

Verkehrskonzept für die Stadt Bornheim

Mobilität heißt für uns die gleichberechtigte Entwicklung aller Verkehre

Mobilität heißt für die ABB, dass der Auto- und LKW-Verkehr bei gleichberechtigter Behandlung aller Verkehre (Autoverkehr, Radverkehr und ÖPNV) weiter rollen soll und dass mögliche Alternativen mit folgenden Schwerpunkten weiter entwickelt werden sollen. Schwerpunkte der ABB:

- Den Radverkehr in Bornheim wollen wir sicherer machen. Das heißt: Unfallschwerpunkte entschärfen, Gefahrenstellen erkennen und so weit wie möglich abstellen! Schließen von Lücken im nur teilweise vorhandenen Radwegenetz. Kein vorrangiger Neubau neuer Strecken wie zum Beispiel neue Schnellradwege. Unfallschwerpunkte sind z. B. die komplette Strecke zwischen dem Hellenkreuz und dem Bahnhof Roisdorf. Vom Hellenkreuz bis zum Peter-Fryns-Platz gibt es überhaupt keinen Radweg. Vom Peter-Fryns-Platz bis zur Secundastraße müssen die Radfahrer die Königstraße als Einbahnstraße in entgegengesetzter Richtung passieren, was zur Folge hat, dass viele Radfahrer auf den Bürgersteig ausweichen. Kurz nach dem Rathaus endet der Fuß- und Radweg und die Radfahrer landen unvermittelt vor der Kreuzung Bonner Straße/Siegesstraße auf der Fahrbahn der Bonnerstraße.

- Wo ausreichend Platz vorhanden ist, wollen wir die Trennung der Verkehrsflächen für Fußgänger vom Rad- und Straßenverkehr zur Unfallvermeidung. Bei gemischten Fuß und Radwegen mit zu geringer Breite wollen wir E-Scooter und E-Bikes auf die Straße verweisen. Fahrzeuge mit Geschwindigkeiten von 20 km/h bis 30 km/h stellen eine Gefahr für Fußgänger dar und sollten deshalb nicht grundsätzlich Fußgängerwege benutzen müssen.

- Wir wollen einen wirtschaftli-

chen und keinen überdimensionierten Ausbau der Verkehrswege. Der Ausbau bei neuen Straßen soll nur dann nach RAST (Richtlinie zum Ausbau von Straßen) erfolgen, wenn ausreichend Platz vorhanden ist und die Anlieger die Grundstücke freiwillig an die Stadt verkaufen. Enteignungen lehnen wir in diesem Zusammenhang grundsätzlich ab. Ist nicht genug Platz vorhanden, soll der Ausbau nur mit einseitigem Fuß- und Radwege erfolgen.

- Vermeidung der Diskriminierungen von Fußgängern- und Radfahrern durch Verkehrsregelungen, die dem Straßenverkehr einseitig den absoluten Vorrang einräumen.

- Beantragung von Zuschüssen bei EU, Bund und Land

- Beim Neubau von Straßen ist ein einseitiger Rad- und Fußgängerweg verpflichtend zu planen. Eine Planung nach RAST ist auszuführen, wenn ausreichend Platz für beidseitige Radwege vorhanden ist und die Anlieger nicht zusätzlich damit finanziell belastet werden.

- Wir wollen Kreisverkehre statt Ampelanlagen überall da wo es die gegenwärtige und zukünftige Verkehrsdichte zulässt.

- Wir wollen unnötige Verkehre durch „erzwungene“ Umwegfahrten vermeiden. Ein Beispiel ist aktuell die Situation an der Haltestelle der Linie 16 in Hersel. Durch die Taktverdichtung von 20 auf 10 Minuten wurde der Autoverkehr gezwungen, um dem Stau zu entgehen, auf Umwege auszuweichen (Uedorfer Weg).

- Wir wollen die vorhandenen Buslinien bzgl. der Nutzung einer Überprüfung unterziehen. Buslinien, die nicht oder nur selten genutzt werden, sollen wirtschaftlicher betrieben werden. Im Zweifelsfall soll die Taktichte in Zeiten schwa-

cher Ausnutzung angepasst und soweit wie möglich kleinere Busse eingesetzt werden.

