



BESCHLUSSBUCH

*Unterbezirksparteitag
SPD Essen*

07. Mai 2016

Inhalt

B1 Mobilität sichern, ÖPNV stärken - Zur Zukunft des ÖPNV in Essen	3
B2 Ausschluss von Straßenbahnstillegungen	6
B3 Überarbeitung Schulentwicklungsplan	6
B4 Gemeinschaftsgrundschulen	6
B5 Bildung von Schulbereichen.....	6
B6 Rederecht Bezirksbürgermeister	6
B7 Machbarkeitsstudie A 40 im Westen	7
B8 Berufskollegs in Schulentwicklungsplanung berücksichtigen	8
B9 Sozialindex für Schulen in Essen	8
B10 720 Euro steuerfrei für Ehrenamtliche	9
B11 Aufhebung des Ratsbeschlusses zur „Schließung aller öffentlichen Toiletten“	9
B12 Rettet die kommunale Selbstverwaltung.....	9
B13 Flüchtlinge willkommen heißen – Verständlich kommunizieren	12
B14 Antrag zur europäischen Migrations- und Flüchtlingspolitik.....	12
B15 Abgabenordnung der SPD Essen	13
B16 Mehr kommunale Eigenverantwortung bei Personalkosten und finanzielle Unterstützung der Kommunen durch Land und Bund.....	14

B1 Mobilität sichern, ÖPNV stärken - Zur Zukunft des ÖPNV in Essen

Ein leistungsstarkes und sozialgerechtes Mobilitätskonzept ist von zentraler Bedeutung für die Lebensqualität in unserer Stadt und für die soziale und kulturelle Teilhabe der hier lebenden Menschen. Es orientiert sich an den Bedürfnissen der Menschen und gibt ihnen die Möglichkeit, ihren Alltag mobil zu gestalten. Die SPD Essen setzt sich daher für ein tragfähiges Zukunftskonzept von Mobilität ein.

1. Der ÖPNV in Essen

Die Stadt Essen ist ohne einen attraktiven öffentlichen Personennahverkehr unvorstellbar. Dieser war und ist ein wichtiger wirtschaftlicher Standortvorteil und hat großen Einfluss auf die Lebensqualität der Bevölkerung. Die EVAG ist somit Mobilitätsgarant, bedeutsam für Umwelt- und Klimaschutz, Standortfaktor und Wirtschaftsmotor. Jeder fünfte Weg in Essen wird mit dem ÖPNV – also mit der EVAG – zurückgelegt. Ohne die EVAG käme ein Großteil der Menschen in der Region nicht zur Arbeit, zum Einkaufen, in das Kino/Theater und unsere Kinder nicht zur Schule. Von den Bussen und Bahnen der EVAG wurden im letzten Jahr 600 Mio. Personen-Kilometer erbracht. Ohne die EVAG wäre das Gesamtsystem „Stadtverkehr“, insbesondere in den Hauptverkehrszeiten oder bei Veranstaltungen, nicht mehr voll funktionsfähig.

Im eng vernetzten Ballungsraum Ruhrgebiet muss ein gemeinsames Interesse an der Beibehaltung und Verbesserung des ÖPNV namentlich in den Via-Städten und der Vernetzung mit Oberhausen bestehen, wobei das zusammenhängende kommunale Schienennetz dieser Städte das Rückgrat des ÖPNV darstellt („Hauptfunktion“ nach § 2 Abs. 4 ÖPNVG NRW), und der Bus die Zubringerfunktionen zu erfüllen hat.

2. ÖPNV und Stadtentwicklung

Bei Stadtentwicklungsprojekten in Essen spielt der ÖPNV eine untergeordnete Rolle. Positive Beispiele sind eher „Zufälle“, da der ÖPNV dort schon vorhanden ist. Die politische Forderung für zukünftige Stadtentwicklung muss daher lauten, dass ganz gezielt entlang bestehender ÖPNV-Achsen Stadtverdichtung betrieben wird.

3. Die Finanzierung des ÖPNV

Der Zugang zu Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr für alle Bevölkerungsgruppen ist Bestandteil der grundgesetzlich verankerten Daseinsvorsorge. Damit ist u.a. die Subventionierung der Fahrpreise verbunden. Auf Grund dieser Struktur der ÖPNV-Finanzierung werden die Aufwendungen zur Bewirtschaftung der Infrastruktur sowie die Durchführung der Fahrleistung lediglich etwa zur Hälfte durch die direkten ÖPNV-Erlöse gedeckt. Für den nicht kostendeckenden Anteil der Fahrgeldeinnahmen ist somit eine Co-Finanzierung der beauftragenden Kommunen erforderlich.

Die Höhe der Co-Finanzierung wird dabei maßgeblich bestimmt vom Verkehrsangebot, das von der Stadt Essen als Aufgabenträger initiiert und über den Rat bestellt wird. Die Finanzierungsquellen der EVAG sind: Regionalisierungsmittel, Finanzierung nach VRR-Vertrag, Erstattung der Fahrgeldausfälle für die Beförderung von Schwerbehinderten (§148 SGB IX), Ausbildungsverkehr-Pauschale (§11a ÖPNVG NRW) und Kassentechnische Einnahmen.

4. Infrastrukturkosten

Für den Erhalt und die Modernisierung der Infrastruktur investiert die EVAG jährlich zwischen 20 und 25 Mio. Euro. Im Bereich der Zugsicherung, Kommunikation und Information wird zudem durch den Modernisierungsbedarf u.a. aufgrund der notwendigen Umstellung der Relais- auf Digitaltechnik sowie des Wechsels vom veralteten Analog- auf den neuen Digitalfunk im Zeitraum bis 2025 ein Investitionsbedarf von rund 40 Mio. Euro erkennbar. Bereits bei den kontinuierlich umgesetzten Investitionsmaßnahmen in der Infrastruktur ist die EVAG zunehmend auf eine Darlehnsfinanzierung angewiesen, da sie die Liquiditätsbedarfe nicht zur Gänze aus der Innenfinanzierungskraft decken kann. Größere Projekte wie die

Erweiterung des schienengebundenen Streckennetzes sind ohne Fördermittel nicht realisierbar.

