

**Uni plant Provisorien für mindestens 10 Jahre**



Mindestens 10 Jahre, letztlich sicher länger, wird die Sanierung des ehemaligen kurfürstlichen Schlosses dauern. Die gesamte Infrastruktur des Hauptgebäudes der Uni soll in dieser Zeit auf einen modernen und umweltgerechten Standard gebracht werden. Die Uni hat für den größten Teil ihrer Verwaltung für die Übergangszeit bereits Büros in der Innenstadt angemietet. Sie möchte aber Aula, Hörsäle und Unterrichtsräume in Ersatzbauten in unmittelbarer Nähe des Hauptgebäudes unterbringen und darin den Vorlesungsbetrieb fortsetzen. Der BBB sieht das kritisch. Er hält Behelfsbauten am Rande des Hofgartens für mehr als ein Jahrzehnt städtebaulich nicht für vertretbar und weist auf die provisorischen Baracken vor dem Schloss, vorübergehender Ersatz für die abgerissene Mensa Nassestraße, als abschreckendes Beispiel.

Nahverkehr wird gebremst:

**Tempo 30 daher für ÖPNV problematisch**

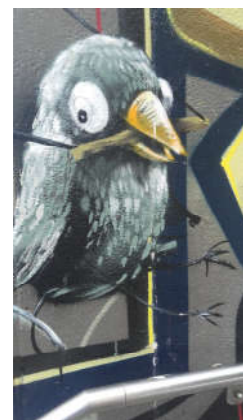
Dem Aufsichtsrat unter Leitung von OB Katja Dörner (Die Grünen) hat die Geschäftsführung des städtischen Verkehrsbetriebes auszugswise folgende Stellungnahme abgegeben:

"Auch wenn die Busse pro Fahrt oft nur wenige Sekunden länger brauchen, können sich die Fahrtzeitverlängerungen über den Tag und über das Jahr ... summieren. Spürbar wird dies insbesondere dann, wenn eine Linie mehrere Tempo-30-Breite befährt und sich die Fahrtzeit so verlängert, dass ein zusätzlicher Kurs eingesetzt werden muss. Bei der Linie 610 ist dies bereits aufgrund der Abschnitte in der Kaiserstraße und Auf dem Hügel der Fall, d. h. ein weiterer Gelenkbus und mindestens zwei weitere Fahrpersonale sind erforderlich, um das Fahrtenangebot erbringen zu können, was allein zusätzliche Kosten von rd. 250 - 300 TEUR p.a. ... verursacht\*)."...

Kritisch sind auch weitere Tempo-30-Abschnitte auf Straßenbahnstrecken zu sehen [so vorgesehen auf dem Bonner Talweg], da hier die Beschaffung und der Einsatz weiterer Fahrzeuge deutlich größeren zeitlichen Vorlauf und Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit von SWB Bus und Bahn bedeuten.

Tempo 30 hat viele Vorteile, wie die Lärminderung für Anwohner, eine höhere Aufenthaltsqualität und eine Verringerung des Unfallrisikos. Die sinkende Wirtschaftlichkeit des ÖPNV steht dem gegenüber."

\*) Auf dem Hügel: Fahrtzeitverlängerung (im Mittel je Fahrt) 10 s je Richtung, Kaiserstraße: Fahrtzeitverlängerung (im Mittel je Fahrt) 33 s in Richtung Bad Godesberg, 18 s in Richtung Innenstadt.



Zum Jahreswechsel denke ich auf meiner Warte schon mal intensiv über die Lage meiner Stadt nach. Mich ärgert die Zahl der verkehrsbehindernden Baustellen und Straßenaufbrüche und die marode Infrastruktur: Melbbad seit Jahren kaputt. Ebenso das Kurfürstenbad, das gleich ganz abgerissen wird. Auch das Friesi ist zu, denn sein Becken kann das Wasser nicht mehr halten. Die Beethovenhalle ist kaputt, bei der sich die Sanierungskosten täglich schneller erhöhen haben, als sich die Kräne dort drehen. Das Stadthaus ist marode und steht auf wackligen Stützen. Die Oper ist teilweise eingewickelt, nicht aus künstlerischen Gründen von Christo, sondern um Passanten vor herabstürzenden Fassadenteilen zu schützen.

Das Uni-Hauptgebäude, das ehemalige kurfürstliche Schloss, ist auch ein kompletter Sanierungsfall. Mehr als zehn Jahre wird dort nicht mehr studiert, sondern gebohrt und gehämmert werden. Der Tausendfüßler wackelt, die Nordbrücke auch. Von den maroden Straßen, vielfach nur Holperpisten, ganz zu schweigen. Und sobald Ferien vor der Tür stehen, stehen auch die Bürger, die Personalausweise oder Reisepässe brauchen, wieder vor dem Bürgerbüro Schlange. Auch die Bundesstadt ("Freude, Joy, Joie") ist in mancher Hinsicht ein Sanierungsfall. Und dahinter steckt nicht Pech oder Unglück, sondern politisches Versagen. Das muss sich im neuen Jahr endlich ändern, das meint

*Euer Rabe Cleverle*

Fahrplanwechsel für Bad Godesberg:

**Jede fünfte Stadtbahn-Fahrt entfällt**

Während der Ausbau des ÖPNV von der links-grünen Mehrheit im Stadtrat verbal immer wieder als unverzichtbar für ein Gelingen der "Verkehrswende" bezeichnet wird, reduziert die Mehrheit des Stadtrats bei der Umstellung des Fahrplans für das Jahr 2023 das Stadtbahn-Angebot auf der Hauptlinie zwischen Bonn und Bad Godesberg. Für den BBB ist das widersinnig. Derzeit finden laut Fahrplan montags bis freitags an Schultagen auf dieser Strecke insgesamt 332 Fahrten statt. Nach dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022 wird das Angebot um insgesamt 63 Fahrten in beide Richtungen reduziert. Damit entfällt jede fünfte Fahrt. Und allein die notorisch unzuverlässige Linie 16, die aus Köln-Nord nach Bonn kommt, bedient diese Strecke künftig im 10-Minuten-Takt. Nur an Samstagen und Sonntagen bleibt das jetzige Angebot auf den Linien 16 und 63 bestehen. Der BBB hat den neuen Fahrplan mit diesen Verschlechterungen daher im Stadtrat abgelehnt.

**Blick auf Bonn von außen**

"Zum einen habe ich das Gefühl, auch als Fußgänger nicht mehr erwünscht zu sein. Dass an vielen Stellen Elektroroller den Gehweg versperren, ist ja schon länger unschöner Standard. Aber dass man in der Fußgängerzone oder beim Überqueren der Straße (bei grün, oder auf Überwegen) von Fahrrädern und Rollern fast umgefahren und dann auch noch beschimpft wird, passt vielleicht zur 'Fahrrad- und Spaßmobile-über-alles'-Politik der Stadt, macht den Aufenthalt aber nicht unbedingt angenehmer.

Zudem habe ich den Eindruck, dass die Innenstadt...schmutziger, vermüllter ist als noch vor Jahren. Vielleicht eine verklärte Erinnerung an Zeiten vor Covid, aber auf der Maximilian- oder Gangolfstraße in Weggeworfenem quasi zu waten, empfinde ich als neue und wenig angenehme Erfahrung, gerade im Vergleich zu den kleineren, aber gepflegteren Orten im Umland.

Es wird interessant sein zu beobachten, ob und wie Bonn in diesem Umfeld (es gibt schließlich auch noch Köln als Konkurrenz) verlorene Kunden wiedergewinnen kann. Vielleicht wäre dafür eine Stadtspitze hilfreich, die nicht den Eindruck erweckt, sie würde sich auf die Interessen einzelner Lobbygruppen fokussieren und die restlichen Bürger aus dem Blick verlieren."

