

Sitzungsunterlagen

Sitzung des Ausschusses für
Mobilität und Verkehrsflächen
02.12.2025

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente

Einladung	5
-----------	---

Vorlagendokumente

TOP Ö 5.1.1 Europäische Mobilitätswoche 2025	
Mitteilungsvorlage 0656/2025	7
TOP Ö 6 Bericht über die Durchführung der Beschlüsse aus der letzten Sitzung am 02.09.2025 - öffentlicher Teil	
Mitteilungsvorlage 0644/2025	11
TOP Ö 7 S-Bahnausbau	
Mitteilungsvorlage 0647/2025	13
TOP Ö 8 Ferdinand-Stucker-Straße	
Beschlussvorlage 0653/2025	15
Anlage_1_Erläuterung_Varianten 0653/2025	21
Anlage_2a_Lageplan_1_Variante_1 0653/2025	35
Anlage_2b_Lageplan_2_Variante_1 0653/2025	37
Anlage_2c_Lageplan_1_Variante_2 0653/2025	39
Anlage_2d_Lageplan_2_Variante_2 0653/2025	41
Anlage_2e_Lageplan_1_Variante_3 0653/2025	43
Anlage_2f_Lageplan_2_Variante_3 0653/2025	45
Anlage_2g_Lageplan_1_Variante_3.1 0653/2025	47
Anlage_2h_Lageplan_2_Variante_3.1 0653/2025	49
Anlage_3_Öffentlichkeitsveranstaltung_Dokumentation_Auswertung 0653/2025	51
Anlage_4a_Ergebnisse_Verkehrserhebung_09.Juli 0653/2025	53
Anlage_4b_Ergebnisse_Verkehrserhebung_10.Juli 0653/2025	61
TOP Ö 9 Rad macht Schule - Beschluss der Routenführung	
Beschlussvorlage 0655/2025	69
Anlage 2 NCG_Kleefeld_Routen 0655/2025	75
Anlage 3 IGP_Routen 0655/2025	77
Anlage 4 Ergebnisse Befragung 0655/2025	79
Anlage_1_Kurzbeschreibung_NCG-Routen 0655/2025	89
TOP Ö 10 Änderung Signalprogramm der Lichtsignalanlage Buddestraße/Kölner Straße/Falltorstraße	
Mitteilungsvorlage 0659/2025	93
Anlage 1_Antrag der CDU Fraktion vom 23.02.2025 - Änderung Signalprogramm der Lichtsignalanlage Buddestraße/Kölner Straße/Falltorstraße 0659/2025	99
TOP Ö 11 Ausbau der Laurentiusstraße hier: Bildung eines beitragsrechtlichen Abrechnungsabschnitts	
Beschlussvorlage 0648/2025	109
TOP Ö 12.1 Gemeinsamer Antrag der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SPD vom 07.08.2025 zur Verkehrsberuhigung in Moitzfeld-Löhe	
Antrag 0657/2025	113
Anlage 1_AMV-Antrag_Löhe 0657/2025	117
TOP Ö 12.2 Antrag der CDU-Fraktion vom 11.11.2025 - Pflanzung von Bäumen vor dem Rathaus Stadtmitte	
Antrag 0761/2025	119

Stadt Bergisch Gladbach

Datum

13.11.2025

Ausschussbetreuender Fachbereich

Zentraler Dienst 6-10

Sachbearbeitung

Cornelia Türk

Telefon-Nr.

02202-141856

Tag und Beginn der Sitzung

Dienstag, 02.12.2025, 17:00 Uhr

Einladung

zur 1. Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen in der elften Wahlperiode

Sitzungsort

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

Sollten Sie an der Sitzung nicht teilnehmen können, verständigen Sie bitte Frau Türk, Tel. 02202-141856 oder unter c.tuerk@stadt-gl.de

Tagesordnung

Ö Öffentlicher Teil

- 1 Eröffnung, Bekanntgabe nicht anwesender Ausschussmitglieder, Feststellung der ordnungsgemäßen und rechtzeitigen Einberufung sowie der Beschlussfähigkeit**
- 2 Vereidigung sachkundiger Bürger**
- 3 Genehmigung der Niederschrift der vergangenen Sitzung vom 02.09.2025 - öffentlicher Teil**
- 4 Mitteilungen der/des Ausschussvorsitzenden**
- 5 Mitteilungen des Bürgermeisters**
- 5.1 Schriftliche Mitteilungen**
- 5.1.1 Europäische Mobilitätswoche 2025
Vorlage: 0656/2025**
- 6 Bericht über die Durchführung der Beschlüsse aus der letzten Sitzung am 02.09.2025 - öffentlicher Teil
Vorlage: 0644/2025**
- 7 S-Bahnausbau
Vorlage: 0647/2025**
- 8 Ferdinand-Stucker-Straße
Vorlage: 0653/2025**
- 9 Rad macht Schule - Beschluss der Routenführung**

Vorlage: 0655/2025

- 10 Änderung Signalprogramm der Lichtsignalanlage Buddestraße/Kölner
Straße/Falltorstraße
Vorlage: 0659/2025**
- 11 Ausbau der Laurentiusstraße| hier: Bildung eines beitragsrechtlichen
Abrechnungsabschnitts
Vorlage: 0648/2025**
- 12 Anträge der Fraktionen**
- 12.1 Gemeinsamer Antrag der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SPD vom
07.08.2025 zur Verkehrsberuhigung in Moitzfeld-Löhe
Vorlage: 0657/2025**
- 12.2 Antrag der CDU-Fraktion vom 11.11.2025 - Pflanzung von Bäumen vor dem Rathaus
Stadtmitte
Vorlage: 0761/2025**
- 13 Anfragen der Ausschussmitglieder**
- N Nicht öffentlicher Teil**
- 1 Genehmigung der Niederschrift der vergangenen Sitzung - nicht öffentlicher Teil**
- 2 Mitteilungen der/des Ausschussvorsitzenden**
- 3 Mitteilungen des Bürgermeisters**
- 4 Bericht über die Durchführung der Beschlüsse aus der letzten Sitzung am
02.09.2025 -nicht öffentlicher Teil
Vorlage: 0645/2025**
- 5 Anträge der Fraktionen**
- 6 Anfragen der Ausschussmitglieder**

gez. Schade
Vorsitzender

Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister
 Federführender Fachbereich
 Stadtentwicklung

Mitteilungsvorlage

Drucksachen-Nr. 0656/2025
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	02.12.2025	zur Kenntnis

Tagesordnungspunkt

Europäische Mobilitätswoche 2025

Kurzzusammenfassung:

Kurzbegründung:

(...)

Risikobewertung:

(...)

Finanzielle Auswirkungen:

	keine Auswirkungen:	Mehrerträge:		Mehraufwendungen:	
		lfd. Jahr	Folgejahre	lfd. Jahr	Folgejahre
konsumtiv:	X				
investiv:					
planmäßig:	X				
außerplanmäßig:					

Weitere notwendige Erläuterungen:

(...)

Inhalt der Mitteilung:

Europäische Mobilitätswoche

Die Stadt Bergisch Gladbach hat sich im Jahr 2025 erneut an der Europäischen Mobilitätswoche (EMW) beteiligt, die jährlich vom 16. bis zum 22. September europaweit stattfindet. Unter dem diesjährigen Motto „Mobilität macht Schule“ lag der thematische Schwerpunkt auf der Förderung nachhaltiger Mobilität im schulischen Umfeld sowie der Sensibilisierung junger Menschen für klimafreundliche Verkehrsmittel.

Zum Auftakt der Mobilitätswoche fand am 16. September 2025 im Kalandersaal des Zanders-Areals das Konzert „Music Meets Mobility“ statt. Das zwanzigköpfige Saitenorchester der Städtischen Max-Bruch-Musikschule gestaltete einen musikalischen Abend. Die Veranstaltung war öffentlich zugänglich, der Eintritt kostenfrei. Besucherinnen und Besucher, die umweltfreundlich anreisten – etwa zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit dem Bus oder in Fahrgemeinschaften – erhielten als Anerkennung ein kostenloses Freigetränk. Die Veranstaltung stieß auf sehr positive Resonanz und verband kulturelle Teilhabe mit nachhaltiger Mobilitätsförderung in besonderer Atmosphäre. Es wurde vielfach der Wunsch geäußert, ein solches Format zu wiederholen.

Im weiteren Verlauf der Woche startete die Max-Bruch-Musikschule eine eigene Mobilitätsaktion in Zusammenarbeit mit dem Mobilitätsmanagement der Stadt, der Eltern- und Schülervvertretung sowie der Wupsi. Ziel war es, Schülerinnen und Schüler dazu zu motivieren, regelmäßig auf umweltfreundliche Weise zur Musikschule zu kommen. Für jede nachhaltige Anreise – etwa zu Fuß, mit dem Fahrrad, per ÖPNV oder in Fahrgemeinschaften – erhielten die Teilnehmenden Punkte. Diese konnten am Ende der Aktion gegen Prämien eingelöst werden, welche durch Spenden des Auftaktkonzerts sowie den Förderverein der Musikschule finanziert wurden. Ergänzend wurde für Schülerinnen und Schüler der Musikschule, die bislang kein vergünstigtes Deutschlandticket oder SchülerTicket besitzen, ein Monatsticket zum Sonderpreis angeboten.

Neben diesen Aktionen fanden an mehreren Grundschulen Mobilitätstage statt, bei denen spielerisch sicheres und nachhaltiges Mobilitätsverhalten vermittelt wurde. An der EGS Bensberg (16.09.), der GGS Kippekausen (17.09.), der GGS Hand (18.09.) und der Concordiaschule Schildgen (19.09.) wurde jeweils ein Aktionstag durchgeführt. Auf dem Schulhof begrüßte ein Glücksrad die Kinder zum Start, gefolgt von einem Bustraining durch

die Schulscouts der RVK sowie der offiziellen Einführung der Walking-Bus-Initiativen, die als Maßnahme vor Einführung von Schulstraßen wichtig ist. Ergänzend wurden pädagogische Unterrichtsmaterialien zur Verkehrserziehung zur Verfügung gestellt, die flexibel in den Unterricht eingebunden werden konnten.

Ein weiteres Angebot im Rahmen der Mobilitätswoche war das Pedelec-Training für Anfängerinnen und Anfänger, Fortgeschrittene sowie Seniorinnen und Senioren. Die Teilnahme war kostenlos. Aufgrund der großen Nachfrage war der Kurs bereits vor Beginn ausgebucht, es wurde jedoch eine Warteliste geführt. Veranstaltet wurde das Training in Kooperation mit der Infrastruktur- und Projektgesellschaft Bergisch Gladbach mbH (IPGL), dem ADFC RheinBerg, der Polizei sowie der Verkehrswacht des Rheinisch-Bergischen Kreises.

Die Gesamtkosten für die Durchführung der Europäischen Mobilitätswoche 2025 beliefen sich auf rund 4.000 Euro brutto. Diese Mittel wurden insbesondere eingesetzt, um Synergien zwischen der EMW und den geplanten Schulstraßen zu schaffen. Dies entspricht einem Auftrag aus dem Ausschuss, die Einführung und Umsetzung von Schulstraßen zu prüfen und begleitende Maßnahmen zu fördern. Die EMW bot somit eine hervorragende Gelegenheit, diese Themen sinnvoll miteinander zu verknüpfen und praxisnah zu erproben.

Allein an den teilnehmenden Grundschulen konnten rund 1.000 Kinder sowie deren Erziehungsberechtigte erreicht werden – ein wichtiger Beitrag zur Mobilitätsbildung im Kindesalter. Auch die Aktivitäten der Musikschule trugen maßgeblich dazu bei, nachhaltige Mobilität in den Alltag von Kindern und Jugendlichen zu integrieren. Mit dem Konzert „Music Meets Mobility“, das zugleich Teil des Bergisch Gladbacher Kultursommers war, wurden Synergien zwischen Kultur, Bildung und Mobilität geschaffen. Die begleitende Mobilitätsaktion der Musikschule erreichte zusätzlich über 1.000 Kinder und Jugendliche.

Die Beteiligung an der Europäischen Mobilitätswoche 2025 war insgesamt sehr erfolgreich. Die Maßnahmen wurden von den teilnehmenden Einrichtungen positiv aufgenommen. Besonders hervorzuheben ist die starke Beteiligung der Grundschulen und der Musikschule. Für das Jahr 2026 ist eine erneute Teilnahme an der EMW geplant. Dabei sollen erfolgreiche Formate fortgeführt und weiterentwickelt werden, um das Bewusstsein für nachhaltige Mobilität in Bergisch Gladbach weiter zu stärken

Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister
 Federführender Fachbereich
 Zentraler Dienst 6-10

Mitteilungsvorlage

Drucksachen-Nr. 0644/2025
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	02.12.2025	zur Kenntnis

Tagesordnungspunkt

Bericht über die Durchführung der Beschlüsse aus der letzten Sitzung am 02.09.2025 - öffentlicher Teil

Inhalt der Mitteilung:

In der Sitzung am 02.09.2025 wurde zu folgenden Punkten ein Beschluss gefasst, über den zu berichten ist:

Ö8 Maßnahmenbeschluss Altenberger-Dom-Straße - 1. Abschnitt

Zu 2): Die Verwaltung wird gemäß der Beschlussfassung die finanziellen Mittel für die Maßnahme im Haushalt bereitstellen.

Zu 3): Gemäß der Beschlussfassung wird die Verwaltung die Punkte in der Ausführungsplanung prüfen und der Politik von den Prüfergebnissen in Kenntnis setzen.

Ö10 S-Bahnausbau: Brücke Britanniahütte und Straßenanbindung

Die Beauftragung der IPGL gemäß Beschluss des AMV erfolgt im IV. Quartal 2025, die erforderlichen Mittel werden, soweit nicht bereits durch Umplanung von Mitteln in 2025 zur Verfügung stehend, für die Haushalte ab 2026 zur Einplanung vorgesehen.

Ö11 Friesenstraße – Vorplanung

Im nächsten Schritt wird die beschlossene Variante 3 zu einer Entwurfsplanung ausgearbeitet und dem AMV anschließend zum Maßnahmenbeschluss vorgelegt.

Ö12 Haltestellenkonzept – Priorisierung

Die Verwaltung steht derzeit in Austausch mit der IPGL und stimmt die Prozesse zur Beauftragung und Übergabe der prioritären Bushaltestellenpakete ab.

Ö13 Katterbachstraße Stufe 3

Im nächsten Schritt wird die IPGL beauftragt und erhält dafür alle notwendigen Vorplanungen, um die Stufe 3 der Katterbachstraße umzusetzen.

Ö21 Aufstellen einer Straßenlaterne am Fußweg zwischen Weizenfeld und An der Engelsfuhr

Die Verwaltung wird versuchen, den Beschluss zeitnah auszuführen. Der beschlossene Leuchtentyp gehört nicht in das Standardportfolio der städtischen Beleuchtungsanlage, weshalb eine Beschaffung und die Wartung abseits der vorhandenen Vertragsverhältnisse erfolgen muss. Die Verwaltung prüft aktuell marktgängige Produkte und wartet auf Angebote für zwei Leuchten. Bei einer durchschnittlichen Lieferzeit von ca. 6 Wochen nach Auftragsvergabe ist geplant, den Beschluss im Laufe des Novembers umzusetzen.

Ö22.3 Antrag der CDU-Fraktion - Mehr Sicherheit an der Kreuzung „Schlebuscher Straße - Nittumer Weg - In den Wiesen“ für alle Verkehrsteilnehmer schaffen

Die Planung von baulichen Anpassungen wurde ins Arbeitsprogramm aufgenommen. Die Vorstellung der erarbeiteten Maßnahmenvorschläge wird für die erste Ausschusssitzung im Jahr 2026 angestrebt.

Ö22.4 Antrag der Fraktionen Bündnis 90/ Die Grünen und SPD zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an der Kreuzung Schlebuscher Str., Nittumer Weg und In den Wiesen, sowie zur Verringerung der Lärmimmissionen im Wohnumfeld der Schlebuscher Straße

Die Planung von baulichen Anpassungen wurde ins Arbeitsprogramm aufgenommen. Die Vorstellung der erarbeiteten Maßnahmenvorschläge wird für die erste Ausschusssitzung im Jahr 2026 angestrebt. Eine Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30km/h zwischen Ortseingang und Altenberger-Dom-Straße ist nach Abschluss der verkehrsrechtlichen Prüfung nicht möglich.

Ö22.6 Antrag der CDU-Fraktion vom 11.08.2025 - Mehr Sicherheit für Fußgänger an der Bushaltestelle "Scharrenberg" in Schildgen

Die Haltestelle „Scharrenberg“ wird im Rahmen der Kategorie – B Haltestellen entsprechend des Priorisierungskonzepts Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen bearbeitet. Dabei wird der Beschluss berücksichtigt.

Ö22.7 Gemeinsamer Antrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen und SPD vom 12.08.2025 zu den Stadtbahnlinien 1 und 18

Der Beschluss des AMV wurde sowohl an den Rheinisch-Bergischen Kreis als ÖPNV-Aufgabenträger wie auch unmittelbar an die Kölner Verkehrs-Betriebe AG mit der Bitte um Kenntnisnahme sowie weiterer Veranlassung bzw. Stellungnahme weitergeleitet. Sobald der Verwaltung eine Rückmeldung hierzu vorliegt, wird diese dem AMV zur Kenntnisnahme vorgelegt.

Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister
 Federführender Fachbereich
 Stadtentwicklung

Mitteilungsvorlage

Drucksachen-Nr. 0647/2025
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	02.12.2025	zur Kenntnis

Tagesordnungspunkt

S-Bahnausbau

Inhalt der Mitteilung:

Stilllegungsverfahren Gleis 19:

Im Nachgang zu den Erläuterungen aus der Vorlage für die Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen am 02.09.2025, Drucksachennummer 0509/2025, hat sich bis zur Drucklegung der Vorlage noch kein neuer Sachstand ergeben.

Sollten bis zur Sitzung des Ausschusses am 02.12.2025 neuere Erkenntnisse vorliegen, wird die Verwaltung hierüber den Ausschuss in der Sitzung mündlich informieren.

Erneuerung der Stellwerkstechnik, Bau eines DSTW (digitales Stellwerk):

Auch zu diesem Punkt wird auf die Ausführungen in der der Vorlage für die Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen am 02.09.2025, Drucksachennummer 0509/2025, verwiesen.

Zwischenzeitlich konnte in Abstimmung mit den Vertretern der DB Infra GO AG erreicht werden, dass der voraussichtliche Standort für das DSTW (in etwa in Größe einer Fertiggarage) näher in Richtung des künftigen Bahnhofsareals als ursprünglich geplant verschoben wird, wodurch dieser nicht künftige Standort nicht mehr in Konkurrenz zu den geplanten Ausbaumaßnahmen der S 11 stehen soll.

Sobald für diesen neuen Standort der Verwaltung eine abschließende Planung seitens der DB Infra GO AG vorliegt, wird die Verwaltung diese dem Ausschuss in einer der kommenden Sitzung vorstellen

Abstimmung zum Schienenersatzverkehr (SEV) bei den Baumaßnahmen auf der S 11:

Mit Blick auf die anstehenden Baumaßnahmen sowie die damit verbundenen Sperrungen der S 11 zwischen Köln-Mülheim und Bergisch Gladbach in den Jahren 2025 und 2026 hat auf Wunsch der Verwaltung am 08.08.2025 eine Besprechung mit dem Zweckverband go.Rheinland als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr sowie dem Rheinisch-Bergischen Kreis als Aufgabenträger für den ÖPNV stattgefunden. Ziel des Gespräches war die Optimierung des Betriebsablaufs für den SEV sowie die Vorbereitung einer gemeinsamen Kommunikationsstrategie hierzu.

Für den SEV im November 2025 konnte dabei erreicht werden, dass dieser ausschließlich die Bussteige 9 und 10 am Busbahnhof Bergisch Gladbach nutzt und die dort bisher verkehrenden Buslinien auf andere Bussteige umgelegt werden konnten, ohne den Betrieb auf dem Busbahnhof wesentlich zu behindern.

Über die der Verwaltung vorliegenden Erfahrungen des SEV aus dem November 2025 wird die Verwaltung ebenfalls mündlich in der Sitzung des Ausschusses berichten.

Geschäftsbericht go.Rheinland GmbH 2025:

Die Verwaltung weist darauf hin, dass der Geschäftsbericht des Zweckverbandes go.Rheinland GmbH für das Jahr 2025 unter dem Link:

<https://goschaeftsbericht.gorheinland.com/> digital im Internet einsehbar ist.

Baustellenübersicht go.Rheinland 2025 – 2026:

Die Verwaltung weist darauf hin, dass die Auswirkungen der auswirkungstärksten Baumaßnahmen (Totalsperrungen ab drei Tagen bzw. wiederholende Intervalle ab zwei Tagen Sperrung) im Rheinland von 10/2025 bis 12/2026 vom Zweckverbandes go.Rheinland GmbH unter dem Link: <https://www.gorheinland.com/fahrplaene/baustellenuebersicht> im Internet veröffentlicht wurden.

Neben der bereits angesprochenen 10-tägigen Sperrung im November 2025 (07.11.2025 – 17.11.2025) wird für den Abschnitt der S 11 zwischen Köln-Mülheim und Bergisch Gladbach für das Jahr 2026 eine rund 3monatige Sperrung (vom 10.04.2026 – 03.07.2026) angekündigt. Begründet wird diese Totalsperrung mit Arbeiten an der Leit- und Sicherungstechnik sowie Brückenbauarbeiten im Bereich zwischen Köln-Holweide und Köln-Dellbrück.

Auch hierzu steht die Verwaltung in regen Austausch mit dem Aufgabenträger go.Rheinland (für den Schienenpersonennahverkehr/SPNV) sowie dem Rheinisch-Bergischen Kreis (für den ÖPNV), um die Auswirkungen durch die Sperrung für die Nutzerinnen und Nutzer der S 11 so gering wie möglich zu halten.

Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister
 Federführender Fachbereich
 Stadtentwicklung

Beschlussvorlage

Drucksachen-Nr. 0653/2025
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	02.12.2025	Entscheidung

Tagesordnungspunkt

Ferdinand-Stucker-Straße

Beschlussvorschlag:

- I. Der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen beschließt die Planungsvariante 3 und beauftragt die Verwaltung diese in den weiteren Leistungsphasen auszuarbeiten.
- II. Der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen beschließt die Planungsvariante 3.1 und beauftragt die Verwaltung diese in den weiteren Leistungsphasen auszuarbeiten.

Kurzzusammenfassung:

Kurzbegründung:

(...)

Risikobewertung:

(...)

Auswirkungsübersicht Klimarelevanz:

keine Klimarelevanz:	positive Klimarelevanz:	negative Klimarelevanz:
	X	X

Weitere notwendige Erläuterungen:

Mit der Maßnahmendurchführung sind bauliche Maßnahmen verbunden, mit deren Durchführung stoffliche und energetische Aufwände entstehen, die klimatisch negativ zu beurteilen sind.

Weit positiv zu bewerten ist, dass das Projekt den Ausbau der Gehwege und der Barrierefreiheit, Verbesserung der Oberfläche für den Radverkehr, Entsiegelungen im Bereich der Baumstandorte und Anpassungen zur Reduzierung von Schäden durch Starkregen beinhaltet. Damit werden einige Maßnahmen des Integrierten Klimaschutzkonzepts erfüllt: 2.4 – Optimierung der Radverkehrsinfrastruktur, 2.5 – Attraktivierung des Fußverkehrs, 3.2 – Umsetzung von Klimaanpassungsmaßnahmen, 3.3 – Stärkung und Sicherung der grün-blauen Infrastruktur im Bestand.

Finanzielle Auswirkungen:

	keine Auswirkungen:	Mehrerträge:		Mehraufwendungen:	
		lfd. Jahr	Folgejahre	lfd. Jahr	Folgejahre
konsumtiv:					
investiv:	X				
planmäßig:	X				
außerplanmäßig:					

Weitere notwendige Erläuterungen:

Auf Grundlage der aktuellen Kostenschätzung belaufen sich die Gesamtkosten auf rund 800.000 €.

Personelle Auswirkungen:

	keine Auswirkungen:	Einsparungen:	Einstellungen:
planmäßig	X		
außerplanmäßig:			
kurzfristig:			
mittelfristig:			
langfristig:			

Weitere notwendige Erläuterungen:

(...)

Sachdarstellung/Begründung:

Anlass

Die Ferdinand-Stucker-Straße weist eine sehr marode Substanz sowohl im Bereich der Fahrbahn als auch den Gehwegen auf. Insgesamt entspricht der Verkehrsraum nicht den heutigen Anforderungen an Sicherheit, Komfort und Barrierefreiheit. Der Straßenabschnitt zwischen Kaule und der nördlichen Einmündung der Straße Freiheit wurde deshalb in das Maßnahmenprogramm Mobilität und Verkehrsflächen als Projekt zur Umsetzung im Jahr 2026 aufgenommen und im Ausschuss vom 11.02.2025 beschlossen (Drucksachennummer 0728/2024).

Bestand

Der Planungsabschnitt hat eine Länge von rund 280m und der Querschnitt der Verkehrsfläche beträgt rund 10m. Die Straße kann als Wohnstraße charakterisiert werden, die denkmalgeschützte Baumallee trägt maßgeblich zur Gestaltung bei und gibt auch für mögliche Umplanungen einen festen Rahmen vor. Die Straße befindet sich zudem innerhalb einer Tempo 30 Zone. Es besteht keine besondere Regelung für das Parken auf der Fahrbahn, sechs Parkflächen sind durch Markierung gekennzeichnet. Im südlichen Bereich besteht neben der Einmündung zur Dariusstraße ein beschränkter Bahnübergang der Stadtbahnlinie 1. Die Verkehrsbelastung wurde im Juli 2025, außerhalb der Ferienzeit an zwei Normalwerktagen, ermittelt. Dabei weisen die beiden Abschnitte Nord (Dariusstraße bis nördliche Einmündung Freiheit) und Süd (Dariusstraße bis Kaule) deutliche Unterschiede auf:

Abschnitt Nord: 667 Kfz/ 24 Stunden und 162 Fahrräder/ 24 Stunden

Abschnitt Süd: 1450 Kfz/ 24 Stunden und 245 Fahrräder/ 24 Stunden

Der Schwerverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen wurde im Abschnitt Nord mit 6, im Abschnitt Süd mit 8 Fahrzeugen am Tag erfasst.

Die Verkehrsbelastung befindet sich in beiden Abschnitten in einem für vergleichbare Straßen üblichen Rahmen und ist als unkritisch zu betrachten. Die Ergebnisse der Erhebungen sind in Anlage 4a und 4b beigefügt.

Zielsetzung:

Auf Grundlage der im Bestand vorhandenen Defizite sind die Ziele der Sanierung und Umgestaltung die Anpassung der Verkehrsflächen an aktuelle Anforderungen und Vorgaben

aus den technischen Regelwerken. Dazu gehören unter anderem der barrierefreie Ausbau der Verkehrsanlagen, die Herstellung ausreichend breiter Gehwege, die Sanierung der Fahrbahn- und Gehwegoberflächen sowie eine grundlegende Überprüfung der Flächenverteilung im öffentlichen Raum. Dabei sind die denkmalgeschützten Bestandsbäume grundsätzlich zu erhalten und deren entsiegelte Flächen nach Möglichkeit zu erweitern. Zudem ist die zukünftige RadPendlerRoute auf dem südlichen Abschnitt zwischen Dariusstraße und Kaule zu beachten. Weiterhin sind Teile der Ferdinand-Stucker-Straße von Starkregen betroffen. Die Neugestaltung soll mit Hilfe der neuen Höhenplanung, Neigungen und Entwässerung diesen Risiken entgegenwirken. Die Verwaltung hat zur Bearbeitung dieser Zielsetzungen ein Planungsbüro beauftragt, das im Ergebnis drei Planungsvarianten und eine Untervariante erstellt hat.

Zusätzlich soll der Fußweg zur Johann-Bendel-Straße in diesem Zusammenhang erneuert werden.

Öffentlichkeitsveranstaltung

Im Planungsprozess wurde zur direkten Einbindung der Anwohnenden am 28. August 2025 eine Öffentlichkeitsveranstaltung durchgeführt. An dieser haben rund 25 Personen teilgenommen und sich sehr aktiv und konstruktiv beteiligt. Als Arbeitsgrundlage dienten zwei bereits vorbereitete Planungsvarianten. Auf Grundlage der vielen hilfreichen und spannenden Anregungen, Hinweisen und Vorschläge wurde im Anschluss eine dritte Planungsvariante erarbeitet.

Planungsvarianten Vorplanung (Leistungsphase 2) - Kurzbeschreibung

Eine ausführliche Erläuterung der Planungsvarianten ist in Anlage 1 beigefügt.

Abschnitt Süd

Variante 1 bis 3:

Der südliche Abschnitt weist eine geringe Länge von rund 90 Metern, inklusive der beiden Einmündungsbereiche auf. Die Gestaltungsmöglichkeiten im Querschnitt sind daher sehr begrenzt. Für diesen Abschnitt wurde daher nur eine Variante entwickelt. In dieser Planung sollen in erster Linie die Mindestanforderungen für den Fußverkehr in Form von angepassten Einmündungsradien und breiteren Gehwegen umgesetzt werden.

Abschnitt Nord

Variante 1:

Diese Variante orientiert sich stark am Bestand. Die Flächenverteilung bleibt nahezu gleich. Die Parkflächen werden durch bauliche Maßnahmen eingefasst und durch eine dritte Parkreihe ergänzt (insgesamt acht Stellplätze). Die Bäume erhalten etwas mehr Raum durch Entsiegelung. An der nördlichen Einfahrt Freiheit entsteht durch eine Engstelle eine Geschwindigkeitsdämpfung und Querungshilfe.

Variante 2:

Da die Verkehrsfläche durch die bestehende Baumallee bereits vorgegebene Raster aufweist, greift Variante 2 einen neuen Ansatz in der Aufteilung auf. Der Gehweg ist einseitig vorgesehen. Damit entsteht ein durchgehend nutzbarer, ausreichend breiter Gehweg neben den bestehenden Bäumen. Auf der anderen Seite bleibt so jedoch nur noch Platz für die Bäume und dazwischen angeordnete Parkflächen (insgesamt sechs Stellplätze). Die Fahrbahn wird für den Begegnungsverkehr zu eng und muss als Einbahnstraße geführt werden.

Variante 3

Die in der Öffentlichkeitsveranstaltung häufig genannte durchgehende Pflasterung bzw. der niveaugleiche Ausbau der Verkehrsfläche stellte einen deutlichen Gegensatz zu den anderen Planungsvarianten dar. Daher wird diese Anregung in Variante 3 aufgegriffen. In Kombination mit einem verkehrsberuhigten Bereich zwischen der nördlichen Einmündung Freiheit und Johann-Bendel-Straße kann eine entsprechende Gestaltung umgesetzt werden. Die Verkehrsfläche wird so einheitlich gepflastert mit einer Entwässerungsrinne etwa mittig der Verkehrsfläche. Die Bäume erhalten mehr entsiegelte Fläche und Parken kann dazwischen angeordnet werden (insgesamt sechs Stellplätze). Engstellen und zu geringe Gehwegbreiten fallen weg, die Verkehrsführung ist in beide Fahrtrichtungen möglich mit gleichzeitig deutlich reduzierter Geschwindigkeit (Schritttempo). Die Verkehrsbelastung lässt einen verkehrsberuhigten Bereich zu.

Abschnitt Süd

Variante 3.1 (nur in Verbindung mit Variante 3)

Der verkehrsberuhigte Bereich aus Variante 3 kann durch eine weitere Maßnahme noch besser umgesetzt werden. Untervariante 3.1 sieht die Abbindung des Bahnübergangs für den motorisierten Verkehr (außer Rettungsdienste und Einsatzfahrzeuge) vor. Fuß- und Radverkehr bleibt zugelassen. Damit wird der Durchgangsverkehr vollständig aus dem nördlichen Abschnitt herausgenommen und die Verkehrsbelastung deutlich reduziert. Die Sperrung kann durch Beschilderung und unterstützende Pflasterung mit entsprechendem Bordverlauf erreicht werden. Durch diese Maßnahme würde der verkehrsberuhigte Bereich bis an den Bahnübergang und die südliche Einmündung Freiheit verlängert werden können. Da aktuell nur rund 300 Fahrzeuge am Tag an dieser Stelle in die Ferdinand-Stucker-Straße einfahren, ist nicht mit einer erheblichen Verkehrsverlagerung zu rechnen.

Fußweg Johann-Bendel-Straße

Der Fußweg soll in allen Varianten saniert werden. Dieser könnte mit einer neuen wassergebundenen Decke eine gute und kostengünstige Verbesserung erhalten. Weitere Anpassungen oder Änderungen sind aufgrund der sehr begrenzten Fläche nicht möglich.

Kosten

Auf Basis der Vorplanung wurde eine erste Kostenschätzung vorgenommen:

Variante 1, Abschnitt Nord + Süd: 802.000 Euro

Variante 2, Abschnitt Nord + Süd: 783.000 Euro

Variante 3, Abschnitt Nord + Süd: 789.000 Euro

Variante 3.1, Abschnitt Nord + Süd: 757.000 Euro

Die Werte beziehen sich auf die Bruttogesamtkosten und beinhalten in jeder Variante auch die Sanierung des Fußweges.

Empfehlung der Verwaltung/ Beschlussvorschlag

Variante 3 erfüllt die in der Zielsetzung formulierten Kriterien insgesamt am besten. Durch die niveaugleiche Ausbildung könnten Defizite aus der bisherigen Trennung der Verkehrsflächen vermieden und gleichzeitig eine dem Straßencharakter entsprechende hochwertige

Gestaltung erreicht werden. Die Bestandsbäume würden ebenfalls deutlich mehr entsiegelte Fläche erhalten. Parkflächen könnten in ausreichender Anzahl weiterhin angeboten werden, die Regelungen innerhalb des verkehrsberuhigten Bereichs sind dabei sehr einfach und eindeutig. Mit Variante 3 könnte eine klare und für alle Verkehrsarten komfortable und barrierearme Verkehrsführung umgesetzt werden.

Um Variante 3 noch verträglicher gestalten zu können, wird die Untervariante 3.1 in Kombination ebenfalls empfohlen. Die Vorteile wären ein noch geringeres Verkehrsaufkommen durch den Entfall von Durchgangsverkehr, die Vermeidung von Engstellen im Gehweg im Bereich des Bahnübergangs und die Verlängerung des verkehrsberuhigten Bereichs bis an den Bahnübergang heran.

