



**clever. vernetzt. mobil.**

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

**Mittwoch 29.06.2016 um 16.00 Uhr**

## **Abstimmung Gesamtkonzept MobiK**

1. Beschluss des SPLA zu den Stellungnahmen der dritten Bürgerbeteiligung
2. Beschluss des SPLA zum Mobilitätskonzept
3. Beschluss des AUKIV zu den Detailplanungen im Radverkehr

SPLA **Grüne Karten**

AUKIV **Rote Karten**

# 1. Stellungnahmen der dritten Bürgerbeteiligung (SPLA)

- Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes seit April 2014
- Konzept als Richtungsweisung für die ab Mitte 2016 geplante Umsetzung (Detailplanungen Radverkehr, Konzept Geh-Spaß statt Elterntaxi, Dienst-Pedelecs, usw.)
- Große Beteiligungsrunden bei allen Meilensteinen (Bestandsaufnahme+Leitziele / Maßnahmen / Gesamtkonzept)



Große  
Öffentlichkeitsbeteiligung  
AMG (Februar 2015)



Fünf Stadtteilwerkstätten  
(Oktober 2015)



Offenlage/Onlineformular  
/reg. Abstimmungsrunde  
(März-April 2016)

- 08.03.2016 – 23.03.2016 Kreis und Nachbarkommunen  
(inkl. Abstimmungstermin am 18.03.2016)
- 05.04.2016 – 24.04.2016 Öffentlichkeit  
( Drei Wege: Offenlage / Onlineformular / Post oder E-Mail)

➔ **7 Stellungnahmen** von  
Nachbarkommunen (Stadt Köln, Stadt Rösrath, RBK)  
Verkehrsunternehmen (KVB, Wupsi, RVK)  
Träger öffentlicher Belange (Inklusionsbeirat, IHK)

➔ **16 Stellungnahmen** von der Öffentlichkeit

# 1. Stellungnahmen der dritten Bürgerbeteiligung <sup>6</sup>

- Die Stellungnahme ist im Sinne der Ziele des MobiK 45  
(Im MobiK schon enthalten oder Übernahme im Textteil)
- Der Stellungnahme wird gefolgt 12  
(Übernahme als Maßnahme)
- Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt 18  
(meist Übernahme im Textteil)
- Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen 37  
(teilweise Weiterleitung an Dritte)
- Der Stellungnahme wird nicht gefolgt 14

Beschlussvorschlag:

Den Abwägungsempfehlungen für die im Rahmen der öffentlichen Auslegung des Mobilitätskonzeptes Bergisch Gladbach eingereichten und vorgetragenen Stellungnahmen wird durch den Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss zugestimmt.



## 2. Mobilitätskonzept (SPLA)

### Maßnahmen im Bereich

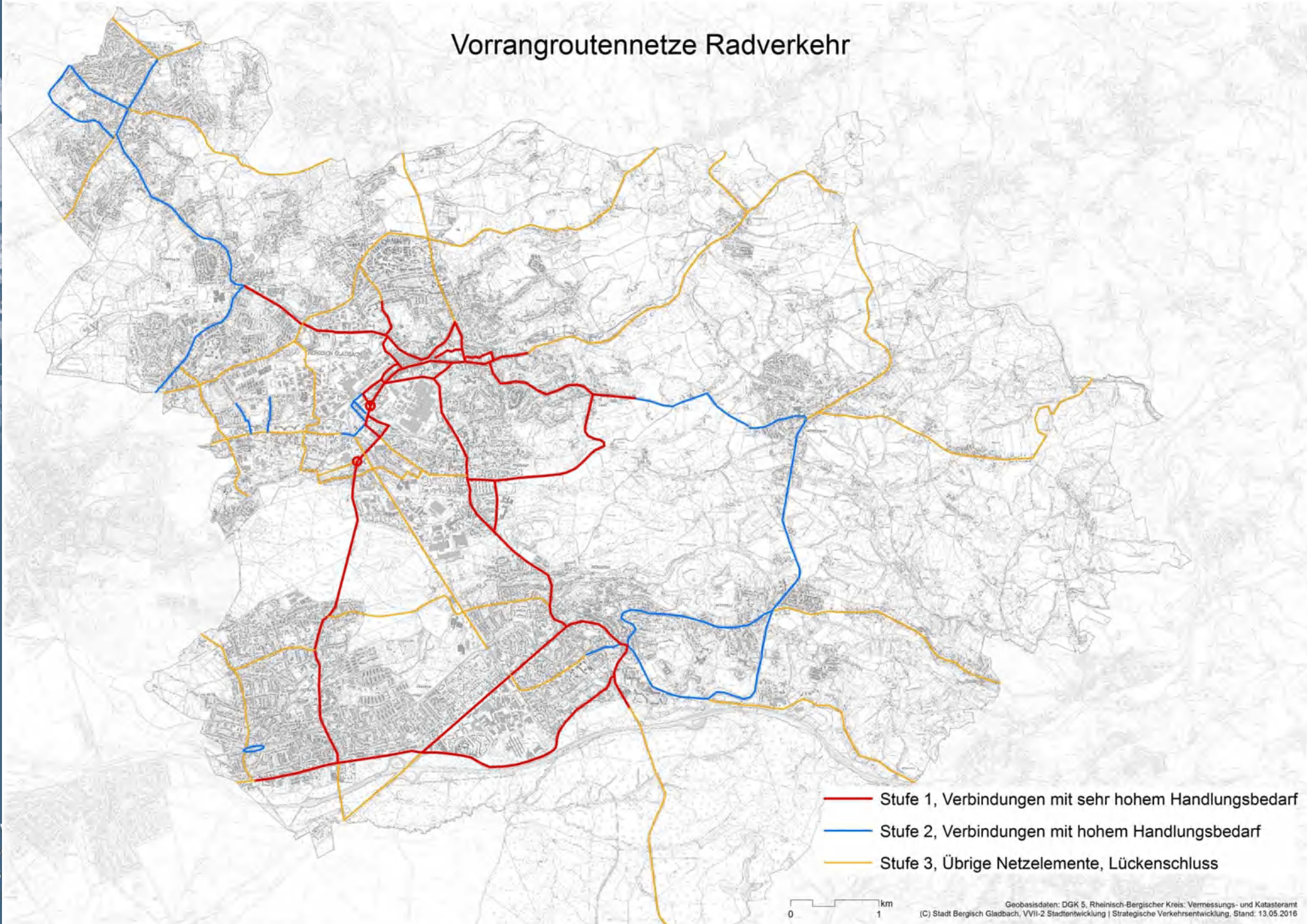
- Radverkehr
- Fußverkehr
- Öffentlicher Verkehr
- Kfz-Verkehr
- Wirtschaftsverkehr
- Verknüpfung Verkehrsmittel
- Mobilitätsmanagement

## 2. Mobilitätskonzept

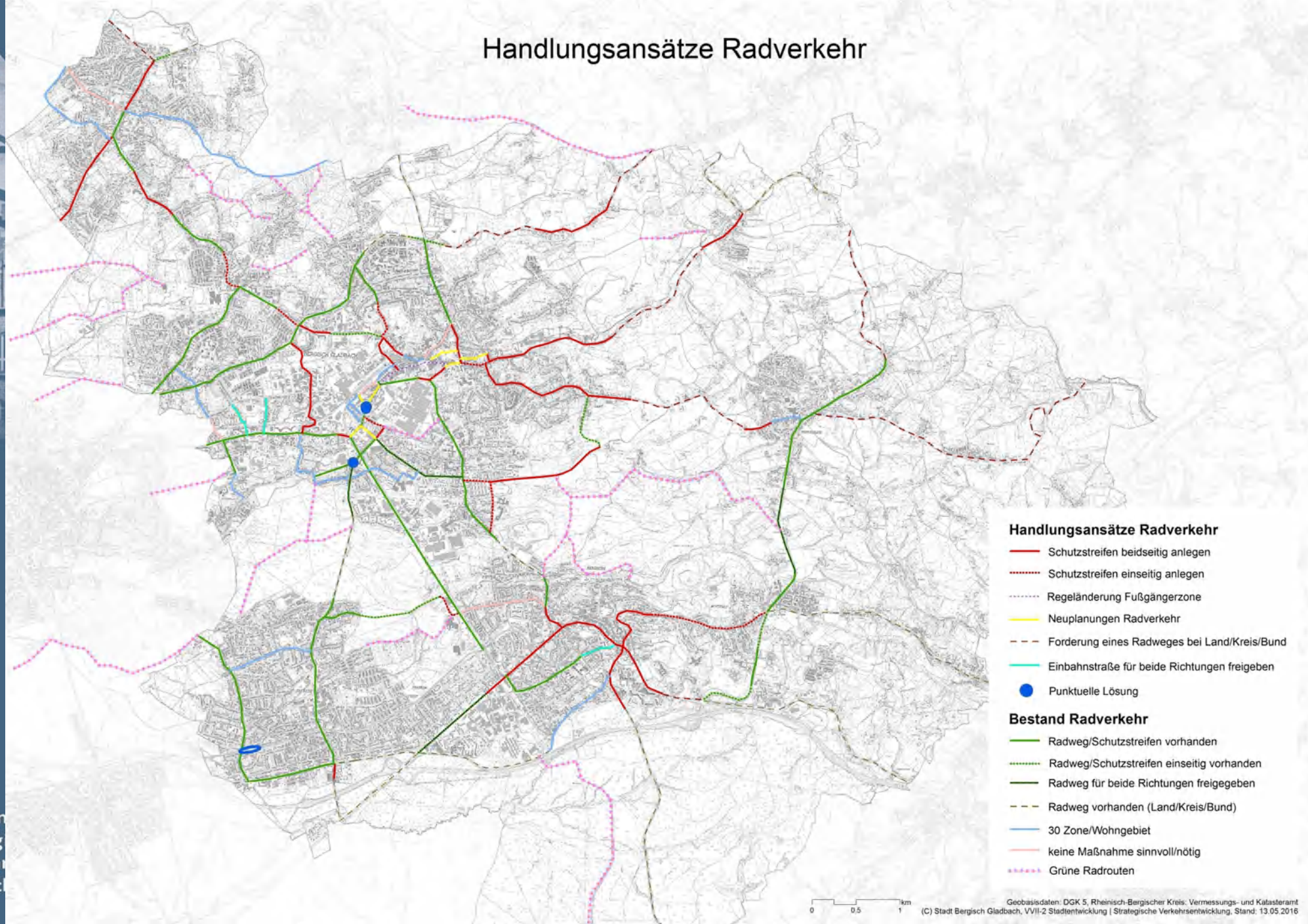
### Ergebnisse der Haushaltsbefragung

- in Bergisch Gladbach werden knapp 330.000 Wege/Tag zurückgelegt
- 13,4% (Landesdurchschnitt 12,0% ! ) mit dem Rad durchgeführt  
→ Dies sind 44.220 Wege/Tag
- Verschiebung des Modal-Splits zugunsten des Radverkehrs um 4 %  
→ 13.200 zusätzliche Wege/Tag per Rad  
= und einer entsprechenden Entlastung des Verkehrs durch weniger Autos auf den Straßen

## Vorrangroutennetze Radverkehr



# Handlungsansätze Radverkehr



# Konzept P+R Anlagen

## Planungs-Leitbild P+R

Der Zulaufverkehr zu den Umsteigepunkten wird nicht in die Ortslagen geführt, sondern frühzeitig am Rande des Stadtgebietes aufgefangen

Es werden **keine weiteren P+R-Stellplätze in den Zentren** Stadtmitte, Refrath, Bensberg ausgewiesen. Dadurch werden die hochbelasteten Ortslagen nicht mit zusätzlichem Verkehr belastet, sondern erfahren im Gegenteil eine Entlastung.

