



DE K O M M U N A L E ZEITUNG

Jahrgang 14, Ausgabe 6, 2017

DEMO

DAS SOZIALDEMOKRATISCHE
MAGAZIN FÜR
KOMMUNALPOLITIK

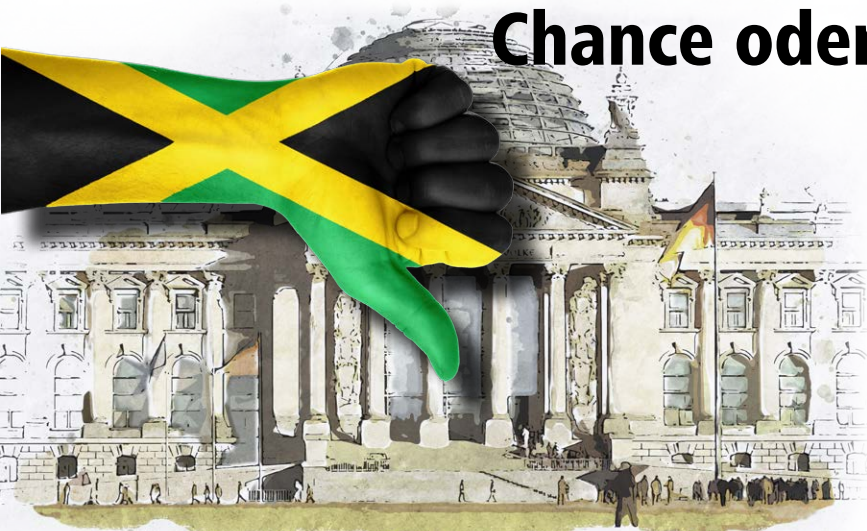
DEMO 11/12 2017
32 Seiten in
der Heftmitte



Arbeiten in den Kommunen
Ein gutes Klima schaffen

Jamaika-Scheitern und Merkel-Versagen

Chance oder Risiko?



immer - trifft. Daraus ergeben sich Konsequenzen:

1. Woran ist Jamaika eigentlich gescheitert? Viel zu schnell haben sich Öffentlichkeit und SPD mit dem zuvor nicht für möglich gehaltenen Scheitern abgefunden. Aber woran lag es? Ist es nicht Aufgabe einer Opposition,

gerade das politische Versagen aufzudecken, Wählerinnen und Wählern zu erklären, dass die Jamaika Parteien dieses Land eben nicht regieren können? Ist Angela Merkel wirklich die Klimakanzlerin oder tut sie nur so? Wollen die Wähler wirklich eine Koalition ohne europäische Idee, ohne europäisches Konzept? Wollten die Wähler, dass durch die Soli-Abschaffung nur die gut und bestverdienenden Familien entlastet werden? Sollte die Spaltung unserer Gesellschaft noch weiter verschärft werden? Wollten das die Wählerinnen und Wähler? Und sollte Ihnen nicht jemand deutlich sagen, was auf sie zugekommen wäre?

Fortsetzung auf Seite 2

"Ins Gelingen verliebt, nicht ins Scheitern." Wie oft nutzen Sozialdemokraten diese Bloch'sche Formel, wenn es darum geht, Programme zu schreiben und Wahlen vorzubereiten. Und jetzt: Jamaika ist gescheitert. Statt zu Jubeln und die Chance zu begrüßen, der selbsterklärten Opposition schnell zu entfliehen, hadert die SPD mit sich, vor allem mit sich. Nur wer die SPD nicht kennt oder eigene Interessen verfolgt, macht ihr dieses Zaudern zum Vorwurf. Denn mindestens so wichtig wie eine vierjährige Regierungsverantwortung ist der SPD die über 150-jährige SPD. Und sie hat gelitten, kräftig sogar und keinesfalls will sie dem Weg mancher

europäischer Schwesterpartei in die Bedeutungslosigkeit folgen.

Wer beobachtet, wie SPD und CDU mit dem desaströsen Wahlergebnis der Bundestagswahl umgehen, erkennt den Unterschied. Für die CDU ist das Ergebnis ein Auftrag. "Er lautet: Regieren. Ohne Zweifel, Selbstzweifel schon gar nicht. Für die SPD ist das Ergebnis eine Frage: Was an Programm, Personal, Organisation und Kommunikation hat nicht gestimmt? Verständlich, nein sogar notwendig und gut ist es deshalb, dass die SPD zunächst Antworten auf diese Fragen sucht, bevor sie Entscheidungen über eine Regierungseteiligung - in welcher Form auch

Liebe Leserin, lieber Leser,

die obligatorische Frage könnte - wie in jedem Jahr - lauten: Ja, ist denn schon wieder Weihnachten? Die alternative Formulierung könnte in diesem Jahr auch heißen: Ja, ist denn schon wieder GroKo? Große Koalition, also, oder doch eher nicht? Oder vielleicht doch eine Minderheitsregierung? Es zeichnet sich für die Sozialdemokratie ein echtes Dilemma ab: Werden die Parteimitglieder am Ende für eine Weiterführung dieser Regierungskonstellation stimmen oder werden sie sich mehrheitlich dagegen entscheiden? Handelt die Partei in staatstragender Verantwortung, wird die thematische Latte hoch gelegt, oder lässt sich die SPD am Ende von den Unionsparteien treiben?

Eine ganze Reihe unbeantworteter Fragen also. Die Kommentatoren entwickeln eine geradezu diabolische Freude daran, die SPD mit allen Mitteln der schreibenden und sendenden Zunft vor sich her zu treiben. Und die SPD? Sie lässt das zu! Sie begibt sich in bemerkenswerter und völlig unbegründeter Wehrlosigkeit in die Rolle der Getriebenen. Gleichzeitig gibt es in der Partei wahrscheinlich nur wenige, die noch nicht ihren Kommentar in der einen oder anderen Schat-

terung zu den Zukunftsfragen abgegeben haben. Um es deutlich zu sagen: Die kunterbunte Vielstimmigkeit, mit der auch prominente Sozialdemokraten den Lauf der Ereignisse kommentieren, ist teilweise nicht leicht zu ertragen - auch, wenn in einer demokratisch verfassten Partei die Kontroverse mit dazu gehört.



Foto: Stadt Gelsenkirchen | Carin Moritz

Warum also bleibt die SPD nicht gelassen? Warum lässt man die anderen nicht strampeln? Schließlich haben sie die Blamage der ersten gescheiterten Sondierung zu verantworten.

Es ist doch recht schlicht: Die SPD hat im Bundestagswahlkampf ein klares inhaltliches Angebot

unterbreitet. Nur das kann der Maßstab für alle Überlegungen sein. Nun muss es darum gehen, diszipliniert die verschiedenen Varianten zu diskutieren.

Vermutlich wird erst das neue Jahr zeigen, welche Regierung die Zukunft bringt. Bis dahin heißt es, weiter für die besten Inhalte zu ringen.

Zunächst wünsche ich aber allen ein schönes und fröhliches Weihnachtsfest und einen gesunden Start ins neue Jahr.

Euer Frank Baranowski

Vorsitzender der SGK NRW und
Oberbürgermeister der Stadt
Gelsenkirchen



Einberufung der 19. ordentlichen Landesdelegiertenversammlung am 21. April 2018 in Bielefeld

Die **ordentliche Landesdelegiertenversammlung** der Sozialdemokratischen Gemeinschaft für Kommunalpolitik Nordrhein-Westfalen e.V., die am Samstag, dem 21. April 2018, 10:00 Uhr, in der Stadthalle Bielefeld, stattfindet, wird hiermit formell einberufen.

Auf der Tagesordnung stehen Rechenschaftsbericht, Neuwahlen des

Vorstands sowie Antragsberatungen. Die Delegierten erhalten die Konferenzunterlagen und die endgültige Tagesordnung rechtzeitig vor der Versammlung. Die Antragsfrist endet am 24. Februar 2018.

Frank Baranowski
Vorsitzender der SGK NRW

SGK
Die Kommunalen in NRW

Wir wünschen
unseren Leserinnen
und Lesern
eine **schöne
Weihnachtszeit**
und einen **guten
Start** ins
neue Jahr.

Kommunalpartei bleiben – Erfolgspartei werden

Kommunaler Änderungsantrag zum Leitantrag des Parteivorstandes auf dem Bundesparteitag



Auf 22 Seiten beschreibt der Parteivorstand in seinem Leitantrag, wie er sich die Erneuerung der SPD vorstellt und was die wichtigsten Aufgaben der Zukunft sein sollen. Ein klares Bekenntnis zur Stärkung der Kommunalpolitik fehlt.

