Michael Fleischmann 5 Jahre in der Regionsversammlung

Bilanz 2016 - 2021

DIE LINKE.
Fraktion
in der Regionsversammlung

Liebe Leser*innen, liebe Genoss*innen,

nach fünf Jahren Engagement für die Einwohner*innen in der Region Hannover möchte ich Euch mit dieser Bilanz einen Überblick über meine Arbeit in der Regionsversammlung geben. In der Linksfaktion bin ich seit Beginn der Wahlperiode für den Öffentlichen Nahverkehr, die Abfallpolitik, das Klinikum der Region und den sozialen Wohnungsbau zuständig. Nach dem Ausscheiden von zwei Fraktionsmitgliedern kamen der übrige Sozialbereich, die Berufsschulen und die Umweltpolitik dazu.

Meine Politik steht vor allem für Solidarität. Für Solidarität mit Geringverdiener*innen, Arbeitslosen oder kranken Rentner*innen mit schmalem Budget und damit für die Forderung nach einer ausreichenden Daseinsvorsorge für alle. Ich habe immer wieder gefordert, deutlich mehr Sozialwohnungen zu bauen, die Mietobergrenzen für Hartz-IV-Bezieher*innen deutlich anzuheben und ein Monatssozialticket für 15 Euro für alle Tarifzonen bei Bussen und Bahnen einzuführen, auf das auch Geringverdiener*innen Anspruch haben. Damit die Fahrpreise für alle übrigen Fahrgäste deutlich sinken, beantragte ich ein 365-Euro-Jahresticket für das gesamte Regionsgebiet. Am besten wäre sicherlich ein fahrscheinloser Nahverkehr, aber diesen darf die Region ohne ein entsprechendes Landesgesetz nicht einführen.

Im Verkehrsausschuss habe ich mich als Anwalt der Fahrgäste immer wieder für bessere Nahverkehrsverbindungen bei Bussen und Bahnen eingesetzt – mit Erfolg. Für den im Sommer beginnenden taxiähnlichen On-Demand-Verkehr mit Kleinbussen in Sehnde, der Wedemark und Springe hatte ich vor drei Jahren mit einem Antrag den Anstoß gegeben. Bezahlt wird im Unterschied zum bekannten Fahrdienstleister Moia nur der normale Bus- und Bahnfahrpreis. Damals stimmten noch alle anderen Parteien, auch die Grünen, gegen diesen Quantensprung beim Öffentlichen Nahverkehr auf dem Land.

Oder nehmen wir den Busverkehr im Umland: Nach massiven Protesten aus der Bevölkerung nahm die Region viele Kürzungen bei den Umlandbuslinien Ende August vergangenen Jahres zurück. Ich hatte diese Kürzungen und ein zugrundeliegendes wertloses Auftragsgutachten vor mehr als drei Jahren als erster im Verkehrsausschuss massiv kritisiert und stattdessen gefordert, die oft desolaten Busverbindungen im Umland zu verbessern.

Bei der Abfallpolitik von aha und Region mit den bundesweit höchsten Müllgebühren sowie beim Umweltschutz habe ich Fehlentwicklungen kritisiert und Alternativen aufgezeigt.

Politik sei „das langsame Bohren dicker Bretter“, hat der Soziologe Max Weber einmal gesagt. Ich freue mich, wenn mir das in dem einen oder anderen Fall gelungen ist.

Vielen Dank für Euer Interesse.

Euer engagierter Regionsabgeordneter

Michael Blickwede

Inhalt

Anwalt der Fahrgäste von Bussen und Bahnen 5
Engagement für besseres Radwegenetz 9
Für die Interessen der Mieter*innen 11
Obdachlose in leerstehende Hotels und Pensionen 15
Arbeitsmarkt für Langzeitarbeitslose verbessern 17
Müllabfuhr auf Abwegen 19
Naturschutzgebiete müssen ihren Namen verdienen 21
Krankenhäuser vor ungewisser Zukunft 23
Berufsschulen in ruhigerem Fahrwasser 25

Foto: Wikicommons / Falk2 (CC BY-SA 4.0)

Anwalt der Fahrgäste von Bussen und Bahnen

So verstehe ich meine Aufgabe im Verkehrsausschuss der Region. Als erfahrenster und „dienstältester“ Verkehrspolitiker der Regionsversammlung machen mir weder andere Politiker*innen noch die Verwaltung etwas vor. Dafür habe ich schon zu viele Verkehrsdezernenten, alles Männer, Geschäftsführer*innen der RegioBus und Vorstandsmitglieder der üstra kommen und gehen sehen. Hinzu kommen tapfere langjährige Mitstreiter aus dem Umfeld des Fahrgastverbandes Pro Bahn, die mir mit ihrem wertvollen Wissen seit vielen Jahren mit Rat und Tat zur Seite stehen. Sämtliche Beschlussdrucksachen der Verwaltung bereiten wir in unserer Verkehrs AG vor. Mein Knowhow habe ich stets eingesetzt, um für bessere Bus- und Bahnverbindungen und deutlich sinkende Fahrpreise zu kämpfen.

