

BBB-Antrag im Dezember 2020 abgelehnt:

## Jetzt fehlen mobile Lüftungsgeräte im Winter 2021/22

Als die Stadtverwaltung den Einsatz von mobilen Lüftungsgeräten, die Eltern auf ihre Kosten beschafft hatten, zusätzlich zur regelmäßigen Lüftung der Klassenräume untersagt hatte, beantragte der BBB im Dezember 2020 im Rat vergeblich deren Zulassung. Die links-grüne Mehrheit lehnte das ab und setzte stattdessen ausschließlich auf die Unterbrechung des Unterrichts alle 20 Minuten und auf Lüften für 5 Minuten, wodurch die Klassenräume im Winter regelmäßig stark auskühlen. Als im August 2021 Bund und Land Zuschüsse für mobile Luftreinigungsanlagen mit voller Kostenübernahme anboten, änderte sich die Marschrichtung und die Verwaltung stellte fest, man brauche jetzt doch zumindest 117 Geräte für Schulen und 20 für Kitas, weitere 13 als Reserve. Da andere Kommunen schneller waren und den Markt leerkauften, schaute Bonn einmal mehr in die Röhre. Zu Beginn des Winters standen die Geräte nicht zur Verfügung. "Materialknappheit und die hohe Nachfrage nach Luftfiltergeräten" seien die Gründe für Liefereschwierigkeiten, wurde dem Schulausschuss im Dezember kleinlaut mitgeteilt. Trotz steigender Inzidenz und grassierender Omikron-Virusvariante werden sie jetzt in Bonn frühestens Ende Januar oder später zum Einsatz kommen.

Eigenversuch ergibt:

## Tempo 30 erhöht den Spritverbrauch

"Ich bin in Bonn in einer wenig befahrenen Straße ohne Steigung und ohne Kurven zunächst einen Kilometer genau Tempo 30 gefahren. Dank Tempomat konnte die Geschwindigkeit exakt eingehalten werden. Der vom Bordcomputer ermittelte Verbrauch lag im dritten Gang bei 5,1 Litern auf 100 Kilometern. Im vierten Gang zu fahren, war bei diesem niedrigen Tempo nicht möglich. Wenig später bin ich die gleiche Strecke nochmal mit 50 Stundenkilometer im vierten Gang gefahren. Nun lag der Verbrauch nur noch bei vier Litern auf 100 Kilometer. Wenn manche Parteien das Autofahren unattraktiv machen wollen, ist das ein legitimes politisches Ziel. Aber zu behaupten, mit Tempo 30 in Innenstädten ließe sich CO2 einsparen und so die Umwelt schonen, ist das unlauter. Ich lehne eine flächendeckende Einführung von Tempo 30 in Bonn ab, denn nach meiner Kenntnis sind dort bereits mehr als 80 Prozent aller Straßen auf 30 Stundenkilometer limitiert."

Dr. Stefan Finger im Bonner General Anzeiger vom 12. Juli 2021

Auch wenn die OB das will:

## Wir gendern trotzdem nicht

Ein Leitfaden für die Stadtverwaltung für verständliches und unbürokratisches Deutsch im Umgang mit der Bonner Bevölkerung bleibt Mangelware. Stattdessen ist einer für eine "Geschlechtergerechte Sprache in der Stadtverwaltung" ein Herzensanliegen der grünen Bonner OB Katja Dörner. Auf mehreren Seiten macht sie Formulierungsvorschläge, führt aber auch eine Reihe von Begriffen und Worten auf, die seitens der Verwaltung nicht mehr verwendet werden sollen. Grundsätzlich sollen die Mitarbeiter der Stadtverwaltung auf geschlechtsneutrale Bezeichnungen zurückgreifen. So macht Frau Dörner aus dem Fahrzeughalter die "Fahrzeughaltende Person", welch ein Schauer. Der korrekte Umgang mit dem Partizip ist eben nicht jeder gegönnt. Mit Verlaub: Nicht alle Musizierenden sind Musiker, nicht alle Studierende sind (eingeschriebene) Studenten, nicht alle Mitarbeitenden sind (vertraglich eingestellte) Mitarbeiter. Sofern eine geschlechtsneutrale Umformulierung nicht möglich ist, soll in und von der Stadtverwaltung der Gender-Stern verwendet werden. In allen Umfragen lehnt eine breite Mehrheit der Deutschen dies alles ausdrücklich ab. Wie kommt eine politisch motivierte Minderheit dazu, einer Mehrheit vorschreiben zu wollen, wie man sich in Zukunft auszudrücken hat? Die deutsche Sprache als Kulturgut gehört nicht Links-Grün, sondern uns allen.

## Zur geschlechtergerechten Sprache:

Wir hans verstanden  
Mit Spott und Schanden,  
Wie man die Sprach verkehrt!  
Und ganz zerstört.  
Ihr bösen Teutschen,  
Man sollt euch peutschen.  
In unserm Vaterland;  
Pfu! dich der Schand!

Johann Michael Moschenrosch (1601-1669)  
in "Sprachverderber"

Gendern ist - wie ein weiser alter Mann namens Joachim Gauck sagte - "betreutes Sprechen". Für mich sind das - ob stammelnd gesprochen oder geschrieben - schwachsinnige Ideen links-grüner Ideolog\*innen.

Und damit nichts für  
Für Euren Raben

*Cleverle*



BBB gegen Verfassungsbeschwerde:

## Stadt will gegen das Land klagen

Obwohl sie schon einmal mit einer Verfassungsbeschwerde gegen das Gemeindefinanzierungsgesetz (GFG) auf die Nase gefallen war, will die Stadt Bonn auch gegen das neue GFG klagen. Es sieht nämlich vor, dass die kreisfreien Städte und die kreisangehörigen Gemeinden bei der Ermittlung ihrer Steuerkraft unterschiedlich behandelt werden. Bonn würde dadurch im Jahr 2022 rund 6,4 Mio. Euro Landeszuschuss verlieren. Im Jahr 2023 würde sich der Verlust verdoppeln, da die Umsetzung der Neuregelung 2022 nur zur Hälfte erfolgt. Da die links-grüne Mehrheit weder sparen noch die Finanzen der Stadt konsolidieren will, hofft sie, den Einnahmeverlust auf diesem Weg zu vermeiden. Der BBB lehnt die Klage ab, da er keine Erfolgsaussicht erkennt. Schon im Juli 2019 hatte Bonn Verfassungsbeschwerde wegen der zugrunde gelegten Einwohnerzahlen eingelegt und den Kürzeren gezogen. Die Richter hatten damals entgegen der Ansicht Bonns entschieden, dass es verfassungskonform sei, „die für die Durchführung des Gemeindefinanzierungsgesetzes 2014 maßgebliche Einwohnerzahl auf Grundlage der mit dem Zensus ermittelten Bevölkerungszahlen“ zu bestimmen.

City-Ring:

## Kappung soll Autofahrer abschrecken

Wofür ist ein Cityring gut? Er soll den Autoverkehr erleichtern und fließend halten. Was bedeutet daher die Unterbrechung des Cityrings? Staus, Chaos, Orientierungslosigkeit, Verzweiflung. Weiß das die Mehrheitskoalition im Rat der Stadt Bonn nicht? Doch, alle Mitglieder der Koalition aus Grünen, SPD, Linken und Volt wissen das. Und natürlich ist das auch der Oberbürgermeisterin bekannt.

Man muss schon etwas querdenken, um zu verstehen, weshalb der Cityring dennoch unterbrochen werden soll. Das Verkehrschaos ist erwünscht, damit Autofahrer sich zukünftig abschrecken lassen, mit dem Auto in die Stadt zu fahren.

Klaus Thüsing in seinem Leserbrief im Bonner General Anzeiger vom 26. November 2021

Stadtverwaltung verschlingt immer mehr Geld:

## Anmietungen mit 12,54 auf Rekordniveau

1.035 Objekte auf 522 städtischen Liegenschaften betreut das Städtische Gebäudemanagement von Amts wegen. Darin können aber noch längst nicht alle städtischen Ämter und Einrichtungen untergebracht werden. Zusätzlich mussten im Jahr 2021 noch weitere Objekte für 12,54 Mio. Euro angemietet werden. Das gilt auch für Dienststellen, die aus dem Stadthaus ausziehen müssen, um dort Raum für die zusätzlichen Mitarbeiter zu schaffen, die OB Dörner in ihrem Büro eingestellt hat.



