



## Editorial:

Wenn ich nach längerer Zeit einen Bekannten oder Sympathisanten treffe, so kommt nach einigem Small Talk über das Wetter und das Befinden unvermeidlich die zögernde Frage: „Und was macht die Politik? Von Euch hört man ja kaum etwas!“

Nun, wer diese Zeilen liest, hat zumindest eine Antwort in Händen. Es gibt uns, die Wählergemeinschaft für Wuppertal, noch! Nach einigen Geburtswehen balten Sie hier die erste Ausgabe ihrer Fraktionsnachrichten in Händen.

Natürlich würden auch wir uns einen größeren öffentlichen Auftritt wünschen. Aber wir sind nur eine kleine Fraktion von gerade einmal vier Stadtverordneten, die sich sehr strecken müssen, um sich bei der Fülle kommunalpolitischer Themen auf dem laufenden zu halten. Unsere griffige Wahlkampfparole „WfW statt Korruption“ hilft da auch nicht immer weiter. Und wir verfügen nicht über eine Landes- und Bundesebene, die uns mit vorgeprägten Positionen und Argumentationen unter die Arme greift. Schließlich sollten die Schwierigkeiten, sich aus dem hohen Geräuschpegel der öffentlichen Stimmenvielfalt herauszuheben, nicht unterschätzt werden.

Von vielen Fragern wird eine entscheidende Dimension unserer Entstehung übersehen: Die Gründung der Wählergemeinschaft für Wuppertal war auch ein Wechsel auf die Zukunft. Das Gründungskomitee hatte mit Bedacht die Formulierung gewählt, es solle eine Plattform geschaffen werden, auf der sich eine schlagkräftige Wählergemeinschaft bilden könne. An diese Aufgabe bleibt zu erinnern. Die Notwendigkeit einer direkten Bürgervertretung im Rat besteht aber unverändert weiter. Sie ist umso wichtiger, nachdem sich CDU und SPD zu einer Wuppertaler Einheitsfraktion auf Zeit zusammengelassen haben.

Die negativen Trends für Wirtschaft, Finanzen und Bevölkerung Wuppertals halten unverändert an. Aus Mangel an eigenen Konzepten versucht die „Große Kooperation“ nun, die ungelösten Probleme durch allerlei Bündnisse, Gesprächskreise und Netzwerke an die Bürger zurückzugeben und so den Anschein von Aufbruch zu erzeugen. Wir werden uns dem Dialog nicht verweigern, teilen aber nicht die Illusion, man könne auf diese Weise die gesellschaftlichen Konflikte in einen harmonischen Konsens auflösen.

Wir werden im Rahmen unserer Kräfte und Möglichkeiten unseren unabhängigen Kurs beibehalten. Zu einigen Themen wollen wir auf diesen Seiten unsere Sicht der Dinge darstellen. Wir freuen uns über Ihre Meinung.

**Übrigens, wer uns kennen lernen will:** Wir treffen uns an jedem 4. Dienstag im Monat im „DIEBELS“ im Kolkmannhaus, Hofaue 59 (Vereinszimmer), um 19.00 Uhr. Die nächsten Termine sind Dienstag, den 23. Mai, und Mittwoch, den 28. Juni (wegen Achtelfinale)

■ G. Schiller

## Das Döppersbergprojekt: Odyssee eines Busbahnhofes



Der Döppersberg war bis zum 2. Weltkrieg ein großzügiger Stadtplatz mit einer repräsentativen historischen Kulisse. (Quelle: Luftbildaufnahme des Vermessungsamtes der Stadt Wuppertal aus dem Jahr 1928.)

**Unser wichtigstes konkretes Wahlkampfziel war die Verhinderung des Döppersbergprojektes. Hierbei fanden wir auch die breite Unterstützung der Wuppertaler Bevölkerung. Wir haben dieses Versprechen mit großer Hartnäckigkeit verfolgt. Ob das Projekt nun doch realisiert wird, wird sich in diesen Tagen entscheiden, wenn der Landeshaushalt beschlossen wird. Hier sollen noch einmal die Irrungen und Wirrungen des Vorhabens dargestellt werden.**

### Der Ausgangspunkt

Die Überlegungen zum Umbau der Kreuzung Döppersberg/Brausenwerth begannen praktisch unmittelbar nach Fertigstellung in den sechziger Jahren. Unter der Vielzahl von Lösungen, die präsentiert wurden, waren z. B. ausgreifende Tunnelsysteme oder eine Führung der B 7 auf Stelzen. (So etwas kann man z. B. in Hagen besichtigen.)

Das gegenwärtige Projekt wurde von den Stadtwerken losgetreten und nahm seinen Anfang mit einem Grundsatzbeschluss des Rates vom 17. März 1997: „Die Neugestaltung des Döppersbergs mit der Konzeption eines doppelstöckigen Busbahnhofes wird ... zur Umsetzung vorbereitet.“

Alle Experten waren seinerzeit des Lobes voll. Das Vorhaben wurde als „gut, mutig und zukunftsweisend“ gepriesen. Einer der Eckpunkte der Entscheidung lautete, „dass die gewählte Verkehrsführung und die für den Busbahnhof reservierten und disponierten Flächen Konstanten in der ... weiteren Bearbeitung sein müssen. Diese Bereiche sind daher nicht Gegenstand alternativer Untersuchungen.“ Und ein renommierter Gutachter konstatierte: „Das Konzept „Döppersberg“ im Sinne eines widerspruchsfreien Entwurfes steht. Demnach sind grundsätzliche strukturelle Änderungen weder nötig noch sinnvoll.“ Diese Zitate sind wichtig; denn die hier geradezu flehentlich beschworenen „Konstanten“ erwiesen sich im weiteren Planungsprozess als äußerst veränderlich. Bereits hier ist auch zu erkennen, dass die Politik den Boden der Realität unter den Füßen verloren hatte. Ein doppelstöckiger Busbahnhof ist ein ingenieurtechnisches Monstrum mit

enormen statischen und fahrdynamischen Belastungen, schwierigen Betriebsbedingungen und einer begrenzten Lebensdauer. Vor allem ist er sehr teuer. Bereits für 1997 wurden 1 Mio. Euro Planungsmittel einkalkuliert. Seitdem sind viele Millionen Euro in Pläne investiert worden, die nie das Licht der Welt erblickt haben.

