

## **Beschlussvorlage\_**

**Drucksachen-Nr. 0596/2021**  
**öffentlich**

<b>Gremium</b>	<b>Sitzungsdatum</b>	<b>Art der Behandlung</b>
Ausschuss für strategische Stadtentwicklung und Mobilität	23.11.2021	Entscheidung

### **Tagesordnungspunkt**

### **Verkehrsuntersuchung Schildgen**

#### **Beschlussvorschlag:**

- I. Der Ausschuss für strategische Stadtentwicklung und Mobilität nimmt die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung Schildgen zur Kenntnis.
- II. Der Ausschuss für strategische Stadtentwicklung und Mobilität beauftragt die Verwaltung, die Variante Längsparkplätze zu verwerfen und stattdessen den Leitgedanken Mittenflexibilität für den Ortskern von Schildgen weiter zu verfolgen.
- III. Der Ausschuss für strategische Stadtentwicklung und Mobilität beauftragt die Verwaltung, Angebote für die Erstellung der Leistungsphase 3 – Entwurfsplanung sowie einer begleitenden Öffentlichkeitsbeteiligung einzuholen und dem Ausschuss vorzulegen.
- IV. Der Ausschuss für strategische Stadtentwicklung und Mobilität beauftragt die Verwaltung, eine Recherche nach geeigneten Fördermitteln für die Umsetzung der Verkehrsuntersuchung Schildgen durchzuführen.

## **Sachdarstellung / Begründung:**

### **Hintergrund**

Im Sommer 2020 wurden die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung (VU) Schildgen von drei Planungsbüros im Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss sowie im Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr vorgestellt. Daraufhin wurde die Verwaltung beauftragt, einen Vertiefungsauftrag mit dem Büro MWM vorzubereiten (vgl. Drucksache 0134/2020 bzw. 0043/2021). Nach der Vergabe des Vertiefungsauftrages wurde die weitere Ausqualifizierung des planerischen Entwurfskonzeptes unter Einbezug von planungsrelevanten Akteuren erarbeitet.

Zuerst wurde dazu ein verwaltungsübergreifender Workshop durchgeführt. Als weiterer Akteur wurde der Verkehrsbetrieb wupsi GmbH, aufgrund der beabsichtigten Verlegung der Bushaltestelle, in das Konzept mit einbezogen. Im nächsten Schritt wurden die Schlüsselakteure von Schildgen beteiligt. Zu diesen zählen z.B. die direkt betroffenen Eigentümer, die Grundschule, die „Mobilen Nachbarn“ als Vertreter der Radverkehrsinteressen, die Einzelhändler oder die Herz-Jesu-Kirche. Als letzter Schritt wurde das Konzept politisch im Rahmen eines interfraktionellen Arbeitskreises beraten. Auf Grundlage dieser Abstimmungsprozesse ist das Konzept von MWM abschließend ausgearbeitet worden. Die Ergebnisse werden nachfolgend kurz beschrieben und im Ausschuss von dem Büro präsentiert und erläutert. Die Präsentation liegt der Vorlage als Anlage bei.

### **Ergebnisse erste Arbeitsphase**

Die Planung von MWM umfasst die zentrale Achse der Altenberger-Dom-Straße von Süden im Bereich des Knotenpunktes Kempener Straße über die Leverkusener Straße (1. Abschnitt) bis zur Schlebuscher Straße im Norden (2. Abschnitt). Die Planung ist geprägt von beidseitigen, komfortablen Geh- und Radwegen entlang der Achse und einer Mittenflexibilität (siehe unten) im Ortskern (siehe Lagepläne; Anlage 1 und 2).

