### Stadt Bergisch Gladbach Der Bürgermeister

Datum
02.05.2019
Ausschussbetreuender Fachbereich
Umwelt und Technik
Schriftführung
Michael Schirmer
Telefon-Nr.
02202-141356

### **Niederschrift**

Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr Sitzung am Dienstag, 26.03.2019

Sitzungsort

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

Sitzungsdauer (Uhrzeit von / bis)

17:02 Uhr – 21:26 Uhr

Unterbrechungen (Uhrzeit von / bis)

Keine

#### Sitzungsteilnehmer

Siehe beigefügtes Teilnehmerverzeichnis

### Tagesordnung

- Ö Öffentlicher Teil
- 1 Eröffnung, Bekanntgabe nicht anwesender Ausschussmitglieder, Feststellung der ordnungsgemäßen und rechtzeitigen Einberufung sowie der Beschlussfähigkeit
- 2 Genehmigung der Niederschrift aus der 31. und 32. Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr vom 11.12.2018 und 05.02.2019 öffentlicher Teil
- 3 Bericht über die Durchführung der Beschlüsse aus der Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr am 05.02.2019 - öffentlicher Teil -0123/2019
- 4 Mitteilungen des Ausschussvorsitzenden
- 5 Mitteilungen des Bürgermeisters

- 5.1 Sachstandsbericht "Strunde hoch vier"
- 5.2 Überprüfung der Leistungsfähigkeit des öffentlichen Kanalnetzes und Entwicklung erforderlicher Maßnahmen im Hinblick auf die Flächen- und Einwohnerzuwächse infolge des "Flächennutzungsplanes 2035".
- 5.3 Antrag der Fraktion Die Linke. mit Bürgerpartei GL vom 23.01.2019 eingegangen am 23.01.2019 auf Durchführung einer Machbarkeitsstudie im Rahmen der Regionale 2025 Bergisches Rheinland zum Bau einer Seilbahnverbindung vom Verkehrsbauwerk Bensberg über die Stationen VPH, Technologiepark, Miltenyi bis zum Haltepunkt der Linie 227 Steinacker (1. Bauabschnitt). Weiterführung über Herkenrath bis Spitze (2. Baubschnitt).
- 5.4 Anregung vom 22.10.2018, die Straßenzüge Feldstr./Rheinhöhenweg aus dem Vorfahrtsstraßennetz herauszunehmen und in die umgebende Tempo-30-Zone zu integrieren, sowie die Einbahnstraße für gegenläufigen Radverkehr zu öffnen und für eine sichere Zufahrt von der Bensberger Straße aus zu sorgen.
- 6 Nachverfolgung aller wesentlichen Beschlüsse analog zu § 5 Abs. 1 der Zuständigkeitsordnung 0133/2019
- 7 Machbarkeitsstudie "Leistungsfähige RadPendlerRouten im Rechtsrheinischen" 0077/2019
- 8 Wertentwicklung und Sanierungsbedarf städtischer Straßen 0140/2019
- 9 InHK Bensberg: Maßnahme D2 Aufwertung Stadtgarten 0145/2019
- 10 InHK Bensberg Mitteilung über den Oberflächenbelag Naturstein im 1. Bauabschnitt der Schloßstraße 0131/2019
- 11 Anregung vom 25.09.2018 zur Schaffung eines Radschnellweges zwischen Bergisch Gladbach und Köln 0129/2019
- Anregung vom 04.06.2018, das Einkaufs- und Gewerbegebiet "Strundepark" durch einen kurzen Radweg an den Weg entlang der Strunde anzuschließen 0254/2018/1
- 13 Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr 0112/2019
- Anregung vom 04.06.2018, das Radwegesystem im Bereich der Schulen Albertus-Magnus- Gymnasium und Johannes- Gutenberg- Realschule auszubauen 0255/2018/1
- 15 Anregung zur Verbesserung der Wegeverbindung entlang der Trasse der Stadtbahnlinie 1

- Anregung vom 03.01.2018, die Scheidtbachstraße in eine Fahrradstraße umzuwidmen 0018/2018/2
- 17 Stellungnahme der Stadt Bergisch Gladbach zum Lärmaktionsplan Overath 0065/2019
- 18 Kanal-TV-Untersuchung (Wiederholungsinspektion) gemäß Selbstüberwachungsverordnung Abwasser (SüwVO Abw)
  0082/2019
- 19 Energetische Modernisierung der Beleuchtungseinrichtung der Flutlichtanlage im Stadion 0085/2019
- 20 Feststellung des Jahresabschlusses 2017 der eigenbetriebsähnlichen Einrichtung "Immobilienbetrieb der Stadt Bergisch Gladbach" 0094/2019
- 21 Entlastung der Betriebsleitung der eigenbetriebsähnlichen Einrichtung "Immobilienbetrieb der Stadt Bergisch Gladbach" für das Wirtschaftsjahr 2017 0095/2019
- 22 Anträge der Fraktionen
- 22.1 Antrag der Fraktion Bündnis 90 / Die GRÜNEN vom 10.12.2018 eingegangen am 23.01.2019 das Straßenstück "Am Dännekamp" zwischen Behindertenwerkstatt und Kantine in einen Parkplatz umzuwidmen
- 23 Anfragen der Ausschussmitglieder
- 23.1 Anfrage der Fraktion Die Linke. mit Bürgerpartei GL vom 31.12.2018 eingegangen am 02.01.2019 zur Breitbandversorgung 0141/2019
- 23.2 Anfrage der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN vom 02.01.2019 bezügl. Radpendlerrouten nach Köln 0125/2019

### Protokollierung

### Ö Öffentlicher Teil

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

Der Vorsitzende des Ausschusses für Umwelt, Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr (AUKIV) des Rates der Stadt Bergisch Gladbach, <u>Herr Christian Buchen</u>, eröffnet die Sitzung um 17.02 Uhr und stellt fest, dass die Sitzungseinladung ordnungsgemäß und fristgerecht erfolgte und der Ausschuss beschlussfähig ist. Die Sitzungsteilnehmer ergeben sich aus dem als Anlage beigefügten Teilnehmerverzeichnis.

Der in der letzten Ratssitzung als sachkundiger Bürger für die CDU berufene <u>Herr Wolfgang Maus</u> wird vereidigt.

Als nächstes weist Herr Buchen auf folgende Tischvorlagen hin:

- zum Tagesordnungspunkt Ö 7 die Machbarkeitsstudie "Leistungsfähige RadPendler-Routen im Rechtsrheinischen": Dort sei Unterpunkt 4 textlich geändert worden. Die Änderung sei an die im Kreis beschlossene Formulierung angepasst.
- zum Tagesordnungspunkt Ö 10 InHK Bensberg Mitteilung über den Oberflächenbelag - Naturstein - im 1. Bauabschnitt der Schloßstraße: Gegenüber der Vorlage in der Einladung liege nunmehr eine detailliertere Vorlage vor. Zudem seien im Sitzungssaal Materialproben ausgelegt.
- zum Tagesordnungspunkt Ö 11 Anregung vom 25.09.2018 zur Schaffung eines Radschnellweges zwischen Bergisch Gladbach und Köln: Es handele sich um die Stellungnahme der Verwaltung.
- Zum Tagesordnungspunkt Ö 15 Anregung zur Verbesserung der Wegeverbindung entlang der Trasse der Stadtbahnlinie 1: Es handele sich um den Text der Anregung von Pro Velo.
- 5. Die Antwort zur Anfrage von Herrn Außendorf Thema: "Einsatz von Streusalz".

Zudem macht er darauf aufmerksam, dass die der Vorlage nicht beigefügten Interviews zur "Öffnung der Fußgängerzone Bergisch Gladbach" Anlage der entsprechenden Vorlage zur AUKIV-Sitzung vom 11.12.2018 seien.

<u>Herr Henkel</u> vermisst eine Vorlage zur Thema "Stationsstraße". Er bittet die Verwaltung um Mitteilung, wann dieser Punkt auf die Tagesordnung komme.

<u>Herr Buchen</u> bittet darum, diese Frage beim TOP "Anfragen der Ausschussmitglieder erneut zu stellen". Zudem schlägt er vor, die Tagesordnungspunkte Ö 7, Ö 11 und Ö 23.2 gemeinsam zu beraten und getrennt zu beschließen, da diese sachlich zusammenhängen. Dieser Vorschlag wird ohne Anmerkungen und Nachfragen akzeptiert.

2. <u>Genehmigung der Niederschrift aus der 31. und 32. Sitzung des Ausschusses</u> <u>für Umwelt, Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr vom 11.12.2018 und</u> 05.02.2019 - öffentlicher Teil Beide Niederschriften werden ohne Anmerkungen und Nachfragen genehmigt.

### Bericht über die Durchführung der Beschlüsse aus der Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr am 05.02.2019 - öffentlicher Teil -

0123/2019

Der Bericht über die Durchführung der Beschlüsse aus letzten AUKIV-Sitzung wird ohne Anmerkungen und Nachfragen zur Kenntnis genommen.

#### 4. Mitteilungen des Ausschussvorsitzenden

Keine.

### 5. Mitteilungen des Bürgermeisters

Herr Jäger greift das Thema "Luftschadstoffmessung" auf, welches u.a. durch einen Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN bereits mehrfach behandelt worden sei. Das für die Messungen zuständige LANUV (Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz) sei aufgefordert worden, die Messungen im Stadtgebiet in die Prioritätenliste aufzunehmen. Zwischenzeitlich habe die Stadt jedoch eigene passive Messgeräte angeschafft und selbst Messungen auf dem Zanders-Gelände vorgenommen, was den Fraktionen im Januar 2019 schon schriftlich mitgeteilt worden sei. Das LANUV habe allerdings nunmehr mitgeteilt, dass es eine Messstelle eingerichtet habe. Diese werde aber genau an der Stelle betrieben, an der die Stadt auch eine Messstelle betreibe. Daher würde mit dem Ingenieurbüro überlegt, die eigene Messstelle zu versetzen.

Herr Außendorf möchte wissen wann Ergebnisse vorliegen.

Her Jäger teilt mit, dass das LANUV alle drei Monate seine Ergebnisse veröffentliche. Über welchen Zeitraum sich die Messungen erstrecken, sei jedoch nicht bekannt. Die städtische Messdauer belaufe sich auf ein Jahr. Die Ergebnisse würden anschließend dem Ausschuss mitgeteilt.

#### 5.1. Sachstandsbericht "Strunde hoch vier"

Herr Kremer teilt mit, dass die Maßnahme so gut wie abgeschlossen sei. Beim Areal "Parkplatz am Alten Stadthaus" stünden noch einige Restarbeiten wie Geländer und Steinverklinkerungen an, um den Anschluss Buchmühlenstraße, Hauptstraße und Fußgängerzone herzustellen. Letzte Rechnungen seien noch einzusammeln und Abschlussabsprachen zu führen. Dies erfolge bis zum Ende des laufenden Kalenderjahres. Eine weitere Berichterstattung erübrige sich daher bis zum Ablauf des laufenden Kalenderjahres.

