

Norbert Müller, Ferdinand-Stucker-Str. 21, 51429 Bergisch Gladbach

An den

Rat der Stadt Bergisch Gladbach

- BM-13 Beschwerdeausschuss -

Postfach 20 09 20

51439 Bergisch Gladbach

Bergisch Gladbach, den 07. Februar 2017

Antrag nach § 24 GO NRW

**Zugeparkte Ferdinand-Stucker-Straße in Bensberg und Wohngebiet Freiheit
Radstreifen Kölner Straße**

Sehr geehrte Damen und Herren,

in der oben benannten Angelegenheit richte ich den

A N T R A G

an den Rat der Stadt Bergisch Gladbach,

den im Oktober 2016 von der Stadt Bergisch Gladbach auf der Kölner Straße in Bensberg eingerichteten Fahrradweg zu beseitigen, die ehemals dort vorhandenen Parkplätze wiederherzustellen, und den Radweg auf parallele Fahrradrouten in Wohngebieten abseits der Kölner Straße zu verlegen.

B E G R Ü N D U N G

Ich bin Anwohner und Eigentümer einer Immobilie an der Ferdinand-Stucker-Straße in Bensberg. Seit Einrichtung des Radstreifens auf der Kölner Straße und Wegfall der

ehemals dort vorhandenen 39 Parkplätze, hat sich der verkehrstechnische Druck durch LKW und PKW auf das Wohngebiet Freiheit, insbesondere auf die Straßen, Ferdinand-Stucker-Straße, Heidplätzchen, Freiheit, Johann-Bendel-Straße sowie Falltorstraße erheblich erhöht.

Seit Oktober 2016 ergibt sich auf der Ferdinand-Stucker-Straße das Problem von Verkehrsstaus und Gefährdung von Fußgängern, insbesondere von Kindern, die die Schulen und Kindergärten auf der Kaule und Dariusstraße besuchen. Wegen der Einzelheiten nehme ich Bezug auf den anliegenden Zeitungsartikel des Kölner-Stadt-Anzeigers vom 07.11.2016.

- Anlage -

Die Ferdinand-Stucker-Straße wird wochentags, von der Kölner Straße kommend bis zur Einmündung der Johann-Bendel-Straße komplett auf der rechten Seite zugeparkt, so dass Fahrzeuge aus der Richtung Johann-Bendel-Straße kommend nur auf den Gehweg ausweichen können, um den Gegenverkehr passieren zu lassen. Teilweise werden auch die Fußwege und Einfahrten der Anlieger vollständig zugeparkt, weil alle Parkmöglichkeiten belegt sind. Dies führt zu chaotischen Zuständen.

- Anlage 1 -

Zudem hat der Autoverkehr auf der Ferdinand-Stucker-Straße aufgrund des „Mobilitätskonzepts“ sehr stark zugenommen, weil dort die Beschäftigten und Besucher der auf der Kölner Straße befindlichen Betriebe, insbesondere der INDUS HOLDING AG, der Berufsgenossenschaft BVG und Arztpraxen in den anliegenden Wohngebieten nach kostenfreien Parkplätzen suchen, um dort an Werktagen in der Zeit von 9 bis 18 Uhr dauerhaft zu parken.

Unter anderem eine Anfrage des Unterzeichners, ob die Stadt Bergisch Gladbach überhaupt Kenntnis über die Anzahl der Mitarbeiter der vorgenannten Unternehmen und über die Anzahl der auf den Betriebsgeländen vorhandene Parkplätze habe, blieb unbeantwortet. Das wahrscheinlich, weil die Stadt Bergisch Gladbach diese

Problematik in ihrem „Mobilitätskonzept“ zu Lasten der anliegenden Wohngebiete überhaupt nicht berücksichtigt hat und will.

- Anlage 2 -

Hinzu kommen an Werktagen noch die „Elterntaxis“, die Ihre Kinder mit den PKW zu den Schulen und Kindergärten auf der Kaule und Dariusstraße bringen und abholen, weil die Benutzung der Ferdinand-Stucker-Straße und anliegenden Straßen als Fußgänger oder Radfahrer, wegen des jetzigen Autoverkehrs und zugeparkter Straßen viel zu gefährlich ist.

Ab der Mittagszeit verstärkt sich der Verkehr dann in der Ferdinand-Stucker Straße nochmals spürbar, weil die Abbiegespuren des Lidl (Kölner Straße) von der Dariusstraße in die Kölner Straße viel zu kurz bemessen sind, und die meisten Einkäufer dort die Ampelphase nicht abwarten wollen. Die Lidl-Besucher entscheiden sich stattdessen lieber mit ihrem PKW nach rechts in die Dariusstraße abzubiegen und über die Ferdinand-Stucker Straße in die Kölner Straße einzufahren. Es ist festzustellen, dass auch das Lidl-Einkaufszentrum nicht in das „Mobilitätskonzept“ zu Ungunsten der Dariusstraße und Ferdinand-Stucker-Straße einbezogen wurde.

Hinzu kommen noch an Werktagen die Pendler der KVB Linie 1, die ihren PKW in den oben genannten Straßen parken, weil Sie von den Haltestellen „Hoppenkamp“ und „Kölner Straße“ nach Köln zu ihren Arbeitsstellen fahren, weil die Parkplätze an der Kölner Straße weggefallen sind, bzw. die Pendler-Parkplätze am Neuenweg und Busbahnhof / Bensberg vollständig belegt sind.

Schon im Jahre 2015 bemängelte der CDU-Ortverband Bensberg/Moitzfeld, der sämtliche direkt gewählten Ratsmitglieder in Bensberg und Moitzfeld stellt, im Rahmen einer Parteiversammlung die Zustände in der Ferdinand-Stucker-Straße, an der auch der Bürgermeister der Stadt Bergisch Gladbach teilnahm. Ich zitiere aus einem Bericht von der Internetseite der CDU Bensberg/Moitzfeld vom 29.04.2015: *„Ein immer wieder genanntes Problem sei wildes Parken in Nebenstraßen, um Parkgebühren zu sparen. Ohne Beschilderung sind manche Straßen (z.B. die*

Ferdinand-Stucker-Straße) teilweise „Einbahnstraßen“. [...] Hier wünschen sich die Bürger mehr Parkzonen und strengere Kontrollen.“

- Anlage 3 -

Statt dem Begehren der Bürger Rechnung zu tragen, und mehr Parkzonen einzurichten, werden die diesbezüglichen Probleme verschärft, indem im Rahmen politischen Aktionismus mit Zustimmung der CDU ein Radweg auf der Kölner Straße eingerichtet wird, ohne dass dieser dort wirklich benötigt wird.

In Kenntnis dieser Umstände, hat die Industrie und Handelskammer bei der Erstellung des „Mobilitätskonzepts“ dem Rat der Stadt Bergisch Gladbach auch im Juni 2016 empfohlen, dass parallele Fahrradrouten in Wohngebieten sinnvoller als Schutzstreifen auf Hauptverkehrsstraßen sind.

- Anlage 4 -

Im Sinne sämtlicher Anlieger des Wohngebiets Freiheit und Kölner Straße, muss daher der Fahrradweg auf der Kölner Straße beseitigt werden, und die dort ehemals vorhandenen 39 Parkplätze wiedereingerichtet werden, sowie ein Konzept erstellt werden, wie alternativ zu dem Radweg auf der Kölner Straße, ein Radweg in den anliegenden Wohngebieten verlaufen kann. Hier nennt der Unterzeichner beispielsweise einen Radweg über die Kaule in Bensberg, an der eine Vielzahl öffentlicher Einrichtungen gelegen sind. Weiter einen Radweg über den Neuenweg oder die Graf-Adolf-Straße und Saaler Straße bis zu Eissporthalle Bensberg, um dort den zum Bahndamm parallel verlaufenden Radweg bis zum Finanzamt Bergisch Gladbach zu erschließen.

Bitte bestätigen Sie mir schriftlich, den Eingang meines Antrags nach § 24 GO NRW.

Stau: Chaos wegen weggefallener Parkplätze in Bensberg

Von Gisbert Franken 17.11.16, 07:56 Uhr



Foto: Fremdfoto-privat

Bergisch Gladbach - In den Herbstferien fiel nicht nur der Startschuss für die Elterntaxi-Haltestellen ([/region/rhein-berg-oberberg/bergisch-gladbach/-elterntaxis--in-bergisch-gladbach-kinder-sollen-zu-fuss-](http://www.ksta.de/region/rhein-berg-oberberg/bergisch-gladbach/-elterntaxis--in-bergisch-gladbach-kinder-sollen-zu-fuss-)

[in-grundschulen-in-hand-gehen-24983782](http://www.ksta.de/region/rhein-berg-oberberg/bergisch-gladbach/-in-grundschulen-in-hand-gehen-24983782)), sondern auch eine zweite Maßnahme aus dem Gladbacher Mobilitätskonzept hatte Premiere: Die ersten Fahrradschutzstreifen wurden in Bensberg an der Kölner Straße abmarkiert. Seitdem ist an der Ferdinand-Stucker-Straße nichts mehr wie es vorher war.

„Nachdem auf der Kölner Straße die Halteverbotschilder aufgestellt wurden, erhöht sich der verkehrstechnische Druck auf das Wohngebiet Ferdinand-Stucker zunehmend“, stellte Anlieger und Rechtsanwalt Norbert Müller fest.

Am 3. November vermeldete er in der Ferdinand-Stucker-Straße um 8 Uhr erstmals einen Verkehrsstau, „bedingt durch die unkontrollierten Parkerei“.

Bei der Stadtverwaltung beschwerte er sich: „Die Bürgersteige sind zum Teil passierbar, weil sie zugeparkt werden. Fahrradfahrer auf der Kölner Straße werden hingegen nicht gesichtet.“

Ein paar Tage später vermerkte er, dass es mittlerweile auch den städtischen Fahrzeugen schwer falle, die zugeparkte Ferdinand-Stucker Straße zu passieren.

„Politik und Verwaltung war das aufkommende Problem schon bewusst, als die Entscheidung für die Anlage der Radfahrstreifen und Radschutzstreifen getroffen wurde“, erklärt Stadtsprecher Martin Rölen gegenüber dieser Zeitung.

„Es ging darum, etwas zur Verbesserung des Radverkehrs zu tun und es war klar, dass das zu Lasten von Parkplätzen gehen musste und dass das auch zu vermehrten Parken in den Seitenstraßen führen würde. Wir haben die Situation im Umfeld als noch verträglich eingeschätzt. Das müssen wir jetzt beobachten und überprüfen.“

Insgesamt seien zwischen Dariusstraße und Buddestraße durch Anlage der Radstreifen 39 Parkplätze weggefallen.

„Es gab natürlich Beschwerden. Die meisten kommen allerdings von der Kölner Straße und betreffen die weggefallenen Parkplätze, nicht die Verhältnisse in den Seitenstraßen.“

Betroffen von der Verkehrsverdrängung sei nach Ansicht des Ordnungsamtes vorwiegend auch nur die Ferdinand-Stucker-Straße.

Erste Kontrollen zeigen Wirkung

Anlage

Man müsse den Verkehrsteilnehmern etwas Zeit geben, sich an die neue Lage anzupassen. „Wir gehen das Gebiet oft ab und haben auch schon Knöllchen verteilt. Insgesamt sehen unsere Mitarbeiter schon eine Verbesserung.“

Das schätzt Müller anders ein. „Die Stadt hat erste Maßnahmen ergriffen. Die Gehwege werden aufgrund der Kontrollen nicht mehr zugeparkt.“

Aber es ergibt sich nunmehr eine neue Gefährdung der Anlieger: Die Ferdinand-Stucker-Straße wird von der Kölner Straße bis zur Einmündung Johann-Bendel-Straße einseitig komplett zugeparkt. Treffen zwei Pkw aufeinander, muss einer auf den Gehweg ausweichen.

Wegen der Bäume dort sind die Gehwege nur schwer einzusehen, so dass die dort laufenden Fußgänger gefährdet werden.“

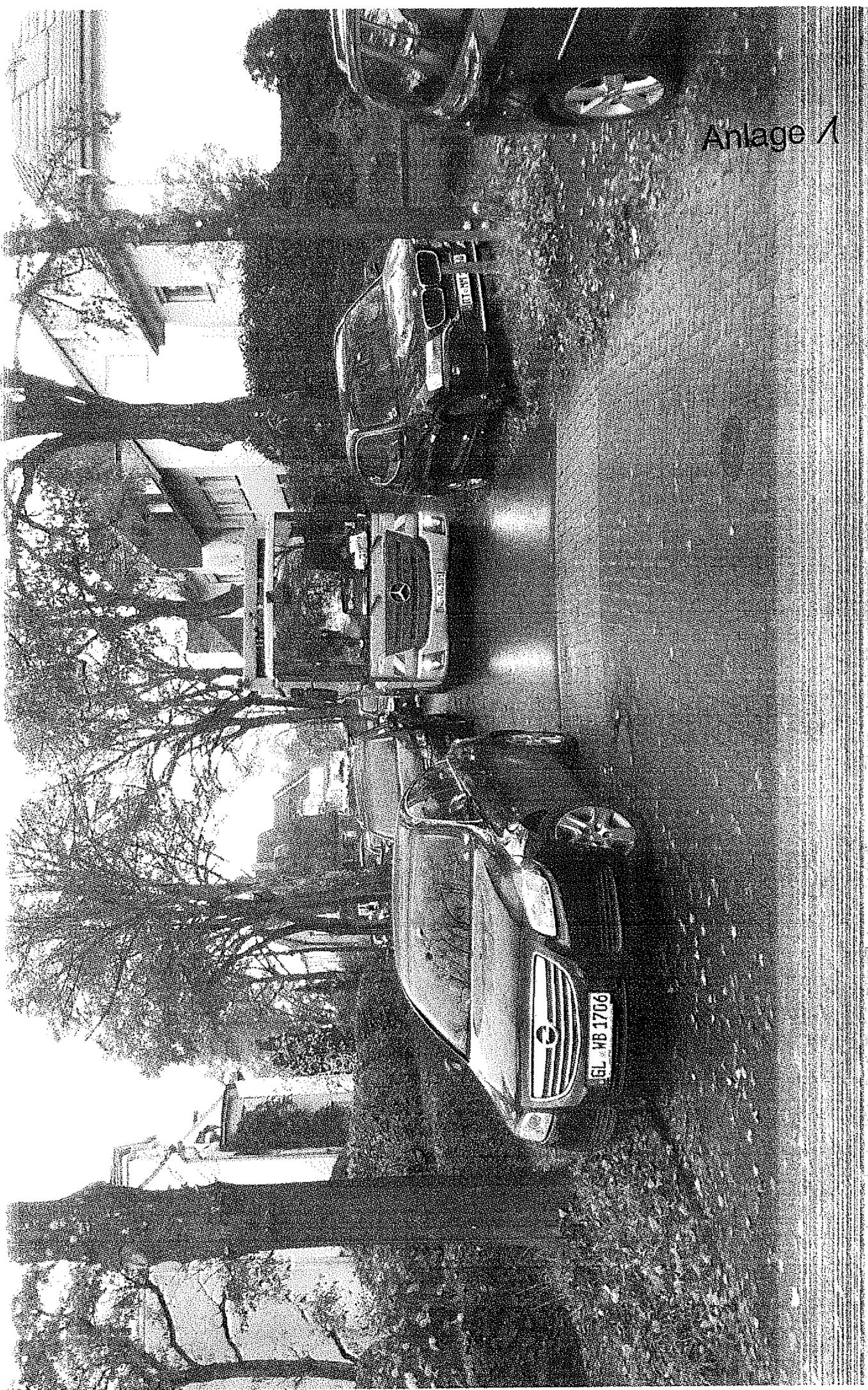
Wegen der langen, nur einspurig befahrbaren Gasse neben den rechts geschlossen parkenden Fahrzeugen und der Straßenkrümmung sei es auch nicht möglich, den entgegenkommenden Verkehr gegebenenfalls abzuwarten.

