

37. Sitzung Klimaschutzbeirat
10.01.2023, 17.30 – 20.50 Uhr
Moderation: Alexander Fröde
Stadthaus, Sitzungsraum 1

Protokoll - Entwurf

1. Begrüßung und Abstimmung über die TO

Herr Fröde begrüßt die Anwesenden und dankt der AG und den Autor*innen für die Vorbereitung der Sitzung und die Erarbeitung der Stellungnahme.

Herr Fröde erläutert, dass die Vorbereitungs-AG vorschlägt, den TOP 4 (Wahlen zum Vorsitz) heute nicht zu behandeln: Ein möglicher Kandidat ist heute krankheitsbedingt nicht anwesend. Zudem würden mögliche Kandidat*innen für die Stellvertretung gern im Beirat diskutieren, ob es künftig zwei stellvertretende Personen geben kann, um die zeitliche Belastung auf mehrere Schultern zu verteilen. Der TOP soll daher in die nächste Sitzung verschoben werden, um die heutige Sitzungszeit gänzlich der Stellungnahme zum Klimaplan widmen zu können.

Die so geänderte Tagesordnung wird einstimmig verabschiedet.

Der Beirat entscheidet einstimmig, den anwesenden Gästen für die heutige Rederecht zu erteilen.

2. Verabschiedung des Protokolls der vorherigen Sitzung

Das Protokoll vom 13.12.2022 wird einstimmig bei einer Enthaltung angenommen.

3. Verabschiedung der Stellungnahme des Beirates zum „Klimaplan 2035“

Eingangs dankt Frau Hallstein der AG und dem Beirat für die Erarbeitung der umfangreichen Stellungnahme. Sie weist mit Bezug zum Klimaplan darauf hin, dass das Konsortium sich gemäß Auftrag im Arbeitsprogramm auf solche Aktivitäten fokussiert hat, bei denen die Stadtverwaltung selbst auf Bonner Stadtgebiet handeln kann.

Der Entwurf der Stellungnahme war jeweils von Autor*innen der Arbeitsgruppen vom 13. Dezember 2022 formuliert worden. Bis 4. Januar 2023 hatten alle Beirats-Mitglieder Gelegenheit Fragen, Kommentare und Ergänzungen einzufügen. Die Autor*innen haben daraus einen finalisierten Entwurf gefertigt, der heute zur Diskussion steht.

Die Diskussion erfolgte im Plenum anhand des für alle sichtbaren Textes. Diskussion und Abstimmung erfolgten kapitelweise.

Kapitel 1 Einleitung

Das Kapitel wird mit kleinen redaktionellen Änderungen einstimmig angenommen.

Das Ziel der Bundesstadt Bonn, 2035 klimaneutral zu werden, ist ein sehr ambitioniertes, aber auch notwendiges Ziel, um der Klimakrise zu begegnen.

Der dazu von einem Konsortium erstellte, sehr umfassende Klimaplan wurde am 13.12.2022 im Klimaschutzbeirat der Stadt Bonn (KSB) bewertet. Der Klimaplan findet bei den Mitgliedern des KSB grundsätzlich eine breite Zustimmung. Viele der beschriebenen Maßnahmen sind sehr wichtig, in einigen Fällen wegweisend.

Allerdings kann es nicht ausbleiben, dass bei einem so umfassenden Werk die notwendige Detailtiefe nicht erreicht wird bzw. Lücken bei der Analyse von Zielgruppen und Akteur:innen sowie bei den Maßnahmen entstehen.

Das zeigt die folgende detailliertere inhaltliche Bewertung des Klimaplans durch den KSB.

Der Klimaschutzbeirat arbeitet rein ehrenamtlich, er kann weder eine Bürgerbeteiligung noch eine Stakeholder-Beteiligung ersetzen.

Kapitel 2 Governance

Diskutiert wird, ob sich das „Krisenmanagement“ auf klimabezogene Krisen bezieht oder ob damit mögliche „Krisen“ bei der Umsetzung des Planes gemeint sind. Der Beirat kommt überein, dass letzteres der Fall ist, es also um das prozessbezogene Krisenmanagement geht.

Das Kapitel wird mit dieser Ergänzung einstimmig angenommen.

