

Freie Fahrt

Die Umweltpuren sind am Start. Oder heißen die nur so? Bringt das wirklich etwas für die Umwelt? DIE LINKE ist skeptisch. **S.3**

Plastik im Trinkwasser

Mikroskopisch kleine Plastikteilchen landen vermehrt im Trinkwasser. Die Stadt will daran nichts ändern. Das findet DIE LINKE nicht gut. **S.5**

Luftschlösser

3.000 neue Wohnungen wurden versprochen. Jedes Jahr. Die Realität sieht anders aus. Es fehlt weiterhin bezahlbarer Wohnraum. **S.6**

Chaotischer Verkehr

Düsseldorf ist Pendlerhochburg. DIE LINKE findet, dass zu wenig getan wird für den Umstieg auf den öffentlichen Nahverkehr. **S.7**



Stadt ist für alle da

Streit um Vertreibung von Wohnungslosen

Stadt blockt Kritik an Verordnung ab

Eine Verordnung der Stadt namens „Düsseldorfer Straßenordnung“ sorgt dafür, dass es regelmäßig zu Konflikten zwischen dem städtischen Ordnungsdienst OSD und StreetworkerInnen von fiftyfifty kommt, die sich um die VerkäuferInnen der Obdachlosenzeitung kümmern. Ein Rechtsgutachten im Auftrag der LINKEN kommt zu dem Schluss, dass diese Verordnung rechtswidrig ist. Es ist das zweite Gutachten mit diesem Ergebnis. Die Mehrheit im Rathaus steht trotzdem hinter einem Kurs, den CDU-Oberbürgermeister Erwin bereits 1999 vorgegeben hat: Bekämpfung der Armen, statt der Armut. DIE LINKE verlangte im Stadtrat am 7. März eine Stellungnahme der Verwaltung.

Lange Reihe von Schikanen

Im März machte die Hilfsorganisation fiftyfifty erneut skandalöse Fälle bekannt – dabei tauchten immer wieder die Namen von zwei OSD-MitarbeiterInnen auf. Diese kassierten Verwarnungsgeld, weil ein Obdachloser sich mit einer Plane vor dem Regen schützte. Sie nahmen einem Wohnungslosen seinen Hund weg. Sie verhängten eine Geldstrafe gegen einen Wohnungslosen, weil er die fiftyfifty-Obdachlosenzeitung auf dem Weihnachtsmarkt verkaufte. Zuletzt versuchten die beiden OSDlerInnen,

einem schwerbehinderten Wohnungslosen 600 Euro abzunehmen. Sie nutzten den Spielraum eines Gummiparagraphen, um Wohnungslose zu schikanieren.

Verordnete Willkür

Dieser Gummiparagraph ist Teil der 2006 von CDU/FDP im Stadtrat beschlossenen „Düsseldorfer Straßenordnung“ (DStO). Paragraph 6 der Straßenordnung verbietet „jedes Verhalten, das geeignet ist, andere mehr als nach den Umständen unvermeidbar zu behindern oder zu belästigen“. CDU-Oberbürgermeister Erwin hatte sich im Wahlkampf 1999 die Bekämpfung des „Pennertums“ auf die Fahnen geschrieben; mit Paragraph 6 der Straßenordnung wurden darum die Lebensumstände von Wohnungslosen zu Ordnungswidrigkeiten erklärt: „Nächtigen“, „Lagern in Personengruppen“, „Störungen in Zusammenhang mit Alkoholgenuß“ sind allesamt verboten. Sogar die Lebensbegleiter vieler Wohnungsloser sind betroffen: Der „Einsatz“ von Hunden zum Betteln ist verboten.

Weil die Ordnungswidrigkeiten gleichzeitig nur unscharf definiert sind, kann der OSD fast ohne Vorbedingungen in Grundrechte wie die Bewegungsfreiheit eingreifen, kritisiert Verwaltungsrechtler Jasper Prigge.

Das Wort „Wohnungslose“ fiel in der Stellungnahme des Rechtsamtes der Stadt zum Gutachten kein einziges Mal. Sie leugnete auch, dass die Straßenordnung Willkür ermöglicht. Nein, die Stadtverwaltung überlässt es dem (O-Ton Verwaltung) „gesunden Menschenverstand“ der OSD-MitarbeiterInnen zu beurteilen, wer wann so handelt, dass es andere behindert oder belästigt.

Der OSD sieht es natürlich nicht als Behinderung, wenn Menschen die Altstadt bevölkern. Sie sieht es aber als Behinderung, wenn Wohnungslose vor einem Schaufenster sitzen. DIE LINKE fordert vor diesem Hintergrund seit Jahren die Abschaffung des Paragraphen 6 der Straßenordnung.

Warum wird Wohnungslosigkeit bestraft?

Weil aber die Ratsmehrheit den § 6 DStO erhalten will, kann eine Änderung nur durch Druck von außen kommen. DIE LINKE bemüht sich deshalb, das Problem einer breiteren Öffentlichkeit in Düsseldorf bewusst zu machen.

Wollen wir in einer Stadt leben, in der Ordnungskräfte beliebig Grundrechte einschränken können, damit man die Armut nicht sieht? DIE LINKE steht für eine Politik, welche die Armut bekämpft, nicht die Armen.

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

am 26. Mai findet die Wahl zum Europäischen Parlament statt.

Sie fragen sich sicherlich, was die Europawahl in einem Blatt zu suchen hat, das über Kommunalpolitik berichtet.

Nun, Europa nimmt großen Einfluss auf Städte wie Düsseldorf. Europa gibt Normen vor, die von den Mitgliedsländern umgesetzt werden müssen und die dadurch auf die Gestaltung der Lebensräume der Kommunen Einfluss haben.

Seien es die Vorgaben für Abgasemissionen, die Gestaltung des öffentlichen Nahverkehrs, Trinkwasserrichtlinien, Ausschreibungen für Aufträge der öffentlichen Hand und vieles anderes mehr. Diese Vorgaben werden in erster Linie von der europäischen Kommission erlassen. Die Mitglieder der Kommission werden von den Regierungen ernannt. Das Parlament kann diese Mitglieder nur ablehnen oder bestätigen. Gesetzgebungsverfahren auf europäischer Ebene werden von der Kommission initiiert. Das heißt, das Parlament hat nur eingeschränkte Möglichkeiten aktiv einzugreifen, im Gegensatz zu den nationalen Parlamenten.

Trotzdem ist es wichtig, wählen zu gehen und dafür zu sorgen, dass fortschrittliche Parteien in das europäische Parlament gewählt werden. Denn das ist die Möglichkeit, den Willen der Bevölkerung zum Ausdruck zu bringen und mit dafür zu sorgen, dass Europa nicht nur ein Europa der internationalen Konzerne bleibt, sondern ein Europa für die Menschen wird. Gerade in Zeiten, in denen rechte Parteien einen Umbau Europas fordern, sind wir aufgerufen, uns dafür einzusetzen, dass Europa demokratisch und sozial wird.

Ihre R(h)einblick-Redaktion

Ratsfraktion DIE LINKE. Düsseldorf
Luegallee 65
40545 Düsseldorf

Telefon 0211 - 89-95123
Bürozeiten: Mo.- Fr. von 10-14 Uhr

info@linksfraktion-duesseldorf.de
www.linksfraktion-duesseldorf.de
facebook.com/LinksfraktionDuesseldorf

31.566 Arbeitslose in Düsseldorf = 9,2%

DIE LINKE Ratsfraktion Düsseldorf veröffentlicht monatlich die tatsächliche Arbeitslosenzahl für Düsseldorf. Dies ist notwendig, da die offizielle Arbeitslosenzahl kein Abbild der Wirklichkeit darstellt. Um die Anzahl der Arbeitslosen niedriger darzustellen, wird bei der offiziellen Zahl ein großer Teil der Arbeitslosen einfach herausgerechnet. So werden Arbeitslose, die krank sind, einen Ein-Euro-Job haben, von privaten Arbeitsvermittlern betreut werden oder an Weiterbildungen teilnehmen, nicht als arbeitslos gezählt. Fast alle Arbeitslosen, die älter als 58 Jahre sind, erscheinen ebenfalls nicht in der offiziellen Zahl. Durch diese Tricks verändert sich die Arbeitslosenzahl stark: Die offizielle Zahl in Düsseldorf lag im März 2019 bei 22.009 (offizielle Arbeitslosenquote 6,5%).

