

Betr.: Integriertes Mobilitätskonzept der Gemeinde Alfter;

Hier: Stellungnahme / Änderungsanträge / Ergänzungen der Fraktion BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN.

Wir begrüßen es zunächst grundsätzlich, dass die vom Rat beschlossene Erstellung des Konzeptes nunmehr einen Entwurfsstatus erreicht hat und in die öffentliche Diskussion gelangt. Wir könnten es trefflich bemängeln, dass die Erstellung rund 5 Jahre gedauert hat, belassen es an dieser Stelle aber mit der Erwähnung dieses Fakts.

Es lagen der Gemeindeverwaltung neben den erwähnten Konzepten auch eine Fülle von bereits beschlossenen Anträgen aus den Bereichen ÖPNV/SPNV, Mobilitätsstationen, e-Mobilität, Radverkehr und Fußgängerkehr vor. Diese wurden nur zum Teil in das Mobilitätskonzept eingearbeitet.

Wir Grüne wollen mit dem Mobilitätskonzept eine nachhaltige, emissions-, und staureduzierte Wohnqualität in ganz Alfter ausbauen, aktiv schaffen und erhalten. Das gelingt uns mit dem weiteren Ausbau der ÖPNV-Verbindungen und einem autoreduzierten Ortsteilleben - ganz nach dem Motto: "Jede nicht getätigte Autofahrt zählt und ist gut für das Klima und die Lebensqualität bzw. Gesundheit der Älterer Bürger". Mit dem Mobilitätskonzept soll dafür Sorge getragen werden, dass dies effektiv und nachvollziehbar umgesetzt wird. Dazu bedarf es zum Teil mutiger Entscheidungen, zum Beispiel bei Wegfall von Parkplätzen zu Gunsten von Radstreifen.

Die Aufzählung der einzelnen Maßnahmen ist gut und richtig und als ersten Schritt zu werten. Alle Maßnahmen gleichzeitig in der Gemeinde umzusetzen ist nicht möglich, eine zügige Umsetzung der Maßnahmen jedoch notwendig. Deshalb ist die politische Diskussion erforderlich, um die ersten 5 Prioritäten in Bezug auf die Leitthemen festzulegen. Weiter können einzelnen umsetzbare Unter-Maßnahmen der Leitthemen vorerst für die nächsten 2 Jahre (beispielsweise) in einem Jahresplaner bestimmt werden. Das zeigt allen Beteiligten, wo man in der Phase der Umsetzung steht und welche Erfolge man schrittweise erzielt (Benchmarking - Prozess für und durch die Verwaltung). Die Gemeinde sollte sich somit ganz gezielt Aufgaben in gesetzten Zeitrahmen setzen, um auch hier den so dringenden Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz und zur Verbesserung der Lebensqualität zu leisten.

Das nun vorgelegte Papier zeigt deutlich wie notwendig Bestandsanalyse / Bewertung sowie die Handlungsempfehlungen für eine nachhaltige Entwicklung von Verkehr und Mobilität in der Gemeinde sind.

Die Bestandserhebung zeigt aber auch deutlich auf, dass die Gemeinde Alfter erhebliche Defizite aufzuarbeiten hat, um die angestrebten Oberziele umzusetzen. In Ergänzung / Abänderung der in dem Papier dargestellten Ziele hier unsere Stellungnahme / Änderungsanträge / Anfragen / Ergänzungen

1. Anmerkungen

Das Mobilitätsverhalten nach dem sogenannten Modal Split (Abbildung 4 sowie unter B7) fußt auf 9 Jahre alten Daten. Die hier getroffenen Aussage müssen aus unserer Sicht aktualisiert werden, da die Entwicklung der E-Bikes nicht berücksichtigt worden ist und somit zu erwarten ist, dass die Nutzung des Rads am Modal Split mittlerweile einen höheren Anteil einnimmt.

Bei der Neuerhebung sollten die Zahlen feiner auf die Ortsteile gestaffelt werden.

Unter Führungsformen des Radverkehrs (Seite 16) wird als erster Ergebnispunkt angeführt, dass es bereits „zahlreiche“ für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnete Einbahnstraßen gibt. Wir teilen diese Darstellung nicht, da es nur „wenige“ Einbahnstraßen sind.

Der zweite Ergebnispunkt (Seite 16) sagt aus, in „einigen“ Kreuzungsbereichen fehle eine adäquate Berücksichtigung des Radverkehrs. Auch hier teilen wir diese Darstellung nicht, da es in „allen“ Kreuzungsbereichen an einer adäquaten Berücksichtigung des Radverkehrs fehlt.

2. Anfragen:

In Zusammenhang mit dem Integrierten Mobilitätskonzept stellen wir die folgenden Fragen und bitte um schriftliche Beantwortung.

2.1. Nachhaltige Entwicklung von Verkehr und Mobilität in der Gemeinde

In der Fußnote wird auf die Umweltrelevanten Punkte des Mobilitätsmanagements verwiesen. In wie weit ist der Klimamanager der Gemeinde in die Erstellung des Konzept involviert gewesen?

2.2. Aktuelle Planungen und bauliche Entwicklungen (Punkt 3.3)

- 2.2.1. Wann wurden das Konzept zur Optimierung der Radwegweisung und das Konzept für die Schulwegpläne beauftragt?
- 2.2.2. Wer hat den Auftrag erhalten?
- 2.2.3. Wann wurden die politischen Gremien beteiligt?
- 2.2.4. Wie hoch sind die Kosten für die Konzepte?
- 2.2.5. Unter welcher Haushaltsstelle stehen die Mittel zur Verfügung?

Im o.g. Punkt steht, dass die Sanierung der L113, die eine zentrale Verbindungsachse in der Gemeinde bildet, mit vielen Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität zusammenhängt.

- 2.2.6. Mit welchen Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität steht die Sanierungsmaßnahme im Zusammenhang und welche Auswirkungen hat die Sanierungsmaßnahme darauf?
- 2.2.7. Die Sanierung der L113 wird nach den uns vorliegenden Informationen durch den Rhein-Sieg-Kreis als zukünftigen Baulastträger durchgeführt. Im Jahr 2019 wird die L 113 zwischen Alfter Ort und Oedekoven saniert und zur Kreisstraße umgewidmet.

Welche Maßnahmen werden seitens unserer Verwaltung vorgeschlagen, damit das Fahren für Radfahrer auf dieser vielbefahrenen Strecke und Hauptverbindung in der Gemeinde sicherer wird?

- 2.2.8. Für den Fall, dass keine Maßnahmen vorgesehen sind oder Art und Umfang der Maßnahmen der Verwaltung noch nicht bekannt sind:

Welche Maßnahmen werden seitens unserer Verwaltung vorgeschlagen, damit das Fahren für Radfahrer auf dieser vielbefahrenen Strecke und Hauptverbindung in der Gemeinde sicherer wird?

- 2.2.9. Gibt es diesbezüglich Absprachen zwischen der Gemeinde Alfter und dem Kreis?

2.3. **Mobilitätsmanagement, Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation (Punkt 4.5)**

- 2.3.1. Wieso haben sich aus Sicht des Mobilitätsmanagements die MM-Maßnahmen noch nicht in Gänze etabliert?
- 2.3.2. Welche Handlungsschritte sind noch erforderlich?
- 2.3.3. Worin liegt nach Meinung des Mobilitätsmanagements der Grund für die zurückhaltende Nutzung des Fahrrades durch die Verwaltungsmitarbeitenden trotz hohen Potenzials möglicher Nutzer?
- 2.3.4. Wie kann das Interesse an Beratungen zum betrieblichen Mobilitätsmanagement in lokalen Unternehmen gesteigert werden?
- 2.3.5. Wieso wurde von der Verwaltung ausgerechnet der Bereich um das Rathaus als erstes Projekt für ein Parkraumkonzept ausgewählt?
- 2.3.6. Warum wurde der Ortskern Alfter nicht ausgewählt, obwohl durch die engen Straßen und die dafür recht hohe Zahl parkender Anwohner auch in Anbetracht der anstehenden Umgestaltung des Herrenwingert ein Parkraumkonzept sicher dringender erforderlich ist, als im Bereich des Rathauses?
- 2.3.7. Wieso wurde der Bereich der Witterschlicker Hauptstraße nicht gewählt, obwohl die Multifunktionalität der Straße als Parkraum, Durchgangs- und Geschäftsstraße geradezu ein Parkraumkonzept fordert, zumal gerade dort häufig Staus durch parkende Fahrzeuge verursacht werden mit zum Teil chaotischen Verhältnissen, wenn LKWs sich durchschlängeln müssen oder sich zwei LKWs begegnen?
- 2.3.8. Fahrgemeinschaften werden dann gebildet, wenn der Einspareffekt den organisatorischen Aufwand rechtfertigt. Dies ist in aller Regel dann der Fall, wenn eine größere Wegstrecke in Fahrgemeinschaft gefahren werden kann.