Der Klimaschutzbeirat unterstützt die Inhalte des Klimaplans in Bezug auf die Belange von Governance grundsätzlich. Es braucht eine umfassende zielorientierte Gesamtsteuerung, damit Synergien gesehen werden und gleichzeitig Blockaden verhindert werden können. Die Governance sollte auch für das prozessbezogene Krisenmanagement zuständig sein. Der KSB begrüßt, dass es ein kontinuierliches Monitoring geben soll. Beim Thema Gemeinwohlökonomie sollte nachgearbeitet werden.

Der KSB empfiehlt:

- Die notwendige Kommunikationsarbeit für den Klimaplan der Stadt Bonn muss mit den dafür erforderlichen Ressourcen ausgestattet werden, damit sie professionell und kontinuierlich erfolgen kann.
- Die Ergebnisse des Monitorings sollten regelmäßig dem KSB vorgestellt werden. Aufgrund dieser Monitoring-Ergebnisse kann der KSB weitere Empfehlungen für Politik und Verwaltung erarbeiten.
- Die Ergebnisse von Bonn4Future und zukünftiger Mitwirkungsverfahren sollen in den Klimaplan weiterhin sichtbar integriert werden und neue Steckbriefe ebenfalls.
- Auch die gesetzlich vorgeschriebene Beteiligung, z. B. bei Planfeststellungsverfahren, sollte mitbedacht werden.

Kapitel 3 Gesellschaft

Auf Vorschlag von Herrn Fesser wird ergänzt, dass auch außerschulische Lernorte außerhalb Bonns berücksichtigt bzw. als positive Beispiele für Bonn dienen sollen.

Das so ergänzte Kapitel wird mit wenigen redaktionellen Anpassungen einstimmig bei einer Enthaltung angenommen.

Der Klimaschutzbeirat unterstützt die Inhalte des Klimaplanes in Bezug auf gesellschaftliche Belange grundsätzlich.

Der KSB empfiehlt:

- Überarbeitungs- und Beteiligungsbedarf sehen wir bei den Aktivitäten 2.2.1.1 und 2.2.1.2 zur schulischen Klimabildung sowie dem Konzept der stadtweiten Mitmachinitiative 2.1.2.1:
 - Der pädagogische Ansatz mit einem Fokus auf individuelle Verhaltenskorrektur greift zu kurz, da dies die Verlagerung der Verantwortung auf Kinder und Jugendliche bedeuten würde. Eine transformative Bildung und Bildung für Nachhaltige Entwicklung (BNE) befähigen zur Veränderung des Lebensumfeldes z. B. der Schule, Nachbarschaft oder Kita.
 - Vor der weiteren Konzeption der Maßnahmen sollten Bonner Expert:innen, Akteur:innen und Betroffene aus dem Bildungsbereich beteiligt werden, damit Wissen, Erfahrungen und gute Beispiele aus Bonn einfließen können.
 - Eine 0,5er Stelle kann nicht 6 stadtweite Bildungsprogramme koordinieren. Entweder kann die Person ein Netzwerk für Klimabildung koordinieren, oder sie kann maximal ein konkretes Bildungsprogramm erarbeiten. Für alle weiteren Programme bräuchte es die Antragstellung, Finanzierung und Kooperation mit externen Bildungsträgern/ Vereinen - z. B. für das genannte Schulgartennetzwerk.
 - Außerschulische Lernorte gibt es in dieser Menge in Bonn leider nicht. Biohöfe, verpackungsfreie Läden oder Repair Cafés haben keine freien Kapazitäten, um auch noch Bildungsmaßnahmen für Schüler:innen anzubieten. Hier muss in bestehende oder neue außerschulische Bildungsorte investiert werden, zum Beispiel einen Schulbauernhof für Bonn, ein Schüler:innen-Repair-Café sowie den Ausbau der Angebote des Hauses der Natur. Vorhandene Außerschulische Lernorte außerhalb Bonns sollten berücksichtigt werden und vor allem als positive Beispiele für die Einrichtung ähnlicher Orte in Bonn dienen.

Damit eine erfolgreiche und schnelle Umsetzung möglich wird, hält der KSB die Identifizierung und Einbindung aller und vor allem der größeren gesellschaftlichen Akteure in der Stadt für notwendig: konfessionelle Vereinigungen, Bürgervereine, Sportvereine, die Universität, WiLa Bonn, Abenteuer Lernen e. V., das durch Bonn4Future aufgebaute Netzwerk Jugendbeteiligung mit seiner Erfahrung in der Ansprache von Jugendlichen über digitale und soziale Medien (www.bonn4future.de), die Verbraucherzentrale und Vertreter:innen von weiteren Bildungseinrichtungen (2.1.1.1, 2.1.2.1)

- Die Finanzierung der für die Umsetzung nötigen Stellen im Quartiersmanagement, in Klimabüros u. ä. Einrichtungen muss langfristig erfolgen, weil der Erfolg der Beratung von vertrauenswürdigen, stabilen Beziehungen mit den Berater:innen abhängt (2.1.1.1, 2.2, 2.3).
- Die Jugendarbeit muss in diesem Rahmen neu gedacht und in manchen Stadtteilen ggf. auf- bzw. ausgebaut werden (2.1.1.1, 2.2.1.2).