Ab 2017 wird die EVAG neue Busse erwerben müssen, da die Flotte bis dahin ein Durchschnittsalter von über zwölf Jahren erreicht hat. Die Modernisierung wird ein Volumen von rund 60 Mio. Euro in Anspruch nehmen und über eine Darlehnsfinanzierung erfolgen. Weitaus umfangreicher fällt der Finanzierungsbedarf bei den Schienenfahrzeugen aus. Es ist mit einem Volumen von rund 200 Mio. Euro in den nächsten zehn Jahren zu rechnen.

5. Betriebsaufwand (ohne Infrastruktur)

In den letzten Jahren hat die EVAG durch erfolgreiche Restrukturierung den Schereneffekt deutlich überkompensiert und es ist auch in Zukunft Zielsetzung, die dargestellten Auswirkungen durch bereits umgesetzte bzw. eingeleitete Maßnahmen zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit zu kompensieren. Vor dem Hintergrund von Prozessoptimierungen baut die EVAG ihre Orientierung am Marktniveau kontinuierlich aus. Im Ergebnis konnte der kommunale Deckungsbeitrag, trotz Übernahme der ÖPNV-Infrastruktur im Jahr 1997, im Zeitraum 1994 bis 2014 um rund 9,4 Mio. Euro gesenkt werden. Gleichzeitig blieb die Verkehrsleistung annähernd konstant. Unter Berücksichtigung der systembedingten Effekte führt dieses zu einer nachhaltigen Entlastung des städtischen Haushalts von rund 20 Mio. Euro pro Jahr.

Um den eingeschlagenen Weg konsequent weiterzuerfolgen und den Nachweis der Wirtschaftlichkeit im Rahmen der Direktvergabe zu erbringen, wurde der Strategieansatz zur Prozessoptimierung mit Hilfe von Benchmarks stringent weiterverfolgt.

Für einen leistungsstarken und zukunftssicheren ÖPNV in Essen

Täglich nutzen rund 340.000 Fahrgäste in Essen den öffentlichen Personen-Nahverkehr und entscheiden sich damit für die umweltfreundliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr.

Die SPD sieht im ÖPNV einen wichtigen und unverzichtbaren Bestandteil der kommunalen Daseinsvorsorge. Mobilität ist im Hinblick auf Schule und Bildung, Arbeitsleben und Teilhabe am gesellschaftlichen Leben vital für unsere Stadt. Die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Essen haben einen berechtigten Anspruch auf einen gut funktionierenden und zukunftsfähigen ÖPNV.

Daher fordert die SPD Essen,

- dass das bestehende ÖPNV Leistungsangebot in Essen erhalten bleibt und geeignete Maßnahmen umgesetzt werden, um die Attraktivität weiter zu steigern.
- dass die Verkehrsdienstleistung in Essen auch über 2019 hinaus direkt an die EVAG, als verlässlichen Mobilitätsdienstleister der Stadt Essen, vergeben wird.
- dass ausreichend Mittel für die Instandsetzung und Erneuerung der Infrastruktur außerhalb des GVFG bereitgestellt werden.
- dass die Stadtverdichtung i.d.R. entlang bestehender ÖPNV Achsen erfolgen soll; ggf. sind neue Verbindungen zu schaffen.
- die Erweiterung des Straßenbahnnetzes um folgende Streckenabschnitte:
 - Die Straßenbahnlinie 105 soll von der Haltestelle "Unterstraße" in Essen-Frintrop bis nach Oberhausen (über das Centro und den Hauptbahnhof) zur Stadtgrenze nach Mülheim an der Ruhr verlängert werden. Die Federführung liegt bei der STOAG. Ratsbürgerentscheid in Oberhausen vom 08.03.2015 ist zu berücksichtigen. Auf der Bestandsstrecke sollen von der Haltestelle "Unterstraße bis zur Straße" Frintroper Höhe" auf der Frintroper Straße neu verlegt werden. Der Straßenraum soll dabei neu geordnet werden.

- Zur Schaffung der „Bahnhofstangente – Linie 109/119“ sollen die Straßenbahngleise von der Neubaustrecke der Linie 109 auf dem Berthold-Beitz-Boulevard im Rahmen des 3. Bauabschnittes des Boulevards nach Süden verlängert werden, indem die Frohnhauser Straße gekreuzt wird. Im weiteren Verlauf soll die Trasse über die Hachestraße (mit Station vor dem Hauptbahnhof) und Hollestraße bis zur Steeler Straße führen, wo die Neubaustrecke mit der Bestandsstrecke nach Steele verknüpft wird.
 - Ab dem Verkehrsknoten mit der Altendorfer Straße sollen die Straßenbahngleise auf dem Berthold-Beitz-Boulevard in nördlicher Richtung verlängert werden und nördlich der Pferdebahnstraße über die Zollstraße zur Haus-Berge-Straße geführt werden, wo sie mit der Bestandsstrecke der Linien 101 und 106 verknüpft werden sollen.
 - Bau einer Straßenbahn von Essen Kronprinzenstraße (H) über Kurfürstenstraße – Wasserturm und weiter als Ersatz des Spurbusses auf dessen Trasse auf der A40 bis nach Essen-Kray.¹
- dass Verwaltung und EVAG die Zukunft des regelspurigen Schienenverkehrs in Essen (U11, U17 und U18) nach 2025 unter den folgenden Fragestellungen untersuchen.

