

Bemerkungen zur „schrägen“ Politik in Trier:

Eine anthropologische Bemerkung von Kant lautet, dass „der Mensch aus krummen Holz gezimmert“ sei. Drum – so Kant – seien besonders ethisch-moralische Anstrengungen erforderlich, nicht zuletzt auch in der Politik. Jedoch könne man keineswegs erwarten, dass das zuvor als krumm Erkannte nun stockgerade würde, nur weil die philosophische Perspektive von einer bloßen Individualmoral, die das Handeln jedes einzelnen Menschen betreffe, hin zu sozialmoralischen Aspekten einer ganzen Gesellschaft gewechselt habe, in der politisches Handeln (demokratisch) gerechtfertigt werden muss. Ganz im Gegenteil: Oftmals sind es gerade parteipolitische Ambitionen, die einen überparteilichen Konsens in vielen politischen Fragen auf der untersten kommunalpolitischen Ebene, der Ortsbeiratsebene, torpedieren, so dass sich auf der übergeordneten Entscheidungsebene des Stadtrates plötzlich völlig „schräge“ Argumentationen im Namen der verschiedenen Parteien breit machen und nun hart gegeneinander stehen. Davon gibt es zahlreiche Beispiele auch in Trier, die, obzwar sie sehr unterschiedlichen Politikfeldern entstammen, doch eines gemeinsam haben, das besonders fatal ist: Sie alle blockieren eine vernunftgeleitete Kommunalpolitik, indem Gegensätze befestigt werden, die alleine der parteipolitischen Profilierung zuträglich sind, nicht aber der Lösung der Bedürfnisse der Bürger/innen vor Ort dienen. Damit hat sich die Parteipolitik verselbstständigt oder mit einem Wort „hypostasiert“, d.h. vergegenständlicht, ohne Rücksicht mehr auf ihr ursprüngliches Ziel zu nehmen, nämlich dabei zu helfen, den „Bürgerwillen“ deutlich zu machen und politisch umzusetzen. Das Wort „Minister“ wird sinnlos, weil es keinerlei „Diener“ mehr gibt, die die Sache der Bürger/innen und ihren politischen Willen vor Ort vorantreiben. Kleinkariertheit ist die kommunalpolitische Folge solchen Denkens auf der individualmoralischen Seite des politischen Handelns. Ein paar Beispiele aus Trier, die alle samt in der neusten Rathauszeitung vom 26.11.13 dokumentiert sind, können dies belegen.

1. Beispiel:

Neuer Wohnraum soll geschaffen werden. Die SPD-Fraktion begrüßt neue Richtlinien vom Land, das bekannter Weise derzeit von SPD und Grünen – zuvor jedoch nur von der SPD – regiert wird. Diese neuen Richtlinien ermöglichen nun „Wohnungsbaugesellschaften, aber auch Privaten, die sich in diesem Bereich engagieren wollen, [...] zinsgünstige Darlehen des Landes“ (RaZ, ebd., S.2). Dies sei nötig, weil „die Stadt selbst keinen Wohnungsbau betreiben kann“ (RaZ, ebd.). Aber: „Wie brauchen diese neuen Wohnungen dringend“ (RaZ, ebd.), so die sozialpolitische Sprecherin der SPD Maria Ohlig. Denn „nach Jahren der Stagnation bei der Erstellung von gefördertem Wohnraum in Trier [,] gibt es jetzt Grund zur Hoffnung“ (RaZ, ebd.) – Die Schlussfolgerung aus diesem Umstand gibt sie in der Überschrift ihres Artikels preis: „Baut Genossen, baut!“ (RaZ, ebd.) – nicht ohne auf einen lesenswerten Artikel in der „Zeit“ vom 11. April 2013 zu verweisen.

