
34 schnittstemperatur von mehr als 2 Grad Celsius nach sich ziehen. Täglich wird in Deutsch-
35 land eine Fläche von 16 Fußballfeldern versiegelt, häufig für Verkehrszwecke. Außer-
36 dem geht vom Verkehr ein erhebliches Lärmproblem für die Anwohner insbesondere
37 von Hauptverkehrsstraßen aus.

38 Der umweltfreundliche öffentliche Personennahverkehr und der Eisenbahngüterverkehr
39 ist daher wichtiger strategische Partner zur Verwirklichung der Ziele zum Schutz von
40 Mensch und Umwelt. Nur wenn es auch im Verkehrsbereich eine signifikante Reduzie-
41 rung der CO₂-Emissionen gibt, kann das von der Bundesregierung ausgegebene Ziel,
42 die CO₂-Emissionen in Deutschland bis zum Jahr 2020 um 40 Prozent im Vergleich zu

1 1990 zu senken, erreicht werden. Das Umsteigen auf Busse und Bahnen muss daher
2 aktiv gefördert werden. Dies gilt gleichermaßen für den Erhalt der natürlichen Lebens-
3 räume und den Schutz der Bevölkerung vor Verkehrslärm.

4 **II. Anforderungen an das Land NRW**

5 Von den Grundelementen zukunftsgerichteter Verkehrspolitik ausgehend, sind aus Sicht
6 sozialdemokratischer Kommunalpolitik in der aktuellen Diskussion insbesondere folgende
7 Anforderungen an das Land NRW zu richten:

- 8 • Stopp der Benachteiligung bei der Aufteilung der Bundesregionalisierungsmittel
- 9 • Aufstockung bzw. Kompensation der gekürzten Mittel für den ÖPNV im Landes-
10 haushalt
- 11 • Pauschalisierung dynamisieren und zweckentsprechende Verwendung sichern
- 12 • gerechter Interessenausgleich zwischen Ballungsraum und Fläche herbeiführen
- 13 • kommunale Selbstverwaltung und Aufgabenträgerschaft für den schienen-
14 gebundenen Nahverkehr (SPNV) erhalten
- 15 • Landesnetz nicht auf Kosten der übrigen Verkehre
- 16 • Rechtssicherheit und Handlungsfreiheit für Kommunen und Verkehrsunternehmen

17 **Stopp der Benachteiligung des Landes NRW bei der Aufteilung der Bundes-** 18 **regionalisierungsmittel für den ÖPNV**

19 Wir fordern die Landesregierung auf, sich mit mehr Nachdruck für eine bessere Mittel-
20 verteilung der Bundesregionalisierungsmittel für Nordrhein-Westfalen einzusetzen. Un-
21 tersuchungen machen deutlich, dass Nordrhein-Westfalen in den vergangenen Jahren im
22 Verhältnis zu den übrigen Bundesländern benachteiligt wurde und unter Berücksichtigung
23 strukturpolitischer Rahmenbedingungen zu wenig Bundesmittel zugewiesen bekommen
24 hat. Im Vergleich aller Bundesländer (ohne die Stadtstaaten Bremen und Hamburg) ist
25 Nordrhein-Westfalen das Bundesland, das im Verhältnis der vorhandenen Infrastruktur zu
26 den Einwohnern den mit Abstand geringsten Anteil an den Bundesregionalisierungsmitteln
27 erhält. Mit 61,5 Euro / Einwohner ist NRW im Vergleich praktisch Schlusslicht – nur Bremen
28 bekommt weniger Regionalisierungsmittel pro Einwohner. Rheinland-Pfalz erhält mit 91,1
29 Euro / Einwohner z.B. ca. 50 % mehr Mittel pro Einwohner. Die neuen Bundesländer –
30 auch in Folge geringerer Bevölkerungsdichte – häufig mehr als doppelt so viel! Dies ist auf
31 Dauer nicht hinnehmbar! Die zur Verfügung stehenden Bundesmittel sind daher neu zu
32 verhandeln und auf einer verlässlichen und gerechteren Basis neu zu verteilen.