Dabei sind bei jeder Variante die kommunalen Schienenverbindungen zwischen den Städten sicherzustellen.

1. Soll das Essener Regelspurnetz weiterhin als Inselbetrieb im überwiegend meterspurigen EVAG-Netz selbst sowie dessen meterspurigen Anschlussbahnen in OB, MH, GE, BO, HER, HAT und WIT betrieben werden?
2. Soll das Regelspurnetz auf den Meterspurstandard des v.g. Verkehrsraums umgestellt werden mit der Folge größtmöglicher Flexibilität im Netz?
3. Soll das Regelspurnetz unter Beibehaltung der Spur, aber Aufgabe seines Inselcharakters in Mülheim an der Ruhr unter Anpassung an Düsseldorf-Duisburger Standards mit dem dortigen Netz verbunden werden?
4. Westlich des A 40 Tunnels ist die Machbarkeit zur Trennung von Individualverkehr und ÖPNV im Mittelabschnitt der A 40, wie im Koalitionsvertrag von SPD und CDU vereinbart, unter Beibehaltung der kommunalen Schienenverbindung (U18) zu untersuchen.

¹ Nach dem in den achtziger Jahren dokumentierten Willen der Bundes- und Landesministerien sollte die seinerzeit unter Aufgabe der dortigen Straßenbahn entstandene Spurbusstrecke immer nur eine Versuchsstrecke sein und bleiben und – ungefähr in der Dekade von ca. 2010 – 2020 (sic!) wieder durch eine Bahn ersetzt werden. Die Vorarbeiten zu diesem Ersatz sollten nunmehr zügig begonnen werden, da der Verlust der Trasse an die Autobahn im Interesse einer guten Anbindung von Frillendorf und Kray verhindert werden muss. Der Spurbus hat sich nach über 30 Jahren Erprobung nirgendwo richtig durchgesetzt (Es gibt rund 600 kommunale Schienenverkehrsbetriebe weltweit, nennenswerte Spurbusstrecken aber außer in Essen nur noch in Cambridgeshire und Adelaide). In Essen ist nur eine Bahn sinnvoll in das innerstädtische Verkehrsnetz zu integrieren, und nur eine Bahn eröffnet die technische Chance, einen barrierefreien Zugang zu den Haltestellen in dem begrenzt verfügbaren Raum des Mittelstreifens der A40 herzustellen.

B2 Ausschluss von Straßenbahnstilllegungen

Bei der Erstellung des Nahverkehrsplanes der Stadt Essen sind Stilllegungen von Gleisabschnitten des Straßenbahnverkehrs grundsätzlich auszuschließen

B3 Überarbeitung Schulentwicklungsplan

Die Ratsfraktion wird aufgefordert die Überarbeitung des vorliegenden Schulentwicklungsplans zu vertreten und durchzusetzen. Hierbei sind insbesondere die demographischen Daten, die in Stadt und Land zur Verfügung stehen und die Planungen zur Stadtentwicklung hinzuziehen.

Dort, wo es sinnvoll ist, sollen stadtteilscharfe Daten und Prognosen erhoben werden.

B4 Gemeinschaftsgrundschulen

Die Ratsfraktion wird aufgefordert bei der Wiedereinrichtung und Neuerrichtung von Grundschulen folgenden Grundsatz zu vertreten und durchzusetzen:

Werden Grundschulen wieder eingerichtet oder neu errichtet, werden diese ausschließlich als Gemeinschaftsgrundschulen errichtet

B5 Bildung von Schulbereichen

Die Ratsfraktion wird aufgefordert die Bildung von Schulbereichen und die Steuerung der Schülerzahlen zu vertreten und durchzusetzen.

B6 Rederecht Bezirksbürgermeister

Zur Stärkung der Arbeit der Bezirksvertretungen wird die SPD-Fraktion im Rat der Stadt Essen aufgefordert, sich dafür einzusetzen, dass

1. es zur Regel wird, dass keine Entscheidungen im Rat der Stadt Essen oder in seinen Ausschüssen gefällt werden, wenn die betroffenen Bezirksvertretungen nicht im Vorfeld über diesen Punkt beraten haben. Damit der Rat und seine Ausschüsse das Votum der Bezirksvertretungen noch in ausreichendem Maße berücksichtigen können, sollte der Vorlauf mindestens eine Woche betragen. Ausnahmen sind nur in absoluten Dringlichkeitsfällen zu machen, die zu begründen sind.
2. es absolut transparent gemacht wird, zu welchen Themen die Bezirksvertretungen angehört werden. Insbesondere soll die Verwaltung der Politik regelmäßig darlegen, welche Vorgänge sie dem laufenden Geschäft der Verwaltung neu zugeordnet hat und dieses im Einzelfall begründen.

3. geeignete Regelungen gefunden werden, um den Bezirksbürgermeistern ein Rederecht im Rat der Stadt Essen einzuräumen, wenn das Votum der Bezirksvertretung erheblich von dem Beschlussvorschlag der Verwaltung abweicht.
-

