

**Absender**

**Drucksachen-Nr.**

**0256/2016**

**öffentlich**

## **Antrag**

**der Fraktion, der/des Stadtverordneten**

**zur Sitzung:**

**Gemeinsame Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr und des Stadtentwicklungs- und Planungsausschusses am**

### **Tagesordnungspunkt**

**Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 08.06.2016 zu Antragsänderungen zum Mobilitätskonzept**

#### **Inhalt:**

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

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

- Die Zielwerte wurden im Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss am 09.06.2015 beschlossen. Die vorsichtige Annahme der Zielwerte beruht auf den Erfahrungen und Einschätzungen des Gutachters. Durch die Zwischenkontrolle in ca. 7 Jahren wird erhoben, ob die Veränderung des Modalsplits über oder unterdurchschnittlich stattfindet. Danach kann darüber entschieden werden, ob die Zielwerte angepasst werden.

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

- Der Punkt Pflege und Erhalt der Wege kann auf Seite 11 in der digitalen Endfassung hinzugefügt werden.

*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.*

- Die Aussage, dass dort wo machbar aufgrund der Breite der Fahrbahn und Sinnhaftigkeit der Maßnahme Radfahrstreifen eingesetzt werden, ist auf Seite 53 beschrieben. Weitere Detailplanungen der Radverkehrsanlagen folgen nach Beschluss des Mobilitätskonzeptes und werden dann individuell in dem jeweilig zuständigen Ausschuss beraten, weshalb eine Ergänzung des Abschnitts auf S.53 nicht sinnvoll erscheint.

*Radschnellwege: Auf S.39 unter "Für die Realisierung zentraler Radverkehrsachsen bieten sich folgende Ausbauformen an:" ergänze als weiteren Unterpunkt: Radschnellwege für die Verbindungen zwischen Stadtteilen sowie für die überörtliche Anbindung.*

- Der Punkt Radschnellwege für die Verbindungen zwischen Stadtteilen sowie für die überörtliche Anbindung kann auf Seite 39 in der digitalen Endfassung ergänzt werden.

*Radschnellwege: 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.*

- Die Herausnahme der Bedingung der technischen und verkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen zur Einrichtung von schnellen Radwegen wird nicht unterstützt, da dies eine dringende und unabdingbare Voraussetzung für die Anlage von schnellen Radwegen ist und in der Prüfung und Planung immer mit einbezogen werden muss.

*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.*

- Durch die Ausweisung zahlreicher Radschutzstreifen bzw. Radfahrstreifen wird die Situation nicht geräumter Radwege in Zukunft deutlich verringert. Da das Ordnungsamt personell derzeit schon überlastet ist, besteht die Annahme, dass bei Verbesserung der personellen Situation im Ordnungsamt auch nur geringfügig auf die Räumverpflichtungen im Winter der Privatpersonen hingewiesen werden kann. Viel wichtiger erscheint es, bei personeller Unterstützung des Ordnungsamtes dafür zu sorgen, dass bestehende Radwege/Radschutzstreifen/Radfahrstreifen nicht durch parkende Fahrzeuge versperrt sind.

*Bypässe für den Kfz-Verkehr durch Wohngebiete: S. 124: P 14 (Öffnung von Bypässen im hochbelasteten Netzbereich), ersatzlos streichen.*

- Die Öffnung von Bypässen ist eine wichtige Maßnahme, die zur Verflüssigung des Verkehrs beitragen kann, weshalb Maßnahme P14 „Prüfung der Öffnung von Bypässen“ im Mobilitätskonzept enthalten ist. Die Prüfung anhand eines vereinfachten Verkehrsprognosemodells (Berufsverkehr) hat ergeben, dass durch eine Öffnung des Bypasses Rodemich/Am Rodenbach nur geringfügige Entlastungen entstehen, daher wird diese Maßnahme nicht prioritär verfolgt, das MobiK enthält jedoch ausdrücklich die *Prüfung*. Es sollte daher im weiteren Verlauf der Verkehrsentwicklung in Bergisch Gladbach darauf geachtet werden, dass die positive Verschiebung des Modal-Splits nicht durch die Entwicklung der Bevölkerung und das allgemeine Verkehrswachstum aufgezehrt wird. In diesem Falle würden stärkere Stauungen an wichtigen Knoten sowohl die Mobilität und Wirtschaftskraft einschränken, als auch negative Umwelteffekte erzeugen. Dies gilt für die Emissionen des Kfz-Verkehrs, hätte aber auch Einfluss auf die Qualität der Fuß- und Radwege, die entlang der Hauptverkehrsstraßen verlaufen. Tritt der genannte Fall ein, so sind Bypass-Öffnungen nach vorheriger Prüfung durch das Verkehrsprognosemodell und Abwägung aller Auswirkungen ggf. durchaus sinnvoll.

*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".*

- Das Mobilitätskonzept enthält auf Grundlage der Prüfung von Bevölkerungsentwicklung und Verkehrswachstum in Bergisch Gladbach die langfristige Empfehlung, ein leistungsfähiges Netzelement in Nord-Süd Richtung einzurichten. Kurzfristige Maßnahmen zur Verringerung der Belastungen auf den Hauptachsen in Bergisch Gladbach (z.B. Radverkehrsförderung, Angebotsverbesserung im ÖPNV, Verknüpfung der Verkehrsmittel mit Mobilstationen) sind notwendig und zeitnäher umzusetzen. Reichen diese Maßnahmen nicht aus, um das Ziel einer Verringerung des Kfz-Verkehrs von 4% bis 2022 bzw. 8% bis 2030 zu erreichen, oder werden die Effekte durch das Bevölkerungswachstum bzw. Zuwanderung aufgezehrt, so ist die Umsetzung der Maßnahme anzustreben.

*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."*

- Die Prüfung des Angebots im ÖPNV in Nebenverkehrszeiten war im Rahmen des Mobilitätskonzeptes ein wichtiger Baustein der Bestandsaufnahme und Analyse. Das Ergebnis der Analyse zeigt, dass auf den Hauptachsen zwar eine deutliche Verringerung des Angebotes gegenüber der Normalverkehrszeit besteht, es handelt sich dabei aber um keine außerhalb des üblichen Rahmens liegende Verringerung. Zusammen mit dem Rheinisch-Bergischen-Kreis als Aufgabenträger wurde das Angebot im ÖPNV in Nebenverkehrszeiten diskutiert und aufgrund der Gewährleistung eines wirtschaftlichen Gesamtverkehrsangebotes keine Möglichkeit gesehen Verbesserungen in den Nebenverkehrszeiten durchzuführen. Zu beachten ist hier der außerordentlich hohe und langfristig konstante Anstieg der Kosten für die Ergänzung solcher Angebote.

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

- Die Verlagerung der Schwerlastverkehre auf die Schiene kann nur in Abstimmung mit den Gewerbetreibenden im Gewerbegebiet Zinkhütte stattfinden. Derzeit bestehen nach Rücksprache mit einigen Gewerbetreibenden jedoch keine Ansätze zur Verlagerung der Gütertransporte auf den Schienenverkehr. Trotzdem ist die Prüfung einer Ausweitung auf den Schienengüterverkehr (Maßnahme W3) weiterhin im Konzept enthalten und sollte auch weiterhin in Abstimmung mit den Gewerbetreibenden diskutiert und im Auge behalten werden.