Dr. Albrecht Dreß, Alfter, im Bonner General-Anzeiger vom 28. Juni 2022



An alle Bonner Haushalte

# RATS-REPORT 02/22



**Beethovenhalle wieder im Schwarzbuch der Geldverschwendung**

Die Beethovenhalle ist zum zweiten Mal im Schwarzbuch des Bundes der Steuerzahler gelandet. Hier werden unter dem Titel "Die öffentliche Verschwendung" die größten Steuerverschwendungen des Landes aufgespießt. Beim ersten Mal kritisierten die Steuerzahler, dass sich die Stadt zu Beginn der Sanierung selbst enormen Zeitdruck gemacht habe, um das Beethovenjubiläum 2020 in der sanierten Halle feiern zu können. Dadurch sei es zu Planungsfehlern und einer Kostenexplosion gekommen. Stand damals sollte die Sanierung statt 56,3 Mio. Euro rund 162 Mio. kosten. Jetzt griffen die Steuerzahler das Bonner Bauvorhaben erneut auf, weil die Kosten immer weiter ausufern und sich die Fertigstellung immer weiter verzögert. "Die Beethovenhalle ist ein Fass ohne Boden", schreibt der Verein in seinem neuen Bericht. Und: Die "unvollständige Planung macht die Sanierung zu einer Art Wundertüte, die noch so manche Überraschung bereithalten kann." Dem kann niemand widersprechen.

Bundesstadt Bonn als Bauherr:

**So explodierten die Kosten der Beethovenhalle**

	Drucksache	Baukosten
15.04.2015	1511323	56,3 Mio. Euro
10.12.2015	1513665	60,4 Mio. Euro
07.04.2016	1611089	53,4 Mio. Euro
22.09.2018	1612370	59,9 Mio. Euro
19.01.2017	1710337	61,5 Mio. Euro
26.05.2017	1711685	64,0 Mio. Euro
27.06.2017	1711685ST2	70,6 Mio. Euro
18.10.2017	1713043	73,3 Mio. Euro
08.11.2017	17713263	75,2 Mio. Euro
23.02.2018	1810539	79,1 Mio. Euro
19.06.2018	1811630ST2	87,2 Mio. Euro
23.08.2018	1812225	93,9 Mio. Euro
27.09.2018	1812579	96,0 Mio. Euro
01.02.2019	Verwaltung laut GA	99,5 Mio. Euro
23.02.2019	Verwaltung laut GA	102,6 Mio. Euro
18.03.2019	Stadtdirektor Fuchs im Rat	113,5 Mio. Euro
02.05.2019	1911188ST2	117,4 Mio. Euro
20.03.2020	200455	146,5 Mio. Euro
27.08.2020	201599	160,2 Mio. Euro
24.06.2021	211027-01ST	162,3 Mio. Euro
18.10.2021	211968-01ST	164,6 Mio. Euro
09.12.2021	211968-01ST	171,8 Mio. Euro
17.03.2022	220283-02ST	191,4 Mio. Euro
04.06.2022	Verwaltung laut GA	194,6 Mio. Euro
08.11.2022	222234	221,6 Mio. Euro

Der BBB hatte das prophezeit:

**Beethovenhalle ist ein Fass ohne Boden**



Die Grünen jubelten, als es ihnen gelungen war, den von den Bonner Dax-Konzernen angebotenen Bau eines architektonisch hochwertigen Konzerthauses ohne finanzielle Beteiligung der Stadt an den Baukosten endgültig zu torpedieren. Der Jubel dürfte ihnen längst vergangen sein. Denn die stattdessen von den Grünen gemeinsam mit CDU und FDP beschlossene Luxus-Sanierung der seit Herbst 2016 geschlossenen Beethovenhalle hängt jetzt wie ein Mühlstein an ihrem Hals. Durchgeboxt hatten sie dieses Vorhaben gegen den Rat des damaligen CDU-OB Ashok Sridharan und die Stimmen des BBB. Die Kosten dafür sind ihnen seitdem nur so davon galoppiert. Statt ursprünglich angenommener 56,3 Mio. Euro beläuft sich die aktuelle Prognose auf 221,6 Mio. Euro. Dafür hätte man locker auch auf eigene Kosten eine architektonisch anspruchsvollere und akustisch bessere neue Konzerthalle bauen können. Und statt des ursprünglich angestrebten Termins der Wieder-Eröffnung zum Beethovenjahr 2020 rechnet man jetzt mit dem Abschluss der Sanierung der Beethovenhalle erst Ende 2025. Damit kann hoffentlich das Jubiläum zum 200. Todestag des berühmtesten Bonners im Jahr 2027 in der Beethovenhalle begangen werden. Konzerte zur Erinnerung an die Uraufführung von Beethovens Missa Solemnis und seiner 9. Symphonie vor 200 Jahren müssen im Jahr 2024 in Bonn aber wieder in Provisorien statt in einem angemessenen Saal stattfinden.

Für den BBB sind der Verzicht auf den von den Bonner Dax-Unternehmen angebotenen Bau eines Festspielhauses und die Entscheidung für die Luxus-Sanierung der Beethovenhalle die folgenschwersten Fehlentscheidungen des Bonner Stadtrats seit der Jahrtausendwende. Eine nur bestanderhaltende Sanierung der Beethovenhalle wäre, wie vom BBB gefordert, die bessere und kostengünstigere Lösung gewesen.

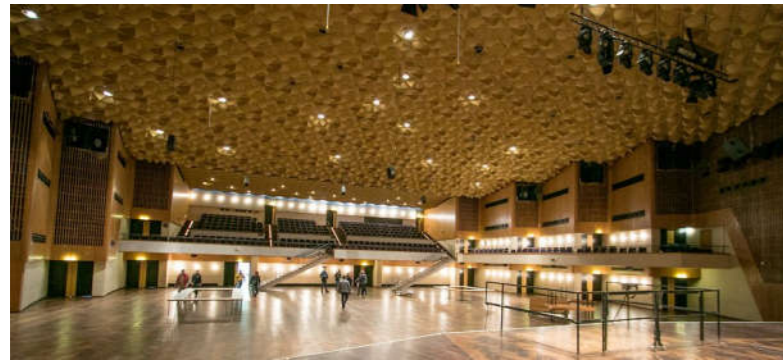
**Allein der Probenraum für das BOB wird 20 Mio. kosten**

Geradezu explodiert sind auch die Kosten für das um 5 m tiefer gelegte Studio, das auch für Kammerkonzerte, vorrangig aber als Probenraum für das Beethovenorchester dienen soll. Denn nur deswegen musste es im Volumen so aufgebläht werden. Aus den einst kalkulierten 5,77 Mio. Baukosten, die die Sparkasse KölnBonn mit einer Spende finanzieren wollte, sind inzwischen 19,17 Mio. Euro geworden. Hinzu kommen Mehrkosten für eine notwendige Neuausschreibung des Ausbaus des Studios aufgrund der Kündigung der Bau-firma sowie Preissteigerungen durch Lieferengpässe, hervorgerufen durch den Ukraine-Konflikt.

Als der BBB im Rat vorschlug, statt der statisch riskanten Tieferlegung des Studios sollte man wie in Bremen für die dortige Kammerphilharmonie, eines der deutschen Spitzenorchester, eine neue Schulaula gleichzeitig als Probenraum für das BOB ausrüsten, behauptete die Verwaltung, dies werde genauso teuer und der Rat wischte den Vorschlag vom Tisch. So setzte man in Bonn lieber das Vierfache in den Sand.