An alle Bonner  
Haushalte

# RATS-REPORT 01/22

# BBB

## RP stoppt Bonner OB 1

Selbstherrlich wollte die grüne OB Katja Dörner ohne die gesetzlich vorgeschriebenen Ausschreibungen die neu geschaffenen, nach B 2 bezahlten Spitzenpositionen in ihrem Amt besetzen. Die Gemeindeordnung erlaubt dies aber nur für einen persönlichen Referenten oder Pressereferenten. Da die Bezirksregierung darauf hingewiesen wurde und in Bonn intervenierte, kam es letztlich zu regelkonformen Ausschreibungen. Besetzt wurden die Posten freilich dann doch passend zu den links-grünen Koalitionsfarben mit je einem strammen Grünen und einem strammen SPD'ler.

## RP stoppt Bonner OB 2

Unbelehrbar zeigte sich Bonns OB, als sie mehrere Dringlichkeitsentscheidungen, die durch die Corona-Krise aufgelaufen waren, vom Rat genehmigen lassen wollte. BBB-Fraktionsvorsitzender Marcel Schmitt hatte sie vergeblich darauf hingewiesen, dass der Rat zu jeder ihrer Entscheidungen sein Votum abgeben müsse. Stattdessen ließ sie über alle gleichzeitig abstimmen. Die Kommunalaufsicht beanstandete dieses Vorgehen und der Rat musste in der nächsten Sitzung noch einmal über jede Dringlichkeitsentscheidung abstimmen.

Links-grünes Motto:

## Weniger Demokratie wagen

Nicht die CDU, zweitstärkste Fraktion im Stadtrat, stellt im Hauptausschuss den stellvertretenden Vorsitzenden für die grüne OB Dörner, sondern die zum vierten Mal, aktuell in DIE LINKE umbenannte und nie aufgelöste SED. Auch den 2. Stellvertreter gönnte man nicht der CDU, sondern schob ihn der SPD zu. So setzt allen demokratischen Gepflogenheiten Links-Grün Willy Brandts Wort um: "Wir wollen mehr Demokratie wagen"

Für den BBB unerträglich:

## SPD-Politikerin: Polizistin = "Bastard"



Eine unverzeihliche Entgleisung leistete sich Ilayda Maru, für die SPD auch zu Beginn des neuen Jahres immer noch stellvertretende Vorsitzende des Bonner Integrationsrates. Sie hatte auf ihrem Twitter-Kanal zu Halloween angekündigt: "An Halloween als Polizistin verkleiden und sagen: Ich geh als Bastard". Bonns Polizistinnen so unverfroren öffentlich zu beleidigen, ist schon ein starkes Stück. Für das Juso-Mitglied blieb das bislang noch ohne Konsequenzen. Für den BBB bestehen Zweifel an der Integrationsfähigkeit dieser offenkundig auf Abwegen befindlichen SPD-Nachwuchspolitikerin. Er forderte daher von der SPD eine öffentliche Distanzierung und die umgehende Abberufung Marus aus dem Integrationsrat.

Links-Grün macht in Bonn Ernst:

## Die Jagd auf Autofahrer ist eröffnet



Verbotene Stadt: Davon träumen Bonns Verkehrsplaner und die links-grüne Mehrheit im Stadtrat. Mit einem Bündel Auto-feindlicher Maßnahmen will die links-grüne Mehrheit im Stadtrat die Nutzung privater Pkws in Bonn drastisch erschweren und verteuern. Mobilität wird so in Bonn künftig eine Frage des Geldbeutels.

## Trotz größter Fußgängerzone: Innenstadt soll autofrei werden

Aus der Bonner Innenstadt will Links-Grün die Autos völlig vertreiben. Als ersten Schritt werden sie erneut den City-Ring unterbrochen und die Nord-Unterführung am Hauptbahnhof für Autofahrer unerreichbar machen. Aus der Opern- und der Markt- sowie der Uni-Garage kann man so nicht mehr auf schnellstem Weg zurück in die Süd- oder Weststadt sowie nach Eindhoven und Poppelsdorf. Stattdessen nur noch auf langen Umwegen über die Viktoriabrücke, den Bahnübergang Weberstraße oder die Reuterbrücke. So werden zahlreiche Stadtviertel und die Umwelt durch Abgase zusätzlich belastet und nur der autofeindlichen Ideologie im Stadthaus gedient.

## City-Besucher nutzen überwiegend den Pkw

Dass die Innenstadt als Einkaufs- und Dienstleistungszentrum dadurch unattraktiver wird, interessiert die links-grüne Mehrheit im Stadtrat nicht. Wohl Selbstständige, die in der Innenstadt auf gute Erreichbarkeit für Kunden, Klienten und Patienten angewiesen sind, für die das Auto unverzichtbar ist. Denn die treuesten Besucher der Innenstadt werden immer älter. Ihr Durchschnittsalter stieg seit 2016 von 45,2 auf 47,5 Jahre im Herbst 2020, der Anteil von Besuchern unter 25 Jahren schrumpfte dagegen von 21 auf 16%. Das meistgenutzte Verkehrsmittel zum Besuch der Bonner Innenstadt war zuletzt mit 40,3 % der Pkw, gefolgt von Bussen und Bahn mit 31%. Zu Fuß (15,2%) und mit dem Rad (13,5%) folgten erst mit weitem Abstand. 2016 kamen noch 42,6 Prozent der Besucher mit Bussen und Bahn, 27,5 % mit dem Auto und 16,1 Prozent mit dem Fahrrad, 13,7 Prozent gingen zu Fuß.

## Zufahrt vom Hardtberg wird blockiert

Der vierspurige Hermann-Wandersleb-Ring, Hauptverbindung zwischen dem Hardtberg und der Weststadt, wird für private Fahrzeuge auf zwei Spuren reduziert. Jeweils eine Spur in Fahrtrichtung darf nur noch von Bussen und Fahrrädern genutzt werden und, was die Nutzungsdichte angeht, zu Gespensterspuren werden. Auf der freien Spur wird sich dafür der Verkehr umso mehr stauen. Und das will Links-Grün so.

## Private Stellplätze werden verknappt

Mit einer neuen Stellplatzsatzung verlangt Links-Grün von Bauherrn künftig nicht mehr mindestens einen, sondern nur noch 0,5 Stellplätze pro Wohnung. Was den Bauherrn sicher freut, denn der Bau von Tiefgaragenplätzen, aber auch die Anlage überirdischer Stellplätze kostet ihn weniger Geld. Mieter müssen verstärkt mit ihren Autos zum Parken auf den öffentlichen Straßenraum ausweichen. Und dort will sie Links-Grün künftig intensiv schröpfen.

## Laternengaragen für 30€ im Monat

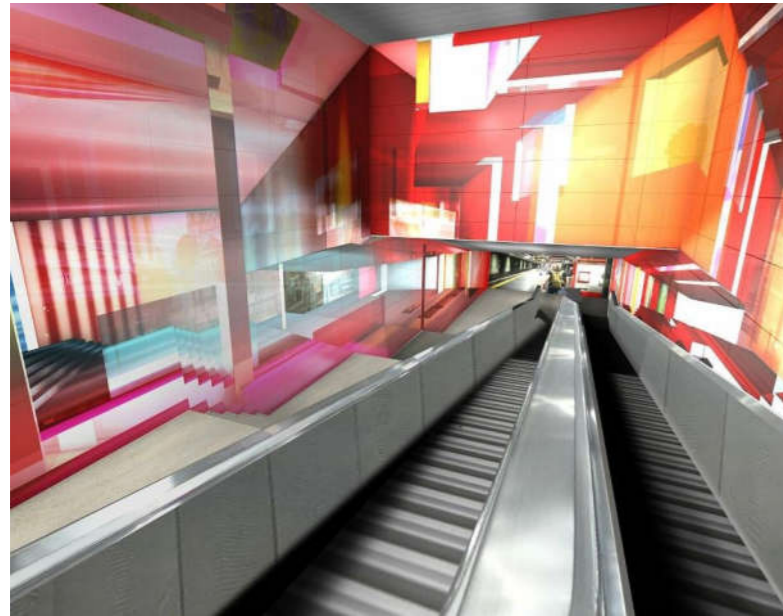
Denn in mindestens 18 weiteren Stadtteilen werden von Links-Grün großflächig Anwohnerparkzonen eingerichtet. Niemand wird dort sein Fahrzeug frei parken können. Besucher und Kunden müssen einen Parkschein lösen. Anwohner müssen einen Parkausweis erwerben, Dessen Kosten werden drastisch erhöht werden, denn, so schreibt die grüne OB: "Aus fachlicher Sicht ist eine stufenweise Anhebung von derzeit 30,70 € / Jahr auf einen Wert in der Größenordnung von 1,00 € pro Tag anzustreben." Im Klartext: Parken, wenn man überhaupt einen Platz am Straßenrand findet, nicht unter 360 Euro im Jahr oder unter 30 Euro im Monat.