Nach dem Beschluss vom März 1997 wurde von der Planungsgruppe Hegger, Hegger, Schleif (Kassel) ein Moderationsverfahren, d.h. eine Diskussionsrunde mit Wuppertaler Bürgern und „Experten“, durchgeführt, um Einzelheiten der Ausgestaltung zu diskutieren. Obwohl ja angeblich das Konzept bereits feststand, wurden auf der zweiten (von fünf) Sitzungen neben einer doppelstöckigen noch vier weitere ebenerdige Varianten vorgestellt. Die analytische Tiefe der Diskussionen in diesem Moderationsverfahren zeigte sich daran,



Entstehen soll am Döppersberg eine sterile Kommerzmeile ohne Flair. (Quelle: Stadtverwaltung Ressort Stadtentwicklung und Stadtplanung. Entwurf von JSWD Architekten aus Köln wurde vom Preisgericht am 01. April 2004 einstimmig mit dem ersten Preis ausgezeichnet.)

dass alle fünf Alternativen auf einer Sitzung erläutert und zugleich nach einer Vielzahl völlig heterogener Kriterien beurteilt wurden, von der „Integration des städtischen Grüns“ bis zur „Wirtschaftlichkeit der Verkehrsbauwerke“. Anschließend wurden zwei Varianten für die engere Auswahl bestimmt: die „Wupperterrassen“ (doppelstöckig) mit dem Makel „teuer!!“ und die „Hallen“ (Busbahnhof zum Bahnhofsvorplatz verschoben) mit dem Nachteil: „Umsteigung zur Schwebebahn und die Verbindung zur Innenstadt ungünstig“.

### Das 8. Weltwunder

Auf der dritten Sitzung waren alle fünf Entwürfe bereits wieder Makulatur. Dort wurde auf einmal die „Glaszigarre“ aus dem Hut gezaubert. Und die erfüllte nun die Bedürfnisse der Politiker und sog. Experten nach Grandiosität und Weltruhm so überzeugend, dass alle rationalen Überlegungen, Kriterien und Kostenkalküle samt den bisherigen Entwürfen augenblicklich über Bord geworfen wurden. Obwohl hier eine vollständige Abkehr von den bisherigen Planungen vollzogen wurde, verzeichnet das Protokoll: „Der Rahmenplan „Hangterrassen“, (so wurde diese Variante bezeichnet), ist die gelungene Weiterführung der Szenarien zur wirtschaftlichen Entwicklung des Döppersberges.“

Eine nüchterne Bewertung dieses Entwurfes fand von keiner Seite mehr statt. Stadtverordnete sahen „den Mantel der Geschichte“ durch den Ratssaal schweben, den es jetzt zu ergreifen gelte, als sie ihm – wie üblich einstimmig – zustimmten. Wuppertals Eintritt in die Liga der Weltstädte schien damit endgültig besiegelt. An die astronomischen Kosten, die eine Überbauung der Bahngleise bei laufendem Verkehr mit sich bringen würde, und an denen das Projekt schließlich scheiterte, dachte niemand. Es galt das Axiom: Düsseldorf zahlt alles!

Die neue Lösung war auch mit erheblichen praktischen Komplikationen verbunden. Die Busse mussten am Brausenwerth aus der B 7 ausscheren, und es mussten Trassen von der Dessauer Brücke zum Bahnhof und zur Blücherbrücke angelegt werden; die kaum zu prognostizierenden Auswirkungen von Temperaturschwankungen, Abgasen etc. unter dem Glasdach wurden der Einfachheit halber ignoriert. So originell, wie behauptet, war die Konzeption auch nicht. Es gibt sie seit langem – unter völlig anderen Funktionsbedingungen – in Chur (Schweiz):

[http://home.arcor.de/t.mayr/\\_private/chur.html](http://home.arcor.de/t.mayr/_private/chur.html)

Entscheidend und letztlich verhängnisvoll war jedoch, dass mit der Verlagerung des Busbahnhofes über die Bahngleise der Fixpunkt aller bisherigen Planungen aufgegeben wurde. Bis dahin beruhten alle Konzepte der vergangenen 40 Jahre auf der selbstverständlichen Annahme, dass der Busbahnhof in der Talachse bei der Schwebebahn und dem Eingang zur City liegt. Dies ist auch der – „natürliche“ Ort, da die Busse von hier aus am besten in den laufenden Verkehr eingefädelt werden können. Im Grunde beschränkten sich die wünschenswerten Verbesserungen darauf, einige zusätzliche Halteplätze zu gewinnen und die Zerschneidung des Busbahnhofes durch die B 7 zu beseitigen. Aber schon im Zusammenhang mit dem zweigeschossigen Busbahnhof waren ja neue Töne in die Diskussion gekommen: es ging nicht mehr um ein zweckmäßiges Verkehrsbauwerk, es sollte ein städtebauliches Highlight geschaffen werden, ein Wahrzeichen oder ein Leuchtturm, am besten ein kleiner Turmbau zu Babel.

### Die Einholung durch die Wirklichkeit

Mit der Ablehnung dieses monströsen Planes durch die Landesregierung stand die Stadt dann plötzlich vor dem Nichts. Jahre waren mit der Planung der Glaszigarre vergangen, ein

Rückgriff auf eine andere Variante aus dem Moderationsverfahren war aus Zeit- und Kostengründen unmöglich geworden. In dieser Zwangslage wurde die praktische Idee geboren, den Busbahnhof – unter Beibehaltung der Grundkonzeption – nicht über die Gleise, sondern einfach daneben zu setzen. Mit anderen Worten: Die jetzige Platzierung des Busbahnhofs beruht nicht auf professionellen verkehrlichen Überlegungen. Sie ist nicht das Ergebnis einer seriösen Verkehrsplanung. Es handelt sich vielmehr um eine Notlösung, nachdem die Glaszigarre in Scherben zerfallen war. Und darin liegt das eigentliche städtebauliche Desaster. Die Gestaltung dieses zentralen Eingangstores zur Innenstadt wird nicht durch städtebauliche Kompetenz und nicht anhand funktionaler Kriterien entschieden, sondern durch die Zwänge des REGIONALE-Kalenders. Der Busbahnhof wandert an eine Stelle, die niemand vorher erträumt hätte. Von einer Bürgerbeteiligung an dieser Entscheidung wurde vorsichtshalber abgesehen.

Der für die Stadt und ihre Bürger entstehende Schaden ist dauerhaft. Eine Rückverlagerung des Busbahnhofs zum alten Standort ist durch die jetzigen Festlegungen für alle Zeit verbaut. Alle zukünftigen Generationen müssen die Rennstrecke vom Busbahnhof in die Stadt absolvieren. Nun wird von den Befürwortern das Argument lanciert, die neue Lage des Busbahnhofs sei per Saldo vorteilhafter; denn es stiegen mehr Fahrgäste von den Bussen in die Bahn um als in die Schwebbahn. Dabei wird allerdings unterschlagen, dass 70 % der Busbenutzer gar nicht umsteigen, sondern in die Elberfelder City gehen wollen. Die Umsteiger bilden insgesamt eine Minderheit. Der tatsächliche „Vorteil“ dieses Standortes liegt woanders: die Entfernung des Busbahnhofs von der City ist erwünscht, damit die Fahrgäste Gelegenheit bekommen, ihr Geld auszugeben; sonst lassen sich nämlich die neuen Ladengeschäfte nicht vermieten.