Im ersten Abschnitt ist im Bereich des Knotenpunktes Kempener Straße eine Art abknickende Vorfahrt geplant, um den Verkehrsfluss zu verbessern. Der Ansatz der Mittenflexibilität im Ortskern wurde im Vergleich zum bisherigen Konzept aus der Ideenfindungsphase aufgrund der Bushaltestellen verkürzt. Diese sind in Form von größer dimensionierten Busbuchten und nicht mehr als Buskaps geplant. Da durch häufige Umsteigebeziehungen (neun Buslinien je Stunde) und der dichten Abfolge von Bussen bei Verspätungen längere Haltevorgänge resultieren, wird der Verkehrsfluss durch das Verschwenken des Busverkehrs in die Busbucht nicht behindert. Dies ist an dem Standort insbesondere aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und der Nähe zum Knotenpunkt Leverkusener Straße bzw. der Gefahr vor Rückstauungen von Bedeutung. Mit dem Entwurfskonzept sollen die beiden Bushaltestellen barrierefrei erneuert werden.

Um die notwendigen Platzverhältnisse für die Mittenflexibilität und die ausreichend breiten

Geh- und Radwege zu schaffen, entfallen die ca. 22 Längsparkplätze an der Straße. Im Zuge des Ideenwettbewerbs resultierte aus einer videogestützten Untersuchung Anfang Februar 2020 des Büros Spiekermann, dass die Parkplätze nur zu ca. 40 % ganztägig ausgelastet sind (vgl. Drucksache 0134/2020). Weitere Parkmöglichkeiten stehen für Kunden des EDEKA bzw. der Sparkasse (12 Stück) oder vor der Kirche (10 Stück) zur Verfügung. Aktuell befinden sich auf dem Wochenmarkt-Platz gegenüber der Kirche ebenfalls Parkmöglichkeiten. Für das Grundstück wurde kürzlich eine Bauvoranfrage bei der Stadt gestellt. Zurzeit befindet sich die Stadtverwaltung in Gesprächen mit dem Eigentümer, da dieses Grundstück im Zuge der VU Schildgen ebenfalls als Parkplatzfläche vorgesehen ist.

Die CDU-Fraktion hat im Zusammenhang mit der örtlichen Parkplatzsituation den Antrag gestellt, auf dem städtischen Parkplatz „Am Schild“ hinter dem EDEKA eine Parkpalette zu prüfen (vgl. Drucksache 0623/2021). Der B-Plan Nr. 1161 trifft zwar die Festsetzung „Öffentliche Verkehrsfläche“ mit besonderer Zweckbestimmung „Parkplatzfläche“ bzw. „Verkehrsberuhigter Bereich“, er sieht hier jedoch keine überbaubare Grundstücksfläche für Gebäude mit einer Parknutzung vor, sodass hier eine Änderung des Bebauungsplans erforderlich wäre.

Als Alternative zur Mittenflexibilität hat das Büro MWM eine Variante mit einseitigen Längsparkplätzen (8 Stück) entwickelt. Diese Variante ist aus Sicht des Büros jedoch weder aus städtebaulichen noch aus verkehrstechnischen Gründen zu empfehlen. Nachfolgend werden die Vor- und Nachteile von der Mittenflexibilität und der Variante Längsparkplätze gegenübergestellt (vgl. Tabelle 1).

**Tabelle 1** Vor- und Nachteile Mittenflexibilität und Variante Längsparkplätze

<b>Vorteile Mittenflexibilität</b>	<b>Nachteile Mittenflexibilität</b>
Weniger Stau durch Ausweichmöglichkeiten auf den „dritten Fahrstreifen“, z.B. bei haltenden Lieferfahrzeugen	Wegfall Längsparkplätze im Ortskern
Schaffung einer Querungsmöglichkeit für den Fußgänger-/Radverkehr ohne Wartezeit (im Vergleich zur Fußgängerampel)	
Aufwertung/Attraktivitätssteigerung des Ortskerns	
„Neuheit“ im Straßenraum für Bergisch Gladbach (lockt ggf. Kunden)	
Vernetzungselement zwischen den Geschäften	
Straßenüberquerung zwischen den Geschäften ist komfortabler und sicherer (steigert ggf. das Einkaufsverhalten)	

