Bündnis 90/Die Grünen
im Stadtrat von Bergisch Gladbach
Rathaus · 51465 Berg. Gladbach
Tel.+Fax 02202/14-22 42

FB 6 -Grundstücksnutzung-
Fachbereichsleitung

Eingang	23. Nov. 2006 MV
zuständig	Z
Kopie	MV / 7
z.d.A.	FB 1 H. BARDEN

Steuerung GL 2006

Energie

Leitbild: Eine nachhaltige Energiewirtschaft hat ihre Grundlage vor Ort.

I. Rahmenbedingungen

Die Energiewirtschaft in Bergisch Gladbach ist stark durch die Vorgaben des Energiewirtschaftsgesetzes aus den 30-er Jahren, das erst 1998 geändert wurde, geprägt. Gas und Strom wurden und werden von Monopolisten verkauft, die für dieses Recht eine Konzessionsabgabe an die Gemeinde zahlten (und meist noch zahlen). In Bergisch Gladbach war und ist die BELKAW der Konzessionsnehmer. Einsparung von Energie und somit dezentrale Energieumwandlungsanlagen bzw. Anlagen zur Nutzung regenerativer Energiequellen passten nicht in die „Philosophie" der Giganten.

Wir müssen in Zukunft mehr Zukunftsdenken und Wettbewerb auf dem Energiemarkt haben. Einerseits ändern immer mehr Privathaushalte - durch die Nutzung regenerativer Energiequellen und die Maßnahmen zur Energieeinsparung - ihre "Energiewirtschaft". Andererseits besteht die Chance, dass auch Firmen sich dem Trend anschließen. Das hat bei den Beteiligten den Einsatz an Primärenergieträgern und somit die Emissionen stark verringert. Es ist zu erwähnen, dass die Stadt über einen großen Gebäudebestand verfügt und somit selber in großem Maße Verbraucher von Energie ist. Hier kann über eine energetische Sanierung und die Nutzung regenerativer Energiequellen sehr viel geschehen.
Die Stadt hat aber auch über die Gestaltung der Bebauung und die Verkehrspolitik großen Einfluss auf den Energieverbrauch im Wärme- und Verkehrssektor in Bergisch Gladbach, die zusammen 68 % unseres gesamten Energieverbrauches erzeugen. Dies bedeutet, dass eine neue Energiepolitik im Rahmen der Umsetzung der Agenda 21 auch eine neue Verkehrs- und Baupolitik sein wird.

II. Ziele

1. Der Resteinfluss der Stadt in der BELKAW wird auch in Zukunft genutzt, um diese zu einem Energiedienstleistungsunternehmen umzugestalten. Dessen

Hauptziele sollen die Einsparung von Energie, der Verkauf von Nutzenergie, die Vermeidung von Verlusten bei der Energieumwandlung und die Nutzung regenerativer Energiequellen sein.

2. Vermeidbare Energieverluste werden in allen Gebäuden der Stadt vermindert.

3. Alle neuen Bebauungspläne werden auf Niedrigenergiehäuser bzw. Nullenergiehäuser ausgerichtet.

4. Die alten Bebauungspläne werden schnellstmöglich mit dem gleichen Ziel überarbeitet.

5. Die Verkehrspolitik wird auf die Verringerung des Energieverbrauches ausgerichtet.

III. Maßnahmen

1. Die BELKAW wird gebeten, über die Einhaltung dieser Ziele dem Rat einmal im Jahr berichten.

2. Der Fachbereich 8 (Eigenbetrieb Gebäudewirtschaft) führt die energetische Sanierung aller städtischen Gebäude mit dem Ziel der Einhaltung der schwedischen Niedrigenergiestandards durch. Alle HausmeisterInnen und der/die Energiebeauftragte werden dafür dem Fachbereich 8 zugeordnet. Auch hier wird jährlich berichtet.

3. Bei der Erstellung neuer Bebauungspläne wird die Lage der Grenzen bebaubarer Flächen auf die Anforderungen von Niedrigenergiehäusern bzw. Nullenergiehäusern ausgerichtet.

4. Alle alten Bebauungspläne werden mit der gleichen Zielsetzung überarbeitet.

5. Beim Verkauf städtischer Grundstücke wird die Einhaltung der Niedrigenergiestandards bei der Bebauung in den Verkaufsverträgen bindend festgelegt.

6. Durch eine gute Mischung von Wohn- und Arbeitsstätten wird die Vermeidung von Verkehr und somit des Energieverbrauches angestrebt.

7. Die städtische Verkehrsplanung setzt binnen 5 Jahren das Gestaltungsszenario des Nahver-kehrsplanes von 1997 um, um den Energieverbrauch - wie dort angegeben - um 8 % zu verrin-gern. Weitere Schritte sollen folgen.

