

IN BONN SPIELT DIE MUSIK

Bonn ist stolz auf Ludwig van Beethoven und feiert dessen 250. Geburtstag. Es ist schön für die Stadt einen solchen „Sohn“ zu haben. „Die Stadt“ meint oft nur Rat und Verwaltung. Bei Beethoven ist das anders. Es waren immer Bürger, Vereine, Initiativen, die die Erinnerung daran wachgehalten haben, dass einer der größten Komponisten der Musikgeschichte Bonner war. Das Denkmal auf dem Münsterplatz und das erste Beethovenfest haben vor 175 Jahren Bürger, nicht die Stadt-„väter“ errichtet und veranstaltet; das Geburtshaus wollte der Stadtrat schon einmal abreißen lassen, ein Verein rettete es. Vor längerer Zeit schaffte der Rat die Beethovenfeste ab; erst 1994 wurden sie wieder eingeführt - übrigens in der Amtszeit der SPD-Oberbürgermeisterin Bärbel Dieckmann. Ohne den Verein „Bürger für Beethoven“ wären die aktuel-

len Veranstaltungen und der neue, moderne Rundgang mit den Informationsstelen über Beethovens Leben in Bonn



kaum vorstellbar. Am Beginn des Beethovenjahres 2020 kann man nur hoffen, dass es fortan niemand mehr wagt, an

Beethoven zu sparen. Vielmehr sollten schon einmal die Ereignisse im Jahr 2027 geplant werden, dem 200. Todesjahr des größten Bonners. Übrigens werden auch andere „freie“ Künstler*innen von der Stadt unzuverlässig und zu gering gefördert. Der verfallene frühere Schlachthof, als „Westwerk“ für die Kulturszene vollmundig angekündigt und infolge immer neuer Blockaden von CDU, Grünen und FDP noch immer nicht umgesetzt, ist Symbol für diese Kulturpolitik.

In einer Hinsicht hat sich Bonn an Beethoven ein Vorbild genommen: Bonn macht Musik! Zuvörderst ist das inzwischen sehr renommierte Bonner Jazzfest im Mai zu nennen, mit seiner Besonderheit der Doppelkonzerte nicht nur an Orten, die für das Musizieren gedacht waren. Wichtig ist auch das vom WDR-Rockpalast or-

VERTAGEN, VERPLEMPERN, VERDADDELN ...

DIE RATSKOALITION KOSTET BONN ZEIT UND VIEL GELD

Die Mutlosigkeit von CDU, Grünen und FDP fällt der Stadt Bonn immer schwerer zur Last. Die Sanierung der Beethovenhalle ist ein einziges Desaster. Niemand weiß, wie teuer sie am Ende tatsächlich wird – derzeit liegen wir bei 166 Mio. Euro. Ein Abschluss der Bauarbeiten ist frühestens 2024 in Sicht und damit mindestens sechs Jahre später als ursprünglich geplant. Ähnliches gilt auch für die Renovierung der Viktoriabrücke. Bei den Bürgerdiensten gibt es weiterhin lange Wartezeiten für Termine. Alle Ankündigungen und Versprechungen dieser Ratskoalition haben sich als Luftschlösser erwiesen. Auch die Vorgabe an Bonn, für das Jahr 2021 zwingend einen ausgewogenen Haushalt aufzustellen, droht zu scheitern.

Unsere Stadt nimmt durch das Herumwurscheln der Ratskoalition und des Oberbürgermeisters Ashok Sridharan zunehmend Schaden. Der kleinste gemeinsame Nenner der Koalition und ihres Oberbürgermeisters besteht aus Vertagungen und Prüfaufträgen. So verliert unsere Stadt Geld und Zeit. Jüngstes Beispiel: Aus der Kulturförderung des Bundes erhält der Kreis Siegburg demnächst 1,9 Mio. Euro. Bonn erhält keinen Cent. Denn es wurde erst gar keine Förderung beantragt.

Als Grund wird der Mangel an qualifiziertem Personal angeführt. Ratsmehrheit und Verwaltungsspitze haben jedoch die

Wiederbesetzung vieler Stellen verhindert. Heute müssen sie eingestehen, dass diese Blockade ein Fehler war. Denn Fachleute müssen erst einmal gefunden und gewonnen werden. Bis junge Kräfte ausgebildet und eingearbeitet sind, vergeht viel Zeit. Wir als SPD haben diese Art der Personalpolitik immer abgelehnt und vor den Folgen gewarnt, die nun auch eintreten. Denn Bonn braucht eine leistungsfähige Stadtverwaltung.