## Nachtrag

Ein anderes, aber ebenso problematisches Kapitel sind die Auswirkungen des Döppersbergprojektes auf die städtischen Finanzen. Ursprünglich galt der Grundsatz, dass für Regionale-Projekte grundsätzlich keine Haushaltsmittel in Anspruch genommen werden sollten. Um die für die Einwerbung von Landeszuschüssen erforderlichen Eigenmittel bereitzustellen, verkaufte die Stadt Wuppertal im Jahre 2004 ein Drittel der Stadtwerke, ihres einzigen wirklichen Goldesels, an RWE und das mit RWE indirekt verbundene Unternehmen CEGEGEL. Als Barzufluss erlöste die Stadt aus diesem insgesamt äußerst unvorteilhaften Geschäft 115 Mio. Euro. Davon sollten 60 Mio. Euro zur Kofinanzierung der Landeszuschüsse dienen, der Rest von 55 Mio. Euro sollte zur Schuldentilgung verwendet werden. Tatsächlich mussten jedoch die 55 Mio. Euro zur Abdeckung von Krediten beim Verkauf der Städtischen Kliniken eingesetzt werden. Mit weiteren 29 Mio. Euro wurden Kostenüberschreitungen beim Bau der Schwebbahn beglichen. Bei der Finanzierung des Döppersbergprojektes gähnte schließlich im REGIONALE-Topf der Stadt ein finanzielles Loch von 11 Mio. Euro, das nun doch in den städtischen Vermögenshaushalt eingestellt werden musste. Dies ist besonders deshalb fatal, weil Wuppertal damit wohl die letzten Chancen vergibt, sich bei der EU um dringend benötigte Zuschüsse für Regional- und Strukturprojekte zu bewerben.

## Fazit

Nach dem Schwebbahnfiasko kommt das Döppersbergprojekt Wuppertal teuer zu stehen. Die Stadt hat das Alleineigentum an den äußerst lukrativen Stadtwerken verloren, sie muss außerdem zusätzliche Schulden machen, um es zu finanzieren, und der Busbahnhof kommt an eine Stelle, wo ihn eigentlich niemand hin haben will. Allfällige Kostensteigerungen beim Baufortschritt werden die Finanzmisere der Stadt verstärken.

■ Günter Schiller

## Die Argumente der WfW gegen den vorgesehenen Umbau des Döppersberg

■ Die Verlegung des Busbahnhofs an den DB-Bahnhof ist in hohem Maße bürgerunfreundlich. Sie würde die ÖPNV-Benutzer zu unnötigen, mit vollen Einkaufstaschen noch mühsameren Laufereien und Kraxeleien zwingen. Dagegen hat die WfW im Wahlkampf Unterschriften gesammelt und ganz offenbar auch die Meinung der Wuppertaler getroffen.

■ Der Innenbereich des Wuppertaler Bahnhofs wird überhaupt nicht verbessert, weder die DB noch das Land haben dafür Geld vorgesehen. Der Bahnreisende würde also auch nach Umbau des Döppersberg in einem Bahnhof ankommen oder abreisen, für den „trist“ noch ein harmloses Wort ist. Es bleibt ein Schandfleck unserer Stadt. Einen seelenlosen, toten Platz vor dem Bahnhofsaustritt braucht niemand. Hier würde nicht belebt, hier würde eingefroren.

■ Die vorgesehene Einzelhandelsfläche von ca. 5.000 oder mehr Quadratmetern ist überflüssig und schädlich. Sie steht auch im Widerspruch zu dem offiziellen Regionale-Projekt „Soziale Stadt“. Dieses Projekt sieht eine Wiederbelebung der absterbenden Innenstadtläden ausdrücklich vor. Wie soll das bei einer abermals ausgeweiteten Einzelhandelsfläche funktionieren, wenn jetzt schon unübersehbare Ladenbrachen die ehemaligen Einkaufsmeilen

in der Wuppertaler Innenstadt veröden lassen?

■ Mit der Finanzierung des Umbaus auch aus Haushaltsmitteln beraubt sich die Stadt Ihrer Handlungsmöglichkeiten zur Förderung der Wirtschaft endgültig. Auch die Bürger hätte das auszubaden, in Form noch schlechterer Strassen, noch weiter eingeschränkter sozialer Leistungen, einer noch unfreundlicheren Stadt.

■ Das Projekt ist derzeit mit rd. 86 Mio. Euro veranschlagt, rd. 62 Mio. davon würde das Land NRW bereitstellen. Aber keinen Cent mehr! Die Stadt Wuppertal, die heute schon vor Geldnot nicht mehr ein noch aus weiß, müsste also für den Döppersberg rd. 24 Mio. Euro aufbringen. Wenn das Projekt sich im angegebenen Rahmen abwickeln ließe.

■ Alle Erfahrung, besonders in Wuppertal, zeigt aber, daß derartige Großprojekte schlussendlich doppelt so teuer werden, wie ursprünglich veranschlagt. Siehe Schwebbahn, siehe Stadthalle. Am Ende müsste dann die Stadt nicht 24 Mio Euro, sondern bis zu 100 Mio Euro finanzieren.

Es besteht kein Zweifel, dass der Döppersberg in seinem jetzigen Zustand einer grundlegenden Neugestaltung bedarf. Leider ist es der Stadt aber trotz zehnjähriger Planungen nicht gelungen, eine städtebaulich und verkehrlich überzeugende Lösung zu entwickeln. Auch die

Variante einer Modernisierung des Döppersberg auf Basis der bestehenden Substanz (Renovierung des Tunnels, Neugestaltung des Vorplatzes etc.), die wir unterstützt hätten, wurde von den Parteien verworfen. Damit steht die Stadt vor zwei unattraktiven Alternativen, nämlich entweder der Umsetzung der vorliegenden Planung mit allen Nachteilen oder einer Beibehaltung des jetzigen unbefriedigenden Zustandes. Beides können wir nicht befürworten. Da aber eine vollständige Neukonzeption auf absehbare Zeit wohl nicht infrage kommt, schlagen wir vor:

■ Neugestaltung des Busbahnhofs mit einer Überdachung und nach Möglichkeit ohne Zerschneidung durch die B 7 am jetzigen Standort Brausenwerth,

■ Modernisierung des Fußgängertunnels zwischen Hauptbahnhof und Schwebbahnstation Döppersberg,

■ Herrichtung des Vorplatzes als würdiger Eingang zur Stadt, Abbruch der obsoleten Nachkriegsbauten und Ausbau des benachbarten Parkplatzes,

■ Verzicht auf neue Einzelhandelsflächen am Standort Döppersberg.