Daher befinden sich Mitfahrerparkplätze meist in unmittelbarer Nähe von Autobahnauffahrten. Für die Bereiche der Gemeinde Alfter wäre möglicherweise das Gewerbegebiet Alfter Nord ein geeigneter Ort.

Welche Standorte werden von Seiten der Verwaltung als geeignet für Mitarbeiterparkplätze eingestuft?
- 2.3.9. Welche Straßenabschnitte werden von Seiten der Verwaltung als möglicherweise geeignet für eine Shared-Space-Regelung (Seite 67) eingestuft?

3. **Anträge:**

Nachfolgend unsere Anträge, die wir hiermit in das Verfahren einbringen.

3.1. **Aktuelle Planungen und bauliche Entwicklungen (Punkt 3.3)**

Dort ist unter 1. „Radwegweisung“ die Beschilderungsplanung aufgeführt, die bis Ende 2018 in ein Beschilderungskataster münden soll. Weiter ist aufgeführt, dass im Zuge dessen auch die Verbesserung der Ortsteilverbindungen angestoßen werden soll.

Hier fehlt eine Aussage darüber, mit welchen Maßnahmen diese Verbesserung herbeigeführt werden soll oder ein Verweis auf die diesbezüglichen Maßnahmen bei den Handlungsempfehlungen.

Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen beantragen, dort die entsprechenden Ergänzungen vorzunehmen.

3.2. ÖPNV, Intermodalität & alternative Mobilitätsformen (Punkt 4.3)

ÖPNV-Angebot

Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen beantragt unter dem Punkt „ÖPNV-Angebot“ auf der Negativseite, also mit Minuszeichen, folgende Texte einzufügen:

- 3.2.1. Der von der Gemeinde geforderte Haltepunkt Volmershoven im Zuge der S23 Bonn – Euskirchen wurde bislang nicht realisiert. Durch diesen Haltepunkt würde das Nahverkehrsangebot in Volmershoven erheblich verbessert.

Begründung:

Durch diesen Haltepunkt würde das Nahverkehrsangebot in Volmershoven erheblich verbessert. und der Ort für Familien und ältere Mitbürger deutlich attraktiver. Das bislang vorhandene Angebot durch die Linie 800 ist im Vergleich zu den anderen Angeboten im Gemeindegebiet deutlich schlechter hinsichtlich Fahrzeit nach Bonn und Fahrtenangebot.

- 3.2.2. Bei der Kleinbuslinie 882 bestehen Kapazitätsengpässe zu den Hauptverkehrszeiten.

Begründung:

Die Kapazitätsengpässe sind Fakt. Eine Taktverdichtung ist in der Gemeinde beschlossen. Der Rhein-Sieg-Kreis als Aufgabenträger ist informiert. Es besteht zurzeit keine politische Mehrheit auf Kreisebene.

- 3.2.3. Die Vertaktung der unterschiedlichen Verkehrsmittel an den Bahnhofpunkten (Mobilitätsstationen) ist durch unterschiedliche Takte der einzelnen Verkehrsmittel sowie fahrplanbedingte Zwänge bei Anbindungen an mehrere Mobilitätsstationen zum Teil erheblich eingeschränkt. Dies hat zum einen teilweise erhebliche Qualitätseinbußen in den Anschlussbeziehungen zur Folge. Zum anderen ist auch die Gestaltung des Busverkehrs im Gemeindebereich Einschränkungen unterworfen. Dies gilt insbesondere für die Linie 882, 843, 633.

Begründung:

Die Linie 882 berührt im Fahrtverlauf die Mobilitätsstationen Roisdorf mit Anschluss an die Regionalbahnen von und nach Köln und Bonn sowie Alfter Stadtbahn mit Anschlüsse an die Linie 18 von und nach Köln und Bonn. Die Linie 18 fährt im 20-Minuten-Takt, die Regionalbahnen bis zu dreimal stündlich, jedoch ohne Takt.

Daher ist die Anschlusssituation schwierig planbar und bei Fahrplanänderungen schnell gefährdet. Aufgrund dieser Vorgaben ist auch bei bester Planung eine attraktive Anschlussgestaltung nicht immer möglich.

Gleichzeitig ist man bei der Linienführung auf Kompromisse angewiesen. So kann zum Beispiel eine Verknüpfung der Linie 680 und 882 aufgrund von Problemen bei der Fahrplangestaltung im Hinblick auf die Anschlüsse nicht erfolgen.

- 3.2.4. Die sinnvolle Verbindung zwischen den Ortsteilen Witterschlick und Volmershoven zum Brüser Berg ist unattraktiv.

