

Meine Schwerpunkte für die Wiesbadener Kommunalpolitik 2003

*Von Alexander Hartmann, Kandidat der Bürgerrechtsbewegung Solidarität für die Wiesbadener
Oberbürgermeisterwahlen am 11. Mai 2003*

Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger,

als ich im Vorjahr zum Bundestag kandidierte, lautete unser Wahlplakat mit dem Bild unserer Bundesvorsitzenden Helga Zepp-LaRouche: "Finanzkrach und Kriegsgefahr -- ich weiß, was zu tun ist." Inzwischen ist fast ein Jahr und eine Landtagswahl vergangen, und der Finanzkrach und die Kriegsgefahr sind immer noch die Fragen, die über das Wohl und Wehe unseres Landes entscheiden. Das gilt auch für die Wahl des Wiesbadener Oberbürgermeisters, zu der ich nun als Kandidat antrete.

I. Was hat der Oberbürgermeisterwahlkampf mit dem Weltfrieden zu tun?

Über Krieg und Frieden wird in Wiesbaden nicht entschieden. Aber vielleicht kann ich durch meinen Wahlkampf dazu beitragen, daß in Wiesbaden, in Hessen und in Deutschland ein Umdenken einsetzt, das eine Sicherung des Weltfriedens ermöglicht?

Die treibende Kraft hinter dem Kriegsdrang der Kriegspartei in der amerikanischen Regierung ist nämlich der fortschreitende Zusammenbruch des Weltfinanzsystems. Sie sehen ihre Felle davonschwimmen, und wollen die Flucht nach Vorne antreten.

Aber so, wie Goethes Mephisto, "der stets das Böse will und stets das Gute schafft", hat die schreckliche amerikanische Außenpolitik vieles in Bewegung gebracht, was ohne diese Schrecklichkeit nicht so schnell und nicht in dieser Form zustande gekommen wäre. Wer hätte noch vor einem Vierteljahr geglaubt, daß am 15. Februar 50 bis 100 Millionen Menschen in aller Welt gegen den Krieg demonstrieren würden? Wer hätte geglaubt, daß sich eine französisch-deutsch-russisch-chinesische Allianz gegen den Krieg bilden würde, die sich als um so tragfähiger erweist, je verrückter die US-Regierung sich gebärdet?

Ein Wirtschaftsbündnis zur Entwicklung Eurasiens

Diese Allianz gilt es nun weiter zu entwickeln zu einer wirtschaftspolitischen Alternative zum bankrotten System des IWF. Dies ist um so notwendiger, als sich der wirtschaftliche Verfall als Achillesferse der Regierung Schröder erweist und die Gefahr besteht, daß ein wesentlicher Pfeiler der eurasischen Allianz einstürzt, weil Schröder seine richtige Antikriegspolitik mit einer brutalen Sparpolitik verbindet, der die Wähler beim besten Willen nicht mehr zustimmen können.

Schröder müßte eine Reindustrialisierungspolitik einschlagen, aber dazu fehlt ihm ein Koalitionspartner, mit dem dies zu machen wäre. Und solange sämtliche Bundestagsparteien -- inzwischen sogar die PDS! -- den neoliberalen Dogmen huldigen, wird sich daran auch nichts ändern.

Natürlich gibt es eine Alternative: Die LaRouche-Bewegung, die ich als Kandidat der BüSo repräsentiere, hat nicht nur seit Jahren vor der heutigen Krise gewarnt und Lösungskonzepte entwickelt -- Stichworte:

Neues Bretton Woods und Eurasische Landbrücke --, sie auch hat in aller Welt Unterstützer für diese Politik gefunden. Nicht zuletzt dies hat zur Entstehung des eurasischen Antikriegsbündnisses beigetragen. Ein umfassendes Aufbauprogramm für Asien, den Nahen Osten und Afrika würde den Kollaps der deutschen Wirtschaft sofort beenden.

Eine solche Wende ist derzeit offensichtlich weder von den Grünen noch von der FDP zu erwarten -- eher schon von der CDU. Die müßte allerdings einsehen, daß gerade Freundschaft mit Amerika heute bedeutet, daß man die US-Regierung an ihrer verrückten und selbstzerstörerischen Politik hindern muß. Die SPD hingegen muß sich von ihrer nachindustriellen Politik abwenden -- sonst wird sie vielleicht bald Probleme mit der Fünf-Prozent-Hürde bekommen.

Dieses Umdenken der etablierten Parteien zu bewirken, ist der erste, sozusagen pädagogische Aspekt meines Wahlkampfes, der weit über die Grenzen der Stadt Wiesbaden hinaus orientiert ist.

II. Trotz Finanzkrise: Das Gemeinwohl verteidigen!

Der zweite Aspekt meines Wahlkampfes besteht darin, inmitten der fortschreitenden Wirtschafts- und Finanzkrise dafür zu sorgen, daß das Gemeinwohl auch in Wiesbaden Richtschnur der Politik bleibt.

Schon seit Jahren wird die industrielle Grundlage unserer Volkswirtschaft ausgehöhlt, was auch in Wiesbaden zu einem Rückgang der Arbeitsplätze in der Industrie geführt hat. Inzwischen ist aus dem allmählichen Schwinden eine sich zunehmend beschleunigende Krise geworden, die sich in Massenentlassungen wie bei Dyckerhoff und Linde auswirkt.

Die Folgen dieser weltweiten Krise betreffen aber zunehmend auch den Finanzsektor. Schon berichten die Wirtschaftszeitungen über eine weltweite Krise der Versicherungsbranche -- die natürlich auch, wie ich schon im Bundestagswahlkampf gewarnt habe, die in Wiesbaden ansässigen Versicherungen trifft.

Schon jetzt werden bei den Wiesbadener Versicherungen Großinvestitionen (wie z.B. der Bau des neuen Hauptquartiers der Sparkassenversicherung) aufgeschoben, andere Firmen sehen sich veranlaßt, Immobilien (wie das Hochhaus der R+V-Versicherung am Kurhaus) abzustoßen oder sogar einen erheblichen Teil ihrer Belegschaft abzubauen. Eines der betroffenen Unternehmen existiert schon jetzt nur noch, weil die schweizer Mutterfirma einen Milliardenbetrag nachgeschossen hat, um eine Zahlungsunfähigkeit (vorläufig) zu vermeiden.

Die Krise wird auch dem in Wiesbaden stark vertretenen Consulting-Sektor den Boden unter den Füßen entziehen. Der Einzelhandel stagniert, Geschäfte werden aufgegeben. Es sind also Schwierigkeiten in allen wichtigen Wirtschaftszweigen Wiesbadens zu erwarten. Aber auch den Pendlern ins deutsche Finanzzentrum Frankfurt droht Arbeitslosigkeit. Für die Stadt Wiesbaden bedeutet dies: weniger Steuereinnahmen und mehr Sozialausgaben; der finanzielle Spielraum für alle übrigen Bereiche wird dementsprechend enger werden.

Ökonomischer Kannibalismus?

Dies alles wird bisher von den übrigen Oberbürgermeisterkandidaten nicht angesprochen; und was von den "etablierten" Kandidaten zu hören ist, läßt darauf schließen, daß sie im Fall einer akuten Zahlungskrise der Stadt Wiesbaden nicht anders reagieren werden, als wir es aus der Bundespolitik -- nach dem Vorbild der Finanzminister Waigel und Eichel -- bereits kennen: Man wird versuchen, die Krise mit den Mitteln (und der Ideologie) zu bekämpfen, die die Krise herbeigeführt haben.

Die von den etablierten Parteien und ihren Kandidaten angebotenen Strategien laufen darauf hinaus, daß man sich der Krise durch Kürzungen anpaßt -- entweder in kleinen oder in großen Schritten. Das ist so,

als wolle man Hunger dadurch bekämpfen, daß man sich ins eigene Fleisch schneidet, und nun darüber streitet, ob erst mal nur ein Fuß, oder gleich das ganze Bein drankommen soll. Eine solche Form des ökonomischen Kannibalismus ist mit mir und der BüSo nicht zu machen.

Private Großprojekte werden scheitern

Auch der Versuch, die lokale Wirtschaft mit Hilfe der in den letzten Wochen und Monaten mit großer Fanfare angekündigten privaten Großprojekte -- Neue Mitte, Liliencarré, etc. -- zu stützen, ist angesichts der bevorstehenden Stürme auf den Weltfinanzmärkten zum Scheitern verurteilt.

Es ist vielmehr zu befürchten, daß manche dieser Projekte auf Dauer leer stehen werden, wenn sie nicht schon zuvor in weiteren Brachflächen wie am Karlsbader Platz oder dem ehemaligen Heimann-Gelände in Dotzheim, oder gar als Bauruinen enden. Selbst wenn es den Planern gelingt, ihre geplanten Projekte zu finanzieren und auszulasten, wird dies nur zu einer Verlagerung der Geschäfte führen und die Leerstände in den bestehenden Einkaufszonen, in denen sowieso schon ein Ladensterben zu beobachten ist, verschärfen.

Ähnliches gilt für die Pläne, die lokale Wirtschaft durch die Ausrichtung der Olympiade 2012 im Rhein-Main-Gebiet aufzupäppeln. Ich gehe davon aus, daß sich die Investitionen in neue Stadien und Sportarenen kaum amortisieren werden. Das Scheitern der Kirch-Gruppe und dessen Wirkung auf den Profisport haben gezeigt, wie dünn das Eis ist, auf dem sich hier die Planungen bewegen. Jedenfalls muß bei allen Planungen darauf geachtet werden, daß die Olympiade, falls sie im Rhein-Main-Gebiet stattfindet, nicht zum Milliardengrab für öffentliche Gelder wird, und daß sie nicht zu neuen Spekulationsblasen -- z.B. im Immobiliensektor -- führen, die den "kleinen Mann" aus der Stadt treiben.

Natürlich brauchen Wiesbaden und das Rhein-Main-Gebiet Impulse für die Wirtschaft -- aber brauchen wir dafür eine Olympiade? Gibt es nicht zahlreiche andere, dringendere Aufgaben als den Bau von unrentablen Vorzeigestadien, in denen -- bis auf seltene Ausnahmen -- kein Breitensport betrieben wird, sondern die hochbezahlten "Gladiatoren" von heute ihre Zuschauern, wenn schon kein Brot, so doch Spiele bieten? Wenn schon, dann bitte ohne staatliche Förderung! Viel wichtiger sind andere Aufgaben: Die Lösung der Verkehrsmisere, der Wohnungsnot und der Bildungskrise.

Staatliche Projekte notwendig

In Krisenzeiten sind die Regierungen die einzigen Institutionen, die überhaupt noch handlungsfähig sind. Wenn die Wiesbadener Wirtschaft stabilisiert werden soll, so kann dies nur durch öffentliche Aufträge geschehen.

Dies wird jedoch nur dann erfolgreich sein, wenn man sich auf Projekte konzentriert, welche die Produktivität der Gesellschaft insgesamt und die Produktivität ihrer Arbeitskräfte im einzelnen erhöhen. Dies sind vor allem Projekte im Bereich der Grundinfrastruktur: Verkehr, Wasser- und Energieversorgung, aber auch Gesundheits- und Bildungswesen. Aber auch da gibt es viel zu tun, genug jedenfalls, um die Wirkung der weltweiten Krise abzuschwächen.

Hier ist natürlich vor allem die Bundespolitik gefordert -- sie muß durchsetzen, daß sich Europa endlich von den Instabilitätskriterien des Maastrichtvertrages verabschiedet. Die Kommunen -- und ihre Vertreter, wie .B. die Oberbürgermeister -- können und müssen in dieser Hinsicht Forderungen an die Regierung stellen. Aber auch so gibt es Möglichkeiten, kommunale Investitionen zu finanzieren -- z.B. durch Mittel der Kreditanstalt für Wiederaufbau -- die, richtig genutzt, viel bewirken können.

Kommunale Aufgaben nicht privatisieren!

Aufgaben wie die Strom- und Wasserversorgung, die Verkehrsbetriebe, die Müllabfuhr, Schulen, Krankenhäuser, Schwimmbäder etc. sind für das Wohlergehen und die Gesundheit der Wiesbadener Bevölkerung unverzichtbar. Ihr geordneter Betrieb muß unter allen Umständen aufrecht erhalten bleiben, und die finanzielle Belastung der Bevölkerung muß weitmöglichst begrenzt werden.

Die Beispiele Kaliforniens, wo aufgrund der Privatisierung die Strompreise explodierten und die Stromversorgung zusammenbrach, Englands, wo das Eisenbahnnetz funktionsunfähig und die Trinkwasserversorgung gefährdet wurde, und Washingtons, wo die Privatisierung und Schließung von Krankenhäusern den Zusammenbruch der Notfallversorgung der Bevölkerung zur Folge hatte, zeigen, wohin die Idolisierung des "freien Marktes" führt.

Solche Zustände darf es in Wiesbaden nicht geben! Die BüSo lehnt deshalb weitere Privatisierungen kommunaler Betriebe und Leistungen ab. Das gleiche gilt für die juristisch äußerst fragwürdige Praxis des "Cross-Border-Leasing", die sich sehr bald als finanzielles und juristisches Debakel für alle Beteiligten erweisen können.

Wo möglich, sind bereits erfolgte Privatisierungen rückgängig zu machen; andernfalls ist darauf hinzuwirken, daß die privaten Betreiber einer strengen Kontrolle und Regulierung unterliegen werden. Nicht die kommunalen Betriebe sind den Bedingungen des Wettbewerbs auf dem "freien Markt" zu unterwerfen, sondern ihre etwaigen privaten Konkurrenten den Forderungen des Gemeinwohls.

Zu hohe Fahrtpreise im öffentlichen Nahverkehr

Schon jetzt zeigen sich in Wiesbaden die Nachteile der bereits erfolgten Privatisierungen: Früher waren die Verkehrsbetriebe und die Strom- und Gasversorgung unter dem Dach der ESWE zusammengefaßt, und dies hat über Jahrzehnte niemanden gestört, weil es gut funktionierte. Mit dem Argument, die Quersubventionierung der Verkehrsbetriebe durch Gewinne im Bereich der Stromversorgung "benachteilige" private Anbieter von Verkehrsdienstleistungen, wurde in den letzten Jahren jedoch die Aufspaltung der kommunalen Betriebssparten durchgesetzt.

Der Fahrtpreis für eine Busfahrt in Wiesbaden wurde infolgedessen massiv erhöht -- eine Busfahrt kostet derzeit fast zwei Euro, noch vor wenigen Jahren waren es 2,30 DM, also eine Erhöhung um mehr als 60%. Dies als Gegenleistung für die Möglichkeit, seinen Stromanbieter frei wählen zu können, und die auf diesem Wege erzwungenen geringfügigen Strompreissenkungen, bei denen, wie Kalifornien gezeigt hat, fraglich ist, wie lange sie uns erhalten bleiben. Diese hohen Fahrtpreise sind ein Faktor der Wiesbadener Verkehrsprobleme.

Gleichzeitig sind die bisherigen Eigenbetriebe der ESWE nun voneinander getrennt und stellen sich ihre Leistungen gegenseitig in Rechnung. Und für die Schwimmbäder ist es ein großer Unterschied, ob sie Wasser und Strom zum Selbstkostenpreis erhalten, oder nicht. Der Neubau eines Hallenbades würde zwar die Betriebskosten verringern helfen, aber was hat der Bürger von einem Spaßbad, wenn er sich die Eintrittspreise nicht mehr leisten kann?

Müllpolitik auf den Müll!

Ein weiterer Bereich, in dem die Privatisierung öffentlicher Aufgaben haarsträubende Absurditäten herbeigeführt hat, ist die Abfallwirtschaft. Die umweltpolitisch völlig absurde Mülltrennung diente als Mittel, in diesem Sektor ein privates Monopol -- das Duale System -- zu schaffen, dem mit Hilfe einer Zwangsabgabe, die der Bevölkerung als indirekte Sondersteuer auferlegt wurde, ein Einkommen gesichert wurde. Dem steht jedoch keine entsprechende Senkung der Gebühren für die Müllabfuhr gegenüber, da

die dort getätigten Investitionen weiterhin -- nun aber über eine geringere Müllmenge -- amortisiert werden müssen.

Tatsächlich wäre es besser für die Umwelt und für den Geldbeutel der Bürger, den Müll nicht zu trennen, sondern durch moderne Verfahren, wie z.B. das Schwel-Brenn-Verfahren, zu entsorgen. Dabei könnten weit größere Wiederverwendungsgrade -- bis 99,5 Prozent! --erreicht werden, als es derzeit, auch mit Mülltrennung, der Fall ist. Eine derartige technische Lösung ist baldmöglichst für Wiesbaden anzupeilen. Auch hier ist die Stadt Wiesbaden und ihre Bevölkerung Opfer einer unsinnigen Gesetzeslage. Wenn von der Bundespolitik ein derartiger Unsinn beschlossen wird, so hat sich die Stadt Wiesbaden hiergegen mit allen juristischen Mitteln zu wehren und im Bündnis mit anderen betroffenen Kommunen auf eine Änderung der Politik hinzuwirken. Die Senkung der Kostenbelastung der Bürger durch eine vernünftige Rücknahme der Privatisierung würde dazu beitragen, die Wirkung der Weltwirtschaftskrise auf die regionale Wirtschaftskraft zu reduzieren.

Auch die gerade angekündigte Aufteilung der Abwassergebühren in Abwasser- und Regenwassergebühren dürfte weniger zu "Kostengerechtigkeit" als vielmehr dazu führen, daß die Kosten der Abwasserentsorgung künftig zum Teil ebenso verdeckt erhoben werden, wie dies bei den Gebühren für den "grünen Punkt" geschieht, denn die von der Gebühr besonders betroffenen Großmärkte werden diese Gebühren selbstverständlich an ihre Kunden weitergeben -- und zwar an alle Kunden, nicht nur an jene, die viel Abwasser produzieren. So, wie wir tatsächlich zusätzlich zu den Abfuhrgebühren der ELW einen erklecklichen Betrag für die Müllabfuhr an der Supermarktkasse entrichten, sollen wir dies künftig auch für die Abwasserentsorgung tun.

Wie in anderen Großstädten auch, die im 19. und frühen 20. Jahrhundert stark gewachsen sind, stammt auch in Wiesbaden ein Teil des Leitungsnetzes aus dieser Zeit. Hier sollte massiv investiert werden, um die verbleibenden Altbestände schnellstmöglich zu erneuern. Dies ist einerseits geboten, um die Qualität der Trinkwasserversorgung auf Dauer zu sichern, andererseits können damit in Wiesbaden Arbeitsplätze im Bau- und Bauzuliefergewerbe erhalten werden. Finanziert werden sollte dies durch Mittel des Bundes, des Landes und zinsgünstige Kredite der Kreditanstalt für Wiederaufbau (Hartz-Mittel), um die Finanzierungskosten zu reduzieren.

III. Eine schöne Stadt für produktive Menschen

Trotz der düsteren wirtschaftlichen Aussichten können und wollen die BüSo und ich nicht darauf verzichten, Vorschläge auf den Tisch zu legen, wie sie sich eine gesunde Weiterentwicklung der Stadt Wiesbaden vorstellt, denn erstens sind diese Perspektiven spätestens dann notwendig, wenn die Krise überwunden ist, und zweitens kann die Realisierung dieser Perspektive selbst ihren guten Teil dazu beitragen, die Wirkung der Krise auf Wiesbaden abzuschwächen.

Wiesbaden ist, wie gesagt, wie Deutschland insgesamt, in den letzten Jahren zunehmend deindustrialisiert worden. Wenn Deutschland eine wirtschaftliche Zukunft haben soll, muß dies rückgängig gemacht werden -- auch in Wiesbaden und Umgebung. Mein Ziel -- und das der BüSo -- ist die Reindustrialisierung der Rhein-Main-Region.

Wiesbaden braucht Industriegebiete!

Zu diesem Zweck braucht Wiesbaden nicht nur Gewerbegebiete, in denen in den letzten Jahren vor allem Handels- und Dienstleistungsbetriebe angesiedelt wurden, sondern auch richtige Industriegebiete. Nur so

können auf Dauer die Arbeitsplätze und Steuereinnahmen gesichert werden, die eine Großstadt wie Wiesbaden braucht, um zu existieren.

In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, wie der Rhein als wichtigste Binnenwasserstraße Europas und kostengünstigster Verkehrsweg für den Gütertransport auch in Wiesbaden stärker genutzt werden kann. Dazu sollten die vorhandenen Häfen in Schierstein und Kostheim und andere geeignete Stellen verstärkt genutzt und dort Industriebetriebe angesiedelt werden.

Mit der Stadt Mainz und anderen interessierten Stellen könnte man darüber verhandeln, die bestehenden Häfen in unserem Großraum unter ein gemeinsames Dach zu bringen und den weiteren Ausbau zentral zu planen. Überhaupt erscheint es angebracht, bei den anstehenden Planungen das westliche Rhein-Main-Gebiet künftig eher als Gesamtregion zu betrachten und zu diesem Zweck auch rheinübergreifend enger zusammenzuarbeiten.

Ein weiteres potentiellcs Industriegebiet könnte auf dem Gelände des Erbenheimer Flughafens entstehen, sobald die militärische Nutzung beendet ist. Da in Amerika sowohl aus wirtschaftlichen als auch aus militärischen Gründen darüber nachgedacht wird, die Truppenpräsenz in Deutschland stark zu reduzieren, könnte das Gelände schneller zur Disposition stehen, als es viele erwarten.

Großprogramm sozialer Wohnungsbau

Wie andere Großstädte auch leidet Wiesbaden unter der starken Zunahme des fließenden und ruhenden Straßenverkehrs. Dies wird durch die schon angesprochene Verteuerung des öffentlichen Nahverkehrs noch verschlimmert. Der Versuch, den zunehmenden Straßenverkehr durch höhere Parkgebühren abzuschrecken, führt zu weiteren unnötigen Belastungen der Bürger.

Zum Teil ist die Zunahme des Verkehrs eine Folge des Bevölkerungswachstums -- seit dem Fall der Mauer wuchs die Bevölkerung Westdeutschlands um etwa zehn Prozent. Die Bevölkerung der Stadt Wiesbadens wuchs jedoch in dieser Zeit kaum -- vielmehr wurde das Umland zersiedelt, aus dem die Menschen in die Stadt kommen, um hier zu arbeiten, einzukaufen oder das kulturelle Angebot zu nutzen.

Dies wäre nicht in dieser Form geschehen, gäbe es in Wiesbaden ausreichenden billigen Wohnraum. Das wirksamste Mittel gegen hohe Mieten ist ein preisgünstiges Wohnangebot durch den öffentlichen und sozialen Wohnungsbau, mit dem die Menschen aus dem Umland in die Stadt zurückgeholt werden. In Wiesbaden ist die Zahl der Sozialwohnungen in den letzten zwei Jahren jedoch von 25000 auf 12000 gesunken! 4500 Neuanträgen jährlich stehen nur rund 1000 freiwerdende Sozialwohnungen gegenüber, und diese Diskrepanz wird sich nach Lage der Dinge -- Stichwort: Massenarbeitslosigkeit -- weiter verschärfen.

Auch der Rückgang des sozialen Wohnungsbaus ist eine Folge der neoliberalen Wirtschaftsideologie, die das Gemeinwohl privaten Interessen opferte. Die Kommunalpolitik sollte hier auf eine Rücknahme der Deregulierungsmaßnahmen der letzten Jahre hinwirken.

Das System des Wohngeldes führt letztendlich dazu, daß das Mietniveau in Wiesbaden künstlich hochgehalten und subventioniert wird; viel besser wäre es, Sozialwohnungen für Familien mit geringem Einkommen zu schaffen und so den Nachfragedruck auf dem Wiesbadener Mietwohnungsmarkt zu reduzieren, der die Mieten in die Höhe treibt.

Die Zahl der neu gebauten Wohnungen in Wiesbaden sollte von derzeit 500 auf mindestens 2000 bis 2500 pro Jahr ausgeweitet werden. Das Hauptproblem hierbei ist weniger das vorhandene Geld, als vielmehr die zu geringe Ausweisung von Baugebieten, und hier vor allem von Gebieten für den Bau von Mehrfamilienhäusern. Dies ist baldmöglichst zu korrigieren.