Ein flüchtig interessierte politische Leserinnen und Leser könnten nun glauben, dass die SPD in Trier die Bedürfnisse der Bürger/innen vor Ort im Auge habe und somit preiswerten sozialen Wohnungsbau befördere. Das tut sie aber nicht! Denn zuvor war die SPD politisch mitverantwortlich dafür, dass die im Besitz der Stadt Trier befindlichen sog. „städtischen Häuser“ nacheinander verkauft wurden, weil sie enorm sanierungsbedürftig waren. Hier wäre schon vor Jahren ein gewisser kommunalpolitischer Handlungsbedarf gewesen, dem „man“ sich parteipolitisch eben nicht gestellt hat. Nun tut man aber so, als sei die Entscheidung der Landesentscheidung, sozialen Wohnraum zu fördern, eine Innovation, auf die die Trierer nur so gewartet hätten, um eigenständig Handeln zu können. An dieser Stelle wird eben Unterschlagen, dass die SPD seit Jahrzehnten politische Verantwortung für das Land trägt, ohne jedoch bisher – ganz offensichtlich – an den sozialen Wohnungsbau gedacht zu haben, denn sonst wäre die Situation ja nicht so fatal, wie in dem Artikel

von Frau Ohlig beschrieben. Dass nun aber ausgerechnet die „Genossen“ die entstandene Lücke im sozialen Wohnungsbau schließen können sollen, ist überaus erstaunlich. Wahrscheinlicher ist nämlich, dass die SPD den Unterschied zwischen „Genossen“ und „Bonzen“ völlig aus den Augen verloren hat. Es geht hier um „bezahlbaren Wohnraum“ und nicht um „große Profite“, die sich plötzlich durch die neue Förderung der Landesregierung auch für betuchte „Genossen“ aufmacht.

2. Beispiel:

Es gibt bekanntlich nicht viele Möglichkeiten in Trier, den Individualverkehr von der Innenstadt in die Höhenstadtteile zu leiten. Ganze zwei Täler sind von morgens bis abends mit mehreren Zehntausend Fahrzeugen voll verstopft, ganz zu schweigen von den „gesundheitsgefährlichen“ (siehe Urteil OVG-Koblenz 2004) Lärmbelastungen und Feinstaubansammlungen für die Anwohner. Eine Möglichkeit der Entlastung, die auch die Voraussetzung für weitere verkehrstechnische Schritte ist, ist der sog. Moselbahndurchbruch, mit dem eine ÖPNV-Direktverbindung zwischen dem Innenstadthauptbahnhof und den Höhenstadtteilen realisiert werden kann. Zumindest aber wird eine ÖPNV-Beschleunigung geleistet, die die Anwohner entlang der Strecke vom aufkommenden Verkehr entlasten soll, obwohl die Stadt weiterhin neue Bebauungspläne oberhalb von Altkürenz und Oelwig ausweist. Seit über zehn Jahren liegt das Projekt mittlerweile in der Planung. Dies alles ist allseits bekannt.

Erstaunlicher Weise verweigern nun aber gerade die Grünen ihre Zustimmung zum Moselbahndurchbruch. Die verkehrspolitische Sprecherin der Grünen, Anja Reineremann-Matanko begründet das „Nein“ ihrer Fraktion im Stadtrat wie folgt:

„Wir lehnen dieses Großprojekt ab, weil zu befürchten ist, dass dann nicht mehr genügend Mittel für kleinere Maßnahmen des Mobilitätskonzepts zur Verfügung stehen“ (RaZ, ebd).