B7 Machbarkeitsstudie A 40 im Westen

1. Um die städtebaulichen Missstände in den Stadtteilen entlang des Mittelabschnitts der A 40 zu beseitigen, sind bis Mitte der 90er Jahre mehr als zehn Millionen DM an Städtebauförderungsmitteln des Bundes in den Essener Westen geflossen. Der Rat der Stadt hat mit Mehrheit von CDU, Grüne, FDP und EBB in den Jahren 1999/2000 ein Moratorium von "5 Jahren" beschlossen und die Beantragung und Finanzierung von Anschlussprojekten aus Städtebauförderungsmitteln ausgesetzt. Dadurch hat sich die Situation in den Stadtteilen nördlich und südlich der A 40 deutlich verschlechtert.
2. Die Stadtteile Holsterhausen und Frohnhausen mit Auswirkungen nach Haarzopf, Borbeck und Stadtmitte leiden zunehmend unter den Auswirkungen der Ost-West-Verkehre. Die Verkehrssituation hat sich hier durch den östlichen, 6-streifigen Ausbau der A 40 weiter verschlechtert.
3. Der Landesbetrieb Straßenbau plant den westlichen 6-streifigen Ausbau der A40 von Duisburg-Kaiserberg bis zur Stadtgrenze Mülheim-Essen in 3 Abschnitten. Die Planung soll am RRZ enden und den Mittelabschnitt der A 40 in Essen völlig aussparen. Die Begründung der Abschnittsbildung zur 6-Streifigkeit der westlichen A 40 von DU-Kaiserberg bis Mülheim ist nicht nachvollziehbar und vom Baulastträger kaum sachlich darzustellen. Hinzu kommt, dass das Planvorhaben Essener Teilstücke der A 40 weiter belastet und die städtebaulichen Missstände potenziert.
4. SPD und CDU haben 2014 in der Vereinbarung zur Ratskoalition zum Mittelanschnitt der festgelegt A 40 und vereinbart:

„Trotz des erheblichen finanziellen und baulichen Aufwandes favorisieren wir bei einem 6-spurigen Ausbau der A40 weiterhin einen sogenannten Deckel westlich des A40-Tunnels. Betroffene Immobilieneigentümer müssen frühzeitig in mögliche Planungen eingebunden werden.“

„Die A40-Trasse der U18 (Verlegung aus der Tieflage) ist nur bei 100% Finanzierung durch den Bund als Straßenbaulastträger zu finanzieren.“

Die Grundlage zur Aufhebung des Ratsbeschlusses zum Planungsstopp an der A 40 im Mittelabschnitt war damit seit 2014 gegeben.

5. Die SPD Ratsfraktion wird aufgefordert, die Umsetzung auf der Grundlage der Koalitionsvereinbarung zu konkretisieren, wobei die Vorschläge der Projektgruppe A 40, die 2014 zu dieser Vereinbarung geführt haben, als Arbeits- und Handlungsaufträge an die Verwaltung zu richten sind:
 - a) Für den Mittelabschnitt der A 40 eine Analyse und Darstellung der Auswirkungen der Ost-West Verkehre für die Essener Stadtteile im Mittelabschnitt der A 40 mit der Inbetriebnahme der verschiedenen Stufen des westlichen 6-streifigen Ausbaus und von BAB Abschnitten in Essen. Die Darstellung der Entwicklung der Verkehrsströme für den Bereich Essen Mitte ist auch für die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes notwendig. (Ratsdrucksache 1631)

b) In einer Stellungnahme zu der Abschnittsbildung, der in Vorbereitung befindlichen Planfeststellung an den Landesverkehrsminister aufzeigen, dass Essen durch die kaum begründbare Abschnittsbildung grob benachteiligt wird. Die Umweltverträglichkeit und städtebaulichen Benachteiligungen sind für Essen zu untersuchen und darzustellen. Dazu gehört ein städtebaulicher Bericht zu den Auswirkungen zum Planungsstopp des Rates im Mittelabschnitt der A 40.

(Rats-Drucksache 2126/2000/6)

c) Westlich des A 40 Tunnels ist die Machbarkeit zur Trennung von Individualverkehr und ÖPNV im Mittelabschnitt der A 40, wie im Koalitionsvertrag von SPD und CDU vereinbart, unter Beibehaltung der kommunalen Schienenverbindung (U18), zu untersuchen!

Die Untersuchung soll Machbarkeit der Verlegung der U 18 Trasse aus der Tieflage der A 40 technisch prüfen, Kostenrahmen und auch Kostenträger bei ähnlichen Projekten, auch in NRW/Bund vorlegen und dem Baulastträger den Mehrwert so einer Lösung darstellen und aufzeigen.

Die Machbarkeitsstudie soll die städtebaulichen Feststellungen und Lösungen des Entwurfs zur Planfeststellung des Büros Schlegel und Spiekermann für den Deckel A40 einbeziehen.

d) Der Bericht soll auch weitere Maßnahmen der begonnenen nachmaligen Erneuerung der Verkehrsinfrastruktur und Verkehrstechnik von Straße und Schiene an der A 40, besonders für den Mittelabschnitt, darlegen und Lösungsansätze aufzeigen.

B8 Berufskollegs in Schulentwicklungsplanung berücksichtigen

Bei der Schulentwicklungsplanung in Essen sollen die Berufskollegs stärker fokussiert werden, dies auch unter Berücksichtigung der derzeitigen Entwicklung der steigenden Anforderung, „Flüchtlinge und Migranten“ im entsprechenden Alter angemessen zu beschulen.

Hierfür sollen:

- Daten für die mittelfristige Entwicklung des Schüleraufkommens an Berufskollegs sowie Daten für mittelfristige Entwicklung des Schulraumbestandes erhoben werden
- Durch Befragung der Schulleitungen soll erhoben werden, welche technischen Ausstattungen für ein berufsbefähigendes Unterrichtsangebot gebraucht werden (und welche finanziellen Ausgaben nötig werden, um den Stand der Technik der Lehrmittel und der Sachausstattung zu gewährleisten)
- Erhebungen feststellen, welche Bildungsgänge durch die Schülerschaft präferiert werden und wo sich Kooperationen verschiedener Schulen anbieten.
- In Bezug auf die Gebäudeplanung festgestellt werden, in welchem Umfang Renovierungs- bzw. Sanierungsbedarf besteht

Hieraus ist eine tragfähige Schulentwicklungsplanung für die zunehmend an Bedeutung gewinnende Schulform zu erstellen

B9 Sozialindex für Schulen in Essen

Bei der Schulentwicklungsplanung in Essen soll die Verteilung der Ressourcen nach einem festzulegenden Sozialindex vorgenommen und somit einen Ausgleich von

Bildungsbenachteiligung hin zu mehr Bildungsgerechtigkeit geschaffen werden, d.h. zielgenauere Ressourcenausstattung statt „Gießkannenprinzip“.

