

7229

06. Feb. 2018

An den
Rat der Stadt Bergisch Gladbach
Rathaus Stadtmitte
über den Bürgermeister
Konrad-Adenauer-Platz 1
51465 Bergisch Gladbach

- Eingegangen -

06. Feb. 2018

A-14

09. Feb. 2018

Stadt Bergisch Gladbach
FB 1-14Kommunalverfassung
- Ratsbüro

A-14 TW

→ BM-131
ZHBKopie verab
an Herrn Ritzke erl. Ja

Per Fax vorab: 02202 / 14-702809

Keine Beschlussfassung durch den Rat der Stadt Bergisch Gladbach über den Entwurf des Flächennutzungsplans 2035 (FNP-2035-Entwurf)

Sehr geehrte Ratsmitglieder,
sehr geehrte Damen und Herren,

ich rege an, **keinen Beschluss über den Entwurf des Flächennutzungsplans 2035 zu fassen.**

Begründung:

Der Entwurf des FNP-2035-Entwurf ist weiterhin mangelbehaftet, weil er

- vorhandene Strukturen und einwirkende Faktoren in Quantität und Qualität verkennt,
- unverbindliche Absichtserklärungen zugrunde legt sowie
- dem Gebot eines ressourcenschonenden Umgangs mit Umweltgütern nicht gerecht wird.

1. Verkehrsinfrastruktur

Zentrales kommunalpolitisches Thema ist in Bergisch Gladbach seit Jahren die angespannte Verkehrssituation.

Grundlage städtebaulicher Neuplanungen sollte indes eine hinreichende, zumindest aber eine realisierbare verkehrliche Erschließung sein, die der bereits ansässigen Bürgerschaft, nachfolgend dann auch dem geplanten Bevölkerungszuwachs von Nutzen ist.

Nach wie vor verfügen Bergisch Gladbachs Zentrum sowie das nördliche Stadtgebiet über keine adäquate und leistungsfähige verkehrliche Erschließung in den Kölner Raum. In Rats- und Ausschusssitzungen wird diesen Gegebenheiten nicht ernsthaft widersprochen.

2. Automobile Verkehrsanbindung

Die **automobile Verkehrsanbindung** dieser Gebiete an die Autobahn A4 erfolgt dabei i.d.R. durch Refrath; und ausschließlich über zwei Verkehrswege (Dolmanstraße & Vürfelser Kaule sowie Beningsfeld & I. d. Auen => Lustheide).

Eine Erschließung über die B 506 oder über die Mülheimer Straße an die Autobahn A 3 mündet in Köln-Holweide, auf der Bergisch Gladbacher Straße, vor dem Autobahnanschluss in einem verkehrlichen Engpass.

Aufgrund dieser alleinigen zwei (bzw. drei) Verkehrsanbindungen bilden sich auf ihnen täglich im Berufsverkehr Rückstaus. Lärm und Abgasimmissionen sind die ständigen Folgen für die AnwohnerInnen. Nachmittags, im Berufsverkehr, wiederholt sich das Phänomen auf der Autobahn A 4 in umgekehrter Richtung.

3. ÖPNV-Situation

Die **ÖPNV-Situation** in und nach Bergisch Gladbach ist davon gekennzeichnet, dass der S-Bahnanschluss seit Jahrzehnten in seiner leistungsarmen Eingeleisigkeit verharret und ÖPNV-Busse - als Teil des automobilen Straßenverkehrs und bei der gegebenen Verkehrsdichte - im Stopp-and-Go-Verkehr keine echte Alternative darstellen.

Auch die im FPN-2035-Entwurf erwähnte Stadtbahnlinie 1 ist bereits heute sowohl in den Zeiten des Berufsverkehrs als auch jenseits dessen keine ernstzunehmende Alternative (⇔ Ausdünnung des Fahrplankontaktes).

Selbst nach eigenem Bekunden der KVB sind die Züge der Stadtbahnlinie 1 im Berufs- und Schulverkehr überfüllt und unpünktlich. Und bei den regelmäßigen Fahrplanunregelmäßigkeiten - verursacht auf Kölner Stadtgebiet (!) - enden die Bahnen in Köln-Brück, also vor den Toren Bergisch Gladbachs, und stehen für Bergisch Gladbach nicht zur Verfügung.

4. Nicht-motorisierter Individualverkehr

Aber auch der **nicht-motorisierte Individualverkehr** (bspw. Fahrrad) ist von bislang verfehlten Planungen gekennzeichnet.

So kann bspw. der (neue) Radweg an der Kölner Straße in Bensberg - zumindest bergauf - wegen der Autoabgase von RadfahrerInnen nicht ernsthaft in Erwägung gezogen werden. Umgekehrt werden bisherige Radwege, bspw. auf der Bernhard-Eyberg-Straße in Refrath, in Gänze aufgegeben, so dass reine Fußwege resultieren, die in der Summe größere Breiten aufweisen als die verbleibenden Verkehrsflächen, die sich dann RadfahrerInnen, automobiler Individualverkehr, ÖPNV und ruhender Verkehr teilen (müssen).

5. Qualität und Verfügbarkeit vorhandener Verkehrsflächen

Bereits heute sind viele städtische Straßen und Radwege Infolge von Abnutzung und Verwitterung, Baumwurzeln oder nach mangelhaften Instandsetzungen Infolge privater und öffentlicher Baumaßnahmen in einem desolaten Zustand (in Refrath bspw.: Schwerfeldstraße, Niedenhof, Dolmanstraße, Kuckucksweg).

Zweckentfremdungen des Verkehrsraums, auch der Park & Ride - Flächen, durch dauerparkende Lkw, (gewerbliche und private) Kfz-Anhänger, Wohnmobile, Wohnwagen, motorisierte Zweiräder u. dgl. sowie Zweckentfremdungen von Garagen und Kfz-Abstellflächen verengen den vorhandenen Verkehrsraum um ein Weiteres.

6. Qualität und Verfügbarkeit geplanter neuer Verkehrswege

Die Aussagen zur Verbesserung der Erschließung Bergisch Gladbachs durch ein zweites S-Bahngleis, durch eine Bahndammnutzung, durch einen sechsspurigen Ausbau der A4 bis Moitzfeld und durch eine Verlängerung der Stadtbahnlinie 1 basieren auf unverbindlichen Absichtserklärungen der jeweiligen Träger.

Die planerische Unverbindlichkeit der im FNP-2035-Entwurf aufgeführten Maßnahmen wird lediglich von ihrem Mangel an Konsens zwischen Bürgerschaft, Stadtverwaltung und Trägern übertroffen (zweites S-Bahngleis vs. Feuchtbiotop; Bahndammnutzung vs. Anlieger).

Ein Ausbau der Autobahn A4 wird – nach allgemeinen Erkenntnissen – zudem zu zusätzlichem automobilen Individualverkehr von und nach Bergisch Gladbach führen und stellt somit keine Entlastung von bereits vorhandenem automobilen Individualverkehr in Bergisch Gladbach dar; Im Gegenteil. Bereits heute werden die Straßen Benlgsfeld und In der Auen zur Anbindung der östlichen Stadtgebiete Kölns (Dellbrück, Thielenbruch) und der westlichen Teile Bergisch Gladbachs an die Autobahn A4 genutzt.

Auch die Verlängerung der Stadtbahnlinie 1 über Bensberg hinaus stellt – ob der Taktausdünnung über den Tagesverlauf, der erschöpften ÖPNV-Leistungsfähigkeit im Berufsverkehr und dem häufigen vorzeitigen und ungeplantem Endhaltepunkt der Züge in Köln-Brück – keine belastbare Planungsgröße dar.

7. Erweiterungsbedarf für Gewerbeflächen

Ein großer Teil des FNP-2035-Entwurfs ist der Schaffung neuer Gewerbeflächen gewidmet.

Bereits heute existieren innerhalb des Bergisch Gladbacher Zentrums und angrenzender Gebiete in erheblichem Umfang ungenutzte, zumindest schlecht genutzte gewerbliche Flächen in Bahngleisnähe.

Warum in Anbetracht dessen Waldgebiete neuen Gewerbeflächen (Refrath, Lustheide, Frankenforst) weichen sollen, erschließt sich nicht. Zumal dort und an ungezählten Standorten im Stadtgebiet bereits in der Vergangenheit lediglich eingeschossige Verwaltungs- und Produktionsgebäude um reine Parkflächen für den automobilen Individualverkehr erweitert wurden bzw. werden sollen. Ein ressourcenschonender Umgang mit Flächen ist darin nicht erkennbar. Derartige Fehler zu vermeiden, ist realisierbar (siehe bspw. die Parkflächen eines Discounters in Bensberg, Am Stockbrunnen, unter dem Verkaufsbereich).

Gewerbliche Brachflächen interessierten Gewerbetreibenden zu vermitteln, wäre sicherlich – auch – ein sinnvolles Betätigungsfeld für die ‚städtische Baulückenbörse‘.

8. Erweiterungsbedarf für Wohnbebauungen

Ein weiteres zentrales Thema des FNP-2035-Entwurfs ist die Ausweisung neuer Gebiete für Wohnbebauung. Der vorliegende Entwurf hat – vielleicht, ob der strittigen Bevölkerungsprognosen im Vorentwurf – bereits erhebliche Reduzierungen erfahren.

Gleichwohl fehlen dem Entwurf weiterhin quantitative und qualitative Angaben zur aktuellen Wohnraumentwicklung.

Bereits in jüngster Vergangenheit und auch weiterhin werden ohne (!) neuen FNP, lediglich gestützt auf § 34 BauGB, in Refrath (bspw. Im Lüh, Schwerfelstraße, Ackerstraße, In der Auen, Bernhard-Eyberg-Straße, Wingertshelde, Büschemerstraße, Im Letsch, In der Taufe, Am Eichenkamp und in Frankenforst: Taubenstraße) gravierende Verdichtungen der

Wohnbebauung vorgenommen, ohne dass diese Entwicklung dem prognostizierten Bedarf des Entwurfs erkennbar gegengerechnet wird.
Ob dabei die rechtlich stets zu gewährleistende bauliche Einfügung in das vorherige Umfeld gem. § 34 BauGB vorlag, dürfte in einigen Fällen zumindest fraglich (gewesen) sein.

9. Fazit

Der FNP-2035-Entwurf ist keine belastbare Handlungsgrundlage.

Er fußt auf unverbindlichen Absichtserklärungen und lässt bereits vorhandene Defizite in der Verkehrsinfrastruktur unberücksichtigt. Er vernachlässigt bereits eingetretene wohnungsbauliche Entwicklungen.

Ich rege an, sich vielmehr zunächst den bereits vorhandenen Problemen zuzuwenden, Fehlentwicklungen zu korrigieren und keine neue planerische Legitimation für weitere Fehlentwicklungen zu schaffen.

Einwendungen von rund 4.000 BürgerInnen sind Ausdruck bürgerschaftlichen Engagements und keine „störende Begleiterscheinung“.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen