

**Stadt Bergisch Gladbach**  
**Der Bürgermeister**

Datum  
**06.11.2012**  
Ausschussbetreuender Fachbereich  
**Umwelt und Technik**  
Schriftführung  
Doris Kamenzky  
Telefon-Nr.  
**02202-141484**

## **Niederschrift**

**Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz und Verkehr**  
**Sitzung am Donnerstag, 13.09.2012**

Sitzungsort

**Ratssaal des Rathauses Bensberg, Wilhelm-Wagener-Platz 1, 51429 Bergisch Gladbach**

Sitzungsdauer (Uhrzeit von / bis)

**17:04 Uhr – 19:40 Uhr**

Unterbrechungen Keine

### **Sitzungsteilnehmer**

Siehe beigefügtes Teilnehmerverzeichnis

### **Tagesordnung**

#### **A Öffentlicher Teil**

- 1 Eröffnung, Bekanntgabe nicht anwesender Ausschussmitglieder, Feststellung der ordnungsgemäßen und rechtzeitigen Einberufung sowie der Beschlussfähigkeit**
  
- 2 Genehmigung der Niederschrift über die Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Klimaschutz und Verkehr vom 21.06.2012 - öffentlicher Teil -**
  
- 3 Bericht über die Durchführung der Beschlüsse aus der Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Klimaschutz und Verkehr vom 21.06.2012**  
*0405/2012*
  
- 4 Mitteilungen des Ausschussvorsitzenden**

- 5 Mitteilungen des Bürgermeisters**
- 5.1 Bericht des Bürgermeisters über die Zahl der Bäume in der Fußgängerzone Bergisch Gladbach**  
*0414/2012*
- 5.2 Bericht über die Gestaltung der Anschlüsse der neuen Pflasterung an die vorhandene im Bereich der Poststraße, am Marktplatz und in der östlichen Hauptstraße/Ecke Buchmühlenstraße**
- 5.3 Bericht über die Ausschilderung der Durchfahrt durch die Fußgängerzone Bensberg**
  
- 6 Verkehrliche Maßnahmen in dem Straßenzug In der Auen**  
*0401/2012*
  
- 7 Radstation Bergisch Gladbach**  
*0403/2012*
  
- 8 Erneuerung der Straße Kaule/Gartenstraße; 2. Bauabschnitt: Kreuzungsbereich Kaule/Forststraße/Reiser bis Einmündungsbereich Falltorstraße**  
*0387/2012*
  
- 9 Anträge der Fraktionen**
- 9.1 Antrag der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen vom 16.05.2012 zur Optimierung der Radwegesituation in der westlichen Innenstadt von Bergisch Gladbach**  
*0400/2012*
- 9.2 Antrag der Fraktion Die Linke/BfBB vom 06.06.2012 bezüglich der Umleitung von Buslinien über den Burgplatz Kippekausen**  
*0417/2012*
- 9.3 Einführung einer streckenbezogenen Tempo 30 Geschwindigkeitsbeschränkung in einem Teilabschnitt der Hermann-Löns-Straße**  
*0437/2012*
  
- 10 Anfragen der Ausschussmitglieder**
- 10.1 Anfrage der SPD-Fraktion vom 27. August 2012 zu Fahrradparkplätzen auf der Buchmühle**  
*0445/2012*

## Protokollierung

### A Öffentlicher Teil

#### 1. Eröffnung, Bekanntgabe nicht anwesender Ausschussmitglieder, Feststellung der ordnungsgemäßen und rechtzeitigen Einberufung sowie der Beschlussfähigkeit

Der Vorsitzende des Ausschusses für Umwelt, Klimaschutz und Verkehr des Rates der Stadt Bergisch Gladbach, Herr Günter Ziffus, begrüßt um 17.04 Uhr die anwesenden Teilnehmer der 18. Sitzung des Ausschusses in der achten Wahlperiode und eröffnet die Sitzung. Er stellt fest, dass der Ausschuss ordnungs-, sowie fristgemäß eingeladen wurde und beschlussfähig ist. Die Teilnehmer ergeben sich aus dem als Anlage beigefügten Verzeichnis.

#### 2. Genehmigung der Niederschrift über die Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Klimaschutz und Verkehr vom 21.06.2012 - öffentlicher Teil -

Herr Komenda verweist auf S. 9, 3. Absatz: „Herr Ziffus schließt die Diskussion ab mit dem Hinweis, dass hinsichtlich der Bank Beschlussunfähigkeit bestehe und weitere Vorgehensweisen der Verwaltung überlassen würden.“ Herr Komenda hält diesen Satz für einen faktischen Fehler, da ein eindeutiger Beschluss gefasst worden sei, zugunsten der preiswertesten Bank.

Herr Santillán erinnert sich, dass kein Beschluss gefasst worden sei, weil der Punkt nicht auf der Tagesordnung gestanden habe.

Dem widerspricht Frau Schneider und korrigiert, dass nach ausgiebiger Diskussion der Beschluss gefasst worden sei, die preiswertere Bank zu nehmen.

Was laut Herrn Ziffus indirekt im Niederschriftstext stehe, da die Verwaltung sich an die bestehenden Beschlüsse halten müsse, so lange kein neuer gefasst worden sei.

Herr Ziffus erkundigt sich nach dem Gerücht eines Baustopps für die Fußgängerzone.

Herr Schmickler bestätigt, dass der Architekt das gefordert habe. Der Architekt habe Bereiche in der Vergangenheit mit abgenommen, die er heute selber rüge. Unabhängige Experten seien einbezogen worden und man habe sich in großer Runde über die Abnahmefähigkeit ausgetauscht und überlegt, wie man mit den Gegebenheiten insgesamt umzugehen habe. Ergebnis der Überlegungen und Beratungen sei, dass die dort festzustellenden Schwankungen im Wesentlichen im Rahmen dessen liegen, was man betontechnologisch so akzeptieren müsse.

Es seien auch keine Farbabweichungen, sondern unterschiedlich intensive Lichtreflektionen, was man daran erkennen könne, dass man sie je nach Betrachtungsrichtung gar nicht wahrnehme.

Aufgrund dieser Situation sei auch nach juristischer Beratung in keiner Weise ein Baustopp zu rechtfertigen, der zu Schadenersatzforderungen zu Lasten der Stadt führen würde. Die Gegebenheiten seien von den Wirkungen juristisch und technisch eindeutig, auch wenn Herr Fischer anderer Auffassung sei.

Dem hätten sich Gladbachs Bürger in Leserbriefen und bei Befragungen des Senders Radio Berg angeschlossen. Er halte das Thema rechtlich, technisch und auch von der gestalterischen Seite für weit überbewertet.

Herr Waldschmidt widerspricht und hält der Verwaltung vor, es sei üblich, dem Rat in der Regionaleplanung Informationen vorzuenthalten. Es sei ein umfangreicher Briefwechsel mit dem Planer erfolgt, über den niemand in der Politik, auch nicht der Ausschussvorsitzende, informiert worden sei. Er fürchtet bei Unstimmigkeiten mit dem Planer Probleme bei der Förderung. Er fühlt

sich nicht informiert, wie es die Pflicht der Verwaltung gewesen wäre. Das geschehe nur im Baudezernat.

Er will wissen, wann, von wem und in welcher Verantwortung die einzelnen Abschnitte dieser Fußgängerzone abgenommen worden seien. Er betrachtet das als Mangel. Wenn er in der Zeitung lese, der Hersteller habe sich bereit erklärt einen Nachlass zu gewähren, frage er sich, warum, denn entweder habe man einen Mangel und Gewährleistungsansprüche oder man habe ihn nicht. Wenn kein Mangel vorliege, brauche auch kein Nachlass gewährt zu werden.

Zweitens fragt er, welcher Gutachter oder Sachverständige festgestellt habe, dass diese Steine innerhalb der Norm der vertraglich vereinbarten Beschaffenheit lägen.

Er fordert das Gutachten hierüber zur Verfügung zu stellen. Ansonsten werde er im Namen der SPD-Fraktion Akteneinsicht beantragen.

Herr Ziffus beschwichtigt, dass seitens der Verwaltung versucht worden sei, ihn hierüber vorab zu informieren, er aber im Unterricht nicht zu erreichen gewesen sei.

Herr Schmickler merkt an, dass man merke, dass Herr Waldschmidt noch nie eine Baustelle geleitet habe. Die Verwaltung müsse die Störungen mit zuständigen Bauleuten regeln und die Politik erst bei relevanten Störungen informieren, wie nennenswerten Baustillständen oder nennenswerten Mehrkosten. Für all das sei zu diesem Zeitpunkt noch kein gesicherter Anhaltspunkt gegeben gewesen. Wenn dann Informationen nach außen dringen, habe das mit dem Charakter einzelner Personen zu tun, die ihre dienstlichen Pflichten verletzen und sich auch nicht offen zu Wort melden, sondern nur heimlich. Er bedaure das, weil das für viele Kolleginnen und Kollegen, für die eine gemeinsame Fürsorgepflicht bestehe, eine große Belastung darstelle.

Für gestrahlte Steine gebe es keine Norm. Ansonsten handele es sich um eine komplexe Frage im Rahmen der Betontechnologie, die den Rahmen einer Anfrage außerhalb der Tagesordnung bei Weitem sprengt. Er sei gerne bereit, darüber alle Informationen zur Verfügung zu stellen. Die Gespräche seien noch nicht abgeschlossen. Im Übrigen sei die Stadt nicht Auftraggeber der Steine und habe daher entsprechende Spielregeln zu beachten.

Bei Betrachtung des Wettbewerbs habe Herr Fischer damals den Naturstein, Bergische Grauwacke, vorgeschlagen. Er habe damit aber den Kostenrahmen nicht einhalten können und deshalb habe man sich für Beton entschieden. Bergische Grauwacke habe um den Faktor 100 mehr Farbspiel, je nach Herkunft von hellem Beige bis zu Violett. Deshalb sehe er der urheberrechtlichen Frage mit großer Gelassenheit entgegen.

Keine Förderbehörde werde etwas verlangen, zu dem renommierte Experten sagen, dass man das nicht verlangen könne, aufgrund von technologischen Grenzen und Schwankungsbreiten in jedem Material, die man hinzunehmen habe. Er sehe keine Veranlassung, warum die zuständigen Stellen das anders sehen sollten. Er halte die Entscheidung, die Baumaßnahme fortzuführen und nicht zu stoppen für richtig um damit die gesamten, hoch komplizierten, mit allen Beteiligten abgestimmten Baupläne mit Karnevalszug, Weihnachtszeit, Volksfesten und Kirmesveranstaltungen nicht unnötig zu gefährden.

Auf Zwischenfrage von Herrn Ziffus erklärt Herr Schmickler, dass es sich ausschließlich um den Randbereich handele. Die Steine seien die gleichen, lediglich seien die Steine im Randbereich noch einem zusätzlichen Strahlprozess unterzogen worden. Und der Beton reagiere unterschiedlich, nehme auch den Schmutz unterschiedlich an und reagiere auf Licht unterschiedlich. Das sei betontechnisch nicht zu vermeiden.

Herr Dr. Steffen weist darauf hin, dass man erkennen könne, in welche Gefahren man sich begeben, wenn man sich mit Haut und Haaren in die Fänge eines Architekten begeben, der dann auch noch Urheberrechte geltend machen könne. In dem Ausschreibungsprozess sei der Architekt auch beteiligt gewesen. Und auch der Hersteller hätte die Grenzen aufzeigen müssen.

Im Übrigen frage er sich nach der Außenwirkung dieser Diskussionen. Er gehe davon aus, dass sich die Leute vor Lachen biegen, wie man sich mit so etwas beschäftigen könne. Dennoch frage er sich

ernsthaft, wie groß die Wahrscheinlichkeit eines tatsächlich erreichbaren Preisnachlasses sei, denn der Hersteller hätte auf die Grenzen des Machbaren bei Ausschreibung hinweisen müssen. Alle hätten das wissen müssen, da man die Gesetze der Physik nicht verändern könne.

Herr Mömkes hält die Gegebenheiten für typisch für Bergisch Gladbach. Wenn er durch die Fußgängerzone gehe, sei er beeindruckt, wie ordentlich alles aussehe. Farbunterschiede, und seien sie noch so gering, würde er sogar begrüßen anstelle eines Einerleis. Er warnt davor, sich als Rat und Verwaltung vor der Öffentlichkeit lächerlich zu machen.

Herr Santillán greift diese Bemerkung auf und ergänzt, dass das der Rat in dieser Angelegenheit schon längst getan habe. Er fühle sich getäuscht. Er könne sich ziemlich genau erinnern, dass im Rat die Frage des Pflasters ausgiebig diskutiert worden sei. Damals habe es angeblich keine Norm gegeben. Darum sei er verwundert. Dann habe man sich für das teure Pflaster entschieden. Jetzt entspräche das Teure nicht den Erwartungen und man denke über Preisnachlässe nach. Dann hätte man damals auch gleich das Pflaster der Firma Kann nehmen können und hätte damit Geld eingespart. Es sei bekannt, dass er keines der beiden Betonpflaster gut gefunden habe. Damals habe er sich in der Ratssitzung getäuscht gefühlt. Und sehe das jetzt genau so.

Herr Kremer weist darauf hin, dass er in der Niederschrift der entscheidenden Ratsitzung nachgelesen habe. Er, Herr Santillán habe sich getäuscht gefühlt zwischen Betonstein und Naturstein. Es habe eine Bewertung der Ästhetik und der Oberflächendarstellung der vorgelegten Steine gegeben. Die Bevölkerung habe damals den Stein, den man später Metten zugeordnet habe, als Musterstein herausgearbeitet.

Frau Schneider weist darauf hin, dass die Steinflächen namentlich gekennzeichnet gewesen seien. Bis kurz vor Ende der Möglichkeit, sich zu melden, hatte der hellere andere Stein die größere Zustimmung. Ganz kurz vorher seien irritierender weise umfangreiche Internetstimmen abgegeben worden.

Herr Kremer führt weiter aus, dass es eine anonyme Auswahl der Steine im Rathaus gegeben habe. Der Stein der Firma Kann und der der Firma Klostermann haben wegen ihrer Oberflächenbeschaffenheit nicht die gewünschte Qualität erreicht.

Herr Komenda hält eine Viertel Million für beträchtlich. Das sei damals der Preisunterschied gewesen zwischen Kann und Metten. Auf seine Frage in der damaligen Ratssitzung zitiert er die Aussage von Frau Müller-Veit, die Produkte der Firma Kann und Klostermann hätten die falsche Farbe. Wenige Seiten weiter bestätigte Herr Urbach, dass das einzige ausschlaggebende Kriterium die Ästhetik gewesen wäre. Und wenn er den Gerüchten glaube, der Musterstein von damals sei handgefertigt gewesen, hätte er gerne den Musterstein, um ihn daneben zu legen. Er würde sich sehr wundern, wenn sie absolut identisch wären.

Herr Ziffus weist darauf hin, dass die Mustersteine noch am Bahnhof liegen.

Herr Kremer zitiert aus der Niederschrift „Falsche Farbe“, die „zu großen oder kleinen Beimengungsanteile“ und dass „die Mustersteine im Großen und Ganzen den Anforderungen nicht entsprochen hätten.“

Herr Ziffus bittet darum, auf Privatdiskussionen zu verzichten.

Frau Schneider findet Farbspiel im Pflaster grundsätzlich schön und hätte gerne ein Farbspiel im Naturstein gehabt. Im verlegten Betonpflaster könne man das aber nicht als schön empfinden, zumindest nicht, wenn es so unregelmäßig wäre.

Sie habe gehört, dass die Kanaldeckel 1,5 cm über die Platten hinausragen und gefährliche Stolperfallen bildeten. Sie fragt nach entsprechender Nachbesserung.

Herr Schmickler erklärt, dass es Normen gebe, welche Abweichungen maximal zulässig seien. Stolperfallen seien allseits unerwünscht und würden beigearbeitet.

Herr Höring verweist darauf, in die Zukunft und nicht in Protokolle aus der Vergangenheit zu blicken. Er halte die Farbabweichungen für unerheblich. Er höre auf den Bürger und zitiert aus Leserbriefen:

„Farbnuancen gebe es nicht nur beim Pflaster sondern auch im Sanitärbereich. Er betrachte Farbunterschiede sogar als wohltuend.“ – „Mein Gott, kann man noch klein kariert sein.“ Er halte die Entscheidung der Verwaltung für angemessen, keinen Baustop verhängt zu haben, sondern mit der Firma über einen Preisnachlass zu verhandeln.

Herr Komenda glaubt, dass sich der Leserbrief schreibende Bürger sicherlich für die preiswertere Variante entschieden haben würde, wenn man ihm die gleichen Farbschattierungen für eine Viertel Million weniger vorgelegt hätte. Der einzige Unterschied sei damals die Ästhetik gewesen und da der maßgebliche Punkt, die Farbe.

Herr Komenda verweist darauf, einen Eid auf die Verfassung geleistet zu haben, auch Ausgaben zum Wohle des Bürgers zu tätigen. Das Baudezernat verschwende das meiste Geld.

Herr Santillán nennt auch andere Zitate von „Horror“ bis „eiskalt“.

Er gehe davon aus, dass ebenso wie hier auch die Bevölkerung geteilter Meinung zu der Fußgängerzone sei.

Ihn interessieren die Abnahmemodalitäten, ob in Teilbereichen und welcher Teil schon abgenommen sei. Ferner interessiere ihn, ob die Bereiche erst nach Abnahme für die Fußgänger geöffnet würden oder schon vorher.

Herr Mörs möchte sich an der Diskussion über die Steine nicht beteiligen, sondern fragt nach dem Ausgangspunkt der Diskussion, den Bänken.

Herr Schmickler informiert, dass die Fußgängerzone in Teilabschnitten abgenommen werde. Dabei festgestellte Mängel würden innerhalb einer überschaubaren Zeit in Ordnung gebracht. Hinterher werde nachkontrolliert. Es gebe also mehrere Abnahmen in Folge.

Die Freigabe für den Fußgängerverkehr erfolge in der Praxis, weil Menschen nicht davon abzuhalten sind, über Flächen zu laufen auch wenn es zum Teil technisch unerwünscht sei.

Herrn Waldschmidt habe er zuvor bereits eine Bekanntgabe der Abnahmetermine zugesagt, auch wer daran teilgenommen habe.

Herr Schmickler ergänzt, dass es nicht um Farbunterschiede gehe zwischen Stein eins und Stein zwei. Da seien vom Beton her gewisse Farbunterschiede unvermeidbar, was in entsprechenden Normen niedergelegt sei. In der Mitte der Fußgängerzone sei erkennbar, dass die Farbe der Steine sehr gleichmäßig sei. Das Problem seien die gestrahlten Flächen. Die Steine, die in den Vorauswahlen bemängelt worden seien, hätten diese Farbunterschiede und Schleier aufgewiesen und die Verteilung dieser Zuschlagsstoffe sei sehr ungleichmäßig gewesen. Daher sei damals nach der Steinqualität ausgewählt worden und nicht nach dem Hersteller. Er gehe davon aus, dass der Bürger die seitens der Verwaltung getroffene Entscheidung, die Baumaßnahme fortzusetzen, mittrage.

Herr Schmickler verbittet sich, dass permanent dazwischen geredet würde und man einander nicht ausreden lasse.

Herr Waldschmidt erkundigt sich nach einem Gutachten, in dem stehe, dass diese Steine abnahmefähig seien und bittet, ihm dieses vorzulegen.

Zum zweiten fragt er an ob es zutreffend sei, dass seinerzeit bereits ein Baustopp von 2 Wochen verhängt worden sei, weil man Probleme hatte mit der Frage, ob diese Steine so abnehmbar seien oder nicht.

Herr Schmickler verweist darauf, beide Fragen bereits mit seiner ersten Wortmeldung beantwortet zu haben.

**Zurück zu dem Thema „Bänke in der Fußgängerzone“ beendet Herr Ziffus Punkt 2 mit der Zusammenfassung, dass der Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz und Verkehr seinen Beschluss zum Kauf der preiswerteren Bänke bekräftigt habe.**

3. **Bericht über die Durchführung der Beschlüsse aus der Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Klimaschutz und Verkehr vom 21.06.2012**  
*0405/2012*

Der Inhalt der Vorlage wird ohne Wortmeldungen zur Kenntnis genommen.

4. **Mitteilungen des Ausschussvorsitzenden**

Zu seinen Mitteilungen zeigt Herr Ziffus diverse Aufnahmen. Zunächst eine Aufnahme flache Sandalen tragender Damen in der Fußgängerzone Bergisch Gladbach. Er beanstandet mit Ironie die Missachtung der Damen, da Millionen den Frauen zuliebe ausgegeben worden seien, um ein Stöckelschuh gerechtes Pflaster in der Innenstadt zu verlegen.

Im Anschluss verliest er folgende Informationen zur Situation auf den Radwegen im Westen der Innenstadt Bergisch Gladbach:

1.1

„Nahezu alle Radfahrer werden von der Radwegeplanung der Stadtverwaltung Bergisch Gladbach zu einer illegalen Benutzung der vorhandenen oder nicht vorhandenen Wege gezwungen. Konkret heißt das, dass der Driescher Kreisel über die Zebrastreifen im Bereich der Absenkung der Bordsteine gequert wird. Im weiteren Verlauf im Bereich der Einmündung der Dechant-Müller-Straße queren die Radfahrer erneut den Zebrastreifen, um auf die Südseite der Hauptstraße zu gelangen und fahren dort gegen die Fahrtrichtung bis zur Cederwaldstraße oder sogar bis zur Richard-Zanders-Straße.