33 **Aufstockung bzw. Kompensation der Mittel für den ÖPNV im** 34 **Landeshaushalt**

35 Bis 2010 werden die Regionalisierungsmittel des Bundes um 16 Prozent niedriger lie-
36 gen als bisher gesetzlich vorgesehen. Als Ausgleich für die Kürzung der Regionali-
37 sierungsmittel haben die Bundesländer einen höheren Anteil an den Mehrwertsteuer-
38 einnahmen erhalten. Zehn von sechzehn Bundesländern haben ihre Mittel an der Finan-
39 zierung des ÖPNV erhöht. Im Gegensatz dazu hat die konservative Landesregierung
40 bislang anders entschieden: Das Land NRW leitet die Kürzungen der Regionali-
41 sierungsmittel um insgesamt 516 Mio. Euro direkt an die Verkehrsverbünde weiter, ohne
42 die Kürzungen mit eigenen Mitteln auch nur teilweise auszugleichen. Diese Entschei-
43 dung ist der Kardinalfehler der Landesregierung.

44 Die Kürzungen werden sich fatal auf den Umfang, die Qualität und den Preis des ÖPNV-
45 Angebotes auswirken. Die Verkehrsverbünde sind zumindest kurzfristig nicht in der Lage,
46 die gekürzten Mittel mit eigenen Geldern auszugleichen. Sie werden daher gezwungen
47 sein, Leistungen zu kürzen und ggf. gleichzeitig die Ticketpreise zu erhöhen. Dies wür-
48 de dann zwangsläufig dazu führen, dass wieder mehr Menschen auf das Auto umstei-
49 gen, der Straßenverkehr zunimmt und die Umwelt erheblich belastet wird. Große Erfol-
50 ge der letzten Jahre – Ausweitung der SPNV-Verkehrsleistung und Steigerung der Nut-
51 zerinnen und Nutzer von Bus und Bahn – würden so zerstört.

1 **Pauschalisierung dynamisieren und zweckentsprechende**
 2 **Verwendung sichern**

3 Mit der Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in NRW
 4 werden die bisherigen maßnahmenbezogenen Förderbeträge pauschaliert und nur noch
 5 zum Teil an die Verkehrsunternehmen ausgezahlt werden. Gegen eine Pauschalisierung
 6 von Landesmitteln zur Finanzierung des ÖPNV ist aus kommunaler Sicht grundsätzlich
 7 nichts einzuwenden, wenn sichergestellt ist, dass sie der Höhe nach dauerhaft gesi-
 8 chert sind, weiterhin zweckgebunden zur Finanzierung des ÖPNV eingesetzt und nach
 9 Leistungsparametern verteilt werden. Die konkreten Umsetzungsvorschläge stoßen je-
 10 doch auf folgende Bedenken:

- 11 • Im ÖPNV-Gesetz ist keine Dynamisierung der pauschalierten Beträge vorgesehen,
 12 so dass Preissteigerungen nicht ausgeglichen werden. Dies führt in den folgenden
 13 Jahren zu realen Kürzungen. Daher ist eine Dynamisierung der Pauschale vorzu-
 14 sehen.
- 15 • Die Höhe der pauschalierten Beträge soll sich nach dem jeweiligen Haushaltsplan
 16 bemessen. Damit entfällt jegliche längerfristige Planungssicherheit. Dies muss auch
 17 vor dem Hintergrund langfristiger Vereinbarungen zwischen den Aufgabenträgern
 18 und den Verkehrsunternehmen geändert werden.
- 19 • Die Bestimmung, dass 80% der ÖPNV-Pauschale an die Verkehrsunternehmen
 20 ausgezahlt werden sollen, birgt aus Sicht der Verkehrsunternehmen die Gefahr in
 21 sich, dass für originäre Zwecke des ÖPNV, also für die Erbringung von Verkehrs-
 22 leistungen, weniger Geld zur Verfügung steht und hiermit Verwaltungsausgaben
 23 finanziert werden. Soweit die Regelung beibehalten wird, ist auf Seiten der Auf-
 24 gabenträger auf eine zweckentsprechende Verwendung zu achten.
- 25 • Die zweckentsprechende Verwendung muss erst Recht sicher gestellt werden, wenn
 26 auch die vom Land NRW schon gekürzten Mittel für die Schülerbeförderung, auf die
 27 bisher ein gesetzlicher Anspruch bestand, ab 2011 ebenfalls pauschaliert werden.

