

MBI INFORMIERT

MÜLHEIMER BÜRGER-INITIATIVEN
UNABHÄNGIGE WÄHLERGEMEINSCHAFT Nr. 7/21

MBI-Geschäftsstelle

Kohlenkamp 1,
45468 Mülheim
Tel. 0208 - 3899810
Fax 0208 - 3899811

e-mail: mbi@mbi-mh.de

<http://www.mbi-mh.de>

Der Sommer fast wieder "normal", die Zukunft aber ungewiss ?!

Die Corona-Inzidenzzahlen sind auch in Mülheim fast auf 0 gesunken. Obwohl große Teile der "Notbremse" unter Auflagen gelockert wurden, ist weiter unklar, wie alles bis und nach den Bundestagswahlen im Sept. weitergeht. Viele Menschen hoffen auf dauerhafte Rückkehr zur Normalität. Doch selbst wenn alle Einschränkungen aufgehoben würden, wird die Vor-Coronazeit kaum vollständig wiederkehren. Zu groß sind die Kollateralschäden durch die eineinhalbjährigen massiven Pandemiemaßnahmen bereits jetzt. Unabhängig davon droht angeblich auch noch eine nächste Coronawelle im Herbst mit Delta- oder evtl. noch anderen Virus-Mutanten. Mit der halben Normalität kehren auch in Mülheim die alten Probleme zurück und die haben es bekanntlich in sich, auch ohne Coronafolgen!

Dilemma der MH-Freibäder: Naturbad+Wennmann-Bad zu

Das Naturbad in Mülheim-Styrum scheint vom Pech verfolgt. Der Corona-shutdown und der zu kalte Mai verzögerten den Freibad-Saisonstart auf Anfang Juni. Nach wenigen Tagen mit großem Besucherandrang wurde das Bad geschlossen, um die Wassertemperatur durch Frischwasserzufuhr zu senken, weil sonst die Naturklärung umgekippt wäre. Gleichzeitig hatte das RWW Chlor zum Wasser beigemischt, um die Verunreinigung mit coli-Bakterien abzutöten. Das gab angeblich der Schilfklärung des Naturbades den Rest und es braucht Wochen, das wieder funktionsfähig zu machen. Nachdem das RWW behauptete, nicht der Verursacher zu sein, kann man nur hoffen, dass im Styrumer Freibad nicht der gesamte Sommer "ins Wasser" fällt. Es war wohl ein Fehler, das beliebte große Freibad in Styrum zu einem Naturbad umzubauen, wovon die MBI einst eindringlich gewarnt hatten.



Auch die Reparatur des Hallendaches des reperaturanfälligen Friedrich-Wennmann-Bades ist immer noch nicht abgeschlossen, so dass aktuell nicht feststeht, wann das Heißener Bad wieder als Freibad genutzt werden kann.

Erhalt der MH- Stadtteilbibliotheken zumindest vorerst gesichert

Rathaus und Initiative des Bürgerbegehrens haben einen Kompromiss erzielt und können den Ort wie auch das Angebot weitgehend erhalten. Anstatt 400.000 sollen nur 300.000 Euro p.a. eingespart werden. Gut, dass keine der 4 Stadtteilbüchereien geschlossen wird, doch die Zukunft wird zeigen, ob und wie das gehen kann.

Aufregung wegen überfallartigem Abriss der mountain-bike-Piste

Die illegale Mountainbike-Bahn am Großen Berg im Uhlenhorster Wald, seit Jahrzehnten vielen als „Sieben-Huckel-Bahn“ bekannt, ist seit 28. Juni Geschichte. Als Freitag davor die Biker vor dem Rathaus eine Demo machten, versprachen Ratspolitiker ihnen, dass erst einmal nichts passieren werde. Dennoch wurde montags alles platt gemacht. In WAZ und Gremien gab es große Empörung, vor allem gegen den Dezernenten Vermeulen. Nun muss ein Stelle für eine legale Anlage gefunden werden. Die MBI haben die Deponie Kolkerhofweg vorgeschlagen um das Windrad herum.