Weitere Vorteile:

Für die Kunden ist die Nutzung des Zulauf-Busses z.B. zur S-Bahn kostenlos, da im Ticket für die Gesamtstrecke bereits enthalten.

In den Außenbereichen sind die Platzverhältnisse meist günstiger um Stellplatzflächen auszuweiten. Ebenso ist in der Regel eine Erweiterung möglich, die bei sich einstellender Nachfrage für die Zukunft wertvoll sein kann.

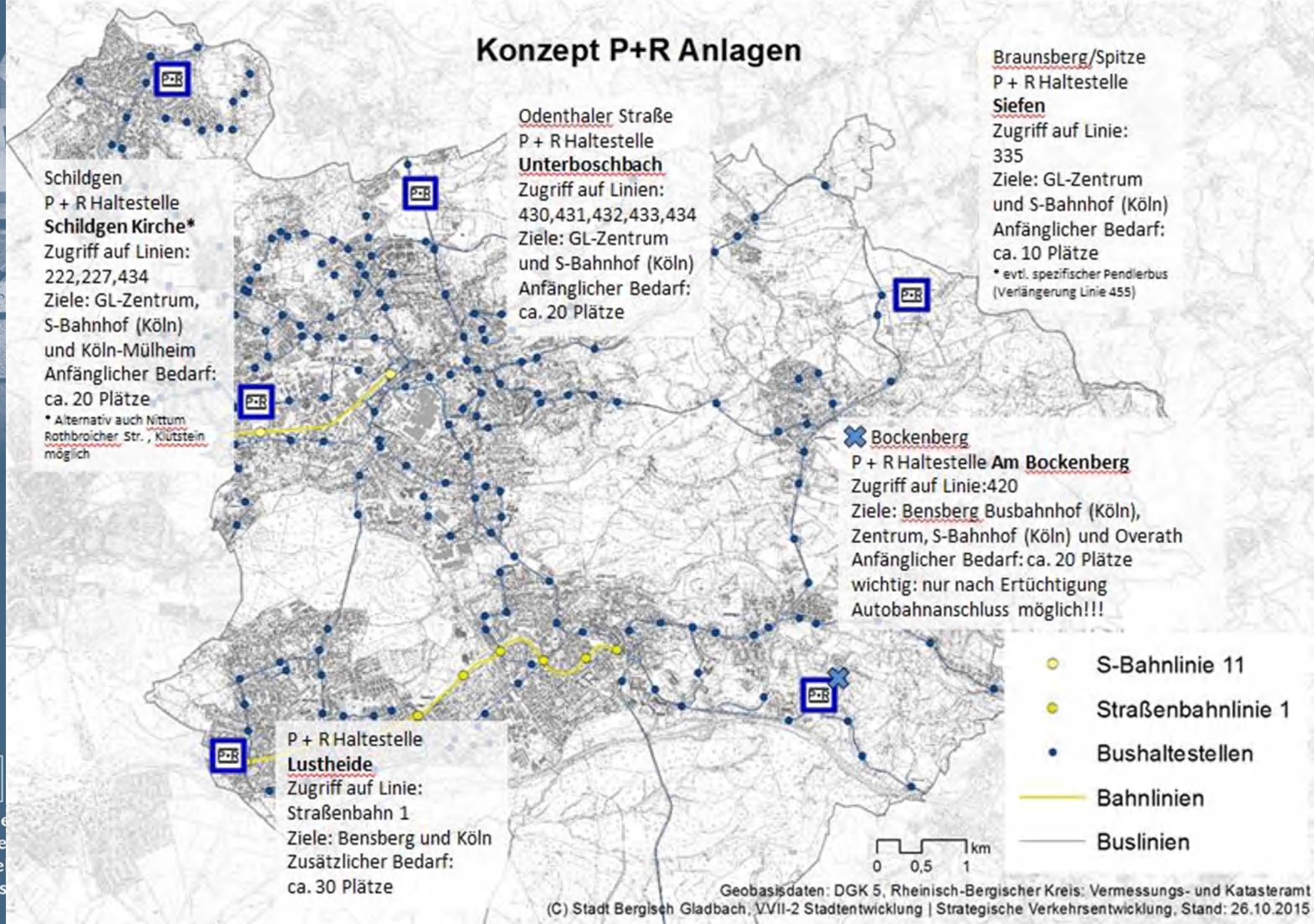
Die Stellplätze werden nicht „fremdgenutzt“, bspw. von Besuchern der Innenstädte/Fußgängerzonen.

Alle hier aufgeführten Standorte sind auch Bestandteil des Konzeptes für intermodalen Verkehr und erhalten daher auch Verknüpfungsmöglichkeiten mit weiteren Verkehrsträgern  
Evtl. Namensgebung **Mobilpunkte**

- S-Bahnlinie 11
- Straßenbahnlinie 1
- Bushaltestellen
- Bahnlinien
- Buslinien

0 0,5 1 km

# Konzept P+R Anlagen



## 2. Mobilitätskonzept

15

|                                 | heutiger<br>Modal-Split | Zielwert | angestrebter<br>Modal-Split |
|---------------------------------|-------------------------|----------|-----------------------------|
| Radverkehr                      | 13,4 %                  | + 4 %    | 17,4 %                      |
| Fußverkehr                      | 14,5 %                  | + 2 %    | 16,6 %                      |
| Öffentlicher Verkehr            | 13,2 %                  | + 2 %    | 15,2 %                      |
| Motorisierter Individualverkehr | 58,9 %                  | - 8 %    | 50,9 %                      |

| Bezugsjahr                              | 2015         | 2016         | 2017         | 2018        | 2019        | 2020        | 2021        | 2022        |
|-----------------------------------------|--------------|--------------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Gesamtbevölkerung in GL                 | 111.294      | 111.724      | 112.137      | 112.526     | 112.893     | 113.243     | 113.529     | 113.803     |
| Bevölkerungswachstum ab 2015            | 0            | 430          | 843          | 1.233       | 1.600       | 1.949       | 2.235       | 2.510       |
| Bevölkerungswachstum in %               | 0,0%         | 0,4%         | 0,8%         | 1,1%        | 1,4%        | 1,7%        | 2,0%        | 2,2%        |
| Allgemeines Verkehrswachstum            | 0,2%         | 0,5%         | 0,7%         | 0,9%        | 1,2%        | 1,4%        | 1,6%        | 1,8%        |
| Mögliches Gesamtwachstum                | 0,2%         | 0,8%         | 1,4%         | 2,0%        | 2,6%        | 3,1%        | 3,6%        | 4,0%        |
| Effekte MobiK                           | -0,5%        | -1,0%        | -1,5%        | -2,0%       | -2,5%       | -3,0%       | -3,5%       | -4,0%       |
| <b>Verbleibender Effekt Kfz-Verkehr</b> | <b>-0,3%</b> | <b>-0,2%</b> | <b>-0,1%</b> | <b>0,0%</b> | <b>0,1%</b> | <b>0,1%</b> | <b>0,1%</b> | <b>0,0%</b> |

| Bezugsjahr                              | 2023        | 2024        | 2025         | 2026         | 2027         | 2028         | 2029         | 2030         |
|-----------------------------------------|-------------|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Gesamtbevölkerung in GL                 | 114.061     | 114.327     | 114.601      | 114.742      | 114.859      | 114.963      | 115.065      | 115.168      |
| Bevölkerungswachstum ab 2015            | 2.768       | 3.033       | 3.307        | 3.448        | 3.565        | 3.669        | 3.771        | 3.874        |
| Bevölkerungswachstum in %               | 2,4%        | 2,7%        | 2,9%         | 3,0%         | 3,1%         | 3,2%         | 3,3%         | 3,4%         |
| Allgemeines Verkehrswachstum            | 2,1%        | 2,3%        | 2,5%         | 2,8%         | 3,0%         | 3,2%         | 3,5%         | 3,7%         |
| Mögliches Gesamtwachstum                | 4,5%        | 5,0%        | 5,4%         | 5,8%         | 6,1%         | 6,4%         | 6,7%         | 7,0%         |
| Effekte MobiK                           | -4,5%       | -5,0%       | -5,5%        | -6,0%        | -6,5%        | -7,0%        | -7,5%        | -8,0%        |
| <b>Verbleibender Effekt Kfz-Verkehr</b> | <b>0,0%</b> | <b>0,0%</b> | <b>-0,1%</b> | <b>-0,2%</b> | <b>-0,4%</b> | <b>-0,6%</b> | <b>-0,8%</b> | <b>-1,0%</b> |