Parkplätze entfallen

Der Unterschied zwischen Rad-Schutzstreifen und Rad-Fahrstreifen besteht darin, dass Schutzstreifen durch eine unterbrochene Linie gekennzeichnet werden, die von Autofahrern überfahren werden darf, wenn kein Radfahrer gefährdet wird. Schutzstreifen weisen eine Breite von 1,25 bis 1,50 Meter auf, Radfahrstreifen sind in einer Breite von 1,85 bis zwei Meter mit einer durchgezogenen Linie markiert und dürfen von Autos nur beim Ein- und Abbiegen überfahren werden.

An der Kölner Straße 25 bis 51 mussten die bisherigen Parkmöglichkeiten bei Anlage der Radstreifen entfallen. Vor den Hausnummern 63 bis 69 konnten die Parkstände auf dem Gehweg bestehenbleiben. (gf)

Anlage 1





Anlage 2

Radstreifen Kölner Straße und Parken in den Nebenstraßen

Von: L.Urbach@stadt-gl.de
An: RA-Norbert-Mueller@web.de
CC: S.Mainos@stadt-gl.de, A.Habrunner@stadt-gl.de, B.Mehl@stadt-gl.de, P.Kredelbach@stadt-gl.de
Datum: 22.11.2016 13:58:44

Sehr geehrter Herr Müller,

mit Ihrer E-Mail vom 03.11.2016 sowie weiteren Ergänzungen vom 07.11., 08.11. und 10.11. kritisierten Sie die Situation in der Kölner Straße und den Nebenstraßen, die durch die Markierung eines Radstreifens auf der Kölner Straße entstanden ist.

Zunächst muss ich Ihnen hinsichtlich des Vorwurfs eines "politischen Aktionismus" deutlich widersprechen. Die Maßnahme auf der Kölner Straße wurde im Rahmen des Mobilitätskonzeptes, das im Laufe der letzten Jahre erarbeitet wurde, am 29.06.2016 von der Politik beschlossen und stellt die erste Pilotmaßnahme für die Förderung des Radverkehrs dar. Weitergehende Informationen zu diesem Konzept und seine Entstehung finden Sie hier: <https://www.bergischgladbach.de/startseite-mobilitaetskonzept.aspx>.

Dass die Maßnahme auf Gegenwind stoßen würde, war zu erwarten. Dies war auch schon bei der Kempener Straße so. Doch auch dort funktionieren der Verkehrsfluss sowie der ruhende Verkehr heute gut (ohne dass täglich das Ordnungsamt dort tätig werden muss). Daher bin ich der Meinung, dass es auch in der Kölner Straße nach einer ersten Eingewöhnungszeit funktionieren wird, vor allem auch, weil die Straßenbahnhaltestelle Kölner Straße keine 300 m entfernt ist und auch der Bus regelmäßig auf der Kölner Straße fährt.

Dass nichts geschieht, trifft ebenfalls nicht zu. Allerdings brauchen diese Dinge ihre Zeit. Zunächst mussten in der Kölner Straße noch entsprechende Piktogramme aufgebracht und die Beschilderung aufgestellt werden, um die Änderung zu verdeutlichen. Damit sich die Autofahrer auf die neue Situation einstellen können, wurde dort anschließend noch zwei Wochen ein Auge zugedrückt und nur Hinweiszettel verteilt. Da inzwischen die Situation eindeutig und die Schonzeit vorüber ist, wird jetzt auch verstärkt kontrolliert und es werden Verwarnungen erteilt, ebenso wie in den Nebenstraßen. Durch die täglichen Kontrollen hat sich die Situation inzwischen verbessert, wie Sie selbst in Ihrer E-Mail vom 10.11. bestätigt haben.

Dass Parkplätze auf der Kölner Straße Bestandteil von Baugenehmigungen der dortigen Anlieger sind, konnte mir von der Bauaufsicht nicht bestätigt werden. Nach § 51 Abs. 1 S. 1 BauO NRW müssen bei der Errichtung von baulichen Anlagen und anderen Anlagen, bei denen ein Zu- und Abgangsverkehr zu erwarten ist, Stellplätze oder Garagen hergestellt werden, wenn und soweit unter Berücksichtigung der örtlichen Verkehrsverhältnisse und des öffentlichen Personenverkehrs zu erwarten ist, dass der Zu- und Abgangsverkehr mittels Kraftfahrzeug erfolgt (notwendige Stellplätze und Garagen). Nach § 51 Abs. 3 S. 1 BauO NRW sind die Stellplätze und Garagen auf dem Baugrundstück oder in der näheren Umgebung davon auf einem geeigneten Grundstück herzustellen, dessen Benutzung für diesen Zweck öffentlich-rechtlich gesichert ist. Die Bauaufsichtsbehörde kann dann nach § 51 Abs. 3 S. 2 BauO NRW, wenn Gründe des Verkehrs dies erfordern, im Einzelfall bestimmen, ob die Stellplätze auf dem Baugrundstück oder auf einem anderen Grundstück herzustellen sind. Die öffentlich-rechtliche Sicherung erfolgt mittels Baulast nach § 83 BauO NRW. Somit befinden sich Stellplätze i.S.d. vorgenannten Vorschrift i.d.R. außerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen, d.h. auf privaten Grundstücken. Wenn Sie mir eine konkrete Baugenehmigung vorlegen, wo eine entsprechende Baulast im öffentlichen Verkehrsraum liegen soll, lasse ich dies gerne nochmals überprüfen.

Anlage 2

Zu Ihrem Antrag auf ein absolutes Haltverbot während der üblichen Straßenreinigungszeiten in der Ferdinand-Stucker-Straße:
Gemäß Straßenreinigungssatzung ist die Ferdinand-Stucker-Straße in die Reinigungsklasse W 1 eingestuft. Daher wird die Straße einmal wöchentlich maschinell gekehrt. Eine Auswertung der Daten hat ergeben, dass die Ferdinand-Stucker-Straße in den vergangenen vier Wochen planmäßig gekehrt wurde. Es besteht also kein grundsätzliches Problem, die Straße mit der Kehrmaschine zu befahren. Durch die von Ihnen dokumentierte einseitige Beparkung der Straße ist es allerdings nicht möglich, an der betroffenen Seite die Fahrbahnränder zu kehren und dort liegenden Schmutz (aktuell Laub) aufzunehmen. Auf der betroffenen Fahrbahnseite wird um die parkenden Fahrzeuge herumgekehrt.

Die beschriebene Situation tritt nicht exklusiv in der Ferdinand-Stucker-Straße auf, sondern in mehr oder weniger starker Ausprägung in vielen durch die Stadt zu kehrenden Anliegerstraßen mit starker Beparkung auf der Fahrbahn. Die Einrichtung eines absoluten Haltverbots in der Ferdinand-Stucker-Straße am Reinigungstag Mittwoch würde zwar dem Abfallwirtschaftsbetrieb nützen, weil dadurch ein besseres Reinigungsergebnis erzielt und die Arbeit der Kehrmaschinenfahrer erleichtert würde. Angesichts der Vielzahl der auf der Fahrbahn der Ferdinand-Stucker-Straße parkenden Fahrzeuge wäre aber unklar, wo diese am Haltverbotstag einen anderen Stellplatz finden sollen. Ich kann nicht einerseits bei Einrichtung des Radfahrstreifens auf die Parkmöglichkeiten in den Nebenstraßen verweisen, und dort dann das Parken - wenn auch nur tageweise - ebenfalls verbieten. Auch in vergleichbaren Fällen wurde der Wunsch nach einem tageweisen absoluten Haltverbot (an den Reinigungstagen) mit Rücksicht auf den enormen Parkdruck in den Straßen stets abgelehnt.

Ob und welche Maßnahmen zur Regulierung der Parksituation in der Ferdinand-Stucker-Straße ggf. erforderlich sind, wird von der Straßenverkehrsbehörde erst nach einem gewissen Beobachtungszeitraum entschieden.

Der Kanal in der Ferdinand-Stucker-Straße ist hydraulisch ausreichend leistungsfähig. Die nach den Regelwerken maßgeblichen Regenereignisse können problemlos abgeleitet werden. Die vorhandenen Straßeneinläufe werden turnusmäßig durch das Abwasserwerk (1-2 mal im Jahr) gereinigt. Eine Rückfrage beim Unterhaltungsbetrieb hat ergeben, dass dort bisher keine auffälligen besonderen Verschmutzungen festgestellt wurden, die einen Ablauf der Straßenwässer behindern. Ihre Aussage "Wegen der Überschwemmungsproblematik in unserem Wohngebiet möge der Bürgermeister bitte das Abwasserwerk kontaktieren, dem die Situation hinreichend bekannt ist." kann ich somit nicht nachvollziehen.

Die Ausfahrtssituation beim Lidl-Markt sehe ich unkritisch, weil die Rechtsabbieger in Richtung Innenstadt Bensberg nicht gezwungen sind, über die Dariusstraße herauszufahren, sondern an der Kölner Straße unsignalisiert nach rechts abbiegen können. Durch den Abriss des dortigen Gebäudes sind jetzt auch die Sichtverhältnisse wesentlich verbessert.

Der Hinweis meiner Kollegin, Frau Mehl, vom 08.11.16, dass die Anwohner den Druck auf die Falschparker durch eigene Anzeigen erhöhen können, war kein Vorschlag zur "Übernahme des städtischen Gewaltmonopols". Erstens geht es beim "Gewaltmonopol" um physische Gewalt (körperliche Zwangsgewalt), von der bei Verwarnungen wegen eines Parkverstößes nicht die Rede sein kann, und zweitens war dies nur als Ergänzung zu den bereits stattfindenden Kontrollen durch den Außendienst erwähnt worden, da Ihnen diese offenbar nicht reichen. Das Stadtgebiet hat ein weit verzweigtes Straßennetz und zahlreiche Stellen, an welchen Bürger und Bürgerinnen immer wieder eine intensive Überwachung von Parkverstößen einfordern. Dies ist mit dem vorhandenen Personal nicht leistbar, und ein solcher Überwachungsstaat ist auch politisch nicht gewollt. Es wird lediglich bei Änderungen zunächst die Kontrolldichte erhöht, bis die neue Regelung gut akzeptiert wird (was natürlich nicht heißt, dass es keinerlei Parkverstöße mehr geben wird).

Mit freundlichen Grüßen

Lutz Urbach
Bürgermeister

Stadt Bergisch Gladbach
Rathaus
Konrad-Adenauer-Platz 1
51465 Bergisch Gladbach

CDU Bensberg bestätigt Vorstand und diskutiert über Mobilität

www.cdu.de | www.bensberg.de | www.moitzfeld.de | www.sachsen.de

29.11.2017

Wilmund Opladen bleibt Vorsitzender

Einmütig haben die Mitglieder des CDU-Ortsverbands Bensberg/Moitzfeld ihren bisherigen Vorstand wiedergewählt. Vorsitzender bleibt der Bensberger Kreistagsabgeordnete Wilmund Opladen, seine Stellvertreterin die Lückerather Ratsfrau Mechtild Münzer und als Schriftführerin wurde Maria Daubenbüchel bestätigt. Auch bei den Beisitzern gibt es Kontinuität: Reinhard Elzer, Oliver Gries, Torsten Keil, Heribert Malchers, Markus Sprenger und Sebastian Werner wurden bestätigt, neu hinzukommt Martin Lucke, der auch bereits als Sachkundiger Bürger in der Ratsfraktion mitarbeitet.

Bei der Wahl blickte Wilmund Opladen positiv, aber auch selbstkritisch auf die vergangenen zwei Jahre zurück. Neben den an den wichtigen Bensberger Themen sei der Ortsverband gewesen und nannte exemplarisch die Diskussionen um die Marktgalerie und die anschließende Neugestaltung der Fußgängerzone oder die ablehnende Abstimmung zum Thema Gewerbe in Voislöhe. Erfolgreich waren auch die gut besuchten Programmpunkte zu den CDU-Kommunierprogrammen und die Bensberger Bürgergespräche zu den Themen Marktgalerie, Einbruchsprävention und Mobilität. Abschließend blickte Opladen auf die erfolgreich verlaufene Kommunalwahl zurück, bei der alle fünf Rats- und drei Kreistagskandidaten mit guten, in Bensberg sogar mit dem stadtweit besten Ergebnis gewählt wurden.

Für die Zukunft nannte Opladen als vordringliche Themen die Diskussion um die Neugestaltung der gesamten Ahlößstraße, die sich der Ortsverband auf die Fahnen geschrieben hat sowie die Sicherung von Grünflächen (Stadtpark, Voislöhe, Saaler Mühle) im neuen Flächennutzungsplan. Auch der Erhalt der vielfältigen Kulturlandschaft steht für den neugewählten Vorstand auf der Agenda.

Diskussion über lokale Mobilität im anschließenden Bensberger Bürgergespräch

Mit 50 Bensberger Bürgerinnen und Bürger waren im Anschluss an die Mitgliederversammlung zum offenen Bensberger Bürgergespräch zum Thema „Mobilität in Bensberg“ gekommen. Birgit Bischoff diskutierte mit Stadtbaurat Stephan Schmickler, dem Leiter der städtischen Verkehrsflächen Martin Hardt und dem Vorsitzenden des für strategische Verkehrsentwicklung zuständigen Ratsausschuss Lennart Höring. Im Mittelpunkt der Veranstaltung standen aber die Bürger, die sich vor Ort zu Wort melden konnten oder bereits im Vorfeld Anregungen und Kritikpunkte genannt hatten.

Dabei wurden vor allen Dingen drei „Problemfelder“ mehrfach angesprochen: Staus, ungeparkte Straßen und zu kurze Grünphasen bei den Fußgängerampeln.

Fußgänger sollen mit Sicherheit über die Straßen kommen

Martin Hardt versprach, sich einzelne Ampelphasen (z.B. in Moitzfeld) noch einmal anzusehen, sagte aber auch, dass die Grünphasen für Fußgänger nach den geltenden Regeln eigentlich so bemessen sein sollen, dass jeder Fußgänger in Sicherheit über die Straßen kommt. Wird es „unterwegs“ rot, müssen Fußgänger einfach weitergehen. Autos bekommen immer erst nach einer Sicherheitszeit grün.

Übergeparkte Straßen

Ein immer wieder genanntes Problem sei wildes Parken in Nebenstraßen, um Parkgebühren zu sparen. Ohne Beschilderung sind manche Straßen (z.B. die Ferdinand-Stucker-Straße) teilweise „Einbahnstraßen“. Auch die Cardinal-Schulte-Straße wurde in diesem Zusammenhang genannt. Zwar stehen am VPH genügend Parkplätze zur Verfügung, doch scheuen viele Besucher offenbar die Parkgebühren und weichen aus. Hier wünschen sich die Bürger mehr Parkzonen und strengere Kontrollen.

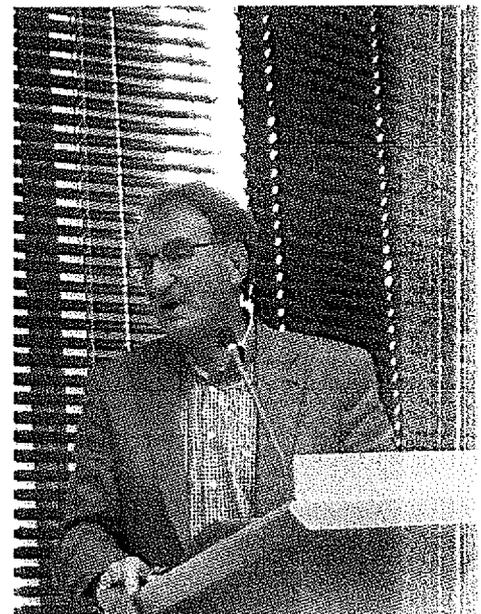
Staus an Ampeln

Ein leidiges Thema sind die vollen Straßen in Bensberg. Zu den Spitzenzeiten staut sich der Verkehr auf den Hauptstraßen vor allem an Ampeln (Kreuzung Kölner Str./Buddestraße und Steinstraße/Friedrich-Offermann-Straße) teilweise massiv, nicht nur wenn die Autobahn dicht ist. Kurzfristige Abhilfe konnte keiner der Experten auf dem Podium versprechen.

