

Stellungnahmen zum Mobilitätskonzept im Rahmen der Offenlage 08.03 - 23.03 (Umlandgemeinden) und 05.04 - 24.04.2016 (Öffentlichkeit)

Nr.	Inhalt	Prüfergebnis
Umlandgemeinden und Träger öffentlicher Belange		
01	Stadt Rösrath vom 09.03.2016	
01.1	Es wird angeregt, dass der Radweg auf der alten Bahntrasse nach Forsbach, wenn der Weg eine Alltagsqualität haben solle, auch asphaltiert werden solle.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. An der im Mobilitätskonzept vorgeschlagenen Maßnahme zum Ausbau des Radweges mit wassergebundener Decke wird festgehalten, da es sich um eine verschattete Lage im Wald handelt und damit eine angemessene und finanzierbare Möglichkeit zur Förderung des Radverkehrs geboten ist.
01.2	Die geplante Fortsetzung des Rad-Schutzstreifens auf der L 288 (Friedrich-Offermann-Straße) wird ausdrücklich begrüßt.	Die Stellungnahme ist im Sinne der Ziele des MobiK. Im Mobilitätskonzept ist diese Maßnahme enthalten.
01.3	Es wird vorgeschlagen, eine Führung der Buslinie 423/400 über Schlossstraße/Gladbacher Straße und die Wende der Verstärkerfahrt über Gladbacher Straße/Buddestraße/Kölner Straße mit einer Haltestelle an der Deutschen Bank einzurichten. Diese Verbindung könne die Erschließungswirkung für das Bensberger Geschäftszentrum aus Richtung Forsbach/Rösrath deutlich verbessern (alternativ: Durchfahrt durch den Geschäftsbereich bis Am Stockbrunnen). Der heutige Zugang vom Busbahnhof sei extrem steil und unattraktiv.	Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt. Im Mobilitätskonzept ist diese Maßnahme in einer etwas veränderten Form enthalten. Es werden kurze Ortsteillinien mit hoher Haltestellendichte für Bensberg vorgeschlagen. Aktuelle Planungen/Beschlüsse des Rheinisch-Bergischen Kreises im Juni 2016 müssen abgewartet werden.
01.4	Zum anderen halte die Stadt Rösrath angesichts der hohen Bedeutung der Linie 400 weiterhin die Ausdehnung des 30-Minuten-Takts auf den Vormittag zwischen 8.30 und 12.30 für wünschenswert.	Die Stellungnahme ist im Sinne der Ziele des MobiK. Die Anregung wird in einem separaten Textteil des entsprechenden Kapitels übernommen. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass die Zuständigkeit beim Aufgabenträger (Rheinisch-Bergischer Kreis) liegt.
01.5	Die Stadt Rösrath lade die Verkehrsunternehmen auch auf ihrem Stadtgebiet ein, die vorhandenen Möglichkeiten zu nutzen und eine Busbeschleunigung zu implementieren.	Die Stellungnahme ist im Sinne der Ziele des MobiK. Die Anregung zur Ausweitung der Busbeschleunigung auch auf die Umlandgemeinden wird in einem separaten Textteil übernommen.
01.6	Im Rahmen des Projektes „stadtverträgliche Lkw-Navigation Metropolregion Rheinland“ werde die Stadtverwaltung Rösrath dem Stadtrat eine Lkw-Vorrangroute über die Friedrich-Offermann-Straße/Bensberger Straße (L 288) vorschlagen. Ein Beschluss werde frühestens im April 2016 gefasst.	Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt. Die Anregung der noch ausstehenden Abstimmung mit den Umlandgemeinden wird in einem separaten Textteil übernommen.

Nr.	Inhalt	Prüfergebnis
02	Kraftverkehr-Wupper-Sieg vom 22.03.2016	
02.1	Die Maßnahmen im Bereich des Öffentlichen Personennahverkehrs sind aus Sicht der Kraftverkehr Wupper-Sieg gut und realitätskonform ausgearbeitet. Sie wiesen zudem auf die maßgebliche Problematik der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung hin. (In diesem Zusammenhang weise die Kraftverkehr Wupper-Sieg darauf hin, dass Maßnahmen in den Themenfelder, die den ÖPNV betreffen, immer einer Absprache und Einwilligung durch die Aufgabenträger bedarf) Vor allem die Punkte: • Verbesserung des Fahrplanangebotes in den Nebenverkehrszeiten • Anbindung von Wohnquartieren mit Hilfe von Quartiersbussen • Anrufsammeltaxis • Mobilitätsstationen seien Aspekte, bei denen der Nutzen der Bevölkerung genau betrachtet und in Relation zu der entsprechenden wirtschaftlichen Tragfähigkeit gestellt werden müsse.	Die Stellungnahme ist im Sinne der Ziele des MobiK. Die Abstimmung mit dem Aufgabenträger wird mit berücksichtigt. Auch der Aspekt der Prüfung der Wirtschaftlichkeit ist im Mobilitätskonzept beschrieben.
02.2	Aus Sicht der Kraftverkehr Wupper-Sieg ist vor allem die Verbesserung der Taktfrequenz in Nebenverkehrszeiten in einigen Bereichen deutlich ausbaufähig, jedoch sei hier immer auch eine wirtschaftliche Betrachtung durch die Aufgabenträger notwendig.	Die Stellungnahme ist im Sinne der Ziele des MobiK. Im Mobilitätskonzept ist diese Maßnahme enthalten. Aktuelle Planungen/Beschlüsse des Rheinisch-Bergischen Kreises im Juni 2016 müssen abgewartet werden.
02.3	Den Aspekt der Anbindung von Wohnquartieren durch Quartiersbusse sieht die Kraftverkehr Wupper-Sieg zum einen aufgrund des wirtschaftlichen Aspektes kritisch, da die Nutzung dieser Busse erfahrungsgemäß sehr gering ist. Zum anderen gestalten sich die Wege für die Kunden oftmals länger und seien mit Umstiegen verbunden, welches die Reisezeit deutlich erhöht. Die Kraftverkehr Wupper-Sieg weist darauf hin, dass dem Konzept zur Thematik der Quartiersbusse widersprüchliche Aussagen zu entnehmen sind. So werde einerseits von solch einem „System tendenziell abgeraten“ und auf andererseits werde die Einführung von Quartiersbussen für drei definierte Bereiche wiederum empfohlen.	Der Stellungnahme wird gefolgt. Der Textteil wird entsprechend der Empfehlung für Quartierbusse angepasst. Die Prüfung der Wirtschaftlichkeit ist auch im Konzept verdeutlicht und erläutert und muss in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen und dem Aufgabenträger erfolgen.
02.4	Das Angebot der Anrufsammeltaxis werde entsprechend ihres Einsatzgebietes unterschiedlich stark genutzt. In Schildgen beispielsweise war die Nachfrage in der Vergangenheit so gering, dass das Angebot zum Fahrplanwechsel 2016 eingestellt wurde. Im Vergleich dazu sei die Nachfrage in Paffrath aber durchweg sehr positiv.	Die Stellungnahme ist im Sinne der Ziele des MobiK. Die Abstimmung mit dem Aufgabenträger wird mit berücksichtigt. Auch der Aspekt der Prüfung der Wirtschaftlichkeit ist im Mobilitätskonzept beschrieben.

Nr.	Inhalt	Prüfergebnis
02.5	Eine Umwandlung von ÖPNV-Haltepunkten zu Mobilstationen in „nicht so gut erschlossenen Bereichen“ zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV sowie zur besseren Erschließungswirkung, vor allem in Nebenzeiten, erscheine für die Kraftverkehr Wupper-Sieg als eine sehr positive Maßnahme.	Die Stellungnahme ist im Sinne der Ziele des MobiK. Im Mobilitätskonzept ist diese Maßnahme enthalten.
02.6	Ein kritischer Punkt aus Sicht der Kraftverkehr Wupper-Sieg beziehe sich auf den „Ausbau kombinierter Angebote MIV/ÖPNV“. Hierbei sei darauf hinzuweisen, dass P+R Anlagen auch zu einer Kannibalisierung des ÖPNV führen können, sollten diese zentrumsnah errichtet werden. Wie aus dem Konzept entnommen, sollen die P+R Anlagen jedoch dezentral in Randgebieten platziert sein, wo der ÖPNV entsprechend als Zubringer dienen kann. Etwaige Umstrukturierungen im Liniennetz müssten entsprechend ihrer Wirtschaftlichkeit überprüft werden.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Detailplanungen zu den P+R Anlagen und möglichen ÖPNV-Linien als Zubringer werden immer in Absprache mit dem Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen erfolgen.
02.7	Ebenfalls könnten dem Konzept viele positive Maßnahmen aus dem Bereich des kommunalen und betrieblichen Mobilitätsmanagements Entnommen werden. Vor allem die Punkte Mobilitätsberatung / Mobilitätserziehung, Multimodalität, Öffentliches Fahrradverleihsystem (ÖFVS) und Car-Sharing seien Themen, mit denen sich auch die Kraftverkehr Wupper-Sieg in der Vergangenheit intensiver befasst habe. Vor allem der Bereich der Mobilitätsberatung für Senioren, in Form von Bustrainings, sei ein Aspekt, der aufgrund des demographischen Wandels immer mehr in den Vordergrund rückt. Der weitere Ausbau dieses Angebotes, auch in Zusammenarbeit mit der Stadt Bergisch Gladbach, würde das Thema noch weiter in den Fokus stellen. Auch das Themenfeld Mobilitätserziehung für Kindergärten und Schulen, in Form von Betriebsbesichtigungen oder Trainingsmaßnahmen zum richtigen Verhalten im Bus, werde bereits bei der Kraftverkehr Wupper-Sieg praktiziert und könne in Zusammenarbeit mit der Stadt Bergisch Gladbach und weiteren Interessengruppen weiter ausgebaut werden. Die Ausführungen zur Thematik öffentlicher Fahrradverleihsysteme (ÖFVS) unter der Prämisse eines „wirtschaftlich tragfähigen Betriebsmodells“ sind aus Sicht der Kraftverkehr Wupper-Sieg AG in der Realität schwierig darstellbar. Auf Basis bereits geführter Gespräche mit den führenden Anbietern im Bereich der ÖFVS ist eine wirtschaftliche und sich finanziell selbst tragende Umsetzung eines solchen Systems aktuell nicht möglich. Auch über Zuschüsse des NVR für den Aufbau infrastruktureller Maßnahmen ist mit Defiziten im sechsstelligen Bereich pro Jahr zu rechnen. Auch der Bereich Car-Sharing sei nur wirtschaftlich zu betreiben, wenn dem Car-Sharing Anbieter ein Ankerkunde geboten	Die Stellungnahme ist im Sinne der Ziele des MobiK. Weitere Planungen zu Mobilstationen werden in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen stattfinden. Bezüglich der öffentlichen Fahrradverleihsysteme (ÖFVS) bestehen derzeit aufgrund der Wirtschaftlichkeit lediglich die Angebote an der Radstation durch den temporären Betreiber INVIA. Das betriebliche Mobilitätsmanagement für die Stadtverwaltung durch das Büro EcoLibro wird weiterhin verfolgt.

Nr.	Inhalt	Prüfergebnis
	wird, der einen entsprechenden Mindestumsatz generiert. Dies haben ebenfalls Gespräche mit namenhaften Car-Sharing Anbietern in der Region ergeben. Eine Nutzung von Car-Sharing-Autos durch die Stadtverwaltung Bergisch Gladbach würde zudem einen Beitrag zum betrieblichen Mobilitätsmanagement leisten.	
02.8	Die Ausführungen zum Thema Mobilstationen, mit einem Hinweis auf die verbesserte Zugriffsmöglichkeit im Rahmen des Beschwerdemanagements, scheinen aus Sicht der Kraftverkehr Wupper-Sieg in keinem richtigen Kontext zu stehen. Hierbei solle wohl auf die fehlende Kundeninformation angespielt werden, die durch Infosäulen an Mobilstationen verbessert werde, sodass weniger Beschwerden aufkommen. Die meisten ÖPNV-Haltepunkte seien jedoch bereits mit DFI-Anzeigern ausgestattet, die entsprechende Echtzeitinformationen anzeigen. Alternativ seien die Kunden in der Lage über die Mobilitäts-App der Wupsi Echtzeitdaten zu allen ÖPNV-Haltepunkten abzufragen. Diese App solle in Zukunft um weitere Funktionen erweitert werden.	Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt. Der Textteil wird entsprechend der Ausstattung der Haltestelle und mit einem Hinweis auf die Kunden-App angepasst. An der vermehrten Ausstattung von Haltestelle mit dynamischen Fahrgastanzeigen mit Echtzeitmessung wird dennoch festgehalten.
02.9	Im Themenbereich Mobilitätsmanagement sei von Seiten der Kraftverkehr Wupper-Sieg noch der Aspekt der Einführung eines Mobilitätstickets anzusprechen. Die Kraftverkehr Wupper-Sieg weise darauf hin, dass Abo-Kunden bereits durch das E-Ticket die Möglichkeit haben das Angebot von flinkster und dem KVB Rad in Köln zu nutzen. Sollte es ein entsprechendes Angebot zur Erweiterung der multimodalen Fortbewegung in Bergisch Gladbach geben, wäre die Verwendung des E-Tickets mit integriertem RFID-Chip möglich. Ob die Möglichkeit einer Vergünstigung des ÖPNV-Tickets durch den Einzelhandel realisierbar sei, müsste im Zweifel mit dem VRS besprochen werden. Die Regelungen im VRS sehen hierzu jedoch vor, dass in den Einnahmenpool immer die ungekürzten Einnahmen abgeführt werden müssen.	Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt. Im Mobilitätskonzept ist diese Maßnahme enthalten. Es wird zusätzlich ein Absatz hinzugefügt, zur Beschreibung des E-Tickets und zu auch heute schon bestehenden Nutzungsmöglichkeiten in Bergisch Gladbach.
02.10	Die Erstellung eines Angebotsbündels für Neubürger erscheine sehr sinnvoll. Eine Integration eines Schnuppertickets für das Bediengebiet der Wupsi werde als sinnvoll erachtet, müsse aber im Detail geprüft und mit dem VRS abgestimmt werden.	Die Stellungnahme ist im Sinne der Ziele des MobiK. Weitere Planungen zu Schnuppertickets im Rahmen der Neubürgerinfo werden in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen stattfinden.
02.11	Im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements biete die Wupsi seit dem letzten Jahr das Jobticket auch für kleinere Betriebe von 2 bis 49 Mitarbeitern an. Somit haben auch Kleinstbetriebe die Möglichkeit ihren Mitarbeitern ein alternatives Mobilitätsangebot anzubieten. In Zusammenarbeit mit der Stadt Bergisch Gladbach könne die Vermarktung des Jobtickets im Rheinisch-Bergischen Kreis intensiviert werden.	Die Stellungnahme ist im Sinne der Ziele des MobiK. Wenn sich Möglichkeiten zur gemeinsamen Vermarktung ergeben werden diese mit dem Verkehrsunternehmen kommuniziert.

Nr.	Inhalt	Prüfergebnis
03	Stadt Leverkusen vom 30.03.2016	
03.1	Im Nachgang zu dem Termin am 18.03. habe die Stadt Leverkusen, noch einen Änderungswunsch zum TOP 7 „Schwerverkehr und Lieferverkehr“. In der Abbildung 53 sei ein mögliches Lkw-Vorrangroutennetz dargestellt. An der Stadtgrenze zu Leverkusen solle hiernach der LKW -Verkehr über die Schlebuscher Str./ Odenthaler Straße weiter nach Leverkusen geführt werden. Diese Lkw-Führung würde den Ortsteil Schlebusch zusätzlich belasten und die Probleme mit dem Autobahnschleichverkehr der L 188 (früher B 51) zusätzlich verschärfen. Zudem sei dies nicht die direkte Führung zur Anschlussstelle Leverkusen an die BAB 3. Seitens der Stadt Leverkusen werde eine Führung über die Leverkusener Str. / Bensberger Str. präferiert, da hierdurch ein direkter Anschluss an den vierspurigen Willy -Brandt-Ring und die Anschlussstelle Leverkusen sichergestellt ist .	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Aus Sicht der Stadt Bergisch Gladbach ist die Führung der Lkw-Verkehre über die Schlebuscher Straße verträglicher. Die Fortsetzung beider Straßen auf Leverkusener Gebiet (L Leverkusener Straße [wird in Leverkusen zu Benberger Straße] sowie Schlebuscher Straße [wird in Leverkusen zu Odenthaler Straße]) erfolgt zunächst zweispurig, entlang von Wohngebäuden und mit Fuß- und Radwegen und führt erst später auf den vierspurigen Anschluss. Der Ausbau der Schlebuscher Straße ist in Bergisch Gladbach jedoch deutlich besser für Lkw-Verkehr geeignet als der Zustand auf der Leverkusener Straße. Generell wird das Lkw-Lenkungskonzept im Rahmen des Projektes „stadtverträgliche Lkw-Navigation Metropolregion Rheinland“ jedoch nochmals mit den Umlandgemeinden abgestimmt.
04	Rheinisch-Bergischer Kreis vom 01.04.2016	
04.1	Quartiersbusse: Die Möglichkeit, die räumliche Erschließung durch Quartiersbusse zu verbessern, müsse stets auch vor dem Hintergrund gesehen werden, dass bei dem vorhandenen dichten ÖPNV-Netz des Stadtgebietes bei Einrichtung von zusätzlichen Linien Parallelverkehre auch auf langen Linienabschnitten nicht zu vermeiden seien. Das solle aber insbesondere aus wirtschaftlichen Gründen vermieden werden. Deshalb sei die Möglichkeit der Einrichtung von Quartiersbussen stets von einer Potenzialanalyse abhängig zu machen, die auch die Konkurrenzierung vorhandener ÖPNV-Linien beinhalten müsse.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Auch aus Sicht der Stadt Bergisch Gladbach sollte Parallelverkehr vermieden werden. Der Aspekt der Prüfung der Wirtschaftlichkeit ist im Mobilitätskonzept beschrieben.
04.2	Busbeschleunigung und Beeinflussung der Lichtsignalanlagen durch den ÖPNV: Vorhandene Möglichkeiten der Lichtsignalanlagenbeeinflussung sollten in einem Kataster erfasst und allen Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt werden. Da die Effizienz der Lichtsignalbeeinflussung wesentlich davon abhängt, dass die Linienbusse dann auch zügig den ampelgeregelten Bereich passieren könnten, sollten diese Maßnahmen möglichst mit baulichen Verbesserungen zur Beschleunigung des ÖPNV einhergehen. Das würde bedeuten, dass den Bussen durch bauliche Maßnahmen ermöglicht werde, an wartenden PKW bis zur Lichtsignalanlage vorbeizufahren. Die Umsetzung entsprechender Baumaßnahmen solle ebenfalls in einem Kataster erfasst werden.	Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt. Die Bevorzugung des ÖPNV an Lichtsignalanlagen ist gesondert als Maßnahme Ö11 aufgeführt. Derzeit wird durch die Stadt Bergisch Gladbach eine Liste erstellt, an welchen Lichtsignalanlagen eine Bevorzugung des ÖPNV überhaupt möglich ist. Eine Abstimmung anhand der Liste mit den Verkehrsunternehmen ist vorgesehen. Bezüglich der Auflistung baulicher Maßnahmen an den Lichtsignalanlagen (z.B. gesonderte Busspuren) muss eine Einzelfallprüfung stattfinden, da an vielen Standorten im Stadtgebiet keine räumliche Verfügbarkeit vorliegt.

Nr.	Inhalt	Prüfergebnis
04.3	Verdichtung des ÖPNV in Nebenverkehrszeiten: Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes des Rheinisch-Bergischen Kreises würden die Möglichkeiten der Ausweitung des ÖPNV-Angebotes in Nebenverkehrszeiten berücksichtigt.	Die Stellungnahme ist im Sinne der Ziele des MobiK. Es wird begrüßt, dass die Verdichtung in Nebenverkehrszeiten auch im kreisweiten Mobilitätskonzept berücksichtigt wird. Der entsprechende Beschluss wird am 09.06.16 im Kreisausschuss diskutiert. Aufgrund des Redaktionsschlusses für die Sitzung am 14.06.16 können die Ergebnisse der Beratung im Kreisausschuss hier nicht berücksichtigt werden.
04.4	Konzept P+R-Anlagen: Die Einrichtung von P+R-Anlagen sei auch im Rahmen des Aufstellungsbeschlusses des Kreis-Mobilitätskonzeptes vorgesehen und werde unter Einbeziehung der Möglichkeiten des ÖPNV berücksichtigt.	Die Stellungnahme ist im Sinne der Ziele des MobiK. Es wird begrüßt, dass die Einrichtung von P+R Anlagen auch im kreisweiten Mobilitätskonzept berücksichtigt wird.
04.5	LKW-Vorrangroutennetz: Die im möglichen LKW-Vorrangroutennetz Bergisch Gladbach aufgenommene Streckenführung Bärbroicher Straße von Bergisch Gladbach-Bärbroich über Wildpfahl und Oberkühlheim bis Overath-Immekeppel (Haus Thal) solle auf ihre Eignung als Vorrangroute für Lkw nochmals geprüft werden. So gebe es aus Sicht des Kreises verschiedene Kriterien, die darauf hinwiesen, dass diese Route für LKWs ungeeignet sei. So weise die Strecke zahlreiche Steigungen und teils größeres Gefälle auf. Der Ausbauzustand sei unzulänglich mit Engpässen, Schlaglöchern sowie stellenweise Wiesenuntergrund.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Herausnahme der Streckenführung über die Bärbroicher Straße über Broich nach Oberseibach (Korrektur: nicht über Wildpfahl nach Immekeppel) führt zu Mehrbelastungen an anderer Stelle z.B. Oberaue/Lindlarer Straße). Die Abstimmung mit den Umlandgemeinden (Overath) steht im weiteren Verlauf des Projektes „stadtverträgliche Lkw-Navigation Metropolregion Rheinland“ noch aus.
05	Kölner Verkehrsbetriebe vom 19.04.2016	
05.1	Bei den weiteren Überlegungen zur Verlängerung der Linie 1 bittet die KVB zu berücksichtigen, dass mittelfristig geplant ist die Linie auf längere Zugeinheiten umzustellen, um auch zukünftig ausreichend Kapazitäten zur Bedienung der Nachfrage vorzuhalten. Da die Verkehre nicht gebrochen werden sollen, bittet die KVB dementsprechend bei der weiteren Konkretisierung der Maßnahme Bahnsteiglängen von 80 m zu berücksichtigen.	Der Stellungnahme wird gefolgt. Die Anregung wird im Textteil des entsprechenden Kapitels übernommen.
05.2	Die Weiterentwicklung des Fahrplanangebotes sei jeweils im Einzelfall unter Beteiligung der Städte als Aufgabenträger mit entsprechendem zeitlichen Vorlauf abzustimmen, da die Fahrplankonzepte zunächst auf ihre Umsetzbarkeit zu prüfen seien.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Abstimmung mit Beteiligung der Städte und Kreise als Aufgabenträger ist berücksichtigt.
06	Stadt Köln vom 25.04.2016	
06.1	Die Stadt Köln begrüße, dass die Stadt Bergisch Gladbach im Rahmen eines integrierten Konzepts eine Verkehrsstrategie etablieren möchte, die maßgeblich auf Alternativen zum motorisierten Individualverkehr aufbaut und somit	Die Stellungnahme ist im Sinne der Ziele des MobiK. Eine regional abgestimmte Verkehrsstrategie begrüßt auch die Stadt

Nr.	Inhalt	Prüfergebnis
	dazu beitragen könne, die Verkehrsbelastung auch im nordöstlichen Kölner Stadtgebiet zu reduzieren. Die strategischen Leitziele 2030 stimmten in hohem Maße mit den Zielen des Kölner Strategiepapiers „Köln Mobil 2025“ überein, das als Grundlage für das künftige Kölner Stadtentwicklungskonzept Mobilität und Verkehr dienen werde.	Bergisch Gladbach. Im weiteren Verlauf der Umsetzung des Konzeptes ist die weitere Abstimmung mit der Stadt Köln entscheidend.
06.2	Die aufgeführte Einschätzung bezüglich der „sehr guten“ Anbindung Bergisch Gladbachs an die Bundesautobahn A 3 bzw. die „guten Anbindungsmöglichkeiten ins Oberzentrum“ gebe die Problematik Bergisch Gladbachs nicht zutreffend wieder. Die Anbindung an die Autobahnen sei ganz im Gegenteil schlecht mit z.T. dramatischen Auswirkungen auf die Bergisch Gladbacher Industrie, da die Hauptverkehrsachsen sowohl zur A 3 (Bergisch-Gladbacher Straße) als auch zur A 4 (Dolmanstraße) stark überlastet seien mit der Folge ganztägiger Rückstaus (zumindest in Teilabschnitten) und starker Zeitverluste. Gemäß dem Kölner Verkehrsmodell weise die Bergisch-Gladbacher-Straße bereits an der Ortsgrenze zu Bergisch Gladbach einem DTV von 10.800 KFZ auf; diese Belastung nehme stadteinwärts auf bis zu 38.000 KFZ im Bereich der Anschlussstelle an die A 3 zu. Es stehe zu erwarten, dass die eingeleiteten Luftqualitätsmessungen an der Bergisch-Gladbacher-Straße zu Ergebnissen führen, die eine deutliche Verkehrsreduzierung nach sich ziehen müssten.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Den hier aufgeführten Mängeln der Anbindungen Bergisch Gladbachs an die Autobahnen in Folge der Überlastung der Straßen wird zugestimmt, jedoch ist Bergisch Gladbach generell aufgrund der Nähe zu den Autobahnen sehr gut angeschlossen, worauf im Kapitel der Bestandsaufnahme Bezug genommen wird. Auf die Mängel der Qualität wird im Teilkapitel Mängelanalyse ausführlich eingegangen.
06.3	Es fehle ein Hinweis darauf, dass die Überlastung der wichtigsten Hauptverkehrsstraßen zwischen den großen Ortsteilen auch zu Schleichverkehr in den umliegenden Gebietskörperschaften führe. So erzeuge die Überlastung der Dolmanstraße beispielsweise einen erheblichen Schleichverkehr über die Achse In der Auen – Beningsfeld – Penningsfelder Weg – Gierather Straße auf Kölner Stadtgebiet, der selbst durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (Aufpflasterungen und Einengungen) auf den aufgeführten Kölner Straßenabschnitten nicht ausreichend reduziert werden könne. Es wird darum gebeten, dieses Problem im Mobilitätskonzept in der Begründung für den Ausbau einer leistungsfähigen Nord-Süd-Verbindung zusätzlich aufzuführen.	Der Stellungnahme wird gefolgt. Der zusätzliche Hinweis zu den Schleichverkehren in Bezug auf einen leistungsfähigen Ausbau einer Nord-Süd-Verbindung wird in das Mobilitätskonzept aufgenommen.
06.4	Die dargestellten starken Radverkehrsbeziehungen zwischen Köln und Bergisch Gladbach erforderten abgestimmte Radwegführungen im Grenzbereich beider Kommunen. Primär solle hierzu auf das Veloroutennetz des Landes zurückgegriffen werden, das z.B. einen Anschlusspunkt im Bereich der Straße am Dännekamp und eine Verbindung auf der alten Stadtbahntrasse durch den Thielenbruch in Richtung Köln-Dellbrück ausweise, die jedoch in der Netzplanung nicht aufgeführt sei, obgleich diese ehem. Stadtbahntrasse auf	Die Stellungnahme ist im Sinne der Ziele des MobiK. Aus Sicht der Stadt Bergisch Gladbach hat die Förderung und Ausweisung von regionalen Radwegen eine große Bedeutung. Die ausführliche Zusammenführung der Bestandsaufnahme regionaler Radwege aus dem NRW-Routenplaner, der Rad-Region-Rheinland und den tatsächlich genutzten Radwegen von „Insidern“ wird im Rahmen des Flächennutzungsplanverfahrens und der regionalen Abstim-

Nr.	Inhalt	Prüfergebnis
	Bergisch Gladbacher Gebiet bis zum Refrathener Weg weitergeführt sei und somit bis in den Stadtkern führe. Grundsätzlich hätten alle Radverkehrsführungen abseits der Hauptverkehrsstraßen zwischen Köln und Bergisch Gladbach das Problem geringer öffentlicher Kontrolle und fehlender Beleuchtung. Die Straßenverbindungen hingegen ließen sich wegen zu geringer Querschnitte zumindest kurzfristig nicht im Sinne einer Vorrangroute für den Radverkehr ausbauen. Das gelte für die im Netz ausgewiesene Bergisch Gladbacher-Straße im Bereich des Thielenbruchs ebenso wie für die Paffrather Straße im Bereich des Thurner Walds, auf das im Konzept auf Seite 43 abgedruckte Radverkehrsnetz, sowohl die Route auf der Dellbrücker Straße als auch auf der Handstraße hinführen. Auch der Penningsfelder Weg und der weiter in Richtung Holweide/Innenstadt führende Bensberger Marktweg auf Kölner Stadtgebiet seien im aktuellen Zustand nicht wirklich radverkehrstauglich. Hingegen wäre eine Anbindung Refraths über den Straßenzug Im Buchenkamp in Richtung Köln-Brück bzw. Köln-Merheim eine Option, die allerdings auf Kölner Stadtgebiet ebenfalls durch ein Waldgebiet führe. Es werde daher angeregt, die Anschlusspunkte für das regionale Radverkehrsnetz nochmals zu überdenken.	mungsrunden (z.B. Köln-rechtsrheinische-Nachbarn) erfolgen.
06.5	Der angesprochene zweigleisige Ausbau der S-Bahn-Strecke zwischen Köln-Dellbrück und Bergisch Gladbach sei ein entscheidender Baustein u.a. zur Entlastung der Bergisch Gladbacher Straße; er habe Auswirkungen bis nach Köln-Chorweiler, da von verspäteten Zügen aus Düsseldorf wegen der Fahrplanzwänge auf diesem eingleisigen Streckenabschnitt oftmals die S-Bahn-Schleife im Stadtteil Chorweiler umfahren werde, um noch rechtzeitig den eingleisigen Abschnitt hinter Köln-Dellbrück zu erreichen. Alternativ müssten die S-Bahn-Züge in Köln-Dellbrück kurzgeschaltet werden. Köln und Bergisch Gladbach sollten sich deshalb gemeinschaftlich für einen möglichst frühzeitigen Ausbau dieses Streckenabschnitts einsetzen.	Die Stellungnahme ist im Sinne der Ziele des MobiK. Die gemeinsame Unterstützung des Projektes begrüßt die Stadt Bergisch Gladbach sehr.
06.6	Der Ausbau von P+R-Anlagen auf Bergisch Gladbacher Stadtgebiet (insbesondere Duckterath und Lustheide) wird von der Stadt Köln befürwortet, da die auf Kölner Stadtgebiet eingerichteten P+R-Plätze in Köln-Dellbrück, in Thielenbruch und in Köln-Brück stark von Autofahrern aus Bergisch Gladbach frequentiert werden und bereits überlastet seien, gleichzeitig aber dort keine zusätzlichen Ausbaumöglichkeiten mehr bestehen.	Die Stellungnahme ist im Sinne der Ziele des MobiK. Der Ausbau der P+R Anlage Lustheide ist derzeit bei Stadtverwaltung Bergisch Gladbach in Planung. Auch die Platzproblematik am P+R Platz Duckterath ist bekannt und es laufen Überlegungen zu einer möglichen Erweiterung der P+R Anlage.

Nr.	Inhalt	Prüfergebnis
07	Industrie- und Handelskammer Köln vom 25.04.2016	
07.1	Das Verfahren zur Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes Bergisch Gladbach habe im Herbst 2014 begonnen. Eine erste große, zentrale Veranstaltung zur Bürgerbeteiligung fand am 04. Februar 2015 im Albertus-Magnus-Gymnasium in Bensberg statt. Insbesondere die Nachbereitung dieser Veranstaltung und die Zusammenstellung der dort geäußerten Vorschläge und Anregungen haben anschließend zu Diskussionen geführt. Die zweite Phase der Bürgerbeteiligung im November 2015 mit fünf dezentralen Veranstaltungen in den Stadtteilen ermöglichte an fünf Abenden jeweils eine ausführliche sachliche Diskussion zu sieben Themenfeldern. In diesen Veranstaltungen wurden bereits zahlreiche Maßnahmen-Vorschläge für die verschiedenen Verkehrsarten und Themenfelder präsentiert. Insgesamt ergab sich ein erheblich fundierteres und ausgewogeneres Bild als nach der ersten Veranstaltung im Februar. Es war deutlich spürbar, dass sowohl Stadtverwaltung als auch das betreuende Planungsbüro Rödel & Pachan (Kamp-Lintfort) in der Zwischenzeit viel Arbeit und Sachverstand in das Konzept hatten einfließen lassen. Die Verfasser des Mobilitätskonzeptes standen vor der schwierigen Aufgabe, die Ansprüche der verschiedenen Verkehrsträger und Interessengruppen zu berücksichtigen. Insgesamt könne dem Mobilitätskonzept in der jetzt vorliegenden Fassung bescheinigt werden, dass es einen umfassenden Ansatz über die verschiedenen Verkehrsarten darstelle und dass es die Notwendigkeit aller Verkehrsarten anerkenne. Die Eigenarten der verschiedenen Verkehrsarten werden eingehend beschrieben und die Mängel der derzeitigen Situation und Ausstattung beschrieben. Der Auto-Verkehr werde nicht pauschal verteufelt, sondern seine grundsätzliche Berechtigung und seine auch positiven Wirkungen werden durchaus anerkannt.	Die Stellungnahme ist im Sinne der Ziele des MobiK. Die verschiedenen Teilschritte des Beteiligungsverfahrens waren an den jeweiligen Konkretisierungsgrad und Bearbeitungsstand der Planung angepasst.
07.2	Verkehrsprognose: An mehreren Stellen (Seiten 32 und 33, 113, 117, 118, 128) sei in dem jetzt vorliegenden Text die Rede davon, dass eine Verkehrsprognose aufgestellt werden solle oder dass das bestehende Verkehrsprognosemodell fortgeschrieben werden solle. Die Arbeiten an dieser Fortschreibung haben möglicherweise bereits begonnen (Februar 2016?). Die IHK begrüße eine solche Verkehrsprognose sehr, erlaube sich hierzu jedoch die Anmerkung, dass sie eigentlich an den Anfang eines Mobilitätskonzeptes gehört hätte. Wenn man Maßnahmen für den Verkehr und die verschiedenen Verkehrsarten erarbeiten wolle, müsse man wissen, wie sich die Verkehrsarten in ihrem Volumen voraussichtlich entwickeln werden, um daraus ablesen zu können, wo sich Probleme abzeichnen und mit welchen Maßnahmen man	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Im Fazit des Mobilitätskonzeptes wird darauf hingewiesen, dass das Mobilitätskonzept mit dem Beschluss im Juni 2016 nicht beendet ist, sondern ein laufender Prozess ist, in dem immer wieder neue Aspekte angestoßen werden.

Nr.	Inhalt	Prüfergebnis
	diesen begegnen könne. Zahlen-Grundlagen (auch nach den Prognosen zu erwartende Zahlen) sollten für diese Konzepte vorliegen oder erarbeitet werden (und anschließend möglichst auch berücksichtigt werden). Das bedeute aus Sicht der IHK, dass das Mobilitätskonzept Bergisch Gladbach mit dem vorliegenden Entwurf und mit einem möglichen, angestrebten Beschluss der zuständigen Fachausschüsse des Rates am 14. Juni 2016 noch nicht „fertig“ sein werde. Es könnten sich aus der Prüfung und Fortschreibung des Verkehrsprognose-Modells später noch Änderungen und Konsequenzen ergeben.	
07.3	Die Wirtschaft müsse hinnehmen, dass Verkehrskonzepte früherer Art – wie z.B. die „Generalverkehrspläne“ der 60er und 70er Jahre des 20. Jahrhunderts -, die sich vorwiegend oder allein mit dem Auto-Verkehr beschäftigen, heute nicht mehr ausreichen, sondern dass die Untersuchungen sich auch auf die anderen Verkehrsarten erstrecken müssten. Ob sich dies dann so auswirken müsse, dass der nach dem Modal-Split wichtigste Verkehrsträger in Bergisch Gladbach, der motorisierte Individualverkehr (Anteil 58,9 %), erst als 4. Verkehrsart im 6. Kapitel des vorliegenden Entwurfs behandelt werden solle, sei dahingestellt. Eine andere Frage sei, welche Maßnahmen-Vorschläge in welcher Gewichtung sich aus einer solchen integrierten Betrachtungsweise ergeben. Eine Zahlengrundlage, die schon vorliege, seien z.B. die Pendlerzahlen. Nach der von IT.NRW im Jan 2016 veröffentlichten Pendlerrechnung NRW 2014 pendeln arbeitstäglich 24.845 Menschen nach Bergisch Gladbach ein und 30.473 aus der Stadt heraus. Hauptzielorte waren Köln mit 16.316 Auspendlern und Leverkusen mit 2.588. Hierbei sei zu berücksichtigen, dass die Arbeitsstätten dieser Menschen nicht nur in der Kölner City, sondern auch im Kölner Norden, Süden oder Westen liegen können und bei Nutzung des ÖPNV nur mit Umsteigen in der Kölner Innenstadt erreichbar seien. Bei Nutzung des PKW sei dagegen eher ein Direktverkehr möglich. Daher sei es aus Sicht der IHK fraglich, ob man in diesen „Quer-Relationen“ in nennenswertem Umfang Menschen in Bergisch Gladbach dazu bewegen könne, für den Weg zur Arbeit vom Auto auf das Fahrrad umzusteigen oder die Angebote des ÖPNV zu nutzen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Das Ziel der Veränderung des Modal-Splits um 8% weniger Kfz-Verkehr und 2% mehr öffentlichen Verkehr ist eine vorsichtige Herangehensweise, bei der Quer-Relationen, die nicht einfach zu verlagern sind, berücksichtigt wurden. Durch die Einrichtung beispielsweise von Mobilstationen auf Bergisch Gladbacher Stadtgebiet kann aber nochmals ein gewisser Anteil Nutzer frühzeitig auf den ÖPNV verlagert werden damit nicht die gesamte Strecke mit dem Kfz zurückgelegt werden muss.
07.4	Die Verkehrsprognosen und die Bestandsaufnahmen des heutigen Verkehrs könnten auch zeigen, welche tatsächlichen Verkehrsanteile der Fahrradverkehr heute auf den Straßen habe. Die Haushaltsbefragung habe zwar ergeben, wie viele Wege ein Haushalt täglich mit welchem Verkehrsmittel zurücklegt. Aber es seien bisher keine Erkenntnisse bekannt, die Auskunft darüber	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Im Rahmen der Haushaltsbefragung wurden konkrete Wegebeziehungen abgefragt, die eine gute Zuordnung zumindest auf Korridore ermöglichen. Diese wurden bei der Auswahl der Abschnitte für die Schutzstreifenausweisung berücksichtigt. Eine schwache Nutzung ist

Nr.	Inhalt	Prüfergebnis
	geben, wie die Nutzerzahlen der Verkehrsart Fahrrad auf einzelnen Straßen und Straßen-Abschnitten heute aussehen. Dieser Aspekt sei wichtig, wenn im folgenden Abschnitt etwas genauer auf die Maßnahmen-Vorschläge „Anlage von Fahrrad-Schutzstreifen“ eingegangen werde. Für zahlreiche Stellen im Stadtgebiet werde durch das Mobilitätskonzept die Anlage neuer, beidseitiger Fahrrad-Schutzstreifen auf der Fahrbahn vorgeschlagen (siehe Liste Mobilitätskonzept). Das Mobilitätskonzept meine es - wie aus Seite 118 des Entwurfes hervorgehe - durchaus ernst: Es siehe „Konflikte zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln, die beispielsweise bei der Umwandlung von Stellplätzen für Kfz in Radfahrstreifen auftreten werden“. Es werde dann aber weiter fortgeführt: „... wird durch das Mobilitätskonzept als künftige Strategie die konsequente Umwandlung dieser Flächen empfohlen“ (S. 118 unten). Die IHK rege hier stattdessen eine vorsichtige Herangehensweise in Abstimmung und im Dialog mit den Anliegern der jeweiligen Straßenabschnitte an. Bereits realisiertes Beispiel: In bestimmten Abschnitten der Kempener Straße seien bereits seit einigen Jahren Fahrrad-Schutz-Streifen markiert. Die Zahl der Radfahrer, die diese Straße nutzen, sei jedoch nach dem Eindruck des Unterzeichners, der nahezu täglich diese Straße zu wechselnden Tageszeiten befährt, bis heute relativ gering. Die Frage stelle sich zunächst, ob auf einer derartigen Hauptverkehrs-Achse mit viel Auto-Verkehr überhaupt durch solche Fahrrad-Schutzstreifen eine höhere Verkehrs-Qualität oder ein größeres Sicherheits-Gefühl für Radfahrer erreichbar sei.	daher auszuschließen. Zudem ist der Netzcharakter der Wegeverbindungen sehr wichtig. Wird der Radverkehrsteilnehmer an einzelnen sensiblen Stellen alleingelassen, so wird er das Verkehrsmittel Rad nicht ausreichend nutzen. Alle Bereiche der Vorrangnetze sollten im Hinblick auf die Verkehrssicherheit daher optimiert werden.
07.5	Die Konsequenz der Anlage von Fahrrad-Streifen sei, dass an vielen Stellen im Stadtgebiet bisher vorhandene Stellplätze für Kfz am Straßenrand wegfallen. Dies könne negative Auswirkungen auf die Anlieger haben, wenn sie auf den dortigen Grundstücken keine Stellplätze zur Verfügung haben oder einrichten können. Anders als an der Kempener Straße seien z.B. an der Kölner Straße u.a. zahlreiche mehrgeschossige Gebäude, teilweise mit gewerblicher oder Büro-Nutzung, vorhanden. Hier könne es also einen höheren Anteil an Besuchern und / oder Mitarbeitern geben, die einen PKW nutzen und dafür einen Stellplatz benötigen.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Die Grundausrichtung des MobiK wird nicht geändert. Es ist jedoch selbstverständlich für alle Maßnahmen eine detaillierte Einzelfallbetrachtung vorgesehen, die auch Ausnahmen bei der Vorgehensweise mit einschließt. Die Detailplanungen folgen nach dem Beschluss zum Mobilitätskonzept am 14.06.16.
07.6	Zu einem gewissen Teil seien die Autofahrer schuld daran, dass auf den Hauptverkehrsstraßen zu schnell gefahren werde. Eine sozusagen durch Halteverbots-Schilder „freigeräumte“ Kempener Straße reize in der Realität offenbar zum schnelleren Fahren als mit 50 km/h. Wenn Fahrrad-Wege von Radfahrern angenommen werden sollen - auch für eine etwas längere Strecke (wie z.B. von Bergisch Gladbach- Stadtmitte nach Schildgen) -, dann	Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt. Diese Prüfung ist im Rahmen der Erarbeitung des MobiK mit hoher Intensität durchgeführt worden. An den meisten neuralgischen Punkten sind die hier favorisierten Alternativen nicht gegeben. Da sie grundsätzlich wünschenswert sind, wird ihre Ausweisung durchaus verfolgt. Zu beachten ist die Umwegempfindlichkeit und die daraus

Nr.	Inhalt	Prüfergebnis
	müssen sie nach Einschätzung der IHK etwas abgesetzt von den verkehrsreichen Straßen angelegt bzw. gefunden werden, damit die Radfahrer dort unbeeinträchtigt von den dauernd, schneller und eng an ihnen vorbeifahrenden KFZ fahren können. Ein alternativer Lösungsvorschlag könne daher lauten, parallel zu den Hauptverbindungs-Straßen je nach den örtlichen Möglichkeiten nach geeigneten Trassen für Radwege zu suchen. Dies könne auf einem neben der Straße angelegten, aber durch einen Sicherheitsstreifen getrennten Radweg „herkömmlicher Art“ sein, es kann aber, wenn eine direkte benachbarte Anlage nicht möglich sei, auch in einem weiteren Abstand (etwa 100 - 200 m) im angrenzenden Wohngebiet, evtl. auf dort bereits vorhandenen, kleineren Straßen, sein. Natürlich könne man dem entgegen, durch diesen Vorschlag würden die Radfahrer zu Umwegen gezwungen oder man schaffe ein neues Unsicherheits-Gefühl, weil in Seitenstraßen (insbesondere am Abend und in der Nacht) keine soziale Kontrolle gegeben sei, die vor Überfällen schütze. Die IHK gewichte jedoch den Aspekt des Verkehrs-Sicherheits-Gefühls und des geringeren Unfall- und Kollisions-Risikos so hoch, dass dieser Vorschlag der „Fahrrad-Parallelstraßen“ anstelle der Fahrrad-Schutzstreifen in die Diskussion eingebracht werden möchte.	folgende Nicht-Nutzung vieler möglicher Alternativrouten. Das gleiche gilt für die Steigungsempfindlichkeit und die gefühlte Sicherheit in diesen Bereichen. Zudem wäre ein extrem hoher Aufwand für eine zusammenhängende und vollständige Beschilderung zu betreiben. Aus diesen Gründen stellt die Ausweisung von Alternativrouten zu den Hauptverkehrsachsen eine Ausnahme dar. Unabhängig davon werden ortskundige Radfahrer, Alternativrouten nutzen, sofern ihnen diese günstiger erscheinen. Darauf kann jedoch kein allgemein verbindliches Netz aufgebaut werden.
07.7	Es müsse darauf hingewiesen werden, dass viele der Straßen und Straßenzüge, die mit Fahrrad-Schutz-Streifen ausgerüstet werden sollen, gleichzeitig Bestandteile des LKW-Vorrangrouten-Netzes seien, das am 23.02.2016 durch den Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr beschlossen worden ist. Durch eine verstärkte Markierung von Fahrradstreifen dort würde man also den Fahrrad-Verkehr auf dieselben Straßen lenken, auf die man bereits die schweren LKW konzentrieren wolle. Zwischen dem Lieferverkehr und dem Radverkehr komme es häufiger zu Konflikten, da die Schutzstreifen zum Be- und Entladen mitgenutzt werden (Seite 125).	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Zusammenhang ist richtig dargestellt. Die Sicherheit des Radverkehrs stellt aber auch auf den Lkw-Routen einen wichtigen Bestandteil der Gesamtbetrachtung dar und ist demzufolge im Regelfalle eine sinnvolle Maßnahme.
07.8	Angesichts der bisherigen geringen Nutzung der Fahrrad-Streifen und des geringen Anteils von mit dem Fahrrad zurückgelegten Wegen stelle sich zudem die Frage; ob ein solcher Ausbau von Fahrrad-Schutz-Streifen, eine solche Ausweitung der Verkehrsflächen für den Radverkehr angemessen sei. Dies insbesondere, wenn man den Wegfall von Kfz-Stellplätzen am Straßenrand berücksichtige (wie oben bereits dargestellt) und die schmalen Fahrstreifen für den motorisierten Verkehr gegenüberstelle (z.B. bei Fahrrad-Streifen in der schmalen Buchholzstraße in Gronau; Maßnahme RV 44, Seite 65).	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Hinweise auf eine schwache Nutzung von Radverkehrsanlagen in Bergisch Gladbach haben sich im Rahmen der Bestandsaufnahme nicht bestätigt. Möglicherweise ist die ureigene Stärke des Radverkehrs, nämlich seine gute Verträglichkeit, die fast fehlenden Lärmemissionen und der geringe Platzbedarf, der Grund für die hier aufgeführte Wahrnehmung.

Nr.	Inhalt	Prüfergebnis
07.9	Die IHK unterstütze sehr die Maßnahme Ö 7, die den Bau des 2. Gleises der S-Bahn-Strecke S 11 im Abschnitt zwischen Köln-Dellbrück und Bergisch Gladbach-Stadtmitte beinhalte. Eine Kapazitätserhöhung der S-Bahn-Linie S 11, eine Verdichtung des Taktes und ein größeres Platzangebot seien nur mit einem 2. Gleis möglich und stellen die Voraussetzungen dafür dar, dass mehr Menschen aus Bergisch Gladbach für ihren Weg zu den Arbeitsplätzen in der Rhein-Schiene den öffentlichen Verkehr nutzen.	Die Stellungnahme ist im Sinne der Ziele des MobiK.
07.10	Öffentlicher Personen-Nahverkehr mit Bus und Bahn sei allerdings von seiner Entstehung her auf die Stadtzentren ausgerichtet. Die Linien laufen sternförmig von Bergisch Gladbach und Bensberg (und anderen Städten des Umlands) auf das Kölner Stadtzentrum zu. Arbeitsstätten im Kölner Norden, Süden, Westen seien daher von Bergisch Gladbach aus mit dem ÖPNV nur im gebrochenen Verkehr mit zeitraubenden Umsteige-Vorgängen und Zwischen-Wartezeiten erreichbar. Dadurch sei die Attraktivität der ÖPNV-Verbindungen in diesen Relationen gering. In diesem Zusammenhang erscheine es fraglich, ob zusätzliche Quartiersbusse oder ergänzende Ortsteillinien geeignet seien, mehr Nutzer für den ÖPNV zu gewinnen, weil mit ihnen in der Regel Umstiege und evtl. längere Wartezeiten verbunden seien.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die hier aufgeworfene Frage ist Bestandteil der Abwägungsprozesse im ÖPNV-Teil des MobiK. Umsteigevorgänge verringern in der Tat die Verbindungsqualität des ÖPNV. Je nach konkreter Situation ist die verbesserte räumliche Erschließung jedoch höher zu bewerten.
07.11	Welchen Sinn mache eine P+R-Anlage / P+R-Haltestelle am Standort „Unterboschbach“ an der Stadtgrenze zum benachbarten Odenthal-Voiswinkel? Es sei nach Einschätzung der IHK für Pendler wenig attraktiv, hier seinen PKW abzustellen, dann mit einem Bus zum S-Bahnhof „Stadtmitte“ zu fahren, um von dort dann weiter mit der S-Bahn nach Köln zu fahren (also mindestens zweimal umzusteigen).	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Zusätzlicher Verkehr in die Zentren Gladbach Stadtmitte und Bensberg soll auf jeden Fall vermieden werden. Die Fahrt ins Zentrum als Zuläufer zum SPNV ist im Berufsverkehr wenig attraktiv. An der Konzeption wird daher festgehalten. Für dezentrale P&R-Anlagen am Ortsrand sprechen außerdem die günstigeren Platzverhältnisse. Auch die Nutzung der Fahrscheine ist dahingehend optimiert, dass für die längere Strecke im ÖPNV für den Fahrgast keine Mehrkosten entstehen, er aber Treibstoff einspart.
07.12	Grundsätzlich sei die Forderung aufzustellen, dass die Verkehrsanlagen auch für den Kfz-Verkehr leistungsfähig und zukunftsicher dimensioniert werden müssen. Die Ursachen für Staus müssen beseitigt, Reisezeit-Verluste vermieden und die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes erhöht werden. Die IHK begrüße daher sehr die Maßnahme P 2, die die Installation eines zentralen Verkehrsrechners, also eines komplexen, EDV-gestützten Systems zur Steuerung eines bedeutenden Teils der Ampelanlagen, beinhalte. Damit können die Verkehrsdaten zentral gesammelt und automatisch ausgewertet werden, wodurch das Verkehrsaufkommen besser gesteuert werden könne.	Die Stellungnahme ist im Sinne der Ziele des MobiK.

Nr.	Inhalt	Prüfergebnis
07.13	Die IHK begrüße es, dass im Bereich des Kfz-Verkehrs auch Maßnahmen nicht ausgeklammert werden, die einen Ausbau der Infrastruktur beinhalten.	Die Stellungnahme ist im Sinne der Ziele des MobiK.
07.14	Die IHK begrüße es sehr, dass in Form der Maßnahme P 8 (Seite 122) die Schaffung eines leistungsfähigen Netzelementes zwischen dem Ortsteil Gladbach und der A 4 mit der möglichen Nutzung der Bahndammtrasse in das Mobilitätskonzept aufgenommen wurde. Allerdings solle die Maßnahme nicht, wie in der Spalte „Zuständigkeit / Kosten“ der Tabelle auf Seite 122 bisher aufgeführt, unter die Bedingung gestellt werden, dass die Umsetzung der Maßnahme nur dann anzustreben sei, wenn das Ziel einer Verringerung des Kfz-Verkehrs von 4 % bis 2022 bzw. 8 % bis 2030 nicht erreicht wird. Diese Lösung eines neuen Netzelementes dürfe nicht wieder auf die lange Bank geschoben werden, sondern solle möglichst schnell realisiert werden, weil das Zentrum von Bergisch Gladbach und mehrere Gewerbegebiete schlecht angebunden und andere Ortslagen (Bensberg und Refrath) bisher stark belastet seien.	Die Stellungnahme ist im Sinne der Ziele des MobiK. Angesichts langer Planungszeiträume und fremder Zuständigkeiten ist in der Tat auf eine frühzeitige Realisierung hinzuarbeiten, sollte sich der Bedarf für diese Maßnahme herauskristallisieren. Eben aus diesem Grund ist es notwendig die übrigen Maßnahmen des MobiK schnell und konsequent umzusetzen, da die Maßnahme P8 erst nach vielen Jahren Wirkung entfalten kann.
07.15	Die IHK begrüße es sehr, dass im Eingangsabschnitt zu Kapitel 7 des Mobilitätskonzeptes die große Bedeutung des Güterverkehrs für die Entwicklung und die Wirtschaftskraft einer Stadt beschrieben und gewürdigt werde. Mikro-Depots, Umschlagstellen (Hubs), von denen aus im Nahbereich Güter und Pakete zu Fuß oder mit dem Lasten-Fahrrad ausgeliefert werden sollen (Seite 125), erfordern nicht nur geeignete Plätze in jedem Stadtviertel, sondern auch zusätzliches Personal für die Betreuung des Depots / Containers und für die Auslieferungen. Fraglich sei, ob die End-Empfänger der Pakete bereit seien, die dabei anfallenden Kosten mitzutragen. Die Wirtschaftsunternehmen - und zwar sowohl produzierende Unternehmen als auch Transport-Unternehmen - seien heute in logistische Abläufe mit ihren Lieferanten und Abnehmern eingebunden. Diese optimierten Abläufe würden durch weitere Umlade- und Zwischen-Lager-Vorgänge erschwert.	Die Stellungnahme ist im Sinne der Ziele des MobiK. Die geäußerte Skepsis wird nur bedingt geteilt, da aufgrund der immensen Kosten für die Privatwirtschaft hier Eigendynamik entstehen wird. An diesem Prozess wird sich die Stadt Bergisch Gladbach intensiv beteiligen.
07.16	Auf dem Feld der Kurier-, Paket- und Express-Dienste seien heute neben der Deutschen Post / DHL weitere Anbieter tätig (z.B. UPS, GLS, DPD, TNT, Hermes). Alle diese Unternehmen betrieben eigene Netze - teilweise weltweit - und regionale Verteil- und Umschlagsanlagen. Ihre jeweiligen Verteilgebiete und Routen-Aufteilungen seien innerhalb des Unternehmens organisiert und optimiert. Würde man jetzt für eine einzelne Stadt wie Bergisch Gladbach zentrale Abgabestellen oder Umschlag-Stationen vorsehen, an denen die verschiedenen Transport-Dienstleister ihre Pakete für einen bestimmten Stadtteil abliefern und gemeinsam für die weitere Auslieferung	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die geäußerte Skepsis wird nur bedingt geteilt, da aufgrund der immensen Kosten für die Privatwirtschaft hier Eigendynamik entstehen wird. An diesem Prozess wird sich die Stadt Bergisch Gladbach intensiv beteiligen.

Nr.	Inhalt	Prüfergebnis
	sortieren sollten, so wäre dafür die Abstimmung verschiedener Transportsysteme und -Techniken bis hin zur datenmäßig einheitlichen Begleitung der Sendungen erforderlich. Es käme nicht nur zu Zeitverlusten, sondern die Unternehmen könnten die Dienstleistungsgüte ihrer Transport-Kette bis hin zum Endempfänger nicht aufrechterhalten. Die IHK halte daher derartige Maßnahmenvorschläge (Maßnahmen W 6 und W 7, Seiten 134 und 135) für nicht realisierbar. Gleichwohl sei die Industrie- und Handelskammer gerne bereit, an evtl. Abstimmungsrunden zur Diskussion und Planung derartiger Maßnahmen und Betriebsversuche moderierend mitzuwirken.	
08	Inklusionsbeirat, Schreiben vom 18.04.2016	
08.1	Im Entwurf des Mobilitätskonzeptes werde bereits an verschiedenen Stellen auf die notwendige Barrierefreiheit hingewiesen. Dies werde vom Inklusionsbeirat ausdrücklich anerkannt. Trotzdem halte der Inklusionsbeirat mit Bezug auf die Belange von Menschen mit behinderten folgende Änderungen/Ergänzungen im Mobilitätskonzept für erforderlich: Die Maßnahmenliste im Feld Fußverkehr werde um einen Punkt F16 ergänzt. Für städtische Hauptverkehrs- oder Wohnsammelstraßen sowie Fußgängerzonen und Plätze in zentralen Versorgungsbereichen werden der Planung die jeweils aktuellen Richtlinien zur Barrierefreiheit zu Grunde gelegt. Wohnstraßen sollten mindestens eine 3cm hohe durchlaufende seitliche Kante als Leiteinrichtung erhalten. An Querungsstellen sollten die Bordsteine – soweit bezüglich der Gefälleverhältnisse möglich – auf 3cm abgesenkt. Sofern die Platzverhältnisse es zulassen, sollten an hoch frequentierten Querungsstellen je eine Absenkung auf 6cm und auf 1cm eingerichtet werden.	Der Stellungnahme wird gefolgt. Übernahme des Hinweises auf die aktuellen Richtlinien zur Barrierefreiheit im Text und Ergänzung der Maßnahmentabelle um einen Punkt F 16.
08.2	Die Eingrenzung des Punktes F7 allein auf Gefahrenstellen sei nicht angemessen, als 1. Ansatz werde ergänzt: „Es werden Leitwege für blinde und sehbehinderte Menschen zu allen öffentlichen Einrichtungen eingerichtet.“	Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt. Alle wesentlichen öffentlichen Einrichtungen sollen mit Leitwegen versehen werden (z.B. Krankenhäuser, Busbahnhöfe, usw.). Aufgrund der schwierigen Definition und der geringen Relevanz vieler Einrichtungen wird dies nicht ausdrücklich für alle Einrichtungen vorgesehen.
08.3	Im Punkt F 14 werde gefordert, dass ein Einschub im 2. Satz sowie ein zusätzlicher 3. Satz ergänzt wird: „Insbesondere an frequentierten Kreuzungspunkten, vor Schulen und Seniorenheimen, <u>im Umfeld der zentralen Versorgungsbereiche</u> sowie an den Bahnhöfen, sollten die Lichtsignalanlagen damit ausgestattet werden. <u>Weitere Anlagen können entsprechen ausgestattet werden, wenn dies für regelmäßige Wege sehbehinderter Menschen erforderlich ist.</u>“	Der Stellungnahme wird gefolgt. Der Text wird im Sinne der Einwendung angepasst.

Nr.	Inhalt	Prüfergebnis
08.4	Es werde gefordert, die Maßnahmenliste im Feld ÖPNV um einen zusätzlichen Punkt Ö16 zu ergänzen: „Bushaltestellen erhalten taktile Leiteinrichtungen und erhöhte Bordsteine, die einen niveaugleichen Einstieg in moderne Niederflurbusse mit Neigtechnik ermöglichen. Besondere Bedürfnisse im Umfeld von Altenwohnanlagen, Krankenhäusern, Reha-Zentren etc. sind zu beachten. Die Liste „Barrierefreier Ausbau von Haltestellen“ der Stadt wird konsequent weitergeführt.“	Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt. Die Liste „Barrierefreier Ausbau von Haltestellen“ der Stadt wird weitergeführt und im MobiK darauf hingewiesen. Die Tabelle wird nicht ergänzt.
08.5	Es werde gefordert, die Maßnahmenliste im Feld Pkw-Verkehr um einen zusätzlichen Punkt P 15 zu ergänzen: „Behindertenparkplätze werden auch zukünftig bedarfsgerecht ausgewiesen. Sie werden im städtischen Internetauftritt (Geoportal) entsprechend dargestellt. Nicht barrierefreie städtische Stellplatzanlagen (z.B. Tiefgaragen, Parkdecks) werden deutlich als solche gekennzeichnet. Im unmittelbaren Umfeld werden ebenerdige Behindertenstellplätze bereitgestellt. Diese Punkte sind zwar zumeist bereits im Aktionsplan Inklusion angesprochen und in der Zielvereinbarung nach § 5 Behindertengleichstellungsgesetz NRW vom 25. Januar 2016 zwischen dem Inklusionsbeirat und der Stadt vertraglich geregelt. Aber nicht zuletzt mit Bezug auf den § 7 Abs. 1 Satz 1 der Zielvereinbarungen geht der Inklusionsbeirat von der Umsetzung der in diesem Schreiben aufgeführten Punkte im Mobilitätskonzept aus.“	Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt. Die Ausweisung von Behindertenstellplätzen wird weiterhin bedarfsgerecht durchgeführt und im MobiK darauf hingewiesen. Die Tabelle wird nicht ergänzt.
Öffentlichkeit		
01	Öffentlichkeit, Schreiben vom 03.04.2016	
01.1	Nachträglich noch einen Dank für das Angebot einer Bürgerbeteiligung zum Mobilitätskonzept bzw. Mobilitätsmanagement der Stadt Bergisch Gladbach. Wahrscheinlich seien die Pläne zur Umsetzung des Konzepts schon weit gediehen. Deshalb solle nochmals auf den Vorschlag, den Radverkehr am Grünen Treff (Kreisel Reuterstr./Paffrather Str.) zu entschärfen, hingewiesen werden (siehe Unterlagen der zweiten Info-Veranstaltung zum Mobilitätskonzept). Denn fast täglich, besonders während der Schulzeiten, sei es für Fußgänger an dieser Stelle besonders wichtig, ständig auf Radfahrer zu achten, die an einem vorbeisaußen.	Der Stellungnahme wird gefolgt. Um die Situation am Kreisverkehr Reuterstraße/Paffrather Straße zu entschärfen, wäre es sinnvoll an der Ecke zur Reuterstraße ein „Achtung-Piktogramm“ zu markieren.
01.2	Einen weiteren Vorschlag betreffe die Situation an der Reuterstr. (vom NCG abwärts) Zurzeit sei dort wegen dem Projekt Strunde hoch vier mehr Verkehr. Durch den Wegfall der Parkmöglichkeiten rechts abwärts lasse sich das Verkehrsaufkommen einigermaßen bewältigen und die privaten Parker hätten offensichtlich auch eine Lösung für ihre PKWs gefunden. Vorschlag	Der Stellungnahme wird gefolgt. Die Maßnahme eines Schutzstreifens auf der Reuterstraße wird im Konzept aufgenommen. Im Detail muss die Maßnahme nach Beschluss des MobiK geprüft und im Ausschuss beraten werden.