Verdichtung entlang der S-Bahnlinien

Dabei ist auf eine gute Anbindung der neuen Siedlungen an den öffentlichen Nahverkehr, insbesondere an das Schienennetz, zu achten. Gegebenenfalls sind, wie für Kostheim geplant, neue S-Bahn-Haltepunkte an den bestehenden Strecken anzulegen. In Frage käme hierfür z.B. das Gelände südlich des Otto-Suhr-Rings/östl. der S-Bahn Wiesbaden-Frankfurt in Verbindung mit einem dort anzulegenden Haltepunkt. Ähnliches wäre auch möglich zwischen Erbenheim und Igstadt (Platte) sowie zwischen Kloppenheim und Medenbach (Hockenberger Mühle). Am Nordrand von Igstadt (Dornkratz) könnten in der Nähe des vorhandenen Bahnhofs Wohnungen entstehen.

Ein derartiges öffentliches Wohnungsbauprogramm könnte neben den Mittel aus der "Fehlbelegungsabgabe" (und den eingesparten Wohngeldmitteln) z.B. aus Mitteln der Kreditanstalt für Wiederaufbau (Hartz-Gelder) finanziert werden und würde helfen, im Wiesbadener Bausektor Arbeitsplätze zu erhalten oder wieder zu schaffen.

VI. Bildung für das 21. Jahrhundert

Auch im Bildungssektor muß vieles bewegt werden. Das betrifft einerseits die materielle Grundlage des Unterrichts, also die finanziellen Mittel zur Instandhaltung der Schulgebäude, die Ausstattung der Schulen mit Unterrichtsmaterial und Personal, andererseits organisatorische Fragen wie die Schulform, und schließlich, am wichtigsten, die inhaltliche Gestaltung des Unterrichts (die jedoch in den Kompetenzbereich der Landespolitik fällt).

Dabei ist auch die Problematik des hohen Anteils von Ausländerkindern zu berücksichtigen. Da die Schulbildung der nächsten Generation die wichtigste Investition in die Zukunft ist, ist diesem Bereich bei der Aufteilung der finanziellen Mittel auch in Zeiten finanzieller Engpässe sehr hohe Priorität einzuräumen.

Ziel des Schulunterrichts muß es sein, allen Kindern die bestmögliche Schulbildung zukommen zu lassen. Inzwischen geht man jedoch davon aus, daß bei fast einem Viertel aller Schulabgänger die Berufsauglichkeit überhaupt in Frage gestellt ist -- d.h., sie sind so schlecht ausgebildet, daß ihnen die Grundvoraussetzungen fehlen, um irgendeinen Beruf zu erlernen!

Schulen für das Leben

Dies ist nicht nur die Folge der verbreiteten Unterhaltungskultur, die eine starke Verminderung der Konzentrationsfähigkeit bewirkt, es ist paradoxerweise auch die Folge des Versuchs, die Schüler an den Schulen nicht auf das Leben, sondern auf den Beruf vorzubereiten. Der Schwerpunkt des Unterrichts liegt heute auf der Vermittlung von Informationen und "Kulturtechniken", nicht aber auf der Entwicklung der Denkfähigkeit -- und dies hat sich als schwerer Fehler herausgestellt.

Gerade das, was die Bildungsreformen der sechziger und siebziger Jahre als "unnötigen Bildungsballast" aus den Lehrplänen geworfen haben, war es, was den Schulabgängern des Humboldtschen Bildungssystems eine solide Grundlage für eine spätere Berufswahl, aber auch die Voraussetzungen für die verantwortungsvolle Wahrnehmung der Rechte und Pflichten als Staatsbürger gegeben hatte. An dieser Fehlentwicklung tragen die Bildungspolitik der Union nicht weniger Schuld als die der SPD.

Das Ziel der Schulpolitik muß es sein, die Menschen auf das Leben in einer wiederaufgebauten Industriegesellschaft vorzubereiten. Da alle Schüler einmal in der Lage sein sollen, sich am

staatsbürgerlichen Leben -- zumindestens als kompetenter Wähler -- zu beteiligen, sollte bei der Schulform die integrierte Gesamtschule als Organisationsform vorgezogen werden.

Die Spezialisierung als Vorbereitung auf einen bestimmten Beruf sollte erst dann erfolgen, wenn sich der Schüler für ein bestimmtes Berufsfeld entschieden hat -- also nicht zu früh. Hat er an den Schulen das Denken, und somit das Lernen, gelernt, so kann er sich das, was er für einen bestimmten Beruf zusätzlich lernen muß, leicht aneignen.

Zweitens sollte die Schulen für Kinder berufstätiger Eltern das Angebot ganztägiger Betreuung anbieten. Dies hat nicht zuletzt den Zweck, den schädlichen Einfluß der Unterhaltungskultur zu reduzieren. Neben der Beaufsichtigung bei der Erledigung der Hausaufgaben sollten hier vor allem kulturelle Aktivitäten im Mittelpunkt stehen, etwa das Singen im Schulchor, Unterricht in Instrumentalmusik, Schulorchester, etc. Auch der Besuch von Museen, Zoo, Botanischen Gärten, Bibliotheken etc. sollte in diesem Zusammenhang erfolgen.

Von entscheidender Bedeutung ist nicht zuletzt die Größe der Schulklassen. Die BüSo setzt sich dafür ein, die Schülerzahl pro Klasse auf 18 Schüler zu senken. Dazu muß die Zahl der Lehrer entsprechend vergrößert werden, es sind auch große Investitionen in die Zahl und Ausstattung der Unterrichtsräume erforderlich. Dabei ist die Ausstattung der naturwissenschaftlichen Labors und der Schulbibliotheken wichtiger als der Anschluß ans Internet! Auch hierfür sollten die Mittel des Hartz-Programms genutzt werden.

Die ausufernde Praxis des Schul-"Sponsoring" hingegen lehnt die BüSo ab. Die Qualität der Bildung darf nicht davon abhängig gemacht werden, ob sich ein Privatinvestor findet, der sich irgendwelche speziellen Vorteile davon verspricht, in eine bestimmte Schule zu investieren; zumal dies in aller Regel bedeutet, daß er nicht in andere Schulen investiert. Unsere Schüler haben ein Recht darauf, in ausreichend geheizten und instand gehaltenen Räumen unterrichtet zu werden. Hier liegt die Aufgabe des Staates und der Kommunen darin, die benötigten Mittel durch Erhebung der notwendigen Steuern sicherzustellen und gerecht unter allen Schulen aufzuteilen; diese Aufgabe darf nicht auf private Interessen abgeschoben werden!