8. Die Nutzung regenerativer Energiequellen wird in Zusammenarbeit mit der BELKAW sowie planerisch und praktisch mit allen Mitteln gefördert.

9. Die Umsetzung aller Ziele und Maßnahmen wird von Anfang an im engen Kontakt mit der Bevölkerung angestrebt.

IV. Kostenbilanz

Es ist mittlerweile erwiesen, dass die Vorteile der Gebäudeisolation, der Brennwertkessel, der dezentralen Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen und der dezentralen Nutzung regenerativer Energiequellen so wirksam werden können, dass zum Teil schon kruzfristig (Kraft-Wärme-Kopplung), zumindest aber mittelf- bis langristig ein Ausgleich zwischen erhöhten Kosten und dem erzielten Nutzen eintreten wird. Neue Untersuchungen des Umweltbundesamtes von 2004 zeigen, dass dies spätestens 2020 der Fall sein wird. Der BELKAW kann dabei, auch wenn sie nicht mehr in städtischem Besitz ist, als Organisator und Finanzier eine wichtige Rolle zukommen. Im Verkehr ist der Nutzen ad hoc größer als die Kosten, weil allein durch die Vermeidung von 10 % aller KFZ-Fahrten im Stadtgebiet - wie bei der Einführung des SchülerInnen-Tickets erreicht - ca. 54 Mio. KFZ-km pro Jahr entfielen. Bei Kosten von durchschnittlich einem Euro pro km würde dies zu sofortigen Einsparungen von 54 Mio. Euro pro Jahr in den Privathaushalten und den Firmen führen. Dem stünden Mehrkosten von maximal 10 bis 15 Mio. Euro pro Jahr für die Nutzung und die Subventionierung des Öffentlichen Nahverkehrs und den Ausbau der Rad- und Fußwege gegenüber.

Steuerung GL 2006

Bündnis 90/Die Grünen
im Stadtrat von Bergisch Gladbach
Rathaus · 51465 Berg. Gladbach
Tel.+Fax 02202/14 22 42

Abwasser

Leitbild: Oberflächengewässer, Grundwasser und Gebührenzahler müssen entlastet werden

I. Rahmenbedingungen

Abwasserbeseitigung und Entwässerung stellen eine der großen Leistungen der Menschheit dar. Die Beseitigung von Abwässern dient der Vorbeugung vor Infektionen und ermöglicht eine Straßenbenutzung trockenen Fußes. Die zunehmende Flächenversiegelung, die Chemiesierung des täglichen Lebens sowie die immer noch anhaltende Zersiedelung der Landschaft lassen jedoch die Grenzen der derzeitigen End-of-Pipe-Technologie[1] im Abwasserbereich deutlich werden. Der zunehmende Aufwand wird oft schon viel zu teuer, wie die Abwassergebührenentwicklung zeigt. Zudem sind Hochwassergefahren sind noch nicht gebannt, sie steigen z.T. durch Entwässerungsmaßnahmen sogar noch. Alle diese Probleme sind auch in Bergisch Gladbach akut.

II. Ziele

1. Zur Senkung der Kosten, zur Förderung der Grundwasserneubildung sowie zum Hochwasserschutz soll der Anteil des oberflächlich abfließenden Wassers so gering wie möglich gehalten werden.
2. Die Grenzwerte für Schadstoffe im Klärschlamm sind einzuhalten, so dass eine teure Entsorgung der Schlämme durch Deponierung oder Verbrennung nur in Ausnahmefällen erforderlich wird.
3. Auch bei Starkniederschlägen darf es nicht mehr regelmäßig zu Überflutungen kommen.
4. Der Übertritt von Schmutz und Bakterien aus der Bensberger Mischwasserkanalisation in die Bäche ist bis 2013 weitgehend zu beenden.
5. Die zentrale Abwasserklärung wird durch dezentrale Formen der Abwasserbehandlung ergänzt.

III. Maßnahmen

1. Es st ein Entsiegelungsprogramm zu erstellen, in dem die geplanten Baumaßnahmen in ihrer zeitlichen Abfolge dargestellt sind. Im Falle notwendiger Tiefbaumaßnahmen der Stadt ist die Möglichkeit einer Versickerung von Regenwässern von Anfang an zu berücksichtigen.