28 **Gerechten Interessenausgleich zwischen Ballungsraum und**
 29 **Fläche herstellen**

30 NRW ist das Land sowohl der großen Städte als auch der „ländlichen Räume“. Zwei
 31 Drittel der Bevölkerung lebt in den Städten, ein Drittel in ländlichen Räumen. Zur Identi-
 32 tät unseres Landes gehören daher sowohl die Ballungsräume als auch die ländlichen
 33 Regionen. Der „ländliche Raum“ ist heute in weit stärkerem Maße Standort von Gewer-
 34 be und Industrie als dies früher der Fall war. Viele der klassischen Industriestandorte in
 35 den Ballungsregionen befinden sich in einem Umstrukturierungsprozess hin zu einer
 36 modernen Dienstleistungsgesellschaft, der teilweise schon beachtliche Erfolge erzielt
 37 hat. Städte und Regionen sind daher die Träger einer innovativen wirtschaftlichen Ent-
 38 wicklung unseres Landes und Standorte zahlreicher Unternehmen, die vielfach als
 39 „Hidden Champions“ in der Spitze der Weltwirtschaft mitspielen.

40 Wir fordern, dass sowohl in den Ballungsräumen als auch in den ländlichen Teilen von
 41 NRW eine den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen entsprechende Grundausstattung
 42 an Schienenverkehrsinfrastruktur und -verkehrsleistungen vorgehalten wird. Damit wird
 43 nicht nur dem Bedarf im ÖPNV entsprochen, vielmehr steht – insbesondere in ländli-
 44 chen Räumen - ansonsten der gesamte Schienengüterverkehr zu teils prosperierenden
 45 Wirtschaftsstandorten und gelegentlich dezentral gelegenen Unternehmen zur Disposi-
 46 tion. Eine nicht wünschenswerte, aber unausweichliche massive Mehrbelastung des
 47 Straßenverkehrs im Fall der Aufgabe dieser Schienenverbindungen wäre die Konse-
 48 quenz, wenn nicht sogar in Einzelfällen die Schienenanbindung existenziell für spezi-
 49 fisch betroffene Unternehmen ist.

50 Schienenverkehrswege aus den Zentren in die Fläche bleiben weiterhin unverzichtbare
 51 Bestandteile einer zukunftsfähigen Infrastrukturausstattung. Die deutliche Kürzung der
 52 Regionalisierungsmittel in Verbindung mit weiteren Belastungen aus den Verkehrs-
 53 verträgen (Kostensteigerungen in DB-Verträgen ab 2008 und erhöhte Infrastrukturkosten)
 54 dürfen nicht dazu führen, dass in der Konsequenz ganze Streckenabschnitte aufgege-
 55 ben werden müssen. Damit würde die Sicherung der Mobilität für alle Bürger als Teilauf-
 56 gabe der öffentlichen Daseinsvorsorge massiv Schaden nehmen.

1 **Kommunale Selbstverwaltung und Aufgabenträgerschaft für den** 2 **schienen-gebundenen Nahverkehr (SPNV) erhalten**

3 Das ÖPNV-Gesetz sieht vor, aus den bisher bestehenden neun Kooperationsräumen
4 drei größere Einheiten zu bilden. Zwei der drei neuen Einheiten, VRS und VRR, sind mit
5 den jetzigen Kooperationsräumen weitgehend identisch. Sie werden jeweils einen kleineren
6 benachbarten Kooperationsraum aufnehmen. Die verbleibenden fünf westfälischen
7 Kooperationsräume werden zu einem Kooperationsraum zusammengefasst.

8 Im Grundsatz wird eine Neuordnung auch des westfälischen Raumes im Sinne einer
9 größeren Einheit mitgetragen. Allerdings müssen innerhalb des neu zu bildenden
10 Kooperationsraumes im Sinne der verfassungsrechtlich verankerten Selbstverwaltung
11 der Städte und Gemeinden, Freiheiten zur Wahrnehmung der Aufgaben im SPNV ver-
12 ankert sein.

13 Die Bedeutung dieser Forderung insbesondere für die kommunalen Haushalte lässt
14 sich nicht hoch genug veranschlagen. Alle bisherigen fünf Kooperationsräume haben
15 im Rahmen von Ausschreibungen mit verschiedensten Unternehmen lang laufende
16 Verkehrsverträge abgeschlossen, deren finanzielle Chancen und Risiken höchst unter-
17 schiedlich zu bewerten sind. Für die jeweiligen Kooperationsräume stehen die jeweili-
18 gen Kreise und kreisfreien Städte in der Pflicht, eventuell anfallende Verluste aus eige-
19 nen Mittel auszugleichen.

20 **Landesnetz nicht auf Kosten der übrigen Verkehre**

21 Bislang hat die Landesregierung keine Informationen vorgelegt, aus denen deutlich wird,
22 warum die Einrichtung eines landesbedeutsamen SPNV-Netzes notwendig ist. Unab-
23 hängig von der Sinnhaftigkeit eines solchen Angebots verstößt die Art und Weise, wie
24 dieses Netz definiert werden soll, dem vom Land auch im Rahmen der jetzigen Novellie-
25 rung des ÖPNV-Gesetzes abgegebenen Bekenntnis zur kommunal verfassten Organi-
26 sation des ÖPNV in Nordrhein-Westfalen.

27 Die Kommunalisierung des Nahverkehrs im Land Nordrhein-Westfalen hat sich bewährt
28 – wie auch die Landesregierung immer wieder bekräftigt. Insofern bedarf es keiner Ein-
29 führung eines gesonderten SPNV-Netzes außerhalb der bisherigen Strukturen. Die Ein-
30 führung eines solchen Netzes im Umfang von rund 40 % des gesamten SPNV-Ange-
31 bots im Land lässt befürchten, dass das Land weitere Kürzungen bei der Finanzierung
32 des Nahverkehrs plant und durch die Definition und Ausfinanzierung eines separaten
33 Landes-SPNV-Netzes die politische Verantwortung für die Finanzierung des übrigen
34 SPNV-Angebots auf die Kooperationsräume abwälzen will. Dies ist jedoch nicht verein-
35 bar mit dem Anspruch eines kommunal verantworteten Nahverkehrsangebots in Nord-
36 rhein-Westfalen. Dieser Verdacht ließe sich nur dann entkräften, wenn Nordrhein-Westfa-
37 len dem Beispiel anderer Länder folgte und die Kürzungen bei den Regionisierungsmitteln
38 aus den Steuermehreinnahmen in Folge der Mehrwertsteuererhöhung kompensierte.

39 In diesem Kontext kommt der Planung des Rhein-Ruhr-Express (RRX) eine besondere
40 Bedeutung zu. Zur Zeit gehen Fachleute davon aus, dass der RRX auf der Kernstrecke
41 zwischen Köln und Dortmund ganztägig im 15-Minuten-Takt verkehren soll. Dies be-
42 deutet, dass dann 18 – 20 Zugpaare mit jeweils bis zu 560 Fahrgastplätzen täglich für den
43 RRX im Einsatz wären. Die RRX – Züge hielten nur noch an den Fernverkehrshaltepunkten
44 und verkehrten mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 Stundenkilometern. Angesichts
45 der hohen Qualität dieses neuen Angebotes ist eine „Kannibalisierung“ des parallel lau-
46 fenden Fernverkehrs vorhersehbar. Es ist zu befürchten, dass durch den RRX bis zu 1,2
47 Mio. Zugkilometer im Fernverkehr innerhalb des Ruhrgebietes wegfallen könnten. Finan-
48 ziert würde diese Leistung aus den Mitteln, die für den SPNV vorgesehen sind.

49 **Rechtssicherheit und Handlungsfreiheit für Kommunen und** 50 **Verkehrsunternehmen**

51 Nicht nur die organisatorischen und finanziellen, sondern auch die rechtlichen Rahmen-
52 bedingungen auf allen Ebenen müssen stimmen, damit NRW und seine Kommunen die
53 Erfolgsgeschichte des ÖPNV fortschreiben können.

- 1 Das Land NRW ist daher aufgefordert, die Handlungsfreiheit der Kommunen insbeson-
2 dere gegenüber der Europäischen Gemeinschaft einzufordern. Im Rahmen der Umset-
3 zung der neuen EU-Verordnung zum ÖPNV ist insbesondere darauf hinzuwirken, dass
4 der kommunalwirtschaftliche Querverbund materiell-rechtlich abgesichert wird, alle
5 Verkehrsträger gleich behandelt werden und Straßenbahn- sowie Busverkehre auch
6 bei Vorliegen eines sog. „Inhouse-Geschäftes“ auf Grundlage der Verordnung direkt an
7 den internen Betreiber vergeben werden können.
- 8 Das Land NRW selbst muss die Handlungsfreiheit der Kommunen und kommunalen
9 Unternehmen in ihrer wirtschaftlichen Betätigung sichern. Die von der Landesregierung
10 unter dem Motto „Privat vor Staat“ beabsichtigte Beschränkung der wirtschaftlichen
11 Betätigungsfreiheit in § 107 der Gemeindeordnung ist daher strikt abzulehnen.

Antrag A 5

Thema: Ländlicher Raum

Antragsteller: SGK-Kreisverband Hochsauerland

1 **Stärkung des Ländlichen Raumes**

2 Vor dem Hintergrund insbesondere

- 3 • des demographischen Wandels,
- 4 • der Reduzierung der technischen Infrastruktur,
- 5 • der Verschlechterung der sozialen Infrastruktur,
- 6 • der Auswirkungen des Klimawandels,
- 7 • der Änderungen der EU-Agrarsubventionen und
- 8 • der Revitalisierung der Metropolregionen

9 müssen Land und Bund aufgefordert werden, Rahmenbedingungen zu schaffen, um
10 den drohenden Verschlechterungen der Lebensbedingungen im ländlichen Raum in den
11 nächsten Jahren entgegenzuwirken.

12 **Begründung:**

13 Über 60% der Bevölkerung lebt nicht in Großstädten, sondern in Städten und Gemein-
14 den des Ländlichen Raumes. Aufgrund der demographischen Entwicklung wird auch
15 der Ländliche Raum an Einwohnern – wenn auch in sehr unterschiedlichem Maße –
16 verlieren. Auf alle Fälle wird sich die Altersstruktur dergestalt ändern, dass der Anteil
17 der älteren Bevölkerungsgruppe zunehmen wird.

18 Parallel zu dieser Entwicklung kann eine Reduzierung der technischen Infrastruktur be-
19 obachtet werden. So wird nach Meinung von Fachleuten das vor der Sommerpause von
20 der schwarz-gelben Landesregierung beschlossene ÖPNV-Gesetz zu einer spürbaren
21 Verringerung des Angebots im Ländlichen Raum führen, was eine Erhöhung des
22 Individualverkehrs zur Folge haben wird (sofern die in Zukunft steigenden Energieprei-
23 se dies überhaupt noch zulassen).

24 Außerdem wird der Ländliche Raum mit der Versorgung von Breitband-Infrastruktur erst
25 gar nicht oder nur untergeordnet berücksichtigt. Das Fehlen innovativer Technologien
26 wird zu weiteren Standortnachteilen auch für die derzeit noch gut aufgestellte mittel-
27 ständische Wirtschaft im Ländlichen Raum führen.

28 Auch die Versorgung des Ländlichen Raumes mit sozialer Infrastruktur wird sich schlei-
29 chend verschlechtern. Insbesondere die ärztliche Versorgung nimmt in manchen Ge-
30 genden rapide ab. Junge Ärztinnen und Ärzte lassen sich im Ländlichen Raum selten
31 nieder, die Arbeitsbedingungen im Ausland erscheinen vielfach attraktiver. Hier sind
32 gesetzliche Änderungen gefragt, um beispielsweise auf dem Lande zumindest stunden-
33 weise Sprechstunden anbieten zu können. Im Bildungsbereich lassen sich ebenfalls
34 heute schon erhebliche Verschlechterungen feststellen, und dies bereits beginnend ab
35 dem Kindergartenalter. Enorme finanzielle und auch logistische Belastungen für die
36 Eltern sind die Folge.

37 Die Auswirkungen des Klimawandels bekommt der Ländliche Raum in besonderem Maße
38 zu spüren. So sei beispielsweise an die Auswirkungen des Orkans ‚Kyrill‘ erinnert, an deren
39 Aufarbeitung die derzeitige Landesregierung immer noch beschäftigt ist. Aber auch durch
40 immer häufiger werdende extreme Wetterereignisse wie Gewitter, Hagel und Starkregen ist
41 der Ländliche Raum vor allem durch besonders starke Hochwasser betroffen, was zu enor-
42 men Schäden an Gebäuden, Maschinen, Infrastruktur und touristischen Einrichtungen führt.

- 1 Gerade Mittelgebirgsregionen gehören zu den landwirtschaftlich benachteiligten Regio-
- 2 nen. Durch die Umsetzung der neuen EU-Agrarförderung wird die bisherige Tendenz
- 3 zur Bildung von Großbetrieben weiter gestärkt. Damit einher geht ebenso verstärkt die
- 4 Aufgabe von kleinen Familienbetrieben. Hierdurch wird sich die Kulturlandschaft, die
- 5 zugleich für den Fremdenverkehr eine bedeutende Rolle spielt, erheblich verändern.
- 6 Zudem besteht die Gefahr, durch das großflächige Anpflanzen neuer ‚Energiepflanzen‘
- 7 Monokulturlandschaften zu schaffen, was nicht nur für die Natur, sondern auch für den
- 8 Tourismus schädlich wäre.

- 9 Die alleinige Fokussierung der Bundes- und Landesregierung sowie der Infrastruktur-
- 10 unternehmen (wie Bahn, Post, Telekom) auf Metropolregionen muss beendet werden
- 11 durch eine den jeweiligen Bedürfnissen angepasste Struktur- und Förderpolitik zum
- 12 Wohle aller Bürgerinnen und Bürger im Lande. Die Funktionen der Städte und Gemein-
- 13 den im 21. Jahrhundert sowohl in den Metropolregionen als auch im Ländlichen Raum
- 14 müssen genauestens analysiert werden, um hieraus Strategien für eine zukunftsfähige
- 15 Politik auch für den Ländlichen Raum entwickeln zu können.

- 16 Der SGK-Landesvorstand wird aufgefordert, sich gegen eine Verschlechterung der Le-
- 17 bensbedingungen im Ländlichen Raum auszusprechen und sich für geeignete organi-
- 18 satorische und inhaltliche Maßnahmen in Bund und Land einzusetzen.