Unterricht für und mit Ausländerkindern

Ein weiteres Problem, das gelöst werden muß, ist der Unterricht von Ausländerkindern. Ihnen ist mit einem gemeinsamen Unterricht mit deutschen Kindern, der aus Gründen der Integration der ausländischen Mitbürger grundsätzlich anzustreben ist, erst dann gedient, wenn ihre Deutschkenntnisse genügen, um dem Unterricht folgen zu können. Für Ausländerkinder der zweiten Generation ist dies in der Regel kein großes Problem.

Anders liegt der Fall bei Kindern aus Familien, die noch nicht lange in Deutschland sind. Für Kinder, die die deutsche Sprache nicht beherrschen, sollte daher zumindestens an den Grundschulen muttersprachlicher Unterricht angeboten werden, mit einem starken Schwerpunkt auf der Erlernung der deutschen Sprache. Das Ziel sollte sein, daß diese Kinder beim Übergang in die Sekundarstufe sowohl die deutsche Sprache als auch den für ihre Altersklasse angemessenen Lehrstoff beherrschen.

Für ältere Schüler, die aus fremden Ländern kommen, ohne die deutsche Sprache zu beherrschen, ist zunächst ein halbjähriger Intensivkurs in deutscher Sprache vorzuziehen, bevor sie dann ihrem Kenntnisstand gemäß eingeschult werden.

Ein weiterer Aspekt der Integration von Ausländern ist, daß alle diese Ausländer Kulturen repräsentieren, von denen wir Deutsche lernen können. Was wäre die Welt ohne die kulturellen Leistungen der Griechen, Ägypter, Inder und Chinesen, ohne Puschkin, Cervantes oder Shakespeare? Umgekehrt -- was wäre die Welt ohne die kulturellen Leistungen Deutschlands, ohne Schiller, Goethe, Lessing, ohne Beethoven, Bach oder Brahms?

Ein wichtiges Mittel, einen Konflikt der Kulturen zu vermeiden, ist es, die hier lebenden Menschen -- Deutsche und Ausländer -- mit diesen Errungenschaften bekannt zu machen. Dies sollte schon in den Schulen einen Schwerpunkt des Unterrichtsstoffs bilden. Alle Aktivitäten, die darauf ausgerichtet sind, diesen "Dialog der Kulturen" zu fördern, sollten von der Stadt nach Kräften gefördert werden. Ich habe in den vergangenen zehn Jahren als Mitglied des Poesiekreises im Schiller-Institut, der Dichterpflänzchen, versucht, hierzu meinen Beitrag zu leisten.

Eine Universität für Wiesbaden!

Ein weiterer Rückstand, den Wiesbaden aufholen sollte: Wiesbaden ist eine der wenigen Landeshauptstädte und eine der wenigen deutschen Städte vergleichbarer Größe ohne Universität, während die Universitäten im benachbarten Mainz und in Frankfurt immer mehr ausufern. Die Gründung einer Universität in Wiesbaden würde zunächst Arbeitsplätze in Wiesbaden schaffen und etlichen jungen Bewohnern der Stadt das Auswandern oder Pendeln ersparen.

Viel wichtiger wäre jedoch die Wirkung einer solchen Universität auf die soziale Entwicklung der Stadt. Wiesbaden sollte, gerade weil es als Landeshauptstadt und Kurstadt dazu tendiert, sich zur "Bürokraten- und Rentnerstadt" zu entwickeln, dieser Tendenz ganz bewußt entgegen wirken. Dazu dient einerseits die gezielte Ansiedelung produktiver Industriebetriebe, und andererseits die Ausbildung der für diese Industrien notwendigen Arbeitskräfte.

Deshalb sollte der Schwerpunkt nicht so sehr auf der Ausbildung von Juristen und Managern, sondern auf der Ausbildung von Naturwissenschaftlern und Ingenieuren für die bestehende und die künftig in Wiesbaden anzusiedelnde Industrie liegen. Dabei bieten sich als Schwerpunkte aufgrund des besonderen Rangs der Medizinstadt Wiesbaden und der vorhandenen Industriebetriebe die Bereiche der Lebenswissenschaften Medizin mit allen Untersparten, Biologie, Biochemie, Biophysik. Hinzu käme der Bereich der Erforschung der "nichtlebenden Materie", also Chemie und Physik. Die Existenz eines solchen Forschungs- und Bildungszentrums wäre ein wichtiger Beitrag zur Verbesserung der Standortbedingungen für die Wiesbadener Industrie.

Allerdings sollte dabei neben der lebenden und der toten Materie als dritter Schwerpunkt auch die Erforschung der Rolle des kreativen menschlichen Geistes als gestaltender Kraft im Universum verfolgt werden. Die Universität sollte daher auch Fakultäten für Philosophie, Kunst und Musik haben.

Die Neugründung einer solchen Universität könnte auch dazu beitragen, das wissenschaftliche Leben in Deutschland aus seiner doktrinären Sackgasse -- man denke an die Debatten über das Ozonloch oder die Reaktion auf das Phänomen der Kalten Fusion -- herauszuführen. Auch im 18. und 19. Jahrhundert ging von den Neugründungen in Göttingen und Berlin eine revolutionäre Wirkung auf das wissenschaftliche Leben (nicht nur Deutschlands) aus. So etwas schwebt mir auch für Wiesbaden vor.

Als Campus für eine solche Universität käme das Gelände zwischen Bierstädter Warte, New York-Straße und Moltkering -- mit möglicher Erweiterung östlich des Siegfriedrings -- in Frage.

Bibliotheken und Museen

In diesem Zusammenhang sollte auch die Hessische Landesbibliothek, die derzeit wegen Platzmangels einen größeren Teil ihrer Bestände ausgelagert hat, einen großzügigen Neubau erhalten, in dem sie auch die Funktion einer Universitätsbibliothek übernehmen könnte.

