

Dr. Stephan Eisel
An der Vogelweide 11
53229 Bonn
www.stephaneisel.de
stephan.eisel@gmx.net

8. Mai 2023

Grüne Halbzeit in Bonn: Mono-thematisch und polarisierend

Bei der Kommunalwahl im September 2020 wurden die Grünen im Bonner Stadtrat erstmals stärkste Kraft und erstmals wurde eine grüne Oberbürgermeisterin gewählt. Zur Halbzeit der fünfjährigen Legislaturperiode bietet sich eine Zwischenbilanz an: Wie steht es in Bonn unter politischer Führung der Grünen ?

Zunächst sei vorausgeschickt, dass alle Mängel in Rat und Verwaltung nichts daran ändern, dass Bonn eine sehr lebens- und liebenswerte Stadt ist. Manches läuft wie in den letzten Jahren in Bonn gut wie z. B. die vor allem von ehrenamtlichem Engagement Hilfe für Flüchtlinge, insbesondere aus der Ukraine. Wie ihre Vorgänger nimmt auch die grüne Oberbürgermeisterin ihre Repräsentationsaufgaben in der Stadt umfangreich und mit Empathie wahr. Im Corona-Krisenmanagement knüpfte sie als Verwaltungschefin an die Professionalität ihres Vorgängers an.

Anderes hat sich auch mit seinen Mängeln nicht verändert – wie z. B. die nach wie vor zu optimierende Servicequalität der Verwaltung. Große Probleme in der Stadt bleiben auch unter grüner Führung ungelöst: Die Kosten bei der Beethovenhalle explodieren weiter, weil den Grünen die Kraft zur Umkehr fehlt. Um sich mit dem Operngebäude nicht befassen zu müssen, wird das vom Rat schon 2021 beschlossene Gutachten über die Sanierungsfähigkeit des Baus einfach nicht in Auftrag gegeben. Die Zukunft der städtischen Schwimmbäder bleibt im Nebel.

Wiederum andere Bereiche sind froh, von Rat und Verwaltung nicht gestört zu werden. So hört man in der Kultur über die Grünen oft den Satz: „Die interessieren sich nicht für uns, aber sie lassen uns auch in Ruhe. Das reicht.“ Damit wird zugleich eine wesentliche Entwicklung angesprochen, die dominiert, seit die Grünen in Rat und Verwaltung dominieren. Sie sind völlig mono-thematisch aufgestellt.

Radfahrer als Fixpunkt

Die Grünen und die von ihnen geführten Ratskoalition mit SPD, Linker und VOLT hat die städtische Politik einseitig auf Verkehrspolitik und dort völlig einseitig auf die Wünsche von Fahrradfahrern reduziert und zugleich die Stadtgesellschaft darüber in einem bisher nicht gekannten Ausmaß polarisiert: Manche Anhänger der Grünen sind von den teilweise radikalen Eingriffe in den städtischen Verkehrsfluss begeistert, viele Bürger überrascht und entsetzt, welche konkreten Auswirkungen der Mehrheitswechsel im Rathaus für sie hat.

Dabei haben die Grünen schnell vergessen, dass sie bei der Kommunalwahl 2020 nur 27 Prozent der Stimmen erhalten haben, also von drei Viertel der abstimmenden Bürger nicht gewählt wurden. Sie vergessen ebenso wie ihre Oberbürgermeisterin allzu oft, dass sie nicht nur für grüne Wähler, sondern für alle Menschen in der Stadt gewählt sind.

