

Sitzungsunterlagen

Sitzung des Ausschusses für
strategische Stadtentwicklung und
Mobilität
23.11.2021

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente

Niederschrift (öffentlich)	5
Anlage 1 Präsentation Folgeprojekt Linie 1	25
Anlage 2 Präsentation Testphase_Buddestraße	49
Anlage 3 Präsentation Schildgen	71
Anlage 4 Stellungnahme zur CDU-Anfrage L289	99
Anlage 5 Ladesäulenausbau_GL_2021	101

Stadt Bergisch Gladbach

Der Bürgermeister

Datum
01.12.2021
Ausschussbetreuender Fachbereich
Zentraler Dienst 6-10
Schriftführung
Friedhelm Assmann
Telefon-Nr.
02202-141428

Niederschrift

Ausschuss für strategische Stadtentwicklung und Mobilität
Sitzung am Dienstag, 23.11.2021

Sitzungsort

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

Sitzungsdauer (Uhrzeit von / bis)

17:00 Uhr - 22:26 Uhr

Unterbrechungen (Uhrzeit von / bis)

von 18:25 Uhr bis 18:38 Uhr
von 19:36 Uhr bis 19:45 Uhr
von 21:18 Uhr bis 21:26 Uhr

Sitzungsteilnehmer

Siehe TOP 1

Tagesordnung

Ö Öffentlicher Teil

- 1 Eröffnung, Bekanntgabe nicht anwesender Ausschussmitglieder, Feststellung der ordnungsgemäßen und rechtzeitigen Einberufung sowie der Beschlussfähigkeit**
- 2 Verpflichtung sachkundiger Bürger**
- 3 Genehmigung der Niederschrift der vergangenen Sitzung - öffentlicher Teil**
- 4 Bericht über die Durchführung der Beschlüsse aus der letzten Sitzung
0593/2021**
- 5 Mitteilungen der/des Ausschussvorsitzenden**

- 6** **Mitteilungen des Bürgermeisters**
- 7** **Verkehrsuntersuchung Schildgen**
0596/2021
- 8** **Testphase Buddestraße**
0597/2021
- 9** **Stadtbahn 1 - Verlängerung - Alternative Verkehrssysteme**
0595/2021
- 10** **Personalsituation im FB 6**
0594/2021
- 11** **Haushaltsplanberatungen Produktgruppe 09022 für das HHj 2022**
0616/2021
- 12** **Haushaltsplanberatungen Produktgruppe 12760 für das HHj 2022**
0639/2021
- 13** **Radverkehrsmaßnahme RV 6 (untere Odenthaler Straße zwischen
Laurentiusstraße und obere Hauptstraße) aus dem MobiK 2030**
0618/2021
- 14** **Antrag Deutsche Umwelthilfe**
0598/2021
- 15** **Anregung vom 16.11.2020, auf der Kempener Straße in Höhe der Einmündung
Sträßchen Siefen eine gesicherte Querungsstelle einzurichten und die Tempo-30-
Zone bis dorthin auszudehnen**
0601/2021
- 16** **Anregung vom 17.01.2021, zur Umgestaltung des alten Bahndamms zu einem
Geh- und Radweg verschiedene Schritte einzuleiten**
0602/2021
- 17** **Anregung vom 14.4.2021 zur Fußgängerschaltung an Ampeln im Stadtgebiet**
0603/2021
- 18** **Antrag der Fraktion Bürgerpartei GL vom 05.09.2021 zur Errichtung einer E-
Ladestation am Deutschen Platz**
0604/2021
- 19** **Antrag der Freien Wählergemeinschaft vom 29.06.2021, einen gesicherten
Übergang zwischen dem Parkplatz Eissporthalle Saaler Mühle und dem
Schulzentrum herzustellen**
0605/2021
- 20** **Antrag der Freien Wählergemeinschaft (ohne Datum) zur Nord-Süd
Radverkehrsachse**
0606/2021
- 21** **Antrag der AfD Fraktion vom 16.09.2021 auf Prüfung der Errichtung einer
Querungsanlage an der Schlebuscher Straße**
0607/2021

- 22 **Antrag der CDU Fraktion vom 27.09.2021 auf Erstellung eines Verkehrsgutachtens wegen des geplanten DHL-Verbund-Zustellstützpunktes "Auf der Kaule"**
0608/2021
- 23 **Antrag der AfD Fraktion vom 06.10.2021 zur Machbarkeitsstudie für alte Stadthäuser: Prüfung der Umnutzung von Büroflächen für preiswerten Wohnraum und gemischte Infrastruktur**
0609/2021
- 24 **Antrag der AfD Fraktion vom 06.10.2021 zur Wohnraumoptimierung**
0610/2021
- 25 **Antrag der CDU Fraktion vom 07.10.2021 zur Sanierung und Instandsetzung der bestehenden Radwege im gesamten Stadtgebiet**
0611/2021
- 26 **Antrag der CDU Fraktion vom 07.10.2021 zur Errichtung von Fahrradroutes über Nebenstrecken**
0612/2021
- 27 **Antrag der CDU Fraktion vom 07.10.2021 zur Einführung von drei Fahrradstraßen und Prüfung der Radabstellanlage**
0613/2021
- 28 **Antrag der CDU Fraktion zur Prüfung einer Parkpalette auf dem städtischen Parkplatz Am Schild**
0623/2021
- 29 **Anfrage der Bürgerpartei GL vom 11.10.2021 zum Status der Errichtung von Ladestationen On Charge**
0633/2021
- 30 **Antrag der Freien Wählergemeinschaft GL vom 29.10.2021 zur Prüfung einer zweiten Radstation auf dem bisher für den Stadthausneubau vorgesehenen Grundstück**
0685/2021
- 31 **Anfragen der FWG vom 02.11.2021 zum Quartier 13 und dem Bahndamm**
0695/2021
- 32 **Interfraktioneller Antrag "Machbarkeitsstudie Stadtbahnlinie 18 und 3"**
- 33 **Öffentliche Anfrage der CDU Fraktion zum ASM Beschluss
"Lärmschutzmaßnahmen auf der L289 zwischen Moitzfeld und Herkenrath"**
- 34 **Anfragen der Ausschussmitglieder**

Protokollierung

Ö Öffentlicher Teil

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

Der Ausschussvorsitzende, Herr Dr. Cramer, eröffnet die Sitzung und stellt die ordnungsgemäße und rechtzeitige Einladung und die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest.

Er begrüßt folgende Ausschussmitglieder und Verwaltungsmitglieder:

CDU Fraktion

Harald Henkel (für Dr. Oliver Schillings)
Gabriele von Berg
Hermann-Josef Wagner
Lutz Schade
Oliver Renneberg
Wolfgang Maus
Christian Held

Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN

Beate Rickes
Dr. Josef Cramer
Peter van Loon (für NN Nachfolge Maik Außendorf)
Henning Schmitz
Dr. Friedrich Bacmeister (für David Kirch)
Sascha Gajewski-Schneck

SPD Fraktion

Andreas Ebert
Michael Zalfen
Berit Winkels (für Klaus W. Waldschmidt)
Corvin Kochan

AFD Fraktion

Frank Cremer

FDP Fraktion

Jörg Krell

Fraktion BÜRGERPARTEI GL

Thomas Klein (für Iro Herrmann ; ab 17:10 Uhr bis 21:20 Uhr)

Fraktion Freie Wählergemeinschaft

Dr. Benno Nuding

Inklusionsbeirat

Friedhelm Bihn

Seniorenbeirat

Gabriele Rieband (für Renate Krausen-Göbel ; bis 21:20 Uhr)

Verwaltung

Herr Flügge VVII (bis 18:25 Uhr)

Herr Migenda VVIII

Herr Honecker FBL 6

Frau Krause 6-60

Herr Assmann 6-10

Frau Bousselhem 3-32

Herr Schmitz VVIII-1

Herr Hardt 7-66

Frau Dr. Werheit VVIII-2

Gäste

Frau Reichert (Umwelt-/Verkehrsdezernentin RBK)

Herr Siebenmorgen (Geschäftsleitung Planungsgruppe MWM zu TOP 7)

Herr Helmer (Verkehrsplaner Büro Planersocietät zu TOP 8)

Herr Schwarzmann (Büro TTK zu TOP 12)

Herr Zalfen verweist auf den (vor der Sitzung verteilten) interfraktionellen Antrag „Machbarkeitsstudie Stadtbahnlinie 18 und 3“ und bittet trotz verfristeten Eingangs um entsprechende Ergänzung der Tagesordnung.

Herr Schmitz begründet die Dringlichkeit mit der am 31.01.2022 endenden Antragsfrist für einen möglichen Förderantrag. Eine Behandlung dieses Antrags in der Februarsitzung käme insofern also zu spät.

Der Ausschuss fasst folgenden

Beschluss: (einstimmig)

Die Tagesordnung wird um diesen neuen TOP 32 erweitert.

Der Ausschussvorsitzende, Herr Dr. Cramer weist darauf hin, dass eine weitere Anfrage der CDU Fraktion zum ASM Beschluss „Lärmschutzmaßnahmen auf der L 289“ zwischen Moitzfeld und Herkenrath unter TOP 33 „Anträge der Fraktionen“ beantwortet werde.

Herr Schade teilt mit, dass eine Meinungsbildung schwerfalle, wenn die Gutachten zu den TOP 7, 8 und 12 lediglich in den Vorlagen zitiert werden. Er bittet darum, die kompletten Gutachten an die Fraktionen nachzureichen.

Auf Vorschlag von Herrn Dr. Cramer besteht Einigkeit im Ausschuss, die Präsentation zu TOP 12 „Verlängerung Stadtbahnlinie 1“ zeitlich vorzuziehen und in der Tagesordnung nach den Präsentationen zu den TOP 7 und 8 zu platzieren.

2. Verpflichtung sachkundiger Bürger

Keine

3. Genehmigung der Niederschrift der vergangenen Sitzung - öffentlicher Teil

Der Ausschuss fasst folgenden

Beschluss: (einstimmig)

Die Niederschrift wird genehmigt.

4. Bericht über die Durchführung der Beschlüsse aus der letzten Sitzung *0593/2021*

Auf Anfrage von Herrn Gajewski-Schneck zu der Mitteilung zu TOP 8 „Deckenbaumaßnahmen“ erklärt Herr Hardt, dass auch trotz des knappen Personals der größte Teil der beschlossenen Deckenbaumaßnahmen nach den jeweiligen Ausschreibungen voraussichtlich ab Sommer 2022 durchgeführt werden.

Der Ausschuss nimmt die Mitteilungsvorlage zur Kenntnis.

5. Mitteilungen der/des Ausschussvorsitzenden

Herr Dr. Cramer weist darauf hin, dass am 03.02.2022 voraussichtlich eine Ratsinformationsveranstaltung im Bergischen Löwen zum Sachstand „Zandersgelände“ stattfinden werde.

Darüber hinaus werde am 19.02.2022 eine weitere Informationsveranstaltung für interessierte Bürgerinnen und Bürger auf dem Zandersgelände stattfinden.

6. Mitteilungen des Bürgermeisters

Herr Migenda teilt mit, dass heute die Markierungsarbeiten zur Fahrradstraße auf der Laurentiusstraße begonnen haben.

7. Verkehrsuntersuchung Schildgen 0596/2021

Herr Siebenmorgen von der Planungsgruppe MWM erläutert die Lösungsmöglichkeiten zur Verbesserung des Verkehrsflusses in Schildgen anhand einer Präsentation, die der Niederschrift als Anlage beigefügt ist.

Sodann beantwortet Herr Siebenmorgen eine Vielzahl von Anfragen der Ausschussmitglieder. Dabei zeigt sich, dass die CDU Fraktion, sowie die Fraktion Bürgerpartei GL den Beschlussvorschlägen nicht zustimmen können. Die Herren Henkel, Schade, Maus und Wagner äußern folgende Kritikpunkte:

- Zusätzliche Belastung des Fahner Weges (Schulweg!) aufgrund des Wegfalls der Linksabbiegespur an der Kreuzung Leverkusener Straße / Voiswinkeler Straße
- Zu erwartender Parksuchverkehr in den umgebenden Anliegerstraßen aufgrund des Wegfalls von Stellplätzen
- Fragliche zeitnahe Realisierbarkeit von Ersatzparkplätzen auf einer Parkpalette auf dem städtischen Parkplatz „Am Schild“ aufgrund notwendiger Bebauungsplanänderung
- Ungewisser Ausgang der Gespräche zur Schaffung weiteren Parkraums auf Privatgrundstücken mit den jeweiligen Eigentümern
- Zweifelhafte Wirtschaftlichkeit und Zweifel an den positiven klimatischen Auswirkungen
- Unzureichende Berücksichtigung des „CO² Fußabdrucks“
- Zweifel an der Funktionalität der Mittenflexibilität
- Unzureichende Prüfung, ob alternativ zur Radwegeführung über die Altenberger-Dom-Straße nicht andere Radwegeführungen möglich sind
- Weniger Parksuchverkehr durch Beibehalt der vorhandenen Stellplätze und insofern eine fehlerhafte Bewertungsmatrix
- Falsch berechnete (bestätigt unrealistische) mittlere Wartezeit (522 Sekunden) für Linksabbieger von der Altenberger-Dom-Straße in die Kempener Straße
- Bürgerbeteiligung erst NACH der Festlegung auf Mittenflexibilität
- Fehlendes Gesamtkonzept für den Stadtteil Schildgen durch Konzentration auf die Altenberger-Dom-Straße

Herr Klein ergänzt seine Kritikpunkte:

- Zweifel, ob tatsächlich nur 40% der vorhandenen Parkplätze ganztägig ausgelastet sind
- Zu viele Unwägbarkeiten bei der Gesamtauswertung (insbesondere bei den privaten Grundstücksverhandlungen)
- Zu befürchtendes Verkehrsversagen bzw. Stau aufgrund einer unbefriedigenden Verkehrsführung und des Wegfalls der Linksabbiegespur an der Kreuzung Leverkusener Straße / Voiswinkeler Straße

Herr Schmitz, Herr Nuding, Herr Krell, Herr Ebert und Herr Cremer halten die Verkehrsplanung für überzeugend, wenn alternative Lösungsmöglichkeiten für die wegfallenden Parkplätze gefunden und die Umgebungsbereiche aller Voraussicht nach nicht unzumutbar belastet werden.

Herr Nuding regt an zu prüfen, inwieweit der Verzicht auf einen Radstreifen im Bereich zwischen Fahner Weg und Schlebuscher Straße bergab möglich ist, ohne das Gefahrenpotential zu

erhöhen. Herr Siebenmorgen nimmt diese Anregung entgegen und sagt zu, dies in die weiteren Überlegungen einzubeziehen.

Herr Siebenmorgen und Herr Migenda machen deutlich, dass Ziel der Untersuchung gewesen sei, unter Berücksichtigung des knappen Verkehrsraums eine kurz- bis mittelfristig realisierbare Qualitätsverbesserung der Ortslage Schildgen mit einer Steigerung der Aufenthaltsqualität und der Radfahrattraktivität zu erreichen. Beide sagen zu, den eventuell entstehenden belastenden Verdrängungsverkehr intensiv zu untersuchen.

Herr Dr. Cramer unterbricht die Sitzung on 18:25 Uhr bis 18:38 Uhr für eine Lüftungspause.

Herr Kochan verliest folgende Änderungs- und Ergänzungsanträge zu den Beschlussvorschlägen der Ampelfraktionen:

Punkt II neu: Der ASM beauftragt die Verwaltung, die Variante Längsparkplätze zu verwerfen, stattdessen den Leitgedanken Mittenflexibilität für den Ortskern von Schildgen weiter zu verfolgen und die Realisierbarkeit von Fahrradabstellplätzen, Behindertenparkplätzen und Ladezonen im Ortskern zu prüfen und ggf. zu planen.

Punkt V zusätzlich: Die Verwaltung wird beauftragt, angemessene Ersatzstandorte für die entfallenen Parkplätze zu identifizieren und zu entwickeln

Punkt VI zusätzlich: Die Verwaltung unterstützt durch geeignete Maßnahmen die Bemühungen des Rheinisch-Bergischen-Kreises und der Gemeinde Odenthal hinsichtlich einer Fortführung der Linie 4.

Frau Reichert berichtet, dass das Ergebnis der Machbarkeitsstudie zur Fortführung der Linie 4 (mit verschiedenen Varianten) noch ausstehe.

Nach einer weiteren Diskussion mit sich wiederholenden Argumenten stellt Herr Klein einen Vertagungsantrag, über den der Ausschussvorsitzende abstimmen lässt.

Der Ausschuss fasst folgenden

Beschluss: (mehrheitlich gegen die Stimmen der CDU Fraktion und der Fraktion
Bürgerpartei GL)

Die Vertagung wird abgelehnt.

Sodann lässt Herr Dr. Cramer über die Beschlussvorschläge sowie die Änderungs- und Ergänzungsanträge der Ampelfraktionen abstimmen.

Der Ausschuss fasst folgende

Beschlüsse:

(einstimmig:)

- I. Der Ausschuss für strategische Stadtentwicklung und Mobilität nimmt die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung Schildgen zur Kenntnis.

(mehrheitlich gegen die Stimmen der CDU Fraktion und der Fraktion Bürgerpartei GL:)

- II. Der ASM beauftragt die Verwaltung, die Variante Längsparkplätze zu verwerfen, stattdessen den Leitgedanken Mittenflexibilität für den Ortskern von Schildgen weiter zu verfolgen und die Realisierbarkeit von Fahrradabstellplätzen, Behindertenparkplätzen und Ladezonen im Ortskern zu prüfen und ggf. zu planen.

(mehrheitlich gegen die Stimmen der CDU Fraktion und der Fraktion Bürgerpartei GL:)

- 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.

(mehrheitlich gegen die Stimmen der CDU Fraktion und der Fraktion Bürgerpartei GL:)

- IV. Der Ausschuss für strategische Stadtentwicklung und Mobilität beauftragt die Verwaltung, eine Recherche nach geeigneten Fördermitteln für die Umsetzung der Verkehrsuntersuchung Schildgen durchzuführen.

(mehrheitlich gegen die Stimmen der CDU Fraktion und der Fraktion Bürgerpartei GL:)

- V. Die Verwaltung wird beauftragt, angemessene Ersatzstandorte für die entfallenen Parkplätze zu identifizieren und zu entwickeln.

(einstimmig bei Enthaltung der Bürgerpartei GL)

- VI. Die Verwaltung unterstützt durch geeignete Maßnahmen die Bemühungen des Rheinisch-Bergischen-Kreises und der Gemeinde Odenthal hinsichtlich einer Fortführung der Linie 4.

8. Testphase Buddestraße **0597/2021**

Herr Helmer vom Büro Planersocietät erläutert die Testphase und seine diesbezüglichen Empfehlungen anhand einer Präsentation, die der Niederschrift als Anlage beigelegt ist.

Aufgrund der Ergebnisse sowie Schwächen der Art der Testausführung beantragt Herr Kochan eine Vertagung der Beschlussfassungen.

Zu den Schwächen gehören insbesondere der Ausweichverkehr in den Nebenstraßen und der Rückstau auf der Buddestraße. Die Verwaltung möge das Gespräch mit der Anwohnerschaft suchen und die kürzlich eingebrachten Vorschläge von den Radfahrverbänden in ihre Prüfung einfließen lassen.

Mögliche Nebenstrecken als alternative, sichere und schnelle Radverkehrsrouten seien im Vergleich zu einem modifizierten Entwurf der Umsetzung des Radfahrstreifens an der Buddestraße zu prüfen und zu bewerten.

Herr Schade und Herr Nuding lehnen eine Vertagung ab.

Sodann fasst der Ausschuss folgenden

Beschluss: (mehrheitlich gegen die Stimmen der CDU Fraktion, der Bürgerpartei GL, der Fraktion Freie Wähler und der AFD Fraktion)

Die Beschlussfassungen zu den Beschlussvorschlägen werden vertagt, um der Verwaltung Gelegenheit zu geben, die o.g. Schwächen zu beseitigen und alternative Radverkehrsrouten zu prüfen.

Herr Dr. Cramer unterbricht die Sitzung von 19:36 Uhr bis 19:45 Uhr für eine weitere Lüftungspause.

TOP 12 wird zeitlich in der Tagesordnung vorgezogen (s. TOP 1)

12. Stadtbahn 1 - Verlängerung - Alternative Verkehrssysteme
0595/2021

Herr Schwarzmann vom Büro TTK erläutert die alternativen Verkehrssysteme anhand einer Präsentation und erklärt deren Vor- und Nachteile. Die Präsentation ist der Niederschrift als Anlage beigelegt.

Auf Anfrage von Herrn Nuding begründet Herr Schwarzmann die bessere landschaftliche Integrierbarkeit des BRT Systems gegenüber der Seilbahn mit der Nutzungsmöglichkeit vorhandener Trassen.

Nach Ausführungen von Herrn Zalfen dürfe man die Verlängerung der Stadtbahnlinie 1 trotz der hohen Investitionskosten nicht gänzlich aus den Augen verlieren. Er verweist auf die Staugefahr, wenn die für das BRT System und das autonome Shuttle erforderliche Busspuren erforderlichen separaten Busspuren nicht (in Gänze) realisierbar sind. Darüber hinaus verweist Herr Zalfen auf die derzeit noch hohen Betriebskosten für das autonome Shuttle und eine größere Dimensionierung des möglichen Tunnels zur Anbindung des autonomen Shuttles an den Busbahnhof, wenn auch eine alternative Stadtbahnverlängerung mitgeplant werde.

Herr Dr. Bacmeister kann die nachrangige Bewertung der Seilbahn nicht ganz nachvollziehen, da sie aus seiner Sicht nach ökologischen Gesichtspunkten Vorteile biete.

Herr Krell kann den Systemvergleich nachvollziehen, befürchtet aber Vorbehalte der Bevölkerung gegenüber der Seilbahnlösung. Er geht davon aus, dass die aktuellen Schwächen der Sensorik des autonomen Shuttles in den nächsten Jahren beseitigt werden.

Herr Schade sieht sich nicht in der Lage, heute Beschlüsse zu fassen, da das Gesamtgutachten nicht bekannt und insbesondere die Bewertungsmatrix nicht nachvollziehbar sei. Er befürchtet zudem Interessenkonflikte des Unterauftragnehmers PTV Group durch deren Verbindung mit der E-Go Moove GmbH (autonomes Shuttle). Darüber hinaus fehlen in der Gesamtbetrachtung die Auswirkungen, wenn keine der möglichen Lösungen („Null-Option“) weiterverfolgt werden.

Herr Schwarzmann macht deutlich, dass in einem ersten Prüfungsschritt lediglich die verschiedenen Systeme aufgezeigt und bewertet werden sollte, welche Systeme sich

bevorzugt für weiter gehende Untersuchungen eignen. Er weist darauf hin, dass eine Anbindung des Technologieparks durch eine Seilbahn nicht möglich sei. Des Weiteren sei zu bedenken, dass auch für Seilbahnen durchaus Trassen (und hohe Masten) erforderlich seien.

Nach Ausführungen von Herrn Maus sei die CO₂ Neutralität oberstes Ziel. Die CO₂ Neutralität, sowie die Kostenminimierung/Wirtschaftlichkeit sei in der Matrix falsch gewichtet.

Herr Ebert begrüßt, dass dem Ausschuss eine nachvollziehbare Grobbewertung zur Orientierung vorgelegt wurde.

Herr Schwarzmann erklärt, dass die CO₂ Einsparung bei der weiteren Betrachtung durchaus eine wesentliche Rolle spiele. Dabei müsse man in der Gesamtbetrachtung des nächsten Untersuchungsschritts bewerten, welche Einsparpotentiale - abhängig von der Personenkapazität - die Realisierung eines leistungsfähigen ÖPNV insgesamt biete.

Herr Klein zeigt sich verwundert, dass die Attraktivität für Fahrgäste und die Beförderungskapazität bei der Seilbahn als gering eingestuft werde. Abgesehen von dem BRT System seien die Systeme 2 bis 6 der Matrix eng beieinander liegend.

Herr Schwarzmann weist auf den auch nicht geringen Flächenbedarf für Seilbahnen hin und zeigt auf, dass der Umstieg von der Endhaltestelle Bensberg in Seilbahnen problematisch werden könnten, wenn ein Großteil der dort ankommenden Personen längere Wartezeiten auf sich nehmen müssten. Darüber hinaus eignen sich Seilbahnen erfahrungsgemäß nicht für längere Streckenführungen mit mehreren Haltepunkten.

Herr Dr. Bacmeister würde sich wünschen, wenn auch die Seilbahnlösung als dritte Variante und als langfristige Lösung weiter mit untersucht werde.

Herr Migenda macht deutlich, dass die beiden präferierten Verkehrssysteme zeitnah realisiert werden könnten.

Auf Anfrage von Herrn Krell erklärt Herr Schwarzmann, dass die weiteren Untersuchungen der Systeme BRT und autonome Shuttle noch im ersten Halbjahr 2022 abgeschlossen werden könnten.

Auf Anfrage von Herrn Wagner erklärt Herr Schwarzmann, dass der Bewertungspunkt „Verlässlichkeit“ gleichbedeutend sei mit einem pünktlichen Weitertransport. Hier lägen bekanntlich die Vorteile bei schienenengebundenem Verkehr.

Auf Anfrage von Herrn Kochan erklärt Frau Reichert, dass zu erwarten sei, dass der Kreistag in Kürze die entsprechenden Beschlüsse fassen wird.

Herr Schade beantragt, die Entscheidungen zu vertagen.

Der Ausschuss fasst folgenden

Beschluss: (mehrheitlich gegen die Stimmen der CDU Fraktion bei Enthaltung der Bürgerpartei GL und der Fraktion Freie Wähler)

Die Vertagung wird abgelehnt.

Sodann lässt der Vorsitzende über die Beschlussvorschläge der Verwaltung

abstimmen.

Der Ausschuss fasst folgende

Beschlüsse: (jeweils mehrheitlich gegen die Stimmen der CDU Fraktion bei Enthaltung der Bürgerpartei GL und der Fraktion Freie Wähler)

1. Das Ergebnis der Analyse der verschiedenen Verkehrssysteme für die Verkehrsachse von Bergisch Gladbach-Bensberg über Moitzfeld und Herkenrath bis nach Kürten-Spitze wird zur Kenntnis genommen.
2. Der Verwaltung des Rheinisch-Bergischen-Kreises wird empfohlen, für die von den Fachbüros TransportTechnologie-Consult Karlsruhe GmbH (TTK) und PTV Planung Transport Verkehr AG empfohlenen Verkehrssysteme „BRT - Bus Rapid Transit“ und „Autonomes Shuttle (der E-Go Moove GmbH)“ ein Betriebskonzept erstellen und eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durchzuführen sowie im Anschluss ein Umsetzungskonzept erarbeiten zu lassen.

Angesichts der zu erwartenden Länge der Sitzung stellt Herr Zalfen den Geschäftsführungsantrag, die Sitzung um 21:30 Uhr zu beenden und grundsätzlich zukünftig Endzeiten für die Sitzungen vereinbaren.

Nach kurzer Diskussion fasst der Ausschuss folgenden

Beschluss: (mehrheitlich gegen die Stimmen von Herrn Zalfen, Herr Ebert, Frau Winkels, Herrn Cremer, Herrn Wagner bei Enthaltungen von Herrn Bacmeister, Frau Rickes, Herr Henkel und Frau von Berg)

Der Antrag ist abgelehnt.

9. Personalsituation im FB 6
0594/2021

Der Ausschuss nimmt die Vorlage zur Kenntnis.

10. Haushaltsplanberatungen Produktgruppe 09022 für das HHj 2022
0616/2021

Der Ausschuss fasst folgenden

Beschluss: (mehrheitlich gegen die Stimmen von Herrn Henkel, Herrn Renneberg, Herrn Heldt und Herrn Wagner bei Enthaltung von Herrn Krell und Maus)

Der ASM empfiehlt dem Rat, den Teilhaushalt 2022 der Abteilung 6-60 Stadtentwicklung und Mobilität in der vorgestellten Entwurfsfassung zu beschließen.

11. Haushaltsplanberatungen Produktgruppe 12760 für das HHj 2022
0639/2021

Der Ausschuss fasst folgenden

Beschluss: (mehrheitlich gegen die Stimmen von Herrn Henkel und Enthaltung von Herrn Krell)

Der ASM empfiehlt dem Rat, den Teilhaushalt 2022 der Abteilung 7-66 Verkehrsflächen in der vorgestellten Entwurfsfassung zu beschließen.

13. Radverkehrsmaßnahme RV 6 (untere Odenthaler Straße zwischen Laurentiusstraße und obere Hauptstraße) aus dem MobiK 2030
0618/2021

Auf Anfrage von Herrn Wagner plädiert Herr Migenda dafür, die Beratung aus Gründen der Transparenz im öffentlichen Teil der Sitzung zu belassen. Im nichtöffentlichen Teil könne die Diskussion bei Bedarf weitergeführt werden.

Herr Schade teilt mit, dass die CDU Fraktion den Beschlussvorschlägen nicht folgen werde.

Der Ausschuss fasst folgende

Beschlüsse: (jeweils mehrheitlich gegen die Stimmen der CDU Fraktion bei Enthaltung der Bürgerpartei GL)

- I. Der Ausschuss beauftragt die Verwaltung die Planungen zur Radverkehrsmaßnahme RV 6 (Odenthaler Straße zwischen Laurentiusstraße und Hauptstraße) aus dem MobiK 2030 unter den in der Sachdarstellung genannten Planungsgrundsätzen auszuarbeiten und umzusetzen.
- II. Der Ausschuss beschließt, dass den durch die Radverkehrsmaßnahme RV 6 betroffenen Anwohnern der Odenthaler Straße kostenpflichtige Dauerparkplätze in der Parkpalette Buchmühle angeboten werden.

14. Antrag Deutsche Umwelthilfe
0598/2021

Im Gegensatz zu Herr Schade verspricht sich Herr Migenda durchaus einen zusätzlichen Erkenntnisgewinn, wenn die Anregungen der DUH bei der Umsetzung des Mobilitätskonzepts mit auf Umsetzbarkeit geprüft werde.

Herr Maus hält die DUH nicht für einen verlässlichen Partner, auf den man sich berufen solle. Dennoch kann er die Haltung der Verwaltung in diesem Fall nachvollziehen.

Der Ausschuss fasst folgenden

Beschluss: (mehrheitlich gegen die Stimme von Herrn Schade)

Die Anregungen der DUH werden bei der Umsetzung des Mobilitätskonzepts mit auf Umsetzbarkeit geprüft.

15. **Anregung vom 16.11.2020, auf der Kempener Straße in Höhe der Einmündung Sträßchen Siefen eine gesicherte Querungsstelle einzurichten und die Tempo-30-Zone bis dorthin auszudehnen**
0601/2021

Herr Nuding unterstützt den Antrag, weist aber darauf hin, hält die Ampel im Bereich des Herkenfelder Wegs jedoch für geeigneter und weist darauf hin, dass sich Gefahrensituationen auch aufgrund des den Bus überholenden Fahrzeugen ergeben. Hier würde sich seines Erachtens eine Verlängerung bzw. Verschiebung der Mittelinsel anbieten.

Herr Zalfen bittet darum, eine für Blinde geeignete Ampel mit einem zusätzlichem akustischen Querungssignal zu wählen.

Der Ausschuss fasst folgenden

Beschluss: (einstimmig bei Enthaltung der Fraktion Bürgerpartei GL)

Dem Antrag wird durch Installation einer behindertengerechten Fußgängerlichtsignalanlage gefolgt.

16. **Anregung vom 17.01.2021, zur Umgestaltung des alten Bahndamms zu einem Geh- und Radweg verschiedene Schritte einzuleiten**
0602/2021

Herr Ebert teilt mit, dass der Antrag praktisch abgelehnt werden müsste, weil der Antrag den vom ASM gefassten Beschluss beinhalte. Inhaltlich gebe es völlige Übereinstimmung mit dem Antragsteller.

Herr Maus hält es für fragwürdig, wenn in den Vorlagen immer ähnliche unkonkrete klimatische Auswirkungen zitiert werden.

Der Ausschuss fasst folgenden

Beschluss: (einstimmig)

Der Antrag wird abgelehnt.

17. Anregung vom 14.4.2021 zur Fußgängerschaltung an Ampeln im Stadtgebiet
0603/2021

Der Ausschuss fasst folgenden

Beschluss: (einstimmig)

Die Fußgängerschaltungen an beiden Anlagen werden unverändert beibehalten. Soweit nicht ohnehin bereits umgestellt, werden Fußgänger an Anlagen mit starkem Querverkehr während der langen Umlaufzeiten (75 – 90 Sek) auch über die Hauptrichtung automatisch mit freigegeben.

Herr Dr. Cramer unterbricht die Sitzung für eine weitere Lüftungspause von 21:18 Uhr bis 21:26 Uhr.

18. Antrag der Fraktion Bürgerpartei GL vom 05.09.2021 zur Errichtung einer E-Ladestation am Deutschen Platz
0604/2021

Der Ausschuss fasst folgenden

Beschluss: (einstimmig)

Die Bedarfe und mögliche Standorte von Elektroladeinfrastruktur im Umfeld des Deutschen Platzes werden im Rahmen der Erarbeitung des kreisweiten Ladeinfrastrukturkonzeptes mit betrachtet.

19. Antrag der Freien Wählergemeinschaft vom 29.06.2021, einen gesicherten Übergang zwischen dem Parkplatz Eissporthalle Saaler Mühle und dem Schulzentrum herzustellen
0605/2021

Auf Anfrage von Herrn Nuding erklärt Herr Hardt, dass Gespräche mit der Schule zur Verbesserung der Verkehrssituation stattgefunden haben. Es gebe Überlegungen, Schülerlotsen einzusetzen und/oder testweise eine Baustellenlichtsignalanlage einzurichten.

Herr Nuding zieht seinen Antrag zurück.

20. **Antrag der Freien Wählergemeinschaft (ohne Datum) zur Nord-Süd
Radverkehrsachse**
0606/2021

Aufgrund der angedeuteten Zusammenarbeit mit dem Rheinisch-Bergischen-Kreis und der gemeinsamen Weiterentwicklung der Nord-Süd-Verkehrsachse betrachtet Herr Nuding seinen Antrag auch hier für erledigt.

21. **Antrag der AfD Fraktion vom 16.09.2021 auf Prüfung der Errichtung einer
Querungsanlage an der Schlebuscher Straße**
0607/2021

Falls dem Antrag nicht gefolgt werde regt Herr Cremer an, eine Radargeschwindigkeitsanzeige zu installieren.

Der Ausschuss fasst folgenden

Beschluss: (mehrheitlich gegen die Stimme der AfD Fraktion)

Der Antrag wird abgelehnt.

22. **Antrag der CDU Fraktion vom 27.09.2021 auf Erstellung eines
Verkehrsgutachtens wegen des geplanten DHL-Verbund-Zustellstützpunktes
"Auf der Kaule"**
0608/2021

Herr Schade erklärt sich einverstanden, wenn im Rahmen eines förmlichen Bauantrages vom Bauherrn ein Verkehrsgutachten gefordert werde.

23. **Antrag der AfD Fraktion vom 06.10.2021 zur Machbarkeitsstudie für alte
Stadthäuser: Prüfung der Umnutzung von Büroflächen für preiswerten
Wohnraum und gemischte Infrastruktur**
0609/2021

Der Ausschuss fasst folgenden

Beschluss: (mehrheitlich gegen die Stimme der AfD Fraktion)

Der Antrag wird abgelehnt.

24. Antrag der AfD Fraktion vom 06.10.2021 zur Wohnraumoptimierung
0610/2021

Der Ausschuss fasst folgenden

Beschluss: (mehrheitlich gegen die Stimme der AfD Fraktion)

Der Antrag wird abgelehnt.

25. Antrag der CDU Fraktion vom 07.10.2021 zur Sanierung und Instandsetzung
der bestehenden Radwege im gesamten Stadtgebiet
0611/2021

Herr Schade erklärt sich einverstanden, wenn der Antrag in der ASM Sitzung am 08.02.2022 behandelt wird.

26. Antrag der CDU Fraktion vom 07.10.2021 zur Errichtung von Fahrradrouen
über Nebenstrecken
0612/2021

Herr Schmitz kritisiert, dass der Radverkehr mit diesem Antrag in die Nebenstraßen verdrängt werden soll. Zusätzliche Routen über Nebenstraßen seien allerdings zu begrüßen.

Demgegenüber kritisiert Herr Henkel, dass die Ampelfraktionen den Autoverkehr in die Nebenstraßen verdrängen wollen.

Herr Migenda schlägt vor, die vorgeschlagenen alternativen Routen mit in die vertagte Gesamtüberlegung zur Buddestraße einzubeziehen und insofern eine Beschlussfassung diesbezüglich zu vertagen.

Dementsprechend fasst der Ausschuss folgenden

Beschluss: (mehrheitlich gegen die Stimmen der Herren Schmitz, Gajewski-Schneck und van Loon)

Die Beschlussfassung zu Punkt 1 des Antrags wird vertagt, um der Verwaltung Gelegenheit zu geben, den vorgeschlagenen Fahrradrouenverlauf mit in die weiteren Überlegungen zur Buddestraße einzubeziehen.

Der Ausschuss fasst sodann folgenden weiteren

Beschluss: (mehrheitlich gegen die Stimmen der CDU Fraktion, der Fraktion Freie Wählergemeinschaft und der AfD Fraktion)

Der Antrag zu Punkt 2, einen beidseitig befahrbaren Fahrradweg von der Odenthaler Straße bis zur Innenstadt als Alternative zur zukünftigen Fahrradstraße in der Laurentiusstraße einzurichten wird abgelehnt.

**27. Antrag der CDU Fraktion vom 07.10.2021 zur Einführung von drei
Fahrradstraßen und Prüfung der Radabstellanlage
0613/2021**

Herr Schmitz vermisst bei diesen Einzelanträgen eine ganzheitliche konzeptionelle Planung von Fahrradstraßen und deren Anbindungsmöglichkeiten. Eine Relevanz des Concordiawegs für eine Fahrradstraße sei überhaupt nicht nachvollziehbar.

Herr Henkel bekräftigt, dass es sich bei dem Antrag um PRÜFaufträge zur Geeignetheit von Fahrradstraßen handle.

Herr Ebert regt an, eine leistungsfähige Durchbindung einer möglichen Fahrradstraße Siegenstraße zum Buchenkampsweg in die Prüfung einzubeziehen.

Sodann lässt Herr Dr. Cramer einzeln über die Anträge und den Ergänzungsvorschlag von Herrn Ebert abstimmen.

Der Ausschuss fasst folgenden

Beschluss: (mehrheitlich gegen die Stimmen der CDU Fraktion und der Fraktion der Freien Wählergemeinschaft)

Der Antrag A. der CDU Fraktion zur Prüfung der vorgeschlagenen Fahrradstraßen (unter Einbeziehung der Prüfung einer Durchbindung der Siegenstraße zum Buchenkampsweg) wird abgelehnt.

Der Ausschuss fasst folgenden

Beschluss: (mehrheitlich gegen die Stimme der AFD Fraktion)

Dem Antrag A. der CDU Fraktion zur Prüfung der vorgeschlagenen Fahrradstraßen wird unter Einbeziehung der Prüfung einer Durchbindung der Siegenstraße zum Buchenkampsweg und einer Streichung des Concordiawegs zugestimmt.

Der Ausschuss fasst folgenden

Beschluss: (mehrheitlich gegen die Stimmen der CDU Fraktion, der AFD Fraktion und der Fraktion der Freien Wählergemeinschaft)

Der Antrag B. der CDU Fraktion zur Überprüfung möglicher Radabstellanlagen vor öffentlichen Gebäuden und im öffentlichen Raum wird abgelehnt.

**28. Antrag der CDU Fraktion zur Prüfung einer Parkpalette auf dem städtischen
Parkplatz Am Schild
0623/2021**

Herr Kochan geht davon aus, dass die beantragte Prüfung mit in die unter TOP 7 beschlossenen Prüfungen einbezogen werde.

Herr Henkel zieht seinen Antrag daraufhin zurück.

29. Anfrage der Bürgerpartei GL vom 11.10.2021 zum Status der Errichtung von Ladestationen On Charge
0633/2021

Herr Schade plädiert dafür, Kontakt mit der Belkaw aufzunehmen, um die leistungsfähige Stromversorgung der Ladestationen in Erfahrung zu bringen.

Auf Anfragen von Herrn Gajewski-Schneck und Herrn Schade erklärt Herr Migenda, dass gemeinsam mit dem Rheinisch-Bergischen Kreis die Erstellung eines flächendeckenden Ladeinfrastrukturkonzept beabsichtigt sei. Nach der Bewilligung des noch zu stellenden Förderantrags werde man eine entsprechende Ausschreibung dieses Konzeptes vorbereiten. Herr Migenda sagt zu, der Niederschrift eine Anlage mit den beschiedenen und beantragten Wunschstandorten beizufügen.

Herr Bihn bittet darum, die Ladestationen barrierefrei auszugestalten.

30. Antrag der Freien Wählergemeinschaft GL vom 29.10.2021 zur Prüfung einer zweiten Radstation auf dem bisher für den Stadthausneubau vorgesehenen Grundstück
0685/2021

Herr Migenda würde es begrüßen, dass man von Einzelanträgen absehe und stattdessen den gesamten Bereich „S11“ konzeptionell prüfe. Er sagt zu, diesen Antrag in diese konzeptionelle Prüfung einzubeziehen.

Auf Anregung von Herrn Gajewski-Schneck erklärt sich Herr Nuding mit der von Herrn Migenda beschriebenen Vorgehensweise einverstanden und zieht seinen Antrag zurück

31. Anfragen der FWG vom 02.11.2021 zum Quartier 13 und dem Bahndamm
0695/2021

Die Anfragen wurden mit der Vorlage schriftlich beantwortet.

32. Interfraktioneller Antrag "Machbarkeitsstudie Stadtbahnlinie 18 und 3"

Herr Dr. Cramer weist darauf hin, dass der Antrag zuständigkeitshalber vom ASM zu beschließen sei. Der Beschlussvorschlag sei dementsprechend abzuändern.

Auf Anfrage von Herrn Zalfen zur wirtschaftlichen Betrachtung der unterschiedlichen Endhaltestellen erklärt Herr Schmitz, dass die Stadt bis zum 31.01.2022 eine Förderung bis zum Zandersgelände beantragen werde. Sämtliche darüber hinaus gehenden möglichen Endpunkte werden zuständigkeitshalber mit dem Rheinisch-Bergischen Kreis abgestimmt und ggf. von dort beantragt.

Herr Gajewski-Schneck regt an, langfristig eine Anbindung des Stadtteils Heidkamp nicht aus den Augen zu verlieren.

Sodann fasst der Ausschuss folgenden

Beschluss: (einstimmig)

Der ASM beauftragt die Verwaltung mit der Erstellung einer Machbarkeitsstudie „Verlängerung der Stadtbahnlinie 3 und 18 bis in das Zentrum von Bergisch Gladbach.

Um dieses Projekt zu finanzieren, bewirbt sich die Stadt Bergisch Gladbach in Kooperation mit dem Rheinisch-Bergischen Kreis und der Gemeinde Kürten um Mittel aus der „Richtlinie des Verkehrsministeriums NRW vom 18.12.2020 zur Förderung von Planungsleistungen zur Bildung eines Planungsvorrats für Schieneninfrastrukturvorhaben des ÖPNV“.

33. Öffentliche Anfrage der CDU Fraktion zum ASM Beschluss
"Lärmschutzmaßnahmen auf der L289 zwischen Moitzfeld und Herkenrath

Die Anfrage der CDU Fraktion sowie die Antwort der Verwaltung ist der Niederschrift als Anlage beigelegt.

Die Verwaltung sagt zu, in der nächsten Sitzung des ASM eine entsprechende Vorlage zu unterbreiten.

34. Anfragen der Ausschussmitglieder

Keine



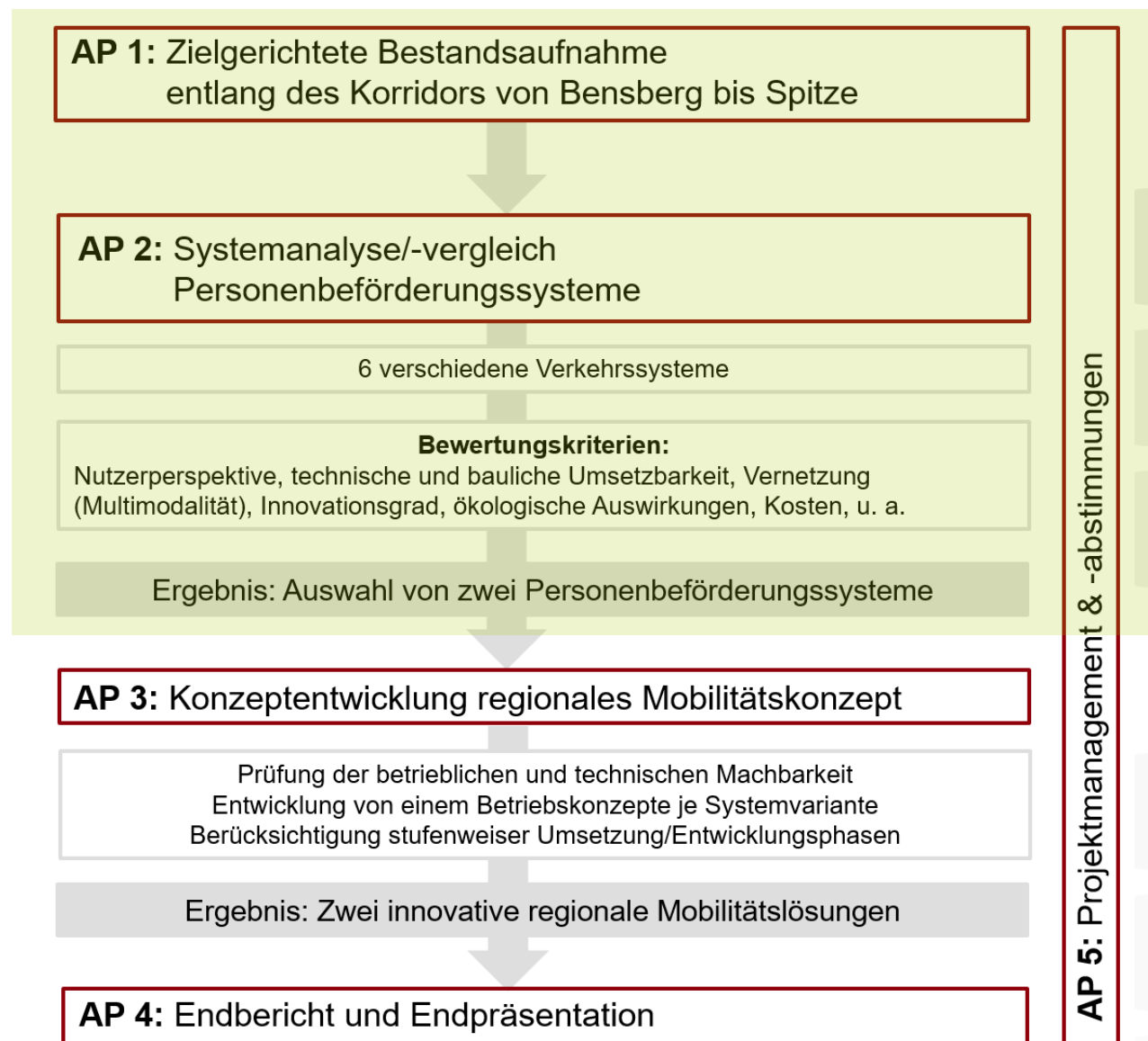
Transport
Technologie -
Consult
Karlsruhe GmbH



Auswahl eines zukunftsfähigen regionalen Verkehrssystems für eine Teilregion des Rheinisch-Bergischen Kreises

- **Stand der Untersuchung**
- Ergebnisse des Systemvergleichs verschiedener Personenbeförderungssysteme
- Empfehlung der Gutachter zur weiteren Untersuchung

➤ Aktueller Stand der Untersuchung



- Stand der Untersuchung
- **Ergebnisse des Systemvergleichs verschiedener Personenbeförderungssysteme**
- Empfehlung der Gutachter zur weiteren Untersuchung