Entnommen wird diese Zahl dem monatlich erscheinenden Bericht der Bundesagentur für Arbeit. In den Anlagen des Berichts findet sich jedoch auch die Zahl der „Unterbeschäftigung im engeren Sinne“, in der die oben genannten Gruppen nicht herausgerechnet sind. Diese tatsächliche Arbeitslosenzahl liegt mit 31.566 um 9.557 Personen höher, als die schön gerechnete offizielle Zahl. Dort wird ebenfalls aufgeführt, dass lediglich 6.149 freie Arbeitsstellen im März gemeldet waren. In dieser Zahl sind auch Stellen enthalten, die nicht sozialversicherungspflichtig und keine Vollzeitstellen sind. Die genauen Zahlen finden Sie auf unserer Webseite: www.linksfraktion-duesseldorf.de

Umschichtung von Mitteln beim Jobcenter

In den Jobcentern ist es gängige Praxis, finanzielle Mittel, die für Fort- und Weiterbildung von Hartz IV-BezieherInnen vorgesehen sind, für Verwaltungskosten zu verwenden. Diese Mittel werden somit zweckentfremdet. Allein im Jahr 2018 wurde bundesweit über eine Milliarde Euro umgeschichtet. Deswegen hat DIE LINKE Ratsfraktion im Ausschuss für Gesundheit und Soziales nach der Situation im Düsseldorfer Jobcenter gefragt. Im vergangenen Jahr wurden insgesamt ca. drei Millionen Euro umgeschichtet. Einschließlich dieser Summe standen ca. 61 Millionen Euro für Verwaltungskosten zu Verfügung. Der Etat für Fort- und Weiterbildung umfasste damit nur noch ca. 40 Millionen Euro.

Gefängnis für Schwarzfahren Strafen treffen Arme

7.000 Personen verbüßen jährlich in Deutschland eine Gefängnisstrafe wegen Fahrens ohne gültigen Fahrausweis, so der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen. Gefängnisstrafen wegen so genanntem Schwarzfahren treffen laut Nicole Bögelein vom Institut für Kriminologie Köln ausschließlich Menschen, die Geldstrafen nicht bezahlen können. Schwarzfahren ist also auch ein soziales Problem.

Zur Februarsitzung des Verkehrsausschusses fragte DIE LINKE an, wie viele DüsseldorferInnen in den letzten zehn Jahren wegen Schwarzfahrens zu Gefängnisstrafen verurteilt wurden.

Zu Verurteilungen hatte die Verwaltung keine Informationen, wohl aber zu den Strafanzeigen. Im Jahr 2018 waren es 2.000. 98 Prozent der Verfahren wurden eingestellt, aber bei den restlichen 2 Prozent bewegten sich die Geldstrafen zwischen 500 und 2.000 Euro.

Menschen, die finanziell nicht dazu in der Lage waren, Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu bezahlen, sind im Anschluss erst recht nicht in der Lage, solche Geldstrafen zu bezahlen.

Richterbund: Verkehrsunternehmen sparen auf Steuerkosten

Gefängnisstrafen für Schwarzfahren hält sogar der Deutsche Richterbund für falsch. Die Kosten für Strafverfolgung und -vollzug liegen bei über 200 Millionen Euro pro Jahr, ergab eine Recherche des ARD-Fernsehmagazins „Monitor“. Die Verkehrsunternehmen dagegen verzichten darauf, teure Schranken oder Drehkreuze einzurichten, so der Richterbundvorsitzende Jens Gnisa. „Wenn sie das aus betriebswirtschaftlichen Erwägungen heraus nicht tun, dann darf nicht der Steuerzahler als Lückenbüßer herhalten.“

DIE LINKE fordert, wie der Deutsche Richterbund, das Schwarzfahren vom

Straftatbestand zur Ordnungswidrigkeit herabzustufen.

Haftursache Ticketpreis

DIE LINKE setzt sich auch in Düsseldorf dafür ein, Schwarzfahren als ein soziales Problem anzugehen; ein wirksames Mittel wäre ein deutlich günstigeres Sozialticket. Das Sozialticket NRW kostet mittlerweile in der günstigsten Variante 38,65 Euro pro Monat. ALG-II-Beziehende müssen rund zehn Prozent ihres Einkommens für dieses Ticket aufwenden. Dazu erklärt Angelika Kraft-Dlangamandla, Sprecherin der LINKEN Ratsfraktion:

„Niemand sollte im Gefängnis landen, weil er sich in einer akuten sozialen oder psychischen Notlage befindet. Diese Menschen brauchen Hilfe statt Haft. Schiere Armut darf nicht zur Gefängnisstrafe führen. DIE LINKE fordert ein Sozialticket für Düsseldorf für 10 Euro.“

Straßennamen und ihre Bedeutung

Kardinal-Frings-Brücke

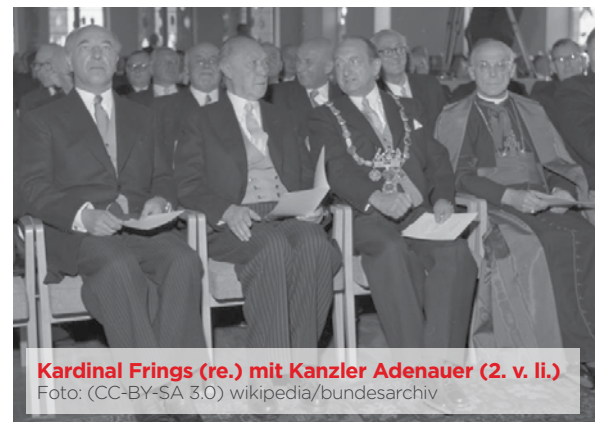
Der R(h)einblick berichtet regelmäßig über Düsseldorfer Straßennamen, mit denen Kolonial- und Naziverbrecher oder ihre Unterstützer geehrt werden. Die Ratsfraktion DIE LINKE hatte im Kulturausschuss die Initiative gestartet alle Namen von Straßen und Plätzen auf problematische Hintergründe oder Bezüge zu überprüfen. Belastete Straßennamen sollen umbenannt werden.

Die Kardinal-Frings-Brücke genannt Südbrücke

Auf den ersten Blick mag es verwundern, dass wir Kardinal Joseph Frings in unsere Liste der problematischen Namen aufnehmen. Frings bezeichnete die Judenverfolgung im Nationalsozialismus öffentlich als „himmelschreiendes Unrecht“. Nur seine Bekanntheit bewahrte ihn wohl vor Repressalien, denn er wurde von der Gestapo intensiv beobachtet. Nach dem Ende des Nationalsozialismus wurde er in ganz Deutschland bekannt. In einer Predigt nahm er Bezug auf die Plünderungen von Kohlezügen und die schlechte Versorgungslage in Deutschland. Die illegale Beschaffung von Lebensmitteln und Heizstoffen für den Eigenbedarf gingen fortan unter dem Begriff „fringsen“ in den deutschen Wortschatz ein. Dass er in der gleichen Predigt den übermäßigen Diebstahl kritisierte, überhörte man wohlweislich.

Was jedoch gerne verschwiegen und vergessen wird, ist, dass Kardinal Frings sich in Nazi-Kreisen einen Namen machte indem er sich intensiv um NS-Kriegsver-

brecher bemühte. So berichtet der Historiker Ernst Klee, dass sich u.a. Frings 1948 für die in Nürnberg vor Gericht stehenden NS-Kriegsverbrecher massiv bei den westlichen Alliierten einsetzte. Unter anderem schreibt Klee, wie sich Frings an den US-Präsidenten Truman wendet: „In der Eingabe an Truman wird behauptet, die Neuartigkeit der amerikanischen Militärtribunale liege darin, dass der einzelne Bürger verantwortlich gemacht werde für Maßnahmen seiner Regierung, 'an denen er im Rahmen seiner staatsbürgerlichen Pflichten teilnahm'.



Kardinal Frings (re.) mit Kanzler Adenauer (2. v. li.)
Foto: (CC-BY-SA 3.0) wikipedia/bundesarchiv

Auch beim Judenmord?“ Dieser Relativierung der NS-Verbrechen bleibt Frings treu. In seinem 1973 erschienenen Buch „Für die Menschen bestellt“ schreibt er: „Eine besondere Tätigkeit erforderte damals die Sorge für die sogenannten Kriegsverbrecher, also Soldaten, denen man irgendein Verbrechen zur Last legte.“ So ein Soldat war zum Beispiel der ehemalige SS-Obersturmbannführer

Herbert Kappler. In Italien war er zu einer lebenslangen Strafe verurteilt worden, wegen Mordes an 335 italienischen ZivilistInnen in den Ardeatinischen Höhlen bei Rom im März 1944. In Deutschland setzte sich besonders Frings für eine Amnestie Kapplers ein.