In einem ersten Schritt werden zunächst die Schulen erfasst, die zum s.g. „Sozialindex 1 und 2“ gehören, das bedeutet Schulen, die:

- In einem benachteiligten Sozialraum liegen,
- Familien und Kinder mit geringen ökonomischen (vorrangig SGB II beziehende Kinder und Jugendliche) Ressourcen integrieren,
- In Stadtteilen mit einer hohen Arbeitslosen- und Sozialhilfequote liegen,
- einen hohen Anteil von Eltern mit Migrationshintergrund aufweisen,
- eine große Anzahl zu inkludierender Kinder- und Jugendliche versorgen.

Die Verteilung folgender Ressourcen in Essen wird dann nach den Sozialindexkriterien vorgenommen:

- ⇒ Absenkung der Klassenfrequenzen- zunächst für Grundschulen mit „Sozialindex 1 und 2“
- ⇒ Allgemeine Sprachförderung
- ⇒ Ganztagsberechnung
- ⇒ Sekretariats- und Hausmeisterkapazitäten

B10 720 Euro steuerfrei für Ehrenamtliche

Der Unterbezirksvorstand wird gebeten, sich über die Hintergründe der 720 Euro Ehrenamtspauschale zu informieren und die Mitglieder der Partei darüber zu informieren, wie eine Geltendmachung für die Parteiarbeit möglich ist.

B11 Aufhebung des Ratsbeschlusses zur „Schließung aller öffentlichen Toiletten“

Der bestehende Ratsbeschluss, der gemäß der Vorlage zum Verwaltungshaushalt, Stand 29.09.1993, Seite 29, Haushaltsstelle 701 – Bedürfnisanstalten – wonach die Zielvorgabe „Schließung aller öffentlichen Toilettenanlagen zum 31.12.1994, auf Wochenmärkten werden an Markttagen transportable Toiletten aufgestellt. Verzicht auf neue Toilettenanlagen.“ beschlossen wurde, ist aufzuheben.

B12 Rettet die kommunale Selbstverwaltung

Selbstverwaltung ist das Wesen der Kommune. Grundgesetz und Gemeindeordnung NRW gewährleisten der Kommune die Selbstverwaltung, die auch die finanzielle Eigenverantwortung umfasst.

Seit den 1990er-Jahren ist in Deutschland und Europa ein durch die finanzielle Notlage der Gemeinden ein Voranschreiten des kommunalen Privatisierungsprozesses zu beobachten.

Ökonomisierung der Verwaltung, Privatisierung öffentlicher Aufgaben und die Fragmentierung politischer Verantwortlichkeiten zerlegen mehr und mehr Selbstverwaltung der Kommunen und drängen die eigenständige Aufgabenerfüllung der Kommunen in den Hintergrund.

Doch was ist die Alternative? Bereits im Haushaltsrecht vor Zeiten des Neuen Kommunalen Finanzmanagements (NKF) war das letzte Mittel der Kommunalaufsicht gegenüber defizitären Kommunen der sogenannte Sparkommissar, ein vom Land gestellter Mitarbeiter, der die Verantwortungsmacht des Rates ausübt. Dieser Sparkommissar ist auch im NKF als „Bestellung eines Beauftragten“ nach § 124 GO NRW vorgesehen.

Der Einsatz dieses Beauftragten stellt die Entmachtung der durch die Einwohner*innen gewählten Vertretung dar. Daher ist es damals wie heute oberstes Ziel der Gemeinden, die Selbstverwaltung zu bewahren und dieses Szenario zu vermeiden.

Der Versuch, genügend Mittel für eine eigenständige Aufgabenerfüllung zur Verfügung zu haben, führte zum massiven Vorantreiben der unterschiedlichen Privatisierungsformen.

Die Einsparmittel folgten dabei einer einfachen Herangehensweise: die pflichtigen Aufgaben der Gemeinde wurde von den freiwilligen getrennt – für die freiwilligen Aufgaben (Kultur, Sport etc.) blieb im öffentlichen Haushalt aufgrund der gesamtstaatlichen Finanzierungsmängel kaum etwas übrig.

Der Ansatz der Privatisierung der öffentlichen Aufgaben verfolgte somit das Ziel der Erhaltung der Selbstverwaltung und der demokratischen Legitimationskette, treibt aber genau das Gegenteilige weiter und weiter voran.

Die zunehmende Verlagerung von öffentlichen Aufgaben in den Privatsektor dient in der heutigen Kommune nicht nur womöglichen finanziellen Vorteilen, sondern entlastet auch die Aufgabenerfüllerin durch Wegfall von kommunalrechtlichen Vorgaben und Handlungsräumen. Wo die Kommune als Hoheitshandelnde durch Auflagen des öffentlichen Rechts beschränkt ist, können privatwirtschaftliche Unternehmen (vor allem in Form von GmbHs und AGs) nach Gesichtspunkten des Profits und des Akteur*innenwohls anstatt nach Wirtschaftlichkeit und Bürger*innenwohl handeln.

Ein städtisches Unternehmen bleibt jedoch städtisch, und so sind selbst bei den Privatunternehmen einige Auflagen gegeben, da der allumfassenden Aufgabenerfüllung auch durch sie nachgekommen werden muss.

Dies führt in einigen Bereichen dazu, dass Privatanbieter*innen eigentlich „öffentliche“ Aufgaben leisten, sich dabei aber Rosinen herauspicken. Nicht profitable Fälle werden dabei gar nicht erst angeboten, was die Kommune erst bei diesen wieder auf den Radar von Abnehmer*innen bringt.