Beispiel: CTS Straßburg

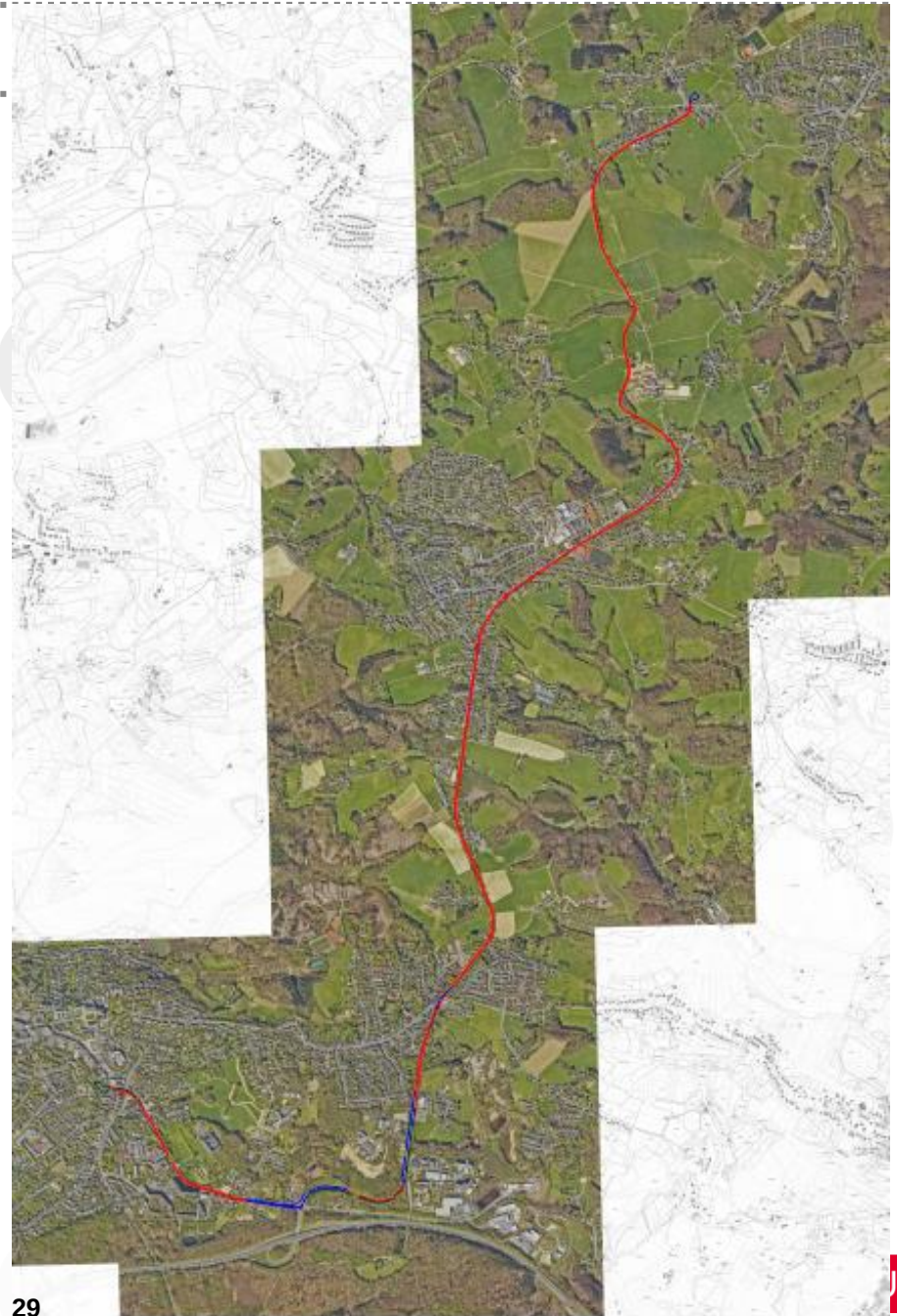


https://www.mercedes-benz-bus.com/en_DE/buy/bus-rapid-transit.html

Beispiel: Nantes Busway Linie 4



OPNV-Trasse in Nantes, Foto: tan fr

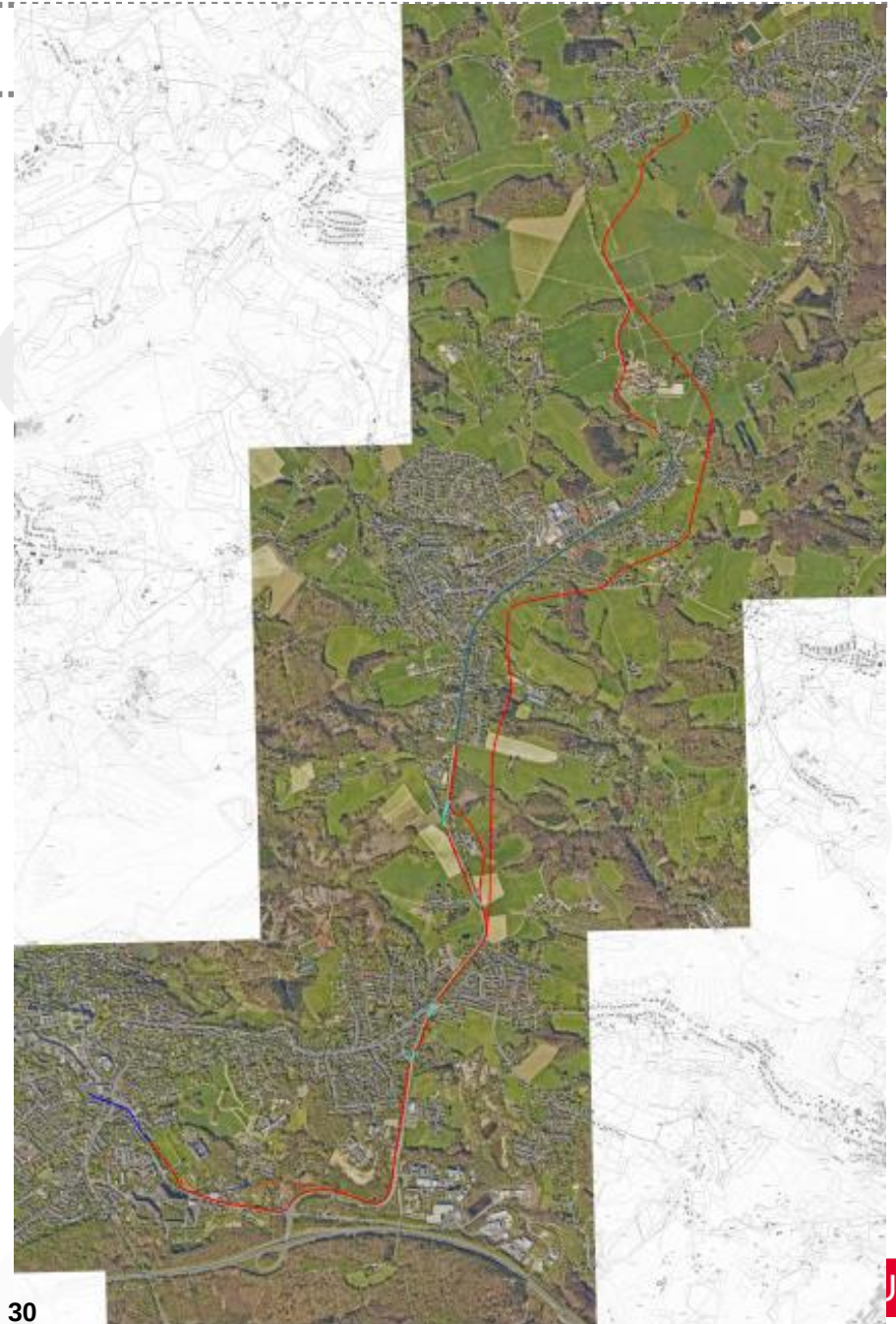


Stadtbahn

Beispiel: KVB Köln



<https://www.bahnbilder.de/>

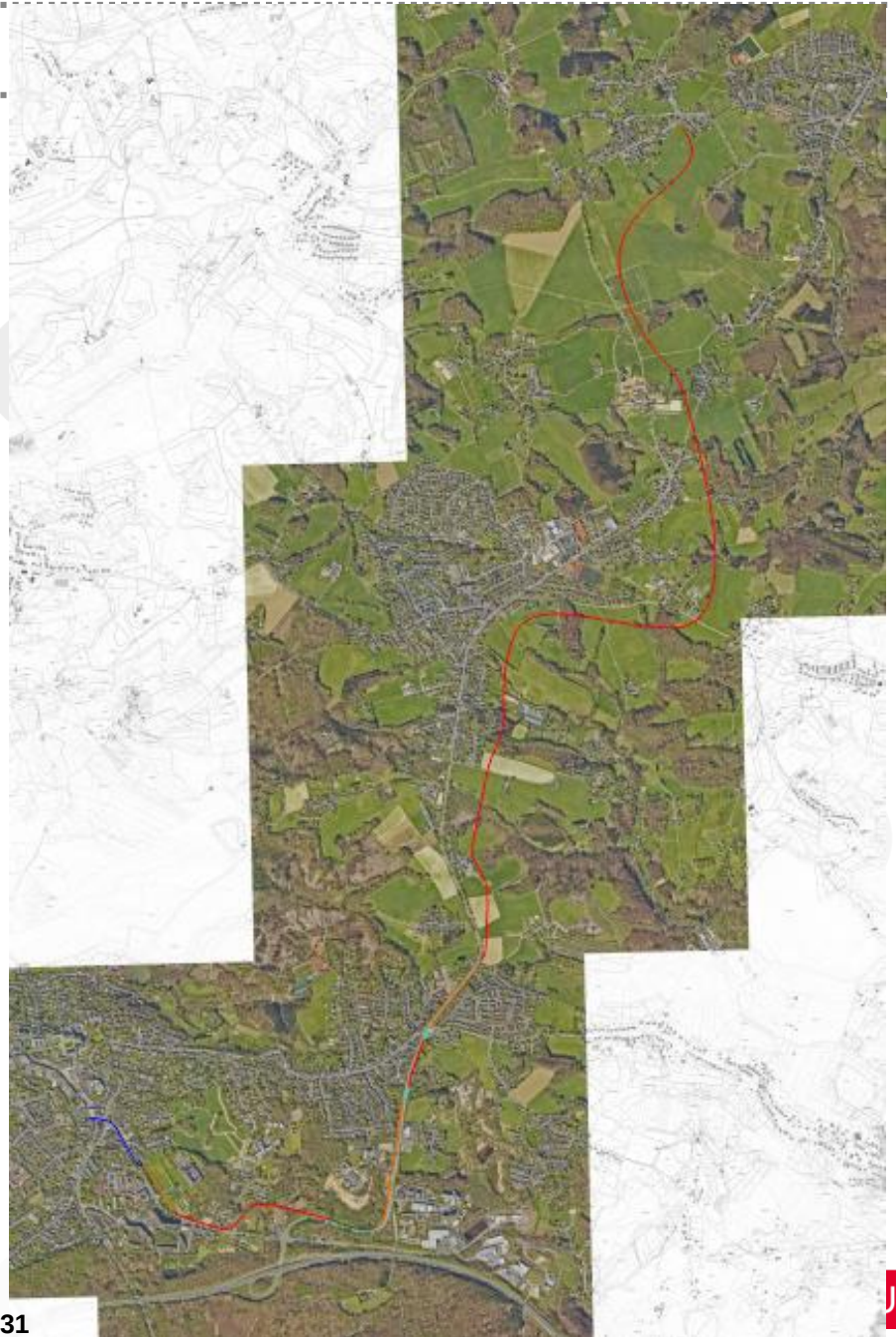


Peplemover & Monorail

Beispiel: VAL in Taipei



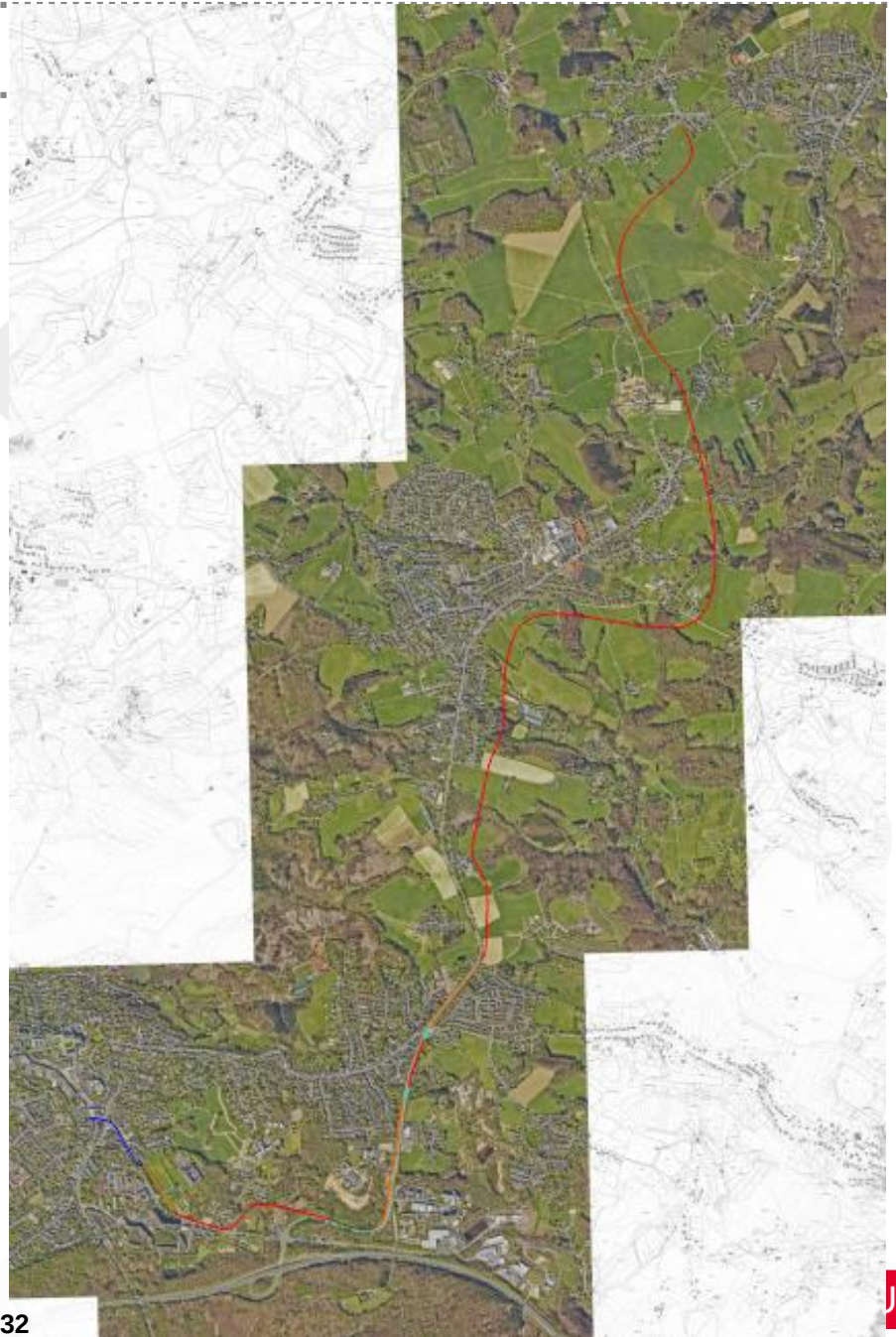
https://www.wikipedia.de/wiki/Véhicule_automatique_léger



Beispiel: TSB



<https://max-boegl.de/news/neuer-look-fuer-das-transport-system-boegl>

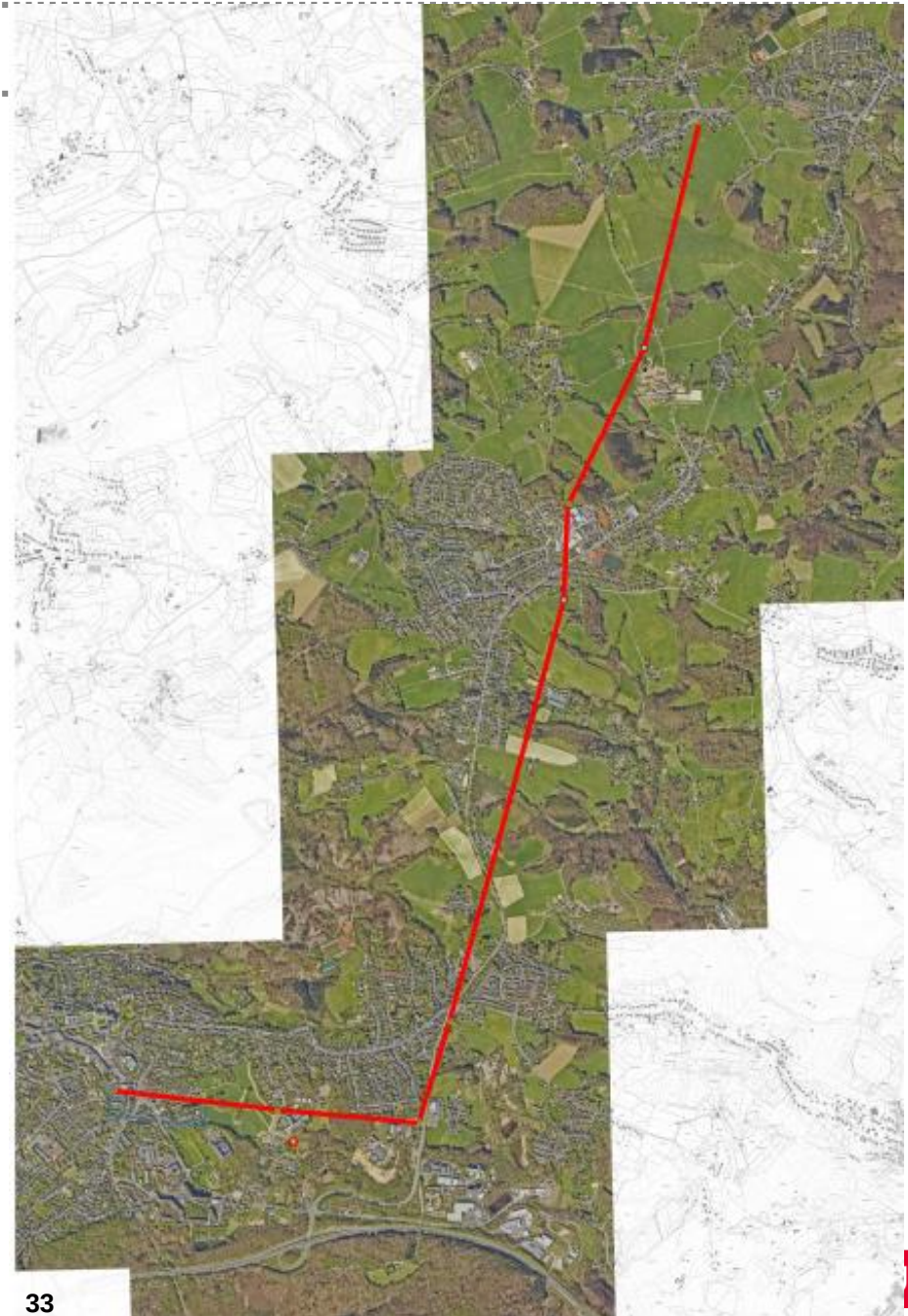


Seilbahn

Beispiel: Mariche Tramo Expreso Caracas



<https://www.doppelmayr.com/de/systeme/referenzen/8-mgd-mariche-tramo-expreso/>

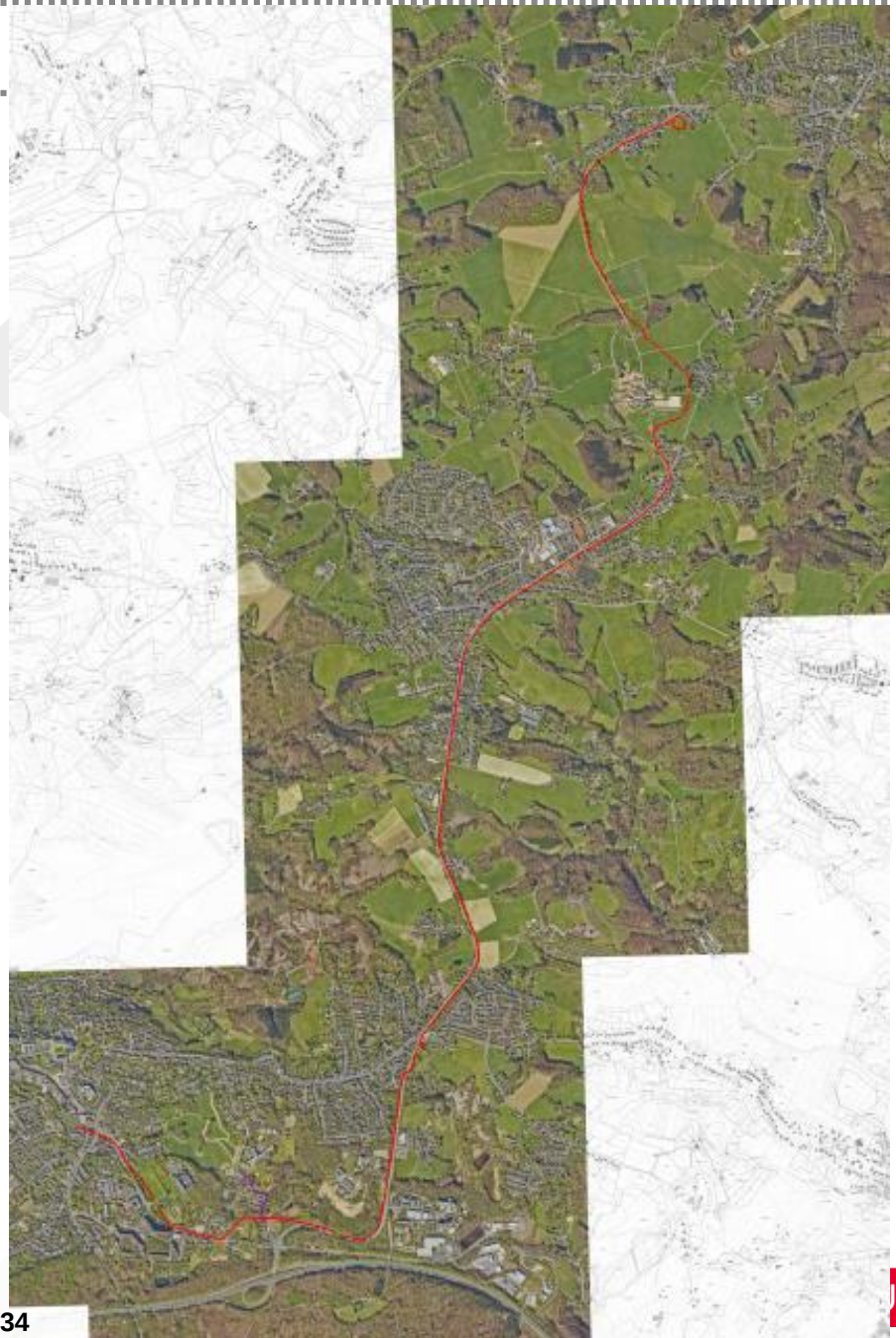


Autonomes Shuttle

Beispiel: Olympiapark München,
autonome Buslinie



MVG/MVV



➤ Bewertungsmatrix – Übersicht Kriterien

Bauliche Umsetzbarkeit	Betriebskosten	Landschaftliche Integrierbarkeit
Technische Umsetzbarkeit	Anschlussfähigkeit an vorhandene Infrastruktur	Auswirkungen auf Klima und Landschaft
Institutionelle Umsetzbarkeit	Attraktivität für Fahrgäste	Innovationsgrad
Attraktivität für mögliche Betreiber	Verlässlichkeit	Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten
Investitionskosten	Beförderungskapazität	

➤ Ergebnis ungewichtet

Ungewichtet	BRT	Stadtbahn	PeopleMover	TSB	Seilbahn	Autonome Shuttle
Bauliche Umsetzbarkeit	3,0	2,2	2,2	2,2	2,2	1,8
Technische Umsetzbarkeit	2,8	2,3	2,5	1,5	2,8	2,5
Institutionelle Umsetzbarkeit	2,8	2,4	2,0	1,2	1,8	2,2
Attraktivität für mögliche Betreiber	2,5	3,0	1,0	1,0	1,0	2,5
Investitionskosten	4,0	1,0	1,0	1,0	3,0	2,0
Betriebskosten	2,0	2,3	2,0	2,2	2,3	1,8
Anschlussfähigkeit an vorhandene Infrastruktur und Erweiterbarkeit des Systems	2,6	1,6	1,4	1,4	1,6	2,0
Attraktivität für Fahrgäste	2,5	2,8	2,6	2,6	1,2	2,5
Verlässlichkeit	1,5	2,5	3,0	3,0	1,7	1,3
Beförderungskapazität	3,0	1,0	2,0	2,0	1,0	1,0
Landschaftliche Integrierbarkeit	3,0	2,0	1,0	1,0	2,0	3,0
Auswirkungen auf Klima, Natur und Landschaft	2,6	1,9	2,0	2,3	2,9	2,0
Innovationsgrad	1,3	0,3	1,7	3,7	3,0	3,0
Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten	3,0	2,0	1,5	2,5	1,5	2,0
Mittelwert	2,61	1,95	1,85	1,97	1,99	2,12
Rang	1	5	6	4	3	2

Skala von 0 (schlecht) bis 4 (sehr gut) – d.h.: Je höher der Punktwert, desto besser ist das System bewertet

➤ **Ungewichtet ergibt sich die Rangfolge: BRT, autonome Shuttle, Seilbahn, TSB, Stadtbahn und PeopleMover. Es ist zu beachten, dass die Plätze 3 bis 5 sehr eng beieinander liegen.**

➤ Ergebnisübersicht mit Gewichtungen

Ergebnis						
Ungewichteter Mittelwert	2,61	1,95	1,85	1,97	1,99	2,03
Fokus: Bauliche Umsetzbarkeit & Kosten	2,68	2,00	1,91	2,01	2,08	2,03
Fokus: Anschlussfähigkeit & Attraktivität für Fahrgäste	2,48	2,06	2,00	2,08	1,84	2,07
Fokus: Innovationsgrad	2,23	1,46	1,80	2,48	2,29	2,39
Fokus: Institutionelle Umsetzbarkeit & Attraktivität für Betreiber	2,62	2,17	1,75	1,71	1,81	2,19
Fokus: Auswirkungen auf Landschaftsbild und Umwelt	2,66	1,96	1,79	1,95	2,17	2,27

Skala von 0 (schlecht) bis 4 (sehr gut) – d.h.: Je höher der Punktwert, desto besser ist das System bewertet

➤ Gliederung

- Stand der Untersuchung
- Ergebnisse des Systemvergleichs verschiedener Personenbeförderungssysteme
- **Empfehlung der Gutachter zur weiteren Untersuchung**

➤ Unsere Empfehlung

Kurzfristige Lösung: Beschleunigung des Busverkehrs im Korridor

- Das BRT/BHNS – System hat überwiegend die beste Bewertung.
- Kurzfristig und relativ preiswert umzusetzen.
- Die betriebliche, technische und institutionelle Umsetzung ist unproblematisch. Die betriebliche Umsetzung wird durch den Bau des neuen Betriebshofes unterstützt.
- Eigene Trasse voraussichtlich nicht überall umsetzbar (z.B. in Bensberg).
- Bei Umsetzung des interkommunalen Gewerbegebiets: steigende Verkehrsbelastung vergrößert die Staugefahr für ein BRT / BHNS-System.
- Als Entwicklungsperspektive wird eine Umstellung auf autonom fahrende Fahrzeuge (ggf. auf Teilstrecken) bei der BRT-Trassenplanung berücksichtigt.