Ein weiteres Projekt, das in diesem Kontext sinnvoll wäre, wäre ein technisches Museum nach dem ursprünglichen Konzept des Deutschen Museums in München, mit dem Ziel, die Jugend wieder für Wissenschaft, Forschung und Technologie zu begeistern. Nur so kann der Absturz unserer Gesellschaft zu einer nachindustriellen Dienstbotengesellschaft aufgehalten werden. Schon jetzt ist Deutschland dabei,

viele für die internationale Konkurrenzfähigkeit wichtige Fähigkeiten einzubüßen, weil die entsprechenden Perspektiven fehlen und die Jugendlichen sich daher bei der Berufswahl anderweitig orientieren. Ohne Kernphysiker und -techniker können wir die Kernkraftwerke nicht weiterbetreiben -- aber auch nicht stilllegen!

Dabei könnte an die wissenschaftlich-technische Tradition Hessens angeknüpft werden. Pioniere der Technik und der Wissenschaft wie z.B. der aus dem Taunus stammende Nikolaus Otto, Carl von Linde oder Paul Ehrlich können unserer Jugend als Vorbild dienen. Noch wichtiger ist natürlich die Vermittlung der kreativen Denkweise eines Nikolaus von Kues, Johannes Kepler, Gottfried Wilhelm Leibniz, Carl Friedrich Gauß, Bernhard Riemann oder Georg Cantor.

Das kulturelle Leben

Friedrich Schiller stellt in seinen "Briefen über die ästhetische Erziehung des Menschen" fest, daß in Zeiten, in denen die Eliten dekadent ist und das Volk verroht ist, die Voraussetzungen für die Schaffung "des vollkommensten Kunstwerks, der Bau der politischen Freiheit" nur vom Künstler geschaffen werden können. Unsere derzeit vorherrschende Unterhaltungskultur ist allerdings überwiegend dekadent und barbarisch. In diesem Zusammenhang spielt also die städtische Kulturpolitik eine politische Rolle von fundamentaler Bedeutung. Sie entscheidet letztlich, ob die Demokratie Bestand hat, oder nicht.

Aber der Staat kann es nicht anordnen, daß die Künstler eine Kultur hervorbringen, die die Menschen so veredelt, daß sie demokratiefähig werden. Aber er kann Künstler fördern, die diesem Anspruch gerecht werden -- und er kann es bleiben lassen, wenn sie es nicht tun, bzw. wenn sie ihre "Kunstwerke" die sowieso schon vorhandene Tendenz zur Dekadenz und Verrohung noch verstärken.

Und dies wird das Kriterium der Kulturförderung der Stadt Wiesbaden sein, wenn ich zum Oberbürgermeister gewählt werde. Aufführungen klassischer Konzerte und Theaterstücke, insbesondere wenn sie von Laien erarbeitet werden, werde ich nach Kräften unterstützen.

V. Wiesbaden muß voran kommen!

Eines der großen Probleme Deutschlands sind die nach dreißig Jahren, in denen der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur aus ideologischen und finanziellen Gründen verschleppt worden ist, in vieler Hinsicht unzureichenden Verkehrskapazitäten. Davon ist auch Wiesbaden betroffen, und daran hat auch der Bau der ICE-Linie Frankfurt-Köln, an die Wiesbaden seit Ende 2002 angeschlossen ist, nichts grundsätzliches geändert.

Anschluß ans Magnetbahnnetz

Deshalb setzt sich die BüSo dafür ein, die bestehenden Verkehrssysteme durch den Bau eines gesamteuropäischen, umfassenden Magnetbahnnetzes zu ergänzen. Nur so kann die Überlastung der Autobahnen wirksam beseitigt und das Ausufernde des Flugverkehrs, unter dessen Lärm auch die Bewohner Wiesbadens leiden, begrenzt werden. Natürlich muß Wiesbaden an dieses Magnetbahnnetz angeschlossen werden.

Eine solche Magnetbahnlinie könnte z.B. von Frankfurt über den Flughafen, Rüsselsheim und Mainz nach Wiesbaden und von dort weiter über Koblenz, Neuwied, Bonn und den Flughafen Köln-Bonn nach Köln

(und weiter nach Belgien und in die Niederlande) führen. Eine weitere Magnetbahn sollte vom Flughafen Frankfurt über Mainz und Bad Kreuznach zum Flughafen Hahn und von dort weiter über Trier nach Luxemburg führen, um nur die Verbindungen zu nennen, die für Wiesbaden von unmittelbarer Bedeutung sind. Durch die Magnetbahn wäre Wiesbaden mit Frankfurt eng verbunden und hätte von dort Anschluß zu den Magnetbahnen in Richtung Norden, Osten und Süden.

Trotzdem wird -- vor allem, wenn wir die Wirtschaftskrise überwinden -- der weitere Ausbau des Frankfurter Flughafens notwendig sein. Die BüSo befürwortet deshalb auch den Bau der vierten Startbahn am Flughafen Frankfurt. Ich habe die Verkehrspolitik der BüSo erst kürzlich in einer mehrteiligen Serie der Wochenzeitung *Neue Solidarität* beschrieben, siehe <http://www.solidaritaet.com/neuesol>.

Ausbau der Schnellbahnen im Nahverkehr

Wiesbaden braucht auch dringend ein effizienteres Nahverkehrssystem. Ein erster, relativ kostengünstiger Schritt hierzu wäre die Verdichtung des Haltestellennetzes der S-Bahnen. Neben dem Bau des neuen S-Bahnhofs Kostheim und den oben bereits erwähnten Haltepunkten am Otto-Suhr-Ring, Erbenheim-Nord, Kloppenheim sollten daher Stationen am Theodor-Heuss-Ring (zur Anbindung des Gewerbegebiets an der Mainzer Straße und des Kulturparks) und südlich der Siedlung Gräselberg (zur Anbindung des Gewerbegebietes Äppelallee, der Siedlung Gräselberg und des Kallebades einschließlich des geplanten neuen Hallenbades) zu prüfen.