# 5.2. <u>Überprüfung der Leistungsfähigkeit des öffentlichen Kanalnetzes und Entwicklung erforderlicher Maßnahmen im Hinblick auf die Flächen- und Einwohnerzuwächse infolge des "Flächennutzungsplanes 2035".</u>

Herr Hämmerling teilt mit, dass dieses Thema Ende 2016 aufgrund des noch laufenden Flächennutzungsplanverfahrens vertagt worden sei. Er kündigt für die nächste oder übernächste Sitzung eine neue Beschlussvorlage an. Diese werde um das Thema Zanders-Gelände und ggfs. dort erforderliche Maßnahmen zur Ableitung von Abwässern ergänzt. 5.3. Antrag der Fraktion Die Linke. mit Bürgerpartei GL vom 23.01.2019 - eingegangen am 23.01.2019 - auf Durchführung einer Machbarkeitsstudie im Rahmen der Regionale 2025 Bergisches Rheinland zum Bau einer Seilbahnverbindung vom Verkehrsbauwerk Bensberg über die Stationen VPH, Technologiepark, Miltenyi bis zum Haltepunkt der Linie 227 Steinacker (1. Bauabschnitt). Weiterführung über Herkenrath bis Spitze (2. Baubschnitt).

<u>Frau Krause</u> teilt mit, dass hierzu eine Vorlage in die nächste AUKIV-Sitzung eingebracht werden soll.

5.4. Anregung vom 22.10.2018, die Straßenzüge Feldstr./Rheinhöhenweg aus dem Vorfahrtsstraßennetz herauszunehmen und in die umgebende Tempo-30-Zone zu integrieren, sowie die Einbahnstraße für gegenläufigen Radverkehr zu öffnen und für eine sichere Zufahrt von der Bensberger Straße aus zu sorgen.

Herr Widdenhöfer informiert darüber, dass die Prüfung zu dieser Anregung noch nicht abgeschlossen sei. Im Februar habe eine Verkehrsbesprechung stattgefunden, in der festgestellt worden sei, dass in den letzten beiden Jahren vermehrt Blechschäden aufgetreten seien. Dies sei wahrscheinlich der Baustellensituation im Innenstadtbereich geschuldet. Durch den Fachbereich Umwelt und Technik werde augenblicklich geprüft, wie die Parkplatzsituation im Straßenzug entschärft werden könne. Die Daten des dort installierten Datenerfassungsgerätes seien hingegen noch nicht analysiert worden. Eine Vorlage sei für die nächste oder übernächste Sitzung geplant. Die Mitglieder der Verkehrsbesprechung haben sich folgendes Bild über den Radverkehr verschafft:

"Auf Grund der gefährlichen Knotens Feldstraße/Bensberger Straße sei eine sichere Radverkehrsführung bzw. eine Einleitung der Radfahrer in die Feldstraße unmöglich. Zudem müsste die Feldstraße im unteren Bereich einspurig verlaufen und die Lichtsignalanlage abgeändert werden. Die Leistungsfähigkeit des Knotens würde rapide abnehmen. Der Beschluss sei daher abgelehnt worden. Am heutigen Tage sei ein Schreiben der Initiative "Zone 30 für die Feldstraße/Rheinhöhenweg" eingegangen, dessen Vorschläge ausgewertet und das Fazit in die Vorlage einfließen würden. Schon jetzt könne man sagen, dass die Einrichtung einer 30iger-Zone restriktiver Regeln unterliege so z. B. dem § 45 c der StVO. Welche Möglichkeiten dennoch bestünden, würde geprüft und in die Vorlage mit aufgenommen.

<u>Herr Zalfen</u> meint, dass die Feldstraße insbesondere baulich nicht wie eine Hauptverkehrsstraße aussehe, sondern eher wie eine Wohnstraße erscheine. Es sei daher wünschenswert, dass eine 30iger-Zone nicht ausgeschlossen werde.

<u>Herr Widdenhöfer</u> entgegnet, dass nach der vor einigen Jahrzehnten durchgeführten Differenzierung von 30iger-Zonen und Hauptverkehrsstraßen die in Rede stehende Straße als Haupterschließung zwischen Sand und Heidkamp festgeschrieben worden sei und daher nicht als 30iger-Zone ausgewiesen werden könne.

Herr Samirae bittet um Zusendung der Unfallstatistik der Unfallkommission.

Herr Widdenhöfer fragt nach, ob Herr Samirae eine Statistik von allen Tempo-30-Zonen im Stadtgebiet haben wolle. Daten über den hier behandelten Straßenzug lägen vor und können sofort übergeben werden.

Herr Samirae bringt dies konkludent zum Ausdruck.

<u>Herr Schundau</u> schließt sich dem Wunsch von Herrn Zalfen an. Seiner Meinung nach könne eine 30iger-Zone nicht aus dem Grunde abgelehnt werden, dass es sich um eine Verbindungsstraße handele. Auch dort könne eine entsprechende Regelung getroffen werden. Höhere Geschwindigkeiten seien angesichts der topografischen Verhältnisse im Straßenzug insbesondere für querende Fußgänger recht gefährlich.

## 6. Nachverfolgung aller wesentlichen Beschlüsse analog zu § 5 Abs. 1 der Zuständigkeitsordnung

0133/2019

Herr Krell greift das der Aufstellung beigefügte Schaubild auf. Bezogen auf die Genauigkeit der Baukostenangaben kenne er derartige Aufstellungen nur mit einer um jeweils 10 % niedrigeren Varianz. Er möchte wissen, aus welcher Quelle das vorliegende Schaubild stamme. Er regt an, den Korridor zu verschlanken, da mit den vorliegenden Varianzdaten Kostenentscheidungen auf unsicherer Basis stünden.

<u>Herr Martmann</u> kann die Frage derzeit nicht detailliert beantworten. Es erfolge eine schriftliche Antwort. Die Grundlage des Schaubildes basiere auf juristisch - auch für Architekten insbesondere aus Haftungsausschlussgründen - bindenden Werten. Die Quellenangabe werde ebenfalls nachgereicht.

<u>Herrn Krell</u> vertritt die Auffassung, dass Daten, die aus Haftungsgründen gelten, vorliegend nicht angewendet werden könnten, da sie nicht dem Stand der Technik im Bauprojektmanagement entsprächen.

## 7. <u>Machbarkeitsstudie "Leistungsfähige RadPendlerRouten im Rechtsrheinischen"</u>

0077/2019

Wie bereits zu Beginn der Sitzung erwähnt, wird dieser Tagesordnungspunkt mit den Tagesordnungspunkten Ö 11 und Ö 23.2 zusammen abgearbeitet.

Einführend erfolgt eine PowerPoint-Präsentation durch <u>Herrn Nahr</u> vom Ing.-Büro Lindschulte und Kloppe, die dieser Niederschrift beigefügt ist. Wesentliche Informationen zur Historie, der Vorgehensweise und der Zielstellung innerhalb der Machbarkeitsstudie sind dieser Präsentation zu entnehmen.

<u>Frau Bähner</u> bittet darum, die Ermittlung des zusätzlichen Potenzials von 2.200 Radfahrern näher zu erläutern. Eine weitere Frage bezieht sich auf die Berechnung der Personenzahl, die auf das Fahrrad umsteigen werden. Zudem möchte sie wissen, mit welchen Fördermitteln man in welcher Höhe rechnen könne.

Herr Nahr antwortet, dass es als Grundlage der Berechnung für die einzelnen Zellen entlang der Trasse eine Datenerhebung über die Anzahl der Bewohner gebe, aus der man den Radverkehr innerhalb der Zellen und zwischen den Zellen quantitativ ableiten könne. Als Annahme sei eine Steigerung von aktuell 8 % auf 14% des Anteils des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen zu Grunde gelegt worden. Fördermittel könnten aus Landesmitteln, aber auch aus Bundesmitteln mit einer Förderquote von 70 bis 80 % der Kosten akquiriert werden. Auch Mittel aus der Regionale 2025 kämen in Frage.

Herr Außendorf ist erstaunt über die Stellungnahme der Verwaltung zur Anfrage seiner Fraktion hinsichtlich Radpendlerrouten (Tagesordnungspunkt Ö 23.2). Er bedauert, dass bei der Beantwortung der sich aus der Machbarkeitsstudie ergebenden Fragen nur auf die Studie verwiesen werde. Ihm fehle eine inhaltliche Auseinandersetzung. Eine Frage beziehe sich auf die geplante Trasse, die zumindest teilweise das Landschaftsschutzgebiet Thielenbrucher Wald tangiere. Bei der Beurteilung der Trassenführung sei es jedoch wichtig, schnell zu wissen, ob die Trassenführung unter den Gesichtspunkten Belag und Beleuchtung überhaupt möglich sei. Des Weiteren möchte er wissen, welche Gründe für die hier vorgestellte Trasse und nicht für die von der Bürgerinitiative "Radschnellweg GL-K" vorgeschlagene Trasse sprächen.

Herr Nahr antwortet, dass die Trasse nicht durch das Landschaftsschutzgebiet führe, was für Genehmigungen etc. eine Vereinfachung bedeute. Aus anderen vergleichbaren Projekten seien durchaus verschiedene Beläge und Ausstattungen möglich. In Mönchengladbach beispielsweise

sei ein Radschnellweg mit adaptiver Beleuchtung versehen, die nur bei Bedarf anspringe und in der Höhe flexibel sei. Abweichungen gegenüber der von der Initiative vorgeschlagenen Trasse seien dem Ziel geschuldet, eine überregional funktionierende, weil gradlinigere und konfliktfreiere Pendlerroute einzurichten.

Herr Henkel meint, dass der Anteil der umsetzbaren Maßnahmen im Diagramm (Seite 16 der Präsentation) relativ klein sei.

<u>Herr Nahr</u> trägt vor, dass aufgrund von Hürden wie Genehmigungen und Grundstückserwerbe die Trassenführung teils komplett neu erstellt werden müsse. Bei bereits an Straßen bestehenden Radwegen, die nur noch eine Verbreiterung erforderten, sei dies einfacher.

<u>Herr Buchen</u> fragt in diesem Zusammenhang nach den entstehenden Kosten, insbesondere die Unterhaltungskosten, die hier nicht berücksichtigt seien.

<u>Herr Nahr</u> kann keine verbindlichen Daten nennen. Hierzu könne man aber vergleichbare und realisierte Projekte heranziehen. Die Höhe der neu anfallenden Kosten sei u.a. davon abhängig, wieviel Streckenanteil neu gebaut werden müsse und wieviel Strecke quasi lediglich ein Upgrade erfahre. Vorliegend würden meist bestehende Trassen genutzt. Dadurch dürften die neu hinzukommenden Unterhaltungskosten nicht allzu hoch sein.

<u>Herr Wuttke</u> möchte wissen, ob das genannte Verlagerungspotenzial von 2.200 Radfahrern pro Tag für einen schönen Sommertag gelte.

Herr Nahr antwortet, dass ein Durchschnittswert für das gesamte Jahr sei, der aber wegen der Vorteile einer schnelleren Strecke durchaus höher liegen.

<u>Herr Schundau</u> berichtigt, dass die Linienführung sehr wohl durch Landschaftsschutzgebiet gelegt werden solle. Außerdem sei die Anbindung der auf Kölner Stadtgebiet gelegenen Schulen durch die Anlegung von Stichwegen erreichbar. Eine direkt an den Schulen vorbeiführende Trasse sei angesichts des aufkommenden Schüler-Radverkehrs morgens und nachmittags für Pendler ungünstig und berge Konfliktpotenzial.

<u>Herr Nahr</u> entgegnet, dass sich nach dem vorliegenden amtlichen Daten- und Kartenmaterial an der genannten Stelle kein Landschafts- oder Naturschutzgebiet befinde.

Herrn Maus ist nicht klar, wie die eingesparte CO<sub>2</sub>-Emission erfasst und bewertet worden sei.

<u>Herr Nahr</u> teilt mit, dass das CO<sub>2</sub>-Thema zur Kernkompetenz des beteiligten Büros SSP Consult gehöre, deren Berechnungsmodelle schon vielfach in bundesweiten Planungen Eingang gefunden hätten.

<u>Herr Maus</u> meint, dass Fahrzeuge zukünftig gemäß dem Pariser Klimaschutzabkommen auf ein Ausstoßniveau von 20 g/km CO<sub>2</sub> zurückgeführt werden müssten. Radfahrer hätten üblicherweise einen Ausstoß von 50 g/km CO<sub>2</sub>.

<u>Herr Tollih</u> möchte wissen, ob die geplanten Strecken Steigungen aufweisen, die für gehandikapte Personen zu Problemen führen.

<u>Herr Nahr</u> erklärt, dass hierzu in derzeitigen Planungsphase noch nichts gesagt werden könne. Nach den bisherigen Erkenntnissen dürfen aber keine, für diesen Personenkreis nicht zu bewältigende Steigungen vorliegen.

Herr Flügge macht auf das exorbitant gute Kosten-Nutzen-Verhältnis dieser Strecke aufmerksam.

<u>Herr Wölwer</u> - Rheinisch-Bergischer Kreis – stellt klar, dass die Trassenführung mit allen Beteiligten abgestimmt worden sei. Zur Alternativroute in Köln sei festzustellen, dass diese Trassenführung nicht von einem Planungsbüro, sondern von der Stadt Köln stamme. Es könne sein, dass die

dortigen politischen Entscheidungsträger zu anderen Ergebnissen gelangen seien. Dies ändere jedoch an der Einschätzung der Trasse nichts. Zum zeitlichen Ablauf sei zu sagen, dass sich der hier in Rede stehende Schnellweg nicht komplett realisieren lasse. Welcher Bauabschnitt wann gebaut werde, entschieden die hier anwesenden Politiker. Es sei wichtig, dass diese Trassen dann von anderen, entgegenstehenden Planungen freigehalten würden. In der regionalen Kooperation habe die bisherige Planung sehr gut funktioniert, was auch für die Umsetzung des Projekts angestrebt werde. Über die Aussage, dass Radfahrer über eine ungünstigere CO<sub>2</sub>-Bilanz verfügen sollen, zeigt er sich erstaunt.

<u>Herr Zalfen</u> fragt nach dem Ergebnis der heutigen Verkehrsausschusssitzung der Stadt Köln. Dort sei eine Trasse präferiert worden. Dies habe auch Auswirkungen auf die von der Stadt Bergisch Gladbach gewählte Trasse.

Herrn Wölwer ist über das Votum der Stadt Köln nichts bekannt.

Herr Ebert begrüßt die vorgestellte Planung. Mit dem Mobilitätskonzept sei die Messlatte, was Umsteigerquoten angehe, sehr hoch angesetzt worden. Die Umsetzung der Radschnellwegplanung sollte möglichst zügig erfolgen. Dies sei unabhängig von der Planung auf Kölner Stadtgebiet, die eine Verzweigung zulasse. Beide Routen besäßen verschiedene Konfliktpotenziale. Die nördliche Trasse verlaufe durch ein Waldstück. Die südliche Route führe durch dörfliche Strukturen und berge Konfliktpotentiale. Hier müssten durch die Nutzung eines Straßenzuges die anderen Verkehrsteilnehmer mitberücksichtigt werden. Daher sei die nördliche Route zu bevorzugen.

<u>Herr Außendorf</u> macht darauf aufmerksam, dass die von der Initiative "Radschnellweg GL-K" vorgeschlagene Alternative in der Hinterhand gehalten werden müsse, falls sich Umsetzungsprobleme in sensiblen Bereichen der vorgeschlagenen Route ergäben. Er legt aus ökologischen Gründen sowie zur Entlastung anderer Verkehrsströme Wert auf eine zügige Umsetzung.

<u>Herr Krell</u> erkennt die Qualität der Planung an und hebt die gelungene interkommunale Zusammenarbeit hervor. Er schließt sich den Ausführungen von Herrn Ebert an.

<u>Herr Schundau</u> hält die von der Initiative vorgeschlagene Trassenführung für die günstigste und am schnellsten zu verwirklichende Lösung.

Herr Samirae begrüßt die Maßnahme ebenfalls. Seine Fraktion habe mit Verwaltungsvertretern an einem Termin bei der Bezirksvertretung in Kalk teilgenommen. Bei weiteren Terminen sollten auch andere Fraktionen zugegen sein. Das Gespräch sei durch die Diskussion mit den Fachplanern aufschlussreich gewesen. Für die Umsetzung der Planungen auf Bergisch Gladbacher Stadtgebiet sei ein Zeithorizont aufzustellen. In der Präsentation seien auch die beiden Startpunkte Bergisch Gladbach und Bensberg zu erkennen. Zwischen diesen beiden Punkten finde Pendlerverkehr statt, so dass beide Startpunkte durch den alten Bahndamm miteinander verbunden werden sollten. Vor diesem Hintergrund stelle sich die Frage, welche Kosten für die Anlegung eines Radweges auf dieser Trasse entstehen würden. Kostensenkend würde sich hier der Verkauf der auf dem Damm liegenden Schienen auswirken.

Herr Flügge sagt eine schriftliche Beantwortung zu.

<u>Herr Ebert</u> stellt heraus, dass die vorliegende Machbarkeitsstudie lediglich als Startschuss für die weitere Planung zu sehen sei. Durch die bestehende Überschneidung mit der Trassenführung der Initiative sei deren Vorschlag nicht vom Tisch, sondern könne auch bei der weiteren Planung berücksichtigt werden.

<u>Herr Buchen</u> lässt zunächst über den Beschlussvorschlag zur Machbarkeitsstudie gemäß der Vorlage abstimmen. Der Beschlussvorschlag

- Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie im Projekt "Leistungsfähige RadPendlerRouten im Rechtsrheinischen" werden zur Kenntnis genommen.
- 2. Die Entwicklung von leistungsfähigen RadPendlerRouten zwischen Köln und dem

- rechtsrheinisch angrenzenden Siedlungsraum wird als wichtiger Baustein der Nahmobilität und der Entwicklung in der Region befürwortet.
- Die Verwaltung wird beauftragt, die bestehende interkommunale Kooperation mit den projektbeteiligten Städten und Kreisen im Sinne einer Umsetzung des Gesamtkonzeptes fortzuführen und regelmäßig über den Projektfortschritt zu berichten.
- 4. Die aufgezeigten Vorzugstrassen werden prinzipiell befürwortet. Im weiteren Verfahren ist von Fall zu Fall bei sensiblen Bereichen eine alternative Trassenführung mit zu prüfen. Dies verbunden mit dem Auftrag an die Verwaltung, die entsprechenden Flächen für die vier Trassen der RadPendlerRouten freizuhalten bzw. zu sichern und die nächsten Planungsschritte (Vor- und Entwurfsplanung) mit den beteiligten Gebietskörperschaften einzuleiten, vorbehaltlich notwendiger Einzelbeschlüsse der zuständigen Fachgremien zu konkreten Finanzierungsbedarfen.
- Es wird befürwortet, das Projekt "RadPendlerRouten im Rechtsrheinischen" in den Qualifizierungsprozess der REGIONALE 2025 "Bergisches RheinLand" einzuspeisen mit dem Ziel, alle Fördermöglichkeiten zur Umsetzung des Projektes auszuschöpfen.

wird einstimmig - ohne Enthaltung - gefasst.

<u>Herr Ebert</u> regt weitergehend an, den Antrag der Bürgerinitiative "Radschnellweg GL – K" einerseits abzulehnen, die Anregung jedoch andererseits mit in den Planungsprozess "Leistungsfähige Radpendlerrouten" mit aufzunehmen.

Herr Flügge befürchtet, dass durch diesen Vorschlag die bereits beschlossenen Routen im Hinblick auf Grunderwerb usw. aufgeweicht würden.

<u>Herr Wölwer</u> stellt klar, dass hier keine Beschlüsse, die andere Kommunen beträfen, gefasst werden dürften. Erst wenn Köln seine Trasse beschlossen habe, könne die hiesige Planung angefasst werden.

<u>Herr Zalfen</u> schlägt vor, die entsprechenden Beschlüsse unter dem Vorbehalt der Kölner Entscheidungen zu fassen.

<u>Herr Buchen</u> interpretiert die vorgehende Diskussion so, dass die Anregung der Initiative was die sensiblen Bereiche beträfe, eben nicht abgelehnt werde, sondern nach wie vor an dieser Stelle Berücksichtigung finden könne.

<u>Herr Krell</u> merkt an, dass es sich bei der vorliegenden Planung um eine zwischen den einzelnen Verwaltungen abgestimmte Grundlage handele. Wenn nun Köln etwas anderes beschließe, beginne man auf Bergisch Gladbacher Stadtgebiet wieder von Neuem. Es dürfe nicht sein, dass die Verwaltung immer wieder mit neuen Prüfanträgen überfrachtet werde. Dies konterkariere das Vorhaben, die Planung schnell umzusetzen.

<u>Herr Außendorf</u> meint, dass die Anregung, den Vorschlag der Initiative mit in den weiteren Planungsprozess aufzunehmen, nicht dem vorliegenden Beschluss widerspreche. Der Vorschlag käme sowieso erst dann zum Tragen, wenn es in bestimmten Bereichen bei der Umsetzung Probleme gebe.

<u>Herr Samirae</u> kritisiert, dass viele sinnvolle Anträge aus der Bürgerschaft immer wieder verwaltungsseitig abgelehnt würden. Vorliegend schade eine Berücksichtigung der Anregung dem Vorhaben nicht. Bürgerliches Engagement sollte honoriert werden.

Basierend auf den Vorschlag von Herrn Ebert stellt <u>Herr Außendorf</u> folgenden Änderungsantrag:

"Der Routenvorschlag der Radschnellweginitiative GL-K wird als Alternative bei sensiblen Bereichen in der Untersuchung berücksichtigt."

Dieser Antrag wird mit 18 Ja-Stimmen - bei einer Gegenstimme aus der FDP-Fraktion - mehrheitlich angenommen.