Anlagen

Anlage 1 – Erläuterung der Varianten

Anlage 2a bis 2h – Lagepläne der Varianten

Anlage 3 – Öffentlichkeitsveranstaltung – Dokumentation und Auswertung

Anlage 4a und 4b – Ergebnisse Verkehrserhebung

Anlage 1 zur Beschlussvorlage 0653/2025

Ferdinand-Stucker-Straße, Erläuterung der Varianten

Inhaltsübersicht:

Variante 1 – Abschnitt Süd	S. 2
Variante 1 – Abschnitt Nord	S. 4
Variante 2 – Abschnitt Süd	S. 6
Variante 2 – Abschnitt Nord	S. 7
Variante 3 – Abschnitt Süd	S. 9
Variante 3- Abschnitt Nord	S. 10
Variante 3.1 – Abschnitt Süd	S. 12
Variante 3.1 – Abschnitt Nord	S. 13

Variante 1 – Abschnitt Süd

Lageplan: Anlage 2a

Die Planung fokussiert sich auf die Herstellung sicherer und ausreichend breiter Fußverkehrsflächen sowie die Erhaltung des Baumes vor Haus Nr. 31.

Der Einmündungsbereich zur Kaule kann durch leicht veränderte Radien und Bordführungen in Hinblick auf eine sichere Querung und Sichtbeziehungen optimiert werden. Die Gehwege und somit die Aufstellflächen werden damit größer, die zu überquerende Fahrbahn schmaler. Kinder können sich so besser orientieren, werden besser gesehen und benötigen weniger Zeit, um die Fahrbahn zu überqueren. Zudem können sich die Abbiegegeschwindigkeiten der Kraftfahrzeuge reduzieren. Die Querungsbereiche können mit barrierefreien Elementen und differenzierten Bordhöhen (0cm und 6cm) für alle Nutzergruppen sicher und komfortabel gestaltet werden.

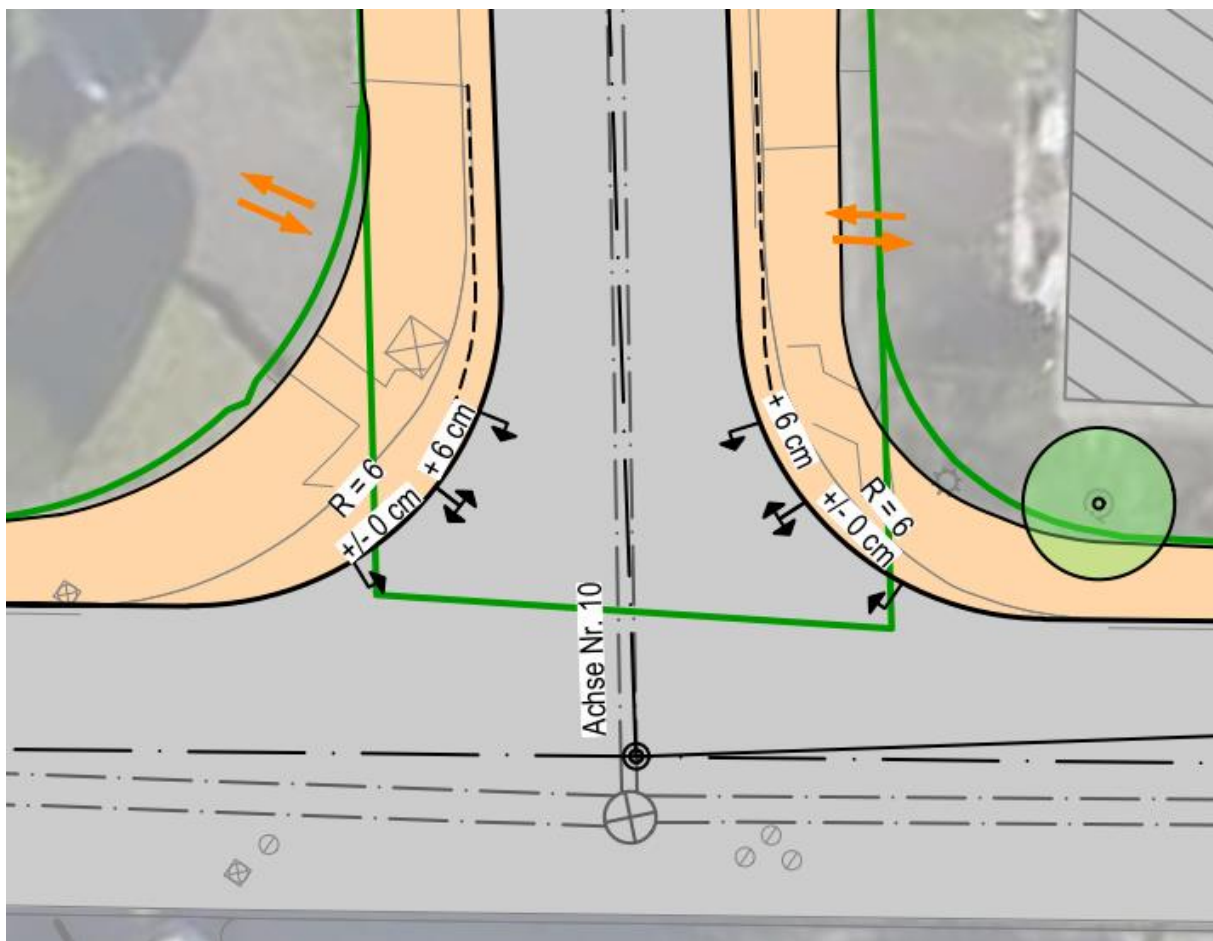


Abbildung 1: Einmündungsbereich Ferdinand-Stucker-Straße/ Handstraße. aus Lageplan 1, Variante 1 (Anlage 2a)

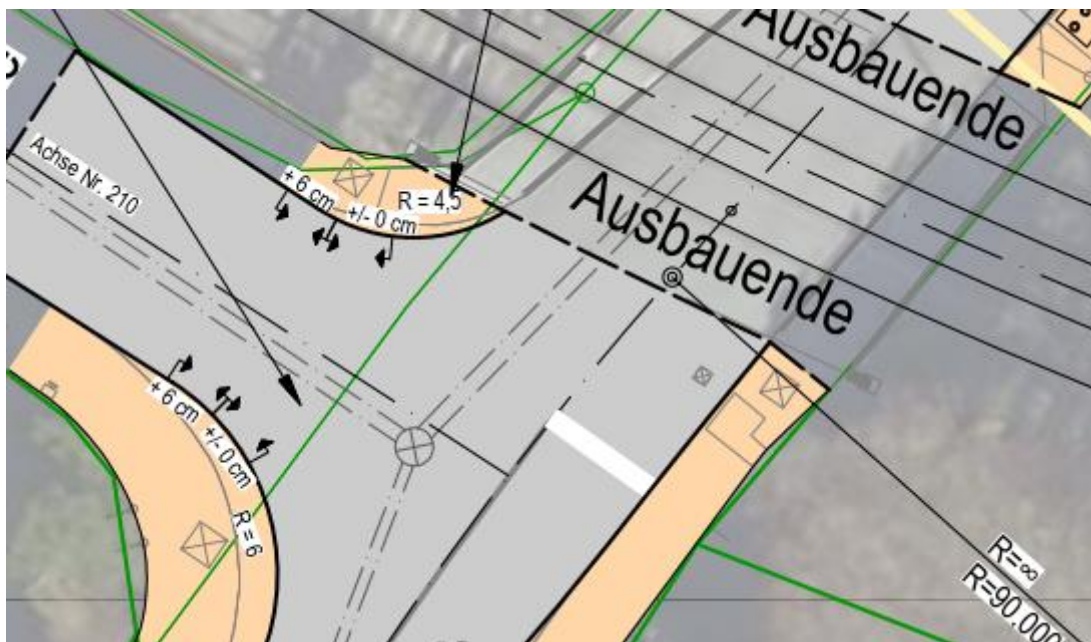
Die Gehwege entlang der Strecke können gegenüber dem Bestand verbreitert werden um das erforderliche Regelmaß von 2,50m möglichst durchgehend zu gewährleisten. Dieses Maß stellt neben den erforderlichen Begegnungsflächen auch einen ausreichenden Sicherheitsabstand zur Fahrbahn sicher. Die Fahrbahn würde damit von rund 5,50m auf etwa 4,50 bis 4,60m reduziert. Diese Breite ermöglicht weiterhin den für diesen Abschnitt relevanten Begegnungsverkehr PKW/ PKW und das sichere Begegnen mit dem Radverkehr. Dauerhaftes Parken auf der Fahrbahn wäre damit nicht mehr möglich. Die Restfahrbahnbreite neben parkenden Fahrzeugen wäre zu gering. Zudem stellen parkende Fahrzeuge im Bestand bereits eine Beeinträchtigung der Sicht auf querenden Fußverkehr sowie entgegenkommende Fahrzeuge dar und sollten in diesem Bereich in

Zukunft grundsätzlich vermieden werden. Halten zum Be- und Entladen, Pakettlieferungen und ähnliche kurzzeitige Haltevorgänge wären weiterhin möglich. Private Zufahrten werden entsprechend dem Bestand in der Örtlichkeit berücksichtigt.



Abbildung 2: Beispielquerschnitt mit breiteren Gehwegen im Abschnitt Süd, aus Lageplan 1, Variante 1 (Anlage 2a)

Der Einmündungsbereich zur Dariusstraße kann durch Anpassungen der Radien und Gehwegbreiten analog zur Einmündung Kaule optimiert werden. Hier können Aufstellflächen und Sichtbeziehungen verbessert werden. Die Querungsstellen mit barrierefreien Elementen und Bordhöhen können für alle Nutzergruppen die Sicherheit und den Komfort erhöhen. Im Bereich des Bahnübergangs sind keine Anpassungen vorgesehen bzw. müssen in enger Abstimmung mit der KVB erfolgen.



Variante 1 – Abschnitt Nord

Lageplan: Anlage 2b

Diese Variante übernimmt viele Elemente und Gegebenheiten aus dem Bestand. Die Gehwege können in sehr geringem Umfang etwas verbreitert werden um die Fahrbahnbreite durchgehend auf 5,00m zu begrenzen. Der Bestandsquerschnitt der Verkehrsflächen würde in dieser Variante erhalten bleiben. Der Einmündungsbereich zur Johann-Bendel-Straße könnte durch den Einbau von differenzierten Bordhöhen und barrierefreien Elementen optimiert werden.

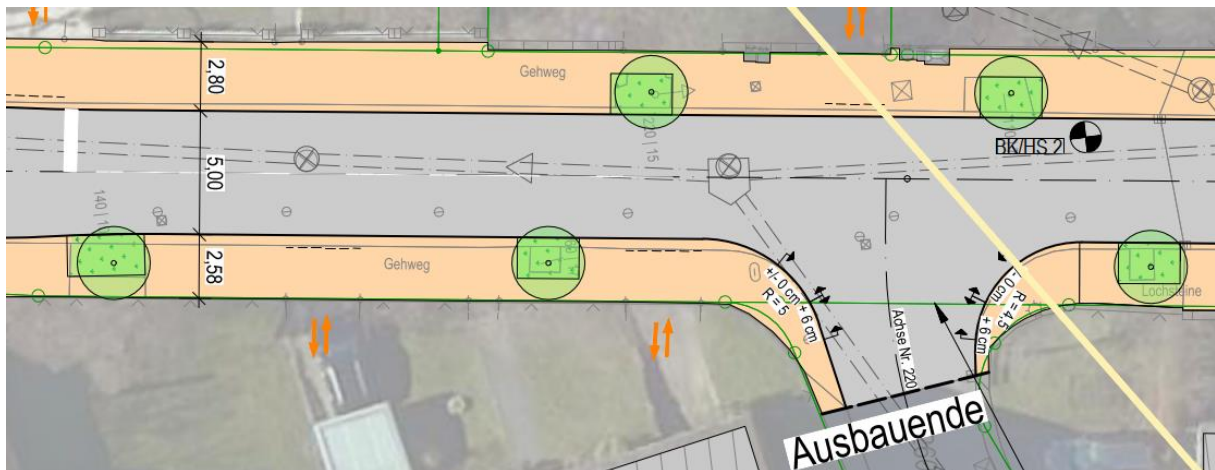


Abbildung 3: Regelquerschnitt im Abschnitt Nord mit Einmündung Johann-Bendel-Straße, aus Lageplan 2, Variante 1 (Anlage 2b)

Die Baumstandorte würden erhalten bleiben, die Baumbeete in geringem Umfang erweitert werden. Die Engstellen in den Gehwegen würden in beide Gehrichtungen erhalten bleiben. Die Parkstände, welche aktuell durch Markierungen gekennzeichnet sind, können durch bauliche Einfassungen – hier in Form von begrünten Inseln – deutlicher hervorgehoben und von der Fahrbahn abgetrennt werden. Damit entstünde auch eine dauerhafte Verschränkung der Fahrbahn, welche zu geringen Geschwindigkeiten beitragen kann. Zusätzlich sieht die Planung drei weitere, bislang nicht markierte, Stellplätze im nördlichen Bereich vor. Die privaten Zufahrten wurden bei der Anordnung berücksichtigt. Anpassungen im Detail (zum Beispiel leichte Verschiebung der Stellplätze) können sich im weiteren Planungsprozess auf Basis von Schleppkurvenprüfungen noch ergeben.

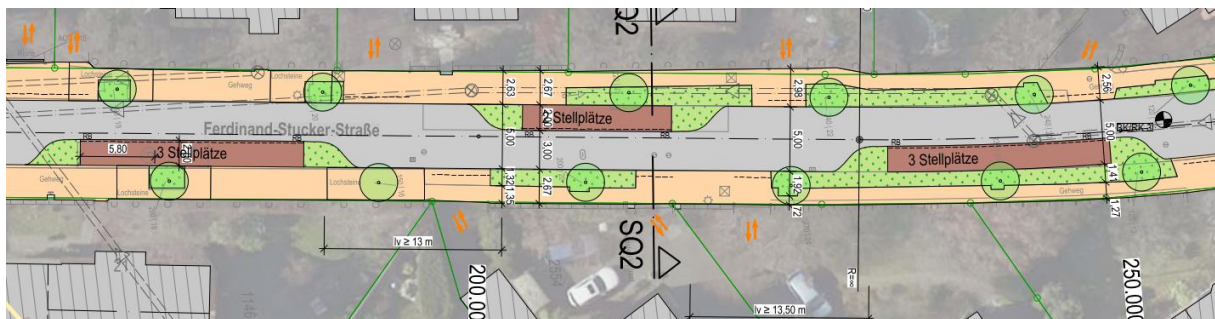


Abbildung 4: Anordnung der Stellplätze mit baulicher Einfassung, aus Lageplan 2, Variante 1 (Anlage 2b)

Der Einmündungsbereich Freiheit (nördliche Einmündung) kann durch Anpassungen der Radien in Hinblick auf die Barrierefreiheit, Sichtbeziehungen und Geschwindigkeitsdämpfung optimiert werden. Die Planung sieht am südlichen Knotenpunktarm eine Aufweitung des Seitenraums mit Engstelle vor. Damit wird die Rechts-vor-Links Regelung verdeutlicht und die Geschwindigkeit

[illegible]

Variante 2 – Abschnitt Süd

Lageplan: Anlage 2c

Der Abschnitt Süd entspricht in Variante 2 der Planung aus Variante 1. Siehe Erläuterungen zu Variante 1 – Abschnitt Süd (Anlage 1, Seite 2 und Anlage 2a).

Variante 2 – Abschnitt Nord

Lageplan: Anlage 2d

Der Querschnitt und die Gestaltung von Variante 2 entsprechen zwischen Bahnübergang und Einmündung Johann-Bendel-Straße der Variante 1 (Siehe Anlage 1, Seite 4 und Anlage 2b). Zwischen der Einmündung Johann-Bendel-Straße und Freiheit (nördliche Einmündung) sieht die Planung der Variante 2 eine umfangreiche Änderung der Verkehrsflächen vor. Einseitig kann durch eine deutliche Verbreiterung der Gehwege eine durchgehend nutzbare und sichere Fußverkehrsanlage geschaffen werden. Zwischen den zu erhaltenden Baumstandorten und der Fahrbahn bestehen lediglich punktuelle Engstellen mit mindestens etwa 1,50m Restgehwegbreite. Dazwischen können deutlich breitere und für den Aufenthalt und sichere Begegnung ausreichende Flächen geschaffen werden. Die Bäume erhalten zu den Privatgrundstücken hin größere Entsiegelungen. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite geben die übrigen Baumstandorte die Mindestbreite des Seitenraums vor. Hier können zudem weitere Entsiegelungen bis an den Rand der öffentlichen Fläche realisiert werden. Zwischen den Baumstandorten kann die verbleibende Fläche zur Einrichtung von Längsparkständen genutzt werden. Dabei werden private Zufahrten und Zugänge berücksichtigt. Ein durchgehender Gehweg ist auf dieser Seite nicht möglich. Diese Variante stellt demnach in der Abwägung die einseitige Einrichtung eines möglichst richtlinienkonformen, einseitigen Gehweges über das Angebot von beidseitigen, nicht richtlinienkonformen Gehwegen. Die Fahrbahnbreite ergibt sich aus den Seitenraumbreiten und würde in dieser Planungsvariante 3,50m betragen. Diese Fahrbahnbreite erlaubt keinen Begegnungsverkehr durch Kraftfahrzeuge. Daher ist zusätzlich die Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung, im bisherigen Planungsprozess in Richtung Kaule, erforderlich.

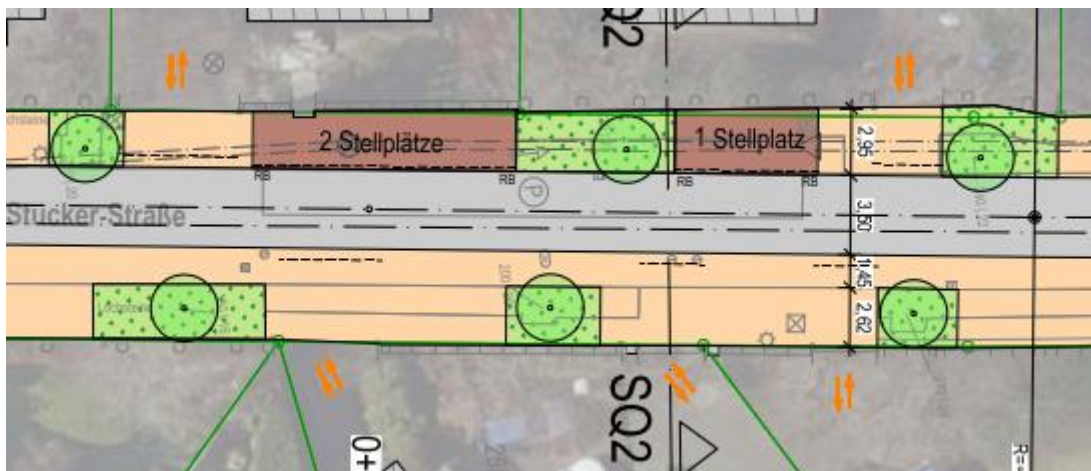


Abbildung 6: Planungsquerschnitt mit einseitigem Gehweg, aus Lageplan 2, Variante 2 (Anlage 2d)

Der Einmündungsbereich zur Freiheit (nördliche Einmündung) würde in dieser Variante mit barrierefreien Elementen, Radiananpassungen und dem Übergang in den Einrichtungsverkehr umgestaltet werden. Dabei profitiert der Fußverkehr, insbesondere Kinder, auch von der geringen Fahrbahnbreite im südlichen Knotenpunktarm bei der Überquerung der Fahrbahn. Der Fußweg zur Johann-Bendel-Straße kann durch die Erneuerung der wassergebundenen Decke ein sicherer und komfortabel nutzbarer Verbindungsweg für den Fußverkehr werden.

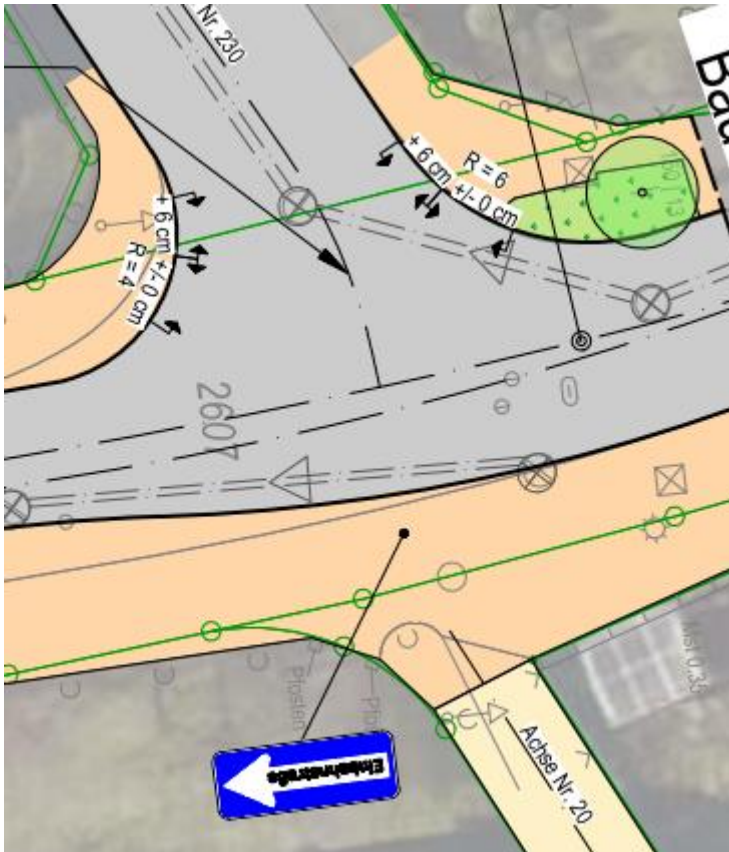


Abbildung 7: Einmündungsbereich Freiheit mit Beginn der Einbahnstraßenregelung, aus Lageplan 2, Variante 2 (Anlage 2d)

Variante 3 – Abschnitt Süd

Lageplan: Anlage 2e

Der Abschnitt Süd entspricht in Variante 3 der Planung aus Variante 1. Siehe Erläuterungen zu Variante 1 – Abschnitt Süd (Anlage 1, Seite 2 und Anlage 2a).

Variante 3 – Abschnitt Nord

Lageplan: Anlage 2f

Diese Variante ist in ihren Grundzügen aus den Eingaben und Anregungen der Öffentlichkeitsbeteiligung entstanden. Die Planung berücksichtigt ab der Einmündung Johann-Bendel-Straße einen niveaugleichen Ausbau der Verkehrsflächen in Form einer durchgehenden Pflasterung. Zwischen Bahnübergang und Johann-Bendel-Straße entspricht die Gestaltung der Variante 1 (Siehe Anlage 1, Seite 4 und Anlage 2b). Zwischen der Einmündung Johann-Bendel-Straße und Einmündung Freiheit (nördliche Seite) kann auf eine bauliche Trennung der Verkehrsarten verzichtet werden. Die Baumstandorte können zu den Grundstücksgrenzen und in Längsrichtung mehr Entsiegelung erhalten. Zwischen den Baumstandorten besteht die Möglichkeit mehrere Längsparkstände einzurichten. Zwischen den Baumstandorten und den Längsparkständen kann eine Mischverkehrsfläche eingerichtet werden. Die Entwässerung ist im aktuellen Planungsstand in Form einer asymmetrisch angeordneten Rinne vorgesehen. Damit kann der Eindruck einer „Mittellinie“ bzw. einzelnen Fahrstreifen vermieden und die gemeinsame Nutzung hervorgehoben werden. Die zwischen den Baumstandorten verbleibende Fläche von rund 5,00m erlaubt weiterhin das Befahren in beide Richtungen.

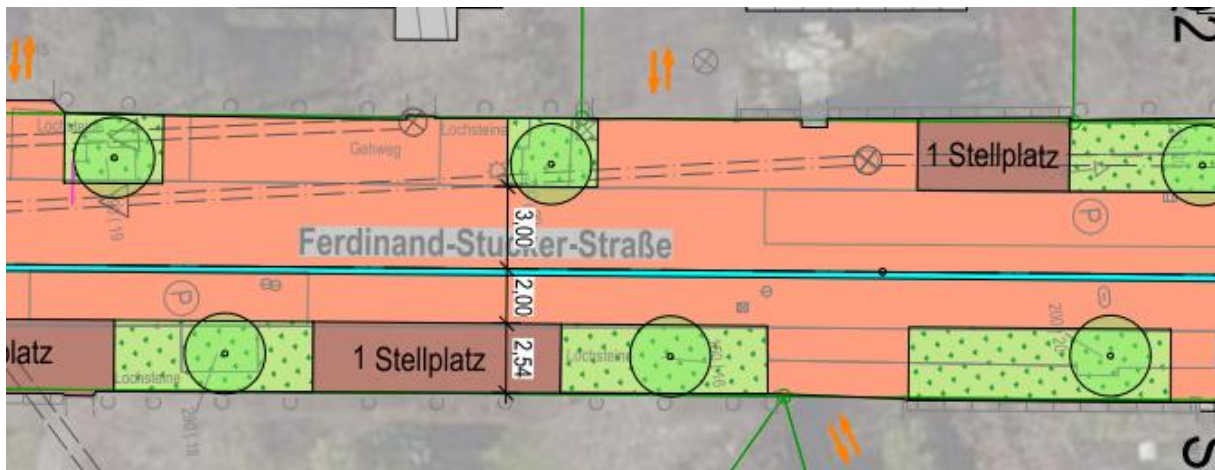


Abbildung 8: Niveaugleicher Ausbau, Mischverkehrsfläche, aus Lageplan 2, Variante 3 (Anlage 2f)

Der Einmündungsbereich Freiheit (nördliche Seite) kann in die durchgehende Pflasterung aufgenommen werden und als „Eingangstor“ in die neu gestaltete Ferdinand-Stucker-Straße dienen. Durch angehobene Pflasterung kann zudem eine Geschwindigkeitsdämpfung im Einmündungsbereich erreicht werden. Für den Fußverkehr entsteht im Einmündungsbereich und auch im weiteren Streckenverlauf der Mischverkehrsfläche eine komfortable und durchgehend nutzbare Verkehrsfläche ohne die bisherigen Engstellen und Hindernisse. Die Gestaltung und Anordnung des verkehrsberuhigten Bereichs würden an der Einmündung Johann-Bendel-Straße enden, um einen klar abgegrenzten Abschnitt zu erhalten. Eine Erweiterung bis zum Bahnübergang würde den Beginn/ das Ende in diesen Bereich verlagern und ggf. zu Missverständnissen bezüglich Vorrang und Verkehrsführung beitragen was im direkten Umfeld des Bahnübergangs vermieden werden sollte.



Variante 3.1 – Abschnitt Süd

Lageplan: Anlage 2g

Als Untervariante zur Variante 3 sieht die Planung der Variante 3.1 eine Anpassung im Bereich des Bahnübergangs vor. Der restliche Abschnitt Süd entspricht weiterhin der Gestaltung aus Variante 1 (Siehe Anlage 1, Seite 4 und Anlage 2b).

Um den in Variante 3 vorgesehenen verkehrsberuhigten Bereich noch deutlicher hervorzuheben, den Durchgangsverkehr vollständig zu unterbinden und damit die Aufenthaltsfunktion und Verkehrssicherheit weiter zu optimieren, kann der Bahnübergang für den motorisierten Individualverkehr geschlossen werden. Das würde bedeuten, dass der Bahnübergang nur noch für den Fuß- und Radverkehr sowie Einsatz- und Rettungsfahrzeuge freigegeben wird. Dies ist im aktuellen Planungsstand über eine reine Beschilderungsmaßnahme vorgesehen. Um diese jedoch baulich und optisch zu unterstützen sind Pflasterflächen mit einem Bordeverlauf entlang der für den Kraftfahrzeugverkehr vorgesehenen Verkehrsführung möglich. Damit würde sich auf der Südseite des Bahnübergangs (zur Dariusstraße) eine eindeutige Fahrbahn entlang der Beziehung Dariusstraße – Kaule ergeben. Auf der Nordseite des Bahnübergangs könnte die bauliche Gestaltung und der verkehrsberuhigte Bereich bis an den Bahnübergang herangezogen werden da es aufgrund Sperrung des Bahnübergangs nicht zu den unter Variante 3 beschriebenen Konflikten kommen kann. Die mögliche Fahrbeziehung verläuft dann über die Freiheit wieder nach Norden in Richtung Kölner Straße.



Abbildung 10: Sperrung des Bahnübergangs und bauliche Gestaltung der Verkehrsführung, aus Lageplan 1, Variante 3.1 (Anlage 2g)

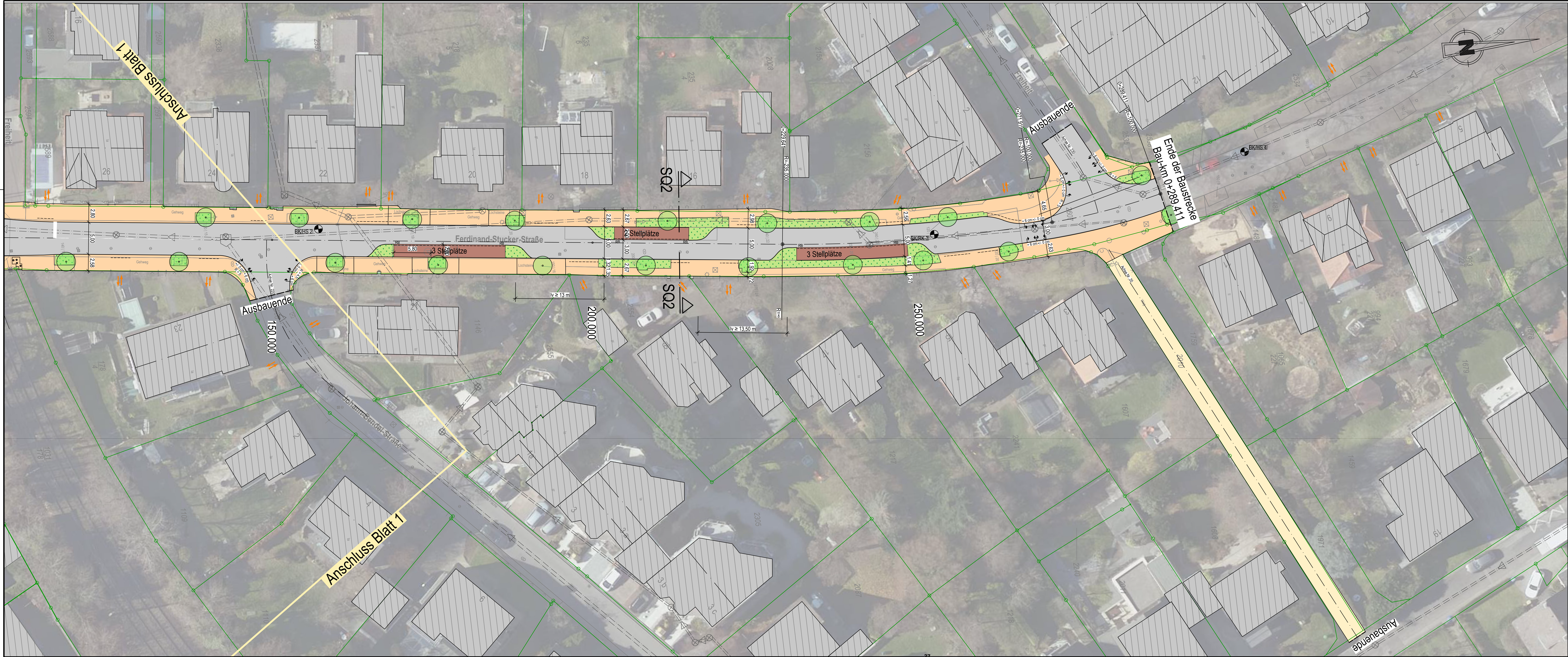
Variante 3.1 – Abschnitt Nord

Lageplan: Anlage 2h

Der nördliche Abschnitt entspricht in Variante 3.1 grundsätzlich der Variante 3. Aufgrund der Anpassungen im südlichen Abschnitt kann die „Lücke“ des verkehrsberuhigten Bereichs bis zum Bahnübergang geschlossen werden. Davon betroffen sind die Einmündungsbereiche Johann-Bendel-Straße und Freiheit (südliche Seite). Diese können in die niveaugleiche Gestaltung und Pflasterung integriert werden. Dadurch entfallen weitere Querungsstellen für den Fußverkehr. Zusätzlich können drei weitere Stellplätze am Rand der Verkehrsfläche eingerichtet werden. Aufgrund der Sperrung des Bahnübergangs kann die Verkehrsbelastung voraussichtlich deutlich gesenkt werden. Derzeit fahren noch rund 300 Fahrzeuge pro Tag aus Richtung Dariusstraße und Kaule in die Ferdinand-Stucker-Straße ein. Damit wird die Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit erheblich verbessert. Da über die Dariusstraße eine fast umwegfreie Alternative in Richtung Kölner Straße besteht, ist nicht mit erheblichen Verkehrsverlagerungen zu rechnen.



Abbildung 11: Erweiterung verkehrsberuhigter Bereich mit zusätzlichen Stellplätzen und Integration der beiden Einmündungen, aus Lageplan 2, Variante 3.1 (Anlage 2h)



Ö 8

Zeichenerklärung

Planung

Fahrbahn mit Achse, Asphalt

Gehweg

Stellplatz

Pflanzbeet

Gehweg, wassergebundene Bauweise

freizuhaltenes Sichtfeld

Rampenschwellenstein

Baum Bestand

Zufahrten

Flurstücksgrenze

Versorgungseinrichtungen

Stromleitung Mittelspannung (RheinEnergie)

Stromleitung Niederspannung (RheinEnergie, KVB)

Gasleitung (RheinEnergie)

Wasserleitung (RheinEnergie)

Kommunikationsleitung (Telekom, Vodafone, NetCologne)

Entwässerung

vorh. Kanal

Vorplanung

4				
3				
2				
1				
Rev.	Art der Änderung	Datum	bearb.	gepr.

Erstmals verteilt am:

FISCHER TEAMPLAN

Kreative Ingenieurleistungen für eine intakte Umwelt
www.fischer-teamplan.de · info@fischer-teamplan.de

Auftraggeber:

Stadt Bergisch Gladbach

Projekt:

Planungsleistungen Ferdinand-Stucker-Str

Darstellung:

Lageplan 2

Bearb.

Aug. 2025

Fueg

Gez.

Aug. 2025

Halings

Gesehen:

Maßstab:

1:250

Auftraggeber:

Plan Nr.:

1001162 / 10398300

Blatt Nr.:

2

Blattgröße:

420x841

Planum: 31.02.2025 16:02:12, Rang: 1

10398300

	Fahrbahn mit Achse, Asphalt
	Gehweg
	Stellplatz
	Pflanzbeet
	Gehweg, wassergebundene Bauweise
	freizuhaltendes Sichtfeld
	Rampenschwellenstein
	Baum Bestand
	Zufahrten
	Flurstücksgrenze

	Stromleitung Mittelspannung (RheinEnergie)
	Stromleitung Niederspannung (RheinEnergie, KVB)
	Gasleitung (RheinEnergie)
	Wasserleitung (RheinEnergie)
	Kommunikationsleitung (Telekom, Vodafone, NetCologne)

 vorh. Kanal



4				
3				
2				
1				
Rev.	Art der Änderung	Datum	bearb.	gepr.
Erstmals verteilt am:				



Projekt:	Planungsleistungen Ferdinand-Stucker-Str
----------	--

Maßstab:	1:250
----------	-------

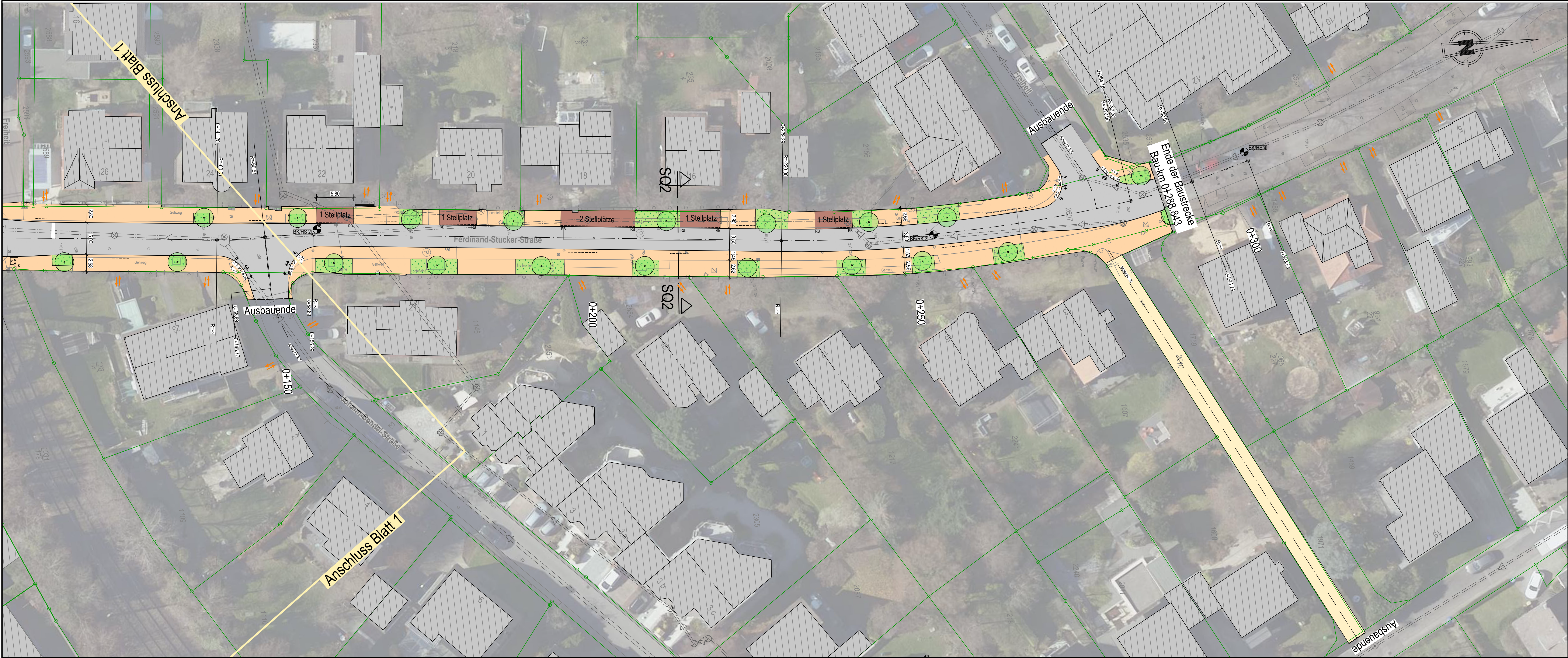
Plan Nr.:

Blatt Nr.: 1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115	116	117	118	119	120	121	122	123	124	125	126	127	128	129	130	131	132	133	134	135	136	137	138	139	140	141	142	143	144	145	146	147	148	149	150	151	152	153	154	155	156	157	158	159	160	161	162	163	164	165	166	167	168	169	170	171	172	173	174	175	176	177	178	179	180	181	182	183	184	185	186	187	188	189	190	191	192	193	194	195	196	197	198	199	200	201	202	203	204	205	206	207	208	209	210	211	212	213	214	215	216	217	218	219	220	221	222	223	224	225	226	227	228	229	230	231	232	233	234	235	236	237	238	239	240	241	242	243	244	245	246	247	248	249	250	251	252	253	254	255	256	257	258	259	260	261	262	263	264	265	266	267	268	269	270	271	272	273	274	275	276	277	278	279	280	281	282	283	284	285	286	287	288	289	290	291	292	293	294	295	296	297	298	299	300	301	302	303	304	305	306	307	308	309	310	311	312	313	314	315	316	317	318	319	320	321	322	323	324	325	326	327	328	329	330	331	332	333	334	335	336	337	338	339	340	341	342	343	344	345	346	347	348	349	350	351	352	353	354	355	356	357	358	359	360	361	362	363	364	365	366	367	368	369	370	371	372	373	374	375	376	377	378	379	380	381	382	383	384	385	386	387	388	389	390	391	392	393	394	395	396	397	398	399	400	401	402	403	404	405	406	407	408	409	410	411	412	413	414	415	416	417	418	419	420	421	422	423	424	425	426	427	428	429	430	431	432	433	434	435	436	437	438	439	440	441	442	443	444	445	446	447	448	449	450	451	452	453	454	455	456	457	458	459	460	461	462	463	464	465	466
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

100

100



Ö 8

Zeichenerklärung

Planung

Fahrbahn mit Achse, Asphalt

Gehweg

Stellplatz

Pflanzbeet

Gehweg, wassergebundene Bauweise

freizuhaltenes Sichtfeld

Rampenschwellenstein

Baum Bestand

Zufahrten

Flurstücksgrenze

Versorgungseinrichtungen

Stromleitung Mittelspannung (RheinEnergie)

Stromleitung Niederspannung (RheinEnergie, KVB)

Gasleitung (RheinEnergie)

Wasserleitung (RheinEnergie)

Kommunikationsleitung (Telekom, Vodafone, NetCologne)

Entwässerung

vorh. Kanal

Vorplanung

4				
3				
2				
1				
Rev.		Art der Änderung	Datum	bearb. gepr.

Erstmals verteilt am:

FISCHER

TEAMPLAN

Kreative Ingenieurleistungen

für eine intakte Umwelt

www.fischer-teamplan.de · info@fischer-teamplan.de

Auftraggeber:

Stadt Bergisch Gladbach

Projekt:

Planungsleistungen Ferdinand-Stucker-Str

Darstellung:

Lageplan 2
Variante 2

Bearb. Aug. 2025

Gez. Aug. 2025

Gesehen:

Maßstab:

1:250

Plan Nr.: 1001162 / 10398491

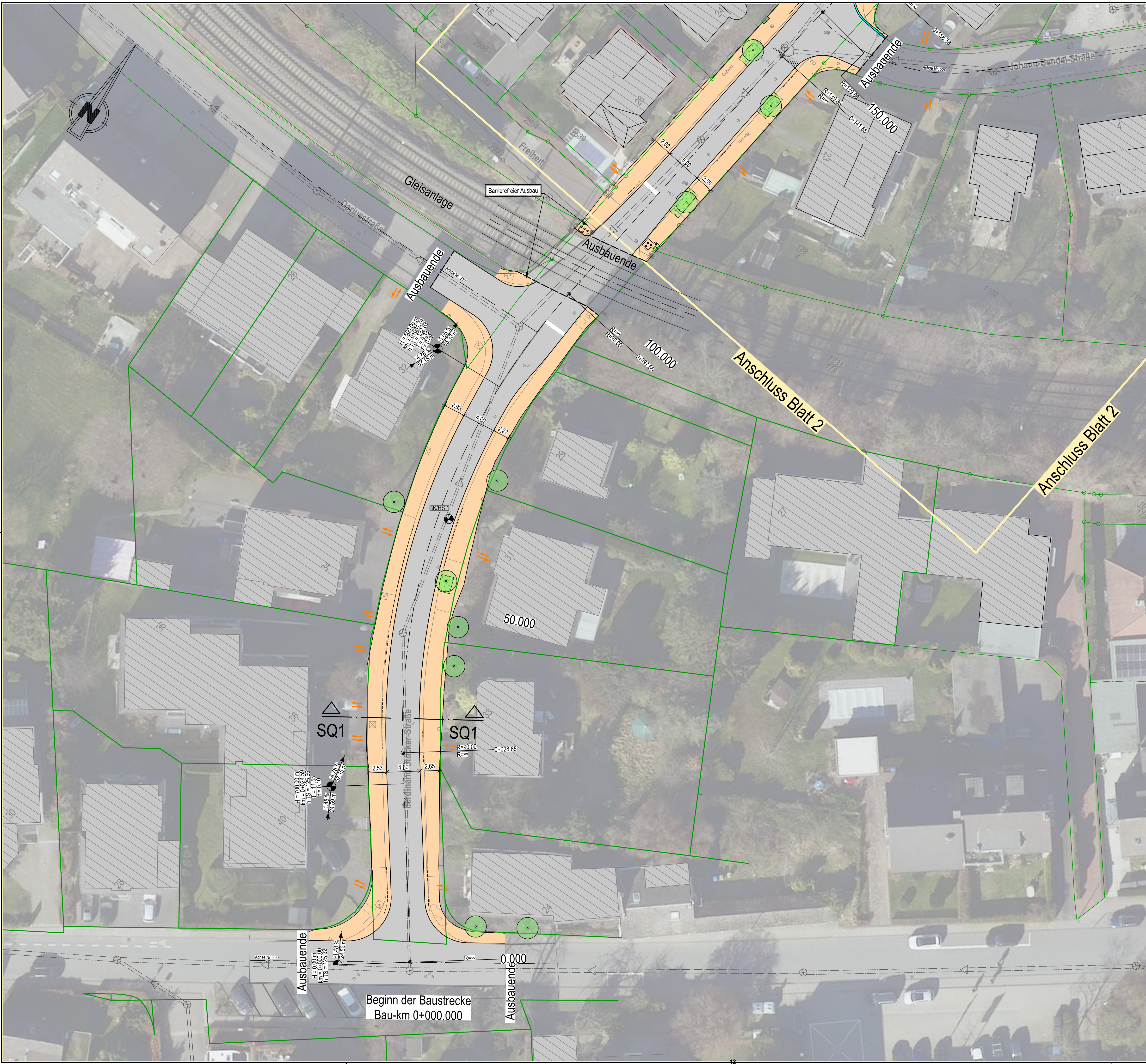
Blatt Nr.: 2

Blattgröße: 420x841

Auftraggeber:

Planum 31.02.2025 11:51:11 Page

10398491



Zeichenerklärung

Ö 8

Planung

- Fahrbahn mit Achse, Asphalt
- Verkehrsberuhigter Bereich mit Achse, Pflaster
- Gehweg
- Stellplatz
- Pflanzbeet
- Gehweg, wassergebundene Bauweise
- freizuhaltendes Sichtfeld
- Rampenschwellenstein
- Baum Bestand
- Zufahrten
- Flurstücksgrenze

Versorgungseinrichtungen

- Stromleitung Mittelspannung (RheinEnergie)
- Stromleitung Niederspannung (RheinEnergie, KVB)
- Gasleitung (RheinEnergie)
- Wasserleitung (RheinEnergie)
- Kommunikationsleitung (Telekom, Vodafone, NetCologne)

Entwässerung

- vorh. Kanal

Vorplanung

4				
3				
2				
1				
Rev.	Art der Änderung	Datum	bearb.	gepr.

Erstmals verteilt am:



Kreative Ingenieurleistungen
für eine intakte Umwelt
www.fischer-teamplan.de · info@fischer-teamplan.de

Auftraggeber:

Stadt Bergisch Gladbach

Projekt:

Planungsleistungen Ferdinand-Stucker-Str

Darstellung:

Lageplan 1
Variante 3

Bearb.

Okt. 2025

Fueg

Halungs

Maßstab:

1:250

Auftraggeber:

Gesehen:

Plan Nr.:

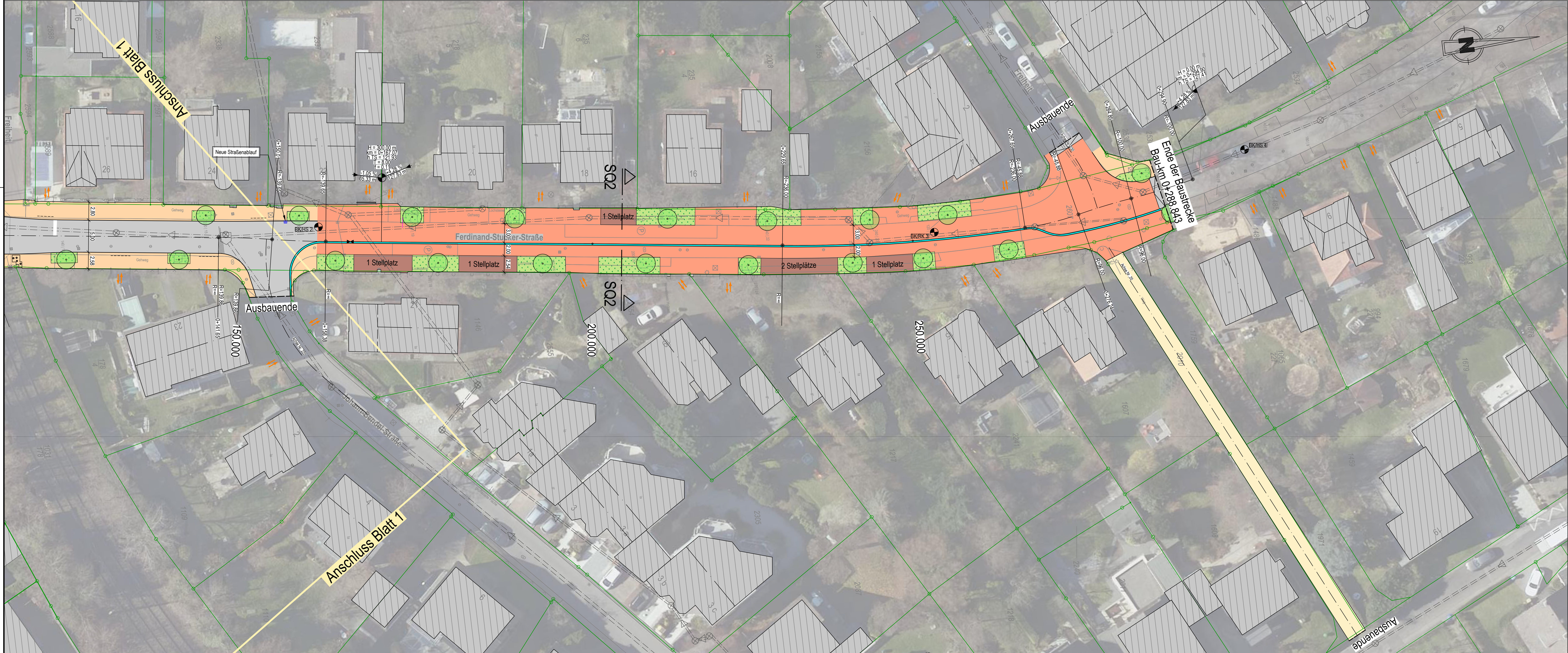
1001162 / 10403301

Blatt Nr.:

1

Blattgröße:

594x841



Ö 8

Zeichenerklärung

Planung

Fahrbahn mit Achse, Asphalt

Verkehrsberuhigter Bereich mit Achse, Pflaster

Gehweg

Stellplatz

Pflanzbeet

Gehweg, wassergebundene Bauweise

freizuhaltendes Sichtfeld

Rampenschwellenstein

Baum Bestand

Zufahrten

Flurstücksgrenze

Versorgungseinrichtungen

Stromleitung Mittelspannung (RheinEnergie)

Stromleitung Niederspannung (RheinEnergie, KVB)

Gasleitung (RheinEnergie)

Wasserleitung (RheinEnergie)

Kommunikationsleitung (Telekom, Vodafone, NetCologne)

Entwässerung

vorh. Kanal

Vorplanung

4				
3				
2				
1				
Rev.	Art der Änderung	Datum	bearb.	gepr.

Erstmals verteilt am:

FISCHER TEAMPLAN

Kreative Ingenieurleistungen für eine intakte Umwelt
www.fischer-teamplan.de · info@fischer-teamplan.de

Auftraggeber:

Stadt Bergisch Gladbach

Projekt:

Planungsleistungen Ferdinand-Stucker-Str

Darstellung:

Lageplan 2 Variante 3

Bearb. Okt. 2025

Fueg

Maßstab:

1:250

Auftraggeber:

Gez. Okt. 2025

Halings

Plan Nr.:

1001162 / 10403298

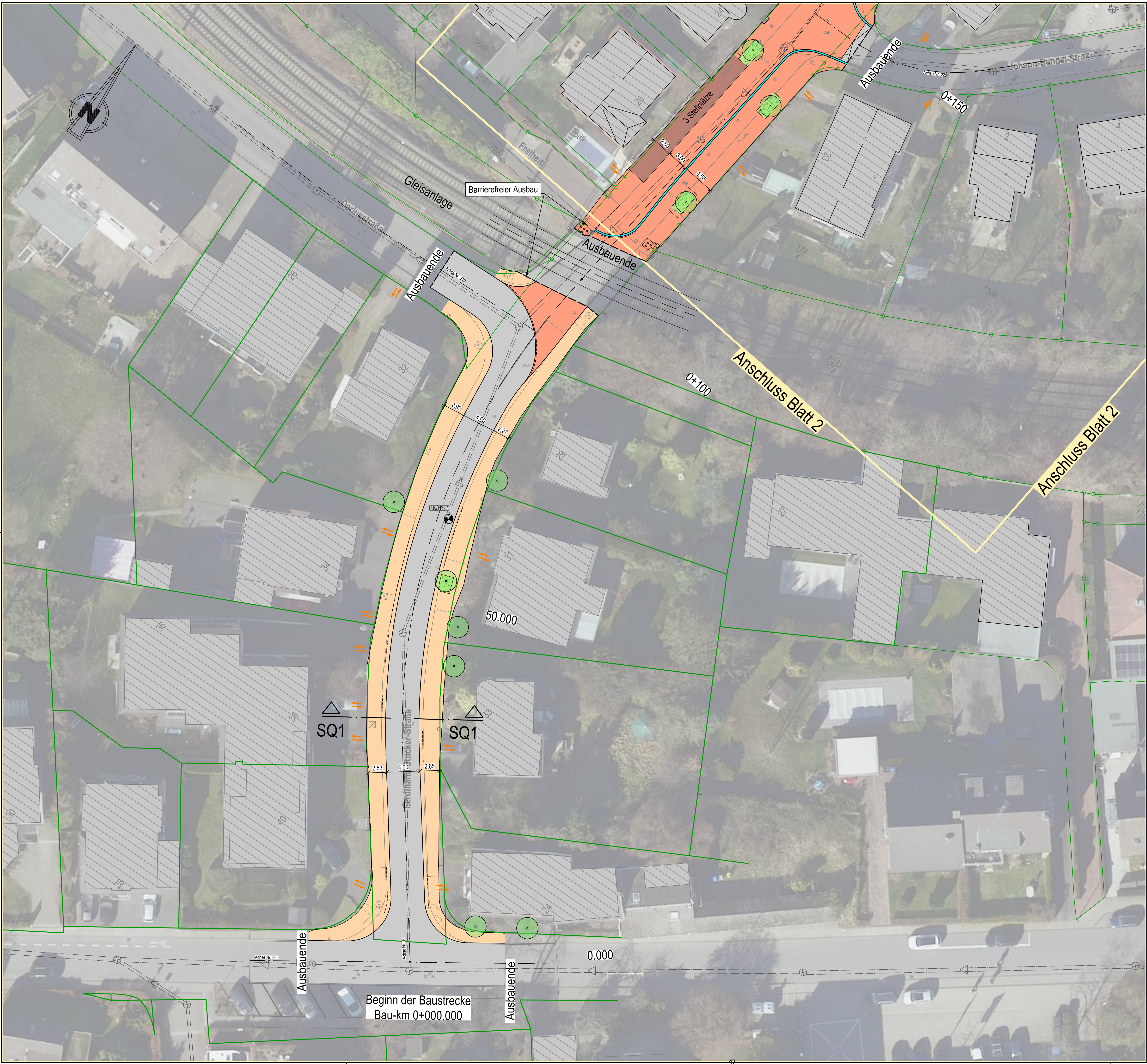
Gesehen:

Blatt Nr.:

2

Blattgröße:

420x841



Zeichenerklärung

Ö 8

Planung

- Fahrbahn mit Achse, Asphalt
- Verkehrsberuhigter Bereich mit Achse, Pflaster
- Gehweg
- Stellplatz
- Pflanzbeet
- Gehweg, wassergebundene Bauweise
- freizuhaltendes Sichtfeld
- Rampenschwellenstein
- Baum Bestand
- Zufahrten
- Flurstücksgrenze

Versorgungseinrichtungen

- Stromleitung Mittelspannung (RheinEnergie)
- Stromleitung Niederspannung (RheinEnergie, KVB)
- Gasleitung (RheinEnergie)
- Wasserleitung (RheinEnergie)
- Kommunikationsleitung (Telekom, Vodafone, NetCologne)

Entwässerung

- vorh. Kanal

Vorplanung

4				
3				
2				
1				
Rev.	Art der Änderung	Datum	bearb.	gepr.

Erstmals verteilt am:



Kreative Ingenieurleistungen
für eine intakte Umwelt
www.fischer-teamplan.de · info@fischer-teamplan.de

Auftraggeber:
Stadt Bergisch Gladbach

Projekt:
Planungsleistungen Ferdinand-Stucker-Str

Darstellung:
Lageplan 1
Variante 3.1

Bearb. Okt. 2025
Gez. Okt. 2025

Fueg.
Halbungs

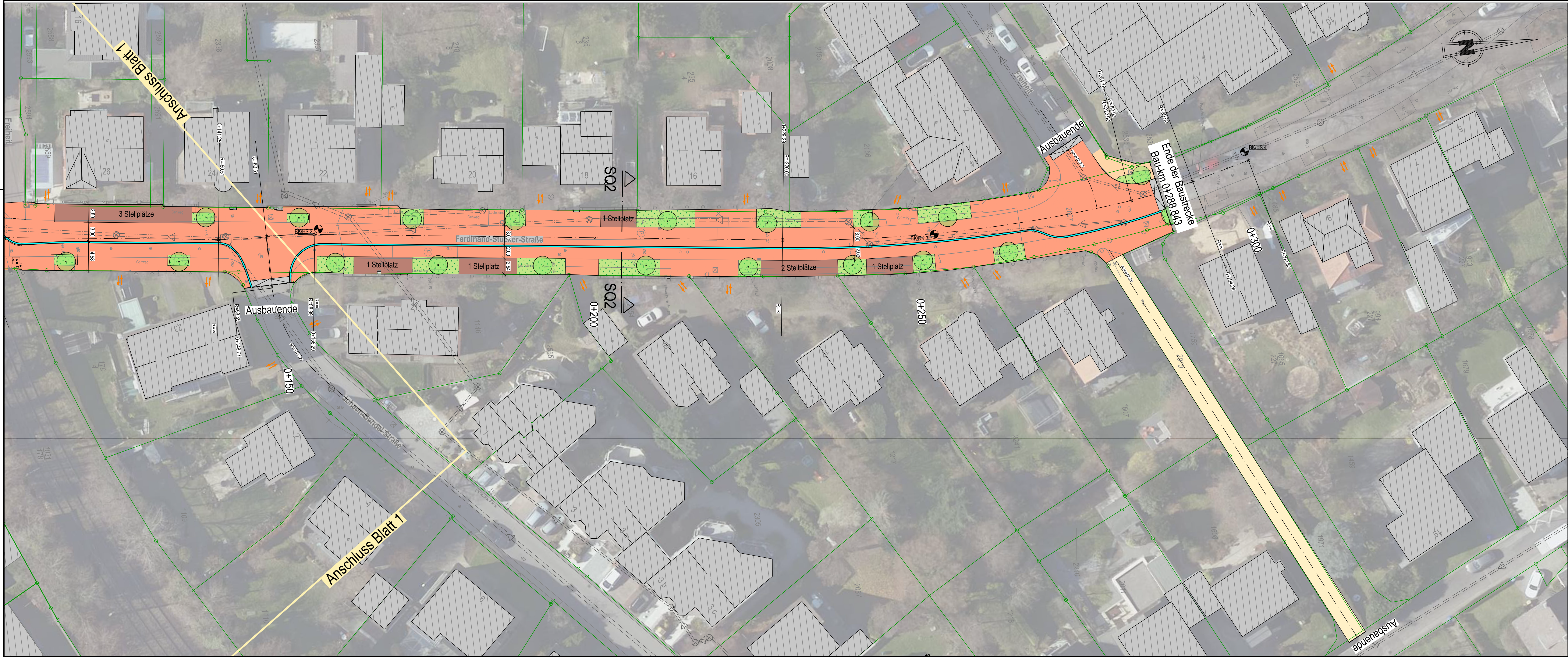
Maßstab:
1:250

Plan Nr.:
1001162 / 10403309

Blatt Nr.:
1

Blattgröße:
594x841

Auftraggeber:



Ö 8

Zeichenerklärung

Planung

Fahrbahn mit Achse, Asphalt

Verkehrsberuhigter Bereich mit Achse, Pflaster

Gehweg

Stellplatz

Pflanzbeet

Gehweg, wassergebundene Bauweise

freizuhaltendes Sichtfeld

Rampenschwellenstein

Baum Bestand

Zufahrten

Flurstücksgrenze

Versorgungseinrichtungen

Stromleitung Mittelspannung (RheinEnergie)

Stromleitung Niederspannung (RheinEnergie, KVB)

Gasleitung (RheinEnergie)

Wasserleitung (RheinEnergie)

Kommunikationsleitung (Telekom, Vodafone, NetCologne)

Entwässerung

vorh. Kanal

Vorplanung

4				
3				
2				
1				
Rev.	Art der Änderung	Datum	bearb.	gepr.

Erstmals verteilt am:

FISCHER

TEAMPLAN

Kreative Ingenieurleistungen

für eine intakte Umwelt

www.fischer-teamplan.de · info@fischer-teamplan.de

Auftraggeber:

Stadt Bergisch Gladbach

Projekt:

Planungsleistungen Ferdinand-Stucker-Str

Darstellung:

Lageplan 2
Variante 3.1

Bearb.

Okt. 2025

Fueg

Gez.

Okt. 2025

Halbungs

Maßstab:

1:250

Auftraggeber:

Gesehen:

Plan Nr.: 1001162 / 10403311

Blatt Nr.: 2

Blattgröße: 420x841

Planum 31.02.25 10:25:17 Planung

10403311

Dokumentation Öffentlichkeitsveranstaltung Ferdinand-Stucker-Straße
Datum 28.08.2025

Anlage 3 zur Beschlussvorlage 0653/2025



Abschnitt	Kategorie	präsenz	Variante	Inhalt	Auswertung	Begründung
Abschnitt 1	Allgemeines	28.08.2025	beide	Prüfen ob der Kanal neu gemacht werden muss	ausstehend	Abstimmungen mit dem Abwasserwerk laufen.
Abschnitt 1	Allgemeines	28.08.2025	beide	Glasfaserausbau verbinden	ausstehend	Wird im weiteren Planungsprozess abgestimmt.
Abschnitt 1	bauliche Maßnahmen	28.08.2025	beide	Gehwegneubau sollte breit werden	gefolgt	Die Gehwege sind in V2 sowie in allen Varianten im Abschnitt 1 breiter geplant. In V3 Mischverkehrsfläche ohne Gehwege
Abschnitt 1	bauliche Maßnahmen	28.08.2025	beide	Enge Radien an Einmündungen sind positiv	zur Kenntnis	
Abschnitt 1	Parken /Lieferverkehr	28.08.2025	beide	Halten am Fahrbahnrand sollte erlaubt sein	gefolgt	Kurzes Halten ist in allen Varianten nach wie vor erlaubt.
Abschnitt 1	Parken /Lieferverkehr	28.08.2025	beide	keine Parkplätze gewünscht, da es mehr Sicherheit ergibt und bessere Sicht u.a. für Schüler	gefolgt	Im Abschnitt 1 ist in allen Varianten kein dauerhaftes Parken vorgesehen.
Abschnitt 1	Parken /Lieferverkehr	28.08.2025	beide	3 - 4 Parkplätze in diesem Abschnitt einbauen	nicht gefolgt	Die verfügbare Breite und Aspekte der Verkehrssicherheit (Sichtfelder, Sicherheitsabstände) lassen keine dauerhaften Parkplätze zu.
Abschnitt 1	Verkehrsführung	28.08.2025	neu	Verkehrsberuhigter Bereich prüfen	gefolgt	In Variante 3 umgesetzt.
Abschnitt 1	Verkehrsführung	28.08.2025	neu	Einbahnstraßenregelung auch in diesem Abschnitt, Richtung prüfen	nicht gefolgt	Eine Einbahnstraßenregelung würde zu deutlichen Verlagerungen über die Dariusstraße/ Kaule führen.
Abschnitt 1	Verkehrsführung	28.08.2025	neu	Querschnitt wie im anderen Abschnitt V2 mit Einbahnstraße, Parken und östlichen Gehweg	nicht gefolgt	Die verfügbare Fläche lässt diesen Querschnitt hier nicht zu.
Abschnitt 1	Verkehrssicherheit	28.08.2025	V1	Kritische Engstelle am Bahnübergang	gefolgt	In Variante 3.1 wird auch der Bahnübergang angepasst. Durch Sperrung wird mehr Sicherheit und Fläche für den Rad- und Fußverkehr geschaffen.
Abschnitt 2	Allgemeines	28.08.2025	beide	Elterntaxi vor Hsnr. 26	gefolgt	Die Parkordnung wird in allen Varianten neu bzw. eindeutiger gestaltet.
Abschnitt 2	Außerhalb	28.08.2025	beide	Beleuchtung nachrüsten (fehlt aktuell) zwischen Hsnr. 1 - 12	ausstehend	Die Beleuchtung wird in der weiteren Planung überprüft und bei Bedarf ergänzt.
Abschnitt 2	Ausstattung	28.08.2025	beide	Ausreichende Beleuchtung beachten	ausstehend	Die Beleuchtung wird in der weiteren Planung überprüft und bei Bedarf ergänzt.
Abschnitt 2	Ausstattung	28.08.2025	beide	Straßenablauf vor Hsnr. 16 übergeparkt	ausstehend	Die Entwässerung wird in der weiteren Planung im Detail überprüft und bei Bedarf ergänzt.
Abschnitt 2	Ausstattung	28.08.2025	beide	weitere Sinkkästen einplanen (z.B. im Bord integriert)	ausstehend	Die Entwässerung wird in der weiteren Planung im Detail überprüft und bei Bedarf ergänzt.
Abschnitt 2	Ausstattung	28.08.2025	beide	Größere Körbe in Sinkkästen für Regenablauf	ausstehend	Die Entwässerung wird in der weiteren Planung im Detail überprüft und bei Bedarf ergänzt.
Abschnitt 2	bauliche Maßnahmen	28.08.2025	V1	Stellplatz gegenüber Hausnr. 20 einkürzen, sodass Ein- und Ausfahrt möglich ist.	ausstehend	Die Ein- und Ausfahrt wird mit Schleppkurven überprüft.
Abschnitt 2	bauliche Maßnahmen	28.08.2025	beide	Aufpflasterung in Einmündungsbereichen	gefolgt	In Variante 3 und 3.1 werden die Einmündungsbereiche gepflastert und in die Gestaltung des verkehrsberuhigten Bereich integriert
Abschnitt 2	bauliche Maßnahmen	28.08.2025	beide	Einheitliche Oberfläche prüfen	gefolgt	Die Oberfläche wird in Variante 1 und 2 einheitlich in Asphalt/ Pflaster (Fahrbahn/ Gehweg) und in Variante 3 bzw. 3.1 durchgehend gepflastert (verkehrsberuhigter Bereich)
Abschnitt 2	Begrünung	28.08.2025	beide	Patenschaft für Baumscheiben	ausstehend	Eine Patenschaft kann im weiteren Planungsprozess, auf Grundlage der beschlossenen Planungsvariante, abgestimmt werden.
Abschnitt 2	LSA	28.08.2025	V2	Einfahrt in Einbahnstraße ebenfalls verjüngen um Geschwindigkeit zu reduzieren	nicht gefolgt	Da die Restfahrbahn bereits auf 3,50m reduziert ist, ist keine weitere Verengung möglich.
Abschnitt 2	LSA	28.08.2025	beide	Ampel steht auf privaten Grundstück	ausstehend	Vorliegende Vermessungsgrundlage bestätigt das. Wird im weiteren Planungsprozess behandelt.
Abschnitt 2	Parken /Lieferverkehr	28.08.2025	beide	Parkbuchten kontrollieren, dass nicht über Markierung hinaus geparkt werden kann	gefolgt	Die Parkordnung wird in allen Varianten neu bzw. eindeutiger gestaltet. Zudem wird das Ordnungsamt auf die neue Situation hingewiesen.
Abschnitt 2	Parken /Lieferverkehr	28.08.2025	beide	Parken zeitlich begrenzen	nicht gefolgt	Kann bei Bedarf zukünftig nachgerüstet werden.
Abschnitt 2	Parken /Lieferverkehr	28.08.2025	beide	Parkverbot an Reinigungstagen, damit Parkbuchten von der Kehrmaschine gereinigt wird.	ausstehend	Wird in Abstimmung mit Straßenverkehrsbehörde und Stadtreinigung auf Grundlage der beschlossenen Planungsvariante entschieden.
Abschnitt 2	Parken /Lieferverkehr	28.08.2025	beide	LKW Verbot	nicht gefolgt	Aktuelle Verkehrserhebungen geben keinen Anlass hierzu. Verbot ist verkehrsrechtlich nicht zu begründen.
Abschnitt 2	Verkehrsführung	28.08.2025	V2	Verkehrsverlagerung bei Einbahnstraßenregelung prüfen (Verkehe von z.B. Lidl oder Schulen)	gefolgt	Durch die Einbahnstraße in Variante 2 sind auf Grundlage aktueller Verkehrserhebungen keine erheblichen Verlagerungen zu erwarten.
Abschnitt 2	Verkehrsführung	28.08.2025	V2	Ausweichverkehe bei Einbahnstraße über Freiheit verhindern (Anliegerstraße)	gefolgt	Durch die Einbahnstraße in Variante 2 sind auf Grundlage aktueller Verkehrserhebungen keine erheblichen Ausweichverkehe zu erwarten.
Abschnitt 2	Verkehrsführung	28.08.2025	beide	Markierung für den Radverkehr	ausstehend	Über die Radpendleroute (Dariusstraße bis Kaule) wird die Radverkehrsführung im Abschnitt 1 gegebenenfalls durch Markierungen ergänzt. Im Abschnitt 2 sind keine Maßnahmen vorgesehen.
Abschnitt 2	Verkehrsführung	28.08.2025	beide	Haltebalken vor Einfahrt Hsnr. 26 verschieben	ausstehend	Wird im weiteren Planungsprozess auf Grundlage der beschlossenen Planungsvariante mit der KVB abgestimmt.
Abschnitt 2	Verkehrsführung	28.08.2025	beide	Ausweichverkehe durch die Ferdinand-Stucker-Straße	gefolgt	Auf Grundlage aktueller Verkehrserhebungen wurde kein übermäßiger Durchgangsverkehr festgestellt. Variante 3.1 verhindert den Durchgangsverkehr grundsätzlich.
Abschnitt 2	Verkehrsführung	28.08.2025	V2	Einbahnstraßenregelung umdrehen	ausstehend	Die Fahrtrichtung der Einbahnstraßenregelung wird auf Grundlage der beschlossenen Planungsvariante in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde, der Polizei und dem Straßenbaulastträger entschieden.

Abschnitt 2	Verkehrssicherheit	28.08.2025	V2	Erhöhte Geschwindigkeit wird bei Einbahnstraße erwartet. Ggf. Verschwenkungen einbauen	nicht gefolgt	Die Fahrbahnbreite von 3,50m erlaubt keine zusätzlichen Einengungen oder Verschwenkungen. Aufgrund der sehr kurzen Strecke ist nicht mit erheblichen Geschwindigkeitsverstößen zu rechnen.
Abschnitt 2	Verkehrssicherheit	28.08.2025	beide	Parken im Kurvenbereich führt zu Sichteinschränkungen beim Queren	gefolgt	Bei der Planung der Parkflächen wurden die relevanten Sichtfelder geprüft und berücksichtigt.
Abschnitt 2	bauliche Maßnahmen	30.08.2025	beide	Regeneinläufe werden durch Laub verstopft	zur Kenntnis	Die Entwässerung bzw. Reinigung wird auf Grundlage der beschlossenen Planungsvariante mit der Stadtreinigung abgestimmt.
Abschnitt 2	Parken /Lieferverkehr	30.08.2025	V2	Ist sichergestellt, dass Regeneinläufe im Bereich von Parkplätzen zuverlässig gereinigt werden können?	ausstehend	Die Entwässerung bzw. Reinigung wird auf Grundlage der beschlossenen Planungsvariante mit der Stadtreinigung abgestimmt.
Abschnitt 2	Parken /Lieferverkehr	30.08.2025	V2	Keine sichere Querung von der Seite ohne Gehweg wegen parkenden Autos.	nicht gefolgt	In dieser Variante sind keine ausreichenden Flächen für weitere Aufstellbereiche vorhanden. Die Parkflächen wurden mit möglichst wenig Einschränkung der Hauseingänge platziert.
Abschnitt 2	Verkehrssicherheit	30.08.2025	neu	gemeinsame Verkehrsfläche (Schulstraße / verkehrsberuhigter Bereich)	gefolgt	In Variante 3 als verkehrsberuhigter Bereich umgesetzt.
Abschnitt 2	Parken /Lieferverkehr	08.09.2025	beide	Ggf. zukünftig neue Ausfahrt bei Haus Nr. 20 berücksichtigen	zur Kenntnis	Auf Grundlage der beschlossenen Planungsvariante kann diese mit, falls bereits vorhanden, bestehenden Planungen auf dem Privatgrundstück abgeglichen werden.
Abschnitt 2	Verkehrsführung	16.09.2025	beide	LKW Verkehr reduzieren, Navigation LKW überprüfen	nicht gefolgt	Aktuelle Verkehrserhebungen haben einen sehr geringen LKW Anteil, in der Regel in Fahrtrichtung Dariusstraße festgestellt. Die LKW-Navigation ist nach Überprüfung nicht zu beanstanden. Variante 3.1 schließt den Durchgangsverkehr und somit auch jeden LKW-Verkehr aus.

Traffic Evaluation

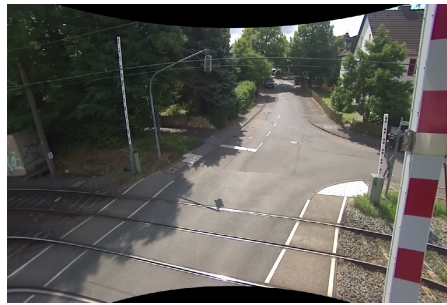
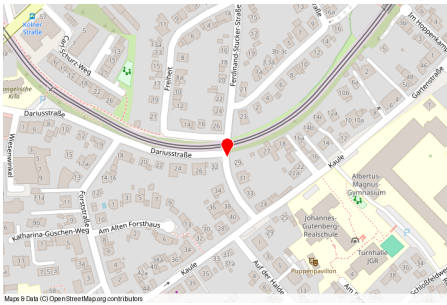
07/09/2025 00:00:43 CEST - 07/10/2025 00:00:00 CEST (midnight - 11:59 p.m.)

Wed

Car, Bicycle, Motorbike, Car with trailer, Transporter with window, Transporter without window, Truck, Truck with trailer, Semi trailer truck, Bus, Pedestrian

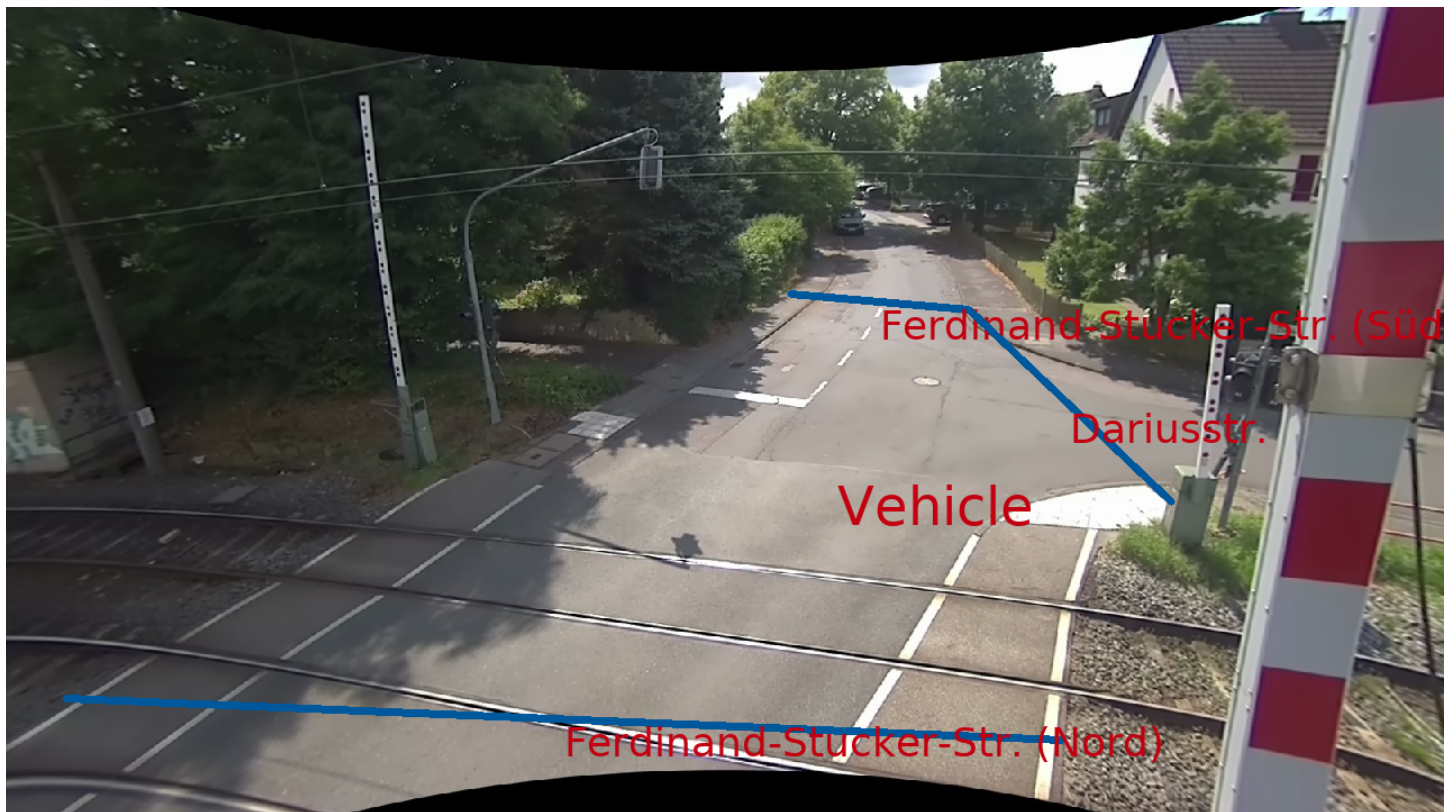
Ö8
Planungsbüro VIA
Marsportengasse 6
Köln, 50667, DE
Dirk.stein@viakoeln.de

MEASURING SITE FERDINAND-STUCKER-STRASSE, 51429 BERGISCH GLADBACH



Coordinates: 50.961170359258794,
7.153322696685792

VEHICLE POLYGON

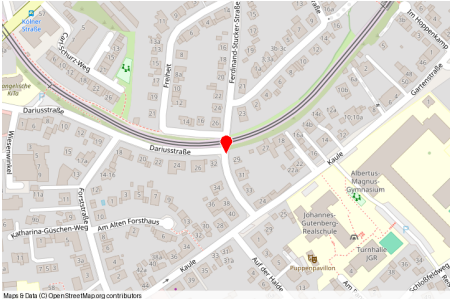


Traffic Evaluation

07/09/2025 00:00:43 CEST - 07/10/2025 00:00:00 CEST (midnight - 11:59 p.m.)
Wed
Car, Bicycle, Motorbike, Car with trailer, Transporter with window, Transporter without window, Truck, Truck with trailer, Semi trailer truck, Bus, Pedestrian

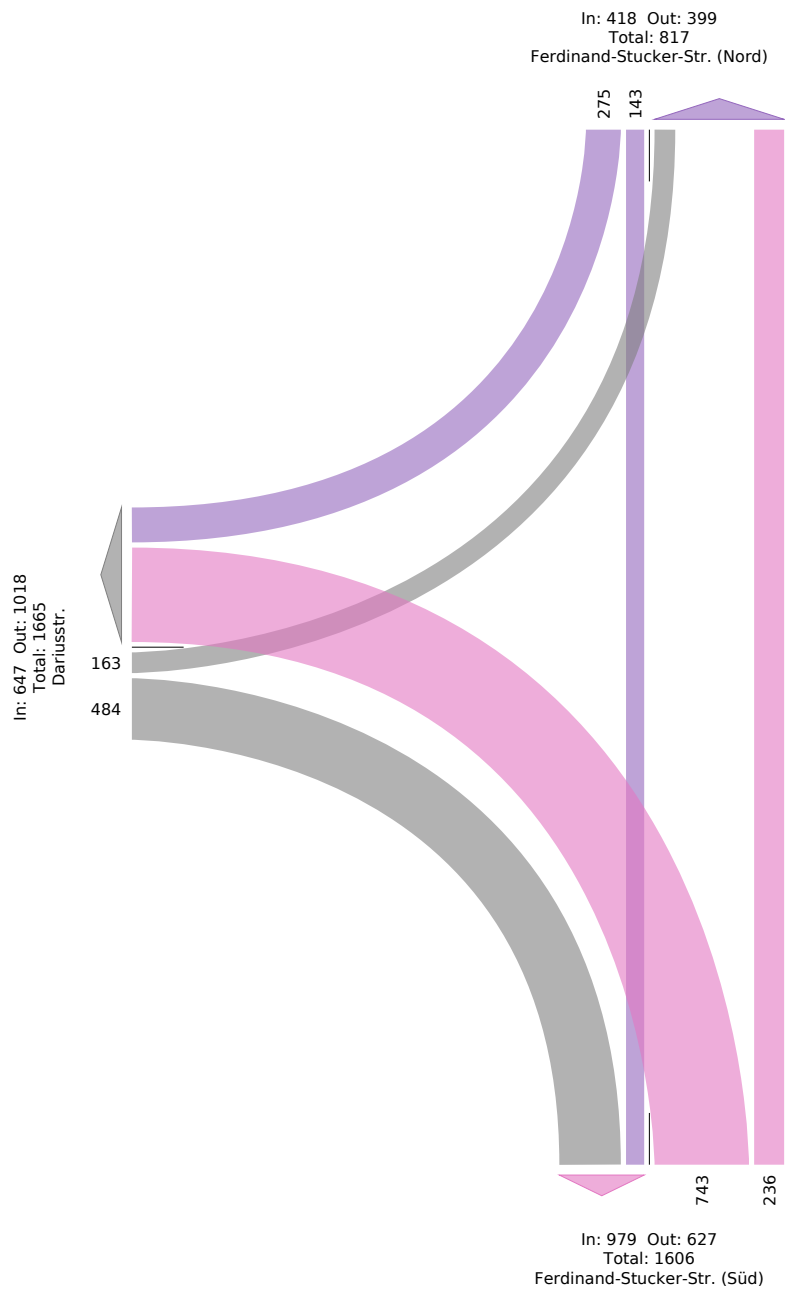
Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6
Köln, 50667, DE
Dirk.stein@viakoeln.de

MEASURING SITE FERDINAND-STUCKER-STRASSE, 51429 BERGISCH GLADBACH



Coordinates: 50.961170359258794,
7.153322696685792

OVERVIEW INTERSECTION DIAGRAM - VEHICLES



Traffic Evaluation

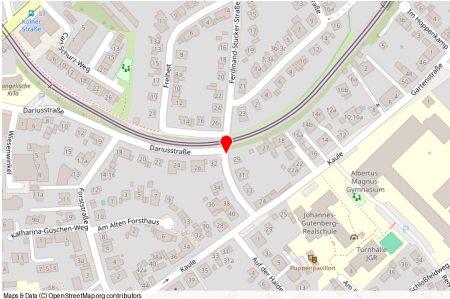
07/09/2025 00:00:43 CEST - 07/10/2025 00:00:00 CEST (midnight - 11:59 p.m.)

Wed

Car, Bicycle, Motorbike, Car with trailer, Transporter with window, Transporter without window, Truck, Truck with trailer, Semi trailer truck, Bus, Pedestrian

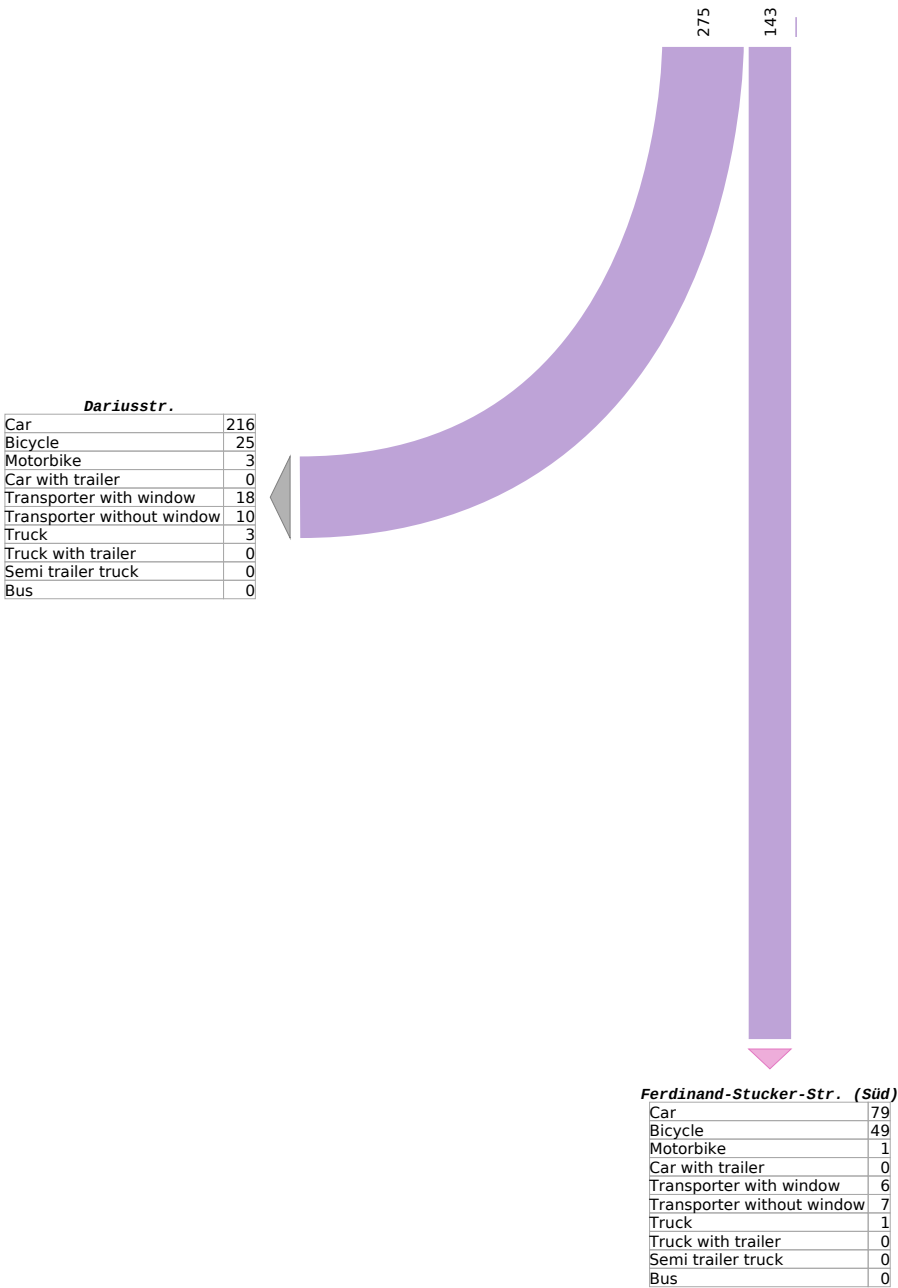
Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6
Köln, 50667, DE
Dirk.stein@viakoeln.de

MEASURING SITE FERDINAND-STUCKER-STRASSE, 51429 BERGISCH GLADBACH



Coordinates: 50.961170359258794,
7.153322696685792

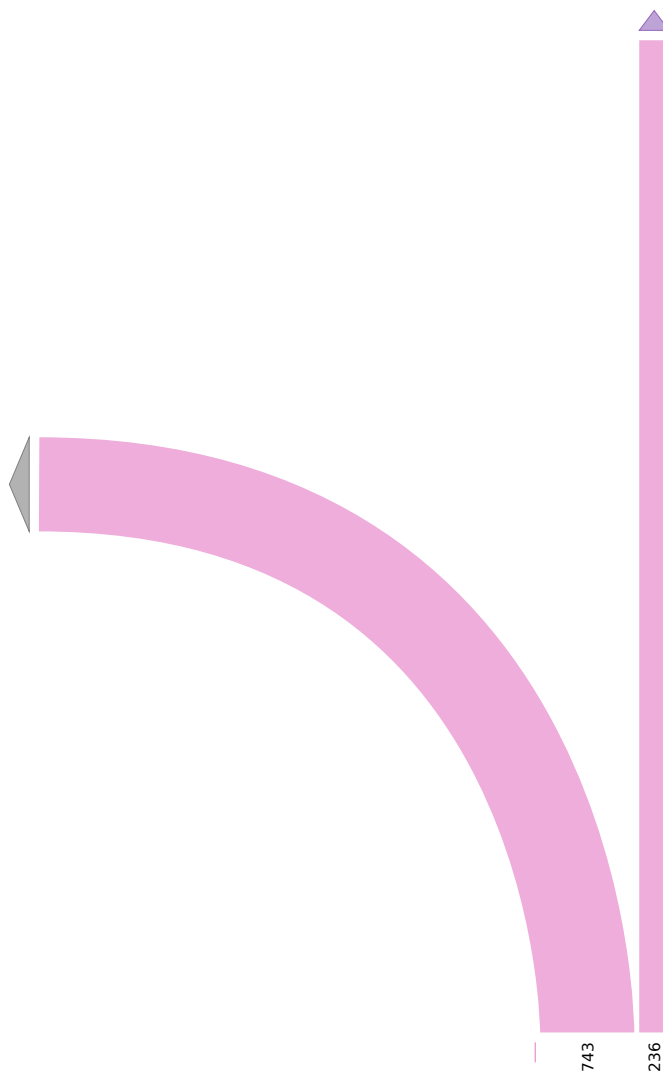
INTERSECTION DIAGRAM - VEHICLES FERDINAND-STUCKER-STR. (NORD)



Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6
Köln, 50667, DE
Dirk.stein@viakoeln.de

Ferdinand-Stucker-Str. (Nord)	
Car	141
Bicycle	47
Motorbike	6
Car with trailer	0
Transporter with window	30
Transporter without window	10
Truck	2
Truck with trailer	0
Semi trailer truck	0
Bus	0

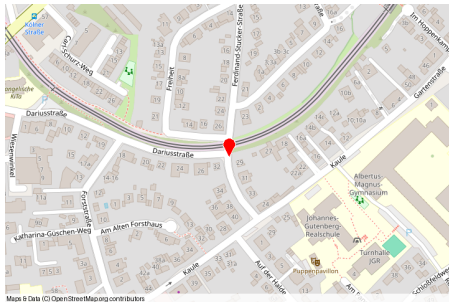
<i>Dariusstr.</i>	
Car	543
Bicycle	65
Motorbike	14
Car with trailer	2
Transporter with window	82
Transporter without window	32
Truck	4
Truck with trailer	0
Semi trailer truck	1
Bus	0



Car, Bicycle, Motorbike, Car with trailer, Transporter with window, Transporter without window, Truck, Truck with trailer, Semi trailer truck, Bus, Pedestrian

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6
Köln, 50667, DE
Dirk.stein@viakoeln.de

MEASURING SITE FERDINAND-STUCKER-STRASSE, 51429 BERGISCH GLADBACH

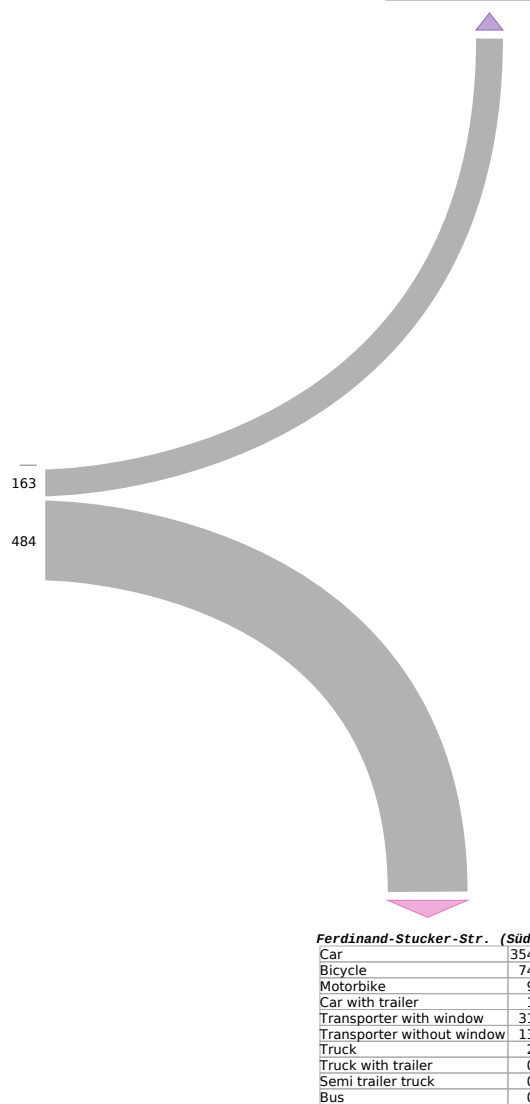


Coordinates: 50.961170359258794,
7.153322696685792



INTERSECTION DIAGRAM - VEHICLES DARIUSSTR.

Ferdinand-Stucker-Str. (Nord)	
Car	95
Bicycle	36
Motorbike	2
Car with trailer	2
Transporter with window	10
Transporter without window	15
Truck	3
Truck with trailer	0
Semi trailer truck	0
Bus	0



Ferdinand-Stucker-Str. (Süd)	
Car	354
Bicycle	74
Motorbike	9
Car with trailer	1
Transporter with window	31
Transporter without window	13
Truck	2
Truck with trailer	0
Semi trailer truck	0
Bus	0

Traffic Evaluation

07/09/2025 00:00:43 CEST - 07/10/2025 00:00:00 CEST (midnight - 11:59 p.m.)

Wed

Car, Bicycle, Motorbike, Car with trailer, Transporter with window, Transporter without window, Truck, Truck with trailer, Semi trailer truck, Bus, Pedestrian

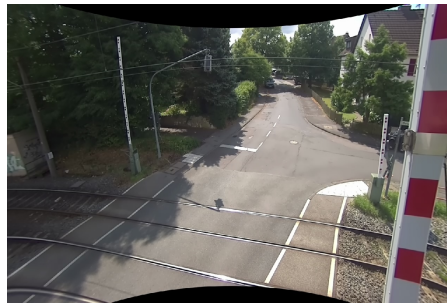
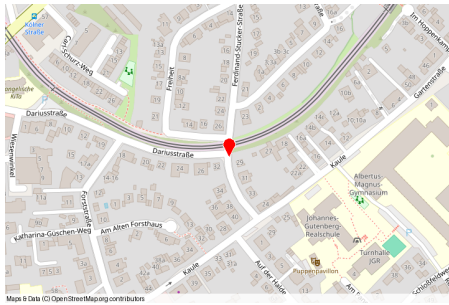
Planungsbüro VIA eG

Marspfortengasse 6

Köln, 50667, DE

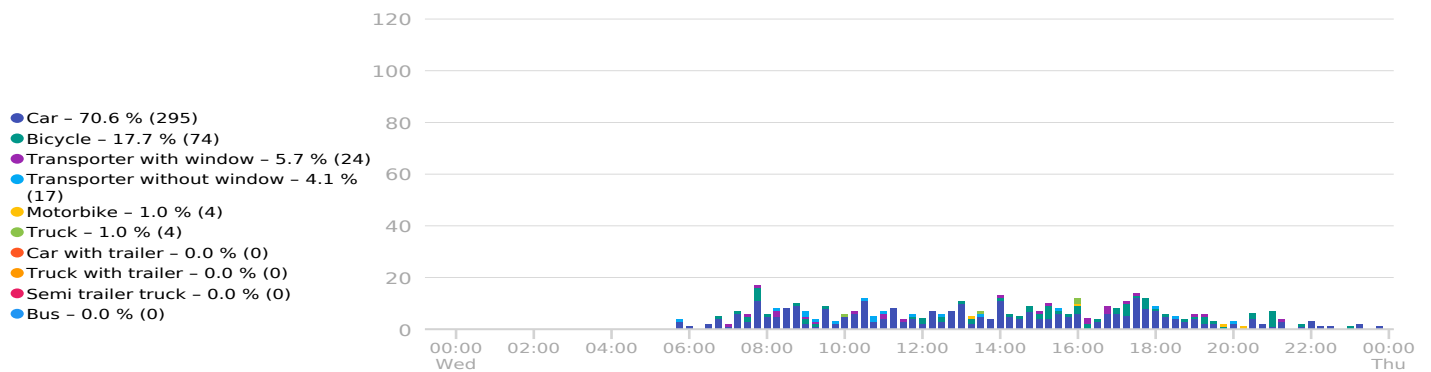
Dirk.stein@viakoeln.de

MEASURING SITE FERDINAND-STUCKER-STRASSE, 51429 BERGISCH GLADBACH

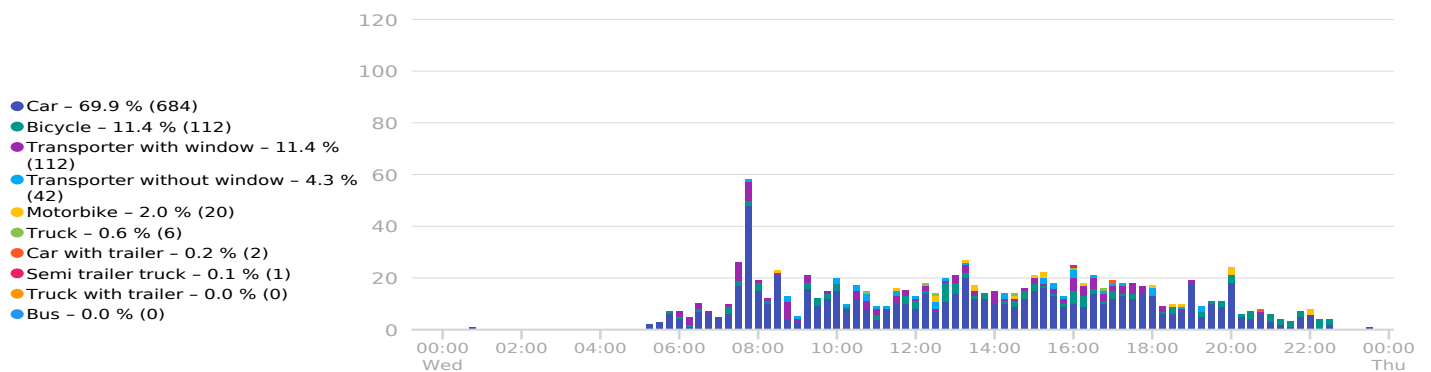


Coordinates: 50.961170359258794,
7.153322696685792

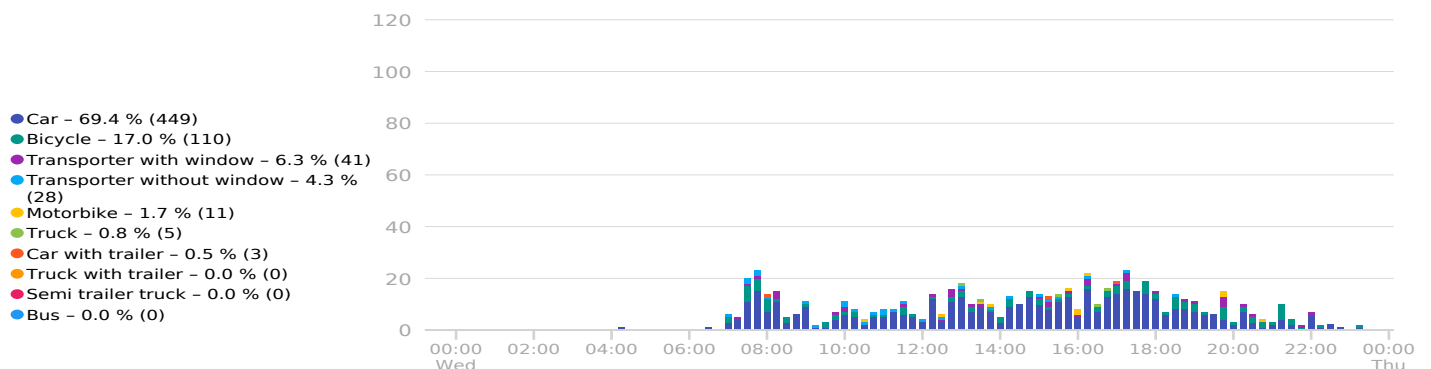
VEHICLE TIME DIAGRAM FERDINAND-STUCKER-STR. (NORD)



VEHICLE TIME DIAGRAM FERDINAND-STUCKER-STR. (SÜD)



VEHICLE TIME DIAGRAM DARIUSSTR.



Traffic Evaluation

07/09/2025 00:00:43 CEST - 07/10/2025 00:00:00 CEST (midnight - 11:59 p.m.)

Wed

Car, Bicycle, Motorbike, Car with trailer, Transporter with window, Transporter without window, Truck, Truck with trailer, Semi trailer truck, Bus, Pedestrian

Planungsbüro VIA eG

Marspfortengasse 6

Köln, 50667, DE

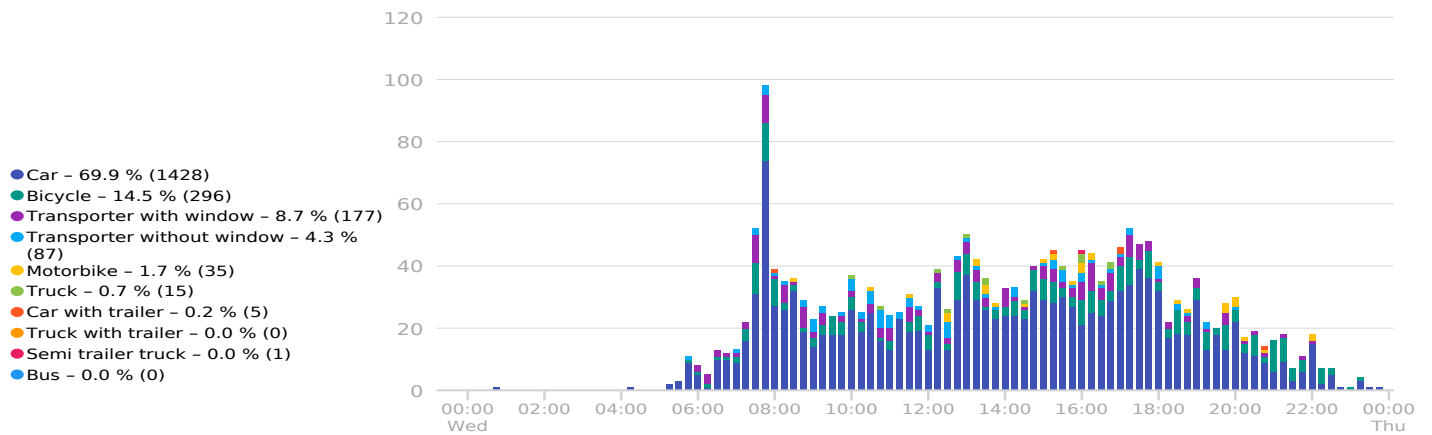
Dirk.stein@viakoeln.de

MEASURING SITE FERDINAND-STUCKER-STRASSE, 51429 BERGISCH GLADBACH



Coordinates: 50.961170359258794,
7.153322696685792

VEHICLE TIME DIAGRAM ALL ARMS



Traffic Evaluation

07/09/2025 00:00:43 CEST - 07/10/2025 00:00:00 CEST (midnight - 11:59 p.m.)