---

1 Wasserreinhaltung entsteht nicht durch Vermeidung, sondern durch Klärung verunreinigten Wassers

2. Zur Schaffung von natürlichen Stauräumen für Regenwasser werden alle städtischen Bäche durchgehend renaturiert.
3. Die Indirekteinleiterkontrolle[2] wird intensiviert.
4. Durch Verbesserung der Öffentlichkeitsarbeit soll das Wasser- und Abwaserbewußtsein der Bürger geschärft werden.
5. Um die Bensberger Mischwasserkanalisation in Bensberg im Falle von Starkregenereignissen zu entlasten, wird zusätzlich ein Förderprogramm zum Bau von Zisternen zur Brauchwassernutzung aufgelegt. Weiterhin wird, wenn und wo nötig, ein zweites Kanalnetz für Regenwasser verlegt.
6. In den Außenbezirke mit überschaubaren Einzelhäusern und Hausgruppen wird die Anwendung dezentraler Kleinkläranlagen, z.B. Wurzelraumklärbecken (z.B. Schilfbecken) gegenüber der zentralen Klärung bevorzugt.

IV. Kostenbilanz

Der Verzicht auf eine Regenwasserkanalisation senkt die Kosten der Entwässerung für die öffentliche Hand um ca. 30 %. Den stehen zwar private Kosten gegenüber, es ist jedoch festzustellen bei einer Regenwasserspeicherung und -nutzung Kosten für Waschwasser, Toilettenspülung und Gartenbewässerung eingespart werden. Investitionen in die Bensberger Mischwasserkanalisation werden zum Schutz des Trinkwassers ohnehin erforderlich. Die Einhaltung der Grenzwerte der Klärschlämme bringt finanzielle Vorteile. „Saubere" Klärschlämme können im Landschaftsbau zusammen mit Kompost zu geringen Kosten einer Verwertung zugeführt werden. Die Deponierung oder Verbrennung ist wesentlich teurer. Im Außenbereich kostet der Anschluß eines einzelnen Bürgers an die zentrale Schmutzwasserkanalisation bis zu 18.000€. Hier ist zu erwarten, dass moderne dezentrale Formen der Abwasser-reinigung Kostenvorteile bringen. Künstliche Regenrückhaltebecken kosten zwischen 0,7 und 3,5 Mio €. Die Erfah-rungen zeigen, daß natürliche Rückhalteräume bei Bau und Unterhaltung 1/3 bis 1/10 dieser Kosten verursachen. Zudem tragen sie zu einer natürlichen Selbstreinigung des Wassers bei. Zur Wirksamkeit als Hochwasserschutz sei als Beispiel der Scheidtbach genannt: Als naturnaher Bach hat dieser als einziger im Jahr 2000 keine Überschwem-mung verursacht.

---

2 Indirekteinleiter := Betriebe, die Abwasser in Schmutzwasserkanäle einleiten

Steuerung GL 2006

Bündnis 90/Die Grünen

Natur und Landschaft

Leitbild: Wir wollen die Lebensqualität von Bergisch Gladbach als "Stadt im Grünen" für heutige und kommende Generationen erhalten

I. Rahmenbedingungen

Die Kommune hat derzeit als Träger der Bauleitplanung das Recht, im Rahmen ihrer Vorgaben zur Regional- und Landesplanung Siedlungs- und Gewerbeflächen auszuweisen. Mit der Ausdehnung von Siedlungs- und Gewerbeflächen sind jedoch aus ökologischer Sicht Zerschneidungseffekte verbunden, die nicht nur die Kommune betreffen, sondern für die Region und darüber hinaus von Bedeutung sind. Sie entscheiden insbesondere auch über die Interessen zukünftiger Generationen und die ökologische Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes der Zukunft. Diese Werte lassen sich nicht in real zu zahlenden Preisen ausdrücken. Trotzdem müssen diese Werte im Rahmen einer nachhaltigen Entwicklung bei kommunalen Entscheidungen ein stärkeres Gewicht erhalten und nicht kurzfristigen wirtschaftlichen Interessen geopfert werden. Folgekosten für Eingriffe in Natur und Landschaft müssen soweit wie möglich erfasst und berücksichtigt werden. Für die Lebensqualität heutiger und nachfolgender Generationen wollen wir verstärkt einen sparsamen Umgang mit Grund und Boden, eine Reduzierung der Bodenversiegelung, die Nutzung regenerativer Energien, einen verstärkten Schutz des Lebensguts Wasser und Luft, des Klimas, des Naturschutzes und der Landschaftspflege und die Förderung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes.

II. Ziele

1. Erhalt des Gartenstadtcharakters von Bergisch Gladbach sowie Entwicklung und Pflege eines funktionierenden Biotopverbundes.
2. Verbesserung des lufthygienischen Bedingungen und des Bioklimas.
3. Erhalt und Entwicklung einer nachhaltig wirtschaftenden Landwirtschaft als wichtiger Faktor für die Funktion des Naturhaushaltes.
4. Schutz der heimischen Tier- und Pflanzenwelt

III. Maßnahmen

1. Zerstörte und beeinträchtigte Grünzüge werden entwickelt, verbessert btw. wiederhergestellt. Dabei ist eine Vernetzung innerörtlicher Grünflächen unabdingbar notwendig. Hierbei sollten die natürlichen Gewässerverläufe besonders berücksichtigt werden.
   Um dies realisieren zu können ist es unabdingbar, dieBestandsaufnahmen der heimischen Tier- und Pflanzenarten in Zusammenarbeit mit Natur- und Umwelt-

scheidungen diesen Zielen im kommunalen Abwägungsprozess gerecht werden zu können.

