

ZEIT FÜR GRÜN

**BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN**

DEZEMBER 2012



Sehr geehrte Damen und Herren, die Alfterer Grünen wollen Sie mit dieser Zeitung über die „grüne“ Sicht zu einigen kommunalpolitischen Themen informieren. Insbesondere die neueste Entwicklung zum Thema Gesamtschule lässt hoffen, dass wir im Schuljahr 2013/2014 zumindest einen Teilstandort einer renommierten Gesamtschule in Alfter eröffnen können.

In weiteren Artikeln beschäftigen wir uns mit der Zukunftsfähigkeit und Barrierefreiheit der Gemeinde. Aufgrund der demografischen Entwicklung der Bevölkerung werden wir Kommunalpolitiker uns in den nächsten Jahren intensiv mit diesen Themen beschäftigen müssen.

Seit Jahren hadern wir schon mit der Ausgestaltung des Radwegnetzes in der Gemeinde. Neben den Artikeln zu diesem Thema haben wir Ihnen eine Radkarte für das Gemeindegebiet beigelegt.

Bitte nutzen Sie diese intensiv!

Abschließend wünsche ich allen Leserinnen und Lesern ein schönes Weihnachtsfest und einen guten Übergang in das neue Jahr.

Wilhelm Windhuis

Unser Denken. Unsere Ziele. Für ein Miteinander!

Bündnis 90/Die Grünen zu aktuellen Themen

Ein offener Bücherschrank für Alfter

Die Ratsarbeit in einer Kommune, die sich im Nothaushalt befindet, ist zu großen Teilen bestimmt von der Suche nach Einsparmöglichkeiten und der Sorge, die Ausgaben für die Gemeinde möglichst niedrig zu halten. Dabei bleibt für interessante Projekte, mit denen etwas Neues geschaffen werden kann, nahezu kein Geld übrig.

Wir Grünen haben mit Erfolg versucht, trotzdem ein Projekt umzusetzen, das den Alfterer Bürgern unmittelbar von Nutzen ist:

Schon lange gefielen uns die offenen Bücherschränke, die man in vielen Kommunen und Städten finden kann, ausgesprochen gut. Dabei fiel uns auf, dass es an diesen Bücherschränken nicht nur um einen Austausch an Büchern geht, sondern dass sie auch zu Orten von Kommunikation und lebendigem „Austausch“ untereinander wurden.

So einen Bücherschrank wünschten wir uns auch für die Gemeinde Alfter und zwar am besten je einen in Alfter, am Rathaus in Oedekoven und in Witterschlick.

Da jedoch von einer Gemeinde im Nothaushalt keine Mittel dafür zu erwarten waren, führten uns die Überlegungen innerhalb der Partei dazu, Geld aus unserer Parteikasse zu stiften. Alle Fraktionsmitglieder erhalten für ihre politische Arbeit eine Aufwandsentschädigung, die die Mitglieder der Partei Bündnis 90/Die Grünen zu einem Teil in die Parteikasse spenden. So machten wir uns auf die Suche nach einem solchen Bücherschrank und wurden fündig. Dank der prompten und freundlichen Kooperation der VR Filiale am Hertersplatz steht er jetzt dort vor der Bank, ideal vor Regen geschützt und sogar von der Überwachungskamera der VR-Bank bewacht.

Am 24.08.2012 konnten wir den Bücherschrank an die Alfterer übergeben. Der Bücherschrank wurde von alten und jungen Bürgern sofort angenommen und er ist immer gut gefüllt. Er wird intensiv genutzt und es findet ein reger Austausch statt, wobei vor allem die Kinderbücher auf großes Interesse stoßen.

An dieser Stelle möchten wir uns noch einmal bedanken: Bei der VR-Bank

und bei Frau Steinhauer von der Bücherei in Alfter, die den Bücherschrank nicht als Konkurrenz zu der natürlich erheblich besser bestückten Bücherei sieht, sondern als willkommene Ergänzung.

Wer will kann jetzt auch spät in der Nacht und am Wochenende neue Bücher finden und lesen!

Dr. Sabina Glasmacher



**Fahrradkarten auf
den Innenseiten**

ZEIT FÜR GRÜN

Gesamtschule Alfter

Der Artikel für unsere Grünen-Zeitung über die Gesamtschule in Alfter war bereits geschrieben als die Regierungspräsidentin Vertreter der Gemeinde Alfter und der Fraktionen zu einem Gespräch eingeladen hat. Ihre Botschaft war, dass die Bezirksregierung den von der Gemeinde gestellten Antrag auf Errichtung einer Gesamtschule nicht genehmigen kann. Als Gründe nannte sie, dass die geforderte Zahl an Schülerinnen und Schülern im Schulentwicklungsplan über 5 Jahre nicht lückenlos nachgewiesen worden sei und die schlechte Situation des gemeindlichen Haushalts eine Neugründung nicht zulasse.

Obwohl wir versucht haben, mit der Bezirksregierung über die Notwendigkeit einer eigenen Gesamtschule in Alfter zu diskutieren, hatte ich als Teilnehmer der Runde nicht den Eindruck, dass die Bezirksregierung eine Aussprache zulassen wollte.

Glücklicherweise hat die rot-grüne Landesregierung rechtzeitig das 8. Schulrechtsänderungsgesetz beschlossen. Damit wurde die Möglichkeit eröffnet, Teilstandorte von Schulen zu gründen. Die Bezirksregierung hat aufgrund dieser Gesetzesänderung empfohlen, mit Bonn oder Bornheim Gespräche über die Möglichkeit eines schulischen Teilstandorts zu führen. Konkret bedeutet dies, dass z.B. die Europaschule in Bornheim eine Dependance in Alfter einrichtet. Dieser Teilstandort muss nicht die Forderung erfüllen, dass mindestens 100 Schülerinnen und Schüler in Alfter wohnhaft sind.

In der Vergangenheit sind solche Überlegungen an Finanzierungsfragen gescheitert.

Im Gegensatz zu den bisherigen gesetzlichen Grundlagen regelt das 8. Schulrechtsänderungsgesetz jetzt aber, dass sich die Kommune mit dem schulischen Hauptstandort (z.B. Bornheim) nicht

finanziell an der Schule des Teilstandortes (hier: Alfter) beteiligen muss. Auch die finanziellen Aufwendungen für Alfter sind in diesem Fall deutlich geringer als bei einer eigenen Gesamtschule.

Auf dem Landesparteitag der Grünen in Hagen hatte ich Gelegenheit, mit schulpolitisch Verantwortlichen der Grünen Landtagsfraktion und der Landesregierung zu sprechen. Auch sie haben dringend empfohlen, diesen Weg der Teilstandortlösung einzuschlagen und schnell die erforderlichen Gespräche zu führen.

Wir Alfterer Grünen hatten bereits im Vorfeld Kontakt zu den Bornheimer Grünen aufgenommen, um auszuloten, ob der Weg eines Teilstandorts der Bornheimer Gesamtschule (Europaschule) in Alfter denkbar sei. Ergebnis ist, dass die Bornheimer Grünen uns in dieser Frage unterstützen. Allerdings ist auch klar, dass sich bei einer Teilstandortlösung organisatorische Fragen stellen. Deshalb sind Gespräche mit der Schulleitung der Europaschule notwendig.

Im Interesse der Alfterer Eltern und der Kinder hoffe ich, dass wir mit Bornheim kurzfristig eine Einigung erzielen können und zum Schuljahr 2013/2014 in Alfter-Oedekoven die Schule eröffnen können. Dies wäre unsere Priorität. Sollte dies nicht möglich sein, sollten auch Gespräche mit Bonn geführt werden. Jetzt sind vor allem die Bürgermeister am Zug, da der Bezirksregierung spätestens am 21. Januar 2013 die Anträge der beteiligten Kommunen vorliegen müssen.

Damit besteht eine neue Chance für Alfterer Eltern, ihre Kinder auf die Dependance einer als sehr gut bekannten Gesamtschule zu schicken. Wir Grünen werden diese Lösung mit allen Kräften unterstützen.

Wilhelm Windhuis

„Barriere frei in Witterschlick“ – da fehlt es aber noch an allen Ecken und Enden!