Das Trierer „Mobilitätskonzept 2025“ beinhaltet zwar auch eine Mobilsplit-Ideologie, nach der die finanziellen Ausgaben prozentual zunehmend vom Straßenbau hin zu den Anteilen des Fußgänger-, Radfahrer- und ÖPNV- Verkehrs verlagert werden, bzw. aufgestockt werden soll, aber darunter ist nicht zu verstehen, dass keine Straßenbauprojekte mehr in Trier finanziert werden dürfen. Zumal nicht, weil der Moselbahndurchbruch bisher immer als entscheidender Teil der ÖPNV-Entlastung für die beiden Verkehrsdurchgangsstädte Oelwig und Altkürenz galt. Wenn nun aber die Grünen zunehmend kleinkariert Denken und, statt für eine Entlastung des Individualverkehrs durch den ÖPNV, nur noch für Fußgängeroptimierungen und alternativen Fahrradkulturen in Trier Finanzmittel bereitstellen wollen, dann stellt sich durchaus die Frage, ob die Grünen überhaupt die enormen Dimensionen der Verkehrsproblematik in Trier erkannt und erfasst haben? Wahrscheinlich sind sie mal wieder das Opfer ihrer eigenen Ideologie geworden, nach der gewisse Verkehrsprobleme nicht gelöst werden dürfen, einfach darum, weil die Grünen keinerlei griffige Konzepte haben und alternative Konzepte nicht zugelassen werden dürfen, weil dies die alternativlose Oberhoheit der Grünen infrage stellen würde. Aus diesem Grunde wird so mancher politische Salto-Rückwärts hingenommen, ohne auch nur den Widerspruch zwischen dem eigenen politischen Anliegen und ihrem Abstimmungsverhalten als Fraktion im Stadtrat zu bemerken. In diesem Falle: Die Möglichkeit auch mit einem kostenaufwendigen Straßenteilneuausbau eine Entlastung vom individuellen Verkehrsaufkommen in Trier durch eine Stärkung des ÖPNV zu erreichen. Parteipolitische Ideologien stehen hier quer zum Lippenbekenntnis der Grünen, die Bedürfnisse und Willensbekundungen der Anwohner/innen vor Ort ernst zu nehmen.

3. Beispiel:

Der Beschluss des Stadtrates, die gebäudetechnisch völlig intakte Grundschule in Altkürenz zu schließen und dafür die Sankt Eckbert-Grundschule in Trier Ost kostenaufwendig komplett sanieren zu wollen. Die Ironie – oder besser gesagt: die Absurdität – des Schicksals bewirkte, dass nun die

Sankt Eckbert-Grundschule wegen gesundheitsgefährdendem Schimmelbefalls in die zur Zeit eigentlich leerstehende Grundschule in Altkürenz umziehen musste. Zu der in diesem Fall abgelaufenen „Hinterzimmerpolitik“ der drei Fraktionen Die Grünen, SPD und CDU habe ich mich schon des Öfteren abweisend ausgelassen (siehe weiter unten auf dieser Homepage), so dass es an dieser Stelle keiner weiteren Worte mehr bedarf. Auch hier wurde der politische Wille der betroffenen Eltern in einem Stadtteil mit Füßen getreten, statt – was die Aufgabe der Politiker/innen gewesen wäre – nach Lösungen zu suchen, die den Bürger/innen vor Ort gerecht werden und eben nicht den verschiedenen schul- und finanzpolitischen Ideologien der konservativ-bürgerlichen Parteien. Derzeit kann nicht einmal die Schuldezernentin Frau Birk ausschließen, „ob sich daraus grundlegende Änderungen an dem gesamten [Schul-]Entwicklungskonzept ergeben“ (RaZ, ebd., S.5). Leider hat die Stadtverwaltung es versäumt, „den gesamten Sanierungsbedarf an den Schulgebäuden angemessen bewerten zu können“ (RaZ, ebd., S.5). Diesen Punkt hatte der Ortsbeirat in Kürenz bei allen seinen Sitzungen und Bürgerfragestunden schon vor der Abstimmung im Stadtrat moniert, vor allem weil in keiner Vorlage und auch nicht in persönlichen Gesprächen mit Stadtverantwortlichen wie der Dezernentin ein definitiver Betrage genannt worden wäre, der die „Betriebskosten“ der nun offiziell geschlossen, aber dennoch weiter benutzten Grundschule Kürenz beziffert hätte. Völlig planlos von Seiten Verwaltung und ebenso unprofessionell von Seiten des entscheidenden Stadtrates wurde hier über die Köpfe der Eltern und Kinder in Altkürenz hinweg nach parteipolitischen Klüngeleien und Maßgaben entschieden. Dass dieser Fall nicht auch ein Fall für das jährliche Schwarzbuch des Bundes der Steuerzahler für Steuermittelverschwendung werden wird, steht bislang noch nicht aus.