2. Fortschreibung und Überarbeitung des Kapitels Umwelt im Räumlich Funktionalen Entwicklungskonzept (RFK) von 1988.
3. Erstellung eines überarbeiteten Flächennutzungsplanes bis 2008.
4. Erarbeitung einer neuen Baumschutzsatzung und Neuauflage eines Alleenentwicklungsprogramms.
5. Ausreichende Bereitstellung von fachlich ausgebildeten Personal.
6. Öffentlichkeitsarbeit und Einbindung der Bevölkerung.
7. Förderung von Entsiegelungsmaßnahmen, z.B. Schulhofentsiegelungen, Rücknahme betonierter Flächen, z.B. nicht mehr benötigte Straßen und Gehwegflächen, Verwendung wasserdurchlässiger Beläge usw.
8. Schutzprogramme der Quellen und Gewässer, Gewässerreinhaltungsmaßnahmen in Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden und Verbänden.
9. Erhalt und Entwicklung von Luftschneisen und Durchlüftungszonen, Verbesserung kleinklimatischer Verhältnisse (des Kleinklimas durch Begrünungsmaßnahmen auch von städtischen Bauten).
10. Förderungsmaßnahmen für die örtliche Landwirtschaft zur Entwicklung naturnaher Anbauwei-sen und zur Förderung der regionalen Vermarktung.
11. Erarbeitung eines nachhaltigen Freizeit-, Erholungs- und Touristikkonzeptes.

IV. Kostenbilanz

Im Bereich Natur und Landschaft ist es schwer, eine Kostenbilanz im eigentlichen Sinne zu erstellen. Wollen wir allerdings unsere Lebensqualität erhalten, brauchen wir saubere Luft, sauberes Wasser und saubere Böden. Ein System ökologisch intakter und vernetzter Biotope als Lebensraum für die Tiere und Pflanzen unserer Umgebung ist nicht nur eine Gewissensfrage. Diese Räume sind auch Naherholungsgebiete, Spiel- und Erlebnisräume für unsere Kinder. Sie reinigen unsere Luft, verbessern unser Stadtklima und liefern uns unser Lebensmittel Nummer eins, das Trinkwasser. Zudem können Landwirte nur in einem intakten Umfeld unbelastete Lebensmittel erzeugen. Ein intakter Lebensraum Stadt senkt also indirekt die Kosten in vielen Bereichen vor allem des Gesundheitswesens.

Steuerung GL 2006

Gewässer

Leitbild: Gewässer stellen wesentliche Elemente eines funktionsfähigen Naturhaushaltes einer Stadt dar.

I. Rahmenbedingungen

Gewässerläufe sind dabei von besonderer Bedeutung, weil sie ein durchgehendes verästeltes System von Linien darstellen. Größere zusammenhängende Restnaturflächen wie Wälder, Parks u.a. werden so vor einer Isolation bewahrt. Diese Linien haben eine Vielfalt an Aufgaben:

1. Sie ermöglichen ein Verbundsystem von Fuß- und Radwegen und steigern so den Freizeitwert der Stadt.
2. Sie leiten Frischluft in die Zentren und filtern die Luft der Umgebung. Das gesamte Stadtklima wird ausgeglichener und gesünder, was den Wohnwert erhöht.
3. Sie reinigen das Wasser auf natürliche Weise und schützen daher auch das Grundwasser und somit unser Trinkwasser.
4. Sie ermöglichen Tieren (und Pflanzen) eine Wanderung zwischen den größeren Kernlebensräumen.
5. Überflutungen von Siedlungsflächen werden vermieden, wenn das Wasser genügend Raum in den intakten Auen findet.

Leider sind viele Bäche im Stadtgebiet stark geschädigt (verbaut oder sogar verrohrt). Die schlimmsten Beispiele sind 2,6 km völlig verrohrte Strunde in Bergisch Gladbach und 2,7 km verrohrter Frankenforstbach in Bensberg. Andere offene Abschnitte befinden sich in einem ökologisch schlechten Zustand. Dies muss sich ändern. Mittlerweile hat die EU im Jahr eine Wasserrahmenrichtlinie erlassen. Diese verpflichtet alle Gemeinden, den Zustand ihrer Gewässer bis 2005 zu erfassen und die Sanierung in den wichtigsten Abschnitten bis 2012, insgesamt allerspätestens aber bis 2033, zu vollenden.

