Rheinisch-Bergischer Kreis

Bergisch Gladbach
_17.03.2016_

Mitglieder des

Ausschusses für Verkehr und Bauen

Einladung

zur 8. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und Bauen
in der neunten Wahlperiode des Kreistages

am Dienstag, 05.04.2016, um 18:00 Uhr

*im **Großen Sitzungssaal** des Kreishauses in Bergisch Gladbach,*
Am Rübezahlwald 7

Tagesordnung

Öffentliche Sitzung

TOP	Bezeichnung	Drucksachen-Nr.
1	Feststellung der Tagesordnung	---
2	ÖPNV-Bedarfsplan 2017 hier: Priorisierung der gemeldeten Vorhaben	VB-9/0028
3	Verschiedenes	---

Nichtöffentliche Sitzung

TOP	Bezeichnung	Drucksachen-Nr.
1	Verschiedenes	---

f. d. R.:

gez.: W. Opladen
(Vorsitzender)

gez.: I. Klein
(Schriftführerin)

Reinse, Henning

Rheinisch-Bergischer Kreis

V o r l a g e

Drucksachennummer

VB-9/0028 a

[X] *öffentlich* [ ] *nichtöffentlich* *verantwortlich*: CDU, GRÜNE, FDP und FREIE WÄHLER

Beratungsfolge:	**Termin:**
Ausschuss für Verkehr und Bauen	05.04.2016

Gegenstand:

ÖPNV-Bedarfsplan NRW 2017; Priorisierung der gemeldeten Vorhaben
hier: gemeinsamer Antrag von der Fraktionen/Gruppen CDU, BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN, FDP und FREIE WÄHLER

Beschlussvorschlag:

siehe beiliegenden Antrag

Erläuterungen:

siehe Antrag

Rehse, Henning

Ergebnis der Beratung im *(abschließend entscheidenden)* Gremium:

☐ Zustimmung	☐ Ablehnung	☐ Kenntnisnahme	für die Richtigkeit:
☐ einstimmig	☐ gem. Beschlussvorschlag		
☐ mit Mehrheit	☐ abweichend: _____		
____ ja	_____		
____ nein	_____		
____ Enthaltung	_____		_____ Schriftführer/in

Kreistagsfraktionen/-gruppen von
CDU, Bündnis 90/Die Grünen, FDP und Freie Wähler

Landrat des Rheinisch-Bergischen Kreises

Herrn Dr. Hermann-Josef Tebroke

Am Rübezahlwald 7

51469 Bergisch Gladbach

04.04.16

Behse, Henning

BESCHLUSSVORSCHLAG

PRIORISIERUNGEN ÖPNV-BEDARFSPLAN

Sehr geehrter Herr Landrat,

zur Tagesordnung der Verkehrsausschusssitzung am 05.04.2016 unter Punkt 2 – Vorlage VB-9/0028 möchten wir Sie bitten, folgenden Antrag zur Abstimmung vorzulegen.

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt, gemäß der in der Anlage befindlichen tabellarischen Übersicht, eine Priorisierung der für den Rheinisch-Bergischen Kreis vorliegenden Maßnahmen aus dem ÖPNV-Bedarfsplan vorzunehmen.

Begründung:

Ausgehend vom Erlass des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW (MBWSV) 21.08.2015, in dem die Aufstellung des ÖPNV-Bedarfsplanes für 2017 verfügt wurde, sollen die Regionalräte mit abgestimmten Vorschlägen der Kreis und kreisfreien Städte bei der Aufstellung des ÖPNV-Bedarfsplanes 2017 beteiligt werden.

Der Regionalrat wird die gemeldeten Maßnahmen bis 01.07.2016 kategorisieren und diese Kategorisierung an das zuständige Ministerium weiterleiten.