Begründung:

Die Verbindung zum Brüser Berg (Ministerium der Verteidigung, div. Schulen) existiert nur als Taxibus der Linie 812 (Vorbestellung erforderlich) oder im Schülerverkehr der Linie 812 jeweils im 60-Minuten-Takt.

- 3.2.5. Der Ortsteil Volmershoven ist im Vergleich mit den übrigen Gemeindeteilen unterversorgt.

Begründung:

Während in nahezu allen Gemeindeteilen ein 30-Minuten-Takt besteht, existiert in Volmershoven lediglich ein 60-Minuten-Takt der Linie 800.

Eine Verbindung zur Mobilitätsstation in Witterschlick existiert nur als Taxibus der Linie 812 (Vorbestellung erforderlich) oder im Schülerverkehr der Linie 812 (unzureichende Vertaktung zwischen SPNV und ÖPNV an der Mobilitätsstation).

- 3.2.6. Auf der Hauptstraße in Witterschlick sind die Linie 800 und 812 und der Pelzstraße in Alfter sind die Buslinie 633 und 843 von Verkehrsbehinderungen ursächlich verursacht durch parkende Fahrzeuge betroffen.

Begründung:

Diese den Busverkehr teilweise erheblich behindernden Gegebenheiten werden nicht aufgeführt. Sie sind auch nicht aufgrund der engen Straßen begründbar, wie bei den Kleinbuslinien, sondern aufgrund der getroffenen Parkregelungen.

3.3. Verkehr im Alfterer Ortszentrum sicher führen und Anwohner vom Verkehr entlasten als weiteres Leitprojekt einführen.

Verkehrslenkungskonzept für den Bereich Alfter Ort wird unter Berücksichtigung moderner Verkehrslenkungs- und steuerungsmaßnahmen überarbeitet. Dazu sollen drei Alternativen für verkehrslenkende Maßnahmen erarbeitet werden. Ziel soll in jedem Falle sein, die Geschwindigkeit zu reduzieren, mehr Platz für Fußgänger zu schaffen und einen sicheren Aufenthalt zu ermöglichen, die Nutzung der öffentlichen Straßen und Wege für mobilitätseingeschränkte Personen zu erleichtern und den Radverkehr sicherer und attraktiver zu machen. Das Konzept wird Zeitnah im Rahmen einer Bürgerbeteiligung diskutiert und zügig umgesetzt.

Begründung:

Das vorhandene Verkehrslenkungskonzept, das mittlerweile über 10 Jahre alt ist, berücksichtigt die neuesten Entwicklungen im Bereich der Mobilität nicht. Darüber hinaus fehlen konkrete Handlungsmöglichkeiten als Gesamtkonzept. Das Verkehrslenkungskonzept muss daher überarbeitet werden.

3.4. Verknüpfungspunkte (L3)

Die Haltestellen im Gemeindegebiet sind mit einem einheitlichen Design zu versehen.

Begründung:

Zurzeit gibt es unterschiedliche Ausstattungen in Abhängigkeit vom Verkehrsunternehmen.

3.5. Parkraumkonzept (L4)

- 3.5.1. Auf Basis eines aktualisierten Verkehrslenkungskonzepts ein Parkraumkonzept für den Bereich des Alfterer Ortskerns zu erstellen.

Begründung:

Die engen Straßen und die vergleichsweise hohe Zahl parkender Fahrzeuge erfordern ein Parkraumkonzept. Dabei sollen Parkflächen in den engen Straßen möglichst reduziert werden. Gleichzeitig soll sichergestellt sein, dass Parkraum

in ausreichendem Maße für Anwohner zur Verfügung steht. Darüber hinaus soll sichergestellt sein, dass die Feuerwehr nicht durch parkende Fahrzeuge behindert wird.

Voraussetzung für die Erstellung des Parkraumkonzepts ist eine Überarbeitung des vorhandenen Verkehrslenkkonzepts, das mittlerweile über 10 Jahre alt ist und damit die neuesten Entwicklungen im Bereich der Mobilität nicht berücksichtigt.

- 3.5.2. Auf Basis eines aktualisierten Verkehrslenkkonzepts ein Parkraumkonzept für den Bereich der Witterschlicker Hauptstraße zu erstellen.

Begründung:

Die Multifunktionalität der Straße als Parkraum, Durchgangs- und Geschäftsstraße macht ein Parkraumkonzept erforderlich, zumal gerade auf der Witterschlicker Hauptstraße häufig Staus durch parkende Fahrzeuge verursacht werden. Es kommt zum Teil zu chaotischen Verhältnissen wenn LKW's sich durchschlängeln müssen oder zwei LKW's sich begegnen. Zum Teil kommt der Verkehr dann zum Erliegen. Teilweise ist zum Beispiel das Überfahren des Bürgersteigs erforderlich, um das Knäuel wieder aufzulösen.

