FREIFUNK - WO BLEIBEN DIE HOTSPOTS IN BONN?
S. 02

NEUE VERKEHRSPOLITIK - FACHLEUTE EINIG
S. 03

BONN'S ERSTE STRASSEN-BAHNFAHRERIN
S. 04

RHEINBLICK

DIE ZEITUNG DER BONNER SPD. AUSGABE 3, JUNI 2017

WIR STEHEN IM STAU – UNSERE DATEN AUCH?!

DER BONNER VERKEHRSKOLLAPS IST IN ALLER MUNDE. Aber auch die digitale Infrastruktur ist in der sogenannten Cyber City Bonn stark verbesserungsbedürftig. Mit der Telekom sitzt einer der weltweit größten Internet-Dienstleister in Bonn; das Bundesinstitut für Sicherheit im Internet baut bald neu an der Kennedyallee und auch der neue Bundeswehr Organisationsbereich Cyber-und Informationsraum (CIR) wird in Bonn stationiert. Ein großer Teil der Bonner kleinen, mittleren und „start-up"-Unternehmen befasst sich mit digitaler Technik und Dienstleistungen. Die Branche schafft in Bonn 10.000 Arbeitsplätze.

Aber es gibt nicht einmal W-LAN-Hotspots an Bahnhöfen und Haltestellen - um von WLAN in Bussen und Bahnen gar nicht erst zu träumen. Andernorts findet man Hotspots an vielen Haltestellen, WLAN und Steckdosen bieten alle Fernbusse und auch viele Züge. SPD-Ratsherr Dr. Stephan Eickschen: „Bonn braucht die schnellstmögliche Datenautobahn - nicht nur aus wirtschaftlichen Gründen, wegen unseres Rufs als „Cyber-City", sondern auch, weil wir alle immer mehr Aufgaben mit dem Smartphone lösen."

Bonn sollte für den Anfang wenigstens die bestellten neuen Straßenbahnen entsprechend ausrüsten. Die SPD-Fraktion setzt sich dafür ein. Die Entscheidung fällt Anfang Juli. WLAN und Klimaanlagen in den Fahrzeugen gehören zu einem attraktiven ÖPNV einfach dazu. Nur wenn Bus und Bahn komfortabel zu nutzen sind, steigen die Menschen vom Auto auf den ÖPNV um. Schon jetzt hat die Stadt kaum Möglichkeiten, den gewachsenen Autoverkehr zu bewältigen. Bonn ist Pendlermagnet: mit knapp 130.000 Einpendler*innen täglich übertrifft an der Rheinschiene nur Düsseldorf die Bundesstadt. Die meisten Pendler*innen kommen aus Köln (dort arbeiten fast genauso viele Bonner*innen, wie Kölner*innen in Bonn), aus St. Augustin, Bornheim und Königswinter. Dr. Helmut Redeker, planungspolitischer Sprecher der SPD im Rat: "Das beste Mittel gegen Stau wären weniger Autos. Dazu brauchen wir aber einen weitaus attraktiveren ÖPNV - das fängt mit dem undurchsichtigen und viel zu teuren Tarifsystem an und hört bei den Taktzeiten auf den wichtigsten Linien nicht auf."

ENDLICH MEHR PREISWERTE WOHNUNGEN FÜR BONN

Seit Jahren drängt die SPD im Rat, mehr preiswerte Wohnungen in Bonn zu schaffen. Auch die Stadtverwaltung weiß, dass der Anteil preiswerter Mietwohnungen in der Stadt um 14% liegen müsste. In Bonn gibt es aber nur 6,46% öffentlich geförderte Wohnungen. Deswegen fordert die SPD immer wieder, bei allen Bauvorhaben einen Anteil von 30% geförderter Wohnungen festzulegen. Allein: CDU und Grüne winkten stets ab. Jetzt aber ist es endlich soweit: In „möglichst allen" Stadtteilen soll fortan die 30%-Quote gelten! Für die Bonner SPD ein Erfolg. Aber leider bleibt die aktuelle schwarz-grün-gelbe Ratsmehrheit hinter den Möglichkeiten zurück. Der Sozialausschussvorsitzende Peter Kox kritisiert, dass alle Projekte, die schon in Planung sind, ausgenommen bleiben. Das gilt z.B. auch für große Wohnungsprojekte wie die Herold-Bauten. Es wird also lange dauern, bis in Bonn 14% aller Wohnungen „preiswert" sind. Preiswert heißt, so die Stadtverwaltung, Mieten deutlich unter 9 Euro pro Quadratmeter.

EDITORIAL

LIEBE BONNERINNEN UND BONNER,

es gibt nichts zu beschönigen - die SPD hat die Landtagswahlen in Nordrhein-Westfalen verloren. Auch für die Bonner SPD war es eine schmerzliche Niederlage, haben wir doch beide Bonner Landtagsmandate verloren.

Wir werden deswegen aber nicht den Kopf in den Sand stecken, sondern vielmehr die Ergebnisse analysieren, Gutes vom Schlechten trennen und gestärkt weitermachen. Denn in der Politik braucht man einen langen Atem.

Das gilt gerade für alle Themen rund um Verkehr und Infrastruktur, die im Fokus dieser Rheinblick-Ausgabe stehen. Hier dauert es mitunter Jahrzehnte, bis Planungen durchgeführt, Maßnahmen umgesetzt und Veränderungen spürbar werden. Hier muss man stetig dran bleiben.

Jemand, der so einen langen Atem hat, ist Bonns Bundestagsabgeordneter Ulrich Kelber, der Bonn und seine Bürgerinnen und Bürger seit 17 Jahren mit starker Stimme in Berlin vertritt. Schon lange setzt er sich für leisere Güterzüge und den Ausbau des Lärmschutzes an Bahnstrecken und Autobahnen ein. Verkehrslärm wird gerade in Bonn bei zunehmendem Verkehr für immer mehr Menschen auch zur gesundheitlichen Belastung.

Was wäre also passender in diesem Rheinblick als ein Interview mit Ulrich Kelber. Auch damit Sie sich nochmal ein Bild von ihm machen können, denn am 24. September sind Bundestagswahlen. Die Bonner SPD hat Ulrich Kelber erneut als Kandidaten für den Wahlkreis Bonn vorgeschlagen, weil wir glauben, dass es wichtig ist, dass Bonn auch in Zukunft mit langem Atem und starker Stimme in Berlin vertreten wird.

Viele Grüße,

Gabriel Kunze, Vorsitzender der SPD Bonn

Pro und Kontra:

EINE SEILBAHN DIE IST LUSTIG, EINE SEILBAHN DIE IST SCHÖN...

- aber wird sie auch gebraucht? Darüber streiten die Bonner*innen aktuell leidenschaftlich. Wird es wirklich fast eine Verdopplung des Autoverkehrs zu den Unikliniken geben, wie vorhergesagt wird? Und kann eine Seilbahn Abhilfe schaffen? Die SPD-Fraktion betrachtet die Seilbahn als ein Projekt zur Entzerrung der gesamtstädtischen Verkehrssituation. Die Verkehrsprognose für den Venusberg mag stimmen oder nicht, aber so oder so sei sie nicht das allein entscheidende Argument. Die Beratung läuft noch...

In der Einschätzung des heutigen Verkehrs über die Robert-Koch-Straße sind sich Stadt und Bürger-Initiative „Bonn bleibt Seilbahnfrei“ fast einig. Die von der Stadt in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie unabhängiger Ingenieure ist trotzdem umstritten. Sie wurde am 16. Mai in „Bonns Fünfter“ der Öffentlichkeit präsentiert und man legt sich fest: der Bau einer Seilbahn ab Ramersdorf bis zu den Unikliniken als Teil des ÖPNV-Netzes würde gut 40 Mio. Euro kosten. Davon würde das Land NRW 90% tragen. Empfohlen wird eine Strecke mit Halt in der Rheinaue, an der neuen DB-Station UN-Campus und am Hindenburgplatz. Es gibt außerdem zwei alternative Trassen in der Studie.