- Wir wollen an sinnvollen Stellen Ladestationen für Elektro-Zweiräder und E-Scooter schaffen. Wir wollen jedoch keine Förderung bzw. Bezuschussung der Stadt für Ladestationen für Elektro-Kraftfahrzeuge. Elektroautos sind keine Zukunftstechnologie, bestenfalls eine zeitlich beschränkte Übergangslösung zu Kraftfahrzeugen mit schadstoffärmeren Verbrennungsmotoren.

- Wir wollen eine Taktverdichtung bei der Linie 16 und 18 nur in den Zeiten, an denen viele Fahrgäste unterwegs sind, die Bahnen voll ausgelastet bzw. überlastet sind, also in den Hauptzeiten. Darüber hinaus sollte es mehr Fahrten in den Randzeiten (früh morgens und nachts) für alle im Schichtdienst Beschäftigten geben. Eine generelle grundsätzliche, nicht durch Überlastung erzwungene, Taktverdichtung lehnen wir aus Kostengründen ab. Eine Steigerung der Fahrgäste und eine Verringerung des Autoverkehrs ist beispielsweise bei der Linie 16 nach der Taktverdichtung nicht feststellbar. Diese Aktion hat das erwünschte Ergebnis nicht erbracht (Autoverkehr verringern, Fahrgastzahlen erhöhen), sondern hat nur zusätzliche Kosten verursacht! Daraus müssen wir die Konsequenzen ziehen.

- Wir wollen innerörtliche Straßen durch Umgehungs-Landstraßen entlasten. Aufgrund der angespannten Verkehrslage auf der L183 und den voraussichtlichen erheblichen Zuwachs an Verkehren durch die Baugebiete Me16 und Me18 in Merten besteht akuter Handlungsbedarf für eine Umgehungsstraße. Es handelt sich hier um die Verlängerung der L281 in Richtung Walberberg/Brühl. Diese Verlängerung wurde seinerzeit aus

dem Flächennutzungsplan gestrichen und folglich nicht weiter verfolgt. Die Stadt Bornheim sollte diesbezüglich Kontakt mit Straßen.NRW aufnehmen, da das Thema durch die Bebauungspläne Me16 und ME18 wieder aktuell ist. Wir unterstützen nach wie vor die vom Rat (CDU, UWG, FDP, ABB) beschlossene Umgehungsstraße in Hersel, um den überlasteten Verkehrsknotenpunkt L300/L118 zu entlasten.

- Eine grundsätzliche allgemeine innerörtliche Tempo 30 Zone lehnen wir ab. Das bestehende Grundkonzept zur Geschwindigkeitsregelung sieht Tempo 30 in Wohngebieten und besonders schützenswerten Bereichen, wie z. B. vor Schulen und Kindergärten vor. Auf den übergeordneten Straßen wird das maximale Tempo 50 vorgeschrieben. Wir finden diese Lösung sinnvoll und halten daran fest. Sofern Anwohner eine Tempo 30 Zone in ihrem Wohngebiet fordern, die Arbeiten vor Ort in Abstimmung mit der Verwaltung (Haifischzähne aufbringen, Hinweis Tempo 30 etc.) selbst erledigen wollen, ist dagegen nichts einzuwenden.

Aufgrund der angespannten finanziellen Haushaltslage der Stadt Bornheim, besteht wenig Spielraum für neue Projekte. Bei allen Baumaßnahmen ist ein sinnvoller Umgang mit den finanziellen Mitteln der Stadt ein wichtiges Ziel der ABB. Es sollten jene Projekte bevorzugt werden, die wenig kosten und die nachweislich eine positive Wirkung erzielen. Generell müssen aus unserer Sicht alle Verkehre gleichberechtigt gefördert werden.

Eine ideologisierte Verkehrspolitik mit grundsätzlichem Vorrang für eine bestimmte Gruppe von Verkehrsteilnehmern zu Lasten

>>

einer anderen Gruppe von Verkehrsteilnehmern lehnen wir ab.