Kritisch setzten sich deshalb die SGK und der SPD-Landesvorstand in NRW damit auseinander. Ergebnis der Debatte ist ein Änderungsantrag, der sich ausdrücklich zur Bedeutung der Kommunalpolitik für die Erneuerung der SPD bekennt. Darin wird das Einfügen eines eigenen Kommunalen Absatzes unter dem Titel „Kommunal-

partei bleiben – Erfolgspartei werden“ beantragt.

In diesem Absatz heißt es u.a.: „14 der 20 größten Städte Deutschlands werden von Sozialdemokraten regiert, nur drei von der CDU. Gleichmaßen ist die SPD eine starke Kraft in vielen ländlichen Kommunen und Kreisen. In mehreren Bundesländern sind die Kommunen quasi die letzte „Regierungsebene“. Will die SPD weiterhin die Kommunalpartei bleiben, muss sie kommunaler werden. Unsere haupt- und ehrenamtlichen Politikerinnen und Politiker sind „zu Hause“ in der Arena, genießen großes Vertrauen und setzen sich häufig mit Wahlerfolgen von negativen Trends ab (wie nicht zuletzt in Duisburg). Stärkung und Wachstum unseres kommunalen Fundaments sind deshalb Voraussetzung für künftige Wahlerfolge in Land, Bund und Europa.“

Wir werden prüfen, wie wir einen engeren Schulterschluss zwischen Partei und Kommunalen erreichen können.

[...] Der Parteivorstand wird mit der Bundes-SGK, den Kommunalen aus Parlamenten, Spitzenverbänden und erfolgreichen Hauptverwaltungsbeamten den Kommunalbeirat stärken und die SGK als kommunale Vertretung unterstützen. Dabei kommt der Personalgewinnung und Qualifizierung eine Schlüsselrolle zu.“

Der komplette Änderungsantrag und auch der Leitantrag zum Bundesparteitag, können auf www.sgknrw.de heruntergeladen werden.



Bundes SGK:

Was besonders wichtig ist.

SGK-Bundesvorsitzender Frank Baranowski hat mit einem Aufruf, der von zahlreichen Oberbürgermeistern, Landräten und Bürgermeisterinnen unterzeichnet worden ist, auf die zentralen Forderungen der Kommunalen in der SPD an eine neue Bundesregierung hingewiesen.

Unter dem Titel „Die kommunale Familie in der SPD fordert Haltung und Klarheit: Die Menschen gehören in den Mittelpunkt des politischen Handelns“ verlangt der Aufruf der Bundes-SGK eine wirksame Ent-

lastung von den Soziallasten und eine Anpassung an die dynamischen Kostensteigerungen, die nachhaltige Verbesserung der Infrastruktur in Städten und Gemeinden, die Modernisierung und den Neubau von öffentlich gefördertem Wohnraum und die Aufhebung des Kooperationsverbotes zwischen Bund und Kommunen.

Hinzu kommt: Oft genug leiden Landesregierungen, denen eigentlich die Aufgabe zukommt, das Geld an Kommunen weiterzuleiten, unter „klebrigen Fin-

gern“. Dann kommt das Geld nicht da an, wo es gebraucht wird. Dem muss ein Ende gesetzt werden, die Forderungen der Kommunen müssen gehört werden.

Der Aufruf kann auf www.sgknrw.de abgerufen werden.



SPD fordert kommunalpolitischen Ausschuss

Bis 1969 gab es ihn, danach nicht mehr, jetzt fordert die SPD ihn erneut: einen ordentlichen Ausschuss für Kommunalpolitik im Deutschen Bundestag. Zum Hintergrund: Gemeinsam mit der AG Kommunales will SPD Fraktionsvorsitzende Andrea Nahles den Ausschuss durchsetzen. Jenseits der verfassungsrechtlichen Zuord-

nung der Kommunen als Teil der Länder sind die Kommunen von zahlreichen Beschlüssen des Bundes direkt betroffen. Sollte die SPD das sogenannte Kooperationsverbot aufheben können, gilt dies erst Recht. Weiterhin sind die Herausforderungen für die Kommunen, zum Beispiel hinsichtlich ihrer finanziellen Probleme, so groß,

dass sie für das Ruhrgebiet oder das Saarland, die neuen Bundesländer oder die Hansestadt Bremen gemeinsam am besten diskutiert und gelöst werden können.

Fazit: Es gibt zahlreiche Gründe für die Einrichtung eines solchen Ausschusses. Die anderen Fraktionen sollten ihren Widerstand aufgeben.

Fortsetzung von Seite 1

Jamaika-Scheitern und Merkel-Versagen Chance oder Risiko?



Der Streit um den Familiennachzug offenbart das Versagen dieser Parteien eindrucksvoll: Nicht einmal über die Zahlen waren sich die Verhandler auch nur annähernd einig: Zwischen 70.000 (Grüne) und 750.000 (CSU) pendelten die Extreme. Nicht einmal zu einer solchen vergleichbar einfachen Verständigung war Jamaika in der Lage. Und die sollten das Land regieren? Der Beispiele gibt es zahlreiche im Verhandlungspapier dieser vermeintlichen Koalition der Besserverdienenden. Viel mehr als um sachliche Lösungen ging es um parteipolitische Positionen, Haltungen, Meinungen, Eitelkeiten, davon nicht zu wenig, wie das dauernde Balkon-Gewinne peinlich demonstrierte. Zuerst das Land, dann die Partei? Wer eigentlich bemüht diesen Satz gebetsmühlenartig? Warum, SPD, entlarvst Du nicht diese Schwächen, diesen Mangel an staatspolitischer Verantwortung, diese Selbstdarsteller vom Berliner Balkon?

2. Offenbar ist die SPD vom Scheitern der Jamaika Verhandlungen kalt erwischt worden und hatte keinen Plan B. Der Beschluss des Vorstandes zur Absage an eine GroKo und Neuwahlen ist nur so zu erklären. Nicht ohne Larmoyanz würde dann über Themen diskutiert, die in der GroKo nicht verwirklicht wurden, wie die Solidarrente oder das Rückkehrrecht von der Teilzeit in die Vollzeit, (während die Erfolge schon jetzt bei der eigenen Mitgliedschaft verblasst zu sein scheinen). Diese Orientierungslosigkeit spiegelte sich in der Mitgliedschaft der SPD naturgemäß wider. Kommentare von allen Seiten mit zwei Tendenzen: Keine GroKo – keine Neuwahl. Glücklicherweise wurde daraufhin die Debatte um zwei unterschiedliche Themen eröffnet.

3. Die eine Seite sprach nur noch über Regierungskonstellationen und es war verdienstvoll, den Blick nicht nur auf die GroKo als einzige Variante zu richten. Welche möglichen Regierungskonstellationen kann es auf der Basis des Artikels 63 GG überhaupt geben.. Dazu gehört alles auf die Bühne: Nicht nur die Frage der Regierungsbildung auf Seiten des Bundestages, sondern gleichermaßen die Rolle des Bun-

desrates im föderalen Staat, die Fragen der internationalen Politik und Handlungsfähigkeit einer Regierung, die Frage der Darstellung politischer Ergebnisse und Entscheidung über politische Weichenstellungen (Neuwahlen), etc. Das Modell einer Minderheitsregierung mag tatsächlich auch in Deutschland funktionieren. Die Debatte sollte ausführlich und zum Ende hin auch zugespitzt verlaufen. Allein, nur um der Verhinderung einer GroKo allein, ist sie nicht genügend begründet.

„Auf die Inhalte kommt es an“, lautet ein gern betontes Unterscheidungsmerkmal der SPD in Wahlkämpfen. Glücklicherweise knüpfen viele daran an: Worum geht's eigentlich, was ist die klare sozialdemokratische Handschrift?

4. Die Kommunalen haben ihre Akzente schon erkennbar gesetzt.

Um den Zusammenhalt der Gesellschaft, aber auch ihre Chancen zu sichern und zu verbessern, müssen die Kommunen auch in einer neuen Bundesregierung einer der zentralen Pfeiler der Wirtschafts- und Gesellschaftspolitik bleiben und sich an folgenden Grundsätzen orientieren:

- Einnahmehasis sichern: (Grundsteuer, Gewerbesteuer, Konnektivität)
- Entlastung der Sozialausgaben, insbesondere der Kosten der Unterkunft für Langzeitarbeitslose
- Gleichwertige Lebensbedingungen schaffen, Investitionskraft stärken, Wachstum fördern (Abschaffung des Kooperationsverbotes zwischen Bund und Kommunen, Altschulden tilgen, Wohnungsbau, Städtebau, Digitalisierung, Mobilität)
- Chancengleichheit herstellen, Zusammenhalt stärken (Bildung, KITAS, Gebühren).