Der kommunale Anbieter erhält also seltener profitable Aufträge, wird allerdings durch die meist teureren Spezialfälle aus dem Markt gedrängt.

Auch Regelungen und Handlungsrahmen wie Compliance-Programme und z.B. der Public Corporate Governance Kodex, in dem Handlungsvorgaben für die Führung von kommunalen Unternehmen festgeschrieben sind, können die Einschränkung der Einflussnahme durch beispielsweise den*die Oberbürgermeister*in oder den Rat der Stadt nicht wettmachen.

Unsere Stadt Essen selbst ist im Trend der kommunalen Aufgabenprivatisierung keine Ausnahme. An über 70 kommunalen Unternehmen ist die Stadt Essen momentan beteiligt. Die Sinnhaftigkeit der Beteiligung an einigen Unternehmen, deren öffentliche Aufgabenerfüllung zumindest zweifelhaft erscheint (z.B. RWE AG; StEAG) ist dabei fraglich.

Für die Stadt Essen hat sich damit, beispielhaft für viele moderne Kommunen, ein Geflecht aus Beteiligungen gebildet, die städtisches Kapital beanspruchen, sich über ihre Verzweigungen jedoch immer mehr der Kontrolle des Rates entziehen. Zudem sind viele der städtischen Unternehmensanteile so gering - zum Teil belaufen sich die städtischen Anteile an Unternehmen auf weniger als fünf Prozent -, dass sie zwar zum Geflecht der Beteiligungsstrukturen beitragen, kommunalpolitisch aber wenig Relevanz haben.

Holding-Gesellschaften wie die Essener Versorgungs- und Verkehrsgesellschaften (EVV) sollen nach dem zu Grunde liegenden Steuersparmodell für einen haushalterischen Ausgleich von weniger profitablen Gesellschaften sorgen. Hier ist es allerdings deutlich schwieriger, das wirtschaftliche Handeln der Einzelunternehmen zu bewerten. Vereinfacht dargestellt führen in der EVV die Stadtwerke ihre Gewinne ab, um den öffentlichen Personennahverkehr zu bezuschussen. Alleine die unterschiedlichen Standards der Gewinngesellschaften im EVV-Konzern verglichen mit denen der Verwaltung. Bei den vorliegenden Strukturen ist es den Unternehmen zu einfach gemacht, Geld versickern zu lassen und so nicht dem Gesamthaushalt zugutekommen zu lassen.

Auch in Aufsichtsräte entsandte Ratsmitglieder sind immensen Interessenskonflikten ausgesetzt: Nach dem deutschen Aktiengesetz (AktG) und dem GmbH-Gesetz (GmbHG) ist das Mitglied des Aufsichtsrates in allererster Linie dem Wohl des Unternehmens verpflichtet, unterliegt sogar einer Verschwiegenheitspflicht gegenüber Parteien außerhalb des Unternehmens. Als Mitglied des gewählten Rates, als welches sie in Aufsichtsräte entsandt werden, sind sie jedoch in erster Linie dem Wohl der Bürger*innen und dem der Kommune verpflichtet. Das Gesellschaftsrecht ist jedoch gegenüber der Gemeindeordnung das höherrangige Recht und daher bindend. Ein Teufelskreis, da Mitglieder des Rates, sobald sie sich als Mitglied des Aufsichtsrates dem Wohl des Unternehmens verpflichten, Gefahr laufen, ihre demokratische Legitimation als von Bürger*innen zu deren eigenem Wohl gewählten Vertreter*innen zu verlieren.

Die zunehmende Verstrickung in das Geflecht von Beteiligungsunternehmen und die Privatisierung kommunaler Aufgaben gefährdet also die demokratische Legitimationskette öffentlichen Handelns. Die Wahrnehmung öffentlicher Aufgaben geschieht zunehmend vor dem Hintergrund privatwirtschaftlicher Vorteilhaftigkeit.

Der Weg der Privatisierung diene also vor allem zum Erreichen monetärer Ziele, um das eigenständige Handeln der Kommune zu gewährleisten, und wirtschaftlicher im Sinne des Allgemeinwohls handeln zu können. Die Bilanz zeigt: diese Ziele wurden nicht erreicht. Die finanzielle Notlage der Kommunen ist akuter denn je. Wirtschaftliche Vorteile werden zwangsläufig von wirtschaftlichen Belastungen begleitet (nicht zuletzt durch außer Konkurrenz stehende Geschäftsführergehälter); auch die Haushaltssperre wirkt lediglich in der Verwaltung, nicht aber in den städtischen Unternehmen.

Das wirtschaftliche Handeln der Gesellschaften ist durch das Beteiligungsgeflecht faktisch nicht mehr steuerbar.

Den Prozess der fortlaufenden Privatisierung der Kommune weiterschreiten zu lassen bedeutet demnach, die Selbstverwaltung der Kommune immer weiter zu minimieren.

Die Jusos Essen sehen daher folgende Punkte als unabdingbar für eine Wahrnehmung öffentlicher Aufgaben im Sinne aller Bürger*innen und für die Erhaltung der kommunalen Selbstverwaltung:

- 1. Die kritische Hinterfragung von in derzeit in der Hand kommunaler Unternehmen liegenden öffentlichen Aufgaben im Hinblick auf die Möglichkeit ihrer Rückführung in die öffentliche Aufgabenerfüllung.**
- 2. Die Abschaffung des einsetzbaren „Sparkommissars“.**
- 3. Die rechtliche Grundlage für eine stärkere Bindung von Ratsmitgliedern in Aufsichtsräten an den Rat der Stadt als an das Unternehmen, in dessen Aufsichtsrat sie sitzen, in Form einer dahingehenden Anpassung des AktG. Eine entsprechende Klausel soll dem PCGK der Stadt Essen hinzugefügt werden.**
- 4. Eine Reduzierung der mittelbaren Beteiligungen, die zum für Bürger*innen intransparenten Beteiligungsgeflecht beitragen.**