(Auf Nachfrage von Herrn Mömkes zu der „Vorlesung“ und „nicht Mitteilung“ wendet Herr Ziffus ein, dass er auf die Gegebenheiten aufmerksam mache, und die Problematik mittels Bildern verdeutliche.)

„Diese Wegenutzung ist in allen Bereichen illegal, wird aber durch die (meines Erachtens illegale?!) Planung der Stadtverwaltung nahezu erzwungen. Eine legale Radwegführung in den o.g. Bereichen ist schlicht und einfach bei der Planung „vergessen“ worden. Das wäre aber schon aus rein juristischen Gründen erforderlich gewesen, weil seit der Novelle der Straßenverkehrsordnung vor zwei Jahren KFZ und Räder gleich gestellt sind und daher gleichermaßen bei der Verkehrsplanung hätten berücksichtigt werden müssen. Und ich mache die Stadtverwaltung nachdrücklich darauf aufmerksam, dass ich als Vorsitzender des zuständigen Ausschusses diese offensichtlichen Fehler der Stadtverwaltung auf keinen Fall akzeptieren werde. Ich hoffe allerdings, dass dieser Ausschuss mehrheitlich bereit ist, für eine Korrektur der Fehler der Planung der Stadtverwaltung die notwendigen Beschlüsse zu fassen und die Mittel für die Korrekturen zur Verfügung zu stellen, so dass das nicht erforderlich ist.“

1.2

„Lobenswert ist hingegen die Öffnung der Cederwaldstraße für den Radverkehr gegen die Fahrtrichtung der KFZ. Hier ist allerdings durch eine Beschilderung sicher zu stellen, dass die Radfahrer Richtung Süden die Fahrbahn und nicht mehr die neue Radfahrspur Richtung Norden benutzen. Meines Erachtens kann dies durch die Markierung einer Radfahrspur in der Fahrbahn auf der Westseite der Cederwaldstraße geschehen.“

1.3

„Die Verschleißdecke der Cederwaldstraße im Bereich der Fahrwege der Radfahrer ist mehr als verschliffen. Auch die Radwege an der Richard-Zanders-Straße, dem Refrather Weg und am Lerbacher Weg sind in einem sehr schlechten Zustand. Zum Teil sind sie massiv überwachsen. Ich bitte darum, diese und alle anderen Radwegeflächen – wenn nötig – zu erneuern oder einfach in Zukunft regelmäßig zu reinigen.“

2

„Da wir im UKVA für den Immissionsschutz zuständig sind, möchte ich darauf aufmerksam machen, dass in vielen Gaststätten, in denen auch Jugendliche verkehren, nach eigenen und mir zugetragenen Beobachtungen der Nichtraucherschutz nicht eingehalten wird. Ich bitte die Stadtverwaltung nachdrücklich darum, durch Kontrollen in Zukunft sicher zu stellen, dass der Nichtraucherschutz in Zukunft in allen Gaststätten sicher gestellt ist. Eine Liste von Gaststätten, in denen die o.g. Beobachtungen gemacht wurden, halte ich für Herrn Widdenhöfer separat bereit.“

## **5. Mitteilungen des Bürgermeisters**

### **5.1. Bericht des Bürgermeisters über die Zahl der Bäume in der Fußgängerzone Bergisch Gladbach** *0414/2012*

Der Pflanzplan wird zur Kenntnis genommen.

Herr Dr. Steffen erkundigt sich nach den vielen Lücken im Pflanzverlauf.

Herr Mömkes fragt, ob sichergestellt sei, dass die Grünfärbung der Bäume nicht auch nur in Nuancen voneinander abweiche.

Herr Santillán verweist verwundert auf die kleinen Aussparungen in der Fußgängerzone, in die die Bäume offensichtlich eingepflanzt werden sollen. Er erkundigt sich nach langfristigen Wachstumschancen und Bewässerungsmöglichkeiten. Er kritisiere an sich schon, dass sie alle stehen müssten wie die Orgelpfeifen, aber er habe ernsthafte Bedenken wegen der kleinen Lücken.

Herr Schmickler erläutert, dass vorliegend nicht die Variante der großen Baumscheiben gewählt worden sei, sondern die der Unterflurbaumroste, die in der Vergangenheit in diesem Ausschuss und in den Medien technisch und ästhetisch vorgestellt und erläutert worden seien.

Hierbei handele es sich um eine technische Variante, die es ermögliche, Bäume ohne die großen Baumscheiben zu pflanzen und durch die Unterflurroste den Druck des darüber liegenden Straßenkörpers von den Wurzeln fern zu halten und diese besser zu belüften. Diese allenfalls mittelgroßen Baumscheiben würden zur Wasserversorgung ohnehin nicht ausreichen. Im Übrigen seien diese Unterflurroste Beschlusslage.

Herr Schmickler ergänzt zu den zuvor diskutierten Farbabweichungen im Pflaster der Fußgängerzone, dass alle Experten versichert hätten, dass sich die derzeit sichtbaren Abweichungen im Laufe der Zeit durch Patinabildung deutlich verringern würden und sich auch die feinen Strukturen in der Oberfläche nivellieren würden, u.a. durch saure Anteile im Regen.

Herr Kremer verweist darauf, dass versucht worden sei, entsprechend eines vorliegenden Ratsbeschlusses, möglichst viele Standorte zu nutzen, die von den Leitungstrassen her möglich seien. Ein spezieller Fall sei zum Beispiel zwischen Thalia und der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße, wo ursprünglich kein Baum vorgesehen gewesen sei, aber jetzt drei eingebracht worden seien. Dies habe allerdings einen enormen Aufwand beim Platzieren zwischen den Leitungen bedeutet. Bei den



anderen als Lücke erkennbaren Standorten lasse sich das nicht realisieren. Die maximale Baumzahl nach Ratsbeschluss sei ausgenutzt worden, um ein gleichmäßiges Bild zu schaffen.

Herr Ziffus erkundigt sich konkret nach den beiden Eckbäumen vor dem Laurentiusgrill und dem Bereich am Ende der östlichen Hauptstraße und dem Pflanzzeitpunkt des noch fehlenden Baumes vor der RheinBerg-Galerie.

Herr Kremer bestätigt, dass das Leitungssystem für die fehlenden Eckbäume ursächlich sei. Der vor der RheinBerg-Galerie fehlende Baum werde während der bevorstehenden Pflanzzeit im Herbst eingebracht.

## **5.2. Bericht über die Gestaltung der Anschlüsse der neuen Pflasterung an die vorhandene im Bereich der Poststraße, am Marktplatz und in der östlichen Hauptstraße/Ecke Buchmühlenstraße**

Herr Ziffus weist auf Höhenunterschiede und enorme Farbunterschiede hin, z. B. im Übergangsbereich der Poststraße zur Gohrsmühle, sowohl hinsichtlich des Asphalts als auch hinsichtlich des Radweges. Er fragt, was dort vorgesehen sei.

Herr Kremer erläutert, dass die derzeitigen Übergänge, z.B. am Forum, baustellenbedingt noch nicht abschließend angepasst seien, auch im Höhenniveau und der Endzustand noch ausstehe. Gegebenenfalls werde der Planer noch Übergangslösungen erarbeiten, um Gleichmäßigkeit herbeizuführen. Das gelte für alle Übergänge, wie am Forum und bei der Poststraße.

Für Herrn Santillán ist selbstverständlich, dass die derzeitigen Provisorien noch nachgebessert werden. Ihn interessiert die Höhe der Kosten, ob sie noch von der Förderung erfasst würden oder ob die Stadt sie zu tragen haben werde. Hier wird schriftliche Beantwortung zugesagt.

Herr Waldschmidt verweist auf die Unterschiedlichkeit der Beläge in der Fußgängerzone zu denen auf dem Konrad-Adenauer-Platz. Das passe überhaupt nicht zusammen, der kleinteilige Porphyrt zu den großen Betonplatten. Er habe gehört, dass die Regionale die zwischenzeitlichen Versuche zu einer Förderung zu kommen, auch abgelehnt habe. Er erkundigt sich, was angedacht sei, diese optische Ungleichmäßigkeit zu kaschieren. Auch halte er für sehr merkwürdig, dass der Belag auf dem Konrad-Adenauer-Platz immer noch teilweise ausgeteert werde.

Herr Ziffus ergänzt, dass die Lücken ja durch Pflastersteine immer wieder aufgefüllt würden. Er habe den Eindruck, dass auch die neue Fußgängerzone einmal im Jahr nachverfügt werden müsse.

Herr Kremer bestätigt, dass Pflegearbeiten auch bei einer neuen Fußgängerzone selbstverständlich seien. Das Ausfüllen mit Kaltasphalt auf dem Konrad-Adenauer-Platz erfolge nur temporär. Es werde regelmäßig in größerem Umfang mit Porphyrt nachgepflastert. Aus verschiedenen Gründen werden für den Ausbau des Konrad-Adenauer-Platzes in der Regionale bisher keine Mittel vorgesehen. Daher führe man Verhandlungen mit der Bezirksregierung, um Städtebauförderungsmittel zu erhalten, um dann in 1 bis 2 Jahren die Flächen mit der gleichen Pflasterung anzupassen. Deshalb werde man die Übergänge nicht kaschieren.

### **5.3. Bericht über die Ausschilderung der Durchfahrt durch die Fußgängerzone Bensberg**

Herr Ziffus hat den Eindruck, dass hinsichtlich der Beschilderung inzwischen ein zufrieden stellender Zustand an der Einfahrt zur Fußgängerzone erreicht sei. Er fragt, warum das so viele Probleme verursacht habe.

Herr Widdenhöfer informiert, dass bei der Umwandlung einer Fußgängerzone in eine Durchgangsstraße vielfältige Aspekte zu berücksichtigen seien. Es sei noch immer keine endgültige Anordnung der Straßenverkehrsbehörde getroffen worden. Dazu solle die Entwicklung der folgenden Wochen mit berücksichtigt werden.

An der Einfahrt in die Schloßstraße seien auch noch die alten Sackgassenschilder zu entfernen. Zu Beginn der verkehrsberuhigten Zone habe man den Geschäftsbereich mit Tempo 10 km/h. Täglich zwischen 20.00 Uhr bis 6.00 Uhr und donnerstags bis 15 Uhr wegen des Wochenmarktes gelte Durchfahrtsverbot. Das Parken sei nur in den gekennzeichneten Stellplatzbereichen zulässig. Im Verlauf der Straße sei auch noch absolutes Halteverbot anzuordnen gewesen, damit sich niemand nachmittags dorthin stelle und den Wagen bis zum nächsten Morgen dort stehen lasse. Die graue Markierung sei noch strittig, da Weiß für den normalen und Gelb für den Baustellenbereich gelte. Falls die graue Farbe seitens der Kreisverwaltung und der Polizei nicht akzeptiert werde, müsse auch das noch nachgearbeitet werden. Erst danach könne die Straßenverkehrsbehörde diesen Bereich endgültig als Durchgangsstraße anordnen.