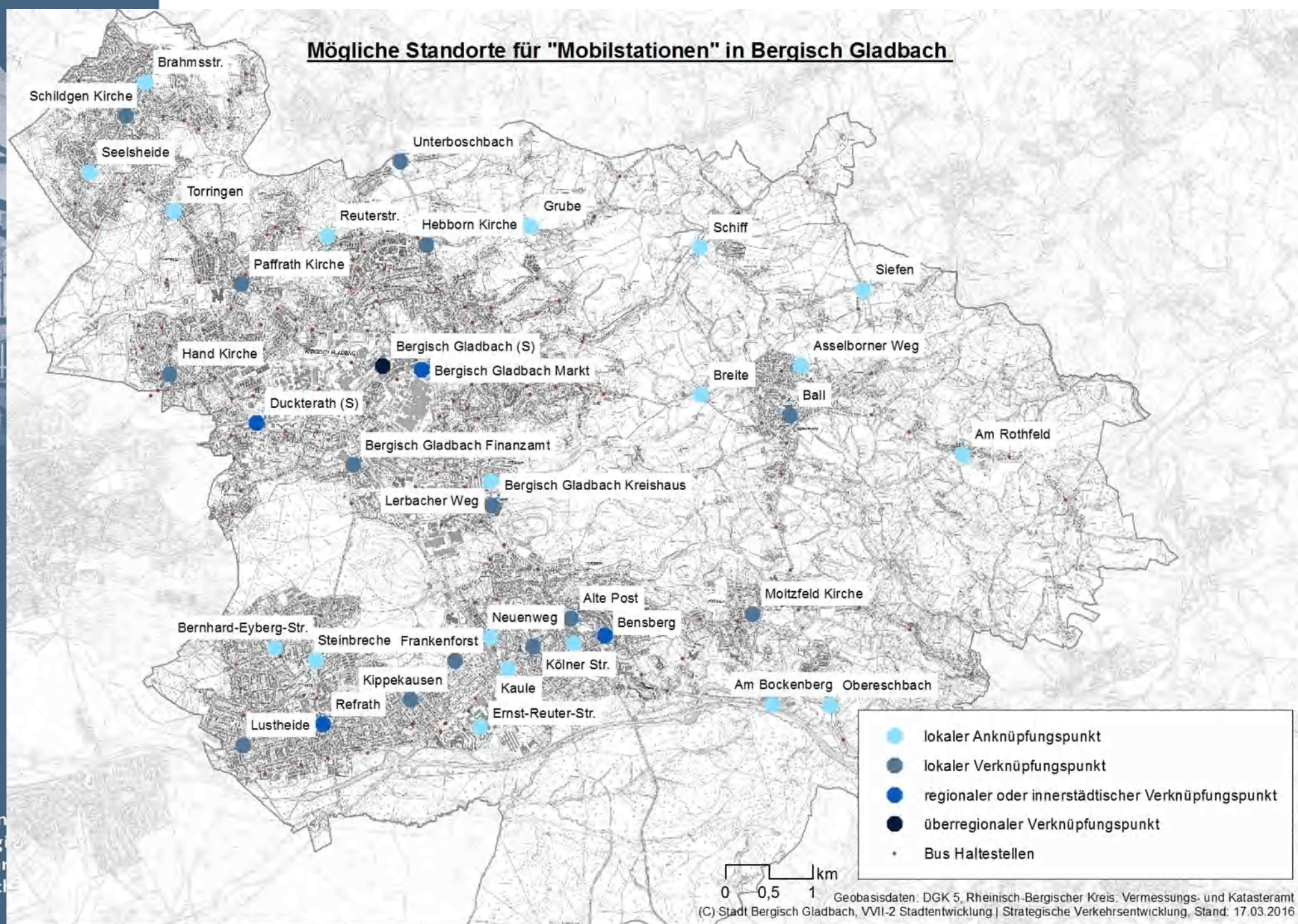
Abbildung 1: Verkehrswachstum und Bevölkerungswachstum  
(Quelle: eigene Darstellung nach BMVI 2013)

### Prognoserechnung Bevölkerung/Verkehr

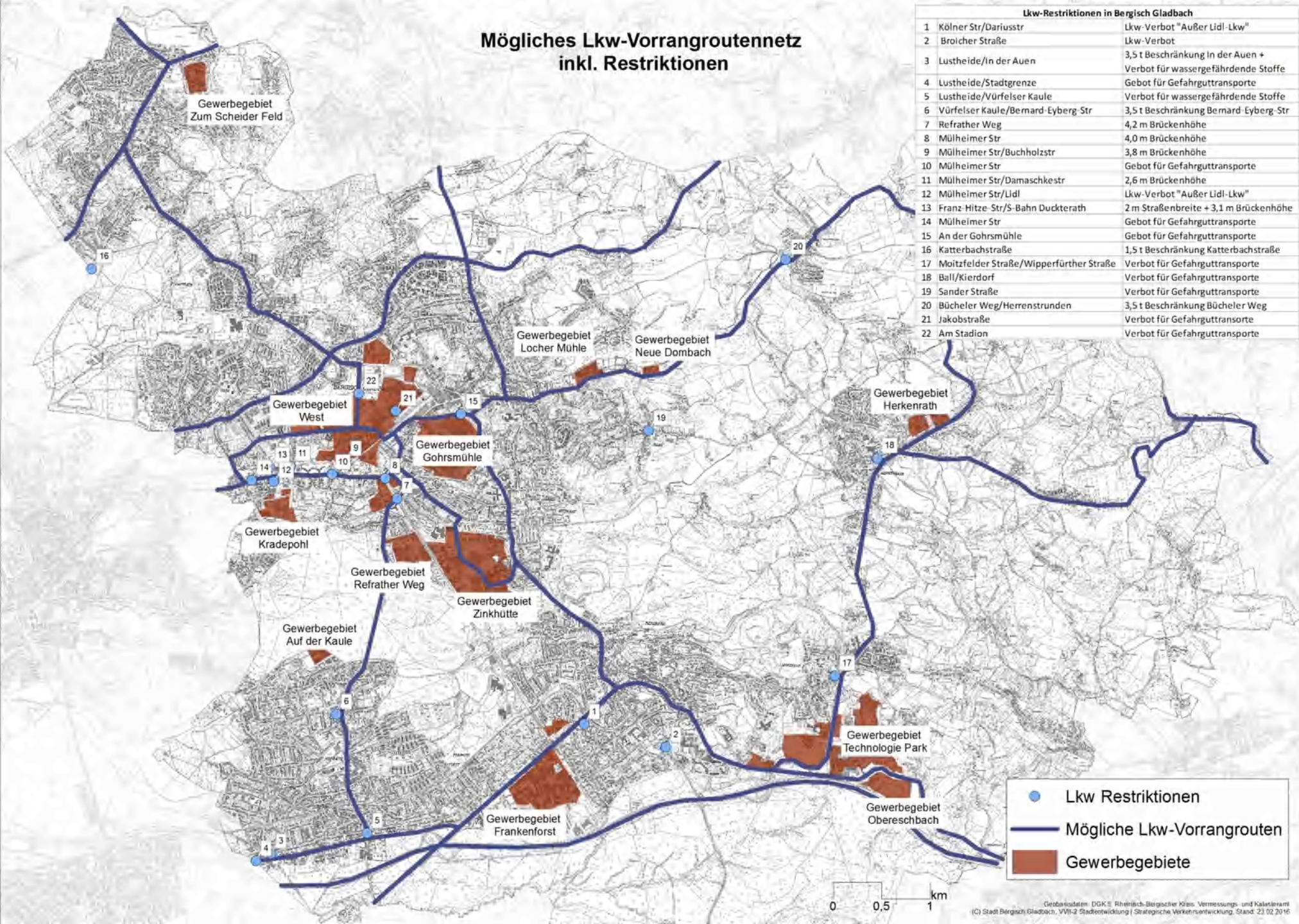
Die Berechnung ist der Grund für die Aufnahme von „nicht-nachhaltigen“ Maßnahmen in das Mobilitätskonzept. Sollte die derzeit prognostizierte Entwicklung eintreten, so sind diese Maßnahmen unverzichtbar, es sei denn der Modal-Split entwickelt sich überproportional gut.

Die übrigen Maßnahmen des MobiK bleiben prioritär, da ihre Wirkung auch für die Leistungsfähigkeit der Hauptverkehrsstraßen hoch ist und sie weitgehend zeitnah und kostengünstig realisiert werden können.

## Mögliche Standorte für "Mobilstationen" in Bergisch Gladbach



## Mögliches Lkw-Vorrangroutennetz inkl. Restriktionen



Fazit:

Die Maßnahmen des Mobilitätskonzept Bergisch Gladbach 2030 bilden ein vergleichsweise kostengünstiges und kurzfristig umsetzbares Gesamtkonzept zur Förderung der nachhaltigen Mobilität und sind insbesondere geeignet, eine spürbare Entlastung der Hauptverkehrsstraßen herbeizuführen.

Das Interesse zahlreicher Städte und Gemeinden in NRW an der Erstellung von Mobilitätskonzepten ist außerordentlich groß und die Entwicklung in Bergisch Gladbach wird mit Spannung verfolgt.

