

1. Verkehrsideologie

Die größte Veränderung haben die Grünen in der Verkehrspolitik durch eine einseitige Bevorzugung des Fahrrades und eine explizite Anti-Auto-Politik bewirkt. Manche sagen auch, dass Verkehr das einzige Thema sei, das die grüne Oberbürgermeisterin tatsächlich interessiere. Verkehrspartnerschaft mit einem Interessensausgleich zwischen allen Verkehrsteilnehmern ist für die Grünen in Bonn dabei ein Fremdwort. In keinem kommunalpolitischen Bereich gingen sie so ideologisch vor wie beim Verkehr. Das Ergebnis ist eine gesplante und polarisierte Stadtgesellschaft.

2022 und Allgemeines

Bonner Grüne wollen Einspurigkeit der Adenauerallee testen - aber nicht in der Adventszeit, denn da gebe es zuviel Verkehr = Realitätscheck nicht erwünscht.

Schwaches Bild: Bonner Grüne lehnen Dialogeinladung des Stadtdechanten zur Verkehrspolitik ab. Das lässt Argumentationsarmut vermuten.

Grüne: Bonn subventioniert 3 Carsharing-Unternehmen. Sie zahlen für Stellplätze mtl. nur 15€ (Innenst. 60€). Anwohner zahlen für Parkplätze bald das Doppelte. Ungerecht!

**Grüne Verkehrspolitik:
750.000 € nur für die rote Farbe für
Bonner Fahrradstraßen-
Bonn hats ja...**

Grüne Verkehrspolitik in Bonn – eine Mischung aus Ideologie, Chaos und Schildbürgerstreich
... (dokumentiert heute im GA)



**Wer den grünen Verkehrsversuch der
einspurigen Adenauerallee bewerten will,
sollte dort die Fahrräder auf der
abgesperrten Fahrradspur zählen.
Das sind
selten mehr als fünf in einer Stunde ...**

2023

Dr. Stephan Eisel (www.stephaneisel.de - stephan.eisel@gmx.net) 6. Mai 2023

Aus dem General-Anzeiger Bonn am 6. Mai 2023:

**„Anwohner der Südstadt gehen
gegen die bisherigen Pläne der Stadt vor, rund 200 Parkplätze
für Fahrradstraßen im Viertel zu streichen.**

**Robert Bininda hat, auch im Namen anderer Anlieger,
einen Bürgerantrag für die nächste Sitzung der Bonner
Bezirksvertretung am 23. Mai formuliert. ...**

**„Die Akzeptanz der Verkehrswende
auf lokaler Ebene erreicht einen Kipppunkt,
falls nicht die Interessen aller maßgeblichen Gruppen
und Verkehrsteilnehmer**

**wirklich angemessene Berücksichtigung finden“,
so Bininda.“**

***Ich habe mehrere Jahre in der Bonner Südstadt gewohnt
und sehe das genauso!***

Wir brauchen Verkehrspartnerschaft statt Verkehrsdeologie !

Dr. Stephan Eisel (stephan.eisel@gmx.net – www.stephaneisel.de) 7. Juli 2023

Adenauerallee: Zehnmal mehr Autos als Fahrräder, aber Grüne wollen Straßenraum hälftig aufteilen

Die Grünen wollen in Bonn die Adenauerallee (B9) von vier auf zwei Spuren verengen, obwohl diese Hauptverkehrsachse seit vielen Jahren in jede Richtung für den Autoverkehr zweispurig mit einem Fahrradstreifen funktioniert.

Jetzt will die grüne Oberbürgermeisterin statt einer Autospur „auf der gesamten Länge in beide Fahrtrichtungen eine Protected Bike Lane“ einrichten. Dies soll geschehen, obwohl rheinseitig etwa 200-300 Meter parallel zur Adenauerallee das gesamte Rheinufer für den Autoverkehr gesperrt und nur dem Fahrrad vorbehalten ist.

Im Juni 2023 fand eine neue 24-stündige Verkehrszählung statt – allerdings nur an zwei Kreuzungspunkten mit besonders viel Fahrradverkehr.