Kreistagsfraktionen von
CDU, Bündnis 90/Die Grünen,
FDP und Freie Wähler
Im Rheinisch-Bergischen Kreis
Am Rübezahlwald 7
51469 Bergisch Gladbach

Daher bitten wir die Verwaltung, den Nahverkehr Rheinland (NVR) und alle weiteren Beteiligten über unseren Beschluss bzw. unsere Kategorisierung der für uns relevanten Maßnahmen zu informieren.

Mit freundlichen Grüßen

Gez.

Holger Müller MdL
Fraktionsvorsitzender
CDU-Fraktion

Gez.

Ursula Ehren
Fraktionsvorsitzende
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Gez.

Roland Rickes
Fraktionsvorsitzender
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Gez.

Bert Höhne
Fraktionsvorsitzender
FDP-Fraktion

Gez.

Werner Conrad
Gruppensprecher
Gruppe Freie Wähler

Rehse, Henning

Übersicht Maßnahmen ÖPNV Bedarfsplan

Kategorie		2.1 Mobilstationen und große Park-and-ride Anlagen	2.2 Straßen- und Stadtbahnstrecken und Seilbahnen				
lfd. Nr. NVR	157	183	185	209	223	224	VCD
Strecke /Art	Stationen	P+R / B+R	Straßen-/ Stadtbahn	Straßen-/ Stadtbahn	Straßen-/ Stadtbahn	Straßen-/ Stadtbahn	Straßen-/ Stadtbahn
Station / Strecken	Overath Vilkerath	Rheinisch-Bergischer Kreis	Bergisch Gladbach-Bensberg - Kürten	Köln und Rheinisch-Bergischer Kreis	Köln-Dünnwald - Rheinisch- Bergischer Kreis	Köln- Thielenbruch - Bergisch Gladbach	
Kurzbeschreibung	Neubau Hp an Oberbergischer Bahn (RB25)	Bau mehrerer P+R-Anlagen (Parkhäuser/Plätze) an SPNV Linien bzw. an besonders einzurichtenden ÖPNV-Linien als Zubringer zum SPNV u. Schienen ÖPNV	Bergisch Gladbach-Bensberg - Bergisch Gladbach - Herkenrath - Kürten-Spitze (Verlängerung der Linie 1)	Bahnsteigverlängerungen an allen Haltestellen der Stadtbahnlinie 1, Ertüchtigung der kompletten Ost-West-Achse zum Betrieb von Langzügen	Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 in den Rheinisch-Bergischen Kreis	Verlängerung der Stadtbahnlinien 3 und 18 über Thielenbruch hinaus nach Bergisch Gladbach	Neue Stadtbahn vom Bergisch Gladbach-S-Bahnhof – Bensberg über vorhandene Bahndammtrasse mit Gleisdreieck an der Stadtbahnlinie 1 zur Fahrt nach Bensberg bzw. alternativ nach Refrath/Köln
Bemerkung / Anmelder	Stadt Overath	Rheinisch-Bergischer Kreis	unabhängig von lfd. Nr. 209 Bahnsteigverlängerungen; Gemeinde Kürten, Stadt Bergisch - Gladbach, Rheinisch-Bergischer Kreis, Kreistagsfraktion CDU und BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN	einschließlich Bergisch Gladbach; unabhängig von lfd. Nr. 185 Verlängerung; Stadt Köln, Kreistagsfraktionen CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Rheinisch-Bergischer Kreis	Trassierung noch offen; Kreistagsfraktionen CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Rheinisch-Bergischer Kreis	Kreistagsfraktionen CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Rheinisch-Bergischer Kreis	VCD Bergisch Gladbach