Dass Oberbürgermeister Ashok Sridharan vor diesem Hintergrund „zufrieden“ ist, zugleich Fortschritte bei laufenden Projekten anmahnt, ist grotesk. Er ist der Chef der Verwaltung und hat die Voraussetzungen zu schaffen, damit sie funktioniert. Wer mit Verkehrschaos, Umweltproblemen, Bauverzögerungen und Kostenexplosionen „zufrieden“ ist, leistet den Offenbarungsseid schwarz-grün-gelber Stadtpolitik.

ganisierte Crossroads-Festival, das Livekonzerte von Musikern aus allen Kontinenten nach Bonn bringt. Ganz weit oben rangiert der KUNSTRASEN, der jeden Sommer Rock-, Pop- und Schlagerstars von nah und fern – aber immer vom Feinsten – nach Bonn holt. Sehr eigen – und erfolgreich – sind auch die Jazz-Tube Konzerte in den U-Bahn-Haltestellen zur Sommerzeit. Das bahnfahrende – und längst auch das extra zu den Konzerten erscheinende – Publikum stimmt ab und die drei Bands mit den meisten Stimmen bekommen ein Konzert in der Harmonie.

Umsonst und draußen sind im Sommer auch noch die Stadtgartenkonzerte, die Coverbands im Rheinauenpark, Musik im (Godesberger Stadt-) Park oder auf dem Dach der Bundeskunsthalle. Findet letztgenanntes den ganzen Sommer statt, ist in der Endenicher Harmonie im

Winter Konzertsaison. Nicht mehr ganz neu – aber immer wichtiger für junge Liebhaber – ist das jährliche rechtsrheinische Green-Juice-Festival. Beethovenfest und Beethovenjahr stehen am Anfang dieser Liste, die Beethoven-Competition nicht zu vergessen. Das Beethoven Orchestra Bonn (BOB) mit dem umtriebigen, für die Klassik neue Fans werbenden Direktor Kaftan schließt den – sicher unvollständigen – Kreis, der beweist: Bonn ist Musikstadt.



Bild: Shutterstock

„BEFÖRDERUNGSFÄLLE“ SIND MEHR ALS BEDIENT: EIN ERFAHRUNGSBERICHT ÜBER AUSFÄLLE UND VERSPÄTUNGEN BEI BUS UND BAHN

Seit Dezember hat Anja Wenmakers wieder die Hoffnung: Die Geschäftsführerin von SWB Bus und Bahn glaubt, die seit September 2019 stark gestiegene Ausfallquote von Bussen und Bahnen in Bonn zumindest wieder auf 2,5 Prozent reduzieren zu können. Also immerhin 97,5 Prozent Leistungserbringung bei 100 Prozent Ticketpreis? Falsch: Seit dem 1.1.2020 sind nochmals 2,5 Prozent Preisaufschlag hinzugekommen! Faktisch bleibt das Preis-Leistungsverhältnis im neuen Jahr also so schlecht wie es seit Sommer vergangenen Jahres schon ist.

Gerade als Stammkunde von Bus und Bahn in Bonn muss man sich verschaukelt vorkommen: Der Mangel an Fahrer*innen soll Grund für die Misere gewesen sein. Fehlendes Personal ist aber vor allem ein Fehler des Managements, dem es offenbar an Um- und Weitsicht mangelt. Wie kann es sein, dass seit Ende August 2019 in Bonn eine Verdichtung der Bus- und

Bahnfahrten versprochen ist, ohne dass dafür genügend Personal vorhanden ist? Zehntausende Berufspendler*innen sind Tag für Tag auf pünktliche Busse und Bahnen angewiesen. Für sie ist die Unzuverlässigkeit ein Riesenproblem – abgesehen vom Zustand vieler Fahrzeuge. Mehr als ein Vierteljahr brauchten die SWB, um allein dieses Problem einigermaßen in den Griff zu bekommen.

