

## **Stellungnahme zu den Maßnahmenentwürfen für das Mobilitätskonzept der Stadt Bergisch Gladbach**

Bergisch Gladbach, im Dezember 2015

Das Ziel des Mobilitätskonzepts der Stadt Bergisch Gladbach – Schaffung einer multi-modalen und nachhaltigen Mobilität – hält der Verkehrsclub Deutschland (VCD) für richtig und unterstützenswert. Auch bei den definierten „Strategischen Leitzielen“ sieht der VCD die Stadt grundsätzlich auf dem richtigen Weg. Die auf dieser Grundlage erarbeiteten Maßnahmenentwürfe enthalten so eine große Zahl sinnvoller und guter Ansätze für das Erreichen des ausgegebenen Ziels. Als Ergänzung zu den vorgeschlagenen Maßnahmen schlägt der VCD in den sieben Maßnahmenfeldern vor:

### **Maßnahmenfeld Fußverkehr**

- Es sollte ein zusätzlicher Punkt F 17 „Abbau von Barrieren“ ergänzt werden: Um für Menschen mit Rollatoren, Rollstuhlfahrer und Gehbehinderte Barrieren und Hindernisse abzubauen, ist es erforderlich, konsequent z.B. an Überwegen Bordsteine abzusenken.
- Ein Beispiel für Pflege, Erhalt und Beleuchtung von Fußwegen (F 9) ist der Fußweg von der August-Kierspel-Straße zur GGS Hand, der nicht ausreichend befestigt und nicht hinreichend beleuchtet ist.
- Zwischen der Handstraße, der Carl-von Ossietzky-Straße und der Hermann-Löns-Straße sind auf dem Gelände der ehemaligen Hermann-Löns-Kaserne zahlreiche unbefestigte Trampelpfade, die nach entsprechendem Ausbau als Fußwege und ggf. auch als Radwege genutzt werden könnten.
- Die Wege rund um das Carpe-Diem-Haus an der Overather Straße in Bensberg (u.a. Gerberweg) sind schlecht zu begehen – vor allem mit Rollator oder Rollstuhl

### **Maßnahmenfeld Verknüpfung von Verkehrsmitteln (Intermodalität)**

- Zu I 5: Die Fahrradboxen am Busbahnhof Bensberg könnten auf der mittleren Ebene des Aufzugs / dem Platz hinter der Schule gebaut werden; der Platz oben auf der Straßenebene bietet sich an für weitere Fahrradständer.
- Zu I 7: Die Park+Ride-Kapazitäten am S-Bahnhof Duckterath sollten dringend erweitert werden; ggf. durch Bau eines Parkhauses.

- Es sollte geprüft werden, zumindest an den überregionalen, besser aber auch an den regionalen oder innerstädtischen Verknüpfungspunkten Schließfächer vorzusehen.

### **Maßnahmenfeld Mobilitätsmanagement**

- Der Punkt „Seniorenmobilität fördern“ (MK 6) darf sich nicht auf Seniorenbegehungen beschränken. Die Stadt sollte vielmehr ein Programm zum Mobilitätstraining für Senioren auflegen und z.B. in Zusammenarbeit mit in der Stadt vorhandenen, im Rahmen des Programms „sicher mobil“ des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) hierfür ausgebildeten Mobilitätstrainern bei der Deutschen Verkehrswacht oder dem VCD umsetzen.
- Für Asylbewerber und Flüchtlinge, die durch ehrenamtliche Unterstützung mit Fahrrädern ausgestattet werden, sollte sicherer Umgang mit Fahrrädern vermittelt werden. Hierzu bietet z.B. der ADFC München für solche Schulungen Flyer mit Verkehrsregeln in verschiedenen Fremdsprachen wie Arabisch oder Farsi [www.adfc-muenchen.de/adfc-muenchen/arbeitsgruppen/asyl/](http://www.adfc-muenchen.de/adfc-muenchen/arbeitsgruppen/asyl/)
- Zum Schulischen Mobilitätsmanagement: Mobilitätserziehung sollte bereits im Kindergarten beginnen; es sollten Elternveranstaltungen (Stichwort: Elterntaxi und die Verkehrssituation vor den Einrichtungen) veranstaltet und ggf. Anregung zu Anreizsystemen gegeben werden.
- Zu MS 1: Auch an den Weiterführenden Schulen sollten Fachberater/innen Mobilität gewonnen werden, da auch in diesen Altersstufen die systematische Verkehrserziehung fortgesetzt werden muss; entsprechende Programme und Materialien sieht u.a. der VRS vor.
- Zu MS 2: Mobilitätsfibel des VCD für den Verkehrsverbund Rhein-Sieg
- Zu MS 4: Für das Pilotprojekt an der GGS Hand könnte geprüft werden, ob eine Möglichkeit der Betreuung durch Senioren in Zusammenarbeit mit der benachbarten Ev. Begegnungsstätte denkbar ist.