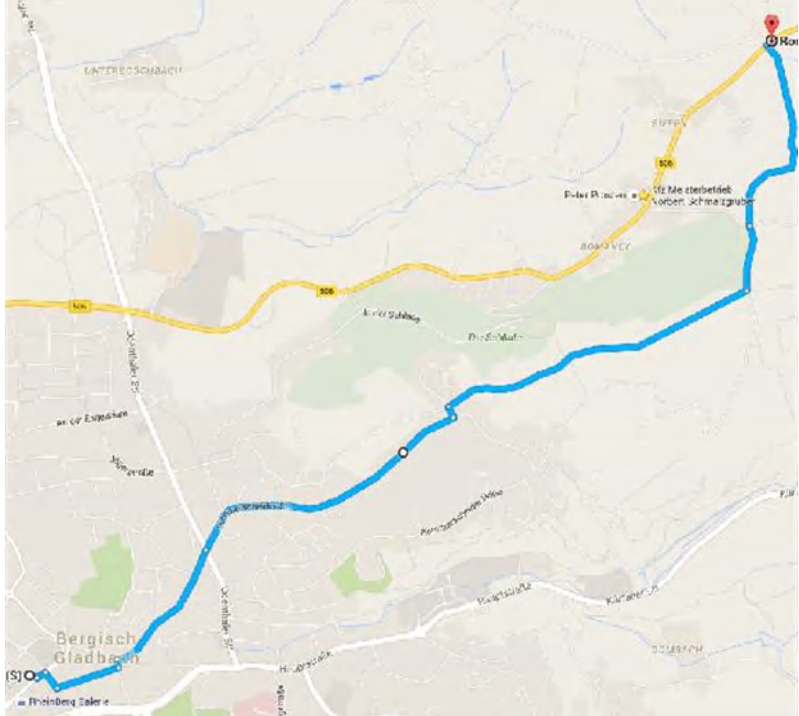
Nr.	Inhalt	Prüfergebnis
	wäre es, wenn diese Lösung dadurch ergänzt würde, dass an dieser Stelle ein abgetrennter Fahrradstreifen markiert werde, der die vielen Radfahrer davon abhalten könne, sowohl abwärts links den schmalen Radweg in entgegengesetzter Richtung als auch auf der abwärts rechten Seite den z.T. sehr schmalen Bürgersteig als Radweg zu benutzen.	
02	Öffentlichkeit, Schreiben vom 04.04.2016	
02.1	Es sei positiv, dass die Stadt Bergisch Gladbach über mehr Mobilität nachdenke. Es wäre schön, wenn auch eine stadtübergreifende Verbesserung Platz finden könne. Schildgen liege nah an Dünnwald, welches über die Straßenbahn 4 optimal an die Kölner Innenstadt angebunden sei. Es sei schade, dass die Busverbindung von Schildgen so schlecht auf die Linie 4 abgestimmt sei. Hier sehe man als Bewohner von Schildgen enormes Optimierungspotential, vor allem in den Nachtstunden. Auch die Anbindung zur Busverbindung 157 passe überhaupt nicht. Wenn hier eine bessere Abstimmung angeboten werde, würden viele Schildgener Bürger ihr Auto stehen lassen.	Die Stellungnahme ist im Sinne der Ziele des MobiK. Der hier gemachte Vorschlag einer Fahrplanabstimmung ist für ein Mobilitätskonzept zu detailliert. Die Anregung ist aber grundsätzlich sinnvoll und wird daher an Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen weitergegeben. Diese haben zu berücksichtigen, dass sich im Falle einer Umsetzung Nachteile an anderer Stelle des ÖPNV-Netzes ergeben könnten. Diese sind mit den Vorteilen des hier gemachten Vorschlages abzuwägen.
03	Öffentlichkeit, Schreiben vom 08.04.2016	
03.1	Von Montag bis Freitag fahre die Bürgerin mit dem Fahrrad von Bergisch Gladbach - Zentrum (Hornstraße) nach Kürten - Biesfeld und nachmittags auch wieder zurück nach Bergisch Gladbach. Dabei fahre Sie durch Herrenstrunden über Spitze und Dürscheid nach Biesfeld. Insbesondere der Weg ab dem Kreisverkehr bei Pütz/Roth, am Papiermuseum vorbei bis Herrenstrunden stelle täglich eine große Herausforderung dar. Auto- und Busfahrer hupen, drängen die betroffene Bürgerin teilweise von der Straße und manchmal wird sogar das Fenster heruntergefahren und man werde beschimpft. Busfahrer überholen Sie und ziehen ihr Fahrzeug immer wieder so	Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt. Auf dem Abschnitt von der Hauptstraße über die Kürtener Straße bis nach Herrenstrunden ist die Markierung von Radschutzstreifen im Mobilitätskonzept enthalten. Das Teilstück zwischen den Ortschaften liegt jedoch in der Trägerschaft des Landes und die Stadt Bergisch Gladbach besitzt keine eigene Zuständigkeit. Die Maßnahmen werden jedoch nach dem Beschluss des Mobilitätskonzeptes an den Landesbetreiber Straßen.NRW weitergeleitet.

Nr.	Inhalt	Prüfergebnis
	licht vor Sie, dass man bremsen oder sogar auf den Grünstreifen fahren müsse, um dem Bus auszuweichen. Ein Markierungsstreifen auf der Fahrbahn, der verdeutliche, dass Fahrradfahrer auf der Straße fahren dürfen/müssen wäre hier eine große Erleichterung bzw. würde auch einen großen Schritt in Richtung Fahrsicherheit für Sie als Radfahlerin darstellen. Herzlichen Dank für Ihr offenes Ohr!	
04	Öffentlichkeit, Schreiben vom 11.04.2016	
04.1	Das Mobilitätskonzept nutze Ergebnisse einer Bestandsaufnahme und entwickle darauf aufbauend konkrete Lösungsansätze im Rahmen der Strategischen Leitziele (s.S25) zur Verkehrsvermeidung. (s. S19, S. 22). Dieser Pfad werde im Kapitel 6.2 verlassen, indem undifferenzierte Kennziffern als Prognose verwendet werden, um dann auf Seite 117 dem Bahndammprojekt eine „tendenzielle Nutzungsmöglichkeit“ als neues Netzelement zu unterstellen. Man beachte in diesem Zusammenhang, dass eine aktuelle Studie (Shell PKW-Szenarien bis 2040, durchgeführt durch PROGNOS AG) speziell in der PKW Fahrleistung einen Rückgang prognostiziere. Anregung: Auf Grund der vagen Datenlage (fehlende Bestandsaufnahme und undifferenzierter Übertrag von statistischen Entwicklungsprognosen; Kapitel 6.1 und 6.2), zur Wahrung des konzeptionellen Ansatzes, Entfall der Maßnahmen P8 und P9, sowie W1 und W1.5.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Die Maßnahmen bleiben in ihrer aktuellen Form erhalten. Die Gründe dafür sind folgende: • Einige Kennziffern wurden detailliert und aktuell aufbereitet, sie deuten auf eine Steigerung des Verkehrsaufkommens hin • Weitere Kennziffern werden im Rahmen eines Updates des Verkehrsprognosemodells GL ermittelt und in die Bewertung einbezogen • Die einschlägigen Studien weisen seit Jahrzehnten häufig stagnierende oder sinkende Verkehrsleistungen aus. Diese Einschätzungen trafen aber in der Vergangenheit nie zu
04.2	ÖPNV: Eine grundlegende Stärkung der Nutzung des ÖPNV werde durch unterschiedliche Maßnahmenvorschläge aufgegriffen. Die stärkere Nutzung des ÖPNV sei ein Kernelement zur Entlastung des Straßenverkehrs, speziell auch in Anbindung an das Stadtgebiet Köln. Anregung: Der VRS-Tarif sei auf City- Grenzen ausgerichtet. Pendler von Bergisch Gladbach nach Köln werde für eine recht kurze Strecke und auf Grund einer Überschreitung einer Stadtgrenze mit erheblichen Kostenaufschlägen im Tarif belastet. Mit dem VRS solle besprochen werden, dass Fahrten der S11 von Bergisch Gladbach nach Köln und umgekehrt dem Tarif 1b unterliegen. Analog auch für die Straßenbahn Linie 1. Dadurch gewinne ein P&R-Konzept deutlich an Attraktivität.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Maßnahme kann mit dem VRS besprochen bzw. an den Rheinisch-Bergischen Kreis als Partner im VRs herangetragen werden. Eine Änderung des Tarifsystems liegt jedoch nicht im Zuständigkeitsbereich der Stadt Bergisch Gladbach und ist auch dem VRS nicht ohne weiteres möglich.
04.3	Fahrradverkehr: Dem lokalen Radverkehr in Bergisch Gladbach-Hand, aber auch in Anbindung an Gronau bzw. in Verbindung mit dem NRW - Radwegnetz, sei die Einbahnregelung in der Straße "An der Kittelburg" ausgesprochen hinderlich. Anregung: Freigabe der Einbahnstraße "An der Kittelburg" für Radfahrer in beiden Richtungen.	Der Stellungnahme wird gefolgt. Die Freigabe der Einbahnstraße „An der Kittelburg“ für Radfahrer in beide Richtungen wird ins MobiK aufgenommen. Im Detail muss die Maßnahme nach Beschluss des MobiK mit der Kreispolizeibehörde und dem Ordnungsamt geprüft und im Ausschuss beraten werden.

Nr.	Inhalt	Prüfergebnis
05	Öffentlichkeit, Schreiben vom 12.04.2016	
05.1	Der vorliegende umfängliche Entwurf sei inhaltlich und methodisch überzeugend. Das Dokument sei mit über 180 Seiten für eine Bürgerbeteiligung allerdings schwer verdaulich. Dennoch folgende Anmerkungen: Die Ambitionen seien zu niedrig: Der dargestellte Modal-Split sei nicht dazu geeignet, dass GL einen angemessenen Beitrag im Sinne der auf der COP21 formulierten Ziele leiste. Es sei bekannt, wie schwierig der Verkehrssektor sei, doch müsse die Gelegenheit eines solchen Mobilitätskonzepts genutzt werden, um auch politisch Signale zu setzen und die Bevölkerung angemessen an diesen globalen Aufgaben zu beteiligen	Die Stellungnahme ist im Sinne der Ziele des MobiK. Die Ziele wurden bewusst realistisch gewählt. Eine deutlich schnellere und bedeutendere Verschiebung des Modal-Splits ist durchaus denkbar wenn die Umsetzung des Konzeptes planmäßig verläuft.
05.2	Der Zeithorizont sei zu knapp: Vom Konzept bis zur Umsetzung sei es ein weiter Weg. Die Orientierung 2030 sei nicht langfristig genug, um eine Weichenstellung sicherzustellen, die eine ausreichende Nachhaltigkeit gewährleisten kann. Insbesondere für den Modal Split seien Werte auch bis 2050 anzugeben, wie in http://www.wwf.de/fileadmin/fm-wwf/PublikationenPDF/Verbaendekonzept_Klimafreundlicher_Verkehr.pdf, Abb. 4.2. um zu verhindern, dass auf nicht nachhaltige Zwischenziele hingearbeitet wird und wichtige Weichenstellungen nicht erfolgen.	Die Stellungnahme ist im Sinne der Ziele des MobiK. Die Ziele wurden bewusst realistisch gewählt. Das MobiK orientiert sich vor allem an den Handlungsspielräumen der Kommune selbst. Für deutlich stärkere und langfristige Effekte müssen ergänzende Planungen und Entwicklungen auf Landes-, Bundes- und letztlich internationaler Ebene die Planungen ergänzen.
05.3	Wie in der Ausgabe des Stadtanzeigers vom 12.4. auf S. 28 diskutiert werde, sei es wichtig den öffentlichen Nahverkehr konsequent mitzudenken. Die dortigen Aussagen bzgl. S-Bahn Ausbau und Linie 3/18 aber auch dem Bus nach Kürten irritierten. Selbst, wenn für manche Entscheidungen die Hoheit nicht in der Kommune liege, müssten doch alle Einflussfaktoren konsequent mitgedacht werden und wenn es zentrale externe Einflüsse gibt, sei es die Aufgabe der Politik die Interessen der Bürger entsprechend zu vertreten und dies AUCH im Mobilitätskonzept abzubilden. Dort werde ja auf den Ausbau hingewiesen, aber dass das Gewicht unnötig stark auf dem MIV bleibt, wenn man sich hier nichts zutraut, sei doch offensichtlich.	Die Stellungnahme ist im Sinne der Ziele des MobiK. Das MobiK orientiert sich vor allem an den Handlungsspielräumen der Stadt Bergisch Gladbach. Hinweise auf ergänzende und wünschenswerte Planungen, die nicht im Zuständigkeitsbereich der Kommune liegen, sind im Konzept einschließlich der konkreten Aussagen enthalten.
05.4	Im lobenswert umfänglichen Kapitel Radverkehr konnten viele Maßnahmen identifiziert werden, man vermisse jedoch eine Gesamtqualitätsbetrachtung. Das bedeute: Wenn man das Fahrrad im Nutzverkehr stärken wolle, seien nicht einzelne Maßnahmen sondern Gesamtwege zu betrachten. Zum Beispiel gebe es auf den sinnvollen Routen von Hand in die Innenstadt eine Vielzahl von Ärgernissen, die die Unterordnung des Radverkehrs unter den MIV dokumentieren und eine gewisse Frustrationstoleranz verlangen. Es sei schön, wenn Einzelschwachstellen behoben werden, wichtiger sei indes, dass wichtige Achsen nicht so viele Störpunkte aufweisen, dass die Attrakti-	Die Stellungnahme ist im Sinne der Ziele des MobiK. Das MobiK stellt ausdrücklich auf die Netzwirkung im Radverkehr ab und definiert drei unterschiedlich gewichtete Vorrangnetze. Die Umsetzungsplanungen sehen eine konsequente Verwirklichung der Planungen im Sinne einer schnellstmöglichen Netzoptimierung vor. Dabei wird auf den Netzcharakter größten Wert gelegt.

Nr.	Inhalt	Prüfergebnis
	vität sinke. Hier seien besonders zu beachten: Kinder, deren Eltern ihnen das Radfahren untersagen, weil auf den bestehenden Wegen zu viele Risiken seien und diese für die wachsende Gruppe der älteren Menschen zu unübersichtlich seien, so dass diese sich im Auto sicherer fühlen.	
06	Öffentlichkeit, Schreiben vom 13.04.2016	
06.1	Einrichtung einer neuen Bushaltestelle Linie 436 am Gronauer Kreisel. Bürger aus Westgronau, Duckterath, Schlodderdich und Gierath fehle eine Haltestelle im Bereich des Gronauer Kreisels, vorzugsweise anfangs der Hauptstraße in Höhe des neuen Geschäftszentrums (Cramergebäude)/FHDW. Diese neue Haltestelle würde folgende Institutionen und Geschäfte aus dem Westen der Stadt erreichbar machen: FHDW/b.i.b., Kreispolizeibehörde, dm, Denn's Biomarkt, Kaufland, MediMax, Gronauer Wirtshaus, McDonalds u.a. Die vorhandenen Haltestellen Gronau-Kirche und Dechant-Müller-Straße seien insbesondere für ältere und gehschwache Bürger zu weit entfernt. Eine Umleitung der Busse stadteinwärts über Gronauer Mühlenweg, Refrather Weg und Richard-Zanders-Straße würde den vorhandenen starken Verkehr dort belasten und die Fahrzeit für Fahrgäste nach Bergisch Gladbach-Zentrum unattraktiv verlängern. Haltebuchten könnten stadteinwärts vor dem Neuen Geschäftshaus und stadtauswärts kurz vor der Polizei eingerichtet werden.	Der Stellungnahme ist im Sinne der Ziele des MobiK. Die hier gemachten Vorschläge zur Einrichtung von Haltestellen sind für ein Mobilitätskonzept zu detailliert. Die Anregung ist aber grundsätzlich sinnvoll und wird daher an Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen weitergegeben. Diese haben zu berücksichtigen, dass sich im Falle einer Umsetzung Nachteile an anderer Stelle des ÖPNV-Netzes ergeben könnten, z.B. längere Fahrzeiten mit daraus resultierender Verschlechterung der Wirtschaftlichkeit. Diese sind mit den Vorteilen der hier gemachten Vorschläge abzuwägen.
07	Öffentlichkeit, Schreiben vom 14.04.2016	
07.1	Es wird angeregt, dass dringend separate Radwege ausgeschildert werden müssten und zwar unter der Eigenschaft dass diese auch genutzt werden MÜSSEN. Wenn sie nicht genutzt würden, MÜSSE es eine Strafe nach sich ziehen. Immer würden die Autofahrer beschuldigt sich nicht fahrradgerecht im Straßenverkehr zu verhalten, aber es bedarf doch wohl keiner Frage, dass umgekehrt die Fahrradfahrer sich an keine Regeln halten. Z. B. Nebeneinanderfahren, Nicht-Benutzung eines vorhandenen Fahrradweges, zwischen den Autos durchschlängeln in der Schlange. Ganz besonders müssten mal die Radfahrer bestraft werden, die bei ROT über die Ampel fahren. Im Bereich Verkehrswesen und Mobilität müsse noch viel geschaffen werden. Längere Grünphasen für ältere und behinderte Menschen, Blitzanlagen vor Schulen und Altenheimen, so wie Krankenhäusern, Tempo-30-Zonen nicht nur zwischen 7 und 7, sondern 24-Std. lang, bewachte Fahrradparkplätze - aber nicht so ein No-Go wie am Busbahnhof, Car-Sharing verbessern, denn nicht immer geht alles zu Fuß, mit dem Bus oder Fahrrad. Gerade Behörden	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Zahlreiche der hier gemachten Vorschläge sind im MobiK enthalten. Die geschilderten Beobachtungen zum Fehlverhalten im Radverkehr sind von Ordnungsbehörden und Polizei zu bewerten und Gegenstand gemeinsamer Initiativen der Verkehrssicherheitsarbeit. Planerisch relevant ist dabei die Ausweisung von separaten Radwegen mit Benutzungspflicht. Diese wird seit der Novellierung der StVO weitgehend zurückgenommen, wofür vor allem Sicherheitsgründe sprechen. An vielen neuralgischen Punkten im Radverkehrsnetz in GL wurden alternative Wegeführungen geprüft. In den meisten Fällen waren Alternativrouten nicht vertretbar zu realisieren.

Nr.	Inhalt	Prüfergebnis
	sollten daran interessiert sein, dass ihre Mitarbeiter zwar mobil, aber umweltgerecht mobil seien, geht auch durch Fahrgemeinschaften.	
08	Öffentlichkeit, Schreiben vom 14.04.2016	
08.1	Im Entwurf Mobilitätskonzept Bergisch Gladbach 2030 sei dokumentiert, dass der motorisierte Individualverkehr bis zum Jahr 2030 um 8% zugunsten des öffentlichen Verkehrs sowie Rad- und Fußverkehr zu reduzieren wäre. Im Kölner Stadtanzeiger vom 8. April sei zu lesen, dass der Verkehrsausschuß einen Vorschlag hinsichtlich der Nutzung der Bahntrasse zwecks Anbindung der Linie 1 einstimmig ablehnte mit der Begründung, hierdurch verbaue man die Möglichkeit, die Trasse eines Tages als Autobahnzubringer nutzen zu können. Genau das Gegenteil sei der Fall. Durch den Missbrauch der Bahndammtrasse für den motorisierten Individualverkehr könne diese nicht mehr für den öffentlichen Verkehr sowie als Rad- und Fußweg genutzt werden. Die A4 Richtung Köln sei bereits jetzt hoffnungslos überlastet. Durch eine Nutzung der Bahntrasse als Autobahnzubringer werde sich das Verkehrsaufkommen weiter erhöhen statt zu reduzieren. Frage: Ist der Entwurf des Mobilitätskonzeptes Bergisch Gladbach 2030 den politisch Handelnden im Verkehrsausschuss nicht bekannt oder werden die Empfehlungen einfach bewusst ignoriert?	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Empfehlungen im Mobilitätskonzept entsprechen dem Ausbau einer leistungsfähigen Nord-Süd Verbindung bei anhaltendem Verkehrswachstum, daher widerspreche der Beschluss des Kreisausschusses nicht den Empfehlungen aus dem Mobilitätskonzept. Die Trasse wird durch die Empfehlungen im Konzept für die Mobilität freigehalten. Außerdem wird bei einem Ausbau auch der Radverkehr mit berücksichtigt und in der Nord-Süd Verbindung weiterhin ermöglicht.
09	Öffentlichkeit, Schreiben vom 18.04.2016	
09.1	Es wird angeregt, dass ein Fahrradweg von Richtung Bechen nach Bergisch Gladbach Markt / Bahnhof angelegt wird. Dafür bedürfe es den Durchlass von Fahrrädern entgegengesetzt der Einbahnstraße Laurentiusstraße. Dadurch werde ein direkter Zuweg zum Markt wie S-Bahn gewährleistet mit einer mäßigen Steigung wenn die Strecke durch die Schlade führt.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Die Öffnung der Laurentiusstraße in entgegengesetzter Richtung wird aufgrund des starken Gefälles aus Überlegungen der Verkehrssicherheit als nicht sinnvoll erachtet. Als Alternativroute wird in den Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes eine Führung über die Buchmühle bis zur Laurentiuskirche vorgeschlagen.

Nr.	Inhalt	Prüfergebnis
		
10	Öffentlichkeit, Schreiben vom 20.04.2016	
10.1	Die Verbindung im ÖPNV zwischen Bergisch Gladbach und Köln brauche dringend ein drittes Standbein, um sicher (be-)stehen zu können. Neben der S-Bahn- Linie S11 und der KVB – Linie 1 von Bensberg aus brauche die Stadt Bergisch Gladbach dringend die Verbindung nach Thielenbruch zu den KVB – Linien 3 und 18. Gerade im Berufsverkehr und vor allem bei technischen Störungen der Bahn (hier seien nicht die Gleisbaureparaturen der letzten 4 Wochen gemeint) seien die Bergisch Gladbacher förmlich abgeschnitten, wenn man beruflich und privat nach Köln wolle oder müsse. Es müsse keine intensive und ganztägige Busanbindung sein, aber gerade im Berufsverkehr morgens und abends sei die Ausweichmöglichkeit über Thielenbruch sehr wichtig, vor allem, wenn man sich die alternative Verkehrsanbindung, mit dem PKW nach Köln zu fahren, ansehe.	Die Stellungnahme ist im Sinne der Ziele des MobiK. Eine Schnellbusanbindung vom S-Bahnhof Bergisch Gladbach nach Thielenbruch ist als Maßnahme im Mobilitätskonzept enthalten (Ö18).

Nr.	Inhalt	Prüfergebnis
10.2	Außerdem plädiere man auch für den zweispurigen Gleisausbau der Bahnlinie S 11 zwischen Bergisch Gladbach und Dellbrück.	Die Stellungnahme ist im Sinne der Ziele des MobiK.
11	Öffentlichkeit, Schreiben vom 24.04.2016	
11.1	Die kleine Straße "Überm Rost" erlaube Fahrradfahrern vom Krankenhaus in Richtung Hornstraße durchzufahren. Das sei auch gerade für Hornstraßenbewohner günstig. Leider sei Autofahrern nicht klar, dass für sie die Durchfahrt verboten, für Fahrradfahrer aber erlaubt sei. Es wird berichtet, dass Autofahrer so in die Straße hinein fahren, dass sie entgegenkommenden Fahrradfahrern keine Fahrspur frei lassen. Zudem sei es passiert, dass Autofahrer mit ihnen geschimpft haben, weil dies eine Einbahnstraße sei. Die Erklärung der Betroffenen, dass nur für Autofahrer die Durchfahrt von der anderen Seite verboten sei, dies aber keine Einbahnstraße sei, führt meistens nicht zur Einsicht der Autofahrer. Anregung: Eine Linie auf der Straße, die einen Streifen für entgegenkommende Fahrradfahrer markiert und somit die Fahrerlaubnis verdeutliche.	Der Stellungnahme wird gefolgt. Die Anregung eines Schutzstreifens auf der Straße „Überm Rost“ wird im MobiK aufgenommen. Im Detail muss die Maßnahme nach Beschluss des MobiK mit der Kreispolizeibehörde und dem Ordnungsamt geprüft und im Ausschuss beraten werden.
11.2	Eine Markierung eines Radfahrstreifens entgegen der Fahrtrichtung werde auch für das Stück Laurentiusstraße von der Hornstraße in Richtung Zentrum vorgeschlagen. Die Fahrbahn sei breit und biete genügend Platz für eine Fahrradspur entgegen der Fahrtrichtung. Dort werde beobachtet, dass viele Radfahrer das Stück entgegen der Fahrtrichtung fahren, sodass es bestimmt eine große Erleichterung für viele Fahrradfahrer sei.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Die Öffnung der Laurentiusstraße in entgegengesetzter Richtung wird aufgrund des starken Gefälles aus Überlegungen der Verkehrssicherheit als nicht sinnvoll erachtet. Als Alternativroute wird in den Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes eine Führung über die Buchmühle bis zur Laurentiuskirche vorgeschlagen.
11.3	Die Betroffenen seien täglich im Reuterwald, da man Kinder und einen Hund habe. Zurzeit verfolge man viele Gespräche von Waldnutzern über den Wanderparkplatz. Dieser sei seit einiger Zeit nur noch für Friedhofsnutzer gedacht. Das finde man sehr schade, da es insgesamt viel mehr Waldnutzer gebe als Friedhofsbesucher. Fraglich sei für Waldnutzer die Intention der Stadt, diesen Wanderparkplatz für so ein kleines Publikum zu reservieren. Wie gesund frische Luft und Bewegung sei und wie wertvoll es für die Gesundheit der Bevölkerung sei, müsse auch der Stadt bewusst sein. Und wo sollen Waldspaziergänger parken, wenn nicht dort? Vorschlag: 1. Die linken Plätze für Friedhofsbesucher zu reservieren. Die rechten Plätze sowie die Parkplätze an der Straße für Waldnutzer. 2. Vor einer Beerdigung von dem Beerdigungsinstitut ein Schild aufstellen lassen, welches zeitlich begrenzt die Parkplätze für die Beerdigung reservieren. Zum Beispiel: "In den folgenden zwei Stunden ist der	Der Stellungnahme ist im Sinne der Ziele des MobiK. Der erste Vorschlag, den Parkplatz räumlich zu trennen, ist nicht umsetzbar, da bei Begräbnissen der ganze Parkplatz gebraucht wird. Der Vorschlag einer örtlichen Beschilderung des Parkplatzes bei Beerdigungen ist sinnvoll und wird derzeit auf Grundlage der personellen Ressourcen geprüft.

Nr.	Inhalt	Prüfergebnis
	Parkplatz aufgrund einer Beerdigung ausschließlich für Friedhofsbesucher reserviert". So werden Engpässe während einer Beerdigung vermieden und insgesamt kann der Parkplatz allen Waldbesuchern zur Nutzung bereitgestellt werden.	
12	Öffentlichkeit, Schreiben vom 24.04.2016	
12.1	Zum Entwurf des Mobilitätskonzeptes werde gratuliert! Es sei aus Sicht des Bürgers umfassend, durchdacht und auf der Höhe der Zeit, und es sei eine Freude, es zu lesen. Nichtsdestotrotz gebe es noch einige Anmerkungen, mit Schwerpunkt auf dem Stadtteil Refrath, und man sei dankbar für die Aufforderung zur Bürgerbeteiligung. An vielen baulich angelegten Radwegen aus den 1980er- und 1990er-Jahren erscheinen aus Gründen der Verkehrssicherheit Sofortmaßnahmen zwingend geboten. Diese sollten auch in das Mobilitätskonzept Eingang finden. Hier gehe es insbesondere um die Radwege entlang der Straßen Refrather Weg/Dolmanstraße/Vüfelfser Kaule und In der Auen. Zum einen seien dort an vielen Stellen die Sichtbeziehungen zwischen abbiegenden Kfz und geradeaus fahrenden Radfahrern vollkommen unzureichend, weil zwischen Fahrbahn und Radweg Parkstände ausgewiesen seien. (laut den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), solle ab 20 Metern vor der Einmündung/Kreuzung freie Sicht zwischen Fahrbahn und Radweg herrschen. Zum anderen fehle Sicherheitsraum zwischen den Längsparkständen und dem Radweg. Radfahrer, die mittig auf dem Radweg fahren, seien der erheblichen Gefahr unachtsam aufgeschlagener Autotüren ausgesetzt. Sie müssten den (ohnehin schmalen) Gehweg mitnutzen, um sich bei einem Unfall infolge aufgerissener Türen nicht wegen zu geringer seitlicher Abstände mitschuldig zu machen. Gehwege zu befahren sei jedoch verboten — also müsse auf die Fahrbahn ausgewichen werden, sobald die ausgewiesenen Parkstände genutzt werden. Zumindest auf der Dolmanstraße sei das Fahren auf der Fahrbahn wegen der hohen Kfz-Verkehrsstärke und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h aber nicht zumutbar (siehe z. B. Wahl der Führungsform nach ERA). Es bliebe also nur die Aufhebung der Parkstände (Haltverbot anordnen) oder aber, als Notlösung, eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h.	Die Stellungnahme ist im Sinne der Ziele des MobiK. Entlang der Vüfelfser Kaule/Dolmanstraße/Refrather Weg wurde nach Änderung der StVO die Radwegebenutzungspflicht aufgehoben und Fahrradfahrer können die Fahrbahn nutzen. Bauliche Änderungen/Verbesserungen an den Radwegen können derzeit finanziell nicht dargestellt werden. Es wäre zu prüfen, ob aus Gründen der Verkehrssicherheit an Kreuzungspunkten einzelne Parkplätze entfallen sollten, um die Sichtbeziehungen zu verbessern. Die Problematik wird gemeinsam mit dem Ordnungsamt und der Kreispolizeibehörde beraten.
12.2	Auf der Achse Neufeldweg/Vüfelfser Kaule/Dolmanstraße/Refrather Weg bis zur Richard-Zanders-Straße sollten durchgängig beidseitig Radverkehrsanlagen vorgesehen werden. Der Aussage „Radweg nur einseitig vorhanden, doch gute Qualität, daher keine Maßnahme nötig“ (Nr. 23 „Refrather Weg“ in	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Die linksseitige Nutzung Refrather Weg soll weiterhin beibehalten werden und keine zusätzlichen Schutzstreifen auf der Fahrbahn mar-

Nr.	Inhalt	Prüfergebnis
	der "Maßnahmentabelle Radverkehr") werde widersprochen: Für die Mehrzahl der Radfahrer sei nicht einzusehen, dass linksseitige Radwegbenutzung generell vermieden werden solle, wenn sie an diversen Stellen im Stadtgebiet praktisch alternativlos sei.	kiert werden.
12.3	Wenn sogar am innerörtlichen Teil des Refrather Wegs ein linksseitiger Radweg benutzt werden solle, solle erst recht dem Vorschlag Nr. 102 nachgekommen werden, den ehemaligen Beidrichtungs-Radweg entlang der Bernard-Eyberg-Straße wieder für beide Fahrtrichtungen freizugeben. Dort stehen Radfahrer, die nach Osten fahren, sonst auf der Fahrbahn im Stop-and-go des Autoverkehrs, der vor den zahlreichen Fahrbahnverengungen häufig warten müsse.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Der Freigabe des Radweges auf der Bernard-Eyberg-Straße in beide Richtungen wird aus Verkehrssicherheitsgründen widersprochen. Zum einen existieren viele Ausfahrten, an denen die Gefahr einer Kollision zwischen Auto- und Radfahrer zu groß ist, und zum anderen wird an den Zufahrten an der Dolmanstraße und der Straße in der Auen dadurch die Fahrt auf der falschen Seite durch Radfahrer provoziert.
12.4	Häufiges Anhalten wegen Fahrbahnverengungen und Parkständen sei nicht nur auf der Bernard-Eyberg-Straße, sondern auch auf der Straße Kippekausen erforderlich. Es solle geprüft werden, ob dort andere Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung umgesetzt werden könnten, die sowohl die dort verkehrenden Linienbusse als auch Radfahrer weniger einschränken als bisher, zum Beispiel Plateau-Pflasterungen.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Die Problematik an der Bernard-Eyberg-Straße war schon häufig Thema in politischen Ausschüssen und wird derzeit nicht neu geplant, da dort die Abwägung zwischen Verkehrsfluss und Geschwindigkeit entscheidend ist und andere Arten von Geschwindigkeitsdämpfung finanziell nicht tragbar sind.
12.5	Querungshilfen an Hauptverkehrsstraßen seien essentiell für Fußgänger, aber auch für Radfahrer. Fehlende Querungshilfen seien ein wichtiger Grund dafür, dass Radfahrer ordnungswidrig einen linksseitigen Radweg benutzen. Zur Maßnahme F5 sei zu ergänzen: Auf der Achse Vürfelser Kaule/Dolmanstraße/Refrather Weg solle jede der bereits existierenden begrüneten Mittelinseln einen begehbaren Abschnitt erhalten. Die avisierten neuen Mittelinseln sollten in ihrer Breite auch für Radfahrer ausgelegt sein. Außer den im Entwurf bereits genannten Stellen schlage man als Standorte für neue Mittelinseln vor: den nördlichen Ortseingang von Refrath an der Einmündung Auf der Kaule sowie die Einmündung Junkersgut. Außerdem empfehle man eine Mittelinsel auf der Frankenforster Straße nahe der Einmündung Kastanienallee, weil sonst beispielsweise Schüler, die die Schulen in der Straße Kaule besuchen, bergauf den linksseitigen Geh-/Radweg wählen.	Die Stellungnahme ist im Sinne der Ziele des MobiK. Die Anregungen für weitere Mittelinseln werden gemeinsam mit Ordnungsamt und Kreispolizeibehörde geprüft und bei ausreichender Fahrbahnbreite und Notwendigkeit im Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr beraten.
12.6	Im Zusammenhang mit Maßnahme R10 und 12: Das Kölner Radverleihsystem solle auf Bergisch Gladbacher Gebiet ausgedehnt werden. Man befürworte sehr, dass an Stadt- und S-Bahn-Haltestellen Leihfahrräder für die „letzte Meile“ zur Verfügung stehen.	Die Stellungnahme ist im Sinne der Ziele des MobiK. Für private Anbieter von Fahrradverleihsystemen ist der Markt in Bergisch Gladbach bisher nicht attraktiv genug. Durch den neuen Betreiber der Radstation besteht jedoch die Hoffnung, dass der Fahrradverleih in Bergisch Gladbach erweitert wird.

Nr.	Inhalt	Prüfergebnis
12.7	Im Zusammenhang mit Maßnahme R8: Die Idee von Radschnellwegen nach Köln unterstütze man sehr, und zwar für die Relationen Bergisch Gladbach-Stadtmitte -Köln-Zentrum und für Bensberg - Refrath - Köln-Zentrum. Die Planungen sollten hier nicht an der Stadtgrenze haltmachen. Aus eigener Erfahrung attraktivieren Schnellwege das Radfahren ungemein, und die bisherige Situation auf der Relation Refrath - Köln-Zentrum sei prekär.	Die Stellungnahme ist im Sinne der Ziele des MobiK. Vertiefende Planungen zu regionalen Radwegen werden in den künftigen Planungen auch in Zusammenarbeit mit den Umlandgemeinden weiter forciert.
12.8	Bei den Planungen für die Bus-Erschließung Refraths solle die Siedlung Mielenforster Heide (Straße „Untere Sauerwiese“ usw.) im Nordwesten Refraths nicht vergessen werden. Sie befinde sich zwar auf Kölner Stadtgebiet, sei siedlungsstrukturell aber Refrath zuzuordnen. Die verkehrlichen Überlegungen sollen auch hier nicht an der Stadtgrenze haltmachen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Anregung ist grundsätzlich sinnvoll und wird daher an Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen weitergegeben. Diese haben zu berücksichtigen, dass die neue Linienführung wirtschaftlich tragbar sein muss.
12.9	Im Zusammenhang mit Maßnahme I3 schlage man vor, in Kippekausen Car-Sharing-Stationen einzurichten. Die Siedlung Kippekausen, ein vorbildliches Bauprojekt der 1960er-Jahre, eigne sich dafür in besonderem Maße: Die meisten Reihenhäuser der Siedlung seien nur durch Fußwege erschlossen, so dass die Bewohner ohnehin etwas längere Wege zu den Parkständen zu Fuß zurücklegen müssten. Die Zahl der Parkstände sei nicht auf den heutigen Motorisierungsgrad ausgelegt. Außerdem wohnen in Kippekausen zunehmend junge Familien, also eine passende Car-Sharing-Zielgruppe.	Die Stellungnahme ist im Sinne der Ziele des MobiK. Der sinnvolle Vorschlag wird an die in Bergisch Gladbach ansässigen Car-Sharing Anbieter weitergegeben.
12.10	Man schlage vor, den Steinbrecher Weg nach Südosten in Form eines Fußwegs bis zum Kahnweiher fortzusetzen (Länge: 100 m). Dadurch werde eine Lücke im zentrumsnahen Gehweg-Netz geschlossen. Außerdem rücke der Kahnweiher, einer der Refrather Identitätsstifter und Naherholungsorte, auf diese Weisestärker ins Bewusstsein der nordwestlich von ihm wohnenden Bürgerinnen und Bürger.	Die Stellungnahme ist im Sinne der Ziele des MobiK. Die Anregung wird gemeinsam mit der Stadtplanung als stadtgestalterische Maßnahme geprüft.
12.11	Der im Konzept bereits erwähnte Rennweg, eine der Hauptachsen durch den Königsforst, ende im Norden wenige Meter vor dem Rather Weg. Lediglich ein „inoffizieller“, kaum befahrbarer Pfad stelle zwischen Rennweg und Rather Weg eine Verbindung her. Man schlage vor, hier einen regulären Fuß-/Radweg als Lückenschluss vorzusehen (Länge: < 50 m).	Die Stellungnahme ist im Sinne der Ziele des MobiK. Die Anregung wird gemeinsam mit der Abteilung Stadtgrün (touristische Radwege) geprüft und muss mit dem zuständigen Forst abgestimmt werden.
12.12	Bei Infrastruktur und öffentlichen Verkehrsangeboten solle für den Nutzer klar erkennbar sein, wer das Angebot verantworte und Ansprechpartner für Fragen, Lob und Tadel sei. Wenn beispielsweise ein Bus-Wartehäuschen der Reinigung bedarf, solle deutlich sein, ob man sich an den Bus-Subunternehmer, die Wupsi, die Stadt Bergisch Gladbach oder den Rheinisch-Bergischen Kreis als Aufgabenträger wenden müsse.	Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt. Im Mobilitätskonzept wird die Schwierigkeit der Zuständigkeiten im öffentlichen Verkehr erläutert. Die Strukturen sind sehr komplex. Da eine für die Kunden nachvollziehbare Darstellung der zuständigen Stelle auch für letztere von Wert ist (Vermeidung von falsch zulau-fenden Beschwerden und Stellungnahmen) könnte hier eine Lösung

Nr.	Inhalt	Prüfergebnis
		sinnvoll sein, z.B.: kleine Eigentümerbeschilderung an Fahrzeugen und ortsfester Infrastruktur.
12.13	Ein Zugteil der S-Bahn-Linie 11 könne, von Köln kommend, nach dem Halt in Bergisch Gladbach ins Gewerbegebiet Zinkhütte weiterfahren. Ein ähnliches Konzept mit Kopfmachen und Flügeln werde bei der Euregiobahn in Stolberg Hbf nahe Aachen praktiziert.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Idee ist interessant, jedoch ist die Umsetzung schwierig. Hauptgrund ist das relativ geringe Potenzial welches sich aus Gewerbegebieten gewinnen lässt. Dieses ist deutlich zu klein, um die Investitionen zu rechtfertigen. Die Verkehrsleistung müsste zudem vom NVR bestellt und dauerfinanziert werden. Die Strecke selbst ist in schlechtem Zustand.
12.14	In Sachen Güterverkehr wäre denkbar, Container und Lkw per kombiniertem Verkehr oder Rollender Landstraße über die Schiene von den Gewerbegebieten nahe der Stadtmitte zur Autobahn A3 oder A4 zu transportieren. Damit würden Staus auf den innerörtlichen Straßen umgangen werden.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Umladevorgänge sind deutlich zu aufwändig, um wirtschaftlich tragbar zu sein. Ein freiwilliger Umstieg muss daher als unwahrscheinlich eingeordnet werden; für eine zwangsweise Umsetzung fehlt die Rechtsgrundlage. Die hier angesprochenen Systeme kommen mit Erfolg auf Langstrecken zum Einsatz. Für den Stadtverkehr ist eine Durchführung nicht realistisch.
12.15	Die Stadtbahn-Linie 3 bzw. 18 könne von Thielenbruch kommend zum Gewerbegebiet Zinkhütte oder nach Heidkamp verlängert werden.	Die Stellungnahme ist im Sinne der Ziele des MobiK. Die Verlängerung der Linien 3 und 18 in die Stadtmitte wird von der Stadt Bergisch Gladbach begrüßt. Die Vorschläge werden in einem separaten Textteil im Kapitel öffentlicher Verkehr aufgenommen.
12.16	Eine Schienenverbindung Siegburg - Lohmar - Rösrath - Bensberg - Bergisch Gladbach- Stadtmitte - Leverkusen wäre denkbar, zu größeren Teilen auf alten Bahntrassen. Damit entstünde eine Alternative zur L288.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Auch unter Nutzung von früheren Trassen ist eine derartige Neuplanung kaum realistisch. Die Trassen dürften alle entwidmet sein, d.h. sie sind nur noch mit großem Aufwand bezüglich Planung, Investition usw. für diesen Zweck wiederherzustellen. In Bereichen ohne „alte“ Trassen potenziert sich dieses Problem.
12.17	Die rechtlichen Unterschiede zwischen Eisenbahn und Straßenbahn sollen nicht daran hindern, beide sinnvoll auf denselben Gleisen zu kombinieren, siehe Karlsruher Modell.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Dies ist technisch, durch Fahrzeuge, die beide Standards erfüllen, möglich. Der Aufwand lohnt sich aber nur in größeren, zusammenhängenden Netzen. In GL bietet sich hier lediglich die Trasse zwischen dem Bahnhof Bergisch Gladbach S-Bahn und dem Gewerbegebiet Zinkhütte an. Hier ist das Potenzial zu gering. Es wäre eine Insellösung, die zudem eine Elektrifizierung des alten Bahndammes erfordere.

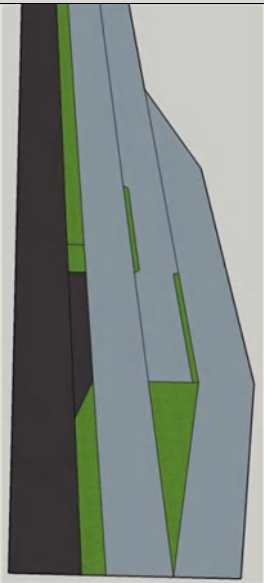
Nr.	Inhalt	Prüfergebnis
13	Öffentlichkeit, Schreiben vom 24.04.2016	
13.1	Die Maßnahmenentwürfe für das Mobilitätskonzept der Stadt Bergisch Gladbach – Schaffung einer multimodalen und nachhaltigen Mobilität – seien im November 2015 in einer aufwendigen Bürgerbeteiligung zur Diskussion gestellt worden. Im Dezember hätte die Stadtverwaltung erklärt, dass es in den fünf Bürgerversammlungen mehr als 500 Einzelanregungen aus der Bürgerschaft gegeben habe. Es sei eine umfangreiche Stellungnahme abgegeben worden. Nach Durcharbeiten des am 5. April 2016 vorgelegten 180seitigen Entwurfs für das Mobilitätskonzept stelle man fest, dass nur wenige qualitative Änderungen oder Ergänzungen auf Grund dieser Bürgeranregungen im heutigen Entwurf des Mobilitätskonzepts zu finden seien.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Bürgerbeteiligungsverfahren im Mobilitätskonzept waren keine förmlichen, verpflichtenden Beteiligungsverfahren und wurden stets als offene Verfahren ohne detaillierte Dokumentation angekündigt. Die insgesamt über 1.000 Anregungen wurden gesichtet und viele Maßnahmen ins Mobilitätskonzept übernommen (siehe B in den Maßnahmenlisten).
13.2	Bürgermeister Lutz Urbach postuliere im Vorwort für das Mobilitätskonzept: „Dabei sollte insbesondere die Nachhaltigkeit eine größere Rolle spielen“. Man weise erneut darauf hin, dass zur Straße über die Bahndammtrasse, im Mobilitätskonzept bezeichnet als „Schaffung eines leistungsfähigen Netzelements zwischen dem Ortsteil Gladbach und der A4“, auf Seite 122 zutreffend festgestellt werde: „Die Maßnahme entspricht nicht dem Ansatz einer nachhaltigen Mobilitätsförderung...“	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Hintergründe und Bedingungen für die Empfehlung einer Nord-Süd-Verbindung sind im Mobilitätskonzept ausreichend erläutert.
13.3	Die Stadt mache im Kapitel Kfz-Verkehr eine Rechnung auf, wonach die Einwohner- und Verkehrszuwächse den aus dem Mobilitätskonzept erwarteten Rückgang des Kfz-Anteils um 8 Prozentpunkte bis 2030 „nahezu aufheben könnten“. Dabei rechne die Stadt, dass sich durch den Zuwachs von 4.000 neuen Einwohnern bis 2030 die Zahl der täglichen Wege um 12.000 erhöhe, „von denen ca. 2/3 mit dem Pkw durchgeführt werden“, während die Stadt gleichzeitig den Anteil des motorisierten Individualverkehrs von 58,9 % um 8 Prozentpunkte auf 50,9 % reduzieren wolle. Und sie setze auch das gesamte mögliche Verkehrswachstum zur Minderung des Rückgangs des Kfz-Anteils an, egal mit welchen Verkehrsmitteln dieses durchgeführt werde. Im Text werde zwar angeführt, dass in der Abbildung 48 die Gesamtrechnung „vereinfacht dargestellt ist“, aber die Zahlen des „Möglichen Gesamtwachstums“ seien damit deutlich höher als zu erwarten und vermittelten so ein verzerrtes Bild.	Der Stellungnahme wird gefolgt. Die Berechnung wurde geschärft und der Textteil entsprechend angepasst. Die 2/3-Annahme wurde für jedes Jahr durch den tatsächlich zu erwartenden Modal Split von 58,9% abnehmend bis 50,9% ersetzt.
13.4	Auf dem Internet-Portal der Stadt Bergisch Gladbach werde noch das öffentliche Güterterminal Zinkhütte angeführt mit seinen 34.500 Palettenstellplätzen, das so den innerstädtischen Verkehr um 17.000 Lkw jährlich entlaste. Im Mobilitätskonzept ist von diesem „Standbein zukunftsweisender Logistik“ nicht (mehr) die Rede. Es werde lediglich davon gesprochen (auf S. 129),	Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt. Heute fallen aufgrund des Güterterminals Zinkhütte nicht mehr 17.000 Fahrten von Lastkraftwagen im Stadtgebiet an. Die Änderung des Internet-Portals wird an die zuständige Abteilung für den Inter-

Nr.	Inhalt	Prüfergebnis
	dass „in Bergisch Gladbach noch eine für Güterverkehr taugliche Infrastruktur vorhanden sei, was eindeutig als Standortvorteil zu sehen sei“. Es wird aber gleichzeitig ausgeführt, dass „aktuell kaum Anhaltspunkte für eine erweiterte Nutzung bestehen“. So wird nur noch eine „Prüfung einer Ausweitung des Schienengüterverkehrs“ als Maßnahme vorgesehen (W 3 auf S. 134). Dies bedeute im Ergebnis, dass die Stadt offensichtlich hinnehme, dass z.B. die Fa. Krüger für sich entschieden habe, all ihre Transporte nur mit dem Lkw vorzunehmen. Im Gegensatz dazu transportiert die Fa. Nestle in Orbe, Schweiz, mit einem vergleichbaren Produkt-Portfolio als Best-Practice-Beispiel das Gros ihrer Verkehre über die Schiene.	netauftritt der Wirtschaftsförderung geleitet. Der Frage nach einer verstärkten Förderung des Schienengüterverkehrs wurde im Rahmen des Mobilitätskonzeptes detailliert nachgegangen, jedoch ergaben die Recherchen, dass die derzeitige Betriebsstruktur der Firmen in Bergisch Gladbach eine Nutzung des Güterterminals nicht unterstütze und trotz Anfragen kein Interesse bei den Betrieben bestehe den schienengebundenen Transport zu verstärken.
13.5	Beim Lkw-Vorrangroutennetz bleibe man bei der kritischen Haltung zum Vorgehen der Stadt. Wenn bei „mobil-im-rheinland.de“ im Projekt „Effiziente und stadtverträgliche Lkw-Navigation Metropolregion Rheinland“ ein zwischen den 148 Städten und Gemeinden abgestimmtes Netz von Lkw-Routen entwickelt werden solle, mache es wenig Sinn, ein Netz in Bergisch Gladbach zu beschließen, das offensichtlich nicht mit den Vorstellungen der Bezirksvertretung im benachbarten Köln-Mülheim zur Verkehrsreduzierung auf der Bergisch-Gladbacher-Straße zu vereinbaren sei.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Das Projekt „stadtverträgliche Lkw-Navigation Metropolregion Rheinland“ befindet sich derzeit noch im Aufbau und eine Abstimmung mit den Umlandkommunen folgt gemäß regionalen Vorgaben im weiteren Verlauf.

Nr.	Inhalt	Prüfergebnis
13.6	Auch bei den ÖPNV-Vorhaben bleibe man bei der Kritik am Vorgehen der Stadt. Das, so die Stadt, „zurückhaltende“ Vorgehen, um „Doppelplanungen zu vermeiden“ (Pressemitteilung der Stadt vom 11.4.), sei unverändert nicht nachvollziehbar. Es gehe lediglich darum, dass die Stadt die bereits bestehenden Planungen des Rheinisch-Bergischen Kreises (RBK) als Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in ihr städtisches Konzept übernehmen könne und sollte. Im Mobilitätskonzept der Stadt werde zutreffend festgestellt, dass „die erforderliche Steigerung der ÖPNV-Verkehrsleistung in Teilen auch einen Neu- und Ausbau der gegenwärtig vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen bedeute. Dies verlange schon heute politische Weichenstellungen – denn neue Infrastrukturen (...) benötigten oft einen zeitlichen Vorlauf von bis zu 30 Jahren von der Planung bis zur Inbetriebnahme.“ Im Mobilitätskonzept sei unter der Rubrik „Anstoß von Verbesserungen auf den Schienenstrecken“ von einer „Verknüpfung Linie 18 und S-Bahn“ die Rede. Dies werde aber im weiteren Konzept nicht mehr angesprochen. Deshalb weise man unverändert darauf hin, dass der RBK die Verlängerung der Stadtbahn (Linien 3 und 18) von Thielenbruch nach Bergisch Gladbach im vom Kreistag im Dezember 2015 beschlossenen Entwurf seines Mobilitätskonzepts gefordert und inzwischen auch für den ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW angemeldet habe. Auch der Plan des Kreises, die Machbarkeit einer Schnellbuslinie zwischen Herkenrath/Spitze und dem Bergisch Gladbacher S-Bahnhof prüfen zu wollen, sei im Konzept der Stadt nicht enthalten.	Die Stellungnahme ist im Sinne der Ziele des MobiK. Die Anregungen werden in einen separaten Textteil im Mobilitätskonzept aufgenommen.
13.7	Ebenso fehlten auch die vom RBK zum ÖPNV-Bedarfsplan des Landes angemeldeten Bahnsteigverlängerungen an allen Haltestellen der Stadtbahn-Linie 1 zum Betrieb von Langzügen. Es wäre sicherlich politisch sinnvoll, diese Planung der Kölner Verkehrsbetriebe (KVB) auf Bergisch Gladbacher Stadtgebiet auch in das Mobilitätskonzept aufzunehmen, zumal „von Seiten der Stadt diese Maßnahme befürwortet werde“ (Pressemitteilung der Stadt vom 11.4.).	Die Stellungnahme ist im Sinne der Ziele des MobiK. Siehe Stellungnahme Träger öffentlicher Belange 05.1.
13.8	Zum Vorschlag einer Stadtbahn auf der Bahndammtrasse habe der Ausschuss für Verkehr und Bauen des Kreises am 5.4.2016 folgenden Beschluss gefasst: „Für die Nutzung des Bahndamms in Bergisch Gladbach gibt es unterschiedliche Pläne, diese reichen von einer Nutzung als Bio-	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Beschlusslage des Kreisausschusses wird zur Kenntnis genommen. Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes wird die Trasse für die Mobilität freigehalten. Bei einem Ausbau der Nord-Süd-Verbindung

Nr.	Inhalt	Prüfergebnis
	topverbund über Radschnellweg oder Bahntrasse bis zu einem Ausbau als Straße. Um diesen Konzepten nicht vorwegzugreifen und weil die Planungshoheit bei der Stadt Bergisch Gladbach liegt, verzichtet der Kreis auf eine Priorisierung“ (für den ÖPNV-Bedarfsplan des Landes). Über die präsentierten Vorstellungen hinaus gäbe es im Ausschuss auch Überlegungen, die Straßenbahnlinien 3 und 18 (Endhaltestelle Thielenbruch) bis Bensberg weiterzuführen.	für den motorisierten Individualverkehr wird auch der Radverkehr mit berücksichtigt und bei der Verbindung weiterhin ermöglicht. Die Verkehrsbedingungen für einen Ausbau als Straßenbahnlinie sind gering.
13.9	In den Maßnahmen zum ÖPNV werde unter Ö 3 „Weiterführung der Straßenbahnlinie 1 in Abendstunden“ (S. 104) gefordert: „In den Abendstunden sollten mehr Bahnen der Linie 1 weitergeführt werden bis Refrath/Bensberg und nicht schon an der Haltestelle Brück Mauspfad enden. Gespräche mit KVB und RBK führen“. Auch hier sei der Kreis schon längst weiter. Für das Jahr 2016 hat der Kreistag des RBK am 10.12.2015 beschlossen, in den Nachtstunden vor Samstagen und Sonntagen sowie vor Feiertagen einen halbstündlichen Takt bis zur Endhaltestelle Bensberg (und zurück) auf der Stadtbahnlinie 1 einzurichten. Mittlerweile liege auch die Antwort auf die entsprechende Prüfanfrage an die KVB zu den Kosten vor, so dass die Maßnahme auch schnellstmöglich umgesetzt wird.	Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Es wird begrüßt, dass die Verdichtung in Nebenverkehrszeiten auch im kreisweiten Mobilitätskonzept berücksichtigt wird. Der entsprechende Beschluss wird am 09.06.16 im Kreisausschuss diskutiert. Aufgrund des Redaktionsschlusses für die Sitzung am 14.06.16 können die Ergebnisse der Beratung im Kreisausschuss hier nicht berücksichtigt werden.
13.10	Im Entwurf des Mobilitätskonzepts werde an verschiedenen Stellen auf die notwendige Barrierefreiheit hingewiesen. Es fehlten aber mehrere grundsätzliche, für die Belange von Menschen mit Behinderungen unverzichtbare Punkte. Der Inklusionsbeirat der Stadt habe inzwischen eine entsprechende Stellungnahme abgegeben.	Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Siehe Stellungnahme zu den Anregungen des Inklusionsbeirates (Träger öffentlicher Belange Nummer 8).
14	Öffentlichkeit, Schreiben vom 24.04.2016	
14.1	Öffentliche Verkehrsmittel: Für blinde Personen sei es sehr schwer an Bushaltestellen, an denen mehrere Busse abfahren, herauszufinden, welcher Bus gerade einfährt. Anstatt die Fahrgäste jeden Busfahrer fragen müssen, um welchen Bus es sich gerade handelt, wäre der Vorschlag eine Lautsprecherdurchsage an vielbefahrenen Bushaltestellen mit Angaben zur Liniennummer des anfahren Busses und Fahrtrichtung einzurichten.	Die Stellungnahme ist im Sinne der Ziele des MobiK. Der Vorschlag wird in einem separaten Textteil im Mobilitätskonzept aufgenommen. Generell ist der Ausbau dynamischer Fahrgastanzeigen (mit einem Bedarfsknopf zur Ansage der künftig ankommenden Buslinien) ein Ziel im Mobilitätskonzept. Das System ist jedoch noch im Aufbau und derzeit bestehen noch einige technische Hindernisse zur Echtzeitmessung. Der Vorschlag wird aufgrund der Zuständigkeit an den Rheinisch-Bergischen Kreis und die Verkehrsunternehmen weitergegeben.

Nr.	Inhalt	Prüfergebnis
14.2	Kfz-Verkehr: Da der Busfernverkehr und das generelle Verkehrsaufkommen steigen werden, wäre es sinnvoll die A4 sechsspurig auszubauen. Diese Maßnahme würde auch den Tourismus und Busfernverkehr fördern. Außerdem wäre der Vorschlag an der A4 und der A1 Fernbushaltestellen einzurichten mit zusätzlichen Fahrrad und Car-Sharing Angeboten, um die nachhaltige Mobilität zu fördern.	Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt. Der sechsspurige Ausbau der A4 ist im Bundesverkehrswegeplan als Maßnahme aufgenommen. Die Einrichtung von Fernbushaltestellen und zusätzlich Car-Sharing Angeboten kann durch die Stadt nur bedingt beeinflusst werden, wird aber unterstützt. Aktuell laufen vor allem durch die Stadtverkehrsgesellschaft Bemühungen, in Bensberg (oder Refrath) eine Fernbushaltestelle der Linie Düsseldorf-Berlin einzurichten.
15	Öffentlichkeit, Schreiben vom 24.04.2016	
15.1	Im Folgenden (siehe Grafik) werde ein Vorschlag für eine Radfahrschleuse gemacht, damit Radfahrer aus Refrath am Ortseingang GL auf die rechte Fahrbahnseite geführt werden könnten zwecks Vermeidung des gefährlichen „Geisterfahrens“. Die Straße sei zwischen Robert-Schuman-Straße und Gudurweg breit genug für diese Lösung. Durch eine lange Einfahrt in die Schleuse ermögliche man dem Radfahrer eine Lücke im entgegenkommenen Kraftverkehr abzapfen und ohne anzuhalten die Spur bis zur Schleuse zu überqueren. Erklärung der Fahrstreifen von links nach rechts: Radweg (schwarz), Fahrstreifen Richtung Refrath, Radfahrschleuse, wird im Verlauf zur Fahrspur Richtung Ortsmitte, Fahrstreifen Richtung Ortsmitte, Fahrbahnutzer müssten möglichen Radfahrern in der Schleuse Vorfahrt gewähren.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Aus Gründen der Verkehrssicherheit und Gefährdung der Radfahrer wird der Maßnahme nicht gefolgt sondern weiterhin die Möglichkeit der Querung der Straßenseite an der Lichtsignalanlage bevorzugt.

Nr.	Inhalt	Prüfergebnis
		
15.2	Man wundere sich, warum auf der Alten Wipperfürther Straße auf Höhe der Peter-Landwehr-Straße zwei Sperrflächen in der Mitte der Fahrbahn gekennzeichnet seien und in diesem Bereich die gestrichelte Mittellinie um ein Stück verschoben sei. Beim Vorbeifahren (mit dem PKW) an den dort parkenden Fahrzeugen Richtung Romaney müsse man genau über die Sperrflächen fahren. Weil der Bordsteinradweg sehr eng sei, der angrenzende Gehweg ebenfalls schmal sei und wegen der dort parkenden Fahrzeuge eine erhebliche Gefahr von sich öffnenden Türen in den Radweg ausgehe, schlage man folgendes vor: Auf der Alten Wipperfürther Straße, von Paffrather Straße bis Reuterstraße könnte in Fahrtrichtung Romaney (bergauf) ein Radfahrstreifen markiert werden. Wie man hörte, wird von den dortigen Anwohnern eine Verkehrsinsel gewünscht. Diese könnte auf Höhe der zugepollerten Straße Jägerhof installiert werden. Dazu könne die Fahrbahn incl. des neuen Radfahrstreifens um die Breite der Verkehrsinsel in die nicht mehr vorhandene Einmündung der Straße Jägerhof verschwenkt werden.	Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt. Die Markierung auf der Alten Wipperfürther Straße wurde eingerichtet, um die trotz Halteverbot parkenden Fahrzeuge auf der Straße einzudämmen. Die Markierung eines Radfahrstreifens bergauf und die zusätzliche Querungshilfe an der Straße Jägerhof wird gemeinsam mit Ordnungsamt und Kreispolizeibehörde geprüft und bei ausreichender Fahrbahnbreite und Notwendigkeit im Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr beraten.
15.3	Leider könne man in dem Konzeptentwurf keine Stellungnahme zu den Bürgeranregungen seit der vergangenen Veranstaltung finden. Des Weiteren sei	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Bürgerbeteiligungsverfahren im Mobilitätskonzept waren keine

Nr.	Inhalt	Prüfergebnis
	aufgefallen, dass zwar Unfallhäufungsstellen für den Radverkehr benannt wurden, diese aber so gut wie nicht beseitigt wurden. Ebenfalls bestehe die Absicht, angebliche Netzlücken zu schließen, anstatt die vorhandenen engen, konfliktreichen und gefährlichen Radweg/Radverkehrsführungen zu verbessern. Nach Wissen des Stellungnehmers bestehen solche Netzlücken so gut wie gar nicht, da fast überall auf der Fahrbahn gefahren werden könne und Radfahrer dabei sogar noch sicherer unterwegs sind als auf baulichen Radwegen. Insofern würden sich an der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur kaum Änderungen ergeben. Praktisch jeder dieser Wege für den Radverkehr entspreche nicht den geltenden Richtlinien und Gesetzen und stelle daher für Radfahrer eine Gefahr dar oder ermögliche kein komfortables Radfahren. Es wird die Frage gestellt, ob man es für vertretbar halte, neue Radverkehrsführungen zu bauen, anstatt zu allererst die gefährlichen Radwege zu entschärfen und zu verbessern. Statt Ausmerzungen der Unfallstellen im Verlauf der Radwege sollen an vielen Stellen enge Schutzstreifen eingerichtet werden. Hierzu wüsste man gerne, was sich von dem nebeneinander von be gegnendem KFZ-Verkehr und Radfahrern auf engstem Raum versprochen wird. Zum Überholen von einem Radfahrer bei Gegenverkehr seien mindestens 9,00m Fahrbahnbreite notwendig. Wenn beidseitig Schutzstreifen angelegt werden bedinge dies, dass der entgegenkommende KFZ-Fahrer auf „seinen“ Schutzstreifen ausweiche, um dem radfahrerüberholenden KFZ-Fahrer ausreichend Raum zum Überholen mit Sicherheitsabstand einzuräumen. Da dieses Platzmachen in der Praxis leider kaum vorkäme, wäre bei beidseitigem Schutzstreifen ein breiterer Fahrbahnquerschnitt notwendig. Allerdings könnten bei diesen Breiten genauso gut Radfahrstreifen eingesetzt werden, die Radfahrern durch die breitere Ausführung einen größeren Schutz bieten. Man stellt sich die Frage warum radfahrstreifen in dem Konzept grundlegend nicht vorkommen und Schutzstreifen vorgezogen werden. Die bisherigen Bordstein-Radwege würde zu folgenden Problemen führen: - Radfahrer würden zu „Gehwegradler“ erzogen. - Radfahrer würden oft die falsche Straßenseite benutzen (teils sogar durch Vorschrift), weil sie sich auf dem Gehweg/Radweg in Sicherheit wiegen oder sie die Straße nicht queren wollen. Auf der Fahrbahn gebe es so gut wie nie Geisterfahrer. - Konflikte mit Fußgängern wegen zu enger Gehwege und weil Fußgänger	förmlichen, verpflichtenden Beteiligungsverfahren und wurden stets als offene Verfahren ohne detaillierte und förmliche Abarbeitung aller eingegangenen Vorschläge angekündigt. Die insgesamt über 1.000 Anregungen wurden jedoch vollständig gesichtet, geprüft und viele Maßnahmen im Mobilitätskonzept übernommen (siehe B in den Maßnahmenlisten). Bei den Maßnahmen des Radverkehrs spielt der Netzgedanke eine entscheidende Rolle, da derzeit in Bergisch Gladbach kaum Angebote für den Radverkehr existieren und viel Nachholbedarf besteht. Da der Radfahrer primär auf der Fahrbahn geführt werden soll und oftmals die Platzverhältnisse beengt sind ist der Radschutzstreifen die priorisierte Maßnahme. An den Stellen an denen aufgrund der Platzverhältnisse auch ein Radfahrstreifen angelegt werden kann wird dies favorisiert, um dem Radfahrer mehr Raum zu geben. Die Verbesserung und Aufwertung des Bestandes wird an den Stellen, die im Zuständigkeitsbereich der Stadt liegen und finanziell tragbar sind, in der Planung mit berücksichtigt. Strecken mit Mängeln, die im Zuständigkeitsbereich des Landes liegen, werden Straßen NRW mit Verbesserungsbedarf gemeldet.

Nr.	Inhalt	Prüfergebnis
	die Radwege unachtsam plötzlich queren/nutzen würden. Konflikte mit Radfahrern beim Überholen wegen zu enger Radwege. Konflikte mit Autoinsassen beim Öffnen der Türen bei angrenzenden Parkplätzen. - Konflikte mit Autofahrern, da sie beim Einfahren auf die Straßen bis an die Fahrbahn vorziehen würden und erst dann die Vorfahrt (auf der Fahrbahn) achten, statt schon auf Radfahrer auf dem Radweg zu achten. Häufig würden sie dabei den heranfahrenden Radverkehr beim Warten blockieren. Aus den genannten Gründen sei nachvollziehbar, dass die Radfahrer statt auf den Rad bzw. Fußwegen auf der Fahrbahn besser aufgehoben seien. Auch wenn Schutzstreifen die Radfahrer auf die Fahrbahn „locken“ würden, und damit den Bordsteinradwegen vorzuziehen seien, so sei bei beengten Verhältnissen das Radfahren gerade am äußersten Fahrbahnrand nicht empfehlenswert.	
15.4	Welche Maßnahmen gebe es, um Radverkehrsverbindungen auf Nebenstrecken zu fördern? In der Regel seien dies Wohnstraßen mit schlechter Fahrbahnoberfläche sowie mit rechts-vor-links-Regelung, an denen der Radverkehr an jeder Kreuzung langsam heran fahren müsse und ggf. stoppen müsse. Ebenfalls parken dort teilweise rechts und links versetzt Fahrzeuge, so dass bei entgegenkommendem Kraftverkehr je nach dem dieser oder der Radfahrer anhalten müsse, wodurch die fürs Radfahren so förderliche verzögerungsfreie Fahrt unterbrochen werde.	Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt. Eine Förderung von Nebenwegen ist grundsätzlich denkbar und sinnvoll. Eine Änderung der Vorfahrtsregelung ist aus verschiedenen Gründen nicht sinnvoll. Maßnahmen zur prioritären Verbesserung der Fahrbahnoberfläche auf Routen die stark vom Radverkehr frequentiert werden, sind dagegen denkbar, ebenso wie Beschilderungen. Grundsätzlich wurden Alternativrouten im Rahmen des MobiK aber geprüft und sind nur in wenigen Fällen für alltagstaugliche und häufig genutzte Verbindungen geeignet. Der Grund dafür ist die Umwempfindlichkeit von Radfahrern. Zudem werden „Grüne Radrouten“ abseits von Hauptverkehrsachsen ins Mobilitätskonzept mit aufgenommen und sollen nach Beschluss des Konzeptes erweitert und insbesondere die regionalen Verbindungen zu den Umlandgemeinden im Rahmen der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans im Detail und in Zusammenarbeit mit den Umlandgemeinden ausgebaut und gefördert werden
15.5	Ein anderer Ansatzpunkt zur Förderung der stopp- oder wartearmen Fahrradfahrt könnten Freigaben für rechtsabbiegende Radfahrer sein, ähnlich dem grünen Pfeil. Als Radfahrer habe man eine erheblich bessere Verkehrsübersicht und –Wahrnehmung als aus dem Auto. Radfahrer sind i.d.R. recht vorsichtig, da sie bei einem Unfall hohen Gefahren ausgesetzt seien und	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Derzeit ist die Freigabe mit Grünpfeil für rechtsabbiegende Radfahrer an Lichtsignalanlagen aus verkehrssicherheitstechnischen Gründen noch stark in der Diskussion. Zusammen mit der Kreispolizeibehörde

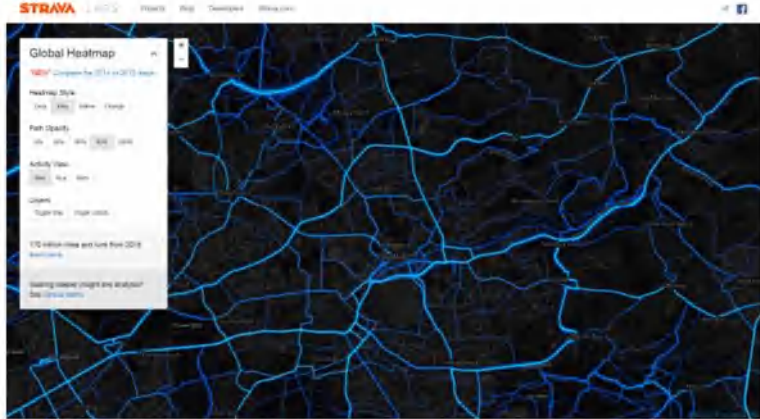
Nr.	Inhalt	Prüfergebnis
	versperren im Gegensatz zu einem KFZ nicht einen größeren Bereich der Kreuzung. Sehr gute Erfahrungen wären bereits in Basel [1], Paris [2], Idaho (USA) [3] sowie anderen Ländern wie Belgien und den Niederlanden [4] gemacht worden. [1]http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/neuigkeiten/news.php?id=4604 [2]http://www.wissenschaft-frankreich.de/de/ingenieurwissenschaften/radfahrer-konnen-jetzt-bei-rot-uber-die-ampel/ [3]https://de.wikipedia.org/wiki/Idaho-Stop [4]https://de.wikipedia.org/wiki/Rechts_abbiegen_f%C3%BCr_Radfahrer_frei	werde über diese Maßnahmen auch auf dem Stadtgebiet von Bergisch Gladbach schon diskutiert, jedoch ist solch eine Maßnahme immer im Einzelfall und auf die Örtlichkeit bezogen zu prüfen.
15.6	Weiterhin wundere man sich über die Schutzstreifen außerorts. Es wird die Frage gestellt, ob diese mittlerweile erlaubt seien? Man halte diese schmalen Wege auf kurvigen Außerortsstrecken nicht gerade förderlich für die Sicherheit der Radfahrer. Das sei praktisch eine von der Stadt angeordnete Möglichkeit zum viel zu engen Überholen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Durch die Markierung von Schutzstreifen wird der Autofahrer darauf aufmerksam gemacht, dass Radfahrer legal auf der Fahrbahn geführt werden, was dazu führt, dass die meisten Autofahrer vorsichtiger und langsamer überholen. Dies erhöht die Sicherheit.
15.7	Die Freigabe der Gegenrichtung für Radfahrer in der Laurentiusstraße wäre erfreulich. Das sei die einzige direkte Verbindung ohne große Umwege oder Ampeln (anhalten/warten) von der Odenthaler Straße zur Stadtmitte/Fußgängerzone. Hierzu wäre es vorteilhaft wenn die Parkplätze wegfallen würden, damit ausreichend Platz zur Verfügung stehe. Ebenso schlage man eine Fahrbahnoberflächensanierung vor, denn momentan sei es sogar bergauf bei geringerem Tempo schon sehr hubbelig.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Die Öffnung der Laurentiusstraße in entgegengesetzter Richtung wird aufgrund des starken Gefälles aus Überlegungen der Verkehrssicherheit als nicht sinnvoll erachtet. Als Alternativroute wird in den Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes eine Führung über die Buchmühle bis zur Laurentiuskirche vorgeschlagen.
15.8	Eine Oberflächensanierung der Straße „In der Schlade“ würde die Strecke für Radfahrer attraktiver machen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Oberflächensanierung auf der Straße „In der Schlade“ ist sinnvoll, jedoch derzeit finanziell nicht darstellbar, da andere Strecken mit schlechterer Fahrbahndecke zunächst priorisiert werden.
15.9	Es werde sich die Frage gestellt, warum auf der Alten Wipperfürther Straße kein Radfahrstreifen eingesetzt werde. Bei ca. 8m Fahrbahnbreite könne bergauf ein 2,00m breiter Radfahrstreifen markiert werden (erhöhte Breite wegen Steigung). Der angrenzende Fahrstreifen sei nach Regelmaß 3,25m, der gegenüberliegende Fahrstreifen sei 2,75m breit.	Die Stellungnahme ist im Sinne der Ziele des MobiK. An den Strecken an denen Handlungsbedarf besteht und aufgrund ausreichender Platzverhältnisse und der sonstigen Rahmenbedingungen im Streckenverlauf ein Radfahrstreifen möglich ist, wird dieser dem Schutzstreifen vorgezogen.
15.10	Es werde die Frage gestellt, warum An der Gohrsmühle/Schnabelsmühle vor und hinter dem Turbokreisel kein Radfahrstreifen statt des Schutzstreifens angelegt werde.	Der Stellungnahme wird gefolgt. Im Rahmen der Neubaumaßnahme des Kreisverkehrs Schnabels-

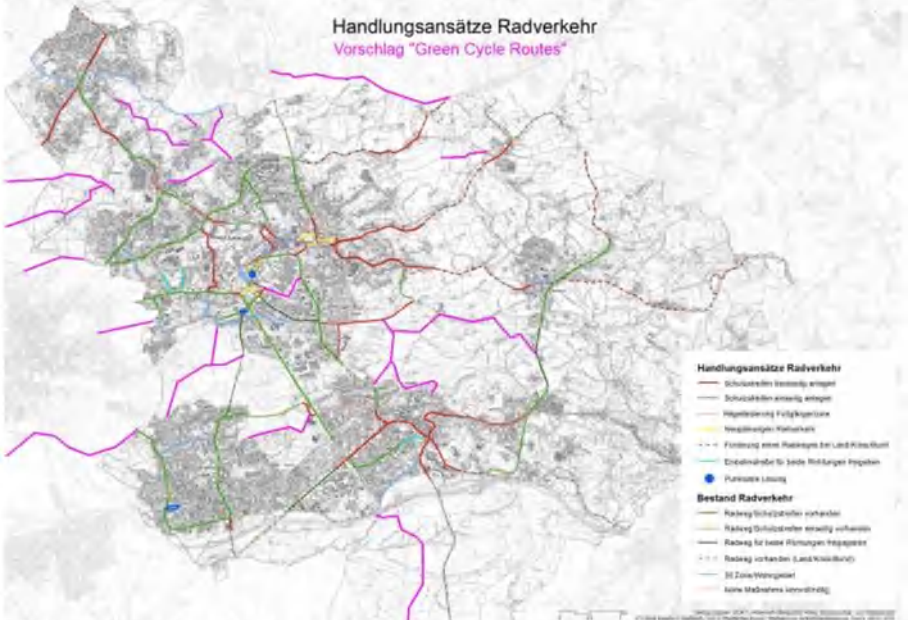
Nr.	Inhalt	Prüfergebnis
		mühle ist vorgesehen die Zufahrten zum Kreisverkehr mit Radfahr- bzw. Schutzstreifen auszustatten (siehe Maßnahmentabelle Radverkehr). Bei ausreichenden Platzverhältnissen werden auch hier die Radfahrstreifen den Schutzstreifen vorgezogen.
15.11	Auf der Altenberger-Dom-Straße zwischen Schildgen und Dünnwald sei die Straße ca. 10m breit. Das solle für Radfahrstreifen in beide Richtungen ausreichen. In diesem Fall solle man lieber einen Radfahrstreifen von 2,00m statt 1,85m wählen und dafür die Restfahrbahnbreite leicht reduzieren, was dann zu mehr Sicherheitsabstand beim Überholen führe. Ggf. könne durch die schmalere Fahrbahn sogar die zulässige Maximalgeschwindigkeit besser eingehalten werden.	Die Stellungnahme ist im Sinne der Ziele des MobiK. An den Strecken an denen aufgrund ausreichender Platzverhältnisse und der sonstigen Rahmenbedingungen im Streckenverlauf ein Radfahrstreifen möglich ist, soll dieser bevorzugt werden. Ansonsten soll ein Radschutzstreifen markiert werden.
15.12	Es werde gebeten, auf der Kalkstraße keinen Schutzstreifen anzulegen. Bei einer Restfahrbahnbreite von 4,50m werde es viel zu eng. Einige Autofahrer werden trotz Gegenverkehr versuchen, die Radfahrer mit erheblichem Abstand zu überholen.	Der Stellungnahme wird gefolgt. Die Maßnahme wird aufgrund der geringen Fahrbahnbreite aus dem Konzept entfernt und die Führung stadteinwärts über die Untere Hauptstraße bevorzugt.
15.13	Es werde die Frage gestellt, ob die Querschnitte der Straßen mit geplanten Schutzstreifen schon veröffentlicht wurden.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Detailplanungen für die Radverkehrsmaßnahmen werden erst im Nachgang zum Beschluss des Mobilitätskonzeptes am 14.06.2016 durchgeführt und anschließend im zuständigen Fachausschuss im Einzelfall zur Abstimmung gegeben.
16	Öffentlichkeit, Schreiben vom 24.04.2016	
16.1	Der Perspektivwechsel des MobiK weise in die richtige Richtung. Wichtig erscheine, dass die Weichen auch ganz praktisch neu gestellt werden. Hier zeige ein näherer Blick, dass die MobiK-Maßnahmen ein guter Anfang sind. Dennoch seien weitere Maßnahmen möglich. Dass für Bergisch Gladbach ein modernes Mobilitätskonzept erstellt werde, habe auch mit der „ewigen“ Diskussion über den Autobahnzubringer zu tun. Irgendwann sei den Verantwortlichen klar geworden, dass eine Schnellstraße auf dem alten Bahndamm verkehrlich längst nicht die erhofften Effekte habe. Gemessen an der Entlastung anderer Straßen sei der negative Einfluss auf Umfeld und Umwelt groß. Ungewiss sei, wie das Projekt finanziert werden solle. Außerdem dauere es Jahrzehnte, bis die Straße fertig sei. Möglicherweise denke die nächste Generation ganz anders übers Autofahren als die Entscheider von heute. Lange wurde durch die Bahndamm-Diskussion der Blick auf Mobilitätsalternativen	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Inhalt	Prüfergebnis
	verstellt. Das habe sich mit der Arbeit am Mobilitätskonzept sichtbar geändert. Das kommunale Mobilitätsmanagement habe die Verwaltung "aufgefrischt", sagte jüngst Stadtbaurat Stephan Schmickler. Jetzt gehe das Integriertes Mobilitätskonzept ("MobiK GL") in die letzte Runde. Im Rahmen der Bürgerbeteiligung entstand auch dieser Text, der eine Bewertung und Einschätzung versuche.	
16.2	Die Aussage, jeder Umsteiger mache den Stau eine Wagenlänge kürzer, sei zutreffend. Bergisch Gladbachs Straßennetz scheine an manchen Stellen überlastet. "Dauerstau" beschreibe die Situation aber schlecht, denn lange Staus gebe es nur in vergleichsweise wenigen Spitzenstunden während des Berufsverkehrs. Das Straßennetz allein dafür auszubauen sei nicht wirtschaftlich und aus Umweltgründen nicht zu vertreten. Stattdessen solle eine maßvolle Verlagerung vom Auto auf andere Verkehrsmittel die Staus verkürzen. Wenn jene, die einfach umsteigen könnten, dies auch tun, komme der auf Kfz und Lkw zwingend angewiesene Verkehr besser voran. Dass dies funktionieren könne, würden die Ferienzeiten zeigen. Die Menge des motorisierten Verkehrs ändere sich in den Ferien oft nur um einige Prozent, trotzdem seien die Staus deutlich kürzer oder gar nicht mehr da. Der Ansatz des MobiK ("clever. vernetzt. mobil.") sei auf der Höhe der Zeit, das Logo (grün: Rad- und Fußverkehr, orange: Bus & Bahn, rot: Auto) zeige, wie man in Zeiten knapper Kassen sinnvolle Prioritäten setzen könne.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
16.3	Fortschrittlich seien Bestandsaufnahme und Analyse. Im Kern des MobiK würden sieben Kapitel zu Fußverkehr, Radverkehr, Öffentlicher Nahverkehr, Pkw-Verkehr, Wirtschaftsverkehr, Intermodalität (Verknüpfung von Verkehrsmitteln) und Mobilitätsmanagement stehen. Die jeweils einleitenden Unterkapitel würden die aktuelle verkehrswissenschaftliche Diskussion aufgreifen und würden einen guten Überblick geben. Der Perspektivwechsel des MobiK (weg von der Windschutzscheibenperspektive hin zu Verlagerung und Vernetzung) werde mit vielen guten Argumenten unterfüttert.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
16.4	Die vorgeschlagenen Maßnahmen seien jedoch mitunter enttäuschend. Zwischen Theorie und Praxis klaffe in mehreren Fällen eine deutliche Lücke. Bei der Umsetzung scheine die Macher des Mobilitätskonzeptes oft der Mut verlassen zu haben. Möglicherweise seien gute Vorschläge in Abstimmungsrunden auch zerredet worden. Ein Beispiel: "Das Fahrrad habe im Rahmen der Nahmobilität den weitesten Aktionsradius und das größte Substitutionspotential, wenn es um die Verlagerung von Kfz-Verkehr ginge. Das Pedelec potenziere die Verlagerung von Kfz-Verkehren", heißt es im Mobilitätskon-	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Das System der Punktbewertung wurde entwickelt, um die Radverkehrsmaßnahmen zeitlich priorisieren zu können und somit feste Zeitpläne aufzustellen. Aus Sicht der Stadt Bergisch Gladbach darf bei der Umsetzung das Kriterium des Entfalls von Stellplätzen nicht außen vorgelassen werden. Die Höhe der Punktbewertung zeigt jedoch, dass die Kriterien Mängel und Umsetzbarkeit deutlich wichtiger sind, da eine höhere Punktzahl vergeben wird. Insgesamt bleibt der

Nr.	Inhalt	Prüfergebnis
	zept. Wenn es eng werde, mögen die Autoren des MobiK-Entwurfs aber keine deutliche Priorität zugunsten des Radverkehrs setzen. Dies zeige sich beispielsweise darin, dass jede Radverkehrsmaßnahme, die Parkplätze koste, mit ein bis zwei Minuspunkten abgewertet werde. Dabei werde doch an anderer Stelle argumentiert, dass die Bedeutung von Straßenparkplätzen für den Einzelhandel in der Regel deutlich überschätzt werde.	Netzgedanke deutlich prioritär.
16.5	Die Zielsetzung beim "Modal Split" sei korrekturbedürftig. Das MobiK wolle, dass die Menschen ihre Wege weniger mit dem Auto und öfter zu Fuß, mit dem Rad und öffentlichen Verkehrsmitteln zurücklegen - oder der Kombination aus diesen Alternativen. Wie sich die Wege auf die einzelnen Verkehrsmittel verteilen, wurde durch eine Haushaltsbefragung ermittelt. In Bergisch Gladbach werde fast doppelt so häufig Auto gefahren wie in Freiburg oder Zürich. Diese Städte zähle Prof. Bratzel von der FHDW zu den "intelligenten Mobilitätsregionen". Nach dem Mobilitätskonzept solle der Anteil der Auto-Wege bis 2030 von derzeit 58 auf dann 50 Prozent sinken. Das erscheine mit Blick auf Freiburg und Zürich extrem zaghaft. Auch in der Nachbarschaft seien die Ziele ehrgeiziger: Köln wolle schon 2025 den Anteil des Umweltverbundes (zu Fuß, Fahrrad, ÖPNV) auf zwei Drittel steigern, d.h. nur noch jeder dritte Weg solle aufs Auto ("MIV") entfallen (vgl. "Köln mobil 2025", Konzept von August 2014). Eine Korrektur der zu geringen Zielwerte erscheine auch deshalb geboten, weil die Einwohnerzahl Bergisch Gladbachs voraussichtlich deutlich stärker als noch kürzlich gedacht wachsen werde. Die Straßen würden schon aus Platz- und Geldmangel nicht mitwachsen können. Die angestrebte Reduzierung des Auto-Anteils um acht Prozentpunkte werde bei insgesamt größerer Verkehrsmenge nicht die gewünschte Wirkung (Verkehrsverflüssigung) haben. Wer weniger Stau wolle, müsse deutlich mehr Menschen zum Umsteigen bewegen, also den Zielwert fürs Auto deutlich nach unten korrigieren - oder die angenommenen Zielwerte deutlich früher erreichen wollen (z.B. 2021 statt 2030).	Die Stellungnahme ist im Sinne der Ziele des MobiK. Wünschenswert wäre auch im Sinne des Mobilitätskonzeptes eine höhere Verlagerung von MIV-Anteilen auf den Umweltverbund. Jedoch wurden die Ziele bewusst realistisch gewählt. Eine deutlich schnellere und bedeutendere Verschiebung des Modal-Splits ist durchaus denkbar, wenn die Umsetzung des Konzeptes planmäßig verläuft. Nach der ersten Zwischenkontrolle im Jahr 2022/2023 können die Zielwerte des Modal-Splits auch noch der realen Entwicklung angepasst werden.
16.6	Die Analyse der Verkehrsströme werde als methodisch fragwürdig angesehen. Im Rahmen der Haushaltsbefragung wurden die Wege von 2.308 Bergisch Gladbachern an einem beliebigen Werktag erfasst (MobiK Seite 19). Start, Ziel und Wegverlauf wurden aber offenbar nicht anhand konkreter Adressen, Straßen und Wege ausgewertet. Stattdessen wurden die Start- und Zielpunkte im Stadtgebiet einer von 172 Verkehrszellen zugeordnet. Die sich daraus ergebende Unschärfe möge für Wege mit größerer Distanz unbedeutend sein, für die Nahmobilität zu Fuß oder mit dem Rad erscheine sie	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Das Ziel der Mobilitätsbefragung war es, das werktägliche Verkehrsverhalten aller Bürger in Bergisch Gladbach zu analysieren und nicht einzelne auszubauende Trassen zu identifizieren. Der Fakt, dass im Bericht die Quellen und Ziele der Wege auf Verkehrszellen aggregiert wurden, hat in erster Linie datenschutzrechtliche Gründe. Jedoch sind 176 Verkehrszellen für eine Stadt der Grö-

Nr.	Inhalt	Prüfergebnis
	kritisch. Die Karte auf Seite 70 zeige, dass Verkehrszelle 214 offenbar von Combüchen über Rommerscheid bis zur Odenthaler Straße reiche. Wer nah zur Odenthaler Straße wohne, könne in die City auch gut zu Fuß gehen. Die Verkehrsmittelwahl der Menschen oben in Rommerscheid unterscheide sich sicher deutlich. Insofern sei fraglich, ob die Quell-Ziel-Analyse, aus der sich eine Rangfolge der Projekte ableite, wirklich treffgenau sei. Möglicherweise lieferten moderne Tools, die Soziale Medien einbeziehen, bessere Ergebnisse. In der Strava-Heatmap sehe man zum Beispiel, wo die tatsächlichen Lieblingsrouten (Radfahren, Laufen) der Community-Mitglieder verlaufen. Natürlich seien von Activity—Trackern erfasste Freizeitaktivitäten nicht einzu-eins auf Alltagswege übertragbar. Aber sehr schnell erkenne man auf der Heatmap, wo attraktive Routen verlaufen. Auch Schleich— und Umwege fielen sofort auf. Daraus lasse sich zum Beispiel ableiten, wo Handlungsbedarf in Form von neuen Wegangeboten bestehe. Der Höhenweg zwischen Altehufe und Voiswinkel glühe regelrecht in der Strava-Heatmap. Das zeige, wie attraktiv eine asphaltierte, autofreie Route sei, selbst wenn deutliche Steigungen zu überwinden seien. Viel benutzt würden (trotz schlechter Oberflächenqualität) auch Wege in Hardt und Schluchter Heide. Relativ schwach leuchte die Radverbindung entlang der Bahndammtrasse. Möglicherweise würden manche diese Route nicht kennen. Auch das Start-up "Bikecitizens" aus Graz und Berlin analysiere Bewegungsmuster in Heatmaps. Die Firma sehe diese Daten als "innovativen Input für die Stadtplanung". Inzwischen investiere die Europäische Weltraumorganisation (ESA) in fahrrad-bezogene Geschäftsideen von Bike Citizens.	Benordnung von Bergisch Gladbach mehr als ausreichend. Die zu erzielenden Aussagen im Rahmen der Mobilitätsbefragung sind mit auf Verkehrszellen aggregierten Wegen sehr gut zu ermitteln. Im Kern handelt es sich um die Identifikation von Handlungsansätzen, zur Förderung der Nahmobilität im Umweltverbund. Es ist ein Aspekt unter vielen weiteren, dabei Rad- und Fußwege auszubauen, zu verbessern etc. Viele Aussagen beinhalten zielgruppenspezifische Analysen, in denen der Entfernungsaspekt keine Rolle spielt (z.B. Zugangshemmnisse zum ÖPNV...).

Nr.	Inhalt	Prüfergebnis
	 Bild: Strava-Heatmap.jpg	
16.7	Das Radwegenetz sei recht straßenlastig. Es orientiere sich zu sehr an den Kfz-Hauptachsen ("Vorrangroutennetze"). Ausnahmen seien lediglich an der Buchmühle und in Schildgen zu finden. Sicher müsse es auch an den großen Straßen Radwege und Radfahrstreifen geben, weil an diesen Achsen viele Ziele liegen (Geschäfte, Behörden, Schulen, Sportstätten etc.). Auch diese letzte Meile müsse für Radfahrer sicher und attraktiv sein. Zwischen den Ortsteilen seien die Kfz-Achsen aber nur zweite Wahl. Wer fahre schon gern längere Strecken in der Abgas- und Lärmwolke der Autos. Das stehe so ähnlich auch im MobiK-Entwurf. Die "Green Cycle Routes" würden vernachlässigt. Radfahren habe auch etwas mit "Liebe zur Freiheit" (Seite 34) zu tun. Die könne man spüren, wenn man locker am Stau vorbeiradle. Aber noch intensiver erlebe man sie auf autofreien Nebenstrecken oder quer durch die schonen Wälder Bergisch Gladbachs. Die pinkfarbenen Abschnitte in der Karte könnten ein Grundgerüst sein für "green cycle routes" - mit denen zum Beispiel Europas Fahrradstadt Nr. 1 Kopenhagen großen Erfolg haben sollte. Man könne bescheidener anfangen, sollte diese autofreien Radlust-Strecken im Konzept nicht ausklammern. Ein erster Schritt wäre, die Wegbeschaffenheit zu verbessern (wassergebundene Decke). Kurze matschige Abschnitte könnten eine ganze Route entwerfen, zum Beispiel wenn Schuhe und Hose nicht dreckig werden sollten.	Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt. Eine Förderung von Nebenwegen ist grundsätzlich denkbar und sinnvoll. Eine Änderung der Vorfahrtsregelung ist aus verschiedenen Gründen nicht sinnvoll. Maßnahmen zur prioritären Verbesserung der Fahrbahnoberfläche auf Routen, die stark vom Radverkehr frequentiert werden, sind dagegen denkbar, ebenso wie Beschilderungen. Grundsätzlich wurden Alternativrouten im Rahmen des MobiK geprüft, sie sind nur in wenigen Fällen für alltagstaugliche und häufig genutzte Verbindungen geeignet. Der Grund dafür ist die Umwempfindlichkeit von Radfahrern. Die in der Karte aufgeführten „Green Cycle Routes“ werden im Mobilitätskonzept als Grüne Radrouten mit aufgenommen und sollen nach Beschluss des Konzeptes weiter betrachtet werden. Insbesondere werden die regionalen Verbindungen zu den Umlandgemeinden im Rahmen der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans im Detail und in Zusammenarbeit mit den Umlandgemeinden ausgebaut und gefördert.

Nr.	Inhalt	Prüfergebnis
	 Handlungsansätze Radverkehr Vorschlag "Green Cycle Routes" Handlungsansätze Radverkehr - Schulstreifen bereits angelegt - Schulstreifen einseitig angelegt - Regelung der Fußgängerzone - Neugestaltung Radverkehr - Förderung eines Radweges im Land-Kreis-Gemeinde - Einmündung für beide Richtungen freigegeben - Parkplatz Lösung Bestand Radverkehr - Radweg (Schulstreifen) vorhanden - Radweg (Schulstreifen) einseitig vorhanden - Radweg für beide Richtungen freigegeben - Radweg vorhanden (Land-Kreis-Gemeinde) 30 Zone (Weggeplante) - keine Maßnahmen notwendig <i>Bild: Radverkehr-Vorschlag-green-cycle-routes.jpg</i>	
16.8	Ausführlich würden im MobiK-Entwurf die existierenden Radwege dargestellt. Nicht ohne Grund seien in Bergisch Gladbach die allermeisten Radwege nicht mehr Benutzungspflichtig. Sie seien oft viel zu schmal, die Führung (hochbordig auf dem Gehweg) widerspreche aktuellen Empfehlungen, der Komfort sei durch holprige Oberflächen und querende Einfahren klein. Insgesamt sei das Fahren auf der Fahrbahn oft die bessere und sicherere Lösung. Obwohl das auch im MobiK-Entwurf formuliert werde, werde in der Bestandsanalyse offenbar nicht zwischen brauchbaren und wenig brauchbaren Radwegen unterschieden. Radwege mit deutlichen Qualitätsmängeln gebe es zuhauf, beispielsweise entlang der Paffrather Straße (Stadion), an der Kempener Straße (viel zu schmale, unterbrochene Schutzstreifen), an der Bensberger Straße (zu schmal, ganz besonders z.B. an der Einmündung Feldstraße), an der Alten Wipperführer Straße (Belag schadhaft), in Moitzfeld (Radwegschäden) und am Kaufland (Führung, Oberfläche).	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Bestandsaufnahme der Radwege und die daraus resultierende Karte stellen keine Bewertung der vorhandenen Radwegeführungen dar. Durch die zusammenfassende Karte der Handlungsansätze im Radverkehr werden die Handlungsbedarfe deutlich. Da der Netzgedanke eine entscheidende Rolle bei der Förderung des Radverkehrs spielt, ist auch die Verbesserung und Aufwertung des Bestandes an den Stellen, die im Zuständigkeitsbereich der Stadt liegen und finanziell tragbar sind, in der Planung mit berücksichtigt. Strecken mit Mängeln, die im Zuständigkeitsbereich des Landes liegen, werden Straßen NRW mit Verbesserungsbedarf gemeldet.

Nr.	Inhalt	Prüfergebnis
16.9	Pinselfurche brächten die Sicherheit im Radverkehr nicht entscheidend weiter. "Eine Fahrbahn die Platz für einen regelkonformen Radstreifen hat, muss mindestens so breit sein, dass sie letztendlich auch wieder ohne auskommt. Daher gibt es bei diesen Dingen nur zwei Kategorien - entweder überflüssig oder illegal, schreibe ein Alltagsradfahrer in einem Forum. Das sei überspitzt formuliert. Häufig seien Radfahrstreifen tatsächlich viel zu schmal und würden zu dicht an parkenden Pkw vorbei geführt werden. Radfahrer fühlten sich dann latent gefährdet, der Komfort sei schlecht. Radfahrstreifen müssten breit genug sein, wenn sich die Situation für Radfahrer wirklich verbessern solle. In Köln werde seit einigen Jahren viel mit Radfahrstreifen gearbeitet. Die Radfahrstreifen seien in der Regel rot markiert und mit einer durchgezogenen Linie von der Fahrbahn für Kfz abgetrennt. Autos dürften die weiße Linie nicht überfahren. Im MobiK sei aber nicht von "Radfahrstreifen" sondern von "Schutzstreifen" die Rede. Schutzstreifen würden durch einen unterbrochenen dünnen "Schmalstrich" von der Fahrbahn getrennt. Sie seien normalerweise nicht farblich hervorgehoben, allenfalls durch Fahrrad-Piktogramme. Der wichtigste Unterschied zum echten Radfahrstreifen: Schutzstreifen dürften bei Bedarf von Autos und Lkw überfahren werden. Der Straßenraum werde für Radfahrer also eher virtuell als wirklich reserviert. In Bergisch Gladbach sollen für mehr als 200.000 Euro in den nächsten Jahren Schutzstreifen abmarkiert werden. Dafür spreche, dass der Radverkehr so in der Stadt sichtbar werde und Netzlücken günstig geschlossen werden könnten. Man könne aber daran zweifeln, ob durch Schutzstreifen allein wirklich ein komfortables Radverkehrsnetz geschaffen werden könne. Einen Nutzen hätten Schutzstreifen und Aufstellflächen gewiss: Radfahrer kämen am Auto-Ampelstau seitlich vorbei. Eine Überlegung wert seien so genannte Piktogrammstreifen oder "Fahrrad-Sharrows". Dabei werde auf eine Trennlinie verzichtet, in ausreichendem Abstand zu den parkenden Fahrzeugen würden Fahrradpiktogramme mitten auf die Fahrbahn gepinselt, um Autofahrern anzuzeigen, dass Radfahrer ganz legal die Straße benutzen dürften. Gerade bei wenig Platz sei diese Lösung möglicherweise ehrlicher als ein zu schmaler Schutzstreifen (vgl. Wikipedia "Anteilig genutzter Fahrstreifen").	Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt. Bei den Maßnahmen des Radverkehrs spielt der Netzgedanke eine entscheidende Rolle, da derzeit in Bergisch Gladbach kaum Angebote für den Radverkehr existieren und viel Nachholbedarf besteht. Da der Radfahrer primär auf der Fahrbahn geführt werden soll und oftmals die Platzverhältnisse beengt sind ist der Radschutzstreifen die priorisierte Maßnahme. An den Stellen, an denen aufgrund der Platzverhältnisse auch ein Radfahrstreifen angelegt werden kann, wird dies favorisiert, um dem Radfahrer mehr Raum zu geben. Das Element sogenannter „Sharrows“ ist der Verwaltung bekannt und wird derzeit mit den zuständigen Planerinnen und Planern für einige Strecken auf Bergisch Gladbacher Stadtgebiet diskutiert.
16.10	Radtourismus und Bahntrassenrouten böten ungenutztes Potential. Der MobiK-Entwurf betone, dass regionale Radverkehrsbeziehungen sowohl für den Freizeitradverkehr "enorm wichtig" seien als auch für Pendelbeziehungen mit dem Fahrrad zur Arbeit aus dem oder ins Umland. Dennoch seien konkrete Vorschläge nur spärlich zu finden. Eine große Chance könnte in	Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt. Die regionalen Radwegeverbindungen sind für die Stadt Bergisch Gladbach insbesondere im Rahmen interkommunaler Zusammenarbeit und bei der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans wichtig. Aus zeitlichen und personellen Gründen werden die regionalen Rad-

Nr.	Inhalt	Prüfergebnis
	einer Strecke entlang des Bahndamms stecken, beginnend mit einem Fahrrad-Express über den Bahndamm von der Tannenbergsstraße bis zum Finanzamt. Vom dort aus bestünde Anschluss zur Nelson-Mandela-Gesamtschule, an den trassenbegleitenden Radweg zur Saaler Mühle (nach Bensberg und Refrath) und an den Strundeweg entlang der alten Straßenbahnlinie G in Richtung Köln-Dellbrück. In den letzten Jahren sei in NRW ein tolles Radwegenetz auf alten Bahntrassen entstanden ("Panorama-Radwege"). Bergisch Gladbach habe das Potenzial daran anzuknüpfen. Bis Rösrath sei der Agger-Sülz-Radweg geplant (u.a. Initiative Lebenswertes Sülztal). Von dort führe schon ein Weg [über Forsbach bis zur Autobahn A4], allerdings entspräche die Oberfläche nicht den Standards der anderen Bahntrassenradwege. Die Netzlücke bis zur Saaler Mühle könne vermutlich über bestehende Anliegerstraßen einfach geschlossen werden. Weiter gehe es entlang oder über den Bahndamm bis zum S-Bahnhof (s.o.). Eine attraktive, verkehrs- und steigungsarme Führung nach Odenthal sei nicht ganz einfach, zwei Varianten über Voisdorf bzw. Nussbaum scheinen denkbar. Im Dhünnertal gehe es am Altenberger Dom vorbei bis zum Reisegarten Schöllerhof. Wer zur Balkantrasse wolle, müsse den Anstieg nach Kaltenherberg meistern. Möglicherweise ließe sich die Zufahrt zum Böckenshammer (mündet nördlich von Sträßchen auf die B51/Kölner Straße) nutzen (z.Z. schlechter Belag).	wege erst nach dem Beschluss des Mobilitätskonzeptes noch einmal detaillierter betrachtet mit dem Ziel sie in Zusammenarbeit mit den Umlandgemeinden weiter auszubauen und zu fördern. Die Empfehlung bei wachsendem Verkehrsaufkommen für die Einrichtung einer Trasse als Nord-Süd-Verbindung steht nicht im Gegensatz zu dem Vorschlag der Anknüpfung der Panorama-Radwege, da die Trasse auch den Radverkehr berücksichtigt. Bei eventueller Troglage wird der Radverkehr ebenerdig geplant. Je nach Ausbauzustand der Nord-Süd-Verbindung müsse man jedoch die Attraktivität der Radwegeverbindung überdenken und dementsprechende Alternativrouten suchen.
16.11	Die ÖPNV-Versorgung. In Bergisch Gladbach führen auffällig viele Menschen mit Bahn und Bus. Tatsächlich gebe es mit der S11 und der Stadtbahnlinie 1 attraktive Verbindungen nach Köln, sie würden v.a. von Pendlern viel genutzt. Beim Busnetz werde im MobiK-Entwurf die hohe Haltestellendichte betont. Tatsächlich gebe es viele Hinweise, dass die Busbedienung in Bergisch Gladbach großstädtischen Ansprüchen nicht gerecht werde. Ein Indiz ist der geringe Zuschussbedarf des Verkehrsunternehmens Wupsi (14 Cent pro Fahrgast statt üblicherweise 37 Cent in der Branche, KStA 22.04.16). Offenbar würden vorzugsweise die besonders rentierlichen Fahrten angeboten. Der MobiK-Entwurf zitiere das Leitbild der ÖPNV-Zukunftskommission NRW. Danach solle der ÖPNV eine "vollwertige Mobilitätsalternative" sein und über die 'Daseinsvorsorge' hinaus aktiv zur Sicherung der Teilhabe, dem Einbezogenen in das gesellschaftliche Leben, dienen." Bis 2050 solle der ÖPNV doppelt so viele Menschen mobil machen. Das scheine aber kaum erreichbar, wenn man den Verkehrsanteil des ÖPNV in Bergisch Gladbach bis 2030 um gerade einmal zwei Prozentpunkte auf	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Das Nahverkehrsangebot im Busverkehr der Stadt Bergisch Gladbach wird im Grundsatz als gut bewertet. Es ist der Größe und Bedeutung Bergisch Gladbachs angemessen. Auch das Angebot in der Nebenverkehrszeit ist objektiv besser als es von der Bevölkerung empfunden wird. Die besonders guten Verbindungen im SPNV in Richtung auf das Oberzentrum Köln verfügen über eine hohe Taktichte und weiten Bedienungszeitfenstern. Daher fällt das geringere Angebot im Busverkehr besonders im Vergleich zu diesen Verkehrsangeboten in der Bevölkerung oft negativ auf. Die guten Angebote im Schienenverkehr sind möglich, weil die Nutzerzahlen entsprechend hoch sind. Der Nah- und Regionalverkehr in und um Bergisch Gladbach weist demgegenüber erheblich geringere Fahrgastzahlen auf. Folglich kann auch die Angebotsqualität nicht auf ein vergleichbares Niveau gestellt werden, obschon dies wünschenswert wäre. Der Ansatz Bedienungsqualitäten am Zuschussbedarf eines Verkehrsunter-

Nr.	Inhalt	Prüfergebnis
	dann 15 Prozent erheben wolle. Die Karte "Erschließungswirkung" im Mobilitätskonzept suggeriere, dass alle Wohnungen im 300-Meter-Luftlinienabstand zu einer Bushaltestelle vom ÖPNV erschlossen seien. Zwar wird auf die ausgedünnten Fahrpläne in der "Schwachverkehrszeit" eingegangen. Der Anspruch könne jedoch noch ein anderer sein, nämlich die Bedienung der Hauptbuslinien im S-Bahn-Takt (d.h. tagsüber alle 20 Minuten, abends und am Wochenende alle 30 Minuten). Die Zahl der "nicht erschlossenen Adressen" - in der Karte kräftig rot markiert - dürfe deutlich größer sein, wenn man diesen Qualitätsmaßstab anlege. Ein Problem seien überdies die langen Fahrzeiten der Busse allein durch die umständliche Ausfädelei aus dem Busbahnhof in Bergisch Gladbach.	nehmens zu messen, erscheint nicht machbar.
16.12	Als Fazit sei festzuhalten, dass gemessen an dem, wie vor vielleicht fünf Jahren in Bergisch Gladbach über Verkehrsfragen diskutiert worden sei, sei das Mobilitätskonzept ein Schritt nach vorn. Der Nachholbedarf der Stadt bei der Förderung umwelt- und umweltfreundlicher Verkehrsmittel sei enorm. "Ziel muss es sein, die aktuellen Schwierigkeiten in der Mobilität, die in besonderem Maße durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) hervorgehen, deutlich zu reduzieren und einen gesunden Lebens— und Bewegungsraum für Menschen zu gestalten." Das werde jedoch kaum gelingen, wenn der Perspektivwechsel bei der Mobilität - was Ziele und Maßnahmen betrifft - zu zögerlich angegangen werde.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Maßnahmen und Handlungsempfehlungen des Mobilitätskonzeptes wurden bewusst realitätsnah und entsprechend finanzieller Möglichkeiten gewählt, da die besondere Verkehrssituation (hohe Pkw-Dichte, Nachholbedarf im Radverkehr, sehr unterschiedliche Siedlungsdichte und daher Bedienung im öffentlichen Verkehr) die Verlagerung der Verkehrsanteile auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel erschwert. Mit der Zwischenkontrolle im Jahr 2022/2023 wird sich zeigen inwieweit die Ziele des Mobilitätskonzeptes erreicht wurden und bei Bedarf angepasst werden müssen. Wünschenswert wäre eine stärkere Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel, um die Lebensqualität für die Bürgerinnen und Bürger in der Stadt schnellstmöglich zu verbessern.