Beschlussvorschlag:

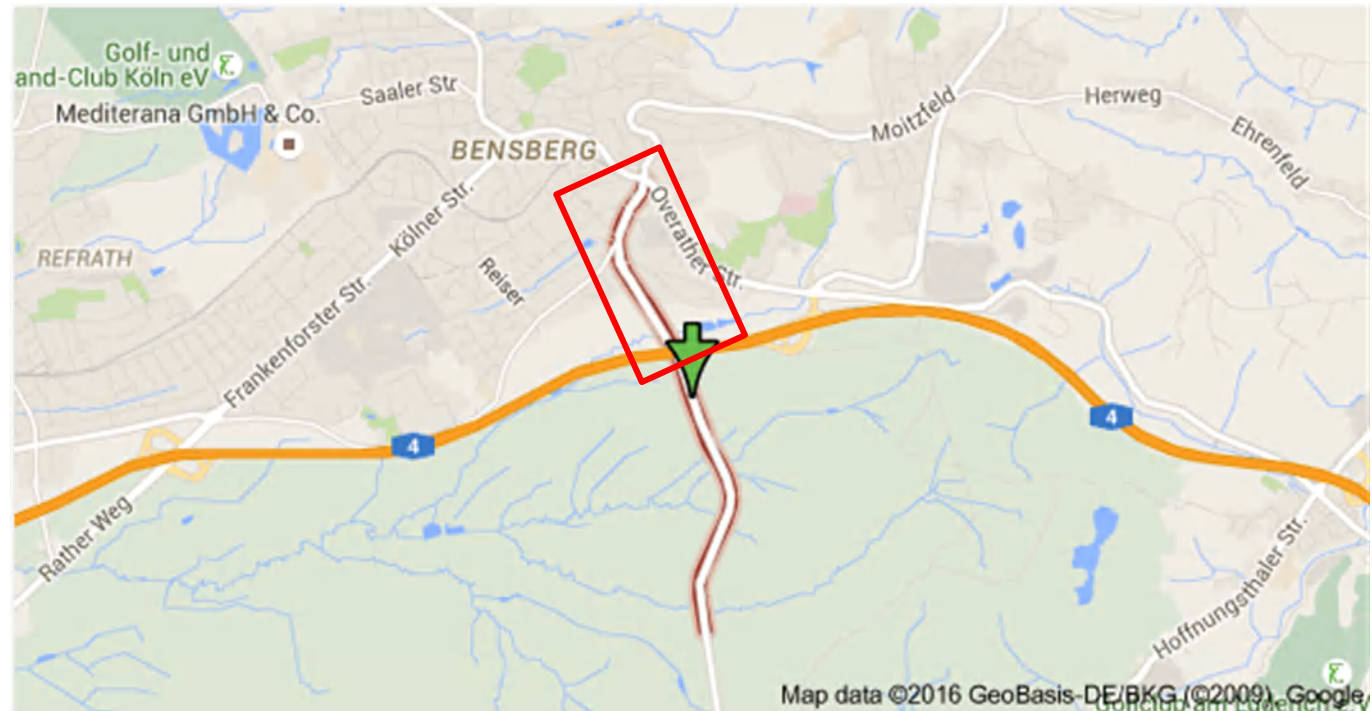
Der Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss beschließt nach Vorberatung durch den Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr das Mobilitätskonzept Bergisch Gladbach 2030.



# 3. Detailplanungen Radverkehr (AUKIV)

1. Friedrich-Offermann-Straße (Kanalbauarbeiten)
2. Kölner Straße (relativ problemlos)
3. Sander Straße (neue Asphaltdecke)

# Friedrich-Offermann-Straße



Friedrich-Offermann-Straße, 51429 Bergisch Gladbach

- Im Bereich Steinstraße bis Bebauungsende
- Kanalbauarbeiten 2017, Erneuerung Asphaltdecke

- Markierung von beidseitigen Schutzstreifen



Schutzstreifen mit unterbrochener Linie markierte Fläche auf der Fahrbahn. Darf von Kraftfahrzeugen nur bei Bedarf befahren werden, wenn keine Gefährdung für Radfahrer besteht.

Benötigte Breite: mind. **1,25 m**, Regelbreite **1,50 m**.

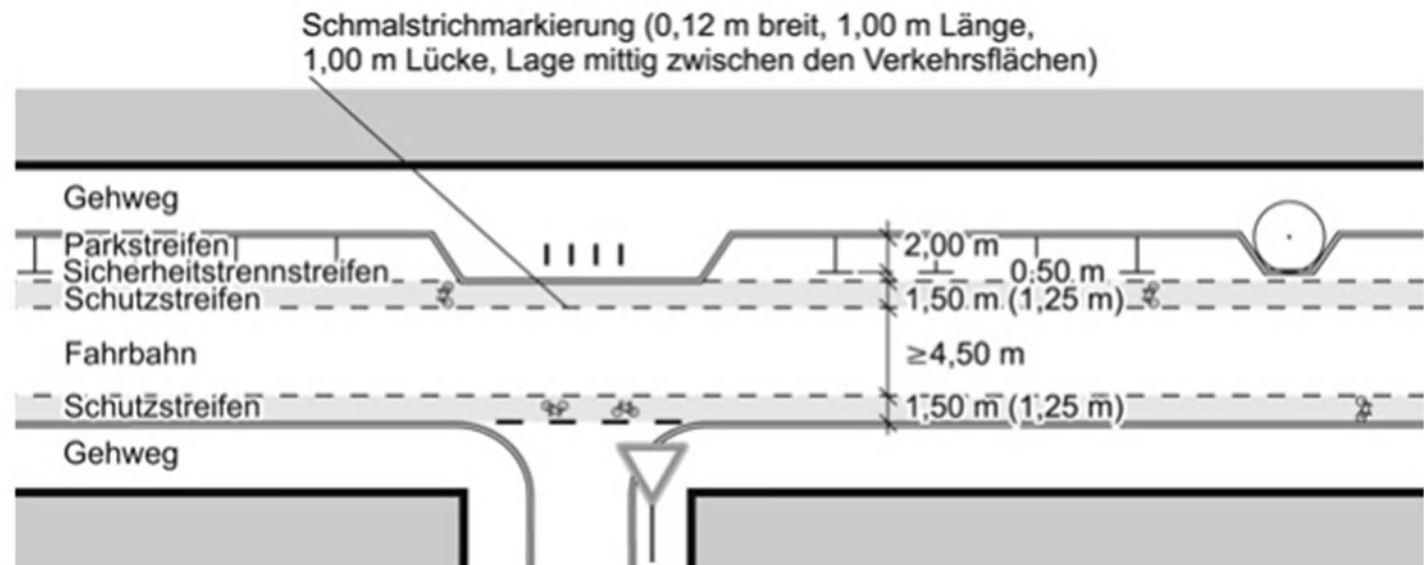
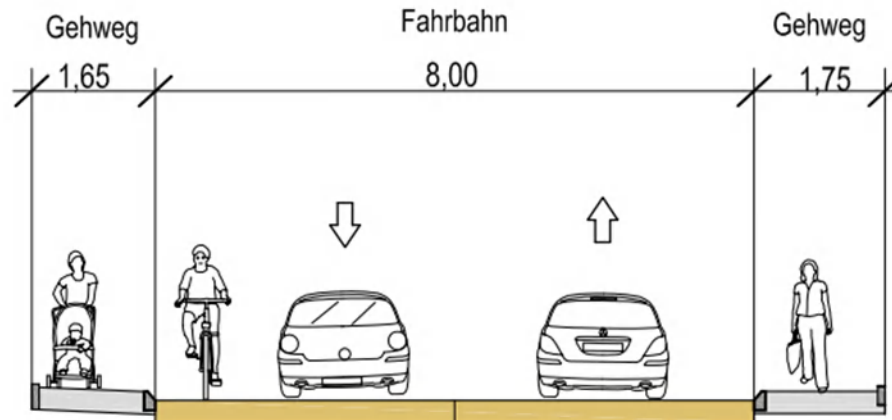