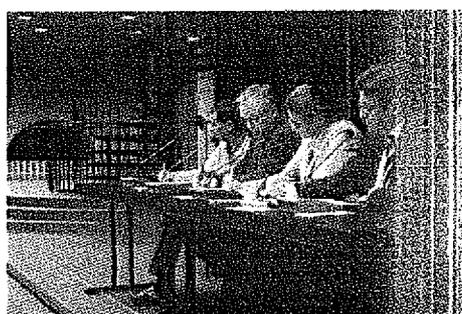
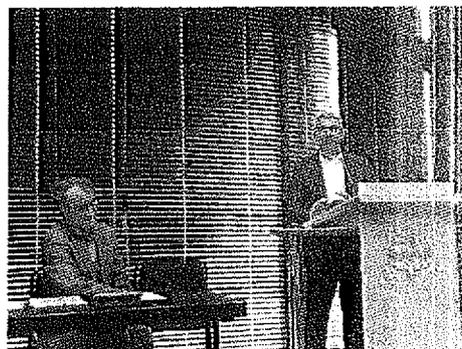
Mobilitätskonzept will Verkehrsträgermix (Modal-Split) verändern

Wenn wir es schaffen, den Autoverkehr in Bergisch Gladbach in den nächsten 15 Jahren um ca. 8 Prozent zu senken und gleichzeitig Fußgänger- und Radverkehre sowie den ÖPNV insgesamt um die selbe Summe zu steigern, entspannt sich die Verkehrssituation auf den Straßen deutlich, ist die Kernaussage des neuen Mobilitätskonzepts der Stadt. „Acht bis zwei Prozent weniger KfZ-Verkehrs haben wir in den Ferien und da läuft der Verkehr deutlich besser“ warb Lennart Höring für das Mobilitätskonzept. „Wir müssen es versuchen, mit vielen kleineren und einigen größeren Bausteinen, wenn wir Bergisch Gladbachs Wohnqualität halten und verbessern wollen“.

- Edmund Opladen bleibt Vorsitzender
- Grußwort unseres Bürgermeisters Lutz Bach
- Martin Hardt, Stephan Schmickler, Birgit Bischoff und Lennart Höring diskutieren mit den Bürgern
- Anregungen der Bürger werden aufgenommen!
- Grußwort des Landtagsabgeordneten Holger Müller
- ca. 50 Bürger waren zum Bensberger Bürgergespräch gekommen.



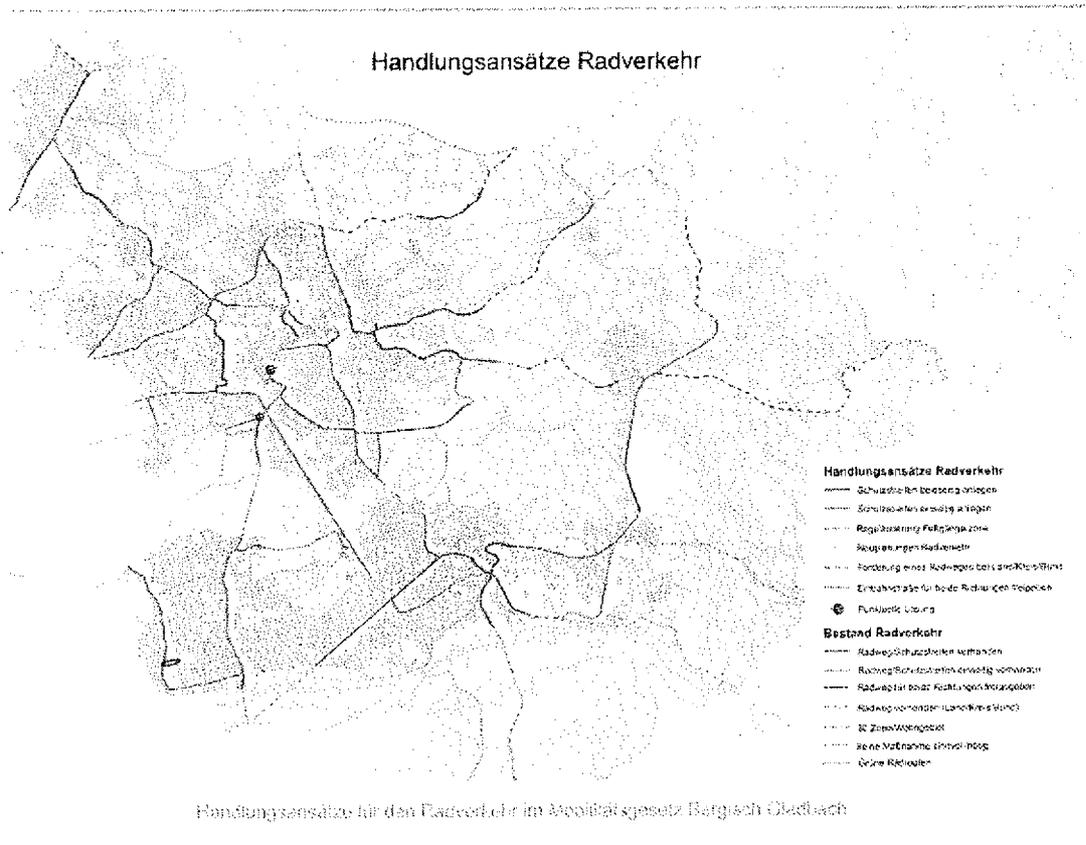
Anlage 3



Parallele Fahrradroutes sind sinnvoller als Schutzstreifen

an-gi.de

Handlungskonzepte für den Radverkehr im Mobilitätsgesetz Bergisch Gladbach



Am 29. Juni soll in den Fachausschüssen des Rates der Stadt Bergisch Gladbach über das Mobilitätskonzept entschieden werden. Zu den entscheidenden Maßnahmen dieses Mobilitätskonzeptes gehört die Einrichtung von sogenannten Schutzstreifen für den Radverkehr auf zahlreichen Straßen in Bergisch Gladbach, auf denen bisher keine derartige Radfahrstreifen markiert waren. Diese Maßnahmen sollen – wie zu hören ist – zügig realisiert werden.

Die Industrie- und Handelskammer hält diese Maßnahmen für sehr diskussionsbedürftig, weil durch sie an vielen Stellen im Stadtgebiet entscheidend in die Aufteilung des Straßenraums eingegriffen wird. Die Karte auf Seite 51 im aktualisierten Text des Mobilitätskonzeptes der Stadt (Dokumentation siehe unten) zeigt rot markiert die Abschnitte der Bergisch Gladbacher Straßen, auf denen neu die genannten Fahrrad-Schutzstreifen aufgemalt werden sollen.

Durch diese Maßnahmen werden zunächst einmal Haltemöglichkeiten am Straßenrand und Parkmöglichkeiten für Fahrzeuge wegfallen (z.B. auf der Kölner Straße vor Bensberg). Andererseits sollen derartige Radfahrstreifen auch auf heute schon sehr schmalen Straßen zusätzlich aufgemalt werden (z.B. auf der Buchholzstraße zwischen Gronau und Buchfrath), so dass sich dort bei einem verstärkten Fahrradverkehr die Autos hinter den Rädern stauen würden.

Sagen Sie mehr:

- ☐ Ja: Mobik muss nachgebessert werden
- ☐ Nein: Mobilitätskonzept geht am Bedarf der Bürger vorbei
- ☐ Ich weiß: Mobilitätskonzept geht noch sehr viel mehr

Bürgerbeteiligung beim Mobilitätskonzept war eine Farce
 Mobilitätskonzept bringt Radfahrern wenig
 Mobilitätskonzept: auch volkswirtschaftlich sinnvoll
 Mobilitätskonzept: Planung ohne Rechnung
 Mobilitätskonzept geht in die letzte Runde

Es ist uns jedoch generell fraglich, ob derartig ausgewiesene Radfahrstreifen selbst auf ausreichend breiten Straßen später in dem Maße von den Bürgern angenommen und mit dem Rad genutzt würden, wie es die Verfasser des Konzeptes erwarten. Das direkte Nebeneinander von Radfahrern und Autofahrern bleibt konflikt- und unfallträchtig. Daher scheint es uns eine bessere Lösung zu sein, über parallele Fahrradrouten in Wohngebieten jenseits der Hauptverkehrsstraßen nachzudenken.

Im folgenden dokumentieren wir die gesamte Stellungnahme der Geschäftsstelle RheinBerg der Industrie- und Handelskammer, wie wir sie an die Abteilung für Stadtentwicklung der Stadt geschickt haben:

Im vorliegenden Entwurf des Mobilitätskonzeptes für die Stadt Bergisch Gladbach (in der Fassung des Bearbeitungsstandes vom 05.04.2016) teilen wir die folgenden Anmerkungen, Fragen und Bedenken mit.

Grundsätzliche Anmerkungen:

Das Verfahren zur Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes Bergisch Gladbach begann im Herbst 2014. Eine erste große, zentrale Veranstaltung zur Bürgerbeteiligung fand am 04. Februar 2015 im Albertus-Magnus-Gymnasium in Bensberg statt. Insbesondere die Nachbereitung dieser Veranstaltung und die Zusammenstellung der dort geäußerten Vorschläge und Anregungen haben anschließend zu Diskussionen geführt.

Die zweite Phase der Bürgerbeteiligung im November 2015 mit fünf dezentralen Veranstaltungen in den Stadtteilen ermöglichte an fünf Abenden jeweils eine ausführliche sachliche Diskussion zu sieben Themenfeldern. In diesen Veranstaltungen wurden bereits zahlreiche Maßnahmen-Vorschläge für die verschiedenen Verkehrsarten und Themenfelder präsentiert. Insgesamt ergab sich ein erheblich fundierteres und ausgewogeneres Bild als nach der ersten Veranstaltung im Februar.

Bürgerbeteiligung bringt Mobilitätskonzept 510 Anregungen

Es war deutlich spürbar, dass sowohl Stadtverwaltung als auch das betreuende Planungsbüro Rödel & Pachan (Camp-Lintfort) in der Zwischenzeit viel Arbeit und Sachverstand in das Konzept hatten einfließen lassen.

Die Verfasser des Mobilitätskonzeptes standen vor der schwierigen Aufgabe, die Ansprüche der verschiedenen Verkehrsträger und Interessengruppen zu berücksichtigen. Insgesamt kann dem Mobilitätskonzept in der jetzt vorliegenden Fassung bescheinigt werden, dass es einen umfassenden Ansatz über die verschiedenen Verkehrsarten darstellt und dass es die Notwendigkeit aller Verkehrsarten anerkennt. Die Eigenarten der verschiedenen Verkehrsarten werden eingehend beschrieben und die Mängel der derzeitigen Situation und Ausstattung beschrieben. Der Auto-Verkehr wird nicht pauschal verteufelt, sondern seine grundsätzliche Berechtigung und seine auch positiven Wirkungen werden durchaus anerkannt.

Verkehrsprognose: An mehreren Stellen (Seiten 32 und 33, 113, 117, 118, 128) ist in dem jetzt vorliegenden Text die Rede davon, dass eine Verkehrsprognose aufgestellt werden soll oder dass das bestehende Verkehrsprognosemodell fortgeschrieben werden soll. Die Arbeiten an dieser Fortschreibung haben möglicherweise bereits begonnen (Februar 2016 ?).

Wir begrüßen eine solche Verkehrsprognose sehr, erlauben uns hierzu jedoch die Anmerkung, dass sie eigentlich von den Anfang eines Mobilitätskonzeptes gehört hätte. Wenn man Maßnahmen für den Verkehr und die

Anlage 4

verschiedenen Verkehrsarten erarbeiten will, muss man wissen, wie sich die Verkehrsarten in ihrem Volumen voraussichtlich entwickeln werden, um daraus abzulesen zu können, wo sich Probleme abzeichnen und mit welchen Maßnahmen man diesen begegnen kann. Zahlen-Grundlagen (auch nach den Prognosen zu erwartende Zahlen) sollten für diese Konzepte vorliegen oder erarbeitet werden (und anschließend möglichst auch berücksichtigt werden).

Es bedeutet aus unserer Sicht, dass das Mobilitätskonzept Bergisch Gladbach mit dem vorliegenden Entwurf und einem möglichen, angestrebten Beschluss der zuständigen Fachausschüsse des Rates am 14. Juni 2016 noch nicht „fertig“ sein wird. Es können sich aus der Prüfung und Fortschreibung des Verkehrsprognose-Modells später noch Änderungen und Konsequenzen ergeben.

Mobilitätskonzept braucht Mut statt Kosmetik

Die Wirtschaft muss hinnehmen, dass Verkehrskonzepte früherer Art – wie z.B. die „Generalverkehrspläne“ der 50er und 70er Jahre des 20. Jahrhunderts –, die sich vorwiegend oder allein mit dem Auto-Verkehr beschäftigten, heute nicht mehr ausreichen, sondern dass die Untersuchungen sich auch auf die anderen Verkehrsarten ausstrecken müssen.

Es sich dies dann so auswirken muss, dass der nach dem Modal-Split wichtigste Verkehrsträger in Bergisch Gladbach, der motorisierte Individualverkehr (Anteil 58,9 %), erst als 4. Verkehrsart im 6. Kapitel des vorliegenden Entwurfs behandelt werden sollte, sei hier dahingestellt. Eine andere Frage ist, welche Maßnahmen-Vorschläge in welcher Gewichtung sich aus einer solchen integrierten Betrachtungsweise ergeben.

Die Zahlengrundlage, die schon vorliegt, sind z.B. die Pendlerzahlen. Nach der von IT.NRW im Jan 2016 veröffentlichten Pendlerrechnung NRW 2014 pendeln arbeitstäglich 24.845 Menschen nach Bergisch Gladbach ein und 30.473 aus der Stadt heraus. Hauptzielorte waren Köln mit 16.316 Auspendlern und Leverkusen mit 2.588. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Arbeitsstätten dieser Menschen nicht nur in der Kölner City, sondern auch im Kölner Norden, Süden oder Westen liegen können und bei Nutzung des ÖPNV nur mit Umsteigen in der Kölner Innenstadt erreichbar sind. Bei Nutzung des PKW ist dagegen eher ein Direktverkehr möglich.

Weniger ist es aus unserer Sicht fraglich, ob man in diesen „Quer-Relationen“ in nennenswertem Umfang Menschen in Bergisch Gladbach dazu bewegen kann, für den Weg zur Arbeit vom Auto auf das Fahrrad umzusteigen oder die Angebote des ÖPNV zu nutzen..

Anmerkungen zu den vorgeschlagenen Maßnahmen für den Radverkehr:

Die Verkehrsprognosen und die Bestandsaufnahmen des heutigen Verkehrs könnten auch zeigen, welche tatsächlichen Verkehrsanteile der Fahrradverkehr heute auf den Straßen hat. Die Haushaltsbefragung hat zwar ergeben, wie viele Wege ein Haushalt täglich mit welchem Verkehrsmittel zurücklegt. Aber uns sind bisher keine Kenntnisse bekannt, die Auskunft darüber geben, wie die Nutzerzahlen der Verkehrsart Fahrrad auf einzelnen Straßen und Straßen-Abschnitten heute aussehen.