Telekom, Umweltschützer*innen, Seilbahnvermarkter*innen, Robert-Koch-Straßen-Anwohner*innen und Uniklinik-Beschäftigte halten die Seilbahn im Vergleich zum Dieselbus und Individualverkehr für deutlich umweltfreundlicher - was die Studie genauso sieht - und hoffen auf weniger Stau und Verkehrslärm hinauf zu den Unikliniken. Kritischer sieht das die Gegenseite: Anwohner*innen etwa der Hausdorffstraße können über die Verkehrsbelastung auf dem Venusberg nur müde lächeln. Signifikant weniger Verkehr hinauf auf den Venusberg erwarten sie nicht, befürchten aber zusätzlichen Verkehr zu den Haltepunkten insbesondere am Hindenburgplatz und der Hausdorffstraße. Sie errechnen eine wesentlich ungünstigere Umweltbilanz als die Befürworter*innen. Die Machbarkeitsstudie teilt diese Bedenken nicht. Auch die Angst vor unerwünschten Einblicken in die häusliche Privatsphäre und vor ungewohntem Lärm wird genommen: kein einziger Garten werde überschwebt und durch die Höhe könne es auch keine Einblicke aus den Gondeln in Häuser geben.

Entschieden ist allerdings noch gar nichts. „Klar ist“, so SPD-Ratsfrau Gabi Mayer, „dass die Seilbahn eine realistische Möglichkeit im innerstädtischen Verkehr zu einem vertretbaren Preis darstellt, die uns in einer Viertelstunde von Ramersdorf auf den Venusberg bringen kann.“ Die Stadt wird zu einer letzten Bürgerbeteiligungsrunde am 22. Juni einladen. Ort und Zeit standen bei Redaktionsschluss noch nicht fest. Schon jetzt können Sie Ihre Meinung sagen unter www.bonn-macht-mit.de. Da können Sie auch die Studie lesen!

Bonner Hauptbahnhof:

ZU KLEIN FÜR KLIMAKONFERENZ?

Mit dem Weltklimagipfel im November rückt Bonn 2017 einmal mehr als internationaler Konferenzstandort in den Blickpunkt. Die COP 23 bietet der Stadt Bonn eine einzigartige Möglichkeit, sich der gesamten Welt als Zentrum für nachhaltige Entwicklung und als Top-Konferenzstandort zu präsentieren. „Dafür muss ein möglichst reibungsloser Ablauf der Verkehrsabwicklung im Bonner Hauptbahnhof sichergestellt werden“, fordert Bonns Bundestagsabgeordneter Ulrich Kelber in einem Brief an Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt. Zurzeit ist das Gleis 1 im Bahnhof Bonn wegen der Sanierungsarbeiten an der Bahnsteighalle und am Bahnsteigdach für Reisezüge gesperrt. Diese Baumaßnahmen im Hauptbahnhof Bonn werden nach Planungen der Bahn AG noch etwa zwei Jahre in Anspruch nehmen. Sie führen besonders in den Hauptverkehrszeiten zu starkem Gedränge und gefährlichen Situationen. „Leider werden aktuell nur kleinere Bauarbeiten durchgeführt, es ist kein wesentlicher Baufortschritt festzustellen. Dobrindt als zuständiger Minister muss der Deutschen Bahn deutlich machen, dass sie durch geeignete Maßnahmen den Bonner Hauptbahnhof während der Weltklimakonferenz voll funktionstüchtig halten muss“, ergänzt Kelber. Die COP 23, zu der vom 6. – 17. November 2017 bis zu 20.000 Teilnehmer*innen erwartet werden, wird die bislang größte Konferenz der Vereinten Nationen in Bonn sein.

Freifunk:

KOSTENLOSES WLAN FÜR ALLE!

Die Idee klingt nach Notruf und Widerstand: „Freifunk“. Gemeint ist aber ein kostenloser WLAN-Zugang für alle. „Freifunk“ nennt sich ein Netzwerk, an dem jede*r teilhaben und mitmachen kann. Die Idee funktioniert so: Ein Teil der eigenen, nicht benötigten, Internet-Bandbreite wird anderen zur Verfügung gestellt. Benötigt wird ein zusätzlicher WLAN-Router, auf den eine spezielle Freifunk-Firmware aufgespielt wird. Dieser so erstellte „Freifunk-Router“ kann dann an den eigenen Internet-Router angeschlossen werden. Er nutzt fortan den heimischen Internet-Zugang, um Daten aus dem Freifunk-Netz zum Freifunk-Knoten der lokalen Freifunk-Gruppe zu übertragen. Das eigene Netzwerk bleibt hierbei vor Zugriffen aus dem Freifunk-WLAN geschützt. Freifunk-Router stellen in Köln, Bonn und Umgebung (kbu) ein WLAN-Netz mit der Kennung (SSID) ”kbu.freifunk.net“ zur Verfügung, das nicht mit einem Passwort geschützt ist. Der Zugang ist also offen und kann von jedem kostenlos genutzt werden.