Immer noch muss man sich als Fahrgäste im Berufsverkehr in überfüllte Bahnen drängen, deren Türen häufig nicht funktionieren und deren Sauberkeit zu wünschen übriglässt. Aber die Stadtwerke Bonn mussten ja allein 6,5 Mio. Euro in die Planung eines Schwimmbades investieren, das nie gebaut werden wird. Geld, das für die dringende Verbesserung des ÖPNV fehlte. Neue Straßenbahnen werden erst mit einem weiteren Jahr Verspätung ab 2021 ausgeliefert. Das wiederum liegt an der Ratskoalition aus CDU, Grünen und

FDP, die sich lange nicht einig wurde, ob sie die neuen Bahnen mit WLAN- und Klimaanlagen ausrüsten will. Hätten diese Stadträte*innen jemals im Sommer die Straßenbahnlinien 61 und 62 benutzt, die statt Kühlung Wärme produzieren, weil es keine Ersatzteile für die 70er-Jahre-Mo-

weil mutige Fahrgäste eine führerlose Bahn der Linie 66 stoppen mussten. Trotzdem rühmen sich die Stadtwerke Bonn ständig steigender Fahrgastzahlen. Aber wir „Beförderungsfälle“ verlieren die Geduld mit diesem städtischen Unternehmen. Der Service wird bei steigenden

Stadtwerke Bonn Gewinne zum Ausgleich des städtischen Haushalts machen. So funktioniert die Verkehrswende nicht! Dafür sind aber nicht die Fahrer*innen mit ihrer Arbeitsbelastung durch Wechselschichten verantwortlich, sondern falsche Prioritäten der langjährigen Ratsmehrheit aus CDU und Grünen, zuletzt unterstützt durch die FDP. Raten Sie mal, liebe Leser*innen, warum Oberbürgermeister Ashok Sridharan neuerdings die Aufsicht über die SWB anderen überlässt!



delle mehr gibt, wäre die Ausstattung neuer Bahnen mit Klimaanlagen wohl schneller entschieden gewesen!

Damit nicht genug, sind die Bonner Bahnen nun wieder negatives Stadtgespräch,

Preisen immer schlechter. Vor mehr als 25 Jahren gab es die letzte Erweiterung des Stadtbahnnetzes; seit über 30 Jahren wird ergebnislos die Bahnbindung des Bonner Westens diskutiert. Aber statt in die Infrastruktur zu investieren, sollen die

Weitere Informationen zum Thema Verkehr können Sie der Broschüre „Mehr Mobilität für Bonn!“ entnehmen. Die Broschüre ist kostenlos im Büro der SPD-Fraktion im Rat der Stadt Bonn im Alten Rathaus erhältlich. Online ist die Broschüre auf der Website der SPD-Fraktion unter www.spd-im-rat-der-stadt-bonn.de einsehbar.



Bild: Vebowag

MIETPREIS BREMSEN!

SPD BÜNDELT FORDERUNGEN UND VORSCHLÄGE

In Bonn steigen Wohnungsmieten unaufhörlich. Wahr sind Bestandsmieten weitgehend gedeckt, aber neue Mietwillige werden mit immer höheren Preisen abgeschreckt. Eine Stadt wie Bonn braucht aber bezahlbaren Wohnraum. Die SPD-Fraktion im Rat der Stadt hat definiert, was sie darunter versteht: „Niemand soll mehr als 30 Prozent seines Einkommens für Miete ausgeben müssen“, so Peter Kox, Sprecher im Ausschuss für Soziales, Migration, Gesundheit und Wohnen. Im Land Berlin wird derzeit mit einem Mietdeckel, einer gesetzlichen Mietbremse, experimentiert. Bonn muss sich mit kommunalen Gestaltungsmöglichkeiten begnügen. Aber auch davon gibt es einige, wie Fraktionschefin Esch weiß: „Vor allem brauchen wir eine wirksame Quote für den Neubau von öffentlich geförderten und im Preisniveau reduzierten Wohnungen. Diese Quote soll für alle Bauprojekte ab sechs Wohnungen gelten. Unser Ziel ist die Schaffung von 30 Prozent Sozialwohnungen und weiteren 20 Prozent mietregulierten Wohnungen in allen Bonner Stadtteilen. So stellen wir bei mindestens der Hälfte aller Wohnungen sicher, dass diese für Menschen mit geringen und mittleren Einkommen auch langfristig bezahlbar bleiben.“

Die SPD-Fraktion fordert seit Langem eine Stadtentwicklungsgesellschaft zu gründen. Ihre Aufgabe wäre eine Art Boden- und Wohnungsvorrat zu schaffen. Etwa durch den Ankauf bundeseigener, besonders preiswert angebotener Grundstücke. Eine Möglichkeit, die auf eine Initiative von Finanzminister Scholz (SPD) zurückgeht. Bei der Vergabe von Bauaufträgen müssen Städte zudem längst nicht mehr den billigsten Investor akzeptieren, sondern bei einer „Konzeptvergabe“ kann das städtebaulich beste Konzept den Zuschlag bekommen.