Herrn Santillán interessieren die Kosten für die Maßnahmen, auch speziell die für die Markierung. Ebenso die Kosten für nachträgliche Weißmarkierung und wer diese Kosten übernehme.

Herr Kremer führt aus, dass es eine Verabredung der Händler mit der Stadt gebe, nach der die Händler alles Material zahlen und die Verwaltung die planerischen Kosten. Eine Kostenaufstellung wird zugesagt.

Herr Ziffus hat beobachtet, dass Radfahrer entgegen der Einbahnstraßenführung durch die ehemalige Fußgängerzone fahren. Er erkundigt sich nach Überlegungen, das zu legalisieren.

Herr Widdenhöfer hält es für problematisch, das Fahrradfahren entgegen der Fahrtrichtung im Fahrbahnbereich zu erlauben, da der Bereich sehr eng sei und eine gefährlichere Verkehrssituation geschaffen werde, da sich die Fahrbahn dafür überhaupt nicht eigne. Alternativ sei der Radfahrer durch die verbleibende Restfußgängerzone mit vielen Einbauten zu lenken.

Herr Höring spricht sich dafür aus, das faktische Fahrradfahren zu legalisieren. Er bittet darum zu prüfen einen Bereich für Fahrradfahrer zu markieren, da die alternativen Varianten über den Schlossberg oder über die Steinstraße nicht befriedigend seien.

Herr Ziffus hat sowohl die Fahrspur durch die Fußgängerzone mit mehr als 4 m Breite als auch eine Fahrbahn der Steinstraße mit 2,50 m gemessen. Daher halte er es für möglich, 1 m oder 1,2 m auf der nach oben führenden rechten Seite für Fahrradfahrer zu markieren.

Herr Uttich weist darauf hin, dass innerhalb der jetzigen Markierung nicht Fahrradfahrer und Auto nebeneinander passen. Zur Verdeutlichung zeigt er ein Bild. Problematisch sei, dass ein Fahrradfahrer bei zu enger Fahrspur automatisch auf Flächen ausweiche, wo er eigentlich nicht erwünscht sei. Drei Anträge lägen inzwischen vor. FB 7 stehe auch nach Ablauf eines Jahres in der Verpflichtung, einen Erfahrungsbericht abzugeben. Er schlage vor, dies abzuwarten und nach einem halben Jahr zu entscheiden.

Herr Ziffus wendet ein, dass ständig Fahrradfahrer durch die Fußgängerzone aufwärts fahren.

Herr Widdenhöfer versichert, die Anregungen aufzugreifen, um sie mit der Polizei zu erörtern und nach einer Lösung zu suchen.

Frau Schneider erinnert daran, dass hier die Autofahrer nur 10 Stundenkilometer fahren. Da müsse das doch eigentlich möglich sein.

Herr Galley schließt sich Herrn Hörings Bitte an, die Möglichkeiten für Fahrradfahrer intensiv zu prüfen, da das Fahrrad eines der wichtigsten Verkehrsmittel der Zukunft sei.

## **6. Verkehrliche Maßnahmen in dem Straßenzug In der Auen** *0401/2012*

Herr Ziffus leitet ein, dass eine entsprechende Kommentierung dem Beschluss dieses Ausschusses gegenüber stehe, der in mindestens zwei Punkten noch gar nicht in Frage gestellt worden sei, nämlich dem Punkt 2, einheitliche Tonnagebeschränkung auf 2,5 Tonnen und Punkt 3, in wie weit durch kleine bauliche Veränderungen diese rechts vor links Regelungen klarer gemacht werden könne, was dann auf Punkt 1, Tempo 30 km/h, wieder Rückwirkung haben könne.

Herr Santillán ist verwundert über die Reaktion der Bezirksregierung.

Herr Widdenhöfer informiert, dass die Straßenverkehrsordnung Bundesrecht sei. Aufgabe der Bezirksregierungen sei, darauf zu achten, dass die Kommunen dieses Recht einheitlich anwenden.

Herrn Dr. Steffen ist unklar, warum Tempo 30 km/h auf Gladbacher Gebiet in Frage gestellt werde, aber auf Kölner Gebiet gelte. Er halte Tempo 30 km/h in Wohngebieten für unerlässlich, der Bremsweg sei kürzer und der Schadstoffausstoß niedriger. Daher favorisiere er in sämtlichen Wohngebieten Tempo 30 km/h.

Herr Galley erinnert sich an die damalige einheitliche Beschlussfassung. Auch habe er mit Befremden den Brief von Herrn Stahl zur Kenntnis genommen, der so getan habe, als wolle man die Durchfahrt durch die Straße In der Auen für alle Gladbacher Bürger verbieten. Das sei nicht der Fall. Außerdem sei erwiesen, dass Straßen bei niedrigeren Geschwindigkeiten höhere Aufnahmekapazitäten hätten. Der Beschluss für Tempo 30 km/h habe einen Prüfauftrag enthalten. Ihn interessiere, ob inzwischen geprüft worden sei, welche Auswirkungen rechts vor links habe.

Herr Ziffus erinnert daran, dass es der einmütige Beschluss dieses Ausschusses gewesen sei, diese 3 Punkte umgesetzt zu sehen, d.h. der für die Tonnagebeschränkung auf 2,5 Tonnen und der für den Umbau der Kreuzungen. Er sehe in dem Schreiben des Regierungspräsidenten Köln keinen Hinderungsgrund, Punkt 2 und 3 tatsächlich durchzuführen. Seines Erachtens könne heute der Beschluss gefasst werden, die Verwaltung mit der Durchführung zu beauftragen.

Herr Höring verweist auf die finanzielle Seite einer Umbaumaßnahme. Explizit enthalte der Doppelhaushalt dafür keine Mittel. Unabhängig davon sei er befremdet über die Darstellung der Bezirksregierung, die teilweise etwas konstruiere, was nicht zutreffend sei. Z.B. auf Seite 4, dass durch eine vorhanden Linksabbiegerspur von Lustheide in die Straße In der Auen ein erheblicher Verkehr gegeben und wohl auch gewollt sei. Auch finde er merkwürdig, dass man aus der Reduzierung auf Tempo 30 km/h schließe, dass man den Verkehr aus diesen Straßen fernhalten möchte. Es sei keineswegs beabsichtigt, diese Straße abzubinden, sondern jeder Autofahrer habe unbestritten die Berechtigung, durch die Straße In der Auen zu fahren, aber nur mit Tempo 30 km/h. Die Argumentation, dass die Straße das nicht hergebe, halte er für fragwürdig, da schon 650 m dieser Straße verkehrsberuhigt seien.

Er fragt nach Lösungsmöglichkeiten, den Ausschussbeschluss umzusetzen, sowie nach notwendigen baulichen Veränderungen und deren Umsetzungskosten.

Da die Bezirksregierung das Fehlen eines schlüssigen Verkehrskonzeptes moniere, müsse es Anliegen des Ausschusses sein, die Verwaltung zu beauftragen, ein solches zu erarbeiten, das zeige, wo welcher Verkehr lang fließe und mit dem man simulieren und daraus Schlüsse ziehen könne, was im einzelnen passiere, wenn man Tempo 30 km/h einführe, ob dadurch der Verkehr auf der Straße In der Auen geringer würde und dadurch die Dolmanstraße signifikant mehr belaste. Er habe mehrere Leute befragt, die die Straße In der Auen als so genannten Schleichweg nach Gierath nutzen würden und sich durch Tempo-30 km/h-Beschränkung davon nicht hätten abhalten lassen. Er halte für zwingend erforderlich, ein solches Verkehrskonzept schnellst möglich anzugehen, denn auch beim Thema Flächennutzungsplan sei notwendig zu wissen, wo welche Verkehrsströme flössen. Ihm sei lediglich die Zuordnung zum zuständigen Ausschuss unklar, ob im Ausschuss für Stadtentwicklung oder im Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz und Verkehr. Bei Bedarf könne man in beiden Ausschüssen darüber beraten. Bei der Erstellung eines solchen Gesamtverkehrskonzeptes könne man als ersten Bereich Refrath und u.a. die Straße In der Auen näher betrachten.

Herr Ziffus fasst als Antrag an die Verwaltung zusammen:

Erstens: Die Verwaltung soll ein entsprechendes Verkehrskonzept, wie es gefordert werde, erarbeiten und vorlegen, gegebenenfalls unter Verwendung neuer Zählzahlen.

Zweitens: Die 2.5 Tonnen seien unbeeinflusst und

drittens wird genau vorgestellt welche Kreuzungen wie, zu welchen Kosten umgebaut werden müssen. Alles bis zur Sitzung am 28.November 2012 oder der ersten Sitzung im Januar. Er halte das für machbar, da er davon ausgehe, dass die Verwaltung Material verfügbar habe.

Herr Waldschmidt stimmt Herrn Höring zu und verweist auf die langen Diskussionen in den interfraktionellen Arbeitskreisen im Zusammenhang mit dem ISEK 2030 (Integriertes Stadtentwicklungskonzept) als auch im Stadtentwicklungsausschuss. Dort sei fraktionsübergreifend im Zusammenhang mit Flächennutzungsplänen die Notwendigkeit der Erstellung eines Integrierten Verkehrsentwicklungskonzeptes für das gesamte Stadtgebiet erkannt worden. Er schließe sich der Forderung von Herrn Höring, ein Integriertes Verkehrskonzept so schnell wie möglich zu erstellen, an.

Herr Ziffus hat von Herrn Schmickler den Hinweis erhalten, dass die derzeitige personelle Situation eine verwaltungsinterne Erstellung nicht zulasse. Alternativ müsse im Ausschuss der Beschluss gefasst werden, die Erstellung fremd zu vergeben und zu beantragen, die Mittel hierfür bereit zu stellen.

Herr Moers erinnert daran, dass bei Beschlussfassung Herr Widdenhöfer den Einwand vorgetragen habe, dass die Bezirksregierung die Umsetzung voraussichtlich nicht zulassen werde. Trotzdem seien die Schilder aufgestellt und inzwischen wieder abgebaut worden. Am selben Punkt sei man jetzt wieder. Er frage sich, was da zu tun sei.

Herr Santillán schließt sich den Ausführungen von Herrn Waldschmidt und Herrn Höring an, wobei ihn auch die Finanzierung interessiere. Ihm sei die Bekräftigung des damaligen Beschlusses wichtig.

Herr Schmickler verweist auf die Sitzung des Arbeitskreises für Stadtentwicklung, in dem er darauf hingewiesen habe, dass zur Umsetzung weder Strukturen noch Personal vorhanden seien. Ein solcher Beschluss werde die Umverteilung von Personal zur Folge haben, das dann an anderer Stelle letztlich fehle. Das gelte unverändert. Bisher sei diese schwierige Entscheidung im Hause noch nicht umsetzbar gewesen, da nicht der Überfluss zu verteilen sei, sondern der Mangel, der dadurch an anderer Stelle vergrößert würde.

Herr Widdenhöfer bestätigt in Anlehnung an die Äußerungen von Herrn Moers, dass entgegen der seinerzeit geäußerten rechtlichen Bedenken Punkt eins des Beschlusses umgesetzt worden sei. Eine

Anordnung rechts vor links sei nicht einfach so anzuordnen. Das würde bedeuten, dass auf einer wesentlich breiteren Straße mit einer wesentlich höheren Verkehrsbelastung der Autofahrer/die Autofahrerin in der Praxis immer gezwungen sein würde anzuhalten. In der Praxis werde das nicht funktionieren, so dass bei jeder Einmündung eine hohe Unfallgefahr entstehe, weil diese Regelung nicht akzeptiert werde. Das erzwingt, die Straße in der Auen ab dem Linksabbieger Autobahn komplett so zu gestalten, dass deren Charakter grundlegend verändert würde und sie den umliegenden Straßen ähnele. Erst dann sei eine Anordnung rechts vor links vorstellbar. Allein den Einmündungsbereich der Einmündungen zu verändern reiche nicht aus. Er habe große Bedenken, diese Bitte umzusetzen.

Bei Umsetzung der zweiten Bitte, die Tonnage auf 2,5 Tonnen zu verringern, führe dazu, ein normales Wohnmobil schon herausnehmen zu müssen. Das halte er nach Straßenverkehrsordnung für nicht begründbar.

Zur Beantwortung der Frage von Herrn Dr. Steffen verweist Herr Widdenhöfer darauf, dass die Straßensituation aufgrund der Engstelle auf Kölner Gebiet eine völlig andere sei.

Abschließend informiert er, dass die Stadt Bergisch Gladbach über 600 Straßen habe mit Tempo 30km/h Regelung, alle Wohnstraßen, auch die in Refrath. Aber dieses Gebiet müsse doch auch durch eine gut ausgebaute Straße erschlossen werden, damit der Verkehr fließen könne. Er legt eindringlich nahe, zunächst die Angelegenheiten so bewenden zu lassen mit nur 600 m mit Tempo 30 km/h, da er sich frage, wo das alles enden solle, auch finanziell.

Frau Schneider akzeptiert für sich die Tempo 30 km/h Regelung in der Auen. Es hindere sie nicht daran, diese Straße zu nutzen. Aber ihr erscheine die Einmündung Ackerstraße prüfenswert. Wenn man aus der Ackerstraße in die Straße in der Auen einbiege, sei die Einengung auf der falschen Seite. Die Bepflanzung verhindere freie Sicht in beide Richtungen. Bei Einengung auf der gegenüber liegenden Straßenseite, wäre die Situation wesentlich ungefährlicher. Tempo 50 km/h verschärfe die Situation dort wieder. Sie bittet um Prüfung, was ihr zugesichert wird (Der Bewuchs wurde zwischenzeitlich gekürzt).

Herr Höring resümiert, dass die Verwaltung nicht in der Lage sei, aus personellen Gründen Baukosten zu ermitteln für die Baumaßnahmen in der Auen. Er sei sich sicher, dass die Bürgerinitiative gerne ihre eigenen Berechnungen und Angebote zur Verfügung stellen werde, was Kosten minimiere.

Ein Gesamtverkehrskonzept für die gesamte Stadt müsse sicherlich mit den Bürgern und mit der Bezirksregierung öffentlich diskutiert werden. Im Zweifelsfalle müsse man da auch hinsichtlich der Machbarkeit Kompromisse schließen. Zwingende Voraussetzung sei jedoch, dass die Verwaltung den Willen des Rates und der Politik umsetze und personelle Umorganisationen in der Hoheit des Bürgermeisters durchführe.

Herr Dr. Steffen bestätigt die Notwendigkeit der Erstellung eines Gesamtverkehrskonzeptes für die Stadt. Er strebe aber eine zeitnahe Lösung an und denke da an Verhandlungen mit der Bezirksregierung. Bis zur Erstellung eines Gesamtkonzeptes vergehe ihm zu viel Zeit. Er gehe davon aus, dass dieses kleine Sträßchen in der Auen keinen Einfluss auf den Verkehr in Schildgen habe. Es sei gesagt worden, 30 km/h oder 50 km/h zu fahren, habe auf die Stausituation, auf das Fortkommen keinen Einfluss. Daraus schließe er, dass der Einfluss auf die Dolmanstraße gering wäre.

Herr Wagner gibt zu bedenken, dass die Rechts-vor-links-Regelung dann auch für die beiden Radwege in der Auen gelte. Hier fürchtet er höhere Unfallgefahren für Radfahrer, die diese Regelung nicht beachten. Er stimmt Herrn Widdenhöfers Aussage zu, die Straße dann komplett umbauen zu müssen und in diesem Zusammenhang u.U. die Radwege komplett wegzunehmen, um zu verhindern, dass Fahrradfahrer zügig über jede Kreuzung nach Belieben hinweg fahren können. Hier würden viele Kinder zur Schule und zurück fahren und Bürger zur Straßenbahnhaltestelle. Es bereite ihm Unbehagen auf der Straße im jetzigen Zustand rechts vor links einzuführen.

Herr Mömkes folgert, dass gerade die nachvollziehbaren Ausführungen von Herrn Widdenhöfer die Notwendigkeit der Erstellung eines Verkehrskonzeptes nach sich zögen, um auch dem Bürger aufzeigen zu können, was in dieser Stadt möglich sei und wo Verbesserungen erreichbar wären. Ein solches Konzept habe vielfältige Konsequenzen, auch in finanzieller Hinsicht und müsse auch in die Wegeplanung und die Radwegeplanung hineinwirken. Ein Verkehrskonzept müsse gleichzeitig auch ein Integriertes Radwegenetzkonzept sein.

Herr Ziffus favorisiert, für 3 Jahre eine Personalstelle einzurichten. Jedes Jahr 50.000 € plus Materialkosten ergäben Kosten in Höhe von 200.000 € für ein Integriertes Gesamtverkehrskonzept. Die Vorbereitung des Flächennutzungsplanes gebe das her.

Bei Betrachtung des Widerstandes der Bezirksregierung fragt sich Herr Galley, was früher komme, eine Tempo 30 km/h-Regelung auf dieser Straße oder eine bundesweite Tempo 30km/h-Regelung. Wenn man die Begründung der Bezirksregierung lese, könne man den Eindruck gewinnen, Tempo 50 km/h sei des Bürgers höchstes Recht und man müsse dringend begründen, warum weniger schnell gefahren werden solle. Umgekehrt sei es sinnvoll. Bei der Beschreibung der Straße aus dem Wald, aus Köln, kommend am Reiterhof, sei die Straße überhaupt nicht übersichtlich, entgegen der Beschreibung der Verfasserin. Man könne den Eindruck gewinnen, die Verfasserin des Schreibens berücksichtige entweder Wohnortinteressen oder sei noch nie vor Ort gewesen.

Auf Seite 13 der Einladung, auf Seite 4 des Schreibens der Bezirksregierung, werde gesagt, „dass das von Ihnen besagte Verkehrskonzept, dass aufgrund der 30km/h-Regelung auf der Straße „In der Auen“ die Verkehre von Lustheide über die Dolmanstraße fahren sollen, ist nicht nachvollziehbar.“ Es sei niemals Absicht des Ausschussbeschlusses gewesen, Verkehr auf die Dolmanstraße umzulenken. Daher frage er sich, wieso die Bezirksregierung so schlussfolgere.

Herr Santillán empfiehlt hinsichtlich des Integrierten Verkehrskonzeptes zu prüfen, z.B. die Straßen an der Kreuzung In der Auen/Bernhard-Eyberg-Straße und Beningsfeld nach Delbrück zu unterbinden und diese Straßen zu Sackgassen zu machen. Denkbar sei auch, den beschränkten Bahnübergang abzuschaffen und dort den Verkehr In der Auen abzubinden.

Herr Kühl erkundigt sich nach der möglichen Akzeptanz der Bezirksregierung für ein Teilverkehrskonzept für Bereiche wie Refrath, wenn die Erstellung eines Gesamtverkehrskonzeptes nicht möglich sei.

Herr Ziffus ergänzt aus der Historie, dass zur Planungszeit der Straße In der Auen eine Umfahrungsstraße von der Golfplatzstraße, im Verlauf des Refrather Weges und der Straße Brandroster, über den Odenthaler Markweg hinweg, direkt hinter den Häusern Am Eichenkamp direkt zur Autobahn in Refrath, geplant gewesen sei. Bei Realisierung wäre nie Verkehr aus Köln über die Straße In der Auen zur Straße Lustheide geflossen. Als diese Straße aus der Planung verschwunden sei, sei die Straße In der Auen in der auffälligen Breite erstellt worden und habe den Verkehr aus Delbrück aufgenommen.

Herr Schmickler hält die Erstellung der Verkehrskonzepte jederzeit für möglich, indem ein entsprechend begrenzter Auftrag, wie in vergleichbaren Situationen, an ein Ingenieurbüro vergeben werde, was dann Verkehrszahlen aus vorhandenen Quellen entnehme oder neu ermittle, und eine Untersuchung fertige.

Basierend auf Ausführungen der Bezirksregierung und seinem Rechtsverständnis sei als erstes eine verkehrliche Konzeption zu entwickeln, dass die Verkehrsflüsse, die nicht durch Beschlüsse oder Sperrungen wegzubringen seien, über andere Straßen in Bergisch Gladbach oder Köln abgedeckt würden.

Dann müsse man überlegen, wie man den Verkehr lenke, damit er sich anders verhalte. Und prüfen, ob das möglich sei und wenn ja, mit welchen Instrumenten.

Erst danach sei darüber nachzudenken, wie man die Straßen umbaue, damit sie auch den entsprechenden Charakter bekommen. Schließlich, nach Umbau der Straßen und wenn sich die Verkehrsströme auch effektiv anders verhalten, könne man Zonenbeschilderung 30 km/h anbringen. Dieser Weg sei sehr lang und den Bürgern auch sicherlich schwer verständlich zu machen, aber das sei Fakt.

