

Sitzungsunterlagen

Sitzung des Ausschusses für
Mobilität und Verkehrsflächen
18.04.2023

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente

Niederschrift (öffentlich)	5
Anlage 1 zu TOP 7 Präsentation Verkehrssystem	19
Anlage 2 Zeitplan Schildgen 1._Abschnitt	43

Stadt Bergisch Gladbach

Der Bürgermeister

Datum
16.05.2023
Ausschussbetreuender Fachbereich
Zentraler Dienst 6-10
Schriftführung
Friedhelm Assmann
Telefon-Nr.
02202-141428

Niederschrift

Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen
Sitzung am Dienstag, 18.04.2023

Sitzungsort

Ratssaal des Rathauses Bensberg, Wilhelm-Wagener-Platz 1, 51429 Bergisch Gladbach

Sitzungsdauer (Uhrzeit von / bis)

17:00 Uhr - 20:03 Uhr

Unterbrechungen (Uhrzeit von / bis)

19:00 Uhr – 19:06 Uhr

Sitzungsteilnehmer

Siehe TOP 1

Tagesordnung

Ö Öffentlicher Teil

- 1 Eröffnung, Bekanntgabe nicht anwesender Ausschussmitglieder, Feststellung der ordnungsgemäßen und rechtzeitigen Einberufung sowie der Beschlussfähigkeit**
- 2 Verpflichtung sachkundiger Bürger**
- 3 Genehmigung der Niederschrift der vergangenen Sitzung - öffentlicher Teil**
- 4 Bericht über die Durchführung der Beschlüsse aus der letzten Sitzung
0157/2023**
- 5 Mitteilungen der/des Ausschussvorsitzenden**

- 6** **Mitteilungen des Bürgermeisters**
- 7** **Weiteres Vorgehen Verlängerung Linie 1**
0158/2023
- 8** **Sachstand Schildgen 1. Abschnitt**
0159/2023
- 9** **Prüfauftrag Schildgen 2. Abschnitt**
0160/2023
- 10** **Verkehrskonzept Sofortschule - KGS In der Auen**
0161/2023
- 11** **STADT- und SCHULRADELN 2023**
0162/2023
- 12** **Beschlussfassung zum mittelfristigen Straßenbauprogramm 2023 bis 2027**
0163/2023
- 13** **Ausbau der Straße Om Rodde**
0183/2023
- 14** **Straßenbauprogramm 2023, hier: Ausbau der Kardinal-Schulte-Straße in Bensberg**
0165/2023
- 15** **Mitteilungsvorlage (Zwischenstand) zum Antrag der CDU-Fraktion vom 15.11.2021 zu Lärmschutzmaßnahmen an der L 289 zwischen Moitzfeld und Herkenrath**
0166/2023
- 16** **Mitteilung zum Endausbau der Straße Neuenhauser Weg (Erschließung im Ortsteil Katterbach)**
0168/2023
- 17** **Maßnahmenbeschluss für die Erneuerung der Fahrbahndecke der Leverkusener Straße**
0169/2023
- 18** **Gemeinsame Anfrage der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN und der SPD Fraktion zur Gestaltung der Unteren Hauptstraße**
0179/2023
- 19** **Gemeinsame Anfrage der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN und der SPD Fraktion vom 07.03.2023 zum Thema Zanders / Mobilität**
0180/2023
- 20** **Gemeinsamer Antrag zur Tempo 30 Beschränkung an der Altenberger-Dom-Straße**
0195/2023
- 21** **Gemeinsamer Antrag vom 14.03.2023 zur Prüfung der Auslastung des öffentlichen Parkplatzes "Am Schild"**
0192/2023
- 22** **Gemeinsamer Antrag der Fraktionen Bündnis 90/DIE GRÜNEN, SPD und FWG vom 28.03.2023 zur Förderung einer Erweiterung/Ergänzung der Radstation am Bahnhof Bergisch Gladbach**
0210/2023

23 Anträge der Fraktionen

24 Anfragen der Ausschussmitglieder

Protokollierung

Ö Öffentlicher Teil

1. Eröffnung, Bekanntgabe nicht anwesender Ausschussmitglieder, Feststellung der ordnungsgemäßen und rechtzeitigen Einberufung sowie der Beschlussfähigkeit

Der Ausschussvorsitzende, Herr Dr. Cramer, eröffnet die Sitzung und stellt die ordnungsgemäße und rechtzeitige Einladung und die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest.

Anlässlich des kürzlichen Todes von Herrn Michael Zalfen erheben sich die Ausschussmitglieder zu einer Schweigeminute.

Herr Dr. Cramer begrüßt folgende Ausschussmitglieder und Verwaltungsmitglieder:

CDU Fraktion

Christian Held
Oliver Renneberg
Rolf-Dieter Schacht (für Lutz Schade)
Herman-Josef Wagner
Wolfgang Maus
Dr. Oliver Schillings

Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN

Anke Außendorf
Dr. Josef Cramer
Peter van Loon
Dr. Jonathan Ufer
Anne Skribbe

SPD Fraktion

Andreas Ebert
Oliver Herbst (für Michael Zalfen)
Christine Mehls

AFD Fraktion

Frank Cremer

FDP Fraktion

Jörg Laschet

Fraktion Freie Wählergemeinschaft

Dr. Benno Nuding

Fraktion Bergische Mitte

Fabian Schütz

Integrationsrat

Inklusionsbeirat

Friedhelm Bihn

Seniorenbeirat

Dr. Gabriele Rieband

Verwaltung

Herr Migenda VVlll
Herr Hardt 7-66
Frau Krause 6-60/FBL 6
Frau Niemann – FB 3
Herr Assmann 6-10

Gäste

Herr Dr. Kämmerling (Büro TTK)
Herr Dr. Schwarzmänn (PVT Group)
Frau Reichert (RBK)
Herr Görtz (RBK)

2. Verpflichtung sachkundiger Bürger

Keine

3. Genehmigung der Niederschrift der vergangenen Sitzung - öffentlicher Teil

Der Ausschuss fasst folgenden

Beschluss: (einstimmig)

Die Niederschrift wird genehmigt.

4. Bericht über die Durchführung der Beschlüsse aus der letzten Sitzung
0157/2023

Auf Anfrage von Herrn Dr. Ufer zur Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf einem Teilstück der Kempener Straße erklärt Herr Hardt, dass das Lärmgutachten zwischenzeitlich abgeschlossen wurde.

Die Anordnung von Tempo 30 für den Abschnitt zwischen Fahner Weg und Kempener Straße war schon vor der Sitzung erfolgt, die Anbringung der Schilder war im Laufe der (Ausschuss-)Woche geplant (und ist tatsächlich auch am Tag nach der Ausschusssitzung erfolgt). Für den restlichen Abschnitt stehe die Einzelfallprüfung noch aus.

5. Mitteilungen der/des Ausschussvorsitzenden

Keine

6. Mitteilungen des Bürgermeisters

Frau Krause berichtet, dass das Planfeststellungsverfahren für die S-Bahn im Bereich Bahnhof begonnen habe. Am 24.04. finde dazu eine Informationsveranstaltung der Deutschen Bahn im Bergischen Löwen statt.

7. Weiteres Vorgehen Verlängerung Linie 1
0158/2023

Herr Migenda führt kurz in das Thema ein, bevor Herr Schwarzmann vom Büro PVT/TTK die Auswahl des vorgeschlagenen Verkehrssystems anhand einer Präsentation vorstellt, die der Niederschrift als Anlage beigelegt ist. Dabei erläutert er insbesondere das neue Bewertungsverfahren „Version 2016+“ und die sich daraus ergebende Wirtschaftlichkeit für das Szenario 2 (autonome Shuttle).