- Damit die Menschen dieser Stadt für die Umsetzung motiviert und effizient angesprochen werden, ist auch eine emotionale Ansprache notwendig, wie sie zum Beispiel über das Orchester im Wandel erfolgt. Weitere Akteure wie auch das Schauspielhaus Bonn und das Junge Theater sind zu finden und ggf. einzubinden (2.3).
- Vorarbeiten, die im Rahmen von Bonn4Future gelaufen sind, wie der Aufbau eines Netzwerkes Jugendbeteiligung, die Bonn4Future Projektwerkstatt sowie Medienansprache mit Schüler:innen sollten weitergeführt werden.

Kapitel 4 Wirtschaft

Im dritten Absatz werden Anpassungen vorgenommen; im Wesentlichen wird auf das Ziel der Klimaneutralität Bonns anstatt des Paris-Ziels verwiesen.

Bei den Empfehlungen wird auf Anregung von Herrn Fesser die mögliche Etablierung eines freiwilligen Instrumentes zur Begleitung von Betrieben auf deren Weg zur Klimaneutralität ergänzt.

Das so ergänzte Kapitel wird mit wenigen redaktionellen Anpassungen einstimmig angenommen.

Der KSB unterstützt grundsätzlich die Inhalte des nun vorliegenden Klimaplanes. Er kann jedoch alleine wegen der knappen Zeit zwischen der Vorlage des Klimaplanes und der jetzigen Kommentierung und Abgabe von Empfehlungen nur ein erstes Schlaglicht setzen.

Die Wirtschaft geht weiterhin berechtigt davon aus, in die Aktivitäten und Umsetzungen aus dem Klimaplan so breit wie möglich und unverzüglich als Antreiber, Ideengeber, (Ver-)Mittler, Multiplikator, Inhaber bereits bestehender, erprobter Instrumente und Gremien sowie als Regulativ eingebunden zu werden.

Bei der Umsetzung gilt es, sowohl den dringenden Zielen des Klimaschutzes als auch den Erfordernissen einer funktionierenden und sich verändernden Wirtschaft Rechnung zu tragen. Ziel ist dabei die Erreichung der Klimaneutralität der Stadt Bonn 2035.

Der KSB empfiehlt:

- Die Stadt sollte ein freiwilliges Instrumentarium etablieren, um alle Betriebe der lokalen Wirtschaft auf dem Weg zur Klimaneutralität zu begleiten. Ein Vorbild dafür könnte der Klimapakt in Düsseldorf sein, der von der HWK Düsseldorf ins Leben gerufen wurde. Dabei wird pro teilnehmendem Betrieb ausgehend von einer Ausgangsbilanz ein Reduktionspfad entwickelt und der Betrieb auf dem Weg zur Klimaneutralität durch eine externe, durch die Stadt finanzierte Beratung begleitet.
- Ein Schwerpunkt muss auf ein zielgerichtetes, kontinuierliches Monitoring bei der Umsetzung der Maßnahmen und Projekte aus dem Klimaplan gerichtet werden. Es sollte dabei die Möglichkeit der Erkennung von positiven Beispielen zur Veranschaulichung über Best Practice und Leuchtturmprojekte geschaffen werden, um schnellstmöglich wahrnehmbar umgesetzt zu werden. Die breitflächig in diversen Steckbriefen angelegte vorlaufende Analyse (vgl. z. B. Steckbrief 3.6.1.1) führt demgegenüber zu der Gefahr einer weiteren Verzögerung.