4. Beispiel:

Die Ortsumgehung Kürenz. Von den verschiedenen Versionen, die im Laufe der Zeit von der Stadt Trier angeplant wurden, ist bisher keine einzige verwirklicht worden. Der Ortsbeirat in Kürenz hat sich bisher immer gegen (sic!) die sog. „kleine Lösung“ ausgesprochen. Vielmehr hat der Ortsbeirat immer „eine“ der drei verschiedenen Varianten über den „Grüneberg“ befürwortet, die im Übrigen alle per Gutachten einen positiven Wirtschaftlichkeitsnachweis (sic!) erhalten haben.

Von diesen Umständen und Diskussionen will aber der „Flächennutzungsplan 2025“ nichts mehr wissen! Da mir das bei der letzten Ortsbeiratssitzung auffiel und von mir im Beisein städtischen Mitarbeiters des Baudezernates Herrn Leist zur Diskussion gestellt wurde, findet sich im Protokoll der Ortsbeiratssitzung nun folgender Wortlaut, den es sich lohnt wiederzugeben:

„Im Flächennutzungsplan ist ausgeführt, Seite: 213, dass hinsichtlich der Ortsumgehung Kürenz die Variante mit Ausbau der Straße „Am Grüneberg“ und anschließendem Neubau einer Brücke über die Bahnstrecke mit Anbindung an die Metternichstraße, im Rahmen der Entwicklung des Mobilitätskonzeptes geprüft worden ist.

Weiterhin ist dargestellt:

Aufgrund der damit einhergehenden Verlagerungseffekten auf andere Zufahrten zum Tarforster Plateau (Olewiger Tal, Sickingenstraße) soll diese Variante laut Mobilitätskonzept nicht weiter verfolgt werden.

Es wurde massiv kritisiert – Herr Verbeek – dass diese Darstellung so nicht richtig ist. Es sei nach wie vor davon auszugehen, dass die Ortsumfahrung Kürenz über den Grüneberg Bestand hat.

[Anmerkung J.V.: Dieser Meinung war im Übrigen auch explizit der Vertreter der FWG im Ortsbeirat!]

Richtig ist, so der Ortsvorsteher [Bernd Michels, CDU] dazu, dass der Ortsbeirat beschlossen hatte, diese Maßnahme als „mittelfristiges Vorhaben“ einzustufen. Diesem Antrag ist nicht gefolgt worden.

[Ergänzt werden muss an dieser Stelle das Subjekt der Ablehnung: Es war der „Stadtrat“, der dem Anliegen des Ortsbeirates Kürenz nicht gefolgt ist!]

Da das Mobilitätskonzept aktuell nicht vorlag [gemeint ist hier: bei der Ortbeiratssitzung, als darüber (politisch) gestritten wurde], sagte der OVSt [Bernd Michels] zu, dass dieser Punkt geprüft und mit in die Niederschrift aufgenommen wird.

(Anmerkung:

Im Mobilitätskonzept, Seite 189 ist folgendes ausgeführt:

(Auszug aus der schriftlichen Darstellung)

