

**Absender**

**Drucksachen-Nr.**

**0238/2016**

**öffentlich**

## **Antrag**

**der Fraktion, der/des Stadtverordneten**

**zur Sitzung:**

**Gemeinsame Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr und des Stadtentwicklungs- und Planungsausschusses am 29.06.2016**

### **Tagesordnungspunkt**

#### **Antrag der FDP Fraktion vom 30.05.2016 zur Überarbeitung des Mobilitätskonzeptes**

#### **Inhalt:**

*Die FDP beantragt, dass das Mobilitätskonzept mit veränderten Zielen, Schwerpunkten und Prioritäten überarbeitet wird. Vorrang erhält eine Verflüssigung des Kfz-Verkehrs und eine Stärkung des ÖPNV. Maßnahmen sind unter Berücksichtigung von Kosten-Nutzen Bewertungen zu priorisieren.*

- Die Ziele des Mobilitätskonzeptes basieren auf der Zielvorgabe „Nachhaltige Mobilitätsentwicklung“ durch das Förderprojekt „Kommunales Mobilitätsmanagement“. Im Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss am 09.06.2016 wurden die strategischen Leitziele des Mobilitätskonzeptes beschlossen. Die Optimierung des Verkehrsflusses im Kfz-Verkehr (Nummer 5), sowie die Verbesserung der öffentlichen Verkehrsangebote (Nummer 4) sind Teil der strategischen Leitziele.

*Der Planung sollte die aktuellste und beste verfügbare Datenbasis zugrunde gelegt werden. Leider basieren die gemachten Annahmen zur Bevölkerungsentwicklung nicht auf den letzten verbindlichen Prognosen der Landesregierung. Diese gehen von einem Bevölkerungswachstum von 10% aus.*

- Die Planungen des Mobilitätskonzeptes basieren auf den aktuellsten Bevölkerungsentwicklungen, die durch das Büro SSR Schulten im Januar 2016 geliefert wurden.

*Es sind vielmehr nach wie vor Maßnahmen zur Verflüssigung des Individualverkehrs erforderlich:*

*1. Anbindung des Zentrums von Bergisch Gladbach an die A4 über das Merheimer Kreuz*

- Dabei handelt es sich um eine überregionale Maßnahme, die nur in Zusammenarbeit mit der Stadt Köln angegangen werden kann. Derzeit bestehen seitens der Stadt Köln keine Ansätze zur Förderung einer solchen Maßnahme. Die Planung solcher überregionaler Verbindungsachsen sollte Thema im Rahmen regionaler Konzepte (z.B. Regionaler Mobilitätsplan, Köln-Rechtsrheinische-Nachbarn, Agglomerationskonzept) sein.

*2. Verbesserung von Ampelschaltungen und Einrichtung von Abbiegespuren zur Verflüssigung des Verkehrs*

- Die Verbesserung von Ampelschaltungen ist im Mobilitätskonzept enthalten (siehe Maßnahme P6). Die Einrichtung von Abbiegespuren ist aufgrund meist fehlender Raumverfügbarkeit und der Eigentumsverhältnisse nicht als Maßnahme ins Konzept aufgenommen worden.

*3. Einführung eines Park-Leitsystems in Bensberg, wo die Zufahrten zu Parkplätzen und Parkhäusern teilweise schwer zu finden sind*

- Das Parkleitsystem in der Stadtmitte Bergisch Gladbachs wurde erst im Jahr 2015 eingeführt und die Erfahrungswerte sollen zunächst zeigen, inwieweit sich das Parkleitsystem rentiert und an welchen Stellen Verbesserungsbedarf besteht. Die Prüfung einer Gesamt-Parkraumkonzeption ist als Maßnahme P10 im Mobilitätskonzept enthalten.

*4. Neugestaltung des Verkehrsraums an neuralgischen Punkten, wie beispielsweise die Ortsdurchfahrt Schildgen*

- Die Neugestaltung von Verkehrsräumen führt nicht immer direkt zu einer Verbesserung des Verkehrsflusses. In Schildgen existiert derzeit ein hohes Verkehrsaufkommen mit Lkw-Verkehren, ÖPNV und Kfz-Verkehr. Das Ziel des Mobilitätskonzeptes ist es, durch die Verlagerung von Kfz-Verkehren beispielsweise auf das Fahrrad, den ÖPNV oder Wege zu Fuß die Anzahl der Pkw's auf der Straße zu reduzieren und dadurch den Verkehrsfluss zu verbessern, ohne große (teure) bauliche Änderungen im Verkehrsraum.

*5. optimierte Vernetzung von Individualverkehr und ÖPNV*

- Dieser Ansatz ist ausführlich im Mobilitätskonzept enthalten durch die Einrichtung von Mobilstationen (P1, Ö5, I6) und die Ausweitung der P+R Anlagen (Ö2, P7, I7).

*6. Schaffung einer Infrastruktur zur verstärkten Nutzung von E-Mobilität, Schaffung von Anreizsystemen, z.B. bei Zustellverkehren.*

- Dieser Ansatz ist im Mobilitätskonzept enthalten (W10, MB6).

## *7. Sponsoring von systemtechnischen Unterstützungen von Car-Sharing und Fahrgemeinschaften*

- Die Unterstützung und Förderung von Car-Sharing im Stadtgebiet ist im Mobilitätskonzept enthalten (I3, MB5). Fahrgemeinschaften werden im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements berücksichtigt (ab S.154, MB2).

*Auch in Bezug auf den Modalshift ist das Mobilitätskonzept um einige Punkte zu erweitern. Zum einen ist zu berücksichtigen, dass ein großer Teil des Verkehrs zweckgebunden (z.B. Einkäufe und Transporte) und zielgebunden (z.B. Außenbereich) erfolgt, und dass eine Verlagerung dieser Verkehre auf andere Verkehrsträger deshalb vielfach ausscheidet.*

- Im Mobilitätskonzept wird deutlich darauf hingewiesen, dass nicht alle Wege, die mit dem Kfz zurückgelegt werden auf andere Verkehrsträger verlagert werden können (Senioren, mobilitätseingeschränkte Personen sowie oftmals Familien mit Kindern). Zweckgebundene sowie zielgebundene Verkehr sind jedoch kein direktes Ausschlusskriterium für die Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel (Stichwort Lastenfahrrad, Fahrgemeinschaften, gemeinsame Schulwegplanung, usw.). Wichtig ist auch hier nochmals der Hinweis, dass die Verlagerung des Verkehrs kein Zwang für die Bevölkerung ist, sondern nur als Angebot an Personen, die Ihr Mobilitätsverhalten aus Kosten oder Umweltgründen verändern möchten, zu sehen ist (S. 114).

*In diesem Zusammenhang ist erneut die Planungsgrundlage zu bemängeln. Die 25.000 Einpendler aus Köln und dem ländlichen Umland werden vom Mobilitätskonzept schlicht ignoriert, weil diese bei den durchgeführten Haushaltsbefragungen nicht erfasst wurden.*

- Bei der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes wurden stets die aktuellsten Statistiken zum Erarbeitungsprozess verwendet (Bevölkerungsstatistik, Pendlerzahlen IT.NRW, usw.). Die 25.000 Einpendler wurden daher bei der Erarbeitung keineswegs ignoriert. Meist basieren Mobilitätskonzepte nur auf den üblichen Statistiken und Datengrundlagen. Für das Mobilitätskonzept Bergisch Gladbach wurde zusätzlich zu den vorhandenen Statistiken eine ausführliche Haushaltsbefragung an 5.500 Haushalte verschickt. Die Ergebnisse der Befragung haben zusätzlich eine Vielzahl von Erkenntnissen, speziell auf das Stadtgebiet Bergisch Gladbachs bezogen, für die Erarbeitung des Konzeptes geliefert (z.B. Auswertung der Wege der Bevölkerung zur Erstellung von Vorrangroutennetzen im Radverkehr).

*Das Ziel „Stadt der kurzen Wege“ steht im Widerspruch zum Einzelhandelskonzept, dem zu Folge eine Konzentration auf Einkaufszentren erreicht werden soll. Dies offenbart das grundsätzliche Problem, dass eine Abstimmung auf andere Planungen fehlt, insbesondere zur Stadtentwicklungsplanung (Wohnsiedlungen, Gewerbe).*

Ziel des Einzelhandelskonzeptes ist es, die Nahversorgung sicherzustellen, d.h. eine Stadt mit kurzen Wegen zu gewährleisten. Läden bis 800 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche können nach wie vor in allgemeinen Wohngebieten und Mischgebieten errichtet werden. Ausschließlich die Konzentration von Einzelhandel, die zu einem Schließen der kleineren Läden führt, wird durch das Einzelhandelskonzept gesteuert.

*Eine Abstimmung mit unseren Nachbargemeinden, dem Kreis, der Stadt Köln und der Region ist nachzuholen. Auch die zahlreichen begrüßenswerten Maßnahmen zum Ausbau des ÖPNV, wie die*

*Ausweitung von Park&Ride-Angeboten, die Verlängerung der Straßenbahnlinie 1, die Mehrgleisigkeit der S-Bahn-Linie 11 sowie die Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger untereinander, sind nur in enger Abstimmung mit ihren jeweiligen Trägern zu realisieren (Kreis für den Busverkehr, Verkehrsverbund Rhein-Sieg für den S-Bahn-Verkehr und KVB für den Straßenbahnverkehr), zumal von diesen auch die Finanzierung sichergestellt werden müsste. Ferner ist eine Abstimmung mit einem Stadtentwicklungskonzept vorzunehmen.*

- Die regionale Abstimmung mit den Nachbargemeinden hat im März 2016 stattgefunden. Neben einem gemeinsamen regionalen Abstimmungstermin sind einige Stellungnahmen der Nachbarkommunen, des Kreises und der Verkehrsunternehmen eingegangen und geprüft worden (siehe Anhang 1 der Vorlage Stellungnahmen Bürgerbeteiligung). Die Abstimmung mit dem Kreis als Aufgabenträger hat im Jahr 2014 direkt zu Beginn des Mobilitätskonzeptes und kontinuierlich im Prozess der Erarbeitung des Konzeptes stattgefunden. Die Ergebnisse aus dem Stadtentwicklungskonzept (ISEK 2030) sind in die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes eingeflossen.

*Eine Planungsstruktur und Empfehlungen zu Prioritäten sind zu erstellen. Vorrangig sind Maßnahmen mit positivem Kosten-Nutzen-Verhältnis zu ergreifen. Es müsste dafür zunächst eine Kosten-Nutzen-Analyse vorgenommen werden. Viele Vorschläge erfordern einen hohen Finanzierungsaufwand. Hierzu sind Finanzierungsvorschläge vorzulegen.*

- Im Fazit werden alle Maßnahmen auf Grundlage der drei Kriterien Kosten, Nutzen und Umsetzbarkeit bewertet und priorisiert (S. 171). Die Prioritätenliste der Maßnahmen ist im Anhang des Mobilitätskonzeptes zu finden.