Herr Dr. Nuding kritisiert, dass der Endbericht den Fraktionen nicht vorgelegt wurde und somit nicht fraktionsintern diskutiert werden konnte. Seine Fraktion werde daher den heutigen Beschlussvorschlägen nicht zustimmen.

Auf weitere Anfragen von Herrn Dr. Nuding nehmen Herr Schwarzmann, Herr Kämmerling (beide Büro PVT/TTK) und Herr Migenda Stellung.

Demnach befinden sich die zum konkreten Einsatz (mit ausreichender Kapazität) vorgesehenen Shuttlebusse noch in der Entwicklungsphase. Es sei jedoch sichergestellt, dass die Verfügbarkeit gegeben ist, sobald der Einsatz erfolgen soll. Gerade diese noch ausstehende Entwicklung unterstreicht die für die Förderung vorausgesetzte innovative Technik.

Die Grundstücksverfügbarkeit spiele natürlich eine wesentliche Rolle im weiteren Verfahren und müsse durch entsprechende Verhandlungen mit den Grundstückseigentümern sichergestellt werden.

Die Kostenaufteilung sei noch vertraglich zu klären. Man gehe derzeit von folgenden Quoten aus:

Rheinisch-Bergischer Kreis	40%
Stadt Bergisch Gladbach	40%
Gemeinde Kürten	10%
Technologieunternehmen	10%.

Auf Anfrage von Herrn Held erklärt Herr Schwarzmann, dass die zugrunde gelegten Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen auf realistischen Hochrechnungen von Daten beruhen, die bei den Kommunen und Firmen abgefragt wurden.

Auf Anfrage von Herrn Ebert erklärt Herr Schwarzmann grob, wie man sich das System, die Trassengestaltung und die Trassenführung vorstellen könne.

Nach Auffassung von Herrn Wagner sollte man bei weiteren Visionsüberlegungen auch die Weiterführung des Verkehrs vom Bahnhof Bergisch Gladbach in Richtung Herrenstrunden nicht aus dem Blick verlieren.

Zum konkreten Projekt bemerkt Herr Wagner, dass die Attraktivität und Akzeptanz für die Nutzer sehr eng verbunden sei mit der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit, bei der die Zeiten für Ein- und Ausstieg an den Haltestellen berücksichtigt werde. Es sei zu überlegen, den ersten Abschnitt bis zum Technologiepark zunächst als Testphase für die Nutzung der restlichen Trasse zu betrachten.

Auf Anfrage von Herrn Cremer teilt Herr Schwarzmann mit, dass beim Szenario 1 auch bei Zugrundelegung der neuen Berechnungsmethode „2016+“ kein volkswirtschaftlicher Nutzen zu erwarten sei.

Herr Cremer hätte sich eine entsprechende Vergleichsberechnung gewünscht, um diese Aussage bestätigen zu können. Des Weiteren hält der Cremer die prognostizierten Kosten für das Tunnelbauwerk zumindest für fraglich.

Auf Bitte von Herrn Maus sagt Herr Schwarzmann zu, die Berechnung der positiven CO² Bilanz nachvollziehbar darzulegen.

Auf einen Hinweis von Frau Dr. Rieband stellen Herr Schwarzmann und Herr Migenda übereinstimmend fest, dass auszuschließen sei, dass Trassenabschnitte brach liegen werden, weil erwartete Arbeitsplatzzuwächse ausbleiben bzw. Gewerbebetriebe abwandern. Der spätere Betrieb bzw. die Taktung werden jeweils an den konkreten Bedarf angepasst.

Der Ausschuss fasst sodann folgende

Beschlüsse: (jeweils mehrheitlich gegen die Stimme der Fraktion Freie Wählergemeinschaft bei Enthaltungen der AFD Fraktion und 2 Stimmen der CDU Fraktion)

- I. Der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen nimmt den Endbericht zur Untersuchung verschiedener klassischer und innovativer Verkehrssysteme für die Verkehrsachse von Bergisch Gladbach-Bensberg über Moitzfeld und Herkenrath bis nach Kürten-Spitze zur Kenntnis.
- II. Der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen befürwortet die Implementierung eines Verkehrssystems autonomer Shuttle auf der Verkehrsachse von Bergisch Gladbach-Bensberg über Moitzfeld und Herkenrath bis nach Kürten-Spitze.
- III. Die Verwaltung wird beauftragt, die nächsten Schritte zur Implementierung eines Verkehrssystems autonomer Shuttle auf der beschriebenen Verkehrsachse in Abstimmung mit den beteiligten Kommunen und weiteren Projektpartnern auf den Weg zu bringen.

8. Sachstand Schildgen 1. Abschnitt
0159/2023

Auf Anfrage von Herrn Henkel sagt Frau Krause zu, dass der weitere Zeitplan zunächst mit dem Planungsbüro abgestimmt und anschließend der Niederschrift als Anlage beigelegt werde.

9. Prüfauftrag Schildgen 2. Abschnitt
0160/2023

Der Ausschuss nimmt die Mitteilung zur Kenntnis.

10. Verkehrskonzept Sofortschule - KGS In der Auen
0161/2023

Die Ordnungsbehörde nimmt eine Anregung von Herrn Held entgegen, im Hinblick auf querende Kinder eine Warnbeschilderung für die Autofahrer zu prüfen und nach Möglichkeit aufzustellen.

Der Ausschuss fasst folgende

Beschlüsse: (jeweils mehrheitlich gegen die Stimme der AFD Fraktion)

- I. Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr beschließt die Durchführung der Stufen 1 und 2 des erarbeiteten Verkehrskonzepts für die Sofortschule KGS In der Auen.
- II. Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr beschließt hinsichtlich der Stufe 3 des erarbeiteten Verkehrskonzepts, die Verkehrsentwicklung vorerst über einen Zeitraum von bis zu 4 Jahren zu überwachen um eine objektive Datengrundlage zu schaffen. Es werden keine sofortigen Maßnahmen beauftragt. Sollte sich in diesem Zeitraum eine kritische Verkehrssituation entwickeln, die anhand der Verkehrsüberwachung gemessen wird, so wird zu gegebener Zeit eine verkehrslenkende Maßnahme, auf Grundlage der erhobenen Daten, erarbeitet, um den Verkehr vor dem Schulgebäude entgegenzuwirken und im Anschluss dem Ausschuss präsentiert.

11. STADT- und SCHULRADELN 2023
0162/2023

Der Ausschuss nimmt die Mitteilung zur Kenntnis.

12. Beschlussfassung zum mittelfristigen Straßenbauprogramm 2023 bis 2027
0163/2023

Herr Dr. Ufer und Herr Henkel begründen die Änderungsanträge ihrer Fraktionen.

Nach Auffassung von Herrn Bihn eigne sich der Herkenfelder Weg für eine Ausweisung als Fahrradstraße. Die CDU Fraktion teilt mit, dass man sich dieser Auffassung anschließe. Die Verwaltung wird die Straße Herkenfelder Weg mit in die Prüfung der sich als Fahrradstraßen eignenden Straßen einbeziehen.

Sodann lässt Herr Dr. Cramer nacheinander über die beiden Anträge abstimmen, wobei der Verwaltungsvorschlag im Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN, der SPD Fraktion und der Fraktion Freie Wählergemeinschaft integriert ist.

Der Ausschuss fasst folgende

Beschlüsse: (jeweils einstimmig)

Der AMV nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und beschließt, die Aufstellung der auszubauenden bzw. zu sanierenden Straßen als mittelfristiges Straßenbauprogramm für 2023 bis 2027. Im von der Verwaltung vorgeschlagenen Straßenbauprogramm wird die Deckenbaumaßnahme am Herkenfelder Weg von 2026 auf 2024 vorgezogen.