- **Die Untersuchung eines BRT / BHNS-Systems als kurzfristige Maßnahme wird empfohlen.**

➤ Unsere Empfehlung

Langfristige Lösung: Vollausbau eines autonom verkehrenden Shuttle mit Tunnelanschluss in Bensberg an die Stadtbahnlinie 1

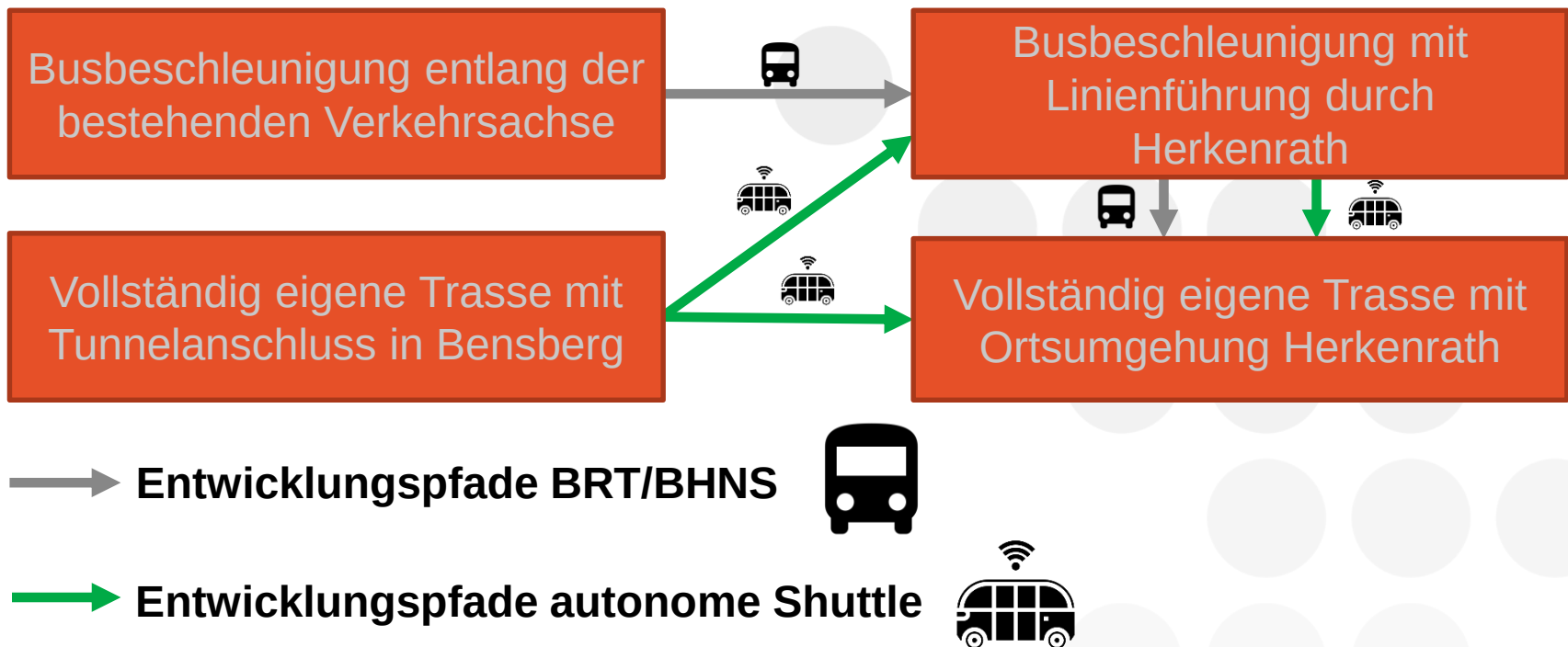
- Untersuchungshypothese: Fahrzeuge wie autonome Shuttle von eGo mit an den Untersuchungskorridor angepasster Kapazität.
- Eigene Trasse ermöglicht eine vergleichbare Betriebsqualität wie ein schienengebundenes System.
- Der Tunnelanschluss in Bensberg bietet einen bequemen und zeiteffizienten Umstieg auf die Stadtbahnlinie 1 nach Köln.
- Entwicklung in Ausbaustufen möglich und kompatibel zum BRT/BHNS (vgl. kurzfristige Lösung).
- Der Tunnelanschluss in Bensberg wird so dimensioniert, dass die Perspektive eines schienengebundenen Systems bestehen bleibt.

➤ **Die Untersuchung des Vollausbau eines „autonomen Shuttle“-Systems wird als langfristige Lösung empfohlen.**

Umsetzungsbausteine für BRT / BHNS und autonome Shuttle

Abschnitt Bensberg – Moitzfeld

Abschnitt Moitzfeld – Spitze



Insbesondere im Abschnitt Bensberg – Moitzfeld ergeben sich für BRT / BHNS und autonome Shuttle deutliche Systemunterschiede. Die Untersuchung beider Systeme wird empfohlen.



Transport
Technologie -
Consult
Karlsruhe GmbH



the mind of movement

**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**

➤ Zusammenfassende Bewertung der Verkehrssysteme: SWOT

BRT/ BHNS

Stärken – Topographie unproblematisch – Vergleichsweise kostengünstig – Zeitnah umsetzbar (kein Tunnel) – Gute Integration in bestehende Systeme – Überwiegend passende Kapazität, flexibel erweiter-/ verringerbar – Trasse unauffällig, geringere Baumaßnahmen – Kein Konflikt mit Naturschutzgebieten – Gute Potenzialerschließung	Schwächen – Weitere Belastung der bereits stark vom MIV beanspruchten Straßen – Umstieg über 1 Ebene zur Weiterfahrt Richtung Köln nötig – Kein Leuchtturmeffekt, weniger innovativ – Kein autonomes System
Chancen – Synergien mit geplantem „Grünen Mobilhof“, wenn Brennstoffzellen-Busse eingesetzt werden	Risiken – Staugefahr / Verspätungsgefahr, v.a. Ortsdurchfahrt Herkenrath ==> Reisezeitgewinne können geringer ausfallen als angenommen

➤ Zusammenfassende Bewertung der Verkehrssysteme: SWOT

Stadtbahn

Stärken – Gute Integration in bestehende Systeme – Schnelle Weiterfahrt Richtung Köln ohne Umstieg – Eigene Trasse, deswegen keine Verspätungsgefahr (abhängig von der Trassierung)	Schwächen – Teure Infrastruktur (v.a. durch Tunnelbauten) – Einschränkungen durch Topographie – Nachträgliche Erweiterungen / Veränderungen schwierig – Konflikt mit Naturschutzgebiet – Zu große Kapazität, insbesondere in den Randzeiten – Kein Leuchtturmeffekt, weniger innovativ – Kein autonomes System
Chancen – Weitere Reisezeitverbesserung durch Streckenbeschleunigung Stadtbahn Bensberg-Köln – Anpassung der Standardisierten Bewertung kann zu verbesserter NKU führen – Hoher Prozentsatz an GVFG-Förderung, wenn NKU entsprechend	Risiken – Konflikt mit Naturschutz (je nach Trassierung) – Gesamte Umlaufplanung Stadtbahnlinie 1 muss angepasst werden – ggf. werden Verspätungen bis nach Köln „getragen“

➤ Zusammenfassende Bewertung der Verkehrssysteme: SWOT

TSB

Stärken – Topographie unproblematisch – Die geringste Reisezeit/ die größte Reisezeitverbesserung – Relativ schnelle Weiterfahrt Richtung Köln durch ebenerdigen Umstieg – Eigene Trasse, deswegen keine Verspätungsgefahr – Autonomes System, geringe Fahrpersonalkosten	Schwächen – Teure Infrastruktur (v.a. durch Tunnelbauten) – Nachträgliche Erweiterungen / Veränderungen schwierig – Konflikt mit Naturschutz (je nach Trassierung, weniger problematisch als bei Stadtbahn) – Trasse verläuft außerorts an Herkenrath vorbei / schlechte Potenzialerschließung
Chancen – Großer „Leuchtturmeffekt“ – Förderung durch weitere Fördertöpfe möglich – On-Demand möglich	Risiken – Aktuell nur 1 Anbieter für das System (Fahrzeug + Infrastruktur)

➤ Zusammenfassende Bewertung der Verkehrssysteme: SWOT

PeopleMover

Stärken – Topographie unproblematisch – geringe Reisezeit/ eine große Reisezeitverbesserung – Relativ schnelle Weiterfahrt Richtung Köln durch ebenerdigen Umstieg – Eigene Trasse, deswegen keine Verspätungsgefahr – Autonomes System, geringe Fahrpersonalkosten	Schwächen – Teure Infrastruktur (v.a. durch Tunnelbauten) – Nachträgliche Erweiterungen / Veränderungen schwierig – Konflikt mit Naturschutz (je nach Trassierung) – Trasse verläuft außerorts an Herkenrath vorbei / schlechte Potenzialerschließung
Chancen – keine erkennbar	Risiken – Fördermöglichkeiten unklar

➤ Zusammenfassende Bewertung der Verkehrssysteme: SWOT

Seilbahn

Stärken – Topographie unproblematisch – Eigene Trasse, deswegen keine Verspätungsgefahr – Direkte Anbindung Krankenhaus – geringe Fahrpersonalkosten	Schwächen – Umstieg über 2 Ebenen zur Weiterfahrt Richtung Köln nötig – Schlechte Anbindung Miltenyi und Technologiepark – Keine Anbindung P+R möglich – Reisezeitverlängerung von Bensberg bis Spitze
Chancen – „Leuchtturmeffekt“ / Publicity	Risiken – Bürgerproteste / NIMBY „Nicht vor meinem Fenster“

➤ Zusammenfassende Bewertung der Verkehrssysteme: SWOT

Autonome Shuttle

Stärken – Autonomes System, (zukünftig) keine Fahrpersonalkosten – Relativ schnelle Weiterfahrt Richtung Köln durch ebenerdigen Umstieg – On-Demand – Eigene Trasse, deswegen keine Verspätungsgefahr – Gute Anpassung an den (geringen) Bedarf in Randzeiten	Schwächen – Während der HVZ ggf. zu geringe Kapazität – Teure Fahrzeuge im Verhältnis zur Kapazität / vergleichbar kurze Lebensdauer
Chancen – Fahrzeitverbesserung durch schnellere Fahrzeuge / verbesserte Technik	Risiken – Ausfall Technik, da noch in Erprobungsphase



Inhalt

- Aktuelle Situation/Impressionen
- Kennzahlen Radverkehr
- Kennzahl Kfz-Verkehr
- Übersicht Ausweichverkehre
- Fazit



Aktuelle Situation/Impressionen



Aktuelle Situation/Impressionen



Aktuelle Situation/Impressionen

Querschnitt Buddestraße



Stauung auf Buddestraße



Stauung auf Buddestraße

Aktuelle Situation/Impressionen

Knoten Buddestraße/Kölner Straße



Aufstellen auf dem Radfahrstreifen



Überfahren des Radfahrstreifens

Aktuelle Situation/Impressionen

Knoten Buddestraße/Gladbacher Str./Saaler Str.



Krad auf dem Fahrradaufsteller



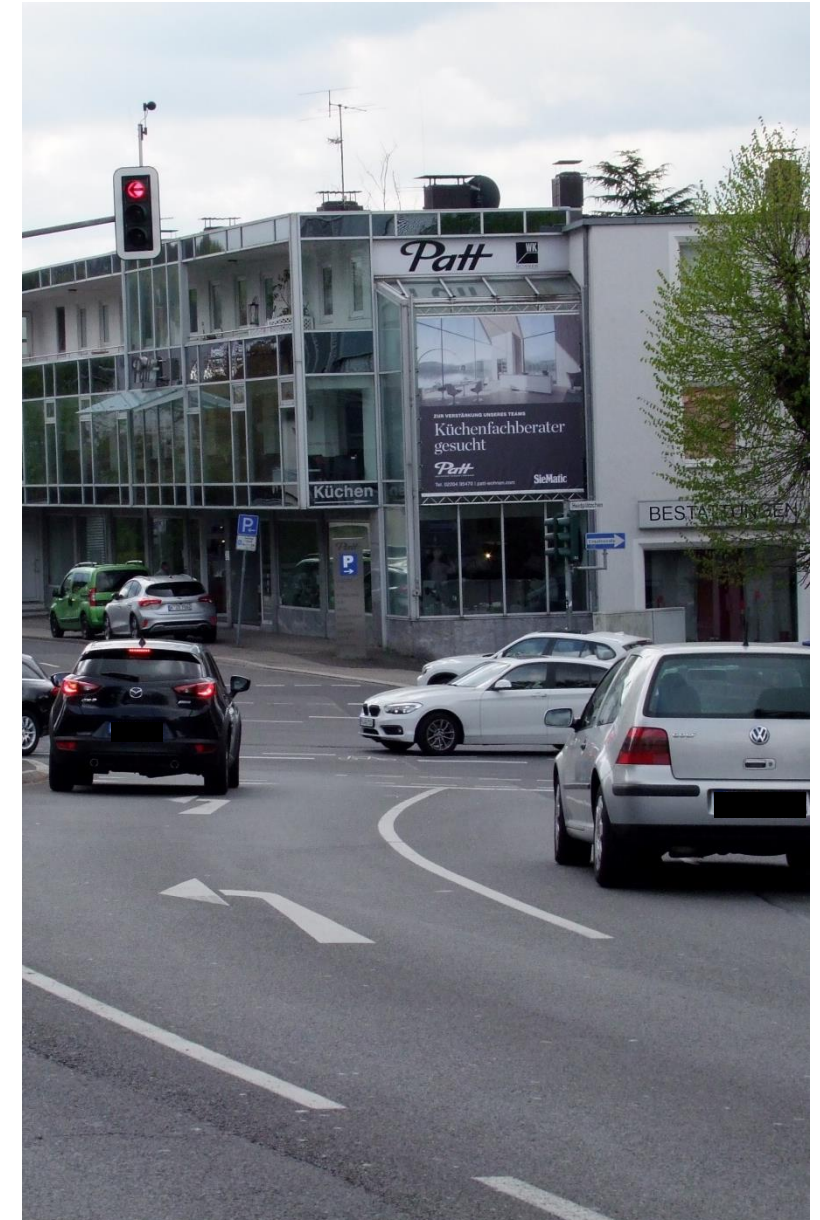
Rückstau aus der Buddestraße in den Kreuzungsbereich

Kennzahlen Radverkehr

- **Zählung: 29. Mai – 04. Juni 2021**
- Radverkehrsanteil Richtung Süd | Richtung Nord
 - 1,2 % | 0,9 % (517|442)
- **Zählung: 28. August – 03. September 2021**
- Radverkehrsanteil Richtung Süd | Richtung Nord
 - 0,8 % | 0,6 % (381|321)

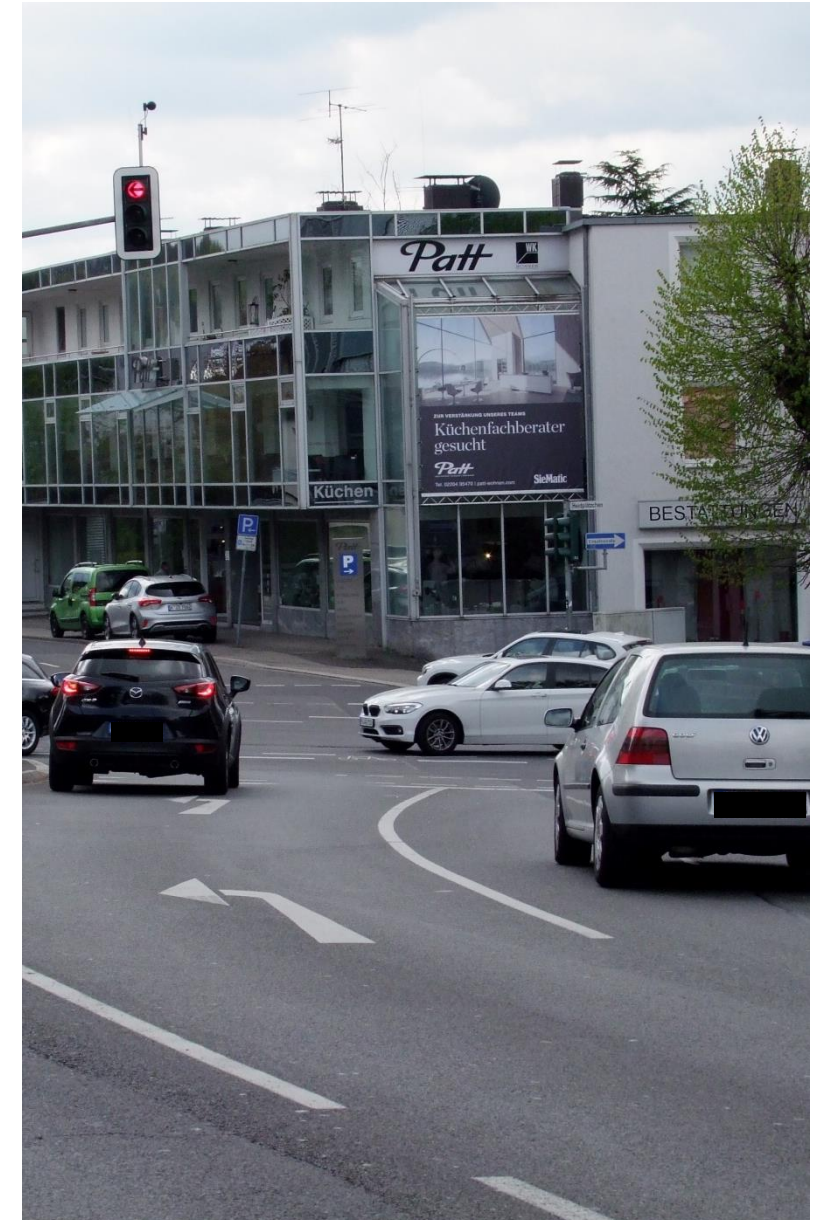
-26% ↓ ↓ -27%

Erste Erhebungswoche mit Feiertag (Do 03.06. Fronleichnam), daher sind die Daten für diesen Tag niedriger als gewöhnlich. Wird der Donnerstag als Ausreißer weggelassen ist ein Rückgang des Rad-Verkehrs insgesamt um ca. 37% festzustellen.



Kennzahlen Radverkehr

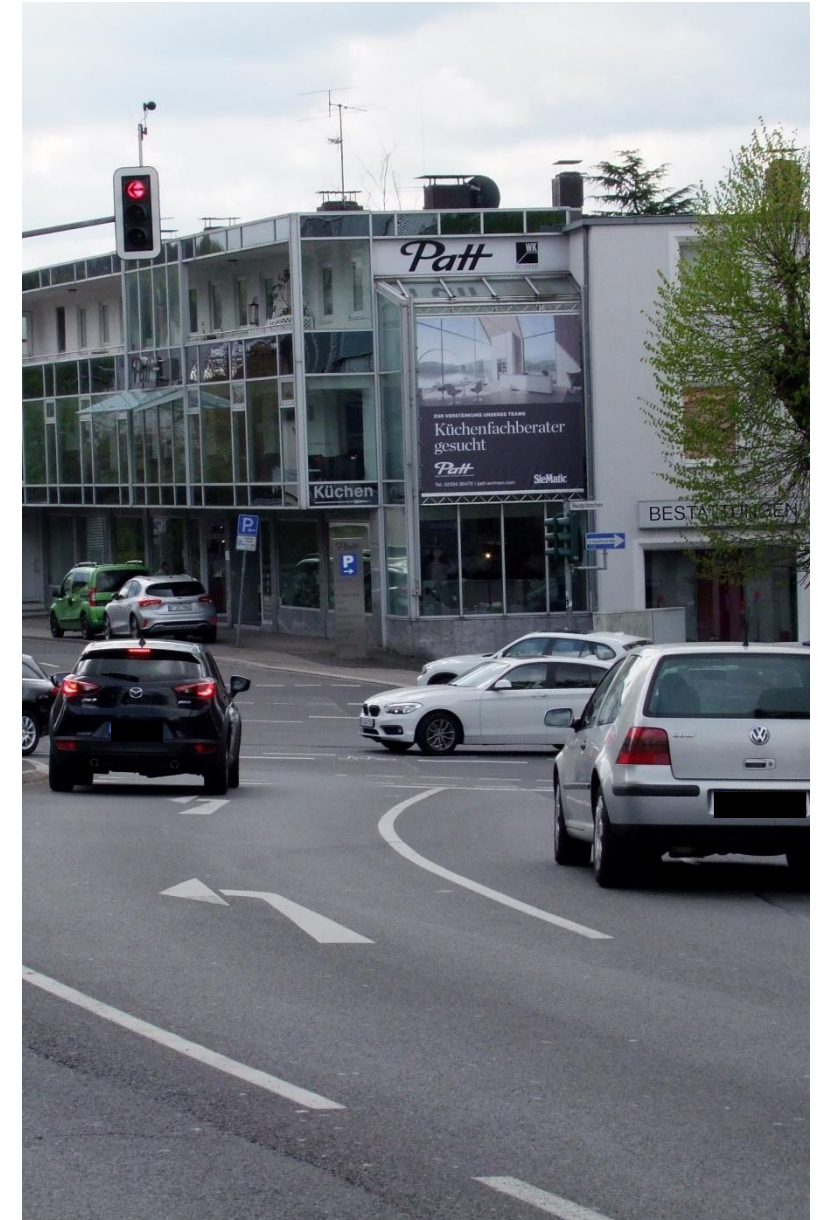
- **Zählung: 29. Mai – 04. Juni 2021**
- Radverkehrsanteil Richtung Süd | Richtung Nord (Spitzenstunde)
 - Morgens 1,3 % | 0,4 %
 - Mittags 2,0 % | 0,8 %
 - Abends 1,0 % | 0,1 %
- **Zählung: 28. August – 03. September 2021**
- Radverkehrsanteil Richtung Süd | Richtung Nord (Spitzenstunde)
 - Morgens 1,6 % | 1,0 %
 - Mittags 0,9 % | 0,8 %
 - Abends 1,0 % | 1,2 %



Kennzahlen Radverkehr

Montag (31.05)	Dienstag (01.06)	Mittwoch (02.06)	Donnerstag (03.06)	Freitag (04.06)	Samstag (29.05)	Sonntag (30.05)
heiter/ bewölkt	heiter/ bewölkt	heiter/ bewölkt	heiter/ bewölkt	Leichter Regen	heiter/ bewölkt	heiter/ bewölkt
Montag (30.08)	Dienstag (31.08)	Mittwoch (01.09)	Donnerstag (02.09)	Freitag (03.09)	Samstag (28.08)	Sonntag (29.08)
heiter/ bewölkt	heiter/ bewölkt	heiter/ bewölkt	heiter/ bewölkt	heiter/ bewölkt	Leichter Regen	Leichter Regen

- Wetter ist als Ursache auszuschließen

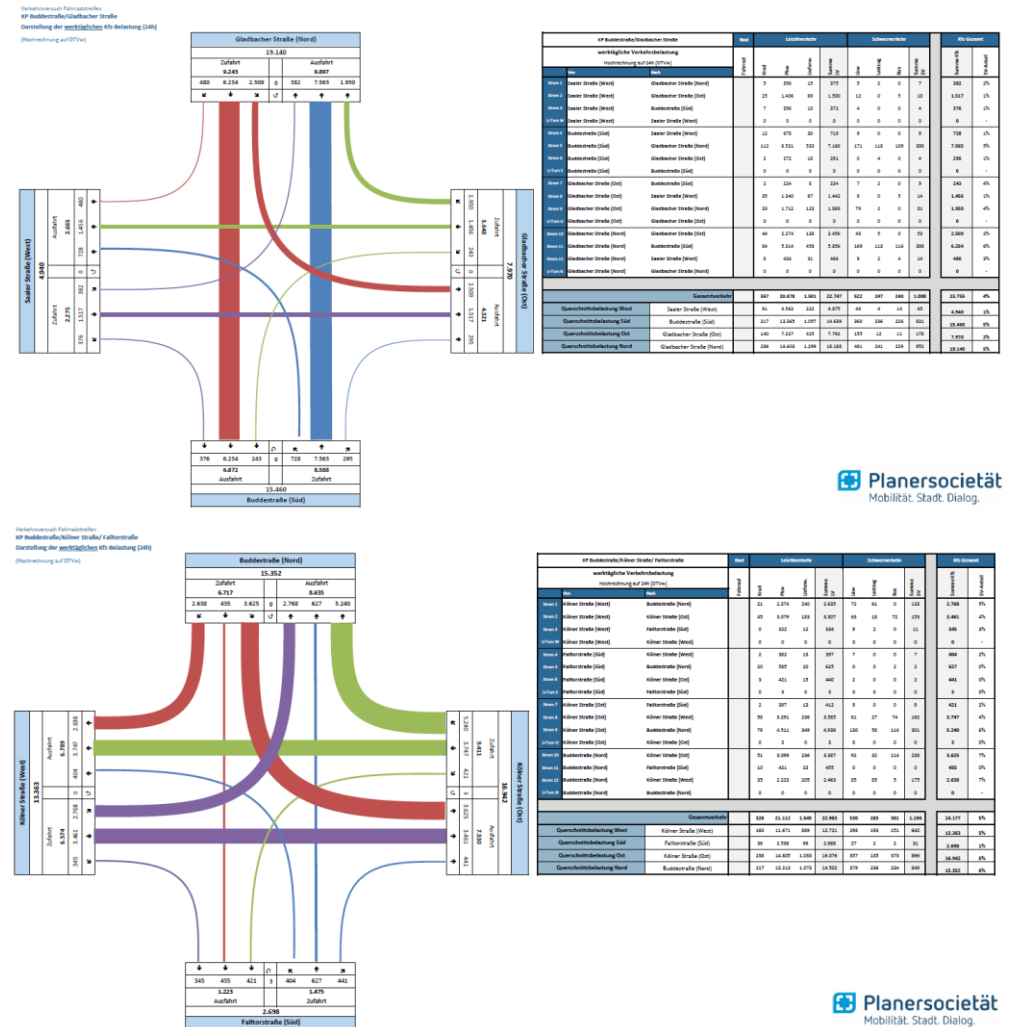


Kennzahl Kfz-Verkehr

- **Zählung: 29. Mai – 04. Juni 2021**
- Gesamtverkehr Richtung Süd | Richtung Nord
 - 44065 | 48091 (92156)
- **Zählung: 28. August – 03. September 2021**
- Gesamtverkehr Richtung Süd | Richtung Nord
 - 42575 | 51048 (93623)

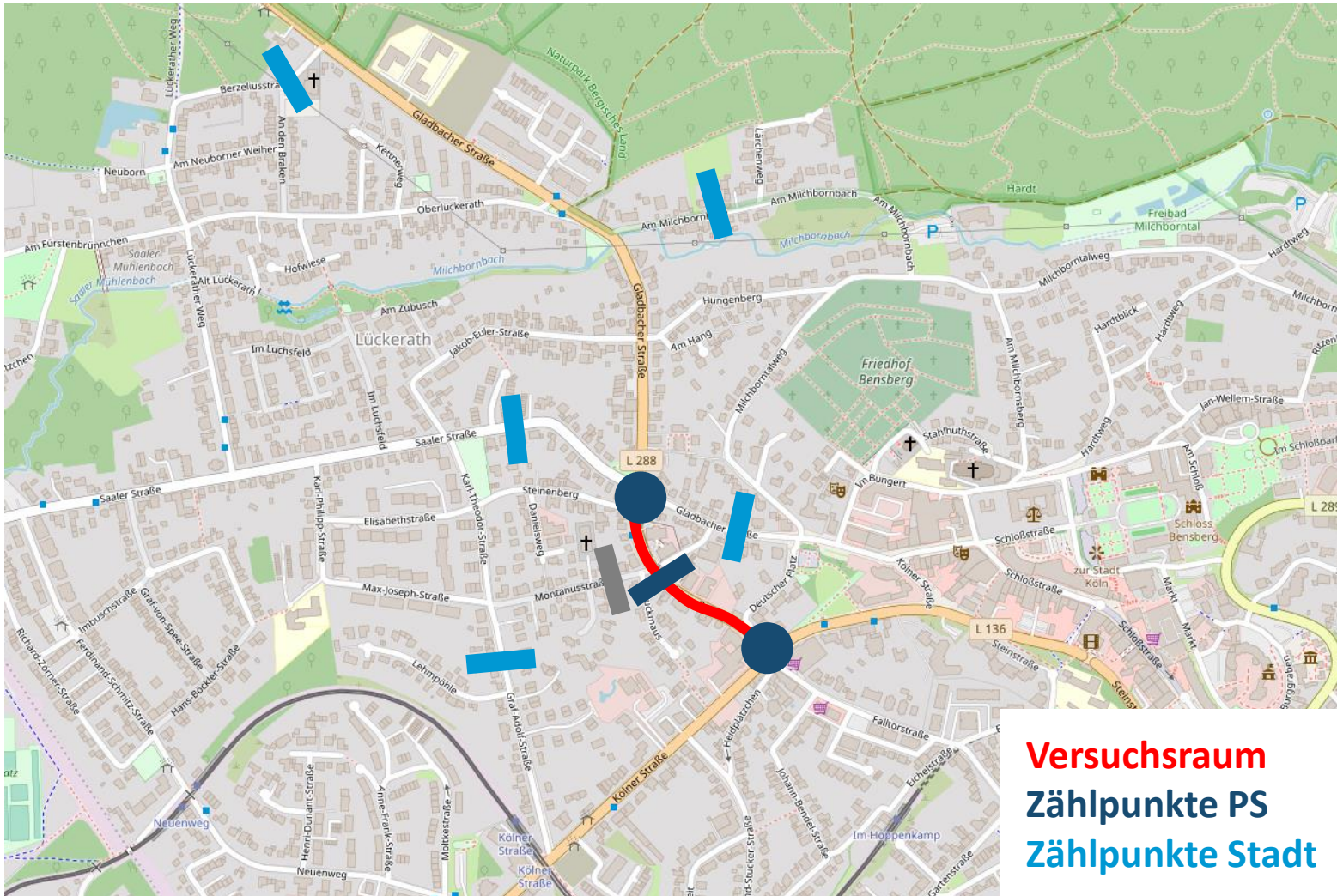
-3% ↓ ↑ +6%

Erste Erhebungswoche mit Feiertag (Do 03.06. Fronleichnam), daher sind die Daten für diesen Tag niedriger als gewöhnlich. Wird der Donnerstag als Ausreißer weggelassen ist ein Rückgang des Kfz-Verkehrs insgesamt um ca. 8% festzustellen.



Beispielhafte Darstellung der Auswertungstabellen, eigene Darstellung Planersocietät

Übersicht Ausweichverkehre



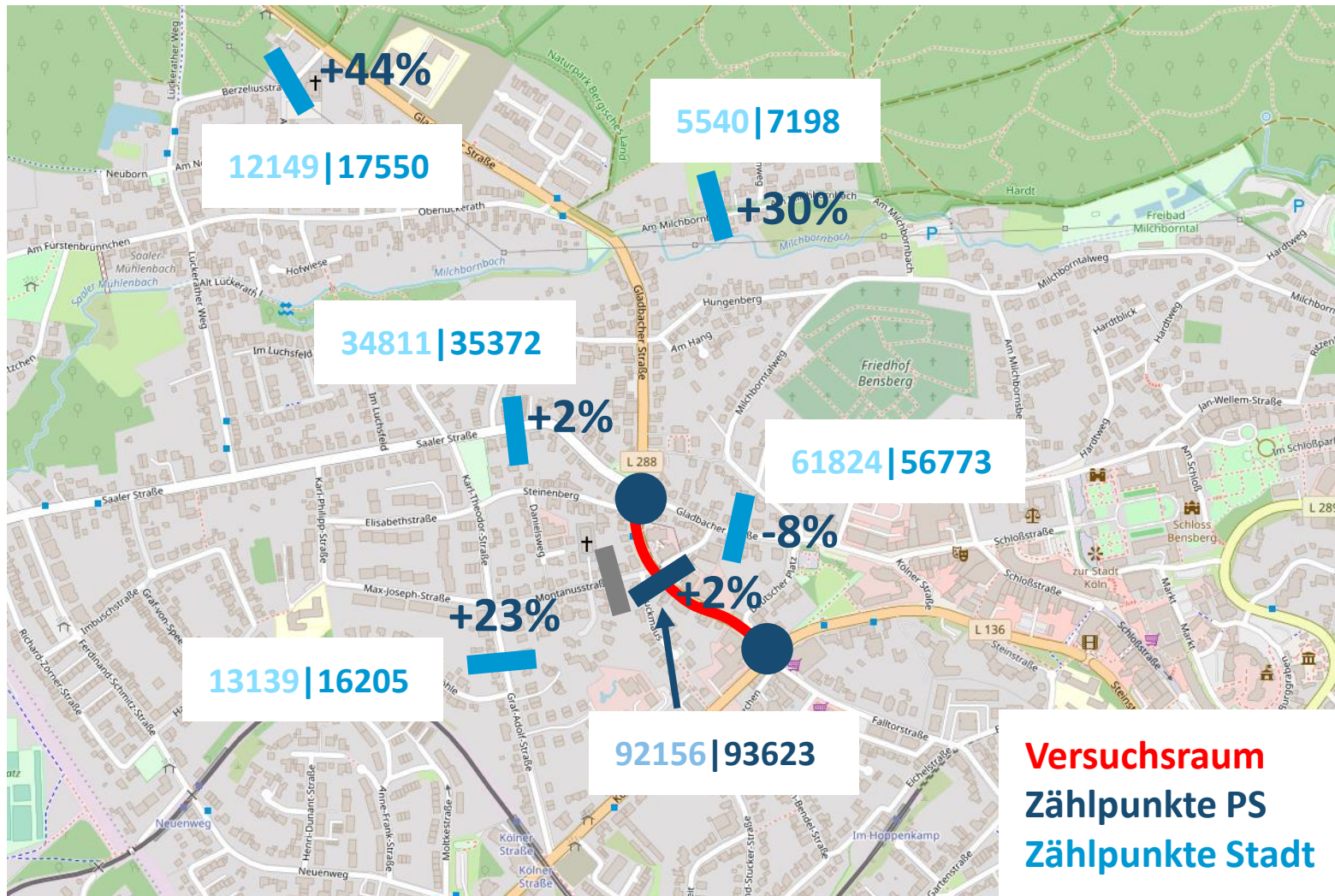
Neben den Verkehrszählungen im Versuchsraum, wurden weitere, im Umfeld liegende Straßenquerschnitte gezählt, um Ausweichverkehre festzustellen.

Standorte:

- Am Milchbornbach
- Berzeliusstr.
- Graf-Adolf-Str.
- Gladbacher Str.
- Saaler Str.
- (Montanusstraße)

Versuchsraum
Zählpunkte PS
Zählpunkte Stadt

Daten Wochenquerschnitt



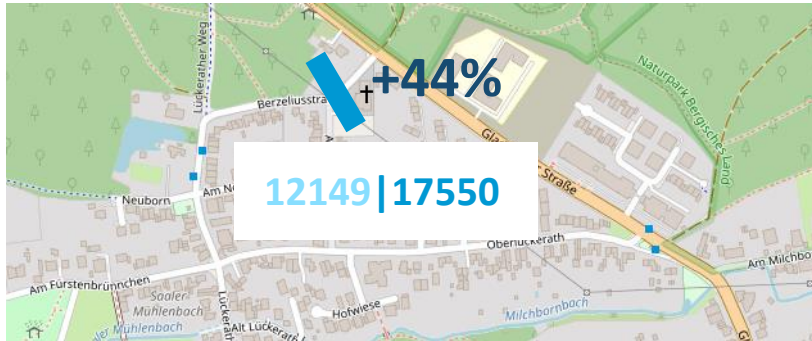
Bei Vergleich der addierten Wochenzahlen der Querschnitte sind Ausweichverkehre v.a. im Westen des Gebiets zu beobachten.

Die größte Steigerung findet sich an der Berzeliusstraße mit einem Zuwachs von 44%. Auch Am Milchbornbach und an der Graf-Adolf-Straße hat der Gesamtverkehr signifikant zugenommen (+30% bzw. +23%).

An der Gladbacher Straße hingegen hat die Verkehrsmenge um 8% abgenommen.

Versuchsraum
Zählpunkte PS
Zählpunkte Stadt

Beispiel Berzeliusstraße



- Detailliertere Auswertungen der zugenommenen Kfz-Belastung lassen ein genaueres Bild der Mehrbelastung
- Die Berzeliusstraße wurde auch im Zeitraum von Fronleichnam erhoben, daher ist die Steigerung zu relativieren.

-> Insgesamt nimmt die Kfz-Belastung zwar um 44% (5.401 Kfz) zu. In der Detailansicht stellt sich heraus, dass sich die Kfz-Menge um etwa 1,3 Kfz pro Minute erhöht. In der Spitzenstunde (höchster Kfz-Wert während der gesamten Erhebungswoche) liegt die Verkehrsbelastung somit bei 4,9 Kfz/min. Die Verkehrsbelastung ist für den vorliegenden Straßenquerschnitt angemessen.

Kfz Belastung Spitzenstunde

	Beide Richtungen zusammen
Vorher	3,6 Kfz/min
Nachher	4,9 Kfz/min

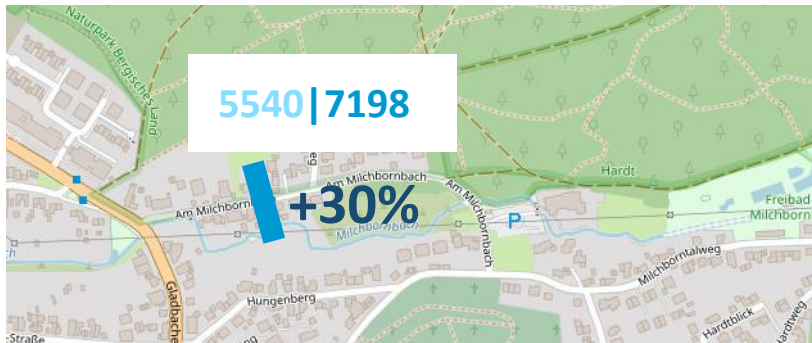
Kfz Belastung Spitzenstunde absolut

Do. 02.09.21 - 16:00-17:00

Belastung gesamt	293 Kfz
Laut RAST06* für den Straßenquerschnitt empfohlen	< 400 Kfz

*Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen 2006

Beispiel Milchbornbach



- Detailliertere Auswertungen der zugenommenen Kfz-Belastung lassen ein genaueres Bild der Mehrbelastung

Kfz Belastung Spitzenstunde

	Beide Richtungen zusammen
Vorher	1,7 Kfz/min
Nachher	3,6 Kfz/min

Kfz Belastung Spitzenstunde Absolut

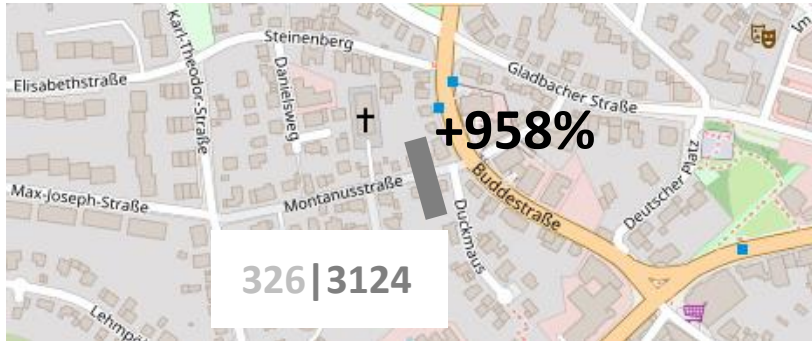
Do. 10.09.21 - 15:00-16:00

Belastung gesamt	213 Kfz
Laut RAST06* für den Straßenquerschnitt empfohlen	< 400 Kfz

-> Insgesamt nimmt die Kfz-Belastung zwar um 30% (1.658 Kfz) zu. In der Detailansicht stellt sich heraus, dass sich die Kfz-Menge um etwa 1,9 Kfz pro Minute erhöht. In der Spitzenstunde (höchster Kfz-Wert während der gesamten Erhebungswoche) liegt die Verkehrsbelastung somit bei 3,6 Kfz/min. Die Verkehrsbelastung ist für den vorliegenden Straßenquerschnitt angemessen.

*Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen 2006

Beispiel Montanusstraße

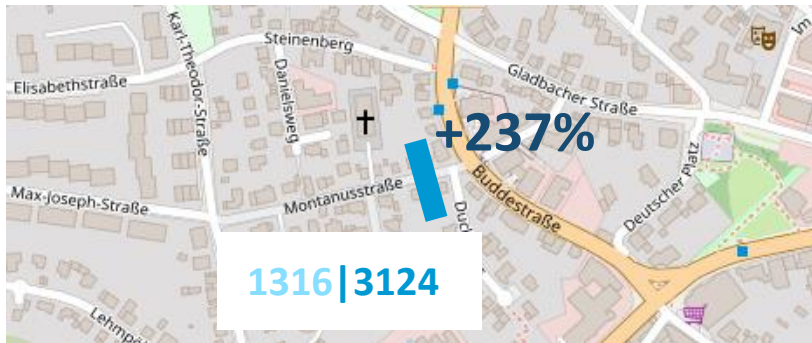


Überschlagene Verkehrserzeugungsrechnung

- 28 Hausnummern in Montanusstr. im betroffenen Abschnitt
 - Annahme: 2 Wohneinheiten pro Haus = 56 WE bzw. Haushalte
 - durchschnittlich 2 Personen pro Haushalt = 112 Personen
- Laut HH-Befragung 2014 2,9 Wege/Person pro Tag = ~325 Wege
 - Anteil Kfz von allen Wegen 58,1% = ~188 Kfz-Wege/Tag

- Zählwerte an der Montanusstraße auffallend weit auseinander
- Aus gutachterlicher Sicht erster Zählwert nicht plausibel, Prüfung durch überschlagene Verkehrserzeugungsrechnung:
 - **Wochenbelastung = 1.316 Kfz-Wege/Woche** (vgl. Kasten) (erster Zählwert wahrscheinlich höher)
- Mögl. Gründe für falschen Wert
 - Fehlfunktion von Messgerät
 - Zustellen von Messgerät (z.B. durch parkende Kfz)
- Mit überschlagenem Wert: Steigerung von **+237%** in der Montanusstraße

Beispiel Montanusstraße



- Detailliertere Auswertungen der zugenommenen Kfz-Belastung lassen ein genaueres Bild der Mehrbelastung

Kfz Belastung Spitzenstunde

	Beide Richtungen zusammen
Vorher	0,2 Kfz/min (-errechnet-)
Nachher	0,8 Kfz/min

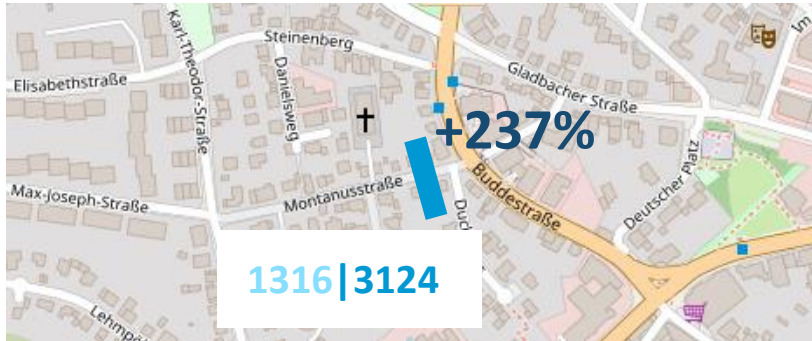
Kfz Belastung Spitzenstunde absolut

-errechnet-	
Belastung gesamt	rund 47 Kfz
Laut RAS06* für den Straßenquerschnitt empfohlen	< 150 Kfz

-> Insgesamt nimmt die Kfz-Belastung zwar um 237% (1.808 Kfz) zu. In der Detailansicht stellt sich heraus, dass sich die Kfz-Menge um etwa 0,6 Kfz pro Minute erhöht. In der Spitzenstunde (höchster Kfz-Wert während der gesamten Erhebungswoche) liegt die Verkehrsbelastung somit bei 0,8 Kfz/min. Die Verkehrsbelastung ist für den vorliegenden Straßenquerschnitt angemessen.

*Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen 2006

Beispiel Montanusstraße



Die Verkehrsbelastung in der Montanusstraße hat laut vorliegender Berechnung eine Steigerung von 237% erfahren. Dies wirkt sich jedoch nicht stark auf die Spitzenstunde aus (0,8 Kfz/Min) und kann durch den Straßenraum aufgefangen werden.

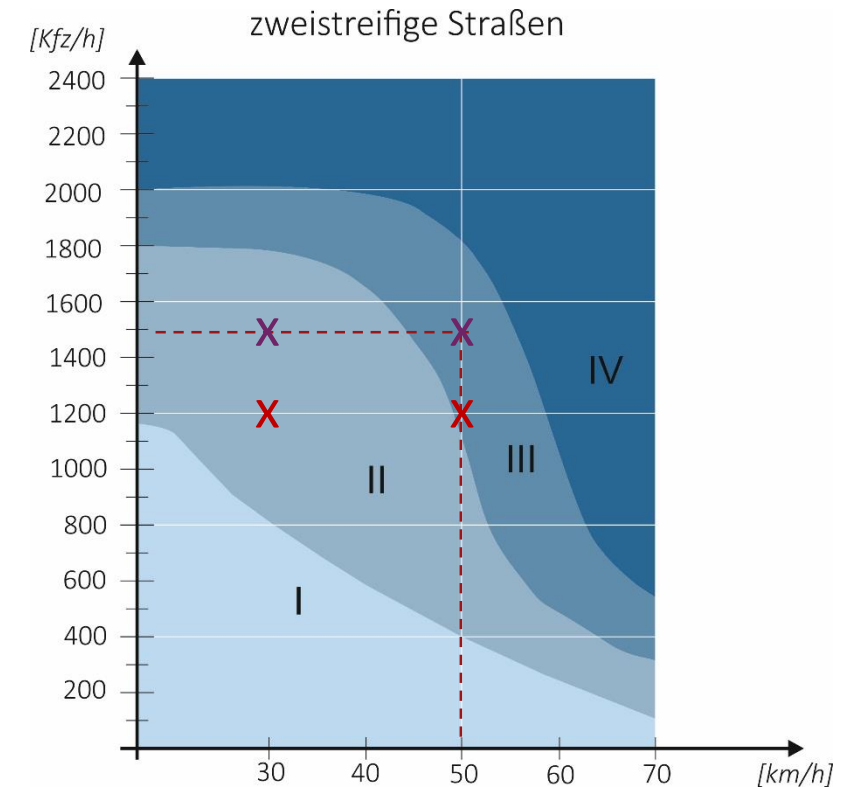
Aufgrund der vermutlich fehlerhaften Erhebung und durch die auf Annahmen und Durchschnittswerten basierende errechneten Verkehrsmenge ist davon auszugehen, dass der tatsächliche Wert näher an der zuletzt gemessenen Belastung liegt. In jedem Fall ist eine leistungsfähige Abwicklung durch den Straßenraum anzunehmen.

Der Umstand, dass der Stadt keine Beschwerden von BewohnerInnen der Montanusstraße zugekommen ist bekräftigt diese Annahmen.

*Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen 2006

Fazit

- **Verlagerungseffekte sind zu beobachten**
 - Ausweichverkehr v.a. durch Gebiet westlich des Versuchsraums
 - Runtergebrochen auf Kfz pro Minute ist die Steigerung jedoch relativ gering
 - Die Straßenräume können den Mehrverkehr aufnehmen
- **Keine Netzintegrität**
 - kurze Versuchsdauer
 - Integration ins Radnetz hat noch nicht stattgefunden (keine begleitenden Infrastrukturmaßnahmen)
- **Radverkehrsinfrastruktur aufgrund Verkehrsstärke nötig**
 - nach ERA Belastungsbereich Stufe II (Schutzstreifen o. Gehwegbenutzung) oder III (Radfahrstreifen o. Radweg)



(Vgl. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010 S. 19)

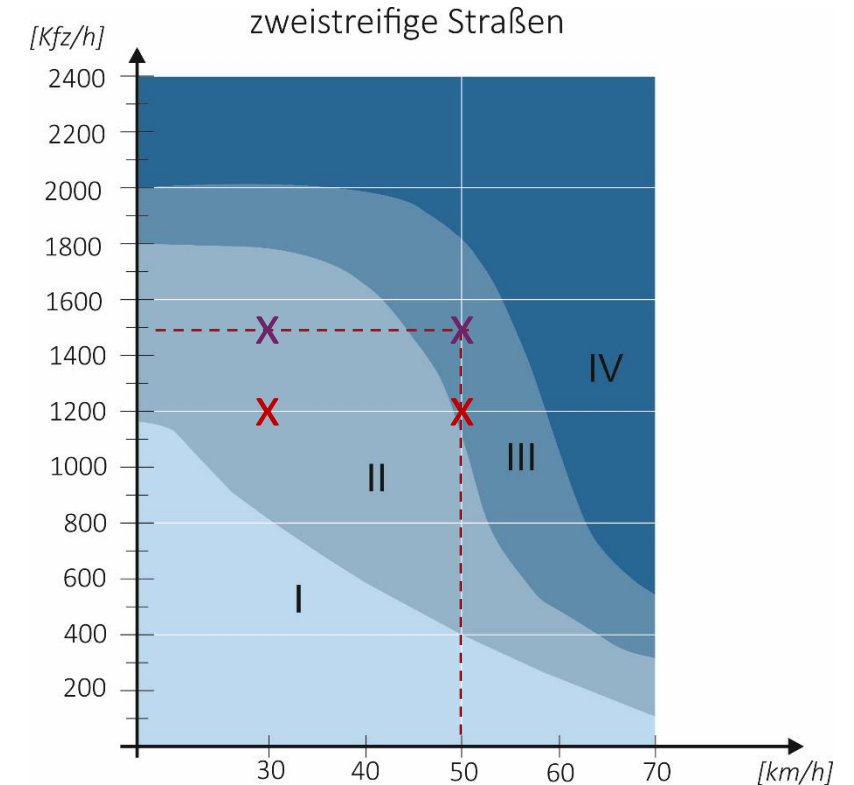
Legende:

Einordnung vor Umsetzung

Einordnung nach Umsetzung

Fazit

- **Empfehlung: Umsetzung des Versuchs mit infrastrukturellen Änderungen**
 - Rotmarkierung der von Überfahren durch Kfz gefährdeten Bereiche (v.a. kurz vor Kreuzungsbereichen)
 - Ggf. Taktile Markierungen die eine Vibration und Geräusche bei Überfahren an Fahrzeugführer*innen vermitteln
 - Aufstellfläche für Radfahrende vor den Kfz zum Abbiegen rot markieren
 - Markierung von indirektem Linksabbieger am Knoten Saaler Str./Buddestraße für aus Norden kommende und nach Osten fahrende Radelnde i.V.m einer an den KFZ-Verkehr gekoppelten kleinen extra Ampel für den Radverkehr



(Vgl. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010 S. 19)

Legende:

Einordnung vor Umsetzung

Einordnung nach Umsetzung

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Planersocietät

Gutenbergstr. 34, 44139 Dortmund

Fon 02 31 / 58 96 96-0

Fax 02 31 / 58 96 96-18

info@planersocietaet.de

Kontakt

Johannes Pickert

Fon 02 31 / 58 96 96-21

Fax 02 31 / 58 96 96-18

pickert@planersocietaet.de

Stadt Bergisch Gladbach

Entwicklung von Lösungsmöglichkeiten zur Verbesserung des Verkehrsflusses in Schildgen

Ausschuss für strategische Stadtentwicklung und Mobilität
im Ratssaal Bensberg
am 23.11.2021

Rückblick der Beratung und Beteiligung

- Wettbewerbsverfahren März 2020
 - Politischer Ausschuss am 30.07.2020
 - Politischer Ausschuss am 18.08.2020
- Verwaltungsworkshop (inkl. Polizei) am 18.05.2021
- Abstimmungstermin mit der Wupsi GmbH am 14.07.2021
- Abstimmungstermin mit der Feuerwehr am 11.08.2021
- Abstimmungstermine / Expertengespräche am 10.08.2021
 - Kirchengemeinde, Radverkehrsverband, Eigentümer und Einzelhändler
- Interfraktioneller Online-Workshop am 08.09.2021

Feste Planungsparameter aus allen Beratungen und Abstimmungsterminen:

Lageplan 1: Abschnitt Kempener Str. – Leverkusener Str.)

- Busbuchten
- Erhalt der F-LSA
- Erhalt des Altbaumbestandes an der Herz-Jesu-Kirche
- Parkplätze vor der Herz-Jesu-Kirche (Kirchengrundstück)
- Radverkehrsführung: durchgehender Radweg / Radfahrstreifen im Bereich der KNP

Lageplan 2: Abschnitt Leverkusener Str. – Schlebuscher Str.