Kosten in Mio €			387,0	300,0			
Kostenkategorie >=3 Mio € bis <=10 Mio €		X					
>=10 Mio € bis <=25 Mio €							
>=25 Mio € bis <=50 Mio €							
>=50 Mio €			X	X	X	X	X
Lage des Vorhabens							Haltestellen Frankenforst bzw. Neuenweg der Linie 1 bis S-Bahnhof Bergisch Gladbach
Priorität I - Vordringlicher Bedarf							
Planungscharakter	eher nachfrage-/ bestandsorientiert	X	X	X	X	X	X	
Erstmalige oder verbesserte Erschließung von Siedlungsbereichen	hoch; Bedarf bis 2025; Umsetzung des Vorhabens vor 2025 dringlich	X	X	X		X	X	
Erhöhung der Netzeffizienz (Auslastung, Verteilung, Verknüpfung)		X	X	X	X	X	X	
Erhöhung der Beförderungskapazität bei derzeit regelmäßiger Überlastung			X		X			
Bedeutung des Vorhabens für die Mobilitätssicherung in der Fläche		X	X	X		X	X	
Bedeutung des Vorhabens für die Sicherung der regionalen Mobilität		X	X	X	X	X	X	
Abhängig von gepl. Betriebskonzept bzw. von Umsetzung Nahverkehrsplan	hoch; bis 2025 erforderlich	X	X	X	X	X	X	
Mögliche Inbetriebnahme unter Berücksichtigung des Planungsaufwands und der Finanzierung des Eigenanteils	im Zeitraum bis 2025	X	X	X	X	X	X	
Bemerkungen							
Priorität II - Weiterer Bedarf							
Planungscharakter	eher angebost-/ entwicklungsorientiert						
Erstmalige oder verbesserte Erschließung von Siedlungsbereichen	hoch; Bedarf ab 2025 absehbar						
Erhöhung der Netzeffizienz (Auslastung, Verteilung, Verknüpfung)							
Erhöhung der Beförderungskapazität bei derzeit regelmäßiger Überlastung							
Bedeutung des Vorhabens für die Mobilitätssicherung in der Fläche							
Bedeutung des Vorhabens für die Sicherung der regionalen Mobilität							
Abhängig von gepl. Betriebskonzept bzw. von Umsetzung Nahverkehrsplan	hoch; ab 2025 erforderlich						
Mögliche Inbetriebnahme unter Berück- sichtigung des Planungsaufwands und der Finanzierung des Eigenanteils	im Zeitraum 2026 bis 2030						
Bemerkungen							Für die Nutzung des Bahndamms in Bergisch Gladbach gibt es unterschiedliche Pläne, diese reichen von einer Nutzung als Biotopverbund über Radschnellweg oder Bahntrasse bis zu einem Ausbau als Straße. Um diesen Konzepten nicht vorwegzugreifen und weil die Planungshoheit bei der Stadt Bergisch Gladbach liegt, verzichtet der Kreis auf eine Priorisierung
Gesamteinschätzung der Dringlichkeit	Priorität 1 bzw. Vordringlicher Bedarf	X	X	X	X	X	X	
	Priorität 2 bzw. Weiterer Bedarf							

Rehse, Henning

Übersicht Maßnahmen ÖPNV Bedarfs

Kategorie	2.3 Bus							
lfd. Nr. NVR	232	236	239	243	244	245	246	247
Strecke /Art	Fahrzeuge (Busse) u. Infrastruktur	Fahrzeuge (Busse) u. Infrastruktur	Fahrzeuge (Busse)	Fahrzeuge (Busse) u. Infrastruktur	Fahrzeuge (Busse) u. Infrastruktur	Fahrzeuge (Busse) u. Infrastruktur	Fahrzeuge (Busse) u. Infrastruktur	Fahrzeuge (Busse) u. Infrastruktur
Station / Strecken	Rheinisch- Bergischer Kreis	Rheinisch- Bergischer Kreis	Rheinisch- Bergischer Kreis					
Kurzbeschreibung	Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen gemäß PBfG: - Busnetz der Stadt Aachen - Kreis Düren - Kreis Heinsberg - Stadt Köln - Rhein-Erft-Kreis - Rheinsch-Bergischer Kreis - Städteregion Aachen	Bau der Infrastruktur und Beschaffung der Busse für eine oder mehrere Schnellbus-Linien zur Anbindung „schienenferner Räume“ an den RRX	Beschaffung von Wasserstoffbussen im Regionalbusverkehr im Rheinisch-Bergischen Kreis	Projekt Null-Emission: Wasserstofftankstellen und Wasserstoffbusse: Wasserstofftankstellen in Meckenheim und Wermelskirchen sowie Busse	Einrichtung einer Schnellbuslinie zur Erschließung von Wermelskirchen und Burscheid mit einem Umsteigepunkt in den Schienenverkehr entlang der Rheinschiene	Einrichtung einer Schnellbuslinie von Wermelskirchen zum Haltepunkt Remscheid-Güldenwerth als Umsteigepunkt in den S-Bahn-Verkehr	Einrichtung einer Schnellbuslinie aus dem Bereich Bergisch Gladbach- Herkenrath / Kürten-Spitze zum Endhaltepunkt Bensberg mit dem Ziel der Fahrtzeitverringerung im Stadtgebiet von Bergisch-Gladbach und der besseren Erschließung der Gemeinde Kürten	Errichtung einer Wasserstoffinfrastruktur für den Busverkehr auf den Linien der RVK
Bemerkung / Anmelder	Rheinisch-Bergischer Kreis	Rheinisch-Bergischer Kreis	Rheinisch-Bergischer Kreis	Regionalverkehr Köln GmbH (RVK)	Kreistagsfraktionen CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Rheinisch-Bergischer Kreis	Kreistagsfraktionen CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Rheinisch-Bergischer Kreis	Kreistagsfraktionen CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Rheinisch-Bergischer Kreis	Kreistagsfraktionen CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Rheinisch-Bergischer Kreis
Kosten in Mio €								
Kostenkategorie		X	X	X	X	X	X	
								X
	X							
Lage des Vorhabens								
Priorität I - Vordringlicher Be								
Planungscharakter	X	X	X	X	X	X	X	X
Erstmalige oder verbesserte Erschließung von Siedlungsbereichen	X	X			X	X	X	
Erhöhung der Netzeffizienz (Auslastung, Verteilung, Verknüpfung)	X	X			X	X	X	
Erhöhung der Beförderungskapazität bei derzeit regelmäßiger Überlastung		X			X	X	X	
Bedeutung des Vorhabens für die Mobilitätssicherung in der Fläche	X	X	X	X	X	X	X	X
Bedeutung des Vorhabens für die Sicherung der regionalen Mobilität	X	X	X	X	X	X	X	X
Abhängig von gepl. Betriebskonzept bzw. von Umsetzung Nahverkehrsplan		X	X	X	X	X	X	X
Mögliche Inbetriebnahme unter Berücksichtigung des Planungsaufwands und der Finanzierung des Eigenanteils	X	X	X	X	X	X	X	X
Bemerkungen		gemeinsame Beratung mit lfd. Nummer 244 empfohlen	gemeinsame Beratung mit lfd. Nummer 243 und 247 empfohlen	gemeinsame Beratung mit lfd. Nummer 239 und 247 empfohlen	gemeinsame Beratung mit lfd. Nummer 236 empfohlen			gemeinsame Beratung mit lfd. Nummer 239 und 243 empfohlen
Priorität II - Weiterer Beda								
Planungscharakter								
Erstmalige oder verbesserte Erschließung von Siedlungsbereichen								
Erhöhung der Netzeffizienz (Auslastung, Verteilung, Verknüpfung)								
Erhöhung der Beförderungskapazität bei derzeit regelmäßiger Überlastung								
Bedeutung des Vorhabens für die Mobilitätssicherung in der Fläche								
Bedeutung des Vorhabens für die Sicherung der regionalen Mobilität								
Abhängig von gepl. Betriebskonzept bzw. von Umsetzung Nahverkehrsplan								
Mögliche Inbetriebnahme unter Berück- sichtigung des Planungsaufwands und der Finanzierung des Eigenanteils								
Bemerkungen								**Für die Pläne zur Verbesserung des Klimaschutzes der Kreise ist der Einsatz von mit Wasserstoff betriebenen Linienbussen im ÖPNV von erheblicher Bedeutung, da die im Betrieb eingesetzten Fahrzeuge (Null Emission) keine Schadstoffbelastungen erzeugen. Durch die mittelfristig geplante Verwendung regenerativer, lokal erzeugter Energie zur Herstellung des für den Fahrbetrieb erforderlichen Wasserstoffs, wird das Konzept auch im Rahmen der in den Kreisen durchgeführten Maßnahmen zur Energiewende positive Auswirkungen auf die Umsetzung der**
Gesamteinschätzung der Dringlichkeit	X	X	X	X	X	X	X	X