Alle Baumaßnahmen im Bereich von Mobilitäts- und Verkehrsflächen ab dem 01.01.2023, für die ein Maßnahmenbeschluss nach § 5 der städtischen Zuständigkeitsordnung erforderlich ist und bei denen ein Kostenmehrbedarf in Höhe von 10% während der Umsetzung erkennbar wird oder eine Zeitverzögerung von mehr als 3 Monaten gegenüber der vorgesehenen Zeitplanung absehbar ist, ist dem nach der Zuständigkeitsordnung für Verkehrsflächen zuständigen Ausschuss zur Kenntnis zu bringen.

Einmal unter den vorgenannten Kriterien in der Auflistung (vergleichbar der Anlage 1 zu diesem Änderungsantrag) dargestellten Maßnahmen werden bis zu ihrem Abschluss in der Liste weitergeführt.

Im Rahmen einer Mitteilungsvorlage soll bei jeder Ausschusssitzung ein Tagesordnungspunkt im öffentlichen Teil eingefügt werden mit dem Titel „Nachverfolgung aller wesentlichen Maßnahmen analog zu § 5 Abs. 1 der Zuständigkeitsordnung“.

13. Ausbau der Straße Om Rodde
0183/2023

Herr Hardt berichtet über eine Anwohnerversammlung am 05.04. im Bensberger Ratssaal und die sich daraus ergebenden Gestaltungswünsche der Anwohner.

Der Ausschuss fasst daraufhin folgenden

Beschluss: (einstimmig)

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen beschließt den Ausbau der Straße Om Rodde gemäß der in der Sitzung vorgestellten Form.

14. Straßenbauprogramm 2023, hier: Ausbau der Kardinal-Schulte-Straße in
Bensberg
0165/2023

Der Ausschuss fasst folgenden

Beschluss: (einstimmig)

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen beschließt die Fahrbahndecke der Kardinal-Schulte-Straße zu erneuern und den fehlenden Gehweg gemäß der in der Sitzung vorgestellten Form auszubauen.

15. Mitteilungsvorlage (Zwischenstand) zum Antrag der CDU-Fraktion vom 15.11.2021 zu Lärmschutzmaßnahmen an der L 289 zwischen Moitzfeld und Herkenrath
0166/2023

Der Ausschuss nimmt die Mitteilung zur Kenntnis.

16. Mitteilung zum Endausbau der Straße Neuenhauser Weg (Erschließung im Ortsteil Katterbach)
0168/2023

Herr Henkel begrüßt, dass der Fußweg zwischen Neuenhauser Weg und der Straße Im Plackenbruch mit in die Umbaumaßnahmen einbezogen werden soll.

Auf Nachfrage teilt Herr Hardt mit, dass den Anwohnern bekannt sei, in welcher abschätzbaren Höhe Erschließungsbeiträge für die erstmalige Herstellung der Straße nach BauGB fällig werden.

Herr Dr. Nuding spricht sich dagegen aus, den Fußweg zwischen Neuenhauser Weg und der Straße im Plackenbruch zu asphaltieren. Es gebe ausreichend alternative Wegeführungen. Er beantragt dementsprechend, diesen Weg nicht zu asphaltieren. Herr Herbst schließt sich diesen Ausführungen an.

Auf Anfrage von Herrn Herbst erläutert Herr Hardt die Unterschiede zwischen einer Beitragserhebungen nach KAG (für Erneuerungsmaßnahmen) und nach BauGB (für Ersterschließung).

Im Hinblick auf den Antrag von Herrn Dr. Nuding einigt sich der Ausschuss auf eine kurze Sitzungsunterbrechung.

Der Ausschussvorsitzende, Herr Dr. Cramer unterbricht die Sitzung von 19 Uhr bis 19:06 Uhr.

Nachdem Herr Migenda zusagt, die Verwaltung werde den Weg lediglich mit einer wassergebundenen Decke versehen, zieht Herr Dr. Nuding seinen Antrag zurück.

17. Maßnahmenbeschluss für die Erneuerung der Fahrbahndecke der Leverkusener Straße
0169/2023

Auf Anfrage von Herrn Laschet erklärt Herr Hardt, dass die Maßnahmen an der Paffrather Straße und der Leverkusener Straße zeitversetzt durchgeführt werden, sodass dem Wunsch der Verkehrsbetriebe Rechnung getragen werde.

Herr Henkel weist darauf hin, dass lediglich beschädigte Bordsteine erneuert werden sollen.

Auf Anfrage von Herrn Herbst erklärt Herr Hardt, dass bei einer in der Diskussion stehenden Zuflussregelung für Schildgen nicht die Gefahr bestehe, die Straßen erneut aufreißen zu müssen, da eine adaptierte Zuflussregelung über Funk geregelt werden könne. Allerdings müsse man bei einer Zuflussregelung auch bedenken, dass dann die Busse auch warten müssten.

Der Ausschuss fasst folgenden

Beschluss: (einstimmig)

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen nimmt die Sachdarstellung zur Kenntnis und beschließt die Erneuerung der Fahrbahndecke der Leverkusener Straße zwischen der

Altenberger-Dom-Straße und der Stadtgrenze Leverkusen.

18. Gemeinsame Anfrage der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN und der SPD Fraktion zur Gestaltung der Unteren Hauptstraße
0179/2023

Herr Dr. Ufer hält es für möglich, dem Ansinnen mit einem geringen Kostenaufwand zu folgen.

19. Gemeinsame Anfrage der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN und der SPD Fraktion vom 07.03.2023 zum Thema Zanders / Mobilität
0180/2023

Herr Laschet hält ein Verkehrskonzept insbesondere für die Innenstadt für notwendig, da das MobiK 2030 aktuell nicht zielführend sei.

Herr Migenda folgt Ausführungen von Herrn Dr. Nuding, wonach das MobiK 2030 grundsätzlich ein gutes Grundkonzept sei, das bisher aus den verschiedensten Gründen kaum umgesetzt wurde. Man müsse nun die neuen Gegebenheiten (z.B. ehemaliges Wachendorffgelände, Zandersareal, Schließung Bahnübergang Tannenbergsstraße, Auswirkungen der Rahmenplanung Gronau) in das Konzept einbeziehen und insofern nachjustieren.

Nach kurzer weiterer Diskussion ist man sich im Ausschuss einig, kein neues Konzept entwickeln oder die Ziele des MobiK 2030 ändern zu wollen. Stattdessen müssen darin die neuen Stadtentwicklungen Berücksichtigung finden und das MobiK 2030 angepasst fortgeschrieben (und letztendlich auch umgesetzt) werden.

20. Gemeinsamer Antrag zur Tempo 30 Beschränkung an der Altenberger-Dom-Straße
0195/2023

Die städtische Juristin, Frau Niemann erläutert die erfolgte straßenverkehrsrechtliche Anordnung betreffend eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 auf dem Teilstück der Altenberger-Dom-Straße zwischen den Einmündungen Kempener Straße und Fahner Weg und den Standpunkt der Verwaltung unter Berücksichtigung der rechtlichen Vorgaben. Demnach erfordere die Umsetzung der Tempo 30 Beschränkung auf dem (noch) nicht entsprechend angeordneten Teilstück einer ergänzenden Beurteilung auf der Grundlage des vorliegenden schalltechnischen Gutachtens. Das Teilstück zwischen Fahner Weg und Schlebuscher Straße sei vom Lärmaktionsplan nicht erfasst.

Aus Sicht der Verwaltung sei die Geschwindigkeitsbeschränkung aufgrund der Kita nicht zulässig. Auf einen Hinweis von Herrn Wagner Bezug nehmend, weist Frau Niemann darauf hin, dass die Geschwindigkeitsbegrenzung an der Dolmanstraße aufgrund des dortigen Altersheims nicht vergleichbar sei, mit der Situation im fraglichen Abschnitt der Altenberger-Dom-Straße, da die dortige Kita nicht unmittelbar an der Straße liege, sondern über eine Stichstraße erschlossen sei. Eine Begehung der Straßenverkehrsbehörde mit dem Straßenbaulastträger sowie der Kreispolizeibehörde hätte zu dem eindeutigen Ergebnis geführt, dass der Anordnung von Tempo 30 die rechtliche Grundlage fehle.