■ Reimar Kroll

## Aktuelles strukturelles Haushaltsdefizit in Wuppertal:

# 886.603.600 Euro

## Die Schuldenuhr tickt nicht!

**Die Schuldenuhr auf unserer Internetseite [www.wfw-fraktion.de](http://www.wfw-fraktion.de) weist die Höhe der aufsummierten Kassendefizite im Verwaltungshaushalt aus. Sie wurden am 31. 12. 2005 auf den Betrag von 833.300.000 Euro geschätzt. Im laufenden Haushaltsplan 2006/07 werden die Kassendefizite für 2006 auf 155,6 Mio. Euro und für 2007 auf 149,0 Mio. Euro, insgesamt also auf 304,6 Mio. Euro angesetzt. Unter der Annahme dieser Zahlen beträgt das strukturelle Defizit am 19. Mai 2006, 18.00 Uhr (1. Sitzung des Netzwerkes Neues Wuppertal) 887.892.900 Euro, und es wird am 28. Feb. 2007, um 10.00 Uhr, die 1 Mrd. Euro Marke überschreiten.**

Da die Kassendefizite über Bankkredite abgedeckt werden, steigen die Zinsbelastungen an: Für 2007 werden sie von der Verwaltung auf 26 Mio. Euro geschätzt; Tendenz weiter steigend.

Man sollte meinen, dass diese Tatbestände als Menetekel erlebt und eine hektische Suche nach Lösungen ausgelöst hätten. Für uns war die dramatische Finanzsituation der Stadt ein wichtiger Anstoß, uns auf das ungewohnte Geschäft der Kommunalpolitik einzulassen. Die Forderung nach Haushaltssanierung steht ganz oben auf der Liste unserer Zielsetzungen. Mit besonderer Spannung haben wir deshalb die Aufstellung und Verabschiedung des Doppelhaushaltes 2006/07 verfolgt, immer in der Erwartung, dass sich die Parteien in der Vorstellung einschneidender Sparprogramme überbieten würden.

Aber nichts dergleichen geschah. Die Verwaltung legte einen Haushaltsentwurf vor, der

sich in den Grenzen des Erlaubten hielt. Sie nahm davon Abstand, die sog. freiwilligen Leistungen zu erhöhen und schrieb im übrigen die vergangenen Verhältnisse im wesentlichen fort. Und das daraus resultierende Defizit von ca. 300 Mio. Euro wird auf den nächsten Haushalt vorgetragen. Dort summiert es sich zu den aufgelaufenen Fehlbeträgen der Vergangenheit. Demnächst wird der Rat der Stadt das Limit für Kassenkredite auf 1,5 Mrd. Euro erhöhen.

Nun sind die Kommunen eigentlich nach der Gemeindeordnung rechtlich verpflichtet, einen ausgeglichenen Haushalt vorzulegen. Verfehlen sie dieses Ziel, so werden sie von der Kommunalaufsicht beim Regierungspräsidenten verpflichtet, ein Haushaltssicherungskonzept zu erstellen, das zum Haushaltsausgleich zurückführen soll. Ist eine Kommune dazu nicht imstande, wird der Haushalt von der Kommunalaufsicht nicht genehmigt, und die Haushaltsführung unterliegt den Bestimmungen der „vorläufigen Haushaltsführung“.

Und damit hat es, wie es scheint, sein Bewenden! Bei privaten Wirtschaftseinheiten, Haushalten oder Unternehmen, gibt es jeweils eine eindeutige Budgetbeschränkung, eine Grenze, über die hinaus die Ausgaben nicht steigen können. Bei Unternehmen wird sie meistens durch die Kreditgeber gezogen, die irgendwann dem Unternehmen den Geldhahn zudrehen und damit den Weg zum Konkursrichter weisen. Bei öffentlichen Haushalten existiert eine solche Schranke nicht. Sie können nicht Konkurs machen, weil sie sich stets aufgrund der Steuerhoheit über Zwangs-

„Schuldenuhr“ für Wuppertal – Stand 16. Mai 2006 um 10:24 Uhr. Den aktuellen Stand finden Sie auf der Internetseite der WfW-Fraktion im Rat der Stadt unter: [www.wfw-fraktion.de](http://www.wfw-fraktion.de)

abgaben refinanzieren können. Hat man diese Logik erst einmal begriffen, so versteht man, dass auch rasant steigende Haushaltsdefizite bei Politikern keine Beunruhigung auslösen.

Die Kommunen sind weiterhin gehalten, außer dem – in Wuppertal zweijährigen – Haushaltsplan einen fünfjährigen Finanzplan vorzulegen. Danach pendeln die strukturellen Defizite zwischen 2008 und 2010 um 130 Mio. Euro. Der Finanzplan schließt mit der Feststellung: „Der strukturelle Ausgleich ist im Finanzplanungszeitraum nicht erreichbar; ungedeckt bleiben die Fehlbeträge der Jahre 2009 und 2010 von zusammen rd. 1,522 Mrd. (1.522.000.000) Euro, deren Deckung innerhalb der nächsten 4 Jahre unvorstellbar ist.“ Ein Problem für die Zukunft Wuppertals? Nach Ansicht der Parteien offenbar nicht! Ob allerdings die Landesregierung die bisherige Langmut beibehält, wird die Zukunft zeigen. Erstmals hat sie in diesem Jahr in Waltrop einen „Beratenden Sparkommissar“ eingesetzt, dem als letzte Sanktionsstufe ein „Beauftragter“ folgen könnte.

## Problemverdrängung als politische Strategie.

Die Bürger kennen die Neigung der deutschen Politiker, Probleme, die ihnen un bequem sind, einfach zu ignorieren. So geschah es in den siebziger Jahren beim Absturz der Geburtenrate, als die Daten für den derzeitigen Bevölkerungsrückgang gesetzt wurden. Im Jahre 1984 legte das Ressort Stadtentwicklung einen Bericht „Szenarien zur Stadtentwicklung 2000“ vor. Darin wurden die Folgen des Geburtenrückganges bis zur Jahrtausendwende in einer negativen und einer positiven Variante untersucht. Und was geschah mit dem Bericht? In der Tat wurden sofort energische Konsequenzen gezogen! Das Papier wurde auf den Index gesetzt und verschwand im Panzerschrank – bis heute. Zwanzig entscheidende Jahre wurden versäumt, um die Weichen so zu stellen, dass es heute in Wuppertal anders aussehen würde.