Wed

Car, Bicycle, Motorbike, Car with trailer, Transporter with window, Transporter without window, Truck, Truck with trailer, Semi trailer truck, Bus, Pedestrian

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6
Köln, 50667, DE
Dirk.stein@viakoeln.de

MEASURING SITE FERDINAND-STUCKER-STRASSE, 51429 BERGISCH GLADBACH



Coordinates: 50.961170359258794,
7.153322696685792

VEHICLE COUNT BY CLASS

Vehicle Class	Total Count	Percentage
Bicycle	296	14.48%
Bus	0	0.00%
Car	1428	69.86%
Car with trailer	5	0.24%
Motorbike	35	1.71%
Pedestrian	0	0.00%
Semi trailer truck	1	0.05%
Transporter without window	87	4.26%
Transporter with window	177	8.66%
Truck	15	0.73%
Truck with trailer	0	0.00%

Traffic Evaluation

07/10/2025 00:00:43 CEST - 07/11/2025 00:00:00 CEST (midnight - 11:59 p.m.)

Thu

Car, Bicycle, Motorbike, Car with trailer, Transporter with window, Transporter without window, Truck, Truck with trailer, Semi trailer truck, Bus, Pedestrian

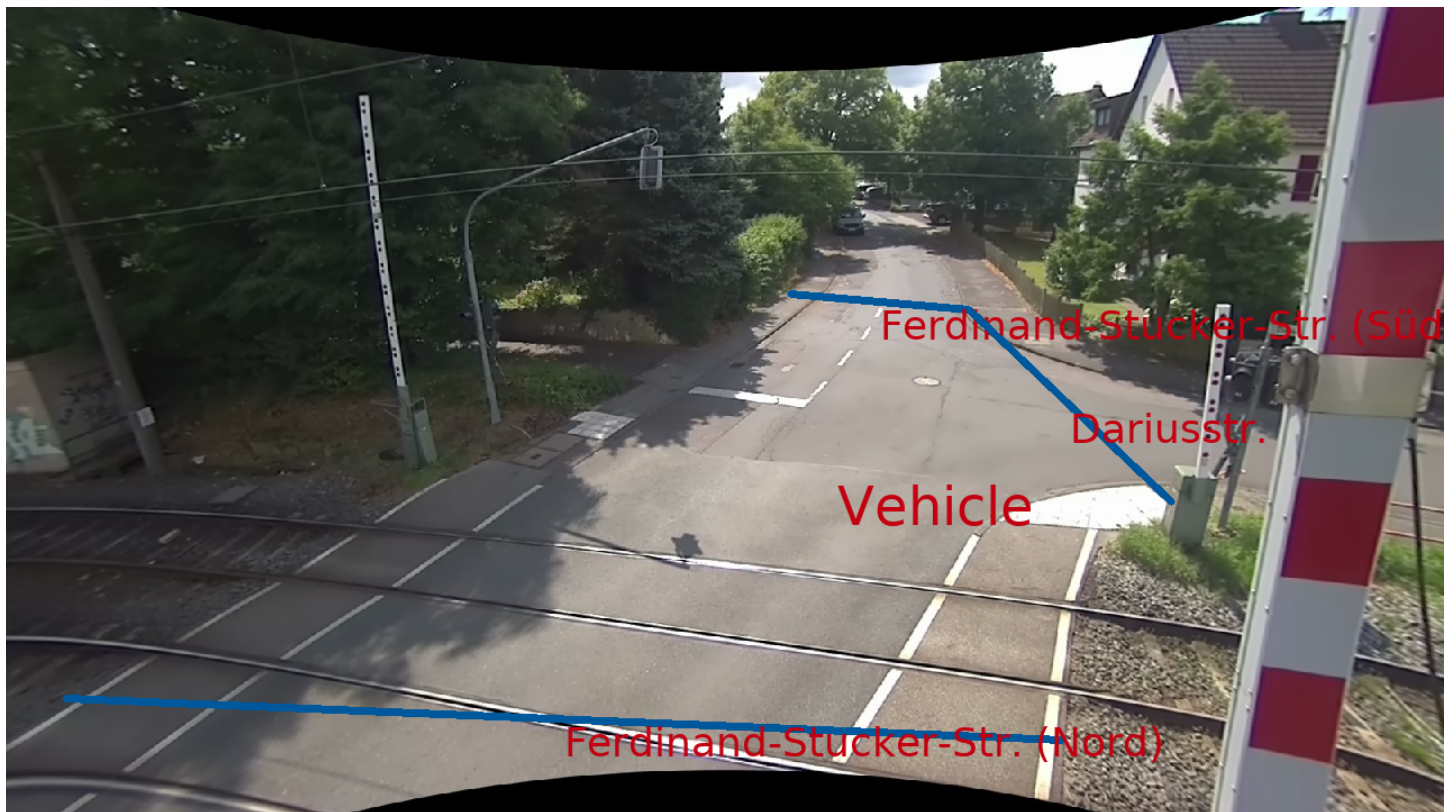
Ö8
Planungsbüro VIA
Marsportengasse 6
Köln, 50667, DE
Dirk.stein@viakoeln.de

MEASURING SITE FERDINAND-STUCKER-STRASSE, 51429 BERGISCH GLADBACH



Coordinates: 50.961170359258794,
7.153322696685792

VEHICLE POLYGON

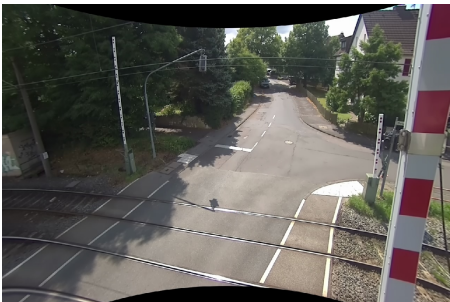
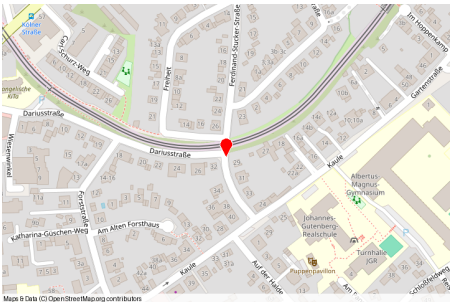


Traffic Evaluation

07/10/2025 00:00:43 CEST - 07/11/2025 00:00:00 CEST (midnight - 11:59 p.m.)
Thu
Car, Bicycle, Motorbike, Car with trailer, Transporter with window, Transporter without window, Truck, Truck with trailer, Semi trailer truck, Bus, Pedestrian

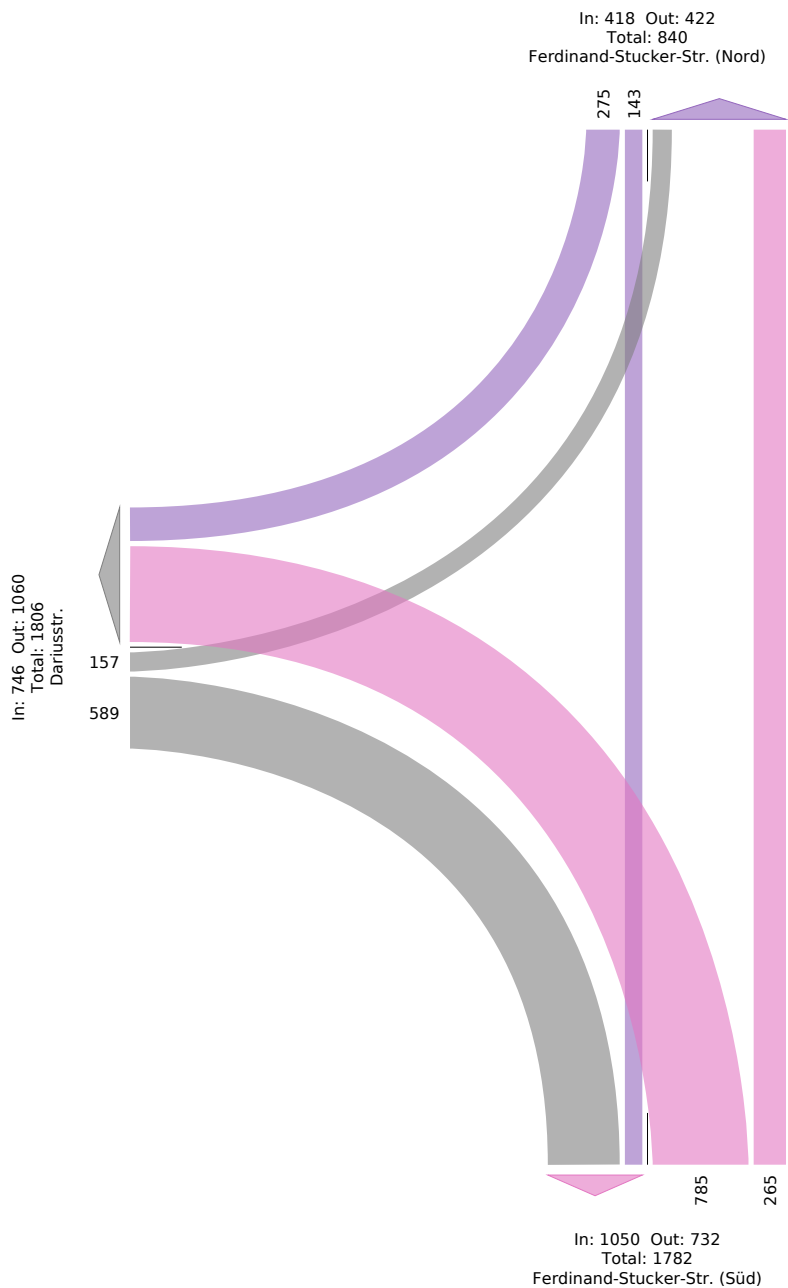
Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6
Köln, 50667, DE
Dirk.stein@viakoeln.de

MEASURING SITE FERDINAND-STUCKER-STRASSE, 51429 BERGISCH GLADBACH



Coordinates: 50.961170359258794,
7.153322696685792

OVERVIEW INTERSECTION DIAGRAM - VEHICLES



Traffic Evaluation

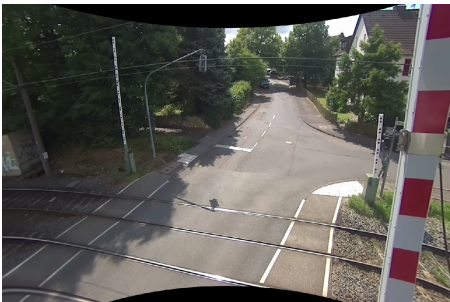
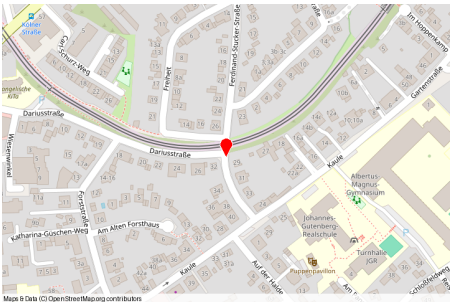
07/10/2025 00:00:43 CEST - 07/11/2025 00:00:00 CEST (midnight - 11:59 p.m.)

Thu

Car, Bicycle, Motorbike, Car with trailer, Transporter with window, Transporter without window, Truck, Truck with trailer, Semi trailer truck, Bus, Pedestrian

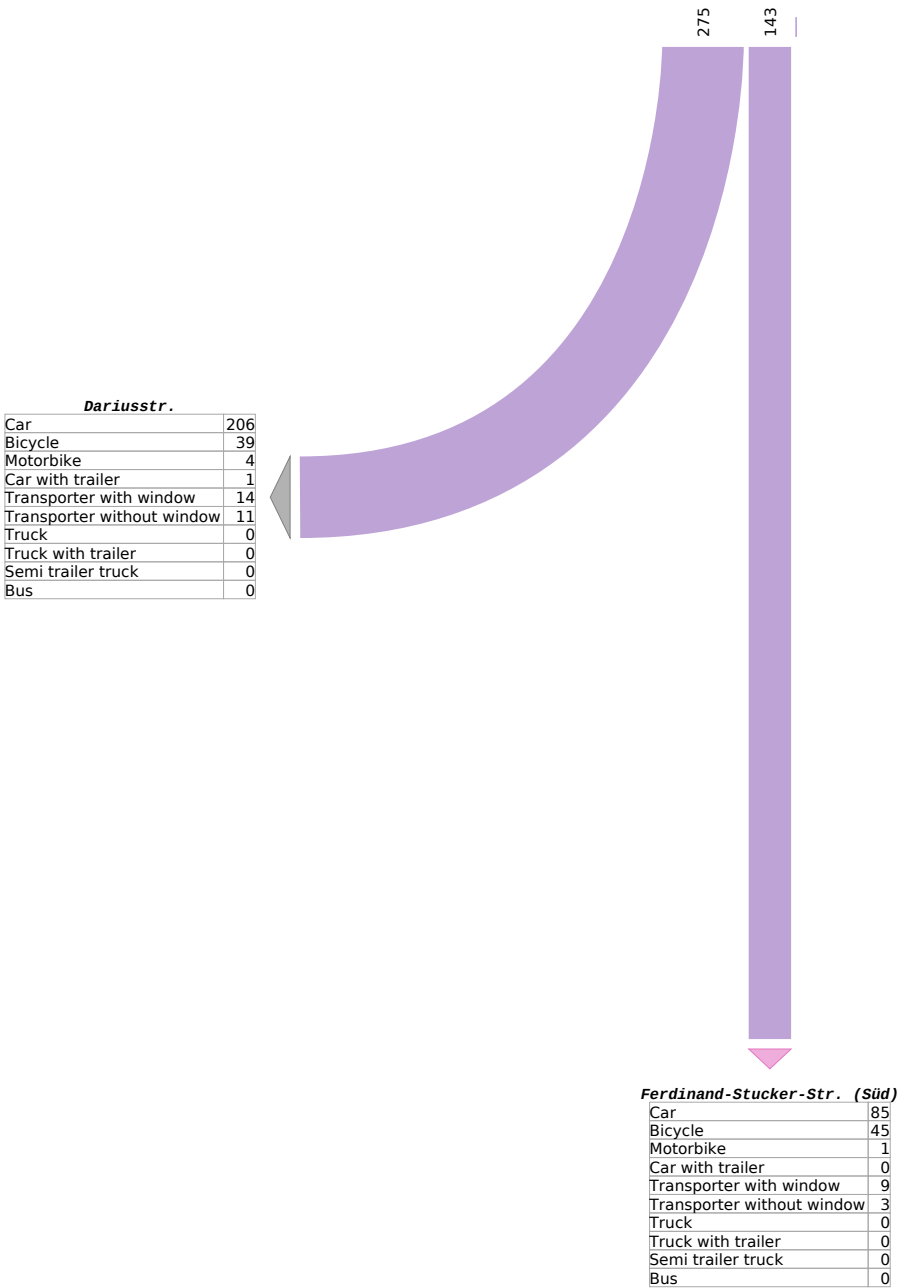
Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6
Köln, 50667, DE
Dirk.stein@viakoeln.de

MEASURING SITE FERDINAND-STUCKER-STRASSE, 51429 BERGISCH GLADBACH



Coordinates: 50.961170359258794,
7.153322696685792

INTERSECTION DIAGRAM - VEHICLES FERDINAND-STUCKER-STR. (NORD)

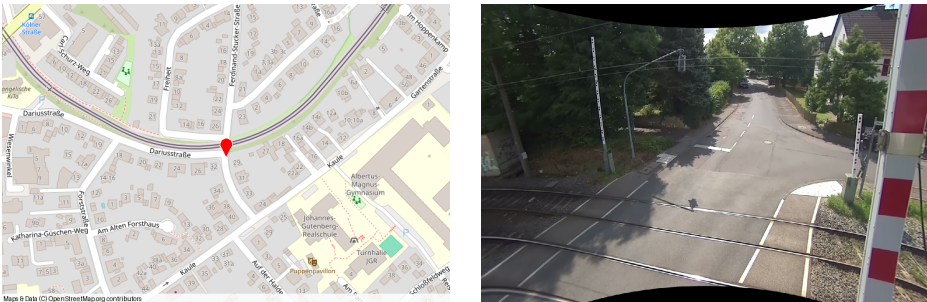


Traffic Evaluation

07/10/2025 00:00:43 CEST - 07/11/2025 00:00:00 CEST (midnight - 11:59 p.m.)
Thu
Car, Bicycle, Motorbike, Car with trailer, Transporter with window, Transporter without window, Truck, Truck with trailer, Semi trailer truck, Bus, Pedestrian

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6
Köln, 50667, DE
Dirk.stein@viakoeln.de

MEASURING SITE FERDINAND-STUCKER-STRASSE, 51429 BERGISCH GLADBACH

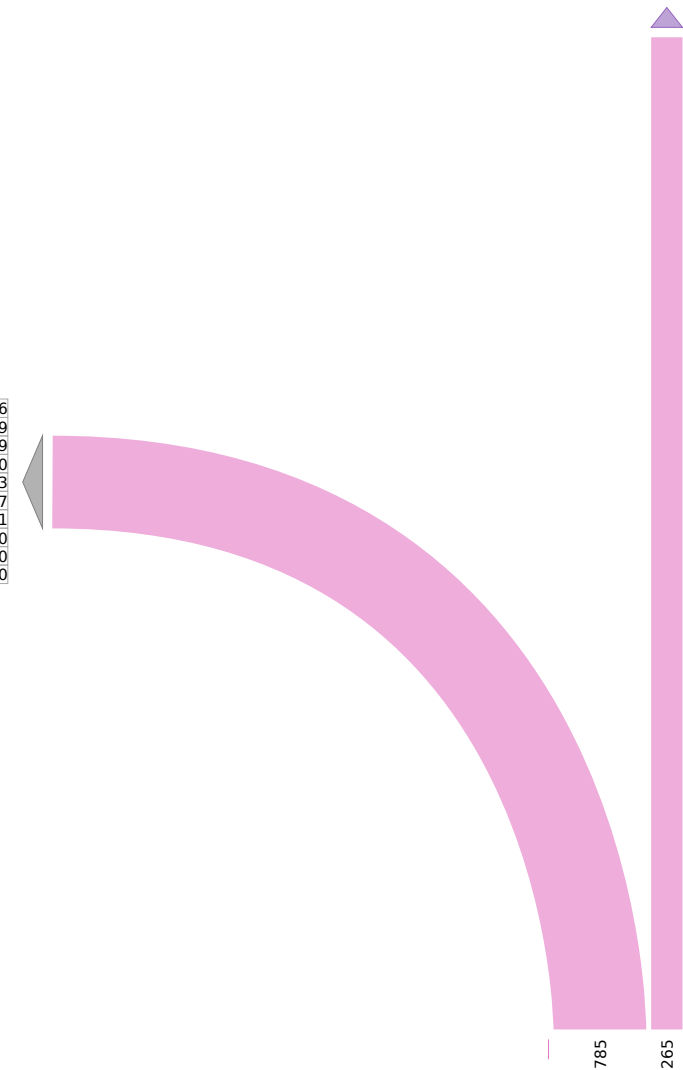


Coordinates: 50.961170359258794,
7.153322696685792

INTERSECTION DIAGRAM - VEHICLES FERDINAND-STUCKER-STR. (SÜD)

Ferdinand-Stucker-Str. (Nord)	
Car	166
Bicycle	47
Motorbike	6
Car with trailer	2
Transporter with window	23
Transporter without window	19
Truck	1
Truck with trailer	0
Semi trailer truck	0
Bus	1

Dariusstr.	
Car	586
Bicycle	69
Motorbike	19
Car with trailer	0
Transporter with window	73
Transporter without window	37
Truck	1
Truck with trailer	0
Semi trailer truck	0
Bus	0



Traffic Evaluation

07/10/2025 00:00:43 CEST - 07/11/2025 00:00:00 CEST (midnight - 11:59 p.m.)

Thu

Car, Bicycle, Motorbike, Car with trailer, Transporter with window, Transporter without window, Truck, Truck with trailer, Semi trailer truck, Bus, Pedestrian

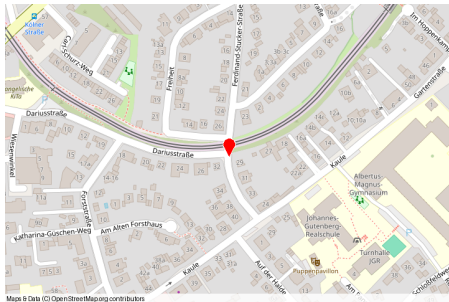
Planungsbüro VIA eG

Marspfortengasse 6

Köln, 50667, DE

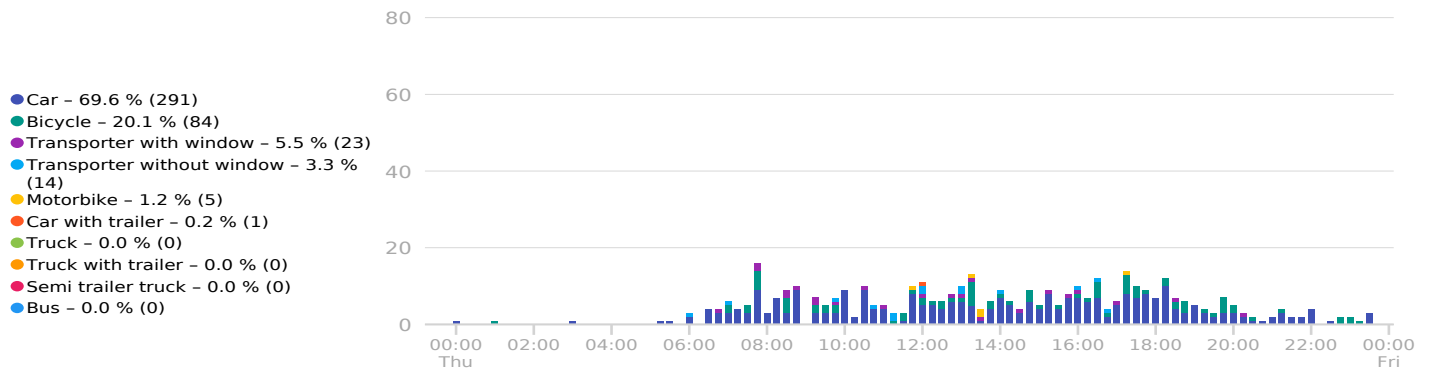
Dirk.stein@viakoeln.de

MEASURING SITE FERDINAND-STUCKER-STRASSE, 51429 BERGISCH GLADBACH

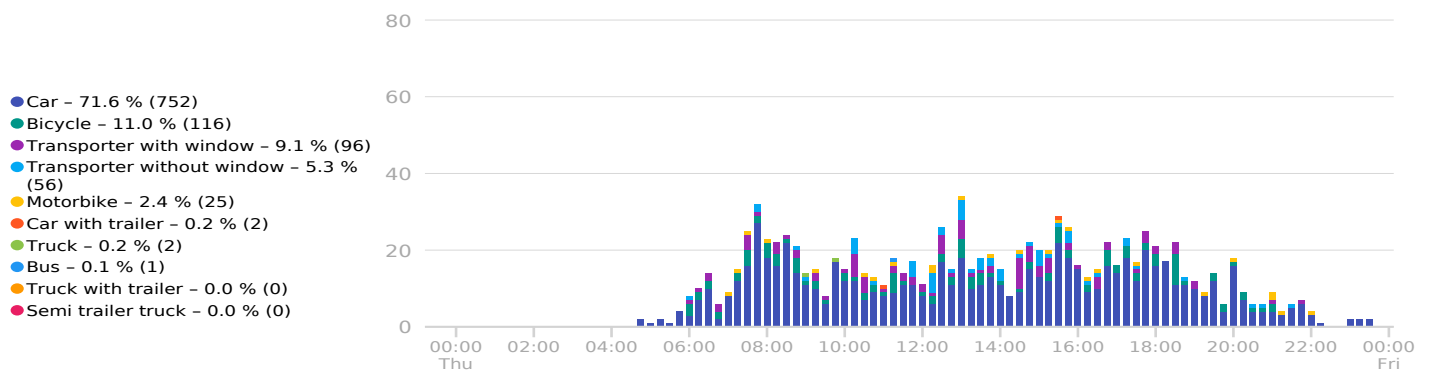


Coordinates: 50.961170359258794,
7.153322696685792

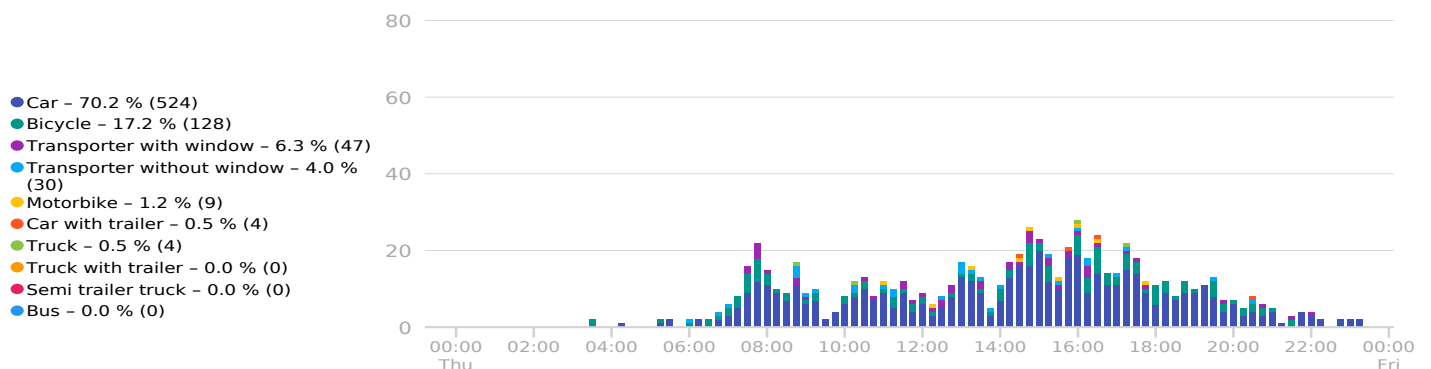
VEHICLE TIME DIAGRAM FERDINAND-STUCKER-STR. (NORD)



VEHICLE TIME DIAGRAM FERDINAND-STUCKER-STR. (SÜD)



VEHICLE TIME DIAGRAM DARIUSSTR.



Traffic Evaluation

07/10/2025 00:00:43 CEST - 07/11/2025 00:00:00 CEST (midnight - 11:59 p.m.)

Thu

Car, Bicycle, Motorbike, Car with trailer, Transporter with window, Transporter without window, Truck, Truck with trailer, Semi trailer truck, Bus, Pedestrian

Planungsbüro VIA eG

Marspfortengasse 6

Köln, 50667, DE

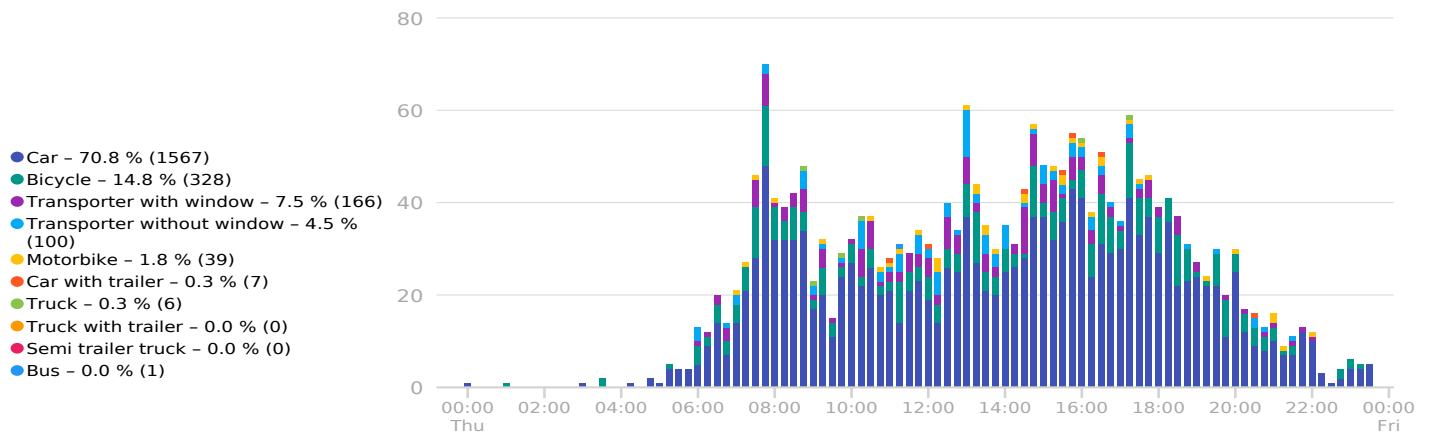
Dirk.stein@viakoeln.de

MEASURING SITE FERDINAND-STUCKER-STRASSE, 51429 BERGISCH GLADBACH



Coordinates: 50.961170359258794,
7.153322696685792

VEHICLE TIME DIAGRAM ALL ARMS



Traffic Evaluation

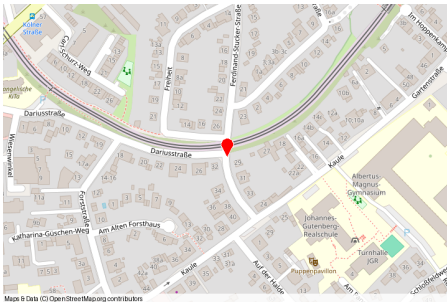
07/10/2025 00:00:43 CEST - 07/11/2025 00:00:00 CEST (midnight - 11:59 p.m.)

Thu

Car, Bicycle, Motorbike, Car with trailer, Transporter with window, Transporter without window, Truck, Truck with trailer, Semi trailer truck, Bus, Pedestrian

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6
Köln, 50667, DE
Dirk.stein@viakoeln.de

MEASURING SITE FERDINAND-STUCKER-STRASSE, 51429 BERGISCH GLADBACH



Coordinates: 50.961170359258794,
7.153322696685792

VEHICLE COUNT BY CLASS

Vehicle Class	Total Count	Percentage
Bicycle	328	14.81%
Bus	1	0.05%
Car	1567	70.78%
Car with trailer	7	0.32%
Motorbike	39	1.76%
Pedestrian	0	0.00%
Semi trailer truck	0	0.00%
Transporter without window	100	4.52%
Transporter with window	166	7.50%
Truck	6	0.27%
Truck with trailer	0	0.00%

Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister
 Federführender Fachbereich
 Stadtentwicklung

Beschlussvorlage

Drucksachen-Nr. 0655/2025
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	02.12.2025	Entscheidung

Tagesordnungspunkt

Rad macht Schule - Beschluss der Routenführung

Beschlussvorschlag:

- I. Der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen beschließt die erarbeiteten Routen H, I, J, K, L und M sowie die Direktverbindung über die Kempener Straße und beauftragt die Verwaltung einen Maßnahmenkatalog für die Verbesserung der Routen zu erstellen.
- II. Der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen beschließt die Route K-Süd und beauftragt die Verwaltung Maßnahmen für die Verbesserung der Route zu erstellen.

Kurzzusammenfassung:

Kurzbegründung:

(...)

Risikobewertung:

(...)

Auswirkungsübersicht Klimarelevanz:

keine Klimarelevanz:	positive Klimarelevanz:	negative Klimarelevanz:
	X	X

Weitere notwendige Erläuterungen:

Die geplanten Verbesserungen gehen mit baulichen Veränderungen einher, bei denen durch die Herstellung von Baustoffen, deren Transport und Einbau Ressourcen stofflicher und energetischer Art verbraucht wird.

Positiv zu werten ist, dass durch die Herstellung der Schläuen Wege der Radverkehr für Schülerinnen und Schüler des NCG, sowie der Haupt- und Realschule gegenüber dem Transport über den MIV weiter gefördert und optimiert wird (erfüllt IKSK Maßnahme 2.4 – Optimierung der Radverkehrsinfrastruktur).

Finanzielle Auswirkungen:

	keine Auswirkungen:	Mehrerträge:		Mehraufwendungen:	
		lfd. Jahr	Folgejahre	lfd. Jahr	Folgejahre
konsumtiv:	X				
investiv:					
planmäßig:	X				
außerplanmäßig:					

Weitere notwendige Erläuterungen:

(...)

Personelle Auswirkungen:

	keine Auswirkungen:	Einsparungen:	Einstellungen:
planmäßig	X		

außerplanmäßig:			
kurzfristig:			
mittelfristig:			
langfristig:			

Weitere notwendige Erläuterungen:

(...)

Sachdarstellung/Begründung:

Hintergrund

Im September 2024 fanden die Auftakttermine zum Projekt „Rad macht Schule“ in Hebborn mit den Schulen Nicolaus-Cusanus-Gymnasium (NCG) sowie der Gemeinschaftshaupt- und Realschule Im Kleefeld statt. Die Haupt- und Realschule konnten das Projekt jedoch aufgrund fehlender Kapazitäten nicht weiter begleiten. Dennoch wurden diese Schulen mit einzelnen Routen berücksichtigt.

Bei dem NCG wurde im Februar 2025 eine Projektgruppe gegründet mit Beteiligung und Vertretung der Elternpflegschaft, der Lehrer und der Schülervertretung. Diese erarbeitete ein Online-Tool inkl. Umfrage, zur Ermittlung der Bestandssituation. Die Umfrage wurde im Juni 2025 durchgeführt. Über das Online-Tool wurden anonymisiert insgesamt 193 Schulwege, 244 Gefahrenstellen und 39 Eltern-Haltepunkte eingetragen.