Zusammenzuführen und Brücken zu bauen, liegt aber nicht in der DNA der Grünen. Sie sind auch in Bonn eine kleine Partei mit wenigen Aktivisten, die sich zu oft mit absolutem Wahrheitsanspruch Kompromissen verweigern. Die Einspurigkeit auf zentralen Verkehrsachsen wie dem Hermann-Wandersleb-Ring, die Kappung des City-Rings, großflächige Tempo-30-Zonen auch auf Durchgangsstraßen, der Wegfall vieler Parkplätze und die massive Erhöhung der Parkgebühren auch für Anwohner, breite Fahrradschnellwege z. B. in der Rheinaue auch auf Kosten des Naturschutzes – an vielen Punkten wendet sich das Verkehrskonzept der Grünen gegen die Mehrheitsgesellschaft:

In der Pendlerstadt Bonn sind viele auf das Auto angewiesen, für ÖPNV-Nutzer wird das Angebot nicht verbessert und bleibt teuer und Fußgänger verschwinden aus dem Blickfeld. Eine Umfrage unter 1300 Unternehmen hat im Frühjahr 2023 ergeben, dass 73 Prozent der Betriebe für den Pkw und den Lkw eine Verschlechterung wahrnehmen. Zugleich geben 95 % der Handwerker und 50 Prozent der anderen Unternehmen an, dass das Auto als Fortbewegungsmittel für sie eine besonders wichtige Stellung einnimmt. Kreishandwerksmeister Thomas Radermacher sagte: „Wenn die Handwerker nicht mehr nach Bonn fahren wollen, weil sie im Stau stehen, wird auch die Klimawende mit dem Einbau von Wärmepumpen nicht funktionieren.“

Für die Verkehrspolitik der Bonner Grünen spielt das alles leider keine Rolle. Sie ist auf Minderheit der Fahrradfahrer fixiert. Begründet wird dies damit, die Mehrheit habe eben die Notwendigkeit einer radikalen Veränderung nicht verstanden und müsse deshalb zur Änderung ihres Verhaltens genötigt werden. Inzwischen bekommt der Begriff „Verkehrswende“ in Bonn eine neue Bedeutung: Viele Menschen hoffen auf eine Wende weg von der Verkehrspolitik der Grünen.

Die gegen das Auto gerichtete Umerziehungsattitüde der Grünen steht in direktem Widerspruch zum Konzept der Verkehrspartnerschaft, das die Interessen der Verkehrsteilnehmer ausgleicht. Den Menschen, die einen anderen Blick auf die Welt haben als sie selbst, treten die Grünen auch in Bonn als Ordnungs- und nicht als Motivationspartei gegenüber.

„Bürgerbeteiligung“ als Mogelpackung

Dabei kann man in Bonn auch erleben, wie wenig die Grünen von „Bürgerbeteiligung“ halten, wenn sie selbst das Sagen haben. In ihrem Wahlprogramm für Kommunalwahl 2020 steht noch, dass es wichtig sei, „die Menschen, die in einem Stadtteil oder Quartier wohnen, aktiv und frühzeitig in Planungsprozesse und politische Entscheidungen einzubinden“ und „zielorientierte Beteiligung schon mit der Ideenfindung und frühzeitiger Information und Transparenz“ beginnt.

Als Mehrheitspartei machen die Grünen genau das Gegenteil: Die grüne Oberbürgermeisterin Dörner hat schon 2021 erklärt, was ihre Partei tatsächlich unter „Bürgerbeteiligung“ versteht: „Eine zielgerichtete und transparente Bürgerbeteiligung braucht aber Rahmenbedingungen. Dazu gehören Vorfestlegungen, die rechtlich begründet sein können oder durch politische Beschlüsse gefasst werden. Mit Bürgerbeteiligung kann anschließend die Ausgestaltung dieser Festlegungen erfolgen.“ (General-Anzeiger 8.11.2021)

Im Klartext: Bürger werden erst beteiligt, wenn die politischen Beschlüsse gefasst sind, und das Wichtigste schon feststeht. Dann dürfen sie sich bei der „Ausgestaltung“ der grünen Politik einbringen. Vom Stiftsplatz über Kessenich bis zur Beuleler Friedrich-Breuer-Strasse treffen die

Grünen ihre Grundentscheidungen z. B. zum Wegfall von Parkplätzen über die Köpfe der Menschen hinweg und bitten sie dann um ihre Vorschläge, wo die Blumentöpfe zur Verschönerung aufgestellt werden sollen. So ist Bürgerbeteiligung eine reine Mogelpackung. Wer die Bürger wirklich beteiligen will, muss den Prozess ergebnisoffen gestalten und darf ihn durch Vorfestlegungen nicht so einengen, dass unerwünschte Ergebnisse nicht mehr möglich sind.