Auf Nachfrage von Herrn Herbst ergänzt Herr Hardt, dass ein Lärmschutzgutachten für die Kempener Straße noch nicht vorliege.

Herr Dr. Ufer und Herr Ebert machen deutlich, dass sowohl die Anwohner, als auch der größte Teil der Ausschussmitglieder eine Tempo 30 Begrenzung im antragsgemäßen Teilstück der

Altenberger-Dom-Straße wünschen. Insofern appellieren beide dringend an die Verwaltung, dass alle rechtlich denkbaren Möglichkeiten genutzt werden, diese Forderung auch umzusetzen.

Herr Henkel hält es für denkbar, dass eine Einbeziehung dieses Teilstücks in den Lärmaktionsplan und/oder die aktuelle Unfallsituation zu einer anderen rechtlichen Wertung führen könne.

Herr Dr. Nuding und Herr van Loon zitieren die Geschwindigkeitsbegrenzungen an der Concordiaschule und an der Alten-Wipperfürther-Straße als Gegenbeispiele für die aktuelle rechtliche Würdigung.

Herr Migenda nimmt den dringenden Wunsch des Ausschusses zur Kenntnis und sagt zu, den Antrag erneut mit dem zuständigen Beigeordneten zu besprechen.

Auf Anfrage von Frau Außendorf sagt Herr Hardt zu, dass der Niederschrift eine Anlage beigelegt werde, aus der ersichtlich ist, für welche Bereiche der Kempener Straße und der Altenberger-Dom-Straße Lärmgutachten vorliegen.

Anmerkung: Nach Auskunft der zuständigen Fachabteilung wurde auch der Straßenabschnitt Altenberger-Dom-Straße zwischen Fahner Weg und Schlebuscher Straße im Rahmen der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung mit betrachtet. Dazu liegt eine differenziertere Auswertung als die im Gutachten vor. Die Kempener Straße war dagegen nicht Gegenstand des oben erwähnten Lärmgutachtens.

Zu weiteren Straßenabschnitten liegen derzeit keine schalltechnischen Untersuchungen vor. Allerdings ist beabsichtigt, auf der Grundlage des im Rahmen der Lärmkartierung erstellten Berechnungsmodells sog. Aufpunktberechnungen entlang der klassifizierten Straßen jeweils für das 1. und 2. OG der dort vorhandenen Wohngebäude durchführen zu lassen. Die Berechnungsergebnisse liegen voraussichtlich im Juni vor und Auswertungen für einzelne Straßen bzw. Straßenabschnitte können in ähnlicher Darstellung wie für die Altenberger-Dom-Straße ab dem 3. Quartal zur Verfügung gestellt werden.

Herr Cremer teilt mit, dass seine Fraktion dem Antrag nicht zustimmen könne, da geltendes Recht verletzt werden würde.

Auf Vorschlag von Herrn Dr. Ufer ändern die Antragsfraktionen ihren Beschlussvorschlag ab.

Der Ausschuss fasst folgenden

Beschluss: (einstimmig bei Enthaltung der AFD Fraktion)

Die Verwaltung möge prüfen, ob und welche rechtskonformen Möglichkeiten es gibt, den dringenden Wunsch nach einer Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 im Bereich der Altenberger-Dom-Straße zwischen Schlebuscher Straße und Kempener Straße anordnen zu können.

21. Gemeinsamer Antrag vom 14.03.2023 zur Prüfung der Auslastung des öffentlichen Parkplatzes "Am Schild"
0192/2023

Der Ausschuss fasst folgenden

Beschluss: (einstimmig)

Dem Antrag wird gefolgt.

Aufgrund geringer personeller Kapazitäten wird die Stadtverwaltung den Auftrag zur Erhebung der Auslastung an ein externes Büro vergeben.

22. Gemeinsamer Antrag der Fraktionen Bündnis 90/DIE GRÜNEN, SPD und FWG vom 28.03.2023 zur Förderung einer Erweiterung/Ergänzung der Radstation am Bahnhof Bergisch Gladbach
0210/2023

Herr Dr. Ufer hält die Ausführungen der Verwaltung für nachvollziehbar und zieht daher den Antrag zurück, wenn dem Ansinnen Rechnung getragen wird.

23. Anträge der Fraktionen: Eilantrag der CDU Fraktion „Gestattungszeitraum und Gebühr für Außengastronomie in der Schlossstraße während der Bauphase“

Der Ausschuss fasst folgenden

Beschluss: (einstimmig)

Dem Antrag wird gefolgt. Die CDU Fraktion wird den Antrag zuständigkeitshalber im Finanzausschuss stellen.

24. Anfragen der Ausschussmitglieder

Auf Anfrage von Herrn Held erklärt Herr Hardt, dass für das anstehende Stadtfest in der Bauphase der Schlossstraße eine bessere Zugänglichkeit der Geschäfte an der Nikolausstraße gewährleistet sei.

Auf eine weitere Anfrage von Herrn Held erklärt Herr Hardt, dass derzeit geprüft werde, welche Möglichkeiten bestehen, den jährlichen „Hüttenzauber“ an einem anderen Standort oder mit geringerer Kubatur beibehalten zu können, ohne auf die geplante Baumscheibe zu verzichten.

Auf Anfrage von Herrn Henkel sagt Frau Krause zu, dass in der kommenden Sitzung des Ausschusses ausführlich zu den Ergebnissen der Bürgerbeteiligung zur Planung von Fahrradstraßen Stellung genommen werde.

Herr Wagner bittet darum, bei der Verlegung der Stromleitungen in der neuen Schlossstraße sicher zu stellen, dass die Leistungsfähigkeit aller Stromentnahmestellen auch bei gleichzeitiger Nutzung gewährleistet bleibe.

Auf Anfrage des Ausschussvorsitzenden (ursprünglich eine Frage von Herrn Zalfen im AK) sagt Frau Krause zu, dass die Verwaltung prüfen werde, ob die Hinweisschilder Rad macht Schule zur IGP größer sein können.

Herr Dr. Cramer schließt den öffentlichen Teil der Sitzung um 20:02 Uhr.



Transport
Technologie -
Consult
Karlsruhe GmbH



Auswahl eines zukunftsfähigen regionalen Verkehrssystems für eine Teilregion des Rheinisch-Bergischen Kreises

- **Definition der Szenarien**
- Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit Szenario 1
- Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit Szenario 2
- Umsetzungskonzept Szenario 2

➤ Definition der Szenarien

- Kurzfristiges Szenario 1: Beschleunigung des Busverkehrs im Korridor mit einem BRT/BHNS-System
- Langfristiges Szenario 2: Vollausbau eines autonom verkehrenden Shuttle mit Tunnelanschluss in Bensberg an die Stadtbahnlinie 1

➤ **Beschluss: Die Empfehlung zur vertiefenden Untersuchung der Szenarien 1 und 2 wurde von den beteiligten Gebietskörperschaften bestätigt.**

- Definition der Szenarien
- **Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit Szenario 1**
- Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit Szenario 2
- Umsetzungskonzept Szenario 2

➤ Szenario 1 – Technische Machbarkeit



ÖPNV-Trasse für BRT/BHNS

- Eigene Trasse zwischen Akademie und Moitzfeld
- Eigene Trasse in Ortslage Bensberg nicht möglich
- Eigene Trasse Moitzfeld – Spitze in einem kurz- bis mittelfristigen Zeithorizont verkehrlich nicht erforderlich