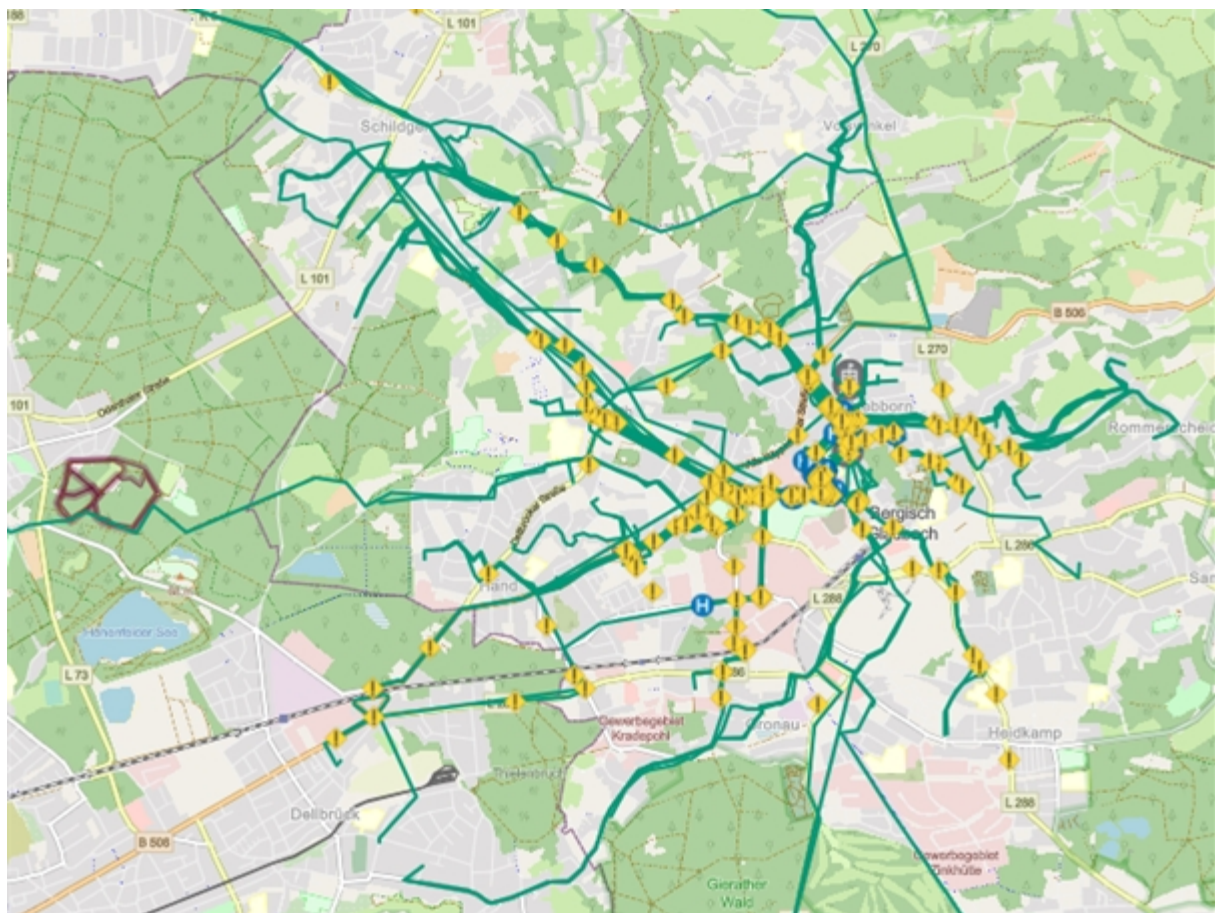


Abbildung 1 - Eintragungen im Online-Tool

Die Auswertung zeigt deutlich, dass vor allem gute Zustände und die Breite der Radwege von hoher Bedeutung sind, allerdings auch die kürzeste Entfernung eine wichtige Rolle bei der Routenwahl spielt. Eine detaillierte Übersicht der Ergebnisse ist in Anlage 4 beigefügt.

Auf Basis der Umfrageergebnisse wurden mehrere Bestands-Routen ermittelt. Diese wurden am 10.07.2025 mit zwei Schulklassen des NCG abgefahren und dabei in Zusammenarbeit mit den Schülerinnen und Schülern sowie den beteiligten Lehrkräften hinsichtlich Sicherheit, Komfort und Routenführung untersucht. Im Anschluss wurden diese Routen verkehrsplanerisch im Detail geprüft. Einige Routen wurden dabei an manchen Stellen verlegt oder angepasst, um die Umsetzbarkeit sicherzustellen. Als Ergebnis des Prozesses aus Umfrage, Befahrung und fachlicher Überprüfung haben sich sechs Routen (Routen H bis M) ergeben. Diese bilden die reale Nutzung durch die Schülerinnen und Schüler ab und berücksichtigen gleichzeitig die fachlichen Anforderungen einer möglichst sicheren Radverkehrsführung.

Routenübersicht:

Eine Übersichtskarte mit Kurzbeschreibung der Routen und deren Besonderheiten sind in Anlage 1 und 2 beigefügt. Im Wesentlichen verlaufen die Routen sternförmig von Schildgen, Hand, Gierath und Rommerscheid auf das NCG zu. Dabei werden Synergien zu bestehenden Radverkehrskonzepten (RadPendlerRoute, Radverkehrsnetz, IGP-Routen) in vielen Teilabschnitten genutzt.

Die Route K weist in einem Teilabschnitt zwei mögliche Alternativen auf. Da beide Alternativen fachlich nahezu gleichwertig erscheinen soll die Auswahl der Vorzugsroute gesondert beschlossen werden (Anlage 1 und 2, Route K). Aufgrund fehlender Beleuchtung über Teilabschnitte der Route K-Nord wird die Route K-Süd von der Verwaltung tendenziell präferiert.

Die Route L wurde, aufgrund umfangreicher bereits bekannter Baumaßnahmen in den nächsten Jahren, in eine vorläufige und eine zukünftige Route aufgeteilt.

Nächste Schritte

Nach Beschluss der Routen wird die Verwaltung die Gefahrenstellen und Verbesserungspotenziale auf den Routen im Detail ermitteln und dabei besonders auf die in der Befragung bereits genannten Stellen achten. Die daraus resultierenden Maßnahmen werden ausgearbeitet und dem Ausschuss in einer der ersten Sitzungen im Jahr 2026 zum Beschluss vorgelegt.

Maßnahmenbeispiele

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und dem Komfort auf den Routen kommen unter anderem folgende Maßnahmen in Betracht;

Markierungsarbeiten:

Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Sicherheitstrennstreifen neben Parkflächen, Roteinfärbung von Furten und Einmündungen

Bauliche Kleinmaßnahmen:

Bordabsenkungen, Anrampungen vorgezogene Seitenräume, Querungsstellen

Beschilderung:

Hinweise auf Radverkehr, Gefahrenstellen, Ausschilderung der Routen

Beleuchtung:

Ergänzung bei zu schwacher Beleuchtung, ggf. neue Beleuchtungsstandorte

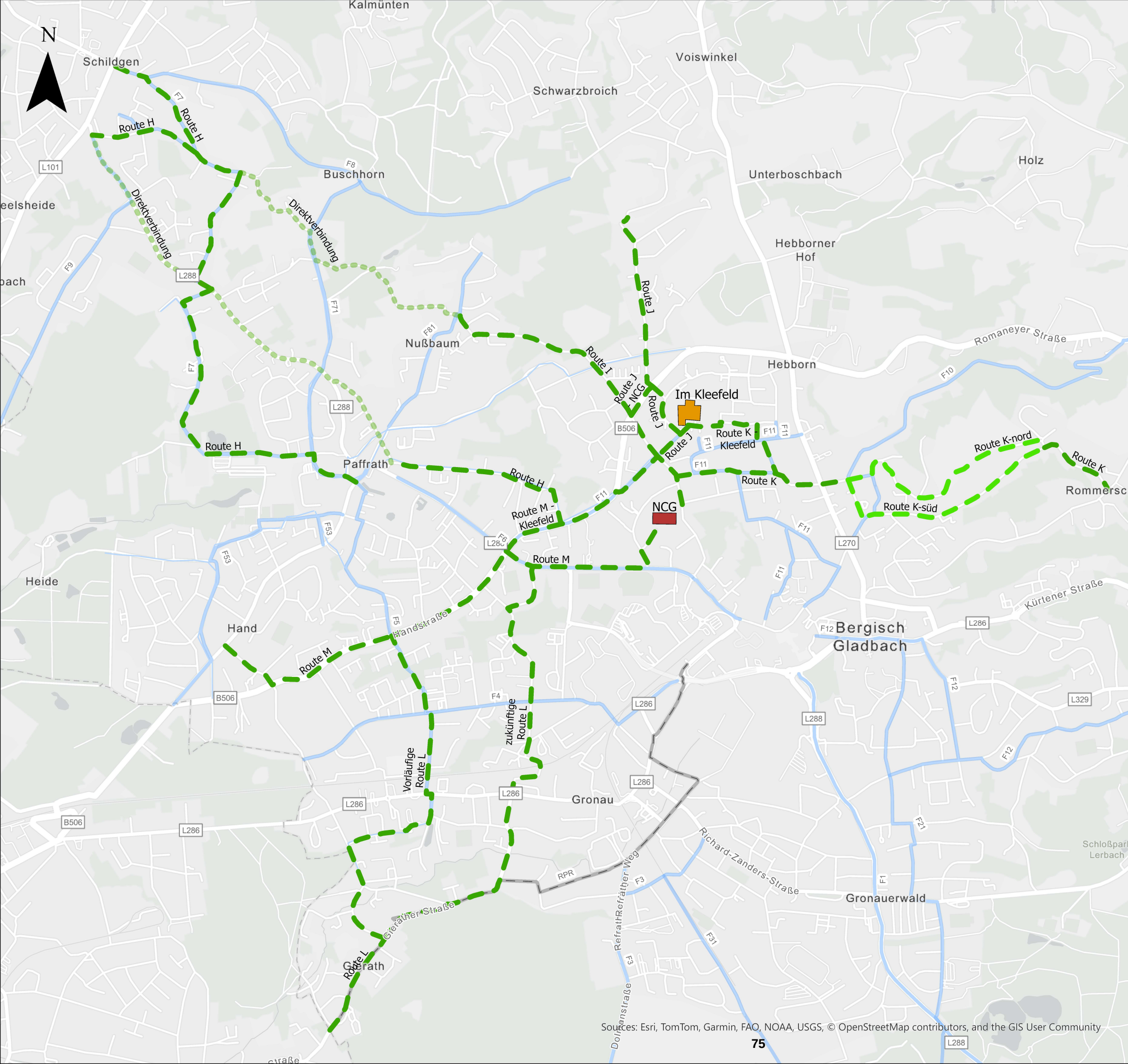
Anlagen

Anlage 1 – Kurzbeschreibung NCG-Routen

Anlage 2 – NCG-Routen

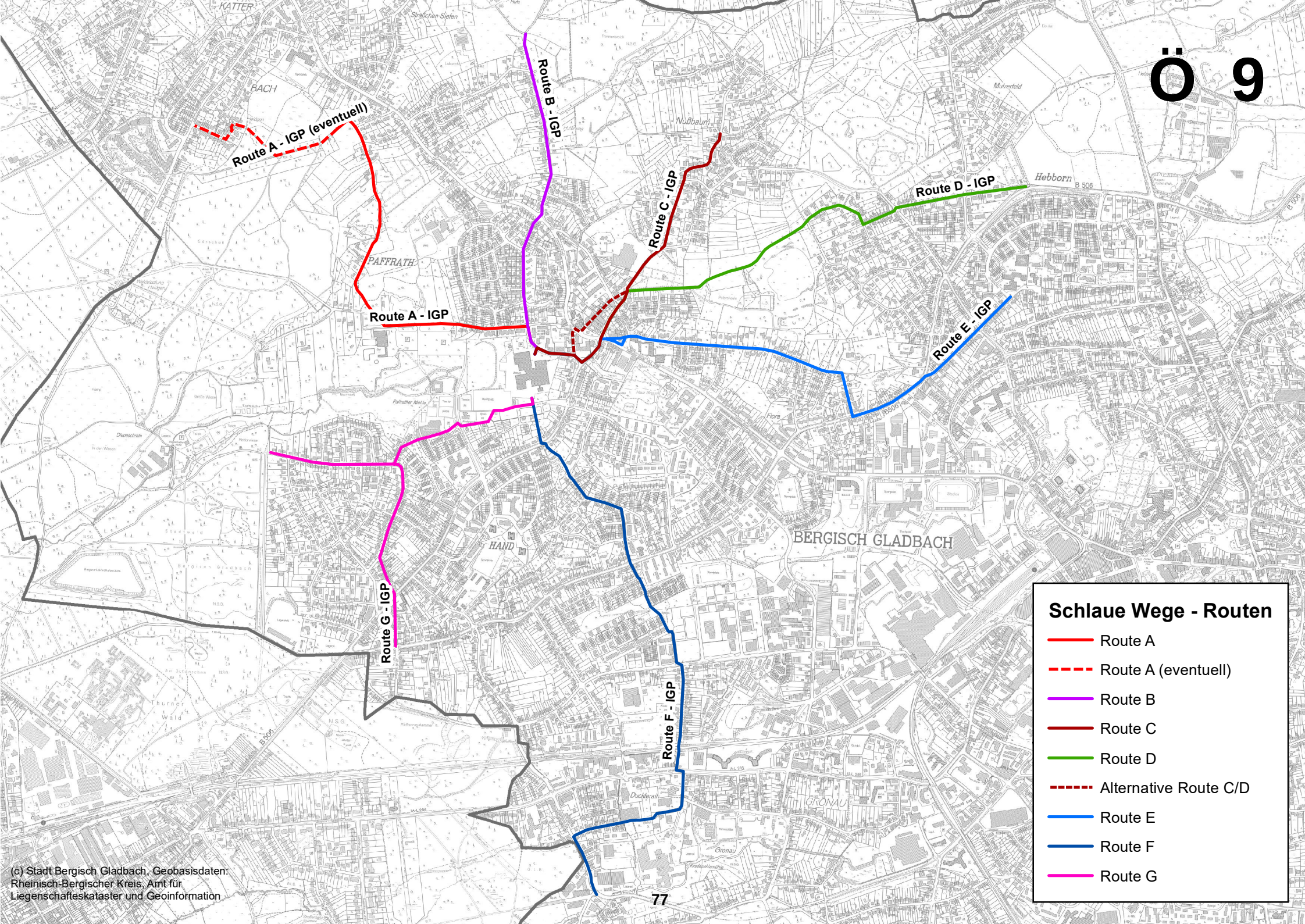
Anlage 3 – IGP-Routen

Anlage 4 – Befragungsergebnisse und Auswertung



NCG und im Kleefeld
Schlaue Wege

- Hauptroute
 - Alternativrouten K Nord/ Süd
 - genutzte Direktroute NCG
- Schulstandorte
- Im Kleefeld
 - NCG
 - Bestandsnetz Radverkehr



Schlaue Wege - Routen

- Route A
- - - Route A (eventuell)
- Route B
- Route C
- Route D
- - - Alternative Route C/D
- Route E
- Route F
- Route G



Ergebnisse einer Befragung von Schülerinnen und Schülern, Erziehungsberechtigten sowie Lehrerinnen und Lehrern des NCG zum Schulweg per Fahrrad



N | C | G

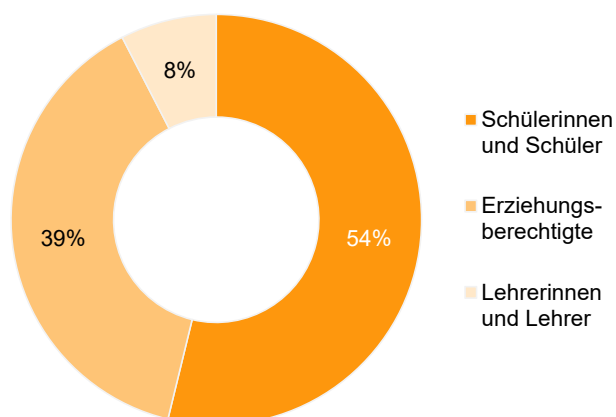


Stadt Bergisch Gladbach

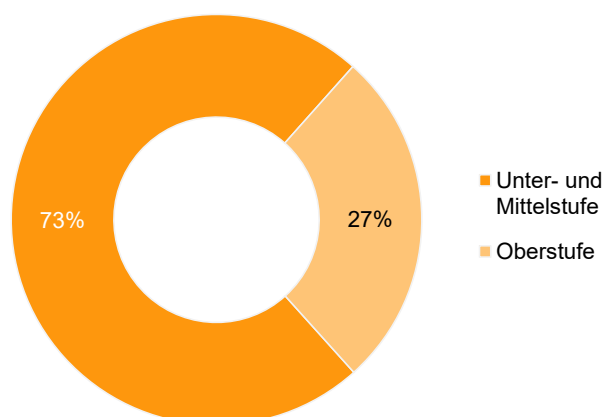
1

Zusammensetzung der Befragtengruppe

Art der befragten Person



Jahrgangsstufe der Schülerinnen und Schüler



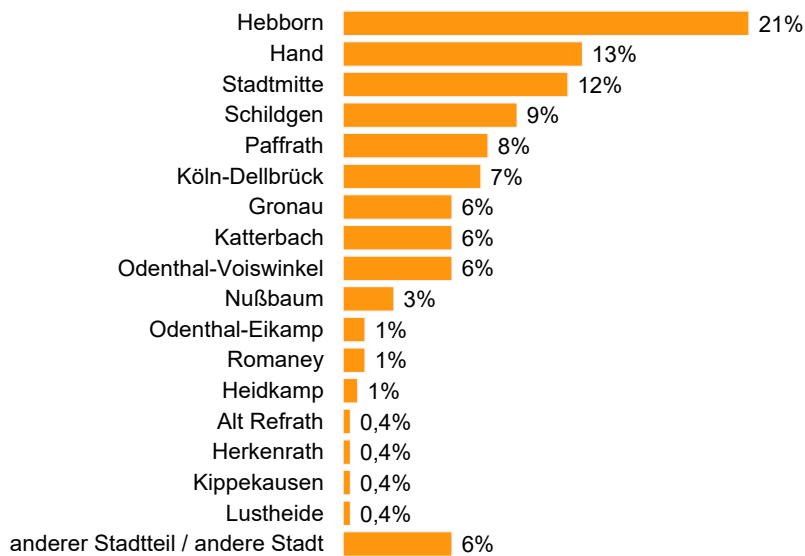
N | C | G



Stadt Bergisch Gladbach

2

Zusammensetzung der Befragtengruppe: Wohnort

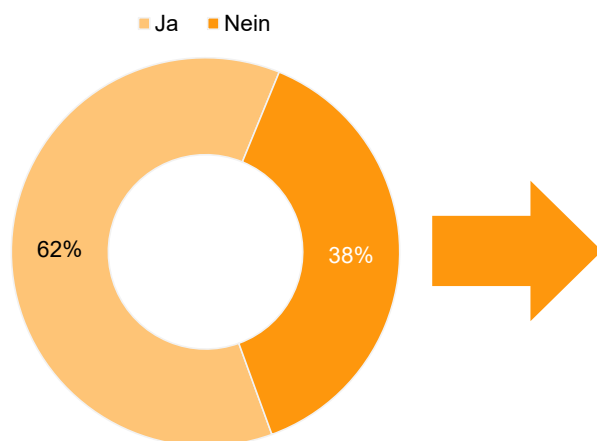


Stadt Bergisch Gladbach

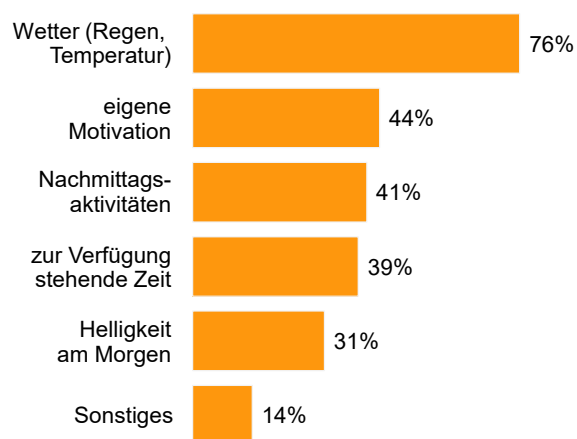
3

Verkehrsmittelwahl für den Schulweg

Kommst du / kommt dein Kind immer mit dem gleichen Verkehrsmittel zur Schule?



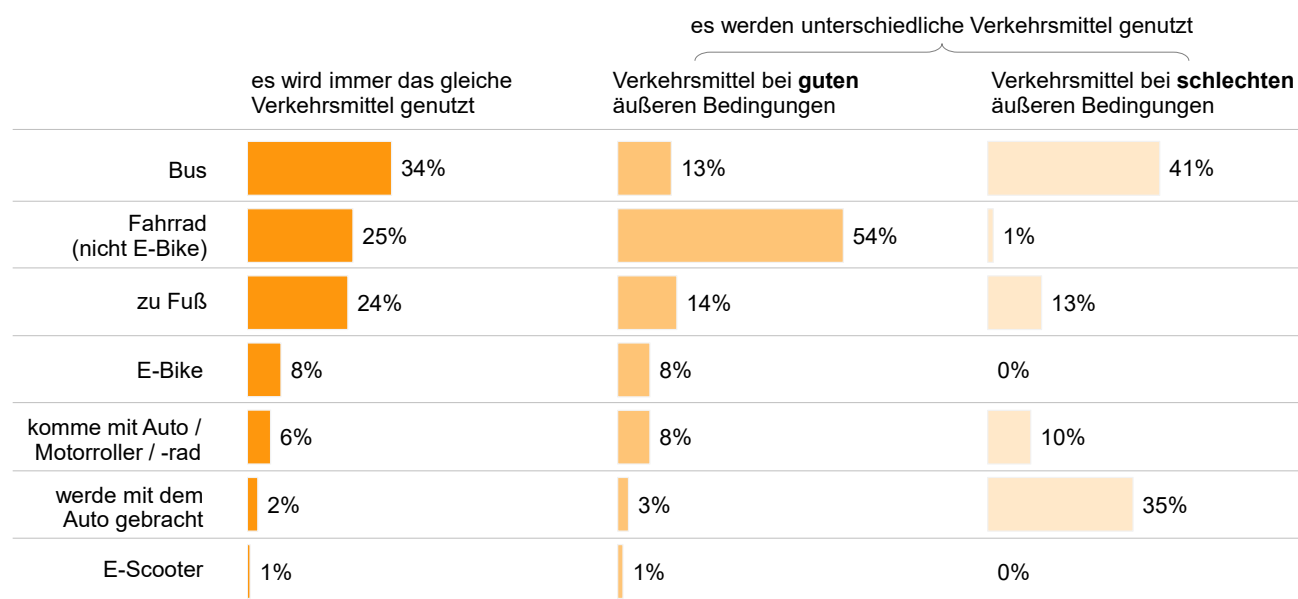
Wovon hängt es ab, wie du zur Schule kommst / wie dein Kind zur Schule kommt?



Stadt Bergisch Gladbach

4

Genutzte Verkehrsmittel für den Schulweg



Stadt Bergisch Gladbach

5

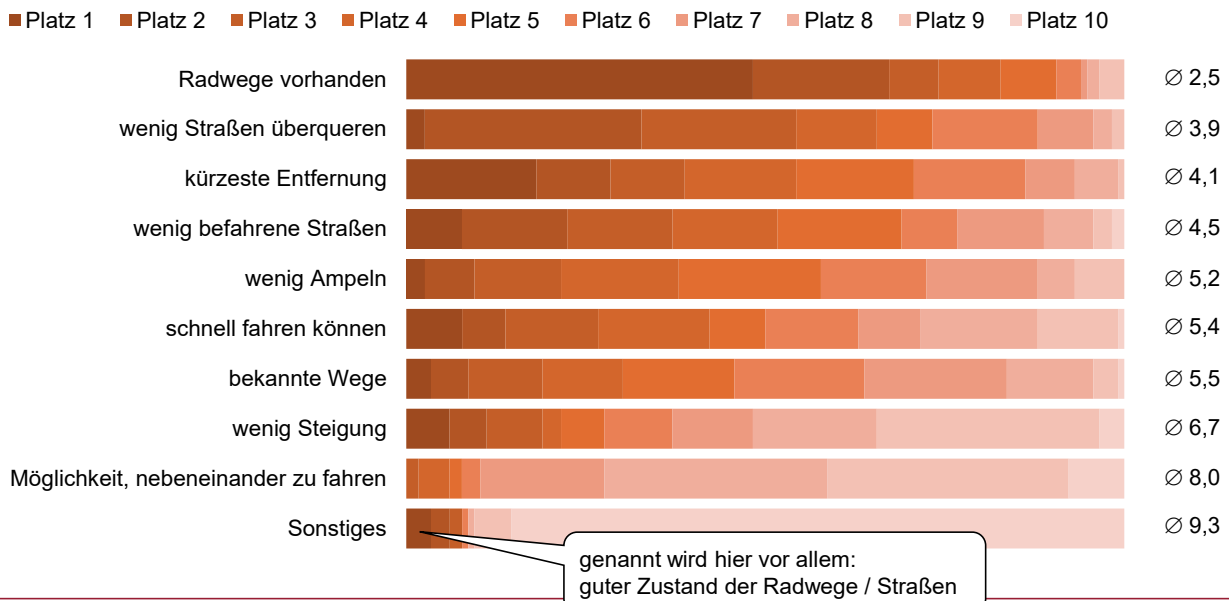
Gründe, aus denen nicht mit dem Fahrrad zur Schule gefahren wird



Stadt Bergisch Gladbach

6

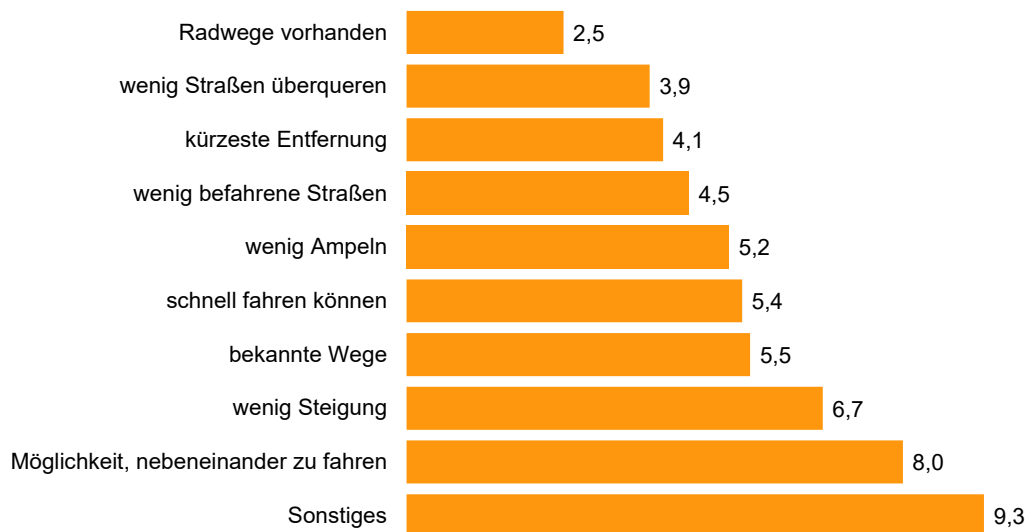
Kriterien bei der Wahl des Radwegs zur Schule



Stadt Bergisch Gladbach

7

Bedeutung ausgewählter Kriterien bei der Wahl des Radwegs zur Schule



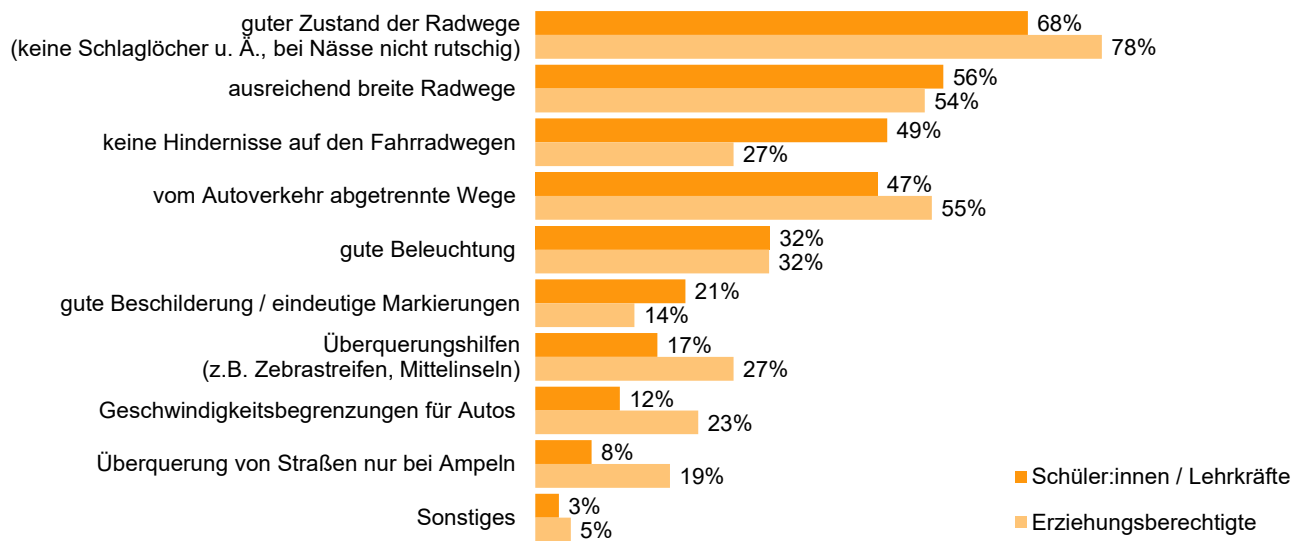
* durchschnittlicher Rang auf einer Skala von 1 (wichtigstes Kriterium) bis 10 (unwichtigstes Kriterium)



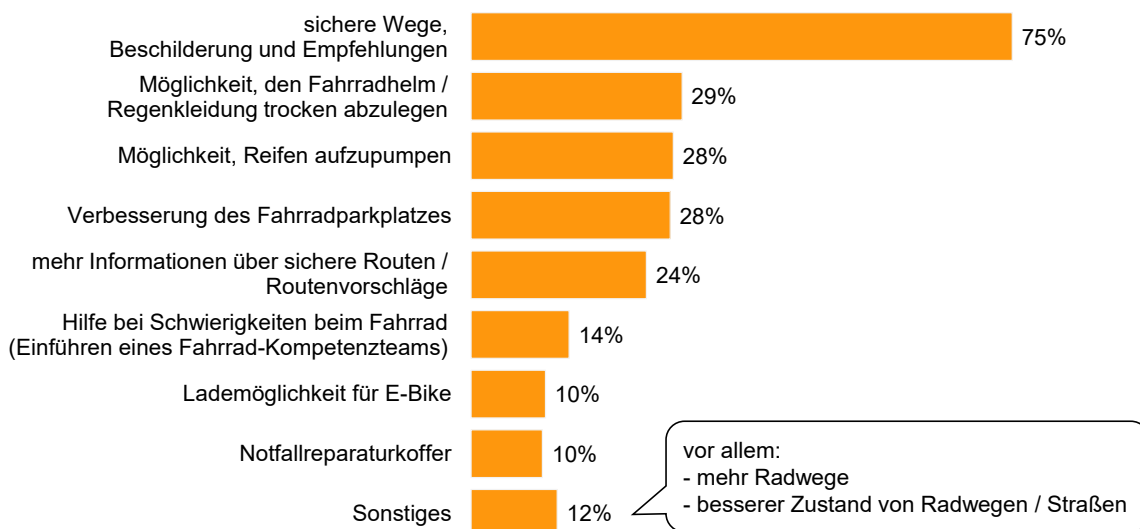
Stadt Bergisch Gladbach

8

Voraussetzungen, um mit sicherem Gefühl mit dem Rad zur Schule zu fahren

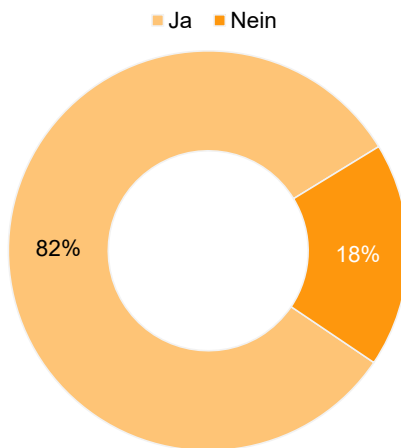


Maßnahmen, damit Radweg zur Schule attraktiver wird

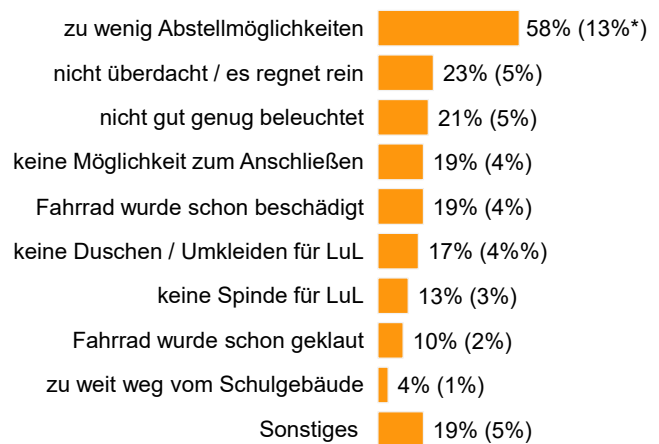


Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an der Schule

Bist du mit den Abstellmöglichkeiten für das Fahrrad an der Schule zufrieden?



Warum bist du unzufrieden?



* Anteil an allen Befragten



Stadt Bergisch Gladbach

11

Gibt es noch irgendetwas, dass du uns zum Thema sicherer Schulweg mitteilen möchtest? (Originalton)

- Ja, wie schlecht Falschparker geprüft werden
- Kreuzung schlecht beleuchtet! Ecke Langem.weg/ Reuterstr. Im dunkeln sind die Schüler im Kreuzungsbereich kaum zu erkennen.
- Am NCG sind die letzten drei Meter Ultra gefährlich aufgrund des Lehrerparkplatzes. Man kann nicht sehen ob wer vom Parkplatz kommt und der Bus kreuzt den Radweg. Muss man unbedingt ändern!!!! Außerdem wäre schön wenn man an ein paar Stellen den Radweg bzw. auch die Straße wieder auf Vordermann bringt.
- viele Bautellen in der Umgebung
- "Der obere Teil der Reuterstraße, von der Theisens-Kreuzung bis zur Schule, hat trotz Radweg sehr viele Gefahrenpunkte, die Kinder nicht gut überblicken können.- parkende Autos auf dem Radweg beim Kiosk und beim Schuhgeschäft, Leute die an der Bushaltestelle auf dem Radweg stehen, Einmündung Jägerhof und Langemarckweg, bzw. Überquerung von Jägerstraße zum Radweg!, Bushaltestelle und Elterntaxis vor der Schule."
- "Das Wichtigste wäre mir sichere Radwege, die klar von den Autos abgegrenzt sind! Der Radweg, der auf der Paffrather Str. entstanden ist, ist in meinen Augen ein Witz. Er macht das Fahrradfahren nur gefährlicher. Schade, dass man hier bei so teurer Sanierung der Straße nicht einen wirklich guten, von den Autos klar abgegrenzten Radweg gebaut hat.Ähnlich schlecht ist die neue Markierung auf der Herrman-Löns-Str. Die Markierungen führen eher zu Verwirrung aller Verkehrsteilnehmer, es ist kein einheitliches Konzept zu erkennen. Mal gibt es Markierung, dann hört sie vor Kreuzungen einfach auf, mal ist der Streifen für Radfahrer breit mal ganz schmal. Das ist ein Negativbeispiel für Radverkehrsplanung! Die Stadt sollte sich an niederländischen Radwegekonzepten orientieren. Dort existieren wirklich gute Radwegkonzepte, die dazu führen, dass der Verkehr sich dort nachhaltig vom Auto auf das Rad verlagert. Es wäre schön, wenn die Stadt Schritte in diese Richtung gehen würde!"



Stadt Bergisch Gladbach

12

Gibt es noch irgendetwas, dass du uns zum Thema sicherer Schulweg mitteilen möchtest? (Originalton)

- Es ärgert mich manchmal, wenn manche Autofahrer keine Rücksicht auf Fahrradfahrer oder Fußgänger nehmen. Außerdem sollte der Radweg an der Bushaltestelle am NCG geändert werden oder es sollte Kontrollen geben das dort keine PKWs halten. Denn für Fahrradfahrer kann das gefährlich werden wenn nicht berechenbar ist wann diese ausparken.
- Elterntaxis gefährden den Weg zur Schule. Hier sollte stärker kontrolliert und sanktioniert werden. Außerdem stärkere Kontrollen der Einhaltung von Tempo 30 vor Schulen.
- Zu viel Aufeinanderentreffen von Autos, E-Scootern, Fahrrädern und Fußgängern an der Kreuzung Reuterstraße / Im Aspert = Unfallgefahr
- Andere Streckenführung des Radwegs an der Bushaltestelle am NCG!!! Verhindern, dass dort PKW halten!!! Der Radweg Reuterstr ist eigentlich zu eng für ein stressfreies Miteinander von E-Bikes und normalen Rädern. Beim Ausweichen/Überholen kommt es teilweise zu kritischen Situationen mit Fußgängern. Gefährlich wird es auch, wenn Menschen aus dem Bus steigen und dann wenig orientiert mit Kopfhörern auf dem Radweg weiterlaufen. Wunderbar finde ich die dörflichen Nebenstraßen. Dort funktioniert das Miteinander von Autos, eBikes und Radfahrern prima. Fußgänger sind sicher auf dem Bürgersteig.
- Die Situation an den Bushaltestellen an der Reuterstr. (Jägerhof, Engelsfuhr, Im Aspert). Hier erzählen die Kinder von vielen Konflikten mit aufsteigenden Personen aus dem Bus bzw. Elterntaxis an der Bushaltestelle.
- Vielleicht wird ja bald der 2. Fahrradkeller wieder eröffnet? -)
- Die Mittelinsel etwas oberhalb der Belkaw Arena war eine sehr gute Idee, da man als Radfahrer mit dem Ziel Belkaw Arena vom NCG aus nun nicht mehr den Zebrastreifen auf Höhe der Bushaltestelle, wo der Langemarckweg rauskommt nehmen muss (und sich dann auf der falschen Straßenseite befindet). Ebenso die breiteren und besser gekennzeichneten Fahrradwege auf der Paffrather Straße sind mir sehr positiv aufgefallen, davon würde ich mir in der Umgebung noch mehr wünschen.



Stadt Bergisch Gladbach

13

Gibt es noch irgendetwas, dass du uns zum Thema sicherer Schulweg mitteilen möchtest? (Originalton)

- Zu schnelle Autofahrer (aggressiv)
- Auf der Straße „am Stadion“ fehlen Radwege.
- "Ich bin der Meinung, dass unbedingt ein Zebrastreifen für die Schüler der Kleefeld Schulen auf der Höhe von Uwe's Schuhbox benötigt wird. Es fahren morgens sehr viele Autos, Busse und Fahrradfahrer auf der Reuterstraße und viel zu häufig laufen Kinder 'blind' über die Straße, da sie mit der Situation vollkommen überfordert sind. An der Stelle ist dringend Handlungsbedarf, wenn es auch nicht das NCG betrifft, jedoch die allgemeine Sicherheit."
- Insgesamt sind die Radwege in Bergisch Gladbach in einem erbärmlichen Zustand. Sie machen das Radfahren gefährlich, unsicher und unattraktiv. Hier muss ein kompletter Umschwung stattfinden.
- Es gibt keinen durchgängigen, sicheren Fahrradweg von Schildgen nach Bergisch Gladbach (NCG). Der Fahrradweg ist sehr schmal und immer auf der viel befahrenen Hauptstraße mit wenig Rücksichtnahme seitens der Autofahrer. Zudem ist die Straßenqualität sehr schlecht.
- Verständliche Einteilung von Auto und Fahrradweg. Nicht die in Bergisch Gladbach einfach zwischendurch aufgehenden Fahrradwege. Und für Kinder eindeutige Regelungen, wo E-Scooter fahren sollen
- Kreuzung Odenthaler Straße/Theodorstraße/Jägerstraße ist teils unübersichtlich, vor allem im Winter. Dunkel, nicht übersichtlich. Schnelle Autos mit kleinen Kindern, die warten.
- "Einzelne Abschnitte der Strecke sind ohne Radweg. Grundsätzlich ist es schön, dass es ein Fahrradkeller gibt. Allerdings stellen doch viele Kinder ihre Räder draußen ab."
- Es sind überall Schlaglöcher und vor dem NCG ist der Fahrradweg ziemlich gefährlich. Die Stadt macht trotz bitte der Schule nichts



Stadt Bergisch Gladbach

14

Gibt es noch irgendetwas, dass du uns zum Thema sicherer Schulweg mitteilen möchtest? (Originalton)

- Die Autos achten beim Abbiegen zu wenig auf die Fahrräder. Kreuzung Odenthaler Str./Theodorstr. muss besser beleuchtet werden.
- Mich ärgert, dass Kinder schon mit E- Bikes fahren. Kinder benötigen Bewegung und Konditionsaufbau, dafür reicht ein normales Fahrrad!
- Ich habe den Eindruck, dass früher mehr Kinder mit dem Fahrrad zur Schule gefahren sind. Heute sind es weniger. Woran liegt das? es gibt doch nicht mehr Busse, die zu den passenden Zeiten fahren. Sind die Eltern zu (über-)besorgt und lassen die Kinder nicht das Rad nehmen? Ist das eine Nach-Corona-Entwicklung?
- Die Kempener Straße und im weiteren Verlaufe die Paffrather Straße auf dem Weg von Katterbach zum NCG ist extrem unsicher für Fahrradfahrer. Es gibt keine durchgängigen Fahrradwege und außerdem sind sie nicht vom Autoverkehr abgetrennt.
- Das Wichtigste sind durchgehende Radwege und nicht Radwege, die plötzlich kurz vor den gefährlichen Stellen aufhören, weil angeblich kein Platz ist für einen Radweg.
- "Die Radwege sind teils vorhanden, teils nicht, dann muss die viel befahrene (Kempener, Paffrather) Straße genutzt werden, für Schüler nicht zumutbar"
- Macht bessere Radwege von der Qualität und Quantität also auch mehr schaffen
- Es gibt genug Fahrradwege, aber Fahrradwege sind zu klein und werden von Autos verkleinert, also Idee: Fahrradwege separat getrennt von den Autos
- Das Fahrrad fahren auf Radwegen ist häufig sehr unangenehm, da die Autos einen sehr dicht überholen. Vorschlag: Eigene Radwege (Bsp. wie in Holland) für Fahrradfahrer und Fußgänger.



Stadt Bergisch Gladbach

15

Gibt es noch irgendetwas, dass du uns zum Thema sicherer Schulweg mitteilen möchtest? (Originalton)

- Der Waldweg vom Hufer Weg nach Nußbaum ist eine tolle Strecke ohne Autos, aber der Zustand muss verbessert werden.
- Siehe oben, ich finde die Kombination Radweg Bürgersteig sehr schlecht. Wenn Schulbusse halten, steigen alle aus auf den Radweg. Es ist häufig zu eng, viel SuS gegen dann auf dem Radweg, es wird geschubst, mein Sohn ist, obwohl er langsam vorbeifuhr, vom Fahrrad gefallen. Zum Glück nicht auf die Straße
- Die Busse halten an der Paffrather Straße immer auf dem Fahrradweg. An der Abzweigung zum Langemarkweg könnten die Busse 5 Meter weiter in die Parkeinbuchtung für Busse fahren, anstatt auf der Straße zu halten.
- Mich ärgert, dass es in Bergisch Gladbach kaum sichere Fahrradwege gibt, dass Autofahrer an vielen Stellen der Meinung sind sie hätten Vorrang vor Fahrradfahrer*innen und es teilweise auch so ist, dass das gesamte Verkehrskonzept nur Autos berücksichtigt.
- Ich ärgere mich darüber, dass die Fahrradwege nicht so sicher sind und ab und zu unterbrochen werden.
- S.o. Strecke zwischen Köln-Dellbrück und Bergisch Gladbach auf Bergisch Gladbacher Str. nur einseitig Radweg.
- "Radwege scheinen in der Verkehrsplanung oft nur eine Nebenrolle zu spielen. Wo es eng wird, verschwinden sie ganz – oder werden durch einfache Markierungen auf der Fahrbahn ersetzt, die kaum Sicherheit bieten. Solche halbherzigen Lösungen schrecken eher ab, als zum Umstieg aufs Fahrrad zu motivieren. Ich wünsche mir eine ernst gemeinte, sichere und durchgängige Radinfrastruktur – nicht nur dort, wo Platz übrig ist."
- Überquerungsmöglichkeit der Reuterstraße auf Höhe Kleefeld durch eine Verkehrsinsel oder Zebrastreifen wäre sehr sinnvoll. Ist zwar eine Zone 30 Straße, aber es trotzdem nicht einfach die Straße zu überqueren (viel Verkehr, Liefersdienste versperren die Sicht, Elterntaxis,...).



Stadt Bergisch Gladbach

16

Gibt es noch irgendetwas, dass du uns zum Thema sicherer Schulweg mitteilen möchtest? (Originalton)

- Markierte Fahrbahn an Einmündung Langemarckweg, dort werden Schüler regelmäßig übersehen (!). Breitere Fahrmöglichkeit mit Fahrrad vom NCG Richtung Kleefeld, sehr schmal auf dem Rad- und Fußweg.
- Das es Ampeln gibt, die Fahrradfahrer nicht erkennen und man erst auf ein Auto warten muss um über die Straße zu kommen
- Zu viele Elterntaxis, die die Empfehlung der Schule missachten, Kinder können auch ein Stück laufen und müssen nicht bis vor die Klasse gefahren werden
- Das größte Problem sind immer noch die nicht sicheren bzw. vorhandenen Radwege. Gerade für Kinder ist das Fahren auf der Straße gefährlich. Mein Kind muss von Köln-Dellbrück nach Bergisch Gladbach und da gibt es keinen einzigen, sicheren Weg für Radfahrer.
- Keine sichere Möglichkeit die Straße von der Belkawarena zum Langemarckweg zu überqueren.
- rasende Autos, Autos die in der Kurve überholen oder beim Überholen zu wenig Abstand halten
- Ich finde den Weg von Hand zum NCG tatsächlich zu gefährlich für ein Kind. Die Fahrradwege hören mittendrin einfach auf bzw sind unübersichtlich. Zudem ist morgens auf dem Weg sehr viel Verkehr
- Die Infrastruktur der Radwege muss schneller gelöst und verbessert werden. Die Probleme bestehen jetzt und werden seit Jahren nicht gelöst.
- Der kürzeste Weg von Schildgen (entlang der Kempener-/Paffrather Str.) ist mir (ehrlich gesagt für Radfahrer jeden Alters) zu gefährlich. Die Nebenstrecken sind zumindest in der hellen Jahreszeit gut, allerdings mit mehr Steigung und daher für den Schüler - vor allem mit schwerem Ranzen und ggf Sportbeutel - leider oft zu mühsam.



Stadt Bergisch Gladbach

17

Gibt es noch irgendetwas, dass du uns zum Thema sicherer Schulweg mitteilen möchtest? (Originalton)

- Neue Rommerscheider Straße runter - und dann direkt nach bzw. in der Kurve befindet sich, ('zur schlecht überschaubaren Übersicht') ein eingezeichneter Parkplatz, wodurch evtl. ein direktes Anhalten (bei Gegenverkehr) erforderlich wird
- Radwege nicht nur teilweise erneuern, wie z.B. auf der B506. An Ampeln überall abgesenkte Bordsteine.
- Fahrradwege werden teilweise auch links von Schülern befahren, das ist sehr gefährlich, v.a. wenn die den Berg runter mit Geschwindigkeit fahren, den Kindern sicherere Wege zeigen
- Fahrrad vor Auto, wie in Münster
- Es braucht sichere Fahrradwege.
- Ich finde eine Radwegführung auf der Straße mit den Autos, so als Randstreifen oder gemischt mit den Autos nicht so gut, mein Kind sagt, dass die Autos sehr dicht vorbeifahren. Also den Abstand 1,5 m nicht einhalten.
- Bei der Zufahrt zur Schule vom Langemarckweg (neben der Musikschule) ist ein erhöhter Bordstein auf der Straße, was immer irgendwie stört wenn man mit dem Fahrrad drüber fahren muss.
- Die Hauptschulwege sollten auch für Ortsfremde gut zu erkennen sein. D. h. Autofahrer sollten darauf hingewiesen werden dass sich eine Schule in der Nähe befindet und mit Radfahrenden Kindern und Lehrern zu rechnen ist.



Stadt Bergisch Gladbach

18

Kurzbeschreibung der Routen

Routen A-G:

Die IGP-Routen A bis G wurden bereits umgesetzt (siehe Anlage 3 IGP-Routen).

Route H:

Die Route H führt vom NCG über Paffrath nach Schildgen.

Sie führt über Nebenstraßen, verkehrsberuhigte Bereiche in Schildgen und eine Fahrradstraße (zukünftig im Herkenfelder Weg, siehe Drucksachennummer 0515/2025) sowie in vielen Abschnitten über die IGP-Routen E und A und der Radverkehrsroute F7. Allerdings ist sie auch ungefähr 1,1 km länger als die kürzeste Verbindung entlang der Kempener Straße. In der Umfrage wurde für die Routenwahl die kürzeste Entfernung stärker gewichtet als wenig befahrene Straßen. Es ist daher davon auszugehen, dass trotz der attraktiveren Routenführung auch diese Strecke weiterhin mit hoher Frequenz genutzt wird. Daher soll die Strecke entlang der Kempener Straße im weiteren Projektverlauf ebenfalls mitbetrachtet werden, um Gefahrenstellen und Konfliktpunkte zu beseitigen.

Route I:

Die Route I verläuft vom NCG nach Nußbaum bzw. in Richtung Schildgen.

Bei der Auswertung der eingetragenen Routen im Online-Tool wurde deutlich, dass viele Schüler über Nußbaum, das angrenzende Naturschutzgebiet und den Landwirtschaftsbetrieb Hufe nach Schildgen fahren. Für die Routenverbesserung (Beleuchtung, Befestigung) bestehen im Naturschutzgebiet kaum Möglichkeiten und es kann nicht über die privaten Flächen verfügt werden. Daher kann die Route zwischen Nußbaum und Schildgen nicht durchgehend mit Maßnahmen verbessert werden. Diese Verbindung ist aber grundsätzlich nutzbar und wird daher auch als Direktverbindung berücksichtigt.

Route J:

Die Route J verläuft vom NCG an den Schulen im Kleefeld vorbei Richtung Voiswinkel / Schwarzbroich und endet bei Mutzer Feld an der Stadtgrenze von Bergisch Gladbach.

Route K:

Die Route führt nach Rommerscheid.

Für die Anbindung der Schulen im Kleefeld kann eine Zubringeroute K-Kleefeld über Weizenfeld, die direkt an die Route K in der Jägerstraße anbindet, eingerichtet werden. Ab Kreuzung Theodorstraße/Johannesstraße gibt es für die Route K zwei Alternativen: eine

Nord- und eine Südroute. Da die Routen eine Bündelung der Wege darstellen, sollen Parallelwege und zu viele Abzweigungen vermieden werden. Für den weiteren Projektverlauf sollte deshalb **eine** der beiden Routen beschlossen werden.

Nordroute:

- Wenig bis kein Kfz-Verkehr
- Kfz-freie Strecke ist nicht beleuchtet
- Viel Steigung (ca 10%) auf kurzer Strecke (ca 700m)
- Enger Kurvenbereich zwischen Fuchskaule und Am Steinberg

Südroute:

- Fahrbahn wurde kürzlich deckensaniert
- Sicherheitstrennstreifen vorhanden
- Durchschnittliche Steigung von 6 % auf der gesamten Strecke (1,2km)
- Kfz-Verkehr

Beide Routen sind fachlich vertretbar und haben ihre eigenen Vorzüge. Die auf der Nordroute in Teilabschnitten fehlende Beleuchtung spricht aus Sicht der Verwaltung allerdings eher für die Nutzung der Südroute.

Route L:

Die Route L verläuft vom NCG nach Gierath

Aufgrund der Baumaßnahmen auf dieser Strecke in den nächsten Jahren wurde eine vorläufige Route L und eine zukünftige Route L entwickelt.

Zukünftige Route L:

Diese Route verläuft über die Buchholzstraße bis zur Gierather Straße. Auf dieser Strecke werden in den nächsten Jahren nach aktuellem Maßnahmenprogramm (Drucksachennummer 0728/2024) einige Projekte umgesetzt: RadPendlerRoute auf der Gierather Straße bis Rodemich (2027), Umgestaltung des Knotenpunktes Gierather Straße/ Dünnhofsweg/ Ferdinandstraße (2028), Überarbeitung des Kreisverkehrs Buchholzstraße/ Hermann-Löns-Straße (2027), Erneuerung Buchholzstraße zwischen Hermann-Löns-Straße und Handstraße (2027). Zudem können weitere Eingriffe aufgrund des S-Bahn Ausbaus in diesem Bereich hinzukommen. Erst nach Umsetzung dieser Maßnahmen und damit verbundenen Verbesserungen für den Radverkehr kann die Route L auf diese Strecke verlegt werden.

Vorläufige Route L:

Diese Route ist etwas länger als die Zukünftige und verläuft westlich parallel über den Schlodderdicher Weg, Schluchterheide und weiter über die Damaschkestraße, Willy-Brandt-Straße und Carl-von-Ossietzky-Straße bis zur Handstraße. Auf dieser Strecke können Maßnahmen aus dem Fußverkehrs-Check – verkehrsberuhigter Bereich Schluchterheide und neue Querungen über die Hermann-Löns-Straße – genutzt werden. Zudem wurde ein Teil des Schlodderdicher Wegs bereits als Tempo 30 Zone angeordnet. Bis zur Nutzung der zukünftigen Route L sind auf dieser Strecke demnach nur kleinere Maßnahmen und Anpassungen erforderlich.

Route M:

Die Route M verläuft vom NCG entlang der Paffrather Straße und der Handstraße. Sie endet bei der Kreuzung Dellbrücker Straße / Im Grafeld. Auf dieser Strecke können die neuen Radverkehrsanlagen der Paffrather Straße genutzt werden. Der letzte Teilabschnitt über die Straße Im Grafeld wird im Zusammenhang mit der Schulwegesicherung der dortigen Grundschulen in Hinblick auf die Verkehrssicherheit bereits behandelt.

Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister
 Federführender Fachbereich
 Stadtentwicklung

Mitteilungsvorlage

Drucksachen-Nr. 0659/2025
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	02.12.2025	zur Kenntnis

Tagesordnungspunkt

**Änderung Signalprogramm der Lichtsignalanlage
 Buddestraße/Kölner Straße/Falltorstraße**

Kurzzusammenfassung:

Kurzbegründung:

(...)

Risikobewertung:

(...)

Finanzielle Auswirkungen:

	keine Auswirkungen:	Mehrerträge:		Mehraufwendungen:	
		lfd. Jahr	Folgejahre	lfd. Jahr	Folgejahre
konsumtiv:	X				
investiv:					
planmäßig:	X				
außerplanmäßig:					

Weitere notwendige Erläuterungen:

(...)

Inhalt der Mitteilung:

Mit Beschluss vom 27.03.2025 (Drucksachennummer 0168/2025) wurde die Verwaltung beauftragt, auf Grundlage einer aktuellen Verkehrserhebung die Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Buddestraße/ Kölner Straße/ Falltorstraße neu zu programmieren und die Verkehrsströme netzabhängig zu ordnen.

Nach Auswertung der Verkehrserhebung wurde ein Fachbüro beauftragt, die aktuelle Leistungsfähigkeit der einzelnen Verkehrsströme des Knotenpunktes zu untersuchen und mögliche Verbesserungspotenziale zu ermitteln. Die Leistungsfähigkeit wird dabei in den Qualitätsstufen QSV A bis F (QSV A = beste Qualität, QSV F = schlechteste Qualität), nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS, 2015), angegeben. Für den Kraftfahrzeugverkehr ist es allgemein üblich eine QSV Stufe D oder besser anzustreben. In den QSV A bis D ist eine ausreichende Leistungsfähigkeit mit nur vereinzelt Rückstau gegeben. Ab der QSV E tritt ein Rückstau am Ende der Freigabezeit in den meisten Umläufen auf. In QSV F wird die Kapazität des Fahrstreifens überschritten und Fahrzeuge müssen bis zur Weiterfahrt mehrfach vorrücken.

Der Knotenpunkt weist im Bestand die QSV Stufen A bis E auf (siehe Abbildung 1, untere Spalten). Die Fahrtrichtung Buddestraße → Falltorstraße/ Kölner Straße mit dem Linksabbieger (3L) und dem Geradeaus- und Rechtsabbiegefahrstreifen (3GR) weist dabei mit QSV E und einer sehr hohen Wartezeit die schlechteste Qualität auf. Zudem wurde festgestellt, dass die Stauräume für die Buddestraße nicht ausreichend sind.

Einige sehr gute Qualitätsstufen (A, B und C) sind jedoch auch vorhanden. Diese können zur Verbesserung der schlechten Qualitätsstufen herangezogen werden. Durch einfache Reduzierung der Freigabezeiten für die Hauptströme K1 und K2 auf der Kölner Straße, können bereits deutliche Verbesserungen erreicht werden (siehe Abbildung 1, obere Spalten). Die QSV Stufe für die Buddestraße steigt von E auf D in der Morgenspitze. Zudem werden die Wartezeiten in der Morgen- und Abendspitze (trotz teilweise gleichbleibender Qualitätsstufe) durch die Modifizierungen halbiert.

Morgenspitze

Fahstreifen	Name	1L	1	2L	2GR	3L	3GR	4	
Richtung		↶	↑	↶	↗	↶	↗	↕	
Mittlere Wartezeit $t_{W,x,j}$ [s]	aus Zeile 92,103,115,127,143	37,4	36,0	76,3	20,0	54,2	54,2	56,10	
15 Mittlere Wartezeit $t_{W,ges}$ [s]	Gl. S4-	46,59		46,59		46,59		46,59	
15 Qualitätsstufe motorisiert 2 QSV _j	Tabelle S4- 1 mit Zeile 92,103,115,127,143	C	C	E	B	D	D	D	Planung
15 Mittlere Wartezeit $t_{W,ges}$ [s]	Gl. S4-	104,21		104,21		104,21		104,2	
15 Qualitätsstufe motorisiert 2 QSV _j	Tabelle S4- 1 mit Zeile 92,103,115,127,143	B	B	E	A	E	E	D	Bestand

Abendspitze

Fahstreifen	Name	1L	1	2L	2GR	3L	3GR	4	
Richtung		↶	↑	↶	↗	↶	↗	↕	
Mittlere Wartezeit $t_{W,x,j}$ [s]	aus Zeile 92,103,115,127,143	38,9	35,6	64,5	21,5	113,9	113,9	52,03	
15 Mittlere Wartezeit $t_{W,ges}$ [s]	Gl. S4-	67,97		67,97		67,97		67,97	
15 Qualitätsstufe motorisiert 2 QSV _j	Tabelle S4- 1 mit Zeile 92,103,115,127,143	C	C	D	B	E	E	D	Planung
15 Mittlere Wartezeit $t_{W,ges}$ [s]	Gl. S4-	142,42		142,42		142,42		142,4	
15 Qualitätsstufe motorisiert 2 QSV _j	Tabelle S4- 1 mit Zeile 92,103,115,127,143	C	B	D	A	E	E	D	Bestand

Abbildung 1: Qualitätsstufen mit einfacher Modifikation (obere Spalten) und Bestand (untere Spalten)

Zusätzlich kann die Fußgängerfurt über den südlichen Arm der Kölner Straße (F2) mit einer längeren Freigabezeit berücksichtigt werden. Hierzu liegt der Verwaltung eine Anregung der KGS Bensberg vor, da vor allem Kinder teilweise durch die kurze Grünphase irritiert sind und Schwierigkeiten bei der Querung haben.

Mit der einfachen Modifizierung kann demnach eine spürbare Verbesserung der Buddestraße erreicht und dabei die anderen Verkehrsströme weiterhin mit guter Leistungsfähigkeit beibehalten werden. Die Umsetzung dieser einfachen Modifikation wäre ohne großen Aufwand möglich. Eine vollständige Logikänderung der gesamten Anlage und Anpassungen der koordinierten Nachbarknoten wären nicht erforderlich.

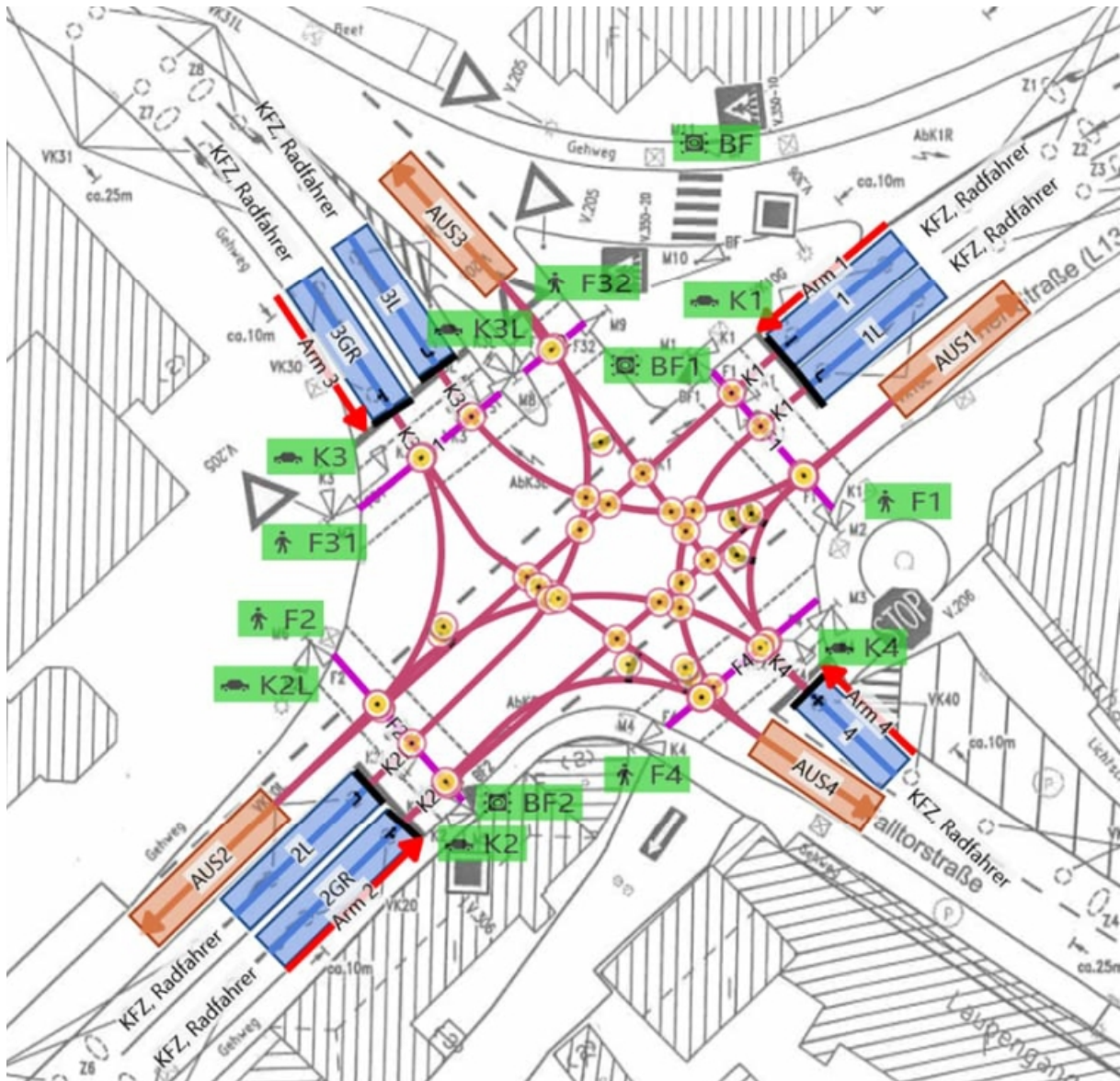
Darüber hinaus ist das Büro weiterhin beauftragt zu prüfen, welche weiteren Verbesserungen durch umfangreichere Anpassungen in Koordination mit den Nachbarknotenpunkten erreicht werden können. Sofern damit noch deutlichere Verbesserungen gegenüber der einfachen Modifikation zu erreichen sind, können auch diese umfangreicheren Modifikationen umgesetzt werden. Zum Zeitpunkt der Vorlagenerstellung liegen die finalen Ergebnisse noch nicht vor.

Je nach Ergebnis wird die Verwaltung dann die einfachen oder umfangreichen Modifikationen umsetzen. Es werden somit in jedem Fall mindestens die in Abbildung 1 dargestellten Verbesserungen vorgenommen.

Ohne vollständige bauliche Neugestaltungen sind die Modifikationen der Signalprogramme aktuell die einzige Möglichkeit, um die Verkehrssituation in Bezug auf die Leistungsfähigkeit und Wartezeiten zu optimieren.

Anhang:

Konfliktlinienplan mit Bezeichnung der einzelnen Verkehrsströme und Signale



CDU-Fraktion / Konrad-Adenauer-Platz 1 / 51465 Bergisch Gladbach

Bürgermeister der Stadt Bergisch Gladbach
Herrn Frank Stein
c/o FB1 - Kommunalverfassung, Ratsbüro
Konrad-Adenauer-Platz 1

51465 Bergisch Gladbach

CDU-Fraktion im Rat der
Stadt Bergisch Gladbach
Konrad-Adenauer-Platz 1
51465 Bergisch Gladbach

T 02202 142218
F 02202 142201
fraktion@cdu.gl
www.cdu.gl/fraktion

23. Februar 2025

**Antrag zur Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen am 27. März 2025 –
Änderung Signalprogramm der Lichtzeichenanlage „Buddestraße/Kölner Straße/Falltorstraße“**

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Stein,

bitte setzen Sie folgenden Antrag auf die Tagesordnung im öffentlichen Teil der Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen am 27. März 2025.

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt das Signalprogramm der Lichtzeichenanlage „Buddestraße/Kölner Straße/Falltorstraße“ innerhalb der nächsten drei Monaten zu ändern. Die Grünphase aus Richtung Bergisch Gladbach Richtung Falltorstraße/Kölner Straße soll dauerhaft auf 26 Sekunden umgestellt werden, um die häufigen Rückstaus an der Ampel zu reduzieren.

Begründung:

Zur Dauer der Grünphase und der Anzahl der Fahrzeuge, die während der Grünphase in Richtung Kölner Straße einbiegen kommen, gibt es seitens der Verwaltung bedauerlicherweise unterschiedliche Aussagen (Anlagen). Nach unserer eigenen Messung, die der Verwaltung vorliegt, beträgt die Grünphase in der Woche nach 17:00 ca. 14 Sekunden. Fakt ist, dass sich an dieser Ampel sehr häufig Rückstaus für die Kraftfahrzeuge aus Richtung Stadtmitte bilden. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und in der Folge der erwähnten häufigen Rückstaus mit den verbundenen Standzeiten für Kraftfahrzeuge, die wiederum weder ökologisch noch ökonomisch sinnvoll sind, beantragen wir nunmehr, dass die Verwaltung umgehend die in Rede stehende Grünphase dauerhaft auf 26 Sekunden ausweitet.

Nachhaltigkeit:

Mit der Anfrage werden folgende UN-Nachhaltigkeitsziele angestrebt und umgesetzt:



Mit freundlichen Grüßen

Harald Henkel
Stell.-Fraktionsvorsitzender

Lutz Schade
Ratsmitglied und
AMV-Sprecher

Christian Held
Ratsmitglied und
AMV-Mitglied

Anlagen:

- Anlage 1: Schreiben vom 09. Juli 2024
- Anlage 2: Mail vom 2. September 2024
- Anlage 3: Schreiben vom 24.01.2025

24. Juli 2024

Eingang Geschäftsstelle



Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister

Stadt Bergisch Gladbach • 51439 Bergisch Gladbach

CDU-Fraktion im Rat
der Stadt Bergisch Gladbach
Postfach 20 09 20
51439 Bergisch Gladbach
Herr Held

Mobilität und Stadtentwicklung

Rathaus Bensberg
Wilhelm-Wagener-Platz
51465 Bergisch Gladbach
Wibke Krause
Telefon: (02202) 14 14 66
Telefax: (02202) 14 70 14 66
w.krause@stadt-gl.de

09.07.2024

Sehr geehrter Herr Held,

gerne beantworte ich Ihre Fragen aus dem letzten AMV wie folgt:

Verkehrszählung an der Kölner Str./ Frankenforster Str.

Zum einen fragten Sie, wann die letzte Verkehrszählung an der Kölner Str./ Frankenforster Str. erfolgt ist, welches Ergebnis vorliegt und was der zugrundeliegende Begutachtungszeitraum und Uhrzeit gewesen ist.