Fährt man die Ramelshovener Straße runter zur Hauptstraße, trifft man an der Einmündung an der Kreissparkasse oft auf Junge wie Alte, die sich beim Überqueren der Straße schwer tun. Diese Stelle, das „Kreissparkasseneck“, ist verkehrlich stark frequentiert: Fußgänger, die zur Kreissparkasse wollen und wieder zurück, müssen über die Ramelshovener Straße, müssen aber gleichzeitig auf den Abbiegverkehr aus der Hauptstraße achten. Ob mit Kleinkindern, Kinderwagen oder Rollator – das Überqueren wird durch die Bordsteinkante zusätzlich erschwert: Mann/Frau soll gleichzeitig auf den Verkehr und auf Bordsteinkante achten, um nicht zu stolpern.

Am „Kreissparkasseneck“ trifft man sich auch gerne – „Lotto-Schneider“ ist ja auch in der Nähe – um ein Schwätzchen zu halten. Spricht man die Leute auf diese Situation an, ist jeder dafür, dass hier die Bordsteinkante abgesenkt werden sollte – „aber die Gemeinde tut ja nichts“. Fragt man „bei der Gemeinde“ nach, ist die Antwort, dass man Bordsteinabsenkungen erst dann machen würde, wenn ohnehin Straßenarbeiten an solchen Stellen anstehen. Bei der gemeindlichen Finanzsituation ist jedoch absehbar, dass die Ramelshovener Straße sicherlich in meinem Leben – immerhin bin ich schon 67 – wohl keinen neuen Belag erhalten wird.

Die Situation an der Kreissparkasse ist indes nicht die einzige prekäre. Weiter unten, Richtung Friedhof, gibt es nach dem Imbiss einen Zebrastreifen. „Glücklicherweise“ stößt dieser auf der linken Seite auf eine Hauseinfahrt, an der der Bordstein abgesenkt ist. Auf der anderen Seite jedoch, kurz vor der Teppichreinigung, gibt es diesen „Komfort“ nicht. Beim Zebrastreifen am Eissalon wurde der Bordstein abgesenkt, obwohl dort die Straße nicht erneuert wurde – warum nicht auch hier?

Zur Erinnerung: Am 6. Oktober 2009 fand im Lambertushof ein Bürgerforum zum Thema „Aktiv im Alter“ statt. Auch damals wurde von Seiten der Besucher kritisiert, dass die Bordsteinkanten der Witterschlicker Hauptstraße ein Hindernis beim täglichen Einkauf darstellen. So ließen sich noch etliche Stellen an der Hauptstraße aufzählen, an denen man sich abgesenkte Bordsteine wünscht. Es wäre ein Fortschritt, wenn man zumindest an den beiden erwähnten Stellen zur Tat schreiten und einen Anfang machen würde.

Bei kalkulierten Kosten von ca. 1000 €/Absenkung müsste das doch zu machen sein.

Gerhard Lenz

Eine neue Gesamtschule – Das bessere Gymnasium!

Alfter gibt nicht auf

Noch einmal hat der Rat der Gemeinde beschlossen, eine Gesamtschule in Alfter zu gründen. Noch einmal wurde ein Antrag zur Errichtung einer Gesamtschule für das kommende Schuljahr gestellt – auch andere Gesamtschulen haben einen zweiten Anlauf gebraucht.

Wir haben diesmal einen erfahrenen Schulmann gefragt, warum auch für Kinder mit Gymnasialempfehlung eine Gesamtschule die beste Wahl sein kann. Hier sein Plädoyer:

Warum soll ich meine Tochter in die neue Gesamtschule nach Oedekoven schicken, wo sie doch eine Gymnasialempfehlung bekommen hat? Sie hat sich doch so in's Zeug gelegt, um diese Empfehlung zu erhalten. Auf einem Gymnasium ist sie bestimmt am besten aufgehoben. In einer Gesamtschule kann sie doch nicht die bestmögliche Schulbildung bekommen, die wird doch immer noch am Helmholtz, am EMA oder am CvO in Ückesdorf vermittelt.

Haben Sie sich schon einmal gefragt was für einen jungen Menschen zwischen 10 und 18 Jahren wirklich zählt? Natürlich! ...werden Sie sagen, das was wirklich zählt, sind die besten Startbedingungen. Und die – meinen Sie – bekommt Ihre Tochter oder Ihr Sohn auf einem Bornheimer oder Bonner Gymnasium???

Versuchen Sie sich an Ihre Schulzeit zu erinnern: An was denken Sie? An ein Schulgebäude? An Konzepte? Oder vielleicht doch eher an Menschen, an Lehrerinnen oder Lehrer, die sie besonders beeindruckt haben, ...wegen ihres Gerechtigkeits-sinns, ihres Engagements oder ihrer Freundlichkeit. Es kommt immer auf den einzelnen Pädagogen an, der oder die sich besonders auf die Kinder einlässt und sich jeden Morgen auf die Arbeit mit Ihrem Kind freut.

Was bringt Ihnen und besonders natürlich Ihrem Nachwuchs ein hervorragender Fachmann in Mathematik, der schon 30 Jahre jedes Jahr das Gleiche macht und sich immer noch fragt, warum die Kinder heute mathematisch so wenig begabt sind, „...früher war das anders“! Solche Lehrerinnen und Lehrer werden Sie an einer NEUEN Gesamtschule mit fast 100%iger Wahrscheinlichkeit nicht haben. An einer neuen Gesamtschule wird das Lehrerteam neu zusammengestellt und kein Pädagoge kann sich hinter einem mehr oder

weniger großen und damit anonymen Kollegium verstecken. Hier sind die Verantwortlichkeiten klar definiert. Das weiß jeder Schulleiter bzw. jede Schulleiterin bei der Auswahl ihres Lehrerteams.

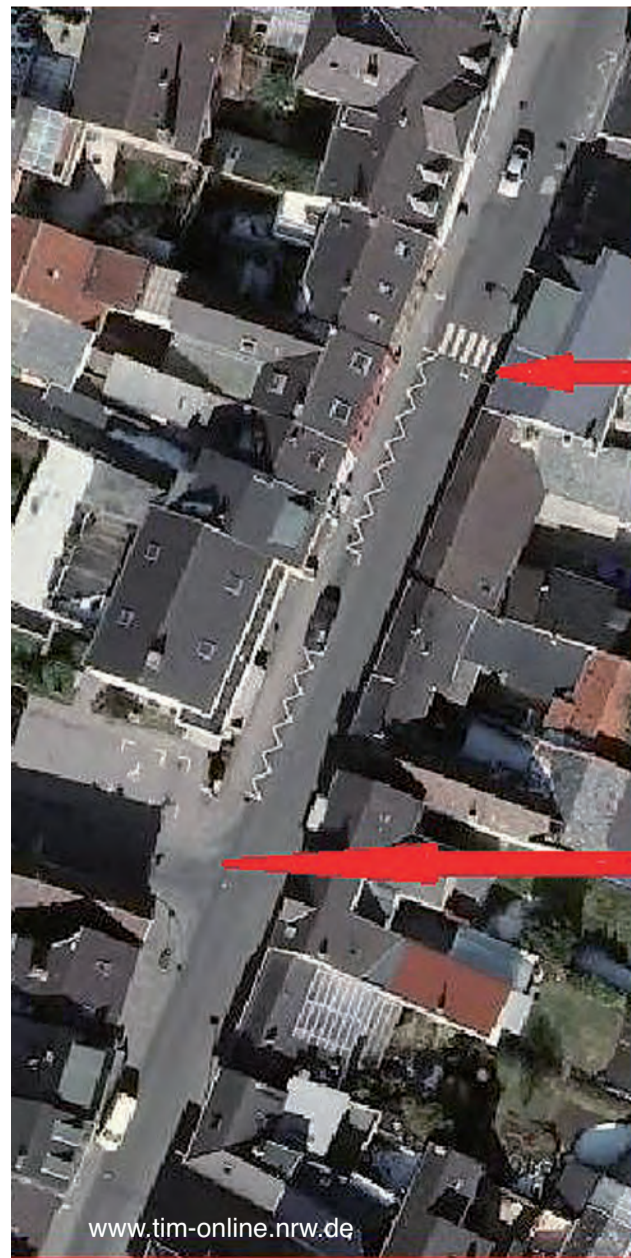
Individuelle Förderung ist die Stärke der Gesamtschule und hier werden Sie auf Lehrerinnen und Lehrer treffen, die wirklich individualisiert unterrichten wollen, weil sie sich über den Lernfortschritt jedes einzelnen Kindes freuen und das Abitur Ihrer Tochter zu ihrer persönlichen Mission machen. Diese Lehrer werden die differenziert gestellten Lernarrangements (und auch Hausaufgaben) korrigieren und zusätzliche Zeit dafür aufwenden, die der Lehrer, der den Stoff zum x-ten Mal unterrichtet, eben nicht aufzuwenden bereit ist, weil er sowieso schon zu wissen glaubt, „...was dabei heraus kommt.“ Darum sollten Sie wirklich in Betracht ziehen, was Sie eigentlich schon immer wussten: Eine gute Schule steht und fällt mit ihrem engagierten oder eben weniger engagierten Personal.

Gesamtschulen sind immer echte Ganztagschulen, dagegen bieten nur wenige Gymnasien in Bonn wirklichen Ganztagsunterricht an, der auch finanziell stärker gefördert wird.

Mit 25 Schülern werden die Klassen an der neuen Gesamtschule kleiner sein als an den meisten Gymnasien.

Zum Schluss noch ein Aspekt. Nur die Gesamtschulen bieten im Moment die Wahl zwischen 8 oder 9 Schuljahren bis zum Abitur. Wenn ihr Kind sich tatsächlich als ein Senkrechtstarter erweist, dann schicken Sie es in der Klasse 11 zum Schüleraustausch für ein Jahr ins Ausland zur Perfektionierung seiner Lieblingsfremdsprache. Das ist an den G8-Gymnasien nicht mehr möglich. Falls ihr Kind aber schon genau weiß, was es nach der Schule machen will, lassen Sie es die 11 überspringen und damit die Schulzeit um ein Jahr verkürzen. Aber auch so liegt der Vorteil wieder klar auf der Hand: Diese Entscheidung müssen Sie erst treffen, wenn ihr Kind 15 Jahre alt ist. Schicken Sie es aber zum Gymnasium müssen Sie die Entscheidung treffen, wenn ihr Kind in der vierten Klasse der Grundschule unterrichtet wird und gerade erst 9 Jahre alt ist. Und wer ist sich in dem Alter über die weitere persönliche Entwicklung eines jungen Menschen in den nächsten 6-8 Jahren denn schon sicher? Treffen Sie eine kluge Entscheidung!

Mechtild Wallraff-Kaiser – Bernd Kuz



Zebrastreifen



Kreissparkasseneck



So sollte es sein: Abgesenkter Bordstein beim Eissalon

RADVERKEHR SICHERER MACHEN:

Wie seit über 10 Jahren die Förderung des Radverkehrs in der Gemeinde vor sich hin dümpelt.....

Bereits seit Sommer 1998 setzen sich die Alfterer Grünen für die Verbesserung des Radwegenetzes in Alfter ein. Schon damals beantragten wir die Verbesserung von Radverbindungen, die den Radfahrern sichere Abkürzungswege ermöglichen sollten, die Öffnung der Einbahnstraßen im Alfterer Ortskern für Radfahrer, eine sichere Verkehrsregelung für Radfahrer im Bereich Tonnenpütz – Loheckenweg, die Abmarkierung von Suggestiv-Radstreifen auf den Haupt- und Durchgangsstraßen und Ersatzwege für die im Zuge des Tonabbaus abgeschnittene Verbindungen in Witterschlick. Die Lukasgasse sollte durch Aufstellen des Schildes 244 zur Fahrradstraße werden. Ein Ausschlerungskonzept für Radwege sollte erstellt werden.

Einzig die von uns geforderte Radwegeverbindung vom Loheckenweg zur Alanus-Hochschule wurde realisiert. Das NRW Radwegenetz wurde zwar ausgeschildert, die Schilder wiesen jedoch nur wenige innerörtliche Ziele aus. Weder die Öffnung von Einbahnstraßen, noch die Abmarkierung von Suggestiv-Radstreifen wurde auf den Weg gebracht. Hauptgrund: In den vergangenen Jahren sind ständig Mittel für die Verbesserung des Radwegenetzes gegen die Stimmen der Grünen aus dem Haushalt gestrichen worden.

Trotz aller Widrigkeiten: Der Radverkehr nimmt mehr und mehr zu. E-Bikes ermöglichen die Fahrradnutzung auch in topographisch ungünstigen Lagen, von denen es in Alfter viele gibt. Gleichzeitig nutzen auch immer mehr ältere Bürger die Möglichkeit, mit besseren Rädern oder E-Bikes am Radverkehr teilzunehmen. Daraus folgt: eine Verbesserung der Sicherheit für Radfahrer ist unumgänglich. Es fehlt nach wie vor allen Dingen eine systematische Ausschlerung bereits vorhandener Wege zur innerörtlichen Nutzung, die es ermöglicht, Hauptstraßen zu umfahren, Steigungen und Gefahrenstellen zu vermeiden oder Strecken abzukürzen.

Daher haben die Alfterer Grünen im Sommer dieses Jahres erneut die Initiative ergriffen und einen erweiterten Antrag zur Verbesserung des Radwegenetzes eingebracht.

Unsere wichtigsten Forderungen:

- Verbesserung und Ausschlerung vor Fahrradrouen zur Umfahrung der Haupt- und Durchgangsstraßen
- Verbesserung der Abstellanlagen an den Haltepunkten der Linie 18 und der RB 23
- Abmarkierung von Suggestiv-Radstreifen
- Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr
- Ausschlerung wichtiger Ziele
- Einrichtung von Ersatzwegen für die im Zuge des Tonabbaus abgeschnittene Verbindungen in Witterschlick

...und warum plötzlich Alle über Radwege sprechen

Zwischenzeitlich hat sich die Ortsgruppe Alfter des ADFC gegründet. Seitdem ist das Thema „Sicherheit für Radfahrer“ häufig in der Presse.

Damit ist auch die Politik wieder unter Zugzwang und die Chancen, Verbesserungen für Radfahrer zu erreichen steigen. Durch einen Bürgerantrag, der unter Anderem auch die Forderung der Grünen nach Öffnung von Einbahnstraßen im Alfterer Ortskern, Einrichtung von Suggestiv-Radstreifen sowie die Umwidmung der Lukasgasse zur Fahrradstraße beinhaltete, wurde das Thema „Sicherheit für Radfahrer“ auch aus der Bürgerschaft in den Fokus der Politik gerückt.

Jetzt wird klar: Gute und sichere Radwege sind nicht nur ein „grüner Wunsch“, sondern werden von einer breiten Mehrheit gefordert. Reaktion aus dem Rathaus: Noch bevor überhaupt über den Bürgerantrag im dafür zuständigen Ausschuss für Umwelt, Energie und Verkehr gesprochen wurde, wurden schon Holzgasse und Möthengasse für Radfahrer in Gegenrichtung geöffnet. Der Verbindungsweg zwischen Kronenstraße und Herrenwingert wurde für Radfahrer geöffnet. Da hat das Ordnungsamt zusammen mit dem Straßenverkehrsamt des Rhein-Sieg-Kreises flott gearbeitet. Leider hat unser Bürgermeister vergessen, den Bürgerantrag auch zur Abstimmung zu stellen. Der Ausschuss durfte lediglich das Handeln der Verwaltung zur Kenntnis nehmen. Auch wenn es unserem Anliegen dient: grundsätzlich ist das Agieren der Verwaltung ohne Beschluss nicht gerade im Sinne des Erfinders....

Außerdem muss an dieser Stelle kritisch angemerkt werden, dass sich hinsichtlich des Antrags der Grünen nicht wirklich etwas getan hat. So haben wir im Ausschuss zwar die Öffnung zweier Einbahnstraßen zur Kenntnis genommen, jedoch zu unseren anderen – teilweise bereits seit über 10 Jahren bestehenden – Forderungen leider keine befriedigende Stellungnahme der Verwaltung erhalten. Dies soll jetzt nachgeholt werden.

Im Oktober diesen Jahres hat sich die Gemeinde für das Förderprojekt „Kommunales Mobilitätsmanagement“ beworben. Das Projekt des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg soll Kommunen bei der Entwicklung eines zukunftsfähigen Mobilitätskonzepts unterstützen. Sollte Alfter zu den ausgewählten zwei Kommunen gehören, wäre dies eine Chance, Verbesserungen hinsichtlich der Mobilität zu erreichen.