- Es bedarf des Ausbaus einer nachhaltigen, regionalen (Ernährungs-) Wirtschaft und dem vorausgehend der Planung und Umsetzung eines Food Hub inklusive Veredelung und Logistik. Denn solange keine hinreichende Angebotsmenge regionaler, vorverarbeiteter Produkte für B2B (business to business) oder B2C (business to consumer) vorhanden ist, bedarf es auch (noch) keiner im Klimaplan vorgeschlagenen Kampagne zur Sensibilisierung von Verbraucher:innen (Anmerkung zu Steckbrief 3.6.1.1) Diese würde nur soziale Ungleichheiten verstärken. Vorrangig sind Bildungs- und Beratungsangebote für die Umstellung von landwirtschaftlichen Betrieben und Großküchen und der o. g. Food Hub, um das Angebot an hochwertigen regionalen und nachhaltigen Lebensmitteln für alle Bonner:innen zu verbessern.
- Die insbesondere auch im vierten Klimaforum von Bonn4Future (B4F) erarbeiteten Ergebnisse aus den Themenfeldern "Wirtschaft" sowie "Ernährung und Landwirtschaft" im dortigen "Aktionsplan für eine klimaneutrale und lebenswerte Stadt" müssen in die Steckbriefe des Klimaplan eingearbeitet werden. Beispielhaft genannt sei eine Empfehlung aus B4F zu einer gezielten Förderung von Unternehmen, die sich auch für Klimaneutralität und Gemeinwohlökonomie engagieren.
- Im Klimaplan vorgesehene Beratungsangebote wie z.B. in den Steckbriefen 3.2.2.1, 3.2.4.1, 3.3.2.1, 3.4.1.1 sind für Kleinbetriebe und Freiberufler:innen zu erweitern, soweit das noch nicht verbindlich beschlossen oder umgesetzt ist.
- Es fehlen außerdem die vom Klimaschutzbeirat am 22.02.22 bereits vorgeschlagenen Runden Tische Landwirtschaft, Gemeinschaftsverpflegung und Lebensmittelreste sowie die Prüfung eines Moratoriums zur Erhaltung von landwirtschaftlichen Flächen (siehe DS220540 im Allris: <https://www.bonn.sitzung-online.de/public/to020?TOLFDNR=2019295>).

Kapitel 5 Gebäude & Energie

Bei den Empfehlungen wird auf Anregung von Frau Valentin ein Absatz zum Umgang mit Grauer Energie ergänzt.

Das so ergänzte Kapitel wird mit wenigen redaktionellen Anpassungen einstimmig angenommen.

Der Klimaplan enthält im Themenfeld Gebäude/ Energie zahlreiche wichtige und sinnvolle sowie auch einige wegweisende Maßnahmen wie z.B. 4.2.1.2 Initiative flächensparendes Wohnen; 5.3.2.1 Aktivierungsoffensive PV.

Auch die technologieoffene Ausgestaltung der Maßnahmen 5.2.1.1 „Kommunale gesamtstädtische Wärmeplanung“ und 5.2.1.2 „Vertiefungsstudie Erneuerbare Energien“ ist hervorzuheben. Jedoch sind hinsichtlich der Zielgruppen, Akteur:innen und der Maßnahmen selbst erhebliche Lücken in diesen Themenfeldern des Klimaplan zu finden.

Die Mieter:innen und Eigentümer:innen mit geringeren Einkommen werden im Klimaplan als Zielgruppen genannt; zu den auf diese Gruppen abzielenden Aktivitäten gehören z.B. die o.g. Aktivierungsoffensive PV, das Förderprogramm Altbausanierung und verschiedene Beteiligungs- und Mitwirkungsangebote. Weitere Maßnahmen sind darüber hinaus zu entwickeln.

Eine weitere Maßnahmen- und Zielgruppen-Lücke ist die Beratung von Kleingewerben und Freiberufler:innen.

Außerdem wird insbesondere bei der Beschreibung der Ausgangssituation in den Steckbriefen die teilweise jahrzehntelange erfolgreiche Arbeit wesentlicher Akteur:innen in Bonn nicht beschrieben. Folglich sind bei der Umsetzung der Maßnahmen diese Akteur:innen auch nicht berücksichtigt (z.B. spezifische Beratungsangebote der Handwerkskammer zu Köln, Energieberatungsstelle der Verbraucherzentrale in Bonn, Arbeitskreis „Energiesperren vermeiden“, Umweltprogramm Tabiat - richtet sich an Menschen mit Migrationshintergrund - oder Klimaprogramme der Kirchen, wie z.B. "Grüner Hahn" der Ev. Kirchen). Hier besteht sonst die Gefahr, dass wichtige Expertise verloren geht.