Immer wieder setzte sich Frings bei der Bundesregierung unter Bundeskanzler Adenauer für die Wiedereinstellung ehemaliger NSDAP-Mitglieder in den Beamtendienst ein. Er unterstützte auch die sogenannte „Stille Hilfe“, die Naziverbrechern zur Flucht ins Ausland

verhalf, aber vor allem Kriegsverbrecher unterstützte, die vor Gericht standen. So zum Beispiel auch die Massenmörder im Düsseldorfer Majdanek-Prozess. Der Verein, der bis heute existiert, allerdings nicht mehr in Erscheinung tritt, war im Übrigen als gemeinnützig anerkannt. Das ist an Zynismus kaum

zu überbieten - insbesondere, wenn man bedenkt, dass aktuell der Vereinigung der Verfolgten des Naziregimes (VVN-BdA), genau diese aberkannt werden soll.

Dass Frings auch noch Militarist war, wird da eher zur Nebensächlichlichkeit. Schon auf dem Katholikentag 1950 forderte er die Wiederaufrüstung der Deutschen, Pazifismus galt ihm als eine „verwerfliche Sentimentalität“.

Umweltspuren starten

Gut gemeint ist nicht gut gemacht

Damit mehr Menschen auf umweltfreundliche Verkehrsmittel wie Bus, Bahn oder Fahrrad umsteigen, müssen sie schnell und sicher sein. Düsseldorf ist weit davon entfernt: Straßenbahnen sind hinter PKWs im Stau und Radwege sind nicht mit Pollern gesichert. Verkehrs- und Umweltverbände und DIE LINKE fordern daher seit Jahren vergeblich die Einrichtung von „Umweltspuren“ nur für Fahrrad, Bus und Bahn.

Im Januar dann schwenkte die Stadtverwaltung überraschend um. Für drei Umweltspuren machte sie dem Verkehrsausschuss Vorschläge. Der Grund für den plötzlichen Richtungswechsel wurde in den Beschlussvorlagen genannt: Das Umweltministerium des Landes NRW hatte der Düsseldorfer Stadtverwaltung deutlich gemacht, dass die Stadt auf ein Dieselfahrverbot zusteuert. Mit der Einrichtung von Umweltspuren hofft die Landesregierung, das Bundesverwaltungsgericht von einem solchen Schritt abzuhalten.

Schnellschuss in der Kritik

Die im Schnellverfahren umgesetzten Umweltspuren ernten aber Kritik von vielen Seiten: DIE LINKE stellt fest, dass von den Vorteilen einer Umweltspur wenig übrig bleibt, wenn sie auch von Taxis,

E-Autos und normalen PKW mit „Fahrgemeinschaften“ befahren werden darf.

Das Bundesverkehrsministerium hat ebenfalls Bedenken gegen Teile der Planung: So fehlt jede Rechtsgrundlage dafür, Diesel- oder Benzin-PKW auf einer Umweltspur zuzulassen, nur weil mehr als zwei Personen darin sitzen. Deshalb müssen „Fahrgemeinschaften“ vorerst draußen bleiben.

RadfahrerInnen gefährdet

Auch vor Unfallgefahren wurde gewarnt: Der Duisburger Verkehrswissenschaftler Prof. Dr. Ferdinand Dudenhöfer kritisierte, dass die Umweltspuren durch die unterschiedlichen Geschwindigkeiten von Elektro-Autos, Fahrrädern, Bussen, Taxis und PKW mehr Überholmanöver und größere Gefahren provozieren. Ganz besonders sind Rad fahrende Kinder z.B. auf dem Schulweg gefährdet. Radunfälle



Gefahrenquelle Umweltspur?
Foto: © R(h)einblick

nehmen in Düsseldorf ohnehin zu: 2018 stieg ihre Zahl von 806 auf 934. Ebenso nahmen die Schulwegunfälle dramatisch um 43,5 Prozent zu.

Um diese Gefahr auszuräumen, stellte DIE LINKE in der März Sitzung des Verkehrsausschusses den Antrag, dass die Umweltspuren als Radfahrstreifen ausgeschildert werden. Dann würde Tempo 30 gelten, Fahrräder dürften nur noch durch einen Spurwechsel überholt werden. Die anderen Fraktionen lehnten den Antrag ab.

Düsseldorf spekuliert mit Braunkohle-Aktien

Ratsmehrheit hofft auf Kursgewinn von RWE

Zwei Jahre nach einem Ratsbeschluss hat die Stadt Düsseldorf immer noch nicht ihre Beteiligungen am Kohlekonzern RWE verkauft. Für ihre Tochterfirma Rheinbahn hält die Stadt RWE-Anteile in Millionenwerten. DIE LINKE brachte das Thema am 7. März in den Stadtrat.

Lutz Pfundner, Sprecher der LINKEN Ratsfraktion kritisierte die Verschleppung des Verkaufs:

„Mit Schulstreiks protestieren junge Menschen aktuell gegen Kohle- und Atomkonzerne wie RWE, die für den Klimawandel Verantwortung tragen. Die Aktiengewinne des Kohlekonzerns gehen zu Lasten dieser jungen Generation, deren Protest im Hambacher Wald von RWE kriminalisiert wird. Die Stadt Düsseldorf aber hält RWE-Aktien und hat dadurch Anteil an den Profiten, aber auch an der Umweltzerstörung durch den Braunkohletagebau. Ändern kann sie das Verhalten von RWE durch ihre Beteiligung nicht. Darum muss die Stadt die RWE-Aktien so schnell wie möglich verkaufen.“

Hinauszögern des Verkaufs

Die Stadt hat bislang den Verkauf der Aktien zwar vorbereitet, setzt ihn aber nicht um. Dabei beruft sie sich auf die Formulierung eines Ratsbeschlusses von 2016, der sie „ermächtigt“, die Aktien zu einem „günstigen Zeitpunkt“ zu verkaufen. Seit zwei Jahren bewegt sich der Aktienkurs von RWE kaum.



RWE ist Klimakiller - Hambi bleibt
Foto: (CC BY-NC 2.0) Ende Gelände/Jens Volle

Spekulation auf Kosten der Allgemeinheit

Die Verwaltung verweist aber darauf, dass die US-Investmentbank Goldman Sachs mit einem Kursanstieg von RWE

rechnet. Goldman Sachs hofft, dass Steuermilliarden die Aktie nach oben treiben. RWE fordert von der Bundesregierung Entschädigungen für den Verzicht auf die Braunkohleverstromung im zweistelligen Milliardenbereich. DIE LINKE kritisiert, dass die RWE AG mit Steuergeldern dafür belohnt wird, dass sie den Kohleausstieg jahrelang verzögert hat.

Auch der wissenschaftliche Dienst des Bundestages sieht keine Verpflichtung des Bundes, RWE zu entschädigen. Außerdem schätzt die Umweltorganisation Greenpeace, dass die Braunkohleverstromung tatsächlich gerade einmal 1,3 Milliarden Euro wert ist – und damit weit weniger als RWE behauptet.

Die Stadt Düsseldorf spekuliert darauf, dass sich der Kohlekonzern dennoch mit seinen überhöhten Entschädigungsforderungen durchsetzen kann. DIE LINKE beantragte in der Ratssitzung im März, dass die letzten RWE-Aktien bis zum 30.06.2019 verkauft werden müssen; die Mehrheit des Stadtrates lehnte ab.

Eintritt frei im Museum

Der neu eingeführte eintrittsfreie Sonntag in Düsseldorfer Museen wird sehr gut angenommen. Die Besucherzahlen in den sieben teilnehmenden Museen (Film-, Goethe-, Hetjens-, Schifffahrts-, Stadt-, Theatermuseum und Heinrich-Heine-Institut) stiegen im ersten Quartal um das Zweieinhalbfache auf insgesamt 19.250. Im gleichen Zeitraum des Vorjahres kamen nur 7.800 Besucherinnen und Besucher.

Beispielsweise stieg die Zahl im Schifffahrtsmuseum von 2.680 auf 7.312, im Filmmuseum von 1.216 auf 4.095, im Hetjens-Museum von 879 auf 3.274 und im Stadtmuseum von 981 auf 2.569.

