

Die Grünen zum Verkehr



Ausgangslage

In den letzten Jahren ist Rheinbach weiter gewachsen. Neue Wohnviertel, wie das Weilerfeld, Brückenacker (Wormersdorf) oder Flerzheim West sind hinzugekommen. Im Gewerbegebiet haben sich weitere Unternehmen angesiedelt.

Die aktuelle Ratsmehrheit setzt vor allem auf das Auto und behandelt andere Verkehrsteilnehmer stiefmütterlich bis abwertend. Entfernungen innerhalb der Kernstadt liegen größtenteils unter 5 km - das bestehende Radwegenetz, die Abstellmöglichkeiten und die radfahrspezifische Beschilderung sind jedoch immer noch mangelhaft. Fahrradfahrer werden gegenüber dem Kfz-Verkehr insbesondere bei den Hauptverkehrsadern deutlich benachteiligt. Gefahrenpunkte für Radfahrer wurden bisher nur punktuell im Rahmen des Schülerradverkehrs behandelt - eine weiterreichende Konzeption ist nicht erkennbar.

Die demographische Entwicklung Rheinbachs ändert sich ähnlich wie die in der gesamten Bundesrepublik: Der Anteil der über 60jährigen steigt stetig. Mehrgenerationenhäuser, wie das am Campus werden vermehrt entstehen. Der Bedarf an Versorgung erfordert andere Formen von Mobilität als nur das Auto. Der stetig größer werdende Anteil älterer Menschen darf nicht von der Teilnahme am öffentlichen Leben, vom Zugang zu Gütern des persönlichen Bedarfs abgeschnitten werden. In einer alternden Gesellschaft gilt es, Mobilitätsbedürfnisse älterer und nicht motorisierter Menschen stärker zu berücksichtigen.

Die Anbindung der Ortschaften an die Kernstadt ist unzureichend und nahezu ausschließlich auf den Schülerverkehr ausgerichtet. An Wochenenden und in den Ferien sind die Verbindungen ausgedünnt oder nicht vorhanden. Wie werden die älteren Menschen in Zukunft ihre Güter des täglichen Bedarfs besorgen können, Einkäufe und andere Bedürfnisse erledigen, wenn ihnen kein Auto zur Verfügung steht, um von den Ortschaften in die Kernstadt kommen können?

Das ergänzende AST-System ist mit deutlichen Mängeln behaftet, da es oft nicht über ausreichende Kapazitäten verfügt, unpünktlich ist oder ausfällt, weil die Fahrzeuge auch für den privaten Taxiverkehr im Einsatz sind. Dagegen ist die Bahnverbindung Euskirchen-Bonn ein Plus und wird mit dem Winterfahrplan nach dem zweigleisigen Ausbau zwischen Duisdorf und Witterschlick noch verbessert.

Seit den letzten Wahlen sind einige Programmpunkte der Grünen umgesetzt worden: Der Stadthüpfel verbessert die innerörtliche Mobilität, neue Schutzstreifen für Radfahrer und verkehrsberuhigte Zonen wurden eingerichtet, das Thema Umgehungsstraße wird nicht weiter verfolgt. Aber wir sind noch nicht am Ziel – besonders im Stadtzentrum muss sich noch einiges ändern.

Verkehrspolitisches Leitbild der Rheinbacher Grünen

Bündnis 90/Die Grünen steht für eine Stadtentwicklung, die auf eine attraktive Kernstadt und lebendige Ortschaften setzt und einer Flächen zerstörenden Zersiedlungspolitik den Riegel vorschleibt.

Je geringer die Abhängigkeit der Bürger vom motorisierten Individualverkehr, desto größer die Wohn- und Lebensqualität. Deshalb setzen wir Grüne auf ein modernes, nachhaltiges Verkehrskonzept, das Mobilität als die Erreichbarkeit von möglichst vielen Zielorten für alle Menschen versteht, also auch für Nicht-Autofahrer, Behinderte, ältere Menschen und Kinder und unabhängig von der Einkommensstruktur ist. Für einkommensschwache BürgerInnen fordern wir darum die Einführung eines Sozialtickets, um auch Ihnen Mobilität zu ermöglichen.