➤ Szenario 1 – Kosten

- Investitionssumme (ohne Planung): 22,5 Mio. €
- Kapitaldienst 0,55 Mio. €/Jahr
- Unterhaltungskosten 0,04 Mio. €/Jahr
- Mit 30% Risikozuschlag beträgt die Investitionssumme 29,2 Mio. €

	Hauptposition	Kostenschätzung
I.	Straßenkörper	3.900.000 €
II.	Straßenverlegung	0 €
III.	Grunderwerb und Baufeldfreimachung	2.100.000 €
IV.	Haltestellen	500.000 €
V.	Lichtsignalanlagen	1.200.000 €
VI.	Ingenieurbauwerke	14.800.000 €
	Gesamtkosten netto	22.500.000 €
	Gesamtkosten netto mit Planungskosten	24.700.000 €

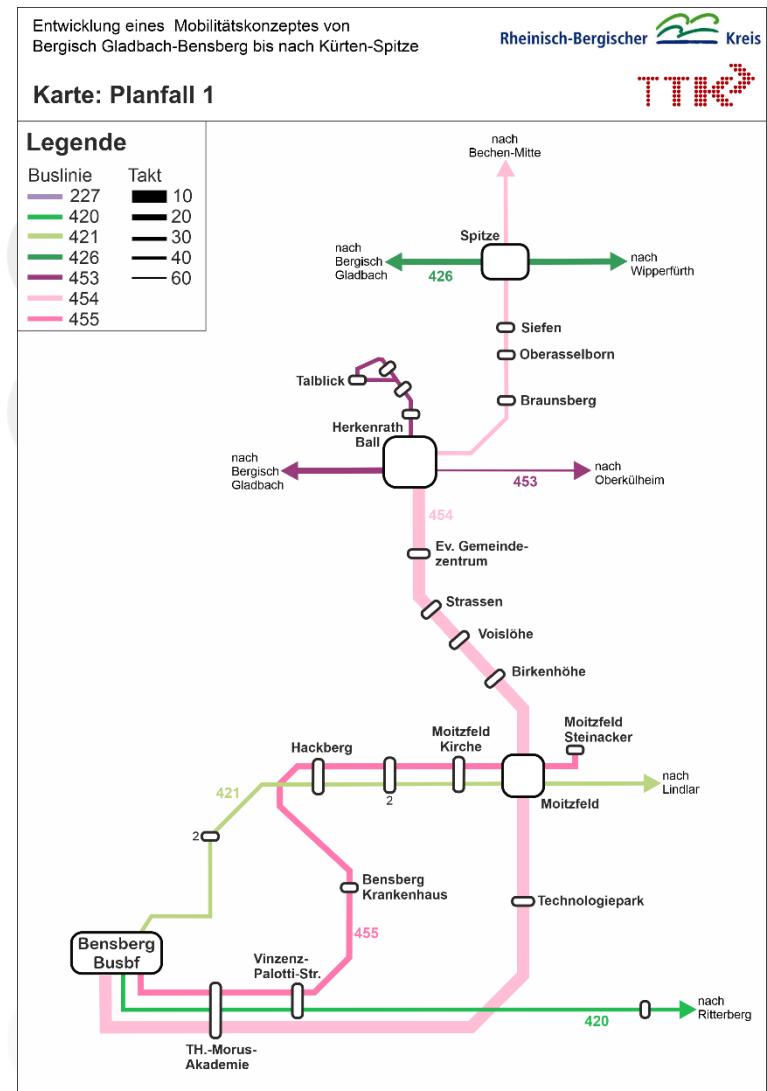
Szenario 1 – Betriebskonzept

Fahrplan

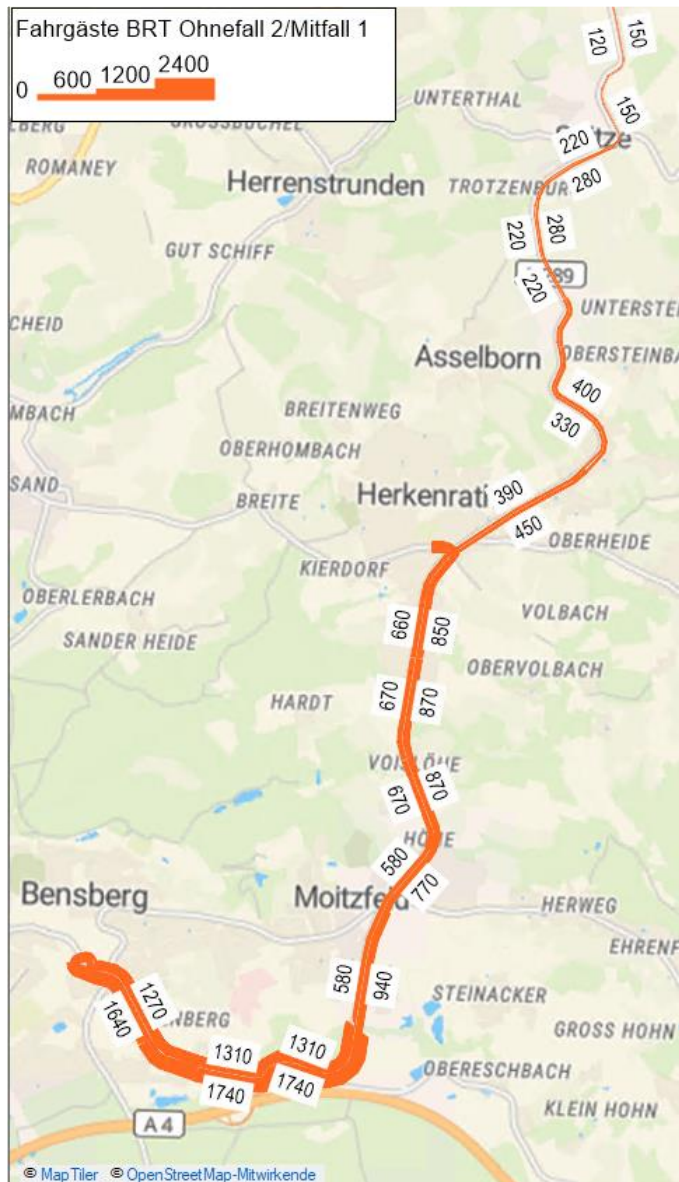
- 10-Minuten-Takt Bensberg – Herkenrath
- 30-Minuten-Takt Herkenrath – Bechen
- Konsequenter Anschluss an Stadtbahnlinie 1 in Bensberg

Änderungen im Liniennetz:

- Linie 455 übernimmt östlich von Bensberg den Linienweg der Linie 227
- Linie 421 verkehrt über Hackberg anstatt über Technologiepark



➤ Szenario 1 – Verteilung der Nachfrage



- Maximale Belastung im Abschnitt Technologiepark - Akademie mit rund 3.000 Fahrgästen/Werktag im Querschnitt