BBB-Fraktion im Rat der Stadt Bonn · Altes Rathaus, Markt 2 · 53111 Bonn

Telefon 0228/77 54 45 · Fax 0228/77 54 47 · www.bbb-im-rat.de · v.i.S.d.P.: BBB-Fraktion im Rat der Stadt Bonn  
Hinweis zum Datenschutz: Diesen Newsletter können Sie jederzeit per Mail unter [bbb.fraktion@bonn.de](mailto:bbb.fraktion@bonn.de) abbestellen, Ihre personenbezogenen Daten werden dann gelöscht. Die vollständige Datenschutzerklärung finden Sie unter <https://bbb-im-rat.de/datenschutz.html>

Stadtbahn-Haltestelle Bonn Hauptbahnhof:

### Kosten für roten Untergrund explodieren



Ob man damit mehr Fahrgäste in die Stadtbahn locken wird?

So macht Links-Grün den Nahverkehr attraktiv:

### Zugang zur Haltestelle Hauptbahnhof weiter ohne Rolltreppen

Zur U-Bahnhaltestelle muss man weiterhin am Motel One Stufen steigen. Auch anderthalb Jahre nach Fertigstellung des Hotelbaus sind die ausgebauten Fahrtreppen nicht ersetzt (s. Bild rechts). Die Developer Projektentwicklung GmbH hatte die Rolltreppen ausgebaut, um den Baugrund unter dem neuen Hotel statisch verstärken zu können. Der Wiedereinbau der alten Treppen, für den die Stadt die Kosten zu übernehmen hätte, scheiterte unter anderem daran, dass eine Ecke des Hotels über den U-Bahn-Zugang hinausragt – was die Stadt so genehmigt hatte. Deshalb soll eine neue mehrteilige Fahrtreppe in den Schacht gehoben und erst dort verbunden werden. Wer dafür die Kosten in welcher Höhe zu tragen hat, ist unter den Beteiligten strittig. Die links-grüne Mehrheit des Stadtrats hatte im Februar vorigen Jahres den Antrag des BBB abgelehnt, dem Investor eine letzte Frist zu setzen, innerhalb derer er die Übernahme der Kosten zusichern sollte und sonst den Klageweg zu beschreiten. Nach wie vor verhandeln daher Stadt und Stadtwerke mit dem Investor über die Aufteilung der Kosten für die Beschaffung und den Einbau der neuen Fahrtreppen. Der BBB kritisiert Oberbürgermeisterin Katja Dörner, die auch dem Aufsichtsrat der Verkehrsbetriebe vorsitzt, für diesen Stillstand. Der Streit mit dem Investor werde auf dem Rücken der Fahrgäste ausgetragen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind.

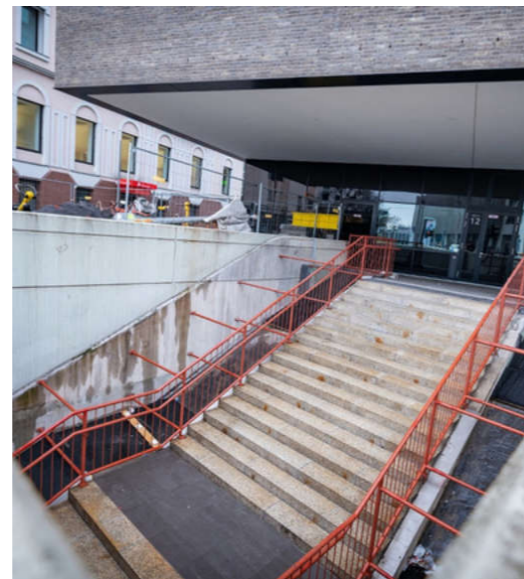
Noch eine lange Mangelliste:

### Barrierefreiheit in Bonn Mangelware

Pünktlichkeit und Bequemlichkeit sind unverzichtbar, wenn der Öffentliche Nahverkehr (ÖPNV) konkurrenzfähig mit dem Auto sein will. Dazu sollte auch die gesetzliche Vorgabe beitragen, binnen 20 Jahren bis zum Stichtag 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Davon ist Bonn weit entfernt, denn noch 60% der 1078 Bushaltestellen, 6 Stadtbahn- und 9 Straßenbahnhaltestellen sind nicht barrierefrei ausgebaut. Das gilt zusätzlich auch für den zentralen Stadtbahn-Knoten Hauptbahnhof, weil die dortigen Förderbänder mit 10% Gefälle zu den Bahnsteigen für Rollstuhlfahrer viel zu steil angelegt sind. Diese zahlreichen Mängel treffen nicht nur Nutzer, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind, sondern auch ältere Menschen, die nicht mehr so gut zu Fuß sind oder Fahrgäste, die mit einem Kinderwagen unterwegs sind.



Eine Kostenexplosion hat das ehrgeizige Vorhaben nach sich gezogen, die 9 Zu- und Abgänge zur Stadtbahn-Haltestelle Bonn-Hauptbahnhof von der Poststraße und der Thomas-Mann-Straße sowie den Haltepunkt selbst mit Glaswänden zu versehen und künstlerisch neu zu gestalten (s. Bild links). Zunächst war auch innerhalb der Stadtverwaltung strittig, wer eigentlich für welche Bereiche zu zahlen hätte. Denn der Investor hatte die beiden intakten Zugänge mit den Förderbändern von der Verteilerebene zu den Bahnsteigen durch Baumaßnahmen in einen Roh-bauzustand versetzt. Dort waren Decken und Wände abgebrochen worden, unter anderem, um alte Bunkertore aus dem Bauwerk entfernen zu können. So befand sich dieser Zugang zwei Jahre in einem wenig einladenden Rohbauzustand. Da die Stadt im Kaufvertrag keine Festlegungen getroffen hatte, musste der Investor am Ende keinen Cent zuzahlen. Nach Auswertung der Ausschreibungen kostet der Spaß die Steuerzahler 4,734 Mio. Euro statt ursprünglich geschätzter 3,625 Mio. Euro. Trotz eines großzügigen Zuschusses des Landes erhöht sich so der Eigenanteil der Stadt um 670.000 auf insgesamt 1,2 Mio. Euro.



Links und rechts sollten eigentlich Rolltreppen laufen.

Die Schönheitskur hat Vorrang:

### Aufzüge an der Stadtbahn-Haltestelle Hauptbahnhof müssen warten

Eigentlich sollten die Bauarbeiten schon längst laufen, um es den Fahrgästen endlich zu ermöglichen, barrierefrei und bequem mit einem Aufzug die Bahnsteige des Haltestelle Bonn-Hauptbahnhof von der Thomas-Mann-Straße aus zu erreichen. Die schrägen Rollbänder von der Verteilerebene zu den Gleisen sind viel zu steil, um heutigen Vorschriften für Barrierefreiheit zu entsprechen. Nach Ansicht der Stadt ist die künstlerische Verschönerung mit Glastafeln scheinbar wichtiger. Die Verschiebung des Baubeginns für die Aufzüge um mindestens ein halbes Jahr trifft beim BBB auf heftige Kritik.

Sanierung Rheinauensees

### BBB begrüßt Start, wenn auch verspätet

Endlich hat die bereits Ende 2019 im Gutachten geforderte und durch Nachfrage des BBB im Mai 2020 bekanntgewordene und von diesem geforderte Sanierungsmethode des Rheinauensees durch vollständige Entschlammung begonnen. Die auf 4,8 Millionen Euro geschätzte Seesanieung ist nach Ansicht des BBB alternativlos, um den Rheinauenpark wieder zu dem zu machen, was er ist, nämlich ein einmaliges Erholungsgebiet mitten in unserer Stadt.

Auch bei den Folgekosten der OB:

### Tricksen - täuschen - tarnen angesagt

Um die wahren Kosten ihrer frisch eingestellten Entourage auf der 12. Etage des Stadthauses zu verschleiern, greift die grüne OB Dörner auf einen simplen Trick zurück. Sie gibt stets nur die Gehaltskosten der neu auf Lebenszeit eingestellten Mitarbeiter an, nicht aber die wirklich für die Stadt dadurch entstehenden Kosten. So gibt sie die Bezüge der beiden Spitzenverdiener unter den neu eingestellten Zuarbeitern Dr. David Thyssen und Folke große Deters, die einen Sondervertrag mit einem Entgelt analog der Besoldungsgruppe B 2 Landesbesoldungsgesetz erhalten haben, mit derzeit monatlich 9.187,00 Euro an. "Vergessen" sind die Kosten eines Arbeitsplatzes in dieser Kategorie mit Sachkosten und Verwaltungsgemeinkosten, die sich nach den Berechnungen des Personalamtes auf 194.803,37 Euro jährlich summieren. Unter Zugrundelegung der von der Verwaltung selbst ermittelten Arbeitsplatzkosten ergeben sich so für die 9 neuen Mitarbeiter und die 3 Stellenanhebungen für das Büro der grünen OB zusätzliche jährliche Folgekosten von 1.298.398 Euro. Das hat der BBB als unzumutbar für die Steuerzahler abgelehnt.

BBB-Antrag findet keine Unterstützung:

### Rat lehnt aufkommensneutrale Grundsteuerreform ab

Wie der alte so hat auch der neu gewählte Stadtrat es abgelehnt, bei der anstehenden Umstellung der Grundsteuer auf eine heimliche Erhöhung zu verzichten und das Gesamtaufkommen im Vergleich zu dem bisherigen System nicht zu erhöhen. Damit droht ab 2025 eine Erhöhung der Nebenkosten und damit der sog. zweiten Miete, da diese Kosten auf die Mieter umgelegt werden. Auch der Geschäftsführer des Mieterbundes und SPD-Stadtvordereordnete Peter Kox hat gegen eine aufkommensneutrale Grundsteuerreform für Bonn gestimmt, obwohl Bonn mit 680 % bei der Grundsteuer im Ranking bereits auf Platz 53 von 396 Kommunen in NRW liegt und damit zu den Gemeinden mit den höchsten Hebesätzen gehört. "Die Höhe der Grundsteuerhebesätze wird auch künftig allein nach den anstehenden Finanzbedarfen der Stadt ausgerichtet", erklärte die grüne OB Katja Dörner unmissverständlich. Sparen und Zurückfahren bei den Ausgaben sind keine Option für Links-Grün, Steuererhöhungen dagegen schon. Umgefallen sind hier übrigens die Linken. Im alten Rat hatten sie 2019 noch für den Antrag des BBB gestimmt. Im neuen Rat haben sie sich jetzt 2021 der Koalitionsdisziplin unterworfen und dagegen gestimmt, obwohl der Wortlaut gleichgeblieben ist.

Kalkulatorische Kosten

### Bonn schröpft Gebührenzahler

Während Köln sein Anlagekapital zeitgemäß mit 2,27 % verzinst, gönnt sich Bonn den rechtlich gerade noch zulässigen Höchstsatz von satten 5,74 %. Würde Bonn denselben Zinssatz wie Köln nehmen, sänten allein die Abwassergebühren von rund 80,4 Mio. € um rund 17,2 Mio. € auf ca. 63,2 Mio. €. Das sind mehr als 21 % des gesamten Gebührenaufkommens. Die Bonner „Mustermanns“ würden nur beim Abwasser 128 € im Jahr sparen.