Das Weiterreichen von Haushaltsdefiziten in eine nebelhafte Zukunft ist eben bequemer als der schmerzhaft Versuch, sie durch rigorose Sparmaßnahmen, vor allem aber durch eine vorausschauende Politik wieder abzubauen.

Einen entscheidenden Beitrag leistet dazu die Stadtentwicklungspolitik. Sie entscheidet langfristig darüber, ob sich die Standortkosten auf einem konkurrenzfähigen Niveau halten lassen und damit ein weiterer Abbau von Arbeitsplätzen in der Stadt verhindert wird. Stattdessen werden in Wuppertal immer noch teure Illusionen darüber genährt, was dauerhaft finanzierbar ist.

Das strukturelle Defizit im Verwaltungshaushalt zeigt an, in welchem Ausmaß Wuppertal über seine Verhältnisse lebt. Anhand der Haushaltsrechnungen ergibt sich, dass Wuppertal in NRW eine Spitzenstellung einnimmt. Lediglich Hagen (1.548 Euro) und Oberhausen (2.054 Euro) haben höhere Kassendefizite pro Kopf als Wuppertal und Essen (1.441 Euro; Köln und Dortmund ohne Angaben).

In einem ist Herrn Erwin aus Düsseldorf sicher zuzustimmen: Die bisher aufgelaufenen Schulden werden weder das Land noch der Bund der Stadt Wuppertal abnehmen. Im Gegenteil: Wir stehen vor einer Periode des harten Wettbewerbs zwischen den Städten und Regionen; vorhergesagt wird ein darwinistischer Überlebenskampf mit Gewinnern und Verlierern. Zu befürchten ist, dass Wuppertal hierbei mit einem gehörigen Handicap ins Rennen geht.

Natürlich hat die Stadt Wuppertal auch für den Doppelhaushalt 2006/07 ein Haushalts-sicherungskonzept aufgestellt. An konkret greifbaren Punkten sind darin aufgeführt:

- Endgültige Schließung des Kurbades;
- Mittelfristige Senkung des Zuschusses für den ÖPNV (2004: 60 Mio. Euro);
- Verkauf städtischer Grundstücke und Gebäude und – als letztes Mittel –
- die Ausweitung der mobilen Geschwindigkeitsüberwachung.

Das Fiasko der Bäderpolitik und die hohen ÖPNV-Defizite sind durch falsche Politik (mit)verursacht worden; der Verkauf von Grundstücken erfolgt ohne Rücksicht auf städtebauliche Belange (Steinhauser Bergstr., Luisenstr. etc.), und die Ausweitung des Blitzens ist schlicht Wegelagererei. Demnächst heißt es also: Knöllchen für den Haushaltsausgleich. Insgesamt ergeben diese Maßnahmen ohnehin nur die bekannten Peanuts.

Wie vor zwei Jahrzehnten die demographische Wende oder die Migrationsproblematik, so wird heute die Zeitbombe des wachsenden Haushaltsdefizits ausgeblendet, weil sie den Tanz auf der Titanic stört. Nach der nächsten - oder der übernächsten - Kommunalwahl wird sie dann als überraschendes und völlig unvorhersehbares Naturereignis auf die Tagesordnung kommen, an dem die Politik selbstredend kein Verschulden trifft.

Natürlich kommt in solch einer Diskussion immer die Retourkutsche: Wo würdet Ihr denn sparen? Nun, wir haben wiederholt unsere abweichende Meinung zu wichtigen finanziellen Entscheidungen formuliert. Aber wir sind auch keine Experten in Fragen der Verwaltungsreform. Wo Sachverstand fehlt, muss man ihn eben einkaufen. Controlling, Benchmarking, sorgfältige Risikoanalysen und Cost-Benefit-Kalküle müssen zum Tagesgeschäft einer modernen Verwaltung gehören. Im übrigen gilt: In Wuppertal steht die neue „Große Kooperation“ von CDU und SPD in der Verantwortung und in der Verpflichtung zum Handeln. Sie wird sich die Erfolge selbst großzügig zurechnen, sie trägt auch die Verantwortung für Fehler und Versäumnisse.

PS: Zweifellos sind die hohen Haushaltsdefizite in der Vergangenheit auch durch die falsche Finanzpolitik auf der Bundes- und Landesebene mitverursacht worden. Die Erfahrungen zeigen jedoch, dass die Kommunen die Probleme mit sehr unterschiedlichem Erfolg gemeistert haben.

■ Günter Schiller

## Die „Große Kooperation“ von CDU und SPD im Rat

**Nach einem einjährigen Experiment des Regierens mit wechselnden Mehrheiten hat sich die CDU nun zu einem festen Bündnis mit der SPD entschlossen. Konkret heißt dies, dass nur noch gemeinsame Anträge in den Rat eingebracht werden dürfen. Die Gründe der CDU-Fraktion, die Fühler zur SPD hin auszustrecken, lagen, so verkündete der CDU-Fraktionsvorstand, an der Unzuverlässigkeit der kleineren Parteien. Zutreffender müsste man wohl sagen, dass keine der kleineren Fraktionen bereit war, fest mit der CDU zusammenzuarbeiten, was in unserem Fall auch zutraf.**

**Mit der SPD hat man nun den verlässlichen Partner gefunden, den man so lange gesucht hat. Man darf gespannt sein, wie lange das gut geht, denn dem Außenstehenden erscheinen die Erträge des Bündnisses für die Geschäftspartner doch recht unterschiedlich auszufallen.**

Die WfW-Fraktion hat gesagt, man werde die „Große Kooperation“ an ihren Taten messen. Die vergangenen Monate geben bereits einen Ausblick auf das, was den kleineren Fraktionen wie der unseren in der verbleibenden Ratsperiode blühen wird. Offenkundig ist, dass wir jegliches Abstimmungsgewicht im Rat eingebüßt haben, SPD und CDU können alle Beschlüsse diktieren.

Daneben verfolgt die „Kooperation“ auch andere Strategien. Zum einen sind die beiden Parteien darin erfinderisch, neue zusätzliche Gremien neben dem demokratisch verfassten Rat zu schaffen, die einen korporatistischen Anstrich besitzen, wie z. B. das „Wuppertaler Bündnis für Familien“ und das „Netzwerk

Neues Wuppertal“. Insbesondere das „Netzwerk Neues Wuppertal“ wirft auch rechtliche Fragen auf; denn bei diesem vom Oberbürgermeister geleiteten Gremium fehlt es gemäß der Beschlussvorlage an jeglicher Rechenschafts- ja sogar Informationspflicht gegenüber dem Stadtrat. Es steht offenbar im Ermessen des Oberbürgermeisters, in welcher Weise er den Rat institutionell einschaltet.

Auch in anderer Hinsicht wurde die Stellung des Oberbürgermeisters massiv verstärkt. Sein Einfluss im Bereich Bauen und Wirtschaftsförderung wurde extrem ausgebaut, indem die Aufgabengebiete des Bauordnungs- und Bauplanungsamtes seiner direkten Zuständigkeit unterstellt wurden. Der Oberbürgermeister ist damit auch für konkrete Verwaltungsfunktionen verantwortlich. Direkt zugeordnet war ihm bereits bisher die Wirtschaftsförderungsgesellschaft WIBEFOE. Der Baubereich ist ein neuralgischer Punkt in der Kommunalpolitik sowohl für die Stadtentwicklung als auch für die Wirtschaftsförderung einer Stadt. Begründet wird diese Konzentration von Funktionen mit der Vermeidung von Reibungsverlusten durch zu viele administrative Schnittstellen. Offenbar gibt es diese aber in anderen Städten nicht; dort funktioniert demnach das Prinzip der Fachverwaltung einwandfrei.

Wie es die Umstände wollen, werden mit dieser Reorganisation die Geschäftsbereiche genau der beiden Dezernenten berührt, oder besser, geschmälert, die nicht auf dem Ticket der „Kooperationsparteien“ stehen: Herrn Bayer und Herrn Uebrick. Damit fällt auch ein Licht auf die geplante Personalpolitik der „Großen Kooperation“ an der Verwaltungsspit-

ze. Denn unschwer lassen sich hier Rückschlüsse darauf ziehen, wie die geplante Einsparung von zwei Dezernentenstellen realisiert werden soll. Bei Herrn Beyer hatten sich diese Bestrebungen bereits weitgehend konkretisiert, nachdem er durch seine ablehnende Haltung zur Abschaffung der Baumschutzsatzung und zum Einbau von Müllverbrennungsgasche zum Abschluss der Deponie Lüntenbeck bei CDU und SPD Unmut auf sich gezogen hatte. Lediglich aufgrund von Unwägbarkeiten bei der Abstimmung im Rat wurde das Vorhaben nicht zuende geführt.

Bis hin zum rauhen Umgangston im Rat dürfte unsere Arbeit also in Zukunft noch schwieriger werden als sie ohnehin schon war, obwohl wir auch in der Vergangenheit in zahlreiche Entscheidungen nicht eingebunden waren. Als Beispiel sei auf die Gründung der Netzbetreiber-Gesellschaft der Wuppertaler Stadtwerke hingewiesen. Die näheren Umstände erfuhr die WfW-Fraktion aus der Zeitung! Die Alternativen einer bergischen Kooperation der Stadtwerke bzw. einer auf die WSW begrenzten Lösung waren vor der öffentlichen Diskussion bereits im Verwaltungsvorstand und im Aufsichtsrat der Wuppertaler Stadtwerke entschieden worden.

Eine Prognose möchten wir allerdings wagen. Die immerhin bestehende Denkmöglichkeit, dass die „Große Kooperation“ aufgrund ihrer Potenz auch zu unbequemen Maßnahmen greifen wird, um Wuppertal in der Standortqualität besser aufzustellen, wird kaum in Erfüllung gehen. Deshalb steht auch die Opposition weiter in der Verantwortung!

■ Stefan Teichler

## Aus der Ratsarbeit der WfW-Fraktion

**Von den 31 wichtigsten Anträgen der Fraktionen und Drucksachen der Verwaltung des Jahres 2005 stimmte die WfW insgesamt 16mal zu, lehnte 11mal ab und übte 4mal Enthaltung. Diese gering erscheinenden Zahlen sagen aber nichts über die Beratungsintensität aus, über den Umfang der Dokumente oder den Aufwand zur Beschaffung notwendiger zusätzlicher Informationen und Unterlagen.**

Acht Ratssitzungen, in denen die Kommunalpolitik verhandelt wurde, in denen zunächst eine offene Situation für Mehrheiten in allen Fraktionen vorlag. Natürlich warb auch die WfW für ihre Positionen und Anträge. Im

Dezember war dann Schluss mit dem demokratischen Wettbewerb. Die „Große Kooperation“ von SPD und CDU demonstrierte ihre neue Stärke und Machtfülle. Vergessen war das Kommunalwahlergebnis von 2004, bei dem beide großen Parteien ca. 20% ihrer Wähler verloren hatten. Als erstes fiel die Baumschutzsatzung der neuen politischen Kooperation zum Opfer. Ohne Diskussion in den Fachausschüssen demonstrierte man im Rat den Schulterchluss. Auslöser für den Beschluss waren dieses Mal nicht die Parteien, sondern ein Bürgerantrag, der lediglich die Streichung schnellwachsender Hölzer wie Fichten etc. forderte. Ein sinnvolles Begehren vieler Grundeigentümer, dem sich zunächst die

WfW anschloss. Hinzu kamen dann Überlegungen, die bestehende Satzung auch in anderen Punkten zu verändern. Am Ende beschlossen CDU, SPD, FDP und die Vertreterin der Grauen die vollständige Abschaffung der Baumschutzsatzung zum 1. Juli 2006. Dann dürfen auch alle Bäume mit mehr als 80 cm Umfang ohne Genehmigung und ohne Ausgleich gefällt werden. Unser Vorschlag nach einer bürgernahen Überarbeitung der Satzung fand unter den herrschenden Umständen keine Mehrheit. Schade, haben doch die bergischen Nachbarstädte Solingen und Remscheid ihre Baumschutzsatzungen gerade erst bestätigt und beibehalten.

■ Detlef Schmitz

## WfW Projekte 2006

**Zur Zeit arbeiten wir an der Darstellung eines Leerstandskatasters bezüglich der Einzelhandelsgeschäfte in Wuppertal. Dienen soll diese Erfassung vor allem dem Einzelhandelsverband und seinen Mitgliedern, sowie den städtischen Ressorts, die mit dem Thema Stadtentwicklung und Wirtschaftsförderung befasst sind. Deutlich wurde bei der Erstellung, dass ganze Straßen vom Einzelhandel verlassen werden, nicht zuletzt wohl eine Auswirkung der sich flächendeckend ausbreitenden Discounter.**

Ein weiteres Projekt wird die WfW im August vorstellen, das die Stadtentwicklung

zum Thema macht. Es geht dabei um mehr Lebensqualität in den Quartieren. Untersucht werden unter anderem die verkehrlich schädlichen Entwicklungen und Auswirkungen der Leerstände und der Abwanderung der Menschen aus diesen Straßen und Vierteln. Exemplarisch hierfür werden wir die Friedrich-Engels-Allee bearbeiten.