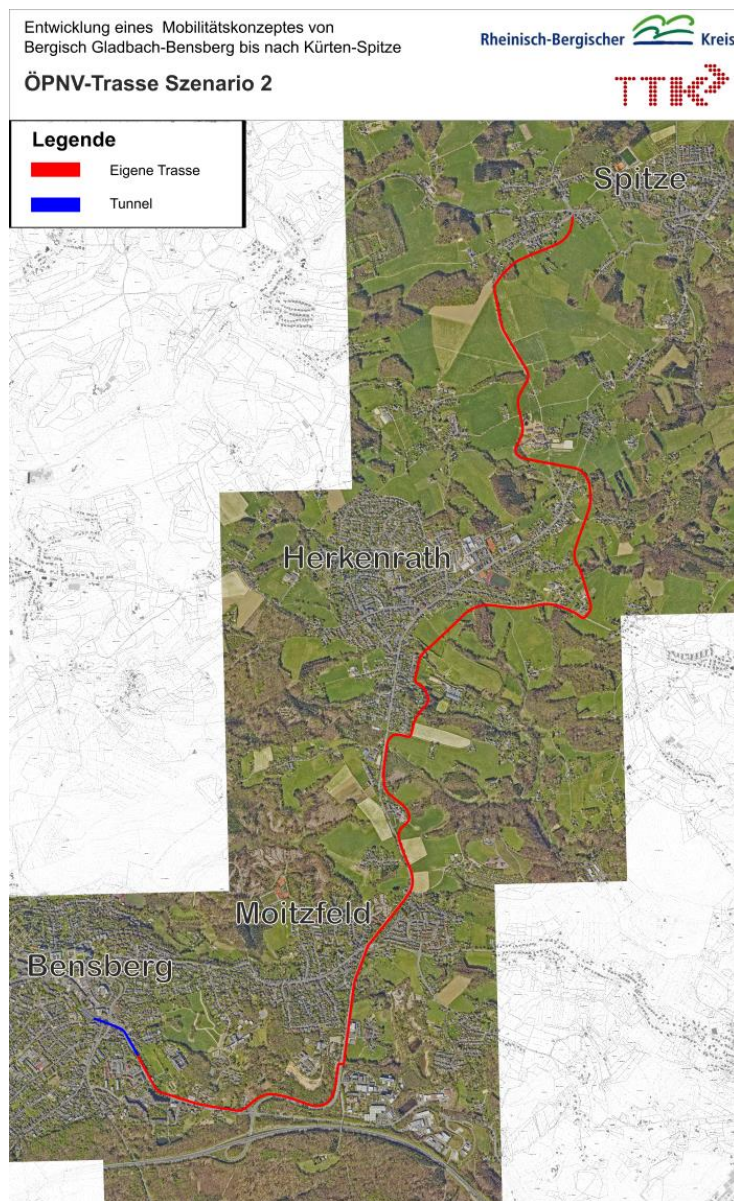
➤ Szenario 1 – Bewertungsergebnisse

	Ohnefall 1	Ohnefall 2
Zuwachs Arbeitsplätze und Einwohner	4.900	8.800
	Mitfall 1	Mitfall 1
Betriebskonzept	BRT mit 10min-Takt bis Herkenrath	
Betriebskostenbilanz ÖV	-240 T€/Jahr	-240 T€/Jahr
Verkehrlicher Nutzen		
Fahrgastgewinn	140 Fahrgäste/Tag	200 Fahrgäste/Tag
Vermiedene Fahrzeug-Kilometer PKW	380 Fz-Km/Tag	450 Fz-Km/Tag
Nutzen Reisezeit, zusätzliche Mobilität und gesparte PKW-Kosten (monetarisiert)	132 T€/Jahr	160 T€/Jahr
Verminderung von Unfällen sowie Schadstoff- und CO2-Emissionen (monetarisiert)	19 T€/Jahr	26 T€/Jahr
Saldo Unterhaltungskosten Infrastruktur	-41 T€/Jahr	-41 T€/Jahr
Summe Nutzen	-132 T€/Jahr	-95 T€/Jahr
Kosten (Kapitaldienst)	547 T€/Jahr	547 T€/Jahr
NKQ	< 0	< 0
Nutzen-Kosten-Differenz	-679 T€/Jahr	-642 T€/Jahr

- Die Kosten übersteigen den Nutzen um rund 0,7 Mio. €/Jahr
- Der Nutzen ist auf Grund der hohen ÖPNV-Betriebskosten negativ, d.h. der Nutzen-Kosten-Quotient ist kleiner Null

- Definition der Szenarien
- Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit Szenario 1
- **Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit Szenario 2**
- Umsetzungskonzept Szenario 2

➤ Szenario 2 – Technische Machbarkeit



ÖPNV-Trasse für autonome Shuttle

- Vollständig eigene Trasse stellt Genehmigungsfähigkeit von autonomen Shuttles mit hohen Geschwindigkeiten sicher
- Tunnel in der Ortslage Bensberg aufgrund dichter Bebauung erforderlich
- Umstieg von/zur Stadtbahnlinie 1 in Bensberg auf gleicher Ebene

➤ Szenario 2 – Kosten

- Investitionssumme (ohne Planung): 63,0 Mio. €
- Kapitaldienst 1,6 Mio. € im Jahr
- Unterhaltungskosten 0,14 Mio. €/Jahr
- Mit 30% Risikozuschlag beträgt die Investitionssumme 82,0 Mio. €

	Hauptposition	Kostenschätzung
I.	Straßenkörper	13.500.000 €
II.	Straßenverlegung	100.000 €
III.	Grunderwerb und Baufeldfreimachung	4.400.000 €
IV.	Haltestellen	2.100.000 €
V.	Lichtsignalanlagen	4.000.000 €
VI.	Ingenieurbauwerke	38.900.000 €
	Gesamtkosten netto	63.000.000 €
	Gesamtkosten netto mit Planungskosten	69.300.000 €

➤ Szenario 2 – Betriebskonzept

Bedarfsorientierter Fahrplan

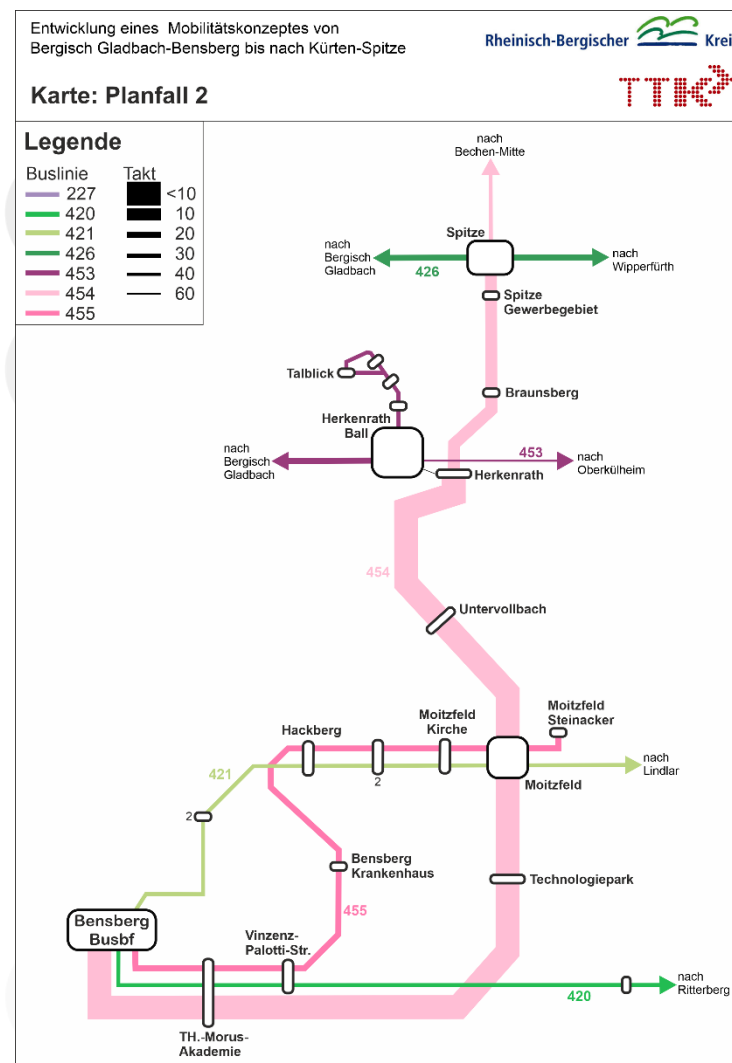
- Mindestangebot: Anschluss von/zur Stadtbahnlinie 1 in Bensberg
- Angebot in HVZ
 - 24 Fahrten / h Bensberg – Moitzfeld
 - 12 Fahrten / h Moitzfeld – Herkenrath
 - 6 Fahrten / h Herkenrath – Spitze

Fahrzeugeinsatz

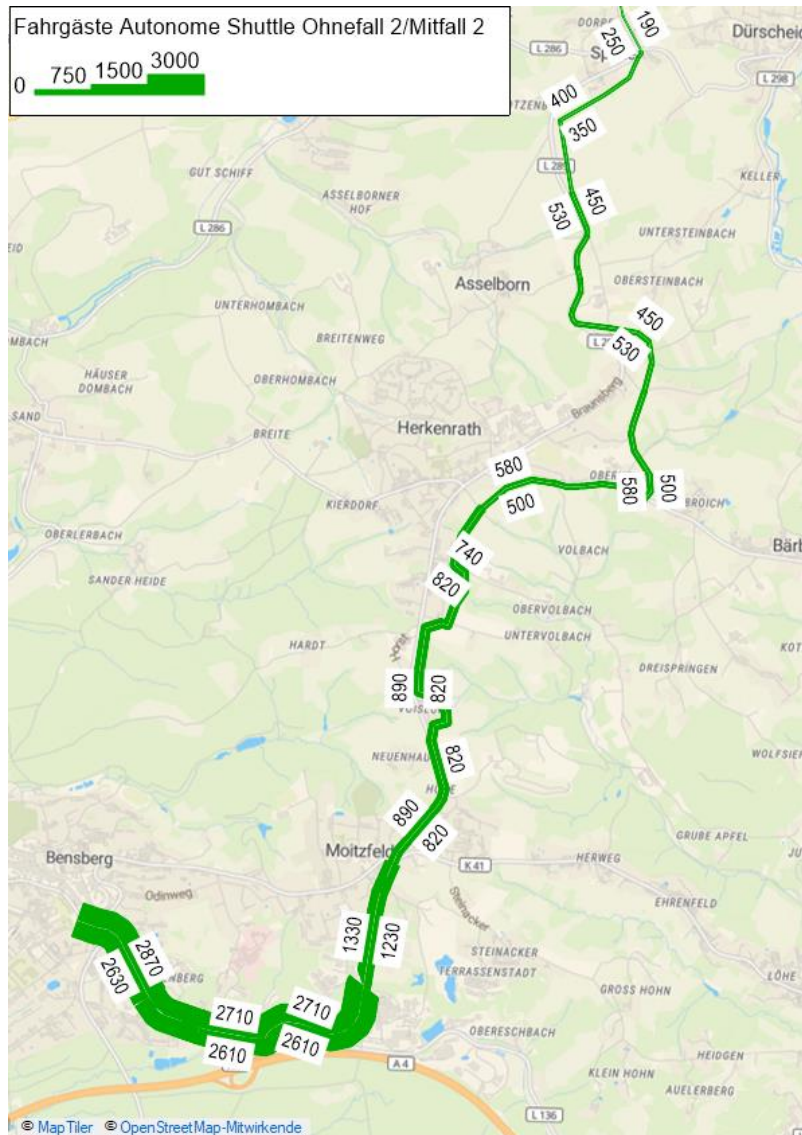
- 11 Fahrzeuge (15 Sitz- / 15 Stehplätze)
- Zwei-Richtungsbetrieb
- Möglichkeit zur Doppelführung

Änderungen im Liniennetz:

- Linie 455 übernimmt östlich von Bensberg den Linienweg der Linie 227
- Linie 421 verkehrt über Hackberg anstatt über Technologiepark



Szenario 2 – Verteilung der Nachfrage



- Maximale Belastung im Abschnitt Technologiepark - Akademie mit 5.500 Fahrgästen/Tag im Querschnitt
- Auslastung der Fahrzeuge
- Annahme Spitzenstundenanteil 15%
- Auslastung der Fahrzeuge 76%

➤ Szenario 2 – Bewertungsergebnisse (Version 2016)

	Ohnefall 1	Ohnefall 2
Zuwachs Arbeitsplätze und Einwohner	4900	8800
	Mitfall 2	Mitfall 2
Betriebskonzept	Autonome Shuttles mit 10min-Takt nach Spitze, 5min-Takt nach Herkenrath, 3,3min-Takt nach Moitzfeld	
Betriebskostenbilanz ÖV	233 T€/Jahr	233 T€/Jahr
Verkehrlicher Nutzen		
Fahrgastgewinn	1.560 Fahrgäste/Tag	1.810 Fahrgäste/Tag
Vermiedene Fahrzeug-Km PKW	2.070 Fz-Km/Tag	2.410 Fz-Km/Tag
Nutzen Reisezeit, zusätzliche Mobilität und gesparte PKW-Kosten (monetarisiert)	1.144 T€/Jahr	1.292 T€/Jahr
Vermiedung von Unfällen sowie Schadstoff- und CO2-Emissionen (monetarisiert)	24 T€/Jahr	61 T€/Jahr
Saldo Unterhaltungskosten Infrastruktur	-141 T€/Jahr	-141 T€/Jahr
Summe Nutzen	1.262 T€/Jahr	1.424 T€/Jahr
Kosten (Kapitaldienst)	1.714 T€/Jahr	1.714 T€/Jahr
NKQ	< 1,0	< 1,0
Nutzen-Kosten-Differenz	-474 T€/Jahr	-290 T€/Jahr
Rot= Negativer Einfluss auf NKQ; Grün= Positiver Einfluss auf NKQ		

- Die Nutzen-Kosten-Quotienten nach Version 2016 liegen unter der Grenze von 1,0
- Aussicht auf positives Bewertungsergebnis nach Version 2016+

➤ Änderungen im Verfahren 2016+

Novellierung der Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung mit den folgenden Änderungen:

- Neue Vorgaben zur Verkehrsmodellierung
- Änderungen bei der Betriebskostenrechnung
- Änderungen im Bewertungsverfahren des Fahrgastnutzens

→ Positiver Einfluss auf das Ergebnis

- Erhöhung CO₂-Wertansatz (670 €/t statt bisher 149 €/t) und positive Bewertung von Energieeinsparungen
- Treibhausgasemissionen Infrastruktur und Fahrzeugherstellung
- Neue nutzwertanalytischen Nutzenkomponenten:
 - Daseinsvorsorge/Raumordnung
 - Funktionsfähigkeit Verkehrssysteme/ Flächenverbrauch
 - Primärenergieverbrauch

➤ Szenario 2 – Bewertungsergebnisse (Version 2016+)

	Verfahren 2016	Verfahren 2016+
	Ohnefall 2	Ohnefall 2
Zuwachs Arbeitsplätze und	8.800	10.000
	Mitfall 2	Mitfall 2
Betriebskonzept	Autonome Shuttles mit 10min-Takt nach Spitze, 5min-Takt nach Herkenrath, 3,3min-Takt nach Moitzfeld	
Betriebskostenbilanz ÖV	233 T€/Jahr	272 T€/Jahr
Verkehrlicher Nutzen		
Fahrgastgewinn	1.810 Fahrgäste/Tag	1.732 Fahrgäste/Tag
Vermiedene Fahrzeug-Km PKW	2.410 Fz-Km/Tag	2.394 Fz-Km/Tag
Fahrgastnutzen und Fahrgeld ÖV (monetarisiert)	1.292 T€/Jahr	2.014 T€/Jahr
Verminderung von Unfällen sowie Schadstoff- und CO2-Emissionen (monetarisiert)	61 T€/Jahr	169 T€/Jahr
Funktionsfähigkeit der Verkehrssysteme / Flächenverbrauch		154 T€/Jahr
Primärenergieverbrauch		60 T€/Jahr
Daseinsvorsorge / raumordnerische Aspekte		56 T€/Jahr
Saldo Unterhaltungskosten	-141 T€/Jahr	-137 T€/Jahr
Summe Nutzen	1.424 T€/Jahr	2.588 T€/Jahr
Kosten (Kapitaldienst)	1.714 T€/Jahr	1.596 T€/Jahr
NKQ	< 1,0	> 1,0
Nutzen-Kosten-Differenz	-290 T€/Jahr	992 T€/Jahr
Rot= Negativer Einfluss auf NKQ; Grün= Positiver Einfluss auf NKQ		

- Der Nutzen wird in Version 2016+ höher bewertet und übertrifft die Kosten
- Der Nutzen-Kosten-Quotient liegt deutlich über 1,0
- Mit 30% Risikozuschlag sinkt das Bewertungsergebnis zwar, bleibt jedoch über 1,0

➤ Fazit der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

- Szenario 1 (BRT/BHNS) ist volkswirtschaftlich nicht sinnvoll
- Szenario 2 (autonome Shuttle) ist volkswirtschaftlich sinnvoll und damit auch grundsätzlich förderfähig

Ergebnis beruht auf Annahmen:

- Autonome Shuttle: Personalbedarf, Anschaffungs- und Betriebskosten
- Berücksichtigung von relativ starker Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung
- Autonome Shuttle: hohe Akzeptanz des Verkehrssystems (Komfortbonus)
- Kostensteigerungen bei den Investitionen/anzusetzender Risikozuschlag

- Definition der Szenarien
- Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit Szenario 1
- Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit Szenario 2
- **Umsetzungskonzept Szenario 2**

➤ Szenario 2 – Förderfähigkeit

Prüfung der Förderfähigkeit:

- Förderfähigkeit der Infrastruktur nach ÖPNV-Gesetz NRW voraussichtlich gegeben
- Förderfähigkeit der Fahrzeugbeschaffung und der Depoterrichtung nach ÖPNV-Gesetz NRW voraussichtlich gegeben

Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen - ÖPNVG NRW - vom 07.03.1995

◀ 15 / 20 ▶

§ 13 (Fn 4) Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse

(1) Das Land gewährt aus den Mitteln nach dem GVFG, dem Entflechtungsgesetz sowie weiteren Mitteln Zuwendungen für Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse. Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse sind

1. ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen des GVFG-Bundesprogramms,
2. SPNV-Infrastrukturmaßnahmen an Großbahnhöfen,
3. Investitionsmaßnahmen zum Erhalt und zur Erneuerung der Infrastrukturen von Stadt- und Straßenbahnen sowie dem SPNV dienenden Infrastrukturen öffentlicher nicht-bundeseigener Eisenbahnen,
4. Investitionsmaßnahmen zur Reaktivierung von Schienenstrecken sowie zur Elektrifizierung vorhandener Schienenstrecken für den SPNV,
5. Investitionsmaßnahmen zur barrierefreien Gestaltung von (Stadt-, Straßenbahn- und Bus-)Haltestellen und von vorhandenen Fahrzeugen des ÖPNV mit Ausnahme des SPNV,
6. Investitionsmaßnahmen zur Beschaffung von batterieelektrisch und wasserstoffbetriebenen Linienbussen des ÖPNV, zur Errichtung der dafür notwendigen Ladeinfrastruktur und zur Beschaffung erforderlicher spezifischer Werkstatteinrichtungen,
7. Investitionsmaßnahmen, durch die neue Technologien im ÖPNV erprobt werden sollen, sowie
8. ÖPNV-Investitionsmaßnahmen, für die das besondere Landesinteresse im Einzelfall vom für das Verkehrswesen zuständigen Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags festgestellt wurde.

Zuwendungsempfänger können Kreise, Städte und Gemeinden, öffentliche und private Verkehrsunternehmen, Eisenbahnunternehmen sowie juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, sein.

➤ Szenario 2 – Betreibermodell

Klassisches Betreibermodell im Busverkehr kann auf das System autonome Shuttle übertragen werden:

- Infrastruktur wird unter kommunaler Straßenbaulast errichtet (ggf. unter Verwaltung eines kommunalen Zweckverbandes zwischen Rheinisch-Bergischen-Kreis und Stadt Bergisch Gladbach sowie ggf. der Gemeinde Kürten)
- Aufgabenträgerschaft liegt beim Rheinisch-Bergischen Kreis (analog zum Busverkehr)
- Betrieb inkl. Leitstelle wird per Ausschreibung vergeben
- Mögliche Betreiber sind z.B. Busunternehmen

➤ Szenario 2 – Einteilung in Bauabschnitte

Bauabschnitt A: Bensberg – Akademie (Tunnel)

Bauabschnitt B: Akademie – Moitzfeld

Bauabschnitt C: Moitzfeld – Spitze

- **Vorplanung und Finanzierungsantrag werden für alle Bauabschnitte zeitgleich ausgeführt**
 - Herstellung der Realisierungssicherheit für Gesamtprojekt
- **Inbetriebnahme von Bauabschnitt B wird schnellstmöglich angestrebt**
 - Vorlaufbetrieb (mit Bussen) grundsätzlich möglich
- **Inbetriebnahme von Bauabschnitt C ist erst mit Inbetriebnahme von Bauabschnitt A verkehrlich sinnvoll**
 - Bauabschnitt C kann nachgelagert vertiefend geplant werden

➤ Szenario 2 – Umsetzungsschritte

Umsetzungsschritte auf der Zeitachse (maßgebend Bauabschnitt A):

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Planungs- und Finanzierungsvereinbarung													
Grundlagenermittlung und Vorplanung													
Standardisierte Bewertung													
Entwurfs- und Genehmigungsplanung													
Planfeststellungsverfahren													
Ausführungsplanung, Ausschreibung und Vergabe													
Bau der Infrastruktur													
Testbetrieb													
Inbetriebnahme													

- Mit einer Inbetriebnahme kann bis Mitte der 30er-Jahre gerechnet werden. Für Bauabschnitt B kann voraussichtlich die Bauzeit um ca. 2 Jahre beschleunigt werden.



Transport
Technologie -
Consult
Karlsruhe GmbH



the mind of movement

**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**

Zeitplan Erstellung Entwurfsplanung inkl. Öffentlichkeitsarbeit für Schildgen 1. Abschnitt										
Zeitraum <i>Start abhängig von Beauftragung und Kapazitäten des Moderationsbüros</i>	2023			2024				2025		
	2. Quartal	3. Quartal	4. Quartal	1. Quartal	2. Quartal	3. Quartal	4. Quartal	1. Quartal	2. Quartal	3. Quartal
Vorbereitung Bürgerbeteiligungen										
Vorbereitung Verkehrsuntersuchungen										
Bürgerbeteiligungen inkl. Zusammenfassung/ Abstimmung Ergebnisse										
Präsentveranstaltung und Onlinebeteiligung										
Erstellung Vorplanung mit Varianten										
<i>Optional: Durchführung mikroskopische Verkehrsflusssimulation</i>										
Abstimmungen Vorplanung inkl. Überarbeitungen										
verwaltungsintern, Radfahrverbände, Politik										
Vorbereitung Bürgerbeteiligungen Vorplanung										
Bürgerbeteiligungen inkl. Zusammenfassung/Festlegung Entwurfsparameter										
Präsentveranstaltung und Onlinebeteiligung										
Erstellung Entwurfsplanung										
Abstimmungen Entwurfsplanung inkl. Überarbeitungen										
verwaltungsintern, Radfahrverbände, Politik										
Abschluss Entwurfsplanung										
<i>Optional: Vorbereitung/Durchführung Bürgerbeteiligung Entwurfsplanung</i>										

Alle Angaben unter Vorbehalt der Beratungen und Beschlüsse