Notwendig wäre es. Schließlich sind neben den Verbesserungen beim Radverkehr auch noch Verbesserungen beim ÖPNV-Angebot notwendig. Unser Antrag, die Hanglagen von Alfter durch eine Kleinbus-Linie zu erschließen, ist nämlich schon 6 Jahre alt. Immerhin soll jetzt eine Bedarfsanalyse erarbeitet werden. Mühsam ernährt sich das Eichhörnchen....

Einbahnstraßen im Alfterer Ortskern für Radfahrer öffnen

Durch die Öffnung der Einbahnstraßen für Radfahrer würden zahlreiche Verbindungen abgekürzt. Fahrten mit dem Fahrrad gegen die Einbahnstraße sind – trotz Verbot - zurzeit schon gängige Praxis.

So nutzen Fahrradfahrer/-innen z.B. in Alfter die Lukasgasse und die Holzgasse zahlreich entgegen der bestehenden Einbahnstraße. Die Regelung sollte in diesem Fall – wenn möglich – an die Praxis angepasst werden, um das Fahren für Radfahrer in diesem Bereich sicherer und attraktiver zu machen. Die Holzgasse ist schon für Radfahrer geöffnet worden. Insbesondere für die Lukasgasse sollte schnellstmöglich eine Lösung gefunden werden. Bei allen Maßnahmen gilt: Ohne das Straßenverkehrsamt des Kreises läuft nichts. Jede Veränderung von Verkehrszeichen muss vom Rhein-Sieg-Kreis angeordnet werden.

Einrichtung von Suggestiv – Radstreifen prüfen

Einige Straßen sind aufgrund der Verkehrsdichte und der parkenden Fahrzeuge für Radfahrer gefährlich. Dies gilt vor allem im Bereich der Ortsdurchfahrten Alfter (Pelzstr./Kronenstr.), Gielsdorf (Alfterer Str.) und Witterschlick (Hauptstr.). Die Abmarkierung eines Suggestivradstreifens verengt die Fahrbahn optisch und stellt von daher eine geschwindigkeitsreduzierende Maßnahme dar. Gleichzeitig ist Begegnungsverkehr jederzeit möglich, weil der Radstreifen überfahren werden kann. Der Wegfall von Parkflächen in den Ortskernen sollte in Anbetracht des Sicherheitsgewinns für schwache Verkehrsteilnehmer geprüft und ggf. in Kauf genommen werden. Durch eine Verbesserung der Situation für Radfahrer könnte ein Teil des Kfz-Verkehrs auf kurzen Distanzen von unter 5 km stark reduziert werden.

Grüne fordern bewirtschaftete Fahrradboxen an Bahnhaltungen

Das Abstellen von Fahrrädern ist eine zentrale Säule der Radverkehrsförderung. Das sichere, komfortable und zielnahe Abstellen ist eine Voraussetzung für die Attraktivität des Systems Fahrrad. Für den immer weiter zunehmenden Fahrradbestand gibt es weder quantitativ noch qualitativ ausreichend Fahrradabstellplätze. Aus Angst vor Diebstahl werden gute Fahrräder häufig nicht benutzt; stattdessen werden teilweise ältere, weniger sichere Fahrräder eingesetzt oder – und das ist die Regel – Radfahrten ganz unterlassen.

Fahrräder müssen bei Fahrtantritt schnell erreichbar sein und beim Abstellen am Zielpunkt sicher geparkt werden können. Gute Abstellanlagen animieren dazu, auch mit hochwertigen Rädern zu möglichst vielen Zielen zu fahren. Die starke Zunahme von Elektrorädern muss berücksichtigt werden.

Deshalb fordern die Grünen, an den Haltepunkten Alfter Stadtbahn und Witterschlick Bahnhof und später auch am neuen Haltepunkt in Impekoven die Fahrradabstellanlagen zu erweitern und um bewirtschaftete Fahrradboxen zu ergänzen.

Gefördert werden Fahrradabstellflächen an Bahnhöfen und Haltepunkten laut Förderfibel gemäß ÖPNV-Gesetz. Die Förderung (bis zu 85%) besteht bis 30.6.2013. Maßnahmenträger müsste der Zweckverband (hier NVR) sein.

Dazu sollte die Gemeinde Gespräche mit der DB Station und Service sowie den Kölner Verkehrsbetrieben aufnehmen.

Michael Schroerlücke

Radverkehrsverbindungen ausschleren!

Die besten Wegeverbindungen nutzen nur Kennern, wenn Sie nicht ausgeschildert sind. Selbst bei ihren täglichen Fahrten mit dem Rad kennen viele Radfahrer nicht immer die sichersten und attraktivsten Verbindungen. Eine präzise, lückenlose und gut erkennbare Wegweisung ist deshalb wichtig.

Leider wurden bislang nur die NRW – Radwege ausgeschildert. Die Ausschlerung der innerörtlichen Radwege erfolgte bislang nicht, obwohl die Verwaltung schon nach unserer ersten Initiative ein Konzept entwickelt hat. Leider wurde die Notwendigkeit einer Ausschlerung innerörtlicher Ziele für Radfahrer nicht von allen Parteien gleich bewertet. Dementsprechend flott wurden die notwendigen Finanzen aus dem Haushalt gestrichen – natürlich gegen die Stimme der Grünen.

Folgende Ziele auf den Wegweisern sind unseres Erachtens sinnvoll:

Im Ortsteil Alfter:

Alanus Hochschulen, Stadtbahn - Haltestelle, Oedekoven, Gielsdorf, Sportplatz

Lessenich, Duisdorf, Roisdorf, Roisdorf Bahnhof, Kottenforst, Witterschlick

Im Bereich der Mittelgemeinden:

Oedekoven, Impekoven, Witterschlick, Alfter, Rathaus, Duisdorf, Lessenich, Kottenforst, Buschhoven

Im Bereich Witterschlick / Volmershoven:

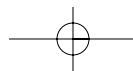
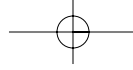
Alfter (über Schmale Allee), Oedekoven, Impekoven, Nettekoven, Bahnhof Witterschlick, Bahnhof Kottenforst, Buschhoven, Duisdorf, Brüser Berg, Malteser Krankenhaus, Röttgen, Venusberg.

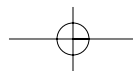
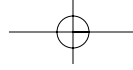
Gefördert werden Beschilderungsmaßnahmen laut Förderfibel gemäß den Förderrichtlinien Kommunaler Straßenbau. Die Förderung (bis zu 80%) besteht bis 30.6.2014. Maßnahmenträger kann die Gemeinde sein. Ggf. ist auch eine Projektförderung im Rahmen des ILEK (Integriertes Ländliches Entwicklungskonzept) möglich.

Eine Selbstverständlichkeit?

Im Bereich Witterschlick müssen für im Zuge des Tonabbaus abgeschnittene Verbindungen Ersatzwege eingerichtet werden. Sie müssen auch für Radfahrer passierbar sein.

Die Erhaltung der Wege ist für den Freizeitverkehr unerlässlich. Dennoch waren die in der Vergangenheit eingerichteten Ersatzwege eher schlecht als recht. Die Grünen beantragten daher, Gespräche mit den Firmen zu führen, damit sich etwas ändert....





ZEIT FÜR GRÜN

Sichere (Rad)wege zwischen den Ortsteilen

Die auf der Karte farbig markierten Routen ermöglichen Radfahrern sichere Verbindungen durch Umfahrung der Hauptverbindungsstraßen. Sie entsprechend auszuschildern und ggf. instand zu setzen, wurde von den Grünen beantragt.