Die Bezirksregierung habe der Stadt ein Danaergeschenk gemacht mit ihrer Zusage, denn die Schaffung der Voraussetzungen seien so, als müsse man vorher 3 mal Marathon laufen und 3 mal Triathlon. Darum halte er für den vernünftigsten Weg, gezielt einem Ingenieurbüro einen entsprechenden Auftrag zu erteilen, wenn die Erstellung kurzfristig gewollt sei.

Herr Wagner gibt zu bedenken, dass bei Schließung der Straße In der Auen in Höhe des Klärwerks den Bürgern aus dem westlichen Teil Gronaus und aus Hand gänzlich die Möglichkeit genommen werde, auf diesem Wege die A 4 zu erreichen. Er halte eine Differenzierung für erforderlich, denn er gehe davon aus, dass mehr Bürger mit GL-Kennzeichen als mit K-Kennzeichen diesen Weg wählen. Eine längere Anfahrt zur A 4 halte er für die Bürger für nicht zumutbar. Im Übrigen werde der Verkehr nur auf andere Wege verlagert.

Herr Höring wendet ein, dass Ziel nicht die Zone-30 km/h-Beschilderung sei, sondern, dass langsamer gefahren werde. Es solle nicht Verkehr abgezogen werden, sondern der vorhandene Verkehr solle verlangsamt werden. Ihn interessiert, wie viel Verkehr weniger fahren würde, wenn die Zone-30 km/h-Schilder wieder aufgestellt würden. Er fragt nach Simulationswerten. Im Übrigen halte er für nicht realistisch, die Straße am Klärwerk abzubinden.

Frau Schneider möchte zum Eigennutz der Bergisch Gladbacher Bürger keineswegs den Verkehrsfluss abbinden, aber der anfallende Verkehr solle verlangsamt werden. Grund für den damaligen Beschluss einer Zonengeschwindigkeit in dem gesamten Gebiet sei gewesen, weniger Schilder aufstellen zu müssen und damit Kosten zu sparen. Sie habe diesen Antrag vor Jahren gestellt. Sie halte ein Gesamtverkehrskonzept für die Stadt eindeutig für sinnvoller, um daraus folgern zu können, was machbar sei, als kleinteilig irgendetwas zu beschließen. Sie favorisiere nach wie vor, alle Wohngebiete als Zone-30km/h auszuweisen.

Herrn Kühl erscheint die Unterstellung nicht logisch, dass bei Einführung von Zone-30km/h und der Rechts-vor-links-Regelung Verkehr abgebunden und umgeleitet werde. Entscheidend für den Autofahrer sei vielmehr die tatsächliche oder empfundene Zeitersparnis.

Herr Widdenhöfer stimmt diesen Ausführungen zu. Man könne keine Verkehrsregelungen anordnen entgegen den tatsächlichen Verkehrsverhältnissen. Der Verkehr suche sich seinen Weg. Auch bei Tempo-30km/h sei der Verkehr geflossen. Es seien zwar keine Erhebungen gemacht worden. Zu den Ausführungen von Herrn Galley erklärt er, dass zum Zeitpunkt der Verfassung des Schreibens an die Bezirksregierung auf Seite 13 ihm bewusst gewesen sei, dass kein Verkehrskonzept existiere. Daher habe er versucht eine Brücke zu bauen, indem er die Absicht des Ausschusses dem Wortprotokoll entnommen habe. Das habe der Bezirksregierung nicht ausgereicht.

Herr Mömkes weist darauf hin, dass viele Städte viele Minikreisverkehre im Straßenverlauf anlegen, die von geradeaus fahrenden Autofahrern kaum als Kreisverkehr empfunden würden, zur Verlangsamung des Verkehrsflusses. Sowohl in der Kölner Innenstadt als auch an der Mosel in vielen Weinorten, z.B. Dabei handele es sich um mit relativ geringen Mitteln umsetzbare Maßnahmen. Er regt an, die Gegebenheiten im Verlauf der Straße In der Auen als auch der Dolmanstraße darauf hin zu überprüfen, um gegebenenfalls zu Verbesserungen zu finden.

Herr Ziffus fasst zusammen:

Der Vorschlag Nr. 2, die Tonnagenbeschränkung anzustreben, sei unstrittig und sei auch seitens der Bezirksregierung nicht angezweifelt worden. Damit bleibe dieser Beschluss bestehen und die Verwaltung werde beauftragt, entsprechend dem Ausschussbeschluss die Schilder auszutauschen. Zu Punkt eins und drei werde ein Verkehrskonzept für notwendig erachtet. Herr Schmickler habe ihm gegenüber soeben eine externe Vergabe favorisiert.

Er fragt ob der Ausschuss damit einverstanden sei, der Verwaltung den Auftrag zu erteilen, diese Untersuchung für den Bereich Refrath durchführen zu lassen.

Der dritte Punkt wäre dann, auf dieser Basis möglichst zügig, unter Aufgreifung der Anregung von Herrn Mömkes, die Kreuzungen mit kleinen Kreisverkehren zu gestalten, eine solche bauliche Veränderung planerisch vorzubereiten.

Herr Waldschmidt empfiehlt, orientiert an den Ausführungen von Herrn Widdenhöfer, zu der Tonnagebeschränkung auf die Verwaltung zu hören. Er bedaure, dass nicht schon bei Beschlussfassung vorher getan zu haben. Dadurch hätte man Kosten sparen können. Er fragt ob eine Tonnagebeschränkung zulässig sei.

Hinsichtlich des Verkehrskonzeptes frage er sich, ob es sinnvoll sei, ein begrenztes Verkehrskonzept für Refrath in Auftrag zu geben, da ihm wichtig sei, dass ein solches in das Gesamtkonzept mit eingebunden werden könne. Eine solche Verwertbarkeit sei für ihn zwingend, denn er wolle keine Gutachten finanzieren, die nicht im Gesamtkonzept Verwendung finden könnten. Ihm sei wichtig, vorher die Kosten zu ermitteln. Er lehne es ab, für viel Geld Gutachten erstellen zu lassen, die hinterher in der Schublade verschwinden würden.

Herr Santillán schließt sich hinsichtlich Tonnagebeschränkung den Ausführungen von Herrn Waldschmidt an. Übereinstimmung bestehe hinsichtlich der Verlangsamung des Verkehrsflusses. Vor Beauftragung eines Ingenieurbüros zur Erstellung eines Integrierten Verkehrskonzeptes erbitte er eine Beschlussvorlage für die nächste Sitzung. Ihm sei wichtig, vorher genau zu definieren, was gewollt sei. Im Übrigen habe er den Eindruck, dass Ausschuss und Verwaltung sich in dieser Hinsicht nicht ganz einig seien, denn ansonsten hätte die Verwaltung schon entsprechendes veranlasst.

Herr Schmickler hält diesen Vorschlag von Herrn Santillán für die nächste Sitzung für sehr sinnvoll, denn man müsse vorab Informationen zu Kosten und Raumabgrenzungen klären. Zu den Ausführungen von Herrn Waldschmidt erläutert Herr Schmickler, dass man zwischen Integriertem Verkehrskonzept für die gesamte Stadt und Verkehrskonzept unterscheiden müsse. Ersteres habe die Aufgabe nicht nur den Autoverkehr zu betrachten, sondern alle Verkehrsträger und vor allem Maßnahmen zu entwickeln, wie man das Problem des zu großen Autoverkehrs durch stärkere Inanspruchnahme anderer Verkehrsträger angehe.

Insofern habe ein Integriertes Verkehrskonzept einen völlig anderen Ansatz als eine Verkehrsumlegung, wo man den Kfz-Verkehr betrachte, welchen Verkehr haben wir in diesem Umfeld, welche Straßen werden benutzt, von welcher Quelle zu welchem Ziel werde gefahren und mit welchen Maßnahmen könne man erreichen, dass die Mengen geringer würden.

Auch wenn Zählungen gemacht werden, seien sie nicht wertlos. Mann solle nicht überbewerten, was man davon verwenden könne.

Herr Widdenhöfer äußert sich zu dem Hinweis von Herrn Waldschmidt zur Tonnagebeschränkung, dass er zum jetzigen Zeitpunkt der Empfehlung des Ausschusses nicht folgen könne. Damit stehe er nicht alleine da, denn auch für die Polizei und die Bezirksregierung gebe es zum jetzigen Zeitpunkt nicht die geringste Rechtfertigung, den Tonnageverkehr auf 2,5 Tonnen zu beschränken. Daher könne die Straßenverkehrsbehörde den Empfehlungen dieses Ausschusses so nicht folgen.



Herr Höring erkundigt sich nach dem möglichen Grund für die unterschiedliche Beschilderung durch die Stadt Köln und durch die Stadt Bergisch Gladbach, da am Ende der Straße In der Auen/Penningsfelder Weg auf Kölner Stadtgebiet ein solches Schild aufgehängt worden sei.

Herr Widdenhöfer weist darauf hin, dass man sich die Örtlichkeit nur ansehen brauche, um den Grund zu verstehen.

Zum Klärwerk fahre starker LKW-Verkehr.

Das Straßenverkehrsrecht sei nicht je nach Ortslage auslegbar. Die Rechtfertigung für die Beschränkung auf 3,5 Tonnen sei schon schwierig gewesen.

Herr Mömkes übernimmt um 18.56 Uhr den Ausschussvorsitz.

7. **Radstation Bergisch Gladbach**  
*0403/2012*

Der Inhalt der Vorlage wird ohne Wortmeldungen zur Kenntnis genommen.

8. **Erneuerung der Straße Kaule/Gartenstraße; 2. Bauabschnitt: Kreuzungsbereich Kaule/Forststraße/Reiser bis Einmündungsbereich Falltorstraße**  
*0387/2012*

Herr Hardt ergänzt zu der ausführlichen Vorlage, dass bei der Beschlussfassung zum ersten Bauabschnitt vorgeschlagen worden war zu überlegen, die Einbahnstraßenführung zu verändern, um Durchgangsverkehr zu unterbinden. Dazu sei aktuell ein Schreiben mit Unterschriftsliste vorgelegt worden. Den Anwohnern gehe es in erster Linie um den Durchgangsverkehr. Unabhängig von der vorgesehenen Baumaßnahme habe man vor, eine Erhebung durchzuführen, um festzustellen, wie viel Verkehr an der Einmündung Kölner Straße/Kaule in die Straße einfließe und als Durchgangsverkehr an der Kauler Straße/Steinstraße wieder ausfahre.

Nach Abstimmung mit Polizei und Straßenverkehrsbehörde werde das mitgeteilt, um dann die Ausbauart zu wählen.

Herr Ziffus übernimmt um 19.00 Uhr den Ausschussvorsitz.

Herr Höring trägt den Ausbau mit und erbittet Varianten einer Einbahnstraßenregelung. Was möglich sei und wie auch Verkehre fließen könnten. In manchen Bereichen gebe es ja jetzt schon eine Einbahnstraßenregelung und in anderen dürfe in beide Richtungen gefahren werden. Da es sich hier um ein relativ großes Wohngebiet handele, seien auch die Auswirkungen einer Änderung zu betrachten. Auch sei zu berücksichtigen, dass die Jahrzehntelange Regelung in den Köpfen der Menschen fest verankert sei.

Herr Dr. Steffen fragt nach den vorhandenen Leuchten (Seite 21), die durch einheitliche Leuchten ersetzt werden sollen. Er fragt nach der vorgesehenen Standardgröße. Oder ob gleich LED-Leuchten eingesetzt werden würden.

Herr Komenda schlägt vor, einen Teil der Kaule von der Einmündung Ferdinand-Stucker-Straße bis Reiser zu kontern, um den Durchgangsverkehr zu unterbinden.

Darüber hinaus schließe er sich dem Vorschlag von Herrn Höring an, über den gesamten Verkehrsfluss nachzudenken.

Im Bereich der Kreuzung Falltorstraße/Kauler Straße/Kaule erbitte er Markierungen, die verdeutlichen, dass man im Kreuzungsbereich nicht parken dürfe. An Elternabenden, Sportveranstaltungen u.ä. führe die Parksituation zu Ärgernissen und Gefahrensituationen für Notfallfahrzeuge.

Herr Hardt erklärt, die Markierungen im Bereich Falltorstraße nach Fertigstellung abzustimmen und ausführen zu lassen.

Hinsichtlich Straßenführung schließe er sich der Meinung von Herrn Höring an.

Für die Beibehaltung der Straßenführung nach dem ersten Bauabschnitt sei ausschlaggebend gewesen, dass die Straße seit 40 Jahren in dieser Form geführt werde. Auch sei viel Anliegerverkehr dabei, sowohl Schule als auch Wohnstraßen.

Bei der Erneuerung der Beleuchtung gehe man von ca. 1.000,-- € pro Lichtpunkt aus, wovon ca. 800,-- € auf den Mast mit Fundament und Anschluss entfallen und lediglich ca. 200,-- € auf den Leuchtenkopf. Ggf. werde ein preiswerter Leuchtenkopf ausgewählt und später durch ein anders Modell ersetzt. Dies sei wirtschaftlich vertretbar.

**Der Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz und Verkehr beschließt einstimmig, den Abschnitt der Straße Kaule/ Gartenstraße im Bereich Forststraße/Reiser bis zur Falltorstraße in der Weiterführung des 1. Bauabschnittes (zwischen der Kölner Straße und der Kreuzung Kaule/ Reiser/Forststraße) gemäß der in der Sitzung vorgestellten Form auszubauen.**

## **9. Anträge der Fraktionen**

### **9.1. Antrag der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen vom 16.05.2012 zur Optimierung der Radwegesituation in der westlichen Innenstadt von Bergisch Gladbach 0400/2012**

Herr Ziffus unterstreicht seine zu Anfang der Sitzung vorgetragene Auffassung über den dringenden Handlungsbedarf für die Verwaltung. Er möchte nicht die Augen verschließen und abwarten, bis in diesen Bereichen ein Kind oder sonst wer totgefahren worden sei. Er sehe und erlebe die Gefahren für Radfahrer dort permanent deutlich und werde bis zur Umsetzung einer akzeptablen Lösung keine Ruhe geben.

Herr Mömkes beantragt, über diesen Antrag heute nicht abzustimmen, sondern die Verwaltung zu beauftragen, eine Lösung für die Probleme in der westlichen Innenstadt zu finden, aber auch darüber hinaus ein Radwegenetzkonzept für die Gesamtstadt zu entwickeln. Denn nur im Zusammenhang mit dem gesamten Radwegenetz mache es Sinn, einzelne Stellen näher zu betrachten. Er schlage vor, jetzt noch nichts zu entscheiden, sondern dieses Konzept abzuwarten.

Herr Waldschmidt schließt sich dem Vorschlag im Namen der SPD-Fraktion an und sieht beim Radwegenetz dringenden Handlungsbedarf. Die Verwaltung solle dazu Vorschläge unterbreiten.

Herr Widdenhöfer hält es für sinnvoll, das Konzept abzuwarten. Aktuell sei aber beabsichtigt, in Höhe der Poststraße eine Markierung anzubringen, um den Radfahrern die Möglichkeit zu geben, entweder den nicht mehr benutzungspflichtigen Radweg zu benutzen oder auf die Fahrbahn zu wechseln, um sich frühzeitig in die jeweilige Fahrspur einordnen zu können und dann im Kreis weiterfahren zu können und dann entweder in die Kalkstraße oder die untere Hauptstraße zu fahren. Das halte er für eine Verbesserung.

Herr Ziffus schildert eine Begebenheit, in der er sich so verhalten habe und von einem Taxifahrer angebrüllt worden sei, der Radweg verlaufe rechts.

Herr Höring legt Wert darauf wörtlich ins Protokoll aufzunehmen, dass der Ausschussvorsitzende um ein Protokoll gebettelt habe, um die Stadt verklagen zu können. Das halte er für sehr bedenklich. Grundsätzlich wolle er das Konzept abwarten, aber notwendige Markierungsarbeiten seien selbstverständlich. Diesbezüglichen externen Sachverstand einzukaufen halte er für überflüssig, denn es biete sich an, mit Ratsmitgliedern und interessierten Bürgern gemeinsam nach Lösungen zu suchen.

Herr Ziffus schlägt vor, den Punkt in die nächste Sitzung zu vertagen.

Herr Galley ist ebenso wie Herr Ziffus beim Einfahren in den Kreisel von einem Autofahrer wüst beschimpft worden. Er legt Wert darauf, Radfahrer ernst zu nehmen, da sie für weniger Abgase und bessere Luft in der Stadt sorgen.

**9.2. Antrag der Fraktion Die Linke/BfBB vom 06.06.2012 bezüglich der Umleitung von Buslinien über den Burgplatz Kippekausen**  
*0417/2012*

Herr Santillán merkt an, dass der Punkt in der letzten Sitzung vorgelegen habe, aber nicht behandelt worden sei, weil er angeblich zu spät gekommen sei. In der Stellungnahme der Verwaltung werde alles ziemlich abgelehnt.

Die Verkehrsgesellschaft Wupper-Sieg-AG (WUPSI), die für die Routenverläufe der Buslinien mit entsprechenden Haltestellen und Fahrplanterminierungen zuständig ist, sei zu der Baumaßnahme am Burgplatz und der dadurch bedingten Unterbrechung der Buslinie überhaupt nicht informiert worden. Daher habe es bis zur Umleitung der Buslinie ein paar Tage gedauert. Leider sei der Burgplatz immer noch abgebunden. Ihn wundere, dass die Maßnahme Ottostraße im Mai begonnen worden sei, man aber erst kürzlich den Neuen Trassweg gesperrt habe. Der Alte Trassweg sei jetzt immer noch befahrbar, sogar in beide Richtungen.

Denkbar wäre gewesen, bis zur Baumaßnahme Neuer Trassweg, also noch Mai bis August, den Burgplatz mit zu bedienen. Analog zum schmalen Hasenweg hätte man die Buslinie über den Trassweg führen können. Er gehe von fehlender Kommunikation zwischen WUPSI und der Stadt Bergisch Gladbach aus.

Erkundigungen bei der WUPSI hätten ergeben, dass geplant gewesen sei, die Baumaßnahmen Alter und Neuer Trassweg zeitgleich auszuführen. Tatsächlich sei es heute anders.

Lt. Herrn Schmickler handelt es sich um eine Maßnahme mit Straßensperrungen, die entsprechende verkehrliche Anordnungen erfordern. Diese Anordnungen würden vom Fachbereich 3 seit Jahrzehnten routinemäßig mit den Verkehrsunternehmen besprochen. Er habe keine Veranlassung anzunehmen, dass das nicht funktioniert habe. Gemäß unmittelbaren Informationen der WUPSI an ihn sei für den Routenverlauf entscheidend, dass fahrplanmäßig keine notwendigen Reserven bestünden, um sich für eine andere Streckenführung zu entscheiden. Denn die Linien 451 und 452 würden jeweils im Pendelverkehr geführt und hätten an den Enden wenig bis keine Reserven, die für längere Fahrtwege nutzbar wären. Er sei der festen Überzeugung, dass der technische Zustand des Neuen Trassweges so schlecht gewesen sei, dass schnellst möglich mit der Baumaßnahme habe begonnen werden sollen. Er halte die Einsschränkungen, vorübergehend weitere Wege zur Bushaltestelle in Kauf nehmen zu müssen, für zumutbar, da bei dieser Planung der Trassweg ein Jahr früher saniert werden könne.

Frau Schneider erwähnt, dass in der Vorlage von einer Bauzeit bis November ausgegangen werde. Sie fragt, wer die Baustelle kontrolliere, denn sie sehe nur wenige Bauarbeiter und fürchte, dass wegen des wenigen Personals der Zeitrahmen nicht eingehalten werden könne.

Herr Hardt sagt zu, sich darum zu kümmern, (*was zwischenzeitlich geschehen ist.*)

Herr Dr. Steffen beanstandet den Zeitpunkt der Einbringung der Vorlage, da abzusehen sei, dass die Baustelle fertig werde.

Herr Santillán verweist darauf, dass der Antrag schon vor längerer Zeit gestellt worden sei. Im Vorfeld wären auch Erkundigungen bei der WUPSI eingeholt worden. Er bestätigt, dass es jetzt fast zu spät sei. Der Antrag sei bewusst nicht zurückgezogen worden, um eine politische Diskussion herbeizuführen, denn für Autofahrer und selbst für Fahrradfahrer werde alles gemacht, nicht so für

Nutzer des öffentlichen Personennahverkehrs. Der Fraktion DIE LINKE./BfBB sei es ein Anliegen, dass bei der nächsten, vergleichbaren Baumaßnahme anders gehandelt werde, was ihm zugesichert worden ist.

### **9.3. Einführung einer streckenbezogenen Tempo 30 Geschwindigkeitsbeschränkung in einem Teilabschnitt der Hermann-Löns-Straße**

0437/2012

Herr Komenda hat nach dem Arbeitskreis erfahren, dass es doch möglich sei, in einem eingegrenzten Bereich eine Beschränkung auf Tempo 30 einzurichten, um den Schul- und Kindergartenkindern hier die Querung zu ermöglichen. Vor allem, weil die Hermann-Löns-Straße nicht die einzige Hauptstraße sei, die in dieser Richtung verlaufe, auf der einen Seite die Handstraße und auf der anderen die Mülheimer Straße, die den Verkehr weiterleiten. Daher bitte er dies zu prüfen und zu ermöglichen.