Dennoch hat die Zählung ergeben, dass an der Ecke Weberstraße fast zehnmal mehr Autos als Fahrräder unterwegs waren (20.193:2.223).

Selbst auf der Höhe Hofgarten/Uni-Hauptgebäude/Uni-Bibliothek wurden fünfmal mehr Autos als Fahrräder gezählt (19.462:3.998).

Dennoch wollen die Grünen den Straßenraum hälftig aufteilen werden.

Das ist Verkehrsideologie statt Verkehrspartnerschaft.

Stephan Eisel (www.stephaneisel.de – stephan.eisel@gmx.net) 27. Juli 2023

Fahrradfahrer sind privilegierte Verkehrsteilnehmer

Die Fahrradlobby in Bonn ist zwar laut und gut organisiert, aber sie ignoriert die Lebenswirklichkeit vieler Menschen.

Das Fahrrad ist ein Verkehrsmittel für Privilegierte, die gesundheitlich fit sind, nichts Schweres transportieren müssen, terminlich flexibel und wetterunabhängig sind, keine längeren Strecken z. B. zwischen Wohn- und Arbeitsort zurücklegen müssen usw.

Weil all´ das oft nicht der Fall ist, sind viele Fahrradfahrer zugleich auch Autofahrer.

Nur das Fahrrad zu nutzen, ist Option für eine privilegierte Minderheit. Das hat auch die jüngste Verkehrszählung auf der Adenauerallee bestätigt. Selbst im sommerlichen Juni waren dort (Ecke Weberstrasse) fast zehnmal mehr Autos als Fahrräder unterwegs (20.193:2.223).

Trotzdem will die grüne Stadtspitze durch Wegfall einer Fahrspur für Autos den Verkehrsraum Adenauerallee zur Hälfte für Fahrräder reservieren.

Mit Verkehrspartnerschaft hat das nichts zu tun, zumal rheinseitig etwa 200 Meter parallel zur Adenauerallee das gesamte Rheinufer für den Autoverkehr gesperrt und nur dem Fahrrad vorbehalten ist.

Es kann nicht überraschen, dass diese einseitige Bevorzugung des Fahrrads andere Verkehrsteilnehmer vor den Kopf stößt und sich dagegen zunehmend Widerstand in der Bürgerschaft regt.

ZUR ADENAUERALLEE

*Der e-mail-Wechsel von Stephan Eisel mit dem
für Verkehr zuständigen Dezernenten Helmut Wiesner*

*Hervorhebungen dienen der besseren Verständlichkeit
und sind so nicht in den Originalmails enthalten*

I.

Von: Stephan Eisel <stephan.eisel@gmx.net>

Gesendet: Montag, 22. Mai 2023 08:32

An: Wiesner, Helmut (Dez_III) <Helmut.Wiesner@Bonn.de>

Betreff: Adenauerallee

Lieber Herr Wiesner,

Mit Interesse habe ich Ihr heutiges GA-Interview gelesen und dazu zwei Fragen:

1) Sie erwähnen, dass „repräsentativ für diese Achse“ an der Adenauerallee „am südlichen Ende des Hofgartens“ und „südlich des Juridicums“ Fahrradfahrer gezählt wurden. Können Sie mir sagen, wo diese Zählorte genau waren und wann gezählt wurde ?

2). Sie erwähnen „geltende Richtlinien“, die verhindern dass die Vierspurigkeit der Adenauerallee erhalten werden kann. In der städtischen Pressemitteilung dazu heisst es: "Da gemäß aktueller Regelwerke – die Richtlinien für Stadtstraßen (RASt 06) und Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) – der Status quo mit zwei Fahrspuren je Fahrtrichtung und Platz für den Radverkehr nicht wiederhergestellt werden kann ...“