Der ÖPNV ist von diesen Verhältnissen in besonderer Weise betroffen. Es kommt zum Teil zu erheblichen Verspätungen mit Anschlussverlusten. Auch für Radfahrer ist die Situation auf der Hauptstraße extrem unbefriedigend und teilweise gefährlich.

3.6. Radroutennetz ausbauen (B4)

Aufnahme der Alltagsradverbindung zwischen Volmershoven und Flerzheim als Radweg neben der L113

Begründung:

Es ist politischer Beschluss, dass hier eine Initiative durch den Bürgermeister erfolgt. Dies ist ebenso politischer Beschluss in Rheinbach. Daher sollte es auch im Mobilitätskonzept erwähnt werden.

3.7. Angebot der Radabstellanlagen ausbauen (B6)

Vorgehen

Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen beantragt unter dem Unterpunkt „Vorgehen“ folgende Texte einzufügen:

- 3.7.1. Realisierung der bereits priorisierten Radabstellanlagen am Hertersplatz / Herrenwingert, Alfter Stadtbahn und Witterschlick Bahnhof

Begründung:

Es ist politischer Beschluss diese Abstellanlagen zu bauen bzw. auszubauen oder zu erneuern.

- 3.7.2. Planung und Umsetzung weiterer Abstellanlagen auf dem Dorfplatz in Witterschlick, am Rathaus und in der Châteauneufstraße

Begründung:

Durch diese Abstellanlagen könnten Fahrräder an Einzelhandelsstandorten sicherer abgestellt werden.

3.7.3. Aufstellen von Fahrradboxen für kurze Mietzeiten (Stunden/ Tage).

Begründung:

Fahradboxen für kurze Mietzeiten (Stunden/ Tage) werden nachgefragt und sind derzeit noch nicht vorhanden

3.8. Angebot der Kleinbuslinie ausbauen (C 2)

Der Punkt C2 wird wie folgt inhaltlich geändert bzw. ergänzt:

Problemstellung:

Einige Hanglagen Alfters sind nicht hinreichend mit dem ÖPNV erschlossen. Die Entfernung zur nächsten Haltestelle beträgt oftmals über 300 Meter. Hinzu kommt eine insbesondere für ältere Mitbürger schwierige Topografie, die den Weg von und zur Haltestelle beschwerlich und unattraktiv macht. Seit Einführung der Kleinbuslinien hat sich gezeigt, dass das Angebot sehr gut angenommen wird. Insbesondere die Kleinbuslinie 882 ist mit 600 Fahrgästen pro Tag ein voller Erfolg.

Um den Umstieg auf öffentliche Nahverkehrsmittel zu fördern ist eine bessere Erschließung der Hanglagen erforderlich.

Die Linie 882 stößt mittlerweile insbesondere in der morgendlichen Hauptverkehrszeit an ihre Kapazitätsgrenze. Daher wird es unumgänglich sein, die Kapazität der Linie zu erhöhen.

Bei der Kleinbuslinie 680 wäre eine Verlängerung über den Wasserturm hinaus bis Alfterer Straße notwendig, um die Gemeinde St. Jakobus anschließen zu können und eine weitere Umsteigemöglichkeit zwischen den Linien 680, 633 und 843 zu schaffen. Alternativ könnte die Linie 680 über Impekoven geführt werden, also Waldstraße, Steingasse, Belderberg, Erlengrund, Ahrweg, um eine Umsteigemöglichkeit zur S 23 zu schaffen.

Die sinnvolle Verbindung zwischen den Ortsteilen Witterschlick und Volmershoven zum Brüser Berg (Ministerium der Verteidigung, div. Schulen) existiert nur als Taxibus der Linie 812 (Vorbuchung erforderlich) oder im Schülerverkehr der Linie 812 jeweils im 60-Minuten-Takt. Sie ist damit unattraktiv und wird nur selten genutzt.

Der Ortsteil Volmershoven ist im Vergleich mit den übrigen Gemeindeteilen unterversorgt.

Während in nahezu allen Gemeindeteilen ein 30-Minuten-Takt besteht, existiert in Volmershoven lediglich ein 60-Minuten-Takt der Linie 800.

Eine Verbindung zur Mobilitätsstation in Witterschlick existiert nur als Taxibus der Linie 812 (Vorbuchung erforderlich) oder im Schülerverkehr der Linie 812 (unzureichende Vernetzung zwischen SPNV und ÖPNV an der Mobilitätsstation).