Auch viele scheinbar kleine Maßnahmen können zum Ziel führen, dass mehr bezahlbare Wohnungen entstehen. Längst ist die Pflicht, für jede Wohnung einen PKW-Stellplatz zu bieten, aus der Zeit gefallen. Stattdessen muss es wesentlich schwieriger werden, Wohnungen für fremde Zwecke, etwa als Büros oder nur für Feriengäste, zu missbrauchen. Das betrifft nach Schätzungen des Mieterbundes immerhin 2000 Wohnungen in Bonn. Verboten ist das zwar, aber eine Kontrolle findet kaum statt.

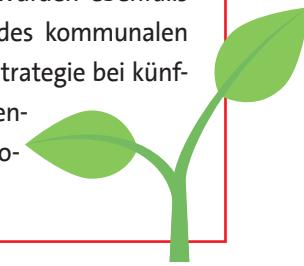
Ein Lösungswort bei der Schaffung von Wohnraum heißt „nachverdichten“. Da-

mit ist gemeint, im Baubestand zusätzliche Wohnungen zu schaffen. Beispiele sind Aufstockungen von Supermärkten, die Überbauung von Parkplätzen oder auch die Aufstockung oder der Dachausbau von Miethäusern. „Es müssen schneller mehr Wohnungen entstehen, damit das knappe Angebot nicht mehr die Preise diktiert. Und es müssen genügend bezahlbare Wohnungen dabei sein, damit das Mietniveau in Bonn nicht insgesamt ‚durch die Decke geht‘. Denn dann würde kein Mietspiegel mehr gegen zu hohe Mieten helfen“, so Dr. Helmut Redeker, Sprecher im Planungsausschuss.

Weitere Informationen zum Thema Wohnen können Sie der Broschüre „Mehr Wohnungen für Bonn!“ entnehmen. Die Broschüre ist kostenlos im Büro der SPD-Fraktion im Rat der Stadt Bonn im Alten Rathaus erhältlich. Online ist die Broschüre auf der Website der SPD-Fraktion unter www.spd-im-rat-der-stadt-bonn.de einsehbar.

NACH SPD-ANTRAG: BONN WIRD BIS 2035 KLIMANEUTRAL

Eigentlich hatte die SPD-Fraktion beantragt, Bonn bis 2030 klimaneutral zu machen. Das galt vielen – auch Grünen – Stadtverordneten als zu utopisch. Dennoch hat der Stadtrat mit großer Mehrheit beschlossen, dieses Ziel bis 2035 zu erreichen. Vor allem bei der Sanierung städtischer Gebäude besteht hier großes Einsparpotential. Weitere Anträge der SPD-Fraktion wurden ebenfalls angenommen: Benennung von Maßnahmen des kommunalen Klimaschutzes, Anwenden der Nachhaltigkeitsstrategie bei künftigen Bauprojekten, Erstellen einer Maßnahmenliste zur Verringerung von Treibhausgasemissionen durch die Stadtverwaltung bis März 2020.



Die SPD-Fraktion hält die im Sommer 2019 gefassten Beschlüsse zur Verkehrsführung auf der Kaiserstraße und zum City-Ring weiter für Unsinn. Denn die auf Betreiben der Grünen beschlossene Schikane für den Autoverkehr von der Kaiserstraße über die Nassestraße, die Lennéstraße und in die Fritz-Tillmann-Straße entlastet nicht die Innenstadt vom Autoverkehr, sondern belastet das bisher verkehrsarme Wohnviertel.

KOALITION VERURSACHT CHAOS AUF KAISERSTRASSE UND CITY-RING

Die SPD-Fraktion begrüßt, dass die Special Olympics Nordrhein-Westfalen 2021 in Bonn stattfinden. Die Wettkämpfe für Menschen mit geistiger und mehrfacher Behinderung sind ein weiterer Meilenstein für die Sportstadt Bonn. Bis dahin ist aber noch einiges zu tun, um die Bonner Sportstätten barrierefrei zu gestalten. Auf Antrag der SPD wurde dies für den Sportpark Nord kürzlich beschlossen. Ein wichtiger Schritt, dem weitere folgen müssen.



SPORTPARK NORD WIRD BARRIEREFREI

DAS BONNER JAHR 2019 UND UNSERE IDEEN FÜR 2020

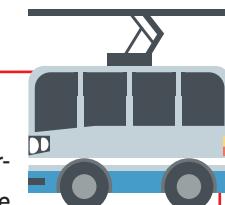
Ein im März 2019 von der SPD-Fraktion beantragter Baustopp für die Beethovenhalle wurde von der Ratsmehrheit abgelehnt. Eine Sitzung des Projektbeirates im November wurde ohne Begründung abgesagt. Sollte hier etwas verheimlicht werden? Denn: Bei der von der SPD-Fraktion daraufhin beantragten Sondersitzung kam heraus: Die Sanierung wird sich bis mindestens 2024 verlängern – die veranschlagten Kosten liegen weiterhin bei 166 Mio. Euro. Wie kann es sein, dass die Kosten feststehen sollen, ein Ende der Sanierung aber nicht in Sicht ist?



DESASTER BEETHOVENHALLEN-SANIERUNG

SPD: VERKEHRSWENDE JETZT!

Genügend Busse und Bahnen, ausreichend Personal, gute Infrastruktur, kostengünstige Leih-Fahrräder und angemessene Ticketpreise – das sind für die SPD-Fraktion Voraussetzungen für eine erfolgreiche Verkehrswende. Seit Februar wurden diese und weitere Maßnahmen von der Ratskoalition vertagt. Nun hat sie das Meiste selbst noch einmal beantragt. Gut, wenn es eine breite Mehrheit für die notwendige Verkehrswende in Bonn gibt, aber das hätten wir früher haben können.



Die SPD-Fraktion begrüßt das von der Stadtverwaltung vorgelegte Gutachten für die Sportentwicklungsplanung. Darin wird dargestellt, wo in Bonn Nachholbedarf bei der Sportförderung besteht und welche wichtige Rolle der Sport bei der allgemeinen Stadtentwicklung hat. Nach einer unnötigen, von den Grünen verursachten Runde durch die Gremien hat der Rat das Gutachten im Dezember schließlich zur Basis der weiteren Sportentwicklung gemacht. Der Startschuss ist also endlich gefallen.

SPORTENTWICKLUNGSPLANUNG: FINANZIERUNG SICHERN

Oberbürgermeister Ashok Sridharan zeigt sich zufrieden und in Bonn ist ja tatsächlich nicht alles schlecht. Aber mal ehrlich: Können Sie sich an ein Projekt erinnern, das in Bonn im vergangenen Jahr von der Ratsmehrheit aus CDU, Grünen und FDP erfolgreich zu Ende gebracht worden ist?

OB SRIDHARAN: WURDE DIESER STUHL ZU HEISS?

Zum 1. März 2019 hat Bonns Oberbürgermeister Sridharan den Vorsitz im Aufsichtsrat der Verkehrssparte der Stadtwerke Bonn an die Stadtämmerin Margarete Heidler abgegeben. Gerade jetzt, da es gilt, die Verkehrswende zu gestalten und den öffentlichen Nahverkehr zu stärken, kneift der 1. Bürger der Stadt Bonn und stiehlt sich aus seiner Verantwortung.



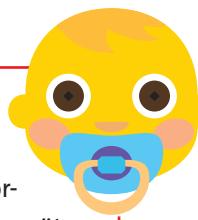
BEITRÄGE ZUM STRASSENAUSBAU BLEIBEN HOCH

Ginge es nach der SPD-Landtagsfraktion, wären die Straßenausbaubeiträge abgeschafft worden. CDU und FDP haben jedoch nur eine Reduzierung der Kosten um 50 Prozent beschlossen. Die Bürger*innen müssen weiter diese hohen Kosten stemmen. Jetzt sind wir gespannt, wie die Stadt Bonn das Düsseldorfer Bürokratiemonster umsetzt, damit es nicht heißt: Straße saniert - Existenz ruiniert!



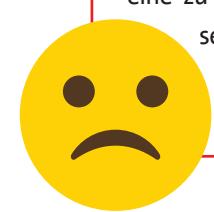
KITA-AUSBAU: IN BONN FEHLEN 1.800 PLÄTZE

Die Stadtverwaltung bestätigt: In Bonn fehlen 1.800 Plätze in Kindertagesstätten. 9 von 18 aktuellen Bauvorhaben liegen hinter dem Zeitplan zurück; es fehlen auch zusätzliche Erzieher- und Betreuer*innen. Die SPD-Fraktion fordert, endlich das Fachpersonal zu entfristen, allen Kindern in Bonn gleiche Entwicklungschancen zu eröffnen und allen Eltern die Vereinbarkeit von Familie und Beruf zu erleichtern.



LANDESBEHÖRDENHAUS KAUFEN UND AN STADTENTWICKLUNGSGESELLSCHAFT ÜBERGEBEN

Seit Jahren vergammelt das Landesbehördchenhaus. Die Stadt will das Filetgrundstück nicht vom Land kaufen. Ist die Stadt nicht mehr in der Lage, Bauprojekte zu stemmen? Die SPD-Fraktion hat beantragt, das Landesbehördchenhaus zu erwerben und an eine zu gründende Stadtentwicklungsellschaft zu übergeben, um es einer interessanten Nutzung für alle Bonner*innen zuzuführen.



BÜRGERTUTACHTEN: BÄDER IN ALLEN STADTBEZIRKEN ERHALTEN

Das Bürgertutachten liegt vor und macht deutlich: Die große Mehrheit der beteiligten Bürger*innen wünscht dezentrale Bäder in den Stadtbezirken. Damit wird die Position der SPD-Fraktion bestätigt: kurze Wege, moderate Preise und funktionale Hallenbäder, damit alle Kinder schwimmen lernen und alle Menschen ihren Sport oder ihre Gesundheitsvorsorge erreichbar und bezahlbar ausüben können.



Wer viel reist, der kennt es bereits: ein stadtweites, öffentliches WLAN-Netz. Für Bonn wird das wohl eine Utopie bleiben. Die Stadtverwaltung beantwortete die Anfrage der SPD-Fraktion auf öffentliches WLAN damit, dass es sich wohl um eine Übergangstechnologie handele, in die keine Investition lohne.

FREIES W-LAN BLEIBT FÜR BONN UTOPISTISCH



Die Freie Szene ist zentraler Bestandteil der lebendigen Bonner Kulturlandschaft. Um die Einrichtungen besser zu betreuen und auszustatten, fordert die SPD-Fraktion mehr Mittel bereitzustellen und die Stelle einer „Kulturlotsin“ oder eines „Kulturlotzen“ einzurichten, damit die Träger untereinander und mit der Verwaltung direkter und schneller kommunizieren können.

KULTUR: FREIE SZENE STÄRKEN

BONN GEHT NUR GEMEINSAM! STILWECHSEL 2020



Mein Blick 2020 geht in die Zukunft: Ich kandidiere als Oberbürgermeisterin für Bonn, weil ich bereit bin, Verantwortung in und für Bonn zu übernehmen, und einiges ändern will! Ich will, dass es in Bonn endlich weitergeht! Dass wir das, was dringend getan werden muss, endlich tun!

Bonn geht nur gemeinsam! Wir müssen im Interesse der Bonnerinnen und Bonner und für Bonn die Streitereien und das Misstrauen hinter uns lassen und endlich parteiübergreifend und zwischen Verwaltung und Politik zusammenarbeiten und diese Stadt gemeinsam in vielen Punkten voran bringen. Wir müssen die drängendsten Themen endlich strategisch angehen und durchziehen: Den

Umbau unserer Stadt für ein klimafreundliches Miteinanderleben, die schnelle Gewinnung von Wohnraum, das Bauen und Sanieren von Kitas, Schulen, Schwimmbädern und Sporthallen, den Ausbau der digitalen Infrastruktur und eine ausgewogene Verkehrsplanung.

Wir können es uns nicht leisten, immer wieder Entscheidungen zu verschieben, noch weitere Gutachten zu beauftragen, entschiedene Dinge wieder hinten an zu stellen. Das kostet zu viel Zeit und viel zu viel Geld. Die Bonnerinnen und Bonner wollen die Umsetzung sehen und die muss sehr viel besser klappen!

Um die vielen Dinge, die zu tun sind, erleichtert zu bekommen, braucht es viele, die daran mitarbeiten. Wenn wir aber die lärmende Art, in der in Bonn Entscheidungen getroffen und umgesetzt werden, nicht ändern, ist und bleibt es unattraktiv, für Bonn zu arbeiten: Ob in der Verwaltung oder ehrenamtlich in der Politik, ob als Auftragnehmer der freien Wirtschaft oder als Engagierter in Initiativen und Vereinen. Wenn wir das nicht verbessern, wird es in Bonn immer schwieriger, überhaupt noch etwas umzusetzen. Deshalb ist mir der Stilwechsel so wichtig und deshalb will ich mich hier als Oberbürgermeisterin besonders einbringen.

DREI FRAGEN – DREI ANTWORTEN

DAS PLANUNGSBÜRO CITYFÖRSTER

Das Architekturbüro hat den Rahmenplan entwickelt und möchte das Bundesviertel in ein Stück Stadt entwickeln.

1 Warum braucht die Stadt Bonn einen Rahmenplan für das ehemalige Regierungsviertel und mit welchem Ziel sollte dessen Entwicklung vorangetrieben werden?

Das ehemalige Regierungsviertel hat sich seit den 1990ern zu einem erfolgreichen Wirtschaftsstandort und Sitz der Vereinten Nationen gewandelt. Heute steht das Bundesviertel vor neuen Herausforderungen: Der Wirtschaftsstandort wächst, gleichzeitig muss es mehr und bezahlbaren Wohnraum geben. Das bauliche Wachstum erfordert eine Aufwertung der Freiräume und die Veränderung des Mobilitätsangebotes. Diese komplexen Entwicklungsbedarfe müssen gesteuert werden – die Rahmenplanung definiert dafür die Leitlinien.

2 Ist die geplante Mischung aus Büros, Wohnungen und Grünflächen angemessen und welche weiteren Nutzungsmöglichkeiten halten Sie für realistisch?

Das Bundesviertel soll sich vom Bürostandort in ein „Stück Stadt“ weiterentwickeln. Der Wohnanteil wird deutlich erhöht, folglich auch das Angebot an Nahversorgung, Gastronomie, Sozialem und Kultur. Grünflächen sollen aufgewertet, stadtökologisch wirksam und für Sport und Freizeit nutzbar werden. Die geplante „urbane“ Mischung schafft Mehrwerte für Bewohner und Beschäftigte - auch für die, die schon da sind. Bei den Nutzungsanteilen gibt es Spielräume, damit in Zukunft bedarfswise nachgesteuert werden kann.

3 Wie soll dem erhöhten Verkehrsaufkommen begegnet werden?

Die Strategie „Umsteigen“ der Rahmenplanung zielt auf ein verändertes Mobilitätssystem und fördert die Verkehrswende. Der Umweltverbund soll dem Auto vorgezogen werden. Dazu sollen „Umsteige-Orte“ - Hubs und Mobilstationen - entwickelt, eine neue Busroute eingerichtet und die Taktung der Stadtbahn optimiert werden.

Auch die projektierte Seilbahn kann das System entlasten. Das Rad-schnellwegenetz soll ergänzt und Wege innerhalb des Viertels für Radfahrer und Fußgänger ausgebaut werden. Wer per Umweltverbund schneller und bequemer am Ziel ist als mit dem Auto, steigt gern um. Die Rahmenplanung weist aber auch darauf hin, dass das „Umsteigen“ nicht nur lokal im Bundesviertel gelöst werden kann, sondern gesamtstädtisch bzw. regional gedacht werden muss. Des Weiteren trägt in Zukunft auch der erhöhte Wohnanteil zur Verkehrsreduktion bei: Einpendler werden zu Einwohnern.

RAHMENPLANUNG BUNDESVIERTEL

DIE STADT HAT FÜR DIE ENTWICKLUNG DES EHEMALIGEN REGIERUNGSVIERTELS EINEN RAHMENPLAN VORGELEGT. NEBEN ZUSÄTZLICHEN BÜROFLÄCHEN SOLLEN HIER AUCH MEHR WOHNRAUM UND GRÜNFLÄCHEN ENTSTEHEN. WIR HABEN HIERZU DREI AKTEURE BEFRAGT.

DR. HELMUT REDEKER

Der planungspolitische Sprecher der SPD-Fraktion findet, wir brauchen mehr Wohnungen und kurze Wege, um Verkehr zu vermeiden.

1 Warum braucht die Stadt Bonn einen Rahmenplan für das ehemalige Regierungsviertel und mit welchem Ziel sollte dessen Entwicklung vorangetrieben werden?

Das Bundesviertel hat sich zum zentralen Bürostandort Bonns entwickelt. Seine weitere Entwicklung muss politisch gesteuert werden und nicht nur im Investoreninteresse erfolgen. Dazu ist der Rahmenplan das richtige Mittel.

2 Ist die geplante Mischung aus Büros, Wohnungen und Grünflächen angemessen und welche weiteren Nutzungsmöglichkeiten halten Sie für realistisch?

Eine stärkere Durchmischung von Büros, weiteren gewerblichen Flächen, Wohnungen und Grünflächen war Auftrag der Rahmenplanung. In den letzten Jahren sind praktisch nur Büronutzungen entwickelt worden. Diese Entwicklung steuert der Rahmenplan jetzt um, weil er einen nennenswerten Anteil anderer Nutzungen vorsieht. Wir können uns aber durchaus noch mehr Wohnungen vorstellen, auch um Pendlerverkehre zu verringern.