Unser Konzept trennt Mobilität von Verkehr, es favorisiert Ortsunabhängigkeit für jeden mit wenig Verkehr, erschwinglichen Preisen, geringstmöglichem Naturverbrauch und reduziertem Lärm. Deshalb setzt dieses Konzept auf ein ausreichendes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln, dichten Radwegenetzen, Fußgängerzonen und einer Stadtplanung, die die räumliche Nähe wichtiger Zielorte bedenkt und z.B. Wohngebiete in die Nähe bestehender Bahnstrecken plant. Hierzu gehört auch die zukunftsorientierte Entwicklung von Wohnkonzepten, die das Leben in den Zentren dauerhaft attraktiv machen, wie autoarmes Wohnen oder Mehrgenerationenprojekte im besiedelten Bereich. Und wir sind gegen die weitere Ausweisung neuer Bauflächen in Kernstadt und Ortschaften.

Ein rücksichtsvolleres Miteinander der Verkehrsteilnehmer hat für uns Priorität. Insbesondere Fahrzeugführer müssen auf schwächere Verkehrsteilnehmer Rücksicht nehmen. Die Störungsempfindlichkeit von Wohnquartieren und Naturräumen muss bei allen verkehrspolitischen Maßnahmen berücksichtigt werden.

Zu Beginn der aktuellen Ratsperiode wurde das Schlagwort "Integriertes Radwegekonzept" programmatisch in den Raum gestellt. Bis heute hat sich allerdings wenig getan: Die Situation für die Radfahrer ist in Rheinbach so, dass die Stadt bereits als radfahrerunfreundlichste Gemeinde des Rhein-Sieg-Kreises bezeichnet wird. Wohin Radwege führen, weiß meist nur der Ortskundige – auf den Wegen zu den Ortsteilen und den Nachbargemeinden fehlen jegliche Hinweise und zwingen unkundige Radfahrer und Fußgänger, sich entlang der Land-, Kreis- und Bundesstraßen zu bewegen, die nicht immer optimal für andere Fortbewegungsarten als per Kfz ausgelegt sind.

Deshalb haben wir auch einen Antrag „Radwegekonzept für Rheinbach“ gestellt (2013)

Unsere Maßnahmen für Rheinbach:

- Verbesserung des ÖPNV in der Fläche und deutlich mehr Zuverlässigkeit der AST-Betreiber. Buslinien wie der Stadthüpfer sollten auch für die Ortschaften in Betracht gezogen werden (Landhüpfer).
- Anbindung der umgebenden Rheinbacher Kommunen durch stärkere interkommunale Vernetzungsstrukturen. Hierzu sind Zweckvereinbarungen mit den Städten Euskirchen, Meckenheim, Swisttal und Bad Münstereifel zu treffen.
- Autofreie Hauptstrasse und Umbau des Zentrums in eine Fußgängerzone.
- Konzept zur fahrradfreundlichen Gestaltung - Hierzu gehört
 - o der Ausbau eines Radwegesystems mit geeigneten und ausreichenden Abstellmöglichkeiten in der Innenstadt, an touristisch interessanten Punkten und in den Einkaufszentren,
 - o das Befahren von Einbahnstrassen in Gegenrichtung, wo möglich,
 - o fahrradfreundliche Gestaltung von Kreuzungsbereichen,
 - o höchste Priorität für die Sicherheit der Schülerwege.
- Wohnumfeldverbesserungen in reinen Wohngebieten durch Shared-Space-Konzepte, die sich am Mischungsprinzip orientieren und den Autoverkehr rücksichtsvoll ins menschliche Miteinander aus Fußgängern, Radfahrern, älteren Menschen und spielenden Kindern einfügt. So erhöhen sich Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität, während gleichzeitig Ampeln und Verkehrsschildern abnehmen.