Auf den folgenden Seiten:

- Das schwarz-grüne Mülheimer Postenkarussell - "natürlich" weit entfernt von Pöstchengeschacher?..... S. 2
- MBI-Antrag erfolgreich: Kein Nachfolger für Bonan als ÖPNV-Chef..... S. 3
- Die Bildungskatastrophe hat viele Ursachen wie u.a. Vernachlässigung der Schulbedarfsplanung..... S. 4

Einlegeblatt: Mülheimer Fehlplanungen und die Folgen: Beispiel Emmericher Straße

Das schwarz-grüne Mülheimer Postenkarussell - "natürlich" weit entfernt von Pöstchengeschacher?



Seit 2012 die unfähige grüne Dezernentin Sander nicht wiedergewählt und die Dezernate neu aufgeteilt wurden, wirken in Mülheims Rathaus nur noch vier Beigeordnete. Im Bild die 4 Herren Mendack (SPD), Vermeulen, Steinfurt, Buchholz (alle CDU)

Vor 9 Monaten war Kommunalwahl und klar, dass die hauchdünne schwarz-grüne Mehrheit auch ein weitreichendes Personalpaket aushandeln würde. Der Sozialdezernent Buchholz (CDU), nun OB, bräuchte einen Nachfolger, aber auch für die beiden anderen CDU-Dezernenten musste an Nachfolger gedacht werden. Vermeulen müsste spätestens 2022 wiedergewählt werden, doch der hat sich anscheinend auf den Abgang in seine Heimatstadt Krefeld eingestellt, wo er CDU-Fraktionsvorsitzender ist. Die Stelle des Stadtdirektors Steinfurt, seit 1999 im Amt, muss spätestens 2023 neu besetzt werden, da er nach eigenem Bekunden nicht mehr antreten will. Daneben gibt es noch hochbezahlte Geschäftsführerposten wie u.a. bei der Ruhrbahn (siehe nächste Seite) oder in Kürze die Nachfolge der MST-Chefin.

Die Koalitionsverhandlungen zogen sich bis in den Januar und man kann vermuten, dass diese Verzögerung auch mit der noch ungeklärten Pöstchenbesetzung zu tun hatte. CDU und Grüne bewahrten Stillschweigen, doch anscheinend sollten vor der Sommerpause dann die ersten Pflöcke eingeschlagen werden, ohne bereits mit Namen herausrücken zu müssen.

Anfang Juni war die völlig schräge Nummer mit der Entlassung des Ruhrbahnchefs Bonan - zugegeben ohnehin eine sauteure Fehlbesetzung, was bereits 2016 mehr als deutlich war, doch neben SPD hatten auch CDU und Grüne dem zugestimmt. (Das war übrigens der dritte Mülheimer Kämmerer in Folge, der vorzeitig in einer städt. Beteiligungsgesellschaft bei deutlich mehr Gehalt "ent- und versorgt" wurde.)

Nun stellte sich schnell heraus, dass die lukrative Bonan-Nachfolge in der hoch defizitären Ruhrbahn im Mülheimer schwarz-grünen Personalkarussell doch nicht mehr möglich sein würde. So rückte dann das Bündnis Mitte Juni über WAZ mit den nächsten Plänen heraus, wie das gesamte, doch umfassende Personalpaket gestrickt werden könnte. In der Ratssitzung am 1. Juli sollte beschlossen werden, die Dezernentenzahl um eine zu erhöhen. Das gibt dann mehr Freiheit für ein "ausgewogenes" Verhältnis zwischen CDU und Grünen, zumindest im ersten Besetzungsschritt bis zum Jahresende, und läßt die Möglichkeit, bei dem/der einen oder anderen Favoriten/in abzuwarten, ob er oder sie nicht im Sept. den Sprung in den Bundestag schafft.

Unabhängig von allen taktischen und personellen Vorstellungen von Schwarz-Grün in Mülheim war und ist die MBI-Linie wie folgt:

- 1.) Die MBI lehnen rundherum eine Aufstockung der Dezernentenstellen ab. U.E. reichen 3 Dezernate vollständig aus, wie das in manchen Großstädten erfolgreich praktiziert wird!
- 2.) Bei jeder Neubestellung eines/r Geschäftsführer/in muss zuerst einmal geklärt werden, ob die ausgegliederte städt. Tochter nicht besser aufgelöst und in den Kernhaushalt überführt werden kann und sollte, Beispiel zuallererst die MST.