Bild 9: Mögliche Ausprägungen eines Schutzstreifens

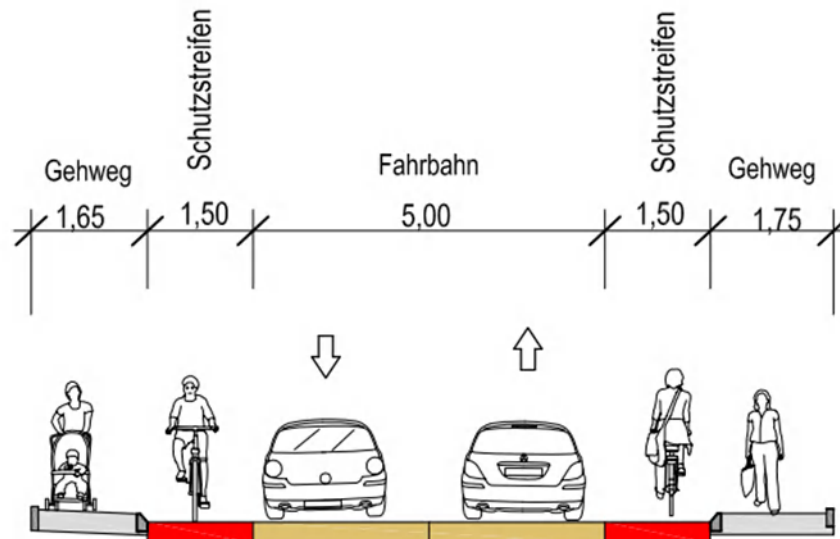
# Friedrich-Offermann-Straße

25

vorh. Fahrbahnaufteilung



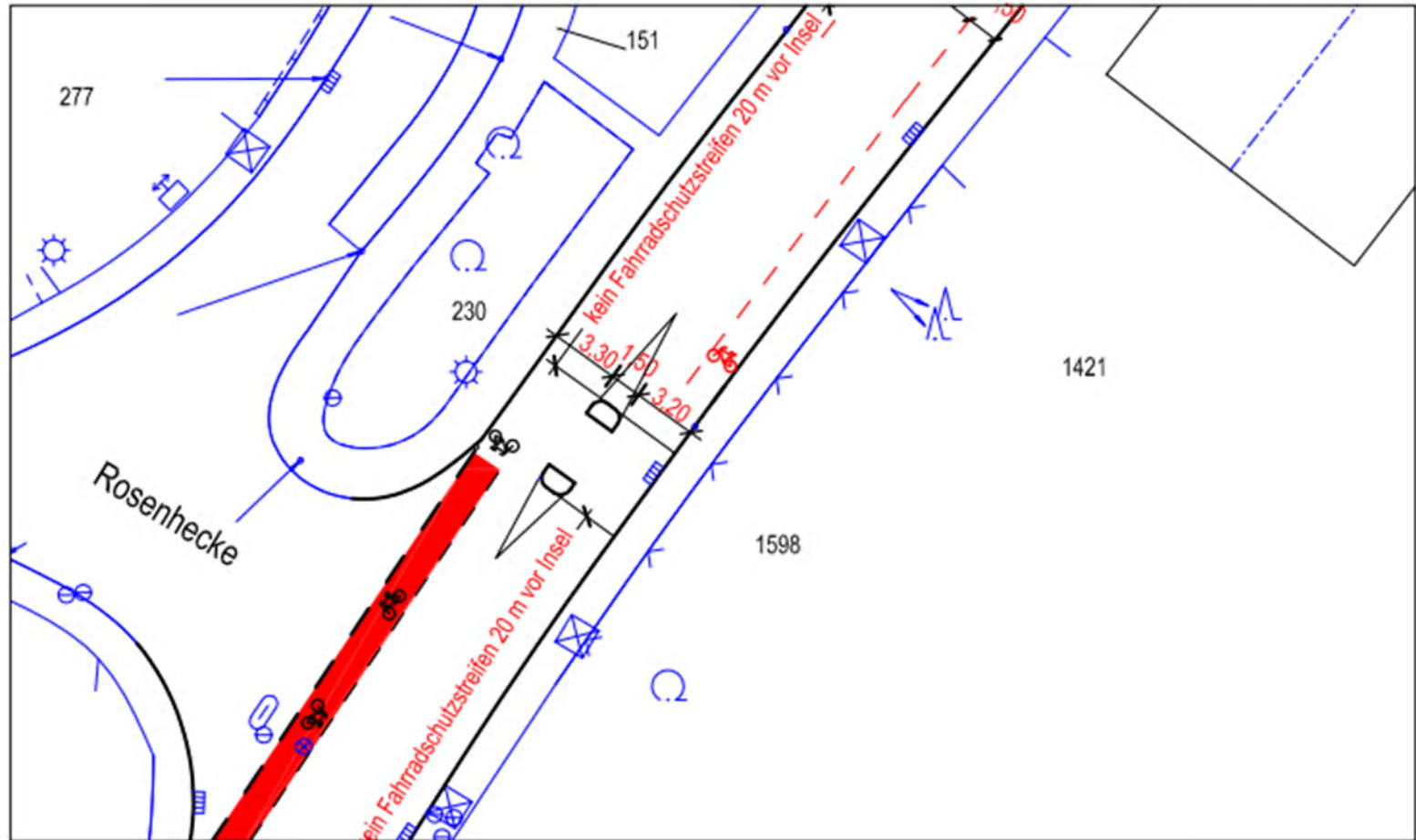
geplante Fahrbahnaufteilung



# Friedrich-Offermann-Straße

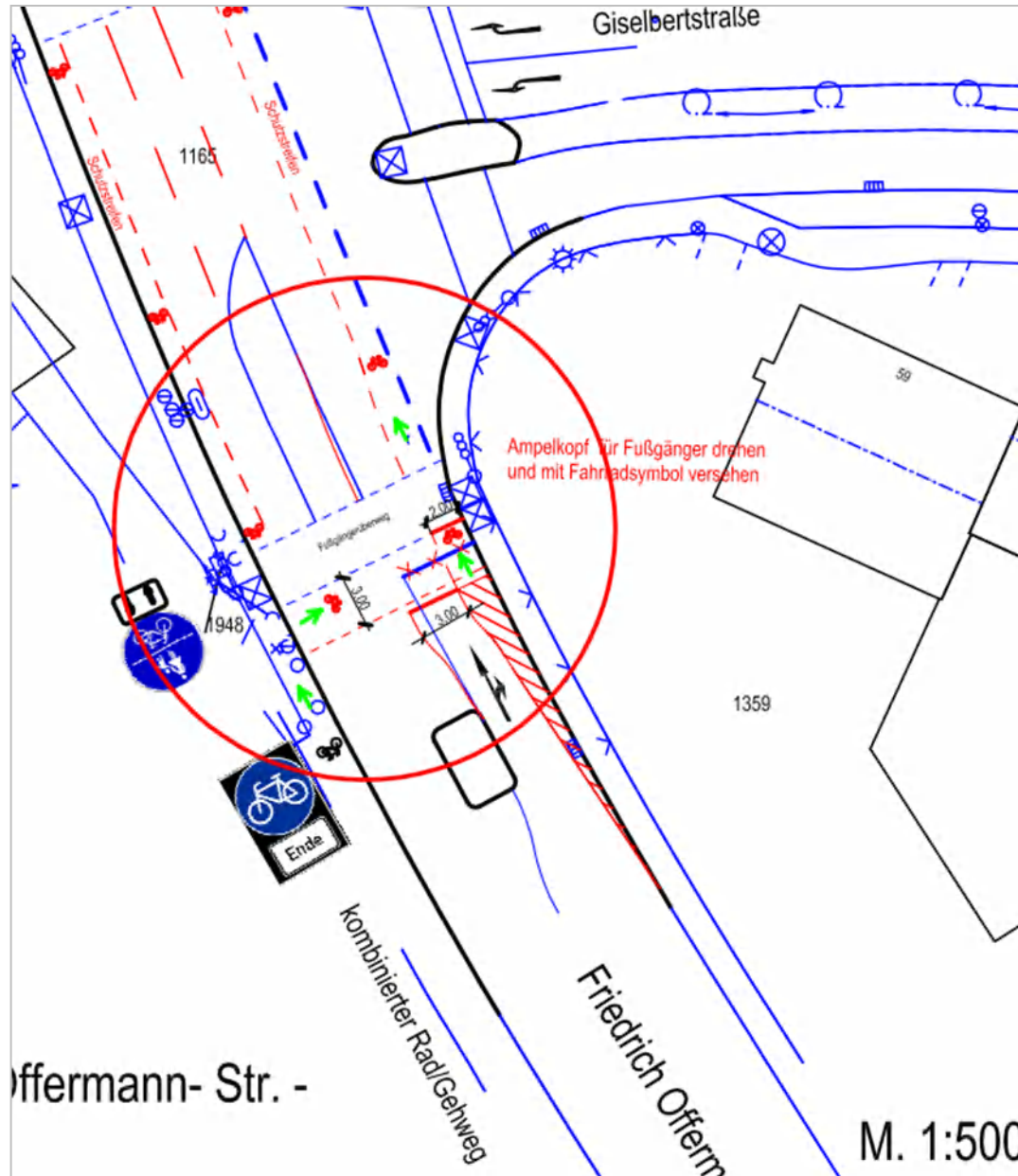
26

Fahrbahnverengung durch vorh. Mittelinsel im Einmündungsbereich Rosenhecke  
Schutzstreifen an unbeampelten Knotenpunkten rot eingefärbt mit Pktogramme für Querverkehr



- Mittelinsel
- Rote Markierung bei unbeampelten Kreuzungspunkten

# Friedrich-Offermann-Straße



Übergang vom  
pflichtigen Rad- und  
Gehweg auf den  
Schutzstreifen

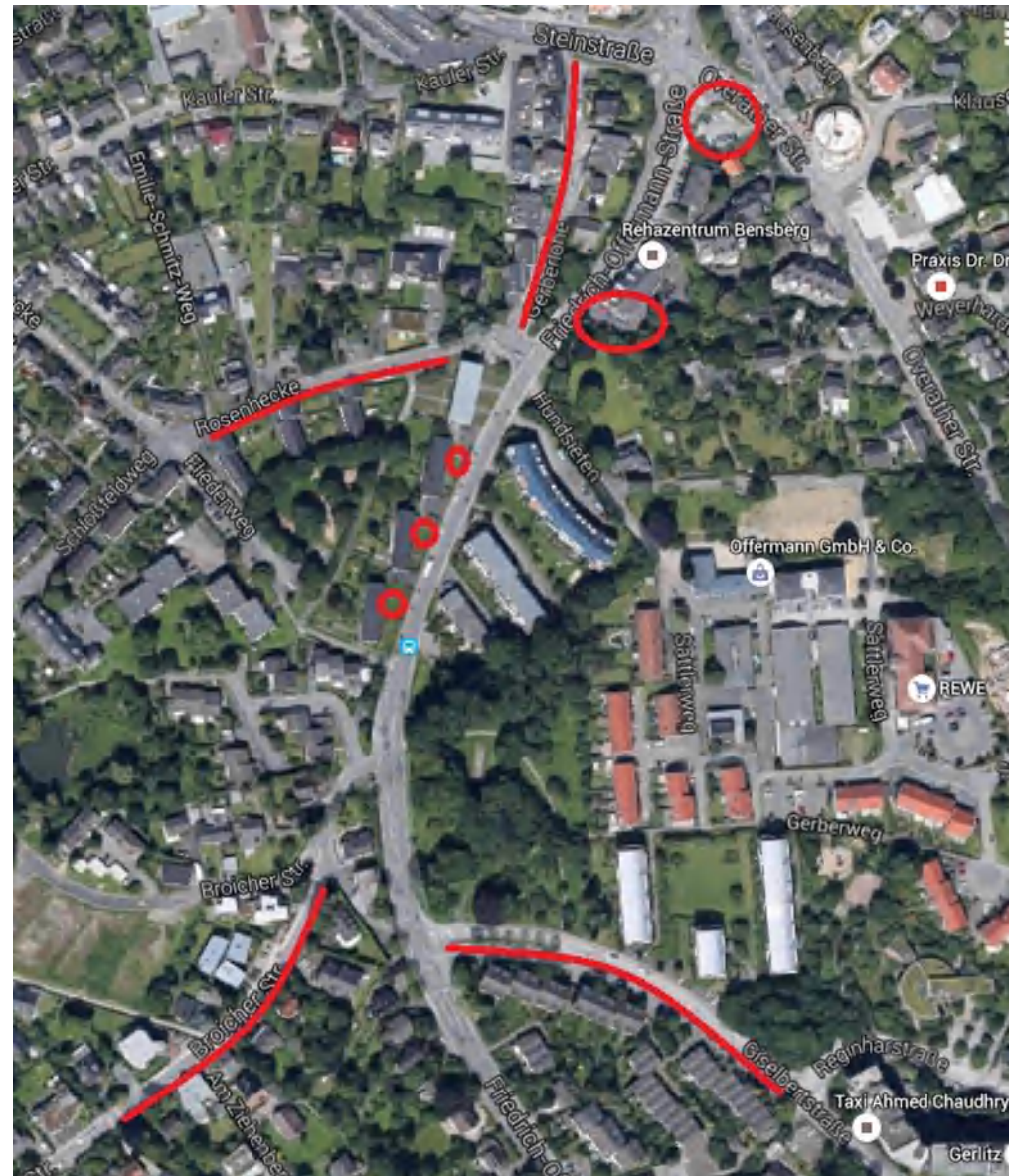
- Stellplatzentfall  
(vorhandene Stellplätze im Umfeld folgende Folie)

| Standort                                                              | Anzahl Stellplätze | Bemerkung                                                                                                                                                                                                                                                          |
|-----------------------------------------------------------------------|--------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Unmarkierte Stellplätze auf Fahrbahn vor Ärztehaus Nr.5               | 6                  | Keine markierten Stellplätze, Nutzung sehr wahrscheinlich durch Besucher Ärztehaus (auf Grundstück Ärztehaus 14 offene Parkstände und 12 beschränkte Parkplätze vorhanden)<br> |
| Markierter Behindertenstellplatz auf der Fahrbahn vor Ärztehaus Nr. 5 | 1                  | Evtl. Verlagerung des Parkplatzes auf das Gelände des Ärztehauses (Anfrage bei Eigentümer läuft)                                                                                                                                                                   |
| Unmarkierte Stellplätze auf der Fahrbahn vor Haus Nr. 12-26           | 17                 | Nutzung sehr wahrscheinlich durch Anwohner (Ergebnis Kennzeichenerfassung)                                                                                                                                                                                         |