<u>Herr Außendorf</u> stellt abschließend nochmals heraus, dass seine Fraktion zu ihrem Antrag bezügl. Radpendlerrouten nach Köln habe keine erschöpfenden Antworten in der Stellungnahme der Verwaltung gefunden habe. Er hoffe aber, dass sich diese durch den Fortgang der Planung insbesondere in den sensiblen Bereichen, finden ließen.

### 8. <u>Wertentwicklung und Sanierungsbedarf städtischer Straßen</u> 0140/2019

<u>Herr Hardt</u> erläutert die Thematik anhand einer Power-Point-Präsentation. Als Fazit bleibt festzuhalten, dass zur Substanzerhaltung statt wie bisher 1 Mio. € pro Jahr im Straßenbauprogramm 5 Mio. € notwendig seien.

<u>Herr Henkel</u> fragt, wieviel Personal zugesetzt werden müsse, um die 5 Mio. € abarbeiten zu können.

<u>Herr Hardt</u> geht von 2 bis 3 Mitarbeitern in der Planung und Bauleitung aus. Es sei aber augenblicklich schwierig, geeignetes Personal zu bekommen.

<u>Herr Krell</u> leitet aus dem Lichtbildvortrag eine Verpflichtung zum Handeln ab. Die genannten Beträge zu den investiven Maßnahmen und für zusätzliches Personal seien durchaus darstellbar. Es sei zu überlegen, für die Mehrkosten einen Nachtragshaushalt aufzustellen. Er bittet Herrn Flügge, in diesem Ausschuss, im Haupt- und Finanzausschuss und im Rat eine entsprechende Vorlage einzubringen.

Herr Samirae sieht die Rentierlichkeit im Vordergrund. Dies sei mit der Kommunalaufsicht entsprechend zu kommunizieren, damit die Mehrkosten genehmigt werden könnten.

<u>Herr Kremer</u> meint, durch den Vorher-Nachher-Vergleich werde deutlich, dass die Wohnqualität durch einen Straßenneubau erheblich gesteigert würde. Es gehe nicht so sehr darum, neues Personal zu bekommen, sondern eher darum, den Wohnwert in den einzelnen Stadtquartieren zu erhöhen. Die schon länger geübte Form der Flickschusterei, die augenblicklich die einzige Chance darstelle, um schadhafte Stellen auszubessern, ergebe kein vernünftiges Bild und sei nicht vorzeigbar.

Herr Krell stimmt Herrn Kremer zu, verweist aber auf den Sicherheitsaspekt eines Straßenneubaus sowie auf Lärmschutz und andere ökologische Gründe.

<u>Herr Ebert</u> möchte wissen, ob es sinnvoll sei, einen Aktionsplan aufzustellen, der die Realität hinsichtlich dem tatsächlich Leistbaren ausweise und mit entsprechenden Daten gefüllt sei.

<u>Herr Kremer</u> begrüßt diesen Vorschlag, der aber nicht ohne Weiteres aus dem Ärmel geschüttelt werden könne und daher nur mittelfristig vorlegbar sei.

<u>Herr Außendorf</u> pflichtet seinen Vorrednern bei und regt an, modellhaft die Kosten eines Neubaus den Kosten einer langjährigen Ausbesserung gegenüberzustellen.

<u>Herr Henkel</u> geht mit seinen Vorrednern konform und ist mit dem angeregten Aktionsplan einverstanden, um in Zeiten, in der die Stadt aus dem Haushaltssicherungskonzept herausgekommen sei, einen praktikablen, umsetzbaren Handlungsleitfaden zu haben.

Herr Flügge ergänzt, dass es nicht nur um Wohnstraßen, sondern auch um Haupterschließungsstraßen mit ihren mannigfaltigen Verkehrsproblemen gehe. Es müsse perspektivisch darüber gesprochen werden, wie man mit maroden Straßen umgehe, um die Infrastruktur wiederaufzubauen. Straßen müssten wieder als öffentlicher Raum wahrgenommen werden.

<u>Herr Wagner</u> erinnert an den von CDU und SPD gemeinsam gestellten Antrag aus dem letzten Jahr, mit dem auf die städtische Verkehrssituation aufmerksam gemacht und ein Verkehrskonzept eingefordert worden sei. Gleiches forderten nun seine Vorredner. Er hält es für notwendig, dies durch einen Antrag zu manifestieren, damit die heutige Mitteilungsvorlage nicht nur gehört werde, sondern auch zum aktiven Handeln anstoße. Es sollten innerhalb der nächsten zwei Jahre grundlegende Gedanken gefasst werden, wie die notwendigen Mittel bereitgestellt werden können.

Herr Martmann greift die letzte Seite des Vortrages auf. Es gebe Gründe, warum für ein Straßenbauprogramm jedes Jahr lediglich 1 Mio. € zur Verfügung ständen. Investive Mittel würden fast ausschließlich in den in seiner Zuständigkeit liegenden Schulbau eingebracht, der aber leider immer noch nicht ausreichend finanziert werde. Sollte die Stadt im nächsten Jahr aus dem Haushaltssicherungskonzept entlassen werden, bleibe die Frage, wo investiert werden müsse – in den Schulbau und/oder in die Straßen. Außerdem bestehe die Gefahr, dass durch verstärkte Investitionen und durch die damit einhergehenden Zins- und Abschreibungslasten die Stadt wieder ins Haushaltssicherungskonzept rutsche. Fast überall dürfte der Sanierungsstau von den Kommunen nicht allein zu stemmen sein.

<u>Herr Kremer</u> sagt ein innerhalb der Verwaltung noch zu entwickelndes Konzept (Aktionsplan) mit Betrachtung der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierbarkeit zu. Spekulationen würden im Augenblick nicht weiterhelfen.

<u>Herr Wagner</u> fragt, ob Investitionsförderprogramme des Landes und des Bundes angezapft werden könnten, wie dies auch bei Schulen möglich sei bzw. ob diesbezüglich schon Kontakt mit Vertretern von Bund und Land Kontakt aufgenommen wurde.

Herr Flügge führt aus, dass die teilweise Refinanzierung von Straßenbaumaßnahmen üblicherweise über das Kommunalabgabengesetz und das Baugesetzbuch erfolge. Dadurch verbleibe aber ein von der Kommune zu schulternder Eigenanteil. Ihm sei ein Zuschussprogramm bislang nicht bekannt. Da die Problematik in vielen Kommunen bestehe, gebe es zukünftig durchaus die Möglichkeit, dass ein derartiges Infrastrukturprogramm aufgelegt werde. Um dann tätig zu werden, sei es hilfreich, bereits abgestimmte Konzeptionen wie beispielsweise funktionale Verbesserungen in der Schublade zu haben.

Herr Krell hat Verständnis für die Skepsis von Herrn Martmann. Niemand wolle aber zu Lasten des Bildungssektors Investitionsmittel umverteilen.

#### Danach stellt er folgenden Antrag:

"Der Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr möge beschließen, die Verwaltung zu beauftragen, ein Konzept in ein Programm zu erarbeiten, wie in einem sinnvollen Zeitraum die Sanierung der städtischen Straßen durchgeführt werden kann. Dazu sind die notwendigen finanziellen wie auch die personellen Ressourcen zu ermitteln, und auch haushaltsrechtliche Überlegungen anzustellen, wie man möglicherweise derartige finanziellen Mittel im Haushalt darstellen kann.

Dieser Antrag wird einstimmig – ohne Enthaltungen - angenommen.

### 9. <u>InHK Bensberg: Maßnahme D2 – Aufwertung Stadtgarten</u> 0145/2019

<u>Herr Martmann</u> und <u>Herr Nollen</u> führen in den Sachverhalt ein. <u>Herr Oberreuther</u> stellt die Maßnahme anhand einer PowerPoint-Präsentation vor.

Auf Anfrage <u>Herrn Zalfens</u> erklärt <u>Herr Oberreuther</u>, dass dem Pächter die Ausbringung von Gülle vertraglich zugestanden worden sei. Sonst sei eine Verpachtung nicht möglich gewesen. Landwirte mit Viehhaltung müssten nachweisen, dass sie unter ökologischen Aspekten die Gülle entsorgen

können. Würde Grünland verpachtet, müsse in moderatem Rahmen die Ausbringung von Gülle gestattet werden.

<u>Herr Oberreuther</u> erklärt auf <u>Herrn Außendorfs</u> Frage, dass die Verwendung von Pestiziden ausgeschlossen sei.

<u>Herr Oberreuther</u> erläutert auf Wunsch von <u>Herrn Wagner</u>, dass das soziale Umfeld einen Streifen von etwa zwei Kilometern rund um das Gebiet wiedergebe.

<u>Herr Oberreuther</u> erklärt auf Anfrage <u>Frau Bähners</u>, auch die Kinder mit Migrationshintergrund wären im Alter zwischen acht und vierzehn. Zu einer weiteren Frage <u>Frau Bähners</u> erklärt <u>Herr Oberreuther</u>, ein Schäfer aus Wipperfürth hätte Interesse bekundet. Dieser Schäfer würde seine Herde zwei Mal im Jahr in das Gelände fahren.

<u>Herr Schundau</u> verweist im Zusammenhang mit der Verwendung von Gülle auf die Düngung durch die Schafherde. Außerdem würde Gülle nach einer Vorbehandlung mit Mikroorganismen nicht riechen. Das sei zwar aufwendig, für den Stadtgarten aber erwägenswert. <u>Herr Oberreuther</u> verweist auf die vertragliche Verpflichtung, Gülle nur vor erwarteten Regenfällen aufzubringen.

<u>Herr Wuttke</u> möchte wissen, ob für den Hauptweg vom VPH in den Ort eine Beleuchtung technisch und finanziell geprüft wurde. <u>Herr Martmann</u> erklärt, wegen des knappen Budgets sei eine solche Beleuchtung nicht finanzierbar. <u>Herr Buchen</u> verweist auf die die nächste Sitzung dieses Ausschusses, in der der Maßnahmebeschluss zur Aufwertung des Stadtgartens gefasst werden soll.

## InHK Bensberg - Mitteilung über den Oberflächenbelag - Naturstein - im 1. Bauabschnitt der Schloßstraße

0131/2019

Herr Honecker verweist einleitend auf die Tischvorlage sowie auf die im Sitzungssaal ausgelegten Handmuster zu den Varianten, beabsichtigter Qualität und Beschaffenheit des Natursteines. Die letzten 2 Seiten der Tischvorlage beinhalteten eine Anmutung des Beschlusses, der am 26.02.2019 in der gemeinsamen Sitzung von AUKIV und SPLA gefasst worden sei. Die Sitzanlage in Fortführung der Stützwand sei mit dem Planer weiter ausdifferenziert worden. So sollen die Blockstufen u.a. mit punktuellen Sitzauflagen gestaltet werden. Hierbei handele es um den planerischen Sachstand zum 1. Bauabschnitt. Nachdem Herr Honecker die auf den einzelnen Tischen aufgebauten Muster näher erläutert hat, erfolgt eine Besichtigung dieser durch die Ausschussmitglieder.

Herr Zalfen berichtet, dass die Stadt Köln massive Probleme mit der Stufenanlage am Deutzer Rheinufer gehabt habe. Dort seien keinerlei Anforderungen in Bezug auf Säureresistenz gestellt worden. An der genannten Stelle solle daher ein hochwertiger Beton zum Einsatz kommen, der über viele Jahre erträglich sei. In diesem Zusammenhang gebe es viele Abstufungen. Bezogen auf die Pflasterbeläge fühle er sich direkt bestärkt darin, an dieser Stelle Naturstein einzusetzen. Die vorliegende Farbzusammenstellung sei sehr schön gewählt, so dass es hier schwer falle sich für einzelne Steine zu entscheiden. Bei Auftragung auf eine ungebundene Tragschicht müssten die Steine jedoch eine entsprechende Stärke bzw. Eigengewicht haben. Hier sei fraglich, ob entsprechende, zueinander passende Formate zur Verfügung ständen.

<u>Herr Honecker</u> antwortet, dass das vorliegende Farbspiel Teil des gestalterischen Konzepts sei. Die Formate der unterschiedlichen Steine sowie die Bauweise – ob gebunden oder ungebunden – würden derzeit noch erarbeitet. Derzeit hoffe man darauf, dass die Umsetzung mit allen Formaten funktioniere. Der Planer habe viele solcher Projekte bereits umgesetzt und sei daher nahe am Markt. Am 26.02.2019 sei über die grundsätzliche Farbzusammenstellung, die aus dem Wettbewerb hervorgegangen sei, entschieden worden. Es u.a. auch Aufgabe des Planers, die Bandbreite vorzuschlagen und in die Ausschreibung einzubringen.

Herr Krell meint, dass das Farbspiel der Natursteine zwar attraktiver sein möge als dass der Betonsteine, allerdings tue er sich sehr schwer damit, hierfür 1,0 bis 1,5 Mio. € mehr auszugeben. Bei der derzeitigen prekären Haushaltssituation sei dies eine falsche Prioritätensetzung. Es müsse daher gewährleistet sein, dass der Naturstein definitiv haltbarer sei, als der Naturstein. Vieles hänge auch von der Art des Betonsteines und seiner Verlegung ab. Zudem solle auch die von Herrn Honecker angesprochene Wirtschaftlichkeitsberechnung für die finale Entscheidungsfindung durchgeführt werden.

Herr Ebert ist der Meinung, dass alle Kosten zu berücksichtigen seien. Es stehe zwar außer Frage, dass die Standzeiten von Naturstein höher seien, als die von Betonstein, allerdings sei noch ein zweiter Aspekt – nämlich die regelmäßige Pflege – mit zu berücksichtigen. Dies gelte vor allem im Hinblick auf Graffitibelastungen. Das, was vorliegend diskutiert werde, solle anschließend auch umgesetzt werden. Es handele sich um überzeugende Lösungen und solche Lösungen würden im Bereich der Folgekosten ganz andere Größenordnungen auslösen. Wenn man nur den Blick auf die derzeitige Investition unter Missachtung der Folgekosten tätige und sich dabei für die schlechtere Lösung entscheide, habe man wesentlich höhere Folgekosten. Bei einer sorgfältigen Ausarbeitung müsse dies berücksichtigt werden.

Herr Honecker kann den Wunsch nach einer Wirtschaftlichkeitsberechnung zwar nachvollziehen, allerdings gebe es derzeit Probleme überhaupt belastbare Informationen zu erhalten. Der Planer werde sich bei anderen Kommunen erkundigen, ob es in diesem Bereich bereits Erfahrungswerte gebe. Allerdings sei fraglich, ob es sich dann hierbei um belastbare Informationen oder um Einzelfälle handele. Vor diesem Hintergrund sollten die Erwartungen in Bezug auf eine solche Wirtschaftlichkeitsberechnung nicht zu hoch angesiedelt werden. Es werde sich auch eher um eine Betrachtung, als um eine Berechnung handeln. Zudem sei es eine Qualitätsentscheidung, die sich nicht nach 20 Jahren in Euro bemessen lasse. Ob eine solche Betrachtung bis zum 15.05.2019 vorgelegt werde könne, sei derzeit noch nicht absehbar.

<u>Herr Buchen</u> erinnert daran, dass man nur im Rahmen des vom Rat gegebenen Budgets Entscheidungen treffen könne. Eine Materialität könne man nur im Rahmen dieses Budgets bestimmen. Über Budgeterweiterungen könne der AUKIV nicht alleine entscheiden.

<u>Herr Keimer</u> berichtet, dass in der Bergisch Gladbacher Innenstadt vor 10 Jahren Betonstein verlegt worden sei. Dort sei heute kein Stein mehr ohne Beschädigung. Dies könne bei Naturstein nicht passieren. Von daher solle man sich hier für den Naturstein einsetzen.

### 11. Anregung vom 25.09.2018 zur Schaffung eines Radschnellweges zwischen Bergisch Gladbach und Köln

0129/2019

Die Zusammenfassung der Diskussion ist in der Niederschrift zu Tagesordnungspunkt Ö 7 enthalten.

# 12. Anregung vom 04.06.2018, das Einkaufs- und Gewerbegebiet "Strundepark" durch einen kurzen Radweg an den Weg entlang der Strunde anzuschließen 0254/2018/1

Herr Zalfen hält die Aussage, dass der innerstädtische Einzelhandel zusammenbreche, wenn man keinen Radweg in den Strundepark hinein anlege, für überzogen. Dies könne nicht die Lösung des Problems sein. Im Arbeitskreis habe man überlegt, wie man das Problem angehen könne. Hier sei man zu dem Ergebnis gekommen, dass man im Rahmen der Regionale 2025 eine Brücke über die Strunde planen könne, um von dem vorhandenen Radweg aus in den Einkaufsbereich zu gelangen.

Herr Henkel unterstützt die Ausführungen seines Vorredners.

<u>Herr Schundau</u> schließt sich dem Vorschlag von Herrn Zalfen an. Die in der Vorlage genannte Argumentation ähnele eher einem Schildbürgerstreich, als einer sachlichen Argumentation.

Frau Gerhardus schließt sich ebenfalls den Ausführungen ihrer Vorredner an.

<u>Herr Ebert</u> hält die Standortsicherung in der Innenstadt für ein hohes städtebauliches Ziel. Das Einkaufszentrum in der Lochermühle sei jedoch eine Fehlentwicklung. Von daher sei der Inhalt der Vorlage in Ordnung. Auf der anderen Seite müsse man jedoch dieses bestehende Einkaufszentrum für den Radverkehr erschließen, was man durch eine Brücke problemlos könne.

<u>Herr Reiter</u> spricht die verkehrsmäßigen Probleme im Bereich der Hauptstraße an. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens sei es viel zu gefährlich, von dort aus mit dem Fahrrad zum Strundepark zu fahren. Ein Radweg sei in diesem Bereich auch teilweise nicht vorhanden. Seine Fraktion könne sich daher der Argumentation der Verwaltung nicht anschließen.

<u>Herr Krell</u> schließt sich ebenfalls den Ausführungen von Herrn Zalfen und Herrn Schundau an. Die Begründung der Verwaltung überzeuge keineswegs.

<u>Herr Buchen</u> lässt anschließend nicht über den Vorschlag der Verwaltung abstimmen, sondern greift direkt die Anregung von Herrn Zalfen auf, der die Ausarbeitung einer Alternative im Rahmen der Regionale 2025 beinhaltet. Dieser Vorschlag wird einstimmig – ohne Enthaltungen – angenommen.

## 13. Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr 0112/2019

Herr Flügge stellt den Beschlussvorschlag vor. Dieser sehe eine ganztägige Öffnung der Fußgängerzone vor. Damit dies auch funktioniere, sollten Fahrradabstellanlagen in den Zugangsbereichen errichtet werden. Zudem müsse eine Kampagne für ein rücksichtsvolles Miteinander initiiert werden. Die Zahl der Radfahrer sei zum Zeitpunkt der Teilöffnung nicht höher als vor der Öffnung gewesen. Durch einen entsprechenden Beschluss werde eine bis dato illegale Situation legalisiert. Die für diese Zwecke angebrachte Beschilderung müsse allerdings noch angepasst werden, so dass sie nicht mehr zu Missverständnissen führe.

<u>Herr Henkel</u> hält die Vorlage für nicht schlüssig, da sie intern nicht abgestimmt sei. In ordnungsbehördlicher Hinsicht solle die tagsüber geltende Sperrung beibehalten werden, wobei die Sperrung jedoch erst ab 11:00 Uhr wirksam werden solle. Im Gegensatz zum Beschlussvorschlag müsse darüber hinaus die Beschilderung verbessert werden. Seine Fraktion werde einen entsprechenden Änderungsantrag stellen.

Herr Zalfen stimmt diesem Änderungsantrag zu. Selten sei jedoch ein Thema innerhalb der Faktionen so kontrovers diskutiert worden. Wichtig sei es, dass nun hieraus ein vernünftiger Kompromiss entstehe. Durch die von Herrn Henkel vorgeschlagene Änderung werde quasi die bestehende Regelung entrümpelt und Klarheit geschaffen. Da der Radfahrer Gast in der Fußgängerzone sei, müsse eine entsprechende Kampagne des Miteinanders, begleitet durch Kontrollen, geben. Die Beschilderung müsse gerichtsfest sein.

Herr Ebert befürchtet, dass sich durch eine neue Beschilderung mit neuen Sperrzeiten nichts ändern werde, wenn nicht permanent kontrolliert werde. Man müsse sich vielmehr Gedanken machen, wo alternativer Radverkehr stattfinden könne. Dazu verweist er auf den parallel verlaufenden Radweg an der Schnabelsmühle, der allerdings im Stile der 80iger-Jahre mit Verschwenkungen angelegt worden sei und am Driescher Kreisel im Nichts ende. Dieser Radweg müsse attraktiver geändert werden, damit er von Radfahrern auch zu den Sperrzeiten angenommen werde. Damit werde nicht nur dem Fußgänger geholfen, sondern auch den Kontrolleuren, die es dann nur noch mit wenigen Unverbesserlichen zu tun hätten. Er beantragt, die Planung einer Alternativroute für den Fall, dass die temporäre Sperrung wie beantragt beschlossen werde.

Frau Bilo schließt sich den Ausführungen ihrer Vorredner an.

Herr Außendorf zeigt sich genauso überrascht wie beim seinerzeit gefassten Beschluss, die Fußgängerzone zeitweise zu schließen. Viele Akteure, wie beispielsweise der Runde Kreis Radverkehr, hätten sich für eine komplette Öffnung ausgesprochen. In der von ihm befahrenen Breite Straße in Köln, die nur halb so breit wie die Fußgängerzone, aber dafür sehr viel stärker frequentiert werde, bestehe die beschriebene Problematik nicht. Überdies habe der Radfahrer Studien zufolge die höhere Kaufkraft. Durch die beantragte Sperrung tue man den Händlern keinen Gefallen. Er sei bedauerlich, dass wieder einmal eine Chance vertan werde, etwas Ernsthaftes für den Radverkehr zu tun.

