

STADT DER ZUKUNFT

WIRTSCHAFTSMAGAZIN

DIENSTAG, 7. NOVEMBER 2023

NACHHALTIGES WIRTSCHAFTEN
BONNER UNTERNEHMEN ENTWICKELN
INNOVATIVE PRODUKTE FÜR DEN
KLIMASCHUTZ | SEITE III

PARTNERSTÄDTE IM FOKUS
WAS BONN SICH VIELLEICHT
VON POTSDAM, LA PAZ UND CO.
ABSCHAUEN KÖNNTE | SEITE IV

POLITISCH WEITERDENKEN
VERTRETER VON BONNER
RATSFRAKTIONEN ENTWICKELN
ZUKUNFTSVISIONEN | SEITE VI

EINE VERLAGSBEILAGE DES *General Anzeiger*



EDITORIAL

Von Redakteurin
Nina Rheinheimer

Die Stadt von morgen

Wie sieht die Stadt der Zukunft aus? Diese Frage sorgt aktuell für Zündstoff in Bonn. Während die einen sich zum Beispiel mehr Radwege wünschen, um sicher und umweltverträglich durch die Stadt zu kommen, sehen andere darin eine Verkehrsbehinderung. Auch die Themen bezahlbarer Wohnraum, zuverlässiger ÖPNV, die Gestaltung der Innenstadt und die Entwicklung des Bonner Klimas beschäftigen die Bürgerinnen und Bürger. Doch wo besteht aktuell besonders akuter Handlungsbedarf und welche Lösungsansätze gibt es? Dem sind wir in dieser Beilage nachgegangen.

Unsere Autorin Eva Neuthinger hat beispielsweise bei den Unternehmen Knauber, memoplast, Tank & Rast und creapaper nachgefragt, an welchen energieeffizienten, klimafreundlichen Produkten sie gerade arbeiten.

Auf dieser vorliegenden Seite erklärt sie zudem, weshalb Schottergärten nach und nach aus dem Bonner Stadtbild verschwinden sollten und welche Wohntrends es derzeit in Bonn gibt.

Unser Autor Jörg Wild wiederum hat bei den Bonner Politikerinnen und Politikern nachgefragt, wie sie die Stadt in 30 oder 40 Jahren sehen und was ihrer Ansicht nach dafür getan werden muss.

Weshalb ein klimagerechter Umbau der Stadt dringend nötig ist, erklärt Meteorologe Karsten Brandt im Interview. Er betont dabei auch, warum Städte wie Bonn eine große Verantwortung in Sachen Klimaschutz haben und bei welchen Maßnahmen die Bürgerinnen und Bürger selbst gefragt sind.

Auch das Umweltbundesamt mit Sitz in Bonn gibt in einer Informationsbroschüre einige Impulse für die Stadt der Zukunft. Jörg Wild hat sich diese genauer angeschaut. Ob das alles so durchführbar ist, bleibt fraglich. Allerdings sieht unser Autor darin gute Ansätze, die eine Überlegung wert sind.

Natürlich ist es wichtig, über konkrete Maßnahmen nachzudenken, die speziell für Bonn funktionieren, und diese zeitnah umzusetzen. Neben dem Fokus auf die eigene Region kann es aber auch sinnvoll sein, über den Tellerrand zu schauen. So sieht es Astrid Hillebrand, die Bonns Partnerstädte in den Fokus genommen hat. Welche Ansätze verfolgen Oxford, Potsdam, La Paz und Co. bei der Gestaltung und Weiterentwicklung der Stadt? Der Artikel deutet darauf hin, dass die geplanten und bereits realisierten Projekte der Partnerstädte auch für Bonn richtungsweisend sein könnten.

Apropos über den Tellerrand schauen: Das Bauprojekt „Neom“ in Saudi-Arabien scheint die Zukunftsstadt schlechthin zu sein. Aber was steckt dahinter? Und gibt es möglicherweise Schattenseiten des Projekts? Jörg Wild hat sich die geplante Science-Fiction-Stadt, die aus einem Hollywood-Film stammen könnte, genauer angeschaut – und kommt zu einem ernüchternden Ergebnis. Da bleiben wir doch lieber in Bonn und machen die Stadt gemeinsam fit für die Zukunft.

Vertrauen ist gut, finanzschlau ist besser

Coaching Seminar Gutachten



Renate Kewenig
kewenig@finanz-verstand.de
02226 918405

finanz-verstand®

Warum die Stadt mehr Grün auf privaten Flächen fördert und weshalb Steinwüsten nicht zeit- und schon gar nicht zukunftsgemäß sind

VON EVA NEUTHINGER

Der Naturschutzbund spricht von Gärten des Grauens, von einem Negativtrend mit ökologischen Folgen, von Bodenzerstörung und von optischer Monotonie: Schottergärten haben zahlreiche Nachteile nicht nur für die Umwelt. Deshalb stehen sie in der Kritik. Dabei sind die Steinwüsten auch noch teuer. Zierkies kostet immerhin aktuell zwischen 100 Euro und 500 Euro pro Tonne. Selbst bei einem kleinen Vorgarten kommen schnell mehrere hundert Euro oder sogar tausend Euro zusammen, je nach Gestaltung. Und die Optik bleibt nicht lange erhalten. Die Steinchen setzen Moos an, was die Eigentümer irgendwann wieder entfernen müssen. Auch sammeln sich im Herbst Blätter an, die oft nur mit einem lauten Laubbläser komplett entfernbar sind. Der Nabu weist auf seiner Internetseite auch darauf hin, dass die ganze Fläche nach drei bis zehn Jahren wieder abgetragen werden muss, um den Kies zu waschen, das Vlies zu entfernen und erneut wieder anzulegen.

Doch vor allem bieten solche Steingärten den Insekten und Vögeln weder Nahrung noch Unterschlupf. Wasser kann bei Starkregen nicht richtig abfließen. Wenn im Sommer die Sonne auf den



Viele Grundstückseigentümer nutzen ihren Vorgarten als Parkplatz.

FOTO: EVA NEUTHINGER



Steingärten wirken sich negativ auf die Artenvielfalt und das Klima in der Stadt aus.

FOTO: U. J. ALEXANDER/GETTY IMAGES

Kies scheint, heizt sich die Umgebung weiter auf. Unterm Strich also spricht einiges dagegen, mit den Steingärten zu arbeiten.

Keine zusätzlichen Schottergärten

Die Kritik hat bisher allerdings noch nicht sehr viel gebracht. Die Stadt Bonn stellt fest, dass die öffentliche Diskussion über die Schottergärten den Trend zwar aufgehalten hat. „Flächen werden eher komplett befestigt, um Autos und/oder Fahrräder unterzubringen“, so Isabel Klotz vom Presseamt der Stadt Bonn. Aber im Bestand habe sich leider nicht viel getan. Einige Eigentümer und Eigentümerinnen seien zwar bereit gewesen, auf Rückbau und stärkere Begrünung einzugehen. Der größte Erfolg liege wahrscheinlich aber darin, dass keine zusätzlichen Schottergärten mehr geschaffen wurden. David Baier, Leiter des Amtes für Umwelt- und Stadtgrün, beschreibt das Problem so: „Häufig unterschätzen Grundstückseigentümer und -eigentümerinnen, was für eine besondere Bedeutung naturnah gestalteten Gartenflächen für die Artenvielfalt und das Klima der Stadt zukommt.“ Der eigene Vorgarten kann ohne großen Aufwand zur ökologisch wertvollen Oase für

viele Pflanzen- und Tierarten werden. „Dafür braucht es nur wenig Know-how, eine passende Pflanzenauswahl und die richtige Pflege“, so Baier.

Die Stadt Bonn zeigt unter www.bonn.de/vorgaerten Gestaltungsideen, die mit wenig Pflege auskommen, und gibt Tipps zu Bodenvorbereitung und Pflanzenauswahl. Auch die Verbraucherzentrale NRW hat umfassende Informationen und Empfehlungen rund um die Gebäude- und Vorgartenbegrünung zusammengestellt, die unter <https://www.mehrgruenamhaus.de/> abrufbar sind. Schnell wird deutlich: Die Möglichkeiten zur ökologischen Gartengestaltung sind vielfältig und erstrecken sich von bunt blühenden Staudenbeeten bis zu unaufdringlich begrünten Pflasterfugen, sodass für jeden Geschmack etwas dabei ist.

Baier benennt die Vorteile grüner Anlagen: „Insbesondere Insekten und Vögel sind auf städtische Grünstrukturen nicht nur als Lebensraum angewiesen, sondern wandern auf der Suche nach Nahrung und Nistplätzen auch zwischen verschiedenen kleineren und größeren Flächen umher und nutzen sie so als Trittsteine.“ Überdies tragen

alle unversiegelten und bepflanzten Freiflächen zu einem besseren Stadtklima bei, „da Wasser von Bodenoberflächen und über die Blätter von Pflanzen verdunsten kann und so die Umgebungsluft kühlt“, so Baier. Nicht zuletzt bewährt sich ein wasserdurchlässig gestalteter Garten auch bei stärkeren Regenfällen. Ein Teil des anfallenden Niederschlags kann direkt versickern. Dies trägt dazu bei, dass die Kanalisation weniger stark beansprucht und somit das Risiko einer Überflutung verringert wird.

Deshalb unterstützt die Stadt Bonn Eigentümer, wenn sie Gärten anlegen, die zukunftsfähig dem Klimaschutz Rechnung tragen. Förderungen gibt es explizit für Gebäudebegrünungen sowie für die Entsiegelung und anschließende Begrünung von Flächen (Details siehe www.bonn.de/begrueenung). Förderungen können Eigentümer und Erbbauberechtigte privat oder gewerblich genutzter Grundstücke und Gebäude erhalten. Für Begrünungsmaßnahmen sind die Fördermittel auf eine Höchstsumme von insgesamt 20.000 Euro je Empfänger begrenzt. In der Regel werden maximal die Hälfte der förderfähigen Kosten einer Maßnahme bezahlt.