Verbindung zwischen den Standorten der Alanus Hochschule (Braune Route)

Von der Alanus Hochschule (Campus II) über Im Benden, Stühleshof, Am Mühlenbunget, Stühleshof, Holzgasse (soll für Radfahrer geöffnet werden), Tonnenpütz, Loheckenweg zur Alanus Hochschule (Campus I) 2,8 km, 75 Hm

alternativ:

Verbindung zwischen den Standorten der Alanus Hochschule (Hellbraune Route)

Von der Alanus Hochschule (Campus II) über Im Benden, Am Bähnchen, (unterer) Landgraben (Vorsicht im Bereich der Unterführung wg. PKW-Verkehr), oberer Landgraben, Mirbachstraße, Tonnenpütz, Loheckenweg zur Alanus Hochschule (Campus I) 3,2 km, 75 Hm

Alfter – Roisdorf (Lila Routen)

Von Alfter Stadtbahn über Ladestraße parallel zur Linie 18 nach Roisdorf Brunnenallee und Roisdorf Bahnhof (1,4 km, 10 Hm) und von Alfter über den Kölner Pfad nach Roisdorf Bahnhof (1,3 km, 10 Hm). Beide Verbindungen stellen sichere Abkürzungswege von Alfter nach Roisdorf dar.

Impekoven – Duisdorf (hellorange Route)

Vom Klostergarten (gemeint ist die Verlängerung hinter der Linkskurve vom Ahrweg aus betrachtet) über den Wirtschaftsweg bis zum Strommast (der versetzt wird) und weiter über eine neu zu schaffende Verbindung zum Toom-Parkplatz (Kurve hinter dem Gebäude) und weiter am Rande des Parkplatzes entlang zur kleinen Brücke über den Hardtbach zum Almweg von dort weiter über Alfterer Straße, Bahnübergang (der ggf. geschlossen wird), Ladestraße zur Bahnhofstraße nach Duisdorf (1,9 km, 8 bzw. 29 Hm)

oder (besser, aber etwas länger) über Maarbachstraße, Alter Heerweg, Lilienweg oder Rosenhain zum Bhf. Duisdorf (Rückseite) und über den Verbindungsweg zur Bahnhofstraße nach Duisdorf (2,1 km, 8 bzw. 29 Hm)

Alfter – Lessenich – Bonn (Rote Route)

Von der Kreuzung Landgraben/Pelzstraße über Lessenicher Weg und Dompfaffenweg nach Lessenich (gute Alternative zur Alfterer Straße), wenn man nach Lessenich oder Duisdorf fahren möchte. Zur Weiterfahrt Richtung Enderich und Bonn bietet sich das Messdorfer Feld (z.B. Gelsdorfer Straße) bis zur Straße Auf dem Hügel (5,0 km, 30 Hm) an.

Impekoven – Witterschlick (Orange Route)

Vom Klostergarten (gemeint ist die Verlängerung hinter der Linkskurve vom Ahrweg aus betrachtet) über den Wirtschaftsweg zur Oelmühle, über den Bahnübergang zum Ahrweg (Anmerkung: der Bahnübergang wird durch einen neuen bahnparallelen Weg zum Ahrweg ersetzt), dann über Ahrweg, Am Wormshof, Am Reichshof, Kirchweg, Raiffeisenstraße, Nettekoven Straße nach Witterschlick

Alfter – Witterschlick über Lessenicher Weg – ohne Steigungen jedoch über Ahrweg (Rote Route – Hellgrüne Route – Orange Route)

Vom Lessenicher Weg über Rheinweg (der Rheinweg mündet wenig komfortabel an der Bushaldebucht in die Alfterer Straße), Querung Alfterer Straße, über Wegscheid und Ahrweg zum Klostergarten, dann über den Wirtschaftsweg zur Oelmühle, über den Bahnübergang wieder zum Ahrweg (Anmerkung: der Bahnübergang wird durch einen neuen bahnparallelen Weg zum Ahrweg ersetzt), dann weiter über Ahrweg, Am Wormshof, Am Reichshof, Kirchweg, Raiffeisenstraße, Nettekoven Straße nach Witterschlick (6,3 km, 75 Hm)

Alfter – Witterschlick über Waldstraße mit Steigungen (Blaue Route)

Von Alfter Ortskern über Mirbachstraße, Mirbachsweg und weiter über Prinzgasse Kirchgasse, Auf der Heide, Lehmkaulenweg, Am Herkenbusch, Auf dem Goldberg über In der Asbach nach Am Burggarten und weiter über Ramelshovener Str. nach Witterschlick: (5,7 km, 105 Hm) Diese Verbindung ist zwar mit Steigungen verbunden, schafft jedoch die Möglichkeit, von Alfter nach Witterschlick über eine landschaftlich meist schöne Strecke ohne Nutzung der stark befahrenen Hauptstraßen zu gelangen.

Witterschlick/Volmershoven – Alfter über Schmale Allee (gelbe Route – nicht vollständig auf der Karte)

Von Witterschlick über Lusbacher Weg / von Volmershoven über Morenhovener Straße, Schmale Allee und Neuer Weg zur den Höhenlagen von Alfter (Olsdorfer Bahn, Loheckenweg, Strangheitgesweg etc. sowie Alanus Hochschule). Diese Verbindung ist zwar länger als die über die Oedekoven, sie ermöglicht aber ein Fahren ohne Steigungen und durch sehr schöne Landschaft. Sie bietet sich an, wenn man in Alfter auf der Höhe bleibt und nicht in den Ortskern muss.

Duisdorf – Bonn-Innenstadt (Verbindung nicht auf der Karte)

Ist man über die B56 oder die Maarbachstraße nach Duisdorf gefahren, kommt man von dort auch relativ entspannt in die Bonner Innenstadt auf folgendem Weg:

Duisdorf Fußgängerzone (ist für Radfahrer frei) bis zur großen Kreuzung am Rathaus, dort an der Fußgängerampel die Straße Am Burgweiher kreuzen und in den Maarweg fahren, diesen ganz durchfahren bis zum Messdorfer Feld, über das Messdorfer Feld quasi immer geradeaus in den Steinweg, rechts ab in die Effertzstraße, über die B56 und weiter die Effertzstraße zur Endericher Straße bis zur Frongasse, dann, links in die Alfred-Bucherer-Straße (die dann einen Rechtsknick macht!!), dann links in den Wiesenweg, diesen durchfahren bis zur Endericher Allee, dort auf dem Radweg bis zur Colmantstraße und weiter durch die Quantiusstraße bis zum Hauptbahnhof, wo sich die Radstation befindet (bewachte, kostengünstige Parkmöglichkeit).

Der Rückweg erfolgt genauso, jedoch fährt man statt durch die Frongasse über die Pastoratsgasse und Endericher Straße in die Erich-Hoffmann-Straße und an deren Ende links wieder auf den Weg durch das Messdorfer Feld. (5,0 km, 30 Hm)

RB 23: Der Ausbau der Strecke steht unmittelbar bevor...

... und führt durch das Tal der Tränen

Die gute Nachricht zuerst:

Die Strecke Bonn Euskirchen wird in den Jahren 2013 und 2014 endlich ausgebaut. Zwischen Witterschlick und Bonn wird die Strecke komplett zweigleisig. Insgesamt werden vier neue Haltepunkte gebaut:

Auf dem Hügel

Helmholtzstraße

Impekoven

Rheinbach Ost

Neben der Einführung neuer Fahrzeuge mit einer höheren Anzahl an Sitzplätzen und einer – wenn auch geringen – Erweiterung des Fahrtenangebots im Dezember 2013 ist dies dann eine weitere dringende notwendige Verbesserung für die Fahrgäste.

Nach neuesten Meldungen soll – etwas später als ursprünglich geplant – Ende 2014 alles fertig sein. Man darf gespannt sein.

Die schlechte Nachricht:

Leider geht der Ausbau nicht ohne – zum Teil drastische – Einschränkungen im Fahrtenangebot vonstatten. In den Sommerferien 2014 wird die Strecke zwischen Duisdorf und Witterschlick sogar ganz gesperrt und ein Schienenersatzverkehr durch Busse eingerichtet.

Es wird insgesamt 3 Bauphasen geben, die jeweils mit unterschiedlichen Einschränkungen verbunden sind:

Phase 1 A

Sie dauert 2 1/2 Monate von Juli bis September 2013.

In dieser Zeit wird die Strecke auf dem Abschnitt am Güterbahnhof in Bonn umgebaut, damit man dort zukünftig schneller fahren kann.

Dazu wird das Streckengleis Duisdorf – Bonn gesperrt. Der eingeleisige Betrieb lässt nur einen Halbstundentakt zu, so dass die Verstärkerfahrten (Bonn – Rheinbach) in der Hauptverkehrszeit entfallen müssen.