Der Stadtrat hat mit großer Mehrheit beschlossen, dieses Projekt aktiv zu unterstützen. „Stadtteile mit sozialem Förderbedarf, soziale Einrichtungen und Bereiche mit viel Publikumsverkehr sowie städtische Ämter sollen vorrangig versorgt werden“, erläutert Dr. Stephan Eickschen, Mitglied im Fraktionsvorstand der SPD im Rat der Stadt Bonn. Die dafür notwendigen Internetzugänge und den Strom stiftet die Stadt. Wer sich für die Initiative interessiert und selbst mitmachen möchte findet Informationen auf der Website der Stadt Bonn.

Weiter Infos unter:
www.bonn.de/rat_verwaltung_buergerdienste/buergerdienste_online/freifunk_wlan_netz/index.html
und: www.kbu.freifunk.net

Neue Bahnen für die Linien 61/62

NICHT AUF KOSTEN DER FAHRGÄSTE SPAREN!

In wenigen Jahren werden die Bonner Straßenbahnen ihre vorgesehene Laufzeit von 25 Jahren erreicht haben. Trotz Pflege und Instandhaltung ist dies einigen Wagen inzwischen auch anzusehen. In den nächsten Jahren steht der Kauf neuer Straßenbahnen an. Um dies politisch vorzubereiten, hat die Stadtverwaltung eine entsprechende Vorlage in den Rat eingebracht. Die SPD stimmt zwar für die Anschaffung neuer Bahnen, sieht die Vorlage aber dennoch kritisch: „Die Verwaltung möchte weniger Bahnen kaufen als ursprünglich vorgesehen“, so Gabi Mayer, stellvertretende Fraktionsvorsitzende und Mitglied im Aufsichtsrat der Stadtwerke Bus&Bahn. Mit Blick auf die künftige Verkehrsentwicklung und das bevorstehende Jahrzehnt der Baustellen sei dies nicht nachvollziehbar. Statt neuer Bahnen mehr Busse einzusetzen, verfehle gleich in zweierlei Hinsicht das Ziel: Erstens koste auch der Busbetrieb erhebliches Geld. Und zweitens stünden die zusätzlichen Busse ebenfalls im Stau.

Angelika Esch, stellvertretende Fraktionsvorsitzende und Mitglied im Aufsichtsrat der Stadtwerke GmbH, sieht diese Sparvorgaben rein politisch motiviert: „Die Stadtwerke sollen ihren Teil zur Konsolidierung des städtischen Haushaltes beitragen und gleichzeitig neue Aufgaben übernehmen. Das kann nur funktionieren, wenn bei der Anschaffung gespart wird.“ So sei es auch kein Wunder, dass an der Ausstattung der neuen Bahnen gespart werden soll. Auf Klimaanlagen und WLAN, die in anderen Orten längst Standard sind, sollen die Bonner*innen weiter verzichten. Dass der öffentliche Nahverkehr dadurch an Attraktivität verliere, sei absehbar. Die SPD fordert daher, wie geplant 29 Bahnen anzuschaffen und den Leistungsumfang einzuhalten, der bereits vom Rat beschlossen wurde.

MOBILITÄT, STAUS, LÄRM, ABGASE

RHEINBLICK sprach mit Bonns Bundestagsabgeordnetem Ulrich Kelber über die Verkehrspolitik in der Region Bonn

Ulrich Kelber

RB: Ist Bonn wirklich Stau-Hauptstadt, wie manchmal behauptet wird?
Kelber: Nein, Bonn hat nicht mehr Staus als vergleichbare Städte. Aber die Staus, überfüllte Züge und Überlastungen der Rad-Infrastruktur nehmen zu, weil Bonn eine wachsende Stadt ist. Uns droht ein „Jahrzehnt der Baustellen“, wenn die lange Vernachlässigung von Straße und Schiene durch Investitionen beendet wird.