Nachhaltig, widerstandsfähig, barrierefrei – und tendenziell kleiner

Wie Wohnen in Zukunft aussehen kann

VON EVA NEUTHINGER

Die Anforderungen ans Wohnen ändern sich langfristig. Mehrere universelle Trends lassen sich ausmachen – etwa ein steigendes Interesse an nachhaltigem Bauen, das den Herausforderungen des Klimawandels Stand hält. Ebenso zeichnet sich eine Tendenz zu kleineren Einheiten ab, sowie mit Blick auf den demografischen Wandel eine verstärkte Nachfrage nach barrierefreien Räumlichkeiten.

Der Immobilienverband Die Wohnungswirtschaft Deutschland hat Mieter in Deutschland Anfang dieses Jahres befragt und die Ergebnisse in einer Studie zur Zukunft des Wohnens veröffentlicht. Angesichts steigender Lebenshaltungs- und Wohnkosten würden die Anforderungen ans Wohnen relativiert. Mieter zeigten sich zunehmend preissensibel. Weniger Haushalte wünschten sich eine moderne Wohnungsausstattung – nur noch rund jeder fünfte Mieter braucht das. Knapp jeder Dritte achtet auf eine gehobene Bad- und Sanitärausstattung.

Gefragt sind künftig Objekte, die nicht zu viel kosten – eine Präferenz, die vor allem Familien verfolgen. Wer Kinder hat, legt überdies gesteigerten Wert auf ein grünes Umfeld.



Florian Rentsch, Vorstandsvorsitzender des Verbandes der Sparda-Banken e.V.

FOTO: STUDIOZETA

Aber man braucht weniger Platz. Statt großer Wohnungen sind gut geschnittene Räumlichkeiten beliebt, die eine flexible Nutzung ermöglichen. Ohnehin zeigt sich ein Trend zu kleineren Wohnflächen: Einige Befragte fühlen sich durch den Besitz von unnützen Dingen belastet. Sie bemühen sich darum, ihr Hab und Gut und damit ihre Wohnfläche zu reduzieren. Statt zu kaufen, wollen viele Umfrageteilnehmer Alltagsgegenstände, die sie nicht permanent benötigen, lieber leihen. Das bezieht sich zum Bei-

spiel auf Werkzeuge, Rasenmäher oder das Fonduegerät. In der Folge kommen Haushalte mit weniger Quadratmetern aus.

Preise in den Städten bleiben auf hohem Niveau

Aber größere Städte bleiben trotz der höheren Aufwendungen fürs Wohnen beliebte Standorte – jedenfalls bewegen sich nach der Sparda-Studie Wohnen 2023 die Preise in den Metropolen und in größeren Städten wie Bonn weiterhin auf einem hohen Niveau. Im Umland und in ländlichen Sphären ist es günstiger, in der Region um Bonn sind die Kaufpreise um rund 1000 Euro niedriger als in der City. Im Schnitt geben die Deutschen 7,8 Jahreshaushaltsnettoeinkommen für den Immobilienkauf aus – in Bonn laut der Studie zwischen 7,4 und 10,4 Jahreshaushaltsnettoeinkommen. Das ist viel Geld. Der Wunsch nach der Sicherheit einer eigenen Immobilie ist dennoch ungebrochen groß. „74 Prozent der Menschen in Deutschland möchten in einer eigenen Immobilie leben. Die Eigentumsquote stagniert allerdings schon seit einem Jahrzehnt bei unter 50 Prozent und liegt damit im europäischen Vergleich auf dem letzten Platz. Diese unrühmliche „rote Laterne“ beim Wohneigentum ist nicht nur das Ergebnis aktueller Krisen, sondern

auch hausgemacht“, meinte Florian Rentsch, Vorstandsvorsitzender des Verbandes der Sparda-Banken e.V., anlässlich der Veröffentlichung der 2023er Ausgabe der Sparda-Studie „Wohnen in Deutschland“.

Wie auch immer: Auch die Unternehmensberatungsgesellschaft PwC bestätigt in ihrer Studie Wohnen in Zukunft, dass die urbanen Regionen attraktiv wie auch hochpreisig bleiben. David Rouven Möcker, Partner Estate Consulting bei PwC Deutschland, stellt fest: „Homeoffice und neue Arbeitsweisen sowie die demografische Entwicklung haben direkten Einfluss auf die Zukunft des Wohnens.“ Berufstätige wünschten sich im Idealfall ein separates Arbeitszimmer sowie schnelles Internet, während eine wachsende Zahl von Senioren barrierefreie Zugänge

Inhalt

Nachhaltiges Wirtschaften

Wie Unternehmen aus der Region mit ihren Produkten für mehr Klimaschutz sorgen wollen III

Blick über den Tellerrand

Innovative Projekte in Bonner Partnerstädten IV

Interview Karsten Brandt

Der Bonner Meteorologe erklärt, warum es Zeit für einen klimagerechten Umbau der Stadt ist V

Politisch weiterdenken

Vertreter von Bonner Ratsfraktionen entwickeln Visionen für Bonn als Zukunftsstadt VI

Die Vision des Umweltbundesamts

Das Umweltbundesamt präsentiert eine Informationsbroschüre mit interessanten Ansätzen VII

Gigantisches Zukunftsprojekt

Das Konzept hinter dem Bauprojekt Neom in Saudi-Arabien und seine Schattenseiten VIII

Impressum

Verlag

General-Anzeiger Bonn GmbH,
Justus-von-Liebig-Str. 15,
53121 Bonn,
Telefon: 0228/66 88 0

Anzeigen

Kersten Köhler (Ltg.),
Telefon: 0228/66 88 333,
anzeigen@ga.de

Vertrieb

Telefon: 0228/66 88 222,
vertrieb@ga.de

Redaktion

Sonderveröffentlichungen,
Rheinland Presse Service GmbH,
Redaktion Bonn, José Macias
(verantwortlich), Nina Rheinheimer,
Eva Neuthinger, Jörg Wild, Astrid
Hillebrand
Kontakt: Tel. 0228/66 88 684,
ga-bonn@rheinland-presse.de
Titelbild:
FooTToo/Getty Images



Kleinere, reduzierte Wohnflächen sind zurzeit im Trend.

FOTO: ALEKSANDR_KENDENKOV/GETTY IMAGES

Alle engagieren sich für den Klimaschutz

Nachhaltiges Wirtschaften steht bei vielen Bonner Unternehmen oben auf der Agenda. Mit Blick auf die Zukunft entwickeln die Firmen energieeffiziente, klimafreundliche und innovative Produkte und Lösungen

VON EVA NEUTHINGER

Der Energieversorger Knauber hat im September gleich zwei zukunftsorientierte Projekte gestartet: Zum einen erweiterte die Unternehmensgruppe ihr Kraftstoff-Portfolio um eine nachhaltige Alternative und bietet jetzt „KlimaDiesel“ an. Ziel ist es, CO₂-Emissionen zu reduzieren. Knauber spricht mit dem neuen Produkt vor allem Stadtwerke, Speditionen oder Flughäfen und Kommunen an – also jene, die besonders viel Diesel tanken. KlimaDiesel besteht nach Angaben von Knauber aus bis zu 100 Prozent aus biobasierten, synthetischem Kraftstoff Hydrotreated Vegetable Oil und wird aus Abfall wie Pflanzenölen oder Altspeisefetten hergestellt. Der Vorteil liegt darin, dass geringere Abgas-, Ruß- und Partikelemissionen entstehen.

Noch mehr zum Klimaschutz trägt eine neue LNG-Tankstelle bei, die der Bonner Energieversorger und der Rastanlagenbetreiber 24-Autohöfe in Kooperation in Lutterberg realisiert haben. LNG (Liquified Na-



Eine LNG-Tankstelle, die Kraftstoff für den Schwerlastverkehr liefert.

FOTO: KNAUBER

tural Gas) ist ein Kraftstoff für den Schwerlastverkehr und gilt als wichtiger Baustein der Verkehrswende. Im Vergleich zu Diesel schädigt LNG das Klima weniger, verursacht deutlich reduziert Schadstoffe als Stick- und Schwefeloxide oder Feinstaub. Ein weiterer Vorteil: LNG-betriebene Motoren sind deutlich leiser, was besonders in Städten bedeutsam ist. Außerdem ist der Weg zu Bio-LNG für das kommende Jahr schon geebnet. Die neue Tankstelle an der A7 ist die dritte von aktuell acht geplanten LNG-Tankstellen.

Wasser aus einem geschlossenen Brunnensystem

Stark engagiert in Sachen Nachhaltigkeit ist auch das Unternehmen memoplast in Troisdorf. Die Firma wurde von der IHK Bonn-Rhein-Sieg zuletzt für ihre hohen Maßstäbe gewürdigt. „Gerade durch die energieaufwendige Fertigung



Eine Sanifair-Toilettenanlage in der Bonner Innenstadt. FOTO: DIETMAR THOMAS

von Prototypen- Spritzgussteilen, unserem Kerngeschäft, fühlen wir uns der Umwelt verpflichtet“, sagt Geschäftsführer Marc Melcher. Bei allen Prozessen will das Unternehmen Energie einsparen oder natürliche Energiequellen nutzen. Zum Beispiel produziert memoplast bereits seit 2019 voll und ganz CO₂-neutral. Überdies steht auf dem Dach des Firmensitzes eine Photovoltaikanlage. Der erzeugte Strom fließt komplett in die Produktion. Den Rest bezieht das Unternehmen CO₂-neutral von den Stadtwerken Troisdorf aus erneuerbaren Quellen wie Wasserkraft und Solarfeldern. „Zur Kühlung der Maschinen und der Geschäftsräume wird zudem Grundwasser aus einem eigenen geschlossenen Brunnensystem verwendet“, so Melcher.

Wassersparende Technik

Das Thema Wasser hat auch Tank &

Rast, ein Serviceanbieter an deutschen Autobahnen, auf dem Plan. Die Sanitäreinrichtungen von Tank & Rast, bekannt unter dem Namen Sanifair, arbeiten zum Beispiel mit wasser- und energiesparenden Systemen. Die wassersparende Technologie, verbunden mit berührungslosen Armaturen, sei besonders schonend für die Umwelt, so Geschäftsführer Andreas Rehm. Auch sollen an immer mehr Standorten nachhaltige Energiekonzepte an den Tankstellen realisiert werden, Raststätten will das Unternehmen weiter modernisieren. Und: „Bereits heute bieten wir gemeinsam mit unseren Partnern das größte langstreckentaugliche Schnellladernetz in Deutschland an – das wir weiter verdichten werden“, so Andreas Rehm.