### **Maßnahmenfeld Öffentlicher Verkehr**

- Einrichtung einer eingleisigen Stadtbahn auf der Bahndammtrasse vom S-Bahnhof Bergisch Gladbach mit einer Einfädelungskurve auf dem Gelände der Sportfelder an der Saaler Mühle zur Weiterführung auf der Trasse der Linie 1 bis Busbahnhof Bensberg. Denkbare Haltestellen auf dem Weg: Fachhochschule, Schulzentrum Ahornweg, Saaler Mühle/Mediterana und ggf. Otto-Hahn-Gymnasium; es sollte auch ein Gleisdreieck an der Linie 1 geprüft werden, das sogar zusätzliche interessante Direktverbindungen zwischen Bergisch Gladbach und Refrath oder von Köln zum Mediterana oder zur Fachhochschule ermöglichen würde. Diese Stadtbahn könnte in weniger als 10 Minuten Fahrzeit zwischen den beiden Stadtzentren die Innenstadt und Bensberg wesentlich besser miteinander verbinden als die bestehenden Busverbindungen, die etwa 20 Minuten benötigen. Bei einem 20-Minuten-Takt könnte ein Pendelverkehr angeboten werden. Eine Stadtbahn auf der Bahndammtrasse würde nicht annähernd die Konsequenzen haben wie die vorgesehene Straße über die Bahndammtrasse, zu der die Umweltverträglichkeitsstudie eindeutig festgestellt hat, dass sie „zu sehr umfangreichen Beeinträchtigungen des Wohnumfeldes, der Erholungsnutzung und des Stadt- und Landschaftsbildes“ führen würde.
- Die Buslinie 455 könnte eingestellt und ggf. durch feingliedrige Quartierserschließung über die neuen Stadtbahn-Haltestellen ersetzt werden.

- Es ist zu prüfen, ob durch die Stadtbahn auf der Bahndammtrasse das Angebot der Buslinien 227 und 400 sowie 451 und 452 ggf. ausgedünnt werden kann.
- Es ist zu prüfen, ob die Kölner Stadtbahnlinien 3 und 18 über die Trasse der ehemaligen Linie durch Gronau bis zur Bahndammtrasse und über diese in den S-Bahnhof Bergisch Gladbach verlängert werden können; auf jeden Fall sollte die Freihaltung der Trasse gesichert werden.
- Im S-Bahnhof Bergisch Gladbach würden dann (für den künftigen 10-Minuten-Takt der S-Bahn) zwei S-Bahn-Gleise und für die Stadtbahn zwei Gleise angelegt werden.
- Zu Ö 5: Vor der geplanten Umgestaltung des S-Bahnhofes in Gladbach Stadtmitte ist die Einstufung in die Bahnhofskategorien der DB zu überprüfen: 2016 ist der S-Bahnhof Bergisch Gladbach in der Kategorie 5 eingeordnet („Bahnhöfe kleinerer Städte und zahlreiche Stadtteilbahnhöfe; diese Bahnhöfe sind weniger belebt, weshalb auf eine robuste Ausstattung geachtet wird, die auch Vandalismus standhält“). 2015 war der Bahnhof sogar in der Kategorie 6 („in dünn besiedelten Gegenden an Standorten mit geringen Reisendenzahlen“). Angemessen erscheint eine Einstufung in die Kategorie 4 („Bahnhöfe in Ballungsräumen, die stark durch den Regional- und Stadtverkehr geprägt sind. Die Reisenden sind daher häufig Pendler mit kurzen Aufenthaltszeiten am Bahnhof. Die funktionale Ausstattung ist mit der eines Busbahnhofs vergleichbar und beinhaltet in der Regel Wetterschutz und Sitzgelegenheiten“). Hierzu sollten entsprechende Gespräche mit NVR und DB geführt werden.
- Bis zur Einrichtung des 10-Minuten-Takts auf der S-Bahn und die Verlängerung der Stadtbahn 3/18 sollte eine direkte Vorlauf-Buslinie von der Haltestelle Dellbrücker Hauptstraße über die Bergisch-Gladbacher- und die Mülheimer Straße bis zum S-Bahnhof Bergisch Gladbach eingerichtet werden.
- Der Anschluss der Buslinie 435 an die S 11 sollte in den Abendstunden und an den Wochenenden wie in den Normalverkehrszeiten geregelt werden; eine Umsteigezeit von 13 Minuten ist für Fahrgäste nicht attraktiv. Die normale Umsteigezeit von vier Minuten sollte durch Verkehrsbetriebs-übergreifende Anschlusssicherung mit Dynamischer Fahrgast-Information (DFI) am S-Bahnhof Köln-Dellbrück (ebenso wie an der Stadtbahn-Haltestelle Dellbrücker Hauptstraße – in beiden Richtungen) gesichert werden.
- Der VCD begrüßt den Ansatz im Entwurf für ein „Mobilitätskonzept für den Rheinisch-Bergischen Kreis – 2. Teilkonzept: Maßnahmenkonzept zur Entwicklung einer integrierten Verkehrsstrategie“, bis zur Verlängerung der Stadtbahnlinie 1 von Bensberg über Moitzfeld bis Herkenrath/Kürten-Spitze (als Vorlauf) eine Schnellbuslinie einrichten zu wollen (dabei ist auch die Prüfung der Machbarkeit einer Schnellbuslinie zum Bf Bergisch Gladbach S 11 vorgesehen).
- Im Jahr 2012 wurde für die südlichen Stadtteile eine Untersuchung „Mobilitätssicherung und Sichere Mobilität älterer und mobilitätseingeschränkter Menschen (Mo SiM)“ erstellt und vorgestellt. Es ist sinnvoll, eine vergleichbare Untersuchung auch für die nördlichen Stadtteile zu erstellen und die entsprechenden Konsequenzen zu ziehen und umzusetzen.

### **Maßnahmenfeld Pkw-Verkehr**

- Zu P 7: Die Straße auf der Bahndammtrasse darf aus Sicht des VCD nicht kommen. In der Argumentation zu dieser Maßnahme wird zutreffend festgestellt: „Die Maßnahme entspricht nicht dem Ansatz einer nachhaltigen Mobilitätsförderung.“ Die dazu erstellte Umweltverträglichkeitsstudie stellt unmissverständlich fest: „Die

unmittelbar an den Bahndamm grenzenden Erholungsbereiche würden ihre Funktion für die innerstädtische Naherholung verlieren.“ Der Verlust des Bahndamms als innerstädtische Grünachse sei, so die Gutachter, „durch keinerlei Maßnahme zu mindern“. Im Übrigen wird die zusätzliche Verbindung zur Autobahn derzeit nicht mehr geplant; der Verkehr müsste über die Frankenforster Straße zum Autobahnanschluss Bensberg geleitet werden. Mit dem durch eine solche neue Straße induzierten Neuverkehr würde das erklärte Ziel des Mobilitätskonzepts einer Verringerung des Kfz-Verkehrs konterkariert.

- Unabhängig davon ist ein Straßentunnel an der Tannenbergsstraße unerlässlich für den zweigleisigen Ausbau der S-Bahn S11 mit Zehn-Minuten-Takt zwischen Köln-Dellbrück und dem S-Bahnhof Bergisch Gladbach. Hierzu sollte kurzfristig ein rechtskräftiger Bebauungsplan geschaffen werden.
- Zu P 14: Die Von-Ketteler-Straße/Schmidt-Blegge-Straße ist untauglich für eine Öffnung als Bypass im hochbelasteten Netzbereich (Tempo-30-Zone mit Seniorenwohnheim und Anna-Haus als Begegnungsstätte). Hierfür bietet sich vielmehr die Buchholzstraße an als gut ausgebaute Straße mit überwiegend Industrie als Anlieger. Die Bahnunterführung Buchholzstraße sollte – unabhängig davon, dass der Hauptverkehr über die Hermann-Löns-Straße durch den Tunnel Tannenbergsstraße geleitet werden sollte – im Zuge des zweigleisigen S-Bahn-Ausbaus auf zwei Spuren ausgebaut werden. Die Bahnunterführung Buchholzstraße ist nach dem Bericht „Zustand der Eisenbahnbrücken in Nordrhein-Westfalen“ (Bundestags-Drucksache 18/1255 vom 28.4.2014) in die Zustandskategorie 4 „Gravierende Schäden am Bauwerksteil, welche die Sicherheit noch nicht beeinflussen. Eine wirtschaftliche Instandsetzung ist nicht mehr möglich.“ eingestuft worden.
- Auch die beiden Bahnunterführungen Franz-Hitze-Straße und Damaschkestraße sollten im Zuge des zweigleisigen S-Bahn-Ausbaus auf zweispurige Verkehrsführung ausgebaut werden – nicht zuletzt, um die Zu- und Abfahrt zur Park-and-Ride-Anlage am S-Bahnhof Duckterath zu verbessern. Die Franz-Hitze-Straße ist im Brücken-Zustandsbericht ebenfalls in die Kategorie 4 und die Damaschkestraße in die Zustandskategorie 3 „Umfangreiche Schäden am Bauwerksteil, welche die Standsicherheit nicht beeinflussen. Eine Instandsetzung ist noch möglich, ihre Wirtschaftlichkeit ist zu prüfen.“ eingestuft worden.
- In Hand sollte geprüft werden, die Straße „Im Grafeld“ zur Einbahnstraße in Gegenrichtung zur bereits als Einbahnstraße ausgewiesenen benachbarten Straße „An der Kittelburg“ zu machen. Dies würde vor allem auch die Verkehrssituation vor der GGS Hand entlasten.

### **Maßnahmenfeld Radverkehr**

- Zu R 8: Bei einer Erstbewertung von 18 potenziellen Radschnellwegrouten durch die Stadt Köln 2013 (Bericht Projekt-Nr. 674496) schnitt die Verbindung Köln/Deutz – Bergisch Gladbach nicht gut ab. Die Stadtverwaltung Bergisch Gladbach sollte sich schnellstmöglich mit der Stadt Köln zusammensetzen, um Potenziale und bestmögliche Trassenführungen für zwei Radschnellrouten Bergisch Gladbach – Köln-Mülheim/-Deutz und Bensberg – Köln-Brück/-Kalk festzustellen. Aufgrund der vorhandenen Pendlerbeziehungen haben solche Radschnellwege für beide Städte eine sehr hohe Bedeutung.
- Zu RV 23: Die Laurentiusstraße sollte in beiden Richtungen für den Radverkehr freigegeben werden
- Zu RV 41: Die Verkehrskommission des Regionalrates hat am 20. November 2015 eine Prioritätenliste für den Radwegeausbau an bestehenden Landesstraßen 2016

beschlossen, auf der „L 288 – BG-Schildgen bis Leverkusen-Hummelsheim RGW“ (1,1 km) auf Platz 2 steht.

- Zu RV 42: Auf der Liste steht „L 289 BG-Herkenrath/Kürten-Spitze – Neubau Rad/Gehweg, 2. BA Sieferweg bis Spitze“ (1,4 km) sogar auf Platz 1.

### **Maßnahmenfeld Wirtschaftsverkehr**

- Zu W 1: Der VCD hat bereits bei der Erstellung des 2012 beschlossenen Integrierten Stadtentwicklungskonzept - ISEK 2030 kritisiert, dass es im Zusammenhang mit den vorhandenen und der Ausweisung von neuen Gewerbegebieten bisher keine systematische Auswertung bzw. Prognose der verkehrlichen Auswirkungen gegeben hat.
- Zu W 3: Nestle in der Schweiz, die das Gros ihrer Verkehre über die Schiene abwickeln, kann als Best-Practice-Beispiel für Krüger herangezogen werden, die nichts über die Schiene transportieren.
- Beim Netz der möglichen Lkw-Vorrangrouten ist auffällig, dass dies offensichtlich nicht mit den Nachbarstädten abgestimmt ist. Beispielsweise ist die Mülheimer Straße / Bergisch-Gladbacher-Straße als Vorrangnetz vorgesehen, obwohl im Kölner Stadtbezirk Mülheim seit langem diskutiert wird, wie die Bergisch-Gladbacher-Straße vom Durchgangsverkehr entlastet werden kann. Im April 2015 hat die BV Mülheim die Verwaltung beauftragt, Sofortmaßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses, Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie Verringerung der Lärmemission und der Schadstoffbelastung umzusetzen.
- Mitte 2015 haben die BV Mülheim und der Verkehrsausschuss der Stadt Köln beschlossen, auf der Paffrather Straße zwischen Waltherstraße auf Kölner Gebiet und dem Ortseingang (Handstraße) „zwei bauliche Einengungen“ zu schaffen, die die Geschwindigkeit in dem betroffenen Streckenabschnitt weiter senken sollen.
- In Köln ist „im Zuge von mehreren städtebaulichen Vorhaben ein Verkehrsgutachten beauftragt worden, um verkehrliche Lösungen für das Gebiet südlich der Bergisch-Gladbacher-Straße zu entwickeln. Diese Verkehrsuntersuchung befindet sich in der Abschlussphase.“ (Mitteilung an die BV Mülheim von April 2015). Es ist nicht erkennbar, dass sich die Stadtverwaltung Bergisch Gladbach aktiv um diese Thematik bemüht, obwohl sie für die Verkehrssituation in der Stadt von enormer Bedeutung sein kann (ggf. als Alternative zur Bahndammtrasse).