Darüber schweigt Links-Grün eisern:

### "Verkehrswende" reißt Haushaltslöcher



Schick aber teuer, die neuen 26 Niederflurstraßenbahnen (copyright: SWB Bus und Bahn / Quelle: Bundesstadt Bonn)

Das Defizit des Verkehrsbetriebes wird in den kommenden Jahren nicht mehr wie bisher durch die Gewinne der übrigen Sparten der Stadtwerke ausgeglichen werden können. Die entstehenden Verluste werden daher durch die Stadt als Eigentümerin und als Bestellerin des Verkehrsangebotes ausgeglichen werden müssen. Verursacht werden die steigenden Verluste des Verkehrsbetriebes im Wesentlichen durch

- das verbesserte Angebot mit Bussen und Bahnen im Rahmen des Lead-City Projektes, das eine Zeit lang vom Bund finanziert wurde und dessen Fortsetzung danach im bisherigen Umfang der Rat beschlossen hat,
- weitere vorgesehene Taktverdichtungen im Stadtbahnverkehr ab 2024,
- 12 neue Stadtbahnwagen für die Umsetzung der Taktverdichtung,
- die 26 neuen Niederflurstraßenbahnen, die rd. 77 Mio. Euro kosten,
- die Umstellung der Busflotte auf Elektrofahrzeuge,
- umfangreiche Umbauten in den Depots und Werkstätten, um diese neuen Bahnen und Fahrzeuge unterstellen und warten zu können.

Die Stadtwerke werden der Stadt in den nächsten Jahren daher keine Gewinne mehr abführen können. Stattdessen muss die Stadt Verluste ausgleichen, für den in der Finanzplanung noch keine Ansätze für diese Verluste eingeplant sind:

| in Mio. EUR  | 2022 Plan | 2023 Plan | 2024 Plan | 2025 Plan |
|--|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Erwartetes Ergebnis der SWB  | -18,5     | -15,7     | -17,5     | -18,0     |
| HH-Ansatz Gewinnausschüttung SWB-Konzern                             | 3,2       | 0,0       | 0,0       | 0,0       |
| HH-Ansatz Verlustausgleich SWB-Konzern                               | 0,0       | 1,4       | 5,4       | 5,4       |
| Differenz städtischer Haushalt zu Ergebnissenentwicklung SWB-Konzern | -21,7     | -17,1     | -12,1     | -12,6     |

BBB kritisiert fehlende Berufungs-Erwidern:

### Konzession der OB ihrer SPD-Amtsvorgängerin gegenüber?



Durch eine Anfrage der BBB-Fraktion ist herausgekommen, dass die Stadtverwaltung die Schadensersatzklage gegen die ehemalige SPD-OB Barbara Dieckmann mit gebremstem Eifer verfolgt. Dieckmann war vom Verwaltungsgericht Köln dazu verurteilt worden, der Stadt wegen grob fahrlässiger Dienstpflichtverletzung im Zusammenhang mit dem WCCB-Bauskandal Schadensersatz in Höhe von 1 Mio. Euro zu leisten. Begründet wurde die Entscheidung damit, dass die Zusatzvereinbarung zur Nebenabrede mit der Sparkasse, mit der die Stadt die Haftung für deren Darlehen an den WCCB-Investor übernahm, unterzeichnet wurde, obwohl keine wirksame Ermächtigung des Rates vorgelegen hatte. Dieckmann legte gegen das Urteil vor dem OVG Münster Berufung ein. Auch ein Jahr nachdem sie ihre Begründung gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts Köln eingereicht hat, liegt noch keine Stellungnahme der Stadt Bonn dazu vor, was den BBB befremdet. Denn so wird das Berufungsverfahren unnötig in die Länge gezogen.

Für den BBB ist das nicht der einzige Schaden, den die SPD-OB hinterlassen hat. Hinzu kommt die ebenso überstürzte wie unnötige Fusion der Bonner Sparkasse mit Köln. Am 01.01.2022 gab es noch 367 selbständige Sparkassen meist kleiner als die Bonner in Deutschland. Das Stopfen der Kölner Verluste kostete nach der Fusion die angesparten Rücklagen der Sparkasse Bonn. Mit dem Verkauf des großen städtischen Wohnungsbestandes unter Verkehrswert mit einem "Paketabschlag" schränkte Dieckmann die Handlungsmöglichkeiten der Stadt auf dem Wohnungsmarkt deutlich ein.