Ich habe mir RAS 06 und ERA 2010 durchgesehen und dort nur allgemeine Empfehlungen, aber keine verbindlichen rechtlichen Vorschriften gefunden. Könnten Sie mir die verbindlichen (!) Richtlinien, die von Ihnen auf den Fall Adenauerallee angewandt werden sollen, konkret mitteilen. Es macht ja einen Unterschied, ob etwas rechtlich zwingend vorgeschrieben ist oder Gegenstand politischer Entscheidungen ist. Da Ihrerseits immer nur von „Richtlinien“ die Rede ist, könnte man meinen, dass sie die Empfehlungen in den oben genannten Dokumenten meinen, die haben aber keine verbindlichen Charakter haben, sondern den Kommunen die Entscheidungshoheit überlassen - was bei verbindlichen rechtlichen Vorschriften nicht der Fall wäre. Es wäre schön, wenn Sie mir hier weiterhelfen könnten.

Beste Grüße

Dr. Stephan Eisel

II.

Am 22.05.2023 um 16:07

schrieb Wiesner, Helmut (Dez_III) <Helmut.Wiesner@Bonn.de>:

Sehr geehrter Hr. Dr. Eisel,

vielen Dank für Ihre Nachfrage. Dazu kann ich Ihnen folgende Antworten geben:

1. Knotenpunktzählung B9/Weberstraße (nördlicher Ast) vom 09.10.2018: 2.097 RAD
Knotenpunktzählung B9/Am Hofgarten (nördlicher Ast) vom 09.10.2018: 3.478 RAD
Es wurden bewusst „Vor-Corona-Zahlen“ herangezogen, die mit der heutigen Situation noch gut vergleichbar sind.
2. Die „Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06) und „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) geben den Rahmen für eine verkehrssichere Planung der verschiedenen Verkehre. Sie werden von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) in Köln herausgegeben und sind verwaltungsgerichtlich anerkannte, gültige Planungsvorgaben. Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, ein eingetragener Verein in Köln, stellt die Regelwerke auf, die für den Entwurf und den Bau von Verkehrsanlagen in Nordrhein-Westfalen (und weiten Teilen Deutschlands) bindend sind. Diese geben neben Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und Verwaltungsvorschrift das Verwaltungshandeln vor.

Die FGSV hat im **Dezember 2022** mit der sogenannten „E Klima“ ergänzende Anforderungen an die Anwendung von ERA 2010 und RASt 06 formuliert, **die aktuell durch Überarbeitung der Richtlinien zugunsten klimafreundlicher Mobilitätsträger berücksichtigt werden**. Die ergänzenden Anforderungen verweisen explizit darauf, dass das subjektive Sicherheitsgefühl der Verkehrsteilnehmenden in der Planung von Verkehrsanlagen zu berücksichtigen ist. Bei Abweichung von diesen Regelwerken würde die Stadt missachten, welche Elemente nach anerkannten Regeln der Technik die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden gewährleisten. Damit würde sich die Verwaltung juristisch angreifbar machen, zudem würde bewusst unsichere Infrastruktur geschaffen. Dies kann die Stadtverwaltung nicht verantworten.

Beste Grüße
Helmut Wiesner
Bundesstadt Bonn
Dezernat für Planung, Umwelt u. Verkehr
Stadtbaurat

III.

Von: Stephan Eisel <stephan.eisel@gmx.net>

Gesendet: Montag, 22. Mai 2023 18:50

An: Wiesner, Helmut (Dez_III) <Helmut.Wiesner@Bonn.de>

Betreff: Re: Adenauerallee

Sehr geehrter Herr Wiesner,

Vielen Dank für die interessanten Informationen.

Zu 1.) Man kann trefflich darüber streiten, ob die Zahlen von 2018 mit heute vergleichbar sind (z. B. Homeoffice). In jedem Fall ist die Umgestaltung von Brassertufer/ Rathenauufer als ausschliessliche Fahrradrouten nicht berücksichtigt und deshalb sind Zahlen von 2018 m. E. wenig aussagekräftig. Dazu müsste man Zahlen erheben, wenn die Rheinufer-Variante einige Zeit in Betrieb ist.

Zu 2.) Wenn ich es richtig sehe, beruft sich die Verwaltung auf „ergänzende Anforderungen“ der FGSV vom Dezember 2022, die z. Zt. noch garnicht in ERA2010 und RASt eingeflossen sind. **Es gibt also noch keine gültige rechtliche Grundlage oder Empfehlung, sondern die Verwaltung vermutet eine solche.** Außerdem gehören zu „klimafreundlichen Mobilitätsträgern“ ja auch die zunehmende Zahl von E-Auto und nicht nur das Fahrrad und schließlich ist das „subjektive Sicherheitsgefühl“ eine Frage der Bewertung. Eine konkrete repräsentative Befragung der Verkehrsteilnehmer auf der Adenauerallee liegt m. W. nicht vor. Schließlich könnte das Problem auch dadurch gelöst werden, dass die Fahrradfahrer generell auf das Rheinufer verwiesen werden. Auch damit würde auf der Adenauerallee keine „bewusst unsichere Infrastruktur geschaffen“, zumal eine solche Infrastruktur auch dort nicht „geschaffen“ würde, denn es gibt ja den keineswegs unsicheren Staus quo.

Vor allem aber bestätigen Ihre Auskünfte, dass es keinen rechtlichen Zwang für die Herstellung der Einspurigkeit auf der Adenauerallee gibt, sondern es sich hier um eine politische Entscheidung mit bekanntermaßen unterschiedlichen Bewertungen geht. Sonst dürfte/müsste der Rat ja nicht entscheiden.

Es wäre hilfreich, wenn auch die Verwaltung deutlicher drauf hinweisen würden, dass neben den Bewertungen der Verwaltung auch andere Bewertungen möglich sind. Das möge dann der Rat entscheiden, aber einen rechtlichen Zwang für eine bestimmte Variante gibt es nach Ihren Auskünften nicht.

Beste Grüße

Dr. Stephan Eisel

IV.

Am 22.05.2023 um 19:07

schrieb Wiesner, Helmut (Dez_III) <Helmut.Wiesner@bonn.de>:

Sehr geehrter Hr. Dr. Eisel,

ich bitte meine Auskünfte nicht falsch zu interpretieren. Deshalb folgende Klarstellung:

Die Verwaltung beruft sich nicht auf „ergänzende Anforderungen“ der FGSV vom Dezember 2022, sondern weist auf diese hin. Die Verkehrsraumaufteilung bezieht sich auf die ERA2010 und RASt in den aktuellen Fassungen. Diese sind gültige Empfehlung bzw. anerkannte Regel der Technik.

Vor diesem Hintergrund gibt es zwar keinen unmittelbaren rechtlichen Zwang für die Herstellung der Einspurigkeit auf der Adenauerallee. Allerdings ist die richtlinienkonforme Ausführung Maßstab nicht zuletzt einer evtl. juristischen Bewertung, ob eine verkehrssichere Anlage auf der Fahrbahn hergestellt wird oder nicht. – **Vor diesem Hintergrund ist letztendlich auch politisch zu entscheiden.**

Beste Grüße

Helmut Wiesner

Bundesstadt Bonn, Dezernat für Planung, Umwelt u. Verkehr

V.

Von: Gmx1 <stephan.eisel@gmx.net>

Gesendet: Montag, 22. Mai 2023 19:22

An: Wiesner, Helmut (Dez_III) <Helmut.Wiesner@Bonn.de>

Betreff: Re: Adenauerallee

Sehr geehrter Herr Wiesner,

Genau darum geht es mir: es gibt keinen rechtlichen Zwang für eine bestimmte Lösung - dieser Eindruck entsteht zur Zeit bei vielen -, sondern es geht um eine politische Entscheidung. Es freut mich, dass wir hier übereinstimmen, auch wenn wir in der Sache „Einspurigkeit“ wohl unterschiedlicher Meinung sind. In diesem Sinn würde ich unseren Mail-Wechsel gerne Interessierten zugänglich machen.

Beste Grüße

Stephan Eisel

VI.

Von: "Wiesner, Helmut (Dez_III)" <Helmut.Wiesner@Bonn.de>

Betreff: AW: Adenauerallee

Datum: 22. Mai 2023 um 19:23:57 MESZ

An: Gmx1 <stephan.eisel@gmx.net>

Sehr geehrter Hr. Eisel,

mit letzterem bin ich nicht einverstanden.

Beste Grüße

Helmut Wiesner

Bundesstadt Bonn

2024

Stephan Eisel (www.stephaneisel.de – stephan.eisel@gmx.net) 4. Mai 2024

Anwohner-Parken: Bonner Grüne bundesweit Spitzenreiter bei den Gebühren

Der Anwohner-Parkausweis soll den Menschen, die dort leben, das Abstellen ihres Autos **ermöglichen**. Im Oktober 2020 wurde die bundesweite Obergrenze für Anwohner-Parkausweise von 30,70 Euro pro Jahr abgeschafft und die Gebührenhoheit den Ländern übertragen. Einige Bundesländer haben dies den Kommunen übertragen. Das führte zu teilweise drastischen Gebührenerhöhungen. Dabei sind die Bonner Grünen bundesweit einsamer Spitzenreiter. Die Jahresgebühr für Anwohner-Parkausweise beträgt zur Zeit:

Bonn: 360 €

Bremen: 75 €

Frankfurt am Main: 120 €

Freiburg im Breisgau: 200 €

Koblenz: min 100 € (plus Fahrzeuggröße)

Heidelberg: 120 €

Kaiserslautern: 200 €

Leverkusen: 60 €

Ludwigshafen: 180 €

Mannheim: 127,50 (ab 2025)

Mülheim an der Ruhr: 150 €

Münster: 260 €

Neuss: 120 €

Offenbach: 75 €

Osnabrück: 140 € (ab 2025)

Trier: 200 €

Ulm: 200 €

Wiesbaden: 120 €

Wolfsburg: 120 €

In Bayern, Sachsen-Anhalt und Schleswig-Holstein gibt es bislang keine Verteuerungen. Dort liegen die Preise für Anwohnerparken noch bei gut 30 Euro pro Jahr oder darunter.

(Quelle: ADAC)

Stephan Eisel (www.stephaneisel.de – Stephan.eisel@gmx.net) 9. August 2024

Wie die grüne Verkehrspolitik in Bonn scheitert

In ihrem Programm für die Kommunalwahl 2020

haben die Bonner Grünen ausdrücklich gefordert:

„Unser Ziel ist es, weniger Autos in der Stadt zu haben“.

Um diese Ziele umzusetzen hat die von den Grünen geführte

Bonner Ratskoalition seit nunmehr vier Jahren konsequent

auf eine einseitige Privilegierung des Fahrrads gesetzt

und ebenso konsequent durch die Streichung von Parkplätzen

und radikale Verteuerung des Anwohnerparkens sowie

Tempo-30-Zonen und Einspurigkeitsregeln auch auf Durchgangsstraßen

eine Anti-Autopolitik betrieben.

Das Problem der Grünen ist,

dass die Menschen auf diese Bevormundungspolitik nicht reagieren.

Die Zahlen des Kraftfahrt-Bundesamtes zeigen für Bonn im Gegenteil, dass die

Zahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge seit 2021 praktisch unverändert ist.

Jahr (zum 31.12.)	PKW insgesamt	davon gewerblich	LKW
2023	175.674	41.519	88.571
2022	174.650	39.952	88.720
2021	174.763	39.077	88.525

Fazit:

Wer etwas verändern will, erreicht das nicht mit Bevormundung, sondern durch Anreize und Motivation zur Eigenverantwortung.

Deshalb:

Verkehrspartnerschaft statt Verkehrsideologie

2. Bürgerbevormundung

Angetreten sind die Grünen mit dem Anspruch die Bürger in besonderer Weise an den Entscheidungen über ihre Politik zu beteiligen. Diese Ankündigung lief völlig ins Leere. Tatsächlich wurden die Bürger mit vollendeten Tatsachen konfrontiert und durften dann ihre zu kosmetischen Kleinigkeiten äußern. Bürgerbeteiligung wurde in den Jahren der grünen Stadtregierung zur leeren Worthülse.

2022

Stephan Eisel (stephan.eisel@gmx.net – www.stephaneisel.de) 11. Februar 2022

Kompromisse statt grüner Rigorismus

Immer noch heftig umstritten ist in Bonn die Frage, ob im denkmalgeschützten Erholungspark Rheinaue für eine „Fahrradschnellroute“ auf einer Länge von ca. 1,7 Kilometern ein vorhandener Fahrradweg mit einer Breite von 1,80 Metern auf drei Meter ausgedehnt werden muss.

Dafür sollen viele alte Bäume gefällt werden sollen.

So haben es die von den Grünen angeführte Ratsmehrheit beschlossen. Aber es gibt Konflikte mit dem Naturschutz (Erhalt des Baumbestandes).

Dafür setzt sich die Bürgerinitiative „Schäl Sick macht mobil“ ein.

Linksrheinisch hat die Bezirksregierung die Stadt deshalb zur Umplanung gezwungen. Die rechtsrheinisch Route bleibt auf einer Distanz von wenigen hundert Metern strittig.

Dazu hat der General-Anzeiger heute ein Interview mit der grünen Oberbürgermeisterin veröffentlicht, in dem sie sagt:

„Wir müssen Kompromisse schließen.“

Das trifft den Nagel auf den Kopf – aber bisher hat die grüne OB ein direktes Gespräch verweigert, um das die Bürgerinitiative „Schäl Sick macht mobil“ mehrfach gebeten hat.

Wer kompromissbereit ist, muss vor allem gesprächsbereit sein.

**Ich hoffe, dazu haben alle die Kraft
bevor wieder im Morgengrauen Baumfälltrupps anrücken
und die Stadtverwaltung damit Öl ins Feuer gießt.**

Stephan Eisel (www.stephaneisel.de – stephan.eisel@gmx.net) 29. Dezember 2022

**Im Bonner Norden sollen am Frankenbad
15 von bisher 30 Parkplätzen gestrichen werden.
Darüber ärgern sich viele Anwohner und fordern,
dass die Stadt auch ihre Meinung einholt.
Das ist aber nicht vorgesehen und der verkehrspolitische Sprecher der
Grünen im Stadtrat hält das auch noch für richtig (GA 29.12.22).
So sieht sie eben aus, die Bürgerbeteiligung à la Grüne:
Wo man befürchtet, Gegenwind zu bekommen,
werden die Bürger sicherheitshalber nicht gefragt.
So wird aus Bürgerbeteiligung tatsächlich Bürgerferne
und dann Bürgerbevormundung.
Traurig.**

2023

Stephan Eisel (www.stephaneisel.de – stephan.eisel@gmx.net) 2. Juni 2023

**Die grün geführte Bonner Stadtverwaltung bot dieser Tage
der Bürgerschaft eine Veranstaltung zu ihrer einseitigen Fahrradpolitik an
und setzte dabei ihre Einseitigkeit fort:
Auf dem Podium saßen nur Befürworter der Politik der Grünen.
Kein Wunder, dass nur wenige Bürger kamen.
Wer erwachsenen Menschen solche einseitigen Belehrungstermine anbietet,
nimmt sie nicht ernst und scheitert,
die Stadtgesellschaft insgesamt anzusprechen.
Grüne Verkehrspolitik führt in die ideologische Sackgasse
und zur Polarisierung, weil sie nichts von Verkehrspartnerschaft hält,
die alle Verkehrsteilnehmer einbezieht.**

12. September 2023

In Beuel führte die grün geführte Stadtverwaltung eine „Bürgerveranstaltung“ zum Parkraumkonzept Beuel-Mitte durch. Hier das im GA zitierte Urteil eines Teilnehmers über diese „Bürgerbeteiligung“ a la Grün:

Dieter Schaper, Anlieger in der Ringstraße und ehemaliger SPD-Fraktionschef in der Beueler Bezirksvertretung, meinte am Ende des Abends: „Das war kein Workshop, sondern eine Frontalveranstaltung. Kaum jemand fühlte sich mitgenommen. Es gab wirklich keinen Einwand, auf den man konstruktiv eingegangen ist. Die häufigste Antwort der Vortragenden war, aber das ist eben so. Von einer echten Bürgerbeteiligung waren wir meilenweit entfernt.“

2024

Stephan Eisel (stephan.eisel@gmx.net) 21. März 2024

Grün geführte Bonner Stadtverwaltung geht willkürlich vor

Der Bonner Betriebswirt Philipp Blömer wurde von der grün geführten Stadtverwaltung aufgefordert, Sichtschutzfolien auf Schaufenstern seines z.Zt. leerstehenden Ladenlokals zu entfernen, weil die dort aufgedruckten Hinweise „Vorfahrt für Vernunft“ für eine ausgewogene Verkehrspolitik der „Gestaltungs- und Werbesatzung der Stadt Bonn“ widersprechen würden. Die gleiche Stadtverwaltung teilte nun dem General-Anzeiger mit: „Die Beklebung an der Kaiserpassage verstößt ebenfalls gegen die Gestaltungssatzung, kann aber toleriert werden ...“

Es geht der Verwaltung also nicht um Verstöße gegen die Gestaltungssatzung, sondern darum, ob ihr der Inhalt des Aufdrucks einer Sichtschutzfolie gefällt. Darin liegt die inakzeptable Willkür des Verwaltungsvorgehens gegen Blömer.



Stephan Eisel

17. März um 07:58 · 🌐

Der Bonner Betriebswirt [Philipp Blömer](#) hat die Schaufenster eines ihm gehörenden, z.zt. leerstehenden Ladenlokals mit Sichtschutzfolien beklebt, deren Inhalt der grün geführten Stadtverwaltung nicht gefällt, wohl weil darin die Verkehrspolitik der grün geführten Ratsmehrheit kritisiert wird. Die Stadt hat den Eigentümer jetzt aufgefordert die Folien an seinem Eigentum zu entfernen, weil diese das "Stadtbild beeinträchtigen". Die "Gestaltungs- und Werbesatzung der Bonner Innenstadt" erlaube nur Werbung für das eigene Geschäft. Es ist aber sehr wohl Werbung für das eigene Geschäft, wenn man in der Innenstadt am eigenen Eigentum für Vernunft in der Verkehrspolitik wirbt. Die Geschäfte in der Innenstadt leben davon, dass sie nicht durch eine ideologische Verkehrspolitik von ihrer Kundschaft abgeschnitten werden. Das müssen sie auch an ihren Geschäften zum Ausdruck bringen können. Ich halte das Vorgehen der Verwaltung für inakzeptabel und einen billigen Zensurversuch.

Mehr dazu hier:

<https://ga.de/.../kaufmann-muss-plakate-vorfahrt-vernunft...>



Stephan Eisel - www.stephaneisel.de - stephan.eisel@gmx.net - 10. Mai 2025

Beueler Grüne: Ideologie statt Fakten in Bezirksvertretung

Dass die grün geführte Mehrheit in der Beueler Bezirksvertretung jetzt beschlossen hat, das Auto-Verbot in der Friedrich-Breuer-Straße trotz eines gescheiterten Versuchs dauerhaft zu zementieren, ist reine Ideologie ohne Rücksicht auf die Folgen für den örtlichen Handel.

Es wird einfach ignoriert,

dass die allermeisten der 83 Gewerbetreibenden vor Ort, die an einer Befragung teilgenommen haben, von deutlichen Umsatz- und Finanzeinbußen berichten.

Ein Antrag dem Vorsitzenden der Beueler Gewerbegemeinschaft in der entscheidenden Sitzung Rederecht zu erteilen, lehnten die Grünen ab.

Das ist ein erbärmliches Demokratieverständnis.

Auch wenn man anderer Meinung ist, sollte man die Kraft haben, die anzuhören, die von der eigenen Entscheidung direkt betroffen sind.