Letztlich muss im Streit mit potentiellen Koalitionspartnern von den SPD-Mitgliedern die Frage entschieden werden, ob der Preis für eine Regierungsbeteiligung oder Duldung oder Neuwahlen gezahlt werden soll oder nicht.

Versprochen, gebrochen

Von **Martin Börschel**, stellvertretender Vorsitzender der SPD-Landtagsfraktion und Vorsitzender des Haushalts- und Finanzausschusses

Deutlich verspätet hat die Mitte-Rechts-Koalition und ihr Finanzminister Lienenkämper Mitte November einen Haushalt für das Jahr 2018 vorgelegt. Dieser muss nun im Rekordtempo beraten werden. Das wird weder der Sache noch der Bedeutung dieses mehr als 3000 Seiten dicken Entwurfes gerecht. Bereits jetzt wird aber deutlich: Gemessen an den vollmundigen Ankündigungen der beteiligten Parteien im Wahlkampf und zu Oppositionszeiten ist der Haushaltsentwurf enttäuschend.

Laschet und sein Kabinett standen unter Zugzwang: Vor dem Hintergrund der schwarz-gelben Rekordschulden aus dem Nachtragsetat 2017 mussten sie jetzt unbedingt einen Erfolg vermelden. Daher der Versuch, mit einem ausgeglichenen Haushalt vor allem in Berlin Eindruck zu schinden. Aufgefallen ist es offenbar niemandem besonders. Den gefeierten Fetisch der „Schwarzen Null“ erreicht der Haushalt vor allem deshalb, weil die Steuereinnahmen auf Rekordniveau sprudeln. Die groß angekündigten Einsparungen schrumpften am Ende auf etwas weniger als 76 Millionen Euro.

Die aber haben es in sich: Das Sozialticket, mit dem Geringverdiener vergünstigt mobil sein können, sollte abgeschafft werden. Erst massiver Druck führte bei Ministerpräsident Laschet zu kleinlautem Beidrehen. Wichtige Mittel bei der Flüchtlingsberatung werden gestrichen. Das Modellprojekt für den Sozialen Arbeitsmarkt wird zusammengekürzt. Dafür schafft die Mitte-Rechts-Koalition in der Ministerialbürokratie nochmal mehr als 250 zusätzliche Stellen – schon jetzt der teuerste Regierungswechsel in der NRW-Geschichte.

Mit diversen Haushaltstricks zimmern sich Laschet und sein Minister den Haushalt zurecht. So werden die 200 Millionen Euro Zuführung an den Pensionsfonds für die Versorgungsausgaben der Beamtinnen und Beamten auf 80 Millionen Euro reduziert. Dies wurde von den Berufsverbänden in der Haushaltsanhörung bereits heftig kritisiert.

Eine Vorsorge für die künftig anstehenden Herausforderungen trifft der Haushalt für den Planungszeitraum aber nicht. Weder Geld für eine Generalüberholung des Kinderbildungsgesetzes (KiBiZ) noch



für eine Qualitätssteigerung in der Offenen Ganztagschule (OGS) sind bisher vorgesehen.

Selbst manche auf den ersten Blick positive Maßnahme entpuppt sich bei genauerem Hinsehen als vergiftet: Die noch im Nachtrag beschlossene Erhöhung der Krankenhausfinanzierung von 250 Millionen Euro wird nicht fortgesetzt. Dafür dürfen die Kommunen ihren Anteil von 100 Millionen Euro aus 2017 nun in 2018 zahlen.

Und die Befreiung der steuerstärksten Kommunen von der Mitfinanzierung des Stärkungspakts Stadtfinanzen führt zu einer einseitigen Belastung aller anderen, die am GFG partizipieren.

Zu begrüßen ist immerhin der Stellenaufwuchs in den Berei-

chen Innere Sicherheit, Justiz und Bildung. Aber: Neue Stellen schaffen noch keine zusätzlichen Beschäftigten. Ministerin Gebauer musste bereits zugeben, dass gerade im Schulbereich die Besetzung offener Stellen ein großes Problem ist. Ein Konzept, wie die Regierung dieses Problem angehen will, ist bisher nicht erkennbar. Zudem sind einige der Zahlen schöner gefärbt, als sie in Wahrheit sind: Im Bereich Schule haben Gebauer und Lienenkämper von 2004 neuen Stellen gesprochen. Dabei haben sie verschwiegen, dass auch 721 Lehrstellen abgesetzt werden, so dass netto nur 1283 übrig bleiben.

Der immer groß angekündigte Schuldenabbau scheint in Regierungsverantwortung nun auf ein-

mal auch nicht mehr so wichtig. Ob die geplanten Überschüsse ab 2019 dafür verwendet werden sollen, wollte der Minister lieber nicht beantworten.

Nach einem halben Jahr Regierungsverantwortung muss sich die Mitte-Rechts-Regierung nun den Fakten stellen. Das Schlechtere des Landes und seiner Regierung waren für den Wahlkampf hilfreich, für die alltägliche Arbeit aber dann doch eher hinderlich. Wer am lautesten meckert, kann deswegen eben noch lange nicht gut regieren. Entsprechend ist der erste Entwurf dann auch eine Enttäuschung und kein Sprung nach vorne – umso mehr, wenn man die vollmundigen Ankündigungen von CDU und FDP in den letzten Jahren zugrunde legt.



© fotomek - Fotolia

Schiefelage bei Kommunalfinanzen

Schwarz-Gelb spart zu Lasten der Kommunen



Von **Christian Dahm**, stv. Fraktionsvorsitzender der SPD-Landtagsfraktion

Eklatante Schiefagen zeigen sich beim Gesetzentwurf der Landesregierung für das Gemeindefinanzierungsgesetz 2018 (GFG 2018) und zur Änderung des Stärkungspaktgesetzes, den der Landtag aktuell diskutiert.

Von den Konsolidierungshilfen des Stärkungspakts in Höhe von insgesamt rund 5,76 Milliarden Euro werden 3,65 Milliarden Euro durch das Land geleistet und 2,11 Milliarden Euro von der kommunalen Solidargemeinschaft finanziert. Die Finanzierung durch die kommunale Familie erfolgt bisher zum einen durch einen Vorwegabzug aus der Finanzausgleichsmasse nach dem GFG und zum anderen durch die Solidaritätsumlage finanzstarker Kommunen. Jetzt sollen die finanzstarken Kommunen von der Finanzierung befreit werden, während die 300 übrigen Kommunen zur Mitfinanzierung weiter herangezogen

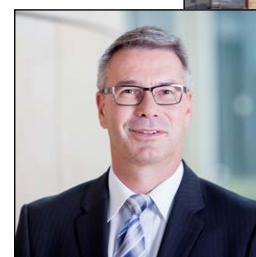
werden. Das ist nicht gerecht und unsolidarisch und führt zu einer ungerechtfertigten Besserstellung der finanzstarken Kommunen. Die abundanten Kommunen werden dadurch jährlich um mehr als 40 Euro je Einwohner entlastet, bei den übrigen Kommunen beläuft sich die Entlastung nur auf 2 bis 6 Euro. Das ist im höchsten Maß ungerecht und spielt die Städte und Gemeinden gegeneinander aus.

Besonders dreist handelt die Landesregierung auch beim Thema Integrationskosten: In der Oppositionszeit forderten CDU und FDP lautstark die Weiterleitung

der Bundesmittel in Höhe von 434 Millionen Euro an die Kommunen. Hiervon will die schwarz-gelbe Landesregierung jetzt nichts mehr wissen. Vielmehr nimmt sie den Kommunen sogar noch Geld weg! Dies hängt damit zusammen, dass im Rahmen des Kommunalen Finanzausgleichs finanzschwache Kommunen an den Gemeinschaftssteuereinnahmen des Landes beteiligt werden. Die Gemeinschaftssteuern werden bei der Ermittlung der Verbundmasse üblicherweise um solche Landeseinnahmen bereinigt,

die das Land bereits auf direktem Weg an die Kommunen weiterleitet, um eine „doppelte Zählung“ zu vermeiden. Beim GFG 2018 hat die Landesregierung nun eine Bereinigung auch für die Einnahmen aus der Integrationspauschale des Bundes vorgenommen, die es für die Jahre 2016 und 2017 erhalten hat – obwohl sie die Integrationspauschale nicht an die Kommunen weiterleitet! Damit wird den Kommunen ein Betrag von rund 175 Millionen Euro entzogen!