DIE LINKE forderte die Einführung eines eintrittsfreien Tages seit vielen Jahren. Bereits im Januar 2017 wurde auf Antrag der LINKEN im Kulturausschuss eine Prüfung beschlossen. Das Ergebnis der Prüfung war, dass der Stadt durch die Einführung lediglich 30.000 Euro an Eintrittsgeldern entgehen werden. Daraufhin befürwortete auch das Ampelbündnis einen solchen Tag, welcher Ende letzten Jahres beschlossen wurde.

DIE LINKE freut sich, dass das Angebot so gut angenommen wird. Es bleibt zu hoffen, dass sich weitere Museen anschließen und die kostenfreien Zeiten ausgeweitet werden.

Autofreier Tag kommt

Ein Erfolg der LINKEN, aber vor allem für alle EinwohnerInnen: Am 15. September sollen Teile der Düsseldorfer City zumindest für einen Tag autofrei sein.

Warum wir das immer wieder fordern? Mit so einer Aktion soll gezeigt werden, dass ein Leben ohne Auto möglich ist und es die Stadt gleichzeitig lebenswerter macht – für Alle. Zumindest für einen Tag sollen die Menschen zu Fuß, mit dem Rad, auf Rollschuhen, auf Skateboards, die auf den Rollstuhl angewiesen sind, die Eltern mit Kinderwagen, etc. die Straßen der Stadt wieder lebendig machen.

Seit 2016 hat DIE LINKE Ratsfraktion immer wieder einen autofreien Tag für Düsseldorf gefordert. Die Ampel hatte das mit vorgeschobenen Gründen wie Kosten und Rechtmäßigkeit abgelehnt. Aber was in anderen Städten, nicht nur in Deutschland, sondern weltweit, möglich ist, sollte hier nicht machbar sein? Ein Prüfauftrag an die Verwaltung machte den Weg letztendlich frei. Die Verwaltung schlug von sich aus ein Datum vor, als DIE LINKE den Antrag einbrachte.

Düsseldorf schiebt ab

Niemand verlässt seine Umgebung und seine Liebsten freiwillig. In vielen Ecken der Welt herrschen Krieg, Hunger und Unterdrückung. Die Vereinten Nationen schätzen, dass weltweit 60 Millionen Menschen auf der Flucht sind. Nur ein kleiner Teil davon will nach Europa oder gar Deutschland. Mit immer neuen Grenzsicherungen werden die Menschen gezwungen, sich immer neue und gefährlichere Wege zu suchen. Mehrere Tausend Menschen ertrinken jedes Jahr im Mittelmeer. Die Strapazen, die die Menschen auf sich nehmen, sind kaum vorstellbar. Hier angekommen, sind sie der Bürokratie unterworfen und von Abschiebung bedroht. DIE LINKE Ratsfraktion fragt jährlich die Anzahl der Abschiebungen der kommunalen Ausländerbehörde ab. Im Jahr 2018 wurden dabei 167 Personen abgeschoben, davon waren 33 Frauen und 28 Minderjährige. Angeblich ist es nicht möglich, die Anzahl der Nachtabschiebungen anzugeben. Bei Nachtabschiebungen holt das Ausländeramt mitten in der Nacht die Menschen aus ihren Betten.

Ausverkauf städtischer Grundstücke

DIE LINKE setzt sich dafür ein, dass städtische Grundstücke nicht verkauft werden, sondern im Besitz der Stadt verbleiben. Deshalb fragen wir regelmäßig nach, wie viele Grundstücke die Stadt verkauft hat. 2018 wurden Grundstücke im Wert von über 73,6 Mio. Euro verkauft, davon ca. 12,5 Mio. Euro an Grundstücken, die für den Wohnungsbau geeignet sind. Unverkaufte Wohnungsbau-Grundstücke in einer Größenordnung von ca. 40 ha liegen in Bereichen, für die es einen Flächennutzungsplan gibt. Bei einer Vielzahl dieser Grundstücke sind allerdings schon Verkaufsverhandlungen eingeleitet worden. Weitere ca. 33 ha Grundstücke befinden sich im Besitz der Stadt, für die es noch kein Baurecht gibt, die aber potentiell für Wohnungsbau geeignet sind. Mit einem sofortigen Verkaufsverbot kann der Ausverkauf an städtischem Eigentum verhindert und Grundstücke für den Bau von preiswerten Wohnungen gesichert werden. Darüber hinaus fordern wir, dass Grundstücke innerhalb Düsseldorfs, die dem Land NRW und dem Bund gehören, aber nicht mehr genutzt werden, von der Stadt angekauft werden.

Stadtrat lehnt Solidarität ab

Nur DIE LINKE stimmte für „Solidarity City“-Beitritt

In der Ratssitzung am 31. Januar 2019 beantragte die Ratsfraktion DIE LINKE den Beitritt der Stadt zum internationalen Städtenetzwerk „Solidarity City“. Die Verwaltung sollte bis zur nächsten Sitzung konkrete Maßnahmen erarbeiten, um Düsseldorf zu einer „Solidarity City“ zu machen.

Ein Vorbild ist die italienische Stadt Palermo, deren Solidarität mit Geflüchteten wiederholt von Oberbürgermeister Geisel lobend angesprochen wurde. Auch die Bereitschaft der Städte Bonn, Köln und Düsseldorf, aus Seenot gerettete Geflüchtete aufzunehmen, ließ die Linksfraktion hoffen, dass ihr Antrag eine Mehrheit findet.

„Solidarity Cities“ schreiben in ihrem Selbstverständnis: „In einer solchen Stadt der Solidarität sollen alle Menschen das Recht haben zu leben, zu wohnen und zu arbeiten. Allen Menschen soll der Zugang zu Bildung und medizinischer Versorgung gewährt werden. Alle Menschen sollen teilhaben und das Stadtleben mitgestalten können – unabhängig von Aufenthaltsstatus, finanziellen Möglichkeiten, Hautfarbe, Geschlecht, Sexualität, Religion...“. Und es geht um eine Stadt, aus der kein Mensch abgeschoben wird.



Es reicht mit dem sterben im Mittelmeer
Foto: (CCO) pixabay/Jim Black

Solidarität und soziale Sicherheit für alle Menschen die in Düsseldorf leben, das war das Ziel des Antrags. Auf dieses Ziel sollte die Stadt hinarbeiten.

CDU, SPD und FDP lehnten von vornherein ab, die Grünen versuchten, mit einem Änderungsantrag das Ansinnen zu verwässern. Besonders absurd war die Ablehnungsbegründung der FDP: „Düsseldorf ist solidarisch...“ behauptete deren Fraktionsvorsitzender Neuenhaus. Vielleicht meinte er Solidarität mit den Immobilienspekulanten. Bei 13.000 leerstehenden Wohnungen und über 4.000 Wohnungslosen meint DIE LINKE allerdings die Solidarität mit den Menschen,

die als Geflüchtete und Obdachlose keine Wohnung bekommen.

Im Gegensatz zum Stadtrat hat die Düsseldorfer Zivilgesellschaft mit Kundgebungen, Demonstrationen und Flashmobs, vor allem im Rahmen der „Seebrücke“-Aktionen, Solidarität mit den Geflüchteten gezeigt und gegen die „Festung Europa“ protestiert.

Für DIE LINKE gibt es kein „Deutsche zuerst“, wie es von rassistischen Parteien verbreitet wird. Die Menschenrechte gelten für alle, unabhängig von Herkunft oder Religion. So wird DIE LINKE in Düsseldorf weiter für eine solidarische Stadt für alle Menschen kämpfen.

Sana-Kliniken weiter privatisiert

Stadt minimiert ihren Einfluss

2007 hat die Mehrheit des Rates beschlossen, 51 % der Anteile an den städtischen Kliniken und Seniorenzentren an den Krankenhauskonzern Sana zu verkaufen. Sana sollte die Kliniken sanieren; dafür hat die Stadt darauf verzichtet, Einfluss auf die Geschäftsleitung zu nehmen und sich keine Dividende auf ihre Anteile auszahlen lassen. Vereinbarung wurde, dass die Stadt spätestens nach 10 Jahren den Rest der Beteiligung zu einer festgelegten Summe an den Konzern abgeben könnte (Put-Option). Trotz Bedenken von ArbeitnehmerInnen, Gewerkschaften, SPD, Grünen und der LINKEN wurde der Vertrag abgeschlos-

sen. Wie die Verwaltung heute schreibt, „stellte der Preis der Put-Option faktisch eine zweite Kaufpreisrate dar, die nach Abschluss der Restrukturierung fällig sein sollte“.

Es war also von Anfang an nicht daran gedacht worden, dass die Stadt irgendeinen Einfluss nehmen sollte.