# Friedrich-Offermann-Straße

- Stellplätze im Umfeld
  - Giselbertstr.
  - Rosenhecke
  - Broicher Str.
  - Gerberlohe

Auszug  
Landesbauordnung:  
Bei Wohnbebauung  
Sicherstellung der  
Parkstände auf dem  
Privatgrundstück



## Kosten

Länge Teilstück Friedrich-Offermann-Straße: 500 m

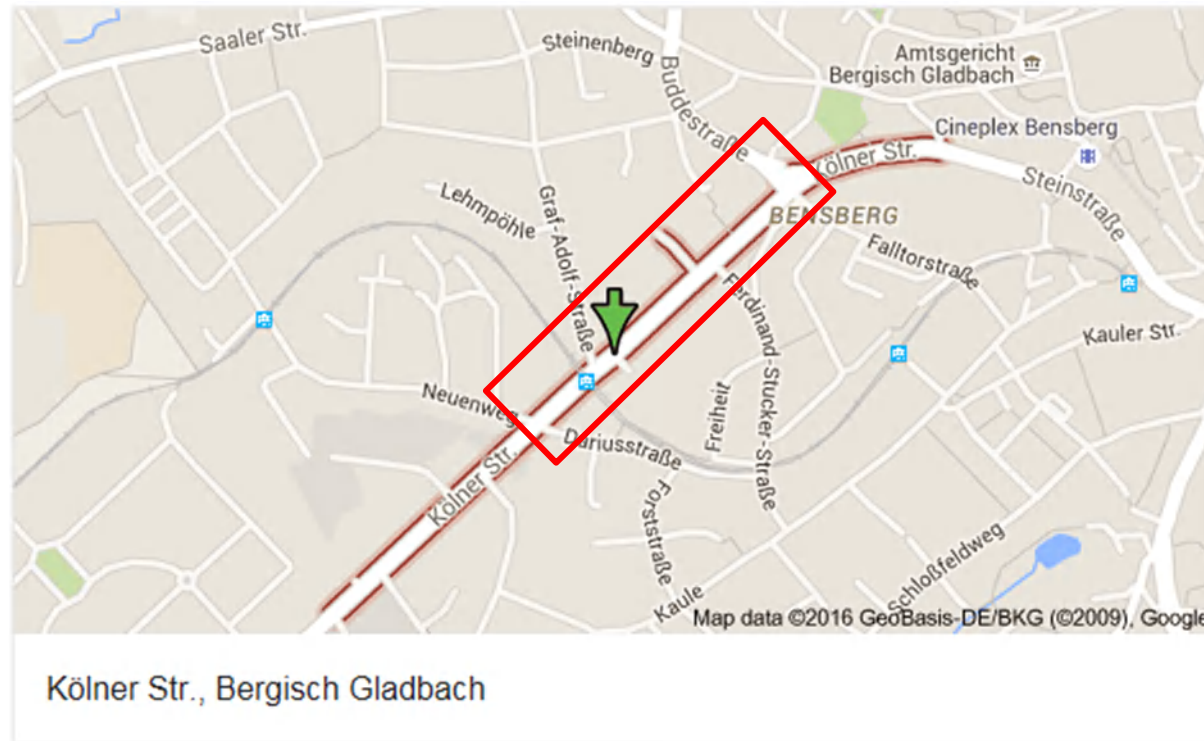
Kosten für Markierung\* von Schutzstreifen/Radpiktogrammen: ca. 3.450 €

Kosten für Demarkierung\* Haltebalken/Kreuzungsbereiche/usw.: ca. 4.250 €  
+ MwSt./Planungskosten/Verkehrssicherung

Gesamtkosten für die Maßnahme: **ca. 9.200 €** (ca. 7.700 € Netto)

\* da die Maßnahme im Zusammenhang mit den Kanalbauarbeiten 2017 umgesetzt werden soll, überlappen sich eventuell die Kosten für Demarkierung/Markierung mit den Kosten im Rahmen der Kanalbaumaßnahme

# Kölner Straße

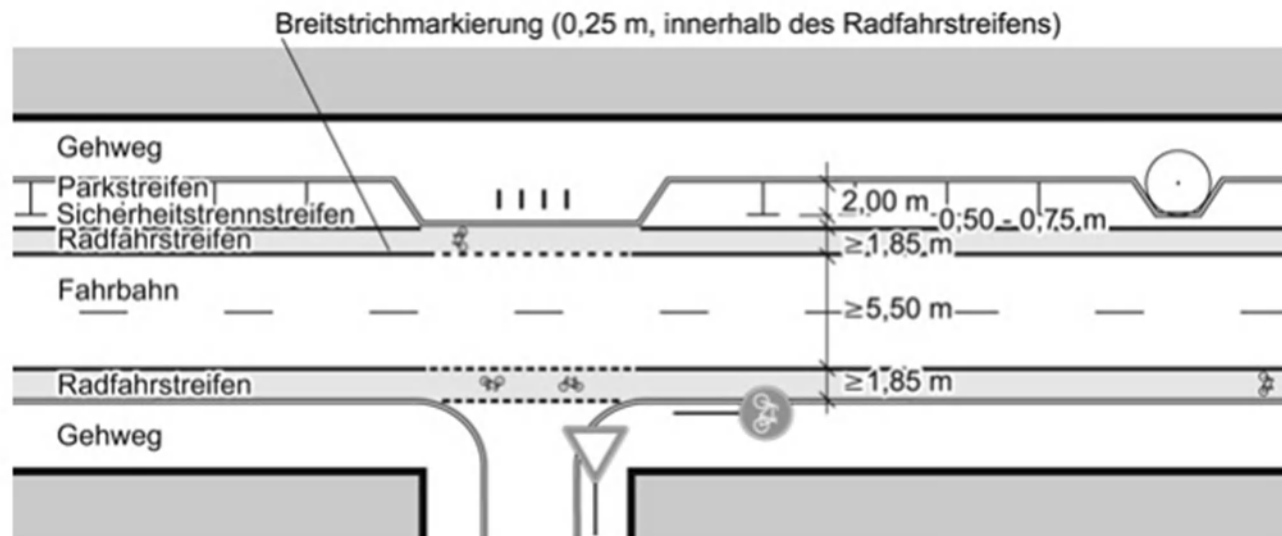


- Im Bereich Neuenweg bis Buddestraße
- Relativ problemlose Umsetzung gegeben, da keine Abhängigkeit von Kanalbauarbeiten/Asphaltdecke

- Markierung von beidseitigen Schutzstreifen bzw. Radfahrstreifen in bestimmten Bereichen



Radfahrstreifen mit durchgezogener Linie markierte Fläche auf der Fahrbahn. Darf von Kraftfahrzeugen nur beim Ein- / Abbiegen überfahren werden oder um zu einem Parkstand zu gelangen. Benötigte Breite: mind. 1,85 m, Regelbreite 2,0 m (siehe Skizze). Radfahrstreifen sind für den Radverkehr immer benutzungspflichtig und werden nach StVO mit Zeichen 237 gekennzeichnet.



Radweg/  
Radfahrstreifen

Bild 10: Radfahrstreifen

# Kölner Straße

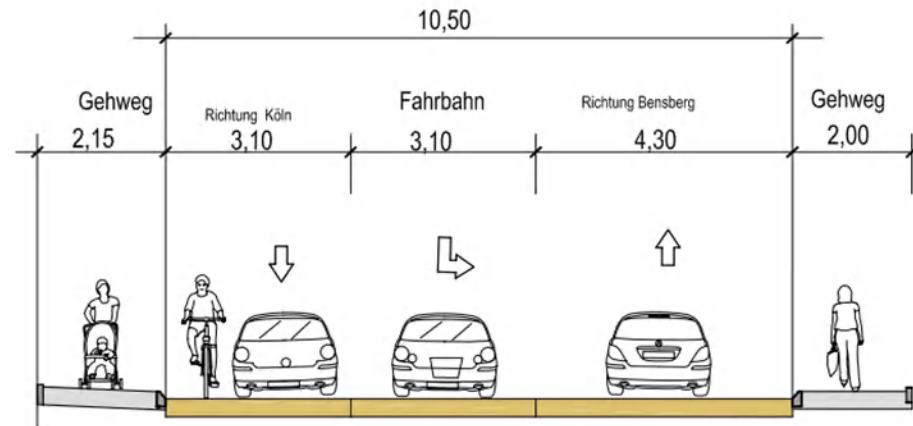
33

## Kölner Straße

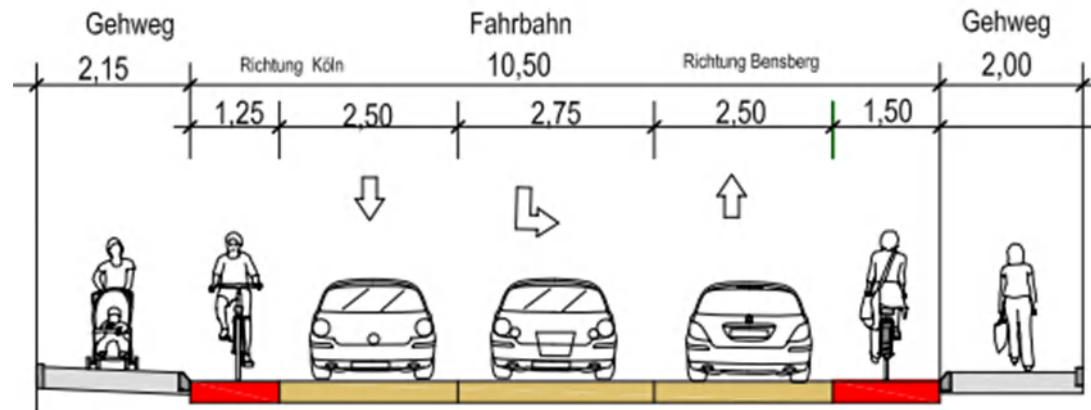
vorh. Fahrbahnaufteilung im Bereich Dariusstraße/Neuenweg

