

#WEST 04. Dezember 2019

Fridays for Future: Rainer Bohnet zu Gast bei der Public Climate School in Bonn

Am 27. November fand in Bonn die Public Climate School statt. Veranstalter war die Fridays for Future-Bewegung an der Universität Bonn. Diese hatte Rainer Bohnet in seiner Eigenschaft als Bonner EVG-Vorsitzender und VCD-Mitglied eingeladen, um über die Verkehrswende zu referieren.



In der Einleitung ging Rainer Bohnet auf den Zusammenhang Lokal/BRD und EU ein. Bonn ist einem Haushaltssicherungskonzept (HSK) unter Aufsicht der Bezirksregierung Köln, welches Investitionen nicht nur in den Nahverkehr stark einschränkt bis unmöglich macht. Deshalb ist die Bundesregierung aber auch die EU gefordert. Die jetzige Misere im Bonner Nahverkehr ist seit 10 Jahren hausgemacht, denn die Stadtwerke Bonn (SWB) wurden systematisch kaputtgespart, um dem Stadtsäckel nicht zur Last zu fallen. „Dieser Kahlschlag

ist ähnlich wie der gnadenlose, dem damals geplanten Börsengang der Deutschen Bahn AG geschuldete Rationalisierungswahn, unter dem die DB bis heute leidet,“ so Bohnet.

Es gibt aber auch noch andere Faktoren, die einen Ausbau des ÖPNV verhindern. So hat die Industrie- und Handelskammer Bonn/Rhein-Sieg alle Mitglieder des Bonner Planungsausschusses angeschrieben, er möge gegen die Umweltpuren auf einigen hoch frequentierten Straßen stimmen, denn die City brauche das Auto als Wirtschaftsmotor.

Lead City ist ein Schnellschuss, denn die Oberbürgermeister hatten nur drei Wochen Zeit, ein Konzept auszuarbeiten. Das 365-Euro-Ticket wurde von Rainer Bohnet heftig kritisiert, da es nur in Bonn und nur für Neukunden gilt. Weniger als die Hälfte des Kontingents wurde bisher verkauft. Die Gefahr besteht, dass nach einem Jahr das Projekt eingestampft wird, „weil es ja nichts gebracht hat!“ Auch die Parkraumbewirtschaftung in Bonn wurde angesprochen und muss Wahlkampfthema werden. Ein Bürgerticket für jeden Bürger überall nutzbar, wäre optimal, stößt aber auf Widerstand. Die Autoindustrie ist mit 800.000 Beschäftigten die stärkste Industrie in Deutschland, kein Mitarbeiter geht unter 4000 Euro im Monat nach Hause. Die Busfahrer*innen gehen mit 2500 Euro im Monat nach Hause. Das ist bei dieser Verantwortung und dem Stress entschieden zu wenig. Dem Eisenbahnnetz geht es auch schlecht, hier wären 50 Milliarden EUR nötig, um es zu sanieren. Eine vernünftige, europaweite Planung der Bahn-Schnellverbindungen könnte die Fahrzeiten von Metropole bis Metropole um weit mehr als 50% verringern. Das hat aber im EU-Wahlkampf keine Rolle gespielt.

Ein weiterer Punkt ist die Subventionierung des Dieselkraftstoffs mit 8 Milliarden EUR im Jahr, dieses ist nicht mehr zeitgemäß, wie auch eine „Nichtbesteuerung“ des Kerosins der falsche Weg ist.

In der anschließenden Diskussion wurde der Ausbau der A 565 (Tausendfüßler) angesprochen. Erst sollte dieser nur neu gebaut werden, da er völlig marode ist. Nachdem alle mit dem Kopf genickt hatten, kamen dann die Pläne zur Verbreiterung auf den Tisch, oder besser unter den Tisch! Es ist erstaunlich, dass ganz schnell 800 Millionen EUR für den Ausbau von Straßen zur Verfügung stehen. Der viergleisige Ausbau der Linken Rheinstrecke für schnellere und vor allem pünktliche Züge aber immer wieder versteckt wird.

Ein ganz wichtiger Faktor war die Aussage einer Bürgerin. Wir holen uns die Pendler doch immer mehr nach Bonn rein. Es werden immer mehr Arbeitsplätze geschaffen ohne entsprechend günstigen Wohnraum zu schaffen. Die Notwendigkeit des sozialen Wohnungsbaus wurde unterstrichen. Es war vom Ausverkauf Bonns an Investoren die Rede.

Arbeiten und Wohnen müssen wieder zusammengeführt werden, betonte Bohnet. Das würde sich verkehrsvermeidend auswirken. Dazu ist allerdings eine integrierte Planung nötig, bei der von Anfang an die komplette Infrastruktur (ÖPNV, Bahn, Schulen, Kindergärten) beplant wird.

Ein weiteres Thema war die Kommunikation mit den Bürger*innen seitens der Stadt. Hier wird gemacht, und dann gefragt. Das bringt viel Ärger. Eine Kommunikation mit den Bürger*innen können andere Städte besser.

Mehrfach und sehr deutlich wies Rainer Bohnet darauf hin, dass die Verkehrswende sowie die Transformation der Autoindustrie sozialverträglich gestaltet werden müssen. „Ansonsten entstehen gesellschaftspolitische Konfliktfelder mit Verwerfungen, die gefährlich werden können,“ sagte Bohnet. Bei der EVG sei das relativ einfach, weil die Bahnbranche ein zentraler Baustein der Verkehrswende sei. Bei der IG Metall und der IG Bergbau, Chemie, Energie (IG BCE) ist das Thema hingegen sehr viel schwieriger.

Downloads



Aushang

(PDF, 387.00 KB, Wird in neuem Fenster/Tab geöffnet.)

(/fileadmin/user_upload/19-12-04-
PM_Koeln_Verkehrswendediskussion.pdf)