Die katastrophale Verschuldung von Mülheim als NRW-Spitzenreiterin bei Pro-Kopf-Verschuldung und noch schlimmer die sogar bilanzielle Überschuldung von über 600 Mio. € (=negatives Eigenkapital, was eigentlich gesetzeswidrig ist) müssten die Diskussion um eine Ausweitung von Chef-Posten bereits von selbst verbieten! Von der Sache her spricht nichts dafür, dass mehr Dezernent/innen eine bessere Funktionsweise einer Stadt bewirken, zumal diese als politische Beamte weniger nach fachlichen Kriterien, sondern nach Parteizugehörigkeit bestimmt werden. (In Mülheim gibt es etliche Beispiele zum Schaden der Stadt). Es gibt eine Vielzahl von Ämtern und Amtsleitern, die nicht vom direkten Wohlwollen der jeweiligen Ratsmehrheit abhängig sind, aber mitunter viel wichtiger dafür sind, ob und wie eine Stadt ihre Aufgaben erfüllt. Zusätzliche hochbezahlte Dezernenten bedeuten viele Jahre hohe Folgekosten inkl. Pensionsansprüchen, selbst wenn er/sie nur eine Amtszeit von 7 Jahren und ohne Nachfolger bliebe, keinen Dienstwagen, kein extra-Büro mit 1 oder mehr Assistenten, weiteren Bürokräften usw. benötigen würde.

In geheimer Abstimmung auf MBI-Antrag hin wurde leider mit 28:24 die Dezernentenvermehrung beschlossen! Aus CDU oder Grünen folgten alle brav dem Fraktionszwang.

MBI erfolgreich: Kein Nachfolger für Bonan als ÖPNV-Chef

Der Knaller der Mölmschen Fronleichnamswache 2021:

WAZ 4.6.21: „**Anstößige Bilder bei Whatsapp: Ruhrbahn-Chef Bonan vor Aus**“

„Die Ruhrbahn trennt sich von Geschäftsführer Uwe Bonan. Ein geschmackloses Bild, das er bei Whatsapp geteilt haben soll, wird ihm zum Verhängnis. Erst im April segnete der Ruhrbahn-Aufsichtsrat noch einstimmig eine Vertragsverlängerung für ihren Geschäftsführer und ehemaligen Mülheimer Stadtkämmerer Uwe Bonan ab – mit Gehaltserhöhung. Nur einen Monat später ist Bonan die „persona non grata“ im Nahverkehrsunternehmen. Er soll gehen. Wegen eines Bildes, das er via Whatsapp in eine Runde von hochrangigen Führungskräften bei der Ruhrbahn gesendet hat.“

Anm. MBI:

Unabhängig von dem seltsamen Anlass, gab es von Anbeginn gewichtige Gründe gegen den nicht-Experten Bonan als sehr hoch bezahlten ÖPNV-Chef der Essen-Mülheimer Ruhrbahn. Zur Erinnerung die MBI-Stellungnahme 2017: "**Die Bonan-Saga, eine unfassbar unprofessionelle Geschichte!?**"

MBI-Antrag für den Mobilitätsausschuss am 14. 6. 2021, verschoben in den Hauptausschuss am 24.6. und den Rat der Stadt Mülheim am 1.7.2021

Nicht-Besetzung der freierwerdenden Geschäftsführerstelle von Herrn Bonan bei der Ruhrbahn

Der Mobilitätsausschuss empfiehlt dem Rat der Stadt zu beschließen:

Der Rat der Stadt empfiehlt dem Aufsichtsrat der Ruhrbahn, die Geschäftsführerstelle von Herrn Bonan nicht mehr neu zu besetzen. Angesichts des sich abzeichnenden Beginns des überfälligen Verschmelzungsprozesses verschiedener Verkehrsgesellschaften des Ruhrgebiets wäre das eher kontraproduktiv. Wie auf Dauer mit dem anderen Geschäftsführer Feller verfahren werden sollte, ist zur Zeit noch nicht aktuell.

Der Mülheimer Rat geht davon aus, dass das Votum des Mobilitätsausschusses von der Stadtspitze mit dem Essener Verwaltungsvorstand so besprochen werden kann, dass auch der Essener Rat und die Stadtspitze ihren Vertreter/innen im Ruhrbahn-Aufsichtsrat den gleichen Auftrag wie Mülheim als Empfehlung mitgeben dürfte.