Die SPD-Landtagsfraktion wird diese Tricks und Ungerechtigkeiten nicht akzeptieren und den Gesetzentwurf ablehnen!



© Eduard Snelles - Fotolia

Urbane Logistik der Zukunft

Von Dr. Susanne Leifheit und Christian Kassya, Außenbeziehungen und Corporate Responsibility Volkswagen Nutzfahrzeuge



Kennen Sie das?

- Sie stehen im Stau hinter einem in zweiter Reihe parkenden Lieferfahrzeug
- Ihnen fällt auf, dass Lieferverkehre beim Be- und Entladen gelegentlich Fuß- und Fahrradwege versperren
- Ihre Paketsendungen werden vornehmlich dann zugestellt, wenn Sie gerade nicht zu Hause sind
- Sie oder Ihre Nachbarn werden zwangsweise zur Packstation für die Nachbarschaft
- Sie holen Ihre Pakete aus einer Filiale, einem Abholshop oder einer Packstation, obwohl das Paket doch eigentlich zu Ihnen kommen sollte
- Sie finden einen Benachrichtigungsschein zur Abholung eines Paketes in Ihrem Briefkasten, weil Sie der Bote nicht antreffen konnte - obwohl Sie zu Hause waren
- Sie fragen sich, wie das zukünftig werden soll, wenn immer mehr online bestellt wird

Wahrscheinlich haben auch Sie schon solche oder ähnliche Erfahrungen mit dem städtischen Lieferverkehr gemacht. Die entscheidende Frage ist aber: Muss das so sein? Und die Antwort für die Zu-

kunft in einer lebenswerten Stadt ist: Nein!

Die Organisation des städtischen Verkehrs insgesamt steht im Zuge der aktuellen Megatrends und Zukunftsthemen wie Lärm- und Emissionsschutz, Digitalisierung, Vernetzung und Aufrechterhaltung der Versorgungssicherheit bei rapide zunehmender Urbanisierung vor gewaltigen Herausforderungen.

Dabei darf die Bedeutung urbaner Logistik, die – wenn überhaupt – häufig nur am Rande der aktuellen Diskussionen betrachtet wird, nicht unterschätzt werden. Schließlich geht es darum, Bewohner in wachsenden Städten auch zukünftig und trotz drohender Einfahrrestriktionen weiter mit Konsum- und Verbrauchsgütern, mit Handwerks- und Dienstleistungen sowie mit Transport- und Beförderungsangeboten zu versorgen. Denn wir dürfen bei allen negativen Erfahrungen, die wir gelegentlich persönlich machen, nicht vergessen, dass der urbane Wirtschaftsverkehr und seine Akteure städtisches Leben überhaupt erst ermöglichen. Er sichert die Versorgung der Menschen mit den Gütern des täglichen Bedarfs, mit Dienstleistungen und Beförderungsmöglichkeiten – und das

in der Regel ohne nennenswerte Komplikationen.

Dennoch ist es an uns allen, den städtischen Wirtschaftsverkehr an die Bedürfnisse der Menschen und an die Zukunft lebenswerter Städte anzupassen! Eine an den Bedürfnissen der Menschen ausgerichtete Organisation des städtischen Wirtschaftsverkehrs leistet einen wichtigen Beitrag zum Bild einer lebenswerten Stadt.

Als Hersteller für leichte Nutzfahrzeuge haben wir verstanden, dass sich diese zukünftigen Herausforderungen nur gemeinsam und im Schulterschluss mit allen Beteiligten lösen lassen. Daher haben wir gemeinsam mit der Landeshauptstadt Hannover ein ganzheitlich ausgerichtetes Projekt für die urbane Logistik der Zukunft ins Leben gerufen, an dem unter anderem auch die Stadtwerke Hannover AG (enercity), die Deutsche Post DHL Group, die Hochschule Hannover, die Leibniz Universität Hannover und das Niedersächsische Forschungszentrum Fahrzeugtechnik der Technischen Universität Braunschweig beteiligt sind. Durch die Beteiligung aus Verwaltung, Industrie, Wissen-

schaft und Bevölkerung können aktuelle Probleme und Fragestellungen aus verschiedenen Blickwinkeln betrachtet und Lösungsansätze identifiziert werden, die sich an den Bedürfnissen der Menschen orientieren.

Dabei geht es uns darum, die vielfältigen und komplexen Logistik-Prozesse der Stadt so effizient und nachhaltig wie möglich zu gestalten – wo möglich mit künftig emissionsneutralen Logistik- und Dienstleistungsverkehren und wo notwendig mit sinnvollen Übergangsszenarien.

Durch eine Analyse des urbanen Wirtschaftsverkehrs, seiner Zusammensetzung und Wirkungszusammenhänge schaffen wir dabei in einem ersten Schritt eine valide Datenbasis für das weitere Vorgehen. Diese bildet die Grundlage dafür, bewerten zu können, in welchen Bereichen des städtischen Wirtschaftsverkehrs die größten Optimierungspotentiale liegen, um Emissionen und Lärm zu reduzieren, die Verkehrssicherheit im Wirtschaftsverkehr zu erhöhen und über neue und modifizierte Konzepte die Effizienz in logistischen Prozessen zu steigern.

Erst wenn wir wissen, welche Branchen mit welchen Fahrzeugen und welchen Fahrleistungen zu welchen Zwecken und nach welchen Prämissen in den Städten unterwegs sind, lassen sich langfristige Lösungen entwickeln, die sich auch tatsächlich auf die Lebensqualität der Städte auswirken.

In einem zweiten Schritt werden innovative und nachhaltige Logistikkonzepte entwickelt, erprobt

und bewertet. Diese Konzepte sollen zunächst modellhaft abgebildet, simuliert und optimiert werden, um die effektivsten Konzepte und Lösungen zu ermitteln. Diese werden schließlich umgesetzt und im Pilotquartier erprobt. Die modellhaften Berechnungen werden dann durch die bei der realen Erprobung gewonnenen Erkenntnisse ergänzt, sodass die betrachteten Logistik-Konzepte abschließend gesamtheitlich bewertet werden können.

Durch intelligente Vernetzung und smarte Transportlösungen lässt sich der Wirtschaftsverkehr effizienter und ressourcenschonender gestalten. Bedarfsgerechte Transporte können durch digitale Kommunikations- und Steuerungsmöglichkeiten organisiert und Leerfahrten vermieden werden. Zudem kann der Einsatz lokal emissionsfreier Lieferfahrzeuge einen Beitrag zur Luftreinhaltung in unseren Städten leisten.

Hannover wird durch dieses bundesweit einmalige Projekt zu einer Modellregion für den Lieferverkehr der Zukunft. Doch dabei soll es nicht bleiben. Unser Ziel ist, Konzepte zu entwickeln, die sich auch auf andere, also bestenfalls auch auf Ihre Städte übertragen lassen. Denn eine zukunftsfähige urbane Logistik geht uns schließlich alle an.

Was lange währt... Verkehrsverbünde in NRW einigen sich auf Einführung eines einheitlichen E-Tickets

Kirchturmdenken wird immer genau dann abgestritten, wenn es am offensichtlichsten ist. Ein Beispiel: die Verkehrsverbünde in NRW und die Tarifpolitik. Es ist erst ein paar Jahre her, dass ein Reisender von Köln nach Düsseldorf „Tickets für den großen Grenzverkehr“ kaufen musste. Er verließ den VRS-Sektor und begab sich in die VRR-Zone. Diese Zeiten sind seit ein paar Jahren vorbei, zumindest heißen die Tickets heute anders. Der Ta-

riffschmelger ist geblieben und für „Nicht-NRWler“ weiterhin unverständlich. Zwar gibt es einen NRW-Tarif, aber für Kurz- und Mittelstrecken bleibt es bei Übergangs- und Zonentickets.

Licht am Ende des Tunnels lässt nun die aktuelle Ankündigung der Verkehrsverbünde in NRW erhoffen. So soll bis zum Jahr 2020 ein einheitliches Ticketbuchungssystem eingeführt werden, welches

zum einen per Smartphone App funktionieren und zum anderen einen stationsgenauen E-Tarif anbieten soll.