Für den BBB ein Skandal:

## Beethovenhalle trotz 221 Mio. Baukosten nicht barrierefrei!



Obwohl während der laufenden Sanierung nicht weniger als sechs Aufzugsanlagen und ein weiterer Plattformlift für mehr als 1 Mio. Euro neu in der Beethovenhalle installiert wurden, wird auch weiter der Rang im Großen Saal für Besucher nicht barrierefrei zu erreichen sein. Hier befinden sich nach Ermittlungen der Akustiker übrigens die besten Plätze für Konzertbesucher. Die Verwaltung lehnte die Forderung des BBB, auch hier einen Fahrstuhl für Besucher vorzusehen, ab. Für ältere und in der Mobilität eingeschränkte Veranstaltungsbesucher werden die Treppenaufgänge auf die Empore der voraussichtlich für 221,6 Mio. Euro sanierten Beethovenhalle weiter eine schwer zu überwindende Barriere darstellen.

## BBB fordert: Schluss mit Radverkehr auf der Friedrichstraße



Der BBB will die Friedrichstraße nur für Fußgänger.

Nachdem auf der Oxfordstraße die Umweltschleifen markiert und der Autoverkehr dafür um eine Fahrspur je Richtung reduziert worden ist, fordert der BBB eine Sperrung der Friedrichstraße für Radfahrer. Jetzt besteht nämlich keine Notwendigkeit mehr, Radfahren in der wenige Meter parallel verlaufenden Fußgängerzone Friedrichstraße zuzulassen. Stattdessen sollten Radfahrer auch die für sie eigens eingerichteten neuen Fahrspuren nutzen. Für Fußgänger, die in der Friedrichstraße entspannt bummeln wollen, würden sich damit die Aufenthaltsqualität und das Sicherheitsgefühl deutlich erhöhen. Immer wieder klagen sie über Radfahrer, die nicht im vorgeschriebenen Schrittempo sondern mit hoher Geschwindigkeit im Zickzack-Kurs um die Fußgänger kurven. Insbesondere ältere Fußgänger fühlen sich daher wegen des Radverkehrs dort unsicher.

BBB-Initiative führt zum Erfolg:

## Römerkran wird endlich repariert



Der Römerkran in der zum Rhein führenden Grünanlage in Verlängerung des Augustus-Rings in Bonn-Castell ist zum Ärger der BBB-Fraktion seit mehr als einem Jahr mit einem Zaun abgesperrt, da er nicht mehr verkehrssicher ist. Ein Gutachter hatte damals festgestellt, dass wichtige Teile der Holzkonstruktion morsch geworden waren. Jetzt will die Stadtverwaltung ihn endlich wieder in Schuss bringen, nachdem eine Anfrage des BBB darauf aufmerksam gemacht hat, dass der sicher spektakulärste Hinweis auf das inzwischen zum Weltkulturerbe gehörende Bonner Römerlager immer noch auf seine Reparatur wartet.

Der BBB hofft, dass der Römerkran im kommenden Jahr wieder in Schuss ist und auch aus der Nähe besichtigt werden kann.

Mehr Geld für DAAD und Humboldt-Stiftung

## Wissenschaftsstandort Bonn wird gestärkt

Auf Antrag des BBB hatte sich der Bonner Stadtrat im August einstimmig gegen die geplanten Mittelkürzungen ausgesprochen, die Außenministerin Annalena Baerbock (Die Grünen) in ihrem Haushaltsentwurf für DAAD und Humboldtstiftung vorgesehen hatte. Dann hätten die beiden in Bonn ansässigen Einrichtungen Stipendien für internationale Forschungsprojekte und ihre Austausch- und Förderprogramme für Wissenschaftler in der ganzen Welt erheblich einschränken müssen. Der Bundestag hat die Kürzungen korrigiert und stattdessen beiden sogar mehr Mittel bereitgestellt, worüber sich auch der BBB freut.