II. Ziele

1. Es wird ein offenes Verbundsystem aller Fließgewässer in Bergisch Gladbach geschaffen.
2. Für alle Gewässer wird die Wassergüteklasse "gering belastet" (= I - II) angestrebt.
3. Alle Gewässer erhalten das gesetzlich vorgeschriebene Maß eines naturnahen Gewässerumfeldes, im Siedlungsbereich wird zumindest eine Optimierung angestrebt.

III. Maßnahmen

1. Die Stadtverwaltung erarbeitet einen Plan zur Entwicklung eines durchgehenden Verbundes offener Fließgewässer ohne Wanderungssperren.
2. Die Mittel zur Gewässersanierung werden aus Mitteln des Abwasserwerkes gestellt.
3. Entlang der Bäche Weidenbach, Mutzbach, Hebborner Bach, Strunde, Scheidtbach, Saaler Mühlenbach und Frankenforstbach werden Bach-Wanderwege (Fuß- und Radwege) eingerichtet.
4. Alle schützenswerten Bachabschnitte werden in Zusammenarbeit mit dem RBK und dem RP unter Schutz gestellt.
5. Die Einleitung belasteten Wassers über Straßenwassereinläufe sowie die Überläufe der Bensberger Mischwasserkanalisation werden mittelfristig beendet. Stillgewässer wie der Bensberger See sowie der Kahnweiher werden so umgestaltet, dass das Fließgewässer zum größten Teil im Nebenschluss liegt, d.h. das Wasser wird um das Stillgewässer herumgeleitet. Die Fütterung der Tiere der Stillgewässer soll durch geeignete Maßnahmen verringert werden.
6. Die Öffentlichkeitsarbeit zum Gewässerschutz wird intensiviert.

IV. Kostenbilanz

Das Sanierungsprogramm erzeugt zunächst Kosten. Diesen Kosten stehen jedoch mittel- bzw. langfristig Minderausgaben gegenüber, denn sowohl bei den Baukosten als auch bei den Pflegekosten sind verrohrte Gewässer drei- bis zehnmal so teuer wie offene, naturnahe Gewässer. Zudem werden Kosten durch Hochwasserschäden vermieden. Rein betriebswirtschaftlich gesehen rechnet sich der Sanierungsplan also für die Stadtkasse. Hinzu kommen schwer bezifferbare Vorteile für die Gesundheit der Menschen und die Grundwasserneubildung, die Grundwasserreinhaltung aber auch für den Wohn- und Freizeitwert. Zur Finanzierung des Programms wird die Möglichkeit der Umlage auf die Regenwassergebühr vorgesehen.

Steuerung GL 2006

Abfall

Leitbild: Ökonomie und Ökologie und Soziales reichen sich beim Umgang mit Abfällen die Hand

I. Rahmenbedingungen

Mitte der neunziger Jahre belohnte derBundesverband der deutschen Abfallwirtschaft die Erfolge der Stadt mit dem ersten Preis in einem bundesweiten Wettbewerb in der Kategorie der Gemeinden über 100.000 Einwohner. Als Folge davon gehören wir zu den kostengünstigsten Gemeinden im weiten Umkreis. Ökonomie und Ökologie und Soziales reichen sich hier die Hand. Wir wollen daher auf diesem Erfolgsweg weitergehen.

II. Ziele

1. Der Restmüllanteil soll weiter vermindert werden. Die dabei gesammelten Rohstoffe sollen einer sinnvollen Verwertung zugeführt werden.
2. Die Gesamtabfallmenge soll im gleichen Zeitraum durch Abfallvermeidung um mindestens 10 % pro Einwohner vermindert werden.
3. Unkontrollierte Müllkippen (z.B. in Biotopen der Stadt oder in Anlagen zur Wertstoffsammlung) sollen effektiver als bisher verhindert werden.

III. Maßnahmen

A. Marktwirtschaftliche Maßnahmen

1. Die Gebührenstruktur soll Vermeidung und Verwertung belohnen, ohne zu einem „Abfallexport" zu führen.
2. Die Sammlung der Abfälle und des Sperrmülls erfolgt - wo immer möglich – wohnungsnah und verbraucherfreundlich.
3. Zur Verbesserung von Qualität und Quantität der Wertstofferfassung wird mindestens eine Annahme- und Beratungsstation für Abfälle aller Art eingerichtet.
4. Die Abfallberatung wird flächendeckend intensiviert, um die Verwertungsquoten und die Verwert-barkeit der Abfälle zu verbessern. Dabei sollen Kindergärten und Schulen in allen Klassenräumen mit Wertstoffbehältern ausgestattet werden, die Reinigungsfirmen in das Konzept fest eingebunden werden, Verpackungen in Kiosks, Cafeterias und Mensen vermieden werden und die Abfallberatung dort zu

einem festen Bestandteil des Unterrichtes gemacht werden, um Multiplikatoren zu schulen.