reduzierte Fahrspurbreiten durch Linksabbiegespur

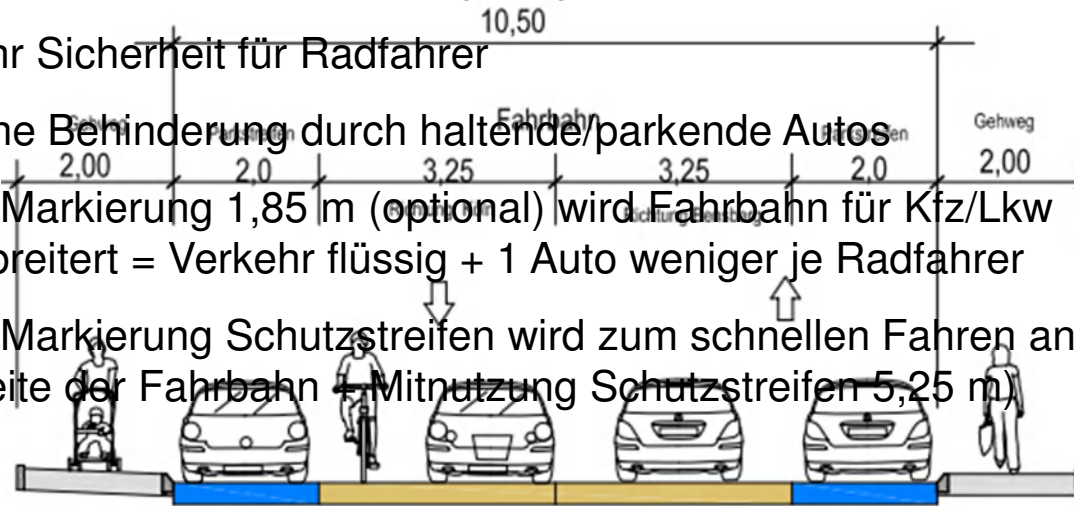
Bei Anlegung von Radfahrschutzstreifen Ummarkierung auf ca. 150 m erforderlich.



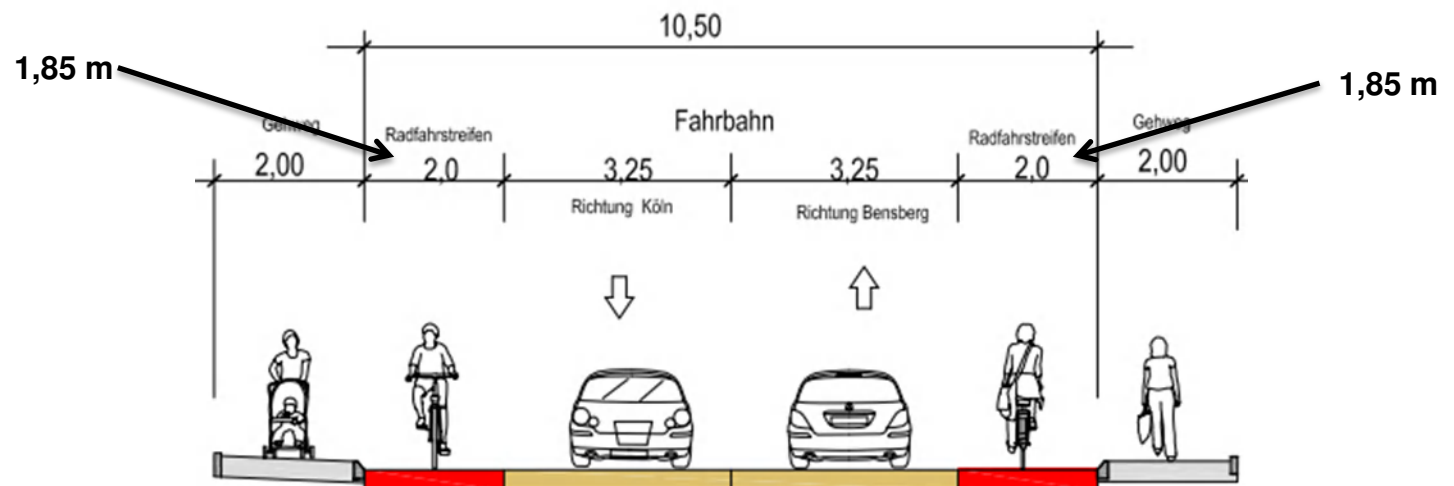
## geplante Fahrbahnaufteilung mit Schutzstreifen



- vorh. Fahrbahnaufteilung im Bereich beidseitiger Parkstreifen
- Radfahrstreifen nur dort wo genug Platz vorhanden ist
- Mehr Sicherheit für Radfahrer
- Keine Behinderung durch haltende/parkende Autos
- Bei Markierung 1,85 m (optional) wird Fahrbahn für Kfz/Lkw verbreitert = Verkehr flüssig + 1 Auto weniger je Radfahrer
- Bei Markierung Schutzstreifen wird zum schnellen Fahren angeregt (Breite der Fahrbahn + Mitnutzung Schutzstreifen 5,25 m)



geplante Fahrbahnaufteilung



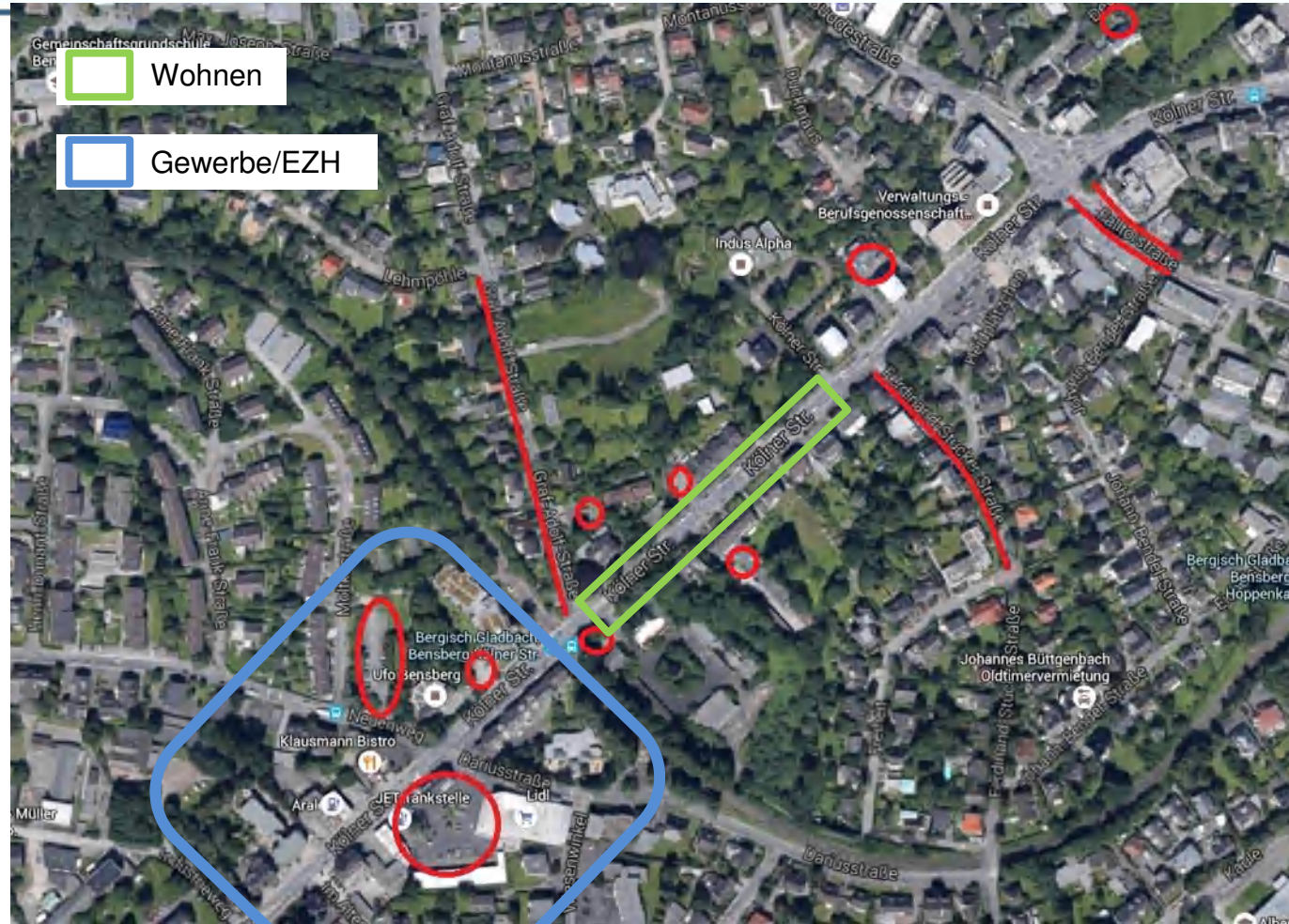
- Stellplatzentfall (vorhandene Stellplätze im Umfeld folgende Folie)

26 Stellplätze auf der Fahrbahn stadtauswärts und 13 Stellplätze auf der Fahrbahn stadteinwärts  
Parkstände auf dem Gehweg vor den Geschäften des Einzelhandels können bestehen bleiben



# Kölner Straße

36



- Stellplätze im Umfeld
  - Graf-Adolf-Str
  - Ferdinand-Stucker-Str
  - Falltorstraße
- Stellplätze für EZH/Gewerbe
  - auf Gehweg bleiben erhalten
  - Lidl/Edeka Parkstände
  - auf Grundstücken

## Kosten

Länge Teilstück Kölner Straße: 550 m

Länge Radschutzstreifen:  $2 \times 190$  (beidseitig) + 150 m + 210 m = 740m (beidseitig)