S 16 Neuanbindung Aveler Tal – Die Maßnahme wurde mit Priorität 3 in das Umsetzungskonzept 2025 aufgenommen. [„Priorität 3“ meint: „Maßnahmen zur langfristigen Umsetzung (anzustreben bis 2025)“, siehe MoKo S. 20] Es sollte geprüft werden, ob ein kostengünstiger Ausbau einer kleinräumigen Variante [gemeint ist hier: die sog. „Kleine Lösung“ (sic!)] mit Anschluss an den Wasserweg möglich ist. Auf den Bau der Variante Dasbachstraße [also: auf eine Lösung über den Grüneberg mit Brücke über die Bahngleise, wie z.B. in Variante 3 der Umgehung vorgeschlagen und auf Wirtschaftlichkeit hin positiv überprüft (sic!)] sollte aufgrund der zwingend notwendigen Sperrung der Durchfahrt von vom Aveler Tal nach Alt Kürenz [aber genau darin besteht ja die angestrebte Verkehrsentslastung von Altkürenz (sic!)] und der daraus resultierenden Verschlechterung der Erreichbarkeit von Altkürenz [dass dies überhaupt als ein Argument gegen die Umgehung angeführt wird, ist alleine schon Skandal, denn es zeigt, dass hier kein Kürenzer das Subjekt dieser Aussage sein kann, denn die nehmen die Verschlechterung der Erreichbarkeit von Altkürenz nur zu gerne in Kauf, wenn dadurch eine Gesamtverkehrsentslastung erreicht werden wird, sondern irgendein unbeteiligter Stadtrat oder Verkehrspseudofachmann (sic) spricht hier] sowie Verlagerungseffekte auf die anderen Zufahrten zum Tarforster Plateau nicht weiter verfolgt werden [sic!].

Der OBR [Ortsbeirat Kürenz] hatte bei verschiedenen Sitzungen eine andere Auffassung vertreten und entsprechende Beschlüsse gefasst, u.a. bei der Sitzung am 14.08.2012, Bestandskraft der Vorlage 063/2007.

Aus Kostengründen wird diese Maßnahme nur unter der „langfristigen Variante“ geführt.

[An dieser Stelle muss angemerkt werden, dass der Ortbeirat Kürenz bisher noch mit keinem Wort auf die durch den Stadtrat (sic!) veränderte Beschlusslage hingewiesen wurde, weswegen ich ja der Meinung bin, dass die Darstellung im „Flächennutzungsplan 2025“ „falsch“ ist! Des Weiteren wird auch an dieser Stelle des Protokolls – bewusst? – zweideutig formuliert: die Worte „... diese Maßnahme ...“ beziehen sich nämlich nicht auf die zuvor diskutierte Ablehnung der Variante 3 „über den Grüneberg“, sondern sie beziehen sich alleine auf die „kleine Umgehung“. Denn die Variante 3 „über den Grüneberg“ wurde vom Stadtrat abgelehnt, wobei alleine die „kleine Umgehung“ noch in den Genuss der „Priorität 3“, d.h. auf die „Maßnahmen zur langfristigen Umsetzung (anzustreben bis 2025)“ (MoKo, S.20) „hoffen“ darf! Tatsächlich spricht das Mobilitätskonzept an dieser Stelle aber nur ganz unverbindlich von einer „Neuanbindung Aveler Tal“ (MoKo, S.22). Von der im Stadtrat geleisteten Uminterpretation von einer bisher immer geplanten „Umgehung über den Grüneberg (variante 3)“ hin zu einer „kleinen“ Lösung, ist nirgendwo die Rede. Und eben darin liegt die bewusste Irreführung der Kürenzer! Denn wenn man einmal in der Nachbarschaft der Avelsbacher Straße nachfragt, dann weiß kein einziger Anwohner davon, dass die große Lösung – aufgrund einer Beschlusslage des Stadtrates zum Mobilitätskonzept - vom Tisch ist und nur noch die sog. „Kleine Umgehung“ überhaupt zur Disposition steht!]

Die Haltung des OBR [Ortsbeirates] wird in der zusammenfassenden Darstellung der Verwaltung dokumentiert, und zwar:

Die Forderung des ORB, für die Ortsumgehung, die Variante „Grüneberg/Dasbachstraße [Variante 3]“ zu bevorzugen, bleibt besten.

Aus den vorstehenden Darstellungen wird deutlich, dass die Verwaltung in den Ausführungen zum Flächennutzungsplan die Ergebnisse des Mobilitätskonzepts korrekt [sic!] darstellt“ – meint der Protokollant Bernd Michels (CDU).