B13 Flüchtlinge willkommen heißen – Verständlich kommunizieren

Anschreiben jeglicher Art sowie Formulare, die an so genannte Kund*innen – insbesondere Asylsuchende und Flüchtlinge – gehen, sollten durch die entsprechenden städtischen Ämter immer mindestens in zwei Sprachen versendet werden: Amtssprache Deutsch sowie Englisch. So kann die Kommunikation wesentlich vereinfacht werden und zudem Missverständnisse, die teils auch zu Mehrarbeit führen können, vermieden werden. Wir fordern daher Englisch als ergänzende Verkehrssprache zum Standard in relevanten Verwaltungsbereichen einzuführen. Mittelfristig sollten die betroffenen städtischen Mitarbeiter*innen entsprechende Fortbildungen erhalten.

Unser Ziel ist es, möglichst viele der in Essen angekommenen Flüchtlinge in Wohnungen zu vermitteln, statt sie etwa in den Zeltunterkünften wohnen zu lassen. Doch schon bei diesem ersten Schritt benötigen die Betroffenen starke Unterstützung durch freiwillige Helfer*innen: Alleine die Kommunikation mit den zuständigen Ämtern – etwa wenn es um einen Termin geht – erfolgt entsprechend der Amtssprache, nämlich auf Deutsch. Die vielen Kontakte mit den Zuständigen der Essener Ämter müssen dementsprechend größtenteils von den Helfern*innen übernommen werden, denn die Betroffenen sind der Sprache zu Beginn ihres Aufenthalts hier überwiegend nicht mächtig. Dies betrifft nicht nur Terminabsprachen, sondern auch etwa die Bescheide über Abschiebungen. So passiert es, dass viele wichtige Unterlagen ordentlich abgeheftet in den persönlichen Unterlagen der Flüchtlingen ‚verschwinden‘, da sie diese nicht lesen können. Daher müssen die Schreiben, die die Ämter größtenteils sowieso in standardisierter Form versenden, mindestens in englischer, bestenfalls auch in arabischer Sprache versendet werden. Die entsprechend vorformulierten Sprach-Bausteine könnten den Sachbearbeiter*innen etwa zentral elektronisch zur Verfügung gestellt werden. Zusätzlich sollten die entsprechenden Sprachkompetenzen bei den betroffenen Mitarbeiter*innen geschult werden. Auch wenn § 23 (1) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) Deutsch als Amtssprache festlegt, heißt das nicht, dass eine weltoffene Stadt wie Essen auf weitere Sprachen in ihrer Kommunikation mit Bürger*innen verzichten muss. Dies wäre nicht zuletzt auch ein Beitrag für eine Stadt, die auch für internationale Arbeitgeber und -nehmer*innen attraktiv sein will.

B14 Antrag zur europäischen Migrations- und Flüchtlingspolitik

Die Jungsozialist*innen Essen setzen sich für den Schutz von Geflüchteten ein. Nach Prüfung des aktuellen Asylverfahrens wird deutlich, dass die Gesetzeslage nicht den Schutz von Geflüchteten, sondern den Schutz vor Geflüchteten forciert. Der Umgang mit Geflüchteten stellt eine Herausforderung auf verschiedenen Verwaltungsebenen dar. Daher werden in diesem Antrag, gemäß Subsidiaritätsprinzip, Reformen auf europäischer, Bundes- und kommunaler Ebene gefordert, die sich ergänzen und sich im Sinne einer humanitären Asylpolitik verbinden. Wir fordern:

Europäische Ebene:

- 1) Eine EU-Verordnung zur Aufhebung der "Erststaatenregelung" der Europäischen Union.
- 2) Eine EU-Verordnung zu einem überarbeiteten, einheitlichen Asylverfahren.

- 3) Eine Etablierung einer europäischen Behörde, die für die solidarische Verteilung der Geflüchteten innerhalb der EU und für die Aufnahme von Asylanträgen an ausgewählten Orten der EU-Außengrenzen zuständig ist.

Bundesebene:

- 4) Dass Asylsuchenden im AsylbLG grundsätzlich das Recht auf Arbeit auf dem freien Arbeitsmarkt Mindestlohn- / Tariflohnbedingungen gewährt wird. Zudem soll Asylsuchenden der Zugang zum Gesundheitssystem gewährt werden.
- 5) Die Abschaffung der Residenzpflicht für Geflüchtete.
- 6) Die Erhöhung der Transfergelder an Geflüchtete, orientiert am Hartz4-Regelsatz.
- 7) Der Bund wird aufgefordert, die Kommunen bei der Bewältigung dieser gesamtstaatlichen Aufgabe finanziell auskömmlich auszustatten.

Kommunale Ebene:

- 8) Eine kommunale Richtlinie, die vorsieht, dass Asylsuchende bevorzugt in leerstehendem Wohnraum statt in Flüchtlingsheimen untergebracht werden.
- 9) Die Verteilung von Geflüchteten, die nicht in leerstehendem Wohnraum untergebracht werden können soll solidarisch im gesamten Stadtgebiet erfolgen.
- 10) Eine grundsätzliche Unterstützung Asylsuchender in Form von finanziellen Mitteln.

B15 Abgabenordnung der SPD Essen

Dieser Abgabenordnung liegen die Finanzordnung der SPD sowie die Grundsätze zu Mitglieds- und Sonderbeiträgen der Mandatsträgerinnen und Mandatsträger der NRWSPD zu Grunde. Die Berechnung für die Abgaben der kommunalen Mandatsträger/innen erfolgt gem. der Verordnung über die Entschädigung der Mitglieder kommunaler Vertretungen und Ausschüsse (Entschädigungsverordnung – EntschVO) in der jeweiligen aktuellen Fassung.