Erfolgreiche Abwehr von Busstreichungen im Umland

Bis zur Mitte der Wahlperiode galt mein Engagement vor allem der Abwehr der seit fast 25 Jahren jährlich steigenden Fahrpreise und Streichungen beim Bus- und Bahnangebot.

Für die Große Koalition war bis dahin der Öffentliche Nahverkehr ein „Sparschwein“, bei dem gern der Rotstift angesetzt wurde.

Prominentes Beispiel war vor drei Jahren der Frontalangriff auf die Fahrgäste der RegioBus im Umland, bei dem ein ganzes Bündel von Angebotsstreichungen gegen meinen Widerstand beschlossen wurde. Ich hatte diese Kürzungen und ein zugrundeliegendes wertloses Auftragsgutachten als erster im Verkehrsausschuss massiv kritisiert und stattdessen gefordert, die oft desolaten Busverbindungen im Umland zu verbessern. Nach massiven Protesten aus der Bevölkerung mussten Politik und Verwaltung die Kürzungen schon nach einem halben Jahr wieder zurücknehmen. Ein schöner Erfolg, der zeigt, dass man auch aus der Opposition heraus etwas bewegen kann.

Um die Dörfer im hannoverschen Umland tatsächlich mit einem attraktiven Nahverkehrsangebot zu versorgen, muss die Region neue Wege jenseits des Linienbusverkehrs gehen. Linienbusse sind aufgrund ihrer festen Fahrzeiten und der meist wenigen Fahrgäste ungeeignet, die Dörfer auf dem Land so mit dem Nahverkehr zu erschließen, dass man kaum oder kein Auto mehr braucht. Die Lösung sind sogenannte On-Demand-Verkehre. Es handelt sich um Kleinbusse, die man wie ein Taxi ordern kann. Man wird dort hingefahren, wo man hin will. Die Fahrgäste bezahlen aber im Unterschied zum bekannten Fahrdienstleister Moia nur den normalen Busfahrpreis.

SWR
423 795-4
DB
N
854

Deutlich besseres Nahverkehrsangebot ab Sommer in Springe, Sehnde und der Wedemark

Auch das ist ein Erfolg meiner beharrlichen Arbeit im Verkehrsausschuss. Nach hervorragenden Piloterfahrungen aus dem Raum Goslar und in Bad Gandersheim beantragte ich im Frühjahr 2019, On-Demand-Verkehre auch in der Region Hannover, etwa in der Wedemark mit seinen vielen Dörfern, zu testen. Damals stimmten noch alle anderen Parteien, auch die Grünen, gegen diesen Quantensprung beim Öffentlichen Nahverkehr auf dem Land. Im vergangenen Jahr drehte sich das Blatt: Nun werden auf Beschluss der Regionsversammlung On-Demand-Verkehre im Umland eingeführt. Als Testgebiet hat man sich ab diesem Sommer Springe, die Wedemark und Sehnde ausgeguckt.

Widerstand gegen privaten S-Bahn-Verkehr

Auf mein Betreiben hat nur die Linksfraktion in der Regionsversammlung gegen die Vergabe der S-Bahn-Leistungen an die private Nordwestbahn gestimmt. Das war im Frühjahr 2018. Laut Beschluss soll der S-Bahn-Betrieb ab 2022 nicht mehr von der Deutschen Bahn gefahren werden. Für die Fahrgäste wird die Situation dann wohl noch schlimmer. Schon jetzt fallen S-Bahnen immer wieder ersatzlos aus, auch zu den Stoßzeiten am Morgen und nachmittags zur Rushhour, weil die Bahn nicht genug Personal hat. Wie man hört, soll das bei der Nordwestbahn ein noch größeres Problem sein, auch wenn die das natürlich abstreitet. Leider machte die Region die Vergabe der S-Bahn-Leistungen fast nur vom Preis abhängig. Der spielte zu 98 Prozent die entscheidende Rolle. Die Qualität des Angebots zählte nur zu zwei Prozent. Aus diesem Grund habe ich gegen die Vergabe an die Privatbahn und für den Verbleib bei der DB Regio gestimmt.

Runter mit den Fahrpreisen

Einen wünschenswerten fahrscheinlosen Nahverkehr darf die Region nicht auf eigene Faust einführen, weil dafür ein Landesgesetz erforderlich ist. Im Sinne der Fahrgäste habe ich nicht nur jedes Jahr die Fahrpreiserhöhungen bei Bus und Bahn angeprangert, sondern immer wieder deutliche Fahrpreissenkungen beantragt.

Dazu gehört ein stark verbilligtes Monatssozialticket. Meine Forderung: Die MobilCard S soll wie die Jugendnetzkarte 15 Euro kosten und in allen Tarifzonen gültig sein. Da auch Schüler*innen von wohlhabenden Eltern für 15 Euro im Monat durch alle Tarifzonen fahren dürfen, muss das auch für die Schwächsten der Gesellschaft gelten. Dabei hilft auch ein Blick nach Braunschweig. Dort gibt es mit dem BS-Mobil-Ticket schon einen sozialen Monatsfahrschein für 15 Euro. Bisher müssen Arbeitslose für die MobilCard S in der Region Hannover für alle Tarifzonen jeden Monat 65,80 Euro berappen – Geld, das sie sich vom Munde absparen müssen. Den Kreis der Anspruchsberechtigten möchte ich auf Geringverdiener*innen bis zur Armutsschwelle ausgeweitet sehen. Diese liegt für eine allein lebende Person laut Statistischem Bundesamt bei derzeit 1.175 Euro monatlich. Als arm gelten danach Bundesbürger*innen, die mit weniger Geld auskommen müssen.

Damit die Fahrpreise für alle übrigen Fahrgäste deutlich sinken, beantragte ich ein 365-Euro-Jahresticket für das gesamte Regionsgebiet, von dem auch die Fahrgäste aus dem Umland profitieren. Die hannoversche Ratspolitik, welche den 1-Euro-pro-Tag-Jahresfahrschein zuerst ins Spiel gebracht hatte, forderte diesen nur für die Einwohner*innen der Landeshauptstadt. Wie nicht anders zu erwarten, lehnten die anderen Parteien meine Anträge ab.

Engagement für besseres Radwegenetz

Die Region ist im Gegensatz zu den Städten und Gemeinden für die außerörtlichen Radwege entlang der Kreisstraßen zuständig. Viele entsprechen nicht den Mindestsicherheitsstandards. Die Radwege sind nicht breit genug und müssen deshalb komplett neu gebaut werden. Für die Sanierung aller Radwege an Kreisstraßen rechnen Insider mit Kosten von rund 100 Millionen Euro. Vor vier Jahren beantragte ich, für den Radwegeneubau zunächst 10 Millionen Euro zu geben, um einen Anfang zu machen.

Ich habe mich immer wieder für wichtige Lückenschlüsse im Radwegenetz eingesetzt, auch wenn es sich um Radwegeverbindungen durch die Landschaft und um Radwege an Bundesstraßen handelt. Seit vielen Jahren fordere ich etwa einen Radweg zwischen Burgdorf-Hülptingsen und Uetze-Altmerdingsen entlang der Bundesstraße 188 und damit eine durchgehende Radwegeverbindung von Burgdorf nach Uetze. Bisher existiert nur ein Radweg zwischen Altmerdingsen und Uetze. Nun ist es endlich soweit: Der Radweg zwischen Hülptingsen und Altmerdingsen soll nach Angaben der Regionsverwaltung in zwei Jahren gebaut werden. Baulastträger ist der Bund, die Region beteiligt sich finanziell an dem Projekt. Im Zuge der Baumaßnahme soll der zwischen Altmerdingsen und Uetze schon vorhandene Radweg auf das heute reguläre Maß von 2,50 m verbreitert werden.

Druck für sichere Stellplätze

Radler*innen müssen ihre Räder auch sicher abstellen können. Seit Jahren fordere ich im Verkehrsausschuss abschließbare Radkäfige an wichtigen Nahverkehrshaltestellen. An den S-Bahnhaltestellen und Bahnhöfen werden sie mittlerweile nach und nach realisiert, aber meist nicht in der erforderlichen Zahl. Nehmen wir den Bahnhof in Wunstorf. Die Regionsverwaltung lässt dort zwar ein vollautomatisches Fahrradparkhaus mit Lademöglichkeiten für Elektroräder errichten. Die geplanten 240 Stellplätze werden bei weitem nicht reichen, weil im Umfeld des Bahnhofs mehrere hundert Räder „wild“ abgestellt werden. In den Niederlanden stehen eine Reihe solcher Fahrradparkhäuser in vergleichbaren Städten. Die Anlagen dort sind auf mehrere tausend Räder ausgelegt. Für meinem Antrag, das Wunstorfer Radlerparkhaus so zu bauen, dass die Zahl der Stellplätze deutlich erweitert werden kann und die Nutzung in den ersten 24 Stunden sowie am Wochenende kostenfrei ist, stimmten neben mir nur die beiden Vertreter*innen der Grünen im Verkehrsausschuss.

Fehlanzeige bei stark frequentierte Haltestellen von Bus und Stadtbahn. Abschließbare Radkäfige sucht man hier meist vergebens. Auch hier muss sich etwas tun, damit die Bus- und Bahn-Fahrgäste ihre Räder sicher abstellen können.

enercity
2
IHMEPASSAGE

Für die Interessen der Mieter*innen

Wie in den Vorjahren habe ich auch in der zurückliegenden Wahlperiode der Region beim Bau von Sozialwohnungen und dem Erwerb von Belegrechten Beine gemacht, um den dringend benötigten preiswerten Wohnraum auch im hannoverschen Umland zu schaffen.

Gleich zu Beginn der Wahlperiode kritisierte ich den Verkauf der ehemaligen Landesfrauenklinik in der hannoverschen Nordstadt durch das Klinikum der Region an eine Hamburger Firma, die dort vor allem Luxuswohnungen bauen lässt. Im historischen Gebäude der Hauptklinik kosten manche Wohnungen gut 7.300 Euro pro Quadratmeter, fast 1,1 Millionen Euro kostet ein Penthouse. Wenn es nach mir gegangen wäre, hätte mit der Kreissiedlungsgesellschaft das Wohnungsunternehmen der Region das Gebäude übernommen und dort mindestens 25 Prozent Sozialwohnungen geschaffen. Immerhin: Neben 137 Eigentumswohnungen entstehen auf dem attraktiven Areal zwischen Haltenhoffstraße und Herrenhäuser Kirchweg nun auch 27 geförderte Mietwohnungen mit Mietpreisbindung.

Engagement für Bau von Sozialwohnungen und ...

Aufgeschreckt durch viel zu wenige neu gebaute Sozialwohnungen im Umland, brachte die Regionsverwaltung vor vier Jahren ein „Wohnraumförderprogramm“ auf den Weg. Ich kritisierte dieses als komplett unzureichend. Die Region gab den 20 Städten und Gemeinden im Umland drei Jahre lang pro Jahr 20 Millionen Euro. Das machte eine Million Euro pro Jahr und Kommune. Davon konnten die Städte und Gemeinden noch nicht einmal ansatzweise genügend preiswerte Wohnungen bauen.

Ich forderte dagegen, 200 Millionen Euro pro Jahr über einen Zeitraum von fünf Jahren ausschließlich für den Bau von Sozialwohnungen bereitzustellen, um den weiter auslaufenden Sozialbindungen etwas entgegenzusetzen. Die Region fördert dagegen auch den Bau von Ein- und Zweifamilienhäusern und Wohnungen in Mehrfamilienhäusern. Jede Kommune hätte 10 Millionen Euro pro Jahr erhalten. In fünf Jahren wären das 50 Millionen Euro für jede Kommune gewesen. Von diesem Geld hätten die Städte und Gemeinden nennenswert die so dringend benötigten Sozialwohnungen bauen lassen können. Um diese Summe zu stemmen, regte ich an, Genossenschaften, die Hannoversche Volksbank und die Sparkasse Hannover mit ins Boot zu holen.

Später beantragte ich, auch die Gründung und Ausweitung von Wohnungsbaugenossenschaften in den 20 Umlandkommunen zu fördern.

... Ankauf von Belegrechtswohnungen

Um mehr preisgünstigen Wohnraum zu schaffen, fordere ich von der Region seit geraumer Zeit, deutlich mehr Belegrechte im Wohnungsbestand zu kaufen. Bei einer Belegrechtswohnung darf die

Foto: Wikicommons / Gerd Fahrenhorst (CC BY 4.0)

Region bestimmen, wer einzieht. In den zurückliegenden Jahren hatten private Vermieter*innen an solchen Wohnungen kaum Interesse, weil sie lieber mit hohen Mieten Kasse machen wollten. Das hat sich mittlerweile geändert. Um bei Privatvermieter*innen das Interesse an solchen Wohnungen zu erhöhen, gewährt die Region seit kurzem eine 5-jährige Mietausfallgarantie. Danach übernimmt die Region eventuelle Mietrückstände. Ersetzt werden auch Instandsetzungskosten von bis zu 10.000 Euro, falls es zu einem von der Mieterin oder dem Mieter verursachten Schadensfall kommt. Die Stadt Karlsruhe hat damit gute Erfahrungen gemacht, wenn es um die Akquise von Belegrechtswohnungen geht. Da infolge der Corona-Krise viele Haushaltseinkommen weggebrochen sind, ist die Mietausfallgarantie für Privatvermieter*innen noch interessanter geworden. Ich beantragte deshalb, allein in diesem Jahr regionsweit 160 zusätzliche Belegrechte im Wohnungsbestand zu kaufen, statt den bisher geplanten 80 Belegrechtswohnungen.

Ich beantragte auch, leerstehende Wohnungen zu erfassen, damit sie die regionseigene Kreissiedlungsgesellschaft kaufen und preiswert vermieten kann.

Realitätsferne Mietobergrenzen für Hartz-IV-Bezieher*innen

Immer wieder habe ich in den zurückliegenden Jahren beantragt, die Mietobergrenzen für Arbeitslose - also die Höhe der Miete, bis zu der das Amt die Miete übernimmt - deutlich anzuheben. Statistisch betrachtet muss jeder fünfte Hartz-IV-Haushalt einen Teil seiner Miete selbst bezahlen. Bei 19,2 Prozent der Hartz-IV-Bedarfsgemeinschaften übernahmen die Kommunen 2018 nicht die volle Miete, weil sie sie als ungemessen hoch einstuften. Das geht aus einer Antwort der Bundesregierung auf eine Anfrage der Linksfraktion im Bundestag hervor. Im Schnitt mussten Betroffene demnach jährlich 985 Euro zur Miete aus dem Regelsatz dazu zahlen.

Auch wenn derzeit wegen der Corona-Krise die Mietobergrenzen ausgesetzt sind, ist das Problem viel zu geringer Mietobergrenzen damit nicht vom Tisch. Nach vom Pestel-Institut ermittelten Zahlen sind die Kosten bei den von Jobcentern bezahlten Singlewohnungen zwischen März 2014 und August 2020 um 26,7 Prozent gestiegen. Die Verbraucherpreise hingegen stiegen im selben Zeitraum nur um 6,5 Prozent.

Derzeit darf eine Wohnung für eine allein lebende Person, die Hartz IV bezieht, in Hannover maximal 411 Euro kosten. Damit gehen Arbeitslose beim Run auf die Wohnungen gerade in den innenstadtnahen Wohnvierteln weiter leer aus und werden vor allem im Szenestadtteil Linden wegen anziehender Bestandsmieten aus ihren Wohnungen verdrängt - Zwangsräumungen inklusive. Wie widersinnig und realitätsfern die Mietobergrenzen sind, zeigt auch die Tatsache, dass die Obergrenzen jahrelang in einigen Umlandstädten höher waren als in Hannover – trotz der Mietenexplosion in der Landeshauptstadt. Wenn ich diese Fakten in der Regionsversammlung angesprochen hatte, brachte mir das von den anderen Parteien und zum Teil auch aus der eigenen Fraktion die üblichen Populismus-Vorwürfe ein.

Wie schwierig es für Arbeitslose auch im Umland ist, eine Wohnung zu finden, verdeutlicht aus Vor-Corona-Zeiten eine Mail einer Betroffenen aus Burgdorf: „Die Obergrenzen für die Mieten sind wirklich sehr niedrig. Da ich momentan eine Wohnung suche, muss ich mich damit auseinandersetzen. Es ist sehr schwer, eine Wohnung zu finden. Wenn dann noch das Amt mit im Spiel ist, wird die Suche noch schwerer. Viele Vermieter wollen keine Mieter vom Amt haben. Es ist schon mehrfach vorgekommen, dass Vermieter mir gegenüber abfällig reagiert haben, nachdem ich das thematisiert habe. Einige Vermieter schreiben von vornherein, sie wollen keine Mieter vom Amt haben.“