Zu gegebener Zeit werden wir die Ergebnisse auf unserem regelmäßigen Jour fixe vorstellen, der an jedem 4. Dienstag im Monat im „DIEBELS“, Hofaue 59, stattfindet.

■ Detlef Schmitz



Auf einer Begehung besichtigte die WfW das Neubaugelände Steinhauser Bergstraße in einem Landschaftsschutzgebiet an der Stadtgrenze zu Schwelm. Aus Protest gegen die geplante Bebauung mit Einfamilienhäusern startete der Fraktionsvorstand eine spontane Aufforstungsaktion. Im Bild Detlef Schmitz und Günter Schiller.

## Die „Kleine Höhe“ alias „New Area“

Über 28.000 Wuppertaler sind im April 2006 arbeitslos, eine bedrückende Zahl. Mit einer Quote von 15,9 % liegt Wuppertal zudem deutlich über dem Landesdurchschnitt NRW, über dem Bundesdurchschnitt sowieso. Zu einem nicht unerheblichen Teil ist das die Quittung für eine Stadtpolitik, die über viele Jahrzehnte hinweg die Ansiedlung neuer Firmen und das Halten der etablierten nur lässig und ohne Konzept betrieb.



Freie Sicht, so weit das Auge reicht! Dieses Landschaftsschutzgebiet soll nun als Gewerbefläche „erschlossen“ werden. (Foto Stefan Teichler)

Nun soll mir einem Mal alles besser werden. Nun soll das jahrzehntelang Versäumte mit Gewalt aufgeholt werden. Nun sollen Arbeitsplätze, 1.000 an der Zahl, entstehen in

einem Landschaftsschutzgebiet in Wuppertals Norden, an der Stadtgrenze zu Neviges. Der Bauausschuß hat im Januar dem Aufstellungs- und Offenlegungsbeschuß hierfür zugestimmt. Gegen die Stimmen der WfW und Bündnis 90/Die Grünen. Das bedeutet, dass die Planung in ein konkretes Stadium tritt, das bedeutet aber auch, dass nun von den Bürgern Einwendungen gegen die derzeitige Planung gemacht werden können. Warum ist die Erschließung der Kleinen Höhe, auch bereits „New Area“ genannt? Warum ist die WfW gegen ein neues Gewerbegebiet, wo doch der Wuppertaler Arbeitsmarkt am Stock geht?

■ Die WfW ist gegen eine mutwillige Landschaftszerstörung, solange es genügend Altflächen gibt, die umgewidmet werden können und auch zum Teil bereits geplant werden. Dazu zählen insbesondere die Gebiete Vohrang, Höpner-Kaserne, Bahnhof Wichlinghausen.

■ Dies gilt umso mehr, als es heutzutage, wo die Firmen längst immer weiter Richtung Osten wandern, wenn nicht sogar in den Fernen Osten, keineswegs mehr sicher ist, daß die umworbenen Investoren auch wirklich kommen. Ein abschreckendes Beispiel in dieser Hinsicht bietet der Solinger Gewerbepark Piepersberg an der Stadtgrenze zu Wuppertal, direkt neben der B 224. Hier steht ein voll

erschlossener Gewerbepark seit über 2 Jahren leer, kein Investor lässt sich blicken, und das trotz sehr attraktiver Verkehrsanbindung mit eigenen Autobahnanschlüssen!

■ Wenngleich ein solches Risiko bei einer Geländeerschließung immer besteht, so kann es doch nach unserer Meinung nur dort akzeptiert werden, wo eben nicht ein naturnahes Gebiet zerstört wird, sondern gewerblich oder gewerbenah genutzte Flächen lediglich neu aufbereitet werden müssen.

■ Wir sind ferner der Auffassung, dass die bei der „Kleine Höhe“ in Ansatz gebrachten Erschließungskosten von rd. 60 Euro/qm deutlich zu niedrig angesetzt sind. Üblich sind für solche Gebiete 80 – 100 Euro/qm! Bei der „Kleinen Höhe“ kommt noch hinzu, daß dort die Geländeentwässerung sehr problematisch ist und voraussichtlich hohe Zusatzaufwendungen erforderlich machen würde.

■ Ökologische, aber auch ökonomische Argumente sprechen gegen das Projekt „Kleine Höhe“. Die Bürger und die Landwirtschaft lehnen es ab. Die WfW kann nicht erkennen, welche Gründe dafür sprechen. Die Bürger der Stadt sollten daher umgehend der Verwaltung ihre Bedenken vortragen, um doch noch in letzter Minute ein städtebauliches Desaster zu verhindern.

■ Reimar Kroll



### Kommentar:

Über ein Jahr ist vergangen, seitdem die WfW durch die Stimmen von mehr als 9000 Wuppertaler Bürgerinnen und Bürger mit fünf Stadtverordneten in den Wuppertaler Rat einziehen konnte. Die Mitglieder der WfW kommen aus ganz unterschiedlichen politischen Lagern und waren zu einem Gutteil kommunalpolitisch noch nie aktiv. Ein bunter Haufen von Träumern und Spinnern also, oder gar, wie es ein Mitglied des Wuppertaler Stadtrates einmal formulierte, ein politisierender Stammtischverein? Was will die WfW eigentlich? Lassen Sie mich aus unserer Vereinskassensatzung zitieren: „Oberste Ziele des Vereins sind die umfassende Aufklärung der Bürger über die anstehenden stadtpolitischen Themen ohne parteipolitische oder ideologische Bindung, die Herbeiführung eines Höchstmaßes an Bürgerbeteiligung auf allen stadtpolitischen Ebenen und die abschließliche Orientierung der Stadtpolitik an Sachlichkeit, Sparsamkeit und politischer Sauberkeit auf der Grundlage der freiheitlichen demokratischen Grundordnung“. Natürlich haben wir erkennen müssen, dass unserer Wirksamkeit enge Grenzen gesetzt sind. Eine Mehrheit für unsere Anliegen im Rat der Stadt zu finden ist inzwischen so gut wie unmöglich geworden, dafür hat die „Große Koalition“ zwischen CDU und SPD gesorgt. Dennoch werden wir weiterhin für die von uns für richtig erkannten Schwerpunkte eintreten und kommunalpolitische Fehlentwicklungen öffentlich machen.

