

kommunalpolitisches Programm  
der Ratsgruppe

**DIE LINKE LEV**  
im Rat der Stadt Leverkusen

2017-2020

# INHALTSVERZEICHNIS

<b>I. Finanzen</b> .....	3
a) Entschuldung vorantreiben	
<b>II. Stadtentwicklung</b> .....	4
a) Stärkung der Achse Wiesdorf-Opladen	
b) Neugestaltung des Europarings als Eingangstor nach Wiesdorf	
c) Manforter Grenzverschiebung	
<b>III. Soziales</b> .....	7
a) Bezahlbarer Wohnraum	
<b>IV. Denkmalschutz</b> .....	8
a) Schutz der historischen Bausubstanz	
<b>V. Umwelt- und Klimaschutz</b> .....	9
a) Tunnellösung: kein Entweder oder	
b) Ausweitung des Seveso-Konzepts auf Industrieflächen	
c) Transparenzgebot bei Umweltgefahren	
<b>VI. Nahverkehr &amp; Infrastruktur</b> .....	13
a) RRX: Halt in Leverkusen und K.-Mülheim	
b) Zugverbindung von Opladen nach Düsseldorf	
c) Straßenbahn wiederbeleben	
d) ÖPNV auf dem Rhein	
e) Busverbindungen Stärken	
f) Alternative Mobilität	
g) Kostenloses W-Lan	
<b>VII. Kinder, Jugend, Schule und Senioren</b> .....	15
a) Nahrhaftes Essen in den Kita- und Schulmensen	
b) Kein weiter so beim offenen Konzept	
c) Jugenddisco	
d) Jugend und Seniorenparlament	
<b>VIII. Kultur</b> .....	18
a) Keine Kürzungen im Kultursektor	
b) Frei- und Vereinsräume schaffen	
c) Nachtleben stärken	
d) Städtische Interessengruppen ernst nehmen	
e) Event und Fachmessen	
<b>IX. Verwaltung</b> .....	19
a) Keine Besetzung der Dezernentenposten nach Parteibuch	

Die weibliche Form ist der männlichen Form in diesem Programm gleichgestellt; lediglich aus Gründen der Vereinfachung wurde teilweise die männliche Form gewählt

# **I. FINANZEN**

## **a) ENTSCULDUNG VORANTREIBEN**

Die Stadt Leverkusen ist überschuldet und kann ihre Schulden aus eigener Kraft nicht mehr abtragen. Durch das Gesetz zur Unterstützung der kommunalen Haushaltskonsolidierung im Rahmen des Stärkungspaktes Stadtfinanzen (Stärkungspaktgesetz) stellt das Land NRW den überschuldeten Städten Finanzhilfen zum Schuldenabbau in einem Gesamtumfang von 5,76 Milliarden Euro zur Verfügung.

Ein ausgeglichener Haushalt ab dem Jahr 2018 gilt als Voraussetzung dafür, dass die Stadt Leverkusen diese notwendige finanzielle Unterstützung durch das Land NRW bekommt, die erst eine Entschuldung möglich macht.

Die Ratsgruppe DIE LINKE LEV unterstützt die Bemühungen der Stadt, für die es in unseren Augen momentan keine Alternative gibt (auch um langfristig handlungsfähig zu sein). Notwendige Kürzungen oder Steuererhebungen insbesondere der Grundsteuer müssen jedoch mit Augenmaß und vor allem sozialverträglich durchgeführt werden.

## **II. STADTENTWICKLUNG**

### **a) STÄRKUNG DER ACHSE WIESDORF-OPLADEN**

Trotz Drei-Zentren-Konzept wird der Stadtteil Wiesdorf nicht zuletzt von Ortsunkundigen als das Zentrum der Stadt Leverkusen wahrgenommen. Das verstärkt den Eindruck, dass in Leverkusen nach Geschäftsschluss nicht viel los ist. Während Wiesdorf das Leverkusener Einzelhandelszentrum darstellt, in das sich am Abend kaum jemand verirrt, wird dies durch Opladen mit seinem Kneipenviertel und Gastronomieangebot ergänzt. Dieses Angebot soll im Rahmen des Stadtteilentwicklungskonzeptes, weiterer Projekte in der Neuen Bahnstadt (Cube Real Estate und Reaktivierung des Kesselhauses) und durch die Ansiedlung der Fachhochschule erweitert werden. Die Qualität Opladens wird jedoch gerade von Ortsunkundigen nicht als Qualität der Stadt Leverkusen wahrgenommen. Das muss sich ändern!

Die Achse Wiesdorf-Opladen als sich ergänzende Stadtzentren muss ausgebaut werden und als solche beispielsweise durch Beschilderungen und Flyer am Bahnhof Mitte deutlich gemacht werden: Schwerpunkt Einkaufen in Wiesdorf sowie Schwerpunkt Gastronomie und Nachtleben in Opladen. Dafür wäre eine Aufwertung des Europarings als gestalteter Übergang von großer Bedeutung.

### **b) NEUGESTALTUNG DES EUROPARINGS ALS WIESDORFER EINGANGSTOR**

Freies Bauland in Leverkusen ist rar und wird dem erwarteten Wachstum der Stadt nicht gerecht. Durch die Umgestaltung des Bürriger Teils des Europarings (Nähe Wasserturm) könnten jedoch neue Bauflächen erschlossen werden.

Die Ausfahrten in Richtung Olof-Palme-Straße entsprechen den Standards für Autobahnausfahrten und nehmen daher auch entsprechend viel Platz ein. Durch die Einrichtung eines ansprechend gestalteten Kreisverkehrs an dieser Stelle, der als Eingangstor ins Wiesdorfer Zentrum dienen soll, könnten der Overfeldweg und die Olof-Palme-Straße sinnvoll an den Europaring

angebunden werden. Gleichzeitig wird dadurch neues Bauland erschlossen. Wie am Ludwig-Erhard-Platz (am anderen Ende des Wiesdorfer Zentrums) sollten um den Kreisverkehr ansprechende Bauten errichtet werden. Gleichzeitig könnte so das Wiesdorfer Zentrum näher an die Stadtteile Bürriq und Küppersteg heranwachsen und in seiner Gestaltung nicht mehr derart künstlich erscheinen, wie es derzeit der Fall ist. Dies wird nicht zuletzt dadurch bedingt, dass der Eindruck vermittelt wird, man verlasse die „Insel Leverkusen-Mitte“ gerade über eine Autobahn, während die benachbarten Stadtteile in weiter Ferne zu liegen scheinen.

(Weitere Möglichkeiten würden sich in den angrenzenden Flächen bei einem möglichen Wegfall der Stelzenautobahn ergeben [siehe Punkt V, a], bis dahin sollte bei der Planung aufgrund der Nähe zur A3 auf Wohnbebauung verzichtet werden)

Um letzteren entgegenzuwirken, wäre es sinnvoll, die Grünflächen neben dem Europaring auf Höhe der Kolonie II bzw. des Forums von beiden Seiten zu bebauen. Auch wenn Grünflächen im Stadtgebiet grundsätzlich schützenswert sind, gilt dies in unseren Augen nicht für diese Flächen. Denn eine zweispurige bebaute Straße entspricht dem Erscheinungsbild einer Großstadt, während der Europaring in Wiesdorf, der auf beiden Seiten von Grünflächen gesäumt wird, momentan eher dem Erscheinungsbild einer Autobahnauffahrt gerecht wird. Würden die genannten Vorhaben umgesetzt und somit ein städtebauliches Zusammenwachsen Wiesdorfs mit den Stadtteilen Bürriq und Küppersteg begünstigt werden, würde dies seinen Teil dazu beitragen, dass das Leverkusener Zentrum mehr wie eine gewachsene Stadt wirken würde.

### **c) MANFORTER GRENZVERSCHIEBUNG**

Kaum jemand in Leverkusen weiß, wo sich das Stadtteil Manfort wirklich befindet. Dazu trägt auch die verwirrende Beschilderung der Stadt bei, die scheinbar die Manforter Stadtteilgrenzen von vor 1961 ausweist (siehe Rathenaustraße).

Damals wurde die Grenze Manforts so verschoben, dass Manfort von Wiesdorf aus gesehen erst hinter der A3 beginnt. Wo die Grenze zuvor lag, kann durch alte Karten nicht mehr eindeutig nachvollzogen werden. Dies bedingt, dass

heute weder der Manforter Friedhof noch der Manforter Hof in Wiesdorf liegen, genauso wenig wie das ehemalige Manforter Schwimmbad. Orte die historisch zu Manfort gehört haben müssen. Dafür liegt der Schlebuscher Bahnhof nun im Zentrum Manforts.

Auch wenn Manfort auf dem Papier erst hinter dem Konrad-Adenauer-Platz beginnt, stellt für die Leverkusener Bürger dieser Platz das eigentliche Zentrum des Stadtteils da. Gefühlt besteht Manfort in seinen alten Grenzen weiter, auch weil die meisten „gefühlten Manforter“ nicht wissen bzw. nicht wahrhaben wollen, dass sie eigentlich Wiesdorfer sind.

Langfristig soll im heutigen Manfort das Projekt Soziale Stadt umgesetzt werden. Auch wenn der Startschuss dafür noch in weiter Ferne liegt, scheint allen Parteien klar zu sein, dass Manfort die Impulse, die durch ein solches Stadtteil-Förderungsprogramm angestoßen werden könnten, dringend benötigt.

Bereits jetzt werden Pläne für die Schaffung eines neuen künstlichen Stadtteilzentrums gehegt (Kirmesplatz Scharnhorststraße), das in Manfort angeblich fehlt. Die Planungen werden jedoch im Ganzen ihr Ziel verfehlen, wenn man sich dabei mit einem Stadtteil beschäftigt, das in seinen Grenzen so nur auf dem Papier und nicht in den Köpfen der Bürger existiert.

Daher sollte die Stadt entweder klar die Grenzen Manforts definieren und z. B. fehlplatzierte Stadtteil-Eingangsschilder entfernen, oder besser noch: die Stadtteilgrenzen wieder in Richtung Westen verschieben. Wo hinter einer fiktiven Linie von der Stadtgrenze über den Friedhof bis hin zum ehemaligen Manforter Hallenbad die Grenze gezogen werden soll, sollte eine Umfrage unter den im Grenzbereich wohnenden Bürgern ergeben.

Dann wäre auch die teure Schaffung eines Stadtteilzentrums obsolet, weil Manfort mit dem Konrad-Adenauer-Platz sein altes Zentrum, das es gefühlt niemals verloren hatte, offiziell wieder erhält. Gleichzeitig würden sicher auch die „gefühlten Manforter“ aus dem heutigen Stadtteil Wiesdorf die Wiederherstellung der alten Stadtteilgrenzen begrüßen, falls sie jemals erfahren sollten, dass sie über 50 Jahre lang eigentlich Wiesdorfer waren.

### **III. SOZIALES**

#### **a) BEZAHLBARER WOHNRAUM**

Die Einwohnerzahl Leverkusens wächst, genau wie die Immobilien- und Mietpreise. Somit herrscht in unserer Stadt Wohnungsnot. Betroffen davon sind besonders diejenigen, die es ohnehin schwer haben auf dem lokalen Wohnungsmarkt bezahlbaren Wohnraum zu finden. Zudem sind Privatvermieter oft nicht bereit, u. a. an Menschen mit Behinderung zu vermieten.

Daher sollte eine Überprüfung und Anpassung der anzuerkennenden Mietobergrenzen durch das Sozialamt und das Jobcenter vorgenommen werden und Maßnahmen gegen unverhältnismäßige Mieterhöhungen bei Wohnungsanierungen getroffen werden.

Sozialer Wohnungsbau muss weiter gefördert werden und dies vermehrt in Stadtteilen, in denen die Mietpreise eher hoch sind. In jedem Stadtteil sollte es bezahlbaren Wohnungsraum geben, daher darf es nicht sein, dass sich der soziale Wohnungsbau zu stark auf Stadtteile wie Rheindorf-Nord konzentriert. Im Gegenteil sollten in den „sozialen Brennpunkten“ Bauprojekte angestrebt werden, die einen ausgewogenen Anteil des sozialen Wohnungsbaus im Verhältnis zum Gesamtwohnraum fördern.

Die Stadt Leverkusen sollte zudem gezielter Bauflächen an genossenschaftliche Bauprojekte (siehe Mehrgenerationenhaus in der NBSO) vergeben, um auch Familien, die aufgrund ihrer finanziellen Lage keine Möglichkeit haben, einen Kredit aufzunehmen, die Chance auf ein Eigenheim zu geben.

Die Immobilien-Nachfrage steigt auch, weil die Nachfrage nach mehr Wohnraum pro Person zunimmt. Dennoch werden nicht genug Vier- und Fünfraum-Wohnungen gebaut, um der Nachfrage gerecht zu werden. Da sich nicht jede Familie mit zwei oder mehr Kindern ein Haus leisten kann, wäre im Sinne einer familienfreundlicheren Politik gerade die Förderung größerer bezahlbarer Wohneinheiten nötig.

## **IV. DENKMALSCHUTZ**

### **a) SCHUTZ DER HISTORISCHEN BAUSUBSTANZ**

Leverkusen gilt als eine Stadt ohne Geschichte. Doch das kann nicht für die einzelnen Stadtteile gelten, die sich 1930 bzw. 1975 zu einer neuen Stadt zusammengeschlossen haben.

Auch wenn Leverkusen dank der Bausünden der 60er und 70er Jahre teilweise durch unansehnliche Betonbauten geprägt ist, so hat die Stadt immer noch einen hohen Anteil an schützenswerter Altbausubstanz, die leider viel zu oft abgerissen wird.

Unsere Mandatsträger haben sich in den letzten Jahren bedingungslos für den Erhalt der schützenswerten Altbausubstanz eingesetzt. Dies soll fortgesetzt werden. Denn Altbauten sind keine Ressource, die nachwächst. Gerade Immobilien, die älter als 100 Jahre sind, verfügen oft über eine großzügige Gestaltung mit Stuck sowie hohen Decken und Fenstern, die als Wohnobjekte für viele Bürger immer attraktiver werden. Zudem prägen die Altbauten unsere Stadt, tragen ihren Teil zu einem ansehnlichen Erscheinungsbild bei und sind Zeuge der Historie der Stadt sowie ihrer Stadtteile.

Besonders in Opladen ist zu befürchten, dass auf der Kölner Straße in den nächsten Jahren Altbauten vermehrt durch Neubauten ersetzt werden. Dies würde den Charakter der Straße nachhaltig negativ verändern. Daher versuchen wir gerade hier u. a. mit Hilfe des Denkmalschutzes weiter um den Erhalt der schützenswerten Altbausubstanz zu kämpfen.



## **V. UMWELT- UND KLIMASCHUTZ**

### **a) TUNNELLÖSUNG: KEIN ENTWEDER ODER**

Der Umbau der A1 und der damit verbundene Neubau der Leverkusener Brücke ist ein Thema, das in Leverkusen jeden interessierten Bürger umtreibt und bei genauerer Betrachtung der Planungen Fragen zur Sinnhaftigkeit des Projekts weckt.

Es liegt ein großes Problem darin, dass die neue Brücke und ihre Zubringer auf dem Boden einer versiegelten Giftmülldeponie gebaut werden sollen, auf der die Bayer AG in einer „Phase kompletter Umwelt-Naivität“ (Wortlaut Kölner Stadtanzeiger, Ausgabe 27.04.2016) gefährliche Rückstände in die Dhünnau gekippt hat. Es konnte nie geklärt werden, um welche Giftstoffe es sich dabei im Detail gehandelt hat.

Für 110 Millionen Euro wurde vor nicht einmal 20 Jahren die Giftmülldeponie versiegelt. Nach der Fertigstellung wurde betont, wie wichtig es sei, die Versiegelung nie mehr zu öffnen, was aktuell von Fachleuten unterstrichen wurde. Für den geplanten Neubau ist es jedoch notwendig die Deponie zu öffnen, was von Straßen NRW als ein kalkulierbares Risiko eingeschätzt wird. Dies sieht die Ratsgruppe DIE LINKE LEV nicht zuletzt in Hinblick auf die hochgiftigen Produktionsabfälle kritisch.

Die Bayer AG trägt momentan noch die Verantwortung für den Großteil der 56 Hektar großen Giftmülldeponie. Sollten hier Umweltschäden auftreten, muss die Bayer AG den Großteil der entstandenen Kosten tragen.

Dies könnte sich jedoch mit dem Bau der geplanten Doppelbrücke ändern, da die Bayer AG die mit dem Bau der Brücke verbundenen Risiken nicht auf sich nehmen und somit die Verantwortung für die Deponie an den Bund übertragen will. Im Hinblick darauf stellt sich für uns die Frage, inwieweit die Bayer AG nach einem Eingriff in die Deponie noch für die Folgen ihrer eigenen Umweltsünden zur Verantwortung gezogen werden kann oder ob die gesamten

Kosten für mögliche auftretende Umweltschäden in Zukunft vom Steuerzahler getragen werden müssen.

Das Bauprojekt könnte sich somit, selbst wenn das Risiko der Deponieöffnung kurzfristig kalkulierbar wäre, noch in ferner Zukunft zu Lasten des Steuerzahlers auswirken. Wenn zukünftig durch andere Umstände die Deponie und der darin gelagerte unbekannte Giftmüll Umweltschäden erzeugen würde, muss die Bayer AG angemessen zur Verantwortung für ihre eigenen Umweltsünden gezogen werden!

Zudem darf der Steuerzahler die Entsorgung des durch die Öffnung der Deponie anfallenden Sondermülls finanzieren.

Der Ingenieur Helmut Hesse aus Hannover zweifelt jedoch die Umsetzbarkeit der Planungen von Straßen NRW an, wonach die Deponie lediglich in einer Tiefe von zwei Metern komplett abgetragen werden müsse. Beim Bau des heutigen Knotens wurde der Giftmüll noch bis zu einer Tiefe von zehn bis 15 Meter abgetragen. Dies hält auch Hesse für die einzig praktikable Lösung. Würde man so vorgehen, käme man auch zu ganz anderen Mengen an Giftmüll, der unter Vollschutz weggebaggert und kostenaufwendig beseitigt werden müsste.

„In den Unterlagen von Straßen NRW sei einmal von 34 000, einmal von rund 87 000 Kubikmeter die Rede. [...] Hesse kommt bei einer größeren Gründungstiefe der Pfeiler und entsprechenden Böschungen auf andere Dimensionen: bis zu 1,2 Millionen Kubikmeter.“<sup>1</sup> Die Kubikmeterzahl wurde inzwischen nach oben korrigiert, entspricht jedoch noch nicht den für eine praktikable Lösung notwendigen Ausmaßen.

Helmut Hesse schätzt die Kosten für die Entsorgung entsprechender Mengen an Giftmüll auf circa 500 Millionen Euro (anstatt zuerst veranschlagter knapper 30 Millionen Euro). Sollte Hesse recht behalten, würde sich auch die notwendige Zeit für den Brückenneubau entsprechend vervielfachen. Doch gerade der Faktor Zeit wird von Straßen NRW immer wieder als entscheidendes Kriterium für die Planungen dargestellt.

---

<sup>1</sup> T. Kädling: Autobahnpläne in Leverkusen Experte warnt davor, Deponie für Autobahn zu öffnen, in: Kölner Stadt Anzeiger vom 8.1.2016 [<http://www.ksta.de/23460162>]

### **Drei Möglichkeiten:**

Dabei gibt es Alternativen zum Bau der Doppelbrücke, die einen Eingriff in die Deponie und eine Übertragung der Verantwortung auf den Bund verhindern könnten. Eine Möglichkeit wäre, **auf eine Verbreiterung der A1 an dieser Stelle zu verzichten und die A1 durch den Ausbau anderer Verkehrswege zu entlasten.**

Eine weitere Möglichkeit wäre die sogenannte „**Kombilösung**“. Sie sieht den Bau eines Rheintunnels vor, der vom Kölner Norden unter dem Rhein und an der Deponie vorbei bis zum Leverkusener Kreuz geführt werden kann. Die A59 würde gemäß der Kombilösung in Richtung Köln z. B. über einen Neubau auf dem Fundament der bestehenden Rheinbrücke an die A1 angebunden werden. Über diese kleine Brücke könnten aus Leverkusen dann auch problemlos Gefahrguttransporte geleitet werden.

Obwohl eigentlich alle möglichen Varianten für den Umbau der A1 geprüft werden müssten, geschah dies in Bezug auf die Kombilösung nicht, weil die Idee noch relativ neu ist. Es wurden zwar Varianten für den Bau eines Rheintunnels (ohne die bestehende Brücke) geprüft. Die geprüften Varianten waren jedoch nicht wirklich praktikabel und die genannten Ablehnungsgründe (u. a. keine Anbindung an die A59 möglich) treffen auf die Kombilösung nicht zu.

Die Kombilösung wäre ein Gewinn für die Stadt Leverkusen und den Kölner Stadtteil Merkenich. Zudem könnten die im Tunnel entstehenden Abgase gefiltert und der Verkehrslärm reduziert werden. Die Vorteile dieser Lösung für die Stadt Leverkusen ließen sich noch lange fortführen.

Sollten nach dem nun getroffenen Urteil des Bundesverwaltungsgerichts bezüglich des Baus der Doppelbrücke Fakten geschaffen werden, wird sich die Ratsgruppe im Bezug auf den nächsten Bauabschnitt gegen den angedachten Bau einer sogenannten „Megastelze“ und für die **kleine Tunnellösung** engagieren.

## **b) AUSWEITUNG DES SEVESO-KONZEPTS AUF INDUSTRIEFLÄCHEN**

Leverkusen ist als Industriestadt geprägt durch das enge Zusammenleben mit der Industrie. Durch die Erarbeitung des gesamtstädtischen Seveso-II-Konzepts durch den TÜV Rheinland hat die Stadt Pionierarbeit geleistet. Doch leider ist das erarbeitete Konzept zu einseitig. Zwar wird für die Entwicklung der Stadt ein Rahmenkonzept umgesetzt, das beispielsweise neuen Wohnraum oder Einzelhandel in der Nähe des Chemparks und Dynamit Nobel nicht mehr zulässt, andererseits ändert sich für die Industrie nichts. Innerhalb des Chemparks ist die Ansiedlung neuer Produktionsstätten, in denen mit Gefahrgütern gearbeitet wird, weiterhin auch in den Randgebieten und somit in unmittelbarer Nähe zu bestehenden schutzbedürftigen Wohngebieten und dem Wiesdorfer Zentrum möglich. Das muss sich ändern. Auch die Industrie hat eine Verpflichtung gegenüber seinen Nachbarn und eine einseitige Auferlegung von Bestimmungen und Pflichten, von der nur die Flächen außerhalb des Chemparks betroffen sind, sind im Sinne des gelingenden Zusammenlebens zwischen Stadt und Industrie nicht zielführend.

Daher fordern wir, dass auch innerhalb des Chemparks in den Randgebieten ein Schutzkorridor eingerichtet wird, in der keine Neuansiedlung von Produktionsstätten möglich ist, die mit Gefahrgütern arbeiten.

## **c) TRANSPARENZGEBOT BEI UMWELTGEFAHREN**

Messwerte und Daten, die die Gesundheit und Lebensqualität der Leverkusener Bürger betreffen, müssen der Öffentlichkeit besser zugänglich gemacht werden. Unsicherheit bei Gesundheitsgefahren führt unweigerlich zur Ablehnung von möglicherweise notwendigen Bauprojekten und wachsendem Misstrauen gegenüber den politisch Verantwortlichen.

Deshalb müssen die Ergebnisse von Luftmessungen, Bodenproben sowie Emissionsdaten, die auf Leverkusener Stadtgebiet von öffentlichen Stellen erzeugt werden, den Bürgern einfach und vollumfänglich (u.a. im Büro von Straßen NRW in den Luminaden) zugänglich gemacht werden.

## **VI. NAHVERKEHR & INFRASTRUKTUR**

### **a) RRX: HALT IN LEVERKUSEN UND K.-MÜLHEIM**

Wir begrüßen den Ausbau des RRX´ (Rhein-Ruhr-Express), der als beschleunigter Regionalzug Leverkusen-Wiesdorf zukünftig durch eine höhere Taktung besser an Köln und Düsseldorf anschließen soll. Dafür ist es jedoch notwendig, dass jeder Zug in Leverkusen sowie in Köln-Mülheim hält. Für uns wäre es nicht akzeptabel, dass in dem Verkehrsbrennpunkt zwischen Köln und Leverkusen aufgrund möglicher entfallender Zugverbindungen mehr Verkehr von der Schiene auf die Straße verlegt wird. Diese Entwicklung würde konträr zu den eigentlichen Zielen des Projektes RRX laufen.

### **b) ZUGVERBINDUNG VON OPLADEN NACH DÜSSELDORF**

Nicht nur angesichts des Baus der Fachhochschule in der Neuen Bahnstadt benötigt Opladen unbedingt einen direkten Bahnanschluss nach Düsseldorf. Daher sollte entweder die Linie S1 mit der Endhaltestelle Solingen Hauptbahnhof bis nach Opladen verlängert oder eine neue Regionalbahn eingesetzt werden. Durch den Einsatz einer neuen Regionalbahn könnte auch die Stadt Solingen, die nicht vom Projekt RRX profitiert, besser an Köln angebunden werden.

### **c) STRASSENBAHN WIEDERBELEBEN**

Das Kölner Straßenbahnnetz soll wieder bis nach Flittard und somit in die Nähe der Leverkusener Stadtgrenze ausgebaut werden. Die Ratsgruppe unterstützt die Bemühungen, die Straßenbahn zukünftig wieder bis Leverkusen-Mitte, optimal bis Leverkusen-Opladen zu verlängern.

### **d) ÖPNV AUF DEM RHEIN**

Ebenso unterstützen wir die Idee den öffentlichen Nahverkehr auf dem Rhein auszubauen. Angesichts überfüllter Autobahnen bietet dieser Verkehrsweg auch die Möglichkeit verschiedene Städte, die auf unterschiedlichen Rheinseiten

gelegen sind, ideal anzubinden. So wäre es beispielsweise möglich mit dem Schnellboot oder Wasserbussen (ohne die A1 zu nutzen bzw. den Umweg über den Kölner Hauptbahnhof nehmen zu müssen) direkt vom Wiesdorfer Rheinufer zum nächstgelegenen Chempark nach Dormagen zu kommen.

### **e) BUSVERBINDUNGEN STÄRKEN**

Die Mobilität in Bezug auf den ÖPNV zwischen den Stadtteilen ist ausbaufähig. Es gibt (insbesondere an Wochenenden) in Randbezirken und nachts noch Verbesserungspotential. Selbst auf gut bedienten Strecken, wie zwischen Opladen und Wiesdorf, auf denen im Zehn-Minuten-Takt Busse fahren, kommt es während der Stoßzeiten öfter zu maßlos überfüllten Bussen und damit einhergehenden Verspätungen.

Zudem fährt die Linie 4 der Kölner Stadtbahn auch unter der Woche noch bis ca. 2 Uhr Nachts die Haltestelle Schlebusch Stadtbahn an, dort ist man dann allerdings „gestrandet“, da dort um diese Zeit kein Bus mehr fährt. Dies ist vor allem für Studierende, Jugendliche, Senioren und Schichtarbeiter ärgerlich.

### **e) ALTERNATIVE MOBILITÄT**

Leverkusen ist wie Köln eine Autostadt, und leidet ebenso unter verstopften Verkehrswegen und abnehmender Luftqualität. Daher sind Radwege auszubauen, E-Mobilität zu fördern und Anreize zu schaffen, das Auto stehen zu lassen und vermehrt den ÖPNV zu nutzen. Beispielsweise durch günstigere ABO-Tickets für alle Bürger, denn laut den Gesetzen des Marktgleichgewichtes führt eine Senkung der Preise zu einer Erhöhung der Nachfrage.

### **f) KOSTENLOSES W-LAN**

Deutschland gehört noch immer zu den Schlusslichtern beim Breitbandausbau. Selbst in wirtschaftlich deutlich schwächeren Staaten wie Ungarn oder Griechenland sind Hotspots an stark frequentierten öffentlichen Plätzen Standard. Leverkusen darf nicht auf den Bund warten, sondern sollte selbst die Initiative ergreifen und kostengünstige Internetzugänge einrichten. Gerade in Fußgängerzonen, Bahnhöfen und in stark nachgefragten Buslinien.

## **VII. KINDER, JUGEND, SCHULE UND SENIOREN**

### **a) NAHRHAFTES ESSEN IN DEN KITA- UND SCHULMENSEN**

Eine wichtige Aufgabe, die die Schulen und Kitas zu erfüllen haben, ist es, den Kindern und Jugendlichen einen gesunden Umgang mit dem Essen beizubringen. Kontraproduktiv für eine gesunde Ernährung ist es, dass in viel zu vielen deutschen Haushalten immer mehr Fertigprodukte verwendet werden.

Die Ernährungserziehung versucht ihren Teil dazu beizutragen, dass sich die Schüler bewusster und gesünder ernähren. Daher erscheint es absurd und kontraproduktiv, dass im Essen, das in vielen Leverkusener Kitas und Schulen angeboten wird, hauptsächlich Fertigprodukte verwendet werden. Das muss sich ändern, denn wer eine angemessene Ernährungserziehung fördern will, muss sie auch vorleben!

### **b) KEIN WEITER SO BEIM OFFENEN KONZEPT**

Wir machen uns Stark für ein Umdenken in Bezug auf die Umsetzung des offenen Konzepts in den Leverkusener Kitas.

Das offene Konzept bietet den Kindern Möglichkeit, nach Belieben die Räume zu wechseln und so besser ihren Interessen nachzugehen. Insofern kann das Konzept für viele Kinder insofern als gewinnbringend betrachtet werden. Kinder im Alter von 1-2 Jahren und solche mit einem höheren Bindungsbedürfnis sind von der offenen Arbeit jedoch häufig überfordert und finden zum Teil kein altersgerechtes oder sicheres Spielmaterial.

Um den Kleinsten die Eingewöhnung in den Kindergartenalltag zu erleichtern, setzten daher viele Kitas auf sogenannte Nestgruppen, in denen sie Ruhe, Geborgenheit, kleinkindgerechtes Spielzeug und ihre Bezugsperson finden konnten. Von dort aus wurden sie schrittweise an die offene Arbeit gewöhnt und spürten gleichzeitig die Sicherheit, die sie in dieser Entwicklungsphase benötigen. Die dadurch entstehende Bindung gilt als Voraussetzung für Bildung!

Diese Nestgruppen wurden in den städtischen Kitas aufgelöst. Mit der Auflösung der Nestgruppen wurde der Schutzraum der Einjährigen beseitigt. Dies ist bemerkenswert, weil die Eltern der Einjährigen teilweise mehr als das Doppelte an Elternbeitrag bezahlen und dadurch dem Kind auch ein anderer Betreuungsschlüssel zugute kommen müsste.

Zudem geht durch die Einführung in allen Einrichtungen die Vielfalt im städtischen Kita-Angebot verloren. Eltern ohne Konfession haben, wenn sie beispielsweise in Wiesdorf leben, bezogen auf den Kindergartenplatz ihres Kindes keine wirkliche Wahlfreiheit mehr. Um ihr Kind in einer Kita anzumelden, die nicht konsequent das offene Konzept umsetzt, müssten sie sich entweder für eine AWO-Kita oder eine Elterninitiative entscheiden. Dabei ist anzumerken, dass die nächste AWO-Kita mindestens zwei Stadtteile weit entfernt wäre und bei der Entscheidung für eine Elterninitiative neben den hohen Kindergartengebühren weitere hohe Beitragskosten auf sie zukommen würden. Das können sich aber gerade finanzschwache Familien nicht leisten. Aber auch diese haben das Recht auf Wahlfreiheit in Bezug auf den Kita-Platz.

Nach unserer Vorstellung sollte die Wahlmöglichkeit der einzelnen Kitas gestärkt werden und das Fachpersonal selbstständig und mit Rückendeckung der Stadt entscheiden können, ob eine Nestgruppe eingeführt werden soll und ob weitere Veränderungen in Bezug auf die Umsetzung des offenen Konzepts notwendig sind. Das ideale Konzept einer Kita kann in Hinblick auf das Einzugsgebiet und das Klientel der einzelnen Kitas völlig unterschiedlich aussehen und am besten vom Fachpersonal vor Ort bewertet werden, das die Auswirkungen der konzeptionellen Umsetzung hautnah miterlebt.

Die Stadt Leverkusen muss als Arbeitgeber bemüht sein, die Fachmeinungen der Erzieher\*innen, die jeden Tag die Auswirkungen des offenen Konzepts hautnah erfahren, ernst zu nehmen und ihnen mehr Freiheiten in der Umsetzung einzuräumen, um angesichts der offenen Stellen dringend benötigtes kompetentes Fachpersonal nicht zu verlieren und neues zu gewinnen.



### **c) JUGENDDISCO**

In den 90er Jahren gab es in Leverkusen sowohl in der Eissporthalle als auch in der Gesamtschule Elbestraße zwei Disko-Angebote für Minderjährige. Hier konnten die Jugendlichen ohne Alkohol bis zu einer angemessenen Uhrzeit feiern. Heute ist dies für Jugendliche leider nicht mehr regelmäßig möglich, ohne die Stadt zu verlassen.

Um das Angebot für Jugendliche in unserer Stadt sinnvoll auszubauen, sollte in einem der zahlreichen Veranstaltungsräume, die sich in städtischer Hand befinden, wieder regelmäßig eine Jugenddisco zu sozialverträglichen Preisen eingerichtet werden. Dafür könnte z.B. in Form einer Ausschreibung ein Veranstalter gefunden werden.

### **d) JUGEND & SENIORENPARLAMENT**

Leider wissen viele Menschen nicht, was der Stadtrat überhaupt macht und wie eine Stadtverwaltung funktioniert. Deshalb setzen wir uns ein für eine Kooperation der Stadtverwaltung mit weiterführenden Schulen in Leverkusen, um die Schülerinnen und Schüler für eine aktive Beteiligung zu begeistern und Möglichkeiten der Partizipation aufzuzeigen. Auch die Bedürfnisse der älteren Generation müssen wieder mehr in den Fokus rücken.

Deswegen möchten wir ein Jugend- und ein Seniorenparlament einrichten, das in die Entscheidungsfindung und Verwaltung von Leverkusen eingebunden wird. Wer mitbestimmen kann und sieht, wie Entscheidungen zustande kommen, sorgt für die Akzeptanz dieser.

## **VIII. KULTUR**

### **a) KEINE KÜRZUNGEN IM KULTURSEKTOR**

Wir stellen uns konsequent gegen Kürzungen im Kulturretat und somit für den Erhalt des Kulturangebots sowie gegen die im KPMG-Gutachten vorgeschlagenen Kürzungen.

Die Kultureinrichtungen der Stadt bedürfen jährlich eines Millionenzuschusses, schaffen andererseits aber auch einen Mehrwert, auf den keinesfalls verzichtet werden kann. Kultureinrichtungen dürfen daher nicht nur unter dem rein wirtschaftlichen Aspekten gesehen werden, denn eine lebende Kulturszene macht unsere Stadt erst zu einer lebendigen und lebenswerten Stadt.

### **b) FREI- & VEREINSRÄUME SCHAFFEN**

Die Leverkusener Kulturlandschaft ist ausgeprägt und vielfältig. Leider werden die Möglichkeiten, die diese kulturelle Basis bietet, nicht annähernd ausgeschöpft. Wir wollen, dass die Stadt in Zukunft kulturelles Engagement mit vorhandenen Ressourcen (Räume, Marketing, Beratung) unterstützt (siehe Punkt VII, c). Dies ist teilweise kostenneutral möglich und fördert das gesellschaftliche Miteinander in Leverkusen. Umsonst-Boxen und Talentbörsen sind Konzepte, die den Tausch von Dienstleistungen und Gütern ohne den Einsatz von Geld ermöglichen und eine Möglichkeit schaffen, aktiv an der Gestaltung des eigenen Umfeldes mitzuwirken

### **c) NACHTLEBEN STÄRKEN**

Die Opladener Neustadt, als das Leverkusener Zentrum für Gastronomie und Kneipenwirtschaft, leidet unter den uneinheitlichen Regelungen zum Gaststättenbetrieb. Institutionen wie das Bizarre sind durch den verordneten frühen Geschäftsschluss sogar in ihrer Existenz bedroht.

Wir wollen, dass der Bereich als Vergnügungsviertel bestehen bleibt, gestärkt wird und eine Alternative zu den Vergnügungsmöglichkeiten in den Nachbarstädten bietet. Dazu bedarf es eines zentralen Stadtmarketing Opladens als Vergnügungsviertel (siehe Punkt II, a) sowie einheitlichen

Regelungen zur Außengastronomie, Livemusik und Öffnungszeiten. Klare und einheitliche Regeln sind wichtig für die Akzeptanz der Anwohner und die Rechtssicherheit für Gaststättenbetreiber.

#### **d) STÄDTISCHE INTERESSENSGRUPPEN ERNST NEHMEN**

In Leverkusen gibt es ein breites Spektrum gesellschaftlicher Sub- und Jugendkulturen, die jedoch bisher zu wenig gefördert werden. Diese sind ein Zeichen gesellschaftlicher Vielfalt. Ob Flächen für Graffiti-Kunst, Sportanlagen für Skater und BMX-Fahrer oder gar eines Sicherheitsbereiches zum Abbrennen von Pyrotechnik beim Fußball (wie in Leverkusen in den 90er Jahren praktiziert). Die Möglichkeiten sind vielfältig.

#### **e) EVENT- UND FACHMESSEN**

Leverkusen könnte enorm von seiner Verkehrslage zwischen den Messestädten Köln und Düsseldorf profitieren und ergänzende Veranstaltungen zu Messen anbieten. Leverkusen könnte von dem massiven Publikumsverkehr, wie ihn etwa die alljährlich stattfindende Gamescom hat, profitieren. Doch auch bereits bestehende Veranstaltungen, wie der Weihnachtsmarkt in Opladen, haben wesentliches Optimierungspotential, um überregional bekannt zu werden. So könnte man ihn besser an den Opladener Einzelhandel anschließen oder mit anderen Veranstaltungen, wie etwa einer Schlittschuhbahn kombinieren.

### **IX. Verwaltung**

#### **a) KEINE BESETZUNG DER DEZERNENTENPOSTEN NACH PARTEIBUCH**

Wir kritisieren dass die öffentlichen Ausschreibungen der Dezernentenstellen in unserer Stadt eine Farce sind. Die Posten werden im Vorfeld nach Parteibuch und nicht vorrangig nach fachlicher Eignung verteilt. Dies ist ein Problem, das sich auf die Leistungsfähigkeit unserer Stadt auswirken kann.