Was an dieser Stelle aber verschwiegen wird, ist, dass niemand weder vom Stadtrat noch von der Stadtverwaltung bisher diese im obigen Protokoll geleistete „Uminterpretation“ der „Umgehung Kürenz“ weder mit dem Ortsbeirat noch mit den Bürger/innen vor Ort, bzw. mit den betroffenen Anwohner/innen explizit kommuniziert hat!

Das ganze Prozedere ist dermaßen daneben, dass es einem die glatte Sprache verschlägt – will man nicht mit tausend Worten fluchen!

Wenn ich mich recht erinnere, wurde die Entscheidung zur Annahme des „Mobilitätskonzepts 2025“ im Trierer Stadtrat aber „einstimmig“ (sic!) verabschiedet. Mit anderen Worten: Drei „Stadträte“, die zugleich auch redeberechtigte Teilnehmer/innen des „Ortsbeirates Kürenz“ sind, haben im Stadtrat für diese „stillschweigende“ Uminterpretation der Umgehungsstraßenproblematik in Kürenz gestimmt – ohne danach auch nur ein Wort davon im Ortsbeirat zu verlieren!

Damit bestätigt sich aber auch an diesem letzten Beispiel meine obige These, dass im Verlauf von politischen Überlegungen die Fraktionen im Stadtrat von Trier, dafür verantwortlich sind, dass der ursprünglich von Bürger/innen vor Ort geäußerte politische Wille, durch unterschiedliche parteipolitische Ambitionen der Parteien derart korrumpiert wird, dass die Bedürfnisse der Bürger/innen, die vor Ort noch einmütig ihre Lösungsvorstellungen für Probleme formulieren – wie es der Ortsbeirat Kürenz in diesem Falle tat -, durch die verschiedenen Profilierungsabsichten der Parteien und ihrer Mitglieder völlig ad absurdum geführt werden.

Denn dies muss abschließend noch einmal betont und explizit angefügt werden, für die, die es nicht wissen sollten – oder es nicht wahrhaben wollen:

Der Ortsbeirat in Kürenz hat sich bisher immer konsequent und einstimmig (sic!) gegen (sic!) eine „kleine Lösung“ der Umgehungsstraße ausgesprochen!

Dieser Umstand bietet nun aber dem Stadtrat alle Möglichkeiten, sein korruptes Verhalten untereinander und gegeneinander voll auszuspielen:

Denn nun kann mit bestem Gewissen von jedem Stadtrat behauptet werden, dass es die Kürenzer ja selber schuld seien, wenn sie das Angebot der Verwaltung und einiger Fraktionen – wie der SPD, die die „kleine Umgehung“ einstmals unter ihrem Dezernenten Dietze ins politische Kalkül eingebracht hatte - ablehnen würden, eine „kleine Umgehung“ irgendwann mal (sic!) zu realisieren.

Wohlwissend, dass die Kürenzer eben keine „kleine Umgehung“ haben wollen, weil sie diese allemal abgelehnt haben, ist es ein leichtes, ihnen genau diese Umgehung (völlig uneigennützig!) anzubieten.

Damit etabliert sich aber jene Blockadeposition im Stadtrat, die es, wie so oft, verunmöglicht, den Lösungsansätzen der Bürger/innen vor Ort zu genügen. Dies mit der politischen Perversion:

„Ihr habt es ja selber nicht anders gewollt!“

Dass diese Unterstellung aber eine große politische Schweinerei ersten Ranges ist, wird durch alle politischen Entscheidungsträger durch widersprüchliche Angaben in zig verschiedenen Verwaltungsvorlagen und Uminterpretationen des Gemeintem geschickt verschleiert.

Hier – im Ortsbeirat – stimmt „man“ dafür, wohlwissend, dass dieses Votum keinerlei politisch verbindliche Relevanz hat, aber an entscheidender Stelle im Stadtrat (sic!) stimmt „man“ unter Fraktionszwängen freilich mit allen anderen dagegen. – Und das war's!