Es gibt keine schwarze oder grüne Verkehrspolitik. Es muss das ausgeführt werden, was dringend erforderlich ist, was nachweislich Nutzen bringt und was gemäß der aktuellen Finanzlage der Stadt auch finanziert werden kann!

Elektro-Mobilität: Die E-Mobilität für PKW „s ist bestenfalls eine Übergangstechnologie. Wie zum Beispiel die Energiesparlampen von den LED-Leuchtmitteln abgelöst wurden. Folglich wollen wir keine Ladestationen für PKW“s, für die die Stadt Zuschüsse gibt oder die sie selbst finanziert.

Die erheblichen Umweltschäden bei der Förderung des sehr knappen Rohstoffes Lithium, die problematische Entsorgung der Akkus, die leichte Entzündlichkeit und das Brandverhalten der Batterien oder die fehlende Verwertung der Batterien, die extrem geringe Reichweite der Fahrzeuge bei niedrigen Temperaturen und die begrenzte Lebensdauer der Batterien sprechen nicht für den Umstieg

von Verbrennungsmotoren auf Elektro-Fahrzeuge. Reine Elektrofahrzeuge sind gegenüber Hybridfahrzeugen keine Alternative!

Investitionen der Stadt Bornheim in Elektrofahrzeuge und deren Infrastruktur machen mittelfristig keinen Sinn, da deutliche Mehrkosten gegenüber den konventionellen Fahrzeugen entstehen und kein messbarer Gewinn bei Umweltschäden eintritt. Das Geld sollte anders besser ausgegeben werden. Wir setzen uns für eine Entideologisierung der Technik ein und wir wollen auch keine Ideologisierung der Verkehrspolitik in Bornheim. Physik und Chemie folgen keinen Parteitagebeschlüssen sondern unterliegen den Naturgesetzen.

Autobahnverbindung Rheinspange 553

Die geplante Verbindung zwischen der A555 und der A59, ungefähr in der Mitte zwischen Köln und Bonn, zur Entlastung der Rheinbrücken in Köln und Bonn, ist seit 10 Jahren überfällig! Wer zu den Hauptverkehrszeiten die Brücken in Köln

und Bonn befahren **muss**, kann die Notwendigkeit einer Entlastungsverbindung täglich persönlich erleben. In den Stauwarnungen sind diese Brücken in Köln und Bonn stets vertreten. Angesichts dieser Umstände erschließt sich uns eine Forderung nach einer sogenannten „Nulllösung“ nicht!

Wir leben in einem hoch entwickelten Industrieland, da werden Brücken oder Tunnellösungen nicht zum Spaß gebaut. Der Bau der Rheinspange 553 ist eine Bundesangelegenheit, die eine Einwirkung der Stadt Bornheim auf die Planungen erschwert. Wir lehnen eine reine Brückenlösung ab, weil diese in den dicht besiedelten Gebieten beidseitig vom Rhein zwischen Köln und Bonn für die Anlieger nicht zumutbar ist. Statt dessen unterstützen wir eine teilweise Tunnellösung! Die Rheinspange 553 soll da gebaut werden, wo sie gemäß gleichgewichtiger Kriterien wie

1. Wirksamkeit der Verkehrsentslastung der Brücken in Köln und Bonn

2. Möglichst geringe Belastung der Anlieger
3. Umweltverträglichkeit
4. Wirtschaftlichkeit
5. Trinkwasserschutz / Wasserschutzgebiete

optimal und sinnvoll ist. Die derzeitige Gewichtung der Kriterien bei den vorliegenden Planungen, in denen die Belastung der Anlieger nur mit lächerlichen 2,5%, die Wirtschaftlichkeit aber mit 30% berücksichtigt wird, lehnen wir ab.

Kontakt zu den Aktiven Bürgern Bornheim:

- <https://www.aktivebuergerbornheim.de/>
- bornheimer123@yahoo.de
- Mobil: 0151-72211101
- ABB St.-Georg-Str. 20 53332 Bornheim

Ratsfraktion der ABB:

- Büro: Servatiuscenter, Servatiusweg 19-23, Gebäude B, 3. OG
- Paul Breuer aus Widdig
- Björn Reile aus Roisdorf
- Marc Süß aus Merten

Paul Breuer