

## **Newsletter – Ausgabe Nr. 3**

Liebe Genossinnen und Genossen,  
liebe Leserinnen und liebe Leser,

auf der Verbandsversammlung des RVR am letzten Freitag im Juni sind viele richtungsweisende Entscheidungen für die Entwicklung der Region getroffen worden. Hier könnt ihr erfahren, wie wir uns zu der Ausweisung großflächiger Gewerbe- und Industriean-siedlungen im Regionalplan, der weiteren Umsetzung des Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes, der Koordinierung der vielfältigen Initiativen in Sachen Wasserstoff oder der Fortführung der UNESCO-Welterbebewerbung positioniert haben.

Wolfgang Freye, Eleonore Lubitz, Fatma Karacakurtoglu und Olaf Jung und die weiteren acht Mitglieder der Fraktion

### **Wichtiges aus der 2. Sitzung der Verbandsversammlung**

---

#### **SPD und CDU ziehen beim Regionale Kooperationsstandorte „durch“ – Chance auf Einigung vertan**

---

12 Jahren nach dem der Regionalverband Ruhr (RVR) die Planungshoheit zurückbekommen hat, ist die Annahme des ersten gemeinsamen Planwerks, des Teilplans Regionale Kooperationsstandorte, aus Sicht der Fraktion ziemlich missglückt. Dem Anspruch des Verbandes, die Kooperation mit den Kommunen und Kreisen zu fördern und einen breiten Konsens in der Region herzustellen, wird der Beschluss aller von der Verwaltung geplanten 24 Standorte nicht gerecht.

Wir haben beantragt, die acht Flächen zurückzustellen, die von den betroffenen Kommunen in den Kreisen Wesel, Ennepe-Ruhr und Recklinghausen sowie der Stadt Hamm abgelehnt werden – oft sogar durch einstimmige Beschlüsse der Räte. Im Rahmen der 2. Offenlage des Regionalplans, die im Herbst erfolgen soll, hätte man Lösungen zur Ausweisung der Bedarfe finden können. Die rechtliche Umsetzbarkeit unseres Vorschlages, die SPD und CDU angezweifelt haben, ist von der Verwaltung nicht grundsätzlich bestritten worden. Sie hat nur darauf verwiesen, dass die Gefahr bestehe, dass der Sachliche Teilplan dann zu weit von den errechneten regionalen Bedarfen an Industrie- und Gewerbeflächen wegbleibt. Wo die Grenzen liegen, konnten jedoch weder die RVR-Verwaltung noch das Land sagen.

Die Chance auf tatsächliche Konsenslösungen haben die Große Koalition aus SPD und CDU und die FDP ohne Not vertan, indem sie unseren Antrag ablehnten! Ergebnis: Da die Kommunen die Bebauungspläne für die Flächen aufstellen, werden 378 ha von 1260 ha in den nächsten Jahren voraussichtlich nicht entwickelt. Planungsleichen für ca. ein Drittel der Flächen! Möglicherweise folgen auch Klagen seitens der Kommunen gegen den Teilplan. Das Vertrauen in den Verband, den kommunalen und bürger-schaftliche Willen zu beachten, ist geschwunden – die umstrittenen Flächen werden nämlich auch in der Bevölkerung abgelehnt.

An der Ignoranz gegenüber den Bedenken vor Ort ändert auch ein mit den Stimmen der FDP beschlossener Begleitantrag der Großen Koalition nichts. Regionale Entwicklung im Interesse der Ansiedlung von Unternehmen, der Schaffung von Arbeitsplätzen, im Einklang mit den Belangen des Freiraums, der Schaffung von Wohnbauflächen sieht anders aus! Die Fraktion DIE LINKE im RVR hat den Sachlichen Teilplan Regionale Kooperationsstandorte deshalb abgelehnt.