§ 1 Sonderbeiträge Rat

- (1) Jedes Mitglied hat 25% seiner Aufwandsentschädigungen sowie seiner Sitzungsgelder an den SPD Unterbezirk abzuführen.
- (2) Dabei wird pauschal von sieben Sitzungen im Monat und sieben Monaten im Jahr ausgegangen. Der Betrag muss jeweils zum Monatsende überwiesen bzw. eingezogen werden. Sondervereinbarungen sind möglich.

§ 2 Sonderbeiträge Bezirksvertretung

- (1) Jedes Mitglied einer Bezirksvertretung hat 25% seiner Aufwandsentschädigungen an den SPD Unterbezirk abzuführen.
- (2) Der Betrag muss jeweils zum Monatsende überwiesen bzw. eingezogen werden. Sondervereinbarungen sind möglich.

§3 Sonderabgabe gem. § 2.2 FO

- (1) Die Mandatsträger/innen führen gem. §2.2 Finanzordnung der SPD 30% von Aufwandsentschädigungen und Sitzungsgelder aus Aufsichts-, Verwaltungs-, und Beiräten, sowie aus allen weiteren mandatsbedingten Gremien jährlich, immer zum Jahresende, an den SPD Unterbezirk ab.
- (2) Dabei ist ein Freibetrag von 153,37€ zu beachten.

§4 Sonderbeiträge Sachkundige Bürger

Sachkundige Bürger entrichten einen Pauschalbetrag in Höhe von drei Sitzungsgelder an den SPD Unterbezirk.

§ 5 Sondervereinbarungen Mandatsträgerabgaben

Nach § 17 Abs. 4 der Essener SPD Satzung können Mandatsträger ohne eigenes Einkommen von der Zahlungspflicht der Sonderabgaben befreit werden.

§ 6 Rückverteilung an die Ortsvereine

Die tatsächlichen gem. §1 und 2 durch die Rats- und BV-Mitglieder an die Partei entrichteten Abgaben verbleiben zu 2/3 beim Unterbezirk. 1/3 wird in einem halbjährlichen Rhythmus an die Ortsvereine gem. den Mitgliederzahlen des Vorjahres weitergeleitet.

§ 7 Abgaben kommunale Wahlbeamte

Die Abgaben für die kommunalen Wahlbeamten sind in den Grundsätzen zu Mitglieds- und Sonderbeiträgen der Mandatsträgerinnen und Mandatsträger der NRWSPD geregelt.

§ 8 Abgaben Land- und Bundestagsabgeordnete

(1) Landtagsabgeordnete haben eine monatliche Abgabe in Höhe von 130,00€ an den Unterbezirk zu entrichten.

(2) Bundestagsabgeordnete haben eine Abgabe in Höhe von 273,00€ monatlich an den Unterbezirk zu entrichten.

§ 9 Mitgliedsbeitrag für Rats- und BV-Mitglieder

(1) Der Mitgliedsbeitrag an die Partei beträgt bei Mandatsträgerinnen und Mandatsträgern mindestens 18,74€ pro Monat.

(2) Er wird nach der Wahl automatisch durch die Geschäftsstelle angepasst.

§10 Schlussbestimmung

(1) Die Abgabenordnung tritt mit ihrer Annahme durch den Unterbezirksparteitag in Kraft.

(2) Änderungen können nur von einem Unterbezirksparteitag mit Zweidrittelmehrheit beschlossen werden.

(3) Beschlossene Änderungen treten sofort in Kraft.

(4) Anträge auf Änderung der Abgabenordnung können nur beraten werden, wenn sie 6 Wochen vor dem UB-Parteitag den Delegierten zugestellt worden sind.

(5) Abweichungen von diesen Fristen müssen auf dem Parteitag mit einer Dreiviertelmehrheit beschlossen werden.

B16 Mehr kommunale Eigenverantwortung bei Personalkosten und finanzielle Unterstützung der Kommunen durch Land und Bund

Die SPD in Essen fordert die Stadt Essen dazu auf, ihr Personaltabelleau so weit aufzustocken, dass sie wieder handlungsfähig ist und politische Beschlüsse umsetzen kann. Dazu bedarf es der Unterstützung und Tatkraft auf allen drei Ebenen der Kommune, des Landes und des Bundes:

- Die Stadt Essen muss dafür sorgen, dass die einzelnen Fachbereiche finanzielle Mittel vom Sachkosten- in den Personalbereich umschichten können; Da, wo politische Beschlüsse noch immer nicht umgesetzt worden sind, die den SPD-Kernthemen entsprechen wie in den Fachbereichen Schule, Stadtentwicklung und Immobilien, muss zur Not auch von dem einen in den anderen Fachbereich umgeschichtet werden.
- Die Landesebene wird dazu aufgefordert, die rigide Deckelung der Personalkosten von Kommunen im Stärkungspakt zumindest dort zu lockern, wo Personal eingesetzt werden soll, um sozialpolitisch präventiv tätig zu werden oder zukünftige (Folge)Kosten zu vermeiden. Dazu zählen z. B. die Aufstockung des Hausmeisterpersonals als Kümmerer vor Ort oder die Instandsetzung von (Schul)Immobilien.
- Die Bundesebene soll dergestalt finanzielle Unterstützung leisten, dass Kommunen im Stärkungspakt wie Essen sozialpolitisch präventiv agieren und den Menschen vor Ort eine angemessene Infrastruktur vorhalten können. Dazu zählt z. B. der quantitative und qualitative Ausbau des Offenen Ganztages, der nicht im engeren Sinne zur öffentlichen Daseinsvor- und -fürsorge gezählt wird und von den Kommunen nicht allein geschultert werden kann