Das Mobilitätskonzept bringt Radfahrern wenig

Dieser Aspekt ist wichtig, wenn wir im folgenden Abschnitt etwas genauer auf die Maßnahmen-Vorschläge „Anlage 4: Fahrrad-Schutzstreifen“ eingehen:

An zahlreichen Stellen im Stadtgebiet wird durch das Mobilitätskonzept die Anlage neuer, beidseitiger Fahrrad-Schutzstreifen auf der Fahrbahn vorgeschlagen:

Beidseitige Fahrrad-Schutzstreifen sollen neu angelegt werden auf folgenden Straßen:

Kienberger-Dom-Straße;
Kempener Straße (von Katterbachstraße – Weidenbuscher Weg);
Luchholzstraße;
Mülheimer Straße (von Dünhofsweg – Eisenbahn-Unterführung);
Odenthaler Straße (von Laurentiusstraße – Hauptstraße);
Bohrsmühle / Schnabelsmühle;
Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße;
Raffrather Straße;
Cederstraße (von Richard-Zanders-Straße – Cederwaldstraße);
Hauptstraße (von Ferrenbergstraße – Kürtener Straße – Eulenburg);
Vollmühlenweg;
Sander Straße (von Hauptstraße – Ortsausgang Sand);
Kierdorf (Abschnitt in Herkenrath);
B 506; Bereich in der Ortslage Romaney;
Refrath, Neufeldweg;
Saaler Straße (Bereich an der Eissporthalle);
Frankenforster Straße (Rathenaustraße – Edeka-Markt);
Kölner Straße (ab Edeka-Markt – Buddestraße);
Buddestraße (von Saaler Straße – Kölner Straße);
Steinstraße (von Buddestraße – Am Stockbrunnen);
Wipperfürther Straße (von Am Stockbrunnen – Schlehecken);
Friedrich-Offermann-Straße (von Steinstraße bis Ortsausgang Bensberg zum Wald hin);
Overather Straße (L 136 (von Am Stockbrunnen -Graf-Hermann-Straße / NORMA);
Heidkamp, Lerbacher Weg (ab Am Rübezahwald – Oberlerbach);

Beidseitige Fahrrad-Schutzstreifen sollen durch das Land NRW, den Kreis oder den Bund neu angelegt werden auf folgenden Straßen:

Overather Straße (ab Graf-Hermann-Straße – Kreuzung Autobahn-Auffahrt A 4);
Sand, Ortsausgang, Herkenrather Straße – Breite – Kierdorf – Ortseingang Herkenrath (L 329);
Bärbroicher Straße – Bärbroich – Stockberg – Oberselbach (L 329);
Ortsausgang Herkenrath – Braunsberg – Stadtgrenze Spitze;
B 506 (Dolomit-Abbau-Grube);
B 506 (Bereich Siefen);

Neuplanungen Radverkehr sollen für folgende Abschnitte durchgeführt werden:

Hauptstraße (von Eisenbahn-Unterführung – Richard-Zanders-Straße);
Richard-Zanders-Straße (von Hauptstraße – Refrather Weg);
Dechant-Müller-Straße;
Untere) Hauptstraße (von Dechant-Müller-Straße – Driescher Kreuz);
Weg Buchmühlen-Park;
entlang der Strunde östlich Odenthaler Straße;
Hauptstraße (Stadtbücherei / Forum – Odenthaler Straße);

Einseitige Fahrrad-Schutzstreifen sollen neu angelegt werden auf folgenden Straßen:

Kempener Straße (Höffenstraße – Nußbaumer Straße);
Raffrather Straße (Von-Ketteler-Straße – Handstraße);
Salkstraße;
Cederwaldstraße;
Wipperfürther Straße (ab Schlehecken – Moitzfeld (Kreuzung L 289);

Heidkamp, Lerbacher Weg (von Bensberger Straße – Am Rübezahlwald);
Am Rübezahlwald;

Das Mobilitätskonzept meint es – wie aus Seite 118 des Entwurfes hervorgeht – durchaus ernst: Es sieht „Konflikte zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln, die beispielsweise bei der Umwandlung von Stellplätzen für Kfz in Radfahrstreifen auftreten werden“. Es fährt dann aber weiter fort: „... wird durch das Mobilitätskonzept als künftige Strategie die konsequente Umwandlung dieser Flächen empfohlen“ (S. 118 unten). Wir regen hier stattdessen eine vorsichtige Herangehensweise in Abstimmung und im Dialog mit den Anliegern der jeweiligen Straßenabschnitte an.

Bereits realisiertes Beispiel: In bestimmten Abschnitten der Kempener Straße sind bereits seit einigen Jahren Fahrrad-Schutz-Streifen markiert. Die Zahl der Radfahrer, die diese Straße nutzen, ist jedoch nach dem Eindruck des Unterzeichners, der nahezu täglich diese Straße zu wechselnden Tageszeiten befährt, bis heute relativ gering. Die Frage stellt sich zunächst, ob auf einer derartigen Hauptverkehrs-Achse mit viel Auto-Verkehr überhaupt durch solche Fahrrad-Schutz-Streifen eine höhere Verkehrs-Qualität oder ein größeres Sicherheits-Gefühl für Radfahrer erreichbar ist.

Eine Konsequenz der Anlage von Fahrrad-Streifen ist, dass an vielen Stellen im Stadtgebiet bisher vorhandene Stellplätze für Kfz am Straßenrand wegfallen. Dies kann negative Auswirkungen auf die Anlieger haben, wenn sie auf den dortigen Grundstücken keine Stellplätze zur Verfügung haben oder einrichten können.

Anders als an der Kempener Straße sind z.B. an der Kölner Straße u.a. zahlreiche mehrgeschossige Gebäude, teilweise mit gewerblicher oder Büro-Nutzung, vorhanden. Hier kann es also einen höheren Anteil an Besuchern und / oder Mitarbeitern geben, die einen PKW nutzen und dafür einen Stellplatz benötigen.

Auf einem gewissen Teil sind die Autofahrer schuld daran, dass auf den Hauptverkehrsstraßen zu schnell gefahren wird. Eine sozusagen durch Halteverbots-Schilder „freigeräumte“ Kempener Straße reizt in der Realität offenbar zu schnelleren Fahren als mit 50 km/h.

Wenn Fahrrad-Wege von Radfahrern angenommen werden sollen – auch für eine etwas längere Strecke (wie z.B. in Bergisch Gladbach- Stadtmitte nach Schildgen) -, dann müssen sie nach unserer Einschätzung etwas abgesetzt von den verkehrsreichen Straßen angelegt bzw. gefunden werden, damit die Radfahrer dort nicht beeinträchtigt von den dauernd, schneller und eng an ihnen vorbeifahrenden KFZ fahren können.

Ein alternativer Lösungsvorschlag könnte daher lauten, parallel zu den Hauptverbindungs-Straßen je nach den örtlichen Möglichkeiten nach geeigneten Trassen für Radwege zu suchen. Dies kann auf einem neben der Straße angelegten, aber durch einen Sicherheitsstreifen getrennten Radweg „herkömmlicher Art“ sein, es kann aber, wenn eine direkte benachbarte Anlage nicht möglich ist, auch in einem weiteren Abstand (etwa 100 – 200 m) im angrenzenden Wohngebiet, evtl. auf dort bereits vorhandenen, kleineren Straßen, sein. Natürlich könnte man dem entgegen, durch diesen Vorschlag würden die Radfahrer zu Umwegen gezwungen oder man schaffe ein neues Sicherheits-Gefühl, weil in Seitenstraßen (insbesondere am Abend und in der Nacht) keine soziale Kontrolle gegeben ist, die vor Überfällen schützt.

Wir gewichten jedoch den Aspekt des Verkehrs-Sicherheits-Gefühls und des geringeren Unfall- und Kollisionsrisikos so hoch, dass wir diesen Vorschlag der „Fahrrad-Parallelstraßen“ anstelle der Fahrrad-Schutzstreifen in die Diskussion einbringen möchten.

Es muss darauf hingewiesen werden, dass viele der Straßen und Straßenzüge, die mit Fahrrad-Schutz-Streifen ausgerüstet werden sollen, gleichzeitig Bestandteile des LKW-Vorrangrouten-Netzes sind, das am 23.02.2016 durch den Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr beschlossen worden ist. Durch eine verstärkte Markierung von Fahrrad-streifen dort würde man also den Fahrrad-Verkehr auf dieselben Straßen lenken, auf die man bereits die schweren LKW konzentrieren will.