5. Die Abfall-GmbH der Stadt bleibt zunächst erhalten.

B. Ordnungspolitische Maßnahmen

1. Missbräuche der Abfallentsorgung sollen wirksamer bekämpft und die Fehlwürfe durch Kontrollen auch der Restmüllbehälter deutlich vermindert werden.
2. Auf öffentlichen Flächen und in öffentlichen Einrichtungen wird der Abfallvermeidung durch Auflagen für Veranstalter und Nutzer absolute Priorität eingeräumt.

IV. Kostenbilanz

Die Kosten der Abfallentsorgung durch Verbrennung sind in den letzten Jahren stark angestiegen. Die Verbrennungsanlage in Leverkusen kassiert von uns derzeit ca. 130 Euro pro Tonne. Gemeinden mit einer eigenen Müllverbrennungsanlage bzw. fest vereinbarten Liefermengen an eine Anlage - wie zum Beispiel Köln - sind in eine Kostenfalle geraten. Auch Bergisch Gladbach ist durch die Verbrennungskosten stark belastet. Diese machen derzeit einen erheblichen Anteil der Gesamtkosten aus. Nur die Abfallvermeidung, die hohen Verwertungsquoten und das sparsame Wirtschaften des städtischen Abfallwirtschaftsbetriebes haben Bergisch Gladbach bisher vor einer Explosion der Abfallgebühren bewahrt. Die Kosten für die Verwertung der Wertstoffe liegen deutlich niedriger. Zuletzt wurden bei Metallen und Papier sogar Überschüsse erwirtschaftet. Dies belegt, dass die getrennte Abfallerfassung und die Abfallverwertung in jedem Fall preisgünstiger ist als die Abfallentsorgung. Die billigste Variante ist allerdings die, Abfälle gar nicht erst entstehen zu lassen: Abfallarmer Einkauf bzw. abfallarme Produktion.

Steuerung GL 2006

Verkehr

Leitbild: Ein nachhaltig gesteuerter Verkehr sichert Arbeitsplätze und Lebensqualität

I. Bestandsaufnahme

Staus prägen nach wie vor das Bild der Straßen. Die Belastung durch Lärm, Staub und Abgase ist konstant hoch. Wirtschaftsbetriebe klagen nach wie vor über teure Verzögerungen ihrer Lieferungen und Dienstleistungen. Die rein KFZ - orientierte Lösung der Verkehrsprobleme ist weder finanzierbar noch gegen betroffene Anrainer durchzusetzen. Das Rad- und Fußwegenetz ist lückenhaft, und der Ausbau des ÖPNV[1] lässt weiter auf sich warten. Auch das Ziel der Senkung des CO2-, Feinstaub- und Stickoxid-Ausstoßes ist im Verkehrsbereich nicht im Ansatz erreicht worden. Wir wollen daher einen Verkehrsverbund aller Verkehrsträger, der die Bewegungsfreiheit aller BürgerInnen , ihre Lebensqualität und Arbeitsplätze sichert.

II. Ziele

1. Das vorhandene Straßennetz soll von Verkehr entlastet werden, der wirkungsvoller vom öffentlichen Nahverkehr und der Bahn übernommen werden können. Beim öffentlichen Personen- Nahverkehr wird ein Anteil von ca. 30% am Gesamtverkehr angestrebt. (derzeit ca. 8 - 10%)
2. Die Ziele des Kyotoprotokolls und der Beratungen von Nairobi zur Verringerung des CO_2-Ausstoßes um 40 % (bezogen auf die Werte von 1990) bis zum Jahr 2020 sollen erreicht werden.
3. Ausgewählte Verkehrsflächen in den Zentren (z.B. der Bereich Buchmühle in Bergisch Gladbach Zentrum und der alte Markt in Bensberg) sollen wieder lebenswert und multifunktional werden. Speziell in Bensberg werden Aufstiegshilfen gebaut.
4. Die gesundheitsschädliche Belastung der BürgerInnen durch Abgase, Staub und Lärm aus dem Autoverkehr soll flächendeckend wieder auf ein erträgliches Maß verringert werden.

---

[1] Öffentlicher Personennahverkehr

5. Wir wollen sichere, moderne und komfortable Fahrzeuge im ÖPNV entsprechend dem Standard, der für Autos schon lange üblich ist.
6. Die Verkehrsplanung wird in Zukunft als "integrierte Verkehrsplanung" gestaltet. Es darf keine Planung von Siedlungs- und Gewerbegebieten mehr geben, ohne den Nachweis der Anbindung an alle Verkehrsträger.