Am Knotenpunkt Frankenforster Str/ Rather Weg/ Brüderstraße wurde für das Verkehrsgutachten und die Verkehrsplanung der neuen Feuerwache im Jahr 2023 eine umfangreiche Erhebung durchgeführt. Die Erhebungen fanden am 22.03.23 und 23.03.23 über jeweils 24 Stunden statt. Die Ergebnisse sind diesem Schreiben als Anlage 1 und 2 angefügt.

Wie viele Fahrzeuge schaffen es bei einer Grünphase von der Buddestraße in die Kölner Str. zu biegen?

Des Weiteren möchten Sie wissen, wie viele Fahrzeuge es bei einer Grünphase schaffen, von der Buddestraße in die Kölner Str. zu biegen.

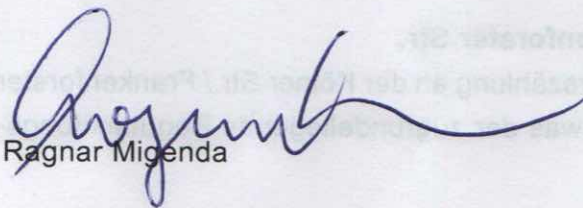
Die Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Kölner Str./Buddestraße ist verkehrsabhängig programmiert. Die maximale Freigabe für das Linksabbiegen von der Buddestraße in die Kölner Str. beträgt 26 Sekunden und für das Rechtsabbiegen und Gradeausfahren 20 Sekunden. Bei einer rechnerischen Größe von 2 Sekunden je PKW kann so von rund 13 PKW, die nach links abbiegen und 10 PKW, die nach rechts und gradeaus fahren pro Umlauf bei höchster Verkehrslast ausgegangen werden.

2. Juli 2021

Parkraumuntersuchung in Bensberg (Drucksachennummer 0266/2021 vom 15.06.21)

Zur Parksituation in Bensberg erkundigten Sie sich, ob sich seit der Parkraumuntersuchung, die im Juni 2021 vorgestellt wurde, durch Vermietung oder Ausnahmegenehmigungen eine Änderung bei der Anzahl der Parkplätze ergeben hat, die für die Allgemeinheit entfallen. Dies betrifft neben Anwohnerparkausweisen für die Schloßstraße insbesondere dauerhaft vermietete Stellplätze in der Schloßberggarage. In beiden Fällen werden seit Beginn der Baumaßnahme Schloßstraße zusätzliche Parkausweise ausgestellt, die vor allem ein dauerhaftes Parken in der Schloßberggarage für die Zeit ermöglichen, in der private Stellplätze wegen der Baumaßnahme nicht erreichbar sind. Diese Regelung führt zu einer temporär hohen Auslastung der Schloßberggarage, welche die Verwaltung zum Anlass nimmt, die Anzahl der dauerhaft vermieteten Plätze in der Schloßberggarage zu reduzieren. Die Vermietung dieser Plätze erfolgte vor Jahren, um neben der Generierung von Einnahmen auch für eine Belebung der bis dahin nur wenig genutzten Tiefgarage zu sorgen. Da die Nachfrage nach Kurzzeitparken in der Schloßberggarage seitdem stark gestiegen ist, der Standort auch durch die Einschränkungen aus der Baumaßnahme an Attraktivität gewonnen hat, soll die Dauervermietung daher jetzt zurückgefahren werden.

Mit freundlichen Grüßen,
In Vertretung



Ragnar Migenda

Anlagen:

Anlage 1: Ergebnisse Verkehrszählung an der Kölner Str./ Frankenforster Str. 22.03.23

Anlage 2: Ergebnisse Verkehrszählung an der Kölner Str./ Frankenforster Str. 23.03.23

[REDACTED]
Gesendet: Montag, 2. September 2024 18:34
[REDACTED]
[REDACTED]

Betreff: Anfragen im AK-AMV der CDU

[REDACTED]

eben im AK der CDU zum AMV hat Herr Held zwei Fragen gestellt, die ich gerne an euch weitergeben möchte, damit sie vorab beantwortet werden können und nicht unter Anfragen der Mitglieder gestellt werden müssen:

Die erste Frage betrifft den maroden Teilabschnitt des Milchborntalweges (wann ist mit der Sanierung zu rechnen?) und die zweite die Signalschaltung der Frankenforster/Kölner Straße insgesamt (ist eine Einbindung der KVB in die Grüne Welle möglich?) sowie die Kölner Straße/Buddestraße im speziellen.

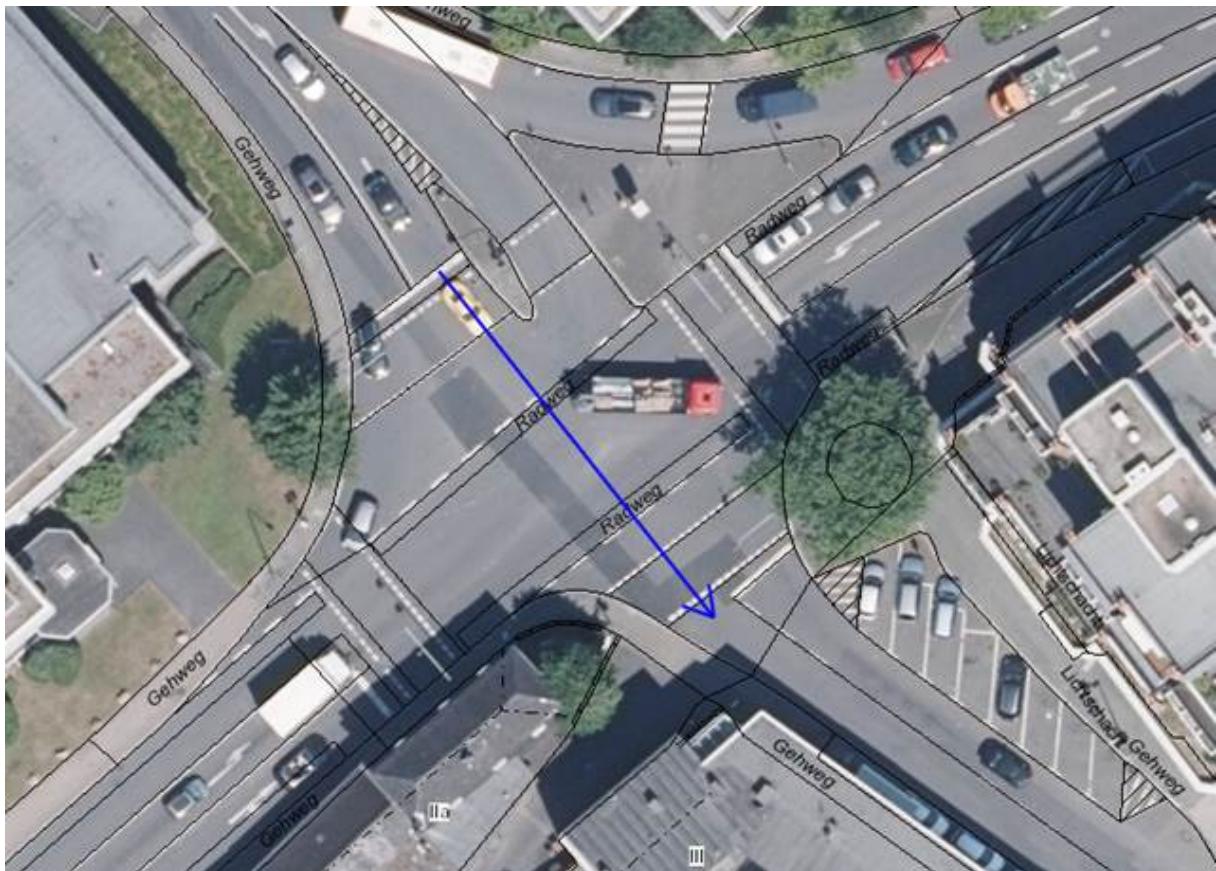
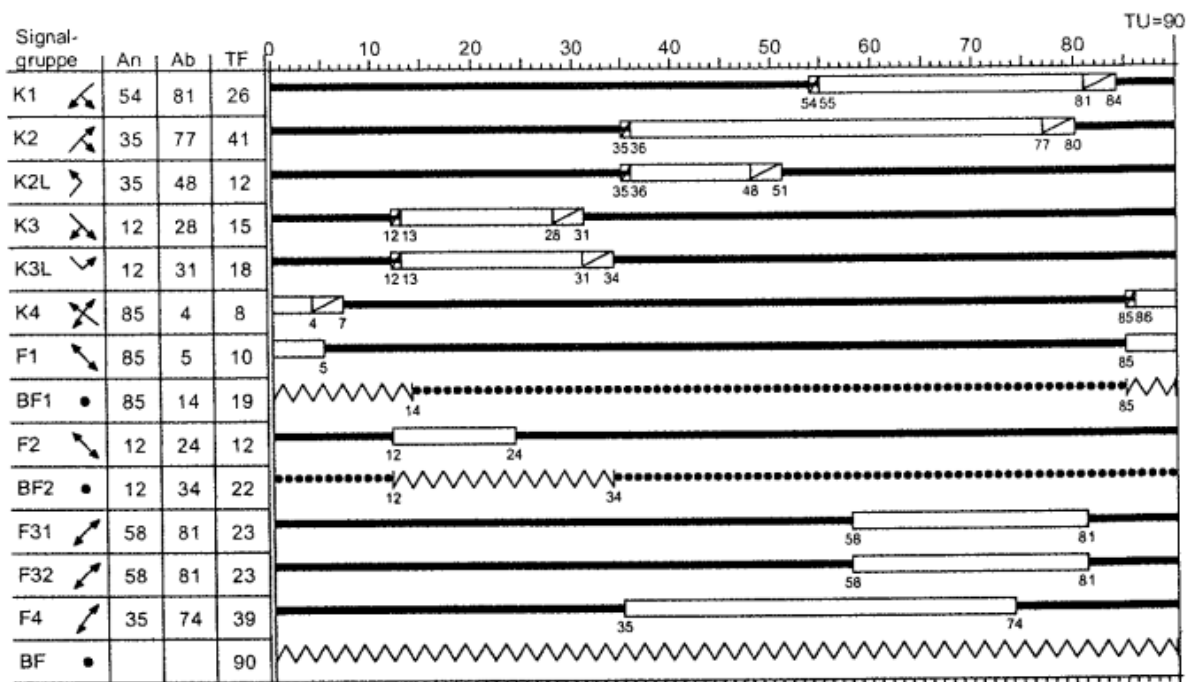
Bei der Kölner Straße/Buddestraße (303) führte er aus, dass i.d.R. nicht mehr als 8 Fahrzeuge von der Buddestraße nach rechts in die Kölner Straße (K 3) abbiegen können, bei paralleler Fußgängeranforderung (F 2) meist nicht mehr als 6 Fahrzeuge. Spontan hätte ich gesagt, dass wir da eine längere Freigabezeit haben, habe aber im Festzeitprogramm gesehen, dass es tatsächlich nur 15 Sekunden (von Sek. 13 bis 28) sind. Ob die tatsächlichen Zeiten schon mal länger sind und wie viele Fahrzeuge exakt pro Umlauf abbiegen, konnte ich eben nicht nachschauen, da das Stoye-Weboffice mal wieder streikt [REDACTED]

@ Herr Held: Da in der Spitzenstunde alle Richtungen das Maximale anfordern, läuft in den Hauptverkehrszeiten meist ohnehin nur ein „Quasi-Festzeitprogramm“, weil es freie Zeitlücken für eine Verkehrsabhängigkeit nur noch in den weniger frequentierten Zeiten gibt. Bei den Rechtsabbiegern rechnen wir mit 2,5 Sekunden/Fahrzeug ohne Fußgängerbeeinträchtigung, sodass Sie mit der Aussage „6 bis max. 8 pro Umlauf“ richtig liegen. Wir haben 40 Umläufe pro Stunde, sodass mehr als +/- 250 Fahrzeuge nicht möglich sind.

Spontan würde ich überlegen, ob es Sinn macht, die wenigen Geradeaus-Fahrer in die Falltorstraße zusammen mit den Linksabbiegern zu führen. Dann könnte man die Phase für die Rechtsabbieger für die Dauer der Freigabe der Linksabbieger von der Kölner Straße in die Buddestraße verlängern. Von der Knotenpunktgeometrie wäre das kein Problem (s. blauer Strich im Luftbild).

@  Könntest du das mit aktuellen Belastungszahlen mal von PVT prüfen lassen?
Vielen Dank!

LISA+



Mit freundlichen Grüßen

Martin Hardt

Stadt Bergisch Gladbach

Verkehrsflächen (6-64)

Rathaus Bensberg - Zimmer 306

Wilhelm-Wagener-Platz

51429 Bergisch Gladbach



Wirken auch Sie bei der Gestaltung unserer Stadt mit. Wir freuen uns auf Ihre
Bewerbung! www.arbeiten-fuer-bergischgladbach.de



Stadt Bergisch Gladbach • 51439 Bergisch Gladbach

Fraktion CDU
z.Hd. Herrn Christian Held
Konrad-Adenauer-Platz 1
51465 Bergisch Gladbach

Mobilität und Stadtentwicklung

Rathaus Bensberg
Wilhelm-Wagener-Platz
51465 Bergisch Gladbach
M. Wille, Zimmer E10
Telefon: (02202) 14 26 75
verkehrslenkung@stadt-gl.de

24.01.2025

Ihre Anfrage bezüglich des Signalprogramms der Lichtzeichenanlage Buddestraße in Richtung Kölner Straße in der Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen am 12.11.2024

Sehr geehrter Herr Held,

vielen Dank für Ihre Anfrage im Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen bezüglich des Signalprogramms der Lichtzeichenanlage Buddestraße in Richtung Kölner Straße.

Gemäß der Straßenverkehrs-Ordnung entscheiden die Straßenverkehrsbehörden, wo und welche Verkehrseinrichtungen anzubringen und zu entfernen sind. Verkehrseinrichtungen sind unter anderem Lichtzeichenanlagen. Daher wurde Ihre Anfrage zur Bearbeitung an die städtische Straßenverkehrsbehörde weitergeleitet.

Das Signalprogramm der Lichtzeichenanlage Buddestraße/Kölner Straße wurde nicht angepasst, da hierzu eine Anfrage und kein politischer Antrag beziehungsweise Beschluss vorliegt.

Nach Einschätzung der Verwaltung wären für eine Änderung des Programms rund 2.000 € zu veranschlagen. Ein Mehrwert wird seitens der Verwaltung nicht gesehen, da die Anlage verkehrsabhängig läuft und in den Spitzenstunden die Grünphase bereits 26 Sekunden beträgt.

Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister
 Federführender Fachbereich
 Erschließungsbeiträge/Widmungen

Beschlussvorlage

Drucksachen-Nr. 0648/2025
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	02.12.2025	Entscheidung

Tagesordnungspunkt

**Ausbau der Laurentiusstraße| hier: Bildung eines
 beitragsrechtlichen Abrechnungsabschnitts**

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen fasst folgenden Beschluss:
 Das mit „Laurentiusstraße“ bezeichnete Teilstück der Erschließungsanlage Paffrather
 Straße/Konrad-Adenauer-Platz/Laurentiusstraße ist von der Einmündung der Busspur
 gegenüber dem historischen Rathaus bis zur Einmündung in die Odenthaler Straße als
 selbstständiger Abschnitt abzurechnen.

Kurzzusammenfassung:

Kurzbegründung:

(...)

Risikobewertung:

(...)

Auswirkungsübersicht Klimarelevanz:

keine Klimarelevanz:	positive Klimarelevanz:	negative Klimarelevanz:
x		

Weitere notwendige Erläuterungen:

(...)

Finanzielle Auswirkungen:

	keine Auswirkungen:	Mehrerträge:		Mehraufwendungen:	
		lfd. Jahr	Folgejahre	lfd. Jahr	Folgejahre
konsumtiv:					
investiv:	x				
planmäßig:					
außerplanmäßig:					

Weitere notwendige Erläuterungen:

(...)

Personelle Auswirkungen:

	keine Auswirkungen:	Einsparungen:	Einstellungen:
planmäßig			
außerplanmäßig:			
kurzfristig:			
mittelfristig:			
langfristig:			

Weitere notwendige Erläuterungen:

(...)

Sachdarstellung/Begründung:

Die Laurentiusstraße wird derzeit bautechnisch umgestaltet. Der Ausbaubeschluss wurde vom AMV in seiner Sitzung am 29.08.2023 gefasst. Die Maßnahme löst entsprechend dem zu diesem Zeitpunkt geltenden Recht eine Beitragspflicht nach § 8 KAG NRW aus. Die auf die Anlieger entfallenden Beiträge sind entsprechend der damaligen Förderrichtlinie zu 100% durch das Land NRW förderfähig, wobei ein Rechtsanspruch auf Förderung allerdings nicht besteht. Die Beitragsermittlung erfolgt auf der Grundlage der „Satzung über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 KAG für straßenbauliche Maßnahmen in der Stadt Bergisch Gladbach“. In dieser Satzung hat sich die Stadt dafür entschieden, bei der Beitragserhebung nach § 8 KAG den sog. „engen“ Anlagenbegriff des Erschließungsbeitragsrechts zu verwenden. Danach stellt der Straßenzug Paffrather Straße/Laurentiusstraße eine einheitliche Anlage dar, die prinzipiell in voller Länge ausgebaut werden muss, um abgerechnet werden zu können. Jedoch kann nach § 8 Abs. 5 KAG der Aufwand für einzelne Abschnitte ermittelt werden, wenn diese selbstständig in Anspruch genommen werden können. Der o.g. Abschnitt erfüllt diese Anforderungen.

Um den Ausbau der Laurentiusstraße zeitnah abrechnen und die Förderung in Anspruch nehmen zu können, ohne auf den Ausbau der Paffrather Straße warten zu müssen, ist die Abschnittsbildung erforderlich.

Die Zuständigkeit für die Beschlussfassung liegt gemäß § 2 Abs. 4 der Satzung über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 KAG für städtebauliche Maßnahmen in der Stadt Bergisch Gladbach beim Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen.

Absender

**Fraktionen Bündnis
90/Die Grünen und
SPD**

Drucksachen-Nr.

0657/2025

öffentlich

Antrag

der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen und SPD

zur Sitzung:

Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen am 02.12.2025

Tagesordnungspunkt

**Gemeinsamer Antrag der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und
SPD vom 07.08.2025 zur Verkehrsberuhigung in Moitzfeld-Löhe**

Inhalt:

Bewohnerinnen und Bewohner des Löher Höhenwegs haben auf eine mangelnde Verkehrssicherheit hingewiesen, insbesondere für Kinder auf dem Weg zum Schulbus. Ein Gehweg bzw. Fußgängerbordstein fehlt, sodass der Fußverkehr die enge Fahrbahn nutzen muss, während Fahrzeuge dort parken. Das Parken ist derzeit nicht markiert, weshalb Fahrzeuge auf der ganzen Strecke abgestellt werden.

Die Anwohnerschaft favorisiert sehr deutlich die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs. Diese Variante trägt dem besonderen Schutzbedürfnis von zu Fuß Gehenden Rechnung. Zur Untermauerung des Anliegens haben Anwohnende eine Liste mit 38 Unterschriften vorgelegt, die sich alle für die Einrichtung einer verkehrsberuhigten Zone aussprechen. Diese wurden aus Datenschutzgründen separat an die Verwaltung übermittelt.

Beschlussvorschlag:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, vorrangig die Ausweisung der Straßen „Löher Höhenweg“ und „Langenmorgen“ in Moitzfeld-Löhe als verkehrsberuhigten Bereich zu prüfen. Dabei sind Parkstände eindeutig zu markieren und darzustellen, welche baulichen/gestalterischen Anpassungen für die Ausweisung mindestens erforderlich sind.
2. Hilfsweise, für den Fall, dass die Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich nicht umsetzbar oder nicht zweckmäßig sein sollte, prüft die Verwaltung die Markierung zulässiger Stellplätze auf der Fahrbahn; außerhalb dieser Stellplätze ist eine Halte-/Parkregelung anzuordnen, die dauerhaftes Parken unterbindet (z. B. Haltverbot in einer Zone).
3. Im Rahmen der Prüfungen sind insbesondere zu berücksichtigen:
 - die Verkehrssicherheit für zu Fuß Gehende, insbesondere für Kinder auf dem Weg zum Schulbus, da kein Gehweg/Fußgängerbordstein vorhanden ist und Kinder derzeit auf der engen Fahrbahn laufen, auf der Autos parken;
 - die fehlende Markierung der Parkflächen, die aktuell dazu führt, dass überall geparkt wird;

Kurzzusammenfassung:

Kurzbegründung:

(...)

Risikobewertung:

(...)

Auswirkungsübersicht Klimarelevanz:

keine Klimarelevanz:	positive Klimarelevanz:	negative Klimarelevanz:
	x	

Weitere notwendige Erläuterungen:

Erfüllt IKSK-Maßnahme 2.5 – Attraktivierung des Fußverkehrs.

Finanzielle Auswirkungen:

	keine Auswirkungen:	Mehrerträge:		Mehraufwendungen:	
		lfd. Jahr	Folgejahre	lfd. Jahr	Folgejahre
konsumtiv:	x				
investiv:					
planmäßig:	x				
außerplanmäßig:					

Weitere notwendige Erläuterungen:

(...)

Personelle Auswirkungen:

	keine Auswirkungen:	Einsparungen:	Einstellungen:
planmäßig	x		
außerplanmäßig:			
kurzfristig:			
mittelfristig:			
langfristig:			

Weitere notwendige Erläuterungen:

(...)

Stellungnahme der Verwaltung:

Vorweg ist festzuhalten, dass der Ausschuss einen Prüfauftrag entsprechend dem Antrag vom 07.08.2025 beschließen kann, nicht aber die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs oder einer Halteverbotszone. Diese Entscheidung obliegt ausschließlich der Straßenverkehrsbehörde. Die Verwaltung teilt nachfolgend die Ergebnisse der Prüfung mit. Um den Antrag der Ausschusssitzung vom 02. September 2025 abzuschließen, kann dieser in der Sitzung am 02. Dezember 2025 beschlossen oder abgelehnt werden. Die Entscheidung der Straßenverkehrsbehörde bleibt davon jedoch unberührt.

Auf Grundlage der Niederschrift der Ausschusssitzung vom 02. September 2025 hat die Verwaltung die Verkehrssituation entsprechend geprüft und in der Verkehrsbesprechung am 20. August 2025 behandelt, an der Vertreterinnen und Vertreter der Straßenverkehrsbehörde, des Straßenbaulastträgers, der Verkehrsplanung, der Verkehrsüberwachung und der Kreispolizei teilnahmen.

Im Ergebnis wurde festgestellt, dass es sich bei der Straße Langenmorgen um eine nichtstädtische Fläche und beim Löher Höhenweg um eine schmale städtische Straße ohne Gehweg handelt. Für ein Zonenhaltverbot oder einen verkehrsberuhigten Bereich spricht die Möglichkeit, das Parken zu ordnen sowie die erhöhte Sicherheit für zu Fuß Gehende. Gegen die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches gab es von einigen Teilnehmenden jedoch Bedenken hinsichtlich der Länge der Strecke. Zudem wurde eingewandt, dass Gestaltungen fehlen würden, wie Verschwenkungen, die sich in anderen verkehrsberuhigten Bereichen im Stadtgebiet wiederfinden. Ein Zonenhaltverbot mit Planung der möglichen Parkplatzanordnung und anschließender Markierung dieser Parkflächen wurde beschlossen. Die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches sollte nach Meinung der Teilnehmenden, wenn nur im besonders schmalen Bereich der Straße durch die Straßenverkehrsbehörde und die Verkehrsplanung geprüft werden.

Im Verlauf dieser Prüfung hat die Straßenverkehrsbehörde mit Unterstützung durch die Verkehrsplanung jedoch festgestellt, dass weiterhin die Möglichkeit besteht, den Löher Höhenweg durchgehend als verkehrsberuhigten Bereich einzurichten. Zwar sind zusätzliche Gestaltungselemente kaum möglich wegen der geringen Breite der Straße, jedoch könnten neben der Beschilderung zu Beginn und am Ende des verkehrsberuhigten Bereiches

Markierungen im Verlauf der Strecke auf die Fahrbahn aufgebracht werden, um die Verkehrsteilnehmenden an den verkehrsberuhigten Bereich zu erinnern. Es liegen keine bekannten Unfälle vor, jedoch ist Tempo 30 km/h ohne Fußweg ein Sicherheitsdefizit für zu Fuß Gehende. Aufgrund der schmalen Breite besteht keine Möglichkeit, einen Fußweg anzulegen. Durch den verkehrsberuhigten Bereich würde die erlaubte Geschwindigkeit für Fahrzeuge auf Schrittgeschwindigkeit gesenkt werden und auf zu Fuß Gehende müsste besonders geachtet werden. Weiterhin würde auch die Parkproblematik insofern einheitlich geregelt sein, da in einem verkehrsberuhigten Bereich nur in gekennzeichneten Flächen geparkt werden darf.

Die Verwaltung erstellt daher eine entsprechende Planung des Verkehrsberuhigten Bereiches und der Parkflächenordnung, welche in der Verkehrsbesprechung erneut behandelt wird. Gegebenenfalls sind im Anschluss noch Änderungen vorzunehmen und schriftlichen Stellungnahmen der angehörten Teilnehmenden abzuwägen. Danach kann die Anordnung der Planung durch die Straßenverkehrsbehörde erfolgen.



Konrad-Adenauer-Platz 1
51465 Bergisch Gladbach

An den
Vorsitzenden des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen (AMV)
Dr. Josef Cramer

Konrad-Adenauer-Platz 1
51465 Bergisch Gladbach

Bergisch Gladbach, 07.08.2025

Gemeinsamer Antrag der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SPD zur Verkehrsberuhigung in Moitzfeld-Löhe

Sehr geehrter Herr Dr. Cramer,

bitte setzen Sie den folgenden Antrag auf die Tagesordnung der Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen (AMV) am 02. September 2025:

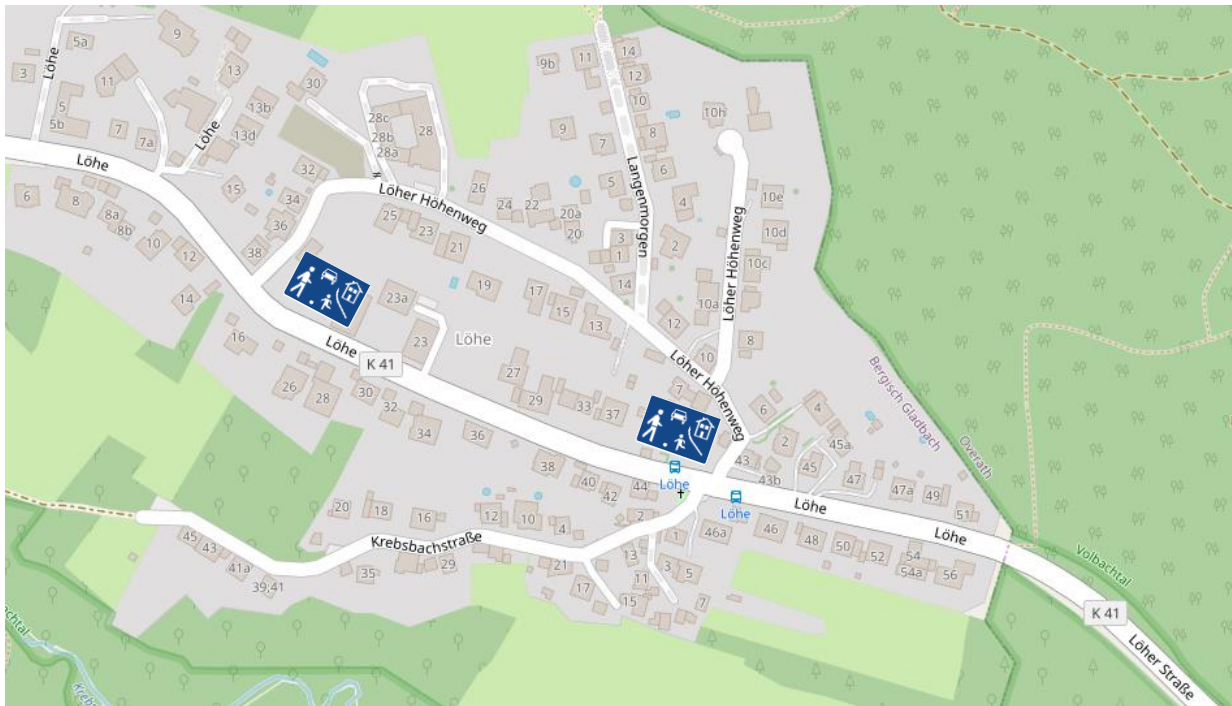
Beschluss

1. Die Verwaltung wird beauftragt, vorrangig die Ausweisung der Straßen „Löher Höhenweg“ und „Langenmorgen“ in Moitzfeld-Löhe als verkehrsberuhigten Bereich zu prüfen. Dabei sind Parkstände eindeutig zu markieren und darzustellen, welche baulichen/gestalterischen Anpassungen für die Ausweisung mindestens erforderlich sind.
2. Hilfsweise, für den Fall, dass die Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich nicht umsetzbar oder nicht zweckmäßig sein sollte, prüft die Verwaltung die Markierung zulässiger Stellplätze auf der Fahrbahn; außerhalb dieser Stellplätze ist eine Halte-/Parkregelung anzuordnen, die dauerhaftes Parken unterbindet (z. B. Haltverbot in einer Zone).
3. Im Rahmen der Prüfungen sind insbesondere zu berücksichtigen:
 - die Verkehrssicherheit für zu Fuß Gehende, insbesondere für Kinder auf dem Weg zum Schulbus, da kein Gehweg/Fußgängerbordstein vorhanden ist und Kinder derzeit auf der engen Fahrbahn laufen, auf der Autos parken;
 - die fehlende Markierung der Parkflächen, die aktuell dazu führt, dass überall geparkt wird;

Begründung

Bewohnerinnen und Bewohner des Löher Höhenwegs haben auf eine mangelnde Verkehrssicherheit hingewiesen, insbesondere für Kinder auf dem Weg zum Schulbus. Ein Gehweg bzw. Fußgängerbordstein fehlt, sodass der Fußverkehr die enge Fahrbahn nutzen muss, während Fahrzeuge dort parken. Das Parken ist derzeit nicht markiert, weshalb Fahrzeuge auf der ganzen Strecke abgestellt werden.

Die Anwohnerschaft favorisiert sehr deutlich die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs. Diese Variante trägt dem besonderen Schutzbedürfnis von zu Fuß Gehenden Rechnung. Zur Untermauerung des Anliegens haben Anwohnende eine Liste mit 38 Unterschriften vorgelegt, die sich alle für die Einrichtung einer verkehrsberuhigten Zone aussprechen. Diese werden aus Datenschutzgründen separat an die Verwaltung übermittelt.



Karte: OpenStreetMap

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Friedrich Bacmeister

Dr. Friedrich Bacmeister
Co-Fraktionsvorsitzender BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Klaus W. Waldschmidt

Klaus Waldschmidt
Fraktionsvorsitzender SPD

Absender

CDU-Fraktion

Drucksachen-Nr.

0761/2025

öffentlich

Antrag

der CDU-Fraktion

zur Sitzung:

Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen am 02.12.2025

Tagesordnungspunkt

**Antrag der CDU-Fraktion vom 11.11.2025 - Pflanzung von Bäumen
vor dem Rathaus Stadtmitte**

Stellungnahme der Verwaltung:

Aufgrund der Kürze der Zeit erfolgt die Stellungnahme der Verwaltung als Tischvorlage.

CDU-Fraktion / Konrad-Adenauer-Platz 1 / 51465 Bergisch Gladbach

An den Vorsitzenden
des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen
Herrn Lutz Schade
Konrad-Adenauer-Platz 1

51465 Bergisch Gladbach

CDU-Fraktion im Rat der
Stadt Bergisch Gladbach
Konrad-Adenauer-Platz 1
51465 Bergisch Gladbach

T 02202 142218
F 02202 142201
fraktion@cdu.gl
www.cdu.gl/fraktion

11. November 2025

**Antrag zur Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen am 02. Dezember 2025
2025 – Pflanzung von Bäumen vor dem Rathaus Stadtmitte**

Sehr geehrter Herr Schade,

bitte setzen Sie folgenden Antrag auf die Tagesordnung im öffentlichen Teil der Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen (AMV) am 02. Dezember 2025.

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, alternative Standorte für die geplanten drei Bäume vor dem Rathaus Stadtmitte zu finden. Die neuen Beete sollen stattdessen mit niedrig wachsenden Stauden bepflanzt werden, die für ein harmonisches Gesamtbild vor dem Rathaus sorgen sollen.

Begründung:

Mit dem Umbau der Laurentiusstraße sollen drei Bäume vor dem Rathaus Stadtmitte gepflanzt werden. Dadurch wird das Rathaus, eines der wesentlichen das Stadtbild prägenden Gebäude, in wenigen Jahren „versteckt“ sein. Schon heute haben wir die Situation, dass die Villa Zanders und die Laurentiuskirche – zwei weitere den Konrad-Adenauer-Platz prägende Gebäude – durch die Bepflanzung nicht gut zu sehen sind und ihre Wirkung für den Platz dadurch eingeschränkt ist.

Die Argumente, die bei der Regionale 2020 für die freie Sichtachse vom Turbo-Kreisel auf die Villa Zanders galten, treffen unserer Meinung nach ebenso auf das Rathaus zu.

Aus unserer Sicht ist die Pflanzung der Bäume so nah an der historischen Fassade auch nachteilig für die Bausubstanz des Rathauses. Wurde die Pflanzung der Bäume mit der Denkmalschutzbehörde abgestimmt? Liegt hier eine Stellungnahme der Denkmalschutzbehörde vor?

Liegt der Verwaltung eine Stellungnahme des Geschichtsvereins zu der Maßnahme vor? Wenn nicht, würden wir die Verwaltung bitten, mit dem Geschichtsverein Kontakt aufzunehmen und eine Stellungnahme einzuholen.

Aus diesem Grund beantragen wir, dass die Verwaltung alternative Standorte für die drei Bäume prüft, um die Sichtachsen auf das Rathaus freizuhalten.

Nachhaltigkeit:

Mit der Anfrage werden folgende UN-Nachhaltigkeitsziele angestrebt und umgesetzt:



Mit freundlichen Grüßen

Dr. Michael Metten
Fraktionsvorsitzender

Harald Henkel
Stell.-Fraktionsvorsitzender und
Ratsmitglied für Schildgen

Dr. Oliver Schillings
Ratsmitglied und
Sprecher im AMV