MARITIM
GRAND HOTEL

Obdachlose in leerstehende Hotels und Pensionen

Mehr als 70 Obdachlose sind im vergangenen Jahr in Hannover gestorben – eine für die hiesigen Verhältnisse alarmierend hohe Zahl. Die Corona-Pandemie sorgt zusammen mit diversen Vorerkrankungen und Obdachlosigkeit für zusätzliche Lebensgefahr. Ich habe deshalb beantragt, Obdachlose in leerstehenden Hotels und Pensionen unterzubringen und dafür 1,5 Millionen Euro in den Haushalt für das laufende Jahr einzustellen. Die Massenunterkunft am Alten Flughafen in Hannover und der Tagestreff Ahlemer Holz könnten dann entfallen, weil die obdachlosen Menschen ganztägig in angemieteten Zimmern untergebracht sind. Gerade die Unterkunft und Notschlafstelle am Alten Flughafen lässt jede Intimsphäre, vielfach eine menschenwürdige Unterbringung und den Schutz vor Corona vermissen. Aerosole und fehlende Sicherheitsabstände erhöhen die Infektionsgefahr, die Massenunterkunft droht sich zu einem Corona-Hotspot zu entwickeln. Die männlichen Sicherheitsdienste sind oft ein zusätzliches Problem für obdachlose Frauen.

Die Regionsverwaltung bietet Obdachlosen seit kurzem die Möglichkeit, für maximal drei Monate in einem Einzelzimmer unterzukommen. Ich habe diese zeitliche Begrenzung auf drei Monate im Sozialausschuss kritisiert. Offensichtlich zu Recht; denn Obdachlose meiden ein entsprechendes Angebot in Döhren. Im Mietshaus waren bis März nur neun von 21 Plätzen belegt.

Die Perspektive: Housing-First-Wohnungen

Perspektivisch müssen Obdachlose in sogenannten Housing-First-Wohnungen unterkommen. Diese Unterkünfte sind ein niederschwelliges Angebot an Wohnungslose, ohne vorher diverse Hürden überwinden zu müssen. Sozialarbeiter*innen helfen dabei, im Alltag wieder Fuß zu fassen. 15 solcher zwischen 31 und 44 Quadratmeter großen Wohnungen wurden Mitte März im Karl-Imhoff-Weg in Hannover-Vahrenwald bezogen. Wir brauchen mehr solcher Projekte für Wohnungslose in Hannover und auch im Umland.

Foto: Wikicommons / Bernd Schwabe in Hannover (CC BY 3.0)

Arbeitsmarkt für Langzeitarbeitslose verbessern

Seit vielen Jahren fordern Sozialverbände und die Linksfraktion in der Regionsversammlung staatliche geförderte und vernünftig bezahlte Arbeitsplätze für Langzeitarbeitslose statt Schikanen wie 1-Euro-Jobs und andere sogenannte Arbeitsgelegenheiten. Die Region als zuständige Behörde reagierte schon in der vergangenen Wahlperiode und beschloss, einen „sozialen Arbeitsmarkt“ einzuführen. Vor zwei Jahren war es dann soweit, der „soziale Arbeitsmarkt“ ging an den Start – mit Erfolg: Bis März diesen Jahres haben 1.300 Frauen und Männer eine neue Arbeit und damit eine Lebensperspektive erhalten. Im laufenden Jahr sollen weitere 430 Arbeitsplätze dazukommen. 18 Prozent der vermittelten Langzeitarbeitslosen sind bei öffentlichen Arbeitgebern untergekommen, 30 Prozent bei gemeinnützigen und 52 Prozent in der Privatwirtschaft. In den ersten 24 Monaten übernimmt das Jobcenter den Lohn komplett, danach sinkt der Zuschuss für weitere drei Jahre um 10 Prozent.

Ich habe mich im Sozialausschuss der Regionsversammlung über diese Entwicklung gefreut, aber auch Unzulänglichkeiten des Jobprogramms kritisiert und Verbesserungen eingefordert. Die Region akzeptiert etwa, wenn die oder der Langzeitarbeitslose nur den gesetzlichen Mindestlohn erhält. Ich habe grundsätzlich eine Bezahlung nach Tarif gefordert. Der Umstand, dass Langzeitarbeitslose nach der Beschäftigung automatisch wieder in den Hartz-IV-Armutskeller fallen, ist nicht hinnehmbar – schon gar nicht vor dem Hintergrund der schweren Wirtschaftskrise. Auch dürfen die neuen Arbeitsplätze nicht auf Kosten regulärer Stellen bei Stadtverwaltung und privaten Arbeitgeber*innen gehen.

NUR FÜR
GRÜNGLAS
STOPP
NUR FÜR
WEISSGLAS
STOPP

Müllabfuhr auf Abwegen

Die Abfallpolitik der Großen Koalition beschert den Gebührenzahler*innen seit Jahren fortwährende Verschlechterungen, die ich stets im Abfallwirtschaftsausschuss und in der Regionsversammlung angeprangert habe. Zuerst schafften die Politiker*innen die wöchentliche Müllabfuhr ab. Dann führten sie eine Gebühr von einem Euro pro Rolle für die blauen Papiersäcke ein. Es folgte vor zwei Jahren eine Erhöhung der Müllgebühren um durchschnittlich 11,4 Prozent - obwohl schon damals die Müllgebühren laut einer Studie des Steuerzahlerbundes in Hannover und im Umland die bundesweit höchsten unter allen Großstädten waren. Seit vergangenem Jahr können die Gebührenzahler*innen einen gesonderten Laubsack für 2,10 Euro pro Stück kaufen. Dieser ist aber aus Papier und deshalb nur für trockene Blätter geeignet – ein Problem im Herbst, wenn es nass ist. Nun sollte im April dieses Jahres das Altpapier nur noch alle 14 Tage abgeholt werden. Wegen der Corona-Krise und dem boomenden Onlinehandel mit seinen Pappkartons bleibt es vorerst bei der wöchentlichen Abholung des Altpapiers. Die Umstellung auf eine 14-tägige Abholung ist damit aber mittel- und langfristig nicht vom Tisch.

Den Gebührenerhöhungen und Serviceverschlechterungen stehen im hannoverschen Umland mit Sack und Tonne zwei verschiedene Entsorgungssysteme für den Restmüll gegenüber, was unnötig viel Geld kostet. Um hier Kosten zu sparen und so weiteren Gebührenerhöhungen und Serviceabbau zu begegnen, habe ich wiederholt eine einheitliche Tonnenabfuhr beim Müll auch im Umland gefordert.

Stinken tut die Müllpolitik auch bei der Zwangsabnahmemenge für den Restmüll. Diese liegt bei 10 Litern pro Person und Woche. Ich habe stets gefordert, die Zwangsabnahmemenge, die einer zweiten Grundgebühr gleichkommt, abzuschaffen. Diese belohnt Müllproduzent*innen und bestraft Müllvermeider*innen, die sich umweltgerecht verhalten und brav die Wertstoffe vom Restmüll trennen. Viele müssen so für Restmüll zahlen, den sie gar nicht erzeugt haben. Die aktuelle Gebührensatzung erlaubt nur, eine Verringerung auf 5 Liter beantragen zu können. Das ist dann noch mit diversen Hürden und Prüfungen verbunden, was zusätzlichen Verwaltungsaufwand und damit Kosten erzeugt.

Foto: Wikicommons / Puusterke (CC BY-SA 4.0)

Naturschutzgebiete müssen ihren Namen verdienen

Um EU-Strafen im Milliardenbereich zu entgehen, weist die Region seit geraumer Zeit eine Reihe von Naturschutzgebieten aus. Insgesamt wurden seit 2015 25 neue Schutzgebiete ausgewiesen, darunter die Mergelgrube in Misburg oder das Altwarmbüchener Moor. Zunehmend entstehen derzeit aber nur Schutzgebiete light. Im Naturschutzgebiet „Basser Holz und Werder“ in Neustadt etwa sind nach wie vor Düngen und das Ausbringen von Pestiziden erlaubt. In anderen Schutzgebieten genießen menschliche Nutzungen einen höheren Stellenwert als der Schutz der Natur. Im Landschaftsschutzgebiet „Seefläche Steinhuder Meer“ etwa ist durch wassersportliche Nutzungen, vor allem durch Segler*innen, die Population der Haubentaucher zurückgegangen. Selbst die Schutzgebietsverordnung aus dem Jahr 1939 soll Berichten zufolge deutlich weitergehender gewesen sein. Ich habe das im Umweltausschuss und in der Regionsversammlung kritisiert und Naturschutzgebiete gefordert, die ihren Namen auch verdienen.

KRH
KLINIKUM LEHRTE
Unternehmen der
Region Hannover
VN
senärztliche Vereinigung
ersachsen
rksstelle Hannover
Bereitschaftsdienstpraxis
Lehrte

Krankenhäuser vor ungewisser Zukunft

Zu Beginn der Wahlperiode ging es mit der radikalen Kostendrückerei zu Lasten der Beschäftigten und Patient*innen in den elf Krankenhäusern des Klinikums der Region weiter. Geschäftsführung und Große Koalition in der Regionsversammlung feierten sich für schwarze Zahlen des kommunalen Krankenhauskonzerns. Ich kritisierte das, weil die Beschäftigten und die Patient*innen die Zeche dafür zahlen mussten. Hintergrund war eine radikale Kürzungspolitik infolge der sogenannten Medizinstrategie 2020. Stichworte sind das Dichtmachen der Klinik in Springe, der Geburtsklinik im Nordstadtkrankenhaus, der Abbau von rund 800 Arbeitsplätzen auf den Stationen und eine verschlechterte Patientenversorgung. Patient*innen werden seitdem früher nach Hause geschickt als medizinisch anzuraten. Nicht nur der Pflegedienst ist extrem belastet, auch die Ärzt*innen gehen auf dem Zahnfleisch. Die Versorgung der Patient*innen ist vielfach auf das Notwendigste beschränkt. Ich forderte wiederholt, das Kürzungsprogramm zurückzunehmen und dem Klinikum deutlich mehr Geld aus den Haushaltsüberschüssen der Region zu geben.

Es drohte noch dicker zu kommen, weil nach der wirtschaftlichen nun die bauliche Sanierung im Unternehmen anstand. Doch es kam anders. Wider Erwarten bezahlte die Region den zukunftsfesten Ausbau der Klinik in Lehrte. Auch die Modernisierung von Operationssälen und auf den Stationen schreitet voran, ohne Personal abzubauen. Die Geschäftsführung vereinbarte mit ver.di im vergangenen Jahr sogar einen Entlastungstarifvertrag für besonders belastete Beschäftigte. Danach sollen 200 zusätzliche Vollzeitstellen den Pflege- und Funktionsdienst stärken. Offensichtlich haben die politischen Mehrheiten in der Regionsversammlung kapiert, dass man das Klinikum nicht wie ein Privatunternehmen führen darf. Es bleibt zu hoffen, dass das auch im Zuge der schweren Wirtschaftskrise so bleibt. Da der Sanierungs- und Instandsetzungs-Bedarf in den Krankenhäusern nach wie vor erheblich ist, müssten sonst die Beschäftigten die Modernisierung schultern. Stellenabbau wäre die Folge.

Foto: Wikicommons / Jan-Gerd Reents (CC BY-SA 4.0)

Berufsschulen in ruhigerem Fahrwasser

Nachdem Politik und Verwaltung in der vergangenen Wahlperiode mit dem Dichtmachen der BBS 6 einen Proteststurm ausgelöst hatten, sind sie dieses Mal bei der Neuordnung der Berufsschullandschaft in Hannover und im Umland behutsamer zu Werke gegangen. Eine solche Neuordnung steht alle paar Jahre an, weil sich die Auszubildendenzahlen ändern. Die kaufmännischen Berufe verzeichnen einen starken Rückgang wegen des Jobabbaus bei Banken und Versicherungen. Dagegen boomen seit geraumer Zeit die Gesundheitsberufe. Darauf müssen sich die Berufsschulen einstellen und ihre Ausbildungskapazitäten entsprechend anpassen. In diesem Prozess haben Politik und Verwaltung dieses Mal die Schulen mitgenommen. Das im vergangenen Jahr von der Regionsversammlung mit meiner Stimme beschlossene Konzept beinhaltet etwa die Weiterentwicklung des Berufsschulzentrums am Waterlooplatz und die Zusammenfassung der bisher vier kaufmännischen Berufsschulen zu zwei Schulen an innenstadtnahen Standorten in Hannover.

Meinungsverschiedenheiten gibt es aber zur Zukunft der Berufseinstiegsschule. Diese wird auf verschiedene Berufsschulen auf dem Berufsschulcampus aufgeteilt. Lehrer*innen befürchten, dass für die Schüler*innen der Wechsel von einer Fachrichtung in eine andere, etwa von einem Metall- in einen Bauberuf, schwerer wird. Auch sei unklar, welche Schule jene Schüler*innen aufnehme, die keine andere Berufsschule haben wolle, heißt es. Bisher macht das die Schule am Goetheplatz in Hannover, wo die Berufseinstiegsschule noch untergebracht ist. Die Schulleitungen sehen diese Probleme dagegen nicht. Ich brachte das im Schulausschuss zur Sprache. Daraufhin versprach die Verwaltung, das Thema im Auge zu behalten. Es soll eine Untersuchung und Bewertung geben.

facebook.com/regionsabgeordneterfleischmann