RB: Wo wird in den nächsten Jahren investiert?
Kelber: Wir haben im Bundeshaushalt, im Haushalt der Deutschen Bahn und im Bundesverkehrswegeplan die lange Benachteiligung der Region Bonn beenden können. Jetzt fließt viel Geld in unsere Infrastruktur: Rechtsrheinisch kommen mit der S13 zwei neue Gleise für den Personenverkehr, der Schienenknoten Köln wird ausgebaut, was mehr Angebot bis Bonn ermöglicht. Süd- und Nordbrücke werden saniert, die Autobahnkreuze leistungsfähiger gemacht. A59 und A565 werden durchgängig auf drei Spuren ausgebaut, bei Wesseling wird eine neue Auto- und Schienenbrücke entstehen. Und überall entsteht moderner Lärmschutz. Eine Milliarden-Investition für unsere Region.

RB: Was bedeuten all diese Baustellen für Bonn?
Kelber: Dieses „Jahrzehnt der Baustellen“ wird leider zunächst einmal für mehr Staus und ausfallende Züge sorgen. Deswegen müssen die Baustellen optimal aufeinander abgestimmt werden. Und die Stadt Bonn muss endlich ein Verkehrskonzept für diese Zeit aufstellen. Es ist hochgefährlich, dass der Oberbürgermeister und die Ratsmehrheit dies nicht sieht. Woher sollen denn zusätzliche Fahrer*innen, Busse und Straßenbahnen kommen, wenn man nicht bereits jetzt ausbildet, anmietet oder Verschrottungen hinauszögert? Schon 2018/19 werden noch mehr Baustellen eingerichtet, ab 2020 steht dann sogar der Abriss und Neubau des „Tausendfüßlers“, also der A565-Brücke im Bonner Norden, an.

RB: Müssen die Anlieger*innen Angst vor noch mehr Lärm haben?
Kelber: Im Gegenteil, mit dem Ausbau kommt - gesetzlich vorgeschriebener - moderner Lärmschutz. Wer also vor der eigenen Haustür ein neues Gleis gebaut bekommt oder an einer Autobahn wohnt, die ausgebaut wird, für den wird es viel leiser als heute.

RB: Und an bestehenden Verkehrstrassen?
Kelber: Hier werbe ich, wo ich nur kann, für eine sogenannte „Lärmsanierung“, also dem nachträglichen Einbau z.B. von Lärmschutzwänden. Dafür haben wir extra ein Förderprogramm im Bundeshaushalt. In Endenich und Poppelsdorf werden 2018/19 erste solcher Maßnahmen kommen, das reicht mir aber noch nicht.

RB: Was ist mit den Schienentrassen?
Kelber: Hier habe ich eine richtig gute Nachricht: Der Bund fördert den Umbau aller Güterwaggons auf andere Bremssysteme, die die Räder rund und glatt lassen. Dadurch halbiert sich bis 2020 der Lärm, dann dürfen nicht umgebaute Waggons in Deutschland nicht mehr fahren.

RB: Unter den von Ihnen aufgezählten Investitionen taucht die „Südtangente“ nicht auf?
Kelber: Die „Südtangente“ ist ein Wolkenkuckucksheim. Zu Recht steht sie im Bundesverkehrswegeplan nicht im vordringlichen Bedarf. Sie zerschneidet Wohn- und Erholungsgebiete. Sie würde tausende zusätzliche LKW und noch mehr zusätzliche PKW als Durchgangsverkehr ins Rheintal und über die Südbrücke locken, die Staus nähmen noch zu. Und wen das noch immer nicht überzeugt: Selbst die Befürworter*innen müssen zugeben, dass Planung und Bau mindestens 186 Monate, also über 15 Jahre benötigen, selbst wenn es zu keinen Klagen oder Schwierigkeiten kommt. Die „Südtangente“ löst kein Bonner Verkehrsproblem!

RB: Andere Projekte kommen schneller?
Kelber: Auf jeden Fall. Die Ausbauten sind jeweils innerhalb weniger Jahren zu realisieren. Und auch beim spannenden Bonner Projekt einer Seilbahn, die alle Nord-Süd-Schienenstrecken, die Arbeitsplatz-Zentren und die Uni-Klinik in Ost-West-Richtung erschließen soll, reden wir über drei bis fünf Jahre. Vorteil all dieser Projekte: Keine weitere Naturzerstörung, kein weiterer Lärm, schneller realisiert und preisgünstiger.

RB: Wir danken für dieses Gespräch.