Ein Ende von Zone A, B, C, D?

Ein Blick in die Preisinformationsbroschüren der Verkehrsverbünde zeigt – die Broschüre des VRRs ist mit 36 Seiten „sehr kurz“ gehalten –, dass die Struktur der Preisgestaltung eine wissenschaftlich aufwendige Sache ist. Eine Aufhebung der

teilweise willkürlich wirkenden „Tarifwaben“ könnte ein Wegbrechen der aktuellen Hürden zum Überwinden der Verbund- und „Wabengrenzen“ bedeuten. Gerade für Städte und Gemeinden an diesen „Grenzen“ wäre eine Vereinheitlichung der Tarifstruktur und die dadurch eintretende Attraktivierung des ÖPNVs ein wichtiger Schritt zur Entlastung der Straßen. Bleibt die Frage:



Warum schließt man die Verkehrsverbünde nicht einfach zusammen zu einem NRW-Verbund? Ob sich die neue Landesregierung dafür interessiert, wird sich zeigen. Wir werden in einer der nächsten Ausgaben im Rahmen eines Themenschwerpunktes darüber berichten.

Mobilität von Morgen

Von Uwe Hild, Magistrat der Stadt Friedrichsdorf

Die Mobilität, so wie wir sie heute kennen, wird sich in den nächsten fünf bis zehn Jahren massiv verändern. Unser Best-Practice Beispiel, die Stadt Friedrichsdorf, Hessen (25.000 Einwohner), hat gemeinsam mit dem TÜV-Rheinland eine Potenzialanalyse der Möglichkeiten einer Mobilität von Morgen erörtert, um entsprechende Maßnahmen bereits heute ergreifen zu können.



Aktuelle Entwicklungen in Bezug auf den Faktor Mensch, wie z.B. Zunahme der Sharing-Kultur oder der demographische Wandel, werden die Mobilität beeinflussen. Die technischen Entwicklungen jedoch werden die Mobilität in der Basis verändern. Allem voran sind hier der Wandel weg von den herkömmlichen „Verbrenner-Motoren“ hin zu alternativen und emissionsfreien Antrieben sowie die

nen und Bürgern ganzheitlich die Vorteile dieser verschiedenen neuen Technologien bieten. Gleichzeitig sollen die Lösungen keine Insellösungen darstellen, denn diese lassen sich nur schwer und mit sehr hohen Kos-

mobilitätsformen erfassende, standardisierte und gleichzeitig detaillierte Analyse für Städte und Gemeinden an. Sie umfasst 6 Hauptkategorien, die sich auf das kommunale Mobilitätsmanagement und das betriebliche Mobilitätsmanagement der Stadtverwaltung aufteilen. Die Erfassung der Informationen erfolgt einfach und intuitiv über eine Online IT-Lösung. Und obwohl es 120 Fragen sind, können diese durch einen erfahrenen Mitarbeiter aus dem jeweiligen Sachbereich zu 95 Prozent schnell und gut beantwortet werden.

Als Resultat erhalten wir als Kommune einen Ergebnisbericht, der sowohl die Stärken als auch die Verbesserungspotentiale in Bezug auf die aktuellen Herausforderungen in der Mobilität darstellt. Neben dem öffentlichkeitswirksamen Bericht erhalten wir auch eine Starthilfe, um, basierend auf unserer aktuellen Situation, die richtigen Schritte hin zu einer zukunftsfähigen Mobilität zu gehen.

Denn aufgrund der all umfassenden Herangehensweise kann der TÜV Rheinland Zusammenhänge und Verbindungen zwischen den vorhandenen Infrastrukturen herausarbeiten und in einem nächsten Schritt ganz gezielt auf die jeweilige individuelle Situation zugeschnittene Verbesserungsmaßnahmen formulieren, die keine Insellösungen darstellen, sondern ein ganzheitliches und mehrfach positives Synergien erzeugendes Ergebnis zur Folge haben.

ten im Nachhinein in eine ganzheitliche Lösung integrieren. Aus diesem Grund haben wir extern nach Unterstützung gesucht.

Der TÜV Rheinland hat eine Lösung entwickelt, die genau auf diese Fragestellung eine Antwort bietet. Mit dem „Future Readiness Check“ oder, wie der deutsche Name heißt, mit der „Potentialanalyse für die Mobilität von Morgen“ bietet der TÜV Rheinland eine ganzheitliche, alle Mo-

Entwicklung von autonomem Fahren zu nennen. Wir in der Stadt Friedrichsdorf haben dies verstanden und möchten uns auf die Mobilität von Morgen vorbereiten. In einigen Ansätzen tun wir dies bereits heute. So haben wir zum Beispiel letztes Jahr ein e-Carsharing begonnen. Diese Autos stehen unseren Mitarbeitern für ihre Dienstfahrten zur Verfügung. Zusätzlich können die Friedrichsdorfer Bürgerinnen und Bürger die Elektroautos außerhalb der Dienstzeiten für ihre privaten Fahrten anmieten.

Aber dies ist nur ein kleiner Teil der Mobilität von Morgen, und wir möchten unseren Bürgerin-



Wüst(er) Eiertanz von Schwarz-Gelb

Die Streichung des Sozialtickets, oder doch nicht, oder? – Drama in mindestens zwei Akten.



Noch vor wenigen Tagen verkündete CDU-Verkehrsminister Henrik Wüst, dass das landesfinanzierte Sozialticket schrittweise bis zum Jahr 2020 auslaufen soll. Mit dem Ticket können bisher Menschen, die auf staatliche Hilfe angewiesen sind sowie anerkannte Asylbewerber, vergünstigt Bus und Bahn fahren.

Das Land stellte dazu 40 Millionen Euro im Jahr in den Haushalt ein. Ab dem kommenden Jahr sollte es, dem Willen der Landesregierung nach, diesem Haushaltsansatz schrittweise an den Kragen gehen.

Dabei reichen die Mittel aktuell bereits nicht aus. Gerade die allgemeinen Kostensteigerungen und der sich stetig vergrößernde Kreis teilnehmender Verkehrsunternehmen macht eine Steigerung der Mittel unabdingbar. Nach Auffassung der schwarz-gelben Landesregierung sollte das Geld in den kommenden Jahren stattdessen besser in den Neubau von Straßen investiert werden, und die Verkehrsverbünde hätten die Zeche für eine Weiterführung des Sozialtickets alleine zahlen müssen, im Endeffekt also die Kommunen.

Dass dies angesichts der Haushaltslage vieler Kommunen nicht realisierbar gewesen wäre, hat die Landesregierung nicht interessiert. Deshalb wäre das Ticket bei einer Streichung des Haushaltspostens ersatzlos verschwunden, und viele ohnehin auf staatliche Leistungen angewiesene Nutzer wären von der Teilnahme am öffentlichen Personennahverkehr abgeschnitten worden.

Dieses Vorgehen erinnert an die Zeit unter Ministerpräsident Rütt-

gers, in der die Kommunen systematisch mit Mehrausgaben belastet wurden.

Aus Sicht der Kommunalen in NRW handelt es sich bei dem „Sozialticket“ um ein Erfolgsmodell. Ein wichtiges Instrument der sozialen Teilhabe, welches das Grundrecht der Berechtigten auf Mobilität sichert. Knapp zwei Millionen Menschen profitieren von dem Ticket. Es entstand der Eindruck, dass die schwarz-gelbe Landesregierung genau für diese Menschen kein Angebot mehr vorhalten und die Mobilitätschancen von Langzeitarbeitslosen, armen Rentnern und Sozialhilfeempfängern nahezu vollständig abschaffen möchte.

Dennoch redete sich FDP-Familienminister Joachim Stamp bis zuletzt ein, dass dies eine soziale Politik sei. Dank des ganz erheblichen Drucks von Kommunen, Sozialverbänden und der allgemeinen Öffentlichkeit rückte das FDP-Ministerium und nun auch die Landesregierung plötzlich vom eigenen Vorhaben ab. Ob hier die deutlichen Worte der Caritas aus dem Erzbistum Köln hilfreich waren, die die Streichung des Sozialtickets als unchristlich bezeichnet hatte, werden wir nie erfahren.