Als Ausgleich werden die übrigen Fahrten mit jeweils drei Triebwagen durchgeführt, so dass statt der üblichen 8 Fahrzeugeinheiten pro Stunde (4 x 2) nur insgesamt sechs (2 x 3) verkehren.

Die Kapazitätseinschränkungen (nur 966 statt 1288 Plätze) sollen durch Ergänzungen im Busverkehr aufgefangen werden.

Folgende Ergänzungen im Busverkehr werden zurzeit erwogen:

Verstärkung der Linien 606/607 und 608/609 zwischen Duisdorf und Bonn

Linie 800 zwischen Rheinbach und Bonn im 30 – Minuten Takt (morgens nur Richtung Bonn, nachmittags in beide Richtungen)

Verlängerung der Linie 843 über Meckenheim Industriepark hinaus über die Autobahn nach Lengsdorf und weiter nach Bonn

Phase 1 B

Sie dauert 3 Monate von September bis Dezember 2013.

In dieser Zeit wird das Gegengleis Bonn-Duisdorf gesperrt. Es besteht jedoch die Möglichkeit, im Bereich des Güterbahnhofs zu kreuzen.

Betriebseinschränkungen soll es auch erst ab 8.00 Uhr geben, so dass in der morgendlichen Hauptverkehrszeit wieder ein 15-Minuten-Takt angeboten werden kann.

Die Züge verkehren ab 8.00 Uhr im Halbstundentakt. Zusätzlich kann ein Verstärkungszug in der Hauptverkehrszeit fahren, jedoch nur zwischen Bonn und Meckenheim, d.h. jeder zweite Taktverdichtungszug fällt weg.

Die Züge verkehren mit Doppeleinheiten, bei den Zügen 16.47 Uhr und 17.17 Uhr ab Bonn

nach Euskirchen können Dreifacheinheiten eingesetzt werden, wenn die Verdichtertzüge bereits in Meckenheim statt Rheinbach wenden.

Das Platzangebot ist nicht ganz so eingeschränkt, wie in Phase 1 A, daher gibt es auch weniger ergänzenden Busverkehr.

Mit Beginn der Betriebseinschränkungen um 8.00 Uhr

- verkehrt die Linie 800 zwischen Rheinbach und Bonn im 30 – Minuten Takt (morgens nur Richtung Bonn, nachmittags in beide Richtungen).

- wird die Linie 843 über Meckenheim Industriepark hinaus über die Autobahn nach Lengsdorf und weiter nach Bonn verlängert, wenn kein Taktverdichtungszug fährt.

Das klingt alles ziemlich kompliziert, ist es auch. Merkfähigkeit und Flexibilität sind zu dieser Zeit gefragt.

Phase 2

Am unangenehmsten sind die Begleiterecheinungen des Umbaus in Phase 2 während der Sommerferien 2014. Dann wird die Strecke zwischen Witterschlick und Duisdorf für den Umbau zur Zweigleisigkeit voll gesperrt. Zwischen Duisdorf und Witterschlick wird ein Schienenersatzverkehr mit Bussen eingerichtet. Folge: die Fahrzeit nach Bonn wird 15 Minuten länger.

Eine Durchbindung der Busse bis Bonn Hbf macht wenig Sinn, da die Fahrzeiten über die Straße zu lang und nicht kalkulierbar sind. Um einen hinreichend zuverlässigen Verkehr zu gewährleisten, ist also ein Umsteigen in Duisdorf nicht zu vermeiden.

Angedacht wird ein 15 Minuten Takt der Bahn zwischen Bonn und Duisdorf.

Weitere Busergänzungsverkehre sind nicht geplant. Da zu dieser Zeit auch die Sanierung der Nordbrücke ansteht, sind auch die Fahrzeiten im Busverkehr über die Autobahn (Linie 843) nicht planbar.

Fazit:

Die kommenden zwei Jahre werden für die Fahrgäste der RB 23 sicherlich nicht angenehm sein. Dennoch: Der Ausbau der Strecke wird nun endlich begonnen und er wird viele Vorteile für Witterschlick, Nettekoven und Oedekoven bringen. Wenn man bedenkt, dass auch in den letzten Jahren immer wieder erhebliche Engpässe im Fahrzeugeinsatz und auch Zugausfälle zu beklagen waren, sind die Fahrgäste quasi „Fortgeschrittene“ in Sachen Improvisationskunst, Nervenstärke und Glaube an die gute Sache.

Bleibt zu wünschen, dass zumindest die (ab 2013 neuen) Fahrzeuge zuverlässig funktionieren und nicht durch Ausfälle das ohnehin schon knappe und labile Fahrplangerüst weiter durcheinandergebracht wird und auch der ergänzende Busverkehr tatsächlich in dem geplanten Umfang finanziert werden kann, was nach unserer Meinung ein „Muss“ ist.

Michael Schroerlücke

ZEIT FÜR GRÜN

Wie zukunftsfähig ist die Gemeinde Alter?

Zukunftsfähigkeit und Nachhaltigkeit sind klassische grüne Themen – und: sie werden immer wichtiger, denn

- die Menschen werden immer älter. Damit steigt auch der Anteil Demenzkranker und Pflegebedürftiger. Sie brauchen eine situationgerechte Versorgung, – und zwar beim Einkauf wie bei der Kommunikation und bei der Pflege.
- auf Grund des demografischen Wandels braucht die Wirtschaft Arbeitskräfte. Der Wettbewerb um Arbeitskräfte ist schon in vollem Gange. Dabei spielt die Infrastruktur bei der Wahl des Wohnortes eine immer wichtigere Rolle.
- das Mobilitätsverhalten ändert sich: Immer mehr Menschen wollen stadtnahe wohnen. Lange Anfahrtswege sind „out“. Darüber hinaus verliert das Auto als bevorzugtes Verkehrsmittel und Statussymbol bei Jugendlichen an Bedeutung.

Es gibt also gute Gründe, die Zukunftsfähigkeit anhand konkreter Situationen zu thematisieren.

1. Einkaufs- und Kommunikationsmöglichkeiten

Die Zeit der Planung von großen Einkaufszentren auf der grünen Wiese ist immer weniger eine Lösung für die Herausforderungen der Zukunft. Dieses Modell wurde entscheidend davon getragen, dass Menschen ihr Auto zum Transport von Lebensmitteln benutzen. Das ist aktuell sicher auch noch der Fall, wird aber immer kritischer zu hinterfragen sein. Denn die Nachteile liegen auf der Hand:

- Die Kosten für die Transportwege werden weiter steigen.
- Immer mehr Menschen werden auf Grund ihres Alters nicht mehr in der Lage sein, Einkäufe mit einem Auto zu erledigen.
- Die ökologische Belastung ist enorm, wenn tausende von Anwohnern Kurzstrecken per motorisiertem Individualverkehr erledigen.
- Der Zeitverlust für die Fahrten ist zu hoch.

Das Wohnumfeld sollte stattdessen idealer Weise so gestaltet sein, dass es die Versorgung und die Kommunikation für alle Altersgruppen ermöglicht und fördert. Das ist nicht nur aus Sicht der Erwachsenen notwendig, sondern auch aus Sicht der Jugendlichen. Sie verbringen auch deshalb viel Zeit zu Hause „hinter dem Computer“, weil es keine Treffpunkte und geeignete Spielmöglichkeiten im Nahbereich gibt.

Was ist die Alternative?

Eine Nahversorgung im Grundbereich sowie Treff- und Spielmöglichkeiten vor Ort. Das bedeutet beispielsweise: kleine Läden, die die wichtigsten Nahrungsmittel anbieten, wie Obst und Gemüse aus der Region, Backwaren und Milchzeugnisse. Die Vorteile liegen auf der Hand:

Das Verkehrsaufkommen sinkt, weil viele Menschen ihren Einkauf zu Fuß oder mit dem Fahrrad erledigen können.

Anbieter aus der Region kommen zum Zuge.

Die Kommunikation in den „Vierteln“ steigt. Es entsteht ein eigenständiges Leben – im Gegensatz zu den traditionellen „Schlafstätten“.

Ein solches Angebot ließe sich zudem sehr gut koppeln mit einer Begegnungsstätte für Jugendliche und ältere Menschen, z. B. in Form eines Café mit einem Vorplatz als Treffpunkt.