### Kurz aufgezählt sind dies:

Opposition gegen die derzeit geplante Umgestaltung des Döppersbergs, den auch die Mehrheit der Bürger ablehnt

Einsatz für ein bislang nicht existierendes Stadtkonzept, speziell zur Wiederbelebung der Innenstadt

Kampf gegen Umwelt- und Stadtbildzerstörung, konkret z.B. gegen die Abschaffung der Baumschutzsatzung und das Gewerbegebiet „Kleine Höhe“

Kampf gegen die planlose Zersiedelung der Stadt, z.B. an der Staubentaler Straße in Ronsdorf

Ich wünsche dieser ersten Ausgabe unserer Zeitung einen guten Start und die Erfüllung ihrer Aufgabe, auch auf diese Weise weitere Kontakte zwischen der WfW und den Wuppertaler/innen herzustellen. Bitte schreiben Sie uns, mailen oder rufen uns an: Wir sind gespannt auf Ihre Reaktion!

■ Dr. Reimar Kroll, Vereinsvorsitzender der WfW

### Impressum:

#### Herausgeber:

Ratsfraktion der Wählergemeinschaft für Wuppertal (WfW)  
Rathaus Barmen  
Wegnerstraße 7  
42275 Wuppertal  
Tel.: 02 02 - 52 75 98 98  
Fax: 02 02 - 52 75 98 99  
Internet: www.wfw-fraktion.de  
Email: fraktion@wfw-fraktion.de

#### Redaktion:

Dr. Günter Schiller (V.i.S.d.P.)  
Dr. Reimar Kroll  
Stefan Teichler

#### Gestaltung:

Stefan Windus  
Peter Zimmer

Die Abgabe ist kostenlos! Auf Wunsch erfolgt in Zukunft postalische Zusendung.

## Alles für die Katz(en) – nichts für die Menschen

Die Anwohner des Zooviertels erleben zurzeit den Start der Regionale Projekte in ihrem Umfeld. Löwen und Tiger erhalten durch eine 25% ige Zooverweiterung ein neues artgerechtes Zuhause. Die Sambatrassse wird für den Radverkehr ausgebaut. Das alte, völlig intakte Kassengebäude am Zooeingang wurde abgerissen und durch einen Neubau mit Kassen, Büros und Shop ersetzt. Der Fußweg vom Stadion zum Zoo wird mit weißen Tiermotivplatten bestückt, der gesamte Stadionvorplatz vom Schwebebahn-Bahnhof bis hinter die derzeit noch stehende Mauer vor den ehemaligen Tennisplätzen neu gepflastert und gestaltet. Vor dem Restaurant „Zum alten Kuhstall“ wird ein freier Platz, eine so genannte „Lichtachse“, installiert. Kosten dieser Maßnahmen: gut 16 Millionen Euro. Nach Fertigstellung ist die städtische Zielplanung „Überregionaler Freizeitschwerpunkt“ einen gewaltigen Schritt vorangekommen. Doch zu wessen Lasten? Die Löwen-Tiger-Anlagen sind eindeutig Neubauten, ebenso wie das neue Kassengebäude. Hierfür sind nach der Landesbauordnung ausreichend neue Stellplätze zu schaffen. Die Stadt vertritt jedoch wider besseres Wissen den Standpunkt, es handele sich hier um „Ersatzbauten“, für die keine Stellplätze nachzuweisen seien. Eine gewagte Interpretation der Bauordnung und ein Negieren der überall nachlesbaren Neubauankündigungen auf den amtlichen Bauschildern. Würde man die Geld-



Das „Wilde Parken“ rund um den Zoo. Bald gibt's aufgrund der „REGIONALE-Projekte“ noch mehr „Parkdruck“ im Zooviertel. (Foto Peter Zimmer)

verschwendung für den völlig unsinnigen Radweg/Sambatrassse (3 Millionen Euro) nur anteilig in das seit Jahrzehnten angedachte Parkdeck am Boettingerweg stecken (1,8 Millionen Euro) würde nicht alles für die Katz(en), sondern auch etwas für die Menschen getan. Stattdessen wird die Parkplatznot im Viertel durch den Wegfall von 59 Stellplätzen zu Gunsten der erfundenen „Lichtachse“ am alten Kuhstall weiter verschärft. Durch Aufstellen einer fragwürdigen Sanierungssatzung, die keineswegs die Behebung des größten Missstandes im Viertel – fehlende Stellplätze, enormer Parksuchverkehr – zum Ziel hatte, kam die Stadt an die Fördergelder für mehrere überflüssige und unsinnige Projekte wie den Radweg/Sambatrassse, die Tiermotive, die Lichtachse, das Kassengebäude. Als diese Sanierungssatzung Anfang 2005 öffentlich wurde, umfasste sie große Teile der Straßen und Grundstücke im Viertel. Durch eine schnelle Bürgerinformation konnte die WfW dazu beitragen, dass alle Straßen und Grundstücke, außer Walküren- und Hubertusallee als unmittelbare Zoozüge, wieder aus dem Satzungsbereich entfernt wurden. Für diese Bürgernähe musste sich

die WfW seitens der großen Parteien den Vorwurf der Bürgeraufhetzung anhören. Dies zeigt, wie wenig Mitsprache viele Politiker den Bürgern zugestehen, selbst wenn es dabei um Wohnumfeld und Eigentum der Betroffenen geht. Zusammenfassend muss man daher feststellen, dass die von der Mehrheit im Rat verfolgte Politik nach wie vor zu wenig Interesse an den berechtigten Anliegen ihrer Bürger zeigt. Vielmehr wird durch Nichtinformation, Ignorieren der Landes-Bauordnung und Verstärkung der seit 1990 gutachterlich festgestellten Verkehrsproblematik im Zooviertel ein noch höheres Belastungspotential für die Anwohner herbeigeführt und toleriert. Dies könnte sich bei der geplanten Nutzungsänderung des Stadions zur reinen Fußballarena fortsetzen. Völlig konträr hingegen verhält sich die Stadt, wenn es um private Neubauten oder Nutzungsänderungen geht. Rigoros werden dann die vorgeschriebenen Stellplätze oder Ablösesummen eingefordert, z.B. 4.200 Euro für eine Nutzungsänderung auf der Kaiser-Wilhelm-Allee. Bei Bürgerprojekten kennt die Stadt ihre Rechte, bei ihren Pflichten leidet sie an Amnesie.

■ Peter Zimmer

## Das Tor des Jahres:

Erst vor 2 1/2 Jahren aufwendig in die alte Begrenzungsmauer eingebaut, wird es nun samt dieser, aufgrund eines neuen Stadionvorplatzes, zum alten Eisen geworfen. Mit ihm auch das nach Fertigstellung des Schwebebahn-Bahnhofs sorgfältig restaurierte zweifarbige Rundpflaster des gesamten Platzes und einiges mehr. So gehen hohe fünfstellige Steuergelder über die Wupper. Weiter so, Wuppertal!

■ Peter Zimmer



Die „Halbwertzeit“ städtischer Planung ist kurz – Neues wird schnell zum „Alten Eisen“. (Foto Stefan Teichler)