III. Maßnahmenkatalog für den Öffentlichen Personen-Nahverkehr

1. Das Rückgrat des ÖPNV bilden die Schienenstrecken. Zusätzlich zur S-Bahn sowie der verlän-gerten Linie 1 soll langfristig ein Übereckverkehr der Straßenbahnen zwischen Dellbrück, Gladbach, Bensberg und Brück das jetzige Netz ergänzen. Diesem Zweck dient die Sicherung der Trassen der Schienenstrecken zwischen Bensberg, Bergisch Gladbach und Thielenbruch.
2. Auf allen Hauptstraßen von regionaler Bedeutung verkehren große Regionalbusse. Die Feinver-teilung des Verkehrs in drei bis fünf Stadtbereichen (den Hauptzentren Bensberg, Bergisch Glad-bach, Refrath sowie evtl. Schildgen und Hand) erfolgt über kleine Stadtbusse.
3. Der Grundtakt auf allen Strecken in den Hauptverkehrszeiten ist der 20´- Takt. Auf einigen Haupt-strecken wird er auf einen 10´- Takt verdichtet. In den Nebenverkehrs- bzw. Schwachverkehrszeit-en wird auf einen 30´- Takt bzw. auf einen 60´-Takt umgestellt (Auf den o.g. Hauptstrecken gege-benenfalls auf einen 15´- Takt).
4. Begleitende Einrichtungen (Fahrradabstellplätze, Schließfächer in den Einkaufszentren etc.) sollen die Attraktivität des ÖPNV abrunden. Die Fahrzeuge sollen komfortabel und durch BeraterInnen im Nahverkehr benutzerInnenfreundlich und sicher werden.
5. Am Abend und an Wochenenden wird ein Nachtbussystem nach dem Vorbild von Leverkusen, Wuppertal, Dortmund u.a. Städten aufgebaut.
6. Es wird angestrebt, für alle Nutzer des ÖPNV, verbilligte Anschlusstaxen anzubieten. Das System wird - wo bzw. wann nötig - durch Anrufsammeltaxen ergänzt. Die Taxen werden als Teil des ÖPNV angesehen. Dementsprechend dürfen sie die Sonderspuren des ÖPNV für Fahrten benutzen.

7. Alle Einrichtungen des ÖPNV werden behindertengerecht gestaltet.
8. Es wird auf die Nahverkehrsunternehmen eingewirkt, damit in Zukunft abgasarme und leise Antriebstechniken eingesetzt werden. Gleiches gilt für den städtischen Fuhrpark.

A. Maßnahmenkatalog für den Güterverkehr

1. Das Rückgrat des Güterverkehrs bildet eine bis Duckterath zweigleisig ausgebaute Bahnstrecke nach Mülheim. Der Güterbahnhof Bergisch Gladbach, der alte Abzweig in das Gewerbegebiet West sowie die alte Bahnstrecke von Bergisch Gladbach nach Bensberg mit dem Güterbahnhof Zinkhütte, dem Zanders-Güterterminal und später auch dem reaktivierten Güterbahnhof Bensberg ergänzen die Güterverkehrsinfrastruktur. Hier werden dezentrale Umladestellen eingerichtet, in denen Container u.a. Behälter bzw. Stückgüter betriebsnah umgeschlagen werden können.
2. An ein bis zwei Stellen werden Umlademöglichkeiten für eine Citylogistik geschaffen. Hier bietet sich aufgrund der vorhandenen Speditionen v.a. der Güterbahnhof Zinkhütte an.
3. Der Betrieb der Umladestellen soll von einer oder mehreren Gesellschaften übernommen werden, an der die Spediteure der Stadt beteiligt werden sollen.

B. Maßnahmenkatalog für den Autoverkehr

1. Zur Verminderung der Lärm-, Abgas- und Staubbelastung wird in allen Wohngebieten eine maximale Geschwindigkeit von 30 km/h vorgeschrieben.
2. Die Bewirtschaftung der innerstädtischen Parkplätze übernimmt die Stadtverkehrsgesellschaft. Eine wirtschaftliche Beteiligung durch die Grundeigner in den Zentren wird angestrebt.
3. Der Parkraum in den Zentren wird an deren Rand zusammengefasst. Zur Vermeidung unnötiger Parksuchverkehre wird ein Parkleitsystem geschaffen.
4. An allen Stellen, an denen dies möglich ist, werden Kreisverkehre geschaffen.
5. Die Ampelanlagen der Stadt werden zur Beschleunigung und Verstetigung des Verkehrs zusam-mengeschaltet. Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs werden bevorzugt geleitet. Übersteigt die Verkehrsdichte zulässige Werte, wird das System im Sinne von Pförtnerschaltungen genutzt.