- KVP Schlebuscher Straße
- Buskaphaltestellen
- Radverkehrsführung: durchgehender Radweg / punktuell gem. R/G im Bereich der Buskaps

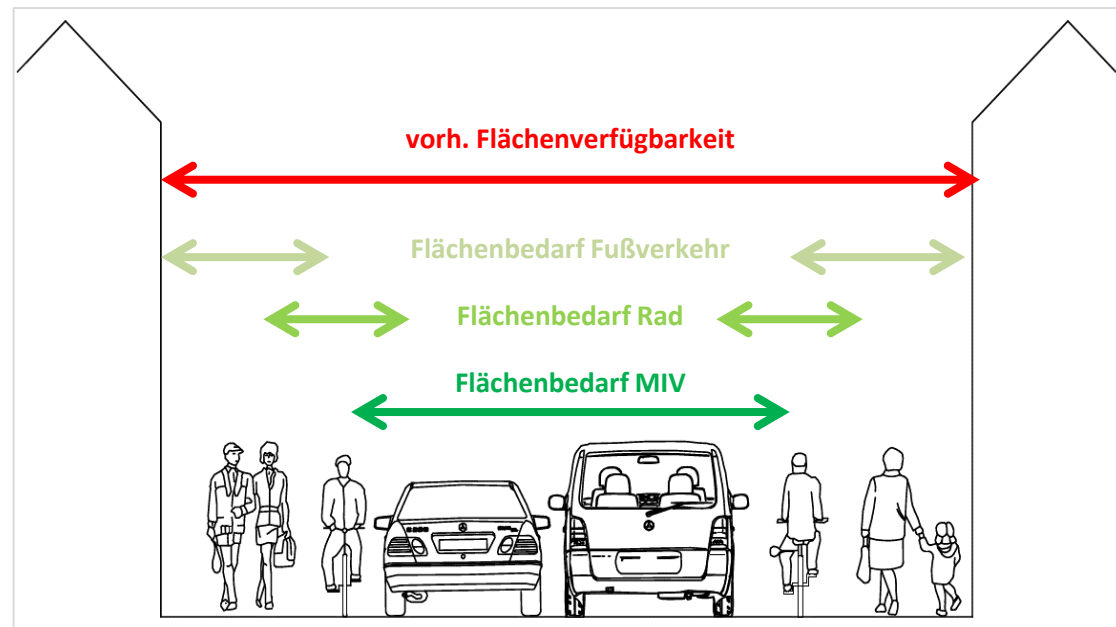
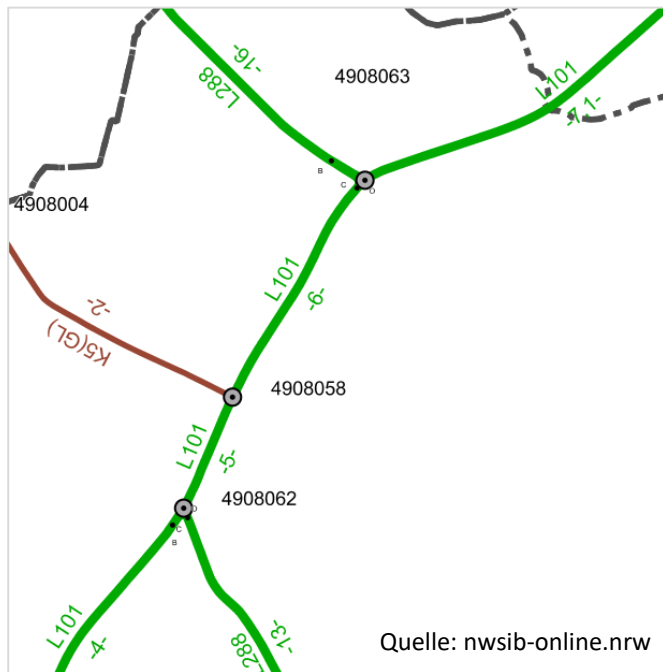
Analyse der Bestandssituation

Funktionsüberlagerung:

- Überörtliche Hauptverkehrsstraße → wichtige Verbindungsfunktion der benachbarten Städte
- Nahversorgungszentrum und Mittelpunkt des Stadtteils

erheblichen Nutzungskonflikte insbesondere zwischen Fußgängern, Radfahrern und Kraftfahrzeugen

- Unterdimensionierte Gehwegbreiten
- Fehlende Barrierefreiheit
- Zu knapp bemessener Bewegungsraum für den Radverkehr / mangelnde Sicherheit



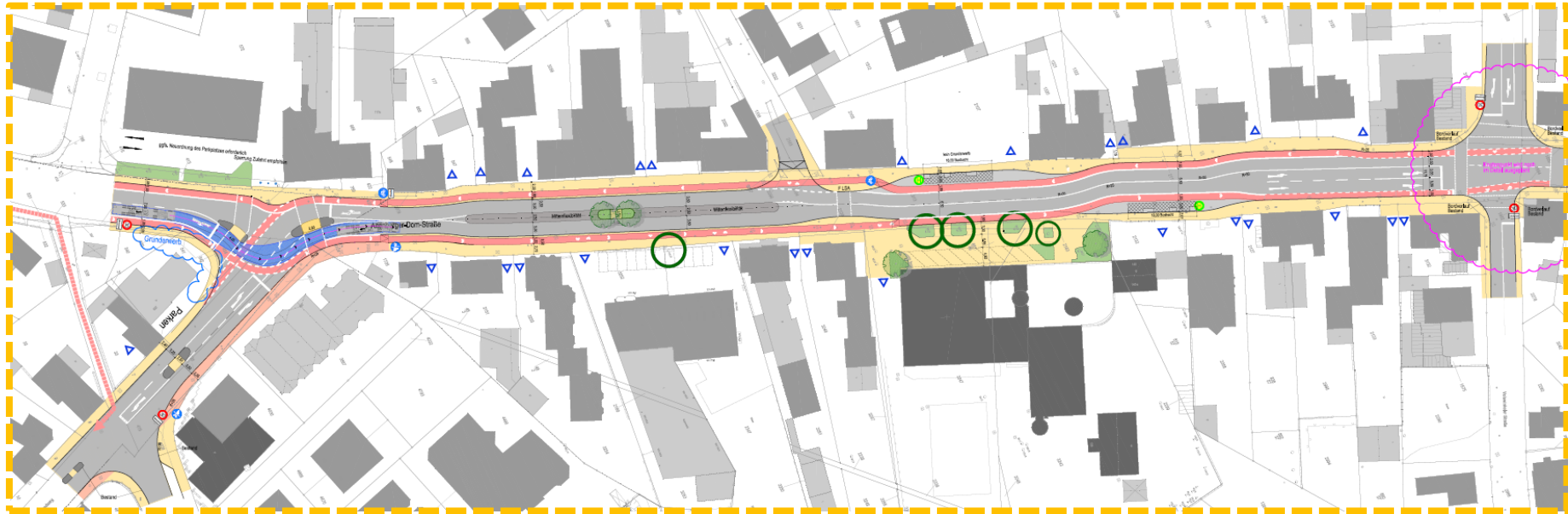


1. Abschnitt



2. Abschnitt



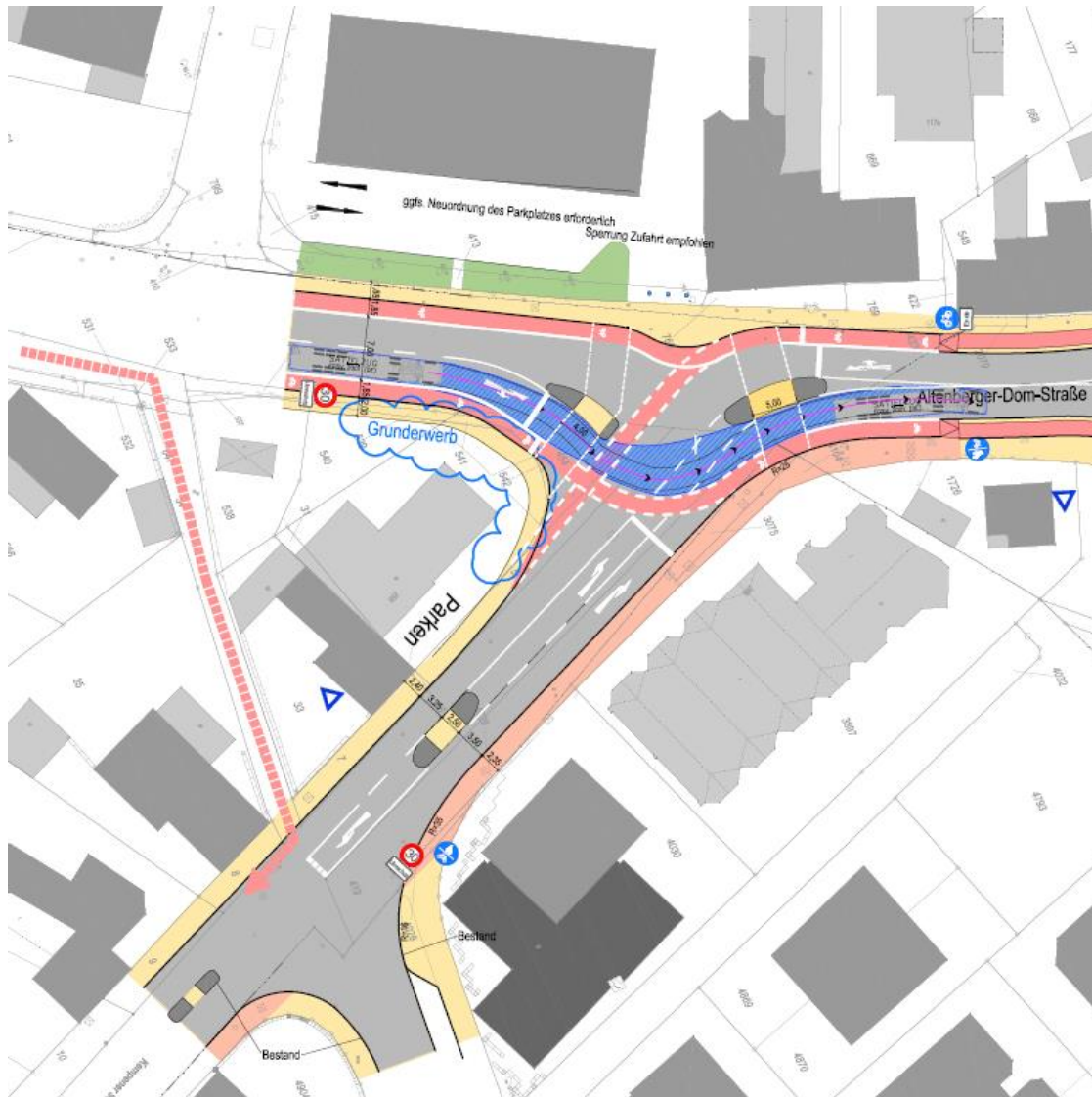


1. Abschnitt

Lösungsansatz → umweltorientierte Mobilitätskonzepte

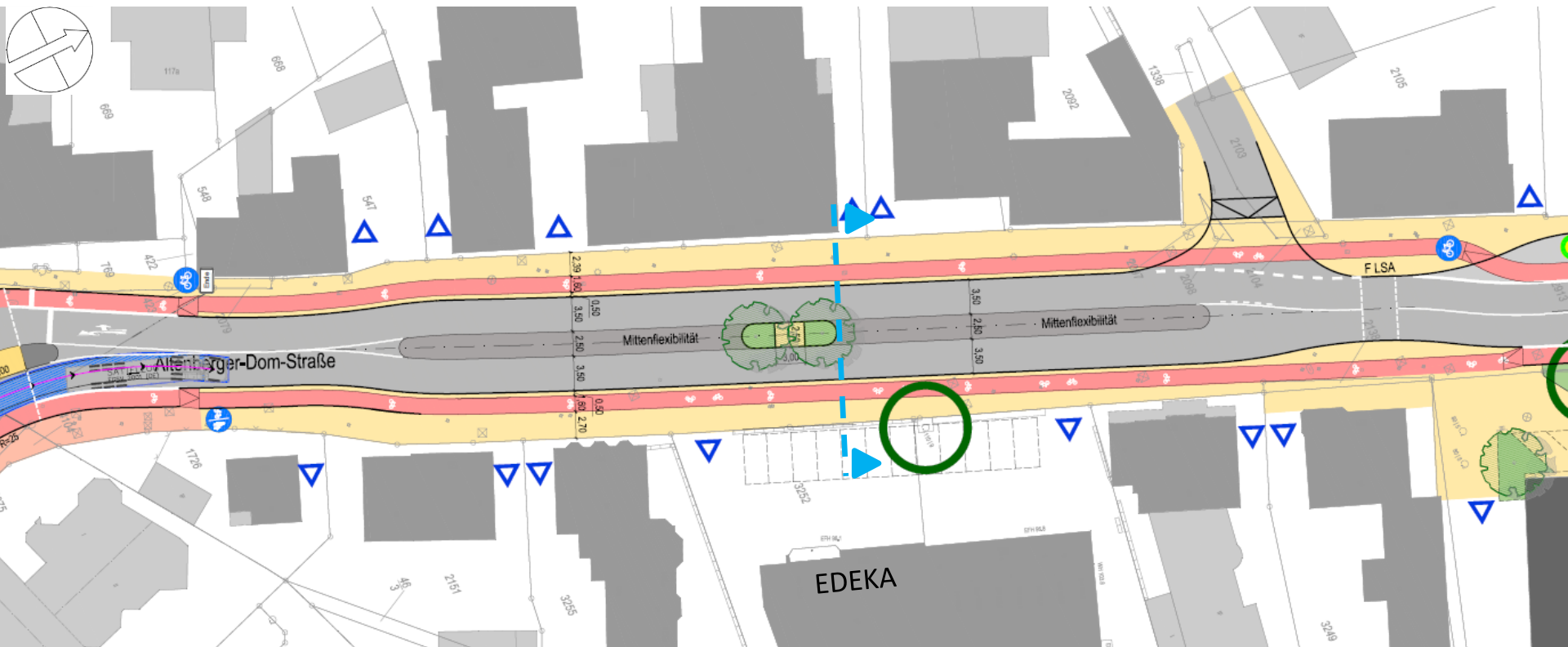
- Anforderungen der nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer/-innen gerecht werden
- Nahmobilität verbessern
- **städtebaulichen Ansprüchen an einen funktionstüchtigen Ortskern Rechnung tragen**
- Lösungen für den Raum (punktuelle Unterschreitungen)

Kreuzungsbereich Altenberger-Dom-Str./ Kempener Str.



- stärkste Teilströme:
Abbiegeströme Altenberger-Dom-Straße und Kempener Straße
- **Lösungsansatz:**
„abknickende Vorfahrtsstraße“
- Steigerung der Leistungsfähigkeit:
 - **Bestand Verkehrsqualität HBS Stufe F**
 - **Planung Verkehrsqualität HBS Stufe B**

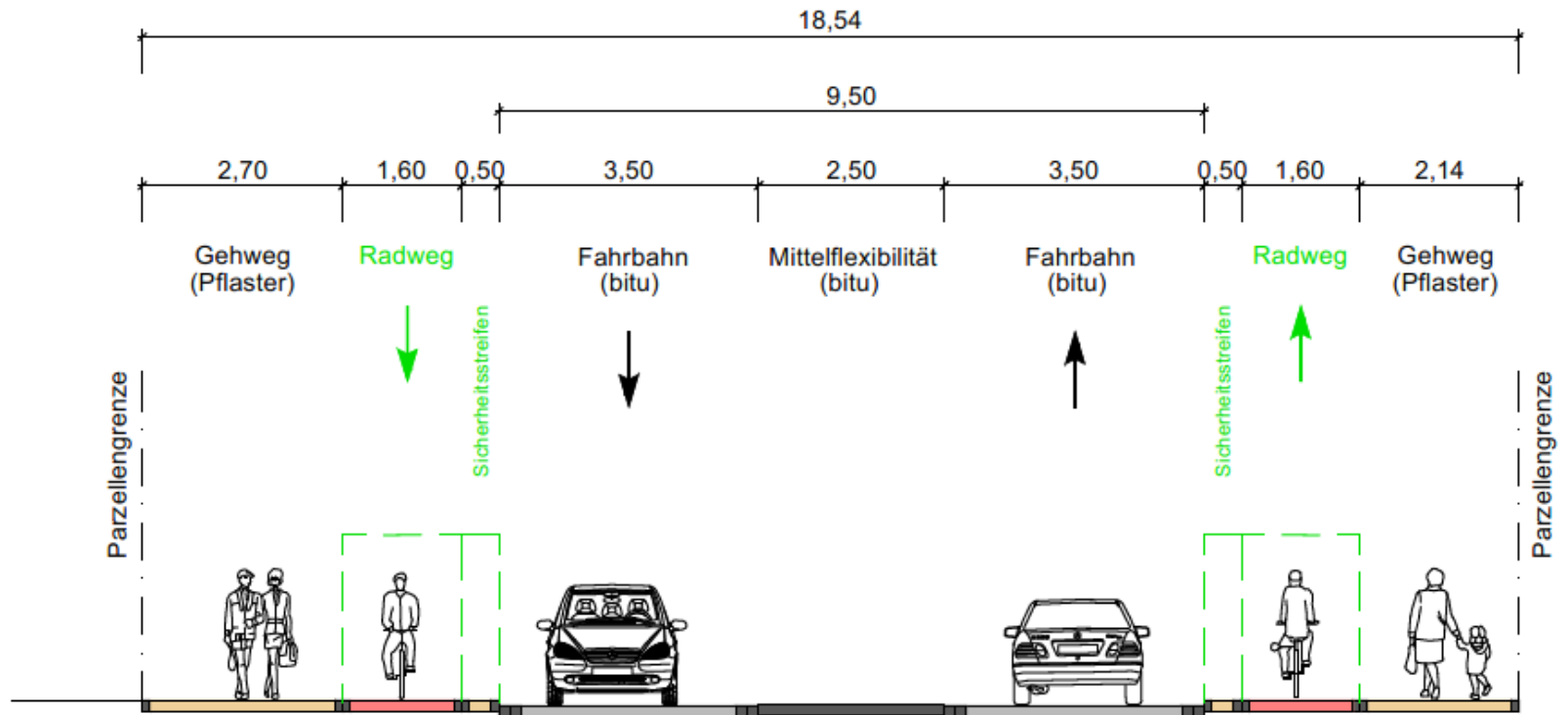
Altenberger-Dom-Str. auf Höhe EDEKA



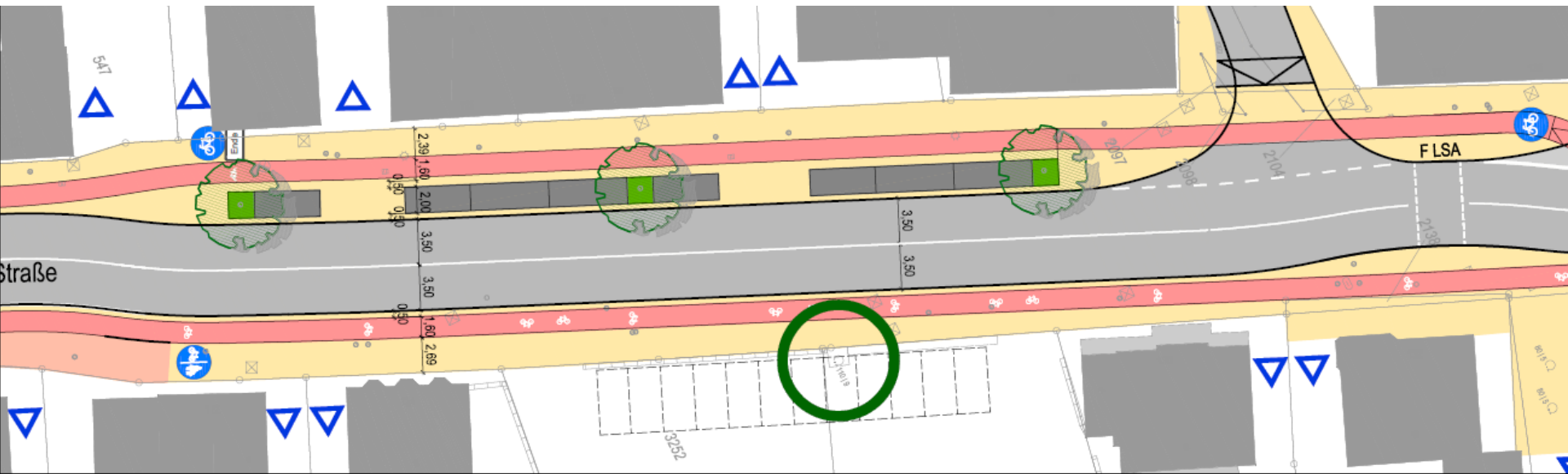
- **Übergreifende Straßenraumgestaltung** zwischen der angrenzenden Bebauung
- **Vernetzungselemente** für eine integrierte Straßenraumgestaltung / Steigerung der Aufenthaltsqualität
- **beidseitig angelegte Radwege**
- **Reduzierung von Konflikten** mit dem Radverkehr und Fußverkehr
- Anlage von Parkplätzen nur unter der Gewährleistung von ausreichenden Sicherheitstrennstreifenbreiten

Altenberger-Dom-Str. auf Höhe EDEKA – Systemschnitt

Hausnr. 129



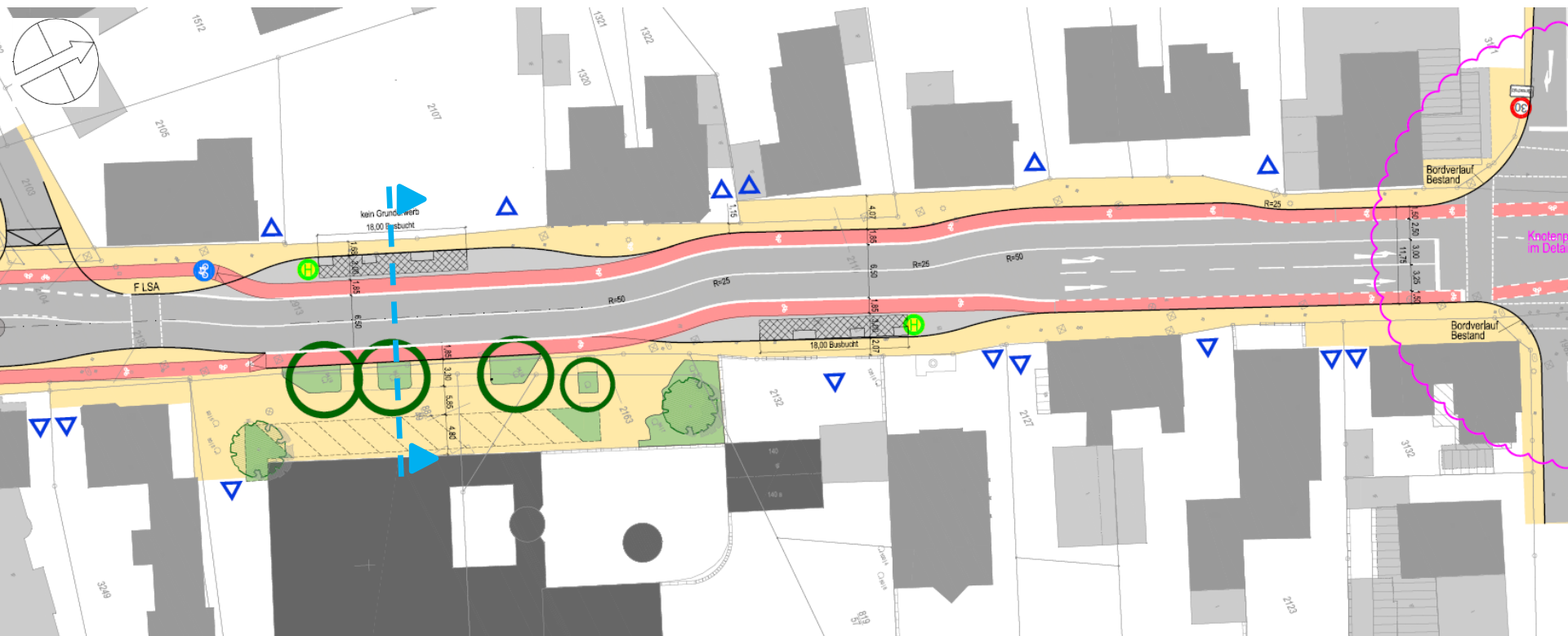
Untervariante - Überprüfung von Parkplätzen Altenberger-Dom-Str. auf Höhe EDEKA



**Untervariante resultierend aus der Beteiligung der
Akteursgespräche (Eigentümer und Einzelhändler)**

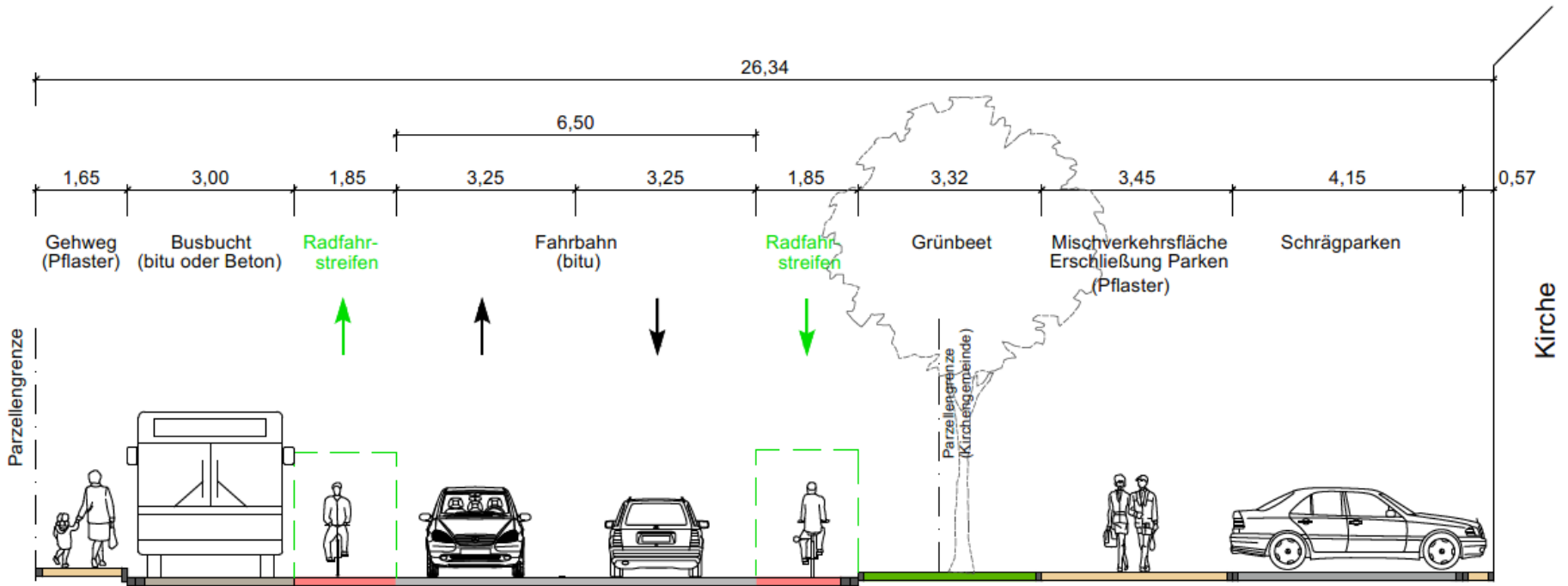
→ fachplanerisch nicht zu empfehlen

Altenberger-Dom-Str. auf Höhe Herz-Jesu-Kirche

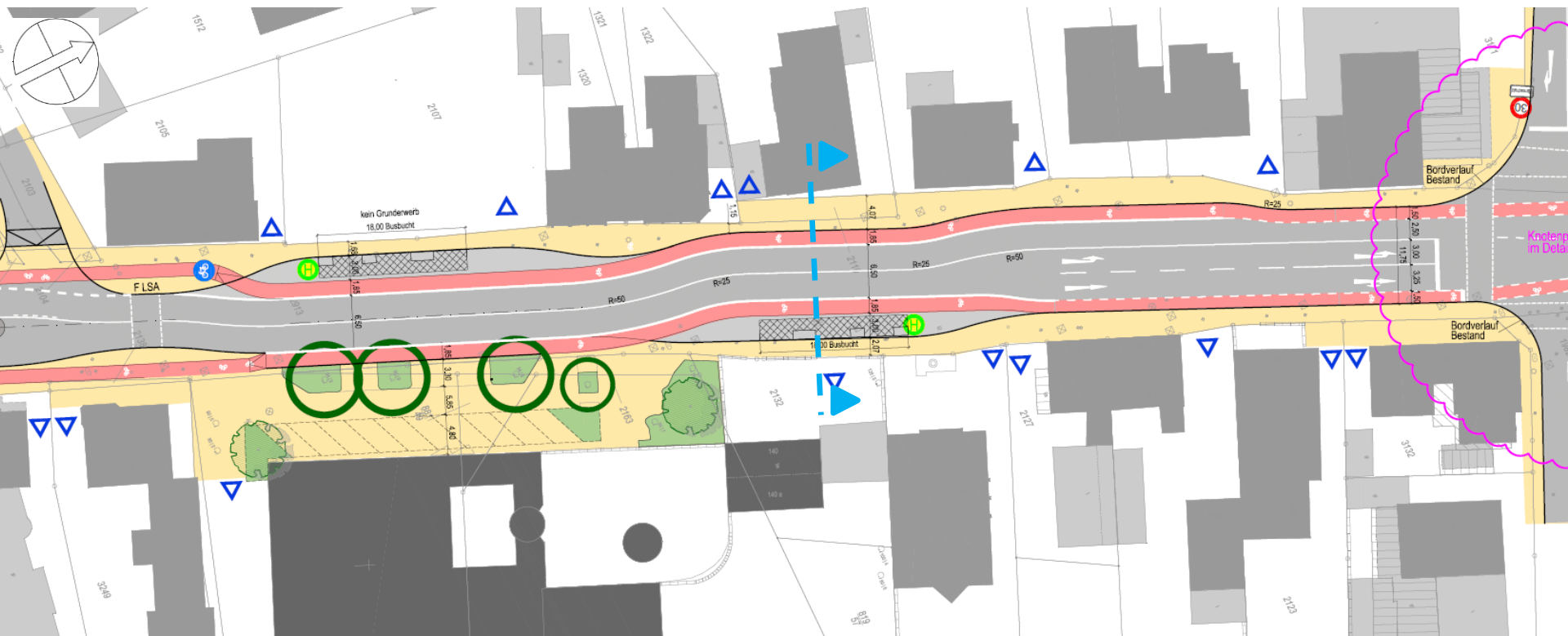


- **Barrierefreie Gestaltung der Bushaltestellen**
- **Busbucht Haltestellen zur Vermeidung von Behinderungen des Verkehrsflusses**
- **Erhalt des prägenden Altbaumbestandes vor der Herz-Jesu-Kirche**
- **Kirchengelände nur punktuell überplant**

Altenberger-Dom-Str. auf Höhe Bushaltestelle – Systemschnitt

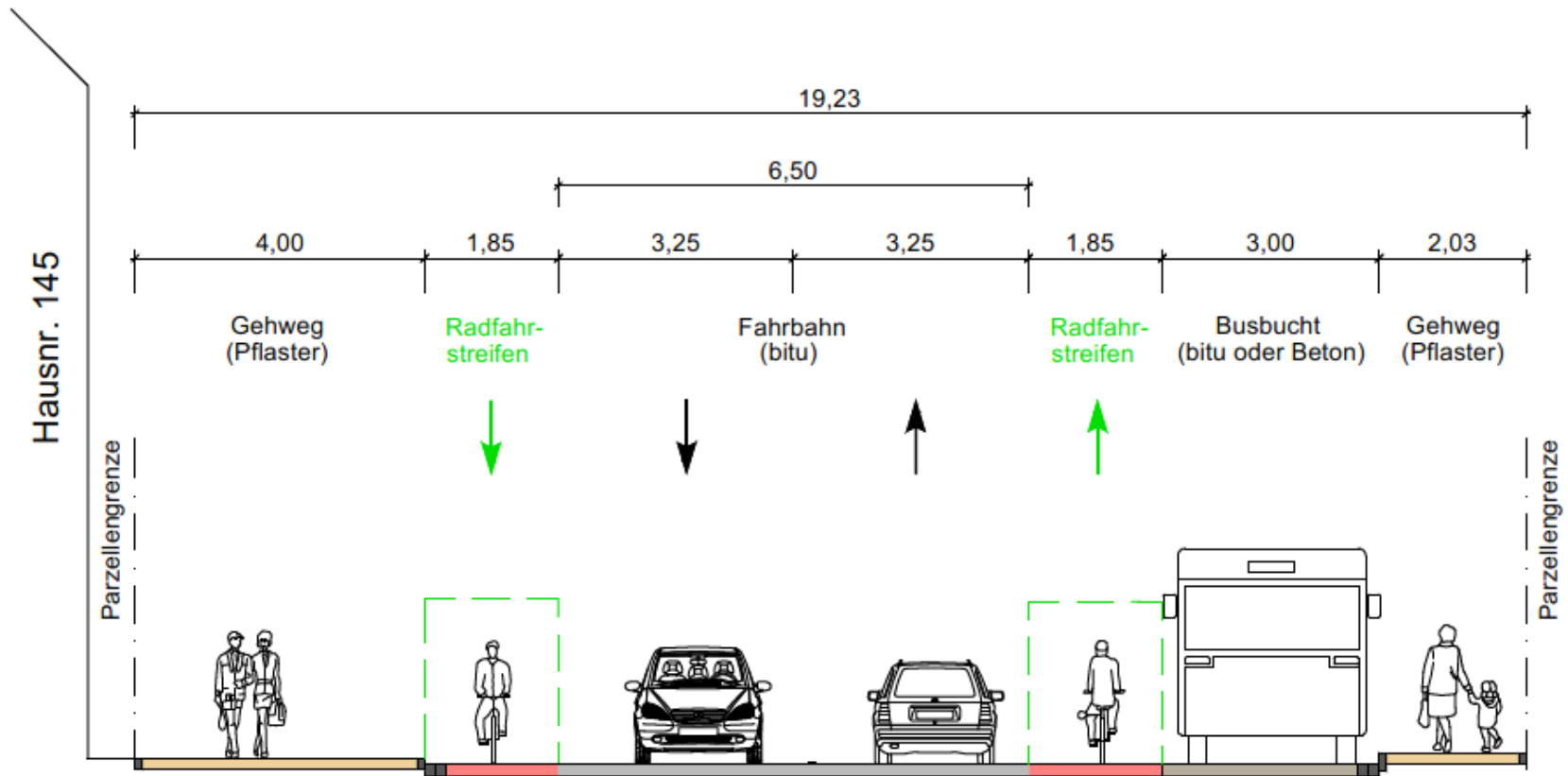


Altenberger-Dom-Str. auf Höhe Herz-Jesu-Kirche

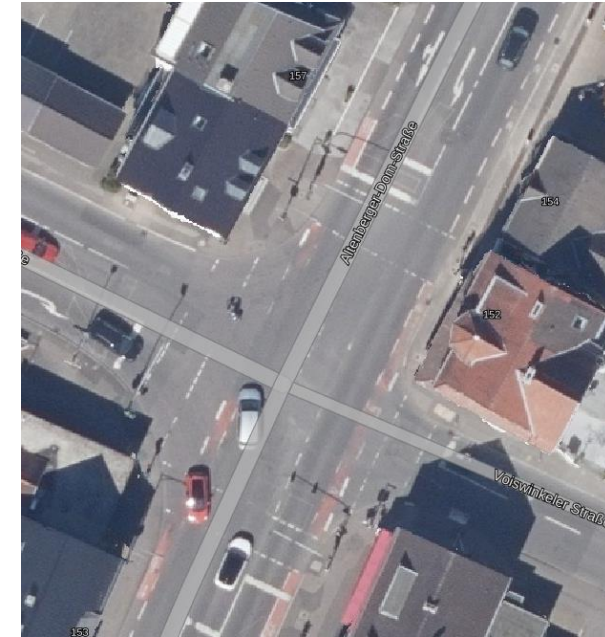
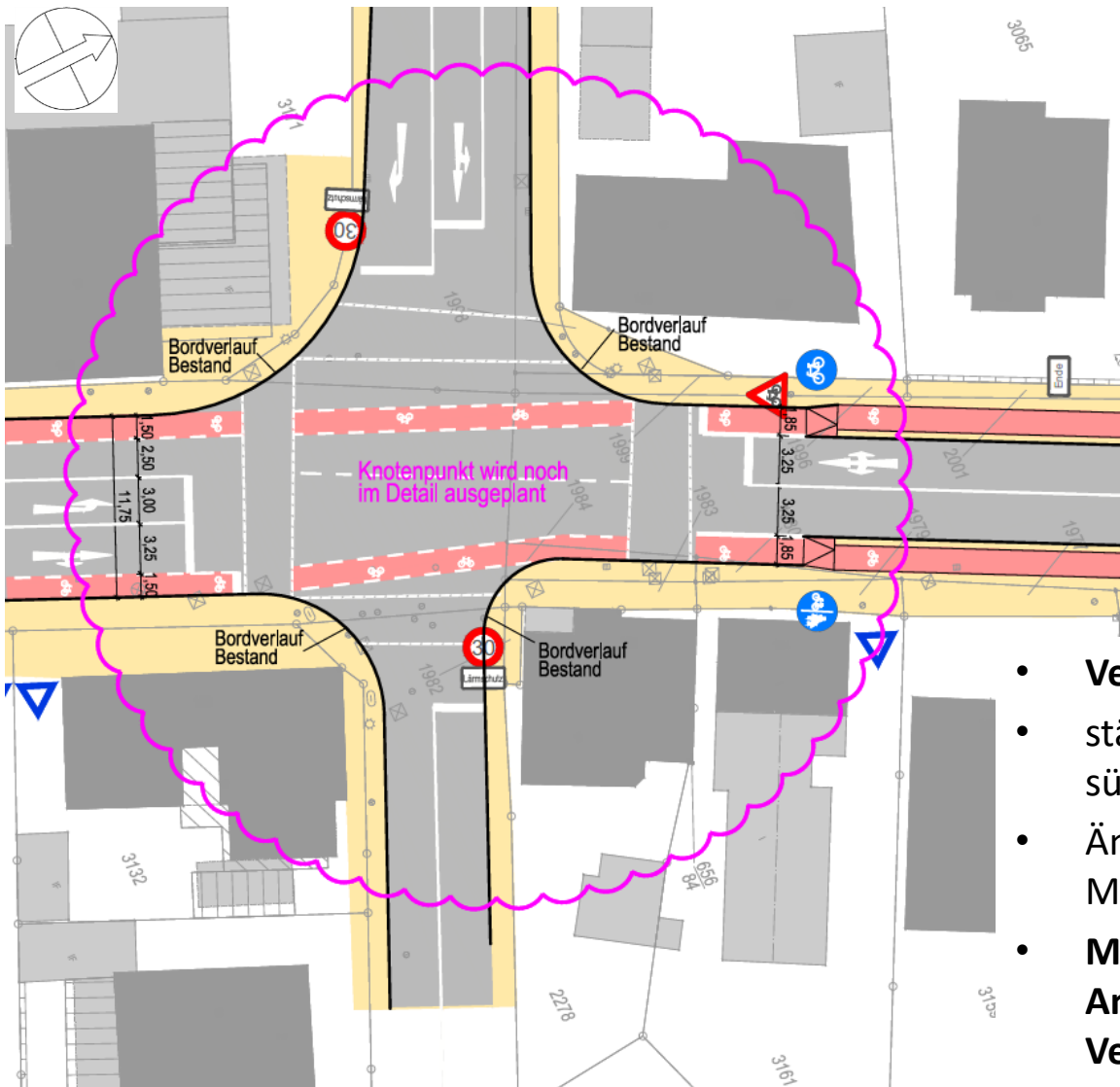


- **Barrierefreie Gestaltung der Bushaltestellen**
- **Busbucht Haltestellen zur Vermeidung von Behinderungen des Verkehrsflusses**
- **Erhalt des prägenden Altbaumbestandes vor der Herz-Jesu-Kirche**

Altenberger-Dom-Str. auf Höhe Bushaltestelle - Systemschnitt



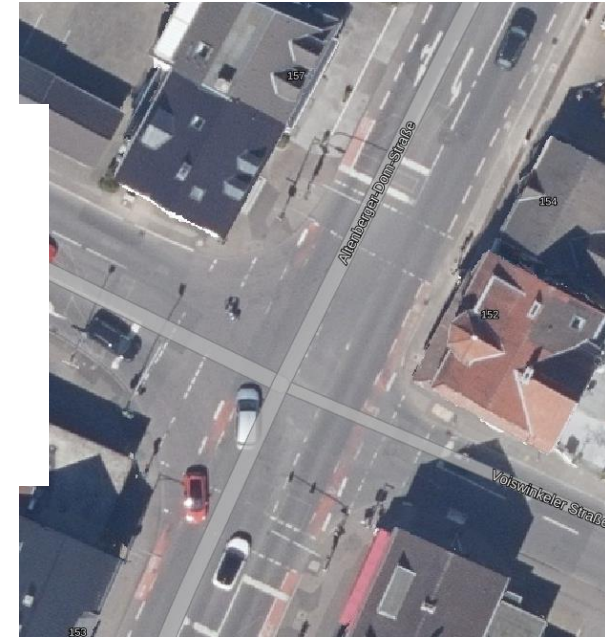
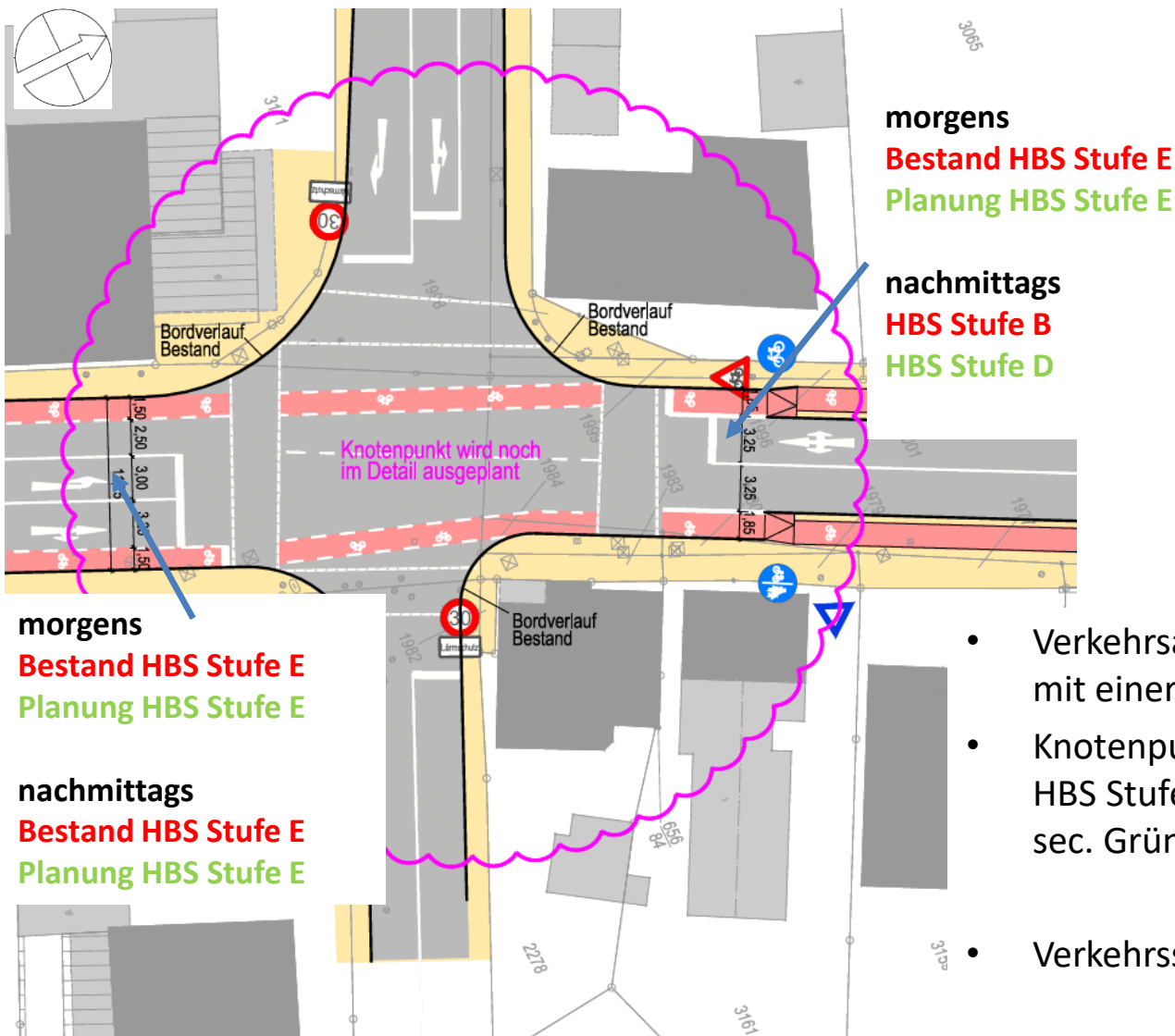
Kreuzungsbereich Leverkusener Str. / Voiswinkeler Str.



<https://www.tim-online.de>

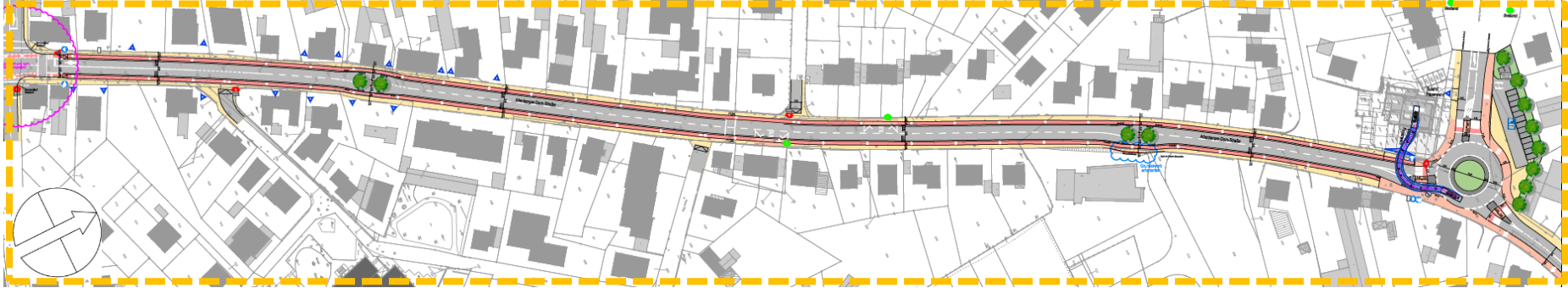
- **Verkehrsabhängig gesteuerte LSA**
- stärkste Teilströme: Abbiegeströme südlicher und westlicher Knotenarm
- Änderung der Verkehrsführung: Mischspur östlicher Knotenpunktarm
- **Markierungsmaßnahmen und LSA-Anpassung zur Steigerung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr**

Kreuzungsbereich Leverkusener Str. / Voiswinkeler Str.



<https://www.tim-online.de>

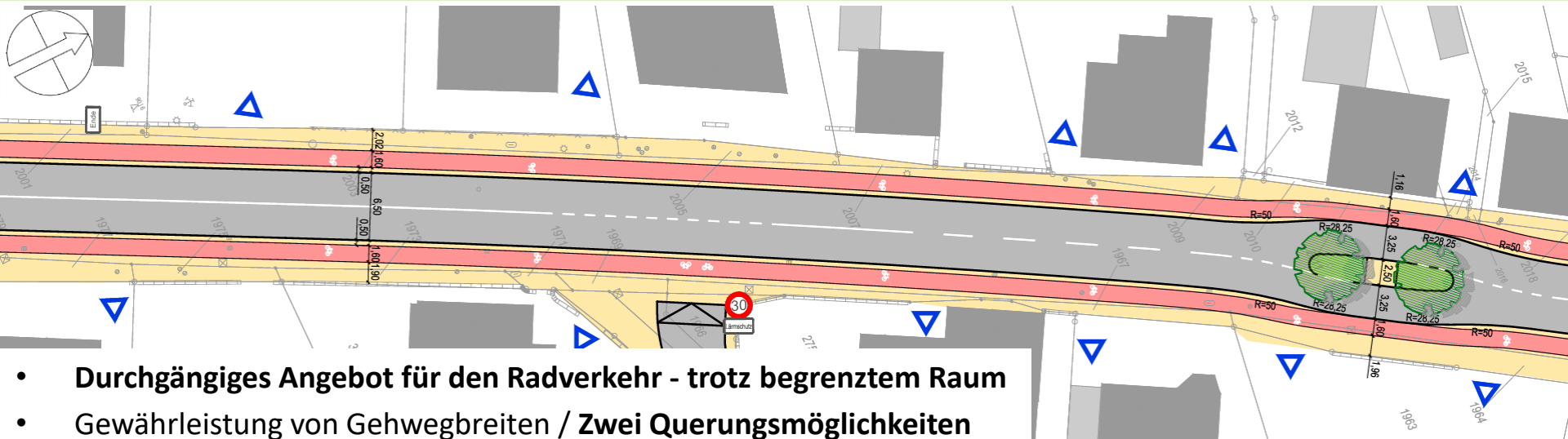
- Verkehrsabhängig gesteuerte LSA, hier Test mit einer Festzeitsteuerung $U = 90$ sec.
- Knotenpunkt über HBS Nachweis gesamt in HBS Stufe F (Voiswinklerstraße hat nur 9 sec. Grün)
- Verkehrssimulation empfehlenswert



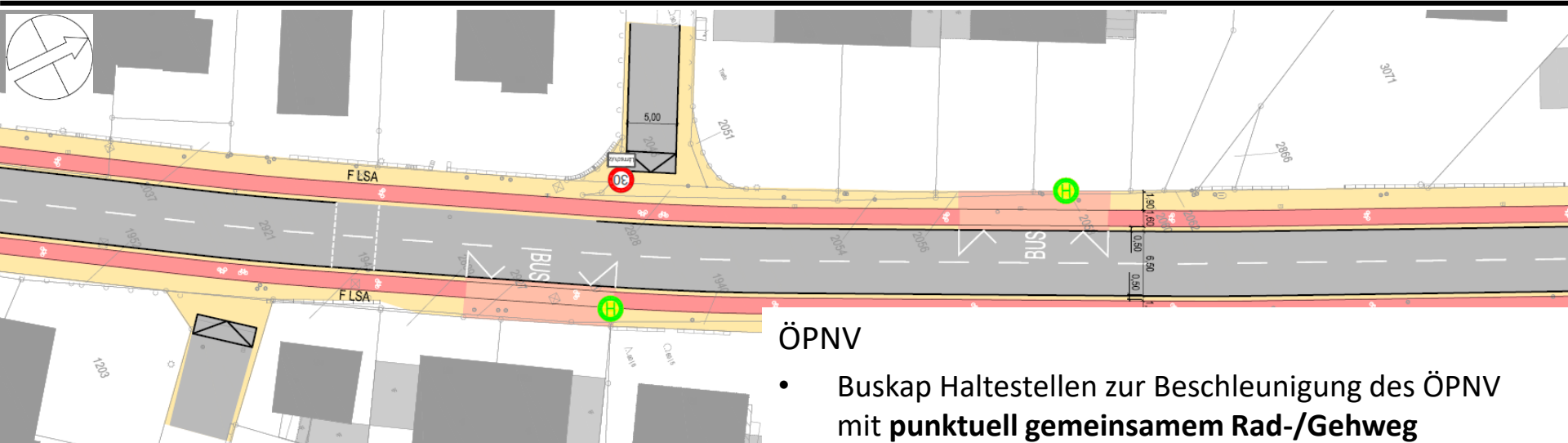
2. Abschnitt



Altenberger-Dom-Str. (2. Abschnitt)