Meinungswechsel bei Parteien

Der vorgesehene Verkauf der restlichen 49 % wurde pünktlich nach 10 Jahren, also 2017, im Rat zur Abstimmung gestellt. Aufgrund von Protesten der Beschäftigten und Gewerkschaften wurde die Vorlage zurückgezogen und die Put-Option um ein Jahr verlängert. Im März stand der Verkauf von nunmehr 23,9 % der Anteile zur Abstimmung.

Waren 2007 die Fraktionen von SPD und Grünen gegen den Verkauf noch Sturm gelaufen, sind sie heute der Meinung, der Verkauf

der restlichen Anteile sei gottgegeben und alternativlos. Die CDU hingegen, die 2007 der Meinung war, dass nur ein privater Eigentümer die Kliniken retten kann, empörte sich heute, dass die Ampel-Kooperation auf dem Rücken der Patienten und der Belegschaft unverantwortlich handeln würde. So ändern sich Meinungen, je nachdem, ob man die Mehrheit im Rat hat oder in der Opposition ist. Die Mehrheit hat, wie damals, für den Verkauf gestimmt.

Versorgungsauftrag der Stadt

Ein wesentliches Problem bei dem ganzen Geschäft ist, dass die Kommune einen Versorgungsauftrag hat. Sie ist verpflichtet, für die medizinische Versorgung in der Stadt zu sorgen. Da sie selbst mittlerweile keine eigenen Kliniken mehr hat, trägt sie Verantwortung dafür, dass die privaten und konfessionellen Häuser in Düsseldorf diese Versorgung gewährleisten können; auch ohne dass die Stadt Einfluss auf die Geschäftspolitik der Klinik-Eigner ausüben kann. Sollten sich diese aus der Versorgung zurückziehen, muss die Stadt, ob sie will oder nicht, einspringen.



Privatisierung ist der falsche Weg
Foto: (CCO) pixabay/Alice12

Kein sauberes Wasser für Düsseldorf

Stadt will nicht in neue Klärtechnik investieren

Plastikmüll findet sich nicht nur in Mägen verendeter Wale, sondern in seiner mikroskopischen Form auch im Menschen. Das ergab eine Studie des österreichischen Bundesumweltamtes.

Die Ausbreitung des Mikroplastiks ist inzwischen dramatisch. Es findet sich im größten Teil der Ozeane und in der Nahrungskette. Mit der Verbesserung der Messmethoden werden immer kleinere und zahlreichere Mikroplastik-Partikel nachgewiesen. Die gesundheitlichen Folgen durch eine mögliche Ablagerung der schadstoffbelasteten Partikel in den menschlichen Organen sind noch nicht ausreichend erforscht.

Mikroplastik im Düsseldorfer Trinkwasser

Seit Jahren kämpft DIE LINKE im Umweltausschuss für eine wirksame Ausfilterung von mikroskopisch kleinen Plastikpartikeln aus dem Trinkwasser. Ein Viertel des Düsseldorfer Trinkwassers kommt aus dem landseitigen Grundwasser. Über dieses Wasser kann Mikroplastik, z.B. aus Autoreifenabrieb, in das Rohwasser eingespült werden und nach der Aufbereitung möglicherweise auch in das Trinkwasser gelangen. Die Stadt prüft nicht nach, ob und wie viel Mikroplastik, das kleiner ist als 10 Mikrome-

ter, auf diesem Weg in das Düsseldorfer Trinkwasser kommt.

Darum waren wir sehr interessiert, als der WDR im Januar über ein Versuchsprojekt des Landes Nordrhein-Westfalen mit einer „vierten Reinigungsstufe“ für Kläranlagen berichtete, die auch Mikroplastik ausfiltern sollte. In elf Kläranlagen in NRW laufen Tests im Rahmen des landesgeförderten Programms zur Beseitigung von Mikroverschmutzungen aus dem Trinkwasser. 19 weitere Versuchsstandorte sind offenbar geplant. Die Kläranlage Düsseldorf-Süd nimmt an dem Programm teil und setzt pulverförmige Aktivkohle zur Filterung ein.

DIE LINKE fragte in der Januarsitzung des Umweltausschusses nach, ob die Stadt nach dem Ende des Versuchs die zukunftsweisende Filtertechnik in den Kläranlagen einsetzen will. In ihrer Antwort widersprach die Verwaltung dem

WDR-Bericht und sagte, dass eine vierte Reinigungsstufe kein Mikroplastik ausfiltern soll. Gefiltert würden nur andere Mikroschadstoffe z.B. Reste von Arzneimitteln und Kosmetika.

Außerdem beabsichtigt die Stadtverwaltung aus Kostengründen keinen Ein-



Viele Pflegeprodukte enthalten Mikroplastik
Foto: © r(h)einblick

satz der neuen Technik, bevor sie durch gesetzliche Vorgaben oder Weisungen dazu gezwungen wird.

Für DIE LINKE ist es nicht akzeptabel, dass die EinwohnerInnen über mögliche Risiken der Wasserverschmutzung durch Mikroplastik nicht ausreichend informiert werden.

„Housing First“ in Düsseldorf

Zuerst raus aus der Obdachlosigkeit

Der Wohnungsmarkt in deutschen Großstädten wie Düsseldorf ist angespannt - gelinde ausgedrückt. Im Wettbewerb um knappen und teuren Wohnraum haben Obdachlose keine Chance, da die meisten VermieterInnen in ihnen lediglich ein Risiko sehen.

Die Wohnungsloseninitiative fiftyfifty versucht deswegen seit rund fünf Jahren Obdachlosen in Düsseldorf eine langfristige Wohnmöglichkeit zu verschaffen, indem sie Wohnungen kauft und an diese vermietet. Bisher konnte die Initiative damit über 50 ehemaligen Obdachlosen zu einer eigenen Wohnung verhelfen. Das Konzept dahinter heißt „Housing First“ und meint auch genau das, nämlich dass selbstständiges Wohnen der erste Schritt zurück in ein normales Leben ist. Erst dann können Probleme wie Sucht, Schulden oder Arbeitslosigkeit angegangen werden. Das bedeutet, dass im Gegensatz zu konventionellen Hilfsangeboten der Stadt Obdachlose bei „Housing First“ nicht zuerst die eigene „Wohnfähigkeit“ beweisen müssen, um wohnen zu „dürfen“.

Ein weiterer Kernpunkt von „Housing First“ ist eine dezentrale Unterbringung der Obdachlosen in regulären Wohnhäusern. Damit soll einmal eine Stigmatisierung von Wohnhäusern als Obdachlosenunterkünften vermieden und gleichzeitig den Obdachlosen die Rückkehr in Sozialstrukturen erleichtert werden.



Sicherheit ermöglicht Zukunft
Foto: (CCO) pixabay/mastersenaiper

Erfolgsquote über 90 %

Der Ansatz wird schon jetzt in vielen europäischen Städten praktiziert und beweist dort den langfristigen Erfolg des Wohnprojekts. Auswertungen der jewei-

ligen „Housing First“-Projekte in Amsterdam, Kopenhagen und Wien zeigen, dass nach Jahren noch immer über 90 % der ehemaligen Obdachlosen in ihren Wohnungen leben. Bei der konventionellen Wohnungslosenhilfe hingegen landen viele Obdachlose nach kurzer Zeit in einer Notunterkunft wieder auf der Straße.

Fiftyfifty wünscht sich, dass die Stadt Düsseldorf „Housing First“ mit der Bereitstellung von städtischen Wohnungen unterstützt, da die eigenen Ressourcen der Initiative sehr begrenzt sind. Aus Sicht der LINKEN könnte diese Unterstützung im Zuge der geplanten Bauvorhaben der Städtischen Wohnungsgesellschaft (SWD) umgesetzt werden. DIE LINKE stellte daher im Ausschuss für Gesundheit und Soziales eine Anfrage, inwieweit die Stadt „Housing First“ unterstützt, beziehungsweise dies vorsieht. Die Stadtverwaltung gab daraufhin zu verstehen, dass sie leider weiterhin in erster Linie auf „Probewohnen“ und die zentrale Unterbringung von Wohnungslosen in Notunterkünften setzen will.

Bücherei nun länger offen

Obwohl DIE LINKE im Düsseldorfer Stadtrat nur mit vier Personen vertreten ist, hat sie mit ihrer Arbeit zunehmenden Erfolg. So fordert DIE LINKE seit Jahren eine Verlängerung der Öffnungszeiten der Zentralbibliothek und der Büchereien in den Stadtteilen. Haushaltsanträge in diese Richtung sind bisher im Rat abgelehnt worden.