Gras statt Holz

Auf ganz andere Art und Weise engagiert sich das Unternehmen creapaper mit Sitz in Hennef für den Klimaschutz. Unter dem Motto „Gemeinsam machen wir die Welt ein bisschen grüner“ entwickelte die Firma ein innovatives wie klimafreundliches Verfahren zur Herstellung einer Faseralternative für die Papierherstellung. Creapaper arbeitet mit Gras, das in Kombination mit Holz-Zellstoff oder Recyclingpapier zu nachhaltigem Graspapier verarbeitet wird. Vorteil: Gras wächst schnell nach, die Pflanze bleibt beim Mähen erhalten. „Gleichzeitig pflegen wir dadurch das so genannte Dauergrünland und schützen es vor dem Verholzen“, so Geschäftsführer Uwe D'Agnone. Mit der GrASFaser können je nach Produkt bis zu 50 Prozent des Holz-Zellstoffes substituiert werden.

Weiteres Plus: Laut creapaper spart Graspapier fast ein Viertel der



Das Unternehmen creapaper aus Hennef zeigt, wie vielseitig Graspapier ist.



Graspapier lässt sich gut als nachhaltiges Verpackungsmaterial verwenden.

FOTOS: UWE D'AGNONE

CO₂-Emissionen im Vergleich zu Papier aus reinem Holz-Zellstoff ein, in der Mixtur mit Altpapier sind es rund 15 Prozent. Dieser Effekt resultiert daraus, dass die GrASFaser – im

Gegensatz zum Holz-Zellstoff, der unter hohem Wasser- und Chemikalieneinsatz gewonnen wird – rein mechanisch aufbereitet werden kann. So braucht man 99 Prozent weniger Wasser. Rund 95 Prozent CO₂-Emissionen auf den Rohstoffbezogenen fallen weg.

Die junge Firma will so schnell wie möglich wachsen „und noch effizienter werden“, erklärt D'Agnone. Dafür arbeitet Creapaper mit der Papierindustrie und den Markenartikelherstellern Hand in Hand. Die Produkte finden Verbraucher bereits in einigen Rewe- oder Edeka-Märkten in Form von Tragetaschen oder Faltenbeuteln oder als Kartonagen zum Beispiel für die Bio-Äpfel bei Aldi. Auch Hygienepapiere wie Haushaltsrollen, Toilettenpapier oder Servietten gibt es schon mit GrASFaseranteil – etwa bei Alnatura (Onlineshop unter www.graspapier.shop).

Mit 20 Euro pro Jahr weltweite Gerechtigkeit fördern

Der Westdeutsche Förderkreis von Oikocredit setzt sich für transformative Bildung und nachhaltiges Finanzwesen ein.

„Wer sich für globale Gerechtigkeit einsetzen möchte und eine Gemeinschaft Gleichgesinnter sucht, ist bei uns genau richtig“, sagt Nina Kradepohl, Geschäftsführerin des Westdeutschen Förderkreises von Oikocredit. Oikocredit ist eine internationale Genossenschaft, die sich seit 1975 für weltweite Gerechtigkeit einsetzt. Durch die Bereitstellung von Krediten, Eigenkapitalbeteiligungen und fachlichen Weiterbildungen unterstützt Oikocredit Partnerorganisationen im globalen Süden, die in den Bereichen inklusives Finanzwesen, Landwirtschaft und erneuerbare Energien tätig sind. Die Förderung von Frauen bildet dabei einen besonderen Schwerpunkt. Ziel ist, dass sich Menschen weltweit selbstbestimmt ein besseres Leben ermöglichen können. Der Westdeutsche Förderkreis unter-

stützt die Vision von Oikocredit durch entwicklungspolitische Bildungs-, Öffentlichkeits- und Netzwerkarbeit.



Nina Kradepohl (Fotocredit: Ida Andrae)

Der jährliche Mitgliedsbeitrag beträgt 20 Euro – eine kleine Summe mit großer Wirkung. „Unsere Mitglieder ermöglichen uns mit ihrem Beitrag, dass wir generationsübergreifende Lern- und Erlebnisräume schaffen“, erklärt Nina Kradepohl. Bei Stadtfesten, Vorträgen oder Filmvorführungen informieren die Mitarbeitenden und Ehrenamtlichen über Themen wie nachhaltiges Wirtschaften, Klima- und Geschlechtergerechtigkeit.

Die aktuell rund 6.000 Mitglieder des Westdeutschen Förderkreises haben außerdem die Möglichkeit, die Arbeit der Genossenschaft aktiv mitzugestalten. Über den Förderkreis können sie ihre eigenen Anliegen einbringen, zum Beispiel bei der jährlichen Mitgliederversammlung. „Zusätzlich bieten wir regelmäßig exklusive Veranstaltungen für unsere Mitglieder an“, sagt Nina Kradepohl. „Es lohnt sich also, dem Förderkreis beizutreten – wir freuen uns über alle, die uns bei unserem Engagement unterstützen möchten!“

Mehr Informationen zur Förderkreis-Mitgliedschaft finden Sie unter www.westdeutsch.oikocredit.de.



Blick über den Tellerrand

Bonns Partnerstädte in Europa, Asien und Südamerika

VON ASTRID HILLEBRAND

Bonn kann Patenschaft und ist ein gefragter Partner auf dem internationalen Städtepartnerschaftsmarkt, das belegen eindrucksvoll die zahlreichen und langjährigen Patenschaften, die Bonn und seine Stadtbezirke unterhalten. In manchen dieser Bonner Partnerstädte hat die Zukunft längst begonnen und das, was in Bonn noch diskutiert wird, ist schon keine Zukunftsmusik mehr. Warum also nicht mal über den rheinischen Tellerrand in die Welt schauen?

Future of Cities in Oxford
Die älteste Partnerschaft pflegt man seit 1947 zur britischen Hochschulsstadt Oxford, wo seit einigen Jahren in einer Art Denkfabrik unter dem Titel „Future of Cities/ Zukunft der Städte“ mit Experten und Praktikern aus verschiedenen Bereichen der Universität proaktiv daran gearbeitet wird, wie auf die großen Herausforderungen der Zukunft (dazu zählen die Briten unter anderem die Klimakrise und den nächsten weltweiten öffentlichen Gesundheitsnotstand) mit Einfallsreichtum und Vielseitigkeit reagiert werden kann.

Wassertaxis in Potsdam
Als im Sommer 2023 die Astro-Show in Bonn Station machte, gab sich der Moderator als waschechter Potsdamer zu erkennen, der schon von den partnerschaftlichen Verbindungen in die brandenburgische Landeshauptstadt erfahren hatte. Umso größer jedoch das Erstaunen, dass in Bonn keine Wassertaxis fahren: „Die habt ihr doch bestimmt auf dem Rhein!“

Seit Sommer 2007 verkehren auf den Flüssen und Seen der Havel zwei gelbe Schiffe, die nach einem festen Fahrplan 13 Anlegepunkte miteinander verbinden. Befördert werden können jeweils 60 Personen und 20 Fahrräder. Das Angebot wurde in der Vergangenheit gut angenommen, allerdings weniger von den einheimischen Pendlern, als vielmehr von den Touristen, da die fahrplanmäßig gefahrene Route viele touristische Sehenswürdigkeiten wie Glienicker Brücke oder Schloss Sanssouci ansteuert. Kleiner Wehmutstropfen und willkommen in der Gegenwart: Im Sommer 2023 ist das Wassertaxi nicht gefahren. Grund ist – wie überall in Deutschland – Personalmangel.

Belgien und Frankreich
Der Stadtbezirk Bad Godesberg ist Mitglied in einem Ringpartnerschaftsverbund, dem unter anderem auch die Städte Kortrijk in Belgien und Saint Cloud im Umland von Paris angehören. Während die französische Stadt gerade futuristische neue Markthallen mit unter anderem begrünten Dächern und einem natürlichen Luftkühlssystem baut, kann man bei einem Besuch im belgischen Kortrijk sehen, wie



Die Potsdamer Wassertaxis bieten eine zeitsparende und preiswerte Alternative zur Fortbewegung durch die brandenburgische Landeshauptstadt.

FOTO: JENS SCHROEDER/WEISSE FLOTTE POTSDAM GMBH

Bonn als (weitgehend) „autofreie Fahrradstadt“ in einigen Jahren aussehen könnte: es gibt Tiefgaragen am Stadtrand mit kostenloser

erster Parkstunde, Park & Ride-Plätze und einen kostenlosen Bus ins Stadtzentrum. Dort angekommen, geht es mit-

hilfe digitaler Technik von der Gegenwart in die Vergangenheit. In der auch für Rollstühle und Kinderwagen gut zugänglichen Grafenka-

pelle findet sich das Museum 1302, das mit einer atemberaubenden 45-minütigen Ton- und Lichtshow in spannenden Animationen Ver-



Die Seilbahn „Mi Teleférico“ in La Paz, Bolivien, ist nicht nur ein effektives Transportmittel, sondern bietet auch eine fantastische Aussicht.

FOTO: SAIKO3P/GETTY IMAGES



Die Stadt Chengdu in China ist dabei, eine autofreie 460 Hektar umfassende Stadt mit Forschungsinstituten, Universität, Büros und Wohngebäuden zu schaffen.

FOTO: SEANPAVONEPHOTO/GETTY IMAGES



So sieht bei der belgischen Partnerstadt Kortrijk eine weitgehend autofreie Innenstadt aus.

FOTO: PIET DE KERSGIETER

Getränke-Service

www.Vendel.de

Die Nr. 1

für Hauslieferung

in Bonn

Online-Bestellungen

über: www.vendel.de

Getränke-Service Vendel e. K.

Heerstraße 137a · 53111 Bonn · Tel.: 25 900 900

E-Mail: info@vendel.de

INTERVIEW KARSTEN BRANDT

Die Stadt muss sich auf den Klimawandel einstellen

Der Bonner Meteorologe Dr. Karsten Brandt sieht höchste Zeit für einen klimagerechten Umbau der Stadt

VON JÖRG WILD

Wer sich in Bonn mit dem Themenkomplex Wetter und Klima beschäftigt, der kommt an dem Meteorologen Dr. Karsten Brandt nicht vorbei. Warum sollte man auch, denn der Experte hat seit vielen Jahren viel zu sagen, und das tut er klar und gut verständlich – und vor allem so, dass niemand sich überrumpelt fühlt. Ja, es ist höchste Zeit, die Stadt für die klimatischen Herausforderungen der Zukunft zu rüsten. Aber alle Maßnahmen müssen so erfolgen, dass die Mehrheit der Bürger mitzieht. Denn Klimaschutz kann nicht nur „von oben“ kommen, er muss in einem gesamtgesellschaftlichen, demokratischen Konsens erfolgen. Jörg Wild traf den 50-jährigen Klimatologen zum Interview.

Herr Dr. Brandt, es gibt Zeitge-nossen, die sagen: Es gibt diesen Klimawandel gar nicht, und wenn, dann ist er nicht Menschen-ge-macht. Was stimmt denn nun?
Karsten Brandt: Die Gruppe an Leuten, die den Klimawandel leugnet, ist sehr klein und zum allergrößten Teil nicht ernst zu nehmen. Wenn man alle Fakten noch so vorsichtig betrachtet, dann steht fest, dass der Klimawandel eine Tatsache ist. Die kleine Gruppe, die das hardcore bestreitet, hat andere Motive. Mir ist aber ganz wichtig zu betonen: Wie wir mit dem Thema umgehen, darüber darf es ganz breite demokratische Diskussionen geben. Hier kann es keine alleinige Wahrheit geben. Ich werbe ganz ausdrücklich für eine streitbare und demokratische Diskussion um Lösungsmöglichkeiten. Das tun wir leider noch viel zu wenig.

Wenn das gelingt, dann gibt es immer noch Menschen, die meinen: Ich als Einzelnr kann an den Entwicklungen gar nichts ändern. Stimmt das?
Brandt: Ja und nein. Man kann natürlich sagen, dass der Beitrag jedes Einzelnen oder der Beitrag von Deutschland an der Gesamtlösung gering ist. Da ist auch durchaus was dran. Ich glaube aber trotzdem, dass wir als Einzelne oder als Stadt oder Land sicherlich auch eine Wirkung haben – weit über den lokalen Beitrag hinaus. Und sei es nur als Vorbild. Das reicht vom Individuum bis hin zu ganzen Gesellschaften.

Wenn wir so weiter machen, wie wir im Moment noch leben: Wie könnte die Stadt der Zukunft – sagen wir mal in 30 bis 40 Jahren – aussehen?



Der Heat-Stress-Tracker kann Sportlern aber auch Menschen mit Berufstätigkeit im Freien wie Feuerwehrleuten helfen, das aktuelle Wettergeschehen für ihren Organismus einzuordnen.



Karsten Brandt an einer der heißesten Stellen in Bonn: Am Marktplatz.

FOTO: JÖRG WILD

Brandt: Die nächsten 30 und 40 Jahre sind schon in der Luft. Das CO2 und andere schädliche Gase, die wir jetzt und in den nächsten Jahren emittieren, bewirken Verzögerungseffekte. Selbst wenn wir jetzt alle Emissionen stoppen, würden die Effekte wohl erst in 30 bis 40 Jahren erkennbar. Das ist wie mit einem Supertanker, den man nicht so einfach anhalten oder wenden kann. Die Stadt der Zukunft wird also heißer sein, deutlich mehr Regen erleben und längere Trockenperioden.

Der Klimawandel verändert also nicht nur das Klima, sondern auch die Städte?
Brandt: Ja klar. Etwa 80 Prozent der Menschen leben weltweit in Städten. Deren Emissionen verändern das Klima – und der Klimawandel verändert die Städte. Auf extremes Stadtklima muss man reagieren. Das gilt gerade für Städte im globalen Süden, die an die Grenze kommen, wo menschenwürdiges Leben noch möglich ist.

Das Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung schreibt auf seiner Informationsseite: „Städte heizen den Planeten auf. Sie verbrauchen rund 80 Prozent der weltweiten Energie und Ressourcen.“ Entscheidet sich der Kampf gegen den Klimawandel also in den Städten?
Brandt: Auf jeden Fall. Wobei die Stadt natürlich auch von ihrem Umland lebt. Entscheidend ist also, wie wir in der Stadt leben. Darin liegt allerdings auch die ganz große Chance: Wenn wir näher beieinander wohnen, können wir auch mehr Energie sparen, es gibt kürzere Transportwege. Und wir können uns in der Stadt schützen und eine Art Oasen bilden. Also beispielsweise mehr Grünflächen schaffen, die Dächer und Fassaden heller gestalten.

Sie beraten als Experte Parteien und Organisationen rund um die Folgen des Klimawandels, beispielsweise rund um das Thema Stadtklima. Kommen Bonner Parteien und Organisationen oft auf Sie zu?
Brandt: Wir erleben eine extreme Nachfrage nach Beratung. Weniger in langfristigen Planungsfragen aber zu akuten Themen: Wie geht man

mit Hitze um, wie kann die alternde Gesellschaft reagieren, was bedeutet Extremwetter für uns. Die Frage, wie man eine Stadt langfristig umbauen kann, das ist nicht ganz einfach, weil es beispielsweise massiv in Eigentumsrechte eingreift. Ein Beispiel: Wir brauchen mehr Grün und mehr hohe Bäume. Und wir sollten das Wasser nicht einfach aus der Stadt verschwinden lassen sondern – wo auch immer – speichern.

Was sind Ihre Ratschläge in Bezug auf Bonn?
Brandt: Man muss das Klimathema natürlich vorrangig behandeln. Aber man muss die Menschen mitnehmen. Alles andere führt zu Frust und Problemen. Konkret für Bonn schlage ich Dinge vor, die nicht so schwer umzusetzen sind. Das ist beispielsweise das Pflanzen von Bäumen und der Erhalt von großen, alten Bäumen – hier sind also nicht nur die Stadt, sondern auch die Privatbürger gefragt. Und bei Neubauten oder Dachsanierungen könnten die Flächen reflektierend und heller werden.

Hier wird ja viel über Rad- und Autospuren diskutiert – ist das zielführend in Bezug auf die Herausforderungen des Klimawandels?
Brandt: Beide Seiten haben gute Argumente. Aber das Thema ist aus dem Ruder gelaufen, weil hier auf beiden Seiten mit Ängsten gearbeitet wird. Angst hilft aber nicht: Wir müssen die Herzen erreichen. Von den ausufernden Streitereien profitieren nur Kräfte, die wir nun wirklich nicht brauchen können – und die ja auch keinen sinnvollen Beitrag leisten.

Wenn man Ihre Empfehlungen und die anderer Klima-Experten als Maßstab nimmt: Ist Bonn auf dem richtigen Weg?
Brandt: Theoretisch sind wir auf einem ganz guten Weg. Aber ich bin ja mehr ein Mensch der Praxis – und da bin ich gerade mit Blick auf die erwählten Bäume eher pessimistisch. Die Stadtverwaltung hat die Zeichen der Zeit sicher verstanden. Aber wir müssen noch viel, viel vorsichtiger sein, Bäume heraus zu nehmen, und wir müssen mehr Grün ins Stadtbild bringen.

Gibt es Unterschiede, wie Städte auf den Klimawandel reagieren sollten? Also Bonn anders als Hamburg oder München?
Brandt: Hamburg hat ja ganz andere Risiken beispielsweise mit den Wasserständen. Generell sieht man aber, dass alle Städte den gleichen Risiken entgegenblicken. Beispiel

Hongkong: Da sind in einer Stunde so viel Regenmengen gefallen wie bei der Flutkatastrophe im Ahrtal. Das ist eine riesige Warnung, das kann inzwischen überall passieren. Und darauf müssen sich die Städte vorbereiten. Als eine der heißesten Städte Deutschlands ist für Bonn Hitzevorsorge wichtig und auch

Vorsorge für Wald- und Feldbrände in Zukunft.

Wieviel Zeit haben wir, um die Maßnahmen umzusetzen, die Sie empfehlen?
Brandt: Keine. Wir sind viel zu spät dran. Wir haben in den letzten Jahren zu wenig gemacht – und das zu langsam. Jetzt müssen wir in einer ganz schwierigen Gesamtsituation viel nachholen.

Sie werben sehr für das „Mitnehmen“ von Menschen bei allen nötigen Maßnahmen. Wie gewinnen wir unsere Mitbürger für die Dinge, die getan werden müssen?
Brandt: Es macht überhaupt keinen Sinn, Horrorszenarien an die Wand zu malen. Die Menschheit wird nicht aussterben, im Gegenteil: Wir haben ja viele Chancen. Beispielsweise mit dem Umbau der Städte, können wir ein durchaus lebenswertes Umfeld schaffen. Mit mehr Bäumen, mit mehr Grün und natürlich auch mit Kompromissen beispielsweise im Verkehr.

INFO

Bonn ohne dauerhafte Wettermess-Station

Traurig aber wahr: In Bonn gibt es keine langfristig arbeitende Wetterstation. Selbst das meteorologische Institut der Universität hat seine Station zurzeit außer Betrieb gesetzt. Die Stadtverwaltung nutzt – wenn sie Daten benötigt – ausschließlich Computersimulationen, erklärt Klimaexperte Dr. Karsten Brandt. Dabei wären echte, dauerhaft gewonnene und verarbeitete Daten auch für die zukünftige Generation von Wetterexperten und Klimaforschern enorm wichtig. jöw



SWB
Stadtwerke Bonn

Klimawende? Lläuft bei mir.

Mit grünem Strom und E-Bus!





