

FDP – Konrad-Adenauer-Platz 1 – 51465 BGL

Christian Buchen  
Vorsitzender des Ausschusses für  
Umweltschutz, Klima,  
Infrastruktur und Verkehr

Konrad-Adenauer-Platz 1  
51465 Bergisch Gladbach

FDP-Fraktion im  
Rat der Stadt Bergisch Gladbach

Zimmer 13  
Rathaus Konrad-Adenauer-Platz  
51465 Bergisch Gladbach

Telefon: 0 22 02 / 14 23 14  
Telefax: 0 22 02 / 14 23 14  
Web: [fdp-bergischgladbach.de](http://fdp-bergischgladbach.de)  
E-Mail: [fraktion@fdp-bergischgladbach.de](mailto:fraktion@fdp-bergischgladbach.de)

Kopie Lennart Höring / SPLA

Bergisch Gladbach, den 30. Mai 2016

## **Mobilitätskonzept**

Sehr geehrter Herr Höring, sehr geehrter Herr Buchen,

wir möchten Sie bitten, den untenstehenden Antrag auf die Tagesordnung der gemeinsamen Sitzung der Ausschüsse für Umwelt, Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehrs bzw. für Stadtentwicklung und Planung am 14. Juni 2016 zu setzen.

### **Antrag**

Die FDP beantragt, dass das Mobilitätskonzept mit veränderten Zielen, Schwerpunkten und Prioritäten überarbeitet wird. Vorrang erhält eine Verflüssigung des Kfz-Verkehrs und eine Stärkung des ÖPNV. Maßnahmen sind unter Berücksichtigung von Kosten-Nutzen-Bewertungen zu priorisieren.

### **Allgemeine Begründung**

Das Mobilitätskonzept enthält wertvolle Anregungen für kurz- und mittelfristige Mobilitätsverbesserungen. Eine Verflüssigung des Verkehrs durch Verkehrsrechner, moderne Ampelanlagen und Kreiseln sind positiv zu bewerten. Diese Massnahmen sind sinnvoll, notwendig und begünstigen auch den ÖPNV über verkürzte Busfahrzeiten. Auch eine Verschiebung im Modalsplit unterstützen wir. An einigen Stellen muss das Mobilitätskonzept jedoch verbessert und ergänzt werden. Wir verweisen auch auf den Antrag der FDP aus 3/2012 zur Erstellung eines integrierten Verkehrskonzeptes.

### **1. Unzureichende Planungsbasis**

#### **1.1 Antrag**

Der Planung sollte die aktuellste und beste verfügbare Datenbasis zugrunde gelegt werden. Leider basieren die gemachten Annahmen zur Bevölkerungsentwicklung nicht auf den letzten

verbindlichen Prognosen der Landesregierung. Diese gehen von einem Bevölkerungswachstum von 10% aus.

### 1.2 Begründung

Im Mobilitätskonzept wird die Entwicklung mit 5% als gerade einmal halb so groß eingeschätzt. Damit gehen gravierende Implikationen für das Gesamtaufkommen des Individualverkehrs einher. Selbst wenn der angestrebte Modalshift erreicht werden sollte, wird das Aufkommen des Individualverkehrs bestenfalls konstant bleiben, eher leicht wachsen. Aus diesem Grund wird der Modalshift alleine nicht zu einer Verbesserung der Verkehrssituation führen.

## 2. Verflüssigung des Individualverkehrs

### 2.1 Antrag

Es sind vielmehr nach wie vor Maßnahmen zur Verflüssigung des Individualverkehrs erforderlich:

1. Anbindung des Zentrums von Bergisch Gladbach an die A4 über das Merheimer Kreuz
2. Verbesserung von Ampelschaltungen und Einrichtung von Abbiegespuren zur Verflüssigung des Verkehrs
3. Einführung eines Park-Leitsystems in Bensberg, wo die Zufahrten zu Parkplätzen und Parkhäusern teilweise schwer zu finden sind
4. Neugestaltung des Verkehrsraums an neuralgischen Punkten, wie beispielsweise die Ortsdurchfahrt Schildgen
5. optimierte Vernetzung von Individualverkehr und ÖPNV
6. Schaffung einer Infrastruktur zur verstärkten Nutzung von E- Mobilität, Schaffung von Anreizsystemen, z.B. bei Zustellverkehren
7. Sponsoring von systemtechnischen Unterstützungen von Car-Sharing und Fahrgemeinschaften

## 3. Modalshift

### 3.1 Antrag

Auch in Bezug auf den Modalshift ist das Mobilitätskonzept um einige Punkte zu erweitern. Zum einen ist zu berücksichtigen, dass ein großer Teil des Verkehrs zweckgebunden (z.B. Einkäufe und Transporte) und zielgebunden (z.B. Außenbereich) erfolgt, und dass eine Verlagerung dieser Verkehre auf andere Verkehrsträger deshalb vielfach ausscheidet.

### 3.2 Begründung

In diesem Zusammenhang ist erneut die Planungsgrundlage zu bemängeln. Die 25.000 Einpendler aus Köln und dem ländlichen Umland werden vom Mobilitätskonzept schlicht ignoriert, weil diese bei den durchgeführten Haushaltsbefragungen nicht erfasst wurden. Zum anderen assoziieren viele Verkehrsteilnehmer die im Mobilitätskonzept vorrangig zu fördernden Verkehrsmittel Fahrrad und ÖPNV mit Komfort-Nachteilen, die außer Acht gelassen werden. Ferner dürften Topografie und die demografische Entwicklung einem Umsatteln auf das Fahrrad häufig im Wege stehen. Generell wirft es Fragen auf, dass die Ziele zur Änderung des Modalsplits weder hergeleitet noch begründet werden.