Nun legt die Stadtverwaltung ein Pilotkonzept für die Zentralbibliothek vor, welches schon ab dem ersten Juli und nicht, wie angekündigt, erst nach dem Umzug auf den Konrad-Adenauer-Platz in Kraft treten soll. Demnach ist die Zentralbibliothek demnächst wochentags von 10 bis 20 Uhr und samstags von 10 bis 16 Uhr geöffnet. Damit orientiert sich Düsseldorf an dem Konzept „Open Library“, welches Bibliotheken als Orte versteht, an denen nicht nur ausgeliehen, sondern auch gelesen und sich aufgehalten werden kann. In Skandinavien ist dieser Ansatz weit verbreitet und ein großer Erfolg. DIE LINKE freut sich, dass ihre Forderung früher aufgegriffen wird, als angekündigt.

Ein Tag mit kostenlosem ÖPNV

Seit Jahren setzt sich DIE LINKE für einen kostenfreien ÖPNV ein. Um dafür ein Zeichen zu setzen, würde sich ein Tag anbieten, an dem der ÖPNV kostenlos nutzbar ist. Dazu hat DIE LINKE bereits 2017 einen Antrag eingebracht. Die Verwaltung sollte prüfen, welcher Tag sich dafür eignet und welche Kosten entstehen. Nach hitziger Debatte, in der insbesondere die FDP den Sinn eines solchen Tages angezweifelt hatte, wurde der Antrag zur weiteren Beratung in den Verkehrsausschuss verwiesen. Da die Verwaltung die Prüfung zusagte, haben wir ihn dort zurückgezogen. Weiter ist nichts passiert. Nun hat die Ampel (SPD, Grüne und FDP) zur Ratssitzung am 11. April einen Antrag eingebracht, die Verwaltung möge die Voraussetzungen für einen Aktionstag mit kostenloser Nutzung des ÖPNV schaffen. Da die Ampel unsere Idee aufgegriffen hat, haben wir den Antrag selbstverständlich unterstützt. Wir freuen uns, dass auch Parteien wie SPD, Grüne und sogar FDP lernfähig sind und gute Initiativen manchmal doch unterstützen. Wünschen würden wir uns nur, dass die Lernperiode in Zukunft kürzer ist. Dann könnte man die Stadt schneller lebenswert gestalten.

Düsseldorf für Verbot von Atomwaffen

ICAN (International Campaign to Abolish Nuclear weapons), ein internationales Bündnis von über 450 Organisationen in 100 Ländern, die sich für die Abschaffung von Atomwaffen einsetzen, ist 2017 für dieses Engagement mit dem Friedensnobelpreis ausgezeichnet worden. Das Bündnis ruft aktuell weltweit Städte auf, sich ihrem Appell anzuschließen, mit dem Regierungen aufgefordert werden, dem Vertrag der Vereinten Nationen zum Verbot von Atomwaffen beizutreten. Diesem Appell haben sich in Deutschland bereits mehr als zehn Städte angeschlossen. Seit dem 11. April ist auch Düsseldorf dabei. An diesem Tag haben wir einen entsprechenden Antrag in den Rat eingebracht, der gegen die Stimmen von CDU und FDP eine Mehrheit gefunden hat. Im Übrigen ist Düsseldorf seit 1984 atomwaffenfreie Zone und der Oberbürgermeister ist auf Antrag der LINKEN dem Städtebündnis Mayors for Peace (Bürgermeister für den Frieden) beigetreten. Damit haben wir im Rat ein Zeichen gesetzt, sich für die Abschaffung von Atomwaffen einzusetzen.

Kein Platz für Rechts?

Am 26. Februar fand unter starkem Protest von Gegendemonstranten eine Veranstaltung der AfD in der Volkshochschule Düsseldorf statt. Angeblich gab es von Seiten der Stadt keine Möglichkeit, der Partei die Anmietung des Saales zu verbieten. Deshalb haben SPD, Grüne und FDP zur Sitzung des Rates am 07. März einen Antrag eingebracht, die Verwaltung zu beauftragen, einen Kriterienkatalog für die Vermietung von städtischen Räumen zu entwickeln, der die Überlassung von städtischen Räumen für Veranstaltungen „mit rassistischen, antisemitischen, salafistischen, antidemokratischen, sexistischen, gewaltverherrlichenden, oder anderen menschenfeindlichen Inhalten“ verhindern soll. In der Diskussion wurde klar, dass es aus juristischen Gründen schwierig sein wird, einer gewählten Partei städtische Räume vorzuenthalten. Daraufhin wurde der Antrag zu einem Statement gegen Rechts umgedeutet. Auch wenn es nicht möglich sei, eine Vermietung im Sinne des Antrages zu regeln, hätte der Rat doch Stellung bezogen. So wird ein positiver Ansatz noch vor der Abstimmung ad absurdum geführt.

In der Bewegung ausgebremst

Barrierefrei ist Düsseldorf noch lange nicht

Im öffentlichen Raum unterwegs zu sein, ist für mobilitätseingeschränkte Menschen in Düsseldorf nicht einfach. DIE LINKE fordert seit Jahren den Ausbau barrierefreier Haltestellen. Für die Mobilität ist insbesondere der öffentliche Nahverkehr wichtig. Doch das ist in Düsseldorf schwierig.

Zustand beschämend

Es gibt zu wenige Plätze in Straßenbahnen und Bussen für Rollstühle und Kinderwagen. Nicht funktionierende Aufzüge und Rolltreppen zu den U-Bahnen sind ein dauerndes Ärgernis. Jede

Menge Haltestellen, die nicht barrierefrei sind, fehlende Kennzeichnung der barrierefreien Haltestellen, sowohl in den Aushangfahrplänen der Rheinbahn als auch in der Rheinbahn-App, und viele weitere Unzulänglichkeiten schränken die Bewegungsfreiheit mobilitätsbehinderter Menschen in Düsseldorf erheblich ein. Und das sind nur die Probleme in Bezug auf den öffentlichen Nahverkehr.

Ausbau mangelhaft

Die Rheinbahn schafft es gerade mal, eine handyuntaugliche Datei bereitzustellen in der die barrierefreien Haltestellen verzeichnet sind -Stand 2017. Da sind viele andere Städte und Verkehrsunternehmen wesentlich weiter und stellen Apps bereit, die für die Planung einer barrierefreien Fahrt durch die Stadt nützlich sind.

Laut dieser Datei sind von 1.668 Hal-

tepunkten gerade einmal 728 barrierefrei. Ein unhaltbarer Zustand, der eigentlich bis zum 1. Januar 2022 laut Gesetz behoben sein soll. Im Ordnungs- und Verkehrsausschuss im März fragte DIE LINKE, wie Rheinbahn und Stadt bis dahin den Ausbau schaffen wollen. Die Antwort ist eigentlich ein Skandal: Gar nicht. Die Verwaltung beruft sich auf die Ausnahmeregelung des Gesetzes und darauf, dass es keine unmittelbare Pflicht zum Ausbau gebe. Kurz gesagt, weil es keine Sanktionen gibt, wird der Ausbau verzögert. Jedes Jahr fordert DIE LINKE, dass ausreichend Mittel zum Ausbau der Haltestellen bereitgestellt werden. Jedes Jahr wird das von der Mehrheit abgelehnt; früher von der CDU/FDP, heute von SPD/FDP/Grüne. Im Moment ist der vollständige Ausbau für das Jahr 2030 geplant. Ob das aber eingehalten wird, darf bezweifelt werden. Es leiden die Menschen, die mit ihrer Mobilität im Alltag sowieso schon genug Probleme haben. DIE LINKE wird auch dieses Jahr wieder die Forderung nach ausreichend Mitteln für den Ausbau barrierefreier Haltestellen stellen.



Man kann alles schaffen, wenn man hinkommt
Foto: (CC BY-NC 2.0) flickr/SOZIALHELDEN/A. Weiland

Wohnungsbau weit hinter den Zielen

Des Oberbürgermeisters leere Versprechungen

In seiner Rede zum aktuellen Haushalt versprach der Oberbürgermeister, dass von der städtischen Wohnungsgesellschaft (SWD) in den nächsten fünf Jahren „etliche tausend zusätzliche kommunale Wohnungen“ errichtet würden.

Wir wollten es genau wissen und fragten im Wohnungsausschuss nach. Bis 2024 wird die SWD 600 neue Wohnungen errichten. Weitere ca. 1.000 sollen auf städtischen Grundstücken gebaut werden. Allerdings gibt es für die vorgesehenen Grundstücke noch kein Baurecht und die Zahl ist davon abhängig, ob die SWD die Grundstücke zu wirtschaftlich günstigen Bedingungen erhalten wird.