Wo stehen wir heute?

In einigen Ortsteilen wie z. B. in Impekoven sind wir weit von einer solchen zukunftsfähigen Infrastruktur entfernt. Beim Einkauf müssen die Anwohner auf das Auto zurückgreifen. Es gibt noch nicht einmal eine Bäckerei in der Nähe. Spielmöglichkeiten auf eine Wiese? Fehlanzeige! Es gibt im Bereich Oberdorf/Waldrand zwar viele Weiden, sie sind aber alle (!) eingezäunt und damit für die Öffentlichkeit nicht zugänglich.



„Das Flidner Dorf“ Mülheim an der Ruhr; Quelle: Theodor Flidner Stiftung

2. Integrierte Stadtentwicklung

Stadtparks der Zukunft – Demenz im öffentlichen Raum – Was Städte und Kommunen tun können

Wie durch die Gestaltung von Parks und Außenanlagen der öffentliche Raum für Senioren und Menschen mit Demenz zugänglich gemacht werden kann, will das Zentrum für Außenflächengestaltung für pflegebedürftige Personen (ZAPP) unter der Leitung von Dipl.-Ing. Sonia Teimann erforschen. Mit dem Modellvorhaben „Urbane Räume für ein gesundes Alter“ hat das Zentrum die erste demenzfreundliche Raumstudie angestoßen, bei der erstmals wissenschaftlich untersucht wird, welche Wirkung Freiluft-Therapieräume in urbanen Siedlungsstrukturen auf das individuelle Befinden älterer Mitmenschen haben kann.

Realisiert wird die interdisziplinäre Studie gemeinsam mit dem Institut für Städteplanung und Städtebau der Universität Duisburg-Essen (UDE) und der Abteilung für Psychiatrie und Psychotherapie des LVR-Klinikums Essen (UDE). Als weiterer Partner unterstützt die Theodor Flidner Stiftung das Modellvorhaben. In ihrer als Dorf angelegten Altenwohneinrichtung in Mülheim a.d.R. liegt die nach therapeutischen Gesichtspunkten gestaltete Außenanlage, auf die die Bewohner mittels eines Leitsystems aus Mikadostäben vom Randbereich des Dorfes hingeführt werden. Das Motto hierbei ist „Das umgekehrte Mikado- Derjenige, der sich zuerst bewegt, hat gewonnen.“

Gekennzeichnet ist die Anlage durch funktional-therapeutische Übungsmodule, die in die dörfliche Grünanlage integriert sind. Durch sie werden die Sinne aktiviert und die räumliche Orientierung unterstützt. Eine in der Gartenanlage installierte Holzbank, in der zwei Grasflächen eingelassen sind, ermöglicht das Rasentasten im Sitzen. Drei naturbelassene Holzstangen in einem begehbaren Minihügel fördern die Hand-Fuß-Koordination und trainieren den Gleichgewichtssinn.



Mikadostab-Ensembles als Leitsystem durch die Siedlung

Beginnen wird die Studie im April 2013. Mitarbeiter der Wohnanlage, aber auch Angehörige und ehrenamtlich Tätige werden – nach einer speziellen Schulung – die Bewohner bei dem Aufenthalt in den Freiräumen bei Bedarf begleiten.

Ziel der interdisziplinären Studie ist es, städtebauliche Kriterien für die kommunalen Räume der Zukunft zu entwickeln: Räume, die es über Stadtgärten und innerstädtische Grünanlagen auch den älteren Menschen und solchen mit Alltagsbeeinträchtigungen erlauben, am öffentlichen Leben teilzuhaben und die ihnen gleichzeitig die erforderlichen Versorgungsstrukturen in ihrem direkten Lebensumfeld zur Verfügung stellen.

Fazit:

Zur Erhaltung der Attraktivität der Älterer Ortsteile sind dringend weitere Schritte erforderlich.

Wir Grüne fordern deshalb unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger als erstes eine genaue Analyse in den einzelnen Ortsteilen über

- das Einkaufsverhalten,
- die Kommunikationsmöglichkeiten und – daraus abgeleitet
- den Bedarf für Versorgungs-, Spiel- und Kommunikationsangebote vor Ort.

Die Lösung liegt nicht in noch größeren Zentren. Sie liegt im Nahbereich – dort, wo die Menschen sich aufhalten und sich wohlfühlen wollen.

Sonia Teimann und Hermann Huckert

Kontakt:

Zentrum für Außenflächengestaltung für pflegebedürftige Personen

Sonia Teimann
Bahnhofstrasse 25
53347 Alterf
Tel.: + 49 2222-922292
info@zapp-net.de



Funktional-therapeutisches Mobiliar

Mitstreiter gesucht

Sie wollen sich in die Kommunalpolitik einmischen.

Sie wollen Ihr Umfeld aktiv mitgestalten.

Sie wollen Ihre Kenntnisse oder Erfahrungen in die Politik einbringen.

Sie sind in einer Lebensphase, in der Sie sich „politisch“ betätigen wollen oder können?

Wir machen eine nachhaltige Politik ohne Effekthascherei.

Wir sind sachlich und kompetent.

Wir setzen uns für eine nachhaltige Entwicklung der Gemeinde Alterf ein.

Wir mischen uns aber auch in landes- und bundespolitische Themen ein.

Fühlen Sie sich angesprochen?

Wir brauchen noch Menschen aus allen Gemeindegebieten und jeden Alters, die mitmachen – auch wenn es nur gelegentlich möglich sein sollte.

Melden Sie sich bei

Wilhelm Windhuis
Buschhovener Str. 35 B
53347 Alterf
Tel.: 02 28 / 6 42 05 40 privat
Mobil: 01 77 / 6 42 05 40
E-Mail: wilhelm-windhuis@grüne-alterf.de

Besuchen Sie unsere Internetseite www.gruene-alterf.de

ZEIT FÜR GRÜN

Ohne Ticket im Nahverkehr – für rund 19 Euro im Monat

Ich schau TV: Uschi Glas sitzt in einer Gesprächsrunde und berichtet über ihr Engagement in der „brotZeit“ (Kinder sollen keinen Hunger haben). Sie berichtet von einem zwölfjährigen Jungen, der noch nie die Siedlung verlassen hat, wo er wohnt. Wie bitte? Seit zwölf Jahren nichts anderes sehen als Hochhäuser?

Ich kann das nicht nachprüfen, aber vorstellbar ist es. Wer auf den öffentlichen Personennahverkehr angewiesen ist, muss tief in die Geldbörse greifen. Eine Fahrt mit dem Bus von Volmershoven-Ort oder mit der Linie 18 von Alfter nach Bonn zum Museum König kostet für einen Erwachsenen 3,60 Euro (Kinder 1,90 Euro). Für eine Familie mit geringem Einkommen ist dies kaum oder nicht bezahlbar, auch wenn ein Tagesticket für 5 Personen 14,10 Euro kostet.

Mobil zu sein ist ein Grundbedürfnis des Menschen, bedeutet, am kulturellen Leben teilnehmen zu können, einer Arbeit nachgehen zu können oder die Welt „zu erfahren“.

Es gibt daher schon länger die Idee, die Tickets im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ganz abzuschaffen. Freie Fahrt für alle, einsteigen, losfahren. Bisher fehlte aber eine Antwort auf die Frage, wie dies finanziert werden soll.

Nach einer Studie aus dem Jahre 2008 wird der Hauptteil des ÖPNV (rund 16 Mrd. Euro) durch den Staat finanziert. Darüber hinaus werden rund 9 Mrd. Euro durch die Nutzer (Fahrgäste) aufgebracht. Dieser Betrag ist somit mindestens erforderlich, wenn in ganz Deutschland Fahrscheine und Tarife im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) abgeschafft werden.

Die Idee:

Von jedem privaten Haushalt (oder pro Wohnung) und von Betrieben werden Beiträge erhoben, die zweckgebunden für den ÖPNV eingesetzt werden. Mit einem Beitrag von rund 19 Euro im Monat pro Haushalt und für jeden Beschäftigten in Höhe von rund 5 Euro können alle, die sich in Deutschland aufhalten, bundesweit den ÖPNV nutzen.