Zumindest für das Jahr 2018 sei das Sozialticket nun gesichert, danach solle es dann aber doch zu einer Neuordnung kommen, erklärte der plötzlich einsichtige FDP-Minister. Ein überflüssiger Eiertanz also, der wahrscheinlich seine unruhige Fortsetzung in 2018 erfahren wird. Aber Minister Wüst hat zumindest seinem Namen alle Ehre gemacht: Wüster kann man (Un-)Sozialpolitik nicht betreiben.

„Sag uns Deine Meinung!“

Zur Erneuerung der SPD in NRW gehört sicher auch die inhaltliche Neuaufstellung. Was ist Dein Vorschlag, Dein Musterprojekt, Deine Forderung an die „Mobilität der Zukunft“? Wie sollte sie in den Städten aussehen, wie auf dem Land? Was fällt uns für Berufspendler ein, was für Azubis und Schüler, wie fördern wir die Mobilität im Alter? Also: Macht uns Vorschläge, benennt uns Projekte, liefert uns Material.

E-Mail an info@sgk-nrw.de oder über das **Kontaktformular**



auf der Homepage.



Diesel-Gipfel

Beschlossenes Sofortprogramm greift zu kurz

Eine Milliarde Euro will der Bund den Kommunen für Maßnahmen für sauberere Luft in ihren Städten zur Verfügung stellen. Dieses beschlossene Sofortprogramm geht für die Kommunen in NRW nicht weit genug, denn Fahrverbote sind durch die Ergebnisse des Gipfels noch nicht ausgeschlossen. Auch muss sich das Land die Frage stellen, ob es nicht ebenfalls die Kommunen etwa bei der Umrüstung der kommunalen Busse finanziell unterstützen sollte. Schließlich kostet diese Umrüstung jährlich 200 Millionen Euro über fünf Jahre.

Höhere Kaufprämien für Elektro-Taxen und leichte E-Nutzfahrzeuge sowie ein nachhaltiges Milliardeninvestitionsprogramm zur Elektrifizierung des Öffentlichen Nahverkehrs müssen folgen, um das Ziel, ein Fahrverbot für Dieselfahrzeuge in Städten zu verhindern, zu erreichen. Wichtig dabei ist auch der Ausbau der Ladeinfra-



struktur. Die endlich bereitgestellten Mittel müssen nun auch dauerhaft und unbürokratisch verfügbar gemacht werden, damit es nicht nur ein Tropfen auf dem heißen Stein bleibt.

Nichtsdestotrotz muss nun die Automobilindustrie freiwillig oder durch gesetzgeberische Verpflichtungen mehr als einen Zahn zulegen. Sie muss schnellstens marktreife alternative Antriebsfahrzeuge in die Produktpalette aufnehmen. Eine stabile Nachfrage ist jedenfalls vorhanden.

Eine entsprechende Förderung der Bundesregierung würde Kommunen endlich in die Lage ver-

setzen, ihren Fuhrpark nachhaltig umzubauen und die Stadtgesellschaft nachhaltig zu stärken.

Gefördert werden müssen auch Investitionen in die Verkehrsführung und -leitung, in eine effizientere Logistik, um die wachsenden Lieferverkehre zu optimieren, und in ein wirksames Verkehrsmanagement, um Verkehre flüssiger zu machen. Auch die Attraktivierung anderer Verkehrsmittel sollte im Vordergrund stehen.

Entscheidend kommt es jetzt darauf an, dass die Maßnahmen effektiv die Stickoxidwerte senken. Zu begrüßen ist deshalb, dass der Bund gemeinsam mit der Industrie einen Fond auflegen will, um gezielt in den besonders belasteten Städten und Regionen kurzfristig nachhaltige Mobilität zu unterstützen. Hierfür ist auch ein klarer Zeitplan nötig, der bisher aber noch fehlt.

SGK-Landesvorstand bleibt auf dem Boden

Erfolgreich werden: Kommunalwahl 2020 im Blick



Der Tagungsort „Flughafen Düsseldorf“ wäre eigentlich gut geeignet gewesen, um „abzuheben“. Trotzdem behielt der Vorstand der SGK NRW-Bodenhaftung und hat sich mit den Kernthemen der Kommunalpolitik befasst. Hierzu gehörte auch ein Bericht aus der „Kommunal-Kampa“, die die Herausforderungen der Kommunalwahl 2020 in den Blick nimmt. Dabei konnte

auch Duisburgs Oberbürgermeister Sören Link seine Erfahrungen beisteuern. Immerhin wurde er am Tag der Bundestagswahl mit fast 57 Prozent im ersten Wahlgang im Amt bestätigt, während die SPD bekanntlich in ganz andere Prozentregionen abrutschte.

Im Anschluss an die Frage, wie man erfolgreiche Presse- und Öffentlichkeitsarbeit in Social-Me-

dia-Zeiten macht, positionierte sich der Vorstand auch zum Neuaufstellungsprozess in Land und Bund. Tenor dabei war, dass nur mit einer starken und erfolgreichen kommunalen Basis das Fundament für Erfolge auf den übergeordneten Ebenen gelegt werden kann.

Nach der Sitzung konnten die Vorstandsmitglieder dann trotzdem noch etwas Kerosinluft schnuppern. Der Pressesprecher des Flughafens, Fabian Zachel, konnte die Herausforderungen des drittgrößten deutschen Flughafens und die Folgen der Air Berlin-Pleite für den Standort Düsseldorf bei einer Flughafenführung darlegen.



QUALITÄTSMANAGEMENT IN DER ÖFFENTLICHEN VERWALTUNG

Von Astrid Stein, Kommunal- und Schul-Verlag Wiesbaden, 1. Auflage 2016, 178 Seiten, ISBN 978-3829311809, 29,80 Euro

Anhand zahlreicher Praxis-Beispiele erläutert die vorliegende Publikation den Nutzen eines umfassenden Qualitätsmanagements in der öffentlichen Verwaltung. Dabei behandelt sie nicht nur die Grundsätze und Methoden; sie stellt auch auf anschauliche Art ein Vorgehensmodell als Leitfaden zur Einführung eines umfassenden Qualitätsmanagement in der Verwaltungspraxis dar.

DIE BEZIRKSVERTRETUNG IN NORDRHEIN-WESTFALEN

Von René Schmelting, Kommunal- und Schul-Verlag Wiesbaden, 1. Auflage 2016, 108 Seiten, ISBN 978-3-8293-1270-7, 39,00 Euro

Neueinteilung der Stadtbezirke. Eine Bestandsaufnahme und Analyse im Hinblick auf Möglichkeiten und Grenzen einer Neueinteilung der Stadtbezirke.

Im Zentrum dieser Publikation steht die Diskussion um die Neuordnung der Stadtbezirke in kreisfreien Städten Nordrhein-Westfalens. Dabei geht es um die Frage nach dem Gestaltungsspielraum des Rates bei dieser Neueinteilung. Neben einer Analyse der bezirklichen Entscheidungs- und Beteiligungsrechte gibt die Arbeit letztendlich einen umfassenden Überblick über die Kompetenzen von Bezirksvertretungen.

Da die vorliegende Publikation aktuelle, wesentliche Bestimmungen der Bezirksverfassung in Nordrhein-Westfalen erläutert, ist sie vor allem für Mandatsträgerinnen und -träger wie auch für Verwaltungsbeamte interessant.

KOMMUNALE SELBSTVERWALTUNG IM FÖDERALSTAAT VERFASSUNGSRECHTLICHE UND VERFASSUNGSPROZESSUALE GRUNDFRAGEN DER KOMMUNALEN SELBSTVERWALTUNG IM FÖDERALEN SYSTEM DES GRUNDGESETZES

Von Johannes Dietlein und Sascha D. Peters, Freiherr vom Stein Akademie für europäische Kommunalwissenschaft (Hrsg.), Kommunal- und Schul-Verlag Wiesbaden, Auflage 2017, 120 Seiten, ISBN: 978-3-8293-1308-7, 29,80 Euro

Im Föderalstaat des Grundgesetzes stehen die Verfassungsräume des Bundes und der Länder grundsätzlich selbstständig nebeneinander. Diesem Konzept entsprechend findet auch die kommunale Selbstverwaltung in Deutschland eine regelmäßig doppelte verfassungsrechtliche Absicherung auf bundes- sowie auf landesstaatlicher Ebene. Die von ihrer Grundidee her für die Gemeinden vorteilhafte Doppelung des verfassungsrechtlichen Schutzes wirkt freilich bei näherem Hinsehen komplexe und durchaus praxisrelevante Probleme auf, die bislang nicht abschließend geklärt sind. Hierbei geht es namentlich um die Gestaltungsspielräume der Länder bzw. deren Bindung an die grundgesetzlichen Mindestvorgaben. Diese zunächst rein materiell-rechtliche Fragestellung weist zugleich eine eminent bedeutsame prozessuale Komponente auf. Denn wenn das Grundgesetz die Gemeinden und Gemeindeverbände in Art. 93 Abs. 1 Nr. 4b GG vorrangig auf den landesverfassungsrechtlichen Rechtsschutz verweist, basiert diese Subsidiaritätsklausel erkennbar auf der Prämisse einer adäquaten Absicherung der kommunalen Selbstverwaltung auf landesverfassungsrechtlicher Ebene. Die Verfassungsgarantien in Bund und Länder erweisen sich als in vielfältiger Weise aufeinander bezogen und miteinander verflochten. Die vorliegende Studie zeigt die einzelnen Problemfelder auf und entwickelt differenzierte Lösungsmodelle für einen effektiven materiellen und prozessualen Schutz der kommunalen Selbstverwaltung in Deutschland.