Begründung

Über Anlass und Hintergründe der laut WAZ vom 4.6.21 anstehenden Entlassung von Bonan (im Bild als Ruhrbahn-Trio zwischen dem ex-Aufsichtsratschef Weber und dem Chefkollegen Feller) lohnt es nicht weiter groß im Mobilitätsausschuss zu debattieren, wenn es auch mehr als ärgerlich ist, dass der Aufsichtsrat der Ruhrbahn laut WAZ einstimmig eine Vertragsverlängerung für ihren Geschäftsführer und



ehemaligen Mülheimer Stadtkämmerer Uwe Bonan abegesegnet hatte. Viel wichtiger ist es, die Gelegenheit so zu nutzen, dass für den durch Corona zusätzlich schwer gebeutelten ÖPNV insbesondere im Ruhrgebiet jetzt alles unternommen wird, um die lange verzögerte Vereinheitlichung der Verkehrsgesellschaften unverzüglich zu beginnen. Über die Wichtigkeit eines effektiveren und weniger teuren ÖPNV ganz besonders in der Metropole Ruhr als wesentlicher Baustein einer Verkehrswende sollte möglichst wenig bzw. besser kein Dissens bestehen. Dass dies nicht weiter den einzelnen Kirchtürmen überlassen werden kann, pfeifen alle Experten seit vielen, vielen Jahren von allen Dächern. Dazu wird auch der schrittweise Abbau des insgesamt deutlich zu üppigen Überbau gehören müssen. Das Aus für Herrn Bonan sollte daher auch als Gelegenheit genutzt werden.

G.-W. Scholl, MBI-Vertreter im Mobilitätsausschuss

L. Reinhard, MBI-Sprecher im Stadtrat

P.S.: Das Aufarbeiten der Bonan-Saga inkl. bestimmter WhatsApp-Bilder sollte den Medien überlassen bleiben. Der Aufsichtsrat wird sich ohnehin damit befassen müssen. Die mit Verkehrspolitik befassten politischen Gremien sollten sich besser mit dem zukünftigen ÖPNV beschäftigen.

Der Mobilitätsausschuss erklärte sich nicht für zuständig und verschob in den Hauptausschuss. Dort wurde die Abstimmung einzig dem Rat überlassen und der stimmte einstimmig für den MBI-Antrag, obwohl man bei den Stellungnahmen von CDU, Grünen und SPD hören konnte, dass sie dies nicht aus voller Überzeugung taten!

Die Bildungskatastrophe hat viele Ursachen, u.a. die vernachlässigte Aktualisierung der Schulbedarfsplanung

Aktuell wird intensiv darüber diskutiert, welche großen Schäden die Corona-Maßnahmen für nicht wenige Schüler überall erzeugt haben. Verschiedentlich wird von Bildungskatastrophe und einer in großen Teilen verlorenen Schülergeneration gesprochen. Unabhängig davon haben die Pandemiemaßnahmen auch die ohnehin überfälligen anderen Maßnahmen im Bildungsbereich blockiert bzw. verzögert.

Beispiel Schulbedarfsplanung bzw. Bildungsentwicklungsplan

Der Mülheimer Bildungsentwicklungsplan aus 2011 etwa ist völlig überholt, weil seit 5,6,7 Jahren die Geburten- und Schülerzahlen aufgrund massiver Zuwanderung rasant steigen, anders als vor 2011 noch



prognostiziert. KiTas und Grundschulen leiden bereits deutlich, denn zusätzlich zu Raumproblemen sind sie mit immer neuen Herausforderungen von Inklusion und Integration be-
traut worden. Absehbar werden dieselben Probleme zusehends in die weiterführenden Schulen hineinwachsen, von dem seit Jahren bestehenden großen Mangel an Gesamtschulplätzen, was insbesondere bei den jährlich weit über 100 abgewiesenen Anmeldungen an der Gustav-Heinemann-GS deutlich wird, und der Rückkehr der Gymnasien zu G 9. Aus all den Gründen heraus muss dringend ein neuer Schulentwicklungsplan aufgestellt werden. Das hatten die MBI bereits vor 2 Jahren beantragt, doch bis heute verzögern Verwaltung und der Großteil der Politik die überfällige Umsetzung. Je länger aber wie bisher vor sich hingewurschtelt wird, je größer werden die Probleme, die sich demnächst stellen werden. Aus dem MBI-Antrag wurde mit 1 Jahr Verspätung die Suche nach einem

externen Gutachterbüro, so dass Ende 2020 dann erste Vorschläge auf den Tisch kommen sollten, was sich aber erneut verzögerte! Uswuf. Die MBI fordern seit Jahren: **"Mülheim braucht die 4. Gesamtschule und Grundschülerweiterung"**

In der **Nachbarstadt Essen** handelt man zum Glück nicht ganz so nach dem Motto der berühmten 3 Affen. Deshalb stellten sie nun ihr Ergebnis erst einmal nur zur Lage der Grundschulen vor: Und daraus ergibt sich akuter Handlungsbedarf, siehe Auszüge aus WAZ-Artikel unten!