Hinzu käme die Möglichkeit, die Ahrtalbahn als elektrifizierte S-Bahnstrecke zwischen dem Hauptbahnhof und Bad Schwalbach (und evtl. weiter bis Diez/Lahn), mit Haltepunkten an der Biebricher Allee, an der Schiersteiner Straße (Behördenzentrum Schiersteiner Berg und Europaviertel) und am Kohlheck (sowie in Taunusstein) zu reaktivieren, was schneller und kostengünstiger zu verwirklichen sein dürfte als der Bau einer Stadtbahn (über deren Bau man dann immer noch reden kann). Auch die Linie von Wiesbaden nach Niedernhausen sollte elektrifiziert werden.

Neben diesen Ausbaumaßnahmen, die relativ geringen Aufwand erfordern, sollten auch größere neue Projekte realisiert werden, wie z.B. der zweigleisige Ausbau der Ahrtalbahn nach Bad Schwalbach und der Ländchesbahn nach Niedernhausen sowie der Bau einer neuen S-Bahn-Strecke vom Wiesbadener Hauptbahnhof über Erbenheim, Nordenstadt, Wallau, das Wallauer Gewerbegebiet, Diedenbergen, Marxheim und Kriftel nach Frankfurt-Höchst (und von dort weiter nach Frankfurt). Auch die (unterirdische) Verlängerung der S-Bahn vom Hauptbahnhof über die Rhein-Main-Halle zum Kureck ist ins Auge zu fassen, damit Zugreisende ohne Umsteigen bis in die Wiesbadener Innenstadt gelangen können.

Eine weitere Maßnahme zur Reduzierung der Staugefahr im Stadtgebiet Wiesbaden (A66) wäre der Bau einer Eisenbahnbrücke zwischen Eltville und Budenheim, so daß eine direkte S-Bahn-Verbindung vom Rheingau nach Mainz und zum Flughafen entstünde. Verhandelt werden sollte auch über eine weitere Eisenbahnbrücke bei Bingen, um den Rheingau von dem durch das Rheintal laufenden (vor allem nächtlichen) Güterverkehr der Bahn zu entlasten.

U-Bahn für Wiesbaden und Mainz

Der Großraum Wiesbaden-Mainz wäre auch groß genug, um den Bau einer U-Bahn zu rechtfertigen. Eine Linie könnte vom Schelmengraben über Kohlheck und die Fachhochschule und die Ringkirche zum Luisenplatz und von dort weiter über den Moltkering, die Universität nach Bierstadt, Kloppenheim und zum S-Bahnhof Kloppenheim führen.

Eine zweite Linie könnte vom Nordfriedhof über die Platter Straße, Schwalbacher Straße und Oranienstraße zum Hauptbahnhof, und von dort weiter über das Berufschulzentrum an der

Brunhildenstraße, Erbenheim und das Industriegebiet auf dem ehemaligen Flughafen nach Kastel und zur Mainzer Innenstadt, und von dort weiter über den Mainzer Hauptbahnhof, die Mainzer Universität, Bretzenheim und Marienborn zum Lerchenberg führen.

Eine dritte Linie könnte von Naurod über Rambach, Sonnenberg, zum Moltkering, von dort über den Hauptbahnhof, die Biebricher Allee, die Straße der Republik und die Rathausstraße zum Rhein und zur Ingelheimer Aue, und von dort rheinaufwärts zur Mainzer Innenstadt und weiter nach Mainz-Hechtsheim führen.

Das Busliniennetz müßte dann so angepaßt werden, daß ein bequemes Umsteigen zur U-Bahn und zur S-Bahn gewährleistet ist. Insgesamt würde dies den öffentlichen Nahverkehr deutlich attraktiver machen, da der Weg zum nächsten Bahnhof und somit die Reise in die Wiesbadener Innenstadt und nach Frankfurt für viele Pendler kürzer und bequemer würde.

Straßen- und Brückenbau

Trotz dieser Maßnahmen müssen auch die Stauzonen im Straßenverkehr entschärft werden. Hierzu ist -- neben der Verbreiterung der A66 auf drei Spuren je Richtung -- vor allem der Bau der Westtangente vom Schiersteiner Kreuz bis zur Platter Straße (B417) erforderlich, um die Anwohner des ersten und des zweiten Rings vom überörtlichen Verkehr zu entlasten.

Ein weiteres Problem, das gelöst werden muß, ist der Dauerstau an den Rheinübergängen. Der Bau von Brücken bei Bingen und bei Oppenheim ist in dieser Hinsicht ebenso zu begrüßen wie die Verbreiterung der A60. Auch die Schiersteiner Brücke muß schnellstmöglich auf drei Spuren je Richtung verbreitert werden.

Trotzdem sollten mehrere weitere Brücke für den Straßenverkehr errichtet werden. In Frage käme hierfür eine Verlängerung der Mainzer Kaiserstraße über den Karl-Helfferich-Platz zur Boelckestraße, eine Schnellstraßen-Verbindung von der A 671 zur Mainzer Stadtkerntangente, eine Verbindung vom Otto-Suhr-Ring zum Kaiser-Karl-Ring, und eine direkte Verbindung von Gustavsburg nach Mainz über die Mainspitze mit einer direkten Zufahrt zum Erholungsgebiet auf der Maaraue zur Entlastung Kastels und Kostheims.

Eine weitere Option, die geprüft werden sollte, ist eine Verbindung von der B42 westlich Eltvilles zur A 60 bei Heidenfahrt, oder eine Verlängerung der Mainzer Rheinallee zur Grorother Straße (Anschluß zur A66/B42/B260 Frauenstein) mit einem Rheinübergang westlich Schiersteins. Je mehr von diesen Verbindungen realisiert werden, desto weniger autobahnähnlich können sie sein; sie haben dann mehr den Charakter lokaler Umgehungs- und Verbindungsstraßen.

Auch an anderer Stelle sind Umgehungsstraßen notwendig, die z.T. bereits geplant sind, wie z.B. in Breckenheim. Erbenheim braucht eine bessere Anbindung des Gewerbegebiets am Kreuzberger Ring und des Dywidag-Geländes an den Fernverkehr. Wenn nördlich von Erbenheim und in Igstadt neue Siedlungen errichtet werden, sollte zwischen Erbenheim und Nordenstadt ein weiterer Autobahnanschluß geschaffen werden, damit der Verkehr von und zur Autobahn nicht durch Erbenheim oder Nordenstadt fließt. Außerdem sollte an der L 3018 (Wildsachsener Straße) ein Anschluß an die A3 hergestellt werden.