IMPRESSUM Die Kommunale Zeitung

Herausgeber:
Sozialdemokratische
Gemeinschaft für
Kommunalpolitik in NRW e.V.
(SGK NRW)
Elisabethstraße 16,
40217 Düsseldorf

Tel.: 0211-876747-0,
Fax: 0211-876747-27,
Mail:
info@diekommunale.de,
Internet:
www.diekommunale.de

**Verantwortlich
(auch für Anzeigen):**
Bernhard Daldrup, Landesge-
schäftsführer der SGK NRW

Satz und Gestaltung:
SGK NRW,
Postfach 20 07 04,
40104 Düsseldorf

Debattenbeitrag von Peter Ippolito, SPD-Fraktionsvorsitzender in Leverkusen

Das Ende der städtischen Demokratie? – 3 Gründe für die Sperrklausel!

Das Landesverfassungsgericht hat entschieden: Eine vom Landtag beschlossene 2,5-Prozent Sperrklausel bei den Kommunalwahlen ist nicht rechtens. Man könnte meinen, es ist ein Sieg für die Demokratie. Jede Stimme ist so doch gleichwertig, oder nicht? Und was heißt das eigentlich für die politischen Prozesse in einer Stadt? Diese Frage wird kaum gestellt.



Regieren ohne Mehrheiten

Seit 1999 gibt es in NRW keine Sperrklausel in Stadt- und Gemeinderäten mehr. Besonders in großen Städten hat sich die Anzahl der im Rat vertretenen Parteien seitdem verdoppelt. Feste Mehrheiten sind damit in vielen Städten nur noch Teil der Erinnerung. Entscheidungen werden herausgezögert und immer wieder vertagt. Kleinste Parteien gewinnen überproportional an Einfluss und können wichtige Entscheidungen blockieren. Jedenfalls dann, wenn sie mit ihren zwei Stimmen einem Ratsbündnis knapp über die 50 Prozent verhelfen.

Große Koalition als einziger Ausweg?

Ein Schreckensszenario auf Bundesebene. Jahre lang regierte immer eine Große Koalition aus SPD und CDU. Politische Meinungen verwischen und die politischen Ränder erstarken. Genau dies ist seit Jahren Realität in vielen Räten in NRW. Mehrheiten mit 4-5 Parteien zu schmieden, ist mit ehrenamtlichen Kommunalpolitikern kaum möglich. Es fehlt oftmals schier die Zeit dazu. Der Weg in eine Große Koalition erscheint dann viel einfacher.

Ringens um die beste Lösung

Kommunalpolitik lebt von der Debatte, dem Austausch um die bes-

ten Lösungen. Meistens entstehen dabei Kompromisse, die gut für eine Stadt sind. Debatten müssen aber auch führbar sein. Jede Partei bzw. Fraktion in einem Rat muss bereit und fähig sein, zu diskutieren, hart in der Sache für ihre Forderungen einzustehen, aber auch offen sein, um Kompromisse zu schließen. Viele Kleinstparteien, von den rechten bis hin zu lokalpatriotischen, haben jedoch nur ein Thema, eine Leitidee und sind nicht bereit, über ihren Horizont zu schauen, geschweige denn sich arbeitsteilig in die vielschichtigen Probleme der Kommune einzuarbeiten.

Das ist nicht einfach im Kontext der lokalen Politik. Die Politik ist hier nur ein Ehrenamt, quasi ein Hobby. Familie und Beruf stehen an erster Stelle. Die Politik kommt abends und am Wochenende oben drauf. Und auch die Politik selbst ist komplexer geworden. Fragen, finanziell und rechtlich, die heute diskutiert werden, standen 1999 noch gar nicht zur Debatte. Heute jagt eine Ausschusssitzung die nächste, dazu kommen Aufsichts- und Beiratssitzungen und vieles mehr. Auch hat die Komplexität der Themen zugenommen, so dass diese größtenteils nur noch arbeitsteilig ordentlich bewältigt werden können.

Verhandlungen, um nur eine oder zwei Stimmen einer Kleinst-

partei, ziehen sich hin, kosten Kraft und führen oftmals nicht zum Ergebnis. Eine Ernüchterung bleibt.

Im Ergebnis heißt dies: Kommunalpolitik kann zunehmend nur von älteren Menschen gemacht werden. Beruf und Familie lassen es nicht zu, die notwendige Zeit aufzubringen. Aber wollen wir das? Räte nur aus Rentnern? Also Seniorenräte! Wollen wir nicht viel eher einen Rat, der alle Altersgruppen, alle Berufsgruppen widerspiegelt?

Führt die Zersplitterung der Räte zum Ende der städtischen Demokratie?

Das ist schwer zu sagen, aber festzustellen ist, dass die Kleinteiligkeit der Räte die Politik in den Städten verändert hat. Das berichten jedenfalls viele Lokalpolitiker, und auch Studien zeigen dies. Im Zwiespalt zwischen Familie, Beruf und ehrenamtlicher Politik bleibt immer weniger Zeit. Immer weniger Menschen sind bereit, diese Zeit aufzubringen, oder sie können es schlichtweg nicht.

Es stellt sich daher schon die Frage, wie sich Politik in den Städten und Gemeinden verändern muss. Wie muss sie sein, damit sie funktioniert? Funktioniert für den einzelnen ehrenamtlichen Politiker, aber auch für die De-

mokratie an sich. Ja, jede Stimme sollte gleich wert sein, aber es gibt gute Gründe, hier Einschränkungen zu machen und eine Sperrklausel einzuführen.

Klare Mehrheiten, um wirklich regieren zu können. Politischer Diskurs und keine dauerhafte Große Koalition. Und schlichtweg Funktionsweisen, die dem Alltag eines ehrenamtlichen Politikers entsprechen.

Diese Gründe hat der Landtag 2016, mit den Stimmen von SPD, CDU und Grünen, mit seinem Gesetz nicht ausreichend dargelegt. So sehen es jedenfalls die Richter des Landesverfassungsgerichtes.

Wie geht es nun weiter?

Die Parteien im Landtag NRW müssen sich nun hinsetzen und Lösungen erarbeiten. Das Wohl der städtischen Demokratie da-

bei immer im Blick. Doch wie kann das aussehen?

Das Land setzt die Rahmenbedingungen der Kommunalpolitik. Es sollte daher festgestellt werden, welche Aufgaben real zu einem Ratsmandat zählen. Hierzu lassen sich Studien erarbeiten, die nachher in das Kommunalrecht einfließen. Das kommunalpolitische Ehrenamt muss attraktiver werden. Die Nachteile im Beruf und der Familie müssen gedämpft werden. So lässt sich mehr Zeit für das Engagement finden. Am Ende lässt sich so die Begründung einer Sperrklausel unterfüttern, und ein neuer Anlauf kann möglich werden.

Am Ende entlastet dies aber natürlich nicht die großen Parteien, gute Politik für die Menschen zu machen, sie von ihren Lösungen zu überzeugen und um ihre Stimmen zu werben.

Erste Fristen zur Kommunalwahl 2020

Die Wahlausschüsse in den Gemeinden müssen das Wahlgebiet in Wahlbezirke einteilen. Durch das Gesetz zur Änderung des Kommunalwahlgesetzes vom 01.10.2013 muss

dies in Gemeinden bis zum 29. Februar 2020 und in Kreisen spätestens bis zum 31. März 2020 geschehen. Die Fristen zur freiwilligen Reduzierung des Rates und des Kreistages sowie der Stichtag zur Feststellung der Bevölkerungszahl sind jedoch mit diesem Gesetz nicht geändert worden.

