

Dr. Bernhard Beckermann  
Reuterstr. 124  
51467 Bergisch Gladbach  
Email: bbeckermann@t-online.de

17.01.2021

An den Rat der Stadt Bergisch Gladbach  
BM13 - Anregungen und Beschwerden  
Postfach 200920  
51439 Bergisch Gladbach

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit stelle ich einen Antrag nach §24 GO NRW mit der Anregung, auf dem Bahndamm von S-Bahnhof Bergisch Gladbach bis Kölner-Str. in Bensberg einen Geh/Radweg anzulegen und konkrete Schritte einzuleiten:

1. Machbarkeitsstudie beauftragen
2. Zielgerichtete Gespräche mit den öffentlichen Eigentümern der Trasse zu beginnen
3. Nicht-öffentliches Grundeigentum angrenzender Grundstücke ermitteln und kommunizieren
4. Orientierend klären, wieviele Bewohner, Schüler und Beschäftigte als potentielle Nutzer in Frage kommen (z.B. im Umkreis von weniger als 500m vom Bahndamm)
5. Fördermittel eruieren und beantragen

Ausgangslage:

Es ist aus mehreren Gründen offensichtlich, dass der seit Jahrzehnten diskutierte Abriss und Umbau des Bahndammes und Neubau einer Straßenverbindung für den MIV bis zur Kölner Str. in Bensberg und bis zur BAB A4 in den nächsten 20 Jahren nicht erfolgen wird. Z.Zt. sind von der Stadt Bergisch Gladbach für die Trasse 2 Machbarkeitsstudien beauftragt:

1. Abriss und komplette Untertunnelung für Logistik-Zwecke („CargoCap“): Für diese Machbarkeitsstudie zum (Kostenanteil der Stadt GL > 30,000€) ist ein negativer Ausgang zu erwarten.
2. Teilabbriss Bahndamm und Neubau von 2 Umgehungsstraßen: Das Ergebnis der erweiterten Machbarkeitsstudie auf Basis der „VIA-Variante 4K“ (Straßenneubau mit neuen Kreuzungen am Refrather-Weg, Mülheimer-Straße, Dechant-Müller-Str. und an der S-Bahnunterführung Buchholzstraße) ist noch offen, lässt aber erhebliche Mängel erwarten (s. Fußnote)


Eine weitere, bisher noch nicht gründlich genug untersuchte Nutzungsmöglichkeit ist ein kreuzungsfreier Bahntrassenradweg als direkte Verbindung zur geplanten Radpendlerroute (RPR) nach Köln (Regionale-Projekt) und im weiteren Verlauf als Erschließung von 2 weiterführenden Schulen (NMG und OHG) und eines Industriegebiets (u.a. Krüger) für den Radverkehr, Rad-Schnellverbindung nach Bensberg als Teil der vom RBK initiierten Nord-Süd-Tangente von Leverkusen nach Rösrath (RBK-Steckbrief A04) sowie weiteren Nutzungsmöglichkeiten für Fußgänger.

Daher rege ich insbesondere als ersten Schritt eine weitere, **3. Machbarkeitsstudie** mit folgenden Untersuchungs-Zielen und Argumenten für sehr attraktive Wegezeiten:

Technische Realisierbarkeit, erforderlicher Grunderwerb, Kosten und Nutzen für die Anlage eines z.B. 4 m breiten Rad-Gehweges inkl. Aus-/Auffahrten (Siehe Bild 1) in 3 Ausbaustufen (Bilder 2 bis 5):

1. Kreuzungsfreie Verbindung der Innenstadt mit der Radpendlerroute GL-Köln am Finanzamt: Von S-Bahnhof bis vor Brücke Refrather Weg (1,2km, Abbildung 2). Ergebnis: kreuzungsfreie Wegezeit für Radfahrer 5 min!)  
Zusatz-Option für Fußgänger-Nutzung/Nahmobilität. Ergebnis: Wegestrecken/Zeiten S- Bahn bis Polizeigebäude 0.8 km / 12min, FHDW 1,0 km / 14 min) und Kreisamtsgebäude bzw. Finanzamt 1,2 km / 17 min,
2. Von der Brücke Refrather Weg bis vor Brücke über Straßenbahn in Frankenforst (2,5 km, Abbildung 3) mit 3 Ausfahrten: Nelson-Mandela-Gesamt-Schule (1,7 km / 7 min), Industrie-Gebiet Senefelderst. (2,4 km / 9min) und Otto-Hahn-Schule /Saaler Mühle (3,7 km, 14 min) jeweils ab Startpunkt S-Bahnhof.
3. Von der Brücke Straßenbahn bis Einmündung auf die Kölner-Straße Bensberg (0,5 km, Abbildung 4) (4,2 km, 16 min ab Startpunkt S-Bahnhof)

Mit fahrradfreundlichen Grüßen



Bernhard Beckermann

(2. Vorsitzender des ADFC KV RheinBerg-Oberberg)

Anlagen: Fußnote und 1 Skizze Gesamtstrecke, 4 Detail-Skizzen zu Ausbaustufen

---

Fußnote: Risiken der Option Straßen-Neubau als Planungsvariante „VIA 4K“: (Stand 17.01.2021)

- Keine akzeptable Verkehrsführung für den Radverkehr an den jeweiligen Knoten, da die Führungsform der Strecke von S-Bahn bis zum Finanzamt wesentliche Anforderungen an die innerstädtische Radpendlerroute nach Köln nicht erfüllen kann
- Y-Ast bis Buchholzstraße: Die weitere Lenkung des Verkehrs nach der Unterführung weiter in Richtung Paffrather-Str. ist nicht ausreichend untersucht und die Route über mehrere Kreuzungen wird vom MIV nicht als Alternative zur Route über die Stationsstraße angenommen werden
- Y-Ast bis Dechant-Müllerstraße: Die erzielbare Teilentlastung der Dechant-Müller-Str. und der unteren Hauptstraße löst in keiner Weise die Überlastung der Stationsstraße, da der Verkehrsstrom wieder auf den Driescher Kreisel mündet.
- Erfahrungsgemäß werden die beiden neuen Straßen wieder mehr MIV aus der A4, aus Refrath und aus Gronau anlocken.
- Der Entlastungseffekt für Innenstadt ist nicht nachhaltig genug bei unveränderter oder gar höherer Belastung der vorgelagerten Stadtteile.



Bild 1: Bahndammradweg mit Ein/Ausfahrten (blau) zu wichtigen Zielen (gelb)

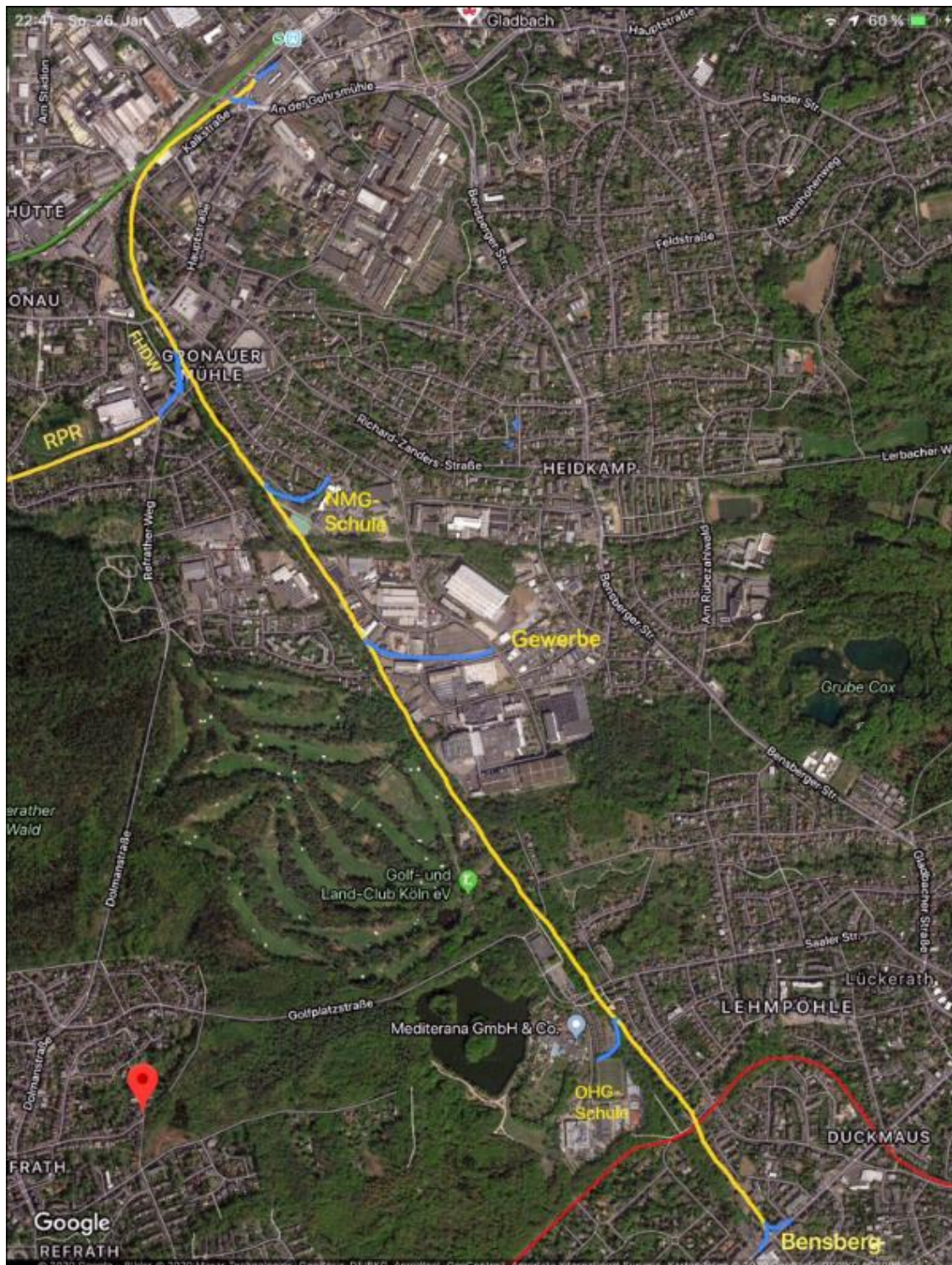




Bild 2: Ausbaustufe 1 bis zum Finanzamt (unten links: am Finanzamt startende RPR)



Bild 3: Ausbaustufe 2a, Teil bis Nelson-Mandela GS und Industriegebiet Senefelder-Straße

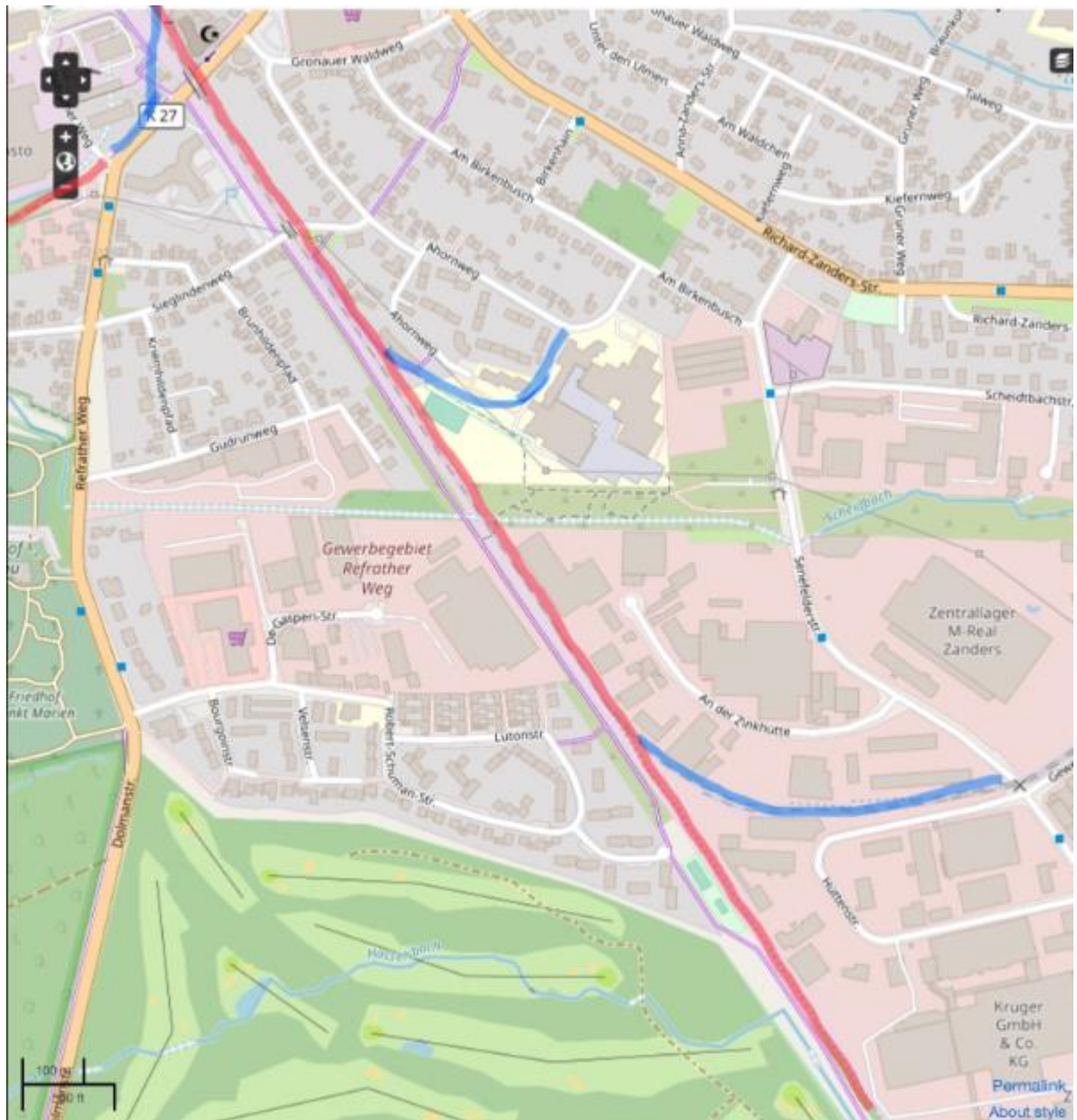




Bild 4: Ausbaustufe 2b, Teil bis Otto-Hahn Gymnasium und Straßenbahn in Frankenforst



Bild 5: Ausbaustufe 4 (Lückenschluss Frankenforst bis Bensberg, Grunderwerbsfragen im Umfeld Supermarkt)