3 FRAGEN 3 ANTWORTEN

VERKEHRSPOLITIK: GROSSE EINIGKEIT BEI VERKEHRSVERBÄNDEN

Der Rheinblick hat wieder drei Experten drei Fragen gestellt - und erstmals wollte einer nicht antworten: Der ADAC verzichtete auf die Möglichkeit, seine Expertise zu folgenden Fragen zu verbreiten:

1. **Bonner Verkehrskollaps - wie lösen wir den Stau?**
2. **Gefahren im Straßenverkehr - wie verbessern wir die Unfallvermeidung? und**
3. **Was tun gegen die hohe Feinstaubbelastung der Bonner Luft?**

Geantwortet haben Rainer Bohnet vom Verkehrsclub Deutschland (VCD), Tolga Koya vom zweitgrößten Automobilclub Europa (ACE) und Herbert Dauben vom Allgemeinen Deutschen Fahrradclub (ADFC) - jeweils aus der in Bonn tätigen Regionalgliederung.
Alle Drei empfehlen das Umsatteln auf andere Transportmittel, insbesondere den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) und das Fahrrad, letzteres gern auch als E-Bike. Das, schränken sie ein, sei aber leichter gesagt als getan, denn die Bedingungen in Bonn sind nicht gut: der ÖPNV viel zu teuer und schlecht organisiert - jedenfalls, wenn man aus der Stadt hinaus wolle - und die Züge zwischen Bonn und Köln fahren unzuverlässig. Der ADFC will Vorrang für den Radverkehr, generell Tempo 30 in der Stadt. Radschnellstraßen fordert er nicht allein, ACE und VCD schließen sich der Forderung an, wobei der ACE zu mehr – aber nicht pauschal – zu Tempo 30 rät. Der VCD rät dazu, Unternehmen und Verwaltungen ein „betriebliches Mobilitätsmanagement“ einführen zu lassen - die gute alte Fahrgemeinschaft kommt so wieder zu Ehren.

Tempo 30 gilt als Rezept zur Unfallverhütung. Der ACE sieht in der Handynutzung - nicht nur der Autofahrer*innen- eine immer häufigere Unfallursache. Auch dem Feinstaub wollen alle drei Verbände gleichermaßen beikommen, in den Worten des ACE: „Individualverkehr senken, ÖPNV und Radverkehr stärken“. Obwohl auch Reifenabrieb und anderer Verschleiß zum Feinstaub beitragen, wären E-Motoren ein großer Fortschritt; der ACE weist darauf hin, dass auch die Autofahrer*innen selbst durch ruhige Fahrweise einen Beitrag leisten können: Bremsen und Beschleunigen verursachen mehr Feinstaub.

Der ADFC entwickelt die Park-and-Ride-Idee weiter und der VCD schreckt nicht vor Unpopulärem zurück: in der Stadt dürfe es keine kostenlosen Parkplätze mehr geben! Der Fahrradclub empfiehlt Senior*innen auf ihren mühelos 25km/h schnellen E-Bikes ein Sicherheitstraining und städtische Verkehrsplaner*innen sollten Handwerksbetrieben den Umstieg von ihren Diesel-Vans auf E-Mobile und Lastenfahrräder schmackhaft machen. Übrigens ist der VCD ausdrücklich für die Seilbahn über den Rhein und für weitere neue ÖPNV-Verbindungen.

Wie immer finden Sie die vollständigen Antworten und auch die Anschriften der drei Organisationen - falls Sie Rat brauchen oder gar Mitglied werden wollen - auf unserer Werbeseite.

Weiter Infos unter:
www.bonner-rheinblick.de

Stau auf den Bonner Straßen

Masterplan Digitale Stadt

DIGITALE MEDIEN STEIGERN BÜRGERBETEILIGUNG UND FÖRDERN DIE DEMOKRATIE

Die Digitalisierung bestimmt alle Bereiche unseres Lebens. Die SPD-Fraktion im Rat der Stadt Bonn will sie aktiv gestalten, um die Potentiale des digitalen Zeitalters wirklich zu nutzen. Für uns ist der Zugang zum Internet Teil der Daseinsvorsorge.

Unser „Masterplan Digitale Stadt“ setzt seine Schwerpunkte dort, wo Bürger*innen unmittelbar profitieren, wo die Digitalisierung unseren Alltag erleichtert. Digitale Dienste der Verwaltung sollen eine Alternative zu persönlichen Besuchen in den Bürgerämtern werden. Digitale Bürgerbeteiligung stärkt die Demokratie und damit das Fundament unserer Gesellschaft. In der Verkehrsplanung und bei der Energieversorgung schafft die Digitalisierung neue Chancen für mehr Nachhaltigkeit. Zentral ist die digitale Bildung.