Im Jahr 2011 gab es in Deutschland ca. 40 Mio. Privathaushalte. Wird pro Haushalt (Wohnung) ein Betrag von 19 Euro im Monat gezahlt stehen im Monat fast 770 Mio. Euro und im Jahr rund

9,2 Mrd. Euro „Nutzerentgelt“ zur Verfügung. Werden für die rund 40 Mio. Erwerbstätigen pro Monat weitere 5 Euro abgeführt, kämen zusätzlich 2,4 Mrd. Euro im Jahr dazu. Die Einnahmen sollten so hoch sein, dass notwendige Investitionen in den ÖPNV getätigt werden können.

Aus sozialen Aspekten sollten die Beiträge pro Haushalt (Wohnung) erhoben werden – unabhängig davon, wie viele Personen darin leben. Allerdings sollte von diesem Grundsatz auch keine Ausnahme gemacht werden, weil das Finanzierungskonzept einfach sein sollte, was z.B. Einkommensprüfungen ausschließt. Dies ist auch zumutbar. So werden z.B. beim Arbeitslosengeld 2 („Hartz IV“) im Regelsatz rund 20 Euro im Monat für Fahrtkosten berücksichtigt. Auch müssten Menschen, die bisher von der Zahlungspflicht befreit sind, mit einbezogen werden (etwa schwer behinderte Menschen oder solche mit Sozialticket).

Die Beiträge von Unternehmen sind gerechtfertigt, weil sie von der besseren Mobilität der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer profitieren. Gegebenenfalls können darüber hinaus auch Betriebe des Übernachtungsgewerbes (Beitrag für Touristen) einbezogen werden und solche, die Großveranstaltungen durchführen (z.B. Fußballvereine der ersten und zweiten Bundesliga).

Mit einem attraktiven ÖPNV kann die Mobilität für alle Bevölkerungsschichten gewährleistet werden. Die Vorteile des ticket- und tariflosen, beitragsfinanzierten ÖPNV liegen auf der Hand:

- Der ÖPNV kann in ganz Deutschland ohne Fahrberechtigungsbescheinigung genutzt werden.
- Komplizierte, anwenderunfreundliche Tarifsysteme gibt es nicht mehr. Der Anreiz, Busse und Bahnen zu nutzen, steigt.
- Tarifzonen entfallen. Sie werden oftmals als ungerecht empfunden.
- Jeder ist mobil. Insbesondere kinderreiche Familien profitieren, weil der Beitrag nur pro Haushalt gezahlt wird. Sozial benachteiligte Familien und Kinder, die sich das bisher nicht leisten können, können andere Gegenden erfahren und damit ihre Teilhabe am kulturellen Leben verbessern. Schulausflüge sind jederzeit problemlos möglich.

- Busse sind pünktlicher, weil der Fahrkartenverkauf entfällt.
- Beitragseinnahmen, die zweckgebunden in einen Fonds fließen, sind stabil und unabhängig von steuerlichen Sparzwängen.
- Wegen der breiteren Finanzierungsbasis profitieren in der Regel Schülerinnen und Schüler, Studierende und auch Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer von einem relativ geringen Beitrag.
- Die Arbeitsaufnahme von bisher Arbeitslosen wird erleichtert. Geringverdienere werden von hohen Fahrtkosten entlastet.
- Für den Fahrkartenverkauf bisher vorgehaltenes Personal kann anderweitig eingesetzt werden, insbesondere zur Verbesserung des Service.
- Verwaltungskosten werden reduziert, weil Fahrkartenaufgaben überflüssig sind und nicht gewartet werden müssen; Kontrollen entfallen.
- Bisherige „Subventionen“ (etwa für behinderte Menschen, den Schülerverkehr oder für Sozialtickets) sind nicht mehr notwendig; öffentliche Haushalte werden geschont.
- Kommunen werden – in Verbindung mit anderen Maßnahmen – von Nachteilen des Autoverkehrs entlastet. Auf weitere Parkplätze kann verzichtet werden, ggf. kann Parkraum zurückgebaut werden. Die Lebensqualität in unseren Städten kann mit leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsmitteln erhalten und verbessert werden.
- Polizei und Justiz werden entlastet, weil die Zahl der Beförderungsschleichungen (§265a Strafgesetzbuch) drastisch zurückgehen wird; die Kriminalstatistik des Bundes führt für 2011 für das „Erschleichen von Leistungen“ fast 247.000 Fälle und eine Zunahme gegenüber 2010 von 8,2%. auf; Vorstrafen in diesem Bereich gibt es dann faktisch nicht mehr.
- Die Tourismuswirtschaft profitiert von einem attraktiven Angebot, weil Touristen frei mit dem Nahverkehr unterwegs sein können.
- Notwendige Infrastrukturmaßnahmen, insbesondere die Ausweitung der Transportkapazitäten, schaffen und erhalten Arbeitsplätze.
- Angesichts von Klimawandel und drohender Energieverknappung ist es sinnvoll, verstärkt die besonders energieeffizienten Verkehrsmittel Bus und Bahn zu nutzen.

Im Ortsverband Alfter von Bündnis 90/Die Grünen haben wir den Vorschlag diskutiert. Die Mitglieder waren sich einig, dass ein solcher auf breiter Basis beitragsfinanzierter ÖPNV so viele Vorteile hat, dass die wenigen Bedenken in den Hintergrund treten. Wir wollen daher dafür werben, dass dieser Vorschlag in das Bundestagswahlprogramm 2013 der Grünen aufgenommen wird. Uns ist wichtig festzustellen, ob es für diesen Vorschlag eine breite gesellschaftliche Akzeptanz gibt oder gewichtige Bedenken bestehen.

Natürlich stellen sich Fragen, wie denn ein solcher Vorschlag umgesetzt werden kann. Obwohl diese Frage nicht im Vordergrund steht, möchte ich einige Überlegungen vorstellen:

Ein massenhafter Ansturm von neuen Fahrgästen wird nicht erwartet, vielmehr werden solche Personen, die bisher den ÖPNV nicht genutzt haben, erst nach und nach die Vorteile des ÖPNV kennenlernen.

Die Verteilung der Mittel kann unter Berücksichtigung bisheriger Verteilungsmaßstäbe und bisheriger Einnahmen erfolgen. Die Mittel sollten so hoch sein, dass ein attraktives Angebot bereitgestellt werden kann.

Die Beiträge für den ÖPNV könnten an die Einzugsstelle gezahlt werden, die ab 2013 zentral auch die Beiträge für das öffentlich-rechtliche Fernsehen einzieht. Diese Stelle hat mit der Umstellung auf ein beitragsfinanziertes Fernsehen die notwendigen Daten. Sondererhebungen sind – soweit ersichtlich – nicht erforderlich.

Kommt man steuerrechtlich zum Ergebnis, dass die Pendlerpauschale reduziert werden kann, sollten die frei werdenden Mittel für Investitionen in den ÖPNV verwendet werden.

Ich hoffe, der Junge aus der Siedlung hatte inzwischen Gelegenheit, mit Bus und Bahn seine Stadt näher kennen zu lernen.

Haben Sie Fragen oder Anregungen zu diesem Artikel?

Dann schreiben Sie mir:

robert-de-la-haye@gruene-alfter.de

Robert de la Haye

Neujahrstreffen der Älterer Grünen

Die Älterer Grünen laden Sie zum 11. Januar 2013 herzlich zum Neujahrstreffen in der Waldschänke „Im Zuschlag“, Schmale Allee 1, 53347 Alfter ein.

An diesem Abend wird Katja Dörner (MdB), Sprecherin für Kinder- und Familienpolitik der Grünen Bundestagsfraktion bei uns zu Gast sein.

Wir würden uns freuen Sie am Freitag, dem 11. Januar ab 19:00 Uhr begrüßen zu dürfen.



Impressum:

HerausgeberIn:

BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN,
Ortsverband Alfter
www.gruene-alfter.de

Redaktion: Robert de la Haye
Michael Schroerlücke
Dr. Sabina Glasmacher
Mechtild Wallraff-Kaiser
Bernd Kunz
Wilhelm Windhuis,
Hermann Huckert
Sonia Teimann

V.i.S.d.P.: Wilhelm Windhuis
Buschhovener Straße 35 b
53347 Alfter

Redaktionschluss: 12. Dezember 2012

Satz, Druck: D + W GmbH
Von-Weichs-Str. 23
53121 Bonn

Auflage: 11.000 Exemplare