Rehse, Henning

Übersicht Maßnahmen ÖPNV Bedarfs

Kategorie	2.4 Weitere kommunale Vorhaben (ÖPNV-Trasse, EFM, Wasserbus u. a. m.)	
lfd. Nr. NVR	251	255
Strecke /Art	Neue Verkehrs- systeme	Mobilitäts-management
Station / Strecken	Burscheid - Leverkusen	
Kurzbeschreibung	Radwege und Schiene — Mobilität Zukunft (Entwicklung neuer Verkehrssysteme wie Rad und Schiene auf vorhandenen Radwegen)	Ausbau eines Mobilitätsmanagements im Rheinisch-Bergischen Kreis
Bemerkung / Anmelder	Stadt Burscheid	Kreistagsfraktionen CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Rheinisch-Bergischer Kreis
Kosten in Mio €		
Kostenkategorie		
Lage des Vorhabens		
Priorität I - Vordringlicher Be		
Planungscharakter		X
Erstmalige oder verbesserte Erschließung von Siedlungsbereichen		X
Erhöhung der Netzeffizienz (Auslastung, Verteilung, Verknüpfung)		
Erhöhung der Beförderungskapazität bei derzeit regelmäßiger Überlastung		
Bedeutung des Vorhabens für die Mobilitätssicherung in der Fläche		
Bedeutung des Vorhabens für die Sicherung der regionalen Mobilität		
Abhängig von gepl. Betriebskonzept bzw. von Umsetzung Nahverkehrsplan		
Mögliche Inbetriebnahme unter Berücksichtigung des Planungsaufwands und der Finanzierung des Eigenanteils		
Bemerkungen		
Priorität II - Weiterer Beda		
Planungscharakter	X	
Erstmalige oder verbesserte Erschließung von Siedlungsbereichen		
Erhöhung der Netzeffizienz (Auslastung, Verteilung, Verknüpfung)		
Erhöhung der Beförderungskapazität bei derzeit regelmäßiger Überlastung		
Bedeutung des Vorhabens für die Mobilitätssicherung in der Fläche		
Bedeutung des Vorhabens für die Sicherung der regionalen Mobilität		
Abhängig von gepl. Betriebskonzept bzw. von Umsetzung Nahverkehrsplan		
Mögliche Inbetriebnahme unter Berück- sichtigung des Planungsaufwands und der Finanzierung des Eigenanteils		
Bemerkungen	Neue Verkehrssysteme – wie z. B. Radwege auf Stelzen um eine Doppelnutzung vorhandener Radtrassen zu ermöglichen – siehe hierzu Radfahren über den Dächern von Londons S-Bahnen.	
Gesamteinschätzung der Dringlichkeit		X
	X	

Rehse, Henning

Rheinisch-Bergischer Kreis

V o r l a g e

Drucksachennummer

VB-9/0028 b

[X] *öffentlich* [ ] *nichtöffentlich* *verantwortlich*: SPD-Fraktion

Beratungsfolge:	**Termin:**
Ausschuss für Verkehr und Bauen	05.04.2016

Gegenstand:

ÖPNV-Bedarfsplan NRW 2017; Priorisierung der gemeldeten Vorhaben
hier: Antrag der SPD-Kreistagsfraktion

Beschlussvorschlag :

siehe beiliegenden Antrag

Erläuterungen:

siehe Antrag

Rehse, Henning

Ergebnis der Beratung im *(abschließend entscheidenden)* Gremium:

☐	Zustimmung	☐	Ablehnung	☐	Kenntnisnahme
☐	einstimmig	☐	gem. Beschlussvorschlag		
☐	mit Mehrheit	☐	abweichend:		
____	ja				
____	nein				
____	Enthaltung				

für die Richtigkeit:

Schriftführer/in

SPD-Kreistagsfraktion im Rheinisch-Bergischen Kreis
Am Rübezahlwald 7 - 51469 Bergisch Gladbach

Rheinisch-Bergischer Kreis
- Vorsitzender des Verkehrsausschusses
  Herr Opladen -

im Hause

Bergisch Gladbach, den 04.04.2016

ÖPNV Bedarfsplan

Pohse, Henning

Sehr geehrter Herr Opladen,

im Namen der SPD-Kreistagsfraktion bitte ich Sie, den nachfolgenden Antrag in der kommenden Sitzung des Verkehrsausschusses zur Abstimmung zu stellen:

1. Der Rheinisch-Bergische Kreis bewertet alle Vorschläge zum ÖPNV-Bedarfsplan mit der Prioritätsstufe 1, soweit sich aus den nachfolgenden Punkten nichts anderes ergibt.

2. Die Maßnahme 185 (Verlängerung der Stadtbahnlinie 1 – wird geteilt in die Maßnahmen
   a. Bensberg – Autobahnanschluss Moitzfeld / Technologiezentrum
   b. Autobahnanschluss Moitzfeld / Technologiezentrum - Kürten-Spitze

   Die Maßnahme 185 a wird in die Prioritätsstufe 1, die Maßnahme 185 b in die Prioritätsstufe 2 eingestuft.

3. Die Maßnahmen 223 (Verlängerung der Stadtbahnlinie 4) und 224 (Verlängerung der Stadtbahnlinie 3) werden in die Prioritätsstufe 2 eingestuft. Soweit Planungskosten für diese Maßnahmen über den OPNV Bedarfsplan angemeldet werden können, werden diese angemeldet und in die Prioritätsstufe 1 eingestuft.

4. Der Vorschlag eine neue Stadtbahn vom Bergisch Gladbach-S-Bahnhof nach Bensberg über vorhandene Bahndammtrasse zu führen, wird nicht priorisiert.

Gerhard Zorn (Vorsitzender)
Alte Kölner Str. 31
51491 Overath
fon: 02206/45 21
mobil: 01523/4578881
mail: gerhard.zorn@live.de

SPD-Kreistagsfraktion
Am Rübezahlwald 7
51469 Bergisch Gladbach
fon: 02202/13-2329
fax: 02202/13-2561
mail: spd-Fraktion@rbk-online.de

Begründung:

Die Mittel, die für den ÖPNV Bedarfsplan zur Verfügung stehen, sind begrenzt. Die vielen Vorschläge, die vorliegen, müssen daher bewertet und in einer Reihenfolge gebracht, d.h. priorisiert werden.

Der Regionalrat bei der Bezirksregierung Köln und der Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR) müssen dies für die gesamte Region tun. Sie sind dabei angewiesen auf die Prioritäten, die die Gebietskörperschaften, die Städte und Kreise, selbst vornehmen.

Wer insofern alle für den eigenen Bereich vorliegende Vorschläge einheitlich bewertet läuft Gefahr, dass andere die Prioritäten für den eigenen Bereich festlegen. Daher wäre es falsch, in Hinblick auf die vielen guten Vorschläge für den Rheinisch-Bergischen Kreis und den für die Umsetzung aller Vorschläge notwendigen sehr hohen Finanzbedarf nicht durch den Kreis selbst eine Priorisierung vorzunehmen.