Ein Beispiel für manipulative Suggestion statt offene Bürgerbeteiligung war das „Klimaforum“, zu dem die grüne Oberbürgermeisterin im letzten Jahr 100 zufällig ausgewählte Bonner eingeladen hat. Dabei gab die grüne Stadtspitze das gewünschte Ergebnis unverblümt vor: „Am Freitag erklären Expertinnen: Wie werden wir in Zukunft unterwegs sein? Wie werden wir in Zukunft wohnen? Am Samstag sind dann Sie gefragt: Wie können wir das schaffen? Was muss passieren, damit Sie und andere dabei begeistert mitmachen?“

Das Prinzip ist klar: durch die Auswahl von Experten legt die Stadt als Veranstalter fest, wohin die Reise gehen soll. Bürger dürfen dann noch mit Fußnoten beitragen, „wie wir das schaffen“, was die von den Grünen ausgewählten Experten vorgeben. Offene Bürgerbeteiligung verzichtet auf solche Manipulationen und würde die Bürger z. B. zuerst fragen „Wie wollen (!) wir unterwegs sein?“ statt die Antwort schon von oben herab festzulegen. Dazu fehlt den Grünen offenbar die Kraft.

Höhere Steuern und doppelte Schulden

Die Verengung städtischer Politik auf Verkehrspolitik hat auch fatale Auswirkungen auf den städtischen Haushalt. Die von den Grünen geführte Ratskoalition mit Linker, SPD und VOLT hat einen Doppelhaushalt 2023/2024 verabschiedet, mit dem sich die Verschuldung der Stadt von 1,8 Milliarden € im Jahr 2020 auf 3,5 Milliarden € im Jahr 2027 verdoppelt. Die Zinslast dafür wird sich von jetzt 28,3 Mio € bis 2027 auf ca. 92 Mio € verdreifachen. Zur Finanzierung dieser enormen Ausgaben hat die grün geführte Ratskoalition jetzt mehrfache Steuererhöhungen zu Lasten der Bürger beschlossen.

Wesentliche Ursache für die steigende Verschuldung Bonns liegt darin, dass seit dem Amtsantritt der grünen Oberbürgermeisterin der Rat die Stadtverwaltung um ca. 700 Stellen aufgebläht hat. Das ist ein Zuwachs um fast 15 Prozent in nur drei Jahren. In nur fünf Jahren steigen damit die Personalkosten von 416 Mio € auf 473 Mio €. Dabei sind Tarifsteigerungen garnicht eingerechnet.

Begründet werden die zusätzlichen Stellen im wesentlichen mit dem Bedarf bei der „Verkehrswende“. Dazu werden in der sowieso überdimensionierten Bonner Stadtverwaltung nicht Stellen umgeschichtet, sondern die Verwaltung wird einfach aufgebläht – weit über das hinaus, was vergleichbar große Städte an Verwaltungskapazität vorhalten. So hat sich in Bonn in Verantwortung der Grünen die Stellenzahl in der Kernverwaltung auf 5.931 erhöht. In Münster (4.517), Wuppertal (4.123) oder Bielefeld (3.219) liegt sie bei etwa gleicher Einwohnerzahl deutlich darunter.

Solide städtischen Finanzen oder Wirtschaftsförderung zur Sicherung von Arbeitsplätzen spielen für die Bonner Grünen in ihrer Fixierung auf Verkehrsfragen praktisch keine Rolle. Das ist neben der von ihnen verursachten zunehmenden Polarisierung der Stadtgesellschaft das größte Zukunftsproblem, das sie Grünen am Ende der Legislaturperiode hinterlassen werden, wenn ihnen die Kraft zur Umkehr fehlt. 2025 werden dann die Wähler entscheiden, ob sie diesem Kurs in die Sackgasse wieder zur Mehrheit verhelfen wollen.