Brillant und unterhaltsam:

## BBB-Harfen-Konzert mit Silke Aichhorn



Statt zu einem Jahresempfang hatte der BBB wieder zu einem Konzert, diesmal ins Forum der Bundeskunsthalle, eingeladen. Die Zuhörer im voll besetzten Saal genossen es, wie Silke Aichhorn die Harfe spielte, staunten, als sie ihr 40 kg schweres und 37.000 Euro teures Instrument erklärte und lachten herzlich, als sie aus ihrem Buch "Lebenslänglich frohlocken" Anekdoten aus ihrem Leben zwischen Hochzeiten, klassischen Konzerten und Beerdigungen erzählte. Ein rundum gelungener Abend, war von allen Teilnehmern zu hören.

Stadtentwicklungsgesellschaft kommt nicht voran

## OB Dörner hat keine Eile

Eine Anfrage des BBB im Rat hat ergeben, dass OB Katja Dörner weiter kein Konzept hat, wie die vom Rat im Januar 2019 beschlossene Stadtentwicklungsgesellschaft ans Arbeiten kommt. Erst 3½ Jahre nach dem Ratsbeschluss hat die grüne OB externe Beratungsunternehmen beauftragt, die mit der Gründung dieser neuen städtischen Gesellschaft verbundenen rechtlichen, steuerlichen und wirtschaftlichen Fragen zu klären. Alles, was nicht mit dem Klimaschutz zu tun hat, wird von der OB und der links-grünen Mehrheit im Stadtrat eben als nachrangig behandelt.

## Blick auf Bonn als Ausländer

"Die Lebensqualität ist hier besser als in New York", findet er. Dort sei es zum Beispiel schwierig gewesen, sich mit Kind zu bewegen. Viele U-Bahn-Stationen hätten keine Aufzüge... Was ihn an Bonn stört, sind Dreck und Müll in seinem Wohnumfeld. "Wenn ich montags zur Arbeit gehe, sind Straßen und Gehwege voller Glas." Wegen grölender und alkoholisierten Fußballfans habe ihr Kind schon des Öfteren nicht schlafen können. "Diese Menschen respektieren nicht, dass andere hier wohnen."

Der in der Bonner Nordstadt lebende ukrainische Politikwissenschaftler Iulian Romanyshyn im Artikel "Vom Big Apple nach Bonn", GA vom 22. Juni 2022.

OVG Münster bestätigt Kritik des BBB:

## Kalkulatorische Zinsen müssen in Bonn drastisch gesenkt werden

Seit er im Bonner Stadtrat vertreten ist, hat der BBB die Gebührensatzungen regelmäßig abgelehnt, weil für deren kalkulatorische Kosten aus seiner Sicht viel zu hohe Zinsen angesetzt wurden. Während Köln sein Anlagekapital der Stadtentwässerung zuletzt bereits zeitgemäß nur mit 2,27 % verzinste, verlangte OB Katja Dörner noch in diesem Jahr von den Bonner Gebührenzahlern trotz langjähriger Null-Zins-Phasen satte 5,74 %. Damit ist nach einem Urteil des OVG Münster endlich Schluss. Nur weil die CDU/Grüne-Landesregierung die Gerichtsentcheidung durch ein im Schnellverfahren gebasteltes Gesetz zu Lasten der Gebührenzahler wieder unterlief, musste Bonns grüne OB Katja Dörner den ursprünglich für 2023 von ihr vorgesehenen kalkulatorischen Zinssatz von 5,58% nur auf 3,25% und nicht, wie vom OVG verlangt, auf 2,43% senken. Bei der besonders kapitalintensiven Stadtentwässerung sinken die von den Einwohnern mit ihren Gebühren für 2023 zu zahlenden kalkulatorischen Zinsen von 28,5 Mio. im Jahr 2022 nur auf 15,9 statt ursprünglich vorgesehener 11,9 Mio. Euro. In Bonn müssen so die Gebühren beim Schmutzwasser gegenüber 2022 aber immer noch um 6,71 % statt, wie zunächst kalkuliert, um 10,95 %, und beim Niederschlagswasser um 4,76% statt ursprünglich kalkulierter 9,52 % gesenkt werden. Die BBB-Fraktion freut sich mit den Bonner Gebührenzahlern über dieses für sie letztlich gute Ende eines langjährigen Streits.

Bonnorange hält die Hand kräftig auf:

## Gebührenerhöhung treibt Inflation an

Mit Steigerungen über 10 % hinaus enden die neuen Gebührenforderungen des stadteigenen Abfallunternehmens Bonnorange für das Jahr 2023. Dessen Gebührenbedarf steigt bei der Straßenreinigung gegenüber dem Jahr 2022 um rd. 1 Mio. Euro auf 8,56 Mio. Euro. Für die Familie Mustermann, Eigentümerin eines Einfamilienhauses mit 15 m Frontlänge an einer Anliegerstraße, steigt bei einer wöchentlichen Reinigung die Jahresgebühr so um +10,68%. Bei der Müllentsorgung treiben steigende Kosten den für 2023 ermittelten Gebührenbedarf gegenüber der Kalkulation des Jahres 2022 um 2,96 Mio. Euro auf insgesamt 40,9 Mio. Euro. Für eine 4-köpfige Familie mit einer 120 Liter Restmüll Tonne und 14-täglicher Leerung steigt die Jahresgebühr um 6,7 %. Der BBB kritisiert, dass Bonnorange bislang für das Jahr 2021 weder eine vorläufige noch eine endgültige Spitzabrechnung erstellt hat, sodass das Jahresergebnis 2021 weiter offen bleibt.

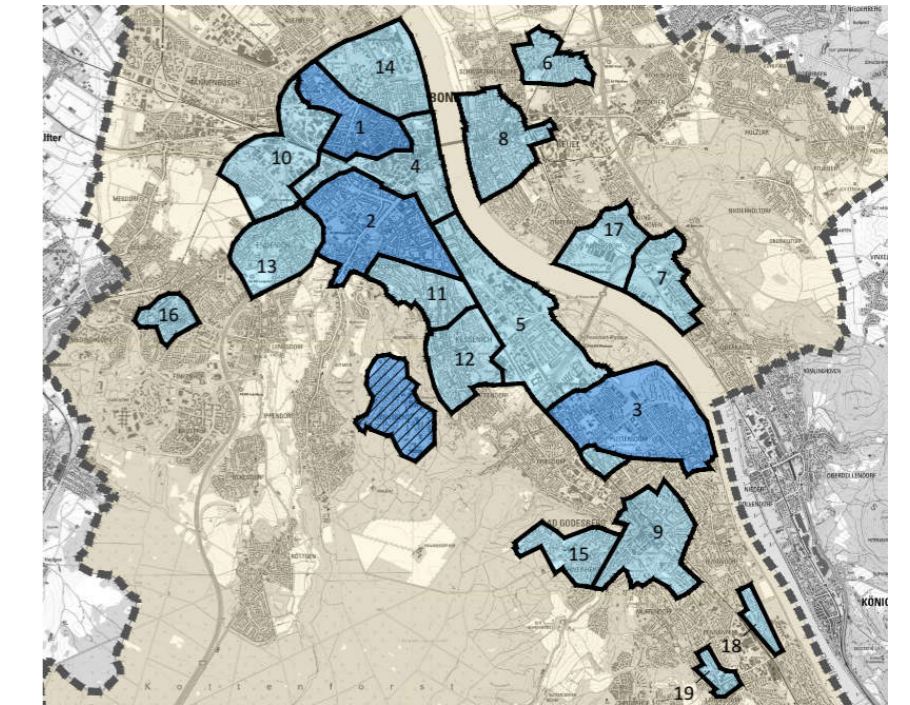
## Bonn kassiert seine Einwohner ab

„Bonn ist unangefochten an der Spitze. Der Hebesatz für die Grundsteuer liegt mit 680 Prozent im Spitzenfeld, die Fahrkartenpreise im ÖPNV sind überdurchschnittlich, die Personalausstattung der Verwaltung bezogen auf die Einwohnerzahl höher als in vergleichbaren Städten - und nun liegen auch die Kosten für Fernwärme in Bonn deutlich über denen in anderen Städten, wie etwa Düsseldorf. Bonn ist offensichtlich immer dann führend, wenn es darum geht, die Einwohner abzuzockern.“

Roland Michel in seinem Leserbrief im Bonner General Anzeiger vom 02. August 2022.

Links-Grün bleibt unbelehrbar:

## Die Jagd auf Autofahrer geht weiter.



In diesen Ortsteilen entfallen Parkplätze und Parken wird gebührenpflichtig.

Links-Grün hat im Stadtrat mit der Umsetzung ihres autofeindlichen Parkkonzeptes in der Bonner Nordstadt begonnen. Was heißt das für die rd. 5.100 Bewohner des betroffenen Bereichs und die der folgenden 18 Gebiete?

1. Schritt: Jeder zehnte vorhandene Parkplatz wird gestrichen, in der Nordstadt ca. 350. Profiteure: Carsharing, E-Lade-Infrastruktur (auch E-Scooter), Fahrradstellplätze, Außengastronomie.
2. Schritt: Parkausweise für Anwohner kosten am Ende 360 Euro/Jahr. Sie gewährleisten keinen Stellplatz, sondern nur eine Chance, nach vielem Herumkurven vielleicht irgendwo im Quartier das Fahrzeug abstellen zu können.
3. Schritt: Von 7:00 bis 22:00 Uhr müssen alle Besucher am Parkautomaten mindestens 2 Euro pro Stunde zahlen.

Damit will man den Besitz eines Pkw so vermiesen, dass am Ende die Auto-Besitzquote von derzeit 578 pro 1.000 Einwohner auf 150 gesenkt ist und sich nur noch jeder Dritte einen Pkw leisten kann.

Die links-grüne Saat geht auf:

## Kunden wenden sich von Bonn ab

Die Politik der links-grünen Ratsmehrheit gegen die Nutzung des privaten Pkw in Bonn hat „Erfolg“. Die drastische Verteuerung der Parkplätze in der Innenstadt, die Halbierung der Fahrspuren auf wichtigen Einfall- und innerstädtischen Straßen wie Oxfordstraße und Wandersleb-Ring und die ständige Verteufelung des Pkw zeigt ihre abschreckende Wirkung. Immer weniger Menschen aus dem Rhein-Sieg-Kreis zieht es zum Einkaufen nach Bonn. Abgesehen von den Gütern des täglichen Bedarfs gehen nach einer vom General-Anzeiger in Auftrag gegebenen Forsa-Umfrage 31% der Befragten im Rhein-Sieg-Kreis zum Shoppen in ihren Wohnort. 17 Prozent kaufen Konsumgüter in Bonn ein. Das war vor der Pandemie noch anders: Da haben noch 34% häufiger in Bonn eingekauft - das ist eine glatte Halbierung des Kundenstroms. Von den Bewohnern der Nachbargemeinden Bonns gaben sogar 43% an, vor Ausbruch der Corona-Pandemie häufiger in Bonn eingekauft zu haben. Damit brechen als Folge der "Verkehrswende" der Bonner City wichtige und zahlungskräftige Kunden weg, was die links-grüne Mehrheit und Bonns OB Katja Dörner nicht schreckt. Sie kennen als meist öffentlich Bedienstete oder Mitarbeiter von staatlich genährten Nicht-Regierungs-Organisationen den Existenzkampf von Handel und Gewerbe nicht. Für sie kommt das Gehalt aus dem Bankautomaten.

## City-Besucher nutzen überwiegend den Pkw

Dass die Innenstadt als Einkaufs- und Dienstleistungszentrum unattraktiver wird, interessiert die links-grüne Mehrheit im Stadtrat nicht. Wohl aber 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% mit dem Fahrrad, 13,7 Prozent gingen zu Fuß.