Aus Sicht der SPD-Kreistagsfraktion haben insbesondere folgende Maßnahmen eine hohe Priorität:

- Ausbau von P+R Anlagen zum Beispiel in Rösrath-Hoffnungsthal, Rösrath-Stümpen, Bergisch-Gladbach Duckterath, Leichlingen Bahnhof und Overath-Vilkerath (mit Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs) sowie dem neuen Haltepunkt der Stadtbahnlinie 1 am Autobahnanschluss Moitzfeld / am Technologiezentrum
- Einrichtung von Schnellbuslinien zum Beispiel
    - von Kürten nach Bensberg-Busbahnhof
    - von Wermelskirchen und Burscheid nach Leverkusen
    - von Wermelskirchen zum Haltepunkt Remscheid- Güldenwerth
- Verlängerung der Stadtbahnlinie 1 bis zum Autobahnanschluss Moitzfeld bzw. zum Technologiezentrum mit der Perspektive auf eine weitere Verlängerung bis Kürten im folgenden ÖPNV Bedarfsplan
- Haltepunkt für die RB 25 in Overath-Vilkerath.

Die Vorschläge zur Verlängerung der Stadtbahnlinie 3 und 4 sind interessant, aber derzeit nicht einmal ansatzweise umsetzungsreif. Die Linienführung ist völlig unklar. Soweit Planungskosten für diese Maßnahmen über den OPNV Bedarfsplan angemeldet werden können, sollten diese angemeldet und in die Prioritätsstufe 1 eingestuft werden.

Der Vorschlag eine neue Stadtbahn vom Bergisch Gladbach-S-Bahnhof nach Bensberg über vorhandene Bahndammtrasse zu führen wird aktuell abgelehnt, da die Nutzung der Trasse für einen Autobahnzubringer hierdurch verhindert würde.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Gerhard Zorn

Pense, Jenning

Rheinisch-Bergischer Kreis

V o r l a g e

Drucksachennummer

VB-9/0028

[X] *öffentlich* [ ] *nichtöffentlich* *verantwortlich*: Amt 60 / Dezernat IV

Beratungsfolge:	**Termin:**
Ausschuss für Verkehr und Bauen	05.04.2016

Gegenstand:

ÖPNV-Bedarfsplan NRW 2017
hier: Priorisierung der gemeldeten Vorhaben

~~Beschlussvorschlag~~ / Mitteilung:

Die Berichterstattung der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

Rehse, Henning

Ergebnis der Beratung im *(abschließend entscheidenden)* Gremium:

☐ Zustimmung ☐ Ablehnung ☐ Kenntnisnahme
☐ einstimmig ☐ gem. Beschlussvorschlag
☐ mit Mehrheit ☐ abweichend: _____
____ ja _____
____ nein _____
____ Enthaltung _____

für die Richtigkeit:

_____
Schriftführer/in

Erläuterungen:

Der Kreistag hat in seiner vergangenen Sitzung am 10.03.2016 den Ausschuss für Verkehr und Bauen per Beschluss ermächtigt, im Rahmen einer Sondersitzung Anfang April, eine eigene Priorisierung der Vorhaben zum ÖPNV-Bedarfsplan 2017 vorzunehmen, die bis zum 8. April beim NVR vorliegen müssen.