<u>Frau Gerhardus</u> hält es für wichtig, dass die Geschäfte in Schrittgeschwindigkeit erreichbar seien. Es gehe hier nicht um durchgängigen Pendlerverkehr, sondern um Zielverkehr. Für die Radfahrer müsse dafür eine vernünftige und leistungsfähige Alternativstrecke angeboten werden. Von daher plädiert auch sie dafür, die Fußgängerzone generell zu öffnen. Befremdlich sei es, dass die großen Fraktionen gegen den Willen vieler Geschäftsleute agieren wollten. Sie stellt diesbezüglich einen Ergänzungsantrag.

Herr Schundau greift an das von Herrn Flügge eingangs beschriebene Ziel eines besseren Miteinanders auf, dass nur mit Einüben erreicht werden könne. Alle Betroffenen müssten mit eingebunden werden.

Herr Wagner sieht die Angelegenheit leidenschaftslos. Bei den ersten Diskussionen zum Thema habe er gedacht, dass es sich bei Radfahrern um verständnisvolle Menschen handele. Seine zu verschiedenen Zeiten gemachten Wahrnehmungen zeigten allerdings ein völlig anderes Bild. Er habe heute Verständnis für diejenigen, die ängstlich seien, wenn Radfahrer plötzlich schnell und nah an ihnen vorbeiführen. Auch der morgendliche Lieferverkehr führe zu einer Belebung und berge somit ein weiteres Gefährdungspotenzial. Daher habe seine Fraktion einen Kompromiss gefunden. Die morgendlichen und abendlichen Pendler zur Radstation, die auch den Öffentlichen Personennahverkehr nutzten, würden durch die angeregte Sperrung nicht tangiert. Diejenigen, die tagsüber dort flanieren wollten, werden dies jedoch nunmehr gefahrlos tun können.

Herr Widdenhöfer informiert, dass die Diskussion auch in der Verwaltung kontrovers geführt worden sei. Da bisher keine Unfälle zu verzeichnen seien, sei bei der Abwägung der Argumente, entschieden worden, die Fußgängerzone zu öffnen. Der im Antrag formulierte Kompromiss sei zwar gut nachvollziehbar, aber dennoch sehr schwierig. Gerade die in der Stellungnahme der Ordnungsbehörde zitierte zeitliche und räumliche Einschränkung führe immer wieder zu Verwirrung. Von ihm angesprochene Radfahrer hätten mitgeteilt, dass sie von der Regelung nichts gewusst bzw. die Beschilderung nicht gesehen hätten. Eine Verbesserung der Beschilderung müsse konform zur Straßenverkehrsordnung durchgeführt werden. Nicht ganz auszuschließende Gefahrenmomente könnten nur durch Aufklärungsarbeit minimiert werden. Kontrollen könne nur die Polizei durchführen, die Ordnungsbehörde dürfe lediglich Radfahrer ansprechen und aufklären. Er gehe davon aus, dass die Probleme durch den Kompromiss nicht gelöst würden.

<u>Herr Buchen</u> hat den in der Fußgängerzone geführten Gesprächen entnommen, dass die Beschilderung unverständlich sei und somit falsche Regelungen von den Menschen wahrgenommen werden.

<u>Herr Flügge</u> meint, dass die von ihm angesprochene Aufklärungskampagne professionell begleitet werden müsse. Hierfür stehe Herr Lindner, der seit Einführung der Öffnung für die Stadt tätig sei, zur Verfügung. Es müsse erreicht werden, dass sich die Regelungen des Miteinanders in den Köpfen festsetzten. Auch andere Städte hätten sich der Problematik durch individuelle und praktikable Lösungen angenommen.

<u>Frau Bähner</u> fragt nach den entstehenden Kosten. Sie sei nicht bereit, dem Ergänzungsantrag angesichts der vorhin geführten Debatte über den maroden Zustand der städtischen Straßen zuzustimmen.

Herr Buchen erklärt, dass es sich beim Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN um einen Planungsauftrag handele, für den Mittel per Haushaltsbeschluss bereitzustellen seien. Wenn die Planungsphase 3 – Entwurfsplanung - erreicht sei, müsse die Angelegenheit gemäß dem vereinbarten und beschlossenen Vorgehen erneut in den Ausschuss eingebracht und per Kostenschätzung ein relativ genauer Betrag ermittelt werden. Er bittet die Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN darum, gemäß Geschäftsordnung zu ergänzen, wie die Finanzierung des Antrages aussehen soll.

<u>Herr Außendorf</u> schlägt vor, für die Finanzierung die zurückgelegten Stellplatzablösebeträge zu verwenden.

Zunächst lässt <u>Herr Buchen</u> über den von der Verwaltung vorgelegten Beschlussvorschlag abstimmen. Der Beschlussvorschlag

"Der Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr beschließt, die Fußgängerzone mit Ausnahme der Grünen Ladenstraße gänzlich für den Radverkehr zu öffnen ("Radfahrer frei"). Bei Veranstaltungen auf dem Konrad-Adenauer-Platz und/oder in der Fußgängerzone werden die Veranstaltungsbereiche für den Radverkehr gesperrt. Der jeweilige Veranstalter wird über die entsprechende verkehrsrechtliche Anordnung informiert. Gleichzeitig wird ihm mitgeteilt, dass GL Service die Beschilderung gegen Kostenerstattung übernehmen kann.

Die von der Polizei ermittelten Mängel in der Beschilderung sollen behoben werden. Die von der Verwaltung vorgeschlagene begleitende Öffentlichkeitsarbeit für ein besseres Miteinander ist durchzuführen. An Sonn- und Feiertagen ist das Radfahren in der Fußgängerzone, ausgenommen der Grünen Ladenstraße, erlaubt. Das ganztägige Fahrverbot auf dem Konrad-Adenauer-Platz an Markttagen wird um den Zusatz "ab 15 Uhr frei" ergänzt."

wird mit 5 Ja-Stimmen aus den Fraktionen Bündnis 90/DIE GRÜNEN, mitterechts und FDP - bei 13 Nein-Stimmen aus den Fraktionen von CDU und SPD sowie einer Enthaltung aus der Fraktion DIE LINKE. mit BÜRGERPARTEI GL - mehrheitlich abgelehnt.

Anschließend wird über den von Herrn Henkel eingebrachten Änderungsantrag der CDU-Fraktion abgestimmt. Der Beschlussvorschlag

"Der Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr beschließt die Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr gemäß dem Beschluss zur Probezeit zu bestätigen, wobei die morgendlichen Öffnungszeiten von 10:00 Uhr auf 11:00 Uhr verlängert werden. Bei Veranstaltungen auf dem Konrad-Adenauer-Platz und/oder in der Fußgängerzone werden die Veranstaltungsbereiche für den Radverkehr gesperrt. Der jeweilige Veranstalter wird über die entsprechende verkehrsrechtliche Anordnung informiert. Gleichzeitig wird ihm mitgeteilt, dass GL Service die Beschilderung gegen Kostenerstattung übernehmen kann.

Die von der Polizei ermittelten Mängel in der Beschilderung müssen behoben werden. Die von der Verwaltung vorgeschlagene begleitende Öffentlichkeitsarbeit für ein besseres Miteinander ist durchzuführen."

wird mit 13 Ja-Stimmen aus den Fraktionen von CDU und SPD - bei 6 Nein-Stimmen aus den Fraktionen von Bündnis 90/DIE GRÜNEN, mitterechts, FDP und DIE LINKE. mit BÜRGER-PARTEI GL - mehrheitlich zugestimmt.

Nach Klärung der Rückfragen von <u>Herrn Ebert</u> und <u>Herrn Henkel</u> und der Frage von <u>Frau Bähner</u> zu den entstehenden Planungskosten wird abschließend über den Ergänzungsantrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN abgestimmt. Der Beschlussvorschlag

"Es wird beantragt, dass die Verwaltung den Ausbau eines Radweges parallel zur Fußgängerzone mindestens ab dem Kreisel "Schnabelsmühle" über den "Driescher Kreisel" hin-

aus, an der S-Bahn-Strecke entlang und auf dem Bahndamm Richtung Finanzamt plant. Die Finanzierung soll durch die Rücklage aus der Parkplatzablöse sichergestellt werden."

wird bei 8 Ja-Stimmen aus den Fraktionen von SPD, DIE LINKE. mit BÜRGERPARTEI GL und Bündnis 90/DIE GRÜNEN und 11 Nein-Stimmen aus den Fraktionen von SPD, mitterechts, FDP und CDU mehrheitlich abgelehnt.

# 14. Anregung vom 04.06.2018, das Radwegesystem im Bereich der Schulen Albertus- Magnus- Gymnasium und Johannes- Gutenberg- Realschule auszubauen 0255/2018/1

<u>Herr Schundau</u> stellt den Änderungsantrag, dass beim vorliegenden Beschlussvorschlag die Passage "bei den weiterführenden Schulen" durch die Passage "bei allen Schulen auf Bergisch Gladbacher Stadtgebiet" ersetzt werden solle.

<u>Herr Zalfen</u> schließt sich dem Verwaltungsvorschlag an. Das Projekt müsse seiner Meinung nach zuerst einmal bei den älteren Schülerinnen und Schülern umgesetzt werden.

<u>Herr Ebert</u> sieht ein Problem im Zusammenhang mit der laufenden Planung Schloßstraße. Wenn man bei dieser Planung die Anbindung der Kauler Straße mitberücksichtigen wolle, müsse man schon heute deren Anschluss vorsehen. Sollte der Radweg für die Kaule an der Straßenbahnendhaltestelle aufhören, ende er im Nichts.

<u>Herr Wagner</u> schließt sich dem Vorschlag der Verwaltung an und möchte hierbei aber auch den Vorschlag von Herrn Ebert berücksichtigt wissen.

<u>Herr Buchen</u> lässt zunächst über den Änderungsantrag von Herrn Schundau abstimmen. Dieser Antrag wird mehrheitlich mit 14 Nein-Stimmen aus der CDU, SPD und FDP - bei 3 Ja-Stimmen aus der Fraktion Bündnis 90/Die GRÜNEN sowie 2 Enthaltungen aus der mitterechts-Fraktion und der Fraktion Die Linke mit Bürgerpartei GL – mehrheitlich abgelehnt.

Danach lässt er über den unveränderten Antrag gemäß der Beschlussvorlage abstimmen. Dieser wird einstimmig – bei einer Enthaltung aus der Fraktion Die Linke mit Bürgerpartei GL – angenommen.

## 15. <u>Anregung zur Verbesserung der Wegeverbindung entlang der Trasse der Stadtbahnlinie 1</u>

0124/2019

Herr Ebert berichtet, dass die angesprochene Problematik bereits Aufnahme in das Mobilitätskonzept gefunden habe. An dieser Stelle sei zunächst einmal der Kanalbau und danach die Gestaltung eines Park- und Ride-Parkplatzes geplant. Er möchte die Situation, die aus 4 übereinanderliegenden Problemen – Straßenbahnhaltestelle, Fußgängerverkehr, Radverkehr und Parken - bestehe, zunächst komplett geklärt wissen. Diese Situation, deren Klärung nicht einfach sei, erfordere die Einbindung vieler Akteure. Den Vorschlag der Antragsteller solle man in diesem Zusammenhang aber weiterverfolgen.

Herr Außendorf stellt fest, dass man heute nur eine positive Entscheidung für den Radverkehr, nämlich die bei der Vorlage "RadPendlerRouten", gefällt habe. Für alle anderen Vorschläge habe es keine mehrheitliche Zustimmung gegeben. Wenn es darum gehe, Verbesserungen für den Radverkehr zu erreichen, kämen an Ende nur halbherzige Lösungen oder Ablehnungen heraus. Die Verwaltung begrüße zwar Lösungen, verliere aber den Mut, ernsthafte Planungen durchzuführen. Seine Fraktion werde daher dem Antrag der Petenten zustimmen.

<u>Herr Keimer</u> kann vorliegend keine Ablehnung des Antrages, sondern nur Überlegungen, wie die Situation insgesamt – auch für den Radverkehr – besser geregelt werden könne, feststellen. Man versuche derzeit eine bestehende gefährliche Situation zu entzerren. Vor diesem Hintergrund werde noch von seiner Fraktion ein entsprechender Antrag formuliert und gestellt.

<u>Herr Außendorf</u> stellt klar, dass seine Ausführungen keine Gegenrede zum Vorschlag von Herrn Ebert seien, sondern sich nur an die Verwaltung richten würden.

<u>Herr Henkel</u> meint, dass viele positive Entscheidungen bezüglich des Radverkehrs getroffen worden seien.

Herr Ebert formuliert danach einen Antrag, der wie folgt lautet:

"Die Verwaltung wird beauftragt, zwischen den Straßen Vürfels und In der Auen – im Bereich der Straßenbahnhaltestelle Lustheide – eine integrierte Planung für Park + Ride (Rad, Straßenbahn und Fußverkehr) vorzulegen."

Herr Buchen lässt zunächst über den vorliegenden Antrag des Petenten gemäß der Tischvorlage abstimmen. Dieser wird mit 16 Nein-Stimmen aus den Fraktionen von CDU, SPD, FDP, mitterechts und Die Linke mit Bürgerpartei GL- bei 3 Ja-Stimmen aus der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen – mehrheitlich abgelehnt.

Danach lässt er über den Antrag von Herrn Ebert abstimmen. Dieser wird – bei einer Enthaltung aus der Fraktion Bündnis 90/Die GRÜNEN – einstimmig angenommen.

## 16. Anregung vom 03.01.2018, die Scheidtbachstraße in eine Fahrradstraße umzuwidmen

0018/2018/2

<u>Herr Schundau</u> stellt fest, dass unter dem Tagesordnungspunkt etwas anderes, als unter dem Beschlussvorschlag formuliert sei. Der Punkt solle daher zweigeteilt werden, nämlich zum einen in den Punkt "die Scheidtbachstraße in eine Fahrradstraße umzuwidmen" und zum anderen in den Punkt "einen Parallelweg zur Scheidtbachaue - von der Bensberger Straße aus bis zum Refrather Weg - als Radweg und alleinige Verbindung unter Berücksichtigung der ökologischen Gegebenheiten zu führen".

Herr Widdenhöfer weist darauf hin, dass man im letzten Jahr bereits über den Antrag des ADFC sehr ausführlich im AAB diskutiert habe. Dort hätten sich die Verwaltung, aber auch einige Ausschussmitglieder dagegen ausgesprochen. Eine Fahrradstraße würde bedeuten, dass der Fahrradverkehr dort Vorrang habe. Lkw- und Pkw-Verkehr müssten bei der Zufahrt in ein Gewerbegebiet gesondert freigegeben werden. Dies sei an dieser Stelle nicht umsetzbar, so dass man alternativ andere Straßen in Erwägung ziehen solle. Im AUKIV gebe es noch keine klare Meinung zum bestehenden Antrag, so dass man jetzt festlegen solle, ob man eine Fahrradstraße haben wolle oder nicht.

Herr Ebert sieht die Sache skeptisch. Die Argumente von Herrn Widderhöfer seien für ihn nachvollziehbar. Im einem Gewerbegebiet habe man erheblichen Schwerverkehr, was dort nicht einfach sei. Problematisch sei auch, dass man bei einer Linienführung auf der Querspange einen Teil
des Bahndammes abtragen müsse. Zwei Tagesordnungspunkte zuvor habe man beschlossen, an
anderer Stelle Überlegungen anzustellen und keine ausformulierten Lösungen zu präsentieren.
Dies solle auch hier nach einer vernünftigen Planung geschehen.

Herr Schundau berichtigt, dass die Scheidtbachstraße nicht im, sondern am Rande des Gewerbegebiets liege. Nur an einer Seite lägen zudem Gewerbebetriebe. Es sei dort auch Wohnbebauung vorhanden. Auf der anderen Seite gebe es nur Wohnbebauung. Bei Einrichtung einer Fahrradstraße könne man den Radfahrern einen Vorrang einräumen, ohne das eine Weiternutzung durch die anderen Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen sei. Dies wäre keine Einschränkung. Zudem sei eine Verschwenkung von Parkplätzen zur Drosselung der Geschwindigkeit ohne Mehrkosten durchführbar.

Herr Widdenhöfer weist auf die Verwaltungsvorschrift hin, nach der Fahrradstraßen nur dann in Betracht kommen, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart sei. Anderer Verkehr

dürfe nur "ausnahmsweise" durch Anordnung von Zusatzzeichen zugelassen werden. Es handele sich zwar um eine Zufahrtsstraße in ein Gewerbegebiet, von der Bensberger Straße aus seien jedoch auf der linken Seite auch Gewerbeansiedlungen anzutreffen. Da dort schwere Lkw die Straße frequentierten, tue man dem Fahrradverkehr an dieser Stelle keinen Gefallen.

<u>Herr Wagner</u> lehnt die Umwidmung in eine Fahrradstraße ab. In diesem Zusammenhang seien schon verschiedene Vorschläge eingebracht worden, die alle nicht zielführend seien. Man habe an dieser Stelle verschiedene Gewerbebetriebe wie Gastronomiebetriebe und nicht nur ein reines Wohngebiet. Auch eine Einbahnstraße würde an dieser Stelle zu Einschränkungen führen. Man solle – wie Herr Ebert bereits vorgetragen habe - an anderer Stelle überlegen, wie man vernünftig Fahrradwege auch für Schulkinder schaffen könne.

Herr Flügge tritt dafür ein, dass man das, was man auf den Weg gebracht habe, auch umsetze. Die hier in der Diskussion stehende Maßnahme sei für sich betrachtet jedoch nicht reif dafür, da sie zu teuer sei und zudem Berührungspunkte zum Bahndamm habe. Hier solle man vielmehr mit Augenmaß an die entsprechenden Aufträge herangehen.

Herr Außendorf erinnert daran, dass der Vorschlag, den Radweg über die Querspange zu prüfen, von der Verwaltung eingebracht worden sei. Hier habe man jedoch festgestellt, dass diese Maßnahme zu teuer sei. Die heutige Vorlage sei mit der Umwidmung der Scheidtbachstraße in eine Fahrradstraße überschrieben - der Beschlussvorschlag enthalte aber nur die Formulierung die Querspange nicht weiter zu verfolgen und sage nichts zur Scheidtbachstraße aus. Hier solle seiner Meinung nach von hinten herum eine Ablehnung herbeigeführt werden. Durch die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Scheidtbachstraße sei nicht ausgeschlossen, dass dort auch Lkw und Pkw fahren dürften. Vielmehr sollten die Fahrradfahrer lediglich den Vorrang erhalten, so dass Lkw und Pkw mehr Rücksicht nehmen müssten. Vor diesem Hintergrund könne er die Argumentation von Herrn Widdenhöfer nicht nachvollziehen. Seine Fraktion bleibe dabei, dass antragsgemäß die Scheidtbachstraße in eine Fahrradstraße umgewidmet werden soll.

<u>Herr Buchen</u> lässt zunächst über den Antrag des Petenten, die Scheidtbachstraße in eine Fahrradstraße umzuwidmen, abstimmen. Dieser Antrag wird mit 16 Nein-Stimmen aus den Fraktionen von CDU, SPD, FDP, mitterechts und Die Linke mit Bürgerpartei GL- bei 3 Ja-Stimmen aus der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN – mehrheitlich abgelehnt.

Danach lässt Herr Buchen über den Beschlussvorschlag der Verwaltung gemäß der Beschlussvorlage abstimmen. Dieser wird mit 15-Ja-Stimmen aus den Fraktionen von CDU, SPD, FDP und mitterechts – bei 4 Nein-Stimmen aus den Fraktionen von Bündnis 90/DIE GRÜNEN und Die Linke mit Bürgerpartei GL – mehrheitlich angenommen.

## 17. <u>Stellungnahme der Stadt Bergisch Gladbach zum Lärmaktionsplan Overath</u> 0065/2019

Ohne Anmerkungen und Nachfragen fasst der Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr folgenden einstimmigen Beschluss:

"Der Ausschuss beschließt die Stellungnahme der Verwaltung zur Aufstellung des Lärmaktionsplans Overath Stufe 3."

# 18. <u>Kanal-TV-Untersuchung (Wiederholungsinspektion) gemäß Selbstüberwachungsverordnung Abwasser (SüwVO Abw)</u> 0082/2019

Der Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr fasst mehrheitlich - mit einer Gegenstimme aus der Fraktion DIE LINKE mit BÜRGERPARTEI GL - folgenden Beschluss:

"Der Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr beschließt die Durchführung von "Kanal-TV-Untersuchungen (Wiederholungsinspektion) gemäß der Selbst-

überwachungsverordnung Abwasser (SüwVO Abw)" auf Basis der Kostenschätzung in Höhe von 520.000,- € für die Jahre 2019 und 2020."

## 19. <u>Energetische Modernisierung der Beleuchtungseinrichtung der Flutlichtanlage</u> <u>im Stadion</u>

0085/2019

Herr Krell meint, dass es sich um keine rentierliche Investition handele. Auf der Grundlage der gesamten Investitionssumme erstrecke sich die Amortisierung auf ca. 30 Jahre - unter Abzug der Zuschüsse umfass diese knapp 20 Jahre. Zudem sei der direkte Zusammenhang mit der Sanierung der Masten nicht erkennbar. Die Energieeinsparung sei im Vergleich zur Investition auch nur sehr gering. Bei einer Einsparung von 60.000 kWh/a x ca. 0,25 €/kWh betrage diese nur 15.000 €/Jahr. Damit könne man keine 321.000 € Investitionen amortisieren.

Herr Martmann erklärt, dass durch die neue Anlage 74 % Strom eingespart würden. Die Maßnahme werde auch mit 121.855 € gefördert. Da die Masten ohnehin erneuert werden müssten, könnten beide Maßnahmen zeitnah miteinander verbunden werden. Das Ergebnis halte er für hervorragend. Die Lampen fielen nacheinander aus und seien in Kürze nicht mehr zulässig. Die Amortisationszeit unter Einbeziehung der Förderung beträgt daher nur 13 Jahre.

<u>Herr Schundau</u> verweist auf die Belkaw als Sponsor des Stadions und möchte wissen, ob die Stadt daraus Nutzen ziehen könne.

Herr Martmann erklärt, dass der Sponsorenvertrag zwischen der Belkaw und dem im Stadion tätigen Sportverein geschlossen worden sei. Allenfalls könne versucht werden, einen Vorzugstarif auszuhandeln.

Der Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr fasst mehrheitlich – bei 2 Gegenstimmen aus der FDP-Fraktion und der Fraktion DIE LINKE mit BÜRGERPARTEI GL sowie einer Enthaltung aus der Fraktion mitterechts - folgenden Beschluss:

"Der Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr beschließt die energetische Modernisierung der Beleuchtungseinrichtung der Flutlichtanlage."

# 20. <u>Feststellung des Jahresabschlusses 2017 der eigenbetriebsähnlichen Einrichtung "Immobilienbetrieb der Stadt Bergisch Gladbach"</u> 0094/2019

<u>Herr Martmann</u> greift die Sonderabschreibungen in Höhe von 8,5 Mio. € auf. Diese ergeben sich, weil einige Gebäude im Sanierungsstadium auf Rohbauwerte zurückgeschrieben werden mussten. Durch die Berücksichtigung im Jahresabschluss 2017 würde eine Belastung im auslaufenden Haushaltssicherungskonzept vermieden. Insofern sei das Ergebnis aus Sicht des Immobilienbetriebes sehr gut.

<u>Herr Henkel</u> begrüßt das Ergebnis und verweist darauf, dass keine tragende Kostenmiete erzielt werde. Er stellt die Organisation des Immobilienbetriebs als eigenbetriebsähnliche Einrichtung innerhalb der Verwaltung mit seiner großen Transparenz als richtig heraus. An den eigenbetriebsähnlichen Einrichtungen solle daher festgehalten werden.

<u>Herr Krell</u> lobt ebenfalls die Managementleistung. Allerdings sei auch eine Sonderabschreibung betriebswirtschaftlich eine Abschreibung. Die Stadt lebe auch in diesem Bereich von der Substanz. Dies sei zwar politisch so gewollt – auf Dauer könne dies aber nicht funktionieren. Mit Hinweis auf Auflagen des Kreises möchte er wissen, wie viel des Verlustes vom Kernhaushalt ausgeglichen werde.

Herr Martmann antwortet, dass der Ausgleich bei 907.000 € liege.

<u>Herr Henkel</u> teilt mit, dass nach Aussage des Stadtkämmerers der eingestellte Budgetwert in Höhe von 1,7 Mio. € zufließe und somit für weitere Perioden ab 2021 keine Gefahr bestehe, nicht aus dem Haushaltssicherungskonzept zu kommen. Der Fachbereich 2 habe mit der Kommunalaufsicht korrespondiert, damit die Sonderabschreibungen nicht aus dem Kernhaushalt in den Immobilienbetrieb überführt werden müssen. Somit dürften im Kernhaushalt keine weiteren Überraschungen entstehen.

Der Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr fasst mehrheitlich – bei einer Gegenstimme aus der Fraktion DIE LINKE mit BÜRGERPARTEI GL - folgende Beschlussempfehlung:

"Der Rat der Stadt Bergisch Gladbach stellt vorbehaltlich der Übernahme des uneingeschränkten Bestätigungsvermerks der Wirtschaftsprüfer durch die Gemeindeprüfungsanstalt NRW

 gemäß § 26 Abs. 2 EigVO die Bilanz zum 31.12.2017 in Aktiva und Passiva mit

316.988.107,71 €

und die Gewinn- und Verlustrechnung mit einem Jahresfehlbetrag von fest.

7.805.656,84 €

- 2. Gemäß § 26 Abs. 3 EigVO wird der Lagebericht 2017 zur Kenntnis genommen.
- 3. Der Jahresfehlbetrag in Höhe von 7.805.656,84 € wird gemäß § 10 Abs. 6 EigVO NRW auf neue Rechnung vorgetragen."
- 21. Entlastung der Betriebsleitung der eigenbetriebsähnlichen Einrichtung "Immobilienbetrieb der Stadt Bergisch Gladbach" für das Wirtschaftsjahr 2017
  0095/2019

Der Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr fasst mehrheitlich – bei einer Gegenstimme aus der Fraktion DIE LINKE mit BÜRGERPARTEI GL - folgenden Beschluss:

"Der Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr erteilt die Entlastung der Betriebsleitung des Immobilienbetriebes für das Wirtschaftsjahr 2017."

- 22. Anträge der Fraktionen
- 22.1. Antrag der Fraktion Bündnis 90 / Die GRÜNEN vom 10.12.2018 eingegangen am 23.01.2019 das Straßenstück "Am Dännekamp" zwischen Behindertenwerkstatt und Kantine in einen Parkplatz umzuwidmen

<u>Frau Gerhardus</u> erläutert den von ihrer Fraktion gestellten Antrag. Sie führt aus, dass es sich vorliegend um ein kurzes Straßenstück zwischen der Kantine der Behindertenwerkstatt und der Behindertenwerkstatt selbst handele. Dieses Straßenstück werde sehr intensiv als Parkplatz genutzt. Zu den Bring- und den Abholzeiten gebe es daher einen Stau vom Schlodderdicher Weg bis zum Parkplatz. Die Werkstatt brauche die genannte Parkfläche dringend, um den Behinderten ein gefahrloses Ein- und Aussteigen zu ermöglichen. In der Mittagszeit frequentierten diese auch den Parkplatz zur Kantine. Sollte der Autoverkehr im Rahmen der bisherigen Widmung weiter stattfinden, wäre weder der Betrieb der Kantine, noch der Bring- und Abholverkehr möglich, da jeder Behinderte einzeln über die Straße begleitet werden müsse.

Herr Buchen weist darauf hin, dass diese Erläuterung Grundlage für die Vorlagenerstellung sei.

<u>Herr Hardt</u> weist darauf hin, dass es sich bei dem angesprochenen Straßenstück um eine Sackgasse mit den beiden Betreibern der Behindertenwerkstatt als einzigen Benutzern handele. Ansonsten habe niemand Interesse an einer Durchfahrt. Es sei nicht Zweck, die Psychosomatische Klinik über diesen Weg anzuschließen. Dies sei eher eine Information für das Bebauungsplanverfahren.

<u>Frau Gerhardus</u> widerspricht. Jeder Autoverkehr außerhalb des Parkverkehrs zwischen den beiden Teilen der Einrichtung sei unerwünscht. Die jetzige Widmung sei falsch. Sie entspräche nicht den Tatsachen und müsse korrigiert werden. Aus dem Luftbild ergebe sich, dass es sich um einen Parkplatz handele. Dies müsse korrigiert werden.

Herr Buchen erklärt, dass an dieser Stelle mangels einer Vorlage keine Diskussion möglich sei.

<u>Herr Ebert</u> erinnert daran, dass auch eine Variante des heute diskutierten Radschnellweges diese Stelle vorbeiführe. Daher müssten auch die Auswirkungen auf diesen untersucht werden.

### 23. Anfragen der Ausschussmitglieder

### Herr Keimer hat zwei Anfragen:

- In Nußbaum, ich glaube auf einer Wiese, steht ein Mammutbaum. Mir wurde berichtet, dass der Baum nicht wirklich gepflegt wird, weil er zu nass stehen würde. Vielleicht wäre es gut, sich diesen Mammutbau anzuschauen, um zu sehen wie es ihm geht und ob er eventuell wieder seine volle Pracht entfalten kann.
- 2. Es geht um ein Park- bzw. ein Halteverbot in der Beethovenstraße in einer Kurve. Am Wochenende darf man dort parken, aber nicht in der Woche. Mir wurde von Bürgern, die dort wohnen, berichtet, dass dort in der Woche fleißig Knöllchen geschrieben würden. Warum wurde dieses Parkverbot dort eingerichtet? Warum ist es am Wochenende dort erlaubt zu parken?

Die Fragen werden schriftlich beantwortet.

#### Frau Gerhardus:

Ich habe eine mehrteilige Anfrage:

- Wie viele bekannte Altlastenverdachtsflächen gibt es in Bergisch Gladbach?
- · Wo liegen sie?
- In welchen Abständen werden sie kontrolliert und wie?
- Gibt es zusätzliche Kontrollen z. B. bei Starkregenereignissen?
- Wie sieht der Notfallplan aus, wenn es Ausschwemmungen geben sollte?
- Wer ist für die Umsetzung des Notfallplanes verantwortlich?
- Gibt es einen Sanierungsplan zur Beseitigung dieser Altlastenflächen?
- Gibt es ggfs. Zuschüsse vom Land?
- Wenn nicht: Ist es ratsam, einen Notfallfond anzulegen, um diese Flächen zu sanieren?

Ich bitte um eine schriftliche Antwort.

#### Herr Henkel:

Ich habe zwei Fragen:

1. Es geht um den Sportplatz an der Grundschule Katterbach, wo noch die Zelte stehen. Wie sehen die Planungen aus, dort mal wieder einen Sportplatz zu installieren?

2. Im letzten Jahr hatten wir über das schnelle Fahren auf der Schlebuscher Straße gesprochen. Dann wurde der Radweg gebaut. Nach Fertigstellung der Baustelle sollte eine Geschwindigkeitsmessung erfolgen. Wie ist das Ergebnis dieser Messung, sofern sie schon durchgeführt wurde?

Herr Martmann teilt zur ersten Frage mit, dass sukzessive versucht würde, in diesem Jahr die Zelte und Container zu entfernen. Der Platz würde aber nicht wiederhergestellt. Vielmehr solle die nur noch dieses Jahr geltende Ausnahmemöglichkeit der Bundesregierung genutzt werden, die Fläche für eine Flüchtlingsunterbringung noch einmal mit einem Bauantrag zu sichern, damit die Stadt für den Fall, dass es nochmals zu einer Welle kommt, abgesichert ist. Auf diese Weise könnte in kleinerer Form eine Einrichtung wie an der IGP bzw. am Carparkgelände ermöglicht werden. Wenn der Bauantrag in der zweiten Jahreshälfte genehmigt wird, gäbe es eine dreijährige Nutzungsmöglichkeit.

Herr Henkel möchte wissen, ob die Schulleitung das Vorhaben der Stadt kennt.

<u>Herr Martmann</u> erklärt, dass die Schulleitung prinzipiell informiert würde. Die vorgetragenen Informationen seien aber relativ neu.

Herr Widdenhöfer sagt zu, die Ergebnisse der Geschwindigkeitsmessung mitzuteilen.

# 23.1. Anfrage der Fraktion Die Linke. mit Bürgerpartei GL vom 31.12.2018 - eingegangen am 02.01.2019 - zur Breitbandversorgung 0141/2019

Die Vorlage wird ohne Anmerkungen und Nachfragen zur Kenntnis genommen.

## 23.2. <u>Anfrage der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN vom 02.01.2019 bezügl.</u> Radpendlerrouten nach Köln

0125/2019

Die Zusammenfassung der Diskussion ist in der Niederschrift zu Tagesordnungspunkt Ö 7 enthalten.

Herr Buchen schließt den öffentlichen Teil der Sitzung um 21.26 Uhr.

Bürgermeister	Schriftführung