Die Haltestelle Raiffeisenstraße im Zuge der B56 ist noch nicht eingerichtet mit der Folge, dass das Gewerbegebiet und Teile von Nettekoven nicht so gut erschlossen sind, wie es wünschenswert wäre und auch im Nahverkehrsplan vorgesehen ist.

Ansatz / Erläuterungen / Bausteine

Die Gemeinde Alfter wendet sich an den Rhein Sieg Kreis als Aufgabenträger des Nahverkehrs mit der Bitte, folgende Maßnahmen zur Kapazitätserhöhung und Attraktivitätssteigerung in den Nahverkehrsplan aufzunehmen:

Linie 882

Erhöhung der Fahrtenanzahl (20 – Minuten - Takt)

Verlängerung der Linie zur Erschließung weiterer Bereiche der Hanglage
Einrichtung einer weiteren Haltestelle im Bereich Landgraben/Mirbachstraße

Linie 680

Verlängerung über den Wasserturm hinaus bis zur Alfterer Straße zumindest bis St. Jakobus. (Für den Anschluss an die Alfterer Straße ist ggf. das Wenden der Busse am Rathaus erforderlich) Ggf. Verlängerung zu den Märkten im Gewerbegebiet (Vergl. oben Führung über Impekoven)

Linie 800

Zumindest durchgehender Stundentakt, auch am Wochenende.

Linie 812

Ganztägiger durchgängiger Betrieb ohne Taktlücken über den gesamten Linienweg mit Kleinbussen oder Standartbussen (nach Erfordernis, kein Bestellopflichtiger Taxi-Bus) von Montags – Freitags. Am Wochenende TaxiBus Verkehr.

Anschluss an die S 23 am Bahnhof Witterschlick aus und in Richtung Bonn von Volmershoven kommend

Ggf. Verlängerung der Linie zur Attraktivitätssteigerung in Richtung Uni-Kliniken auf dem einen und Flerzheim, Ramelshoven oder Rheinbach oder alternativ Lüftelberg, Meckenheim auf dem anderen Linienast.

Vorhandene Unterlagen bzw. Grundlagen:

ÖPNV-Erschließungskarte dieses Mobilitätskonzepts

Nahverkehrsplan des Rhein- Sieg – Kreises

Anträge aus der Politik

Vorgehen:

Gespräche mit dem Rhein-Sieg-Kreis als Träger des ÖPNV mit dem Ziel der Anpassung des Nahverkehrsplans

Klärung der Voraussetzungen für die Verlängerung der Linie 680 mit folgenden Fragestellungen: Ist eine Verlängerung der Linie ohne Fahrzeugmehreinsatz machbar bis St. Jakobus / Alfterer Straße / Rathaus?

Wie kann eine zumutbare Wende des Fahrzeugs an der Alfterer Straße erfolgen?

Klärung der Voraussetzungen für die Taktverdichtung und Verlängerung der Linie 882 mit folgenden Fragestellungen:

- Wie ist die Linie sinnvoll zu verlängern, um weitere Bereiche der Hanglagen mit vertretbarem Aufwand zu erschließen?
- Macht alternierende Bedienung über die jetzige Route oder die Route über Görreshof, Fuchskauler Bahn und Strangheitgesweg überhaupt Sinn, zumal der Linienweg und die Fahrzeiten sich bei letzterer Route deutlich verlängern?
- Gehen die Fahrgastzahlen dann nicht insgesamt zurück?
(Anmerkung: Bei alternierender Bedienung beider Äste hätten diese lediglich einen 60-Minuten-Takt. Sollte es zu einer Taktverdichtung für die Linie kommen, hätten beide Äste einen schlecht merkbaren 40-Minuten-Takt)
- Ist für eine flächendeckende und sinnvolle Erschließung der Hanglagen in Alfter eine zweite Kleinbuslinie erforderlich?

- Wann kann die Haltestelle im Bereich Landgraben/Mirbachstraße eingerichtet werden?

Klärung der Voraussetzungen für Angebotsverbesserungen für die Linie 800:

- Ist ggf. am Wochenende ein Brechen der Linie am Bahnhof Duisdorf möglich, damit Zeit für eine weitere Fahrt zwischen Duisdorf und Volmershoven gewonnen werden kann (Voraussetzung: Anschluss an die S23 in Duisdorf)
- Wie haben sich die Fahrgastzahlen der Linie 800 nach Einführung des 30-Minutern Taktes der S23 am Wochenende entwickelt? Ist möglicherweise der Einsatz eines Kleinbusses ausreichend?

Wann kann es zu Verbesserungen für die Linie 812 kommen?

- Wie sind die Voraussetzungen zur Bedienung des südlichen Teils Volmershovens durch die Linie (ggf. Wenden am Kreisel Fließweg)?

Akteure:

RSK, Gemeinde Alfter

3.9. Tarif- und Ticketsystem optimieren (C 3)

Der Punkt C3 wird wie folgt umbenannt und inhaltlich geändert bzw. ergänzt:

VRS Tarif für Umlandgemeinden gerechter gestalten

Problemstellung:

Seit der Tarifreform im Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) existiert die besondere Preisstufe 2b für Fahrten zwischen einer Kernstadt (Köln, Bonn) und einer angrenzenden Kommune. Diese Preisstufe führt dazu, dass Fahrten zwischen einer Umlandkommune und der Kernstadt deutlich teurer sind als zu anderen Nachbarkommunen und auch teurer als Fahrten innerhalb der flächenmäßig großen Kernstädte.

So kostet bspw. eine Fahrt von Alfter-Witterschlick nach Bonn-Duisdorf (4 Minuten Fahrzeit, ca. 3,8 km) als Einzelfahrt 3,90 Euro. Hingegen kostet eine Fahrt von Bonn-Mehlem nach Bonn-Duisdorf (23 Minuten Fahrzeit, 1 x umsteigen, ca. 13,6 km) 2,80 Euro. Während eine Fahrt durch die Stadt Bonn 2,80 € kostet, kann im Extremfall die Fahrt durch die Gemeinde Alfter 3,80 € kosten, wenn aufgrund vorgegebener Linienführungen die Fahrt über Duisdorf erforderlich ist. Besonders extrem trifft es die Impekoverer, die mit dem Zug nach Witterschlick fahren wollen. Da es im SPNV auch keine Kurzstrecke gibt, müssen sie für eine Station 3,90 Euro bezahlen.

Diese Tarifgestaltung macht den ÖPNV im Verkehr zwischen Kernstadt und Umland sehr unattraktiv, was insbesondere vor dem Hintergrund der aktuellen sowie absehbaren Problematik im MIV (Baustellenproblematik, insbesondere bei der Nordbrücke) von Bedeutung ist. Darüber hinaus ist sie ungerecht, weil lange Fahrten durch die Großstädte deutlich billiger sein können, als kurze Fahrten über die Stadt bzw. Gemeindegrenzen.

Ansatz / Erläuterung / Bausteine

Ziel muss es sein, durch eine Tarifstrukturreform hin zu Tarifmodellen mit wenigen Zonen aber einer zeitlichen Gültigkeit zu wechseln. Dies wäre als längerfristiges Ziel zu setzen. Kurzfristig sollte man aber prüfen, welche Möglichkeiten es im bestehenden System gibt.

Eine Möglichkeit wäre auch die Einführung eines preislich linearen e-Tarifs, der in Kürze einem Kundenakzeptanztest unterzogen werden soll.

Die Möglichkeit zur Teilnahme an diesem Test wäre ein erster Schritt zu mehr Tarifgerechtigkeit in Alfter.

Während für diese Maßnahmen eine Gesetzesänderung nicht notwendig ist, ist für das von den Grünen geforderte „Bürgerticket“ eine Rechtsgrundlage auf Bundes — oder Landesebene erforderlich, für die es derzeit keine parlamentarische Mehrheit gibt.

Vorhandene Unterlagen bzw. Grundlagen:

Präsentation des VRS „Überlegungen zu Preishärten im VRS-Tarif“

Anmerkung:

Diese Präsentation gibt die Situation in Alfter nur unzureichend wieder, so wird z.B. das Fehlen der Kurzstrecke im SPNV gar nicht erwähnt. Darüber hinaus werden keine Vorschläge zur Auflösung der Ungerechtigkeiten aufgeführt. Es wird lediglich auf eine möglich Einführung eines e-Tarifs verwiesen.

Vorgehen:

Der Bürgermeister setzt sich beim Landrat und den Vertretern in den Gremien des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg-Kreis dafür ein, dass diese sich für deutliche Änderungen in der Tarifgestaltung zwischen Kernstädten und den angrenzenden Nachbarkommunen in dem Sinne aussprechen, dass derartige Fahrten preislich attraktiver werden und damit das Gesamtsystem gerechter wird.

Der Bürgermeister wird gebeten, mit den Nachbarkommunen Gespräche zu führen mit dem Ziel, die Problematik gegenüber dem Rhein – Sieg – Kreis sowie den Vertretern in den Gremien des VRS gemeinsam zu thematisieren mit dem Ziel, auf eine Änderung der Tarifgestaltung im o.g. Sinne hinzuwirken.

Sollte es in absehbarer Zeit zu keiner Klärung der Problematik kommen, muss ggf. über juristische Schritte nachgedacht werden.

Die Möglichkeit der Teilnahme am Kundenakzeptanztest für den e-Tarif wird vom VRS mit Hinweis auf die bestehenden Tarifungerechtigkeiten gefordert

Akteure

Gemeinde Alfter, andere betroffene Gebietskörperschaften, Rhein-Sieg-Kreis, VRS

3.10. Evaluation

Alle Einzelmaßnahmen und Projekte sind mit der Mittelbereitstellung im Haushalt oder mit der Bereitstellung von Fördermitteln verbunden.

Um dieser Tatsache gerecht zu werden muss ein Prioritätenkatalog erstellt werden. Dieser muss die Maßnahme / das Projekt bezeichnen, eine Terminplan, eine Kostenabschätzung enthalten. Zudem soll halbjährlich über den Sachstand des Projekts berichtet werden.

4. Prioritätenliste

Die auf Seite 28 in Abbildung 21 dargestellte Maßnahmenübersicht sowie die in der Folge aufgeführten Steckbriefe müssen einer Priorisierung unterzogen werden. Wir betrachten die unter 6.1 aufgeführte Priorisierung nach Leitprojekten lediglich als Vorschlag der Verwaltung, bei dem ein politischer Beschluss folgen muss. Insoweit ist die dort gewählte

Formulierung irreführend, weil der Eindruck erzeugt wird, es handle sich hierbei um eine verbindliche Festlegung.

Die dort gewählten Leitprojekte finden nur bedingt unsere Unterstützung.

4.1. Leitprojekt 1

Die Schulwegsicherung als Leitprojekt 1 ist richtig und wichtig, da die dort aufgezählten Probleme täglich zu den beschriebenen Belastungen führen.

4.2. Leitprojekt 2

Das Leitprojekt 2 findet nur bedingt unsere Unterstützung, da es sich ausschließlich auf die Ortschaft Alfter bezieht. Wir regen an, dass zunächst die Ausgangslage der übrigen Ortschaften durch ein Fachbüro geklärt wird und im Anschluss daran die Projekte priorisiert werden.

Die Mittel zur Erstellung des Konzepts sollten im Doppelhaushalt 2019 / 2020 eingeplant werden. Die Verwaltung sollte sich darüber hinaus um Fördermittel bemühen.

4.3. Leitprojekt 3

Wir von unserer Seite aus unterstützt.

4.4. Leitprojekt 4

Das Leitprojekt 4 findet ebenfalls nur bedingt unsere Unterstützung, da es sich ausschließlich auf den Ortsteil Oedekoven bezieht. Wir regen auch hier an, dass zunächst die Ausgangslage der übrigen Ortschaften durch ein Fachbüro geklärt wird und im Anschluss daran die Projekte priorisiert werden.

Die Mittel zur Erstellung des Konzepts sollten im Doppelhaushalt 2019 / 2020 eingeplant werden. Die Verwaltung sollte sich darüber hinaus um Fördermittel bemühen.

Darüber hinaus halten wir die kurzfristige Umsetzung folgender Projekte für dringend erforderlich:

Instandsetzen von Pättchen (A 3)

Radpendlerroute Bornheim - Alfter – Bonn (B 4)

Umsetzung der vom AK Mobilität erarbeiteten Prioritätenliste für Handlungsaufträge, das beinhaltet unter anderem:

Öffnen von Einbahnstraßen für den Radverkehr

Radabstellanlagen mit Fahrradboxen zur „Spontan-Miete“ auch für kurze Zeiträume sowie Platz für Lastenräder (B 6)

Reinigung und Instandhaltung von verschmutzten Wirtschaftswegen, die als Radwege genutzt werden

Anschluss des Rheinweges an die Alfterer Str. (an den Beginn der Umbaumaßnahme L113 stellen)

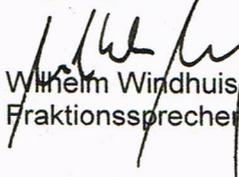
Einrichtung von Fahrradstraßen

Bau eines Radwegs zwischen Volmershoven und Flerzheim an der L 113

Taktverdichtung Linie 882 zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen

Verbesserung der ÖPNV-Verbindung Volmershoven – Witterschlick – Brüser Berg

Angebotsverbesserung ÖPNV in Volmershoven


Wilhelm Windhuis
Fraktionssprecher