Rehse, Henning

Finanzielle Auswirkungen		☐ Ja	☒ Nein	
Die Mittel stehen im Haushaltsplan zur Verfügung		☐ Ja	☐ Nein (s. Beschlussvorschlag)	
Die Maßnahme verursacht				
☐ keine Folgekosten				
☐ Folgekosten in Höhe von				
einmalig	Euro			
jährlich	Euro			

n\AUS-VB\2016\VB-Sonder-05-04-16\VB-9-0028.docx

Lind, Georg

Betreff: Sondersitzung VB am 5. April
Anlagen: VCD-MobiK-Presseinfo.doc; VCD-MobiK-Stellungnahme.doc

Sehr geehrte Mitglieder des Ausschusses Verkehr und Bauen im RBK, in der nächsten Sitzung des Ausschusses am 5.4. steht der ÖPNV-Bedarfsplan (wieder) auf der Tagesordnung. Herr Haase hatte in der letzten Sitzung darauf hingewiesen, dass neben der Ihnen vorliegenden Liste auch der Verkehrsclub Deutschland (VCD) - Bergisch Gladbach einen Vorschlag direkt beim Ministerium eingereicht hatte, der auf dieser Liste nicht aufgeführt ist, aber in die Beratungen mit aufgenommen werden soll.

Zu Ihrer Information füge ich eine Presseinformation zu diesem Vorschlag bei.

Außerdem übersende ich beigefügt die Stellungnahme des VCD Bergisch Gladbach zum Maßnahmenkatalog der Stadt Bergisch Gladbach zum Mobilitätskonzept, in der verschiedene konkrete Vorschläge zum ÖPNV in der Stadt gemacht worden sind.

Ich bin gespannt auf die Beratungen in der VB-Sitzung, an der ich gerne wieder als Gast teilnehmen werde.

Mit freundlichen Grüßen
Friedhelm Bihn
VCD Bergisch Gladbach

Rehse, Henning

Friedhelm Bihn

Regionalbeauftragter
für Bergisch Gladbach
August-Kierspel-Straße 57
51469 Bergisch Gladbach
Tel. 02202 / 56561

E-Mail rhein-berg@vcd-koeln.de

Presseinformation

Bergisch Gladbach, 29. Dezember 2015

VCD für Stadtbahn auf Bahndammtrasse

Die Einrichtung einer Stadtbahn auf der Bahndammtrasse schlägt der Verkehrsclub Deutschland (VCD) in Bergisch Gladbach vor. Die Streckenführung würde vom S-Bahnhof Bergisch Gladbach über den vorhandenen Bahndamm mit einer Einfädelungskurve auf dem Gelände der Sportfelder an der Saaler Mühle zur Weiterführung auf der Trasse der Linie 1 bis zum Busbahnhof Bensberg gehen. Denkbare Haltestellen auf dem Weg: Fachhochschule, Schulzentrum Ahornweg, Saaler Mühle/Mediterana und ggf. Otto-Hahn-Gymnasium. VCD-Sprecher Friedhelm Bihn erläutert: „Diese Stadtbahn könnte in weniger als zehn Minuten Fahrzeit zwischen den beiden Stadtzentren die Innenstadt und Bensberg wesentlich besser miteinander verbinden als die bestehenden Busverbindungen, die etwa 20 Minuten benötigen.“ Nach den Vorstellungen des VCD 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. Eine Stadtbahn auf der Bahndammtrasse würde, betont Bihn, nicht annähernd die Konsequenzen haben wie die seit Jahren diskutierte 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. Der Verlust als innerstädtische Grünachse sei, so die Gutachter, „durch keinerlei Maßnahme zu mindern“.

Der VCD hat im Rahmen der Bürgerbeteiligung eine umfangreiche Liste von Vorschlägen zu den Maßnahmenentwürfen für das Mobilitätskonzept der Stadt Bergisch Gladbach vorgelegt.

Pressemeldung

Friedhelm Bihn

Regionalbeauftragter
für Bergisch Gladbach
August-Kierspel-Straße 57
51469 Bergisch Gladbach
Tel. 02202 / 56561

E-Mail rhein-berg@vcd-koeln.de

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 multimodalen 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/
- 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 Tannenbergstraße 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 Anliegern. Die Bahnunterführung Buchholzstraße sollte – unabhängig davon, dass der Hauptverkehr über die Hermann-Löns-Straße durch den Tunnel Tannenbergstraße 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).

Redaktionsfassung