6. Nach Umsetzung der Maßnahmen zur Förderung der übrigen Verkehrsträger wird geprüft, ob Ergänzungen im Straßennetz notwendig und sinnvoll sind. Von der Nutzung der Bahndammtrasse für eine Anbindung an die A4 wird abgesehen.

C. Maßnahmenkatalog für den Radverkehr

1. Die Lücken im Radwegenetz werden geschlossen. Bei mehr als 7000 KFZ/Tg. werden Wege auf den Bürgersteigen angelegt, bei geringerer Verkehrsdichte Radstreifen am Rand der Fahrbahnen.
2. Schulwege sollen hierbei besonders gesichert werden.
3. An allen Stellen mit Publikumsverkehr werden Fahrradabstellanlagen errichtet. Zentrale Anlagen in den Zentren sowie an den Schienenverkehrshaltepunkten werden mit abschließbaren Boxen sowie Schließfächern ausgestattet. Vor allem am S-Bahnhof in Bergisch Gladbach soll dies in Form einer „Fahrradstation" mit überwachtem Parkhaus und Reparaturwerkstatt geschehen.
4. Einbahnstraßen werden - wo möglich - in beide Richtungen für Radfahrer geöffnet.
5. Die Hauptradwege werden durchgehend beschildert. Wo möglich, wird das Netz der Fahrradwege durch Wege außerhalb der Hauptstraße ergänzt.
6. Der Transport von Rädern in Fahrzeugen des ÖPNV wird soweit wie möglich erleichtert.

D. Maßnahmenkatalog für den fußläufigen Verkehr

1. An den Bächen und in Grünzügen und Wohngebieten der Stadt wird ein durchgehendes Netz von straßenunabhängigen Fußwegen geschaffen (Strundeweg, Hebborner Bach-Weg u.a.).
2. Alle Wege für FußgängerInnen werden von Hindernissen befreit (Pfähle, Masten etc.) und behindertengerecht gestaltet. Sie werden beleuchtet sowie regelmäßig gereinigt und instand gesetzt.

E. Ergänzende städtebauliche Maßnahmen

1. Autoarmes Wohnen soll in Planverfahren stärker als bisher berücksichtigt werden.
2. Die Verpflichtung zur Bereitstellung von Parkplätzen soll entfallen, wenn die Betroffenen auf einen eigenen PKW verzichten.
3. Die gemeinschaftliche Nutzung von PKW (Car-Sharing) wird durch die Bereitstellung von Stellplätzen gefördert.
4. Sicherheitsaspekte, die vor allem Frauen und ältere Menschen betreffen, werden von vornherein bei der Verkehrsplanung berücksichtigt. Dies bedeutet vor allem, dass keine nicht einsehbare Bereiche im Umfeld von Haltepunkten mehr entstehen dürfen.

IV. Kostenbilanz

Ein neues „Entlastungsstraßennetz" müsste ganz oder gar nicht gebaut werden. Dies ist dem Generalverkehrsplan von 1984 auf Seite 334 zu entnehmen und auch logisch nachvollziehbar. Die L 288 n (Schildgen-Bensberg), die L 286 n (Spitze-Gronau) sowie die L 101 n (Ortsumfahrung Schildgen-Katterbach) ergäben zusammen ca. 20 km neue Straßen. Da neue Stadtstraßen wegen der hohen Auflagen für den Lärmschutz sowie notwendiger Brücken und Kreuzungen kaum unter 7,5 Mio. Euro pro km zu haben sind, würde das neue Netz ca. 150 Mio. Euro kosten.

Die Umsetzung des Gestaltungsszenarios der Verkehrsentwicklungsplanung des Kreises von 1995 würde für das Stadtgebiet von Bergisch Gladbach etwa 1,5 Mio. Euro pro Jahr kosten. Damit wäre ein Anstieg des Anteils des ÖPNV am Gesamtverkehr um 4 % auf 12 bis 14% möglich. Das Straßennetz würde um ca. 15 % entlastet.

Ein darüber hinausgehender Ausbau der schienengebundenen Verkehrsträger samt dem Bau der Haltepunkte würde im Stadtgebiet Bergisch Gladbach maximal 50 Mio. Euro kosten. Dies mag heute illusorisch erscheinen, darf aber als Denkoption gelten und muss durch die Freihaltung der dafür notwendigen Trassen möglich bleiben.

Eine ÖPNV-orientierte Lösung unserer Verkehrsprobleme wäre also sowohl für Stadt (und Land) als auch für die betroffenen BürgerInnen die deutlich kostengünstigere Lösung. Zudem würden die BürgerInnen an den Hauptstraßen spürbar von Staub, Abgasen und Lärm entlastet und neue Störungen durch neue Straßen vermieden.