---

#### **Regionale Koordinierungsstelle für Wasserstoff – und dann noch alle gemeinsam ...**

---

Die Region braucht einen schnelleren Wandel vom früheren „fossilen“ Energiezentrum der Bundesrepublik zum Zentrum für erneuerbare Energien. Das ist tatsächlich auch möglich, denn das Ruhrgebiet hält bei der Entwicklung und Produktion von Wasserstoff schon jetzt eine Spitzenposition in der Bundesrepublik. Eine aktuelle Studie des Instituts der deutschen Wirtschaft sieht das Ruhrgebiet im Vergleich zu den neun wichtigsten Wasserstoffregionen in Deutschland auf Platz 1. Allerdings: „Grün“ ist bisher nur ein kleiner Teil. Der Einstieg in eine „grüne“ Wasserstofftechnologie ist erforderlich und kann eine entscheidende Rolle in der Klima-strategie spielen. Viele Industriearbeitsplätze können nur so gesichert werden Denn allein die Duisburger Thyssen-Krupp-Stahlwerke schleudern derzeit 2 % der bundesweiten CO<sup>2</sup>-Emissionen in die Luft. Die Aluhütte in Essen-Borbeck verbraucht so viel Strom, wie die ganze 600.000 Einwohner\*innen-Stadt Essen.

Diese Zusammenhänge sind nach verschiedenen Diskussionen im Ruhrparlament inzwischen weitgehend unbestritten. SPD, CDU und Grüne hatten hierzu eine Resolution eingebracht, die gemeinsame regionale Anstrengungen von Wirtschaft, Wissenschaft, Politik, Verwaltung und Gewerkschaften einfordert und die Einrichtung einer regionalen Koordinationsstelle für erforderlich hält, die der RVR zumindest „anschieben“ soll. Bis zum Herbst soll dafür ein Konzept erarbeitet werden.

Allerdings: Obwohl in den Antrag auch einige Hinweise der Fraktion DIE LINKE aufgenommen worden waren, sperrte sich die CDU gegen einen gemeinsamen Antrag – wegen ihrer Unvereinbarkeitsbeschlüsse. „Kindergarten“, fand Wolfgang Freye. Immerhin mit Erfolg: Denn am Ende der Debatte stimmte die CDU der Aufnahme sowohl der Fraktion DIE LINKE als auch der FDP als Antragsteller zu ... Nur die AfD blieb unerwünscht und wollte auch nicht. Auch ihre Forderung nach einem „Ordnungsruf“ gegen Wolfgang Freye wurde vom Vorsitzenden der Verbandsversammlung, dem Herner Oberbürgermeister Dr. Frank Dudda, geflüchtig „überhört“. Wolfgang Freye hatte in seinem Beitrag die AfD nämlich nebenbei als „rechtsradikal“ bezeichnet ...

---

## **LINKE Vorschläge für Mobilitätsentwicklungskonzept nicht beschlossen, aber weiter in der Diskussion?**

---

Nachdem die Verwaltung alle Stellungnahmen aus dem Beteiligungsverfahren zum Regionalen Mobilitätskonzept bewertet hat, geht es nun um die Priorisierung der 23 Modellprojekte. SPD und CDU haben dazu einen Antrag eingebracht.

Da gerade die sozialen Fragen bei der Gestaltung der Verkehrswende und die dringend notwendige Reduzierung der Güterverkehre auf der Straße in dem Antrag etwas zu kurz kamen, haben wir unter anderem folgende Punkte beantragt:

- Änderung des Tarifsystems, mit dem Ziel, die Tarife auf ein mit anderen Metropolen vergleichbares Niveau zu senken, einschließlich eines deutlich günstigeren Sozialtickets,
- bedarfsgerechter, nutzerfreundlicher und kostengünstiger Ausbaus des ÖPNV auch in den kreisangehörigen Kommunen über die Entwicklung neuer innovativer Modelle, wie z.B. Anforderungsverkehre,
- Entlastung beim Güterverkehr u.a. durch andere Güterverteilsysteme wie der Schaffung innerstädtischer Konsolidierungspunkte und die Verbesserung der Rahmenbedingungen für Lastenräder. Die Umsetzung des Projekts „Smart Shipping – Pilotprojekt für eine moderne Binnenschifffahrt“ soll die Verlagerung von Güterströmen von der Straße auf das Wasser fördern.

Unsere Vorschläge sind bei der CDU auf keine Gegenliebe gestoßen. Die CDU ist und bleibt Lobby der Unternehmerverbände, der IHK'n und Handwerkskammern, die weiter auf das Auto setzen. Die GroKo hat sich in ihrem Antrag sogar explizit auf die Stellungnahmen dieser beiden Verbände bezogen – und damit viele andere gesellschaftliche Kräfte wie die Umweltverbände ignoriert. Da helfen dann auch keine Beteuerungen, wie wichtig der CDU der ÖPNV-Ausbau ist. Immerhin sagte die Fraktionsvorsitzende der SPD, Martina Schmück-Glock, in ihren Ausführungen, auch wenn sie den linken Antrag ablehnen würden, wären es wichtige Hinweise, die man bei der weiteren Bearbeitung der Modellprojekte beachten sollte. Na dann ... Auch die Grünen haben für den linken Antrag gestimmt.

Besonders wichtig ist der Fraktion DIE LINKE, dass endlich der Startschuss für eine regionale Nahverkehrsplanung im Ruhrgebiet gegeben wurde. Über die Erstellung eines regionalen Leitbildes für den metropolgerechten öffentlichen Nahverkehr (Vorstellung 2. Jahreshälfte 2021) soll bis Dezember 2023 eine schrittweise Synchronisierung der Nahverkehrspläne erfolgen, die sich gerade in der Überarbeitung befinden. Für die Fraktion DIE LINKE betonte Olaf Jung, dass dies nur der erste Schritt sein kann. Die längst überfällige regionale Nahverkehrsplanung für die ganze Region muss konsequent weiterverfolgt werden!

---

## **Klimaausschuss Ruhr – Verwaltung hat die Entwicklung von drei Szenarien zugesagt**

---

Die Verbandsversammlung hat einstimmig beschlossen, einen Masterplan „Klimaneutrale Metropole Ruhr“ zur Absenkung der regionalen Treibhausgas-Emissionen erarbeiten zu lassen. Der Beschluss bezieht sich dabei auf das Ziel, die Einhaltung des nach dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts neu gefassten Klimaschutzgesetzes sicherzustellen, mit dem Anspruch, die Region bis 2045 klimaneutral aufzustellen. DIE LINKE hatte beantragt, zunächst drei Szenarien zu entwickeln, was zu tun ist, um die Ziele 2030, 2040 oder 2045 zu erreichen. Die Verwaltung hat dies nach Diskussion schon im Verbandsausschuss zugesagt, so dass wir den Antrag nicht mehr zur Abstimmung gestellt haben. Eine endgültige Entscheidung über die Ziele des Masterplans fällt dann erst, wenn er vorliegt. Das wird voraussichtlich im Herbst sein.

Die letzte Treibhausgasbilanz des Verbandes hat eindringlich aufgezeigt, wie weit das Ruhrgebiet bei den Emissionen/Einwohner\*in über dem Landes- und Bundesdurchschnitt liegt und welche immensen Anstrengungen notwendig sind, um eine ausreichende Reduzierung zu erreichen. Das hängt nicht zuletzt damit zusammen, dass im Ruhrgebiet die Emissionen der Industrie nach wie vor eine große Rolle spielen – anders, als in anderen Regionen. Das kann man dem lesenswerten Klimabericht des RVR entnehmen. 2045 als Ziel hält die Fraktion DIE LINKE im RVR in jedem Fall für zu spät.

---

## **RVR hält an Welterbebewerbung fest – klares Signal nicht nur an das Land. CDU konnte sich nicht durchsetzen**

---

Trotz der monatelangen Kontroverse über das Für und Wider hat das Ruhrparlament mit den Stimmen von SPD, Grünen, DIE LINKE und FDP der Bewerbung der ganzen Region für das UNESCO-Welterbe zugestimmt. Das ist ein klares Signal an das Land und an alle Kommunen, die noch keine Beschlüsse gefasst haben, die Bewerbung zusammen mit der Stiftung Industriedenkmalpflege, der Emscher Genossenschaft und allen beteiligten Kommunen weiter zu qualifizieren.

Die CDU-Fraktion hat mit ihrem Nein zu der Bewerbung sehr deutlich gemacht, dass sie eher auf der Seite der Bedenkenträger steht – und der Region damit einen schlechten Dienst erwiesen, wie Wolfgang Freye betonte. Begründet hat die CDU ihre Ablehnung vor allem mit dem Argument, der Beschluss würde die wirtschaftliche Entwicklung hemmen. Dabei machen die gut 130 Standorte, die in der Bewerbung gelistet sind, einschließlich der zu schützenden „Pufferzonen“ gerade 3 % der Fläche des Ruhrgebietes aus. In diesen Bereichen muss z.B. die Entwicklung neuer Bauten dann mit dem Schutz des Welterbes abgestimmt werden. Im Übrigen setzt die Bewerbung auf das Ruhrgebiet gerade als Transformationsregion, in der der Wandel das Beständige ist. So ist z.B. die Renaturierung der Emscher – das größte europäische Infrastrukturprojekt überhaupt – Bestandteil der Bewerbung.

Der gemeinsame Begleit Antrag von CDU und SPD, der die Uneinigkeit der Koalition überdecken sollte, enthält nur ein Bekenntnis zur Pflichtaufgabe des Verbandes, die Route der Industriekultur zu erhalten und weiterzuentwickeln. Deshalb haben die Fraktion DIE LINKE und alle anderen Oppositionsfraktionen ihn abgelehnt.

Die verbleibende Zeit bis zur Entscheidung des Landes NRW im Herbst muss jetzt genutzt werden, um die Bewerbung mit Blick auf den Zwischenbericht der Jury zu überarbeiten und die offenen Fragen und Änderungswünsche der Kommunen zu klären. Schließlich ist der Wandel der Industriekultur, welche in der Vielfalt der heutigen Nutzungen deutlich wird, ein internationales Alleinstellungsmerkmal der Region.

Nun liegt der Ball bei allen Akteuren und im Land, welches sich spätestens im Herbst dazu bekennen muss, ob es die Bewerbung des Ruhrgebietes unterstützt. Als nächstes müsste dann auch der Bund die Bewerbung unterstützen. Entscheiden tut letztlich die UNESCO.

---

## **Änderungsverfahren zum Regionalplan in Marl von der Fraktion DIE LINKE abgelehnt**

---

DIE LINKE im RVR hat die Regionalplanänderung für das Jahnstadion in Marl abgelehnt. Durch die Reduzierung der auszuweisenden Fläche hätte man den als schutzwürdig eingestuften Jahnwald und die dazugehörigen Freiflächen erhalten können und den Umweltbelangen Rechnung getragen. Das hatte DIE LINKE schon bei der Offenlage der Regionalplanänderung beantragt. Dieser Antrag wurde jedoch abgelehnt – auch von den Grünen, die sich darauf beriefen, dass solche Festlegungen im Regionalplan nicht möglich wären sondern vor Ort getroffen werden müssten. Tatsächlich wäre die Stadt Marl bei einem Beschluss zur textlichen Eingrenzung des Bereichs im Regionalplan in der Pflicht gewesen, den Bebauungsplan anzupassen, der Investor müsste sein Projekt überarbeiten.

An unserer Kritik an diesem Regionalplanänderungsverfahren hat sich nichts geändert. Dies gilt umso mehr, als nach den neuesten Berechnungen des RVR zur bedarfsgerechten Ausweisung von Wohnflächen im Regionalplan auf dem Gebiet der Stadt Marl aktuell 16,7 Hektar Fläche über dem errechneten Bedarf ausgewiesen werden!

## **Pressemitteilungen**

---

### **Oberleitungsmasten auf dem RS 1 – LINKE will Antworten**

**26.05.2021**

### **Fragen an Straßen.NRW, den RVR und die Stadt Essen – Radschnellweg endlich voranbringen!**

---

Die Fraktion DIE LINKE im Regionalverband Ruhr (RVR) bringt in die heutige Sitzung des Planungsausschusses des RVR und in die Sitzung des Ausschusses für Mobilität am 1. Juni 2021 einen Fragenkatalog zum Bau der 83 Oberleitungsmasten auf der geplanten Trasse des Radschnellwegs 1 (RS 1) ein. Straßen.NRW, die die Planung des RS 1 vom RVR übernommen hat, wird darin aufgefordert zu erläutern, wie es zu dem Planungsdesaster kommen konnte und wie es nun weitergehen soll. Straßen.NRW wurde nach eigener Aussage von der Platzierung der Masten „überrascht“. Die Fragen gehen auch an den Planungs- und Mobilitätsausschuss des Essener Stadtrates.

„Es ist hanebüchen, was derzeit mit dem RS 1 passiert,“ so Wolfgang Freye, Vorsitzender der Fraktion DIE LINKE im RVR und Mitglied des Planungsausschusses in Essen. „Als die Machbarkeitsstudie vorgestellt wurde hieß es, der erste Radschnellweg in Deutschland solle bis Anfang der 20er Jahre fertig sein. Inzwischen muss man nüchtern feststellen, dass der größte Teil noch nicht einmal das Planungsstadium hinter sich hat. Wir wollen Antworten auf die Fragen, warum Straßen.NRW Jahre nach der Übernahme der Planung noch nicht einmal den genauen Verlauf der Trassenverläufe entlang der Bahnlinien mit der Deutschen Bahn

abgeklärt hat, warum die Bahn ihre Oberleitungsmasten genau auf die bisher angedachte Trasse gestellt hat und wie die Abstimmung mit der Deutschen Bahn überhaupt läuft. Wir wollen, dass es endlich weitergeht mit dem RS 1 und deshalb wollen wir wissen, welche Alternativen es zum bisher angedachten Trassenverlauf gibt!“

Im Planungsausschuss des RVR gab es in den letzten drei Jahren mehrmals Berichte von Vertretern von Straßen.NRW zum Sachstand des Gesamtprojektes. Stets wiesen diese auf die Notwendigkeit der Beachtung der technischen Vorgaben der DB hin, mit der sie sich in enger Abstimmung befinden würden. Wie es trotz solcher Aussagen dazu kommen konnte, dass Straßen.NRW nach eigener Aussage von der Platzierung der Masten auf der voraussichtlichen Radtrasse zwischen der Joachimstrasse und dem Bahnhof Essen-Kray „überrascht“ wurde, erschließt sich der Fraktion DIE LINKE im RVR nicht. Noch im Mai 2020 wurde ein voraussichtlicher Baubeginn für den gesamten Streckenabschnitt in Essen für 2022 angekündigt. Ob dieser Termin zu halten ist, will die Fraktion DIE LINKE im RVR ebenfalls wissen.

„Die Deutsche Bahn hat unverrückbare Tatsachen geschaffen, die die weitere Umsetzung des RS 1 womöglich weiter verzögern,“ so Wolfgang Freye abschließend. „Wenn die Informationen zum Bau der Oberleitungsmasten nur dem beauftragten Ingenieurbüro bekannt gewesen sein sollen, stellt sich uns die Frage, wie ernst Straßen.NRW seinen Job nimmt. Die Fraktion DIE LINKE im RVR hat bereits mehrfach die langen Planungszeiten und die kaum wahrnehmbaren Fortschritte in der baulichen Umsetzung des RS 1 kritisiert. Es wird Zeit, dass sich diese Frage auch Landesverkehrsminister Henrik Wüst stellt und das Land endlich die nötigen Strukturen schafft, um den Bau der Landes-Radschnellwegen voranzubringen!“

---

## **Land muss Anteil an der EU-Förderung erhöhen DIE LINKE im RVR hält Infrastrukturverbesserung in der Region für eine Alltagsaufgabe**

**29.04.2021**

Die Fraktion DIE LINKE im Regionalverband Ruhr (RVR) hält es für dringend notwendig, dass das Land jetzt eine Lösung zur Kompensation der wegbrechenden EU-Mittel auf den Weg bringt und gegebenenfalls die fehlenden Eigenanteile der Kommunen übernimmt.