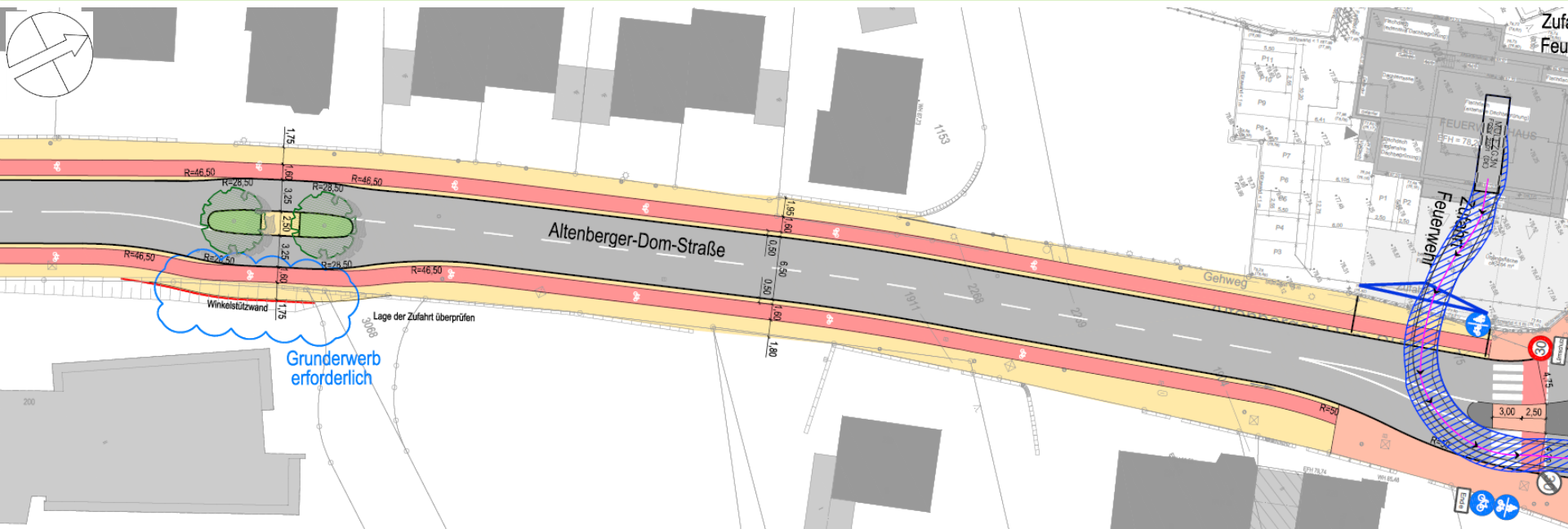
- **Durchgängiges Angebot für den Radverkehr - trotz begrenztem Raum**
- Gewährleistung von Gehwegbreiten / **Zwei Querungsmöglichkeiten**
- Lösungen für den Raum (punktuelle Unterschreitungen)



ÖPNV

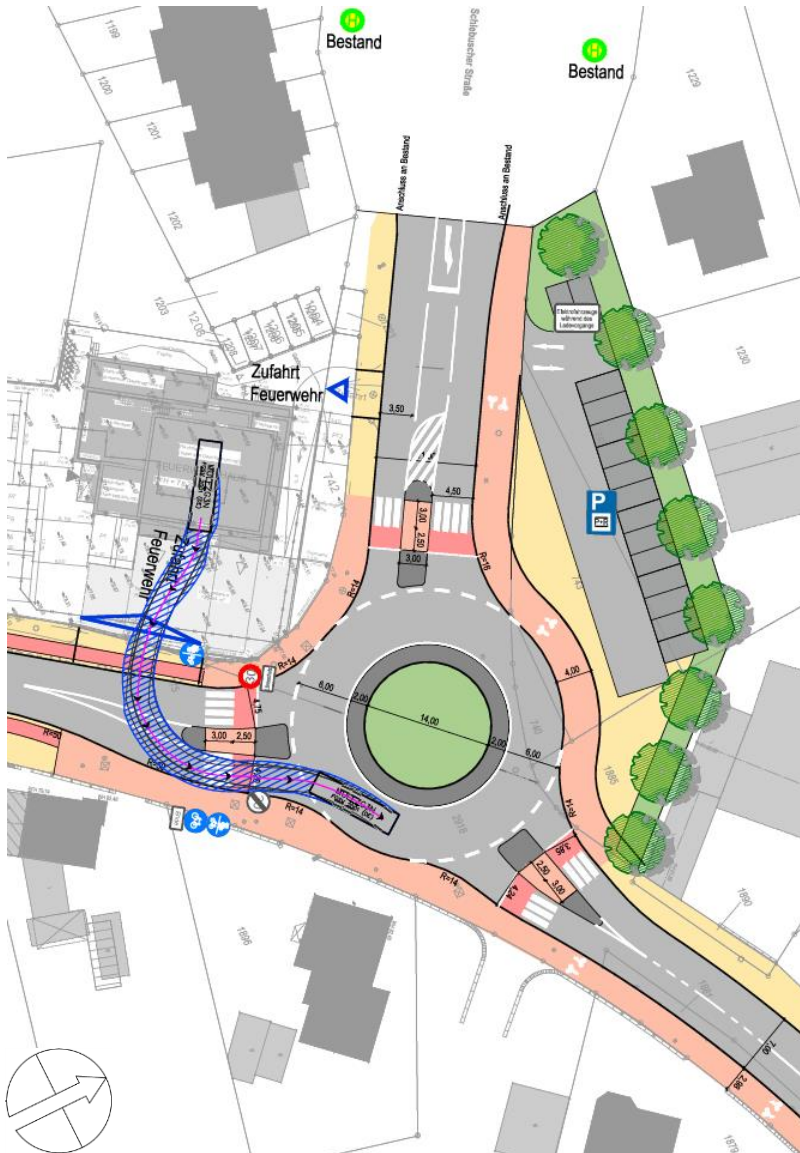
- Buskap Haltestellen zur Beschleunigung des ÖPNV mit **punktuell gemeinsamem Rad-/Gehweg**

Altenberger-Dom-Str. (2. Abschnitt)



- **Durchgängiges Angebot für den Radverkehr - trotz begrenztem Raum**
- Gewährleistung von Gehwegbreiten / **Zwei Querungsmöglichkeiten**
- Lösungen für den Raum (punktuelle Unterschreitungen)

Kreuzungsbereich Altenberger-Dom-Straße / Schlebuscher Str.

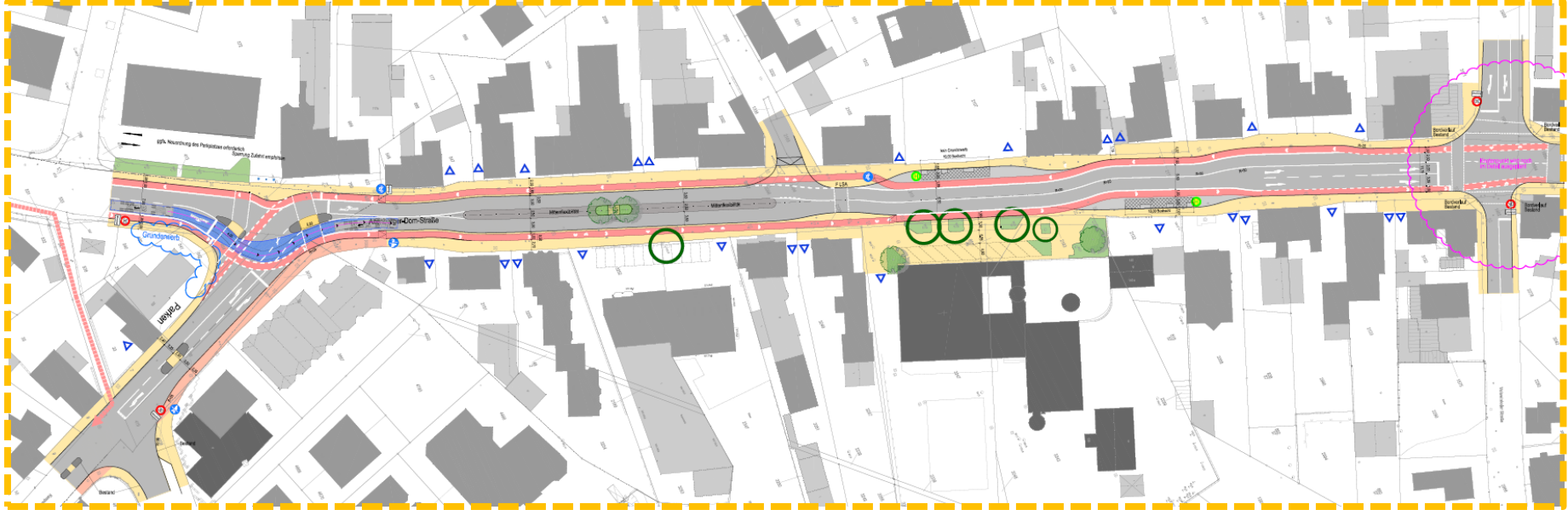


- Umbau der signalgeregelten Einmündung in einen **Kreisverkehrsplatz (D= 30,00 m)**
- Ziel: Verkehrsströme von der **Leverkusener Straße auf die Schlebuscher Straße zu verlagern** und damit Linksabbiegen in die Leverkusener Straße zu reduzieren
- Steigerung der Leistungsfähigkeit:
 - **Planung Verkehrsqualität HBS Morgenspitze Stufe C**
 - **Planung Verkehrsqualität HBS Nachmittagsspitze Stufe A**
- Parkplatz mit **E-Lademöglichkeiten**
- Nutzung der Parkplätze v.a. von Pendlern aus Richtung Odenthal als Park & Ride Parkplatz
- Feuerwehrezufahrt (Altenberger-Dom-Straße / Schlebuscher Straße)

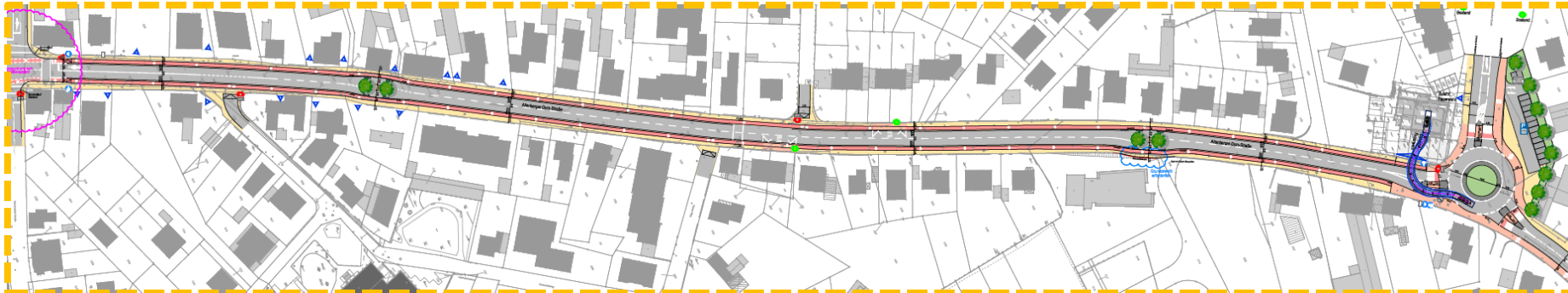
Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



1. Abschnitt



2. Abschnitt



- Wunsch nach Geschwindigkeitsanordnung Tempo 30km/h
 - Dies ist nach Prüfung der Ordnungsbehörde nicht möglich.
- Gesamtverkehrslage BAB und vorab verkehrslenkende Maßnahmen einplanen
 - Die Prüfung eines LKW-Durchfahrtsverbotes hat die zuständige Ordnungsbehörde als negativ bewertet.
- Frage nach einer Verkehrssimulation bzw. der Wunsch nach dieser
 - Für die Altenberger-Dom-Straße. liegt keine Verkehrssimulation vor.
 - Nach Rücksprache mit der Stadt soll diese ggf. in das Folgeangebot integriert werden.
- Wo findet zukünftig der Markt statt, wenn das Gelände als Parkplatz überplant wird?
 - Evtl. auf dem Dorfplatz / keine Aussage getroffen
- Knotenpunkt K5/ Voisw. Straße – Lösungen für Fußgänger und Radverkehr mittels Unter/-Überführung prüfen/planen
 - Aufgrund der Kosten und Vorgaben zur Barrierefreiheit zu verwerfen.
- Parkplätze im Straßenraum einplanen
 - Prüfauftrag der Längsparkplätze anstelle der Mittenflexibilität ist erfolgt

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Vorgaben aus der Beteiligung der TöB's

Stadt Bergisch Gladbach

Workshop Vertiefung VU Schildgen



Abbildung 12: Variantenbesprechung - Variante 1



Abbildung 13: Variantenbesprechung - Variante 1a



Abbildung 14: Variantenbesprechung - Variante 2 (Teil 1)

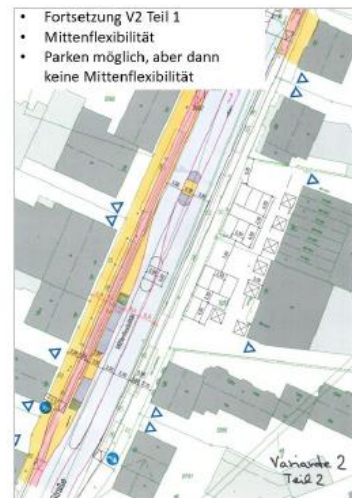


Abbildung 15: Variantenbesprechung - Variante 2 (Teil 2)



Abbildung 16: Variantenbesprechung - Variante 3



Abbildung 17: Variantenbesprechung - Variante 3a

Da der Altbaumbestand bei allen Varianten, ausgenommen Variante 1a, entfällt, wird diese näher in Betracht gezogen. Bei dieser Variante ist aus platztechnischen Gründen lediglich der Einsatz eines Buskaps möglich. Die mit Buskaps möglichen einhergehenden Rückstausituationen wurden daraufhin besprochen (vgl. Abbildung 18).



Abbildung 18: Variantenbesprechung - Variante 1a - Altbaumbestand an der Herz-Jesu Kirche bleibt erhalten

- **Bushaltebuchten erforderlich**
- **Bei der Anlage von Buskaps → Gefahr von hohen Rückstaulängen, da 9 Busse /Std.**
- **Erhalt der F-LSA**

Vernetzungs- und Querungselement für eine integrierte Straßenraumgestaltung

- Abbiege- und Einbiegevorgänge ohne Behinderung des Geradeausverkehrs
 - **Umfahren** von am Fahrbahnrand **haltenden Lieferfahrzeugen**
 - Anlage von Mittelinseln als **sichere Querungshilfen**
 - Fahrbahnquerung an allen Stellen möglich (Vermeidung von unnötigen Wegen)
- Voraussetzungen für eine sichere Querung des Fuß- und Radverkehrs
- Abbau von Behinderungen im fließenden Kfz-Verkehr

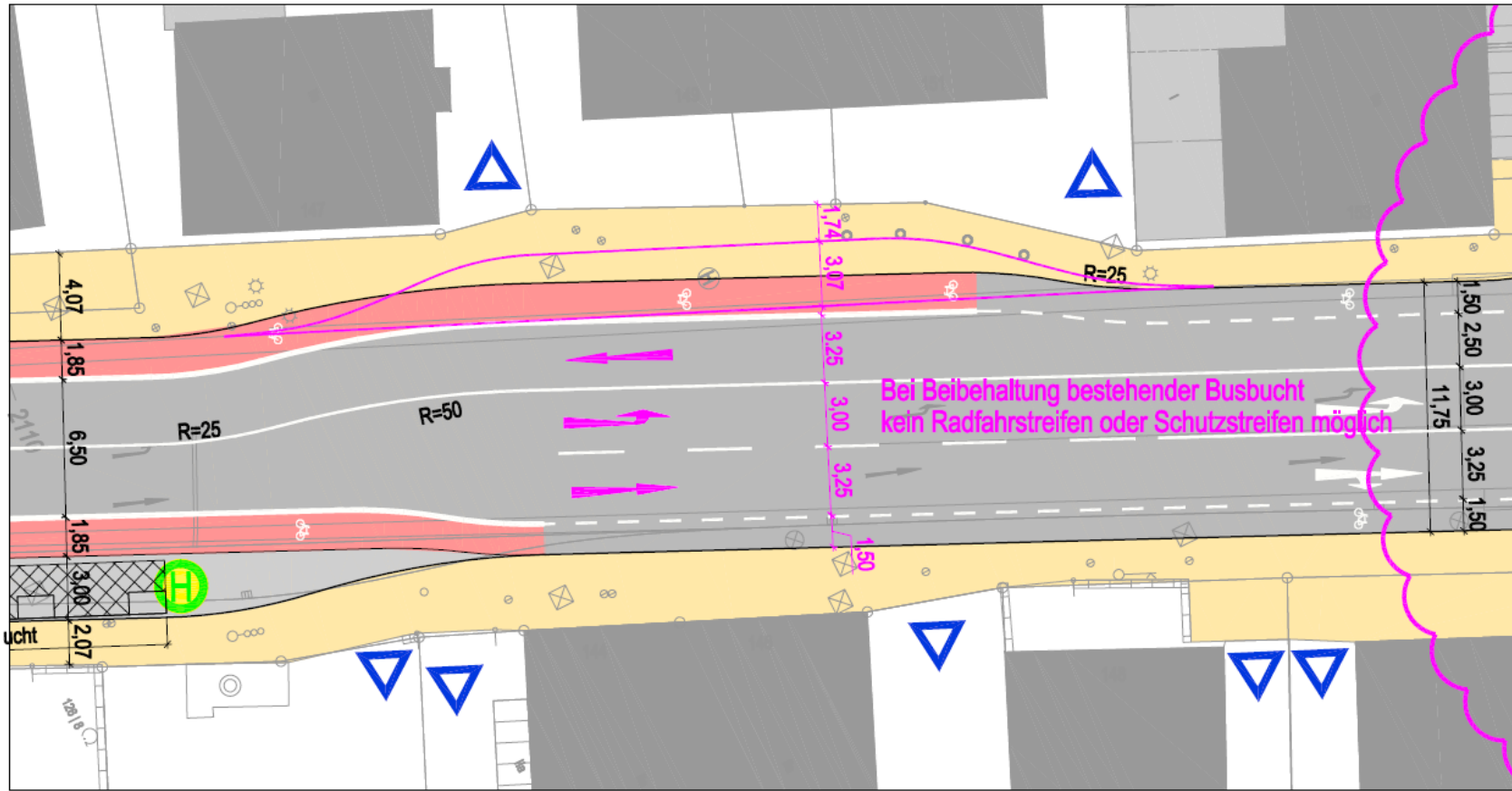


Quelle: eigene Aufnahme



Quelle: eigene Aufnahme

Busbucht Bestand mit Radweg



Potentialfläche Parken / Mobilität HUB



Planausschnitt aus dem Wettbewerbsstatus

- Vorh. Baulücke
- Angebot von Grundstückstausch in Aussicht gestellt
- Ersatzstandort für den Markt erforderlich
- Schaffung eines Mobilitäts-HUB (Parken, E- Mobilitätsangebot, etc.)



Studie Aachen

Ausschuss für Stadtentwicklung und Mobilität am 23. November 2021

Anträge und Anfragen der Fraktionen

Hier: Öffentliche Anfrage der CDU-Fraktion zum ASM-Beschluss „Lärmschutzmaßnahmen auf der L 289“ zwischen Moitzfeld und Herkenrath aus der Sitzung vom 23. Februar 2021

Die CDU-Fraktion hatte zur Sitzung des ASM am 23. Februar 2021 einen Antrag zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen an der L 289 zwischen Moitzfeld und Herkenrath gestellt, der vom Ausschuss einstimmig beschlossen wurde.

Sie erkundigt sich jetzt mit Schreiben vom 15. November 2021 nach dem Sachstand und verweist ergänzend auf die derzeitige Offenlage des Lärmaktionsplanes.

Der Antrag wurde in der Verkehrsbesprechung am 17.3.2021 behandelt, wobei sich die Teilnehmenden dafür aussprachen, zunächst Geschwindigkeitsmessungen durchzuführen und die Thematik erneut zu beraten, wenn diese Ergebnisse vorliegen. Unabhängig davon wäre eine Versetzung der Ortstafel jedoch nicht zulässig, weil die Bebauung (Innerortsbereich) erst mit der Einmündung der Straße Untervolbach beginnt.

Die Auswertung und eine weitere Beratung der Maßnahmen war danach noch nicht möglich, weil seitdem – bedingt durch die Restriktionen der Pandemie und aufgrund der Personalsituation in der Straßenverkehrsbehörde – keine Verkehrsbesprechung mehr stattfand. Die Verwaltung sagt zu, die Thematik nunmehr abschließend zu behandeln und für den kommenden Ausschuss im Februar eine Vorlage zu erstellen, die neben der Auswertung der Geschwindigkeitsmessungen auch eine Analyse der Wirkung des Geschwindigkeitsdisplays auf der Schloßstraße umfassen wird.

Der Landesbetrieb als Straßenbaulastträger in diesem Bereich hatte mitgeteilt, dass er sich nicht gegen eine Displayanzeige aussprechen würde und hat im Sommer (Hinweis aus der Sitzung des ASM) auch umfangreiche Sanierungsmaßnahmen an dem Geh-/Radweg parallel zur L 289 durchführen lassen.

Im Lärmaktionsplan wird die L 289 nicht als identifizierte Belastungsachse Straßenverkehr aufgeführt, da es sich hier um verhaltensbezogenen Lärm (Geschwindigkeitsüberschreitung, unangemessene Beschleunigung bis in den hohen Drehzahlbereich, Manipulation von Auspuffanlagen usw.) handelt, die als mindestens genauso störend empfunden werden wie ein permanent (zu) hoher Lärmpegel. Gerade weil diese Ursachen nicht durch Maßnahmen der Lärmaktionsplanung bekämpft werden können, wären (ergänzend zu Kontrollen) Appelle zum Fahrverhalten eine denkbare Alternative.

Ladesäulenkontingente ab 01.03.2020

Stand: 16.11.2021

Betreiber	Stadtteil	Zusage Kontingent	Wunschstandort	abgestimmter Standort (Stromanschluss, Kriterien)	Zusage Standort	Antrag Sondernutzung	Erlaubnis Sondernutzung
On Charge GmbH	Paffrath	06.04.2020	Borngasse 123 (Parkstreifen)	Borngasse 123 (Parkstreifen)	29.05.2020	07.01.2021	29.01.2021
On Charge GmbH	Hebborn	06.04.2020	Gerstensschlag 2-4 (Parkstreifen)	Gerstensschlag 30 (Parkstreifen)	27.10.2020		
On Charge GmbH	Refrath	06.04.2020	In der Taufe (Parkstreifen)	Paul-Gerhardt-Str. 15 (Parkstreifen)	29.05.2020	07.01.2021	29.01.2021
On Charge GmbH	Alt-Refrath	06.04.2020	Holunderweg 9 (Fahrbahn)	Bernard-Eyberg-Str. 18 (Parkstreifen)	29.05.2020	07.01.2021	29.01.2021
Belkaw GmbH	Paffrath	06.04.2020	Flachsberg 12 (Parkplatz)	Flachsberg 12 (Parkplatz)	29.05.2020	15.09.2020	05.11.2020
Belkaw GmbH	Stadtmitte	06.04.2020	Buchmühlenstraße 17 (Parkplatz)	Buchmühlenstraße 17 (Parkplatz)	29.05.2020	15.09.2020	03.11.2020
Belkaw GmbH	Stadtmitte	06.04.2020	An der Gohrsmühle 18 (Parkplatz Stadthaus)	An der Gohrsmühle 18 (Parkplatz Stadthaus)	29.05.2020	15.09.2020	03.11.2020
Belkaw GmbH	Bensberg	06.04.2020	Kadettenstraße (Parkplatz Kadettenstraße)	Kadettenstraße (Parkplatz Kadettenstraße)	29.05.2020	15.09.2020	03.11.2020
Belkaw GmbH	Alt-Refrath	06.04.2020	Steinbreche (Parkplatz Steinbreche)	Siebenmorgen (Parkplatz Siebenmorgen/Neuer Traßweg)	07.07.2020	16.09.2020	03.11.2020
Belkaw GmbH	Refrath	06.04.2020	Bertram-Blank-Straße (Parkstreifen)	P+R Vülfelser Kaule (P+R Parkplatz)	17.06.2020	15.09.2020	03.11.2020
Belkaw GmbH	Refrath	06.04.2020	Siebenmorgen/KSK (Parkplatz)	Siebenmorgen/KSK (Parkplatz)	29.05.2020	15.09.2020	03.11.2020
Belkaw GmbH	Stadtmitte	06.04.2020	An der Gohrsmühle 25 (Parkplatz Zanders)	An der Gohrsmühle 25 (Parkplatz Zanders)	29.05.2020	16.09.2020	16.10.2020
On Charge GmbH	Frankenforst	20.07.2020	Parkstraße ggü. 35 (Fahrbahn)	Parkstraße ggü. 35 (Fahrbahn)	20.07.2020	06.01.2021	29.01.2021
On Charge GmbH	Bensberg	07.09.2020	Schloßstraße 15 (Parkstreifen)	Schloßstraße, wird im Rahmen InHK-Maßnahme festgelegt	15.11.2021		
On Charge GmbH	Kippekausen	07.09.2020	Waidmannstraße (Fahrbahn)	Burgplatz 3 (Parkstreifen)	10.12.2020		
On Charge GmbH	Sand	07.09.2020	Lichtenweg (Fahrbahn)	Am Kleyberg (Parkstreifen Wendehammer)	16.12.2020		
On Charge GmbH	Hand	07.09.2020	Marijampolestr. 1-3 (Parkstreifen)	Marijampolestr. 1-3 (Parkstreifen)	27.10.2020		
Myschi/LoyalGo	Refrath	05.11.2020	Siebenmorgen/Peter-Büring-Platz (Parkstreifen)	Siebenmorgen/Peter-Büring-Platz (Parkstreifen)	06.07.2021	06.04.2021	09.07.2021