Herr Widdenhöfer verliert zu diesem Antrag eine aktuelle Stellungnahme der Polizei, wonach seit dem 01. Januar 2010 kein Unfall unter Beteiligung von Fußgängern verzeichnet sei. Der Ausbau der Hermann-Löns-Straße mit einem geraden, übersichtlichen Verlauf, beidseitigen Gehwegen und einer Querungshilfe im Bereich der Einmündung Willi-Brandt-Straße lasse eine 30 km/h Geschwindigkeitsbegrenzung nicht zu. Wie die Unfallsituation belege, habe es dort in der Vergangenheit auch keine Probleme mit querenden Fußgängern oder anderweitig Geschwindigkeitsbedingte Verkehrsunfälle gegeben. Seitens der Polizei werde eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h aus Verkehrssicherheitsgründen nicht für erforderlich gehalten und daher abgelehnt.

Herr Santillán findet es richtig, an dieser Stelle den Verkehr zu verlangsamen. Er erkundigt sich hierzu nach Geschwindigkeitskontrollen. Er hält es für sicherer, dort, zum Schutz der Schul- und Kindergartenkinder, eine Anforderungsampel zu installieren. Das Argument, dass da noch kein Unfall passiert sei, gelte nur, solange kein Kind überfahren worden sei.

Herr Widdenhöfer informiert über das Vorhandensein einer Fußgängerampel an der Stelle, an der die Kinder auch die Straße überqueren, an der Franz-Hitze-Straße. Die Beobachtung der Kinderströme morgens zeige, dass die Ampel an der richtigen Stelle stehe.

Herr Waldschmidt informiert über den Hintergrund dieses Antrages. Ein dort wohnendes körperbehindertes Kind, das die Regelschule besuche, werde regelmäßig von den anderen Kindern abgehängt. Darum sei aus der Elternschaft eine Bitte herangetragen worden, sich um eine Verlangsamung des Verkehrs zu bemühen. Selbst die Grünphase der Ampelschaltung sei nicht ausreichend.

Herr Hardt informiert, dass es technisch möglich sei, die Grünphase für Fußgänger an der Franz-Hitze-Straße über die Hermann-Löns-Straße zu verlängern, falls das Kind dort quere. Das sei zu klären.

Zum anderen, ob man gegebenenfalls auf 100 m im Bereich der Querungshilfe an der Einmündung Damaschkestraße im Rahmen der Schulwegsicherung Zone 30 km/h einrichten könne. Er nehme an, dass sich die Stellungnahme der Polizei auf die komplette Hermann-Löns-Straße beziehe.

Herr Mömkes ist grundsätzlich der Auffassung, Mögliches zu veranlassen, um dem Kind den Schulweg zu erleichtern. Dabei sei aber auch die Verhältnismäßigkeit zu beachten. Wenn es möglich sei, die Grünphase zu verlängern, sollte es auch möglich sein, dass das Kind dort auch quere. Im Übrigen seien die Eltern in einer gewissen Aufsichtspflicht, das Kind gegebenenfalls zu begleiten. Er habe Sorge, dass bei Einzelfallregelungen noch vielfältige Anträge an die Stadt herangetragen werden könnten.

Herr Waldschmidt beantragt, den Antrag bis zur nächsten Ausschusssitzung zurück zu stellen, denn nicht er habe mit den Eltern gesprochen, sondern Herr Zalfen. Man werde dann an die Verwaltung herantreten, um gemeinsam eine befriedigende Lösung zu finden.

Herr Karakus weist auf zwei gefährliche oder kritische Bereiche auf der Hermann-Löns-Straße hin. An der Ecke Damaschkestraße würden viele Kinder die Hermann-Löns-Straße queren, um zur Bushaltestelle zu gelangen. Er regt an, dort nach einer Lösung zu suchen.

Die zweite Stelle sei am Kreisverkehr. Vielleicht könne dort ein Zebrastreifen aufgebracht werden, denn der Bereich sei sehr verunsichernd für Fußgänger.

Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h im gesamten Verlauf der Hermann-Löns-Straße halte er für nicht erforderlich, da die Straße den Verkehr von der Handstraße und der Mülheimer Straße mit aufnehme. Bei Reduzierung der Geschwindigkeit werde auf die anderen Straßen ausgewichen.

## **10. Anfragen der Ausschussmitglieder**

**Herr Komenda** interessiert sich für das Geoinformationssystem der Stadt. Schon vor 2 Jahren sei ihm zugesichert worden, dass auch Ratsmitglieder eingeschränkten Zugriff auf das Kartenmaterial erhalten sollten, was noch nicht geschehen sei. Gerade für die Arbeit in diesem Ausschuss und dem Infrastrukturausschuss halte er eine Nutzungsmöglichkeit für sehr hilfreich.

Herr Kremer verweist darauf, dass dieses Verfahren zurzeit noch in der Einführung sei und auch die Verwaltung noch nicht alle notwendigen Ansichten habe. Er erinnere sich an die damalige Anfrage und sichert schriftliche Beantwortung zu. *(Die Frage wurde mit Schreiben vom 18.09.2012 von der Verwaltung beantwortet. Siehe beigegefügte Kopie.)*

**Herr Galley** weist darauf hin, dass der Fuß- und Radweg in der Straße In der Auen, in Höhe des Lokals Am Brücker Bach kombiniert geführt und relativ schmal sei und dort zusätzlich Parktaschen angelegt seien. Er fragt an, ob der Verwaltung bekannt sei, dass zeitweise Autofahrer mit 2 Rädern oder ganz auf diesem schmalen Rad-Gehweg parken, was die Situation für Radfahrer und Fußgänger verschärfe. Er bittet um vermehrte Kontrollen.

Zum zweiten sei ihm zu Ohren gekommen, dass seit Eröffnung der neuen Rettungswache in Refrath bei Kirmesveranstaltungen der Markt auf den Peter-Bürding-Platz ausweichen würde. Ihn interessiert, ob das als Dauereinrichtung vorgesehen sei.

Herr Widdenhöfer informiert, dass der Bußgeldstelle das Parken auf den Rad- und Gehwegen bekannt sei und dagegen bereits vorgegangen werde. *(Die zweite Frage wurde mit Schreiben vom 17.09.2012 von der Verwaltung beantwortet. Siehe beigegefügte Kopie.)*

**Herr Ebbinghaus** hat drei Fragen zum Anbau an das Schulmuseum in Katterbach schriftlich vorbereitet und bittet um schriftliche Beantwortung, was ihm zugesichert wird. *(Die Fragen wurden mit Schreiben vom 02.10.2012 von der Verwaltung beantwortet. Siehe beigegefügte Kopie.)*

**Herrn Höring** interessiert zum ersten, wie viel Porto die Stadt sparen könne, wenn statt des DIN-A 4 großen Briefumschlags für die Zusendung der Ergänzungen ein kleinerer verwendet würde, bei 55 Cent Differenz je Umschlag. *(Die Anregung wird künftig berücksichtigt.)*

Zum zweiten werde der Verkehr der Gladbacher Straße über die Saaler Straße umgeleitet. Die Abbiegemöglichkeit am Ende der Saaler Straße nach rechts und links betrachtet er als Verbesserung. Auf der Saaler Straße sei das Verkehrsaufkommen entsprechend erhöht. Zusätzlich sei im oberen Bereich, im Bereich der Jakob-Busch-Straße, das Parken in Richtung Buddestraße

erlaubt. Dort habe es schon brenzlige Situationen und sogar einen Unfall gegeben. Er bittet mit der Straßenverkehrsbehörde zu klären, ob in diesem Bereich temporäre Halte- und Parkverbote ausgesprochen werden könnten.

Darüber hinaus sei durch die Baustellenampel Lückrather Weg/Saaler Straße die Anforderungsampel zur Gemeinschaftsgrundschule Karl-Philipp-Straße abgeschaltet worden. Das bedeute einen Umweg für Schüler, die die Saaler Straße an einer Fußgängerampel überqueren wollen. Die Schüler, die aus der Jakob-Euler-Straße aus dem Bereich Milchborntal kämen und die Fußgängerampel über die Gladbacher Straße hätten nutzen können, seien u.a. davon betroffen. Daher bittet er um die Installierung einer zusätzlichen Anforderungsampel im Bereich Karl-Theodor-Straße, damit auch die Schüler, die in Richtung Kaule wollen, die Saaler Straße sicherer queren können. Eine Querungshilfe sei aufgrund der Enge der Straße nicht denkbar. Prüfung und schriftliche Beantwortung durch die Verwaltung wird zugesagt. *(Die Fragen wurden mit Schreiben vom 30.10.2012 von der Verwaltung beantwortet. Siehe beigegefügte Kopie.)*

### **Herr Santillán**

In Anbetracht hoher Benzinpreise, der Bebauungsdichte und der damit verbundenen gedrängten Parkraumsituation interessiert Herrn Santillán der Stand der Planung des zweiten S-Bahngleises. Darüber hinaus, ob angedacht ist, im Rahmen notwendiger Baumaßnahmen die zur Gleiserweiterung am Bahnhof notwendig sind, im Bereich des Bahnhofs Duckterath mehr Parkraum für Park & Ride zu schaffen.

Herr Schmickler antwortet zu Frage eins, dem Bahnhof, dass konkrete Planungen zur Modernisierungsoffensive 2 für Bahnhöfe in NRW - (MOF 2) erfolgen. Angekündigte, weitergehende Informationen erwarte er in Kürze.

Zum Streckengleis ruhen derzeit die Planungen.

Drittens werde eine geplante Erweiterung des Parkplatzes am Bahnhof Duckterath umgesetzt, sobald die notwendigen Haushaltsmittel dafür freigegeben seien. Provisorisch sei er bereits für Autofahrer nutzbar gemacht worden.

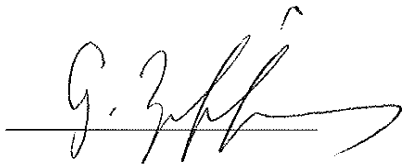
Herr Ziffus wendet ein, dass die Einrichtung von Parkplätzen ebenso wie Schulen und Jugendheime haushaltsrechtlich zu den freiwilligen Aufgaben der Stadt gehören und nicht zu den Pflichtaufgaben.

Herr Schmickler ergänzt, dass dafür aber Landesmittel gewährt würden.

**10.1. Anfrage der SPD-Fraktion vom 27. August 2012 zu Fahrradparkplätzen auf der Buchmühle**  
*0445/2012*

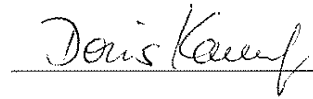
Die Vorlage wird ohne Wortmeldungen zur Kenntnis genommen.

Ende des öffentlichen Teils 19.37 Uhr



Günter Ziffus

Vorsitzender



Doris Kamenzky

Schriftführerin