B90 / DIE GRÜNEN – RATHAUS – 51465 BERGISCH GLADBACH

An
die Vorsitzenden der Ausschüsse für
Umwelt, Klimaschutz, Infrastr. u. Verkehr
Stadtentwicklung und Planung

51465 Bergisch Gladbach

Stadratsfraktion
Bündnis 90 / Die Grünen im Rat
der Stadt Bergisch Gladbach

Rathaus
51465 Bergisch Gladbach

Telefon und Fax:
02202 14 22 42

fraktion@gruene-gl.de
http://www.gruene-gl.de

Bergisch Gladbach,
8. Juni 2016

Änderungsanträge zum Mobilitätskonzept

Serh geehrter Herr Buchen, sehr geehrter Herr Höring,

hiermit stellen wir folgende Änderungsanträge zum Tagesordnungspunkt Mobilitätskonzept:

1 Modalsplit

Statt des auf S. 26 vorgeschlagenen Modalsplit, sollen folgende Zielwerte beschlossen werden:

	Zielwert	Angestrebter Modalsplit
Radverkehr	+6%	19,4%
Fußverkehr	+4%	18,5%
ÖPNV	+4%	17,2%
MIV	-14%	44,9%

Begründung

Um eine merkliche Entlastung der Situation bezüglich des Vekehrsaufkommens, der Vebesserung der Luftqualität und der Lärmminderung zu erzielen, sollte eine höhere Verringerung des PKW-Aufkommens bis 2030 erzielt werden. Eine Verringerung um 8%-Punkte wird dies sicher nicht erreichen. Je weniger Autos auf den Straßen, desto geringer ist die Verkehrsdichte, die Schadstoffbelastung der Luft und desto weniger Lärm. Dies sind ja die Ziele, die das Mobik verfolgt und zur Verbesserung der Lebensqualität aller Bürger*innen führt.

2 Radwege

Auf S. 11 ergänze weiteren Punkt:
Pflege und Erhalt der Wege

Begründung

Pflege und Erhalt sollte für Radwege ebenso selbstverständlich sein wie für Fußwege (S. 12).

3 Radfahrstreifen

Auf S. 53, ergänze am Ende von 3.7.1:
Dort, wo es machbar ist, werden Radfahrstreifen bevorzugt eingesetzt. An Abschnitten mit Steigungen, an denen ein beidseitiger Radfahrstreifen nicht realisierbar ist, wird auch die asymmetrische Variante mit einseitigem Radfahrstreifen bergauf und gekennzeichnetem Shared Space Bereich bergab geprüft.

Begründung

Radfahrstreifen bieten aufgrund der Breite mehr Komfort und mehr Sicherheit als Schutzstreifen. Schutzstreifen sollten daher nur dort angelegt werden, wo die Anlage von Radfahrstreifen nicht mögich ist. Die asymmetrische Variante ist an Abschnitten vorteilhaft, wo ein das Überholen von Radfahrer*innen durch Kfz bei beidseitigem Schutzstreifen zu gefährlich wäre.

4 Radschnellwege

Auf S.39 unter „Für die Realisierung zentraler Radverkehrsachsen bieten sich folgende Ausbauformen an:“ ergänze als weiteren Unterpunkt:

Radschnellwege für die Verbindungen zwischen Stadteilen sowie für die überörtliche Anbindung.

Auf S. 61 R8 Ersetze die Beschreibung durch:
In der Verbindung Bergisch Gladbach – Köln und weiteren regionalen Verbindungen (Radverkehrsnetz NRW, Agger-Sülz-Radweg) sollte geprüft werden, ob die Einrichtung von schnellen Radwegen möglich ist. Insb. Für Berufspendler und Berufspendlerinnen könnte die Anbindung an das geplante Kölner Radschnellwege-Netz attraktiv sein.

Begründung

In der vorliegenden Fassung werden Radschnellwege noch nicht als Ausbauform angegeben. In Köln wird derzeit der erste überörtliche Radschnellweg nach Frechen geplant. Darüberhinaus ist ein Radschschnellwege-Ring sowohl links- als auch rechts-rheinisch in Planung, mit radialer Anbindung an die Umland-Gemeinden. Für die Anbindung nach Köln ist der Anschluss aus Bergisch Glad-

bach an das Kölner Radschnellwege-Netz von grundstätzlicher strategischer Bedeutung und sollte daher deutlicher als bisher im Mobilitätskonzept verankert sein.

5 Winterdienst

Auf S. 59 nach „...nur selten bekannt.“ einfügen:
Das Ordnungsamt sollte daher ortsrechtlich und personell in die Lage versetzt und beauftragt werden, die Räumverpflichtungen konsequent einzufordern.

Begründung

Die derzeitige Untätigkeit des Ordnungsamtes in Bezug auf die Räumpflichten ist effektiv für den Radverkehr äußerst gefährlich. In anderen Städten funktioniert die Durchsetzung der Räumpflichten auch. Daher müssen die orstrechtlichen und personellen Voraussetzungen geschaffen werden, um die Satzung auch konsequent umsetzen zu können.

6 Bypässe für den KfZ Verkehr durch Wohngebiete

S. 124: P 14, ersatzlos streichen.

Begründung

Die Verlagerung von MIV in Wohngebiete löst keine Staus, sondern verlagert sie lediglich und bringt auf den Bypass Routen deutliche Verschlechterung für die Wohnqualität mit sich. Zudem werden gerade die genannten Beispiele durch Busse, sowie intensiven Schulverkehr (Rad und Fußgänger) genutzt.

Im Mobilitätskonzept wird auf Seite 120 sogar explizit festgestellt:

“Im Ergebnis zeigen sich daher auf den gewünschten Abschnitten nur sehr geringfügige Entlastungen, denen deutliche Belastungen im neu geöffneten Netzelemen gegenüberstehen. Aus diesem Grunde wird die Öffnung von Bypässen im Rahmen der Maßnahmen des Verkehrsprognosemodells nicht empfohlen.”

7 Bahndamm

Streich auf S. 118 den ganzen mittleren Absatz und unteren Absatz bis S. 119 oben "... Bahndamm steht.", sowie ebd. den Satz ", ... ebenso kann die Trasse in Richtung des neuen Netzelementes in Richtung A4 geführt werden, womit eine durchgehende Verbindung von Nord nach Süd besteht, welche am unmittelbaren Stadtzentrum von Gladbach vorbeigeführt wird".

Begründung

In dem genannten Absatz wird eine neue anzulegende Straße auf dem Bahndamm gefordert, diese Straße würde Vekehr aus der Gladbacher Innenstadt /

Gronau auf die Kölner Straße und umgekehrt führen und den Stau dort verstärken. In dem Absatz selbst wird sogar explizit festgestellt:

"... birgt jedoch auch Nachteile, insbesondere was die Führung in der Ortslage Bensberg und den Anschluss an die BAB 4 darstellt. Ein direkter Anschluss erscheint schwer umsetzbar. Die Führung durch Bensberg belastet die Frankenforster Straße."

Dies bestätigt auch die Landesregierung NRW in ihrer Antwort auf ein Anfrage des Abgeordneten Deppe, Drucksache 16/12099:
"Aufgrund der Einstufung in Stufe 2 des Landesstraßenbedarfsplans besteht für den 2. Aschnitt der L 286 kein Planungsauftrag für die Straßenbauverwaltung.", weiter heisst es dort: "... ist davon auszugehen, dass der Bund dem Wunsch nach einer weiteren Anschlussstelle an die A 4 sehr kritisch gegenüber steht, da auf Bergisch-Gladbacher Stadtgebiet bereits drei Anschlussstellen auf kurzer Strecke existieren."

Somit ist der Nutzen dieser als isolierte Stadtautobahn ohne BAB-Anschluss geplanten Straße mehr als fragwürdig und das Projekt insgesamt hoch umstritten. An dieser Stelle die Debatte wieder zu geben, würde den Rahmen sprengen, als GRÜNE lehnen wir die Bahndamm-Stadtautobahn nach wie vor ab. Zudem hat der Bürgermeister einen Bürgerentscheid zu diesem Thema angekündigt. Diesem Entscheid sollte daher nicht vorgegriffen werden.

8 ÖPNV

S. 88 Streiche "Insofern ist die häufig auftretende Kritik der Nutzerinnen und Nutzer hierzu zwar nachzuvollziehen und für das einzelne Fahrtbedürfnis auch korrekt, im Hinblick auf ein wirtschaftliches Gesamtverkehrsangebot aber objektiv nicht zu untermauern. Aus diesem Grunde werden für diesen Bereich keine Maßnahmen empfohlen."

Begründung

Das Angebot im ÖPNV muss deutlich verbessert werden, wenn Mitbürger*innen von der Nutzung des eigenen PKW auf die des ÖPNV bewegt werden sollen. Sind diese Angebote nicht attraktiv genug, so sind wichtige Aspekte des MobiK zum Scheitern verurteilt. Die Wünsche nach einer besseren Taktung in den Abendstunden und den Sonn- und Feiertagen und nach einem Fahrplan, der Wartezeiten bei notwendigen Umstiegen vermeidet bzw. sehr gering hält, sind oft geäußerte Wünsche unserer Mitbürger*innen.

9 Wirtschaftsverkehr

Auf S. 12 zw. 2 und 3 Spiegelstrich einfügen:
Wiederbelegung der vorhanden Umlagestation (LKW/Schiene) "Güterverteilzentrum" Zinkhütte.

Begründung

Siehe MobiK S. 131 "1. ist in Bergisch Gladbach noch eine für Güterverkehr taugliche Infrastruktur vorhanden, was eindeutig als Standortvorteil zu sehen ist. 2. zeigen zahlreiche neue Logistikkonzepte in anderen Bereichen des Landes, dass der Schienengüterverkehr in modernen Logistikkonzepten wieder eine zunehmend bedeutende, Rolle spielt und sich durch Integration des Schienenverkehrs in die Logistikketten insbesondere die Zuverlässigkeit der Warenströme steigern lässt. Dazu kommt die Möglichkeit für die Unternehmen, ihr Image durch den wesentlich umweltfreundlicheren Transport über die Schiene positiver zu gestalten."

Gez. Edeltraud Schundau
Fraktionsvorsitzende

Maik Außendorf
Sprecher für Verkehr und Wirtschaft