Darüber hinaus drängt sich der Eindruck auf, dass mit dem Modalshift eine Umerziehung der Bevölkerung bezweckt ist. Die Anstrengungen zur Veränderung des Verkehrsverhaltens versperren den Blick für echte Verkehrsoptimierungen. Das widerspricht dem Grundsatz, dass jeder

Verkehrsteilnehmer für sich selbst frei entscheiden kann und darf, wie er seine persönliche Mobilität gestalten möchte. Das Mobilitätskonzept kann den Menschen nicht verändern. Es muss attraktive Angebote machen, die von den Nutzern „angenommen“ werden.

Unklar bleibt auch das Ziel der „Entschleunigung“. Auch dessen Vereinbarkeit mit der gewünschten Verflüssigung muss damit nebulös bleiben. Das Ziel „Stadt der kurzen Wege“ steht im Widerspruch zum Einzelhandelskonzept, dem zu Folge eine Konzentration auf Einkaufszentren erreicht werden soll. Dies offenbart das grundsätzliche Problem, dass eine Abstimmung auf andere Planungen fehlt, insbesondere zur Stadtentwicklungsplanung (Wohnsiedlungen, Gewerbe).

#### **4. Abstimmung mit Mobilitätskonzepten von Kreis, Region und Land und mit den Verkehrsträgern**

##### **4.1 Antrag**

Eine Abstimmung mit unseren Nachbargemeinden, dem Kreis, der Stadt Köln und der Region ist nachzuholen. Auch die zahlreichen begrüßenswerten Maßnahmen zum Ausbau des ÖPNV, wie die Ausweitung von Park&Ride-Angeboten, die Verlängerung der Straßenbahnlinie 1, die Mehrgleisigkeit der S-Bahn-Linie 11 sowie die Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger untereinander, sind nur in enger Abstimmung mit ihren jeweiligen Trägern zu realisieren (Kreis für den Busverkehr, Verkehrsverbund Rhein-Sieg für den S-Bahn-Verkehr und KVB für den Straßenbahnverkehr), zumal von diesen auch die Finanzierung sichergestellt werden müsste. Ferner ist eine Abstimmung mit einem Stadtentwicklungskonzept vorzunehmen.

##### **4.2 Begründung**

Dabei gibt es keinen geeigneteren Anlass, um die viel beschworene interkommunale Zusammenarbeit sinnvoll einzusetzen, als bei der Aufstellung eines Mobilitätskonzeptes. Die neuesten Entwicklungen zum Kfz-Verkehr zwischen Köln und Bergisch Gladbach belegen, dass hier einiges im Argen liegt (Stichwort schadstoffabhängige Pfortnerampel an der Stadtgrenze). Über den Tellerrand hinauszuschauen wäre sicherlich gewinnbringend. Aus diesem Grund sollte nicht mehr der aussichtslose Versuch unternommen werden, alle bestehenden Verkehrsprobleme ausschließlich innerhalb des eigenen Stadtgebiets zu lösen. Stattdessen wäre eine weitsichtige Planung die bessere Alternative, wie etwa zur L268n Hand in Hand mit den Kolleginnen und Kollegen der Stadt Köln und beim Land.

#### **5. Volkswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Betrachtungen**

##### **5.1 Antrag**

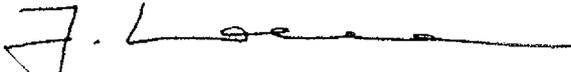
Eine Planungsstruktur und Empfehlungen zu Prioritäten sind zu erstellen. Vorrangig sind Maßnahmen mit positivem Kosten-Nutzen-Verhältnis zu ergreifen. Es müsste dafür zunächst eine Kosten-Nutzen-Analyse vorgenommen werden. Viele Vorschläge erfordern einen hohen Finanzierungsaufwand. Hierzu sind Finanzierungsvorschläge vorzulegen.

##### **5.2 Begründungen**

Das Mobilitätskonzept begegnet auch dahingehend grundsätzlichen Bedenken, als dass eine vollkommen undifferenzierte Auflistung von Maßnahmen erfolgt, deren Realisierbarkeit zum Teil fraglich ist. Weil volkswirtschaftliche Aspekte und der erwartete Nutzen für die Bürgerinnen und Bürger nur unzureichend dargestellt werden, ist diese Analyse anhand des vorgelegten Konzeptentwurfs kaum möglich. Die Verwaltung tappt aber nicht nur auf der Nutzen-, sondern auch auf der Kostenseite im Dunkeln.

Weil das Mobilitätskonzept auf einer falschen Datenbasis beruht, der angestrebte Rückgang des Kfz-Verkehrs entsprechend ausbleiben wird, nicht mit den parallel erfolgten Planungen der Stadt, der Region sowie der ÖPNV-Träger abgestimmt ist und eine Kosten-Nutzen-Bewertung mit daraus folgender Priorisierung vermissen lässt, erachten wir den Entwurf in seiner derzeitigen Fassung als nicht zustimmungsfähig.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'J. Krell', with a long horizontal line extending to the right.

Jörg Krell  
Fraktionsvorsitzender