3 Wie soll dem erhöhten Verkehrsaufkommen begegnet werden?

Dies geht nur durch verschiedene Maßnahmen: Mehr Wohnungen in der Nähe der Arbeitsplätze helfen. Angemessene Wege für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen reduzieren den Kfz-Verkehr. Ohne einen umfangreichen Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs, insbesondere des Bahnverkehrs, wird es aber nicht gelingen, die Verkehrsprobleme zu lösen. Der Rahmenplan zeigt im Rahmen seiner Steuerungsmöglichkeiten viele Wege auf, die auch umgesetzt werden müssen.

MARC ASBECK

Der Bonner Immobilienunternehmer möchte eine Verdichtung der Gebäude, um mehr Platz für Grünflächen zu schaffen.

1 Warum braucht die Stadt Bonn einen Rahmenplan für das ehemalige Regierungsviertel und mit welchem Ziel sollte dessen Entwicklung vorangetrieben werden?

Die Pläne basieren auf Nutzung „Hauptstadteinrichtung“ und sind somit überholt. Um eine zukunftsorientierte Planungssicherheit zu gewährleisten, braucht es eine übergeordnete Rahmenplanung, die sich nicht im kleinteilig provinziellen verlieren darf. So ist es nicht sinnvoll Hochpunkte über das gesamte Stadtgebiet zu verteilen. Richtig ist, bereits bestehende Agglomerationen, wie im Bundesviertel, zu verdichten, um weiterhin „kurze Wege“ zu schaffen. Wir sehen das Potenzial neben der Verdichtung des Gebietes auch in der Verdichtung der Gebäude, insbesondere im Typus des Hochhauses mit Nutzungsmischung, um die Ressource Boden zu schonen.

2 Ist die geplante Mischung aus Büros, Wohnungen und Grünflächen angemessen und welche weiteren Nutzungsmöglichkeiten halten Sie für realistisch?

Eine Nutzungsmischung aus Wohnungen nebst Geschäften, Restaurants, Freizeiteinrichtungen etc. ist wünschenswert, die das Gebiet außerhalb der Bürozeiten belebt. Konzentrationen an ausgewählten Clustern sollten so möglich sein, um anderorts große Grünflächen zu realisieren. Der Standortvorteil „Rhein“ bietet am Rand des Regierungsviertels Naherholungszonen, daher sollten wir uns gerade hier auf eine bauliche Verdichtung konzentrieren.

3 Wie soll dem erhöhten Verkehrsaufkommen begegnet werden?

Der dringende Handlungsbedarf wird uns täglich im Stau vor Augen geführt. Dennoch: Restriktionen für Autofahrer sind falsch, solange es keine Alternative gibt. Es muss eine Infrastruktur für das Abfangen der PKW existieren in Form von außerhalb des Regierungsviertels liegenden Parkhäusern, die Umsteigemöglichkeiten im ÖPNV, Fahrräder, etc. bieten. Ich habe bereits der Stadt angeboten, solche zu bauen. Zudem sollte eine effektivere, bedarfsbezogene Verkehrsplanung forciert werden: d.h., das Mobilitätsmanagement muss ausgeweitet und intelligente Tiefgaragenkonzepte entwickelt werden. Per App muss dann über aktuelle Verkaufsströme informiert werden. Die Höhe der Parkgebühren sollte zeitabhängig sein, um Spitzenzeiten zu entlasten. Wir arbeiten schon an derartigen Konzepten, die auch für die Innenstadt sinnvoll wären.

IMPRESSUM

Herausgeber: SPD-Fraktion im Rat der Stadt Bonn, Altes Rathaus/Markt 2, 53111 Bonn, Tel. 0228 – 772080
E-Mail: spd.ratsfraktion@bonn.de

Redaktionsadresse: Fenja Wittneven-Welter (V.i.S.d. §55 Abs. 2 RStV), Wolfgang Wiemer, Sebastian Welter, Michael Maser
Redaktionelle Mitarbeit: Sozialdemokratische Partei Deutschlands, Unterbezirk Bonn, Clemens-August-Str. 64, 53115 Bonn
Vorsitzender: Gabriel Kunze

Layout & Design: SCHWIND' Agentur für Zukunftskommunikation GmbH, Bonn
Druck: Bechtle Druck und Verlag, Esslingen