Von etlichen tausend sind wir also meilenweit entfernt.

Außerdem führte der Oberbürgermeister in seiner Rede aus, dass die Wohnungen der SWD „dauerhaft dem Gemeinwohl verpflichtet bleiben und nicht nach 20 Jahren aus der Sozialbindung fallen“.

Auch dazu wollten wir näheres wissen und haben nachgefragt, wie die SWD mit den Mieten umgeht, wenn die Preisbindung für ihre Sozialwohnungen ausgelaufen ist. Die Antwort lautete: „Nach Aus-

lauf der öffentlichen Förderung wurden die Mieten der Wohnungen im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten (§ 558 BGB) und unter Berücksichtigung der jeweils gültigen Mietrichtwert-Tabelle der Landeshauptstadt Düsseldorf um 20 % bzw. aktuell 15 % angepasst.“

Dem Gemeinwohl oder der Rendite verpflichtet?

Da das im Gegensatz zu den Aussagen des Oberbürgermeisters steht, haben wir noch einmal nachgefragt und wollten wissen, wie eine dauerhafte Sozialbindung erhalten werden kann.

Wir wurden darauf hingewiesen, dass im Gesellschaftsvertrag der SWD als vorrangiger Zweck eine „sichere und sozial verantwortbare Wohnungsversorgung von breiten Schichten der Bevölkerung“ festgeschrieben wurde. Vergessen wurde dabei zu erwähnen, dass im Geschäftsbericht der Gesellschaft als Ziel „die Erwirtschaftung einer angemessenen Rendite

für unsere Gesellschafter“ (Stadt Düsseldorf) formuliert wurde.

Viel heiße Luft aber keine bezahlbaren Wohnungen

Bereits im Wahlkampf hatte der Oberbürgermeister versprochen, dass in Düsseldorf jedes Jahr 3.000 neue Wohnungen gebaut werden sollen, davon 1.000 Sozialwohnungen. Seitdem ist die Zahl von 3.000 in keinem Jahr erreicht worden. An Sozialwohnungen wurden nicht einmal 200 pro Jahr gebaut. Gleichzeitig sind aber seitdem über 1.000 bestehende Sozialwohnungen pro Jahr aus der Mietpreisbindung entfallen.



Wir malen uns 3.000 Wohnungen
Foto: © CanStock/ISTunningArt

Pendlerverkehr in den Griff bekommen

Was tut die Verwaltung?



Mehr Bike & Ride Parkplätze wie hier in Malmö
Foto: (CC BY-SA 2.0) flickr/ADFC-Konrad Krause

300.000 Menschen pendeln nach Düsseldorf. 62 Prozent der in Düsseldorf beschäftigten Menschen reisen aus anderen Städten an. Diese Pendlerquote ist die höchste aller NRW-Städte und die zweithöchste bundesweit. 70 Prozent der BerufspendlerInnen in NRW nutzen für ihre Fahrt den PKW.

Damit stellt der Pendlerverkehr die größte Belastung für die Verkehrssituation und die Luftqualität in Düsseldorf dar.

Umstieg auf öffentlichen Nahverkehr

Viele der PendlerInnen kommen aus kleinen Ortschaften, die schlecht an den öffentlichen Nahverkehr angeschlossen sind. Deshalb sind sie auf ein Auto angewiesen, um in Düsseldorf arbeiten zu können. Um dennoch den Autoverkehr in Düsseldorf zu reduzieren, müssen Angebote für den Umstieg auf den öffentlichen Verkehr geschaffen werden.

Zum Beispiel durch die Einrichtung von Parkplätzen in der Umgebung oder an der Stadtgrenze durch eine kostengünstige Verbindung von Bus und Bahn in die Stadtmitte bzw. in die Bezirke.

Angebote unzureichend

Um zu erfahren, wie weit Düsseldorf bei den Park & Ride-Anlagen ist, haben wir nachgefragt. Die Antwort der Verwaltung war ernüchternd. Die Verwaltung kann keine qualifizierte Aussage zur Auslastung der Anlagen machen, da eine regelmäßige Erhebung nicht stattfindet. Immerhin konnte sie Angaben zur Anzahl der Parkplätze machen. In Düsseldorf gibt es 1.467 Parkplätze in Park & Ride-Anlagen, in der Umgebung weitere 1.221. Für ca. 210.000 motorisierte PendlerInnen!

Wir haben auch nach Bike & Ride-Plätzen gefragt. Dort können Fahrräder abgestellt werden, damit man auf den öffentlichen Nahverkehr umsteigen kann. In Düsseldorf gibt es Plätze für 1.437 Fahrräder, in der Umgebung für weitere 533.

Alle Anlagen werden auch von AnwohnerInnen genutzt, stehen also nicht vollständig PendlerInnen zur Verfügung.

Perspektiven?

Zwar gibt es viele Überlegungen, wie die Situation verbessert werden kann,

aber mehr als Überlegungen sind es noch nicht. Pilotprojekte sind geplant, Gespräche mit den Kommunen in der Nachbarschaft sind begonnen worden und es wurden Förderprogramme identifiziert.



Eine Alternative die Spaß macht
Foto: (CC BY-SA 2.0) flickr/Ian Muttou

Kurzfristig wird sich nichts ändern. Jedenfalls, wenn es nach der Verwaltung geht. Also werden wir uns weiterhin dafür einsetzen, dass in dieser Hinsicht ein grundlegender Wandel stattfindet und dass entsprechende Mittel zur Verfügung gestellt werden. Ein konsequenter Ausbau ist dringend notwendig, um den Pendelverkehr in den Griff zu bekommen.

Gerd Gust ist gestorben

Ehemaliges Mitglied des Fraktionsvorstandes und Mitglied in der erweiterten Fraktion



Gerd Gust
Foto: © R(h)einblick

Geboren am 13. März 1950 gestorben am 25. Februar 2019.

Unser Genosse Gerd Gust gehörte der Erweiterten Fraktion der LINKEN Düsseldorf von 2008 bis 2010 an. Er hat unsere Fraktion im Ausschuss für Wirtschaft, Tourismus und Liegenschaften vertreten und war Mitglied im Fraktionsvorstand.

Der langjährige Nicaragua-Aktivist zog nach seinem Arbeitsleben nach Nicaragua; zum einen, weil er dem Land aufs Tiefste verbunden war, zum anderen, weil er von seiner Rente in Deutschland nicht leben konnte.

Nach schwerer Krankheit ist er im Februar 2019 in Düsseldorf verstorben. Wir trauern um ihn.

Hartz-IV-Sanktionen werden geprüft

Das Bundesverfassungsgericht prüft momentan, ob Sanktionen gegen Hartz-IV-Beziehende mit der Garantie einer Existenzsicherung unvereinbar und somit verfassungswidrig sind. Das veranlasste DIE LINKE Ratsfraktion Düsseldorf im Ausschuss für Gesundheit und Soziales nach dem Sanktionssystem gegen Düsseldorfer Hartz-IV-Beziehende zu fragen. Demnach hat das Jobcenter Düsseldorf im Jahr 2018 ca. 11.000 Sanktionsbescheide verhängt, davon ein Drittel gegen Haushalte mit Kindern.

Kürzungen um 10 Prozent drohen, wenn ein Meldetermin versäumt wird. Diese machen in Düsseldorf 90 Prozent der Sanktionen aus. Bei Verstößen, die darüber hinausgehen, droht eine dreimonatige Kürzung um 30 Prozent. Bei erneutem Verstoß werden 60 Prozent gestrichen. Anschließend streicht das Jobcenter das gesamte Arbeitslosengeld sowie das Geld für die Wohnung und Heizung. Besonders hart sind die Sanktionen gegen unter 25-Jährige, denen bei der ersten Verfehlung, die über einen versäumten Termin hinausgeht, der gesamte Regelsatz gestrichen wird – beim zweiten Mal auch das Geld für Wohnen, Heizen und Krankenversicherung. In Düsseldorf sind diese jungen Menschen mit einer Quote von 4,7 % überdurchschnittlich oft von Sanktionen betroffen. DIE LINKE fordert deswegen eine Abschaffung von Hartz-IV und seines Sanktionssystems.

IMPRESSUM Rheinblick

Herausgeberin:

Ratsfraktion DIE LINKE.
im Rat der Landeshauptstadt Düsseldorf
Luegallee 65 · 40545 Düsseldorf

Redaktion:

Lutz Pfundner, Meikel Friebe, Anastasia Kordela, Michael Driever, Christian Jäger, Ben Klar, Sophie Würdemann

Tel:

0211 89 95 123

Fax:

0211 89 29 588

email:

info@linksfraktion-duesseldorf.de

web:

www.linksfraktion-duesseldorf.de
facebook: LinksfraktionDuesseldorf

V.i.S.d.P.:

Angelika Kraft-Dlangamandla

Druck:

Berliner Zeitungsdruck

Auflage:

30.000

Glyphosat auf den Gleisen

Studien zeigen, dass der Unkrautvernichter Glyphosat des BAYER-Konzerns schon in geringen Mengen schädlich ist: Glyphosat verursacht wahrscheinlich Krebs, schädigt Embryos und das Erbgut von Menschen und Tieren. Im Umweltausschuss war es der LINKEN bereits gelungen, einen Stopp des Glyphosateinsatzes auf städtischen Flächen durchzusetzen. Die Stadtverwaltung ergänzte daraufhin die städtischen Pachtverträge um ein Glyphosat-Verbot und führte Gespräche mit bisherigen Pächtern. Am 7. Februar setzte DIE LINKE dann im Umweltausschuss den letzten großen Glyphosat-Kunden in Düsseldorf auf die Tagesordnung: Die Deutsche Bahn AG (DB). Die DB versprüht Glyphosat in einem Gebiet von bis zu 7 Metern rings um die Bahntrasse, um das Schotterbett pflanzenfrei zu halten. Dieses Gelände gehört der Deutschen Bahn, aber durch Verwehungen kann das Glyphosat auch auf städtischen Boden gelangen, und unvermeidlich sickert es ins Grundwasser. Daher stellte DIE LINKE den Antrag, dass die Stadtverwaltung mit der DB Gespräche über einen Verzicht auf den Unkrautvernichter führen sollte. Als Alternative schlug sie eine häufigere Reinigung des Schotterbetts vor – statt alle 25 Jahre alle 10 bis 15 Jahre. Erfreulich: Die Stadtverwaltung hat bereits Gespräche mit der Bahn geführt. Aber leider erfolglos. Jetzt will sie beim Deutschen Städtetag eine Initiative gegen Glyphosat bei der Deutschen Bahn starten. DIE LINKE wird das Thema weiter verfolgen.

Die Folgen der LEG-Privatisierung
Zwangsräumungen und dicke Dividenden für Aktionäre

Die Landesentwicklungsgesellschaft NRW (LEG) gehörte bis zur Privatisierung zu 68 % dem Land NRW und zu 22 % der NRW-Bank. 1987 übernahm die LEG 38.000 Wohnungen der Neuen Heimat.

2006 beschloss die Landesregierung aus CDU und FDP unter Ministerpräsident Rüttgers, die LEG zu verkaufen, um den Haushalt zu sanieren. Opposition, Mietervereine und Gewerkschaften waren strikt gegen den Verkauf. Eine Volksinitiative verfehlte knapp die geforderten 66.000 Unterschriften. So wurde der Verkauf 2008 vollzogen. Zuschlag bekam eine Immobilientochter der US-amerikanischen Finanzheuschrecke Goldman Sachs. Als Auflage wurde eine Sozialcharta vereinbart, die im Jahr 2018 auslief.

2013 ging die LEG an die Börse und ist im M-Dax gelistet. Am 25.4.2018 schrieb die Internetplattform „Finanzen.net“, dass der Finanzkonzern „BlackRock“ weitere Aktien der LEG kaufen und damit den Einfluss auf die LEG erhöhen möchte. Zu diesem Zeitpunkt gehörten ca. 10,5 % der LEG-Aktien BlackRock. Deutscher Chef von BlackRock ist der CDU-Politiker Friedrich Merz.

Nach Ablauf der Sozialcharta zeigte die LEG, was es bedeutet, wenn ein am Gemeinwohl orientiertes öffentliches Wohnungsunternehmen an eine profitorientierte Heuschrecke verkauft wird.

LEG: Spitzenreiter bei Zwangsräumungen

In der Ratssitzung am 7. Februar 2019 fragte die Ratsfraktion DIE LINKE, wie die Entwicklung in 2018 bei Zwangsräumungen sei und wie viele u. a. von der

LEG durchgeführt wurden.

Von 2017 bis 2018 erhöhte sich die Zahl der Zwangsräumungen von 588 auf 597, die Zahl der Personen in Notunterkünften allerdings von 76 auf 131. Von den 597 Zwangsräumungen gingen 126 auf das Konto der LEG, das sind 21 %. Die LEG verfügt aber nur über 1,45 % des Wohnungsbestandes in Düsseldorf. Als die LEG das Wohngebiet Hassels-Nord an der Potsdamer und Fürstenbergstraße übernahm, wo die MieterInnen bereits unter extremen Mieterhöhungen litten, war eine ihrer ersten Handlungen die fristlose Kündigung von 80 Mietverträgen.

LEG nicht. Sie schreibt unbeirrt Mahnungen, obwohl die Schäden in Wohnungen durch den Balkonanbau noch gar nicht behoben sind.

In einer Information an die Bezirksvertretung 8 kündigte die Verwaltung an, dass die LEG flächendeckend in Düsseldorf modernisieren will.

Profitgier statt Gemeinwohl

Auf die MieterInnen werden 11 % der Modernisierungskosten umgelegt. Nach 9 Jahren sind die Kosten bezahlt, aber die hohe Miete bleibt. Deshalb: Je höher die Modernisierungskosten, desto dicker das Geschäft. So listet in Vennhausen bei der Kostenaufstellung die Erneuerung der Fenster auf, obwohl dies meist Instandsetzungen sind, sowie neue Briefkästen und Eingangstüren und als Höhepunkt der Schamlosigkeit mit 27.000 Euro „Müllstandplätze“.

LEG entprivatisieren

Die Privatisierung und die Gesetze hat nicht die LEG gemacht, sondern sie sind Ergebnis der Politik von CDU und FDP. Wohnungsunternehmen gehören nicht in private, profitorientierte Hände und schon gar nicht an die Börse. Die LEG macht, was im Kapitalismus üblich ist: Sie plündert die MieterInnen aus, um möglichst hohe Dividenden für ihre Aktionäre zu erzielen. Das entspricht allerdings weder der Gemeinwohlverpflichtung des Eigentums im Grundgesetz, noch Artikel 25 der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte. DIE LINKE fordert mit gutem Grund und auf dem Boden der Verfassung die Enteignung der LEG und die Rückführung in öffentliches Eigentum.



In Vennhausen hat sie an 112 Wohnungen sogenannte „Modernisierungsmaßnahmen“ durchgeführt. „Wir freuen uns, Ihnen mitzuteilen...“ schreibt die LEG an die MieterInnen auf Seite 1, um auf Seite 3 eine Mieterhöhung von über zwei Euro pro Quadratmeter anzukündigen. Die Freude der LEG-Manager auf zusätzliche Profite ist da nur zu verständlich.

Die gesetzlich vorgeschriebene Rechtsbelehrung hatte Formfehler und ist damit unwirksam, aber das stört die

Den R(h)einblick abonnieren

Der R(h)einblick ist die kostenlose Zeitschrift der Fraktion DIE LINKE im Rat der Stadt Düsseldorf. Die Fraktion DIE LINKE möchte mit dem „R(h)einblick“ über ihre Arbeit im Rat der Stadt und in den Ausschüssen informieren und damit auch zum Aufbau einer „Gegenöffentlichkeit“ in Düsseldorf beitragen. Denn in unserer Stadt bestimmen eine einseitige Berichterstattung der Tagespresse und das städtische Amt für Kommunikation in weiten Teilen, was veröffentlicht wird. Was nicht passt, wird nicht gedruckt. Viele Bürgerinitiativen, Vereine und Einzelpersonen mussten das in den letzten Jahren ebenso erleben wie die Fraktion

DIE LINKE im Rat der Landeshauptstadt Düsseldorf.

Der R(h)einblick wird kostenlos verteilt. Damit auch Sie den R(h)einblick regelmäßig erhalten, können Sie ihn einfach abonnieren. Eine Postkarte oder eine E-Mail an die Fraktion DIE LINKE Düsseldorf genügt.

Fraktion DIE LINKE Düsseldorf
Luegallee 65
40545 Düsseldorf

info@linksfraktion-duesseldorf.de

oder herunterladen unter:
linksfraktion-duesseldorf.de/rheinblick