SWB
Energie und Wasser



SWB
Bus und Bahn

Mein Bonn. Meine SWB. Meine Klimawerke.
Regenerative Energie oder saubere Mobilität?
Am besten beides! stadtwerke-bonn.de



Gemeinsam
CO2 reduzieren

Bonn, Stadt der Zukunft

Vertreter von Bonner Ratsfraktionen entwickeln Visionen für Bonn als Zukunftsstadt

VON JÖRG WILD

Diese GA-Beilage widmet sich dem Thema „Stadt der Zukunft“. Aber wie sehen die Bonner Politiker unsere Stadt in 30 oder 40 Jahren? Jörg Wild hat alle Ratsfraktionen gebeten, ihre Vision dazu aufzuschreiben. Die Frage lautete: „Was müssen Politik, Verwaltung, Wirtschaft, Vereine und natürlich die Bürger tun, damit Bonn den Weg dorthin bewältigen kann?“ In den erbetenen kurzen Texten sollte es „möglichst nicht um die Ablehnung von Plänen politischer Rivalen gehen, sondern um eigene Zukunftsentwürfe, die die großen Themen unserer Zeit von Klimawandel über Digitalisierung, New Work, Gesundheit, Generationengerechtigkeit bis Migration enthalten.“

BBB
Statt den Klimawandel einzuplanen, wurden in den letzten Jahren zahlreiche innerstädtische Freiflächen versiegelt und die Stadt mit hässlichen Neubauten verdichtet. Eine Stadtplanung, die die Lebensqualität der Bonner in den Mittelpunkt stellt, intakte Nachbarschaften schützt, Kindern großzügigen Freiraum zum Spielen erhält und Bauprojekte nur in verträglichem Maße zulässt, ist hingegen anzustreben. Wie wir beim Klima unseren nachfolgenden Generationen eine lebenswerte Umwelt im Sinne von Verantwortung und Nachhaltigkeit hinterlassen sollten, darf auch nicht sein, dass unsere Kinder auf Grund einer ungezielten Ausgabenpolitik in eine Schuldenfalle hineinlaufen, aus der sie sich nie mehr befreien können. Als Heimstätte von Wissenschaft und moderner Dienstleistungen, Gesundheitsstandort und deutsche UN-Stadt hat Bonn eine gute Position im Standortwettbewerb, die es zu erhalten und zu stärken gilt.

Es gilt aber genauso, die noch vorhandenen Gewerbegebiete und Reserveflächen vor Fremdnutzung zu schützen, um Arbeitsplätze in Produktion und Handwerk in unserer Stadt zu erhalten. Die Integration von Zuwanderern, die sich zu unserer demokratischen Gesellschaft, den Werten der Aufklärung und unserer Verfassung bekennen, ist gezielt zu unterstützen.

Sicherheit ist ein elementares Grundbedürfnis der Bürger und eine Kernaufgabe des Staates. Heute vergeht aber kaum ein Tag, an dem nicht über Kriminalität in Bonn berichtet wird. Überdies: Die Anzahl von Personen, die unter Einfluss harter Drogen oder Alkohol stehen



Angelika Esch und Max Biniek, SPD.
FOTO: S. H. SCHROEDER

und dadurch enthemmt in der Öffentlichkeit aggressiv auftreten, hat drastisch zugenommen. Das muss sich ändern.

Marcel Schmitt, Fraktionsvorsitzender der BBB-Fraktion

CDU

Viele der heute bestehenden Herausforderungen in den Bereichen Klimawandel, Gesundheit, Mobilität, Wohn- und Arbeitswelten werden wir durch technologische Möglichkeiten gelöst haben und die neu gewonnenen Freiheiten gestalterisch nutzen. Im Gesundheitsbereich werden wir z. B. von KI, neuen Medikamenten, Vorsorge- und Behandlungsformaten profitieren; Krebs oder Alzheimer sind heilbar. Die Mobilität der Zukunft wird flexibel sein, autonomes Fahren oder der bequeme Wechsel der Mobilitätsform wird Normalität sein. Verkehrsmittel werden weniger Platz benötigen und Spielraum für die Gestaltung unserer Städte eröffnen. Arbeit wird selbstbestimmter und weitestgehend unabhängig von Zeit und Ort geschehen, eine reduzierte Stundenwoche ermöglicht soziales oder familiäres Engagement. Moderne Technologien und KI werden uns im Alltag massiv entlasten und so mehr Möglichkeiten für Familie und Freunde, Kreativität und Selbstverwirklichung schaffen. Die empfundenen „Wertigkeiten“ verschiedener Tätigkeiten werden sich zugunsten des Bildungs-, Gesundheits- und Pflegebereichs verändern. Dies alles setzt voraus, dass wir es schaffen eine Spaltung der Gesellschaft, den Vertrauensverlust in unser demokratisches System und das Auseinanderdriften zu extremen Rändern wirksam zu verhindern. Das Schaffen von Bildungs- und Fortbildungschancen,



Dr. Daniel Rutte, Die Grünen.
FOTO: DIE GRÜNEN



Guido Déus, CDU.
FOTO: CDU

einer echten Chancengleichheit, Selbstverwirklichungsmöglichkeiten und einer daraus resultierenden persönlichen Zufriedenheit sind Schlüsselfaktoren hierfür.
Guido Déus MdL, Vorsitzender der CDU-Stadtratsfraktion

FDP

Die Bonner Stadtrundfahrt startet auf dem Rhein. Entlang der Silhouette Bonns und Beuels integriert sich der Rhein wie von selbst in die bis an das Rheinufer belebte Stadt. Sichtbare stromfördernde Anlagen auf städtischen Immobilien sichern die Unabhängigkeit der Stadt vom Energiepreis. Öffentliche Toiletten sind ausreichend vorhanden, Barrierefreiheit eine Selbstverständlichkeit.

Bonn wird von Bürgerinnen und Bürgern ausgedacht. Das spürt man auf allen Wegen quer durch Bonn. Die Stadt dient seinen Bewohnern und nicht umgekehrt.

Mobilität wird als Freiheit erkannt, die alle Verkehrsteilnehmer gleichwertig vereint. Bonn profitiert dabei von den technologischen Entwicklungen seiner an Bonner Schulen herausragend ausgebildeten jungen Menschen, die wegweisende Fortschritte in Verkehr, Städtebau und Umwelt erdenken. Die Sanierung alter Gebäude ist fester Bestandteil einer jährlichen Sanierungsplanung. Vernachlässigte Gebäude gibt es im Stadtbild nicht mehr.

Die Stadtgesellschaft honoriert die Anstrengungen der Stadtverwaltung nach einem lebenswerten Bonn und wertschätzt die städtischen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Selbstverständlich ringt auch 2050 die Politik nach wie vor um die besten Lösungen für Bonn, aber sucht in der Auseinandersetzung das Miteinander.

Bonn ist attraktiver Anziehungspunkt für Touristen aus nah und fern, der Einzelhandel hat seinen Frieden mit dem online-Handel geschlossen und boomt mit neuen Konzepten und neues produziertes Gewerbe hat sich angesiedelt.

Als Erfolgsfaktor beigetragen hat die intensive Zusammenarbeit mit dem Rhein-Sieg-Kreis, die beide Partner vorangebracht hat. Die Menschen leben in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis miteinander und nebeneinander, diese Grenzenlosigkeit schlägt sich nun auch zugunsten aller im Verwaltungshandeln und dessen Finanzierung wieder.



Marcel Schmitt, BBB
FOTO: BARBARA FROMMANN



Petra Nöhring, FDP.
FOTO: FDP

Auch 2050 suchen die Menschen noch nach Wohnraum, weil Bonn sich in der Region so positiv entwickelt hat. Dank guter Verkehrskonzepte über autonomes Fahren bis hin zu Wassertaxis und Brücken über den Rhein ist das Wohnungsangebot nun im weiteren Umfeld attraktiv. Eine neue Regelung der Kommunalfinanzen sichert dabei die Finanzierung des Bonner Haushalts.

Kurzum: es macht Spaß in Bonn zu wohnen, zu arbeiten oder einzukaufen. Es macht Spaß, mit der Familie in Bonn zu wohnen und das Schulsystem zu nutzen. Es macht Spaß, in Bonn zu wohnen, einfach weil es Bonn ist. Dieses Bonn könnte 2025 starten.

Petra Nöhring, stellvertretende Fraktionsvorsitzende FDP Fraktion Bonn

Die Grünen

Im Jahr 2050 ist Bonn nach wie vor ein bedeutender, florierender Ort für Wissenschaft, Wirtschaft, Kultur sowie internationale Organisationen und hat sich darüber hinaus als wichtiger Standort für Betriebe in der ökologischen Transformation entwickelt. Die Stadt wird von einer kulturell vielfältigen Gesellschaft bewohnt. Durch flexible Gestaltung und effiziente Nutzung von Wohn- und Büroflächen konnte ausreichend bezahlbarer Wohn- und Arbeitsraum geschaffen werden. Die Gebäude sind vollumfassend energetisch saniert, Strom und Wärme kommen aus regenerativen Energien.

Bonn zeichnet sich als Stadt mit mediterraner Lebensqualität aus. Die in den 2020er Jahren vorangetriebene Begrünung, das jährliche Pflanzen mehrerer hundert Bäume und die Aufwertung des öffentlichen Raumes hat die Lebensqualität stark gesteigert. Das Rheinufer ist ein lebendiger und grüner Ort der Begegnung, der zusammen mit der verkehrsberuhigten Innenstadt ein neues attraktives und einheitliches Stadtbild ergibt. Der Umbau zur wassersensitiven Stadt lässt Bonn dem Klimawandel trotzen.

Das öffentliche Verkehrsnetz wurde ab den 2020er Jahren deutlich ausgebaut, zusätzliche Schienenwege, beispielsweise in den Bonner Westen und eine Seilbahn verkürzen die Reisezeiten. Autonom fahrende Bahnen und Busse lösen den Arbeitskräftemangel. Ein durchgängiges und getrenntes Rad-



Holger Schmidt, Die Linke.
FOTO: DIE LINKE

wegenetz ermöglicht es, alle Ziele in Bonn mit dem Fahrrad sicher zu erreichen. Die Notwendigkeit privater Autofahrten ist stark zurückgegangen und das Angebot an Carsharingfahrzeugen erübrigt für viele Haushalte den Besitz eines eigenen PKW.

Damit ist Bonn für alle Menschen auch in Zukunft eine attraktive und lebenswerte Stadt.

Dr. Daniel Rutte, Fraktionsvorsitzender Die Grünen

Die Linke

Geschichte folgt keinen Naturgesetzen und 30 oder 40 Jahre in die Zukunft kann niemand planen – bis auf die DB mit ihrem Deutschlandtakt natürlich. Aber als kleine kommunale Fraktion lassen wir uns in unserer Politik weniger von großen Zukunftsvisionen als von konkreten Problemen im Hier und Jetzt leiten. Oder in den Worten eines bekannten Religionsstifters: Sorgt euch nicht um morgen, denn der morgige Tag wird für sich selbst sorgen und jeder Tag bringt seine eigenen Probleme. Genau die wollen wir in Bonn im Rahmen unserer Möglichkeiten angehen. Weil uns stört, dass Menschen mit wenig Geld die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben immer schwerer gemacht wird, haben wir den Bonn-Ausweis gestärkt und ein günstiges Sozialticket eingeführt. Weil wir sehen, dass Arbeitsstress immer mehr Menschen krank macht, bekämpfen wir in Bonn prekäre Beschäftigung in der Gebäudereinigung und bei der Musikschule. Weil zu viel Autoverkehr weder gut fürs Klima noch für die Lebensqualität der übrigen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer ist, teilen wir den öffentlichen Raum ein bisschen gerechter auf. Das sind mit Sicherheit nur kleine Schritte in die Zukunft. Aber wenn weitere folgen, können sie das Gesicht der Stadt verändern, vielleicht sogar schon früher als in 30 oder 40 Jahren.

Holger Schmidt, Fraktionsgeschäftsführer Die Linke

SPD

In Bonn wird im Jahr 2063 soziale Gerechtigkeit gelebt. Wohnen ist für alle Bevölkerungsgruppen bezahlbar. Das stärkt den sozialen Zusammenhalt. Pendlerströme konnten reduziert werden, denn jetzt ist Arbeiten wohnortnah möglich. Dies sorgt für eine Steigerung der Lebensqualität. Lange Fahrten und im Staustehen gehören der Vergangenheit an. Busse und Bahnen fahren eng getaktet, sind pünktlich und kostengünstig. Damit sind sie die erste Wahl des Fortbewegungsmittels. Kurze innerstädtische Distanzen, wie der Weg zur Arbeit, lassen sich damit bequem bewältigen. Das hat positive Auswirkungen auf das Klima.

Die Vereinbarkeit von Familie und Beruf ist geschafft. Alle Kinder haben einen Platz in der Kita bzw. in der OGS. Dort werden sie spielerisch gefördert und gefordert. Eltern und Alleinerziehende können ihrer Arbeit nachgehen. So ist nicht nur die Chancengleichheit der jüngsten Generation gegeben, auch die Gleichstellung der Geschlechter wird vorangetrieben. Die Bonner Schulen



Die Volt-Fraktion.
FOTO: FRANK FREMEREY/VOLT FRAKTION

genießen einen hervorragenden Ruf und haben genug Kapazitäten, um alle Schülerinnen und Schüler aufzunehmen. Schwimmbäder und Sporthallen stehen für den Schulsport ausreichend zur Verfügung.

Bonn ist die familienfreundlichste Stadt am Rhein. Die Quartiere sind lebendig und gut durchmischt, junge Familien leben Tür an Tür mit älteren Menschen. Das nachbarschaftliche Miteinander ist stark. Bus und Bahn fahren ist barrierefrei. Seniorinnen und Senioren behalten so lange ihre Selbstständigkeit und können am Stadtleben teilhaben. Auch die Gesundheitsversorgung und die Pflegeangebote sind gut und bezahlbar.

Bonn ist der Wirtschaftsmotor der Region. Nicht nur im Bereich Dienstleistungen, sondern auch im produzierenden Gewerbe. Durch die Digitalisierung der Verwaltung können Gewerbegebiete schneller erschlossen werden. Diese Effizienz zieht weitere Investitionen, Startups und etablierte Firmen an.

Angelika Esch und Max Biniek, SPD-Fraktionsvorsitzende

Volt

Bonn ist im Jahr 2053 das administrative und kulturelle Zentrum eines regionalen Versorgungsgebiets, in dem Energie, Wasser und Lebensmittel fair verteilt werden. Der Zerschneidung des Gebiets richtet sich nach der Landschaftsform, dem Wassereinzugsgebiet.

Bonn verfügt über ein klimagerechtes Ökosystemmanagement, das Biodiversität und produktive Böden schafft. Geschickt angelegte Grünzonen sorgen für ausreichende Kühlung im Sommer. Grauwasser und Regenwasser werden konsequent genutzt. Der Grundwasserspiegel ist gestiegen. Die Kosten für Ver- und Entsorgung sind gesunken.

Mobilität in der Stadt regelt sich prinzipiell über kostengünstige Flatrates, sodass Autostraßen deutlich reduziert werden konnten. Handwerksbetriebe, Lieferanten und Pflegedienste haben für notwendige Fahrten vorrangiges Nutzungsrecht. Bürobetriebe kooperieren mit den Stadtwerken, um ihre Mitarbeiter von zu Hause abzuholen. Privater Individualverkehr erfolgt primär mit Lastenrädern, Rikschas und durch Carsharing.

Die Stadt fördert die Vielfalt der freien Kulturszene. Repräsentationskultur wird hauptsächlich durch Stiftungen und Eintrittsgel der finanziert. Den kulturellen und sozialen Bedürfnissen dienen Gemeinschaftszentren in den Wohnquartieren mit geeigneten Institutionen und Räumen.

Die Bonner:innen kümmern sich um eine wohnliche Umgebung weitgehend selbst und haben dazu geeignete Strukturen entwickelt. Die Verwaltung konzentriert sich auf die Koordinierung. Die Volt-Digitalisierungs-Initiative hat zu optimierten Abläufen in der Verwaltung geführt. Die Bürger:innen können ohne große Wartezeiten und Komplikationen mit der „App aufs Amt“ gehen. Die Personalkosten sind erheblich gesunken und infolgedessen auch die Steuern.

Seit 1985 Baumdienst Siebengebirge Nun schon in zweiter Generation

Weit über die Grenzen des Siebengebirges hinaus bitten Kunden Gary Blackburn um Rat, wann immer es um professionelle Pflege, den Erhalt oder die Sanierung von Bäumen und Naturdenkmälern geht. Auch Fällungen – oft auf engstem Raum – gehören zur täglichen Praxis der voll ausgebildeten Baumexperten. Die Söhne Kevin, Alexander und Luke leiten seit ihrer Ausbildung zum „European Treeworker“ bereits eigene Teams im Westerwald, der Eifel und NRW. Die eigentlichen Stars im Team sind aber nach Meinung vieler Kunden Collie-Dame Emma und ihr Sohn Charles. Freuen auch Sie sich auf ein Kennenlernen bei einer kostenlosen, professionellen Beratung!

Weitere Informationen und wertvolle Video-Expertentipps rund um die Baumpflege finden Sie auf der Homepage www.Baumdienst-Siebengebirge.de

BAUMDIENST SIEBENGEBIRGE

FORSTHAUS REIFSTEIN

GARY BLACKBURN UND SÖHNE – JETZT AUCH IN ZWEITER GENERATION

- Baumpflege • Baumsanierung • Baumstumpf fräsen
- Baumfällung • schwierigste Fälle mit englischer Doppelseiltechnik • Garten-/Jahrespflegearbeiten

Fachgerechte Baumbeurteilung! kostenlos

Bonn, Siegburg, Linz, Königswinter, Köln, Düsseldorf, Berg, Gladbach, Mayen, Neuwied, Montabaur, Altenkirchen, Tel.: 02645 / 9999-000, Fax: 02645 / 9999-004

www.Baumdienst-Siebengebirge.de
Gebührenfreie Hotline 0800 / 228 63 43

KEEP CALM AND TAKE CARE OF YOUR TREES

Willkommen in der Stadt für morgen

Das Umweltbundesamt entwirft eine sehr konkrete Vision, die Lust aufs genauere Hinschauen macht

VON JÖRG WILD

Wir alle wissen: Die Stadt der Zukunft wird ein anderes Erscheinungsbild haben als die Stadt, die wir heute kennen. Sie wird – wenn wir es mit der Bekämpfung des Klimawandels, der Digitalisierung und mit sozialer Gerechtigkeit ernst meinen – geprägt sein von „umweltschonender Mobilität, lärmarm, grün, kompakt und durchmischt.“ Die hier beschriebene Vision stammt aus dem Umweltbundesamt. Wir haben uns die Ideen dazu genauer angesehen.

Bevor wir ans Eingemachte gehen, geben wir einen Vorgeschmack, denn die Ideen klingen wirklich verlockend. Die „Stadt für morgen“, wie das Umweltbundesamt sie entwirft, schafft neuen Wohnraum, „der nicht nur bezahlbar, sondern auch familiengerecht und barrierefrei ist. Gleichzeitig entsteht ausreichend Platz für Begegnung, Entspannung, Sport und Freizeit im öffentlichen Raum. Wohnen, Gewerbe und Dienstleistungen sowie Freizeitangebote sind nicht getrennt voneinander, sondern funktional durchmischt. Dadurch werden die knappen Flächen effizient und wirtschaftlich genutzt. Die notwendigen Wege sind kurz und direkt, sparen Zeit und vermeiden Emissionen.“

INFO

Informationsbroschüre als Mutmacher

Eine Stadt, die umweltschonend mobil, lärmarm, grün und durchmischt ist, ist möglich. Die Fachbroschüre „Die Stadt für morgen“ zeigt Wege auf, „wie wir ein Umfeld mit weniger Verkehr, weniger Autos und weniger Belastungen für Gesundheit und Klima schaffen.“ Dabei legt das 56 Seiten starke Heft viel Wert auf optimistische Szenarien. Denn ein Weniger auf der einen Seite schafft „Mehr“-Wert auf der anderen, heißt es im Begleittext. „Mehr Grün, mehr Kompaktheit und mehr Raum zum Leben.“



Die Stadt der Zukunft aus Sicht des Umweltbundesamts.

Schon einer der ersten Sätze auf der Informationsseite „Die Stadt für morgen“ wird einige Menschen in Bonn erschrecken – aber es hilft nichts, da müssen wir durch, denn die Vision erscheint in allen Planspielen, die sich mit Zukunftsstädten beschäftigen: „Zuerst Vorfahrt für Rad und öffentlichen Verkehr (ÖV): Im ersten Schritt werden an allen Hauptverkehrsstraßen fehlende Radwege ergänzt und an 50 Prozent des Hauptverkehrsnetzes eigene Fahrspuren für den ÖV eingerichtet (wenn nötig, zulasten der Pkw-Stellplätze).“ Überhaupt: Der Verkehr muss mit deutlich weniger Fahrzeugen stattfinden. Wenn er rollt, dann bitte nur mit Tempo 30. Fahrräder, der ÖPNV, Carsharing und fußläufig erreichbare kleine Citycentren prägen das neue Stadtbild.

Da müssen wir nachfragen, denn aus den Erfahrungen mit Bonner Verkehrsteilnehmern wissen wir, dass hier Welten auf einander treffen. Ist das also alles nötig? „Ja!“ sagt Petra Röthke-Habeck. Die Diplom-Ingenieurin arbeitet im Fachgebiet I 2.6 „Nachhaltige Mobilität in Stadt und Land“ im Umweltbundesamt mit Sitz in Dessau. Auch sie weiß natürlich genau, dass hier unterschiedliche Interessengruppen verschiedene Blickwinkel auf die Stadt der Zukunft haben. Aber „Fahrräder

sind auf Schutzstreifen erwiesenermaßen besser aufgehoben“, und bei 30er-Zonen gibt es inzwischen kaum noch Widerstand. Die bieten – das bestätigen entsprechende Studien – „eine immense Lärminderung“, und auch beim Schadstoffausstoß sind Reduzierungen möglich.

Nachhaltiger und sicherer Verkehr ist nur ein Aspekt beim großen Thema Platz schaffen für Kinder, Fußgänger und Fahrradfahrer. „Grün- und Wasserflächen in der Nähe erhöhen die Qualität des Wohn- und Arbeitsumfeldes. Sie dienen damit



Parks sollen bei der Entschleunigung helfen.



Mobilität in der Stadt.

GRAFIKEN: UMWELTBUNDESAMT

dem Gemeinwohl und werden auch dringend zur Klimaanpassung der Städte benötigt.“ meint Petra Röthke-Habeck. Sie fördern die Gesundheit durch besseres Mikroklima, schaffen Anreize zur Bewegung und können die Gefahren durch Hitze und Starkregen mindern. Das gilt auch, wenn Stadtverwaltung und Stadtrat bei Manchen auf Widerstand stoßen, wenn Parkplätze zugunsten einer besseren Aufenthaltsqualität wegfallen sollen.

Großen Raum in der Vision des Umweltbundesamtes nimmt die

Struktur der Quartiere ein. Die Forderung lautet: „Attraktive und funktionsgemischte Gebiete schaffen“. Lärm- und emissionsarmes Gewerbe soll neben bezahlbarem Wohnraum existieren. Diese Mischung kann durch „attraktive Nachverdichtung, z.B. durch Nutzung von Baulücken, unbebauten Hinterhöfen oder überflüssigen Parkplätzen“ entstehen. Wohnen, das flexibel organisiert sein soll, wird den unterschiedlichen Bedürfnissen von Jung und Alt angepasst. „Eine räumliche Trennung von Arm und Reich wird vermieden“, heißt es beim Umweltbundesamt.

Die Lektüre geht mit ähnlich schönen und attraktiven Visionen weiter, die sich mit Ressourcen-Schonung, bezahlbarer Mobilität, partizipativer Planung und kooperativem Handeln

beschäftigen. Zu schön um wahr zu sein, meint der Leser, der die scheinbar unvereinbaren Positionen des Bonner Stadtlebens vor Augen hat. Petra Röthke-Habeck ist aber zuversichtlich, dass die Ideen ihres Bundesamtes durchaus realistisch sind. „Stadtparlamente ganz unterschiedlicher Couleur sind offen für nachhaltige und sichere Mobilitätskonzepte“, erklärt sie mit Hinweis auf Kommunen, die „die Aufenthaltsqualität in ihren Quartieren bereits erhöht haben.“

Finanzielle Anreize bieten Förderprogramme, die aus unterschiedlichen Quellen in Ländern, beim Bund oder in der EU gespeist werden. „Dann ist es für die Kommunen günstig, wenn schon politische Beschlüsse und Vorplanungen vorliegen, damit die Stadtverwaltungen schnell Fördermittel beantragen können“, erläutert die Expertin im Umweltbundesamt. Wenn Verwaltungen erst nach Ausschreibung der „Töpfe“ mit Ideensammlungen und Beschlussfassungen beginnen, kommen sie für die Verteilung der Mittel häufig zu spät. „Ich empfehle, auf Basis eines Stadtentwicklungs- oder Mobilitätskonzeptes Projektskizzen quasi auf Vorrat zu beschließen.“

Die Stadt für morgen ist eine Vision, und vermutlich wird sie nicht genau so kommen, wie das Umweltbundesamt sie beschreibt. Aber Visionen sind ja dafür da, dass wir uns ein Ziel vor Augen führen. Es lohnt sich, solche Ziele zu verfolgen, denn, so das Amt: „In der Stadt für Morgen lebt es sich besser, schöner, entspannter und gesünder“.

INFO

Europäische Mobilitätswoche

Wie man Bürger und Unternehmen einer Gemeinde „mitnehmen“ kann beim Umbau des innerstädtischen Verkehrs, zeigen die Erfahrungen der Europäischen Mobilitätswochen. Die bieten seit 2002 interessierten Kommunen aus ganz Europa die perfekte Möglichkeit,

ihren Bürgerinnen und Bürgern die komplette Bandbreite nachhaltiger Mobilität vor Ort näher zu bringen. Sie finden alljährlich vom 16. bis 22. September statt und werben für innovative Verkehrslösungen und kreative Ideen für eine nachhaltige Mobilität. Bonn war in diesem Jahr bei der Aktion beteiligt. jöw www.umweltbundesamt.de/europaeische-mobilitaetswoche

Brohler jetzt auch bitter

Das rheinische Mineralbrunnen-Unternehmen führt drei neue Bittergetränke ein

Bittergetränke liegen seit einiger Zeit wieder voll im Trend. Das weiß auch der traditionsreiche Brohler Mineral- und Heilbrunnen und reagiert nun mit einer eigenen Bittergetränke-Range auf die steigende Nachfrage. Der Sprudel-Hersteller vom Rhein bietet damit eine regionale Alternative zu internationalen Marken.

Ein neues Getränk auf den Markt zu bringen sei gar nicht so leicht. Es brauche viel Erfahrung, viel Fachkenntnisse und natürlich ein gründliches Wissen über die Bedürfnisse der Kunden, so das Unternehmen. Bei Brohler sei all das gebündelt vorhanden, denn seit 114 Jahren werden mit dem gesunden Wasser der Vulkaneifel in Brohl-Lützing Getränke produziert.

„Neben dem Mineralwasser runden Erfrischungsgetränke und Schorlen unser Sortiment ab“, be-



Gemeinsam mit seinem Cousin Martin führt David Schilling das Unternehmen Brohler Mineral- und Heilbrunnen GmbH.

FOTOS: BROHLER

richtet David Schilling. Mit seinem Cousin Martin leitet er in der fünften Generation das Unternehmen. Die Idee für eine Erweiterung des Sortiments um Bittergetränke „orientiert sich an der Nachfrage und den Wünschen unserer Geschäftspartner und Kunden.“

Etwa zwölf Monate dauert es von der Idee bis zur Markteinführung. „Bei der Produktentwicklung sind neben der Kundennachfrage auch geänderte Konsumanlässe, Geschmacksrichtungen, Trends und Rezepturen zu beachten“, sagt Schilling. Auch ein „Blick über den Tellerrand zu den Kollegen aus der Spirituosenbranche hilft: Der Trend zu Gin ist weiterhin ungebrochen.“

Was dann folgt, basiert auf viel Wissenschaft und Technik. „Bei der Entwicklung der Sirup-Rezeptur sind in erster Linie unsere Labo-

ranten und Lebensmitteltechniker involviert. Ein eigenes, geschultes Verkosterpanel verkostet und bewertet die unterschiedlichen Ausmischungen und gibt wichtige Hinweise und Impulse bei der weiteren Produktentwicklung bis die finale Rezeptur für das neue Getränk steht.“ Nach umfangreichen Qualitäts- und Sichtprüfungen werden die neuen Produkte für den Verkauf freigegeben.

Ganz wichtig bei Brohler sei auch die Ökologie. Wie alle Produkte des Unternehmens, sind auch die neuen Bittergetränke nachhaltig und über die komplette Wertschöpfungskette klimaneutral. „Das beginnt mit der umweltfreundlichen Glas-Mehrwegflasche, geht weiter über alle unvermeidbaren CO2-Emissionen und endet bei der Kompensierung durch zertifizierte Klimaschutzprojekte“, erläutert Geschäftsführer David Schilling. jöw



Drei neue Bitter-Getränke bringt Brohler auf den Markt.



Sportlich, edel, elegant:
der neue Touareg

z.B. Touareg R-Line 3,0 l V6 TDI SCR 4MOTION 170 kW (231 PS) 8-Gang-Automatik
Kraftstoffverbrauch l/100 km: kombiniert 8,2; innerstädtisch (langsam) 11,9; Stadtrand (mittel) 8,2; Landstraße (schnell) 6,8; Autobahn (sehr schnell) 7,9; CO₂-Emissionen g/km: kombiniert 214.

Ausstattung: Beheizbares Multifunktions-Sportlenkrad in Leder, Ambientebeleuchtung, Sitzheizung vorn, Komfortsitze mit Lendenwirbelstützen vorn, automatische Distanzregelung, Notbremsassistent, Spurhalteassistent, Parkassistent inkl. Einparkhilfe, Rückfahrkamera, Verkehrszeichenerkennung, Navigationssystem, elektronische Heckklappe, Keyless Start, dynamischer Fernlichtassistent u. v. m.

Unser attraktives Businessleasingangebot¹ für Sie:

Leasing-Sonderzahlung:	990,00 €	Jährliche Laufleistung:	10.000 km
Laufzeit:	48 Monate	48 mtl. Leasingraten à	659,00 €

¹ Ein Angebot der Volkswagen Leasing GmbH, Gifhorn Str. 57, 38112 Braunschweig, für die wir als ungebundener Vermittler gemeinsam mit dem Kunden die für den Abschluss des Leasingvertrages nötigen Vertragsunterlagen zusammenstellen. Bonität vorausgesetzt. Zzgl. Überführungskosten und MwSt.. Es besteht ein gesetzliches Widerrufsrecht für Verbraucher. Etwaige Rabatte bzw. Prämien sind im Angebot bereits berücksichtigt. Abgebildete Sonderausstattungen sind im Angebot nicht unbedingt berücksichtigt. Alle Angaben basieren auf den Merkmalen des deutschen Marktes. Angebot gültig bis 31.12.2023. Angaben zu Verbrauch und CO₂-Emissionen bei Spannweiten in Abhängigkeit von den gewählten Ausstattungen des Fahrzeugs.



Ihre Volkswagen Partner

Auto THOMAS
FIRMENGROUPE

Heinrich Thomas GmbH & Co. KG, Königswinterer Str. 444, 53227 Bonn
Tel.: 0228/4491-140, vw-bonn@auto-thomas.de
Auto Thomas GmbH, Donnerbachweg 3, 53332 Bornheim
Tel.: 02227/9098-0, vw-bornheim@auto-thomas.de
Auto Thomas AG & Co. KG, Frankfurter Str. 137, 53773 Hennef
Tel.: 02242/8896-0, vw-hennef@auto-thomas.de
Auto Thomas GmbH, August-Lepper-Str. 1-12, 53604 Bad Honnef
Tel.: 02224/9420-0, vw-badhonnef@auto-thomas.de
www.auto-thomas.de

Vision trifft Gier und Knast

In Saudi-Arabien entsteht mit Neom ein gigantisches Zukunftsprojekt, das viel Aufmerksamkeit und Kritik auf sich zieht

VON JÖRG WILD

Wer an Saudi-Arabien denkt, der sieht viel Wüste vor seinem geistigen Auge, Öl-Bohrtürme und bärtige Männer mit langen Gewändern und Kopftuch. Freiheit ist nicht der erste Gedanke, der aufploppt. Aber viel Geld. Hier entsteht nun das gigantische Projekt Neom mit dem Kernstück einer Stadt, die aus einem Hollywood-Science-Fiction-Film stammen könnte. Inklusive aller düsteren Sci-Fi-Szenarien.

Es ist eine sehr aufwendig und extrem professionell gestaltete Webseite, die uns Neom näherbringt. Da laufen im Hintergrund schön gemachte Filmchen, die uns mit viel Drohnenflug durch virtuelle Welten führen. Kein Zweifel: Man kann sich in der Seite verlieren ob all der prächtigen Bilder, die ein ultramodernes Bild wie 1001 Nacht im Jahr 2023 projiziert. Aber klar ist auch sehr schnell: Hier wird kein Märchen entworfen, sondern ein handfestes Wirtschaftsprojekt, das um gigantische Investitionen buhlt und die besten Fachkräfte aus aller Welt anlocken will. Denn wo es so glitzert, da steckt viel Mammon drin.

Worum geht es also? Wir wissen, das Zeitalter der fossilen Brennstoffe, das den saudischen Wüstenstämmen unfassbare Dollarsummen ins Land gespült hat, neigt sich dem Ende zu. Wer weiter im Geldspeicher baden will wie Dagobert Duck oder – um in der Realität zu bleiben – wie Saudi-Arabien Kronprinz Mohammed bin Salman (MbS), der muss sich etwas einfallen lassen. In dem Fall: Neom.

Neues aus und auf Sand gebaut

Der Name Neom, so will es die Legende vom ruhmreichen Führer, wurde von „Seiner Hoheit Kronprinz Mohammed Bin Salman“, höchstselbst eronnen. Dabei steht neo für das altgriechische neu, und „M“ ist der erste Buchstabe des arabischen Wortes „Mustaqbal“ – „Zukunft“. Und – kleine Erinnerung vorangestellt – der Vorname des erlauchten Thronerben beginnt ja ebenfalls mit einem „M“.

Das Projekt umfasst grob gesagt vier große Kernelemente. „Es ist ein Ort, der aus mehreren Regionen bestehen wird“, wie die Webseite er-



Neom-Bergstadt Trojena.

läutert. Dazu gehören die lineare Stadt „The Line“, das „Zentrum für fortschrittliche und saubere Industrien Oxagon“, das Bergziel Trojena und das Luxus-Inselresort Sindalah. Die Region mit ihren vier Unterprojekten liegt im Nordwesten der Arabischen Halbinsel.

An allen Teilen haben die Bauarbeiten begonnen. Ab 2024 sollen in Oxagon die ersten Bewohner einziehen, ab 2026 soll Trojena „zu einem Ort zum Leben, Arbeiten und Urlaub machen“ erwachen, wie die deutsche Webseite von Neom verrät. „Im Jahr 2030 werden etwa eine Million Menschen in Neom leben, und im Jahr 2045 werden es neun Millionen sein.“

Herzstück der Anlagen soll die Stadt „The Line“ werden. Die Stadt mit dem schönen Untertitel „Zukunft des urbanen Lebens“ ist laut Selbstdarstellung der Planer „eine zivilisatorische Revolution, die den

Menschen in den Mittelpunkt stellt und ein noch nie dagewesenes urbanes Wohnleben bietet, während die umliegende Natur erhalten bleibt. Sie setzt neue Maßstäbe in der Stadtentwicklung und zeigt, wie die Städte der Zukunft aussehen sollten.“

Willkommen im Spielbetrieb der Reichen

Wie man sich das vorstellen darf, zeigen die Bilder sehr schön, die die Neom-Seite präsentiert. 500 Meter über dem Meeresspiegel, 200 Meter breit aber 170 Kilometer lang wird the Line. Die Stadt erfüllt damit eine Kernforderung aller Stadtplaner: Alle Ziele sollen im zuständigen Quartier fußläufig erreichbar sein. Ein Hochgeschwindigkeitszug verbindet die Stadtteile. „Keine Straßen, Autos oder Emissionen, sie wird mit 100 Prozent erneuerbarer

Energie betrieben.“

Ähnliche Superlative dürfen wir aus den anderen Projekten erwarten, in denen das Kapital der Welt eine Zuflucht und die Schönen und Reichen – oder um im Projekt-Ton zu bleiben „die Besten und Klügsten“ ein Domizil finden sollen. Beispielsweise in Sindalah. Das „einzigartige Inselziel“ soll „ein exklusives Tor zum faszinierenden Roten Meer“ werden. „Wir begrüßen die globale Yachting-Community sowie Besucher, die erlesenen Luxus suchen.“

Kritik: Definitiv unerwünscht und auf jeden Fall strafbar

Spätestens jetzt wird klar, für wen die Visionen des Kronprinzen konzipiert sind. In diesem Umfeld sollen Neugier und Fleiß, Strebsamkeit und Achtung des Lebens gedeihen wie die Grünpflanzen an den Line-Fassaden. Und selbst die Menschen-

rechte, die Bin Salman – wenn wir die Ermordung und Zerstückelung des Journalisten Jamal Kashoggi richtig in Erinnerung haben – nicht immer eine Herzensangelegenheit sind, finden auf der Neom-Seite Beachtung. „Warum das wichtig ist“ fragt das Infoportal in Direktansprache: „Vereinfacht ausgedrückt sind die Menschenrechte die grundlegenden Freiheiten, die es jedem Menschen ermöglichen, zu gedeihen und sich zu entfalten.“ Die inhaftierten Menschen- und Frauenrechtsaktivisten in Saudis Gefängnissen und Todeszellen werden es gerne hören.

Wir kommen ganz bewusst auf die Menschenrechte zu sprechen, da der harmonische Ton der Informationsseite in derbem Widerspruch zur Realität steht. Denn Neom ist nicht nur ein Experimentierfeld für Visionäre, sondern auch ein Ort der Vertreibung. Bekannt wurde der Fall von Fatima al-Shawarb, den

die Menschenrechtsorganisation ALQST publik machte. Sie hatte in anonymen Tweets die Zwangsräumung von Bevölkerungsgruppen in den Baugebieten von Neom publik gemacht. Derlei hört der Kronprinz nicht gerne – die Frau wurde zu 30 Jahren Gefängnis verurteilt. Ähnliche Urteile drohen weiteren Angeklagten, gegen die zurzeit noch verhandelt wird.

Die Deutsche Welle, die kürzlich über das Großprojekt berichtete, kam zu einem wenig schmeichelhaften Urteil. „Neom verkörpere die Kluft zwischen der Vision des mächtigen Kronprinzen Mohammed bin Salman für ein neues Saudi-Arabien und der repressiven Realität seiner Herrschaft, sagt Jeed Basyouni, die bei der Menschenrechtsorganisation Reprieve für Nahost und Nordafrika zuständig ist.“

Nun sind Menschenrechte oft nicht das Kernthema von wohlhabenden Menschen, die sich gerne mal etwas Luxus jenseits der Massenunterkünfte gönnen. Doch auch sie werden sich womöglich umgucken, denn parallel zu den robotischen Butlern und fliegenden Taxis wird die geplante „Smart City“, mit „gefährlicher Beifracht“ ausgestattet, wie es Der Standard kürzlich aufdeckte: „Totalüberwachung, made in China“. Schon heute durchleuchtet das paranoide chinesische Kontrollsystem seine eine Milliarde Mitbürger 24 Stunden täglich in allen Lebens- und Soziallagen. Ein Punktesystem gewährt Vorzüge oder bringt – gelinde ausgedrückt – Nachteile. Ob das die Schönen und Reichen, pardon: Die Besten und Klügsten und die Yachting-Community so zu schätzen wissen?

Die ersten Bausteine liegen schon in Neom, die Häfen werden gebuddelt, die Skipisten in den Bergen präpariert und Aktienportfolios eröffnet. Da riecht es schon ganz eindringlich nach Überwachung und Gefängnis, nach Diktatur und totalitärer Einflussnahme, nach Klaskenden und Elitenhandeln. Die ökologischen und technologischen Visionen der Technokraten des arabischen Kronprinzen können blenden und sicher auch beeindrucken. Aber sie sind und bleiben ein zentralistisch orchestrierter Betrieb, dem – entgegen allen Lippenbekenntnissen – Menschen so egal sind wie Staubkörner in der Wüste.



Oxagon heißt das neue Technologiezentrum, das eines der vier Standbeine von Neom werden soll. (Foto: Neom)



Ein Ausschnitt der mit 170 Kilometern dann doch deutlich länger geplanten Stadt The Line.



Noch Baustelle, bald Zukunftsstadt: Neom im Jahr 2023.



So soll das neue Luxusressort der Reichen, Sindalah, bald aussehen.



Wohnen in The Line.