Vorteile Längsparkplätze	Nachteile Längsparkplätze
8 Parkmöglichkeiten direkt vor den Geschäften	Keine komfortable Querungsmöglichkeit
	Keine Verbesserung des Verkehrsflusses, Staufahrt
	Konflikt Radverkehr/parkende Kfz
	Keine Attraktivitätssteigerung (Pkw-Dominanz)
	Blick auf die gegenüberliegenden Geschäfte wird durch parkende Fahrzeuge blockiert
	Parkdruck ist gering laut Untersuchung (s.o.)
	Keine deutliche Verbesserung der Ist-Situation
	Keine gerechtere Aufteilung des öffentlichen Raums für alle Verkehrsteilnehmer

In der Tabelle 1 wird ersichtlich, dass die Mittenflexibilität deutliche Vorteile gegenüber der Variante Längsparkplätze aufweist. Die Mittenflexibilität dient als Vernetzungselement zwischen den beiden Straßenseiten, welches die Querung zwischen den Geschäften erleichtert. Der Blick auf die gegenüberliegenden Geschäfte wird nicht durch teils parkende Autos behindert. Der knappe Straßenraum ist zudem nicht mehr unverhältnismäßig dem motorisierten Individualverkehr zugeordnet, d.h. insgesamt weniger Pkw-dominiert und die Sicherheit für den Fuß-/Radverkehr deutlich erhöht. Insgesamt steigt die Aufenthaltsqualität und der Verkehrsfluss kann durch die Ausweichmöglichkeit auf die Mittenflexibilität als „dritter Fahrstreifen“ verbessert werden. Bei einer Umsetzung der Variante Längsparkplätze kann der Planungsleitgedanke eines attraktiveren Ortskerns mit einer gerechteren Aufteilung des Straßenraums für alle Verkehrsteilnehmer nicht weiterverfolgt werden, da die Platzverhältnisse nicht gegeben sind.

Der Knotenpunkt Leverkusener Straße muss noch im Detail ausgeplant werden. Aktuell sind vorgezogene Haltelinien sowie Furtmarkierungen für den Radverkehr vorgesehen und ein Mischfahrstreifen im nördlichen Knotenpunktarm der Altenberger-Dom-Straße für den Kfz-Verkehr. Im zweiten Abschnitt ist am bisher signalgeregelten Knotenpunkt Schlebuscher Straße ein Kreisverkehr geplant, um den Verkehrsfluss zu verflüssigen. Nach Leistungsfähigkeitsberechnung von MWM kann der Kfz-Verkehr so mit einer überwiegend sehr guten Qualität abgewickelt werden. In der ersten Arbeitsphase zur VU Schildgen war auch eine Untersuchung über das Parkverhalten und die Nachfrage beabsichtigt. Aufgrund der Corona-Situation konnte diese bisher noch nicht durchgeführt werden, da die Ergebnisse nicht plausibel wären. Gegebenenfalls wird diese in der 2. Arbeitsphase nachgeholt.

### **Ausblick**

Nach Abschluss der ersten Arbeitsphase ist als nächster Schritt die Ausarbeitung des Grobkonzepts zu einer Entwurfsplanung gemäß Leistungsphase 3 HOAI beabsichtigt. Zusätzlich soll eine umfassende Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt werden. Die Verwaltung wird hierzu Angebote einholen und diese dem Ausschuss zum Beschluss vorlegen.

### **Klimatischen Auswirkungen**

Durch das Konzept wird eine Verbesserung des Verkehrsflusses erwartet, die eine Senkung der Lärm- und Schadstoffemissionen bedingt. Durch die Schaffung einer attraktiven Radwegeverbindung wird der Umstieg von Auto auf das Rad gefördert. Demzufolge sind die klimatischen Auswirkungen als durchweg sehr positiv zu bewerten.