Durch den dann notwendigen Neuaufbau von Know-how und ggf. auch durch den Verlust von Landes- und Bundes-Fördermitteln, die die Stadt Bonn bzw. die Bonner Energie-Agentur (BEA) zurzeit nutzen, wird die Umsetzung der Maßnahmen mit höheren Kosten verbunden sein.

Der KSB empfiehlt:

- Der KSB empfiehlt der Politik, für die Themenbereiche Energie und Gebäude die Verwaltung und die Bonner Energie Agentur mit folgenden Aufgaben zu beauftragen:
 - Einer kurzfristigen Neubewertung der Ausgangssituation für die Bereiche Gebäude und Energie sowie der Identifizierung anderer bisher nicht genannter Akteur:innen sowie einer Abfrage bei diesen „neuen“ Akteur:innen, wie und in welchem Umfang sie die Umsetzung des Klimaplan unterstützen können und welche zusätzlichen Mittel und (personellen) Ressourcen ggf. dafür notwendig sind. Hierbei sind insbesondere die Akteur:innen in die Pflicht zu nehmen, die bereits kommunal gefördert werden.
 - Ein Beratungs- und Unterstützungsangebot für Mieter:innen und Menschen mit geringem Einkommen in den Klimaplan zu implementieren. Unterstützungsangebote wären z. B. Förderprogramme zum Austausch alter Kühl- und Gefriergeräte. Hierbei soll auf bereits laufende Projekte zurückgegriffen und vorhandene Strukturen und Akteur:innen sollen integriert werden. So haben sich im Mitwirkungsverfahren Bonn4Future die Bürger:innen mehrfach mit der Situation von Mieter:innen befasst und dafür im letzten Klimaforum auch Aktionspläne erarbeitet. So wäre zum Beispiel die Qualifizierung von Multiplikator:innen, die Mieter:innen und Vermieter:innen an einen Tisch bringen, sinnvoll. Das Gleiche gilt für den Aufbau von quartiersnahen Wohnungstauschbörsen zur Wohnraumoptimierung.
 - Im Rahmen des Klimaplan ein Beratungsangebot (Initialberatung als aufsuchende Beratung) für kleine Unternehmen und Freiberufler zu schaffen. Beratungsthemen wären dann Möglichkeiten zur Energie- und Ressourceneinsparung sowie die klimafreundliche Mobilität. Dieses Beratungsangebot sollte bei der BEA angesiedelt sein.
- Mit dem Ziel, die graue Energie und damit die Treibhausgas-Emissionen zu reduzieren, sollte der Einsatz sekundärer Baustoffe oder nachwachsender Rohstoffe beim Bauen Vorrang haben. Ein Ansatz wäre hier zum Beispiel eine Abfrage bei berufsständigen Verbänden und bei bereits in diesem Bereich tätigen Bonner Unternehmen, z.B. Planungsbüros, Handwerksbetrieben, Baustoff-Produzenten.

Frau Valentin muss zu diesem Zeitpunkt die Sitzung verlassen. Sie überträgt ihre Stimme an Frau Bolte.

Kapitel 6 Mobilität

In der Einleitung zu diesem Kapitel wird darauf verwiesen, dass die Stadt Bonn für das Erreichen der Klimaneutralität bis 2035 auch auf die bundes- und landespolitische Umsetzung des Klimaschutzes angewiesen ist. Der Beirat diskutiert, ob die Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit als ein Beispiel für diese bundespolitische Entscheidungskompetenz bestehen bleiben soll. Dabei wird auch über smarte integrierte Verkehrsregelung als Alternative zu flächendeckendem Tempo 30 diskutiert.

Auf Anregung von Frau Fischer wird eine smarte integrierte Verkehrsregelung als Teil der Empfehlungen aufgenommen. Der Verweis zu landes- und bundespolitischen Rahmenbedingungen bleibt inkl. Tempo 30 bestehen.

Auf Anregung von Herrn Reuter wird in der Kapitel-Einleitung ein Verweis auf eventuelle verstärkte Nutzung von Fahrrad-Überholverböten ergänzt.

Das so ergänzte Kapitel wird mit redaktionellen Anpassungen bei vier Gegenstimmen und fünf Enthaltungen angenommen. Die im Nachgang zur Sitzung von den Mitgliedern aus IHK Bonn/Rhein-Sieg, Handwerkskammer zu Köln, Dehoga und Kreishandwerkerschaft formulierte Begründung ist unter dem abgestimmten Text eingefügt.

Der Klimaschutzbeirat begrüßt, dass der Klimaplan das Themenfeld Mobilität ganzheitlich und innovativ angeht und die seit Jahrzehnten anerkannte Strategie „zuerst Verkehr vermeiden, dann verlagern, verträglicher gestalten“ positiv umsetzt. Der Logik des Klimaplan mit „Steckbriefen“ folgend, stehen allerdings zum Teil weniger wichtige Themen gleichrangig neben den zentralen, grundsätzlich notwendigen Aufgaben des Ausbaus von Bus und Bahn sowie Rad- und Fuß-Verkehrsnetzen.

Insbesondere aus dem Umland und ins Umland, aber auch beim Umsteigen für ÖPNV-Verbindungen innerhalb Bonns benötigt man mit dem ÖPNV heute oft noch ein Mehrfaches der Zeit, die man mit dem Auto unterwegs wäre. Insbesondere Umsteigevorgänge machen ÖPNV-Verbindungen wenig attraktiv: Abhilfe schaffen in Zukunft vor allem kürzere Takte und Pünktlichkeit. Der Klimaplan muss mehr betonen, Autoverkehre schon aus den Umlandkommunen in die Stadt Bonn – und umgekehrt beim Freizeitverkehr – zu vermeiden und auf den Umweltverbund zu verlagern. Eine sorgfältige Analyse des derzeitigen ÖPNV ist die Voraussetzung für eine realistische Operationalisierung der Mobilitätswende. Erst dadurch wird klar, welche Maßnahmen zu welchen Zeitpunkten bis 2035 für nachhaltige Verbesserungen des ÖPNV-Angebots sorgen können. Im Klimaplan fehlt, dass die beiden wichtigsten Schienenstrecken, die links- und die rechtsrheinische Bahnstrecke, erst in den 30er Jahren eine deutliche Verbesserung erfahren können, so dass Bonn und der Rhein-Sieg-Kreis in den nächsten gut zehn Jahren vor allem auf den Ausbau von Stadt- und Straßenbahnen setzen müssen.

Der Klimaplan stellt zu Recht fest: Auch Fußgänger und Radfahrer benötigen durchgängige Netze. Der Radverkehr braucht insbesondere den Ausbau seiner Infrastruktur. Stärker zu berücksichtigen ist, dass das Pedelec den Aktionsradius des Fahrrads für viele Menschen deutlich erweitert hat, aber auch bessere Radwege erfordert. Wo für den Radverkehr kein Platz gewonnen werden kann, auch nicht zulasten des motorisierten Verkehrs, muss für ein gleichberechtigtes Miteinander der Verkehrsarten gesorgt werden, insbesondere durch ein Regeltempo 30 innerorts und ggf. eine verstärkte Nutzung von Fahrrad-Überholverböten.

Zu wenig verdeutlicht der Klimaplan, wie sehr die Stadt Bonn für das Erreichen der Klimaneutralität bis 2035 auch auf die bundes- und landespolitische Umsetzung des Klimaschutzes angewiesen ist: Das betrifft neben niedrigeren ÖPNV-Tarifen und der Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in der Stadt insbesondere den derzeit auf Bonner Stadtgebiet und im Umland geplanten massiven Autobahnausbau (A 565, A59, A553). Dieser ist aus mehreren Gründen kontraproduktiv zum Klimaplan: Infrastruktur auszubauen und später instandzuhalten, ist massiv klimaschädlich. Weiter anwachsender motorisierter Verkehr ist in Bonn nicht mehr unterzubringen, weil Bonn den Rückbau des innerstädtischen für den MIV zur Verfügung stehenden Straßennetzes braucht, um ÖPNV, Fuß- und Radverkehr ausbauen und Straßenräume für die Klimafolgenanpassung nachhaltiger gestalten zu können.

Der KSB empfiehlt:

- Ergänzend zum Klimaplan und auf ihn aufbauend, muss ein konkreter Plan für den weiteren Ausbau des ÖPNV in Stadt und Umland entwickelt, breit diskutiert und rasch umgesetzt werden.
- Dafür sind Infrastrukturprojekte notwendig und beschleunigt zu realisieren wie die geplante Seilbahn, Verlängerungen bestehender Stadtbahnen (u.a. Buschdorf, Dottendorf/Friedsdorf, Mehlem) und der Bau neuer regionaler Bahnstrecken (u.a. rechtsrheinische Rheinuferbahn, Westbahn). Im Klimaplan müssen konkrete Zeitpunkte für die jeweilige Umsetzung benannt werden.
- Die Takte der bestehenden Bahnen und Buslinien müssen zeitnah und über bestehende Planungen hinaus verdichtet werden.
- Für alle ÖPNV-Maßnahmen sind insbesondere Dialog und Vernetzung aller Akteure (Stadt, Landkreis, SWB, DB Netz AG, go.Rheinland, Verkehrsunternehmen) mit dem Ziel auch kurzfristiger Verbesserungen wichtig.
- In der Region sind als Gemeinschaftsaufgabe aller Kommunen Park-and-Ride-, vor allem aber auch Bike-and-Ride-Konzepte zu realisieren. Umsteigen auf den Umweltverbund ist schon im Umland wichtig, weil man kurz vor dem Ziel in der Stadt nicht mehr umsteigt.
- Neben attraktiven und sicheren Radwegen ist insbesondere die Durchgängigkeit des Radverkehrsnetzes zu gewährleisten. Der Radentscheid ist beschleunigt umzusetzen. Es sind deutlich mehr wettergeschützte und sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und höherwertige Pedelecs zu schaffen.
- Eine neue, möglichst klimagerecht zu bauende „Umweltbrücke“ über den Rhein ist auch im Klimaplan anzustreben.
- Für den Fußverkehr sind möglichst rasch ausreichend breite, barrierefreie Gehwege durch die Zurückdrängung des Gehwegparkens und durch Parkraumkonzepte zu realisieren.
- Stadt und Umland müssen gemeinsam für zukunftsweisende Verkehrsplanung auch auf Bundes- und Landesebene sorgen: keine weiterem Autobahnaus- oder gar -neubauprojekte, beschleunigter Ausbau des DB- und S-Bahn-Netzes in der Gesamtregion, Umstrukturierung der ÖPNV-Finanzierung zur Absenkung der ÖPNV-Tarife.
- „Mobilität“ und „Verkehr“ sollten im Klimaplan nicht synonym verwendet werden: Mobilität kann vor allem beim nichtmotorisierten Verkehr sehr positiv sein, Verkehr ist umso negativer, je mehr Ressourcen für ihn verbraucht werden.
- Eine smarte integrierte Verkehrsregelung zugunsten aller Verkehrsteilnehmer:innen ist herzustellen.

Begründung der Gegenstimmen von Dehoga, IHK, Handwerkskammer zu Köln (HWK) und Kreishandwerkerschaft (KHS):

„Obwohl der Klimaplan insgesamt grundsätzlich unterstützt wird, kann einzelnen, entscheidenden Abschnitten in der Stellungnahme des Klimaschutzbeirats seitens des Dehoga, der HWK und der IHK Bonn/Rhein-Sieg nicht zugestimmt werden. Nachfolgend werden die wichtigsten Auszüge kurz kommentiert. Diese Abschnitte sind:

KSB: „die seit Jahrzehnten anerkannte Strategie ‚zuerst Verkehr vermeiden, dann verlagern, verträglicher gestalten‘“

Position Dehoga/HWK/IHK/KHS:

- a. Es ist unspezifisch, von wem „seit Jahrzehnten diese Strategie anerkannt wurde“
- b. Zuerst sind Alternativen zu schaffen, die eine Vermeidung & Verlagerung des Verkehrs ermöglichen

KSB: „Wo für den Radverkehr kein Platz gewonnen werden kann, auch nicht zulasten des motorisierten Verkehrs, muss für ein gleichberechtigtes Miteinander der Verkehrsarten gesorgt werden, insbesondere durch ein Regeltempo 30 innerorts.“

Position Dehoga/HWK/IHK/KHS:

Der Radverkehr soll ohne Frage ausgebaut werden, allerdings nicht zu Lasten des MIV. Auch kann die Einführung einer Regelgeschwindigkeit von 30 km/h innerorts nicht unterstützt werden. Die aus dem Kreis des KSB vorgeschlagene Alternative der Einführung eines „Smarten Verkehrssystems“ zur Sicherstellung des Verkehrsflusses wäre u.E. eine sinnvolle Alternative.

KSB: „Für den Fußverkehr sind möglichst rasch ausreichend breite, barrierefreie Gehwege durch die Zurückdrängung des Gehwegparkens und durch Parkraumkonzepte zu realisieren. Stadt und Umland müssen gemeinsam für zukunftsweisende Verkehrsplanung auch auf Bundes- und Landesebene sorgen: keine weiteren Autobahnaus- oder gar -neubauprojekte, beschleunigter Ausbau des DB- und S-Bahn-Netzes in der Gesamtregion, Umstrukturierung der ÖPNV-Finanzierung zur Absenkung der ÖPNV-Tarife.“

Position Dehoga/HWK/IHK/KHS:

Die Erfordernisse der gewerblichen Wirtschaft und ihrem Bedarf an einer ausgezeichneten Infrastruktur müssen berücksichtigt werden. Dazu gehört ausreichender Parkraum und insbesondere der Ausbau und Neubau von Autobahnen.“

Begründung zur Enthaltung des IGG, Universität Bonn:

Der Klimaplan 2035 spricht wichtige und entscheidende Aspekte zur Einhaltung der aktuellen CO₂ Ziele an, und ist daher basierend auf dem aktuellen internationalen Forschungsstand grundsätzlich und mit Nachdruck zu unterstützen.

Der Klimaplan thematisiert Inhalte des aktuellen Statements des Deutschen Städtetags zur „neuen kommunalen Initiative für stadtverträglichen Verkehr“

(<https://www.staedtetag.de/files/dst/docs/Dezernat-5/2022/2022-01-31-Positionspapier-Staedteinitiative-Tempo-30-Unterstuetzer-rein.pdf>) und adressiert damit international notwendige Anpassungen des Verkehrsraums und der Mobilität an die aktuelle Nachfrage der städtischen Bevölkerung im Zuge des Klimawandels

(<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2666791622000082>). Einige der Forderungen und Empfehlungen im Kapitel ‚Mobilität‘ entsprechen jedoch nicht den Grundsätzen einer integrierten Stadtentwicklung und der damit einhergehenden Gleichbehandlung von AkteurInnen im Verkehrsraum: die integrierte Stadtentwicklung, welche ein Ziel des modernen Städtebaus ist, berücksichtigt unterschiedliche fachthematische Zusammenhänge und begünstigt nicht einen bestimmten Bereich bzw. Gruppe (<https://www.arl-net.de/system/files/media-shop/pdf/HWB%202018/Integrierte%20Stadtentwicklung.pdf>).

Zwar bieten Tempo 30 Zonen und Überholverbote positive Effekte auf einige Verkehrsteilnehmende und die städtische Bevölkerung insgesamt

(<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1877050922004860>;

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S016041202032081X>), doch zeigen auch Ergebnisse weiterer Studien (<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S096585641300150X>), dass der Anspruch der integrierten Stadtentwicklung und die damit erwähnten Forderungen im Klimaplan 2035 einer räumlich differenzierteren Betrachtung und Entscheidung erfordern.

Zum weiteren Vorgehen bzgl. der Stellungnahme wurde in der Sitzung vereinbart:

- Die Vorbereitungs-AG erstellt aus dem in der Sitzung bearbeiteten Dokument die redaktionell bereinigte finale Fassung der Stellungnahme
- Frau Wilde stellt diese schnellstmöglich im Allris als ergänzende Stellungnahme zu DS 222006 ein
- Die Vorbereitungs-AG klärt, wer vom Beirat die Stellungnahme im AUKLA am 17. Januar mündlich vorstellen wird.

4. Nächste Sitzung(en): Termine, to do

Die nächste Sitzung wird nach den Osterferien stattfinden. Vorgesehen sind dann folgende Themen:

- Wahlen zum Vorsitz
- Reflexions-Workshop zur Rolle und Arbeit des Beirates
- Schlussfolgerungen für die Aufnahme möglicher neuer Mitglieder

Als Vorbereitungs-AG stellen sich Herr Herpertz, Herr Rochlitz und Frau Walter zur Verfügung. Weitere Interessent*innen zu Unterstützung der AG sind herzlich willkommen und melden sich bitte bei Frau Wilde.

5. Sonstiges

Frau Walter macht auf eine informelle, freiwillige Signal-Gruppe von Beirats-Mitgliedern aufmerksam. Wer in die Gruppe aufgenommen werden möchte, meldet sich bei Frau Walter.

Frau Wilde macht auf die ausliegende Unterschriften-Liste aufmerksam. Hier können Beirats-Mitglieder ihr Einverständnis zur Weitergabe ihrer Mail-Adresse an Beiratsmitglieder erteilen. Dies ermöglicht u.a. eine leichtere Kontaktaufnahme untereinander und ermöglicht, dass künftig Sitzungstermine direkt als Outlook-Kalendereintrag verschickt werden können.