„Die EU hat die Fördergelder für die kommende Förderperiode insgesamt gekürzt, das ist gerade für das Ruhrgebiet ein Problem,“ so Wolfgang Freye, Vorsitzender der Fraktion DIE LINKE im RVR. „Gleichzeitig will sie die Förderquoten senken, so dass die Kommunen höhere Eigenanteile aufbringen müssen. Das können jedoch gerade die hochverschuldeten Ruhrgebietsstädte nicht, zumal sich ihre finanzielle Lage in diesem Jahr weiter verschärfen wird und die sozialen Herausforderungen wachsen. Die einzige Lösung ist aus unserer Sicht die Übernahme des Mehraufwands durch das Land NRW. Das kann nicht erst mit den Haushaltsberatungen 2022 entschieden werden! Ansonsten werden die Mittel nicht da ankommen, wo sie im Land am dringendsten benötigt werden.“

Die Zahlen aus der Zwischenbilanz des Europareferates des RVR von 2017 zeigen, wie notwendig die EU-Mittel zur weiteren Gestaltung des Strukturwandels im Ruhrgebiet sind. So flossen allein in den ersten 2,5 Jahren der letzten Förderperiode 523 Millionen Euro an EU-, Landes- und Eigenmitteln in die Region, davon 89 Millionen Euro aus dem Regionalfond EFRE NRW und 193 Millionen Euro aus dem Sozialfond NRW. Bund und Land wissen um die Schwierigkeiten insbesondere der Kommunen unter Haushaltsverwaltung, nicht zuletzt hat der RVR sie in einem Positionspapier im letzten Jahr deutlich gemacht. Sie ignorieren sie aber.

Wie wichtig die Mittel für die Region sind, wird auch daran deutlich, dass 23 Prozent der nach NRW geflossenen EFRE-Mittel von 2014-2020 in die Region Regio.Ruhr geflossen sind, d.h. in das RVR-Gebiet ohne Duisburg und den Kreis Wesel.

„Das Geld aus Brüssel, von Bund und Land wird dringend benötigt, um die riesigen Herausforderungen im Bereich der Mobilität, der Beseitigung von Langzeitarbeitslosigkeit, der Schaffung von Bildungsgerechtigkeit oder der Entwicklung zu einer CO2-armen, grüneren Region Europa finanzieren zu können,“ so Wolfgang Freye abschließend. „Wenn Bund und Land nicht umgehend klarstellen, wie die EU-Fördermittel in Zukunft eingesetzt werden können, gehen der Region womöglich mehrere hundert Millionen Euro EU-Förderung verloren.“

Alle vollständigen Pressemitteilungen und weitere Informationen sind unter [DIE LINKE. im RVR](#) zu finden.

---

## **DIE LINKE im Regionalverband RUHR (RVR) jetzt auch bei Facebook: @DieLinke.RVR**

*Hinweis zum Abonnement des Newsletters der Fraktion DIE LINKE im RVR:*

*Wenn Sie das Abonnement beenden möchten, senden Sie bitte eine Mail mit dem Betreff: „Abmeldung Newsletter“ an die [dielinke@rvr-online.de](mailto:dielinke@rvr-online.de).*

**Impressum:** DIE LINKE im RVR, Kronprinzenstraße 35; 45128 Essen, V.i.S.d.P. Heike Kretschmer

Telefon: (0201) 2069-325

E-Mail: [dielinke@rvr.ruhr](mailto:dielinke@rvr.ruhr), Internet: [www.dielinke-rvr.de](http://www.dielinke-rvr.de)