In der anderen großen Nachbarstadt Duisburg sieht es noch dramatischer aus: Die Stadt hatte sich bei der Schulbedarfsplanung ebenfalls offenbar deutlich verzockt. Wegen sinkender Schülerzahlen sind auch dort etliche Schulen geschlossen worden. **Doch dann ließen eine höhere Geburtenrate und Zuwanderung den Bedarf deutlich steigen, weshalb es jetzt an Schulraum fehlt.** Zu allem Überfluss konnten zu Schulhalbjahrbeginn am 1. Feb. 21 an den 75 Duisburger Grundschulen 93 Lehrerstellen für Grundschulkräfte und Sonderpädagogen nicht besetzt werden. Kurz vor Schuljahresende fehlen immer noch viele.

WAZ Essen 20.06.2021: **„Grundschulen Essen: Fast jede zweite muss vergrößert werden“**

„Der neue Schulentwicklungsplan für Essen rechnet vor: Acht Grundschulgebäude fehlen schon jetzt rechnerisch in der Stadt. Der Bedarf wird noch größer, denn die Zahl der Erstklässler wird in den nächsten Jahren wachsen. Essens Grundschüler haben viel zu wenig Platz. Fast jede zweite Grundschule müsste vergrößert werden, außerdem sind zehn Neubauten erforderlich. Fast jede zweite Grundschule im Stadtgebiet benötigt auf absehbare Zeit einen Anbau oder zusätzliche Gebäude. Zusätzlich werden zehn neue Grundschulbauten benötigt. Das geht aus dem neuen Schulentwicklungsplan der Verwaltung hervor, der in dieser Woche erstmals vorgestellt wird. ...Dem neuen Schulentwicklungsplan für Grund- und Förderschulen sollen noch dieses Jahr die Bände für weiterführende Schulen und Berufskollegs folgenmit aktuellen Geburtenzahlen, prognostiziert bis 2027.....“



Einlegeblatt

**M ü l h e i m e r
B ü r g e r -
I n i t i a t i v e n** ●

Fraktion in Rat und
Bezirksvertretungen
der Stadt Mülheim a.d.Ruhr

Fraktionsbüro: Kohlenkamp 1
45468 Mülheim / Ruhr

Telefon: 0208-3899810

Telefax: 0208-3899811

M B I

e-mail: fraktion@mbi-mh.de

<http://www.mbi-mh.de>

Zur langen und verwickelten Vorgeschichte **Mülheimer Fehlplanungen: Beispiel Emmericher Straße**

In Speldorf an der Kreuzung Duisburger Str./ Heerstraße Richtung Hafen befindet sich zwischen Agustini und der Fallwerksmauer auf der linken Seite eine größere Grünfläche, die im oberen Teil als einst gebauter Lärmschutzwall dann etliche Meter steil abfällt, wobei mitten durch den unteren Teil ein Rad- Fußweg verläuft. Völlig überraschend wurde vor Monaten in der zuständigen BV 3 die Zustimmung zum Verkauf dieser städtischen Fläche zusammen mit der Restgrünfläche zwischen



dem funktionslosen Wall und der Fallwerksmauer mit dem Rad- Fußweg mitten durch erbeten an die Fa. Holtei, die das Gartencenter in der Nähe an der Duisburger Str. betreibt. Das schien relativ unproblematisch. Jetzt stellte sich noch überraschender heraus, dass die Fläche an eine Gerüstbaufirma verkauft wurde, die dort angeblich auch eine Halle bauen will. Ein Bauantrag liegt noch nicht vor. Deshalb fragten die MBI für die kommende Sitzung der BV, wie genau Baupläne und Zufahrtsstraße überhaupt aussehen könnten, wieviel Bäume fallen sollen und warum weder die BV, noch die Anlieger informiert, geschweige denn beteiligt wurden.

Wie Vieles in Mülheim läuft auch das nicht gerade, vor allem wenn man bedenkt, in welchen Zusammenhängen das zu sehen ist.

In den 60er Jahren träumte man in Mülheim noch von stetigem Bevölkerungswachstum und dafür den Umbau zu einer autogerechten Stadt zu bewerkstelligen. Im Flächennutzungsplan von 1971 ging man von 191.000 Bewohnern im Jahre 2000 aus (heute ca. 172.000) und plante großzügig 2 weitere Ruhrbrücken und einen autobahnmäßigen Tangentenring rund um die erweiterte Innenstadt. Die Nordbrücke wurde dann 1971 fertiggestellt, doch nach und nach brach das gesamte Tangentenkonzept in sich zusammen. Anfang der 80iger Jahre war so nur noch die Emmericher Str. als Verlängerung der Nordbrücke übrig, wofür die bestehende Ausfallstr. Weseler Str.



abgekappt werden sollte. Die Emmericher sollte dann Höhe An der Rennbahn wieder auf die Duisburger Str. führen, was aber allen Landesplänen bzgl. der Zufahrt zum Kreuz Kaiserberg widersprach. Gleichzeitig hätte diese innerstädtische Miniautobahn die ältesten Teile von MH-Speldorf zerschnitten und zerstört, vor allen Hofacker-, Hansa-, Luther- und Baakendorfer Straße.

Ungeachtet all dessen wollten alle damaligen Ratsfraktionen (SPCUFPD) das Projekt unbedingt umsetzen. Trotz deutlichem Widerstand aus der Bevölkerung wurde 1983 der Baubeschluss für den 1. Bauabschnitt (BA) parallel zur Eltener Str. gefasst. Dieses Straßenstück machte zumindest Sinn, wenn auch autobahnmäßig völlig überdimensioniert. Obwohl bereits Klagen beim OVG Münster anhängig waren, wurde dieser 1. BA bis 1989 fertiggestellt inkl. des großen Lärmschutzwalls zur Eltener hin und zur neuen Abfahrt Heerstr. im Stumpf der Emmericher zur Duisburger Str. hin. Das monströse Straßenstück wurde Ende 88 in Betrieb genommen und die Stadt wollte den 2. BA bis zur Ruhrorter zur Baureife bringen, wofür ein Planfeststellungsverfahren vonnöten war. In der Bürgeranhörung dazu konnte die starke Bürgerinitiative aber nahezu alle städtischen Zahlen und Argumente regelrecht in der Luft zerreißen.b.w.

Dann im Mai 1990 das doppelte Desaster für die Stadt Mülheim: Das OVG hob den B-Plan für den fertiggestellten 1. BA auf ohne Revisionsmöglichkeit und einen Tag später der Bescheid des RP, die Planfeststellung für den 2. BA sei gescheitert, Zitat: "Nicht planfeststellungsfähig". Danach waren Verwaltung und Politik in Mülheim für Jahre handlungsunfähig.

Die BI hätte das illegale Straßenstück des 1. BA stilllegen lassen können, tat dies aber absichtlich nicht, sondern nahm ihrerseits Verhandlungen mit Ministerium, Verkehrsausschuss und RP in Düsseldorf an - anstelle der gelähmten Stadt! Das Ministerium "spendierte" ein Gutachten zur zukünftigen Verkehrsentwicklung inkl. städtebaulicher Rahmenbedingungen in Speldorf, um eine Lösung zu ermöglichen. Das Dortmunder Büro planlokal versuchte dann in vorbildlicher Weise, alle nur erdenklich Betroffenen und die Politik in verschiedenen workshops zu beteiligen. Anfang 1994 legten sie der Stadt ihr Gesamtkonzept als "Rahmenplanung Speldorf" vor, doch "die Stadt" hielt dies unter Verschluss, schließlich waren im Sept. 94 Kommunalwahlen angesagt. In einer von der BI durchgeführten Veranstaltung vor der Wahl wurde dann die SPD-Bezirksbürgermeisterin regelrecht handgreiflich gegen den BI-Sprecher, weil der aus dem planlokal-Gutachten ausführlich berichtete.

Dann kam es wie es kommen musste: In Mülheim wurde als erster Ruhrgebietsstadt die SPD abgewählt und Schwarz-Grün begann. Die Grünen hatten mit ca. 15% in Speldorf eines ihrer besten, für damalige Verhältnisse ein sehr gutes Ergebnis. Der BI-Sprecher trat wieder in die Grünen ein, die er 1990 wegen der haarsträubend weltfremden Politik zur deutschen Einheit verlassen hatte. (Motto damals: Was kümmert uns der Zusammenbruch des Ostblocks, wir reden über das Klima - ohne aber Vorschläge zum klimagerechteren Umbau der Neufünfländer zu machen!).

Damit genau diese Grünen die Erfolge der BI zur Verhinderung des Weiterbaus der Emmericher Str. nicht im neuen Machtrausch für ein paar Pöstchen recht bald verschenken könnten, engagierte er sich bei den Grünen als sachkundiger Bürger in Planungs- und Umweltausschuss und formulierte viele Anträge auch für andere BI's. Trotz deutlichem Widerwillen der Grünen gelang es so, wichtige Teile für die Speldorfer BI umzusetzen: So wurde die Weseler Str. statt des Weiterbaus der Emmericher ausgebaut bei Umlenkung der Landesgelder. Viele andere Punkte von planlokal aber wurden von der grünen Planungsdezernentin einfach ignoriert, mitunter auch gegen bestehende Beschlüsse. Auch die Fallwerkproblematik am Rande des geplanten 2. BA mit seinem höllischen Lärm und massiven Umweltschweereien im Wasserschutzgebiet wurde z.B. garnicht beachtet, dies hatte der neue grüne Bürgermeister Knabe sogar ohne jegliche Rücksprache bereits in seinem allerersten großen Fernsehauftritt als nicht nötig bezeichnet, weil Recycling doch grundsätzlich gut sei.

Sein Einsatz gegen Vernachlässigung der BI-Themen und gegen den aufkeimenden grünen Filz führte dann dazu, dass die grünen Dilettanten ein Ausschlussverfahren gegen den BI-Sprecher starteten, das aber jämmerlich scheitern musste. Man traf sich dann mit anderen Vertretern Mülheimer BI's zu einem Runden Tisch und 6 Wochen vor den Kommunalwahlen 1999 wurde die Wählergemeinschaft MBI gegründet, die dann auf Anhieb 5,6% der Stimmen erhielt, während die Grünen fast halbiert wurden.

Die Folgen der inkonsequenten schwarz-grünen Politik für Speldorf - blockiert weniger von der CDU als von den Grünen - beschäftigten die Stadt des öfteren seither. Der 1990 vom OVG für nichtig erklärte B-Plan Z 10 - 1. BA Emmericher Str. wurde erst 2001 neu aufgelegt, doch wurde er später vom OVG erneut aufgehoben, als die Fa. Schauenburg klagte. Unabhängig davon gab es mehrfach Streit mit Düsseldorf um die fällige Rückzahlung von Geldern speziell für das überflüssige Brückenbauwerk am Allkauf, später Real. Die beschlossene Abtrennung des Gewerbe- vom Wohnbereich auf der Eltener Str. mit Anbindung zum Hafen wurde von der grünen Dezernentin mit immer neuen Ausreden nicht umgesetzt und selbst der Abbau der längst funktionslosen Ampelanlage im Stumpf des 1. BA dauerte mindestens 15 Jahre. Uswusf. Die grüne Dezernentin als Stadtzerstörerin wurde 2012 zum Glück nach 2 Amtsperioden nicht wiedergewählt und 2015 konnte nach jahrzehntelangem Kampf das Fallwerk verlagert werden.

Die durch den Nicht-Weiterbau der Emmericher Str. freigewordenen Flächen und städtebaulichen Möglichkeiten wurden einfach nicht oder recht stümperhaft genutzt. Der Fahrrad-Fußweg vom Stumpf über Hansa- Lutherstr. bis Ruhrorter Str. ist ein Zickzack-Torso, der dann woanders Am Führung weitergeht. Mehrfach stellten die MBI Anträge, neue bzw. überarbeitete Bebauungspläne, um die durch die jahrzehntelangen Pläne der Emmericher Str. städtebaulich miserabel unsortierten Zustände zu verbessern, wurden immer wieder abgeschmettert. So wurden große Chancen vertan, nicht zuletzt auch für den einst eingeleiteten B-Plan Z 11, der neben einer Überplanung des ex-Fallwerksgeländes auch innerstädtische Baumöglichkeiten auf den langen Gartengrundstücken der Hofackerstr. hätte ermöglichen können. Dazu wäre auch eine Zufahrt über das Stück Lärmschutzwall hinter Agustini möglich gewesen, war aber nicht gewollt.

Dafür wurde dann aber 2011 gegen den MBI-Widerstand beschlossen, das Stück Lärmschutzwall zusammen mit den darunterliegenden Grünfläche als Gewerbegrundstück zu verkaufen, obwohl das gesamte Grundstück alles andere als unproblematisch ist, u.a. wegen dem Gefälle, weil es in der Trinkwasserschutzzone 3a liegt, weil sich in dem angeschütteten Wall Altlasten und durch die angrenzende Autofirmen zudem massive Neulasten befinden. Außerdem wäre es städtebaulich sinnvoller gewesen, auch diese Flächen einzubeziehen in ein Gesamtkonzept zur Nachnutzung des 33000 qm großen ex-Fallwerkgeländes genau an der Nahtstelle zwischen Gewerbegebiet Hafen und den Stadtteilen Broich und Speldorf, wobei auch eine Straßenverbindung von der Weseler bis zum Stumpf der Emmericher eine deutliche Verkehrsverbesserung bedeuten würde. Lange Zeit schien sich außer Agustini niemand für diese problematische Fläche zu interessieren - kein Wunder.

P.S.

Noch eine typisch Mölmsche Anekdote bei dem jahrelangen, hartnäckigen Kampf der "Stadt", die mit Pauken und Trompeten gescheiterte Emmericher Str. nicht zu akzeptieren.

Ende 1994 hatte sich das schwarz-grüne Bündnis in Mülheim konstituiert. Bevor 1995 erste Beschlüsse zur Beerdigung der (bereits toten s.o) Emmericher Str. hätten gefasst werden können, wurde die Stadtverwaltung tätig. Zu Jahresbeginn musste dann ganze Abteilungen an allen Straßenkreuzungen zwischen Stadtgrenze Monning und entlang von Duisburger und Saarner Straße bis Kirch- und Prinzess-Luisenstr. In Broich ganztägig alle Autos zählen und ihre Fahrten aufschreiben. In wochenlanger Fleißarbeit bastelte dann die Verwaltung ein dickes Buch, mit dem nachgewiesen werden sollte, dass ohne Weiterbau der Emmericher Str. 'Saarner und Kirchstr. völlig überlastet würden, so dass der Weiterbau der Emmericher dringend vonnöten wäre. Bei intensiver Durchleuchtung der Zahlen, Karten usw. stellten wir fest, dass das gesamte Zahlenwerk mehr als unstimmig war. Nicht nur dass deutlich zuviel Verkehrsaufkommen eingespeist worden war, das sich z.T. in Luft auflöste, konnten die gezählten PKW an fast allen Kreuzungen der Saarner Str. vorne und hinten nicht stimmen, weil Autos an der jeweiligen Kreuzung sich in Luft aufgelöst zu haben schienen. So konnte auch das Ergebnis, dass zuviel Verkehr auf der Saarner und dann der Kirchstr. nur virtuell erzeugt worden war, nicht nachvollziehbar gemacht werden. Ich selbst zerriss dann als sachkundiger Bürger im Planungsausschuss das unseriöse Machwerk, sprach von schwarzen Löchern, Bermudadreiecken u.ä. Als dann der Verwaltungsvertreter, "zufällig" ein ehemaliger Schüler aus einem meiner Mathe-Leistungskurse, dann auch noch die Situation retten wollte, indem er mir fälschlicherweise weismachen wollte, es handle sich um relative, nicht um absolute Zahlen, war der Fisch endgültig gegessen und das dicke Machwerk war endgültig vom Tisch und nichts dazu beschlussfähig. Nie wieder wurde das hervorgeholt.

Die Interessengemeinschaft der Speldorfer Geschäftsleute startete dann noch mit Unterstützung von SPD und FDP ein Bürgerbegehren für den Weiterbau der Emmericher Str., doch nach Monaten gaben sie entnervt auf, weil sie mit nur ca. 1500 Unterschriften weit, weit entfernt vom Ziel mit knapp 7000 vor sich hin dümpelten.