Hier gilt nicht nur unser Motto „Kein Kind zurücklassen!“, sondern hier wollen wir „Niemanden zurücklassen, egal wie jung oder alt!“ – denn gerade bei der digitalen Bildung sind Kinder und Jugendliche den Erwachsenen oft einige Schritte voraus. Voraussetzung für ein digitales Bonn ist, dass die digitale Infrastruktur zukunftsfähig ausgebaut wird!

Weiter Infos unter:
www.spd-bonn-im-rat.de

DIGITALE STADT: BONN BLEIBT ANALOG

UNSERE WELT WIRD DIGITALER:
Einkaufen, spielen, selbst Sport treiben können wir mit Hilfe von Internet und Apps. Nur die Stadt Bonn bietet ihre Dienstleistungen weiter

fast ausschließlich auf althergebrachte Weise an: verbunden mit persönlicher Anwesenheit und Papierkram. Dabei wurde bereits 2010 der neue elektronische Personalausweis bundesweit eingeführt. Zahlreiche Verwaltungsdienstleistungen könnten damit genutzt werden – wenn man sie freischalten würde. „Bundesweit heißt jedoch noch lange nicht auch in der Bundesstadt“, so SPD-Ratsherr Dr. Gereon Schüller. „Denn Bonn hängt dem digitalen Zeitalter in Sachen Bürgerdienste noch schwer hinterher. Immer wird erklärt, warum dies nicht geht und das nicht geht. Unsere Verwaltung scheint da im Vergleich zu denen anderer Kommunen eine echte analoge Umstandskiste zu sein. Denn woanders werden weit weniger Probleme gewälzt. Wir fordern daher mehr Innovationswillen von Seiten der Stadt. Gerade weil die Bürgerämter weitgehend geschlossen wurden“

In Bonn sind bisher lediglich einige Gewerbeangelegenheiten digital zu regeln. Andere Funktionen, die vor allem Privatpersonen nutzen, wie die An- und Abmeldung von Hunden, Beantragung des Bonn-Ausweises oder eines Wohnberechtigungsscheines, fehlen dagegen. „Eine elektronische Lösung wäre da ein Schritt in Richtung mehr Bürgerfreundlichkeit, den aber die Ratsmehrheit nicht mitgeht“, kritisiert Fenja Wittneven-Welter, Sprecherin im Ausschuss für die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger und Lokale Agenda. Die Wege zu den Bürgerdiensten bleiben für die Bonner*innen oftmals lang und zeitaufwändig.

ABZOCKE IM NETZ

Eine perfide Abzock-Methode hat der Gesetzgeber jetzt gestoppt: Bislang gab es Werbung im Netz, bei der durch Wegklicken Kosten entstanden. Ohne dass der Nutzer etwas davon merkte, wurden Beträge über die Telefonrechnung eingezogen. Das Einfallstor dafür waren die kostenpflichtigen Dienste, die über diesen Weg ganz legal bezahlt werden können. Künftig geht das nur noch, wenn über die Zahlungspflicht aufgeklärt wurde und die Nutzerin oder der Nutzer dieser ausdrücklich zugestimmt hat.

Näheres auch unter:
www.verbraucherzentrale.de/smartphoneabzocke

Historie

ERSTE FRAUEN LENKEN BONNER STRASSENBAHNEN.

Wenn es an Männern mangelt, müssen eben die Frauen ran. Nach diesem Motto und leider nicht wegen der Gleichstellung der Geschlechter bekam Bonn 1916 die erste Straßenbahnfahrerin. Nicht einmal das Wahlrecht hatten die Frauen zu dieser Zeit und ihr Einsatz als Schaffnerinnen stieß bereits auf Widerstand. Immerhin arbeiteten seit April 1915 Frauen in Bonn als Straßenbahnschaffnerinnen. Vorzugsweise waren es Ehefrauen von den Schaffnern, die zum Kriegsdienst eingezogen worden waren. Natürlich musste eigens eine Genehmigung der Königlichen Eisenbahn-Direktion Köln eingeholt werden, die mit allerlei Auflagen erteilt wurde. Zug um Zug - mit der Zahl der in den Krieg beorderten Männer - entfielen die Auflagen wieder. Schon Ende 1915 empfahl die Behörde, auch zum Führen der Bahnen Frauen einzustellen. Der Chef der Bonner Bahn, Direktor Sattler, protestierte schriftlich, gab aber nach wenigen Wochen nach - der Straßenbahnbetrieb wäre ohne Ersatz für die Männer eingebrochen. Man(n) schaffte es aber noch, die tatsächliche Einstellung von Fahrerinnen bis Oktober 1916 hinauszuzögern. Kurz vor Kriegsende 1918 gab es endlich 46 Fahrerinnen, 91 Schaffnerinnen und rechtsrheinisch auch 12 Schrankenwärterinnen bei den Bonner und Godesberger Bahnen. Der Frauenanteil lag damit bei sagenhaften 57 % - jedoch nur kriegsbedingt und vorübergehend.