Zwischen dem Lieferverkehr und dem Radverkehr kommt es häufiger zu Konflikten, da die Schutzstreifen zum Be-

entladen mitgenutzt werden (Seite 125).

angesichts der bisherigen geringen Nutzung der Fahrrad-Streifen und des geringen Anteils von mit dem Fahrrad zurückgelegten Wegen stellt sich zudem die Frage, ob ein solcher Ausbau von Fahrrad-Schutz-Streifen, eine solche Erweiterung der Verkehrsflächen für den Radverkehr angemessen ist. Dies insbesondere, wenn man den Wegfall der Kfz-Stellplätze am Straßenrand berücksichtigt (wie oben bereits dargestellt) und die schmaleren Fahrstreifen dem motorisierten Verkehr gegenüberstellt (z.B. bei Fahrrad-Streifen in der schmalen Buchholzstraße in Gronau: Maßnahme RV 44, Seite 65).

Anmerkungen zu den vorgeschlagenen Maßnahmen für den Öffentlichen Personennahverkehr:

Wir unterstützen sehr die Maßnahme Ö 7 (S. 106), die den Bau des 2. Gleises der S-Bahn-Strecke S 11 im Schnitt zwischen Köln-Dellbrück und Bergisch Gladbach-Stadtmitte beinhaltet. Eine Kapazitätserhöhung der S-Bahn-Linie S 11, eine Verdichtung des Taktes und ein größeres Platzangebot sind nur mit einem 2. Gleis möglich. Dies stellt die Voraussetzungen dafür dar, dass mehr Menschen aus Bergisch Gladbach für ihren Weg zu den Arbeitsplätzen in der Rhein-Schiene den öffentlichen Verkehr nutzen.

Öffentlicher Personen-Nahverkehr mit Bus und Bahn ist allerdings von seiner Entstehung her auf die Stadtzentren ausgerichtet. Die Linien laufen sternförmig von Bergisch Gladbach und Bensberg (und anderen Städten des Umlands) auf das Kölner Stadtzentrum zu. Arbeitsstätten im Kölner Norden, Süden oder Westen sind daher von Bergisch Gladbach aus mit dem ÖPNV nur im gebrochenen Verkehr mit zeitraubenden Umsteige-Vorgängen und längeren Wartezeiten erreichbar. Dadurch ist die Attraktivität der ÖPNV-Verbindungen in diesen Relationen gering.

In diesem Zusammenhang erscheint es uns fraglich, ob zusätzliche Quartiersbusse (Seite 90) oder ergänzende Teillinien (Seite 92) geeignet sind, mehr Nutzer für den ÖPNV zu gewinnen, weil mit ihnen in der Regel ein weiterer Umstieg und evtl. längere Wartezeiten verbunden sind.

Welchen Sinn macht eine P+R-Anlage / P+R-Haltestelle am Standort „Unterboschbach“ an der Stadtgrenze zum nachbarten Odenthal-Voiswinkel (Seite 115)? Es ist nach unserer Einschätzung für Pendler wenig attraktiv, hier ihren PKW abzustellen, dann mit einem Bus zum S-Bahnhof „Stadtmitte“ zu fahren, um von dort dann weiter mit der S-Bahn nach Köln zu fahren (also mindestens zweimal umzusteigen).

Anmerkungen zu den vorgeschlagenen Maßnahmen für den Kfz-Verkehr:

Grundsätzlich ist die Forderung aufzustellen, dass die Verkehrsanlagen auch für den Kfz-Verkehr leistungsfähig und zukunftssicher dimensioniert werden müssen. Die Ursachen für Staus müssen beseitigt, Reisezeit-Verluste müssen vermieden und die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes erhöht werden.

Wir begrüßen daher sehr die Maßnahme P 2 (Seite 120), die die Installation eines zentralen Verkehrsrechners, also eines komplexen, EDV-gestützten Systems zur Steuerung eines bedeutenden Teils der Ampelanlagen in der Stadt beinhaltet. Damit können die Verkehrsdaten zentral gesammelt und automatisch ausgewertet werden, wodurch das Verkehrsaufkommen besser gesteuert werden kann.

Wir begrüßen es, dass im Bereich des Kfz-Verkehrs auch Maßnahmen nicht ausgeklammert werden, die einen Ausbau der Infrastruktur beinhalten (Seiten 112, 116).

Wir begrüßen es sehr, dass in Form der Maßnahme P 8 (Seite 122) die Schaffung eines leistungsfähigen Brückenelementes zwischen dem Ortsteil Gladbach und der A 4 mit der möglichen Nutzung der Bahndammtrasse in das Mobilitätskonzept aufgenommen wurde.

Allerdings sollte die Maßnahme nicht, wie in der Spalte „Zuständigkeit / Kosten“ der Tabelle auf Seite 122 bisher durchgeführt, unter die Bedingung gestellt werden, dass die Umsetzung der Maßnahme nur dann anzustreben ist, wenn das Ziel einer Verringerung des Kfz-Verkehrs von 4 % bis 2022 bzw. 8 % bis 2030 nicht erreicht wird. Diese

ung eines neuen Netzelementes darf nicht wieder auf die lange Bank geschoben werden, sondern sollte möglichst schnell realisiert werden, weil das Zentrum von Bergisch Gladbach und mehrere Gewerbegebiete schlecht angebunden und andere Ortslagen (Bensberg und Refrath) bisher stark belastet sind.

Anmerkungen zu den vorgeschlagenen Maßnahmen für den Schwerverkehr und Lieferverkehr:

Wir begrüßen es sehr, dass im Eingangsabschnitt zu Kapitel 7 des Mobilitätskonzeptes die große Bedeutung des Lieferverkehrs für die Entwicklung und die Wirtschaftskraft einer Stadt beschrieben und gewürdigt wird.

Micro-Depots, Umschlagstellen (Hubs), von denen aus im Nahbereich Güter und Pakete zu Fuß oder mit dem Lasten-Fahrrad ausgeliefert werden sollen (Seite 125), erfordern nicht nur geeignete Plätze in jedem Stadtviertel, sondern auch zusätzliches Personal für die Betreuung des Depots / Containers und für die Auslieferungen. Fraglich ist, ob die End-Empfänger der Pakete bereit sind, die dabei anfallenden Kosten mitzutragen.

Die Wirtschaftsunternehmen – und zwar sowohl produzierende Unternehmen als auch Transport-Unternehmen – sind heute in logistische Abläufe mit ihren Lieferanten und Abnehmern eingebunden. Diese optimierten Abläufe werden durch weitere Umlade- und Zwischen-Lager-Vorgänge erschwert.

Im Feld der Kurier-, Paket- und Express-Dienste sind heute neben der Deutschen Post / DHL weitere Anbieter aktiv (z.B. UPS, GLS, DPD, TNT, Hermes). Alle diese Unternehmen betreiben eigene Netze – teilweise weltweit – mit regionalen Verteil- und Umschlagsanlagen. Ihre jeweiligen Verteilgebiete und Routen-Aufteilungen sind innerhalb des Unternehmens organisiert und optimiert.

Würde man jetzt für eine einzelne Stadt wie Bergisch Gladbach zentrale Abgabestellen oder Umschlag-Stationen vorsehen, an denen die verschiedenen Transport-Dienstleister ihre Pakete für einen bestimmten Stadtteil abliefern und gemeinsam für die weitere Auslieferung sortieren sollen, so wäre dafür die Abstimmung verschiedener Transportsysteme und -Techniken bis hin zur datenmäßig einheitlichen Begleitung der Sendungen erforderlich. Es geht nicht nur um Zeitverlusten, sondern die Unternehmen könnten die Dienstleistungsgüte Ihrer Transport-Kette bis hin zum Endempfänger nicht aufrechterhalten. Wir halten daher derartige Maßnahmenvorschläge (Maßnahmen W 6 und W 7, Seiten 134 und 135) für nicht realisierbar.

Trotzdem sind wir als Industrie- und Handelskammer gerne bereit, an evtl. Abstimmungsrunden zur Diskussion der Planung derartiger Maßnahmen und Betriebsversuche moderierend mitzuwirken.

Wir bitten, unsere Anregungen im weiteren Verfahren zu berücksichtigen.

Dokumentation: Der aktuelle Entwurf des Mobilitätskonzeptes

[Download \(PDF, Unknown\)](#)

Copyright © 2017 Bürgerportal Bergisch Gladbach. Das Beste aus der Metropole des Bergischen Landes. Nachrichten, Tipps und Debatten in GL.