Eine freiwillige Reduzierung der Größe des Rates oder des Kreistages ist somit nach derzeitiger Rechtslage nur noch bis zum 28.02.2018 (!) möglich.

Der maßgebliche Stichtag für die Ermittlung der Bevölkerungszahl war der 30.06.2017.



Zur Harmonisierung dieser Fristen plant das Ministerium des Innern NRW eine KWahlG-Novelle 2018/2019, mit der eine (weitere) Übergangsregelung geschaffen werden soll, die die zuletzt genannten Fristen um 17 Monate verlängert. Ein Entwurf dieser Novelle liegt jedoch noch nicht vor, sodass derzeit von den o.g. Fristen ausgegangen werden muss.



Die junge Kommunale

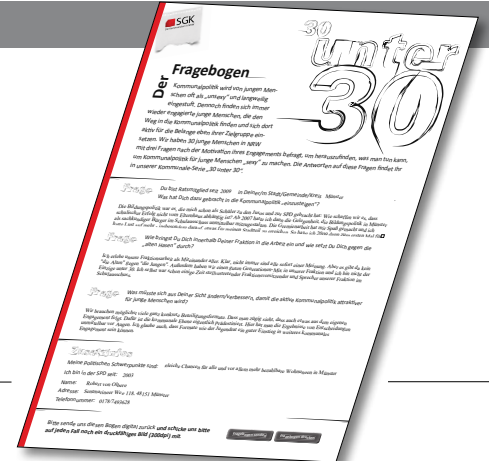
Junge Kommunalpolitik



Kommunalpolitik ist jung!

Bildungsangebote, Vernetzung und der Erfahrungsaustausch zwischen Haupt- und Ehrenamtlern stehen im Mittelpunkt der regelmäßigen Veranstaltungen. Das Forum Junge Kommunalpolitik bereitet unter dem Titel Fit, Jung, Kreativ, die Qualifizierungsphase für ehrenamtliche Kommunalpolitikerinnen und

Kommunalpolitiker sowie Interessierte zur Kommunalwahl 2020 vor. Hier stellen wir Euch aktive junge Kommunalpolitikerinnen und Kommunalpolitiker unter 30 vor. Ihr kennt jemanden der hier auch erscheinen sollte? Dann meldet Euch bei uns unter info@sgk-nrw.de.



Berat Arici

Ratsmitglied in Gladbeck

Was hat Dich dazu gebracht, in die Kommunalpolitik „einzusteigen“?

Auf kommunaler Ebene werden viele Entscheidungen getroffen, die junge Leute bewegen und betreffen, aber auch Beschlüsse gefasst, mit deren Konsequenzen erst nachfolgende Generationen leben müssen.

Diese Menschen brauchen ein junges Sprachrohr, denn sie sind in den kommunalen Entscheidungsgremien stark unterrepräsentiert. Um dem etwas entgegenzusetzen, beschloss ich, für den Gladbecker Stadtrat zu kandidieren.

Wie bringst Du Dich innerhalb Deiner Fraktion in die Arbeit ein, und wie setzt Du Dich gegen die „alten Hasen“ durch?

Als Sozialdemokratinnen und Sozialdemokraten folgen wir den gleichen Grundsätzen. Diskussionen lassen sich aber nicht gänzlich vermeiden. Mit frischen Ideen und Vorschlägen, die "out of the box" sind, bringe ich mich ein und werbe dafür, Probleme auch aus einem anderen Blickwinkel zu betrachten. Als Planungspolitischer Sprecher habe ich früh Verantwortung übertragen bekommen, alte Häsinnen und Hasen werfen dann gerne mal ein kritisches Auge auf einen. Dem entgegenzuwirken funktioniert nur durch Fachexpertise, Überzeugungs- und Durchsetzungskraft.

Was müsste sich aus Deiner Sicht ändern/verbessern, damit die aktive Kommunalpolitik attraktiver für junge Menschen wird?

Der Satz "Die Partei muss jünger und weiblicher werden!" darf keine hohle Phrase bleiben, sondern muss auch gelebt werden. Wir haben in der Partei viele kompetente Jungsozialistinnen und Jungsozialisten, die sich auf Basis-Ebene engagieren, die dann aber, wenn es um Mandate geht, oft übergangen werden. Dieses Potential müssen wir jedoch nutzen, und es muss das Ziel sein in 2020 viele junge Menschen aussichtsreich aufzustellen. Dazu müssten aber auch ältere Genossinnen und Genossen bereit sein zu verzichten.

Berats politische Schwerpunkte sind Stadtplanung und Verkehr sowie Kultur. Er ist seit 2014 Ratsmitglied im Rat der Stadt Gladbeck und seit 2009 in der SPD.



Robert von Olberg

Ratsmitglied in Münster

Was hat Dich dazu gebracht, in die Kommunalpolitik „einzusteigen“?

Die Bildungspolitik war es, die mich schon als Schüler zu den Jusos und zur SPD gebracht hat: Wie schaffen wir es, dass schulischer Erfolg nicht vom Elternhaus abhängig ist? Ab 2007 hatte ich dann die Gelegenheit, die Bildungspolitik in Münster als sachkundiger Bürger im Schulausschuss unmittelbar mitzugestalten. Die Gremienarbeit hat mir Spaß gemacht, und ich hatte Lust auf mehr – insbesondere darauf, etwas für meinen Stadtteil zu erreichen. So habe ich 2009 dann zum ersten Mal für den Rat kandidiert.

Wie bringst Du Dich innerhalb Deiner Fraktion in die Arbeit ein, und wie setzt Du Dich gegen die „alten Hasen“ durch?

Ich erlebe unsere Fraktionsarbeit als ein Miteinander aller. Klar, nicht immer sind alle sofort einer Meinung. Aber es gibt da kein "die Alten" gegen "die Jungen". Außerdem haben wir einen guten Generationen-Mix in unserer Fraktion und ich bin nicht der Einzige unter 30. Ich selbst war schon einige Zeit stellvertretender Fraktionsvorsitzender und Sprecher unserer Fraktion im Schulausschuss.

Was müsste sich aus Deiner Sicht ändern/verbessern, damit die aktive Kommunalpolitik attraktiver für junge Menschen wird?

Wir brauchen möglichst viele ganz konkrete Teilnehmungsformate. Dass man zügig sieht, dass auch etwas aus dem eigenen Engagement folgt. Dafür ist die kommunale Ebene eigentlich prädestiniert. Hier hat man die Ergebnisse von Entscheidungen unmittelbar vor Augen. Ich glaube auch, dass Formate wie der Jugendrat ein guter Einstieg in weiteres kommunales Engagement sein können.

Roberts politische Schwerpunkte sind gleiche Chancen für alle und vor allem mehr bezahlbare Wohnungen in Münster.

Er ist seit 2009 im Rat der Stadt Münster und seit 2003 Mitglied der SPD.

DEMO-Kommunalkongress 2017

Erneuerung beginnt vor Ort

Die rund 350 Teilnehmenden und Gäste diskutierten beim diesjährigen Demo-Kommunalkongress nicht nur über die Zukunft der Kommunen, sondern auch intensiv über die Zukunft der Sozialdemokratie. In mehreren Workshops sprachen die Teilnehmenden über wichtige Zukunftsbereiche der Kommunalpolitik.

Frank Baranowski, Vorsitzender der SGK NRW und Bundes-SGK, betonte in seiner Rede, dass die SPD die richtigen Werte vertritt und eine Erneuerungsdebatte von der kommunalen Ebene ausgehen müsse. Freiheit, Gerechtigkeit und Solidarität verbunden mit starken Kommunen, Mut, Begeisterung und Durchhaltevermögen, seien ein Erfolgsre-

zept für die Arbeit vor Ort. Niemand solle Angst vor der Zukunft haben, denn mit dem richtigen Miteinander gelinge auch eine erfolgreiche sozialdemokratische Kommunalpolitik betonte Frank Baranowski abschließend.

Der „Kommunale Abend“ im Wasserwerk gab am ersten Tag des Kongresses Raum für weite-



re Gespräche und Diskussionen zwischen den Teilnehmern, Gästen und Ausstellern. Ein ausführlichen Bericht zum Kommunalkongress ist in der innenliegenden DEMO auf den Seiten 19-22 zu finden.