Quelle: Stadtarchiv und Stadthistorische Bibliothek Bonn, Fotograf: Adolf Plesser

Nach dem Bürgerentscheid: Warten geht nicht mehr!

KONZEPTE FÜR DIE KURFÜRSTLICHE ZEILE UND DAS KURFÜRSTENBAD MÜSSEN JETZT IN DIE BÜRGERBETEILIGUNG

„Der Bürgerentscheid hat das Schicksal des einzigen Hallenbades in Bad Godesberg besiegelt, stellt Bärbel Richter, Fraktionsvorsitzende und finanzpolitische Sprecherin, fest. Gleichzeitig ist es für die Bürger*innen des Stadtbezirks wichtig zu erfahren, wie es mit dem Areal weitergehen soll. Daher fordert die SPD die Erstellung eines Konzepts für die zukünftige Nutzung des Grundstücks und des Gebäudes, in dessen Gestaltung auch die Bürger*innen eingebunden und beteiligt werden. Schließlich ist das Kurfürstenbad-Gelände Teil der kurfürstlichen Zeile und ein zentraler Ort des Stadtbezirks Bad Godesberg.

In diesem Zusammenhang hat die Frage zur Zukunft des Geländes um das ehemalige Kurfürstenbad an Aktualität gewonnen. Da es das Entree zum Zentrum Bad Godesbergs bilde, sei es für die Außenwirkung sehr wichtig. „Aus den bisherigen Veranstaltungen ziehen wir den Schluss, dass wir eine Stärkung des Zentrums für Familien und junge Leute erreichen müssen. Es braucht Lebendigkeit, die Menschen anzieht“, erläutert Hillevi Burmester, stellv. Bad Godesberger Bezirksbürgermeisterin. Da spiele es eine große Rolle, wie die Gestaltung der letzten Schlüsselgrundstücke erfolge, die sich noch im Besitz der Stadt Bonn befinden.

Denn Bad Godesberg hat als Stadtbezirk in den letzten zehn bis fünfzehn Jahren einen Wandel erlebt, auf den aus Sicht der Bürger*innen nur unzureichend reagiert wurde. Bereits im November 2016 hatten daher die SPD-Ortsvereine Bad Godesberg Nord und Bad Godesberg Süd die „Bad Godesberg-Konferenz“ durchgeführt, um mit über 150 Teilnehmenden Entwicklungsperspektiven für den Stadtbezirk zu diskutieren. Im Rahmen des daraus hervorgegangenen Dialogprozesses „Bad Godesberger Perspektiven“ (www.bad-godesberger-perspektiven.de) werden die einzelnen Themenfelder weiter bearbeitet. Zum Thema „Was passiert mit dem Kurfürstenbad“ haben die Bad Godesberger Perspektiven zu einem Ideen-Wettbewerb aufgerufen Beteiligung erwünscht!

IMPRESSUM

Herausgeber: Gabriel Kunze
Redaktionsadresse: Sozialdemokratische Partei Deutschlands, Unterbezirk Bonn
Clemens-August-Str. 64, 53113 Bonn
Tel. 0228 - 249800, Fax 0228 - 249803
E-Mail: redaktion@spd-bonn.de

Chefredakteur: Alexander-Frank Paul (V.i.S.d.P.)
Redaktion: Wolfgang Wiemer, Sebastian Welter
Redaktionelle Mitarbeit: SPD-Fraktion im Rat der Stadt Bonn, Markt 2, 53111 Bonn
Vorsitzende: Bärbel Richter

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