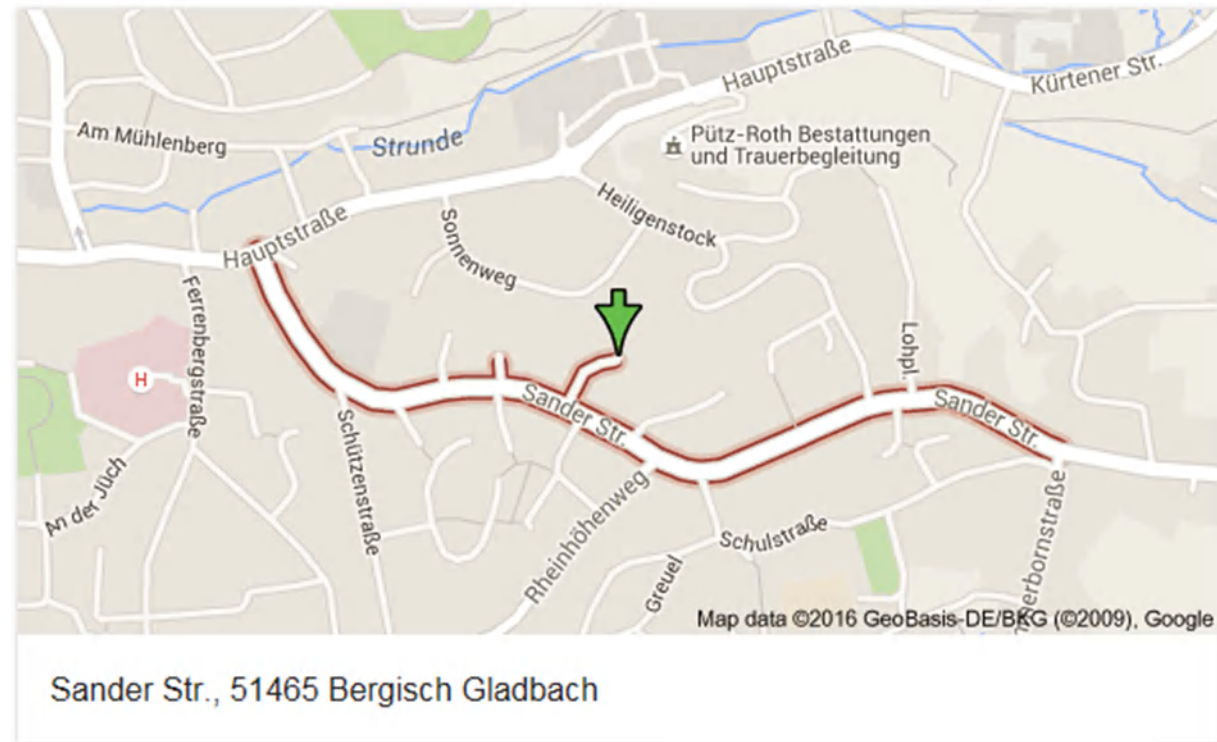
Länge Radfahrstreifen: 220 m + 120m = 340 m (beidseitig)

Kosten für Markierung von Schutzstreifen/Radpiktogrammen: ca. 7.400 €

Kosten für Demarkierung Haltebalken/Kreuzungsbereiche/usw.: ca. 5.000 €

+ MwSt./Planungskosten/Verkehrssicherung

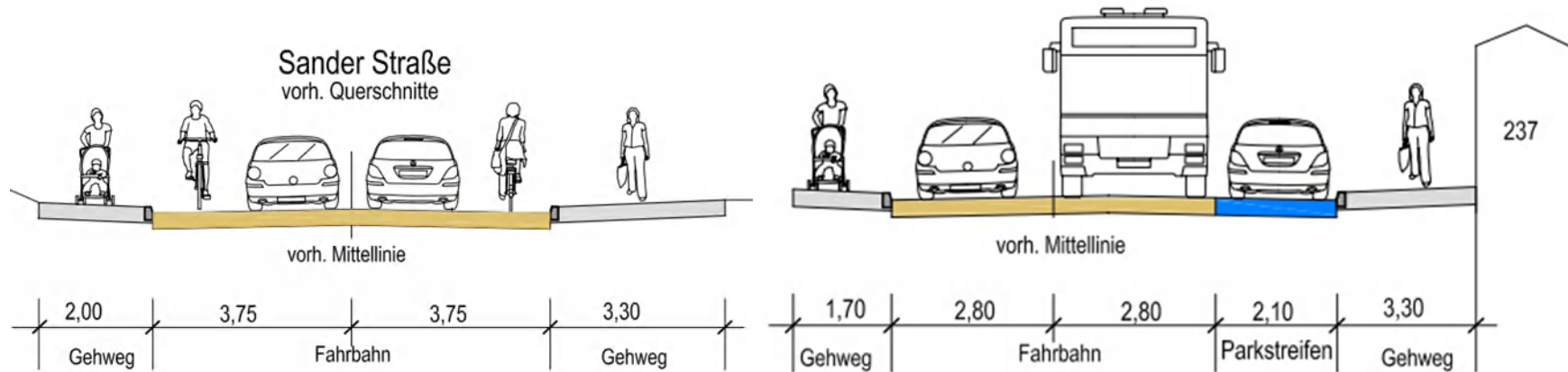
Gesamtkosten für die Maßnahme: **ca. 17.000 €** Brutto (ca. 13.775 € Netto)



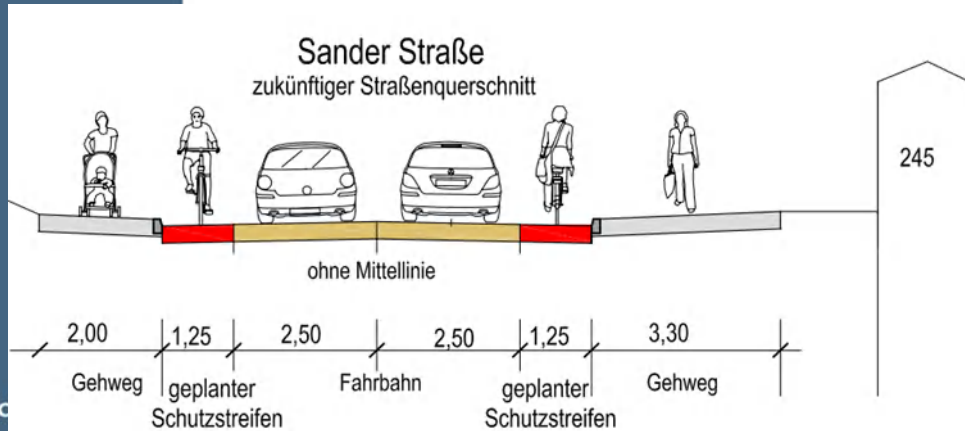
- Im Bereich von der Hauptstraße bis Ommerbornstraße
- Umsetzung nur im Zuge Erneuerung Asphaltdecke

# Sander Straße

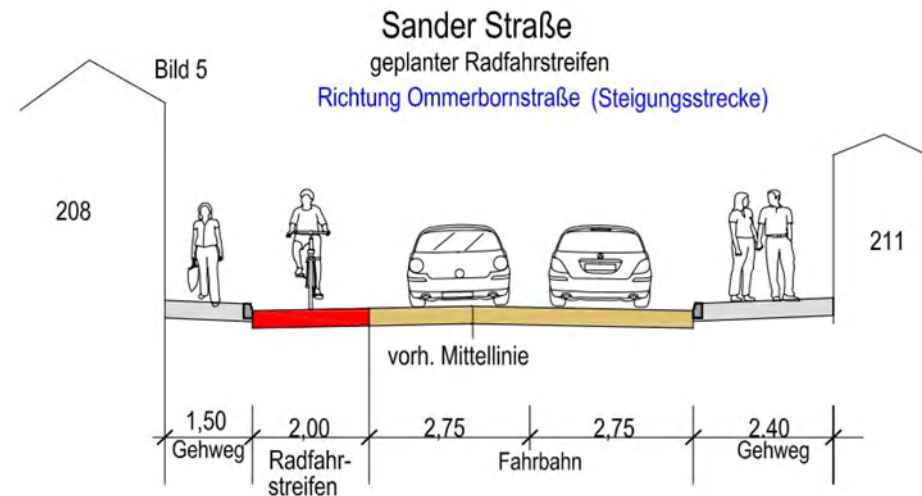
39



## Variante 1



## Variante 2



# Sander Straße

- Stellplatzentfall (vorhandene Stellplätze im Umfeld folgende Folie)  
(34 Stellplätze auf der Fahrbahn, Parkstände auf dem Gehweg können bestehen bleiben)



# Sander Straße

- Stellplätze im Umfeld
  - Parkplatz Ecke Ommerbornstraße
  - Sander Höhe
  - Rheinhöhenweg
  - St-Apollonia-Weg



**Kosten** Länge Sander Straße: 1.400 m

## 1. Variante Radschutzstreifen

Kosten für Markierung\* von Schutzstreifen/Radpiktogrammen: ca. 10.500 €  
→ Schmalstrich beidseitig

Kosten für Demarkierung\* Haltebalken/Kreuzungsbereiche/usw.: ca. 2.200 €  
+ MwSt./Planungskosten/Verkehrssicherung

Gesamtkosten für die Maßnahme: **ca. 16.600 €** Brutto (ca. 13.900 € Netto)

## 2. Variante Radfahrstreifen

Kosten für Markierung\* von Radfahrstreifen/Radpiktogrammen: ca. 10.800 €  
→ Breitstrich einseitig

Kosten für Demarkierung\* Haltebalken/Kreuzungsbereiche/usw.: ca. 2.200 €  
+ MwSt./Planungskosten/Verkehrssicherung

Gesamtkosten für die Maßnahme: **ca. 16.800 €** Brutto (ca. 12.900 € Netto)

\* da die Maßnahme im Zusammenhang mit der Erneuerung der Asphaltdecke umgesetzt werden soll, überlappen sich eventuell die Kosten für Demarkierung/Markierung mit den Kosten im Rahmen der Erneuerungsarbeiten.

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr beschließt nach Vorberatung durch den Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss die Detailplanungen im Radverkehr.



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit