

# Sitzungsunterlagen

Sitzung des Ausschusses für  
Mobilität und Verkehrsflächen

03.03.2026



# Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente	
Einladung	5
Vorlagendokumente	
TOP Ö 4 Bericht über die Durchführung der Beschlüsse aus der letzten Sitzung vom 02.12.2025 - öffentlicher Teil	
Mitteilungsvorlage 0816/2025	9
TOP Ö 7 Ergebnisse der Haushaltsbefragung 2025	
Mitteilungsvorlage 0824/2025	11
TOP Ö 8.1 Haushaltsplanberatung für die Produktgruppen des FB 6 für das HHj. 2026	
Beschlussvorlage 0009/2026	13
Anlage 1 Investive Änderungsliste 2026 PG 09.022 0009/2026	17
TOP Ö 8.2 Haushaltsplanberatung für die Produktgruppe 12.760/Verkehrstechnik und Unterhaltungsaufgaben an Verkehrsflächen für das HHj. 2026	
Beschlussvorlage 0010/2026	19
TOP Ö 9.1 Personalsituation im FB 6	
Mitteilungsvorlage 0003/2026	21
Anlage 1_Darstellung der Personalsituation in FB 6 0003/2026	23
TOP Ö 9.2 Personalsituation im FB 7	
Mitteilungsvorlage 0008/2026	31
Anlage 1: Personalsituation FB 7 251006 0008/2026	33
TOP Ö 10 Offene Beschlüsse	
Mitteilungsvorlage 0646/2025	45
TOP Ö 11 S-Bahnausbau	
Mitteilungsvorlage 0815/2025	47
TOP Ö 12 Rad macht Schule - Aktualisierte Routenführung	
Mitteilungsvorlage 0823/2025	49
2026-01-16 Schnelle Wege NCG und Im Kleefeld 0823/2025	53
TOP Ö 13 Pflanzung von Bäumen vor dem Rathaus Stadtmitte	
Mitteilungsvorlage 0825/2025	55
0800 2025 1_Anlage 1_Leitungsplan_Laurentiusstraße 0825/2025	57
Anlage 2_FB3-32_Stellungnahme Nutzung Konrad-Adenauer-Platz 0825/2025	59
Anlage 3_FB3-32_Feuerwehrplan_Variante 1 0825/2025	61
Anlage 4_FB3-32_Feuerwehrplan_Variante 2 0825/2025	63
Anlage 5_FB3-32_Stellplatzplan_Kirmes 0825/2025	65
TOP Ö 14 Parkleitsystem Schildgen	
Mitteilungsvorlage 0826/2025	67
Anlage 01 - Standorte Wegweisung Parkleitsystem Schildgen 0826/2025	69
Anlage 02 - Bevorzugte technische Lösung am Parkplatz Am Schild 0826/2025	71
TOP Ö 15 Haltestellenkonzept - Sachstand Umsetzung	
Mitteilungsvorlage 0827/2025	73
TOP Ö 16 Prüfergebnisse Grünpfeile	
Mitteilungsvorlage 0828/2025	77
TOP Ö 17 RadPendlerRouten - Information zum Sachstand	
Mitteilungsvorlage 0830/2025	79
TOP Ö 18 Rahmenplanung 2.0   hier: Alte Stadthäuser – Prüfauftrag zur Verlagerung der Haltestellen „Bergisch Gladbach Markt" an die Straße An der Gohrsmühle	

Mitteilungsvorlage 0099/2026	83
Anlage 1_Planung_Büro_Zimmermann 0099/2026	87
Anlage 2_2018_Bericht_VIA 0099/2026	89
Anlage_3_2024_Sicherheitsaudit_Turbokreisel 0099/2026	293
Anlage_4_Stellungnahme_Sicherheitsauditorin 0099/2026	321
TOP Ö 19 Verlängerung Linie 1 - Konkretisierung Trassenführung	
Beschlussvorlage 0822/2025	327
TOP Ö 20 Rahmenvertrag für Asphaltarbeiten zur Verbesserung der Straßenzustände in Bergisch Gladbach	
Beschlussvorlage 0042/2026	331
TOP Ö 21.1 Antrag der Fraktion Volt/Freie Wählergemeinschaft vom 10.02.2026 - Verkehrsüberwachung der Baustellenumleitung Altenberger-Dom-Straße 2. Bauabschnitt	
Antrag 0116/2026	337
Anlage 1_Antrag der Fraktionen VOLT/Freie Wählergemeinschaft_AMV-BV-ADS-Verkehrsüberwachung 0116/2026	339
TOP Ö 22.1 Anfrage der CDU-Fraktion vom 15.12.2025 zur Pflanzung hochwachsender Bäume vor Denkmälern und an historischen Stellen der Stadt, hier: Rathaus Laurentiusstraße	
Anfrage 0800/2025/1	341
Anlage 1_Anfrage CDU Fraktion vom 15.12.2025 - Pflanzung von hochwachsenden Bäumen vor Denkmälern und an historischen Stellen der Stadt hier Rathaus Laurentiusstraße 0800/2025/1	343
Anlage 2_Ansicht Rathaus_mit Bäumen Sobus_ 0800/2025/1	345
TOP Ö 22.2 Gemeinsame Anfrage der Fraktionen BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN und SPD vom 17.12.2025 zum Parkplatz in Lustheide	
Anfrage 0832/2025	347
Anlage 1 - Gemeinsame Anfrage der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SPD - Pendlerparkplatz 0832/2025	349
TOP Ö 22.3 Gemeinsame Anfrage der Fraktionen BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN und SPD vom 17.12.2025 zu Tempo 30 im Zentrum von Paffrath	
Anfrage 0833/2025	351
Anlage 1 - Gemeinsame Anfrage der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SPD -Tempo30-Paffrath 0833/2025	353
TOP Ö 22.4 Anfrage der CDU-Fraktion vom 26.01.2026 - Frostschäden und Schlaglöcher auf städtischen Verkehrsflächen	
Anfrage 0069/2026	357
Anlage 1 - Anfrage der CDU-Fraktion vom 26.01.2026 - Frostschäden und Schlaglöcher auf städtischen Verkehrsflächen 0069/2026	361
TOP Ö 22.5 Anfrage der Bürgerpartei GL vom 26.01.2026 - Sachstand und Ausbauplanung der öffentlichen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Bergisch Gladbach	
Anfrage 0083/2026	363
Anlage 1_Anfrage der Bürgerpartei GL vom 26.01.2026 - Sachstand und Ausbauplanung der öffentlichen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in BGL 0083/2026	365
TOP Ö 22.6 Anfrage von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 02.02.2026 zu verkehrlichen Entwicklungen in der Innenstadt als Folge der geplanten Neubauprojekte	
Anfrage 0102/2026	367
Anlage 1_Anfrage von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 02.02.26- Mobilität_Innenstadt 0102/2026	371

# Stadt Bergisch Gladbach

Datum

**11.02.2026**

Ausschussbetreuender Fachbereich

**Zentraler Dienst 6-10**

Sachbearbeitung

Cornelia Türk

Telefon-Nr.

**02202-141856**

Tag und Beginn der Sitzung

**Dienstag, 03.03.2026, 17:00 Uhr**

## Einladung

**zur 2. 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](mailto: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 02.12.2025 - öffentlicher Teil**
- 4 **Bericht über die Durchführung der Beschlüsse aus der letzten Sitzung vom 02.12.2025 - öffentlicher Teil**  
**Vorlage: 0816/2025**
- 5 **Mitteilungen der/des Ausschussvorsitzenden**
- 6 **Mitteilungen des Bürgermeisters**
- 6.1 **Mündliche Mitteilungen**
- 6.1.1 **Sachstand Ausbau ADS BA 2**

- 6.1.2 **Sanierung der Bahnübergänge Vürfels/Vürfelser Kaule und In der Auen sowie Teile der Trasse durch die KVB**
  
- 6.2 **Schriftliche Mitteilungen**
  
- 6.2.1 **Fußgängerzone Bergisch Gladbach - Weiteres Vorgehen zur Beseitigung des Schadensbildes**
  
- 7 **Ergebnisse der Haushaltsbefragung 2025**  
Vorlage: 0824/2025
  
- 8 **Haushaltsplanberatungen**
  
- 8.1 **Haushaltsplanberatung für die Produktgruppen des FB 6 für das HHj. 2026**  
Vorlage: 0009/2026
  
- 8.2 **Haushaltsplanberatung für die Produktgruppe 12.760/Verkehrstechnik und Unterhaltungsaufgaben an Verkehrsflächen für das HHj. 2026**  
Vorlage: 0010/2026
  
- 9 **Personalsituationen**
  
- 9.1 **Personalsituation im FB 6**  
Vorlage: 0003/2026
  
- 9.2 **Personalsituation im FB 7**  
Vorlage: 0008/2026
  
- 10 **Offene Beschlüsse**  
Vorlage: 0646/2025
  
- 11 **S-Bahnausbau**  
Vorlage: 0815/2025
  
- 12 **Rad macht Schule - Aktualisierte Routenführung**  
Vorlage: 0823/2025
  
- 13 **Pflanzung von Bäumen vor dem Rathaus Stadtmitte**  
Vorlage: 0825/2025
  
- 14 **Parkleitsystem Schildgen**  
Vorlage: 0826/2025

- 15 **Haltstellenkonzept - Sachstand Umsetzung**  
Vorlage: 0827/2025
  
- 16 **Prüfergebnisse Grünpeile**  
Vorlage: 0828/2025
  
- 17 **RadPendlerRouten - Information zum Sachstand**  
Vorlage: 0830/2025
  
- 18 **Rahmenplanung 2.0 | hier: Alte Stadthäuser – Prüfauftrag zur Verlagerung der Haltestellen „Bergisch Gladbach Markt“ an die Straße An der Gohrsmühle**  
Vorlage: 0099/2026
  
- 19 **Verlängerung Linie 1 - Konkretisierung Trassenführung**  
Vorlage: 0822/2025
  
- 20 **Rahmenvertrag für Asphaltarbeiten zur Verbesserung der Straßenzustände in Bergisch Gladbach**  
Vorlage: 0042/2026
  
- 21 **Anträge der Fraktionen**
  - 21.1 **Antrag der Fraktion Volt/Freie Wählergemeinschaft vom 10.02.2026 - Verkehrsüberwachung der Baustellenumleitung Altenberger-Dom-Straße 2. Bauabschnitt**  
Vorlage: 0116/2026
  
- 22 **Anfragen der Ausschussmitglieder**
  - 22.1 **Anfrage der CDU-Fraktion vom 15.12.2025 zur Pflanzung hochwachsender Bäume vor Denkmälern und an historischen Stellen der Stadt, hier: Rathaus Laurentiusstraße**  
Vorlage: 0800/2025/1
  
  - 22.2 **Gemeinsame Anfrage der Fraktionen BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN und SPD vom 17.12.2025 zum Parkplatz in Lustheide**  
Vorlage: 0832/2025
  
  - 22.3 **Gemeinsame Anfrage der Fraktionen BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN und SPD vom 17.12.2025 zu Tempo 30 im Zentrum von Paffrath**  
Vorlage: 0833/2025
  
  - 22.4 **Anfrage der CDU-Fraktion vom 26.01.2026 - Frostschäden und Schlaglöcher auf städtischen Verkehrsflächen**

**Vorlage: 0069/2026**

**22.5 Anfrage der Bürgerpartei GL vom 26.01.2026 - Sachstand und Ausbauplanung der öffentlichen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Bergisch Gladbach  
Vorlage: 0083/2026**

**22.6 Anfrage von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 02.02.2026 zu verkehrlichen Entwicklungen in der Innenstadt als Folge der geplanten Neubauprojekte  
Vorlage: 0102/2026**

**N Nicht öffentlicher Teil**

**1 Genehmigung der Niederschrift der vergangenen Sitzung vom 02.12.2025 - nicht öffentlicher Teil**

**2 Mitteilungen der/des Ausschussvorsitzenden**

**3 Mitteilungen des Bürgermeisters**

**4 Bericht über Auftragsvergaben des FB 6 und FB 7 über 10.000 €  
Vorlage: 0814/2025**

**5 Ausbau S 11  
Vorlage: 0095/2026**

**6 Planfeststellung Ausbau S11 - Beschluss der ergänzenden Stellungnahme zum PFA 2.2  
Vorlage: 0016/2026**

**7 Anträge der Fraktionen**

**8 Anfragen der Ausschussmitglieder**

gez. Schade  
Vorsitzender

**Stadt Bergisch Gladbach**  
**Der Bürgermeister**  
 Federführender Fachbereich  
**Stadtentwicklung**

## Mitteilungsvorlage

Drucksachen-Nr. 0816/2025  
**öffentlich**

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	03.03.2026	zur Kenntnis

### Tagesordnungspunkt

### **Bericht über die Durchführung der Beschlüsse aus der letzten Sitzung vom 02.12.2025 - öffentlicher Teil**

#### Inhalt der Mitteilung:

In der Sitzung am 02.12.2025 wurde zu folgenden Punkten ein Beschluss gefasst, über den zu berichten ist:

- Ö8 Ferdinand-Stucker-Straße**  
 Der Planungsauftrag wurde kurzfristig mit dem beauftragten Ingenieurbüro besprochen. Die Planungsvariante wird nun weiter ausgearbeitet mit dem Ziel die Sperrung optional zu gestalten.
- Ö9 Rad macht Schule – Beschluss der Routenführung**  
 Die Verwaltung erarbeitet zum nächsten Ausschusstermin eine aktualisierte Routenführung und darauf angepasste Maßnahmen. Die Anregungen aus dem Ausschuss werden berücksichtigt und Synergien bestmöglich genutzt.
- Ö11 Ausbau der Laurentiusstraße | hier: Bildung eines beitragsrechtlichen Abrechnungsabschnitts**  
 Nach Abschluss der Baumaßnahme wird auf der Grundlage des gebildeten Abschnitts die Ermittlung der auf die Anliegergrundstücke entfallenden Straßenbaubeiträge erfolgen. Anschließend wird für die Beiträge die 100%ige Förderung entsprechend der „Förderrichtlinie Straßenbaubeiträge“ bei der NRW Bank beantragt werden.
- Ö12.1 Gemeinsamer Antrag der Fraktionen BÜNDNIS 90 / Die Grünen und SPD vom 07.08.2025 zur Verkehrsberuhigung in Moitzfeld-Löhe**  
 Die aus dem Beschluss hervorgehende Prüfung und Planung von Markierung und Beschilderung wird in das Arbeitsprogramm aufgenommen. Im Anschluss wird diese

in Rahmen der Anhörung von Polizei und Baulastträger zur verkehrsrechtlichen Anordnung vorbereitet.

**Ö12.2 Antrag der CDU-Fraktion vom 11.11.2025 – Pflanzung von Bäumen vor dem Rathaus Stadtmittel**

Die Verwaltung trägt die erforderlichen Grundlagen für die Standortprüfung zusammen. Das Prüfergebnis soll in der nächsten Ausschusssitzung vorgestellt werden.

**Stadt Bergisch Gladbach**  
**Der Bürgermeister**  
 Federführender Fachbereich  
**Stadtentwicklung**

## Mitteilungsvorlage

Drucksachen-Nr. 0824/2025  
**öffentlich**

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	03.03.2026	zur Kenntnis

### Tagesordnungspunkt

### Ergebnisse der Haushaltsbefragung 2025

#### Inhalt der Mitteilung:

Im Rahmen der Fortschreibung und Evaluation des Mobilitätskonzeptes, das im Jahr 2015 politisch beschlossen wurde, wurde im Jahr 2025 erneut eine repräsentative Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung durchgeführt. Die Durchführung der Befragung erfolgte – wie bereits bei der Erhebung zum Mobilitätskonzept – durch das Büro Helmert.

Um eine größtmögliche Vergleichbarkeit der Ergebnisse zu gewährleisten, wurde die Methodik (Erhebungsform, Stichprobengröße, Haushaltsstruktur etc.) weitgehend unverändert übernommen. Die Methodik orientiert sich an den Standards der AGFS.

Für die Befragung wurden insgesamt 5.000 Haushalte ausgewählt. Davon konnten 758 Haushalte erreicht werden, in denen insgesamt 1.527 Personen befragt wurden. Dies entspricht einem Anteil von rund 1,3 % der Gesamtbevölkerung. Die Beteiligung ist damit sehr positiv und die Ergebnisse sind statistisch belastbar und aussagekräftig.

Auch der Fragebogen orientiert sich in weiten Teilen an der damaligen Erhebung und wurde lediglich um aktuelle Themenfelder (z. B. E-Scooter, Bike-Sharing) ergänzt.

Erste Auswertungen zeigen, dass sich der Modal Split im Stadtgebiet in den vergangenen zehn Jahren deutlich zugunsten des Rad- und Fußverkehrs entwickelt hat, während der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zurückgegangen ist. Gleichzeitig ist jedoch insgesamt ein Anstieg der Anzahl der Wege und Fahrten im Stadtgebiet festzustellen, was auf eine insgesamt wachsende Mobilitätsnachfrage hinweist.

Die Ergebnisse werden bis zur Sitzung aufbereitet und durch das Büro Helmert vorgestellt und erläutert. Im Nachgang werden die vollständigen Unterlagen und Auswertungen veröffentlicht.



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

## Beschlussvorlage

Drucksachen-Nr. 0009/2026  
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	03.03.2026	Beratung
Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und Liegenschaften	19.03.2026	Beratung
Rat der Stadt Bergisch Gladbach	24.03.2026	Entscheidung

### Tagesordnungspunkt

### Haushaltsplanberatung für die Produktgruppen des FB 6 für das HHj. 2026

#### Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen empfiehlt, die Teilhaushalte für die Produktgruppen 09.022 Stadtentwicklungsplanung, Strategische Verkehrsentwicklungsplanung (für den Teilbereich „Mobilität“) und 12.664 Bau- und Planungsaufgaben an Verkehrsflächen in der vorgestellten Entwurfsfassung zzgl. der erforderlichen Änderungen aus der Änderungsliste zu beschließen.

## Sachdarstellung/Begründung:

<b>Produktgruppe:</b>	<b>09.022</b>	<b>Stadtentwicklungsplanung, Strategische Verkehrsentwicklungsplanung</b>
<b>Produkt:</b>	<b>09.022.2</b>	<b>Räumliche und thematische Verkehrsentwicklungskonzepte</b>

### **1. Konsumtiver Bereich**

#### **1.1. Allgemeine Erläuterungen zum Haushaltsentwurf**

Es wird auf die Ausführungen im Haushaltsplanentwurf verwiesen.

#### **1.2. Erläuterungen zu den Änderungen**

Es sind keine Änderungen notwendig.

### **2. Investiver Bereich**

#### **2.1. Allgemeine Erläuterungen zum Haushaltsentwurf**

Es wird auf die Ausführungen im Haushaltsplanentwurf verwiesen.

#### **2.2. Erläuterungen zur Änderungsliste Investitionen**

Hinweis 022.001 (Anlage 1: Investive Änderungsliste 2026 PG 09.022):

Im Rahmen der nachgelagerten fachlichen Überprüfung und auf Basis ergänzender Rückmeldungen des zuständigen Fachbereiches haben sich die voraussichtlichen Erschließungskosten für diese Maßnahme erhöht. Diese Erkenntnisse lagen zum Zeitpunkt der ursprünglichen Haushaltsanmeldung noch nicht vollständig vor und konnten daher im Haushaltsentwurf 2026 nicht berücksichtigt werden. Ursprungsbetrag 302.500€ - Erhöhung auf 424.830 €.

Es handelt sich um den I-Auftrag: I02224017 – Erschließungsplanung Zanders.

<b>Produktgruppe:</b>	<b>12.664</b>	<b>Bau- und Planungsaufgaben an Verkehrsflächen</b>
<b>Produkt:</b>	<b>12.664.1</b>	<b>Bau- und Planungsaufgaben an Verkehrsflächen</b>

**1. Konsumtiver Bereich**

**1.1. Allgemeine Erläuterungen zum Haushaltsentwurf**

Es wird auf die Ausführungen im Haushaltsplanentwurf verwiesen.

**1.2. Erläuterungen zu den Änderungen**

Es sind keine Änderungen notwendig.

**2. Investiver Bereich**

**2.1. Allgemeine Erläuterungen zum Haushaltsentwurf**

Es wird auf die Ausführungen im Haushaltsplanentwurf verwiesen.

**2.2. Erläuterungen zur Änderungsliste Investitionen**

Es sind keine Änderungen notwendig.

**Hinweis:**

Aus Gründen der Ressourcenschonung wird darauf verzichtet, die Entwurfsfassungen nochmals hinzuzufügen. Diese sind jederzeit einsehbar unter <https://www.bergischgladbach.de/haushalt-2026.aspx> (Haushaltsbuch 2026).



## Investive Änderungsliste

Haushalt: Kernhaushalt  
 Produktbereich: 09. - Räumliche Planung und Entwicklung, Geoinformationen  
 Produktgruppe: 09.022. - Stadtentwicklungsplanung, Strategische Verkehrsentwicklungsplanung



Investitionsaufträge	2026						2027			2028			2029			Hin- weise
	Ansatz			Verpflichtungsermächtigung			Ansatz Entwurf	Änderung	Ansatz neu	Ansatz Entwurf	Änderung	Ansatz neu	Ansatz Entwurf	Änderung	Ansatz neu	
	Ansatz Entwurf	Änderung	Ansatz neu	VE Entwurf	Änderung	VE neu										
	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	
102224017 - 7852000 Erschließungsplanung Zanders	302.500	122.330	424.830													022.001



**Stadt Bergisch Gladbach**  
**Der Bürgermeister**  
Federführender Fachbereich  
**Verkehrsflächen**

## Beschlussvorlage

Drucksachen-Nr. 0010/2026  
**öffentlich**

<b>Gremium</b>	<b>Sitzungsdatum</b>	<b>Art der Behandlung</b>
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	03.03.2026	Beratung
Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und Liegenschaften	19.03.2026	Beratung
Rat der Stadt Bergisch Gladbach	24.03.2026	Entscheidung

### Tagesordnungspunkt

#### **Haushaltsplanberatung für die Produktgruppe 12.760/Verkehrstechnik und Unterhaltungsaufgaben an Verkehrsflächen für das HHj. 2026**

#### **Beschlussvorschlag:**

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen empfiehlt, den Teilhaushalt für die Produktgruppe 12.760 Verkehrstechnik und Unterhaltungsaufgaben an Verkehrsflächen in der vorgestellten Entwurfsfassung zu beschließen.

## **Sachdarstellung/Begründung:**

<b>Produktgruppe:</b>	<b>12.760 Verkehrstechnik und Unterhaltungsaufgaben an Verkehrsflächen</b>
<b>Produkt:</b>	<b>12.760.1 Verkehrstechnik und Unterhaltungsaufgaben an Verkehrsflächen</b>

### **1. Konsumentiver Bereich**

#### **1.1. Allgemeine Erläuterungen zum Haushaltsentwurf**

Es wird auf die Ausführungen im Haushaltsplanentwurf verwiesen.

#### **1.2. Erläuterungen zu den Änderungen**

Es sind keine Änderungen notwendig.

### **2. Investiver Bereich**

#### **2.1. Allgemeine Erläuterungen zum Haushaltsentwurf**

Es wird auf die Ausführungen im Haushaltsplanentwurf verwiesen.

#### **2.2. Erläuterungen zur Änderungsliste Investitionen**

Es sind keine Änderungen notwendig.

### **Hinweis:**

Aus Gründen der Ressourcenschonung wird darauf verzichtet, die Entwurfsfassungen nochmals hinzuzufügen. Diese sind jederzeit einsehbar unter <https://www.bergischgladbach.de/haushalt-2026.aspx> (Haushaltsbuch 2026).

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

## Mitteilungsvorlage

Drucksachen-Nr. 0003/2026  
**öffentlich**

<b>Gremium</b>	<b>Sitzungsdatum</b>	<b>Art der Behandlung</b>
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	03.03.2026	zur Kenntnis
Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss	05.03.2026	zur Kenntnis

### Tagesordnungspunkt

### Personalsituation im FB 6

### Inhalt der Mitteilung:

Die Darstellung der Personalsituation ist der Vorlage als Anlage 1 beigelegt.



**1-101/ Fr. Drees**

über FBL 6

*pl 08.10.25*

und

VIII

*pl 08.10.2025*

**Darstellung der Personalsituation in den Abteilungen des FB 6**

**6-1 Untere Denkmalbehörde**

**Aktuelle Personalsituation**

Eine fachliche Vollzeitstelle (Teilzeit mit 25 Wochenstunden)  
Zwei fachliche Teilzeitstellen (18 und 24 Wochenstunden)  
Eine Vollzeitstelle der Verwaltung (30 Wochenstunden)

Durch Krankheit ist die fachliche Vollzeitstelle bis auf unbestimmte Zeit nicht besetzt.

**Beantragte Stellen**

Keine

**Konsequenzen bei Nichtbewilligung der beantragten Stellen**

Keine

**6-2 Gestaltungsbeirat**

**Aktuelle Personalsituation**

Für die Geschäftsführung des Gestaltungsbeirates ist eine halbe Stelle vorhanden, die besetzt ist.

**Beantragte Stellen**

Keine

**Konsequenzen bei Nichtbewilligung der beantragten Stellen**

Keine

**6-3 Mobilitätsdatenmanagement und E-Mobilität**

**Aktuelle Personalsituation**

Die neugeschaffene Stabstelle des Mobilitätsdatenmanagement ist mit einer Vollzeitstelle und Vollzeitkraft besetzt.

**Beantragte Stellen**

Keine

## Konsequenzen bei Nichtbewilligung der beantragten Stellen

Keine

### 6-10 Zentraler Dienst

#### Aktuelle Personalsituation

Der Zentrale Dienst des Fachbereich 6 ist mit zwei Vollzeitstellen ausgestattet. Die Abteilungsleitung ist derzeit mit 73% besetzt. Grundsätzlich wird in Anbetracht der Fachbereichsgröße und Aufgaben eine weitere Stelle im Zentralen Dienst als wünschenswert erachtet. Aufgrund der angespannten Haushaltssituation hat man von einer Stellenanmeldung abgesehen.

#### Beantragte Stellen

Keine

## Konsequenzen bei Nichtbewilligung der beantragten Stellen

Keine

### 6-60 Mobilität und Stadtentwicklung

#### Aktuelle Personalsituation

<b>Funktion</b>	<b>Status</b>
Abteilungsleitung	besetzt
Geschäftsstelle	besetzt
<b>6-600 Mobilität</b>	
Sachgebietsleitung	besetzt
Beauftragte/r für Rad- und Fußverkehr	besetzt
Verkehrsplanung/Mobilitätsmanagement	besetzt
Verkehrsplanung/Mobilitätsmanagement	besetzt
Verkehrsplanung	besetzt, aber in Elternzeit
Verkehrsplanung	besetzt
Verkehrsplanung	besetzt
Verkehrsplanung	besetzt
Verkehrsplanung	Ab 01.11.25 besetzt
Sachbearbeitung Verkehrsplanung	besetzt mit einer Werkstudentin
Stationäre Verkehrslenkung	besetzt
Stationäre Verkehrslenkung	besetzt
<b>6-601 Grundstückswirtschaft</b>	
Sachgebietsleitung	besetzt
Sachbearbeitung	besetzt
Sachbearbeitung	besetzt
<b>6-602 Stadtentwicklung</b>	
Sachgebietsleitung	besetzt
Stadtentwicklung	besetzt
Stadtentwicklung	besetzt

#### 6-600 Personalsituation der stationären Verkehrslenkung

Die stationäre Verkehrslenkung ist für das gesamte Stadtgebiet zuständig. Zu den Kernaufgaben gehören im Allgemeinen

- Verkehrsrechtliche Anordnungen aller stationären Maßnahmen
- Unfallkommissionsarbeit
- Verkehrsschauen
- Verkehrsbesprechungen mit Baulasträgern, Polizei, Externen
- Mitwirkung in der Verkehrsplanung
- Vorlagenerstellung für Ausschüsse
- Bearbeitung politischer Aufträge und Anfragen
- Bearbeitung von Bürgeranliegen und Beschwerden
- Teilnahme und Mitwirkung bei Öffentlichkeitsveranstaltungen

Diese Aufgaben sind mit dem bisherigen Personal nicht ausreichend zu bearbeiten. Aktuell stehen in der gesamten Stadtverwaltung lediglich zwei Stellen für den Bereich stationäre Verkehrslenkung zur Verfügung. Aufgrund der besonderen Ausbildung und erforderlichen Kenntnisse und Kompetenzen können diese Aufgaben nicht von anderen Stellen übernommen werden. Zudem handelt es sich bei diesen Stellen um Beamte, im restlichen Sachgebiet um Angestellte.

Die beiden bestehenden Stellen sind nicht ausreichend, um die vielfältigen und tendenziell in der Anzahl steigenden Aufgaben vollumfänglich zu bewältigen.

### **Beantragte Stellen**

1 Stelle der stationären Verkehrslenkung

### **Konsequenzen bei Nichtbewilligung der beantragten Stellen**

Ohne die beantragte Stelle für den Bereich stationäre Verkehrslenkung bleiben aktuelle Missstände bestehen oder breiten sich noch weiter aus. So können bereits heute Pflichtaufgaben, wie die regelmäßige Durchführung von Verkehrsschauen zur Überprüfung der Verkehrssicherheit nicht oder nur in minimalem Umfang durchgeführt werden. Im Alltagsgeschäft nehmen Anfragen und Anträge aus der Bürgerschaft immer mehr zu, da das Thema Mobilität und die Veränderungen im Bereich der Verkehrs- und Mobilitätsplanung zunehmend im Mittelpunkt des öffentlichen Interesses stehen. Bereits heute können Prüfungen und Antworten teilweise erst nach, für die Bürgerschaft nicht mehr vertretbarer, langer Wartezeit bearbeitet werden. Darunter leidet auch die Außenwirkung der Verwaltung allgemein und das Vertrauen in die Fachabteilung nimmt immer weiter ab.

Auch für politische und verwaltungsinterne Abläufe bleiben ohne die beantragte Stelle aktuelle Defizite bestehen beziehungsweise werden diese in Zukunft noch deutlicher auftreten. So können politische Anfragen oder Aufträge durch Beschlüsse nicht zeitnah bearbeitet und umgesetzt werden. Verzögerungen bei der Beratung in städtischen Gremien nehmen daher zu. Auch interne Prozesse leiden unter der aktuellen Personalsituation. Projekte aus vielen Abteilungen welche auf verkehrsrechtliche Prüfung, Beratung oder Anordnung angewiesen sind, müssen im Zeitplan angepasst oder zurückgestellt werden, bis die entsprechende Bearbeitung durch die stationäre Verkehrslenkung abgeschlossen ist. Da die Themen Verkehr und Mobilität auch politisch immer mehr Bedeutung erfahren und die verwaltungsinternen Aufgaben und Projekte in Zukunft ebenfalls weiter ansteigen werden, ist mit einer Zuspitzung dieser Problematik zu rechnen, sofern nicht personell die Voraussetzungen im Bereich der stationären Verkehrslenkung geschaffen werden.

Zudem bestehen bereits heute große Rückstände aus der Vergangenheit – Planungen und Anfragen, die bislang nicht bearbeitet werden konnten, Anordnungen die vorbereitet aber nicht abgeschlossen sind, Bürgeranfragen, die unbeantwortet blieben, nicht erfolgte Verkehrsschauen usw. – die ohne zusätzliches Personal überhaupt nicht abzubauen sind, sondern sich weiter vergrößern werden.

Aufgrund der lediglich zwei vorhandenen Stellen, die für alle Aufgaben im gesamten Stadtgebiet verantwortlich sind, sind diese in Ihrer Zuständigkeit aktuell in die Teilbereiche Nord und Süd aufgeteilt. Im Krankheits- oder Urlaubsfall besteht allerdings keine

Vertretungsmöglichkeit, da dies den möglichen Arbeitsumfang deutlich übersteigt. Ohne weiteres Personal wird es auch zukünftig keine Vertretung bei Abwesenheit geben können.

Insgesamt ist die derzeitige Situation als maximale Aus- und in vielen Fällen Überlastung zu beschreiben. Es muss bereits heute fortlaufend zwischen gleichwertigen Pflichtaufgaben abgewogen werden, die eigenen Ansprüche an die Bearbeitung von Anfragen aus der Öffentlichkeit und der Politik können in der Regel nicht erfüllt werden.

Aufgrund des hohen Arbeitsdrucks – viele der zu bearbeitenden Fälle haben Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und die Reduzierung oder Prävention von Verkehrsunfällen – und der zu hohen Aufgabenmenge sind Fehler in der Bearbeitung nicht auszuschließen.

Mit der neu beantragten Stelle sollen die beschriebenen Herausforderungen besser gemeistert und die vorhandenen Defizite reduziert werden. Dies kommt neben den stark ausgelasteten bestehenden Stellen auch der gesamten Verwaltung, der Politik und der Öffentlichkeit zugute.

## **6-61 Stadtplanung**

### **Aktuelle Personalsituation**

Die Abteilung 6-61 Stadtplanung soll gem. Stellenplan 17,5 Stellen (inkl. Abteilungsleitung) umfassen, davon 5 Stellen im Sachgebiet 6-610 Städtebauliche Entwicklung und Städtebauförderung (einschl. Sachgebietsleitung). Die Kernabteilung soll sich zusammensetzen aus 1 Abteilungsleitung, 6 Bauleitplaner und -planerinnen, 3 Städtebaulicher Entwurf und technische Zeichnungen sowie 2,5 Stellen Geschäftsstelle und technische Sachbearbeitung. Alle Mitarbeitenden konnten in der Abteilung gehalten werden. Es gibt keine Abgänge.

Von den besetzten Stellen sind 9 aufgrund von Teilzeitregelungen zur Vereinbarkeit von Familie und Beruf, längerfristiger Krankheit und wegen der teilweisen Abordnung zu BM-1 - Projekt Zanders-Areal nicht im vollen Stundenumfang besetzt. 3 Stellen sind aktuell unbesetzt. In der Kernabteilung ist ein Bauleitplaner dauerhaft zu BM-1 - Projekt Zanders-Areal abgeordnet und zwei Stellen Bauleitplanung konnten aufgrund Mangel an Arbeitsplätzen nicht besetzt werden. Die Stellen können erst ausgeschrieben werden, wenn durch angestrebte moderne Arbeitsplatzmodelle Arbeitsplätze geschaffen werden.

Aus den o. g. freien Stundenanteilen konnte befristet für 2 Jahre eine Stelle erfolgreich zum 01.10.2025 besetzt werden. Auf eine Ausschreibung für die unbefristeten Stellen muss weiterhin auf Grund der fehlenden Arbeitsplätze verzichtet werden. Die Geschäftsstelle ist aktuell als Elternzeitvertretung befristet auf 3 Jahre ausgeschrieben.

### **Beantragte Stellen**

Keine

### **Konsequenzen bei Nichtbewilligung der beantragten Stellen**

Keine

## **6-62 Geoservice**

### **Aktuelle Personalsituation**

- 19 unbefristete Stellen; davon eine unbesetzt
- eine befristete Stelle aus Stundenunterhang wegen Teilzeitbeschäftigungen
- ein Azubi
- eine Werkstudentin
- eine Mitarbeiterin (in Teilzeit) aus der Personalreserve mit 23h

Von den unbefristeten Stellen sind 8 Stellen in Teilzeit, so dass in der Summe **ca. 3 volle Stellen** stundenmäßig nicht besetzt sind. Das Stellenbesetzungsverfahren für die vakante Stelle wird im Herbst 2025 angestrebt, da im Vorfeld eine Einarbeitung im Sachgebiet 6-620 aufgrund einer neuen Kollegin durch die Sachgebietsleitung nicht zu bewältigen war.

In den letzten Jahren gab es in verschiedenen Bereichen der Stadtverwaltung Personalzuwachs, der sich auch auf die Auftragslage des Geoservice niederschlägt (z.B. Projekte für Schulbau GmbH, Zanders, Straßenbauvorhaben und Mobilität). Durch die vielen Teilzeitregelungen wurde sich übergangsweise mit einer befristeten Stelle ausgeholfen, um die hohe Auftragslage zu bewältigen. Gleichzeitig ist die Abteilung Geoservice Ausbildungsstelle für Vermessungstechniker, um u.a. durch die kommenden Renteneintritte der Mitarbeitenden gute, junge Nachwuchskräfte zu entwickeln. Auch dies kostet Zeit, die den Kollegen in der Auftragsbearbeitung zum Teil fehlt. Deswegen wurde eine befristete Stelle im Bereich der Vermessung aus einem Teil des Stundenunterhangs geschaffen. Die Aufgabeninhalte kommunale Bewertung und Umlegung werden dadurch nicht abgedeckt. Im Jahr 2025 wurde eine Werkstudentin eingestellt, die bei den Vorbereitungen der Bewertungsstellennahmen hilft. Es zeigt sich aber, dass die fehlende Erfahrung bei Werkstudenten nicht zu weniger Arbeitsaufwand bei den Mitarbeitenden führt. U.a. deswegen wurde mit Stellenplan 2026 eine weitere 0,5 Stelle im Bereich Baulandmanagement und kommunale Bewertung beantragt.

### **Beantragte Stellen**

0,5 Stelle Kommunale Bewertung und Umlegung

### **Konsequenzen bei Nichtbewilligung der beantragten Stellen**

Durch die beantragte Stelle soll im Bereich kommunale Bewertung und Umlegung personell die Abteilungsleitung unterstützt werden. In den letzten Jahren mehren sich die Bewertungen von Immobilien in Millionenbeträgen. Dies erfordert eine fundierte Grundlagenrecherche, damit die Stadt zu einem angemessenen Kaufpreis kauft oder verkauft. Wenn das städtische Flächenmanagement richtig ins Laufen kommt, wird sich dies auch auf den Bewertungsaufwand niederschlagen. Das kann die Abteilungsleitung nicht bewerkstelligen. Zudem fallen im Bereich Umlegungen immer mal wieder Aufträge an, die mit den beiden Geschäftsstellenmitarbeitenden nicht zu stemmen ist, da beide 50-65% Teilzeit arbeiten.

Im Personalgefüge lässt sich erkennen, dass der Personaldeckel bei 6-62 sehr dünn ist und personelle Ausfälle sich unmittelbar auf städtische (Bau-)Projekte auswirken (z.B. längere Bearbeitungszeiten bei dringenden Ankaufsbewertungen für Schulprojekte, Lagepläne zu Bauanträgen verzögern sich).

## **6-63 Bauaufsicht**

### **Aktuelle Personalsituation**

Die personelle Situation der Abteilung 6-63 bleibt weiterhin angespannt und begründet sich in Ausfällen durch Langzeiterkrankungen, der damit einhergehenden krankheitsbedingten Stellenvakanz und der Fluktuation. Es sind weiterhin nicht alle Sachgebiete der Abteilung zu 100% besetzt und die Abteilung 6-63 ist in Folge weiter weniger leistungsfähig als gewünscht. Im Laufe des Jahres konnte die in Mitte des Vorjahres eingestellte (auch rentenbedingte) Stellenvakanz durch Neubesetzungen abgestellt werden. Auf längere rentenbedingte Stellenvakanzen muss sich die Abteilung 6-63 aufgrund ihrer Altersstruktur in den kommenden Jahren auch weiterhin einstellen. In diesem Kontext ist festzustellen, dass es schwieriger geworden ist Fachkräfte zu finden. Dies betrifft nunmehr nicht nur die technischen, sondern zunehmend auch die nichttechnischen Bereiche. Vorhandene Stellenvakanzen lassen sich weiterhin nur erschwert, mangels oder aufgrund nicht geeignete/r Bewerber/innen, teilweise auch gar nicht, besetzen. Ausschreibungs- und Besetzungsverfahren werden bzw. wurden wiederholt durchgeführt.

Das (bisher) hohe Maß an Engagement aller verbliebenen Mitarbeiter\*innen konnte bzw. kann diese Ausfälle nicht mehr kompensieren, zumal die dauerhafte und weiterhin anhaltende Mehrbelastung regelmäßig zu weiteren Arbeitsausfällen und in Folge auch zu einer Verlängerung von Bearbeitungszeiten führt. Demgegenüber stehen Fallzahlen, die über die letzten Jahre konstant hoch geblieben sind. Zu einer insgesamt deutlich höheren Arbeitsbelastung und einem höheren Verwaltungsaufwand führen weiterhin Änderungen der Rechtslage, beispielsweise durch Änderungen der Rechtsgrundlagen, der Rechtsprechung, neue Richtlinien und neue Verordnungen oder Satzungen; so steht u.a. die 5. Änderung der Landesbauordnung NRW unmittelbar bevor.

Ferner wurde der Wechsel der bisher verwendeten Bauverwaltungssoftware auf eine andere vollzogen, auf deren Umgang sich alle Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen weiterhin einstellen müssen. Die neu eingeführte Bauverwaltungssoftware wird kontinuierlich um weitere Funktionen erweitert. Für die vorbereitenden Maßnahmen zur Einführung bzw. für die Optimierung der neuen Bauverwaltungssoftware bleibt das Personal, auch nach der Einführung, gebunden. Als weiteres Projekt steht die Digitalisierung des Bauaktenarchivs an, parallel wurde mit der Einführung des digitalisierten Baugenehmigungsverfahrens begonnen. Eine Aufgabe, die in erster Linie derzeit aus vorhandenem Personalbestand bzw. noch zugewetztem Personal, neben dem Tagesgeschäft, zu bewerkstelligen ist.

Zudem weist die Abteilung 6-63 derzeit Überstunden von insgesamt etwa 1.450 Stunden auf. Demgegenüber stehen in der Abteilung 6-63 noch insgesamt etwa 579 Tage Resturlaub.

#### Zu den besetzten Stellen:

*Stelle 6-633-1543/1600 (O-Bereich) und 6-632-772 (SB):*

Die Stelle ist derzeit nicht besetzt, kann auch befristet nicht besetzt werden. Die Stelleinhaberin nimmt derzeit die Stelle 6-632-772 wahr, die aufgrund der Langzeiterkrankung des Stelleninhabers ebenfalls nicht besetzt ist.

*Stelle 6-633-1657 (O-Bereich)*

Die Stelle ist bislang aufgrund der personellen Situation im Bereich 6-633-O nicht besetzt.

*Stelle 6-633-776 (SGL 6-633) und 6-632-772 (stellv. SG-Ltg., SB)*

Die Stelle wird voraussichtlich zum 1.1.2026 durch Stelleninhaberin 6-632-772 neu besetzt. Die Stelle 6-632-772 wäre zum 1.1.2026 neu zu besetzen.

*Stelle 6-633-778 (BL-Bereich)*

Die Stelle ist zum 1.2.2026 neu zu besetzen. Die Stellenausschreibung ist derzeit in Vorbereitung.

*Stelle 6-633-705 (BL-Bereich)*

Die Stelle ist derzeit aufgrund Langzeiterkrankung der Stelleninhaberin nicht besetzt.

#### **Beantragte Stellen**

- 1 Stelle Steuerungsunterstützung

Innerhalb der Abteilung 6-63 ist die zukunftsorientierte Veränderung zu platzieren, insbesondere die Optimierung aller Prozesse und die damit einhergehende Digitalisierung innerhalb der Abteilung voranzutreiben. Ferner ist die getroffene Zielvereinbarung zwischen VVIII und FBL6 als Vorgabe, alle bauaufsichtlich geführten Verfahren vollumfänglich digital abzubilden; d.h. Einführung der digitalen Bauakte, Einführung eines Verfahrens zur vollumfänglichen digitalen und medienbruchfreien Abwicklung von Baugenehmigungsverfahren und die Einführung der digitalen Baulastenauskunft. Als Zielvorgabe für die Digitalisierung der bei 6-63 geführten Prozesse ist spätestens das Jahr 2027 vorgegeben.

In der Stelle 6-631-770, die vornehmlich in der technischen Sachbearbeitung tätig ist, ist für die DV-Organisation ein Stellenanteil von 35 % inkludiert. Der Anteil für die Pflege und

Fortführung der damals eingeführten Fachanwendung beträgt hiervon 7%. Weder das digitale Baugenehmigungsverfahren, die digitale Bauakte noch die digitale Baulastenauskunft fanden seinerzeit den Eingang in die Stellenbeschreibung, da das E-Government in seiner heutigen Form noch nicht absehbar war. Die o.g. Aufgaben kann die zur Verfügung stehende Stellenkapazität nicht abdecken. Trotz des bisherigen hohen Maßes an Engagement bei der Umsetzung der o.g. Aufgaben, auch von der Abteilungsleitung, führt dies zu einer nicht vertretbaren Beeinträchtigung der Arbeitsabläufe und Mehrbelastung, die insbesondere von der Abteilungsleitung und der übrigen technischen Sachbearbeitung nicht kompensiert werden kann.

So bedarf es für die o.g. Aufgaben einer ganzheitlichen Betreuung in Form der konzeptionellen Weiterentwicklung und schlussendlich auch operativen Umsetzung durch eine zusätzlich einzurichtende Stelle. Hauptziele dieser Stelle sind eine ziel- und adressatengerechte Organisation und Kommunikation, einschließlich des jeweiligen Reportings sowie in diesem Zusammenhang auch die Weiterentwicklung der einzusetzenden Tools und DV-Verfahren. Im Hinblick auf die Aufgaben der Systemadministration für die Fachanwendung reicht die bisherige Stellenkapazität ebenso vom Umfang nicht mehr aus. Fortschreitende Digitalisierung, die Aufrüstung weiterer Verfahren und Module (u.a. Workflows, Anbindung an das Bauportal.NRW, Einbindung in das DMS) erfordern zwangsläufig zusätzliche Kapazitäten.

- 0,5 Stelle Baulasten

Als Zielvorgabe für die Digitalisierung, der bei 6-63 geführten Prozesse, ist spätestens das Jahr 2027 vorgegeben. In diesem Zusammenhang wurde neben dem digitalen Bauantrag, der digitalen Bauakte auch die Digitalisierung der Baulasten thematisiert, so dass nunmehr eine Abarbeitung der erheblichen Rückstände in diesem Bereich schnellstmöglich erfolgen muss. Das digitale Baulastenverzeichnis wird zukünftig eine wesentliche Arbeitsgrundlage in diesem Bereich bilden und stellt eine längst überfällige Anpassung an den Istzustand anderer Bauaufsichtsbehörden – vor allem der im Rheinisch-Bergischen Kreis – dar.

Diese sehr umfangreiche, arbeitsintensive Aufgabe ist mit der derzeitigen Personaldecke nicht abbildbar. Hier ist es zudem erforderlich, eine gewisse Kontinuität in der Sachbearbeitung zu schaffen. Der Schwerpunkt besteht derzeit darin, die Rückstände abzarbeiten und die Digitalisierung des Baulastenverzeichnisses voranzutreiben, um zukünftig auch eine reibungslose Sachbearbeitung im Bereich der Baulasten - ohne Entstehung von Rückständen - zu gewährleisten. In diesem Zusammenhang ist zudem herauszustellen, dass den Baulasten ein stetig größer werdender Stellenwert innerhalb der laufenden Baugenehmigungsverfahren zukommt, da bei größeren Bauvorhaben und immer kleiner werdenden Baugrundstücken vermehrt auf die Baulast als Instrument zur Schaffung notwendiger Genehmigungsvoraussetzungen zurückgegriffen wird.

Durch den geschilderten Missstand ist eine erhebliche Rechtsunsicherheit in Bezug auf solche Teilungs- und Baugenehmigungsverfahren entstanden, die auf der Grundlage nicht eingetragener Baulasten abgeschlossen wurden. In diesem Zusammenhang ist hervorzuheben, dass Baulasten erst nach Eintragung in das Baulastenverzeichnis rechtswirksam werden. Hinzu kommen Gebührenrückstände, die erst nach Eintragung der Baulasten erhoben werden können. Um hier der drohenden Festsetzungsverjährung zu entgehen, ist es zwingend erforderlich, diese Rückstände zeitnah abzarbeiten.

### **Konsequenzen bei Nichtbewilligung der beantragten Stellen**

Die Bauaufsichtsbehörde ist als Ordnungsbehörde für den Vollzug dieses Gesetzes sowie anderer öffentlich-rechtlicher Vorschriften für die Errichtung, Änderung, Nutzungsänderung und Beseitigung sowie die Nutzung und die Instandhaltung von Anlagen zuständig. Die Bauaufsichtsbehörde ist zur Durchführung ihrer Aufgaben ausreichend mit geeigneten Fachkräften zu besetzen und mit den erforderlichen Vorrichtungen auszustatten. Die ordnungsgemäße Wahrnehmung der gesetzlich verpflichtenden Aufgaben kann nicht adäquat erfolgen. Eine Missachtung, als auch eine nur nachlässige Handhabung dieser Aufgaben, kann u.U.

erhebliche strafrechtliche Folgen für die Mitarbeiter\*innen der Bauaufsicht nach sich ziehen. Hinsichtlich der (zum Teil auch bereits angeschobenen) zu digitalisierenden Arbeitsprozesse werden diese in ihrer Umsetzung gehemmt bzw. nicht mehr umgesetzt.

## **6-64 Verkehrsflächen**

### **Aktuelle Personalsituation**

Für die Abteilung Verkehrsflächen stehen insgesamt 27,5 Stellen zur Aufgabenerledigung in fünf Sachgebieten zur Verfügung.

Im Sachgebiet 6-640 (Planung und Bau von Verkehrsflächen) ist aktuell noch eine Bauleiterstelle unbesetzt. Da die Sachgebietsleiterin noch mit der Bauleitung und Koordination der Baumaßnahme „Schloßstraße“ beschäftigt ist, was nahezu die gesamte Arbeitszeit in Anspruch nimmt, ist die Wiederbesetzung der vakanten Stelle erforderlich, sofern die Voraussetzungen für die Ausschreibung von Baumaßnahmen von Seiten der planenden Stellen vorliegen werden. Hier wird derzeit eine in Teilzeit beschäftigte Werkstudentin für eine mögliche Übernahme von Bauleitungsaufgaben eingearbeitet.

Im Sachgebiet 6-641 (Fahrbahndecken, Aufbruchs- und Bauwerksmanagement) wurde die Stelle für die Bauwerksüberwachung nach mehr als zweijähriger Vakanz neu besetzt, sodass hier noch ein Aufarbeitungsrückstand existiert, der jedoch kontinuierlich abnimmt. Auch hier orientiert sich die Kapazität in der Bauleitung derzeit an der Planung und Bewilligung von Fördermaßnahmen. Im Bereich Aufbrüche/Versorgungsträger konnte durch Neuorganisation eine Optimierung erfolgen, womit die Aufgabenerledigung im Zusammenspiel zwischen Außendienst (6-6411) und Innendienst (6-643) gewährleistet ist.

Im Sachgebiet 6-642 (Erschließungsbeiträge/Widmungen) mit 2,5 Stellen gibt es aktuell keine Bearbeitungsrückstände mehr. Unverändert gilt, dass sich in diesem Bereich dann ein Mehrbedarf ergeben könnte, wenn alle Bauleiterstellen besetzt sind und mehr Baumaßnahmen abzurechnen sind.

Im Sachgebiet 6-643 (Verwaltung Verkehrsflächen) sind nach Rückkehr einer Mitarbeiterin aus der Elternzeit alle Planstellen besetzt, sodass zusätzliche Stellen nach aktuellem Stand weder für den Bereich der (Sonder-)Nutzungen noch für den Innendienst Aufbrüche erforderlich werden.

Im Sachgebiet 6-644 (Temporäre Verkehrslenkung) konnte nach dem organisatorischen Wechsel von 3-32 zu 6-64 und einer temporären vollständigen Vakanz im Jahr 2024 zum 1. November 2024 die Sachgebietsleitung ihren Dienst wieder aufnehmen. Mittlerweile sind alle drei Sachbearbeiterstellen besetzt, sodass das Sachgebiet wieder vollständig arbeitsfähig ist. Auch die zuvor langfristig unbesetzte Außendienststelle konnte kürzlich erfolgreich erstmalig besetzt werden.

### **Beantragte Stellen**

Keine

### **Konsequenzen bei Nichtbewilligung der beantragten Stellen**

Keine



Saskia Kramarczyk

**Stadt Bergisch Gladbach**  
**Der Bürgermeister**  
 Federführender Fachbereich  
**Verkehrsflächen**

## Mitteilungsvorlage

Drucksachen-Nr. 0008/2026  
**öffentlich**

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt, Sicherheit und Ordnung	24.02.2026	zur Kenntnis
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	03.03.2026	zur Kenntnis

### Tagesordnungspunkt

#### Personalsituation im FB 7

#### Inhalt der Mitteilung:

In Zusammenhang mit der Beratung über neu einzurichtende Stellen für den Stellenplan 2026 wurde festgelegt, dass zunächst die Fachausschüsse über die Personalsituation der Fachbereiche und die im Stellenplan 2026 neu einzurichtenden Stellen beraten.

Da die Themen des Fachbereiches Umwelt und Technik nach der aktuellen Zuständigkeitsordnung zum Teil im Ausschuss für Mobilität und Verkehr (Themen 7-66/Verkehrstechnik) und zum Teil im Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt, Sicherheit und Ordnung (Themen 7-36/Umweltschutz, 7-68/Abwasserwerk, 7-69/Abfallwirtschaftsbetrieb) behandelt werden, wird die Darstellung der Personalsituation des **gesamten** Fachbereiches Umwelt und Technik ohne weitere Aufgliederung in Teilbereiche gleichermaßen in beide Fachausschüsse eingebracht.

Hinweis: Die Beschreibung der Personalsituation im Fachbereich Umwelt und Technik war bereits Bestandteil der Anlage 1 zu Top Ö 7 „Entwurf des Stellenplans für das Haushaltsjahr 2026“ in der Sitzung des Rates am 16.12.2025.



Fachbereich 7-10  
Andreas Lahne  
Tel.1330

06.10.2025

1-10/Frau Drees

über

VV III / Herrn Migenda

*Am 08.10.2025*

## **Sachdarstellung der Personalsituation des Fachbereiches 7 - Umwelt und Technik - für den Stellenplan 2026**

Anbei übersendet der FB 7 die mit den Abteilungen abgestimmte Darstellung der aktuellen Personalsituation mit den relevanten Informationen zu den für den Stellenplan 2026 von der Verwaltung beantragten neu einzurichtenden Stellen sowie einen Ausblick auf die zu erwartenden personellen und stellenplanmäßigen Entwicklungen im Fachbereich.

## **Personalsituation des Fachbereiches Umwelt und Technik**

Im Fachbereich Umwelt und Technik sind neben den beiden eigenbetriebsähnlichen Einrichtungen Abwasserwerk (7-68) und Abfallwirtschaftsbetrieb (7-69) die Abteilungen Umweltschutz (7-36), Verkehrstechnik (7-66) sowie der Zentralen Dienst (7-10) angesiedelt. Die Aufgabenerledigung im FB 7 erfolgt derzeit auf insgesamt 260,5 Stellen, von denen aktuell (Stand 01.10.2025) **lediglich 5 Stellen vakant** sind, wobei 3 Stellen davon bis zum 31.12.2025 nachbesetzt sein werden und 2 Stellen durch Nachwuchskräfte besetzt sind, die formell erst nach Beendigung der Ausbildung darauf umgesetzt werden können.

Insgesamt ist also festzustellen, dass sich die Personalsituation im FB 7, die in den vergangenen fünf Jahren geprägt war von Fluktuation und vielen unbesetzten Stellen im zweistelligen Bereich (insbesondere wegen Fachkräftemangel), 2025 erheblich entspannt hat. Die größten Probleme bei der Nachbesetzung von Stellen gibt es im Technikerbereich, im Ingenieurbereich (Umweltschutz), in den operativen Bereichen des Abwasserwerkes sowie im Verwaltungsbereich bei Stellen des mittleren und gehobenen Dienstes, die im unteren Vergütungs-/Besoldungsbereich angesiedelt sind (A8/EG 8, A 9 g.D/Eg 9 b und A 10/EG 9c), wobei hierfür inzwischen verstärkt Nachwuchskräfte, die ihre Ausbildung beenden, auf vakante Stellen gesetzt werden.

## I.

Betrachtet man die einzelnen Abteilungen des Fachbereiches Umwelt und Technik, ergibt sich folgende Situation:

### **Fachbereichsleitung/Abteilung 7-10 (Zentraler Dienst)**

Im Nachgang zur organisatorischen Änderung im Bereich Verkehrsflächen, bei der zum 01.06.2024 eine Aufteilung der Aufgaben zwischen den Fachbereichen 6 und 7 stattfand, wurde wegen des Wegfalls von Aufgaben im Zentralen Dienst des FB 7 ein 0,5 Anteil der Stelle 7-10-863 von FB 7-10 in den FB 6-10 verlagert. Mit den verbliebenen 5,5 Verwaltungsstellen (inklusive Fachbereichsleitung) werden unverändert alle zentralen Querschnittsaufgaben des Fachbereiches (Koordination/Prüfung der personellen und organisatorischen Angelegenheiten im FB 7 sowie Abstimmung mit FB 1, Federführung bei Stellenplanangelegenheiten, Raumplanung, Fortbildung, Haushalt, Fachbereichscontrolling, Geschäftsstelle FB 7, Ausschussbetreuung und Schriftführung des AIUSO, Bürgerschaftswesen, Beschwerdemanagement, Steuerungsunterstützung der Fachbereichsleitung) erledigt und die technischen und operativen Fachabteilungen verwaltungstechnisch unterstützt. Die Personalbemessung, sprich Anzahl an zur Verfügung stehenden Stellen, ist ausreichend und notwendig.

Hinzu kommt die im Stellenplan 2024/2025 eingerichtete Stelle für eine Sachbearbeitung Arbeitssicherheit, die unmittelbar der Fachbereichsleitung zugordnet ist und seit Ende 2024 mit einer erfahrenen Fachkraft besetzt ist. Diese Stelleneinrichtung hat sich absolut bewährt, entlastet die Führungskräfte des FB 7, die nun einen schnell verfügbaren kompetenten Ansprechpartner vor Ort haben, deutlich und sorgt dafür, dass die gesetzlichen Vorgaben an den Arbeitsschutz im FB 7 mit den vielen operativen Bereichen und Standorten (Bauhof, Klärwerk, Kanal- und Gewässerunterhaltung, Wertstoffhof, Birkerhof, Stadtreinigung, Abfallsammlung) bestmöglich eingehalten werden. Zudem fungiert der Stelleninhaber als wichtige Schnittstelle zum Betrieblichen Gesundheitsmanagement, sorgt für einen kontinuierlichen Informationsaustausch und trägt dazu bei, dass zentrale Vorgaben und Maßnahmen praxisnah im Arbeitsalltag der operativen Bereiche umgesetzt werden.

### **Abteilung 7-36 (Umweltschutz)**

In der Abteilung Umweltschutz, die in den letzten Jahren stetig gewachsen ist, gibt es mit den Aufgabenfeldern „Immissionsschutz“, „Umweltprüfungen“ und „Altlasten/Gefahrstoffe/Bodenuntersuchungen“ drei Teilbereiche. Durch unbesetzte Stellen bzw. freie Stellenanteile gibt es insbesondere im Teilbereich Immissionsschutz mit den bedeutenden Aufgabenfeldern Lärmaktionsplan, Umsetzung der EU-Luftqualitätsrichtlinie und Bearbeitung der Belange des Immissionsschutzes bei der Bauleitplanung große Probleme bei der Aufgabenerledigung. Die Stelle der für den LAP federführenden Sachbearbeiterin, die im Mai 2025 in Rente gegangen ist, konnte mangels geeigneter Bewerbungen trotz mehrfacher externer Ausschreibungen bisher nicht nachbesetzt werden, wird nun aber voraussichtlich Mitte November 2025 nachbesetzt werden. Die anderen beiden Stellen sind mit Teilzeitkräften besetzt, wovon eine 2026 in die Freizeitphase der Altersteilzeit eintreten wird und die Nachbesetzung auch hier wegen der schlechten Bewerberlage nicht einfach werden wird und mit Einschränkungen in der Aufgabenerledigung zu rechnen ist. Dasselbe gilt für die notwendige Nachbesetzung von 1,5 Stellen im Teilbereich Umweltprüfungen, die im November 2026 durch den Renteneintritt von zwei Mitarbeiterinnen ansteht.

Stellenplantechnisch sind die Teilbereiche „Umweltprüfungen/Artenschutz/Ökokonto“ (4 Mitarbeitende auf 3,5 Stellen) sowie „Immissionsschutz“ (3 Mitarbeitende auf 3 Stellen) aktuell als ausreichend ausgestattet anzusehen, so dass dort für den Stellenplan 2026 keine neue Stelle eingerichtet werden muss.

Schwerpunkt für 2026 ist die Nachbesetzung der vakanten Stellen(anteile), damit die Aufgabenerledigung weiterhin gesichert werden kann.

Anders sieht es jedoch im dritten Teilbereich „Altlasten/Gefahrstoffe/Bodenuntersuchungen“ aus. Dieser Teilbereich wird derzeit vollinhaltlich von den Stellen 7-36-819 sowie der Stelle 7-36-1852 ausgefüllt. Hinzu kommt ein 0,5 Anteil, der bei der Stelle der Abteilungsleitung angegliedert ist. Der tatsächliche Anteil der Abteilungsleitung liegt jedoch aufgrund der Vielzahl der abzuarbeitenden Maßnahmen höher als 50 %, was den in der Stellenbeschreibung der Abteilungsleitung festgelegten Aufgaben widerspricht und zu Lasten der übrigen bedeutenden Aufgaben der Abteilung (Mitarbeit in diversen Projekten (Bauleitplanung), im Projekt Zanders (hier: Gebäudeschadstoffe, Abbruch/Rück- und Umbauten, Altlasten) und der Führungsaufgaben geht. Die Mehrarbeit der Stelleninhabenden der o.g. Stellen führt dazu, dass schon 172 Überstunden (Stand 1.10.2025) entstanden sind und es in Kürze möglicherweise formelle Überlastungsanzeigen geben wird.

**Aus diesem Grunde ist die Einrichtung einer zusätzlichen Ingenieurstelle für den Stellenplan 2026 für die Teilaufgabe „Gebäudeschadstoffe“ aus Sicht des Fachbereich 7 alternativlos.** Nur so können die vielen Projekte der Schulbauprioritätenliste und der Schulbau GmbH in den alten Gebäuden, des ISEP sowie die vielen Projekte auf dem Zanders-Gelände umgesetzt werden und der vermehrte Untersuchungs- und Betreuungsumfang in den Bereichen Gebäudeschadstoffe und -sanierungen und/oder Abbruchverfahren geleistet werden.

Durch die Einrichtung der Stelle im Stellenplan 2026 kann vorerst verhindert werden, dass bei den Schulbau- und -Sanierungsprojekten ein **“Flaschenhalseffekt“** (\*) entsteht. Möglicherweise muss im Stellenplan 2027 oder Stellenplan 2028 noch eine weitere Stelle geschaffen werden, dies wird dann bei der Analyse, die Mitte 2026 vorgenommen wird, festgestellt werden.

\*Zur Erläuterung:

Seit 2022 wurden 13 Stellen im Hochbau neu besetzt, und es werden im Jahr 2026 voraussichtlich weitere Stellen im zweistelligen Bereich hinzukommen. Aufgrund des flächendeckend schlechten Zustands der städtischen Gebäude kommt es vermehrt zu kurzfristigem Sanierungsbedarf, für den vorher eine Schadstofffreiheit hergestellt werden muss. Des Weiteren kommt es aufgrund des schlechten Zustandes häufiger zu Wasserschäden. Sind diese verdeckt und/oder werden zu spät entdeckt hat sich Schimmel entwickelt welcher fachtechnisch zu sanieren ist. Diese Sanierungen, deren Anzahl in den letzten 2 Jahren deutlich zugenommen hat, werden ebenfalls von 7-36 betreut. Wenn also mehr Stellen im Hochbau für die Umsetzung der Schul- und Sanierungsmaßnahmen geschaffen werden, müssen „automatisch“ auch Stellen im Bereich Altlasten/Gefahrstoffe/Bodenuntersuchungen für 7-36 zur Verfügung gestellt werden.

## **Abteilung 7-66 (Verkehrstechnik)**

Wie bereits eingangs erwähnt, wurde im Juni 2024 viele Aufgaben und Stellen der ehemaligen Abteilung 7-66/Verkehrsflächen Mitte 2024 in den FB 6 verlagert. Verblieben sind im FB 7 die Aufgabenfelder Verkehrstechnik mit 8 Stellen (Verwaltung und operativ inklusive Abteilungsleitung) und Bauhof mit 25 operativen Stellen inklusive Meister.

Die personelle Situation im Bereich Verkehrstechnik, die sich durch die Neueinrichtung einer zweiten Sachbearbeitungsstelle im Stellenplan 2021 erheblich entzerrt und positiv auf die Bearbeitungszeiten der Teilbereiche Straßenbeleuchtung, Markierung und Beschilderung ausgewirkt hatte, ist gut. Durch organisatorische Maßnahmen wurden die personellen Engpässe und Bearbeitungsrückstände im operativen Teilbereich „Markierungen“ nachhaltig reduziert.

Das Hauptaugenmerk der Abteilung und speziell des Sachgebietes „7-660 „Bauhof“ liegt darin, die Verkehrssicherungspflicht auf den städtischen Verkehrsflächen zu gewährleisten. Gemäß dem allgemeinen Pflichtenheft und insbesondere der Dienstanweisung der Stadt Bergisch Gladbach für die Erhaltung eines ordnungsgemäßen und verkehrssicheren Zustandes der Straßen, Wege und Plätze ist 7-66 verpflichtet, das gesamte, rd. 400 km lange Straßen- und Wegenetz im Stadtgebiet regelmäßig auf Schäden zu kontrollieren. Das Stadtgebiet umfasst 3 Kontrollbezirke: 1 Stadtgebiet Bensberg / 2 Fußgängerzonen und Sonderbereiche / 3 Stadtgebiet Bergisch Gladbach. Da es keine eigenen Straßenbegeherstellen gibt wird diese bedeutende und rechtlich verpflichtende Aufgabe (Wertigkeit Eg 4) seit einigen Jahren durch ausgebildete Straßenwärter (Wertigkeit Eg 6) wahrgenommen, die diese Tätigkeit **neben bzw. anstelle** ihrer originären höherwertigen Aufgabe erledigen. Dies ist insbesondere in den Wintermonaten mit dem Thema Schlaglöcher so nicht mehr leistbar. Dann wird jeder der 25 Mitarbeiter für die Straßenunterhaltung benötigt.

Um die Erledigung der Aufgabe „Straßenbegehung“ dauerhaft zu sichern und zu optimieren wurde ein Konzept entwickelt, um die Aufgabenerledigung nachhaltig sicherzustellen.

Dieses Konzept sieht vor, dass

1. Durch eine softwareunterstützte Videobefahrung die Streckenkontrolle konzeptionell verbessert wird. Die Ergebnisse aus dieser Befahrung wurden bereits getestet, sind bisher sehr gut und sollen unterstützend zur Straßenbegehung vor Ort dienen. Die Bedienung der Software soll federführend von der Stelle 7-660-1122, deren Inhaber bisher auch schon mit der Aufgabe Straßenbegehung befasst war, aus erfolgen. Der Inhaber soll sich mit der Auswertung der Videobefahrung befassen und eine visuelle Bewertung mit Priorisierung vornehmen und aus dieser Festlegung direkt die Arbeitsaufträge für die Straßenbaukolonnen generieren.

2. **Für den Stellenplan 2026 werden** unter Berücksichtigung der restriktiven Vorgaben anstelle der für die v.g. drei Kontrollbezirke eigentlich benötigten drei Stellen erst einmal **zwei neue Stellen „Straßenbegeher“ (EG 4) eingerichtet**. Der dritte Kontrollbezirk wird dann zunächst entweder auf die beiden Stelleninhabenden der neuen Stellen aufgeteilt oder durch Einbindung des Inhabers der Stelle 7-660-1122 mit abgedeckt.

Sollte die Aufgabenerledigung damit nicht sichergestellt werden können, müsste im Stellenplan 2027 oder spätestens im Stellenplan 2028 eine dritte Straßenbegeherstelle eingerichtet werden.

Durch diese Maßnahmen werden einerseits die rechtlichen Vorgaben eingehalten und andererseits die Schäden an den städtischen Verkehrsflächen besser und schneller festgestellt und in der Folge schneller beseitigt.

## Abteilung 7-68 (Abwasserwerk)

Die Abteilung Abwasserwerk ist mit 106,5 Stellen die größte Abteilung des Fachbereiches Umwelt und Technik und wird als eigenbetriebsähnliche Einrichtung geführt.

Die personellen Probleme bei der Nachbesetzung der Ingenieurstellen wegen Fachkräftemangel, dies insbesondere das Sachgebiet 7-681/Planung, Bau, Sanierung von Entwässerungsanlagen betroffen haben, bestehen erfreulicherweise so nicht mehr (höchstens punktuell). Es gibt seit längerer Zeit bis auf befristete Ausfälle wegen Mutterschutz/Elternzeit, die dann durch befristete Stellenbesetzungen oder Werkstudenten kompensiert werden, sowie rentenbedingte Abgänge keine Vakanzen mehr.

Zuletzt wurden die beiden vakanten Ingenieurstellen 7-681-1058 (extern) und 7-6813-1173 (Übernahme einer ehemaligen Werkstudentin) erfolgreich wiederbesetzt, so dass zum Stand 1.10.2025 **alle 21,5 Ingenieurstellen im Sachgebiet 7-681 formell besetzt sind**. Ein Hauptgrund für die erfolgreichen Nachbesetzungen ist insbesondere, dass die Verwaltung weiterhin vom tarifrechtlich vorgesehenen Instrument der Gewährung einer befristeten Fachkräftezulage Gebrauch macht. Dadurch konnten auch Abwanderungen von Ingenieurinnen und Ingenieuren verhindert werden.

Hauptaufgabe des SG 7-681 ist bekanntlich die Abarbeitung der Maßnahmen des Abwasserbeseitigungskonzeptes (ABK).

Hierzu ist folgendes festzustellen:

Die Stadt Bergisch Gladbach hat im Jahr 2021 turnusgemäß das gesetzlich vorgeschriebene Abwasserbeseitigungskonzept (ABK) fortgeschrieben. Anfänglich hat die Bezirksregierung Köln (BRK) keine Beanstandung ausgesprochen, aber als für die BRK ersichtlich wurde, dass die Umsetzung der Maßnahmen nicht im zeitlichen Einklang mit den Vorgaben der Gewässerrahmenrichtlinie steht wurde das ABK am 02.01.2023 beanstandet. Seitdem besitzt die Stadt Bergisch Gladbach **kein gültiges ABK**. Dies hat einerseits bei einer möglichen Gewässerunreinigung strafrechtliche Folgen und andererseits kann dies zu planungs- und baurechtlichen Behinderungen durch die BRK bzw. RBK führen.

Auf Grund der massiven Stellenbesetzungsprobleme im Jahr 2019 wurde auf Anraten der Bezirksregierung nach Beschluss des damaligen AUKIV eine Projektsteuerung und eine Multiprojektleitung zur Beschleunigung der Umsetzung der Maßnahmen europaweit ausgeschrieben und im August 2019 beauftragt. Der Auftrag umfasste die Umsetzung von 63 der 133 Maßnahmen aus dem ABK. 2022 wurde der Auftrag mit der externen Projektsteuerung **auf Grund massiver Minderleistung aufgekündigt**. **2023 wurde die Leistung erneut vergeben**. **Der Vertrag läuft Ende 2027 aus und soll auch nicht verlängert bzw. neu ausgeschrieben werden, da die Leistung der externen Projektsteuerung nicht annähernd die erhoffte Beschleunigung erbracht hat.**

Im Zeitraum von 2019 bis 2022 wurde durch die Projektsteuerung lediglich die Baumaßnahme Taubenstraße/Rosenstraße (01.01229) zur Umsetzungsreife (LPH 8) gebracht. Mit der neuen Projektsteuerung wurden im Zeitraum 2023 bis zum 1. Quartal 2025 eine Maßnahme abgenommen (01.02.38 – Reiser, 1. BA) und eine weitere Maßnahme wird ab diesem Frühjahr umgesetzt (01.01.298 Wildphal). Im Zeitraum 2019 bis 2025 wurden mit eigenem Personal dagegen insgesamt 11 Baumaßnahmen begonnen und in großen Teilen auch abgenommen.

**Dies zeigt deutlich, dass es viel effektiver ist, die Maßnahmen des ABK zum nächstmöglichen Zeitpunkt ausschließlich mit eigenem Personal umzusetzen. Auch kostenmäßig ergäbe sich eine finanzielle Ersparnis, denn die Kosten für die Projektsteuerung und Multiprojektleitung belaufen sich für den Betrachtungszeitraum von 2019 bis 2027 auf rd. 8,2 Mio. €. Dies sind umgerechnet auf ein Jahr durchschnittlich ca. 1 Mio € Kosten. Hinzu kommt der Anteil an Personalkosten durch die städtischen Ingenieure des Sachgebietes 7-681, die als sogenannte „Paten“ die externe Projektsteuerung begleiten.**

Die Tatsache, dass durch ständig steigende Anforderungen das Maßnahmenvolumen von 133 (2021) auf rd. 200 (2025) Einzelprojekte angestiegen ist, spricht außerdem dafür, zukünftig die Maßnahmen mit eigenem Personal durchzuführen.

Zusätzlich ist zu berücksichtigen, dass die gesetzlichen Anforderungen an das Abwasserwerk im letzten Jahr mit der Verabschiedung des neuen Runderlasses über Anforderungen zum Hochwasserschutz und der Starkregenvorsorge bei Abwasseranlagen vom 05.07.2024 und der am 12.12.2024 beschlossenen Europäische Kommunalabwasser-Richtlinie 2024/3019 (KARL) deutlich gestiegen sind.

Weiterhin liegt den übergeordneten Behörden der Entwurf des Runderlasses zur Niederschlagswasserbehandlung (Trennerlass) im Gelbdruck vor, welcher die Behandlung von Niederschlagswasser für alle Kommunen in NRW signifikant verschärfen wird.

Welche Auswirkungen im Hinblick auf die Maßnahmenanzahl der Runderlass zum Hochwasserschutz und der Starkregenvorsorgen auf das Abwasserbeseitigungskonzept (ABK) hat, kann aktuell nicht abschließend abgeschätzt werden und kommen zu den bereits bezifferten 200 Maßnahmen noch hinzu. Derzeitig wird je ein Grobkonzept für die Kläranlage sowie für alle übrigen Abwasser(behandlungs-)anlagen erstellt. Das Grobkonzept für die Kläranlage ist bis 31.12.2026 und für alle weiteren Abwasser(behandlungs-)anlagen bis zum 31.12.2029 fertigzustellen. Aus beiden Grobkonzepten werden Maßnahmen entstehen, welche jeweils mit unterschiedlichen Fristen präzisiert werden müssen und letztendlich für die Kläranlage bis zum 31.12.2032 und für alle übrigen Abwasser(behandlungs-)anlagen im Stadtgebiet bis zum 31.12.2035 umzusetzen sind.

Die neuen gesetzlichen Rahmenbedingungen des v.g. Gelbdruckes des Trennerlasses führen bereits jetzt dazu, dass 8 Maßnahmen zur Sanierung/Neubau von bestehenden Sonderbauwerken neu ins Abwasserbeseitigungskonzept aufgenommen werden und im ABK-Zeitraum bis 2027 weitere 9 Behandlungsanlagen überplant werden müssen.

Die Verschärfungen im Trennerlass in Bezug auf die KfZ-Bewegung, die Anpassung der Flächenkategorisierung, sowie die Abstimmung auf den Rückhalt des Parameters AFS63 wird nach Erlass dazu führen, dass weitere zahlreiche Maßnahmen für Niederschlagswasserbehandlungsanlagen ins ABK aufgenommen werden müssen. Die genaue Anzahl kann erst nach Verabschiedung des Trennerlasses angegeben werden.

Die gesetzlichen Anforderungen an die stoffliche Abwasserbehandlung werden durch die neue Abwasserrahmenrichtlinie strenger geregelt, wie zum Beispiel die Phosphor-Rückgewinnung oder die Spurenstoffelemination (4. Reinigungsstufe).

Die Kläranlage Beningsfeld wurde 1974 errichtet und seitdem in mehreren Abschnitten und über einen längeren Zeitraum fortlaufend saniert, ertüchtigt und an den Stand der Technik, sowie an die jeweiligen gesetzlichen Anforderungen angepasst. Auch die hydraulische Auslastung der Kläranlage hat durch die Vielzahl von bereits vorhanden und geplanten Niederschlagswasserbehandlungsanlagen im Stadtgebiet und durch die geplante Erschließung des Zanders-Areals ihre Grenzen erreicht bzw. überschritten. Das Abwasserwerk hat aufgrund der sehr hohen Investitionskosten ein Ingenieurbüro mit der Ausarbeitung einer Studie (Masterplan) beauftragt, welche verschiedene Behandlungsvarianten des Abwassers, die Steuerung der NW-Behandlungsanlagen und die möglichen weiteren Sanierungen, welche aufgrund von normalem Verschleiß erfolgen müssen, berücksichtigt.

**Konsequenz der v.g. Ausführungen ist, dass das Abwasserwerk im Stellenplan 2026 zur Umsetzung der anstehenden bzw. zu erwartenden Maßnahmen und zur Wiedererlangung eines gültigen ABK in den Jahren 2026 und 2027 die im nachfolgenden genannten sechs Ingenieurstellen (bewertet nach EG 12 bzw. EG 11 plus Fachkräftezulage) benötigt, wobei eine davon erst Mitte 2027 kostenwirksam wird. Wie oben ausgeführt entfallen im Gegenzug ab 2028, also nach dem Ausscheiden der externen Projektsteuerung die o.g. Kosten.**

#### **Die sechs einzurichtenden Stellen verteilen sich wie folgt auf das SG 7-681:**

##### **Bereich 7-681- Interne Projektsteuerung (1 Stelle EG 12)**

Eine deutliche Bereicherung ist die Installierung einer internen Projektsteuerungsgruppe, welche sich mit der Aufgabe identifiziert, Fristen überwacht, Prozesse fortlaufend optimiert und einen wesentlichen Vorteil hat => kurze Dienstwege.

Die Gruppe besteht im Moment aus einer Ingenieurs- und einer Verwaltungsstelle und muss bis zum 21.12.2027, also wenn der Vertrag mit der externen Projektsteuerung ausläuft, um eine weitere Ingenieursstelle erweitert werden. Die formelle Einrichtung ist existentiell, muss schon 2026 erfolgen, die Ausschreibung soll allerdings erst Anfang 2027 erfolgen, so dass die Stelle spätestens Mitte 2027 besetzt ist und die Einarbeitung erfolgen kann. 2026 fallen also dafür noch keine Personalkosten an.

#### **Gruppe 7-6811- Wasserwirtschaftliche Planung (1 Stelle EG 12)**

Die Gruppe der wasserwirtschaftlichen Planung befasst sich unter anderem mit der Bereitstellung von Grundlagendaten, wie. z. B. die Flächenkategorisierung, Verkehrszählungen, hydraulischen Berechnungen im Entwässerungsnetz, Abstimmungen mit dem FB 6 (Bebauungspläne, Straßenbauprogramm) und betreut die Erstellung von Machbarkeitsstudien. Durch die Verschärfung der gesetzlichen Anforderungen und einen erhöhten internen Abstimmungsbedarf sind durch diese Gruppe mehr Grundlagendaten in einer schnelleren Bearbeitungszeit zur Verfügung zu stellen und es sind mehr Machbarkeitsstudien zu betreuen. Die Gruppe der wasserwirtschaftlichen Planung muss um eine weitere Ingenieursstelle verstärkt werden.

#### **Gruppe: 7-6812- Sonderbauwerke (1 Stelle EG 11 + FKZ)**

Die Ertüchtigungen und Sanierung der Kläranlage sowie der Sonderbauwerke im Stadtgebiet wird durch die Gruppe 7-6812 Sonderbauwerke mit dem Leistungsphasen 1 bis 9 der HOAI bearbeitet. Wie bereits ausgeführt hat die Überarbeitung des Trennerlasses bereits jetzt Auswirkungen auf das ABK. Die Maßnahmen sollen von dieser Gruppe bearbeitet werden. Nicht außer Acht lassen sollte man ebenfalls, dass auch die vorhandenen Druckrohrleitungen geprüft und ggf. erneuert werden müssen. Da die Kapazitäten bereits mit laufenden und anstehenden Planungen/Ausführungen gebunden sind muss auch diese Gruppe um eine weitere Stelle vergrößert werden.

#### **Gruppe 7-6813- Planung und Bau (3 Stellen EG 11 + FKZ)**

Die Gruppe 7-6813 Planung und Bau setzt ABK-Maßnahmen der Leistungsphasen 1 bis 9 der HOAI um und betreut Planungsleistungen externer Ingenieurbüros. Derzeit besteht die Gruppe aus 5 Mitarbeitenden, welche 36 Maßnahmen aus dem Kontingent der externen Projektsteuerung als sogenannte Hauptpaten (Hauptansprechpartner) betreut und zusätzlich 11 interne ABK-Maßnahmen wie die Erschließung des Zanders-Geländes. Dementsprechend ist derzeit jeder Mitarbeiter/in mit ca. 10 Projekten befasst und folglich heute schon gänzlich ausgelastet. Die Gruppe muss daher mit 3 weiteren Ingenieurstellen verstärkt werden.

Im **Sachgebiet 7-682/Gewässerschutz** ist die Aufgabenerledigung mit den 4 dort tätigen Personen (3,5 Stellen) grundsätzlich gesichert. Der befristete Ausfall einer Mitarbeiterin wegen Elternzeit wird voraussichtlich durch Einstellung einer befristeten Arbeitskraft oder Einsatz einer Werkstudentin/eines Werkstudenten ausgeglichen werden.

Im **Sachgebiet 7-683/Betrieb von Entwässerungsanlagen** mit 34 Stellen, darunter die operativen Gruppe 7-6831/Klärwerk, wurden in den Jahren 2021 bis 2023 insgesamt 4 Stellen neu eingerichtet, so dass insbesondere die Aufgabenerledigung der Gruppe 7-6832, in der die Aufgaben in Zusammenhang mit dem neuen Betriebsführungsmodul gebündelt werden, aktuell gesichert ist und im Stellenplan 2026 keine neuen Stellen eingerichtet werden müssen. Die Personalprobleme in der Gruppe 7-6831 mit den Teilbereichen Klärbetrieb, Schlammbehandlung, Schlosserei, Labor und Elektrowerkstatt und den vielen Rufdienstesätzen, konnte durch die Neueinrichtung der im Stellenplan 2023 neu eingerichteten Springerstelle behoben werden. Aktuell ist lediglich eine Stelle im Klärbetrieb unbesetzt, weil der Inhaber an einer Fortbildung zum Meister teilnimmt. Wenn dieser Mitarbeiter die vorhandene Meisterstelle übertragen bekommt, kann dessen Stelle spätestens Anfang 2026 durch externe Ausschreibung mit einer ausgebildeten Fachkraft für Abwassertechnik nachbesetzt, sofern das Stellenbesetzungsverfahren erfolgreich sein wird.

Dem **Sachgebiet 7-684/Gebühren, Beiträge und Abgaben** steht mit 9,5 Stellen für die Erledigung der Hauptaufgaben (Abwassergebühren, Kanalanschlussbeiträge und Buchhaltung inklusive Mahnwesen) ein ausreichendes Stellenkontingent zur Verfügung. Kürzlich sind zwei durch interne Stellenumsetzungen entstehende Vakanzen im Bereich Buchhaltung (EG 8) durch die Einstellung von externen kaufmännischem Fachpersonal behoben worden, nachdem zuvor durchgeführte interne Ausschreibungen erfolglos waren und auch keine Nachwuchskräfte zur Verfügung standen. Die rentenbedingte Vakanz der Stelle der Sachgebietsleitung zum 01.04.2026 kann erfreulicherweise nach dem bereits vorgezogenen Stellenbesetzungsverfahren nahtlos intern behoben werden. Der notwendige Wissenstransfer in diesem komplexen und öffentlichkeitswirksamen Sachgebiet ist damit gewährleistet. Eine Anfang 2026 freiwerdende Sachbearbeitungsstelle des gehobenen Dienstes wird intern oder durch eine Nachwuchskraft besetzt werden können.

Im **Sachgebiet 7-685/Grundstücksentwässerung**, das neben einer kleinen Verwaltungseinheit (Gruppe 7-6851) überwiegend aus technischen Mitarbeitenden besteht, war es lange Zeit nicht möglich die 2022 wegen des Mehrbedarfs eingerichtete zusätzliche Technikerstelle zu besetzen. Dies ist erfreulicherweise im Jahr 2024 gelungen, so dass die personellen Engpässe, die Auswirkungen auf die Aufgabenfelder „Kontrolle der Überflutungsnachweise“ sowie „Zustands- und Funktionsprüfungen“ mit großer Außenwirkung für die Bürgerschaft und Auswirkungen auf die Bearbeitungszeit von Bauanträgen hat, nun beseitigt sind.

Im operativen **Sachgebiet 7-686 Kanal- und Gewässerunterhaltung** sind alle Aufgaben aufgrund der gesetzlichen Vorgaben (z.B. Selbstüberwachungsverordnung Kanal (SüwVO Abw Runderlasses über Anforderungen zum Hochwasserschutz und der Starkregenvorsorge bei Abwasseranlagen vom 05.07.2024, zukünftiger Runderlass zur Niederschlagswasserbehandlung (Trennerlass), welcher die Behandlung von Niederschlagswasser für alle Kommunen in NRW signifikant verschärfen wird) **rechtlich verpflichtend**.

In diesem Sachgebiet gibt es seit einigen Jahren – wie schon mehrfach dargestellt, **sehr große personelle Probleme**. Grund sind die vielen längeren krankheitsbedingten Ausfälle und Leistungsminderungen von Mitarbeitern, die oftmals eine befristete Einstellung von Personal notwendig macht, um die Aufgabenerledigung sicherstellen zu können. Die immer wieder durch das -meist rentenbedingte- Ausscheiden der Mitarbeitenden entstehenden Vakanzen konnten zuletzt oftmals erst nach mehreren Anläufen behoben werden. Dabei ist die Anzahl der Bewerbungen von ausgebildetem Fachpersonal erheblich zurückgegangen. Inzwischen werden daher meistens Mitarbeitende mit einer abgeschlossenen Ausbildung in einem vergleichbaren handwerklichen Berufszweig eingestellt. Unverändert ist, dass auch ein Mangel an Bewerbern mit dem Führerschein der Klasse CE festzustellen ist, so dass dieser dann nach erfolgreicher Beendigung der Probezeit nachträglich erworben werden muss.

Laut aktuellem ABK entstehen in den nächsten Jahren ca. 70 weitere Sonderbauwerke verschiedenster Aufbauart hinsichtlich Niederschlagswasserbehandlung.

Mit dem aktuell vorhandenen Personal sind die v.g. rechtlich verpflichtenden Aufgaben in Kombination mit der Anzahl der neuen Bauwerke aktuell und in Zukunft nicht zu bewältigen. **Aus diesem Grund ist es dringend notwendig, für den Stellenplan 2026 zwei operative Stellen (Fachkraft für Abwassertechnik, EG 6) einzurichten und voraussichtlich für den Stellenplan 2028 zwei weitere Stellen.** Dabei muss unbedingt berücksichtigt werden, dass bei Zustimmung zur Einrichtung der Stellen vor Mitte 2026 de facto kein Mitarbeiter eingestellt werden kann und die Einarbeitungszeit eines Mitarbeiters in der Regel 1 gutes Jahr beträgt. In dieser Zeit wird er in die Lage versetzt, alle v.g. Aufgaben wahrnehmen zu können, den LKW-Führerschein zu erlangen und an der Rufbereitschaft des Abwasserwerkes teilzunehmen.

Zusammenfassend ist bezogen auf die notwendige Neueinrichtung der 8 v.g. Stellen im Abwasserwerk festzustellen, dass alle Stellen gebührenfinanziert sind, den städtischen Kernhaushalt nicht belasten und zum Großteil (Ingenieurstellen) allein durch den Wegfall der Kosten für die externe Projektsteuerung refinanziert sind.

## Abteilung 7-69 (Abfallwirtschaftsbetrieb)

Dem Abfallwirtschaftsbetrieb als eigenbetriebsähnliche Einrichtung mit den operativen Bereichen Abfallsammlung, Stadtreinigung, KFZ-Werkstatt sowie den Annahmestellen Birkerhof und Wertstoffhof stehen seit der im Stellenplan 2024/2025 vollzogenen Überführung der ehemaligen Stellen der EBGL zur Stadt (Bereiche Abfallsammlung und Wertstoffhof sowie Fahrzeugbeschaffung) zur Aufgabenerledigung insgesamt 105 Stellen zur Verfügung.

Die Aufgaben und Organisation des Abfallwirtschaftsbetriebes werden seit einigen Monaten von einem extern beauftragten Dienstleister untersucht. Ziel ist es, die internen Zuordnungen, Zuständigkeiten und Strukturen weiter zu optimieren. Es wird erwartet, dass die Untersuchung Ende 2025 abgeschlossen ist, so dass die organisatorischen Anpassungen dann Anfang 2026 umgesetzt werden können. Damit die Ergebnisse der Untersuchung bezogen auf die Personalbemessung bereits in den Stellenplan 2026 einfließen konnten, wurde dieser Teilbereich der Untersuchung vom externen Dienstleister vorgezogen. Die für den Stellenplan 2026 im Nachfolgenden angemeldeten Stellen spiegeln also das Ergebnis der Organisationsuntersuchung wider und wurden vom FB 1-10 bei deren Prüfung der Notwendigkeit unter Berücksichtigung der restriktiven Vorgaben bestätigt bzw. anerkannt.

Im **Sachgebiet 7-691** sind nach der Einrichtung von zwei halben Stellen im Stellenplan 2024/2025 ausreichend Stellen zur Erledigung der Aufgaben Abfallberatung, Öffentlichkeitsarbeit, Behälterbeschaffung zur Verfügung. Zwei interne Vakanzen, die seit März 2025 bestehen, konnten nun endlich behoben werden, wobei eine der Stellen formell erst im Juni 2026 besetzt werden kann, da die dafür vorgesehene Nachwuchskraft dann erst ihre Ausbildung beenden wird. Die Unterdeckung der Stelle der Sachgebietsleitung konnte durch entsprechende Aufstockung der Stundenzahl der Vertretung ausgeglichen werden.

In der **Gruppe 7-6911**, dem öffentlichkeitswirksamen Bereich Abfallsammlung mit den Fraktionen Biomüll, Papiermüll, Restmüll, Sperrmüll, Elektroschrott und Altkleidersammlung hat sich die personelle Situation zwar erfreulicherweise insofern erheblich verbessert, als dass es 2024 und 2025 nicht mehr dazu kam, dass wegen Personalmangel Mülltonnen über einen längeren Zeitraum nicht abgefahren werden konnten. Dies lag auch daran, dass es in den beiden vergangenen Jahren gelungen ist, in den Sommermonaten Juni bis September befristete Hilfskräfte einzustellen, die gute Arbeit geleistet haben und die Fehlzeiten in der Urlaubszeit ausgeglichen haben.

Zusätzlich ist es in enger Zusammenarbeit mit dem FB 1 gelungen, auch für längere krankheitsbedingte Ausfälle und andere Vakanzen kurzfristig befristetes Personal einzustellen.

Die Personalbemessung in der Abfallsammlung wurde bei der Organisationsuntersuchung als ausreichend bewertet, so dass hier keine neuen Stellen erforderlich sind. Festgestellt wurde jedoch auch, dass die Quote der krankheitsbedingten Ausfälle sehr hoch ist. Diese Problematik soll 2026 vom AWB zusammen mit FBL 7/7-10 und dem FB 1 intensiv beleuchtet und wirkungsvolle Gegenmaßnahmen entwickelt werden. Dies auch in Kombination mit der Optimierung der Tourenplanung, die ja aktuell noch in einer separaten Organisationsuntersuchung überprüft wird und deren Empfehlungen im Laufe des Jahres 2026 erwartet werden.

Als **nicht ausreichend** wurde bei der Stellenbemessung der Organisationsuntersuchung des externen Dienstleisters jedoch die **personelle Ausstattung im Bereich der Meister** festgestellt. Insgesamt gibt es in den Sachgebieten 7-691 und 7-693 aktuell rund 80 Mitarbeitende, die drei Meistern zugeordnet sind, wobei der für die Abfallsammlung zuständige Meister für bis zu 45 Mitarbeitende verantwortlich ist, was definitiv zu viel ist und auf Dauer nicht zu leisten ist. Überbelastungen der Meister und eine sehr hohe Zahl an Überstunden sind die Regel. Es sind zudem nicht an den beiden Hauptstandorten (Betriebshof Obereschbach und Wertstoffhof Kippemühle) jeweils zwei Meister vorhanden, die sich bei Abwesenheit vertreten können.

**Dieser Missstand kann nur durch die Einrichtung einer vierten Meisterstelle (EG 9 b) behoben werden. Durch Einrichtung einer zweiten Stelle im Bereich Abfallsammlung im Stellenplan 2026 ist es möglich, dass sich zwei Meister am Standort Betriebshof Obereschbach die Aufgaben und Mitarbeiter der Abfallsammlung aufteilen und gegenseitig vertreten und ebenso die beiden Meister am Standort Wertstoffhof Kippemühle (Stadtreinigung, Großkehrmaschinen, Annahmestellen Wertstoffhof und Birkerhof).**

Im seit 2022 existierenden **Sachgebiet 7-692 Fuhrpark und Technik**, in dem zum 01.12.2023 die im Stellenplan 2023 eingerichtete Stelle der Sachgebietsleitung, der inzwischen auch die Vertretung der Abteilungsleitung übertragen wurde, und zum 1.11.2024 die im Stellenplan 2024/2025 eingerichtete Stelle Fahrzeugbeschaffung, besetzt wurden, gibt es aktuelle keinen zusätzlichen Bedarf an Stellen. Das gilt auch für die Gruppe 7-6921 KFZ-Werkstatt, die mit dem vorhandenen Personal die Aufgabenerledigung sicherstellen kann, sofern längere krankheitsbedingte Ausfälle durch befristete Stellenzusetzungen ausgeglichen werden können.

Problematisch ist jedoch, dass die ebenfalls dem SG 7-692 zugeordnete Stelle Gebäudemanagement wegen der Langzeiterkrankung der Stelleninhaberin seit Anfang des Jahres unbesetzt ist und daher die Aufgaben innerhalb des SG 7-692 auf andere Mitarbeitende aufgeteilt werden musste, was eine deutliche Mehrbelastung bedeutet und dauerhaft so nicht geleistet werden kann. Hier deutet es sich jedoch an, dass sich noch im Jahr 2025 durch eine personelle Zusetzung eine Verbesserung der Situation ergibt, damit die notwendigen Arbeiten für die 2026 anstehenden Projekte (z.B. Projekt Neubau Verwaltungsgebäude Annahmestation Birkerhof) erledigt werden können.

Erwähnenswert ist in diesem Zusammenhang, dass es für die befristete Ingenieurstelle zur Abarbeitung des Projekts "Altdeponie Birkerhof" und weiterer Neubauprojekte des AWB, nach mehreren erfolglosen in- und externen Ausschreibungen keine geeigneten Bewerbungen zu verzeichnen gibt. Folge ist, dass wegen der Priorität inzwischen das Projekt "Neubau Verwaltungsgebäude Birkerhof" an die IPGL übertragen wurde.

Sollte es weiterhin nicht möglich sein, die befristete Ingenieurstelle zu besetzen, muss überlegt werden, das Aufgabenportfolio der Stelle, ggfs. abteilungsübergreifend, zu erweitern und für den Stellenplan 2027 die Einrichtung einer unbefristeten Stelle zu beantragen.

Im **Sachgebiet 7-693 Verwaltung, Stadtreinigung und Annahmestellen** werden sowohl klassische Verwaltungsaufgaben (Satzungen, Abfallgebühren, Straßenreinigungsgebühren) wie auch öffentlichkeitswirksame operative Aufgaben (Organisation des Winterdienstes, Annahmestellen Birkerhof und Wertstoffhof, Stadtreinigung und Großkehrmaschinen) erledigt.

Im **Verwaltungsbereich 7-693** gab es im Jahr 2025 erhebliche Probleme bei der Aufgabenwahrnehmung, da es bei den Stelleninhabenden der insgesamt 6,5 Stellen durch krankheitsbedingte Ausfälle und die nicht immer nicht nahtlos mögliche Wiederbesetzung von freigebliebenen Stellen viele und lange Vakanzen gab und manchmal nur 2 Mitarbeitende im Dienst waren. Die Situation hat sich erfreulicherweise nach und nach entzerrt und zum 1.11.2025 sind dann auch alle Stellen nach erfolgreichen Stellenbesetzungsverfahren wieder besetzt, wobei eine Stelle, wie auch im SG 7-691- formell erst im Juni 2026 besetzt wird, wenn die dafür vorgesehene Nachwuchskraft ihre Ausbildung beendet.

Ein stellenplantechnischer Mehrbedarf für eine 0,5 Stelle wurde bei der Organisationsuntersuchung allerdings im Aufgabengebiet „Straßenreinigungsgebühren“ für die Gebührenveranlagung mit der gesetzlich vorgeschriebenen regelmäßigen Überprüfung sowie der Widerspruchs- und Klagebearbeitung festgestellt. Für die Aufgabenerledigung stehen seit einigen Jahren formell nur 1,5 Stellen zur Verfügung, jedoch waren de facto durch personelle Zusetzungen im Übersoll bzw. Mitarbeitende der Personalreserve eine Besetzung mit 2 Vollzeitmitarbeitenden (eine Ganztagskraft des gehobenen Dienstes und zwei Teilzeitkräfte des mittleren Dienstes) und damit ein nachweisbarer dauerhafter Bedarf gegeben. Dieser kommt nun durch die Abgänge einer Übersollkraft und des Renteneintritts einer Mitarbeitenden zum Tragen und macht die **Neueinrichtung einer halben Stelle im Stellenplan 2026 notwendig**, damit eine für die Vertretung vor Gericht federführende Vollzeitkraft des gehobenen Verwaltungsdienstes vorhanden ist. Kostenmäßig entsteht insofern keine finanzielle Mehrbelastung, da die v.g. ausgeschiedenen Mitarbeitenden schon in der Personalkostenberechnung enthalten waren.

In den **operativen Teilbereichen des SG 7-693 (Gruppen 7-6931 und 7-6932)** sind durch die Stelleneinrichtungen, die in den letzten beiden Jahren erfolgt sind, bis auf den Bereich „Stadtreinigung mit Großkehrmaschinen“, formell ausreichend Stellen vorhanden. Problematisch ist die Personalsituation jedoch des Öfteren im Bereich Wertstoffhof und insbesondere im Bereich Stadtreinigung, da dort sehr viele leistungsgeminderte Mitarbeiter beschäftigt sind und längere und häufige Ausfallzeiten nur mit der befristeten Zusetzung von Personal (aktuell zwei befristete Arbeitskräfte) ausgeglichen werden können, die dann auch als „Springer“ (Wertstoffhof und Stadtreinigung) eingesetzt werden, um die anstehenden Aufgaben zu erledigen. Sollte sich das Modell mit dem „Springer“ bewähren und sich die Personalsituation weiterhin so problematisch darstellen wie jetzt, könnte für den Stellenplan 2027 die Einrichtung einer festen Springerstelle, analog zum Klärwerk, die Folge sein.

Für die Aufgabe „Stadtreinigung durch Großkehrmaschinen“ ist die Einrichtung einer vierten Stelle „Fahrer Großkehrmaschine“ im Rahmen der Prüfung der Stellenbemessung bei der Organisationsuntersuchung bestätigt worden. Eine Reinigung des gesamten Stadtgebiets mit nur drei Stellen und drei Fahrzeugen ohne Vertretung ist nicht ausreichend, um der gebotenen Aufgabenwahrnehmung nachzukommen und die Vorgaben der Verkehrssicherungspflicht einzuhalten. Die Notwendigkeit der Stelleneinrichtung wurde bereits in der Schilderung der Personalsituation für den Stellenplan 2024/2025 ausführlich dargestellt und zunächst für den Nachtragsstellenplan 2025 angekündigt ebenso wie die befristete Einstellung eines Mitarbeiters. Letztere ist im Jahr 2024 genauso wie die Bereitstellung einer vierten Großkehrmaschine erfolgt und hat sich als sehr positiv erwiesen. Ausfälle können nun wesentlich besser kompensiert werden, das Aufgabenvolumen konnte auf vier Fahrzeuge verteilt werden und die Beschwerden der Bürgerschaft über nicht gereinigte Straßen sind zurückgegangen. **Die Einrichtung der Stelle „Fahrer Großkehrmaschine“ für den befristet beschäftigten Mitarbeiter für den Stellenplan 2026 ist insofern aus Sicht des Fachbereiches 7 unerlässlich.**

Eine weitere personelle Zusetzung bzw. die Einrichtung von 2-3 Stellen in der Gruppe 7-6931 für den Stellenplan 2027 könnte notwendig werden, wenn sich bei der Umsetzung eines Radreinigungskonzeptes, welches am 30.09.2025 vom AIUSO beschlossen wurde (Option 4) konkretisiert und zukünftig (ab 2027) die Stammstrecken des Radverkehrs in die Reinigungspflicht (inklusive Winterdienst) der Stadt übergehen.

#### **Abschließender Hinweis:**

Für alle einzurichtenden Stellen im Abfallwirtschaftsbetrieb besteht eine Refinanzierung.

**II.**

Zusammenfassend sind für den Fachbereich Umwelt und Technik folgende Stellenneueinrichtungen notwendig:

<u>Organeinheit</u>	<u>Bezeichnung</u>	<u>Um- fang</u>	<u>Wertigkeit</u>
<b>Kernhaushalt:</b>			
7-36	Ingenieur Altlasten/Gefahrstoffe/Bodenuntersuchungen	1,0	EG 12
7-660	Operative Mitarbeitende Straßenbegehung	2,0	EG 4
<b>Abwasserwerk:</b>			
7-681	Ingenieure Abarbeitung Maßnahmen ABK	6,0	EG 11+FKZ bzw. Eg 12
7-686	Operative Mitarbeitende Kanal - und Gewässerunterhaltung	2,0	EG 6
<b>AWB:</b>			
7-691	Meister Abfallsammlung/Altkleider/Containerumfelder	1,0	EG 9 b
7-693	Sachbearbeitung Straßenreinigungsgebühren	0,5	A 10/Eg 9c
7-6931	Fahrer Großkehrmaschine Stadtreinigung	1,0	Eg 5



Wagner

**Stadt Bergisch Gladbach**  
**Der Bürgermeister**  
Federführender Fachbereich  
Stadtentwicklung

## Mitteilungsvorlage

Drucksachen-Nr. 0646/2025  
**öffentlich**

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	03.03.2026	zur Kenntnis

### Tagesordnungspunkt

#### Offene Beschlüsse

#### Inhalt der Mitteilung:

Die Aktualisierung der Mitteilungsvorlage ist aufgrund personeller Engpässe durch Krankheit noch in Bearbeitung. Die Verwaltung wird die aktualisierte Tabelle der Niederschrift der Sitzung beifügen, so dass etwaige Nachfragen zum Sachstand in der Sitzung am 05. Mai beantwortet werden können.



**Stadt Bergisch Gladbach**  
**Der Bürgermeister**  
 Federführender Fachbereich  
**Stadtentwicklung**

## Mitteilungsvorlage

Drucksachen-Nr. 0815/2025  
**öffentlich**

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	03.03.2026	zur Kenntnis

### Tagesordnungspunkt

#### S-Bahnausbau

#### Inhalt der Mitteilung:

##### Stilllegungsverfahren Gleis 19:

Im Nachgang zu den Erläuterungen aus den Vorlagen für die Sitzungen des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen am 02.09.2025, Drucksachenummer 0509/2025, sowie am 02.12.2025, Drucksachenummer 0647/2025 hat sich bis zur Drucklegung dieser Vorlage noch kein neuer Sachstand ergeben.

Sollten bis zur Sitzung des Ausschusses am 03.03.2026 neuere Erkenntnisse vorliegen, wird die Verwaltung hierüber den Ausschuss in der Sitzung mündlich informieren.

##### Abstimmungen 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 2026 haben in der Vergangenheit seitens der Verwaltung Besprechungen mit dem Zweckverband go.Rheinland als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr sowie dem Rheinisch-Bergischen Kreis als Aufgabenträger für den ÖPNV stattgefunden. Ziel der Gespräche war die Optimierung des Betriebsablaufs für den SEV sowie die Vorbereitung einer gemeinsamen Kommunikationsstrategie hierzu.

Nachdem im Rahmen des 10tägigen SEV im November 2025 ausschließlich die Bussteige 8 und 9 am Busbahnhof Bergisch Gladbach genutzt wurden und die dort bisher verkehrenden Buslinien auf andere Bussteige umgelegt werden konnten, ohne den Betrieb auf dem Busbahnhof wesentlich zu behindern, wird dieses Verfahren bei der bevorstehenden Sperrung der S 11 zwischen dem 10.04.2026 und voraussichtlich dem 03.07.2026 weiterhin betrieben.

Darüber hinaus wurde für den bevorstehenden Arbeiten u.a. an der Leit- und Sicherungstechnik eine Baustelleneinrichtungsfläche auf dem ehemaligen Gütergleisen entlang der Jakobstraße errichtet. Ausführende Baufirma ist die Fa. Leonhard Weiss, welche für die DB InfraGO AG bereits seit Jahren tätig ist und u.a. für den Wiederaufbau der Ahrtalbahn nach der Flutkatastrophe 2021 maßgeblich verantwortlich war.

**Stadt Bergisch Gladbach**  
**Der Bürgermeister**  
 Federführender Fachbereich  
 Stadtentwicklung

## Mitteilungsvorlage

Drucksachen-Nr. 0823/2025  
**öffentlich**

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	03.03.2026	zur Kenntnis

### Tagesordnungspunkt

### Rad macht Schule - Aktualisierte Routenführung

#### Kurzzusammenfassung:

Kurzbegründung:

(...)

Risikobewertung:

(...)

#### Finanzielle Auswirkungen:

	keine Auswirkungen:	Mehrerträge:		Mehraufwendungen:	
		lfd. Jahr	Folgejahre	lfd. Jahr	Folgejahre
<b>konsumtiv:</b>	X				
<b>investiv:</b>					
<b>planmäßig:</b>	X				
<b>außerplanmäßig:</b>					

Weitere notwendige Erläuterungen:

(...)

## **Inhalt der Mitteilung:**

### **Hintergrund**

Im September 2024 fanden die Auftakttermine zum Projekt „Rad macht Schule“ in Hebborn statt. Die Schulen Nicolaus-Cusanus-Gymnasium (NCG) sowie die Haupt- und Realschule Im Kleefeld wurden eingebunden.

Aufgrund fehlender Kapazitäten oder deren Bindung in bestehenden anderen Programmen, konnte nur das NCG an der vertiefenden weiteren Bearbeitung teilnehmen. In Zusammenarbeit mit einer Projektgruppe aus Lehrern, Schülervvertretung, Elternvertretung und Verwaltung wurden in einem umfangreichen Arbeitsprozess verschiedene Routen entwickelt, abgefahren, bewertet und anschließend in einem Routenkonzept festgelegt. Diese Routen wurden dem Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen in der Sitzung am 02. Dezember 2025 vorgestellt (Drucksachenummer 0655/2025). Der Ausschuss beauftragte die Verwaltung, die Routen noch einmal auf Dopplungen und Synergien mit dem städtischen Radverkehrsnetz zu überprüfen und eine aktualisierte Karte der Routen in der nächsten Ausschusssitzung vorzustellen.

### **Aktueller Stand/ Ergebnis der Routenüberprüfung**

Bei der Überprüfung der Routen wurden Überlagerung mit dem Radverkehrsnetz und nutzbare Synergien aus dem Schulischen Mobilitätsmanagement, z. B. die neu eingerichtete Schulstraße auf der Straße Im Grafeld bei Route M, näher betrachtet.

Im Ergebnis konnte festgestellt werden, dass bereits sehr viele Synergien und Überlagerungen mit dem Radverkehrsnetz bestehen. In den Bereichen der „doppelten“ Routenführung - also Radverkehrsnetz und Rad macht Schule auf einer Strecke – entstehen demnach durch das Projekt Rad macht Schule keine neuen Aufgaben und Projekte für die Verwaltung. Das Radverkehrsnetz wird hier planmäßig umgesetzt. Allerdings bekommen diese Abschnitte des Radverkehrsnetzes noch einmal eine besondere Bedeutung mit entsprechenden Anforderungen durch den hohen Anteil von Schülerverkehr.

Um diese Synergien grafisch besser darzustellen und sichtbar zu machen, wurde die Kartendarstellung noch einmal überarbeitet und vereinfacht (Anlage 1). So ist nun auch deutlich zu erkennen, welche Routenabschnitte sich nicht auf dem Radverkehrsnetz befinden. Da sich die Schulwege teilweise aufgrund der stärker verzweigten Wegeführung (Zuhause – Schule) vom allgemeinen Radverkehrsnetz unterscheiden, sind diese Abschnitte gesondert zu betrachten. Dabei kann durch einfache, kostengünstige und allgemeine Maßnahmen die Verkehrssicherheit auch für andere Nutzergruppen verbessert werden.

Eine Änderung der Route H hat sich weiterhin ergeben: Die Route H wurde etwas gekürzt, um auf weitere Verzweigungen innerhalb von Schildgen zu verzichten.

Die Direkttrouten über Höfe und Kempener Straße wurden entsprechend der bisherigen Darstellung (Drucksachenummer 0655/2025) beibehalten da diese die kürzesten Verbindungen darstellen und auch auf Hauptverkehrsstraßen entsprechend dem Radverkehrsnetz Maßnahmen zur Verbesserung der Radinfrastruktur zweckmäßig sind.

### **Maßnahmenkatalog**

Die detaillierte Ausarbeitung der Maßnahmen wurde zur Überprüfung der Routen zurückgestellt. Im Bereich der Synergien mit dem Radverkehrsnetz werden die Maßnahmen entsprechend koordiniert geplant und durchgeführt, um Mehrfachplanungen zu vermeiden. Grundsätzlich sollen in erster Linie kurzfristige und einfache Maßnahmen zum Einsatz kommen. Wo Bedarf besteht, werden umfangreichere, bauliche Maßnahmen

definiert und in das Arbeitsprogramm aufgenommen – deren Umsetzung ist dann mit Blick auf die gesamtstädtischen Maßnahmen einzutakten und kann etwas Zeit in Anspruch nehmen.



### NCG und im Kleefeld

#### Schnelle Wege

- Hauptroute mit Überlagerung des Radverkehrsnetzes
- Hauptroute NCG ohne Überlagerung des Radverkehrsnetzes
- Direktroute

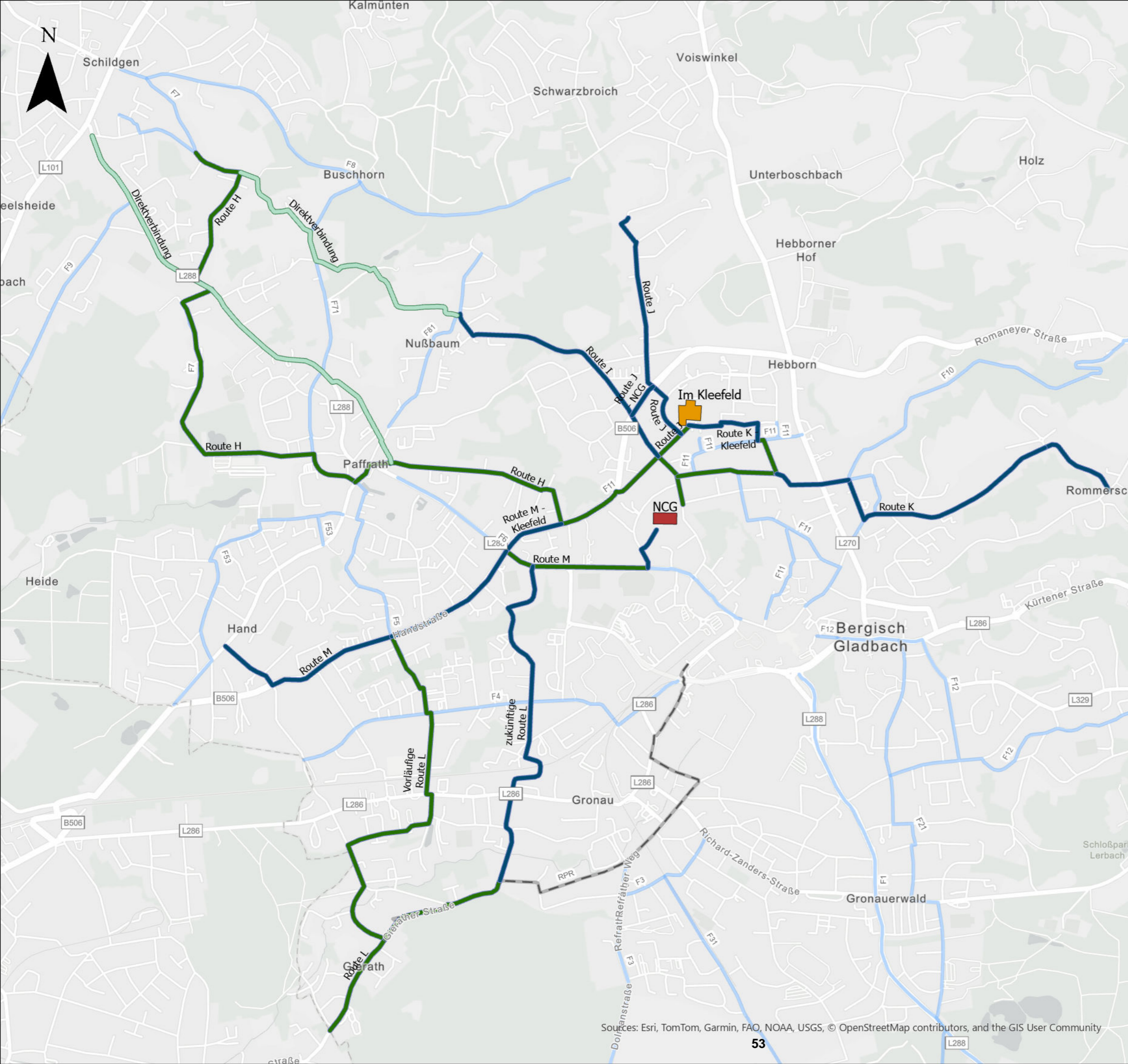
#### Bestandsnetz

#### Radverkehr

- Bestandsnetz Radverkehr

#### Schulstandorte

- Im Kleefeld
- NCG



Sources: Esri, TomTom, Garmin, FAO, NOAA, USGS, © OpenStreetMap contributors, and the GIS User Community



**Stadt Bergisch Gladbach**  
**Der Bürgermeister**  
 Federführender Fachbereich  
**Stadtentwicklung**

## Mitteilungsvorlage

Drucksachen-Nr. 0825/2025  
**öffentlich**

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	03.03.2026	zur Kenntnis

### Tagesordnungspunkt

### Pflanzung von Bäumen vor dem Rathaus Stadtmitte

#### Inhalt der Mitteilung:

#### **Antrag der CDU-Fraktion**

Die CDU-Fraktion hat mit Datum vom 11. November 2025 einen Antrag zur Umplanung der drei Baumstandorte vor dem Rathaus Stadtmitte im Zuge der Baumaßnahme Laurentiusstraße gestellt. Alternativ zu den Bäumen sollen niedrige Stauden gepflanzt werden. Des Weiteren wurde die Stellungnahme der Denkmalbehörde und des Geschichtsvereins erfragt. Im Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen vom 02.12.2025 hat die Verwaltung Stellung bezogen (Drucksachnr.: 0761/2025) und wurde im Anschluss beauftragt für die o.g. Bäume alternative Baumstandorte zu suchen bzw. zu prüfen und die Prüfergebnisse in der nächsten Ausschusssitzung mitzuteilen.

#### **Ergebnis**

Ein alternativer Baumstandort erfordert sowohl ober- als auch unterirdisch eine freie Fläche, sodass sich der Baum im Wurzelwerk als auch der Baumkrone entwickeln kann. Hierzu wurden die Gehwegflächen der Laurentiusstraße, sowie die Flächen des Konrad-Adenauer-Platzes untersucht.

Für die Untersuchung wurden unterschiedliche Unterlagen herangezogen, um alle Anforderungen an die Fläche abzubilden. Hierzu gehören die aktuellen Ausführungspläne der Laurentiusstraße, Leitungspläne, Stellplatzpläne der Ordnungsbehörde für Markt und Kirmes und die Feuerwehrpläne.

#### Laurentiusstraße:

In der **Anlage 1** ist die Ausführungsplanung inkl. der unterirdischen Versorgungsleitungen im Bereich Konrad-Adenauer-Platz 1 bis Laurentiusstraße 20 dargestellt. Bei den unterirdischen Versorgungsleitungen handelt es sich bspw. um Gas-, Wasser-,

Stromleitungen, sowie Telekommunikationsleitungen und das öffentliche Kanalnetz. Anhand dieser Pläne wird deutlich, dass unter Berücksichtigung der o.g. Flächenansprüche sowie der Barrierefreiheit auf Gehwegen (2,50 m Gehwegbreite), kein alternativer Standort vorhanden ist.

Konrad-Adenauer-Platz:

Als alternativer Standort wurde auch der Konrad-Adenauer-Platz untersucht, der ausreichende Flächen und wenige Leitungen vorweist, jedoch als Nutzfläche für Markt, Kirmes und andere Veranstaltungen genutzt wird. Entsprechend der in Anlage 2 beigefügten Stellungnahme der Ordnungsbehörde ist diese Fläche aufgrund der Konflikte mit diesen Nutzungen für neue Baumstandorte grundsätzlich ungeeignet.

Die geplanten Baumstandorte der beschlossenen Planung vom 29.08.2023 (Drucksachnr. 0396/2023) wurden darüber hinaus bereits im ersten Bauabschnitt so weit erbaut, als das Versorgungsleitungen umgelegt und eigens vorgesehener Wurzelschutz eingebaut wurden.

Anlage 1 – Leitungsplan Laurentiusstraße




Anlage 2 – Stellungnahme Ordnungsbehörde

Anlage 3 – FB3-32 Feuerwahrplan Variante 1

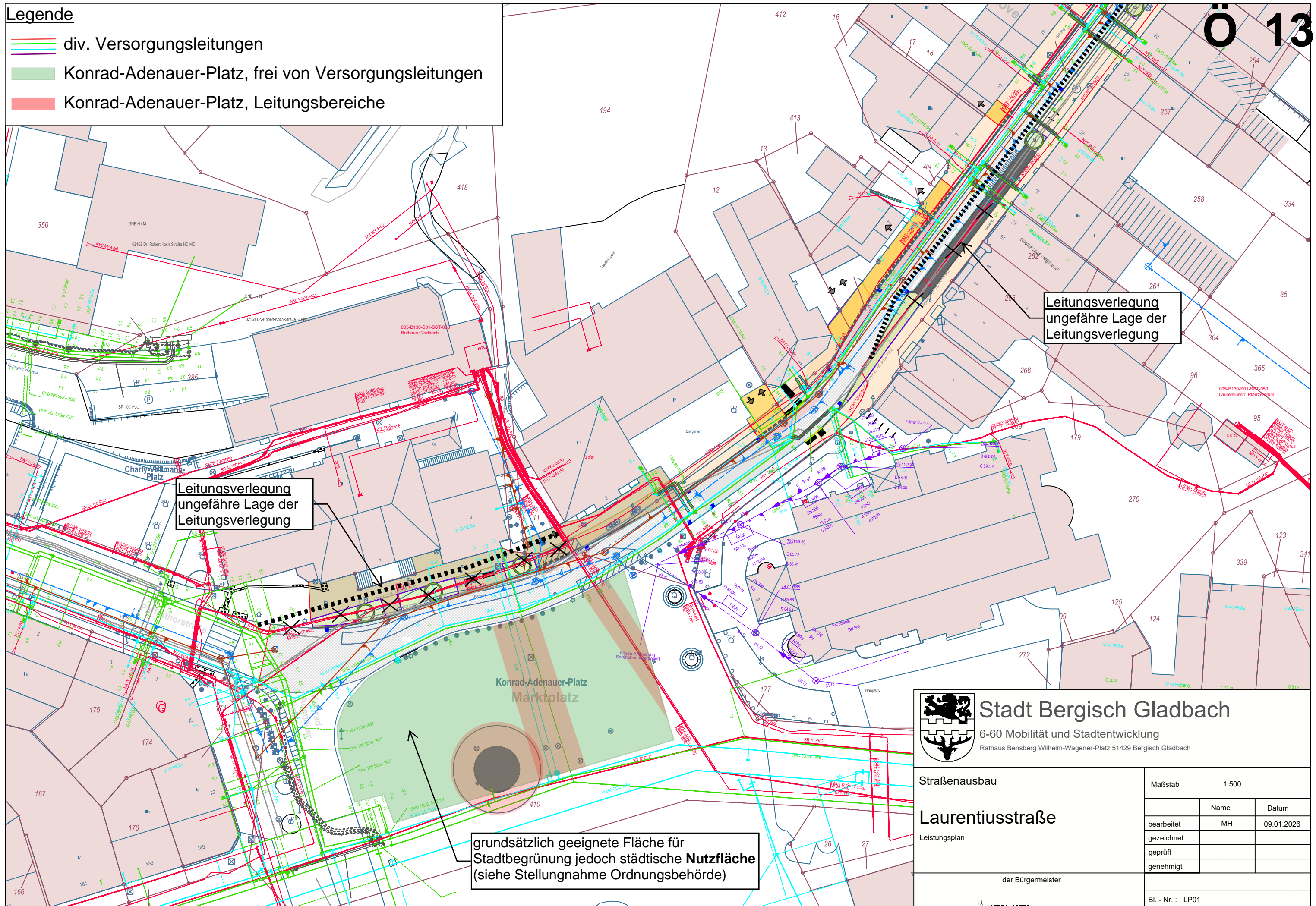
Anlage 4 – FB3-32 Feuerwahrplan Variante 2

Anlage 5 – FB3-32 Stellplatzplan Kirmes

**Legende**

-  div. Versorgungsleitungen
-  Konrad-Adenauer-Platz, frei von Versorgungsleitungen
-  Konrad-Adenauer-Platz, Leitungsbereiche

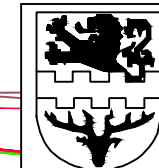
Ö 13



Leitungsverlegung  
ungefähre Lage der  
Leitungsverlegung

Leitungsverlegung  
ungefähre Lage der  
Leitungsverlegung

grundsätzlich geeignete Fläche für  
Stadtbegrünung jedoch städtische **Nutzfläche**  
(siehe Stellungnahme Ordnungsbehörde)



**Stadt Bergisch Gladbach**

6-60 Mobilität und Stadtentwicklung  
Rathaus Bensberg Wilhelm-Wagener-Platz 51429 Bergisch Gladbach

Straßenausbau

**Laurentiusstraße**

Leistungsplan

der Bürgermeister

Maßstab 1:500

	Name	Datum
bearbeitet	MH	09.01.2026
gezeichnet		
geprüft		
genehmigt		

Bl. - Nr.: LP01



## Stellungnahme zur Nutzung des Konrad-Adenauer-Platzes

Bei dem Konrad-Adenauer-Platz handelt es sich um die zentrale Veranstaltungsfläche in der Stadtmitte, auf der über das Jahr verteilt unterschiedliche Veranstaltungen stattfinden. Hierbei handelt es sich um folgende regelmäßige Veranstaltungen:

- Wochenmarkt, 2 mal wöchentlich, an insgesamt 104 Tagen im Jahr
- Stadtfeste (Frühlingsfest, Stadt- und Kulturfest, Martinsmarkt) an insgesamt 6 Tagen im Jahr
- Weihnachtsmarkt an insgesamt ca. 34 Tagen im Jahr
- Bautage an insgesamt 2 Tagen im Jahr
- Kirmes (Pfingst- und Laurentiuskirmes) an insgesamt 8 Tagen im Jahr

Damit ist der Konrad-Adenauer-Platz an mindestens 164 Tagen im Jahr mit Veranstaltungen belegt, zu denen noch die Auf- und Abbautage hinzukommen, so dass er über die Hälfte des Jahres für Veranstaltungen genutzt wird.

Für diese Veranstaltungen und deren Auf- und Abbau wird die gesamte Fläche des Konrad-Adenauer-Platzes benötigt, die bereits jetzt durch den Brunnen und die vorhandenen Bäume eingeschränkt ist.

Insbesondere ist der Flächenbedarf zwingend beim Weihnachtsmarkt, den Bautagen und der Kirmes zu berücksichtigen.

Der Weihnachtsmarkt wird zusammenhängend rund um den Brunnen aufgebaut. Ein Zusammenschieben der Weihnachtsmarktbuden ist nicht möglich, da die Rettungs- und Fluchtwege freizuhalten sind.

Dasselbe gilt auch für die Zelte der Bautage. Diese können nur auf freien, zusammenhängenden Flächen aufgebaut werden.

Das Konzept für die Kirmes ist seit Jahrzehnten bis ins kleinste Detail ausgetüftelt. So passt z. B. der Autoscooter exakt zwischen Laurentiusstraße, Kirche und Brunnen. Ein Verschieben, selbst um wenige Zentimeter, ist nicht möglich. Gleiches gilt für die übrigen Fahrgeschäfte.

Wie bei allen Veranstaltungen ist insbesondere bei der Kirmes der Auf- und Abbau mit zu berücksichtigen. Hierbei sind Flächen für Großfahrzeuge und teilweise Autokräne notwendig, mit denen die Geschäfte auf- und abgebaut werden. Es müssen also sowohl die Stellflächen der Geschäfte, als auch die Flächen für die Auf- und Abbaugerätschaften und zudem die Rangierbereiche und Durchfahrsmöglichkeiten für die Feuerwehr und andere Fahrzeuge berücksichtigt werden. Hierbei muss ebenfalls darauf geachtet werden, dass die Geschäfte zwischen Pfingst- und Laurentiuskirmes wechseln und sich auch Aufbau- oder Transportfahrzeuge ändern können und dann einen anderen Bedarf haben.

Auf alle diese Gegebenheiten ist das jetzige Konzept abgestellt. Jegliche zusätzlichen Einbauten auf dem Konrad-Adenauer-Platz, aber auch auf der gesamten Kirmesfläche rund um den Bergischen Löwen würden den Kirmesaufbau nicht nur behindern, sondern teilweise unmöglich machen und hätten damit Auswirkungen auf den gesamten Kirmesplatz.

Der fertige Aufbau der Kirmes, aber auch des Weihnachtsmarktes, der Bautage, des Stadtfestes oder des Wochenmarktes ist nicht aussagekräftig bei einer Beurteilung der freien Flächen, da wie angeführt zusätzlich maßgebliche Bereiche für Auf- und Abbau und Rangierflächen zwingend vorzuhalten sind.

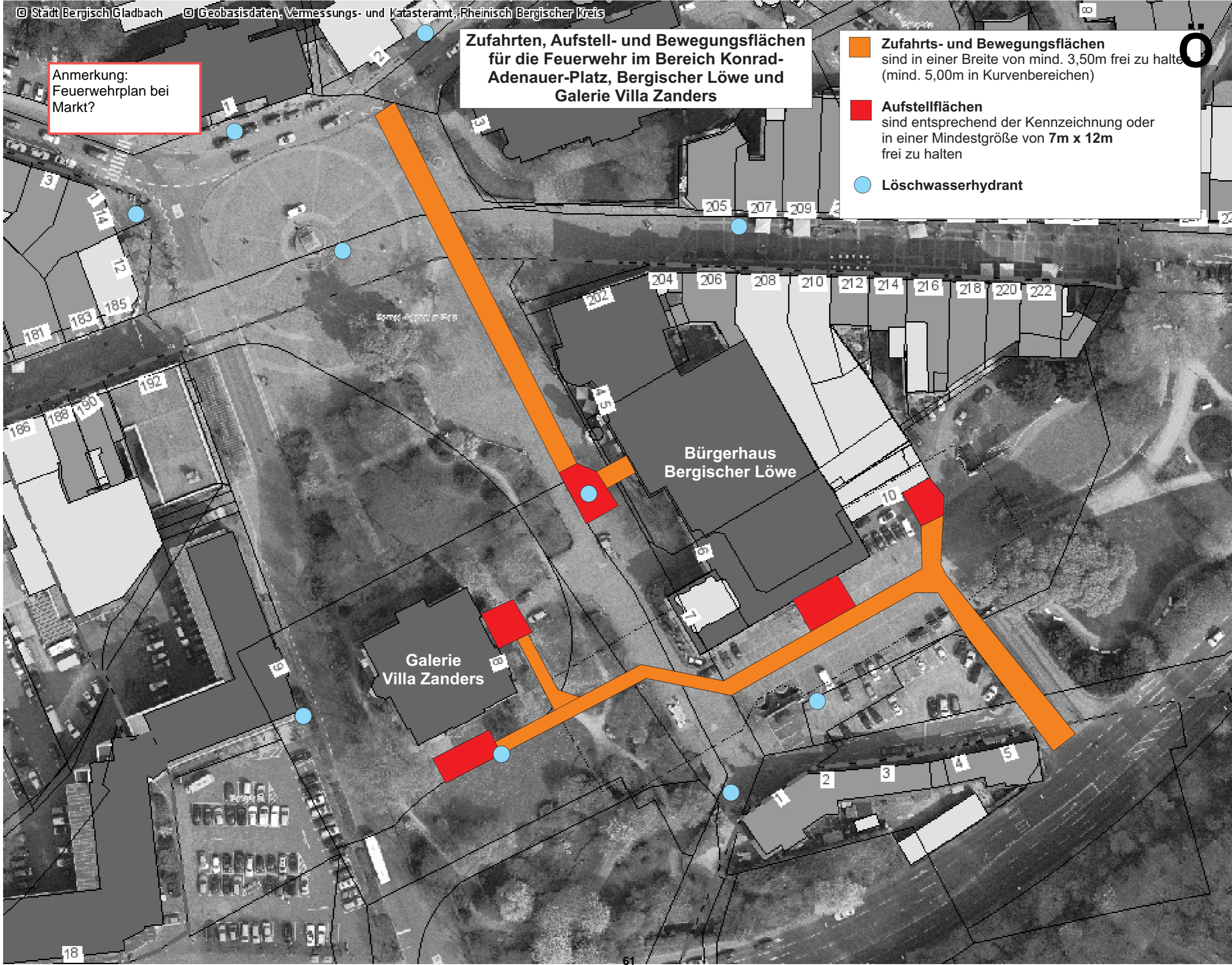
Eine zusätzliche Stadtbegrünung auf dem Konrad-Adenauer-Platz ist daher keinesfalls möglich.

Unrau

Anmerkung:  
Feuerwehrplan bei  
Markt?

### Zufahrten, Aufstell- und Bewegungsflächen für die Feuerwehr im Bereich Konrad- Adenauer-Platz, Bergischer Löwe und Galerie Villa Zanders




- Zufahrts- und Bewegungsflächen**  
sind in einer Breite von mind. 3,50m frei zu halten  
(mind. 5,00m in Kurvenbereichen)
- Aufstellflächen**  
sind entsprechend der Kennzeichnung oder  
in einer Mindestgröße von 7m x 12m  
frei zu halten
- Löschwasserhydrant**

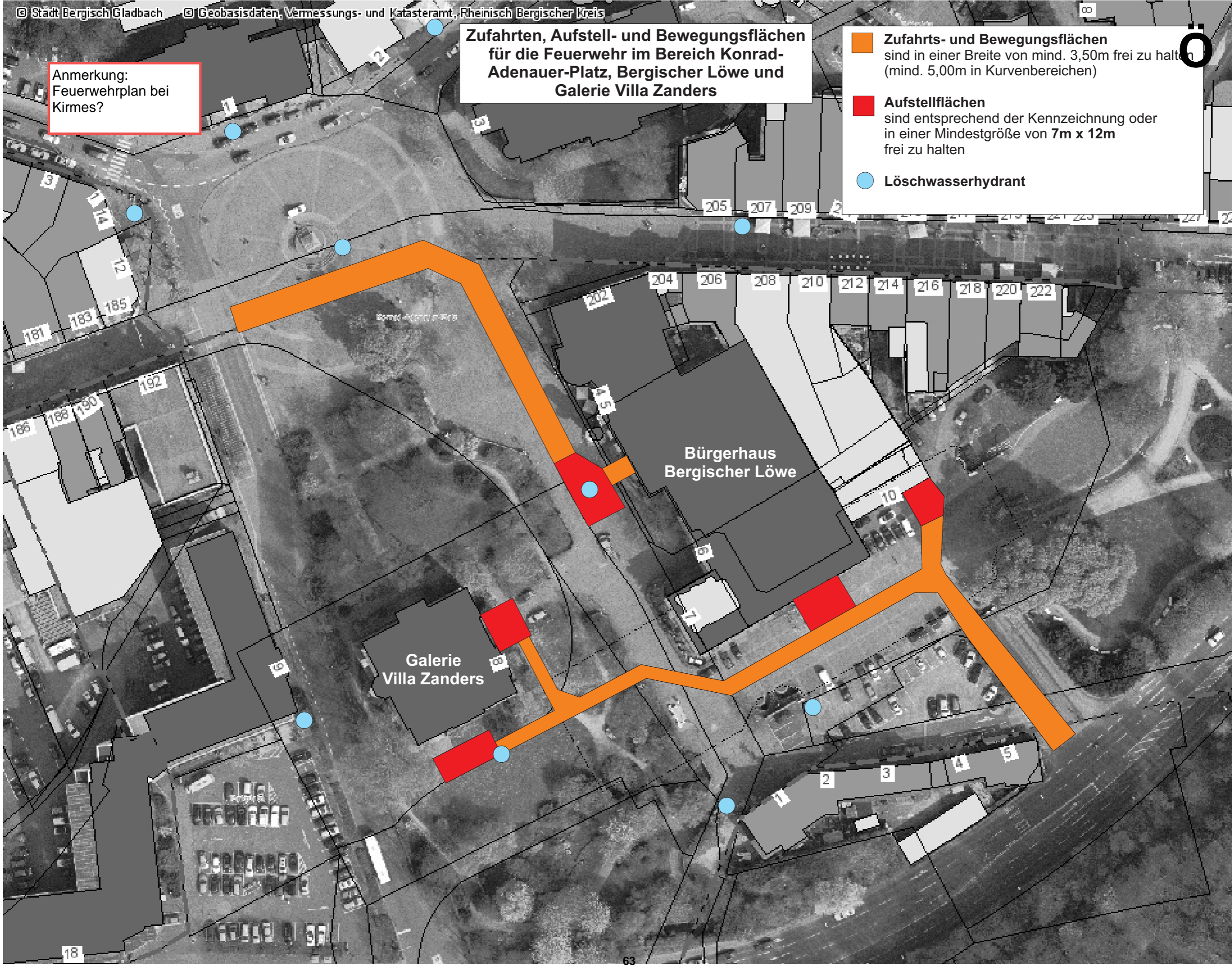




### Zufahrten, Aufstell- und Bewegungsflächen für die Feuerwehr im Bereich Konrad-Adenauer-Platz, Bergischer Löwe und Galerie Villa Zanders

Anmerkung:  
Feuerwehrplan bei  
Kirmes?

-  **Zufahrts- und Bewegungsflächen**  
sind in einer Breite von mind. 3,50m frei zu halten  
(mind. 5,00m in Kurvenbereichen)
-  **Aufstellflächen**  
sind entsprechend der Kennzeichnung oder  
in einer Mindestgröße von 7m x 12m  
frei zu halten
-  **Löschwasserhydrant**







Autoscooter  
33m x 18m

Ausschank  
12m x 4m

Wurst  
2,5m x 2,5m

Riesen  
Rad  
18m x 14m

Hawaii-  
Swing  
18m x 8m

Flieger  
10m Ø

Pfeil  
9m x 2m

Schieß  
x2,5m

Ball  
9,5m x 2,5m

Slush

Süß  
8m x 4m

Lieder  
7m x 2m

Handy  
7m x 3m

BB  
Schmuck  
3m x 2,5m

Ente  
6m x 2,5m

Kappen  
6m x 2,5m

Greifer  
12m x 5m

Crepe  
4m x 3m

Schank  
5m Ø

Thurros  
4,5m x 2,5m

Automat  
9m x 3m

Ring-  
Renner  
20m x 10m

Süß  
8m x 3m

Automat  
7m x 2,5m

Speisen  
10m x 2,5m

Blumen  
14m x 3m

Kinders  
Kartbahn  
Ø 15,8m

Pfeil  
9m x 3m

Flitsch

Schank  
13m x 5m

Ball  
6m x 2,5m

Schießen  
10m x 2,5m

Price  
7m x 5m

Gratin  
4m x 5m

Crepe  
5,5m x 2,5m

Trübsal  
15m x 6m

Gefährdet  
15m x 6m

Greifer  
11m x 5m

Schweinchen  
14,5m x 11,5m

Kinderscooter  
11,6m x 11,5m

Break  
Dancer  
20m x 20m



**Stadt Bergisch Gladbach**  
**Der Bürgermeister**  
 Federführender Fachbereich  
 Stadtentwicklung

## Mitteilungsvorlage

Drucksachen-Nr. 0826/2025  
**öffentlich**

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	03.03.2026	zur Kenntnis

### Tagesordnungspunkt

### Parkleitsystem Schildgen

#### Kurzzusammenfassung:

**Kurzbegründung:**

(...)

**Risikobewertung:**

(...)

#### Finanzielle Auswirkungen:

	keine Auswirkungen:	Mehrerträge:		Mehraufwendungen:	
		lfd. Jahr	Folgejahre	lfd. Jahr	Folgejahre
<b>konsumtiv:</b>					
<b>investiv:</b>					
<b>planmäßig:</b>	45.000 €				
<b>außerplanmäßig:</b>					

**Weitere notwendige Erläuterungen:**

(...)

## **Inhalt der Mitteilung:**

### **Anlass**

Auf Basis des durch den Ausschuss für Mobilität und Stadtentwicklung am 10.07.2025 beschlossenen Maßnahmenbündels „Parkplatz am Schild“, wurde die Verwaltung beauftragt die Wegweisung zum Parkplatz am Schild zu optimieren und die Einführung eines dynamischen Parkleitsystems zu prüfen. Grund hierfür ist der zukünftige Wegfall der straßenbegleitenden Parkstände an der Altenberger-Dom-Straße und eine Kompensation dieser durch die Intensivierung der Nutzung des Parkplatzes „Am Schild“.

### **Ergebnisse Prüfauftrag dynamisches Parkleitsystem**

Die Verwaltung hat für eine dynamische Beschilderung drei potenziell technisch realisierbare Standorte gefunden. Die drei Wegweisungs- und Informationsschilder zur dynamischen Anzeige der Parkplatzbelegung befinden sich auf der Kempener Straße hinter der Kempener Straße 238 und auf der Altenberger-Dom-Straße zum einen auf Höhe der Altenberger Dom Straße 112 und zum anderen auf Höhe der Altenberger-Dom-Straße 139. Ergänzt werden könnten die dynamischen Wegweisungs- und Informationsschilder durch statische Wegweiser. Anlage 1 zeigt die Standorte der sechs statischen Schilder auf der Leverkusener Straße, der Altenberger-Dom-Straße, der Kempener Straße, dem Odenthaler Markweg und der Straße Am Schild sowie die Standorte der dynamischen Beschilderung.

Auf dem Parkplatz „Am Schild“ selbst könnte die frei oder besetzt Meldung der einzelnen Parkstände durch eine technische Lösung realisiert werden. Die Verwaltung bevorzugt unter Beachtung der Kosten sowie der technischen Gegebenheiten in Anlage 2 die Einführung von zwei KI-basierten Überkopfsensoren, welche an einem Lampenmast auf dem Parkplatz „Am Schild“ montiert werden sollen. Eine Parkraumbewirtschaftung für den Parkplatz „Am Schild“ soll nicht eingeführt werden, jedoch sollte die Höchstparkdauer auf zwei Stunden begrenzt werden. Die Kosten für die Gesamtmaßnahme werden sich nach aktuellen Kostenschätzungen auf rund 45.000€ belaufen. In Anlage 2 sind die weiteren in Betracht gezogenen technischen Lösungen aufgeführt sowie anhand ihrer Vor- und Nachteile veranschaulicht.

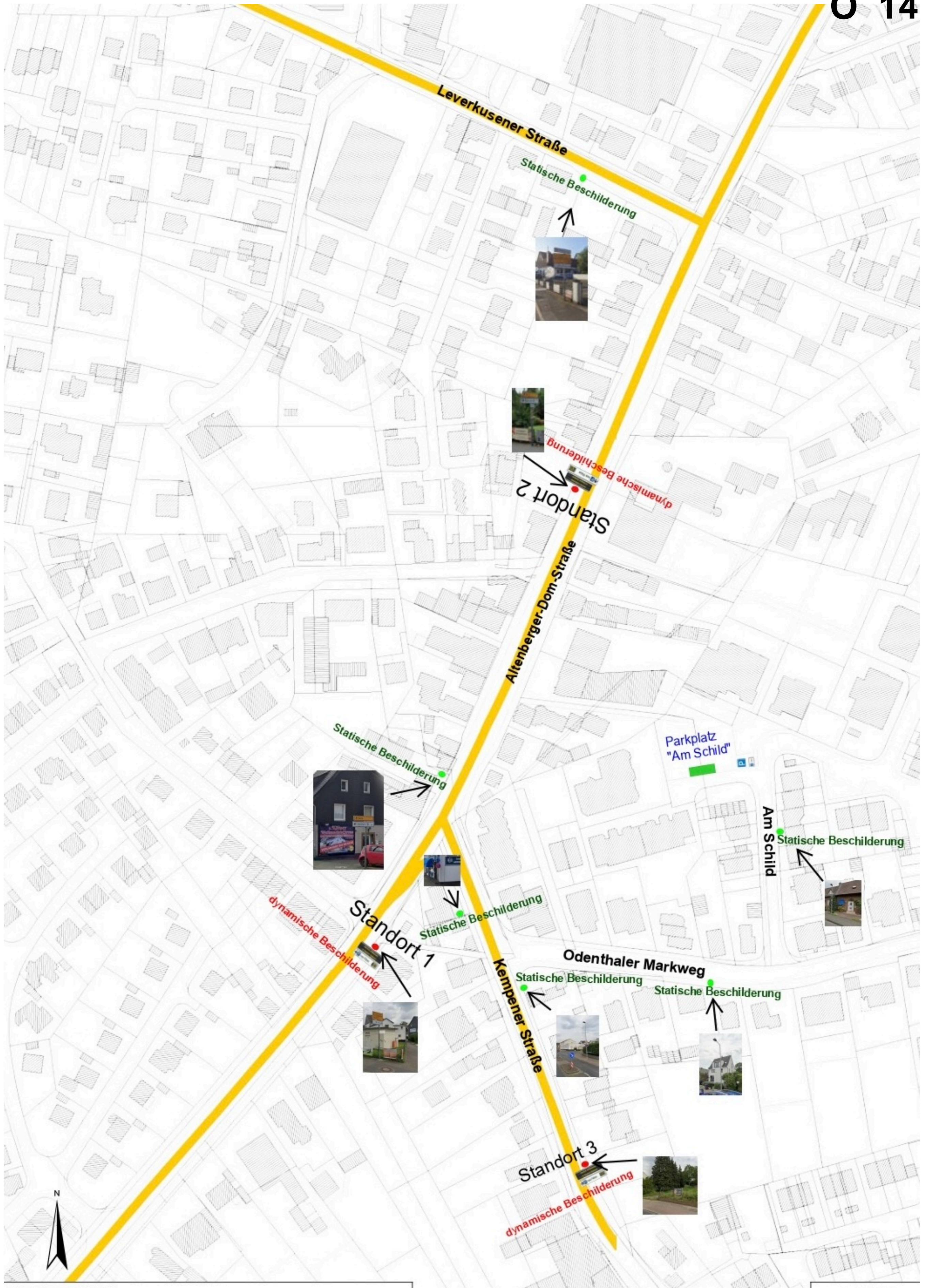
### **Nächste Schritte**

Die Standortsuche sowie die technische Prüfung für die Realisation des dynamischen Parkleitsystems sind seitens der Verwaltung abgeschlossen. Im weiteren Verlauf würden nun, die Zustimmung des Ausschusses vorausgesetzt, für die Sicherstellung der Stromversorgung der einzelnen technischen Anlagen, eine Netzanschlussanfrage an die RheinNetz gestellt. Die Maßnahme könnte nach Abschluss der Planung und Übergabe an die ausführende Fachabteilung voraussichtlich noch im Jahr 2026 umgesetzt werden.

### **Anlagen**

Anlage 01 – Standorte Wegweisung Parkleitsystem Schildgen

Anlage 02 – Bevorzugte technische Lösung am Parkplatz Am Schild





## Technische Lösungen zur Erkennung der freien Stellplätze am Parkplatz Am Schild

Die Zählung der Belegung der Parkstände am Parkplatz „Am Stein“ kann entweder durch die Zählung der Ein- und Ausfahrten oder durch Überwachungsinstrumente auf dem Parkplatz selbst erfolgen.

Technische Lösung für Erkennung der Parkplatzbelegung „Am Schild“	Baukosten	Wartungskosten/ Betriebskosten	Zuverlässigkeit/ Erkennungs-Genauigkeit	Vorteile	Nachteile
Erkennung der Ein- und Ausfahrt per Schrankenanlage	+++++	+++++	+++++	Eine der genauesten Methoden zur Messung der Belegung	Offensichtliche Barriere für einen kostenfreien Parkplatz; hohe Betriebskosten durch benötigte 24h-Servicestelle im Störfall der Anlage
Erkennung der Ein- und Ausfahrt per Kamera	++++	+	+++	Geringe Wartungskosten	Fehlererkennung bei Missachtung der Einbahnstraßenregelung; gelegentlicher menschlicher Eingriff zur Kalibrierung des Systems erforderlich; bauliche Maßnahmen zur Einführung einer Einbahnstraßenregelung
Erkennung der Ein- und Ausfahrt per Induktionsschleife	++	+++++	+	Keine	Bei losem Pflasterverbund wie am Parkplatz „Am Schild“ kann eine Induktionsschleife nicht störungsfrei arbeiten

Per Sensoren auf jedem einzelnen Parkstand	++++	+++++	+++++	Hohe Erkennungsgenauigkeit	Teure und wartungsintensive Technik, Gefahr von Vandalismus
Intelligente KI-Kameras oder KI-Sensoren auf dem Parkplatz an hochgelegenen Masten zur Überwachung der Belegung der einzelnen Parkständen	+++	+++	+++++	Zuverlässige Erkennung der Parkstandbelegung; System erkennt, ob es sich bei einzelnen Parkständen um E-Parkstände, behindertengerechte Parkstände oder reguläre Parkstände handelt	Keine

Legende:

+ am geringsten  
+++++ am höchsten

**Stadt Bergisch Gladbach**  
**Der Bürgermeister**  
 Federführender Fachbereich  
 Stadtentwicklung

## Mitteilungsvorlage

Drucksachen-Nr. 0827/2025  
**öffentlich**

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	03.03.2026	zur Kenntnis

### Tagesordnungspunkt

### Haltestellenkonzept - Sachstand Umsetzung

#### Kurzzusammenfassung:

Kurzbegründung:

(...)

Risikobewertung:

(...)

#### Finanzielle Auswirkungen:

	keine Auswirkungen:	Mehrerträge:		Mehraufwendungen:	
		lfd. Jahr	Folgejahre	lfd. Jahr	Folgejahre
<b>konsumtiv:</b>					
<b>investiv:</b>					
<b>planmäßig:</b>	x				
<b>außerplanmäßig:</b>					

Weitere notwendige Erläuterungen:

(...)

## **Inhalt der Mitteilung:**

### **Anlass / Hintergrund**

In der Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen am 02.09.2025 beschloss der Ausschuss, die Verwaltung mit der fristgerechten Anmeldung der Bushaltestellen der Kategorien A und B gemäß des beschlossenen Priorisierungskonzeptes zu beauftragen. Maßgeblich ist hierbei die Frist zur Förderanmeldung zum 31.03.2026.

Darüber hinaus wurde die Verwaltung beauftragt, ein Maßnahmenpaket mit identifizierten prioritären Bushaltestellen der Kategorie A an die Infrastruktur- und Projektgesellschaft Bergisch Gladbach mbH (IPGL) zu übergeben sowie ein weiteres Maßnahmenpaket mit Bushaltestellen der Kategorie B zu erarbeiten und ebenfalls an die IPGL zu übermitteln. Die IPGL übernimmt dabei die Planung und Umsetzung des barrierefreien Ausbaus der Bushaltestellen einschließlich der Förderanmeldung und der baulichen Ausführung in enger Abstimmung mit der Stadt Bergisch Gladbach (vgl. Drucksachen-Nr. 0511/2025).

### **Gegenwärtiger Sachstand in der Umsetzung**

Das Maßnahmenpaket der Bushaltestellen der Kategorie A wurde vollständig an die IPGL übergeben. Dieses Paket umfasst neben den ursprünglich priorisierten Haltestellen auch diejenigen Bushaltestellen, die im Rahmen einer Tischvorlage zur Ergänzung in der Ausschusssitzung am 02.09.2025 eingebracht wurden. Darüber hinaus wurden Haltestellen berücksichtigt, die sich aus Rückmeldungen des Senioren- und Inklusionsbeirates sowie aus Abstimmungen mit dem Rheinisch-Bergischen Kreis ergeben haben.

Ein Maßnahmenpaket mit Bushaltestellen der Kategorie B konnte bislang noch nicht an die IPGL übergeben werden, da sich das zugrunde liegende Maßnahmenprogramm Mobilität und Verkehrsflächen derzeit in der Fortschreibung befindet. Diese Fortschreibung ist Voraussetzung, um potenzielle Bündelungen von Projekten, die sich mit den Standorten der Bushaltestellen der Kategorie B überschneiden, zu identifizieren und hieraus resultierende Synergieeffekte nutzen zu können. Bushaltestellen, bei denen sich der barrierefreie Ausbau mit weiteren Baumaßnahmen der Verwaltung sinnvoll verknüpfen lässt, sollen weiterhin in der Planungshoheit der Verwaltung verbleiben. Bushaltestellen ohne inhaltlichen oder zeitlichen Zusammenhang zu anderen Maßnahmen sollen hingegen gebündelt an die IPGL zur weiteren Planung und Umsetzung übergeben werden. Der politische Beschluss des Maßnahmenprogramms ist für die Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen im Mai 2026 angestrebt. Im Anschluss wird das Paket der Bushaltestellen der Kategorie B final erstellt und ebenfalls an die IPGL übergeben.

Zur Unterstützung der IPGL im Hinblick auf die Förderanmeldung hat die Verwaltung Unterlagen zu bereits zum 31.03.2025 beim Zweckverband go.Rheinland eingereichten Förderanmeldungen für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen gemäß § 12 ÖPNVG NRW (ÖPNV-Investitionsförderung) zur Verfügung gestellt. Diese dienen als Beispiel und Orientierung für die anstehenden Anmeldungen.

Zur Projektorganisation hat die IPGL das Ingenieurbüro PTB-Ingenieure mit der Projektsteuerung beauftragt. Die Planung der Bushaltestellen soll durch die IPGL gebündelt in einzelnen Maßnahmenpaketen an Planungsbüros vergeben werden.

Im Sinne einer einheitlichen Gestaltung der Bushaltestellen hat die Verwaltung beispielhafte

Planungen mit definierten Ausführungsmerkmalen erarbeitet, die sich an den Vorgaben des Fördergebers orientieren. Aufbauend hierauf ist vorgesehen, einen Typen-Katalog in gemeinsamer Abstimmung der beteiligten Fachgebiete zu erarbeiten. Dieser soll verbindliche Vorgaben zur Verwendung einzelner Ausstattungselemente (z. B. Fahrgastunterstände) enthalten, um durch Standardisierung eine schnelle Durchführung von Planung und Umsetzung zu gewährleisten.

Parallel hierzu standen die beteiligten Akteure in engem Austausch mit dem Fördergeber, um die Anforderungen und Maßgaben zur Förderanmeldung frühzeitig abzustimmen. Ziel ist es, vor dem Hintergrund der Vielzahl anzumeldender Bushaltestellen eine möglichst effiziente und abgestimmte Arbeitsweise sicherzustellen.

Darüber hinaus wurde die Vermessung der Bushaltestellen – beginnend mit den Standorten der Kategorie A – seitens der Stadt Bergisch Gladbach intern durch das Sachgebiet Geoinformation und Vermessung beauftragt und begonnen. Die Vermessungsdaten bilden die Grundlage für die weiterführenden Planungen.

### **Nächste Schritte**

In den nächsten Schritten wird die IPGL geeignete Bündelungen von Bushaltestellen vornehmen und diese paketweise an externe Planungsbüros vergeben. Die seitens der Stadt Bergisch Gladbach erarbeiteten Vorgaben sollen dabei sicherstellen, dass sowohl die Planungen als auch die späteren Ausführungen der Maßnahmen einheitlich und förderkonform erfolgen.

Begleitend zum weiteren Projektfortschritt wird die Stadt Bergisch Gladbach über die städtische Website sowie regelmäßig im Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen und in den Sitzungen des Senioren- und Inklusionsbeirates über den jeweiligen Projektstand und den Fortschritt beim barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen informieren.



**Stadt Bergisch Gladbach**  
**Der Bürgermeister**  
Federführender Fachbereich  
**Stadtentwicklung**

## Mitteilungsvorlage

Drucksachen-Nr. 0828/2025  
**öffentlich**

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	03.03.2026	zur Kenntnis

### Tagesordnungspunkt

### Prüfergebnisse Grünpeile

#### Inhalt der Mitteilung:

Seit 2024 wurden an sieben Kreuzungen im Stadtgebiet Grünpeile für den Radverkehr installiert. Diese befinden sich an folgenden Standorten:

- Odenthaler Straße, rechtsabbiegend in die Laurentiusstraße
- Paffrather Straße, rechtsabbiegend in die Nußbaumer Straße
- Kempener Straße, rechtsabbiegend in den Neuenhauser Weg
- Kempener Straße, rechtsabbiegend in die Katterbachstraße
- Altenberger-Dom-Straße, rechtsabbiegend in den Schlagbaumweg
- Zanders-Gelände, rechtsabbiegend in An der Gohrsmühle
- Hermann-Löns-Straße, rechtsabbiegend in die Franz-Hitze-Straße

Laut aktueller Mitteilung der Kreispolizei haben sich seitdem noch keine Unfälle mit Beteiligung von Radfahrenden an diesen Abbiegebeziehungen ereignet.

Die Verwaltung konnte nun die noch verbleibenden im gemeinsamen Antrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen und SPD vom 17.10.2023 genannten Standortvorschläge prüfen und die Bearbeitung des Antrags damit abschließen. Die Installation eines weiteren Grünpeils ist demnach in der Mülheimer Straße, rechtsabbiegend in den Duckterather Weg möglich. Eine entsprechende verkehrsrechtliche Anordnung befindet sich daher, vorbehaltlich einer ausstehenden Stellungnahme der Polizei, in Vorbereitung.



**Stadt Bergisch Gladbach**  
**Der Bürgermeister**  
 Federführender Fachbereich  
 Stadtentwicklung

## Mitteilungsvorlage

Drucksachen-Nr. 0830/2025  
**öffentlich**

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	03.03.2026	zur Kenntnis

### Tagesordnungspunkt

#### RadPendlerRouten - Information zum Sachstand

#### Inhalt der Mitteilung:

##### **RadPendlerRouten – Information zum Sachstand**

Mit Hilfe der Routenuntersuchungen aus dem Jahr 2024 zu der Haupt- und Zubringerroute (Drucksachnr.:0277/2024 und 0119/2024) der RadPendlerRoute auf Bergisch Gladbacher Stadtgebiet wurde der Grundstein für die Planungen und künftigen Umsetzungen beschlossen. Inhalt der Untersuchungen war die Verortung der Route inkl. der Routenführung, also die zu planende Radinfrastruktur auf den jeweiligen Abschnitten.

##### **Hauptroute**

Die Hauptroute der RadPendlerRoute führt von der Stadtgrenze Köln über die Gierather Straße – Rodemich – Am Rodenbach – Refrather Weg – Cederwaldstraße – Cederstraße – Tannenbergstraße – Kalkstraße – Stationsstraße bis hin zum S-Bahn Bahnhof Bergisch Gladbach. Unter der Drucksachnr. 0277/2024 wurden zur besseren Umsetzung der Route vier Arbeitspakete geschaffen, die in der Abbildung 1 dargestellt sind. Der derzeitige Sachstand wird im Folgenden erläutert.

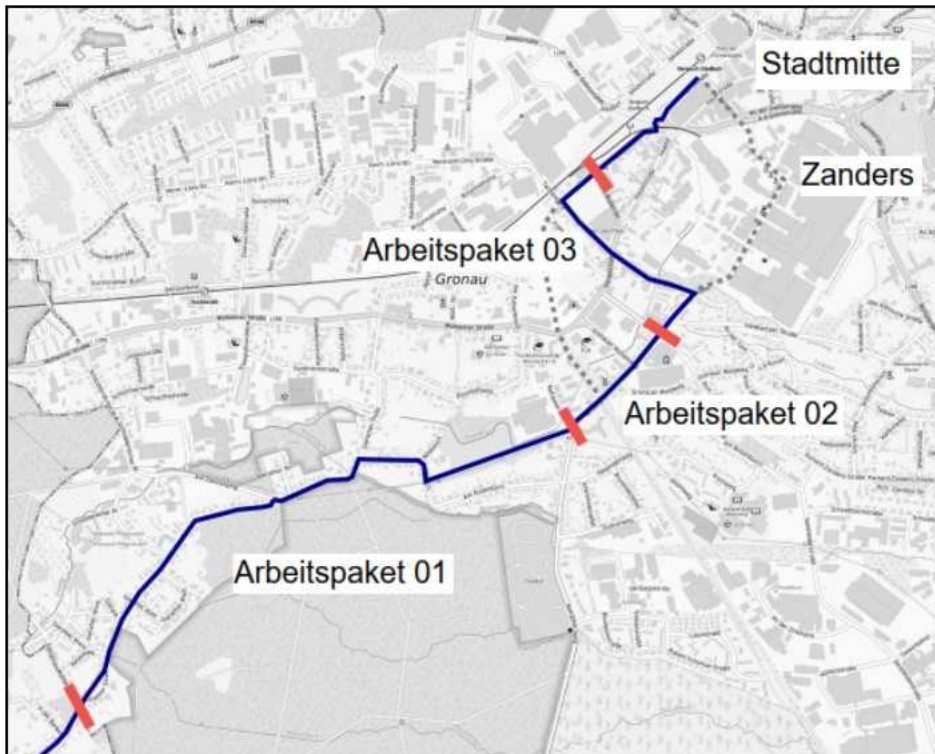


Abbildung 1: Gesamtübersicht RadPendlerRoute, Hauptroute (Quelle: Eigene Darstellung)  
 Mit der Sperrung der Linie S11 vom 10. April bis zum 01. Juli 2026 soll die RadPendlerRoute - Hauptroute schon vorzeitig ausgewiesen werden, sodass auf die Alternative mit dem Fahrrad hingewiesen wird. Die Beschilderung erfolgt in Zusammenarbeit und Abstimmung mit der Stadt Köln.

- Arbeitspaket 01

Für den Abschnitt Gierather Straße (Stadtgrenze Köln) – Rodemich – Am Rodenbach bis zum Refrather Weg (Arbeitspaket 01) wurde am 25.02.2026 eine Öffentlichkeitsveranstaltung im Bergischen Löwen durchgeführt. Hierbei wurde mit Unterstützung des Rheinisch-Bergischen Kreises das Gesamtprojekt vorgestellt und in einem ersten Schritt sämtliche Anregungen, Hinweise und Ideen von den Bürgerinnen und Bürger gesammelt. Unterstützt wurde die Verwaltung von einem Zusammenschluss zweier Kommunikationsagenturen. Die Beteiligung läuft noch bis zum 27.03.2026 über die Beteiligungsplattform. Da die Veranstaltung erst nach Vorlagenerstellung stattfindet, kann in der Ausschusssitzung über die Ergebnisse berichtet werden.

Im nächsten Schritt wird das beauftragte Ingenieurbüro zwei bis drei Varianten im Rahmen der Vorplanung erarbeiten, die auf den Eingaben der Teilnehmenden, den Richtlinien der technischen Regelwerke und den festgelegten Standards der RadPendlerRoute, basieren. Diese werden in einer weiteren Öffentlichkeitsinformation in Präsenz im Juni vorgestellt und anschließend dem Ausschuss zum Beschluss einer Vorzugsvariante vorgelegt. An der öffentlichen Veranstaltung sind auch die politischen Vertretungen als Gäste eingeladen.

- Arbeitspaket 2 und 3

Die Arbeitspakete 2 und 3 stehen im Anschluss an die Umsetzung des Arbeitspaket 1 an. In

diesem besonders nutzungsintensiven innerstädtischen Bereich ist hinsichtlich baulicher Eingriffe auf Konflikte mit weiteren Baumaßnahmen der S11 und anderen Projekten eine sorgfältige Abstimmung und Planung erforderlich.

- Zanders

Mit der Öffnung des Zandersgeländes für den Fuß- und Radverkehr ist eine komfortable und sichere Verbindung in die Innenstadt hergestellt worden, die nach ersten Erfahrungen und auch nach Rückmeldung der Zanders-Projektgruppe sehr gut angenommen wird.

### Zubringerroute

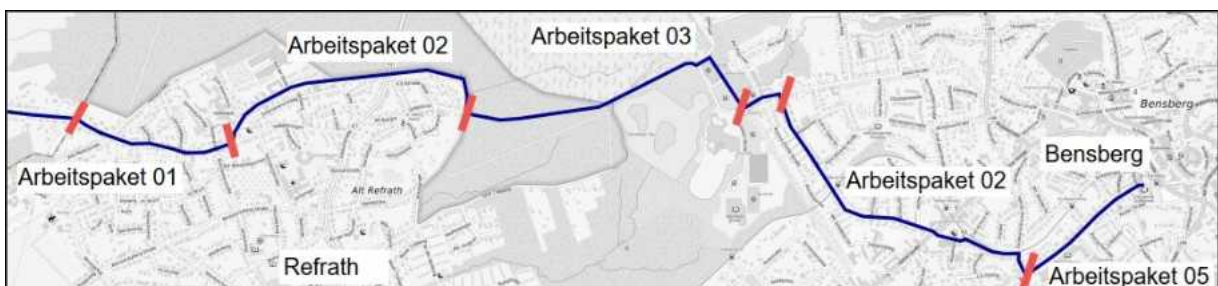


Abbildung 2: Gesamtübersicht RadPendlerRoute, Zubringerroute (Quelle: Eigene Darstellung)

- Arbeitspaket 01

Entlang der Straße Brandroster wird gemäß dem Beschluss vom 19.02.2024 (Drucksachennr.: 0119/2024) eine fahrradfreundliche Markierung und Neuordnung der Parkflächen vorgenommen. Die Umsetzung ist für 2026 vorgesehen.

- Arbeitspaket 02

Die Abstimmungen hinsichtlich eines Gestattungsvertrages mit dem Landesbetrieb Wald und Holz für die Straße Auf der Kaule (Ost) ist in den letzten Zügen, sodass die Verwaltung mit der Vergabe und eigenen Bearbeitung der Planungsleistungen für dieses Arbeitspaket (Auf der Kaule; Ferdinand-Schmitz-Straße, Neuenweg, Dariusstraße) sowie der Querungsstelle Dolmannstraße beginnt.

Es sind Öffentlichkeitsinformationen vorgesehen, die bislang noch nicht terminiert sind.

- Arbeitspaket 03

Auf Basis der damals beschlossenen Variante 1 des Ideenentwurfs (Drucksachennr.: 0160/2024) für die Golfplatzstraße wird ein Ingenieurbüro mit der Planung beauftragt. In diesem Zuge wird der Abschnitt Obersaal bis Bahndamm ebenfalls überplant, sodass ein Anschluss an den Bahndamm direkt gewährleistet wird. Der Parallelweg zum Bahndamm (Drucksachennr.: 0513/2025) soll in diesem Jahr gemäß den Ausbaustandards der RadPendlerRoute ausgebaut werden.

- Arbeitspaket 05

Die Planungen beginnen im ersten Halbjahr 2026. Über die Straße Kaule werden weitestgehend Markierungen erneuert oder optimiert. Der letzte Abschnitt entlang der Gartenstraße bis zur Haltestelle Bensberg wird planerisch in Hinblick auf eine erforderliche Sanierung oder Erneuerung überprüft.

**Stadt Bergisch Gladbach**  
**Der Bürgermeister**  
 Federführender Fachbereich  
 Standesamt

## Mitteilungsvorlage

Drucksachen-Nr. 0099/2026  
**öffentlich**

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	03.03.2026	zur Kenntnis
Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss	05.03.2026	zur Kenntnis

### Tagesordnungspunkt

#### **Rahmenplanung 2.0 | hier: Alte Stadthäuser – Prüfauftrag zur Verlagerung der Haltestellen „Bergisch Gladbach Markt“ an die Straße An der Gohrsmühle**

#### Inhalt der Mitteilung:

##### **Prüfauftrag zur Verlagerung der Bushaltestelle „Bergisch Gladbach Markt“ Richtung Kreisverkehr Schnabelsmühle**

**Sachverhalt:** Im SPLA vom 27.11.2025 wurde im Kontext der weiteren Entwicklung der Alten Stadthäuser (siehe Drucksachen-Nr. 0652/2025) von Dr. Metten (CDU) die Haltestelle „Bergisch Gladbach Markt“ und der die Fußgängerzone kreuzende Busverkehr infrage gestellt. Begründet wurde dies u. a. mit dem Hinweis auf die Gefährdung von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden. Es wurde vorgeschlagen, den gesamten Busverkehr aus dem Bereich Fußgängerzone / Konrad-Adenauer-Platz herauszunehmen und stattdessen eine Bushaltestelle an der Straße An der Gohrsmühle in der Nähe des Kreisels Schnabelsmühle zu errichten. Die Untersuchung des Sachverhalts wurde durch den SPLA am 27.11.2025 sowie den Rat am 16.12.25 beschlossen.

In diesem Zusammenhang wurde von Dr. Metten (CDU) auf eine Planung aus dem Jahr 2018/2019 vom Büro Zimmermann verwiesen, die der Stadtverwaltung am 01.12.2025 durch Dr. Metten per Mail zur Verfügung gestellt wurde (Planung siehe Anlage 1).

#### Stellungnahme der Verwaltung

##### **1.) zum Entfall der Haltestelle „Bergisch Gladbach Markt“**

Der Entfall der Haltestelle „Bergisch Gladbach Markt“ würde eine **gestalterische Verbindung** der Fußgängerzone mit dem Konrad-Adenauer-Platz ermöglichen. Damit könnte eine durchgehende Fußverbindung über die gesamte Fußgängerzone, den Platz bis

zur Hauptstraße entstehen. Durch den Entfall des Durchgangsverkehrs (Busse und andere Fahrzeuge) zwischen Turbokreisverkehr und Paffrather Straße könnte eine deutliche **Steigerung der Aufenthaltsqualität** erfolgen.

Die Auswirkungen einer anderen Busführung auf den umgebenden Verkehr wurde in einem Verkehrsgutachten 2018 im Kontext der Frage nach einer möglichen Entlastung der Stationsstraße untersucht (siehe Anlage 2 Verkehrsgutachten VIA). Im Bereich der aktuellen Haltestelle „Bergisch Gladbach Markt“ würde sich demnach eine Verkehrsabnahme von rund -900 Kfz/ Tag ergeben. Die Fahrten würden auf die südliche Stationsstraße (+900 Fahrten/ Tag) verlagert. Auf der Gohrsmühle würden die Buslinien in Richtung Gronau und Refrath dann nicht mehr verkehren, daher wird hier „nur“ mit +400 Fahrten/Tag gerechnet. Die Verkehrsqualität am Kreisverkehr Gohrsmühle, Kreisverkehr Stationsstraße und Kreisverkehr Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße bleibt laut Gutachten (VIA, 2018) trotz der Verkehrszunahme in der Prognosevariante (ohne Haltestelle Markt) gut. **Rechnerisch bleibt auch die Zu- und Abfahrt aus dem Turbokreisverkehr leistungsfähig und auch unter Berücksichtigung einer erhöhten Anzahl an Fußgängerquerungen rechnerisch verträglich.** Allerdings bildet dies nicht das tatsächliche Unfallgeschehen ab und gleichzeitig sind hier die verkehrlichen Veränderungen, die sich zukünftig durch die Entwicklung des Zanders-Areals ergeben werden, nicht berücksichtigt. Im Kontext der Verkehrsuntersuchung wurde bereits 2019 erwogen, die Haltestelle „Bergisch Gladbach Markt“ zu verlegen (siehe Drucksachen-Nr. 0257/2019). Diese Idee wurde sowohl im SPLA als auch im Seniorenbeirat und dem ASWDG (siehe Drucksachen-Nr. 0352/2029) kritisch diskutiert.

Bei der Haltestelle „Bergisch Gladbach Markt“ mit 17 Linien und 40 Fahrten pro Stunden handelt es sich um die (nach den beiden Busbahnhöfen) am **stärksten frequentierte Bushaltestelle** im Stadtgebiet. Die Haltestelle wird auch aufgrund der **zentralen Lage** am Konrad-Adenauer-Platz sehr gut angenommen. Zudem ist bei der Haltestelle eine barrierefreie Erreichbarkeit und Nutzung gewährleistet. Die wupsi GmbH beschreibt die bestehende Haltestelle als „die zentrale Haltestelle in Bergisch Gladbach. Unsere Fahrgäste nutzen diese zum Umstieg und für alle Belange des täglichen Bedarfes. (Arztbesuche, amtliche Angelegenheiten, Einkäufe usw.)“. Von der Bushaltestelle „Bergisch Gladbach Markt“ sind zentrale Anlaufstellen wie das Rathaus, der Bergische Löwe und natürlich die Fußgängerzone in kürzester Zeit zu erreichen. Temporäre Sperrungen aufgrund von Veranstaltungen und Baustellen haben in der Vergangenheit gezeigt, dass schon wenige Meter und Barrieren bzw. Straßenüberquerungen Frequenzströme zulasten des stationären Handels verändern. Das Beispiel Kassel zeigt ebenfalls, wo aus Gründen der Sicherheit des Weihnachtsmarktes die Straßenbahn als Verkehrsmittel aus der Innenstadt herausgenommen wurde, dies zu nicht unerheblichen Umsatzeinbußen für den örtlichen Einzelhandel führen kann. (vgl. <https://www.hna.de/kassel/wegen-umsatzeinbussen-koenigsstrasse-fuer-trams-freizugeben-haendler-fordern-94069464.html>)

Im Bestand besteht, trotz der Lage zwischen Konrad-Adenauer-Platz und Fußgängerzone jedoch eine **unauffällige Unfallsituation**: Im Jahr 2025 gab es lediglich einen Bagatellunfall (Fahrrad fährt auf einen stehenden Linienbus auf). Handlungsbedarf aufgrund der Unfallsituation besteht demnach nicht.

**Konflikte** bestehen im Bestand durch **anderweitige Nutzungen und Veranstaltungen** (Kirmes etc.) bei denen die Haltestelle nicht mehr angefahren werden kann und temporär verlegt werden muss.

Jede auch heute schon vorzunehmende **temporäre Verlagerung** der Bushaltestelle (bspw. bei der Kirmes) führt zu **Beschwerden** seitens der Nutzerinnen und Nutzer des ÖPNV bei den Verkehrsunternehmen und bei der Stadt. Auch bei den Verkehrsbetrieben selbst führt

dies zu betriebsbedingten Herausforderungen und Störungen.

Zusätzlich wäre zu bedenken, wie Rettungsfahrzeuge das Marienhospital anfahren können, wenn der Konrad-Adenauer-Platz durch Maßnahmen gänzlich gesperrt werden würde.

## **2.) zur Verlagerung der Haltestelle an den Turbokreis entlang der Straße An der Gohrsmühle**

Die entsprechend der Skizze des Büros Zimmermann (siehe Anlage 1) vorgeschlagene Verlegung der Haltestelle – vom Markt an die Straße Gohrsmühle und ggf. in den Turbokreisverkehr – würde die Verkehrs- und Gestaltungssituation im Bereich Markt/Turbokreisverkehr grundlegend verändern.

Die Buslinien müssten ohne die Haltestelle Markt auf alternative Haltestellen ausweichen, beispielsweise am Busbahnhof oder im Bereich der Gohrsmühle/Turbokreisverkehr. Diese Standorte sind für die direkte Anbindung der Innenstadt/ Fußgängerzone aufgrund der **weiteren Entfernung als nicht gleichwertig attraktiv** anzusehen.

Die wupsi GmbH beschreibt die derzeit als Ausweichhaltestellen eingerichteten Haltestellen im Bereich der Zu- und Abfahrt zu Turbokreisverkehr in einer Stellungnahme wie folgt: „Die seinerzeit am Kreisverkehr Schnabelsmühle installierten Nothaltestellen, stellen eine **eklatante Verschlechterung** für unsere betagten und geheingeschränkten Fahrgäste, die Entfernung zur Stadtmitte betreffend, dar.“

**Die Haltestellen im Bereich der Zu- und Abfahrten des Turbokreisverkehrs sowie eine angedachte Haltestelle innerhalb des Turbokreisverkehrs sind zudem mit der Verkehrs- und Unfallsituation** in diesem Bereich nicht vertretbar. Die Konflikte würden sich hier massiv verstärken und es ist mit einer noch höheren Unfallzahl zu rechnen. Insbesondere die zusätzliche Belastung der Fuß- und Radverkehrsquerungen am Turbokreisverkehr könnte zu einer erhöhten Unfallzahl mit Beteiligung dieser Verkehrsarten führen (siehe Anlage 4 Stellungnahme Sicherheitsauditorin).

Der Turbokreisverkehr ist seit 2018 als Unfallhäufungsstelle bekannt und muss fortlaufend in der Unfallkommission bearbeitet werden. Da in diesem Fall **der Turbokreisverkehr als Verkehrsanlage an sich ungeeignet ist** (innerorts sind Turbokreisverkehre nicht vorgesehen) konnten die bisherigen Maßnahmen keine abschließende Verbesserung der Unfalllage herbeiführen. Ein unabhängiges Sicherheitsaudit (siehe Anlage 3) hat dies im Jahr 2024 bestätigt und weitere Maßnahmenvorschläge aufgezeigt. Auch im Jahr 2025 sind erneut 12 Unfälle zu verzeichnen.

Die Straße „An der Gohrsmühle“ stellt eine wichtige Verkehrsachse für den Durchgangsverkehr dar. Diese Achse kann, soll und muss auch Zielverkehre einfach und direkt ableiten. Das darf aber nicht die Funktion des Durchgangsverkehrs wesentlich stören. **Die Anforderung an die Straße wird durch eine sukzessive Nutzungsaufnahme des Zanders-Areals verstärkt.** Darüber hinaus würde die Nutzung des Grundstücks (oder wesentlicher Teile des Grundstücks) der Alten Stadthäuser für den Busverkehr eine **minderwertige Nutzung** darstellen.

Für eine Ausgestaltung der Haltestelle entlang der Straße An der Gohrsmühle müsste entsprechend der Skizze vom Büro Zimmermann **die Strunde am aktuellen Standort verrohrt** werden.

Die Strunde verläuft am Standort der Alten Stadthäuser in einem offenen Trogprofil. Der betroffene Abschnitt ist Bestandteil der planfestgestellten Genehmigung von 29.06.2012. Eine Änderung bedarf eines neuen Verfahrens nach Wasserrecht. Nach Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) handelt es sich bei der Strunde in diesem Abschnitt um ein

erheblich verändertes Gewässer, sodass § 28 Abs. 2 WHG (Wasserhaushaltsgesetz) gilt. Aufgrund des Verschlechterungsverbots nach §6, §27 und §30 WHG (hier insbesondere § 27 (2).1 und §30, (3)) ist eine Verrohrung des Fließgewässers zugunsten einer Bushaltestelle aus Sicht der Verwaltung nicht genehmigungsfähig.

Darüber hinaus ist es ein Ziel der 2023 beschlossenen Rahmenplanung 2.0, die Strunde als Element der blaugrünen Infrastruktur und als Identifikationsmerkmal in der Innenstadt weiterzuentwickeln. Im Rahmen der Vorbereitungsphase zur zukünftigen Entwicklung der Alten Stadthäuser bzw. des Stadthausgrundstücks wurde auch die mögliche Umgestaltung der Strunde untersucht. Im Zuge einer Machbarkeitsstudie wurde am 07.10.25 die zuständige Genehmigungsbehörde, die Untere Wasserbehörde (UWB), konsultiert. Diese formulierte in diesem Kontext weitreichende Forderungen hinsichtlich der erforderlichen Naturnähe des Gewässers.

### **3.) Fazit und Empfehlung der Stadt Bergisch Gladbach zum weiteren Vorgehen**

Aufgrund der vorangestellten Ausführungen rät die Verwaltung dringend davon ab, die Lage dieser so wichtigen Haltestelle mit direktem Zugang zu Fußgängerzone, Rathaus, Villa Zanders und Bergischen Löwen durch eine Verlagerung zu verschlechtern. Mit der Sicherheitslage an der heutigen Haltestelle ist eine Verlagerung nicht begründbar, da diese am Standort keine Auffälligkeiten aufweist. Die Verlagerung an die vorgeschlagene Stelle erweist sich nach eingehender Prüfung hingegen aus verkehrlicher Sicht sowie in Bezug auf die Erreichbarkeit der Innenstadt für Nutzer und Nutzerinnen des ÖPNV als ungünstig bzw. Verschlechterung.

Um dennoch das Sicherheitsempfinden von Zufußgehenden zu erhöhen, könnte zwischen Konrad-Adenauer-Platz und dem Turbokreisel (Kreisverkehr Schnabelsmühle) ein vom Fahrverkehr abgetrenntes Gehweg die Situation für den Fußverkehr weiter verbessern oder die bestehende Bushaltestelle Markt geringfügig in ihrer Position z.B. in Richtung historisches Rathaus verlegt werden. Denkbar ist es auch den Busverkehr ggf. nur in eine Richtung zu führen, um die Verkehrsbelastung zu reduzieren. Dies müsste seitens der Verwaltung allerdings noch einmal gesondert unter Beteiligung der Verkehrsunternehmen geprüft werden.





**VERKEHRSUNTERSUCHUNG  
WESTLICHE INNENSTADT  
BERGISCH GLADBACH**

Im Auftrag der Stadt  
Bergisch Gladbach

Köln, im Dezember 2018

# VERKEHRSUNTERSUCHUNG WESTLICHE INNENSTADT BERGISCH GLADBACH

## Planungsbüro VIA eG

Marsportengasse 6

D-50667 Köln

Tel. 0221 / 789 527-20

Fax 0221 / 789 527-99

Mail [viakoeln@viakoeln.de](mailto:viakoeln@viakoeln.de)

[www.viakoeln.de](http://www.viakoeln.de)

### **Bearbeitung:**

Dirk Stein

Wienke Bellmann

### **Kunde:**

Stadt Bergisch Gladbach

Nicole Baron

VVII-2 Stadtentwicklung/ Kommunale Verkehrsplanung

Rathaus Bensberg

Wilhelm-Wagener-Platz

51429 Bergisch Gladbach

E-Mail: [n-baron@stadt-gl.de](mailto:n-baron@stadt-gl.de)

07. Dezember 2018

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Zielsetzung .....</b>	<b>12</b>
<b>2</b>	<b>Verkehrszählung .....</b>	<b>14</b>
2.1	Zählung in der Stationsstraße März 2017 .....	14
2.1.1	Knoten Stationsstraße/ Minikreisel .....	14
2.1.2	Knoten Stationsstraße/ Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße .....	17
2.1.3	Fußgängerüberweg Poststraße .....	20
2.2	Zählung im Juli 2018 .....	22
2.2.1	Knoten Stationsstraße/ Minikreisel .....	22
2.2.2	Knoten Stationsstraße/ Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße .....	29
2.2.3	Zählung am Turbokreisverkehr Schnabelsmühle (westliche Ausfahrt).....	33
<b>3</b>	<b>Verkehrserzeugung.....</b>	<b>36</b>
3.1	Besucher- und Beschäftigtenzählung im alten Stadthaus .....	36
3.2	Verkehrserzeugung neues Stadthaus .....	38
3.3	Verkehrserzeugung BP 2118 – Jakobstraße – und BP 2129 – Am Kalkofen – .....	40
<b>4</b>	<b>Verkehrsbelastung in den Varianten.....</b>	<b>41</b>
4.1	Variantendefinition.....	41
4.2	Analyse .....	43
4.3	Prognosevariante 0 (202x) .....	45
4.4	Prognosevariante 1 (202x) .....	48
4.5	Prognosevariante 2 (202x) .....	52
4.6	Prognosevariante 3 (202x) .....	56
4.7	Prognosevariante 4 (202x) .....	59
4.8	Prognosevariante 6 (202x) .....	62
4.9	Prognosevariante 7 (202x) .....	65
4.10	Prognosevariante 8 (202x) .....	68
4.11	Prognosevariante 9 (202x) .....	71
4.12	Variantenvergleich .....	74
<b>5</b>	<b>Qualität des Verkehrsablaufs an den Knoten.....</b>	<b>76</b>
5.1	Kreisverkehr Gohrsmühle.....	77
5.2	Minikreisverkehr Stationsstraße .....	78
5.3	Kreisverkehr Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße/ Jakobstraße/ Zufahrt Parkhaus RheinBerg Passage .....	79
5.4	Kreisverkehr Paffrather Straße/ Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße/ Reuterstraße.....	80
5.5	Turbokreisverkehr Schnabelsmühle .....	80

<b>6</b>	<b>Kurzfristige Lösungsansätze für die Stationsstraße .....</b>	<b>84</b>
6.1	Variante 1 (2018).....	85
6.2	Prognosevariante 1 (2018).....	86
6.3	Prognosevariante 2 (2018).....	88
6.4	Prognosevariante 3 (2018).....	90
6.5	Variantevergleich.....	92
6.6	Weitere mögliche Lösungsansätze.....	94
<b>7</b>	<b>Bewertung und Empfehlung.....</b>	<b>95</b>
<b>8</b>	<b>Anhang.....</b>	<b>97</b>
8.1	Kreisverkehr Gohrsmühle.....	98
8.2	Minikreisverkehr Stationsstraße .....	106
8.3	Kreisverkehr Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße/ Jakobstraße/ Zufahrt Parkhaus RheinBerg Passage .....	114
8.4	Kreisverkehr Paffrather Straße/ Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße/ Reuterstraße.....	122
8.5	Rückstauerfassung.....	130
8.6	Erläuterung der Qualitätsstufen des HBS .....	131
<b>9</b>	<b>Quellen.....</b>	<b>133</b>

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1-1:	Untersuchungsgebiet .....	12
Abbildung 2-1:	Zählung Stationsstraße/ Minikreisel am Donnerstag, 30.03.2017, 06:00–10:00 Uhr .....	15
Abbildung 2-2:	Zählung Stationsstraße/ Minikreisel am Donnerstag, 30.03.2017, 15:00–19:00 Uhr .....	16
Abbildung 2-3:	Zählung Stationsstraße/ Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße am Donnerstag, 30.03.2017, 06:00–10:00 Uhr .....	18
Abbildung 2-4:	Zählung Stationsstraße/ Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße am Donnerstag, 30.03.2017, 15:00–19:00 Uhr .....	19
Abbildung 2-5:	Zählung Stationsstraße/ Minikreisel am Donnerstag, 12.07.2018, 06:00–10:00 Uhr .....	24
Abbildung 2-6:	Zählung Stationsstraße/ Minikreisel am Donnerstag, 12.07.2018, 15:00–19:00 Uhr .....	25
Abbildung 2-7:	Zählung Stationsstraße/ Minikreisel am Donnerstag, 12.07.2018, 00:00–24:00 Uhr .....	26
Abbildung 2-8:	Zählung Stationsstraße/ Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße am Dienstag, 10.07.2018, 06:00–10:00 Uhr .....	30
Abbildung 2-9:	Zählung Stationsstraße/ Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße am Dienstag, 10.07.2018, 15:00–19:00 Uhr .....	31
Abbildung 2-10:	Zählung Stationsstraße/ Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße am Dienstag, 10.07.2018 – Hochrechnung auf 24 Stunden .....	32
Abbildung 2-11:	Skizze der am Turbokreisverkehr Schnabelsmühle erhobenen Ströme .....	33
Abbildung 2-12:	Zählung an der westlichen Ausfahrt des Turbokreisverkehrs Schnabelsmühle am Mittwoch, 11.07.2018, 00:00–24:00 Uhr .....	35
Abbildung 4-1:	Streckenbelastung in der Analysevariante (Kfz/24 Std./ DTV-W) Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende .....	43
Abbildung 4-2:	Analyse: Streckenbelastung im Linienbusverkehr – Fahrplanfahrten in den Schulferien (Fahrplan 2018; Bus/24 Std.) Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende .....	44
Abbildung 4-3:	Streckenbelastung in der Prognosevariante 0 (202x) (Kfz/24 Std./ DTV-W) Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende .....	46

Abbildung 4-4:	Prognosevariante 0 (202x): Streckenbelastung im Vergleich zur Analyse (Kfz/24 Std./ DTV-W) Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende.....	47
Abbildung 4-5:	Streckenbelastung in der Prognosevariante 1 (202x) (Kfz/24 Std./ DTV-W) Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende .....	49
Abbildung 4-6:	Prognosevariante 1 (202x): Streckenbelastung im Vergleich zur Prognosevariante 0 (Kfz/24 Std./ DTV-W) Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende.....	50
Abbildung 4-7:	Prognosevariante 1 (202x): Streckenbelastung im Linienbusverkehr – Fahrplanfahrten in den Schulferien (Fahrplan 2018; Bus/24 Std.) Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende .....	51
Abbildung 4-8:	Streckenbelastung in der Prognosevariante 2 (202x) (Kfz/24 Std./ DTV-W) Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende .....	53
Abbildung 4-9:	Prognosevariante 2 (202x): Streckenbelastung im Vergleich zur Prognosevariante 0 (Kfz/24 Std./ DTV-W) Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende.....	54
Abbildung 4-10:	Prognosevariante 2 (202x): Streckenbelastung im Linienbusverkehr – Fahrplanfahrten in den Schulferien (Fahrplan 2018; Bus/24 Std.) Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende .....	55
Abbildung 4-11:	Streckenbelastung in der Prognosevariante 3 (202x) (Kfz/24 Std./ DTV-W) Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende .....	57
Abbildung 4-12:	Prognosevariante 3 (202x): Streckenbelastung im Vergleich zur Prognosevariante 0 (Kfz/24 Std./ DTV-W) Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende.....	58
Abbildung 4-13:	Streckenbelastung in der Prognosevariante 4 (202x) (Kfz/24 Std./ DTV-W) Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende .....	60
Abbildung 4-14:	Prognosevariante 4 (202x): Streckenbelastung im Vergleich zur Prognosevariante 0 (Kfz/24 Std./ DTV-W) Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende.....	61
Abbildung 4-15:	Streckenbelastung in der Prognosevariante 6 (202x) (Kfz/24 Std./ DTV-W) Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende .....	63
Abbildung 4-16:	Prognosevariante 6 (202x): Streckenbelastung im Vergleich zur Prognosevariante 0 (Kfz/24 Std./ DTV-W) Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende.....	64
Abbildung 4-17:	Streckenbelastung in der Prognosevariante 7 (202x) (Kfz/24 Std./ DTV-W) Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende .....	66

Abbildung 4-18: Prognosevariante 7 (202x): Streckenbelastung im Vergleich zur Prognosevariante 0 (Kfz/24 Std./ DTV-W) Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende.....	67
Abbildung 4-19: Streckenbelastung in der Prognosevariante 8 (202x) (Kfz/24 Std./ DTV-W) Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende .....	69
Abbildung 4-20: Prognosevariante 8 (202x): Streckenbelastung im Vergleich zur Prognosevariante 0 (Kfz/24 Std./ DTV-W) Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende.....	70
Abbildung 4-21: Streckenbelastung in der Prognosevariante 9 (202x) (Kfz/24 Std./ DTV-W) Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende .....	72
Abbildung 4-22: Prognosevariante 9 (202x): Streckenbelastung im Vergleich zur Prognosevariante 0 (Kfz/24 Std./ DTV-W) Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende.....	73
Abbildung 6-1: Streckenbelastung in der Prognosevariante 1 (2018) (Kfz/24 Std./ DTV-W) Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende .....	86
Abbildung 6-2: Prognosevariante 1 (2018): Streckenbelastung im Vergleich zur Analyse (Kfz/24 Std./ DTV-W) Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende.....	87
Abbildung 6-3: Streckenbelastung in der Prognosevariante 2 (2018) (Kfz/24 Std./ DTV-W) Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende .....	88
Abbildung 6-4: Prognosevariante 2 (2018): Streckenbelastung im Vergleich zur Analyse (Kfz/24 Std./ DTV-W) Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende.....	89
Abbildung 6-5: Streckenbelastung in der Prognosevariante 3 (2018) (Kfz/24 Std./ DTV-W) Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende .....	90
Abbildung 6-6: Prognosevariante 3 (2018): Streckenbelastung im Vergleich zur Analyse (Kfz/24 Std./ DTV-W) Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende.....	91
Abbildung 8-1: Analyse, Spitzenstunde morgens.....	98
Abbildung 8-2: Analyse, Spitzenstunde nachmittags.....	99
Abbildung 8-3: Prognose V0, Spitzenstunde morgens .....	100
Abbildung 8-4: Prognose V0, Spitzenstunde nachmittags.....	101
Abbildung 8-5: Prognose V1, Spitzenstunde morgens .....	102
Abbildung 8-6: Prognose V1, Spitzenstunde nachmittags.....	103

Abbildung 8-7:	Prognose V2, Spitzenstunde morgens .....	104
Abbildung 8-8:	Prognose V2, Spitzenstunde nachmittags.....	105
Abbildung 8-9:	Analyse, Spitzenstunde morgens .....	106
Abbildung 8-10:	Analyse, Spitzenstunde nachmittags.....	107
Abbildung 8-11:	Prognose V0, Spitzenstunde morgens .....	108
Abbildung 8-12:	Prognose V0, Spitzenstunde nachmittags.....	109
Abbildung 8-13:	Prognose V1, Spitzenstunde morgens .....	110
Abbildung 8-14:	Prognose V1, Spitzenstunde nachmittags.....	111
Abbildung 8-15:	Prognose V2, Spitzenstunde morgens .....	112
Abbildung 8-16:	Prognose V2, Spitzenstunde nachmittags.....	113
Abbildung 8-17:	Analyse, Spitzenstunde morgens .....	115
Abbildung 8-18:	Analyse, Spitzenstunde nachmittags.....	115
Abbildung 8-19:	Prognose V0, Spitzenstunde morgens .....	116
Abbildung 8-20:	Prognose V0, Spitzenstunde nachmittags.....	117
Abbildung 8-21:	Prognose V1, Spitzenstunde morgens .....	118
Abbildung 8-22:	Prognose V1, Spitzenstunde nachmittags.....	119
Abbildung 8-23:	Prognose V2, Spitzenstunde morgens .....	120
Abbildung 8-24:	Prognose V2, Spitzenstunde nachmittags.....	121
Abbildung 8-25:	Analyse, Spitzenstunde morgens .....	122
Abbildung 8-26:	Analyse, Spitzenstunde nachmittags.....	123
Abbildung 8-27:	Prognose V0, Spitzenstunde morgens .....	124
Abbildung 8-28:	Prognose V0, Spitzenstunde nachmittags.....	125
Abbildung 8-29:	Prognose V1, Spitzenstunde morgens .....	126
Abbildung 8-30:	Prognose V1, Spitzenstunde nachmittags.....	127
Abbildung 8-31:	Prognose V2, Spitzenstunde morgens .....	128
Abbildung 8-32:	Prognose V2, Spitzenstunde nachmittags.....	129
Abbildung 8-33:	Rückstauerfassung an der Ausfahrt „An der Gohrsmühle“ des Turbokreisverkehrs Schnabelsmühle am Mittwoch, 11. Juli 2018 im Zeitraum 07:30–08:30 Uhr und 12:15–13:15 Uhr $N_{\max}$ = maximaler Rückstau [Fz] je Minutenintervall, FS = Fahrstreifen .....	130



## Tabellenverzeichnis

Tabelle 2-1:	Zählung der Fußgänger- und Radfahrerquerungen am FGÜ in Höhe der Poststraße am Donnerstag, 30.03.2017, 16:00–18:00 Uhr .....20
Tabelle 2-2:	Zeitvergleich 2017/2018 der Gesamtbelastung des Knotens Stationsstraße/ Minikreisel .....27
Tabelle 2-3:	Zeitvergleich 2009/2018 der Gesamtbelastung des Knotens Stationsstraße/ Minikreisel .....28
Tabelle 3-1:	Zusammenfassendes Ergebnis der Besucher- und Beschäftigtenzählung im Stadthaus am Donnerstag, 14.06.2018.....37
Tabelle 3-2:	Auswertung der Besucherstatistik des Bürgerbüros im alten Stadthaus März bis Mai 2018 (Quelle der Rohdaten: Stadt Bergisch Gladbach) .....38
Tabelle 3-3:	Verkehrserzeugung für das neue Stadthaus (GV = Güterverkehr, SV = Schwerverkehr, LV = Leichtverkehr [Pkw, Krad, Lfw]) .....39
Tabelle 3-4:	Verkehrserzeugung für die BP 2118 und 2129 (Quelle: Stadt Bergisch Gladbach) .....40
Tabelle 4-1:	Varianten für die Prognose 202x .....41
Tabelle 4-2:	Belastung ausgewählter Streckenabschnitte im Variantenvergleich .74
Tabelle 5-1:	Ergebnis der Qualitätsberechnung für den Verkehrsablauf am Kreisverkehr Gohrsmühle QSV = Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs; Erläuterung siehe Kapitel 0 .....77
Tabelle 5-2:	Ergebnis der Qualitätsberechnung für den Verkehrsablauf am Minikreisverkehr Stationsstraße QSV = Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs; Erläuterung siehe Kapitel 0 .....78
Tabelle 5-3:	Ergebnis der Qualitätsberechnung für den Verkehrsablauf am Kreisverkehr Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße/ Jakobstraße/ Zufahrt Parkhaus RheinBerg Passage QSV = Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs; Erläuterung siehe Kapitel 0 .....79
Tabelle 5-4:	Ergebnis der Qualitätsberechnung für den Verkehrsablauf am Kreisverkehr Paffrather Straße/ Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße/ Reuterstraße QSV = Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs; Erläuterung siehe Kapitel 0 .....80
Tabelle 5-5:	Modellrechnung für die Kapazität und die Kapazitätsreserve der Zufahrt aus der Straße „An der Gohrsmühle“ in den

	Turbokreisverkehr Schnabelsmühle mit Berücksichtigung des Einflusses von Fußgängerquerungen.....	82
Tabelle 6-1:	Varianten für die Prognose 2018.....	85
Tabelle 6-2:	Belastung ausgewählter Streckenabschnitte im Variantenvergleich .	92
Tabelle 7-1:	Zusammenfassende Bewertung der Varianten der Prognose 202x..	95
Tabelle 8-1:	Grenzwerte der mittleren Wartezeit für die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) .....	132

# 1 Zielsetzung

Die Stadt Bergisch Gladbach beabsichtigt die Aufstellung dreier Bebauungspläne in zentraler Lage in unmittelbarer Nähe des S-Bahnhofs Bergisch Gladbach:

- BP 2129 – Am Kalkofen –:
  - 170 Wohneinheiten
  - 4.625 m<sup>2</sup> gewerbliche Bruttogeschossfläche
  - Hotel mit 100 Betten
- BP 2118 – Jakobstraße – (ehemaliges Köttgen-Gelände):
  - Geschossfläche Neubauten Gewerbe (IV Geschosse): 27:000 m<sup>2</sup>
  - Geschossfläche Neubauten Wohnen (IV Geschosse): 13:000 m<sup>2</sup>
- Neues Stadthaus:
  - ca. 18:800 m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche (ohne Verkehrsflächen) bzw. 13.400 m<sup>2</sup> Nutzfläche

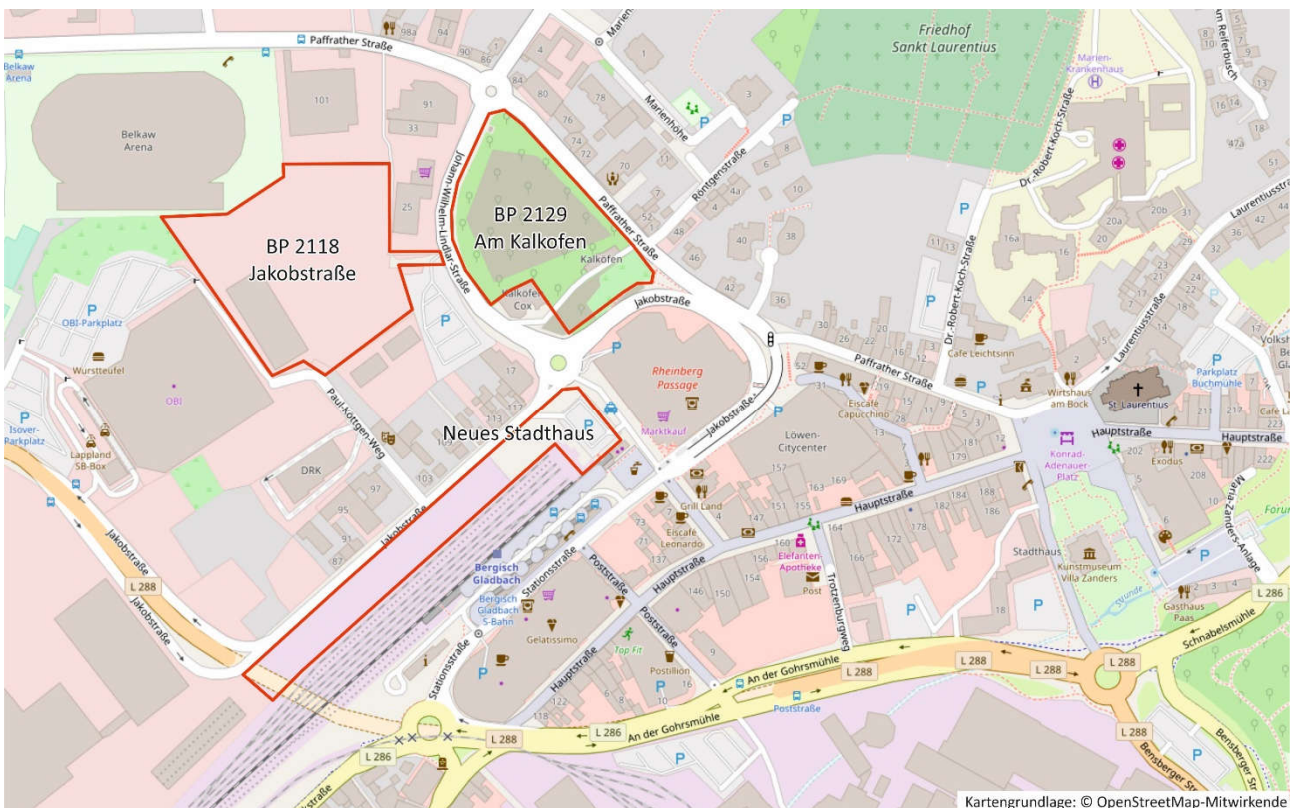


Abbildung 1-1: Untersuchungsgebiet

Ziel der angebotenen Untersuchung ist die Berechnung des Verkehrsaufkommens der Bauvorhaben und der verkehrlichen Auswirkungen auf das umliegende Straßennetz sowie die Herausarbeitung und Untersuchung von Lösungsmöglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrssituation für den Kfz-Verkehr insbesondere in der Stationsstraße. Hierbei sollen insbesondere die folgenden Verkehrsführungselemente untersucht werden:

- eine Herausnahme des Linienbusverkehrs aus dem Bereich des Marktes (Konrad-Adenauer-Platz) verbunden mit einer Neuführung über den Kreisverkehr Gohrsmühle/ Driescher Kreuz und „An der Gohrsmühle“
- eine Aufgabe der Verbindungsrampe zwischen der Stationsstraße und der Paffrather Straße
- die Wiederaufnahme des Zweirichtungsverkehrs auf der Umfahrt der RheinBerg-Passage zwischen Stationsstraße und dem Kreisverkehr Jakobstraße/ Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße
- Einbahnstraßenregelung bzw. Sperrung der Paffrather Straße zwischen der Verbindungsrampe und dem Konrad-Adenauer-Platz.

Für die Stationsstraße soll auch die heutige Situation – vor der Realisierung der Bebauungspläne – untersucht und Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt werden.

Die Basis für die Untersuchung bildet das aktuelle Analysenetz des Verkehrsprognosemodells Bergisch Gladbach sowie Zählraten aus den Jahren 2017 und 2018 sowie Videoaufzeichnungen der Stationsstraße.

## 2 Verkehrszählung

### 2.1 Zählung in der Stationsstraße März 2017

Am Donnerstag, den 30 März 2017 wurde an den Knoten

- Stationsstraße/ Minikreisel und
- Stationsstraße/ Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße (Fußgängerzone)

im Zeitraum von 06:00 bis 10:00 Uhr und 15:00 bis 19:00 Uhr eine Verkehrszählung mit Videoerfassungsgeräten der Firma miovision durchgeführt, die automatisiert ausgewertet wurde.

Das Wetter am Erhebungstag war trocken mit einer Höchsttemperatur von 23 °C.

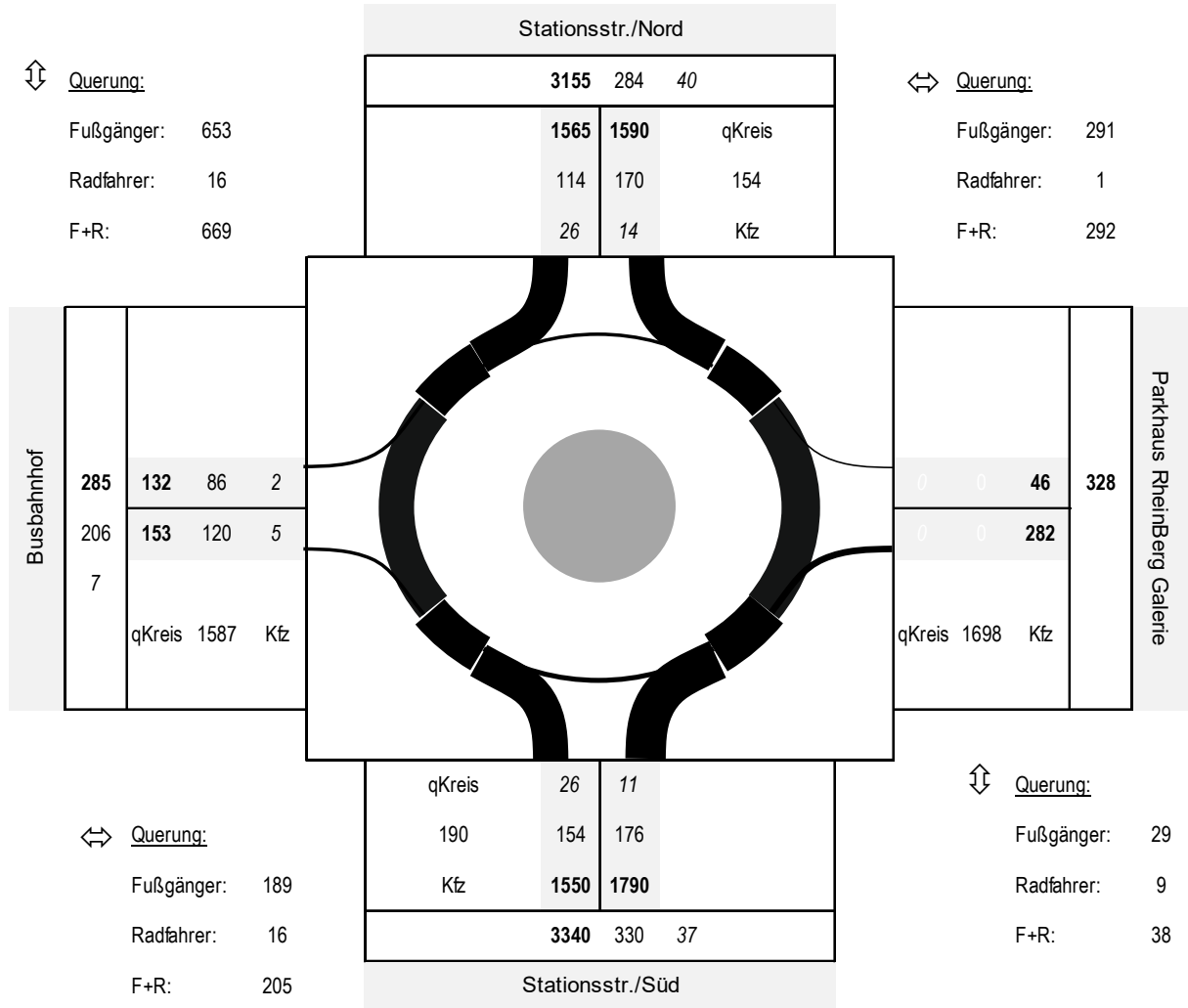
#### 2.1.1 Knoten Stationsstraße/ Minikreisel

In der Spitzenstundengruppe morgens wies die Stationsstraße nördlich des Kreisverkehrs eine Belastung von 3.155 Kfz, südlich davon von 3.340 Kfz auf. In der Spitzenstundengruppe nachmittags lag die Belastung mit 3.704 Kfz nördlich des Kreisverkehrs und 4.325 Kfz südlich davon etwas höher. Bedeutend war zudem der Verkehr zum Parkhaus der RheinBerg Galerie, der in der Morgenstundengruppe 328 Ein- und Ausfahrten erreichte, in der Nachmittagsstundengruppe 1.609 Ein- und Ausfahrten (vgl. die folgenden Abbildungen).

In der Morgenstundengruppe querten insgesamt 497 Fußgänger und Radfahrer die Stationsstraße auf beiden Seiten des Kreisels. In der Nachmittagsstundengruppe lag die Zahl der Querungen mit 961 fast doppelt so hoch.

Die Spitzenverkehrsstunden lagen in den folgenden Zeiträumen: 09:00–10:00 Uhr und 16:00–17:00 Uhr.

**Knoten:** Stationsstraße/Minikreisel  
**Startzeit:** Do 30.03.2017 06:00  
**Endzeit:** Do 30.03.2017 10:00



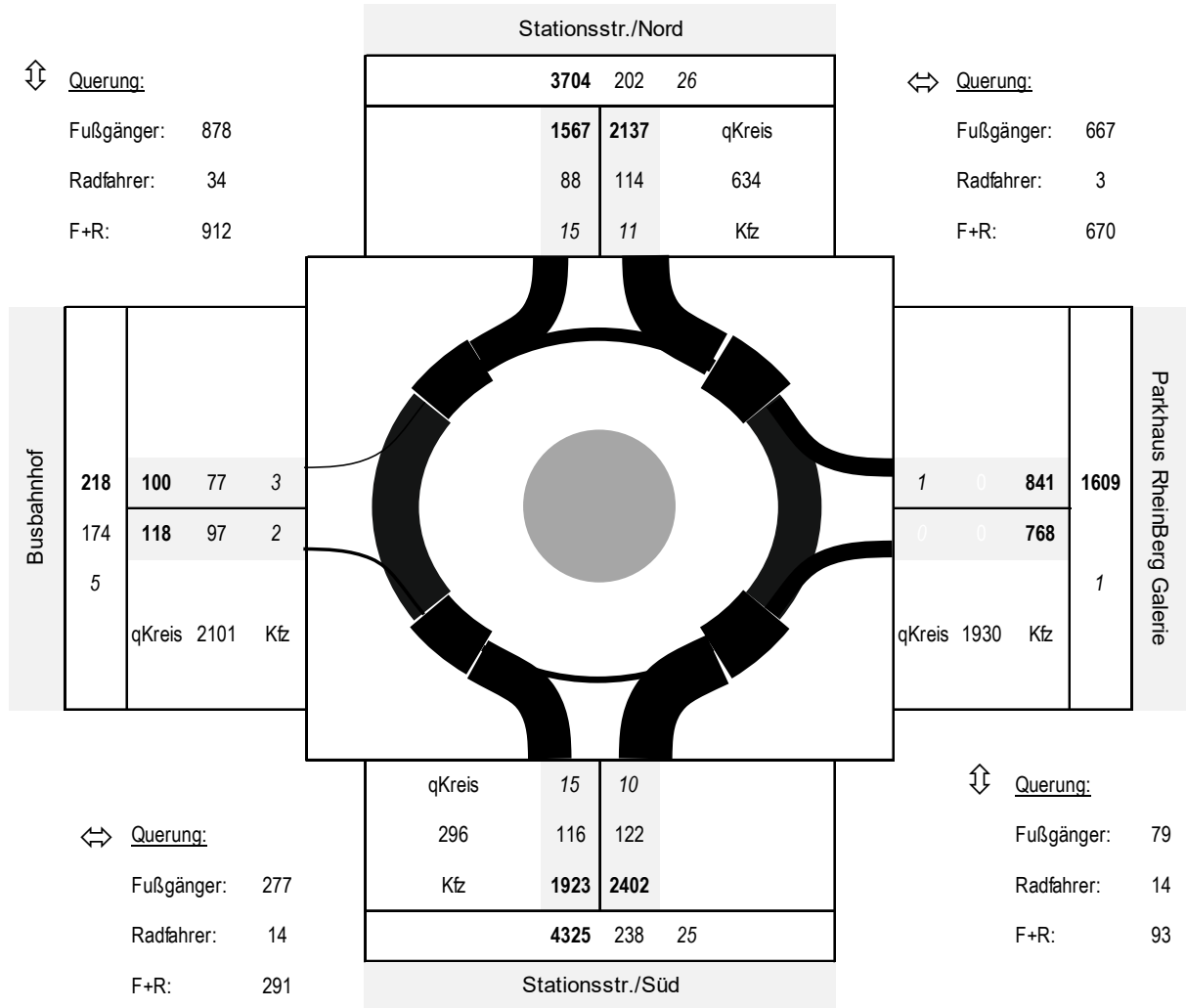
Gesamtbelastung:

3596	alle Fahrzeuge	%	
<b>3554</b>	<b>Kfz</b>	98,8	Anteil an allen Fahrzeugen
410	Schwerverkehr	11,5	Anteil an Kfz
42	Fahrräder a.d. Fahrbahn	1,2	Anteil an allen Fahrzeugen

Legende:  
**XXX** Kfz  
 XXX Schwerverkehr  
 XXX Fahrräder auf der Fahrbahn

Abbildung 2-1: Zählung Stationsstraße/ Minikreisel am Donnerstag, 30.03.2017, 06:00–10:00 Uhr

**Knoten:** Stationsstraße/Minikreisel  
**Startzeit:** Do 30.03.2017 15:00  
**Endzeit:** Do 30.03.2017 19:00



Gesamtbelastung:	4956	alle Fahrzeuge	%	
	4928	Kfz	99,4	Anteil an allen Fahrzeugen
	307	Schwerverkehr	6,2	Anteil an Kfz
	28	Fahrräder a.d. Fahrbahn	0,6	Anteil an allen Fahrzeugen

Legende:  
**XXX** Kfz  
 XXX Schwerverkehr  
 XXX Fahrräder auf der Fahrbahn

Abbildung 2-2: Zählung Stationsstraße/ Minikreisel am Donnerstag, 30.03.2017, 15:00–19:00 Uhr

### **2.1.2 Knoten Stationsstraße/ Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße**

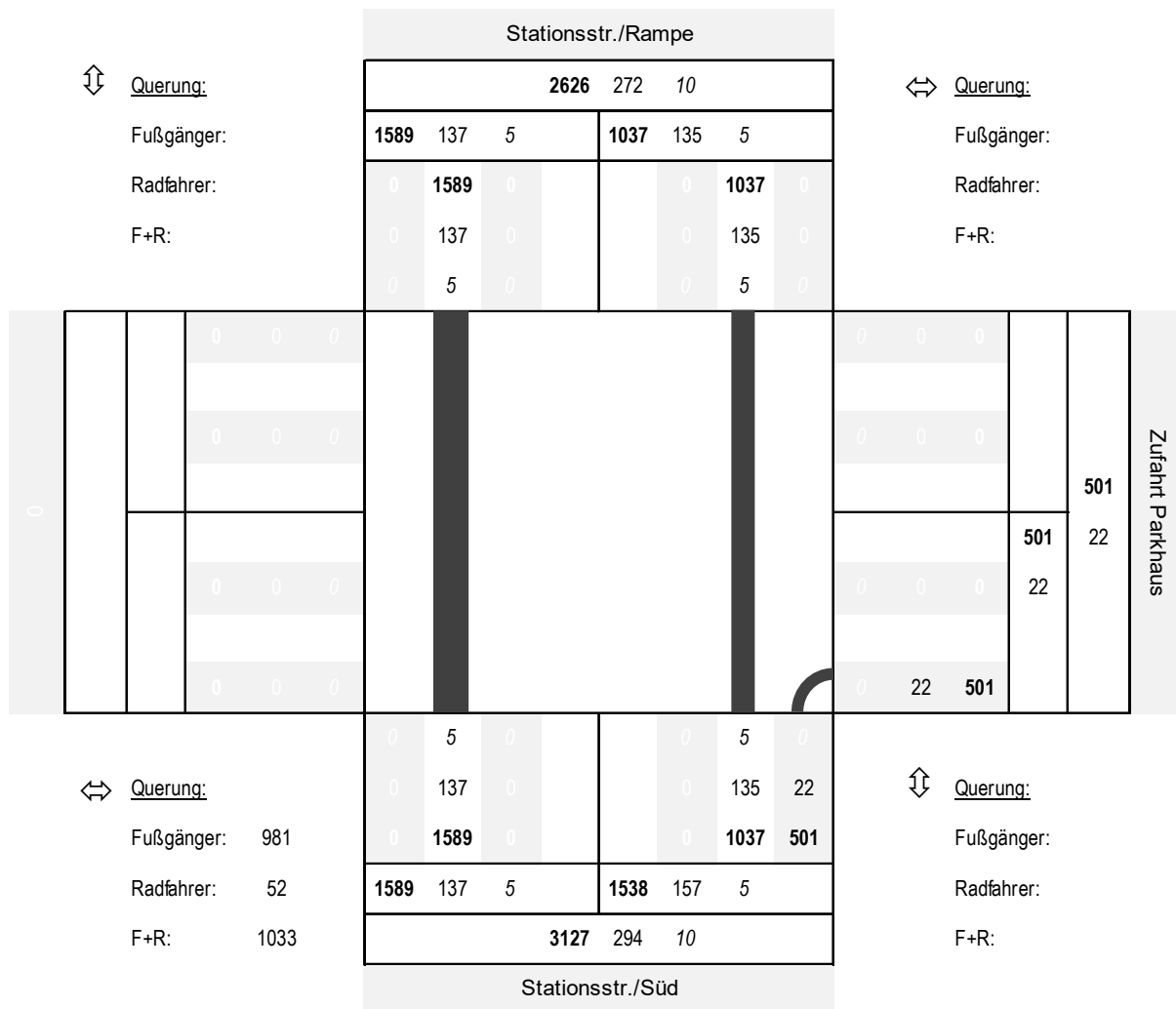
In der Morgenstundengruppe nutzten 2.626 Kfz die Verbindungsrampe von der Stationsstraße zur Paffrather Straße und umgekehrt. 501 Kfz fuhren von der Stationsstraße in Richtung des Parkhauses bzw. in Richtung der Parkhausumfahrt Jakobstraße. Dies entspricht etwa einem Drittel des auf der Stationsstraße in Richtung Norden fließenden Verkehrs. In der Nachmittagsstundengruppe nutzten 2.926 Kfz die Rampe. 723 Kfz fuhren von der Stationsstraße in Richtung des Parkhauses bzw. in Richtung der Parkhausumfahrt Jakobstraße. Dies entspricht ebenfalls etwa einem Drittel des auf der Stationsstraße in Richtung Norden fließenden Verkehrs.

In der Morgenstundengruppe querten 1.033 Fußgänger und Radfahrer die Stationsstraße. In der Nachmittagsstundengruppe lag die Zahl der Querungen mit 3.314 mehr als dreifach so hoch.

Die Spitzenverkehrsstunden lagen in den folgenden Zeiträumen: 07:30–08:30 Uhr und 17:30–18:30 Uhr. Nachmittags ist die Kfz-Verkehrsbelastung – wie in der Bergisch Gladbacher Innenstadt üblich – durch ein flaches Plateau gekennzeichnet, sodass in einem breiteren Zeitbereich ein Verkehrsaufkommen nahe dem Spitzenwert herrscht.

Bezieht man die querenden Fußgänger und Radfahrer mit ein, so wurde der Spitzenwert für die stärker belastete Fahrtrichtung Norden (Rampe) mit 528 Kfz und 937 Fußgängern und Radfahrern in der Stunde zwischen 16:45 Uhr und 17:45 Uhr erreicht. Der Wert von etwa 530 Kfz kann also als Kapazität des Kfz-Stroms Richtung Rampe bei höchster Belastung der Fußgängerquerung betrachtet werden.

**Knoten:** Stationsstr./Johann-Wilhelm-Lindlar-Str.  
**Startzeit:** Do 30.03.2017 06:00  
**Endzeit:** Do 30.03.2017 10:00



Gesamtbelastung:

3137	alle Fahrzeuge	%	
3127	Kfz	99,7	Anteil an allen Fahrzeugen
294	Schwerverkehr	9,4	Anteil an Kfz
10	Fahrräder a.d. Fahrbahn	0,3	Anteil an allen Fahrzeugen

Legende:  
**XXX** Kfz  
 XXX Schwerverkehr  
 XXX Fahrräder auf der Fahrbahn

Abbildung 2-3: Zählung Stationsstraße/ Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße am Donnerstag, 30.03.2017, 06:00–10:00 Uhr



### 2.1.3 Fußgängerüberweg Poststraße

Neben dem „Shared Space“ am Knoten Stationsstraße/ Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße und dem Minikreisverkehr besteht eine weitere Querungsmöglichkeit für Fußgänger in Verlängerung der Poststraße (Fußgängerzone). Während der nachmittäglichen Spitzenstunden von 16:00–18:00 Uhr wurden dort insgesamt 1.362 Fußgänger und 20 Radfahrer beobachtet. Darüber hinaus querten einige wenige Fußgänger die Stationsstraße im Bereich zwischen dem FGÜ und dem Minikreisverkehr. In der Regel geschah dies „im Windschatten“ des FGÜ, der den Fahrzeugfluss stoppte. Ebenfalls wurden einige wenige Kräder beobachtet, die den FGÜ zum Linksabbiegen von der Poststraße in die Stationsstraße nutzten.

Intervall ab	Fußgänger	Radfahrer
16:00	59	0
16:05	57	1
16:10	105	1
16:15	78	1
16:20	60	0
16:25	70	4
16:30	53	3
16:35	52	0
16:40	52	1
16:45	59	0
16:50	52	3
16:55	55	0
<b>Summe</b>	<b>752</b>	<b>14</b>
17:00	39	0
17:05	70	1
17:10	71	1
17:15	29	0
17:20	51	1
17:25	37	1
17:30	73	1
17:35	52	0
17:40	32	0
17:45	51	0
17:50	35	0
17:55	70	1
<b>Summe</b>	<b>610</b>	<b>6</b>

Tabelle 2-1: *Zählung der Fußgänger- und Radfahrerquerungen am FGÜ in Höhe der Poststraße am Donnerstag, 30.03.2017, 16:00–18:00 Uhr*

Die quantitative Bedeutung der Querungen nimmt also von Norden nach Süden hin ab:

- Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße: ca. 830 Fußgänger + Radfahrer (F+R) je Stunde nachmittags
- Poststraße: ca. 690 F+R je Stunde nachmittags
- Minikreisverkehr/ Nord: ca. 170 F+R je Stunde nachmittags
- Minikreisverkehr/ Süd: ca. 70 F+R je Stunde nachmittags.

## 2.2 Zählung im Juli 2018

Im Juli 2018 wurde an den Knoten

- Stationsstraße/ Minikreisel am Donnerstag, den 12. Juli 2018 von 00:00 bis 24:00 Uhr,
- Stationsstraße/ Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße (Fußgängerzone) am Dienstag, den 10. Juli 2018 von 06:00 bis 21:00 Uhr und
- Turbokreisverkehr Schnabelsmühle (westliche Ausfahrt) am Mittwoch, den 11. Juli 2018 von 00:00 bis 24:00 Uhr

eine Verkehrszählung mit Videoerfassungsgeräten der Firma miovision durchgeführt, die automatisiert ausgewertet wurde.

### Zählung Kreisverkehr Schnabelsmühle

Die Zählung am Kreisverkehr Schnabelsmühle diente primär der Erfassung der querenden Fußgänger und Radfahrer an der westlichen Zufahrt von der Straße „An der Gohrsmühle“. Sie wurde vor dem Hintergrund durchgeführt, dass am Zähltag aufgrund von Tiefbauarbeiten am Konrad-Adenauer-Platz die Bushaltestelle „Markt“ von den Linienbussen nicht angefahren werden konnte und auf beiden Seiten der Straße „An der Gohrsmühle“ westlich des Kreisverkehrs Ersatzhaltestellen eingerichtet waren, was zu einem erhöhten Fußgängeraufkommen an der Fußgänger- und Radfahrerquerung über die Zufahrt „An der Gohrsmühle“ führte. Auf dieser Basis soll ermittelt werden, ob die dauerhafte Führung des Linienbusverkehrs über die Gohrsmühle anstatt über die Haltestelle „Markt“ Probleme im Verkehrsablauf am Kreisverkehr Schnabelsmühle verursacht.

### 2.2.1 Knoten Stationsstraße/ Minikreisel

Das Wetter am Erhebungstag war wechselnd bewölkt und sonnig mit einer Höchsttemperatur von 26 °C.

In der Spitzenstundengruppe morgens wies die Stationsstraße nördlich des Kreisverkehrs eine Belastung von 2.620 Kfz, südlich davon von 2.852 Kfz auf. In der Spitzenstundengruppe nachmittags lag die Belastung mit 3.467 Kfz nördlich des Kreisverkehrs und 4.314 Kfz südlich davon etwas höher. Bedeutend war zudem der Verkehr zum Parkhaus der RheinBerg Galerie, der in der Morgenstundengruppe 314 Ein- und Ausfahrten erreichte, in der Nachmittagsstundengruppe 1.736 Ein- und Ausfahrten (vgl. die folgenden Abbildungen). Den Vergleich mit der Zählung im Jahr 2017 zeigt die Tabelle 2-2.

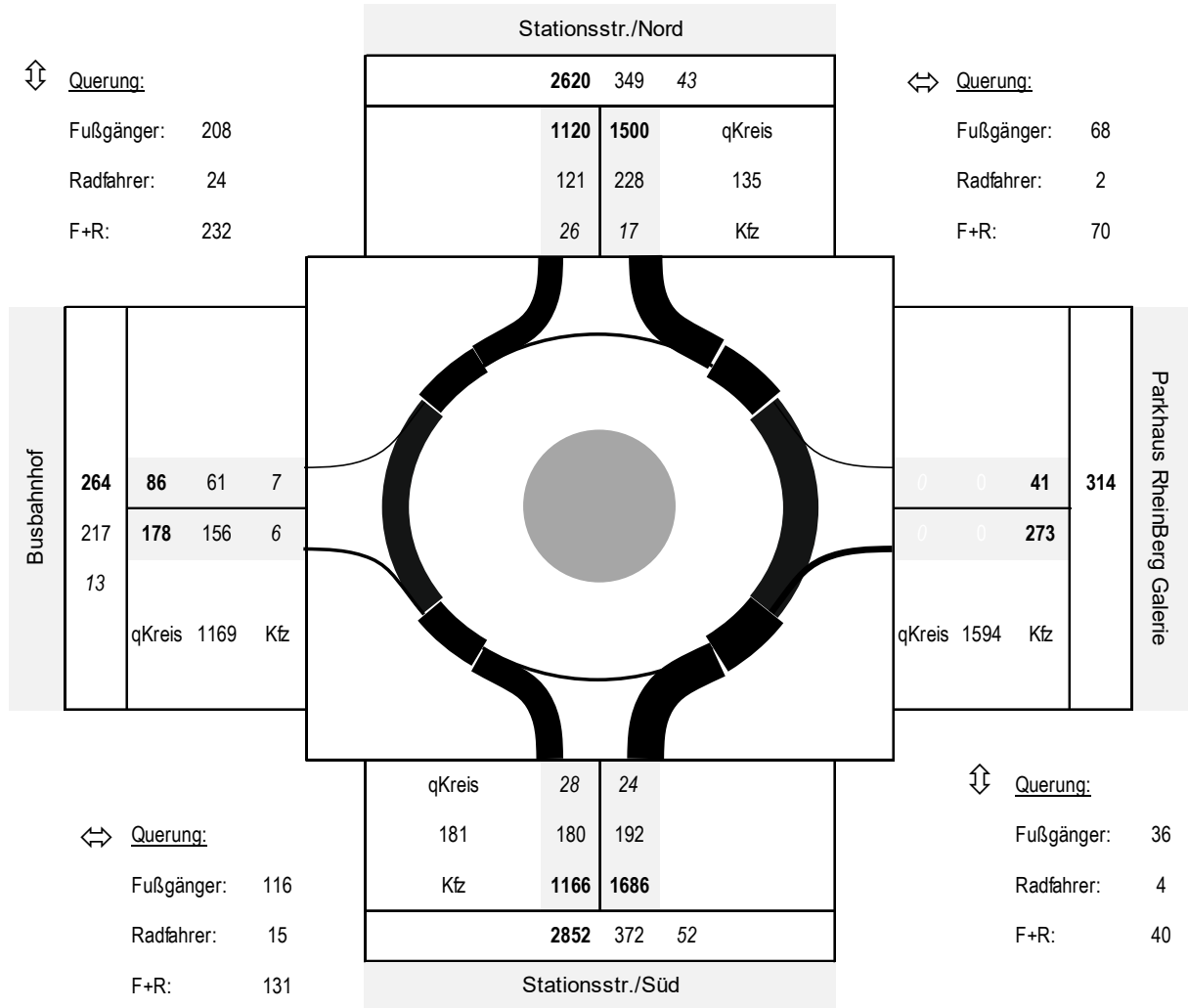
In der Morgenstundengruppe querten insgesamt 201 Fußgänger und Radfahrer (2017: 497) die Stationsstraße auf beiden Seiten des

Kreisels. In der Nachmittagsstundengruppe lag die Zahl der Querungen mit 394 fast doppelt so hoch (2017: 961). Die Zahl der Fußgängerquerungen hat erheblich abgenommen.

Am Gesamttag betrug die Verkehrsbelastung nördlich des Kreisverkehrs 12.535 Kfz, südlich davon 14.844 Kfz. Die Zufahrt zum Parkhaus RheinBerg Galerie wurde von 4.313 Kfz genutzt.

Die Spitzenverkehrsstunden lagen in den folgenden Zeiträumen: 10:30–11:30 Uhr und 16:45–17:45 Uhr.

**Knoten: Stationsstr./Minikreisel**  
**Startzeit: Do 12.07.2018 06:00**  
**Endzeit: Do 12.07.2018 10:00**



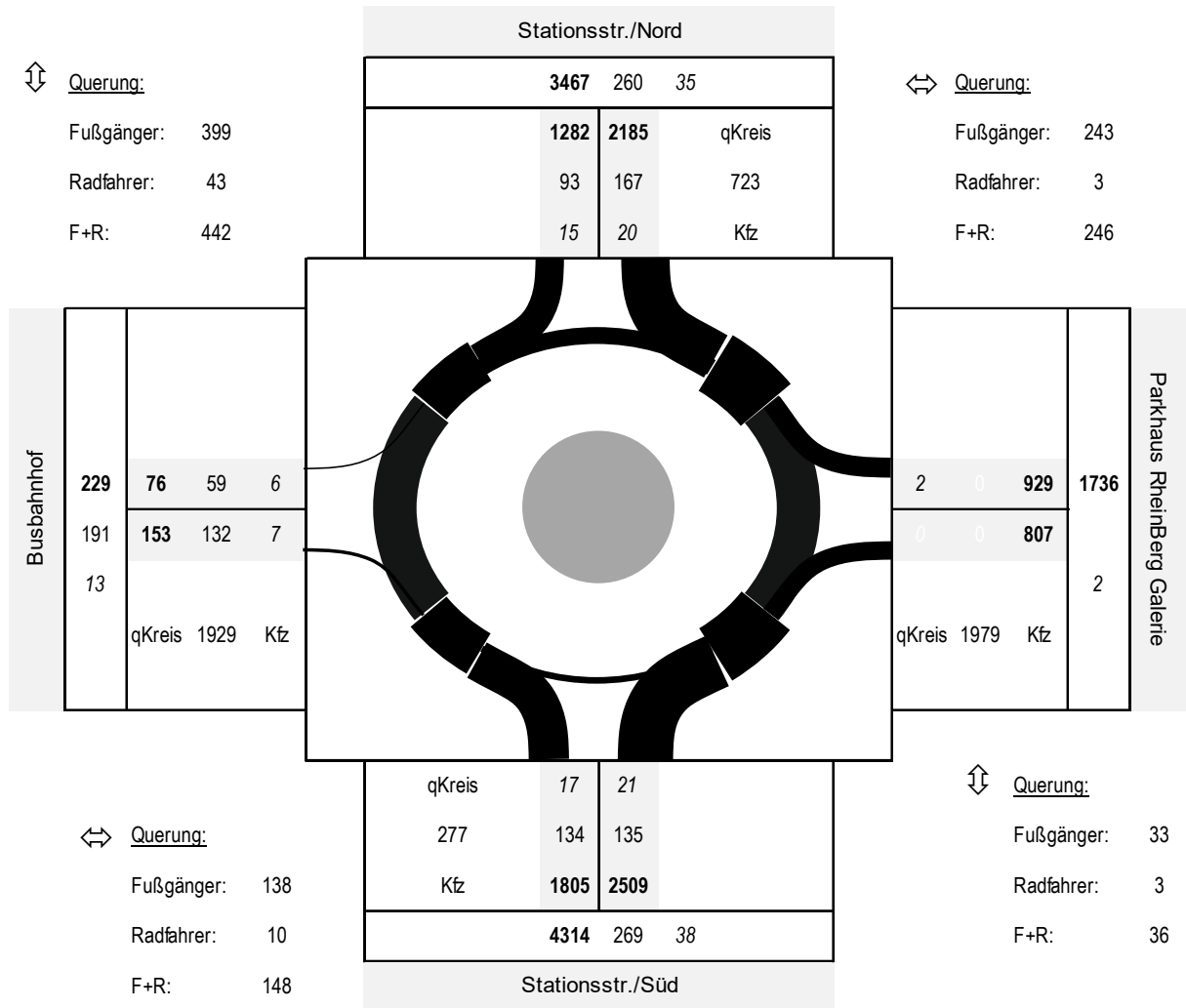
Gesamtbelastung:

3081	alle Fahrzeuge	%	
3025	Kfz	98,2	Anteil an allen Fahrzeugen
469	Schwerverkehr	15,5	Anteil an Kfz
56	Fahrräder a.d. Fahrbahn	1,8	Anteil an allen Fahrzeugen

Legende:  
**XXX** Kfz  
 XXX Schwerverkehr  
 XXX Fahrräder auf der Fahrbahn

Abbildung 2-5: Zählung Stationsstraße/ Minikreisel am Donnerstag, 12.07.2018, 06:00–10:00 Uhr

**Knoten: Stationsstr./Minikreisel**  
**Startzeit: Do 12.07.2018 15:00**  
**Endzeit: Do 12.07.2018 19:00**

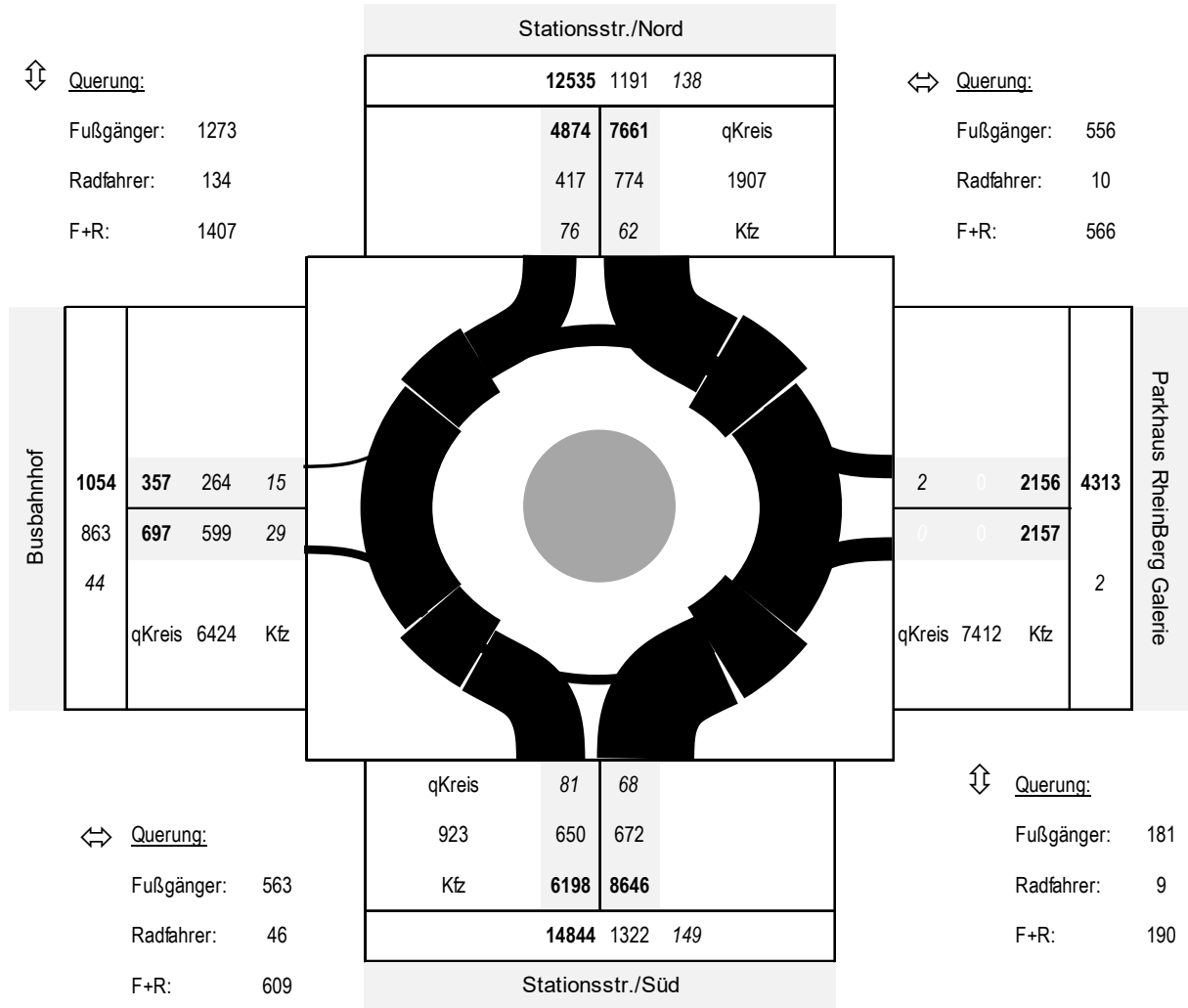


Gesamtbelastung:	4918	alle Fahrzeuge	%	
	4873	Kfz	99,1	Anteil an allen Fahrzeugen
	360	Schwerverkehr	7,4	Anteil an Kfz
	45	Fahrräder a.d. Fahrbahn	0,9	Anteil an allen Fahrzeugen

Legende:  
**XXX** Kfz  
 XXX Schwerverkehr  
 XXX Fahrräder auf der Fahrbahn

Abbildung 2-6: Zählung Stationsstraße/ Minikreisel am Donnerstag, 12.07.2018, 15:00–19:00 Uhr

**Knoten:** Stationsstr./Minikreisel  
**Startzeit:** Do 12.07.2018 00:00  
**Endzeit:** Fr 13.07.2018 00:00



Gesamtbelastung:	16548	alle Fahrzeuge	%	
	<b>16373</b>	<b>Kfz</b>	98,9	Anteil an allen Fahrzeugen
	1.688	Schwerverkehr	10,3	Anteil an Kfz
	175	Fahrräder a.d. Fahrbahn	1,1	Anteil an allen Fahrzeugen

Legende:  
**XXX** Kfz  
 XXX Schwerverkehr  
 XXX Fahrräder auf der Fahrbahn

Abbildung 2-7: Zählung Stationsstraße/ Minikreisel am Donnerstag, 12.07.2018, 00:00–24:00 Uhr

## Vergleich 2017-2018

Donnerstag, 30. März 2017	6-10 Uhr	15-19 Uhr	6-10 Uhr & 15-19 Uhr	24 Std (HR)
<b>Kfz insgesamt</b>	<b>3.554</b>	<b>4.928</b>	<b>8.482</b>	<b>16.921</b>
Pkw, Krad, Lieferwagen	3.144	4.621	7.765	15.461
Schwerverkehr	410	307	717	1.460
Fahrräder auf der Straße	42	28	70	121

Donnerstag, 12. Juli 2018	6-10 Uhr	15-19 Uhr	6-10 Uhr & 15-19 Uhr	24 Std
<b>Kfz insgesamt</b>	<b>3.025</b>	<b>4.873</b>	<b>7.898</b>	<b>15.756</b>
Pkw, Krad, Lieferwagen	2.556	4.513	7.069	14.068
Schwerverkehr	469	360	829	1.688
Fahrräder auf der Straße	56	45	101	175

Veränderung absolut	6-10 Uhr	15-19 Uhr	6-10 Uhr & 15-19 Uhr	24 Std
<b>Kfz insgesamt</b>	<b>-529</b>	<b>-55</b>	<b>-584</b>	<b>-1.165</b>
Pkw, Krad, Lieferwagen	-588	-108	-696	-1.393
Schwerverkehr	59	53	112	228
Fahrräder auf der Straße	14	17	31	54

Veränderung relativ	6-10 Uhr	15-19 Uhr	6-10 Uhr & 15-19 Uhr	24 Std
<b>Kfz insgesamt</b>	<b>-15%</b>	<b>-1%</b>	<b>-7%</b>	<b>-7%</b>
Pkw, Krad, Lieferwagen	-19%	-2%	-9%	-9%
Schwerverkehr	14%	17%	16%	16%
Fahrräder auf der Straße	33%	61%	44%	45%

Tabelle 2-2: Zeitvergleich 2017/2018 der Gesamtbelastung des Knotens Stationsstraße/ Minikreisel

## Rückgang um 11 %

Im Zeitvergleich zwischen den Zählungen vom März 2017 und Juli 2018 zeigt sich eine Abnahme des Kfz-Verkehrsaufkommens am Minikreisverkehr von 7 %. Die Zahl der Pkw, Kräder und Lieferwagen (Lkw bis 3,5 t) ist um 9 % zurückgegangen. Der Schwerverkehr – überwiegend Linienbusse – hat dagegen aufgrund der Fahrplanausweitung im Dezember 2017 – um 16 % zugenommen. Die Zahl der Radfahrer auf der Fahrbahn ist – ausgehend von einem niedrigen Niveau – um 45 % angestiegen. Bemerkenswert ist, dass morgens bei Pkw, Krad und Lfw der Rückgang mit 19 % deutlich stärker ausgeprägt ist als nachmittags mit 2 %. Hierin spiegelt sich wider, dass zum Zeitpunkt der ersten Zählung die normale Verkehrsführung aufgrund der Sperrung der Odenthaler Straße in Richtung Innenstadt und aufgrund der Bauarbeiten für den Kreisverkehr am Knoten Schnabelsmühle nicht gegeben war und sich viele Kraftfahrer Alternativrouten suchen mussten. Hiervon war wegen der einseitigen Sperrung der Odenthaler Straße der stadteinwärtige Verkehr aus Richtung Norden stärker betroffen als der stadt- auswärtige Verkehr in Richtung Norden. Allerdings hat in der

Nachmittags-Spitzenstundengruppe sowohl der in Richtung Norden in den Kreisverkehr hinein als auch der aus dem Kreisverkehr herausfließende Strom nicht abgenommen.

#### Vergleich mit 2009

Bereits am Donnerstag, den 05. November 2009 war eine Zählung am Minikreisverkehr in der Stationsstraße durchgeführt worden. Der Zählzeitraum lag damals zwischen 07:00 Uhr und 10:00 Uhr sowie zwischen 15:00 Uhr und 19:00 Uhr. Die folgende Tabelle zeigt den Vergleich dieser Zählung mit der vom Juli 2018.

Donnerstag, 5. November 2009	7-10 Uhr	15-19 Uhr	7-10 Uhr & 15-19 Uhr
<b>Kfz insgesamt</b>	<b>1.863</b>	<b>4.394</b>	<b>6.257</b>
Pkw, Krad, Lieferwagen	1.687	4.200	5.887
Schwerverkehr	176	194	370

Donnerstag, 12. Juli 2018	7-10 Uhr	15-19 Uhr	7-10 Uhr & 15-19 Uhr
<b>Kfz insgesamt</b>	<b>2.596</b>	<b>4.873</b>	<b>7.469</b>
Pkw, Krad, Lieferwagen	2.229	4.513	6.742
Schwerverkehr	367	360	727

Veränderung absolut	7-10 Uhr	15-19 Uhr	7-10 Uhr & 15-19 Uhr
<b>Kfz insgesamt</b>	<b>733</b>	<b>479</b>	<b>1.212</b>
Pkw, Krad, Lieferwagen	542	313	855
Schwerverkehr	191	166	357

Veränderung relativ	7-10 Uhr	15-19 Uhr	7-10 Uhr & 15-19 Uhr
<b>Kfz insgesamt</b>	<b>39%</b>	<b>11%</b>	<b>19%</b>
Pkw, Krad, Lieferwagen	32%	7%	15%
Schwerverkehr	109%	86%	96%

*Tabelle 2-3: Zeitvergleich 2009/2018 der Gesamtbelastung des Knotens Stationsstraße/ Minikreis*

Im Vergleich zu 2009 hat der Verkehr am Minikreisverkehr Stationsstraße deutlich zugenommen. Bezogen auf den Zählzeitraum 7:00–10:00 Uhr und 15:00–19:00 Uhr sind heute ca. 1.200 Kraftfahrzeuge (19 %) mehr unterwegs als 2009. Die Zunahme beim „Leichtverkehr“ (Pkw, Krad und Lieferwagen) betrug 15 %. Der Schwerverkehr (überwiegend Linienbusse) hat sich mit +96 % fast verdoppelt. In der Morgenstundengruppe fiel die Zunahme mit 39 % (alle Kfz) deutlich höher aus als in der Nachmittagsstundengruppe mit 11 %.

Einen erheblichen Anteil an der Zunahme des Pkw-Verkehrs am Kreisverkehr hat das Parkhaus der RheinBerg Galerie: Im Jahr 2009 fuhren dort 1.257 Pkw ein und aus, während es heute 2.044 Pkw sind (+787 oder +63 %). Dieser Zuwachs ist für 92 % der gesamten Steigerung in Höhe von 855 Pkw verantwortlich.

### **2.2.2 Knoten Stationsstraße/ Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße**

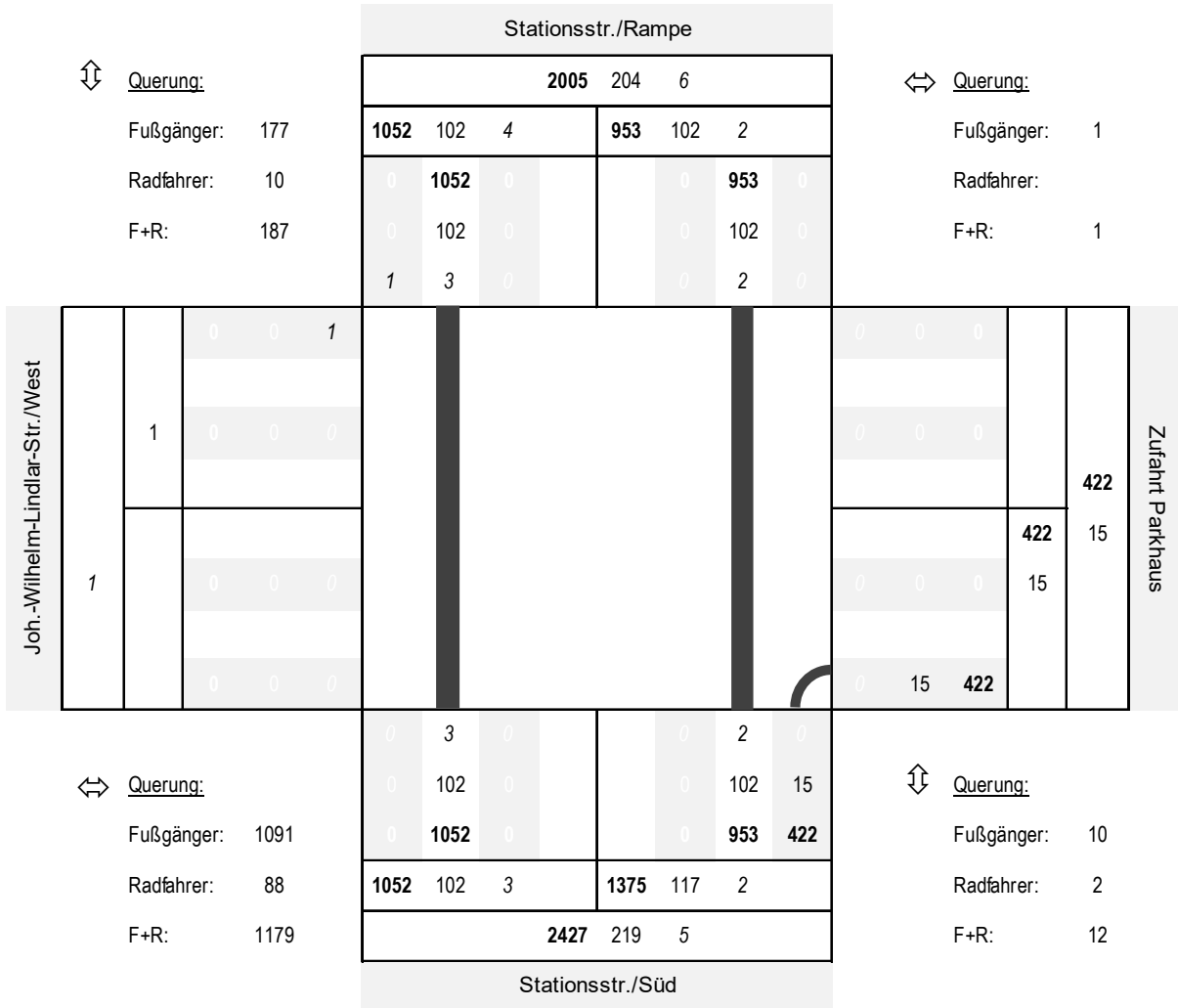
Das Wetter am Erhebungstag war tagsüber überwiegend bewölkt, abends regnerisch mit einer Höchsttemperatur von 19 °C.

In der Morgenstundengruppe nutzten 2.005 Kfz die Verbindungsrampe von der Stationsstraße zur Paffrather Straße und umgekehrt. 422 Kfz fuhren von der Stationsstraße in Richtung des Parkhauses bzw. in Richtung der Parkhausumfahrt Jakobstraße. Dies entspricht etwa 30 % des auf der Stationsstraße in Richtung Norden fließenden Verkehrs. In der Nachmittagsstundengruppe nutzten 2.796 Kfz die Rampe. 648 Kfz fuhren von der Stationsstraße in Richtung des Parkhauses bzw. in Richtung der Parkhausumfahrt Jakobstraße. Dies entspricht ebenfalls etwa 30 % des auf der Stationsstraße in Richtung Norden fließenden Verkehrs.

In der Morgenstundengruppe querten 1.179 Fußgänger und Radfahrer die Stationsstraße. In der Nachmittagsstundengruppe lag die Zahl der Querungen mit 2.610 mehr als doppelt so hoch.

Die Spitzenverkehrsstunden lagen in den folgenden Zeiträumen: 11:15–12:15 Uhr und 16:00–17:00 Uhr.

**Knoten:** Stationsstr./Johann-Wilhelm-Lindlar-Str.  
**Startzeit:** Di 10.07.2018 06:00  
**Endzeit:** Di 10.07.2018 10:00

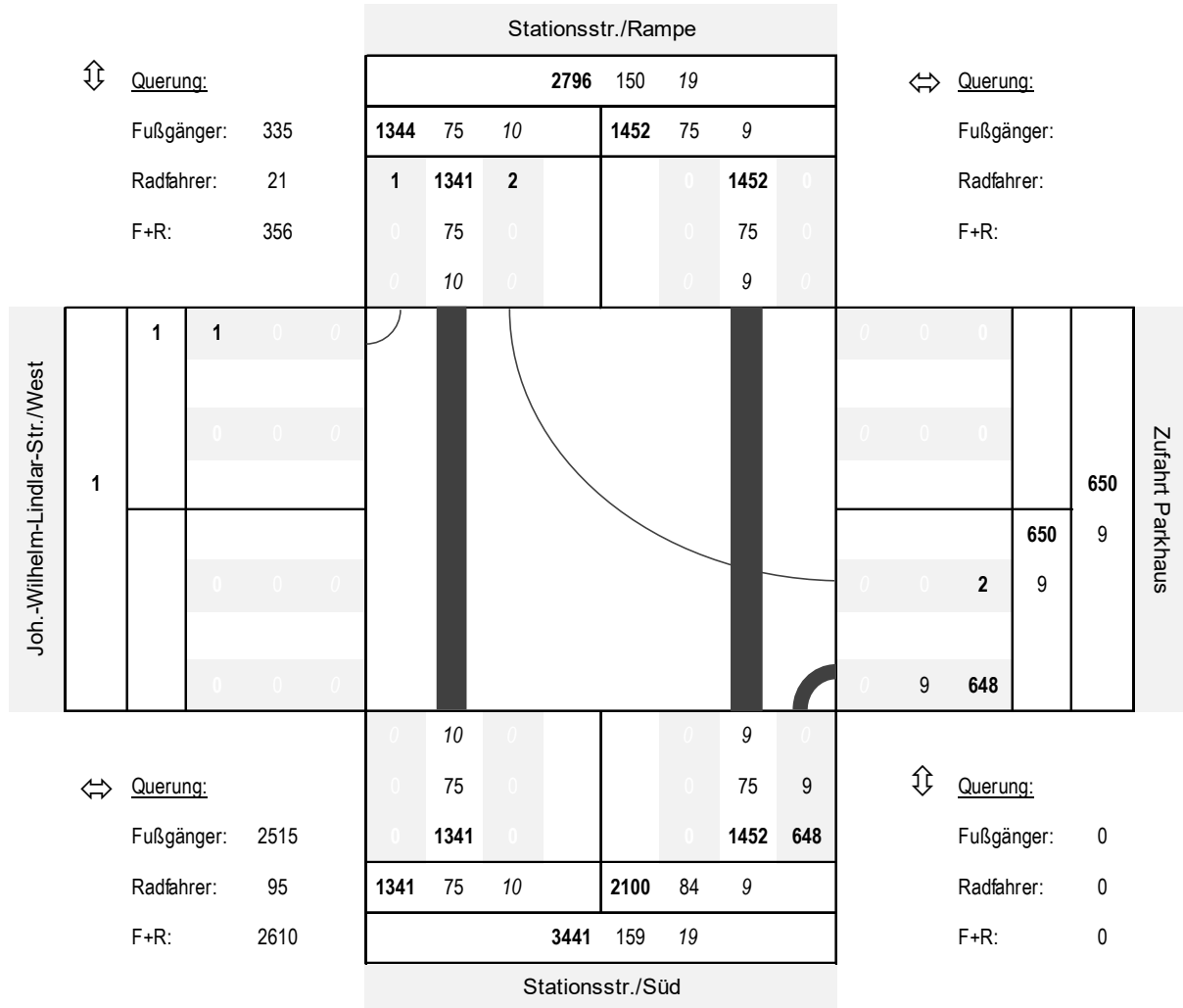


Gesamtbelastung:	2433	alle Fahrzeuge	%	
	2427	Kfz	99,8	Anteil an allen Fahrzeugen
	219	Schwerverkehr	9,0	Anteil an Kfz
	6	Fahrräder a.d. Fahrbahn	0,2	Anteil an allen Fahrzeugen

Legende:  
**XXX** Kfz  
 XXX Schwerverkehr  
 XXX Fahrräder auf der Fahrbahn

Abbildung 2-8: Zählung Stationsstraße/ Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße am Dienstag, 10.07.2018, 06:00–10:00 Uhr

**Knoten:** Stationsstr./Johann-Wilhelm-Lindlar-Str.  
**Startzeit:** Di 10.07.2018 15:00  
**Endzeit:** Di 10.07.2018 19:00



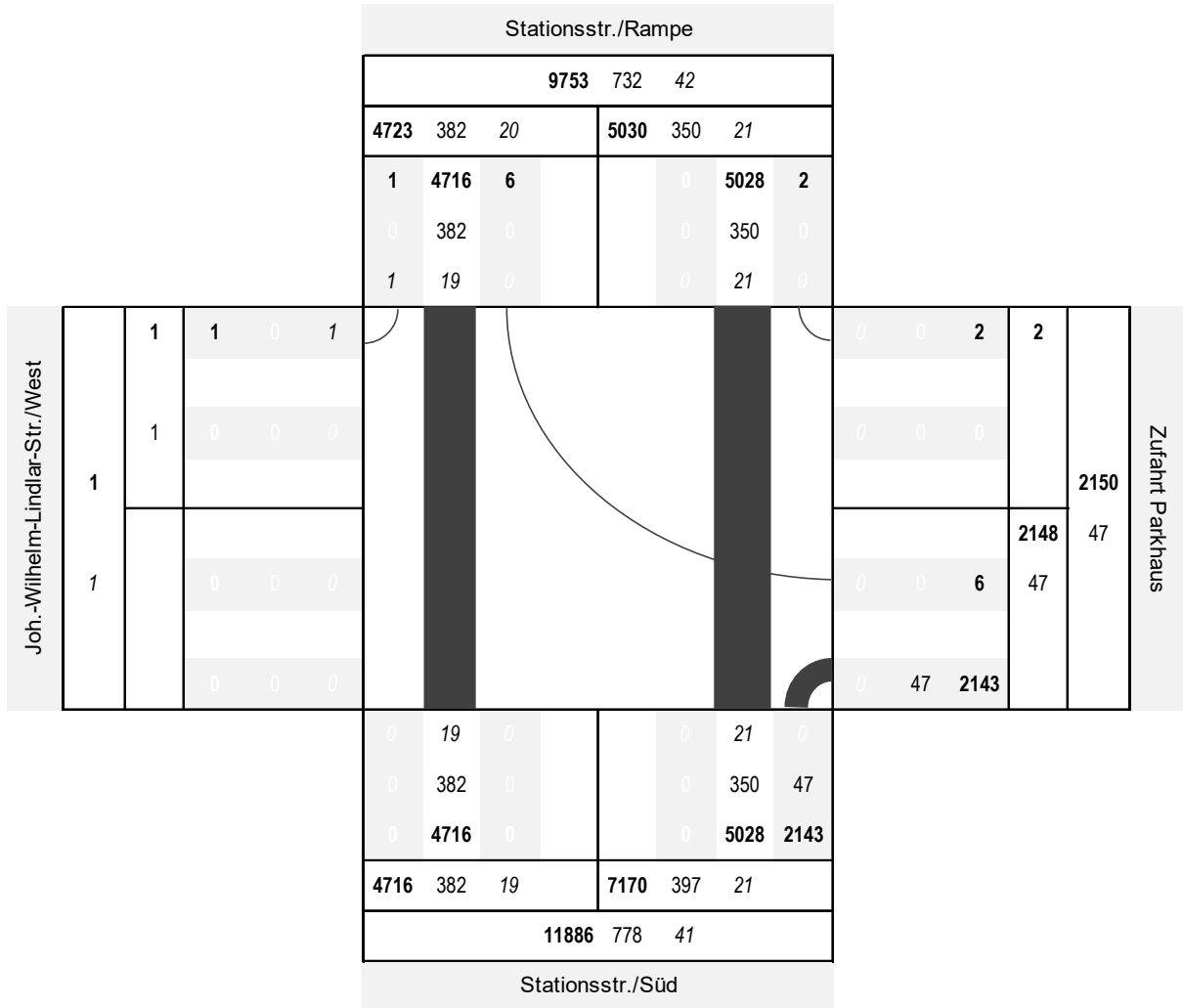
Gesamtbelastung:

3463	alle Fahrzeuge	%	
<b>3444</b>	<b>Kfz</b>	99,5	Anteil an allen Fahrzeugen
159	Schwerverkehr	4,6	Anteil an Kfz
19	Fahrräder a.d. Fahrbahn	0,5	Anteil an allen Fahrzeugen

Legende:  
**XXX** Kfz  
 XXX Schwerverkehr  
 XXX Fahrräder auf der Fahrbahn

Abbildung 2-9: Zählung Stationsstraße/ Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße am Dienstag, 10.07.2018, 15:00–19:00 Uhr

**Knoten:** Stationsstr./Johann-Wilhelm-Lindlar-Str.  
**Datum:** Di 10.07.2018  
*Hochrechnung auf 24 Stunden*



Gesamtbelastung:	11937	alle Fahrzeuge	%	
	11895	Kfz	99,7	Anteil an allen Fahrzeugen
	778	Schwerverkehr	6,5	Anteil an Kfz
	42	Fahrräder a.d. Fahrbahn	0,3	Anteil an allen Fahrzeugen

Legende:  
**XXX** Kfz  
 XXX Schwerverkehr  
 XXX Fahrräder auf der Fahrbahn

**Abbildung 2-10:** Zählung Stationsstraße/ Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße am Dienstag, 10.07.2018 – Hochrechnung auf 24 Stunden

**Vergleich 2017-2018**

Ähnlich wie am Minikreisverkehr hat auch am Querschnitt Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße die Verkehrsbelastung zwischen März 2017 und Juli 2018 deutlich abgenommen. Bezogen auf den Zeitraum 06:00–10:00 Uhr und 15:00–19:00 Uhr befuhren im Juli 2018 5.868 Kfz den Querschnitt, während es im März 2017 noch 6.773 Kfz waren. Dies entspricht einem Rückgang um 13 %.

Bei den Fußgänger- und Radfahrerquerungen ist im Zeitraum 06:00–10:00 Uhr eine Zunahme von 1.033 um 14 % auf 1.179 festzustellen, während im Zeitraum 15:00–19:00 Uhr eine Abnahme von 3.314 um 21 % auf 2.610 zu verzeichnen war. Offensichtlich ist der Fußgänger- und Fahrradverkehr deutlich stärkeren saisonalen Schwankungen unterworfen als der Kfz-Verkehr. Möglich sind aber auch zeitliche Verschiebungen der Wege, so dass z.B. ein Teil der Einkaufs- und Freizeitwege Mitte Juli zu einer späteren Tageszeit durchgeführt wird als Ende März, so dass sie von der Zählung nicht mehr erfasst wurden.

### 2.2.3 Zählung am Turbokreisverkehr Schnabelsmühle (westliche Ausfahrt)

Das Wetter am Erhebungstag war überwiegend bewölkt, aber trocken mit einer Höchsttemperatur von 22 °C.

Am gesamten Tag wurde die westliche Ausfahrt des Kreisverkehrs von 29.068 Kfz befahren. 13.542 Kfz fuhren in den Kreisverkehr ein und 15.526 aus. Im gleichen Zeitraum querten 300 Fahrräder und 1.093 Fußgänger die westliche Ausfahrt des Kreisverkehrs.

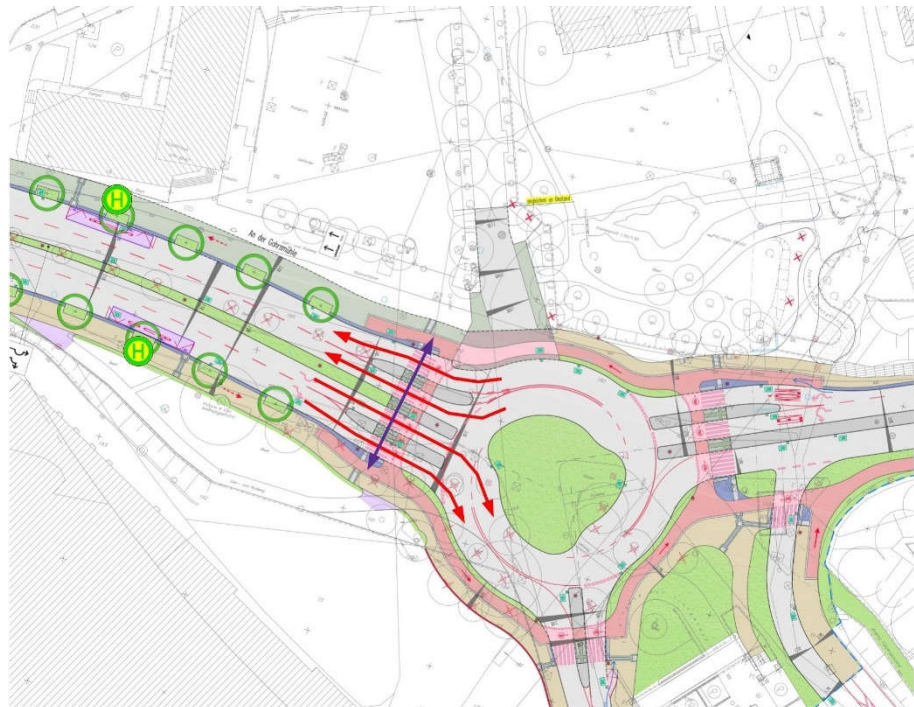


Abbildung 2-11: Skizze der am Turbokreisverkehr Schnabelsmühle erhobenen Ströme

## Spitzenstunden

In der *Morgenspitzenstunde* von 07:30 bis 08:30 Uhr passierten folgende Verkehre die Zählstelle (in Klammern der Anteil am Tageswert):

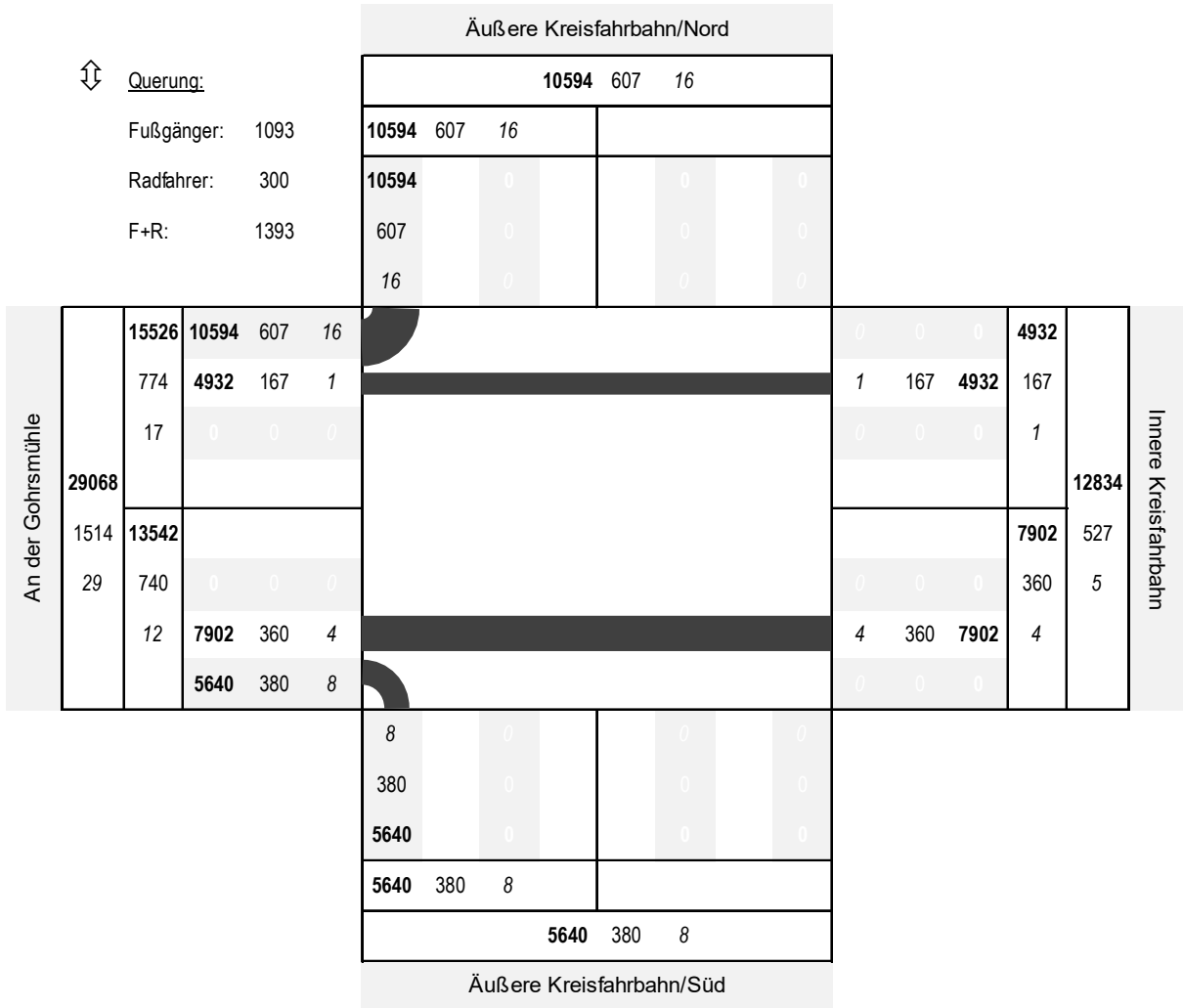
- 2.059 Kfz (7,1 %) – 1.203 Ri. Westen, 856 Ri. Osten
- 27 Fahrräder (9,0 %)
- 97 Fußgänger (8,9 %).

In der *Nachmittagsspitzenstunde* von 16:45 bis 17:45 Uhr lauten die Werte:

- 2.237 Kfz (7,7 %) – 1.143 Ri. Westen, 1094 Ri. Osten
- 22 Fahrräder (7,3 %)
- 75 Fußgänger (6,9 %).

Bei den querenden Fußgängern und Radfahrern liegen die Spitzenstunden teilweise zeitlich verschoben zu denen des Kraftfahrzeugverkehrs. Die Lage der *Morgenspitze* ist identisch mit der des Kfz-Verkehrs. *Nachmittags* lag die Spitzenstunde zwischen 15:15 und 16:15 Uhr mit 15 Fahrrädern (5,0 % des Tageswertes) und 113 Fußgängern (10,3 %). Die absolute Tagesspitze sowohl bei den Radfahrern als auch bei den Fußgängern trat jedoch im Zeitraum 12:15–13:15 Uhr auf: Hier wurden 36 Fahrräder (12,0 % des Tageswertes) und 124 Fußgänger (11,3 %) gezählt. Vermutlich wird diese Spitze stark vom Schülerverkehr beeinflusst.

Knoten: Turbokreisel Schnabelsmühle (westl. Ausfahrt)  
 Startzeit: Mi 11.07.2018 00:00  
 Endzeit: Do 12.07.2018 00:00



Gesamtbelastung:	29097	alle Fahrzeuge	%	
	29068	Kfz	99,9	Anteil an allen Fahrzeugen
	1.514	Schwerverkehr	5,2	Anteil an Kfz
	29	Fahrräder a.d. Fahrbahn	0,1	Anteil an allen Fahrzeugen

Legende:  
 XXX Kfz  
 XXX Schwerverkehr  
 XXX Fahrräder auf der Fahrbahn

Abbildung 2-12: Zählung an der westlichen Ausfahrt des Turbokreisverkehrs Schnabelsmühle am Mittwoch, 11.07.2018, 00:00–24:00 Uhr

### **3 Verkehrserzeugung**

Zur Abschätzung des künftigen Verkehrsaufkommens des neuen Stadthauses war die Anwendung von Standard-Literaturwerten nicht geeignet. Die Standardwerte der Schlüsselgröße „Wegehäufigkeit im Besucher-/Kundenverkehr und Geschäftsverkehr“ für kommunale Verwaltungseinrichtungen [1] weisen eine hohe Bandbreite auf, die ebenfalls zu einer hohen Bandbreite beim resultierenden Kfz-Verkehrsaufkommen führt. Dieses hat einen so großen Umfang (im Bereich einiger tausend Kfz), dass eine auf die spezifischen örtlichen Gegebenheiten angepasste Berechnung notwendig wird. Zu diesem Zweck wurde das Beschäftigten- und Besucheraufkommen im alten Stadthaus erhoben sowie die Besucherstatistik des Bürgerbüros als frequenzstarke Einrichtung ausgewertet. Mit Hilfe der so gewonnenen Daten konnte der Umfang des zu erwartenden Verkehrsaufkommens realistisch abgeschätzt werden.

#### **3.1 Besucher- und Beschäftigtenzählung im alten Stadthaus**

Am Donnerstag, den 14. Juni 2018 wurde das Wegeaufkommen der Besucher und Beschäftigten des Stadthauses am Konrad-Adenauer-Platz erhoben. Während der Dienstzeiten und der Öffnungszeiten des Bürgerbüros von 07:00 Uhr bis 18:00 Uhr wurde die Anzahl der ein- und ausgehenden Personen an den Eingängen A (Haupteingang) und C (Eingang An der Gohrsmühle) erfasst. Der wenig genutzte Eingang B wurde lediglich beobachtet. Die Beschäftigten der Stadtverwaltung konnten überwiegend anhand der Ein- und Ausbuchungsvorgänge an den Zeiterfassungsterminals identifiziert werden.

Die zusammengefassten Ergebnisse sind in der folgenden Tabelle dargestellt.

**Besucher- und Beschäftigtenzählung Stadthaus Bergisch Gladbach  
Donnerstag, 14. Juni 2018**

Eingang: A (Haupteingang) + C (Nebeneingang)

Uhrzeit		Besucher		Beschäftigte		Insgesamt	
ab	bis	EIN	AUS	EIN	AUS	EIN	AUS
07:00	08:00	14	2	73	3	87	5
08:00	09:00	74	61	50	3	124	64
09:00	10:00	139	102	13	9	152	111
10:00	11:00	121	108	6	7	127	115
11:00	12:00	95	86	7	8	102	94
12:00	13:00	71	83	60	111	131	194
13:00	14:00	64	43	67	51	131	94
14:00	15:00	80	58	15	32	95	90
15:00	16:00	89	90	19	40	108	130
16:00	17:00	96	83	8	71	104	154
17:00	18:00	65	68	3	40	68	108
<b>Gesamt:</b>		<b>908</b>	<b>784</b>	<b>321</b>	<b>375</b>	<b>1229</b>	<b>1159</b>

*Tabelle 3-1: Zusammenfassendes Ergebnis der Besucher- und Beschäftigtenzählung im Stadthaus am Donnerstag, 14.06.2018*

Die Abweichung in der Summe der Ein- und Ausgänge lässt sich zum Teil durch die nicht immer eindeutige Zuordnung der Personen zu den Besuchern oder den Beschäftigten, zum anderen Teil durch die nicht quantitative Erfassung des Eingangs B erklären.

Die Besucherstatistik für das Bürgerbüro als frequenzstärkste Einrichtung des Stadthauses (siehe Tabelle 3-2) weist für den Zeitraum März bis Mai 2018 22.424 Besucher auf. An einem mittleren Werktag außer Samstag nutzen 350 Kunden das Bürgerbüro. Da am Donnerstag die Öffnungszeit am längsten ist, liegt die durchschnittliche Kundenzahl mit 467 um 34 % höher als am mittleren Werktag außer Samstag. Die Besucherzählung für das gesamte Stadthaus ergibt einen Wert, der um 94 % höher liegt und somit auch die Besucher der Einrichtungen außerhalb des Bürgerbüros abbildet.

<b>Besucher Mo-Sa</b>	<b>Mrz 18</b>	<b>Apr 18</b>	<b>Mai 18</b>	<b>Mrz-Mai 18</b>
Schalter	5.014	4.701	4.651	14.366
Infotheke	748	1.292	1.735	3.775
Abholung	1.517	1.347	1.419	4.283
Gesamt Mo-Sa	7.279	7.340	7.805	22.424
Sa	476	536	435	1.447
Gesamt Mo-Fr	6.803	6.804	7.370	20.977
Anzahl Werktage Mo-Fr	21	20	19	60
Besucher/Mo-Fr	324	340	388	<b>350</b>
<b>Besucher dienstags</b>	1.336	1.527	1.582	4.445
Anzahl Werktage	4	4	4	12
Besucher/Di	334	382	396	370
Di/Mo-Fr	1,03	1,12	1,02	1,06
<b>Besucher donnerstags</b>	2.163	1.725	1.721	5.609
Anzahl Werktage	5	4	3	12
Besucher/Do	433	431	574	467
Do/Mo-Fr	1,34	1,27	1,48	1,34

*Tabelle 3-2: Auswertung der Besucherstatistik des Bürgerbüros im alten Stadthaus März bis Mai 2018 (Quelle der Rohdaten: Stadt Bergisch Gladbach)*

### 3.2 Verkehrserzeugung neues Stadthaus

#### Wege der Beschäftigten

Die Verkehrserzeugung für das geplante Stadthaus (siehe Tabelle 3-3) orientiert sich am Verkehrsaufkommen des bestehenden Stadthauses am Konrad-Adenauer-Platz. Auf der Basis der Zählung wird ein *Bestandswert* von 750 Wegen der Beschäftigten angenommen, was einem relativ hohen Wert von 4,2 Wegen je Beschäftigtem entspricht. Dieser kommt durch wegeintensive Abteilungen wie dem Ordnungsdienst zustande. Für die zusätzlichen Beschäftigten im Stadthaus wird ein geringerer Wert von 3,0 angenommen. Auf der Basis eines gegenüber dem stadtweiten Durchschnitt reduzierten MIV-Fahrer-Anteils von 64 %<sup>1</sup> ergibt sich ein Aufkommen von 856 Pkw-Fahrten der Beschäftigten.

#### Wege der Besucher

Zunächst wurde die mittlere Besucherzahl des alten Stadthauses abgeschätzt. Die erhobene Besucherzahl von 908 (siehe Tabelle 3-1)

<sup>1</sup> Die Mobilitätsbefragung 2014 [4] ergab einen MIV-Anteil von 74 % bei den Arbeitswegen. Unter Berücksichtigung eines Pkw-Besetzungsgrades von 1,08 nach [4] ergibt sich ein MIV-Fahrer-Anteil von 68,5 %. Aufgrund der zentralen Lage wird für das Stadthaus ein auf 64 % reduzierter Wert angenommen.

wird durch den mittleren „Donnerstagsfaktor“ von 1,34 (siehe Tabelle 3-2) dividiert, so dass 679 Besucher an einem mittleren Werktag außer Samstag zu erwarten sind, was 3,4 Besuchern je Beschäftigtem entspricht.

Für die im neuen Stadthaus zusätzlich integrierten Einrichtungen, die – bis auf die Touristeninformation – weniger kundenintensiv sind, wurde ein Schlüssel von 1 Kunden je Beschäftigtem angesetzt. Wie bei den Beschäftigten wurde auch bei den Besuchern aufgrund der zentralen Lage ein gegenüber dem stadtweiten Durchschnitt vermindertes Modal Split von 40 % als MIV-Fahrer angenommen.<sup>2</sup>

Verkehrserzeugung	Beschäftigte						
	Anzahl	Anwesenheitsgrad	Wege/Beschäftigt.	Wege	Pkw-Anteil (Fahrer)	Pkw-Fahrten	
Altes Stadthaus	198	90%	4,20	750	64%	477	
Neues Stadthaus (zusätzlich)	202	90%	3,00	545	64%	347	
Neues Stadthaus (ohne Bibliothek)	400			1295		824	
Bibliothek	19	90%	3,00	51	64%	32	
<b>Neues Stadthaus insgesamt</b>	<b>419</b>			<b>1346</b>		<b>856</b>	

Verkehrserzeugung	Besucher						
	Anzahl	Besucher/Beschäftigt.	Wege/Besucher	Wege	Pkw-Anteil (Fahrer)	Pkw-Fahrten	
Altes Stadthaus	679	3,4	2,00	1358	40%	543	
Neues Stadthaus (zusätzlich)	202	1,0	2,00	404	40%	162	
Neues Stadthaus (ohne Bibliothek)	881			1762		705	
Bibliothek	445	23,4	2,00	890	40%	356	
<b>Neues Stadthaus insgesamt</b>	<b>1326</b>			<b>2652</b>		<b>1061</b>	

Verkehrserzeugung	Insgesamt							
	Wege insgesamt	Pkw-Fahrten gesamt	GV-F./Beschäftigt.	Güterverkehr	SV-Anteil Güterverkehr	SV	LV	MIV gesamt
Altes Stadthaus	2108	1020	0,1	20	40%	8	1032	1040
Neues Stadthaus (zusätzlich)	949	509	0,1	20	40%	8	521	529
Neues Stadthaus (ohne Bibliothek)	3058	1529		40		16	1553	1569
Bibliothek	941	388	0,1	2	40%	1	389	390
<b>Neues Stadthaus insgesamt</b>	<b>3999</b>	<b>1917</b>		<b>42</b>		<b>17</b>	<b>1942</b>	<b>1959</b>

Tabelle 3-3: Verkehrserzeugung für das neue Stadthaus (GV = Güterverkehr, SV = Schwerverkehr, LV = Leichtverkehr [Pkw, Krad, Lfw])

<sup>2</sup> Die Mobilitätsbefragung 2014 [4] ermittelte einen MIV-Anteil von 59 % im Mittel aller Verkehrszwecke. Unter Berücksichtigung des Mitfahreranteils von 11 % ergibt sich ein MIV-Fahrer-Anteil von 48 %.

Die Anzahl der Beschäftigten und Besucher der Bibliothek wurde aus Angaben der Stadt Bergisch Gladbach übernommen.<sup>3</sup>

Insgesamt erzeugt das neue Stadthaus ein Aufkommen von ca. 4.000 Wegen, davon annähernd 2.000 MIV-Fahrten.

### 3.3 Verkehrserzeugung BP 2118 – Jakobstraße – und BP 2129 – Am Kalkofen –

Der Bebauungsplan 2118 – Jakobstraße – umfasst folgende Nutzungen:

- 27.000 m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche für Gewerbe
- 13.000 m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche für Wohnen.

Der Bebauungsplan 2129 – Am Kalkofen– umfasst folgende Nutzungen:

- 4.625 m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche für Gewerbe
- 170 Wohneinheiten
- ein Hotel mit 100 Betten.

Die Ergebnisse der Verkehrserzeugung für die beiden Bebauungspläne wurden von der Stadt Bergisch Gladbach übernommen.<sup>3</sup> Sie sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst.

Fläche	Nutzungsart	Pkw-Fahrten	Lkw-Fahrten	Kfz-Fahrten
BP 2118	Wohnen	415	13	428
	Gewerbe	1535	170	1705
	Gesamt	1950	183	2133
BP 2129	Wohnen	675	21	696
	Gewerbe	261	29	290
	Hotel	562	35	597
	Gesamt	1498	85	1583

*Tabelle 3-4: Verkehrserzeugung für die BP 2118 und 2129 (Quelle: Stadt Bergisch Gladbach)*

Alle drei Plangebiete zusammen führen zu einem Aufkommen von 5.675 Kfz-Fahrten am Werktag. 1.040 Fahrten davon werden vom alten Stadthaus hin zum neuen Stadthaus verlagert.

<sup>3</sup> Stadt Bergisch Gladbach, Fachbereich Umwelt und Technik: Grobe Abschätzung des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsaufteilung zum Bebauungsplan BP 2129 – Am Kalkofen –. Bergisch Gladbach, März 2018.

## 4 Verkehrsbelastung in den Varianten

### 4.1 Variantendefinition

Die künftig zu erwartende Verkehrsbelastung wurde für die in der folgenden Tabelle genannten Varianten untersucht.

Variante: Prognose 202x	0	1	2	3	4	6	7	8	9
<i>Verkehrsaufkommen:</i>									
Bebauungspläne: Stadthaus + 2118 + 2129	x	x	x	x	x	x	x	x	x
<i>Verkehrsführung:</i>									
Linienbusverkehr über "An der Gohrsmühle", Hst. Markt aufgehoben		x	x	x	x	x	x	x	x
Sperrung der Rampe Stationsstraße									
Verkehrsführung über Jakobstraße/ Parkhausumfahrt in beiden Richtungen			x		x	x	x	x	x
Sperrung der Paffrather Straße zwischen Rampe und Dr.-Robert-Koch-Straße									
Öffnung der Laurentiusstraße in beiden Richtungen zw. TG Marien-Krankenhaus und K.-Adenauer-Platz				x	x			x	x
Neubaustrecke Industriegleis bis Refrather Weg						x	x	x	x
Anschluss "Kuhlerbusch"							x		x
Sperrung BÜ Tannenbergstraße							x		x

Tabelle 4-1: Varianten für die Prognose 202x

- In allen Prognosevarianten mit dem Zeithorizont 202x sind die drei Bauvorhaben enthalten.
- In der *Prognose-Nullvariante* (Prognose 202x V0) wird die heutige Verkehrsführung beibehalten.
- Die *Variante 1* berechnet die Auswirkungen einer geänderten Linienbusführung über die Straße „An der Gohrsmühle“.
- Die *Variante 2* unterstellt die Herausnahme der Verbindungsrampe zwischen Stationsstraße und Paffrather Straße aus dem Verkehrsnetz und die Führung des Kfz-Verkehrs über die Parkhausumfahrung in beiden Richtungen. Dies betrifft auch den Linienbusverkehr in Richtung Paffrath, Hand und Hebborn.

- Die *Variante 3* verbindet die geänderte Linienbusführung über die Straße „An der Gohrmühle“ mit einer Sperrung der Paffrather Straße zwischen der Rampe und der Einmündung der Dr.-Robert-Koch-Straße. Dies erfordert die Öffnung der Laurentiusstraße zwischen Konrad-Adenauer-Platz und der Einfahrt zum Parkhaus des Marien-Krankenhauses in Fahrtrichtung Konrad-Adenauer-Platz.
- Die *Variante 4* verbindet schließlich die Variante 2 (Sperrung der Rampe) mit einer Sperrung der Paffrather Straße zwischen der Rampe und der Einmündung der Dr.-Robert-Koch-Straße. Dies erfordert die Öffnung der Laurentiusstraße zwischen Konrad-Adenauer-Platz und der Einfahrt zum Parkhaus des Marien-Krankenhauses in Fahrtrichtung Konrad-Adenauer-Platz.

Die Varianten 6 bis 9 beinhalten die Neubaustrecke auf der Trasse des heutigen Industriestammgleises bis zum Refrather Weg („Netzergänzung westliche Innenstadt“).

- In der *Variante 6* wird die Netzergänzung mit der Variante 2 kombiniert.
- Die *Variante 7* beinhaltet zusätzlich zu Variante 6 den Anschluss Kuhlerbusch zur Bahnüberführung Buchholzstraße, welche zweispurig ausgebaut wird. Der Bahnübergang Tannenbergstraße wird für den Kfz-Verkehr gesperrt.
- In der *Variante 8* wird die Netzergänzung mit der Variante 4 kombiniert.
- Die *Variante 9* beinhaltet zusätzlich zu Variante 8 den Anschluss Kuhlerbusch zur Bahnüberführung Buchholzstraße, welche zweispurig ausgebaut wird. Der Bahnübergang Tannenbergstraße wird für den Kfz-Verkehr gesperrt.

## 4.2 Analyse

Die Abbildung 4-1 zeigt die Streckenbelastung in der Analysevariante. In der Abbildung 4-2 ist die heutige Streckenbelastung im Linienbusverkehr dargestellt.

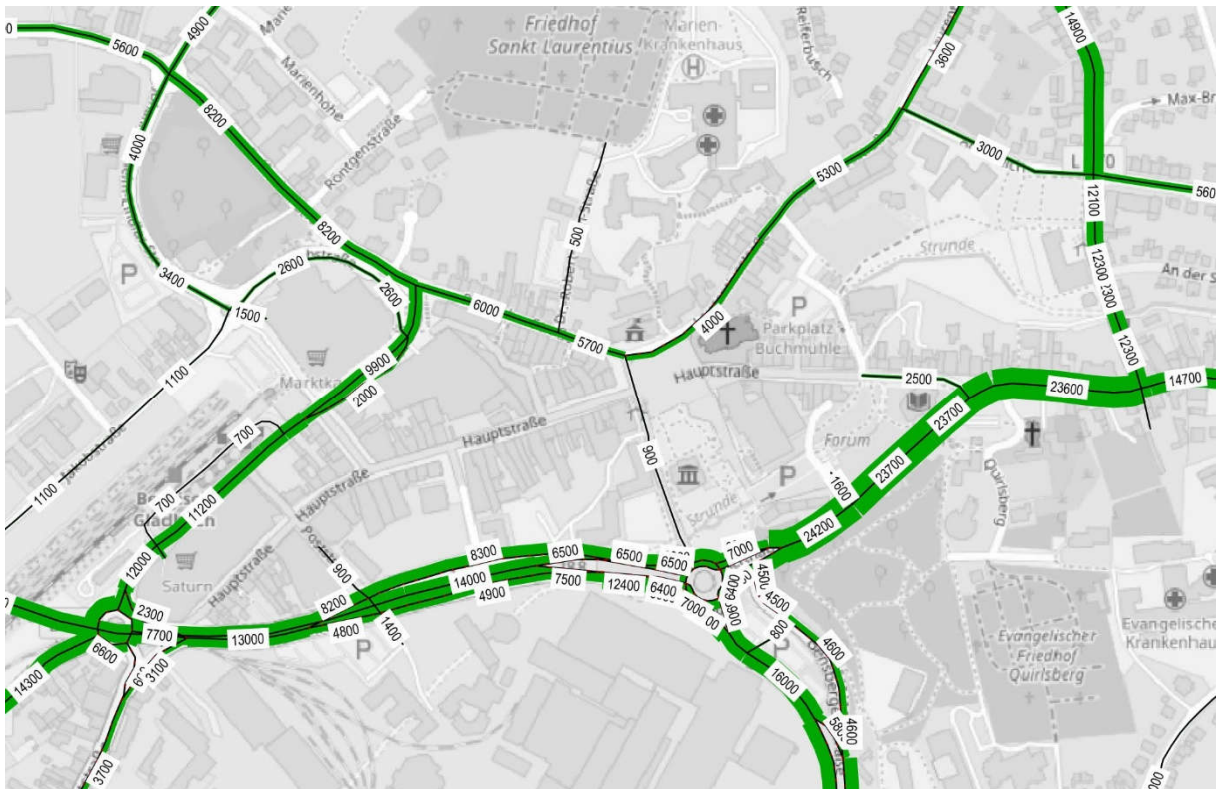


Abbildung 4-1: Streckenbelastung in der Analysevariante (Kfz/24 Std./DTV-W)  
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

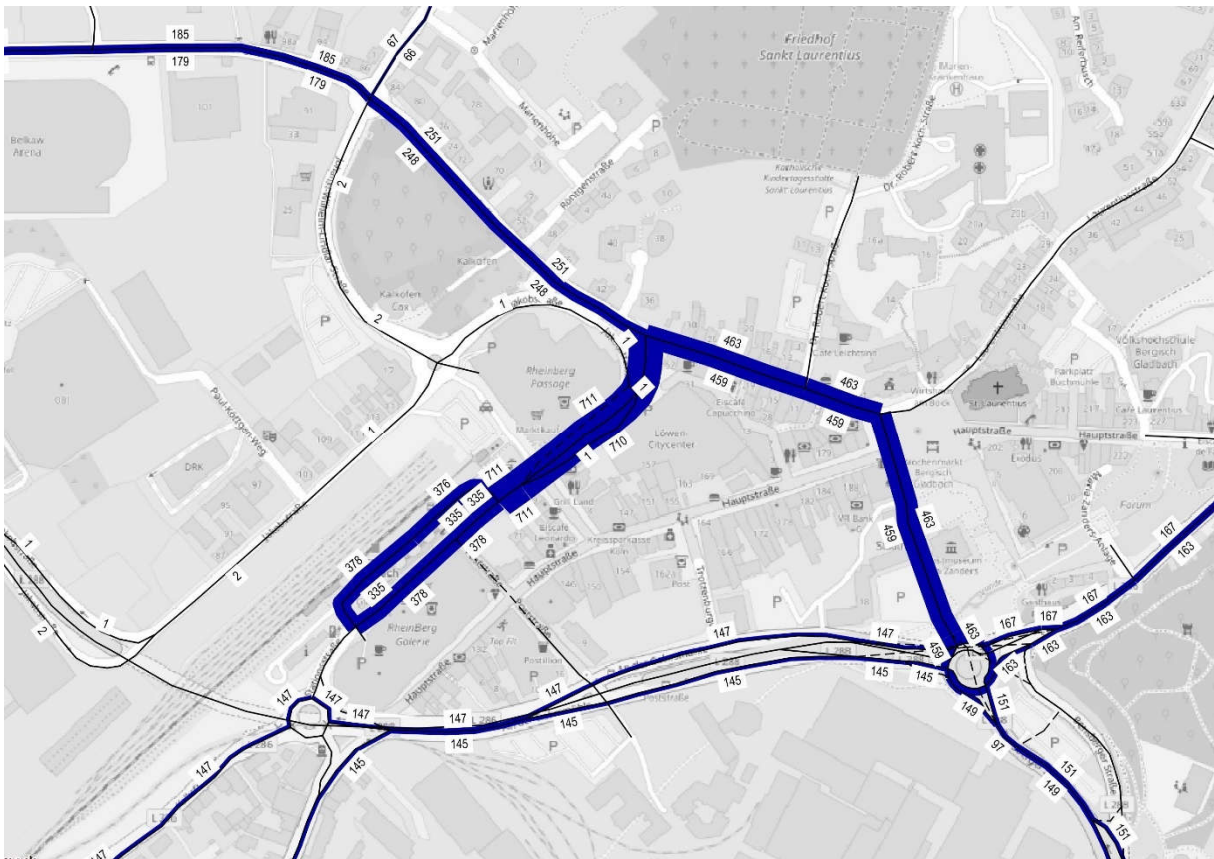


Abbildung 4-2: Analyse: Streckenbelastung im Linienbusverkehr – Fahrplanfahrten in den Schulferien (Fahrplan 2018; Bus/24 Std.)  
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Der Busbahnhof, die Stationsstraße und die anschließende Rampe wird von mehr als 1.400 Linienbusfahrten genutzt. In und aus Richtung Paffrath, Hand und Hebborn verkehren rund 500 Linienbusfahrten über die Paffrather Straße. Im Abschnitt Paffrather Straße/ Rampe – (H) Markt – Kreisverkehr Schnabelsmühle sind es etwa 900 Linienbusfahrten. Die Straße „An der Gohrmühle“ wird heute von nur von den Linien 436, 450, 451, 452 und 455 in Richtung Gronau und Refrath befahren, so dass hier etwa 300 Fahrten anfallen.

### 4.3 Prognosevariante 0 (202x)

**Variantendefinition**

Variante: Prognose 202x	0
<i>Verkehrsaufkommen:</i>	
Bebauungspläne: Stadthaus + 2118 + 2129	x
<i>Verkehrsführung:</i>	
Linienbusverkehr über "An der Gohrsmühle", Hst. Markt aufgehoben	
Sperrung der Rampe Stationsstraße	
Verkehrsführung über Jakobstraße/ Parkhausumfahrt in beiden Richtungen	
Sperrung der Paffrather Straße zwischen Rampe und Dr.-Robert-Koch-Straße	
Öffnung der Laurentiusstraße in beiden Richtungen zw. TG Marien-Krankenhaus und K.-Adenauer-Platz	
Neubaustrecke Industriegleis bis Refrather Weg	
Anschluss "Kuhlerbusch"	
Sperrung BÜ Tannenbergstraße	

Die Abbildung 4-3 zeigt die Streckenbelastung in der Analysevariante. In der Abbildung 4-4 ist die Belastungsdifferenz zur Analyse dargestellt.

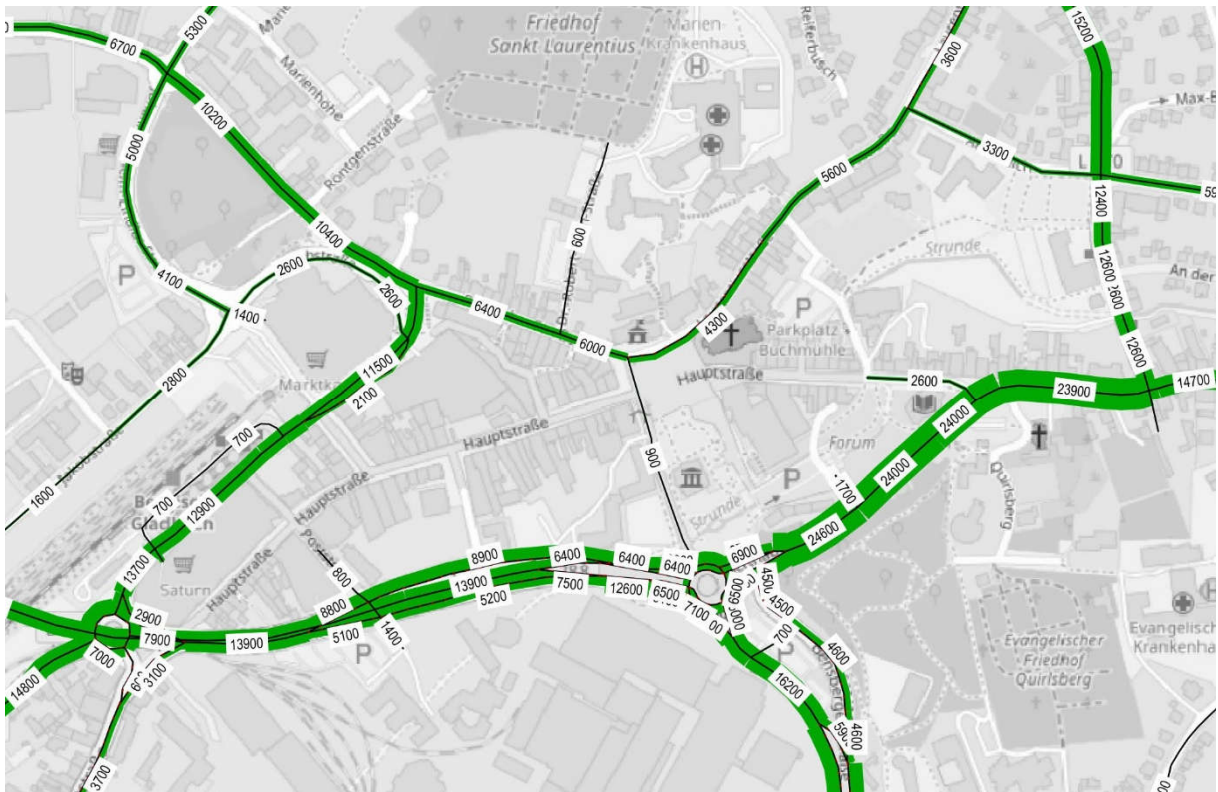


Abbildung 4-3: Streckenbelastung in der Prognosevariante 0 (202x) (Kfz/24 Std./DTV-W)  
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

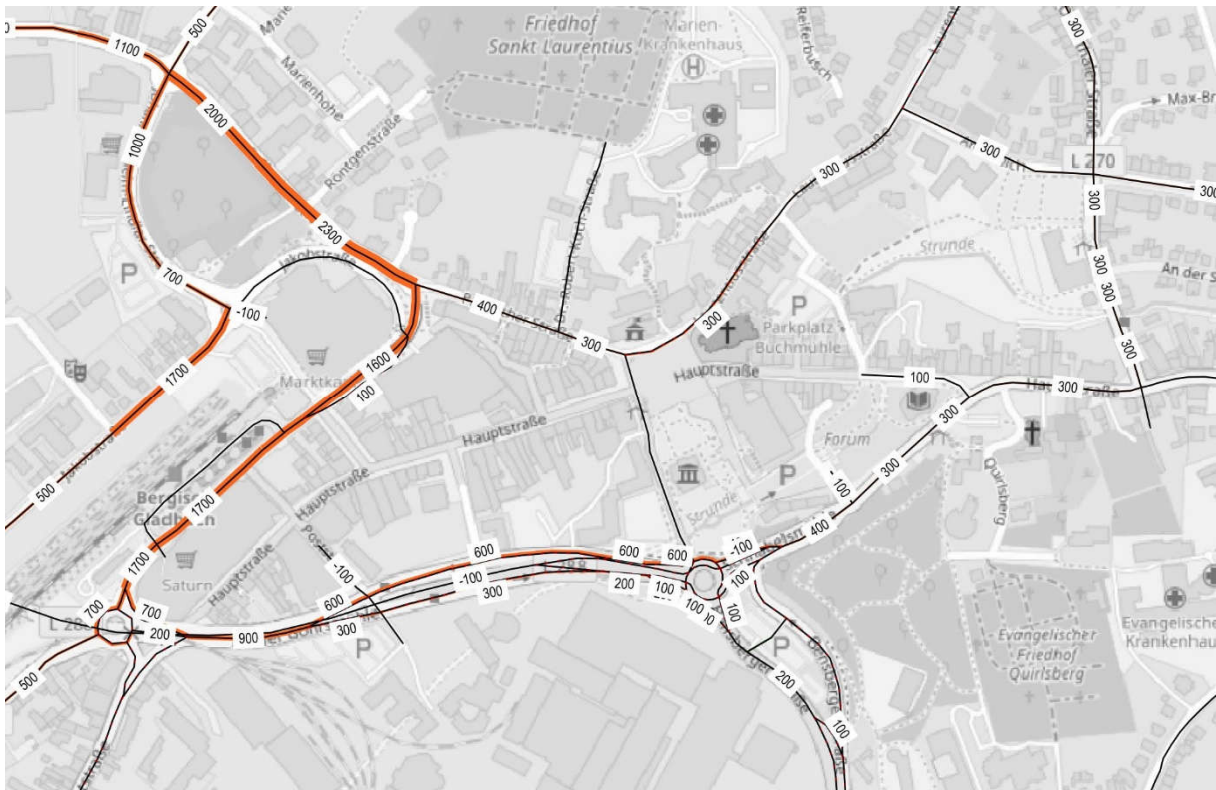


Abbildung 4-4: Prognosevariante 0 (202x): Streckenbelastung im Vergleich zur Analyse (Kfz/24 Std./ DTV-W)  
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Die drei Bauvorhaben bewirken folgende Belastungszunahmen:

- Stationsstraße: 1.700 Kfz
- Paffrather Straße zwischen Rampe und Kreisverkehr: 2.000–2.300 Kfz
- Paffrather Straße westlich des Kreisverkehrs: 1.100 Kfz
- Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße: 700–1.000 Kfz
- Jakobstraße: 500–1.700 Kfz
- An der Gohrsmühle: 900 Kfz.

#### 4.4 Prognosevariante 1 (202x)

##### Variante definition

Variante: Prognose 202x	1
<i>Verkehrsaufkommen:</i>	
Bebauungspläne: Stadthaus + 2118 + 2129	x
<i>Verkehrsführung:</i>	
Linienbusverkehr über "An der Gohrsmühle", Hst. Markt aufgehoben	x
Sperrung der Rampe Stationsstraße	
Verkehrsführung über Jakobstraße/ Parkhausumfahrt in beiden Richtungen	
Sperrung der Paffrather Straße zwischen Rampe und Dr.-Robert-Koch-Straße	
Öffnung der Laurentiusstraße in beiden Richtungen zw. TG Marien-Krankenhaus und K.-Adenauer-Platz	
Neubaustrecke Industriegleis bis Refrather Weg	
Anschluss "Kuhlerbusch"	
Sperrung BÜ Tannenbergsstraße	

Die Abbildung 4-5 zeigt die Streckenbelastung in der Prognosevariante 1. In der Abbildung 4-6 ist die Belastungsdifferenz zur Prognose-Nullvariante dargestellt. Die Abbildung 4-7 zeigt die künftige Streckenbelastung im Linienbusverkehr – bei unverändertem Fahrtenangebot.

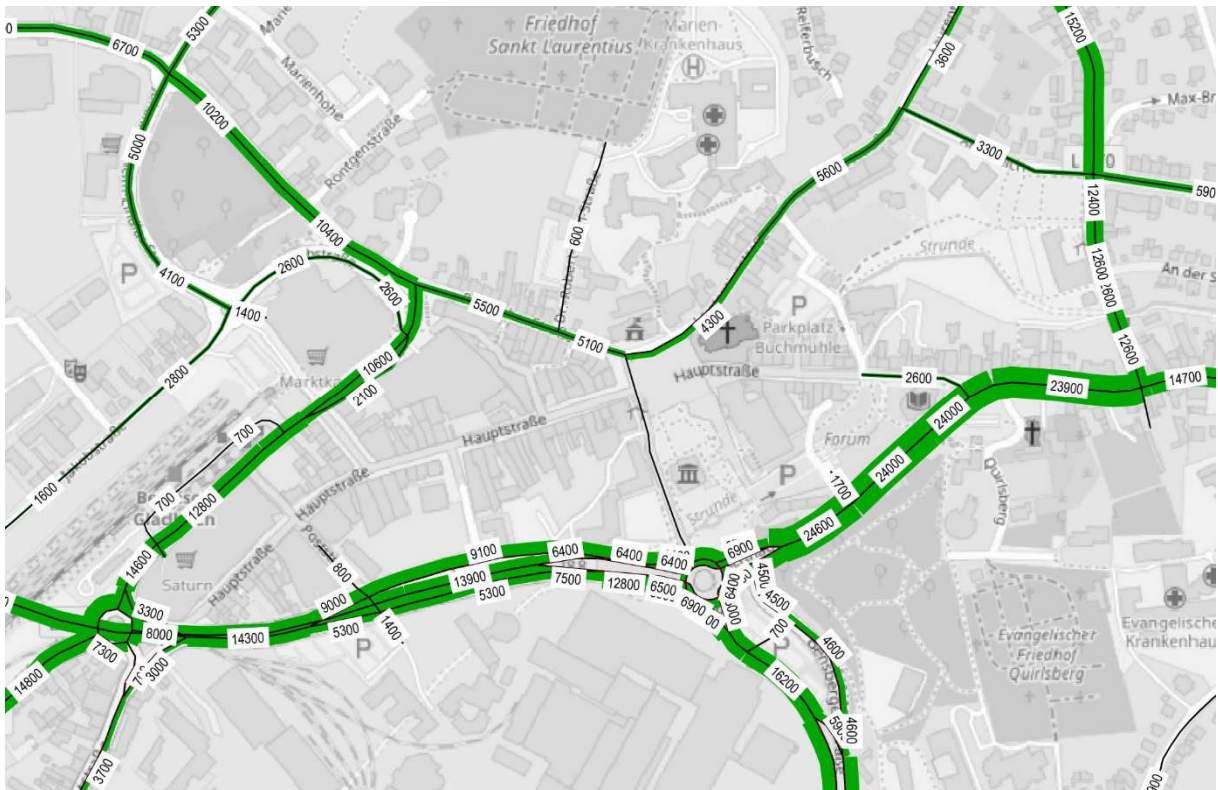


Abbildung 4-5: Streckenbelastung in der Prognosevariante 1 (202x) (Kfz/24 Std./DTV-W)  
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

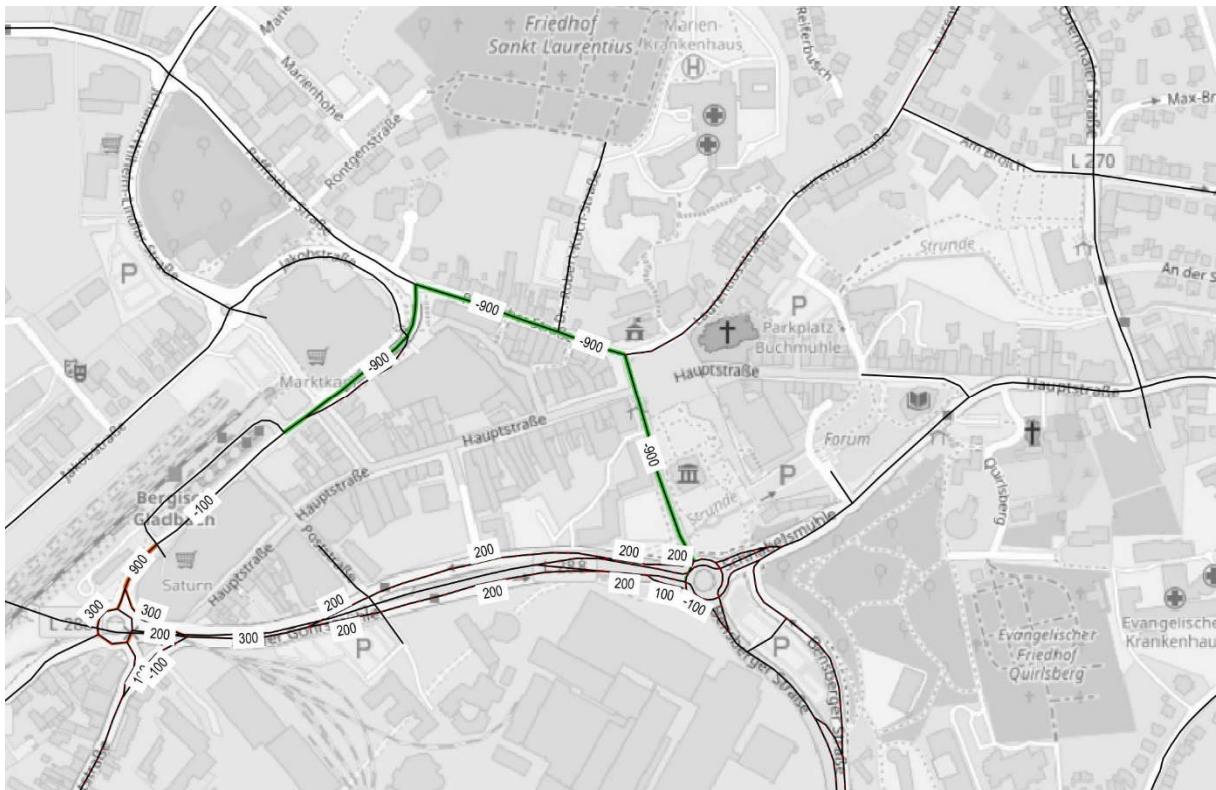


Abbildung 4-6: Prognosevariante 1 (202x): Streckenbelastung im Vergleich zur Prognosevariante 0 (Kfz/24 Std./ DTV-W)  
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Die Herausnahme des Linienbusverkehrs aus dem Abschnitt Paffrather Straße/ Rampe – (H) Markt – Kreisverkehr Schnabelsmühle bewirkt zwischen Busbahnhof und Kreisverkehr Schnabelsmühle eine Belastungsabnahme von ca. 900 Kfz. Die Fahrten werden auf die südliche Stationsstraße verlagert. Auf der „Gohrsmühle“ finden nur etwa 400 zusätzliche Fahrten statt, da die Buslinien in Richtung Gronau und Refrath dort nicht mehr verkehren.

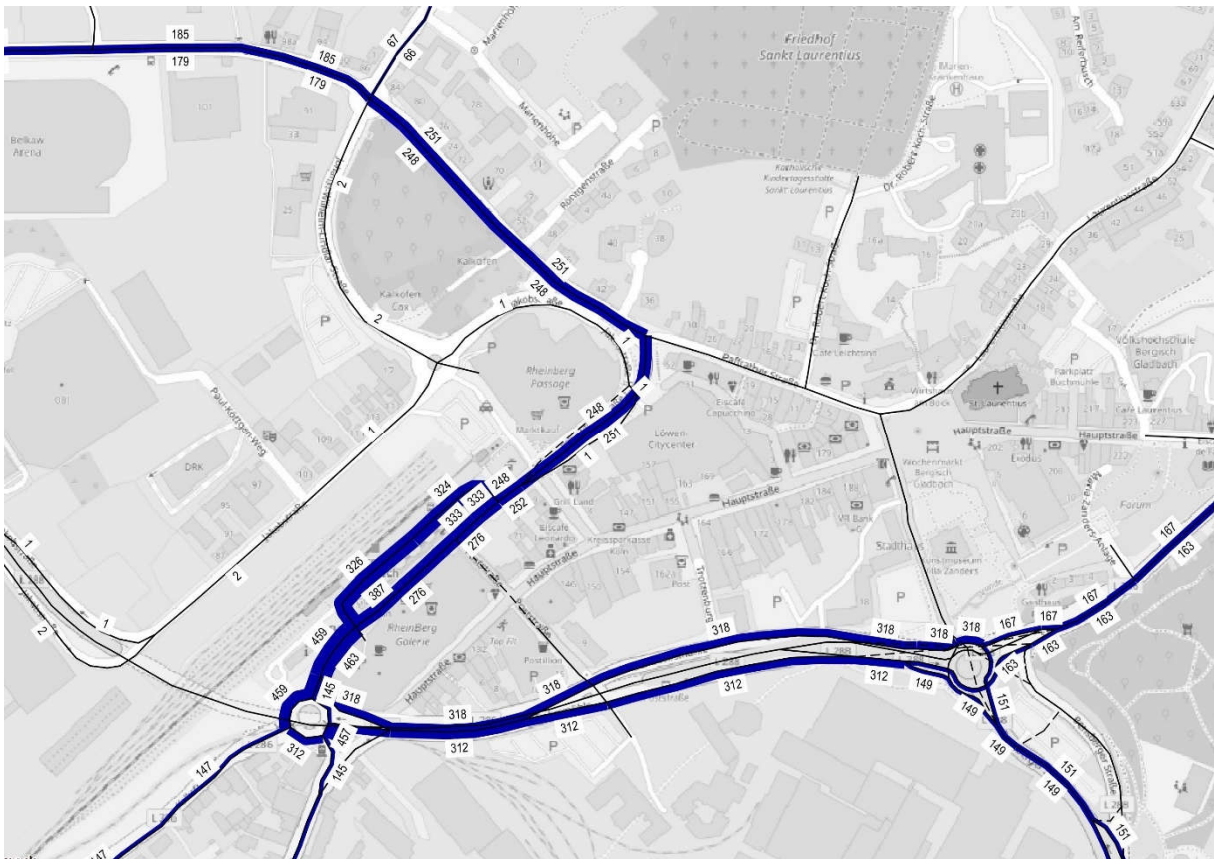


Abbildung 4-7: Prognosevariante 1 (202x): Streckenbelastung im Linienbusverkehr – Fahrplanfahrten in den Schulferien (Fahrplan 2018; Bus/24 Std.)  
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Zwischen dem Kreisverkehr Paffrather Straße und dem Kreisverkehr Schnabelsmühle ergibt sich eine relativ gleichmäßige Belastung von 500 bis 600 Linienbusfahrten. Nur auf dem kurzen Abschnitt der südlichen Stationsstraße sind über 900 Fahrten zu erwarten.

## 4.5 Prognosevariante 2 (202x)

### Variantendefinition

Variante: Prognose 202x	2
<i>Verkehrsaufkommen:</i>	
Bebauungspläne: Stadthaus + 2118 + 2129	x
<i>Verkehrsführung:</i>	
Linienbusverkehr über "An der Gohrsmühle", Hst. Markt aufgehoben	x
Sperrung der Rampe Stationsstraße	x
Verkehrsführung über Jakobstraße/ Parkhausumfahrt in beiden Richtungen	
Sperrung der Paffrather Straße zwischen Rampe und Dr.-Robert-Koch-Straße	
Öffnung der Laurentiusstraße in beiden Richtungen zw. TG Marien-Krankenhaus und K.-Adenauer-Platz	
Neubaustrecke Industriegleis bis Refrather Weg	
Anschluss "Kuhlerbusch"	
Sperrung BÜ Tannenbergstraße	

Die Abbildung 4-8 zeigt die Streckenbelastung in der Prognosevariante 2. In der Abbildung 4-9 ist die Belastungsdifferenz zur Prognose-Nullvariante dargestellt. Die Abbildung 4-10 zeigt die künftige Streckenbelastung im Linienbusverkehr – bei unverändertem Fahrtenangebot.

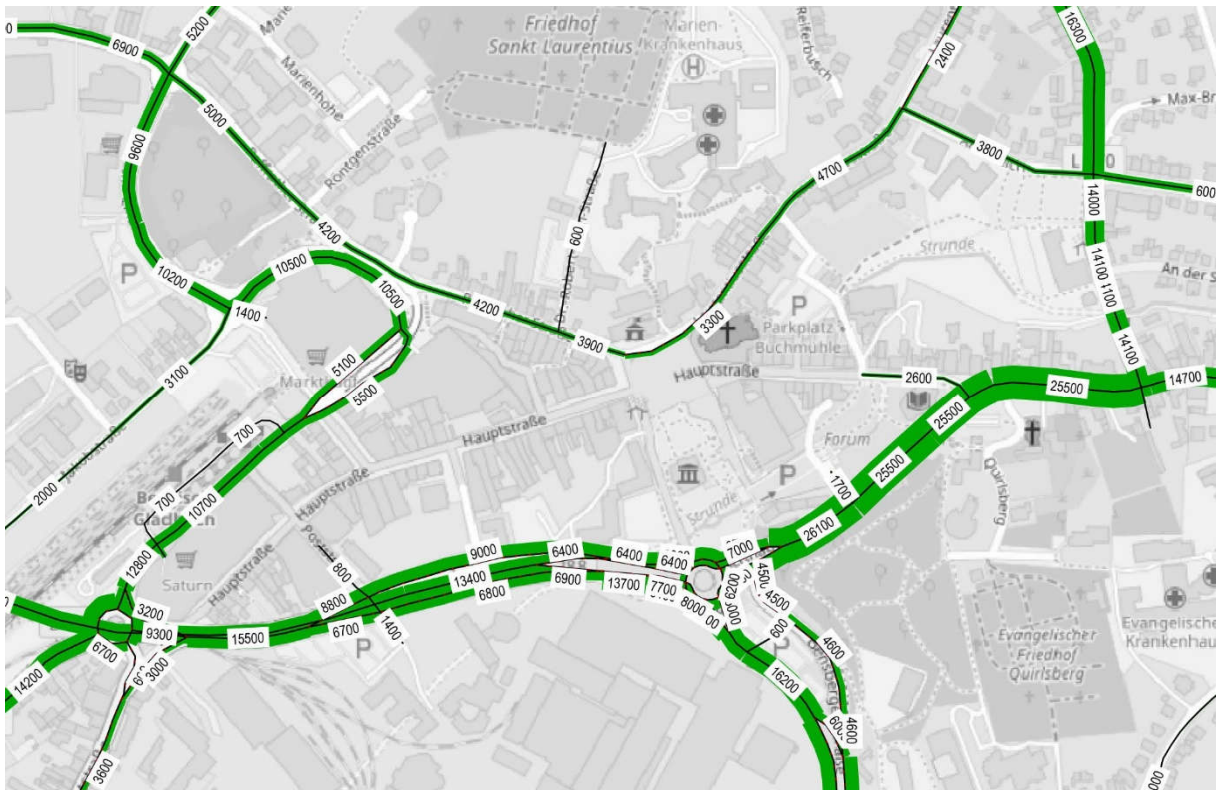


Abbildung 4-8: Streckenbelastung in der Prognosevariante 2 (202x) (Kfz/24 Std./DTV-W)  
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

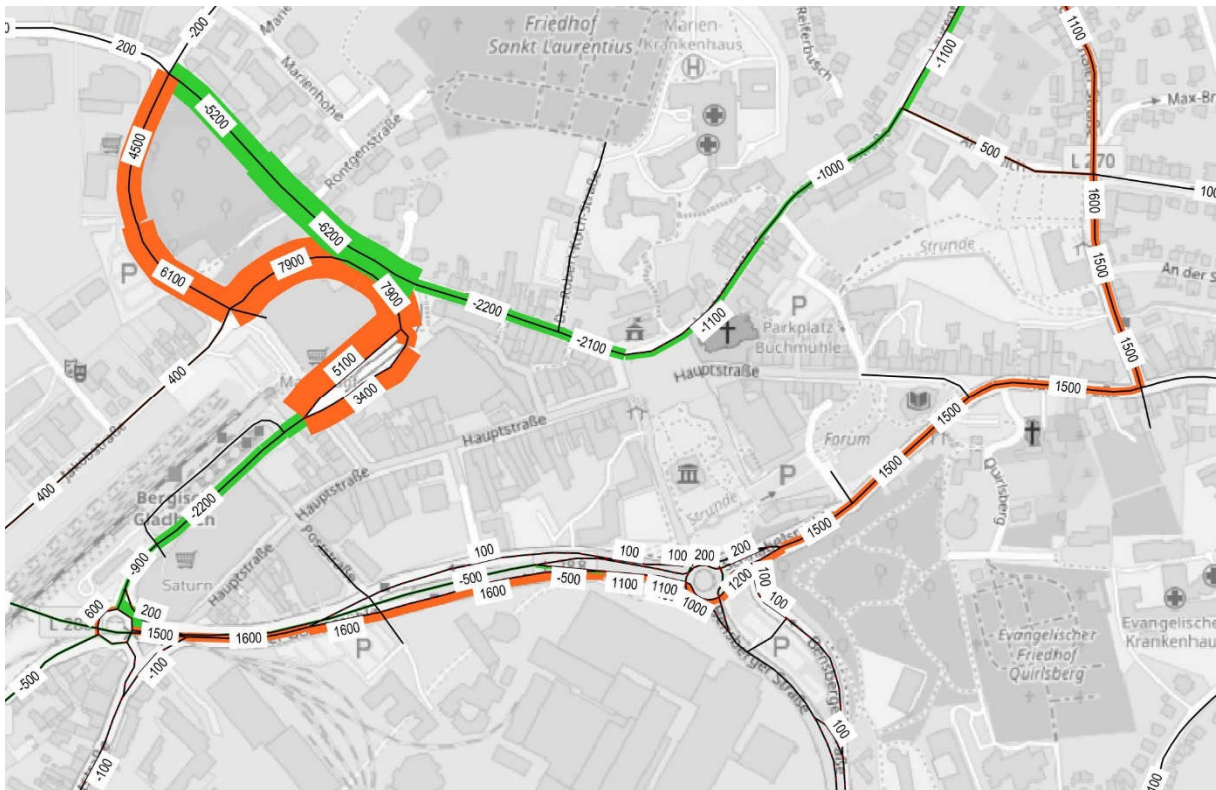


Abbildung 4-9: Prognosevariante 2 (202x): Streckenbelastung im Vergleich zur Prognosevariante 0 (Kfz/24 Std./DTV-W)  
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Die Sperrung der Rampe und Öffnung der Parkhausumfahrung in beide Fahrtrichtungen bewirkt einerseits eine Verlagerung von ca. 8.000 Kfz auf die Umfahrung, andererseits eine Reduzierung der Belastung in der Stationsstraße und in der Paffrather Straße östlich der Rampe um 2.200 Kfz. Für Fahrten aus Richtung Kreisverkehr Gohrsmühle in Richtung Konrad-Adenauer-Platz (– Laurentiusstraße – Odenthaler Straße) wird die Route über die Stationsstraße aufgrund des Umwegs zeitlich unattraktiv. 1.500 Kraftfahrer wählen stattdessen den Weg über „An der Gohrsmühle“, Schnabelsmühle und Odenthaler Straße.

Zwischen Rampe und Kreisverkehr wird die Paffrather Straße um 5.200 bis 6.200 Kfz entlastet. Die Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße weist dagegen 4.500–6.100 zusätzliche Kfz auf.

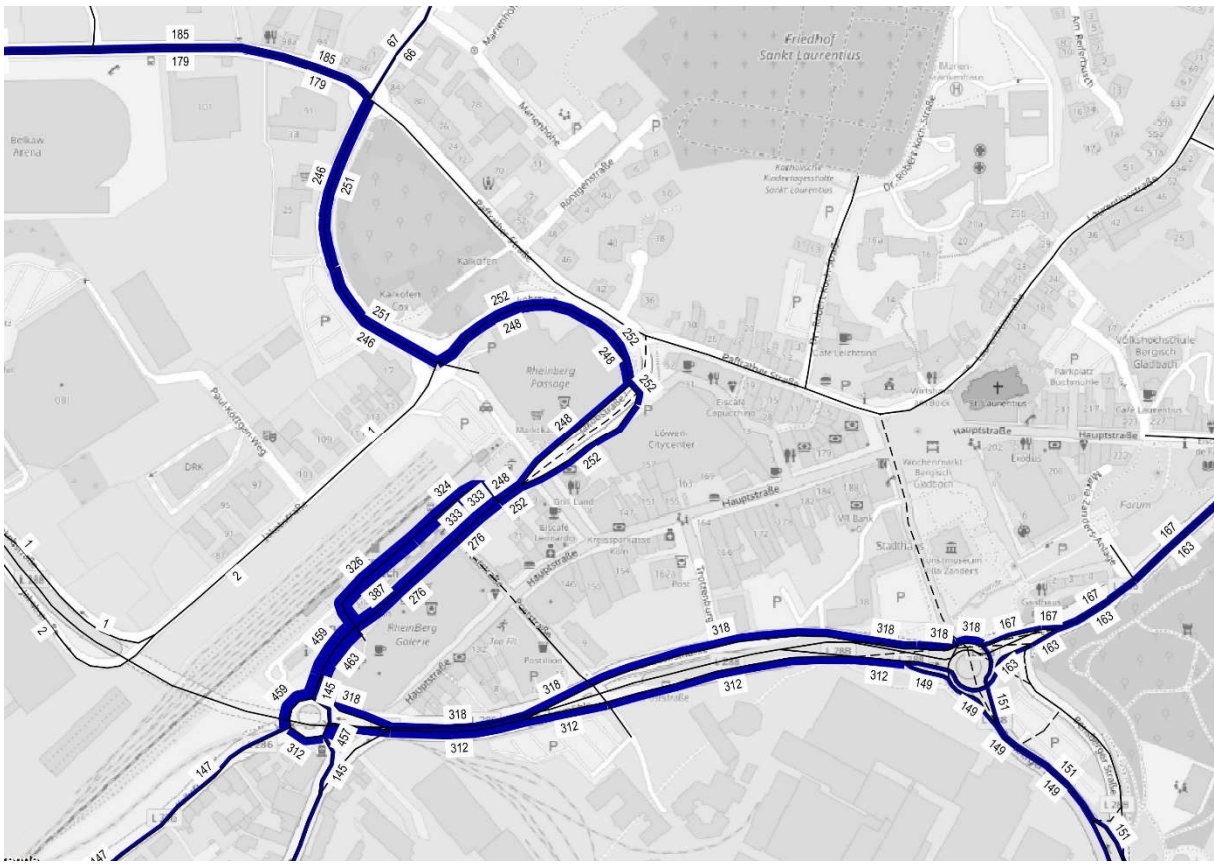


Abbildung 4-10: Prognosevariante 2 (202x): Streckenbelastung im Linienbusverkehr – Fahrplanfahrten in den Schulferien (Fahrplan 2018; Bus/24 Std.)  
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Für den Linienbusverkehr ändert sich in der Variante 2 gegenüber der Variante 1 lediglich, dass das Fahrtenvolumen von der Rampe und dem anschließenden Abschnitt der Paffrather Straße auf die Parkhausumfahrung und die Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße verlagert wird. Zwischen dem Kreisverkehr Paffrather Straße und dem Kreisverkehr Schnabelsmühle ergibt sich eine relativ gleichmäßige Belastung von 500 bis 600 Linienbusfahrten. Nur auf dem kurzen Abschnitt der südlichen Stationsstraße sind über 900 Fahrten zu erwarten.

## 4.6 Prognosevariante 3 (202x)

### Variantendefinition

Variante: Prognose 202x	3
<i>Verkehrsaufkommen:</i>	
Bebauungspläne: Stadthaus + 2118 + 2129	x
<i>Verkehrsführung:</i>	
Linienbusverkehr über "An der Gohrsmühle", Hst. Markt aufgehoben	x
Sperrung der Rampe Stationsstraße	
Verkehrsführung über Jakobstraße/ Parkhausumfahrt in beiden Richtungen	
Sperrung der Paffrather Straße zwischen Rampe und Dr.-Robert-Koch-Straße	x
Öffnung der Laurentiusstraße in beiden Richtungen zw. TG Marien-Krankenhaus und K.-Adenauer-Platz	
Neubaustrecke Industriegleis bis Refrather Weg	
Anschluss "Kuhlerbusch"	
Sperrung BÜ Tannenbergstraße	

Die Abbildung 4-11 zeigt die Streckenbelastung in der Prognosevariante 3. In der Abbildung 4-12 ist die Belastungsdifferenz zur Prognose-Nullvariante dargestellt. Die Belastung im Linienbusverkehr entspricht der Variante 1.

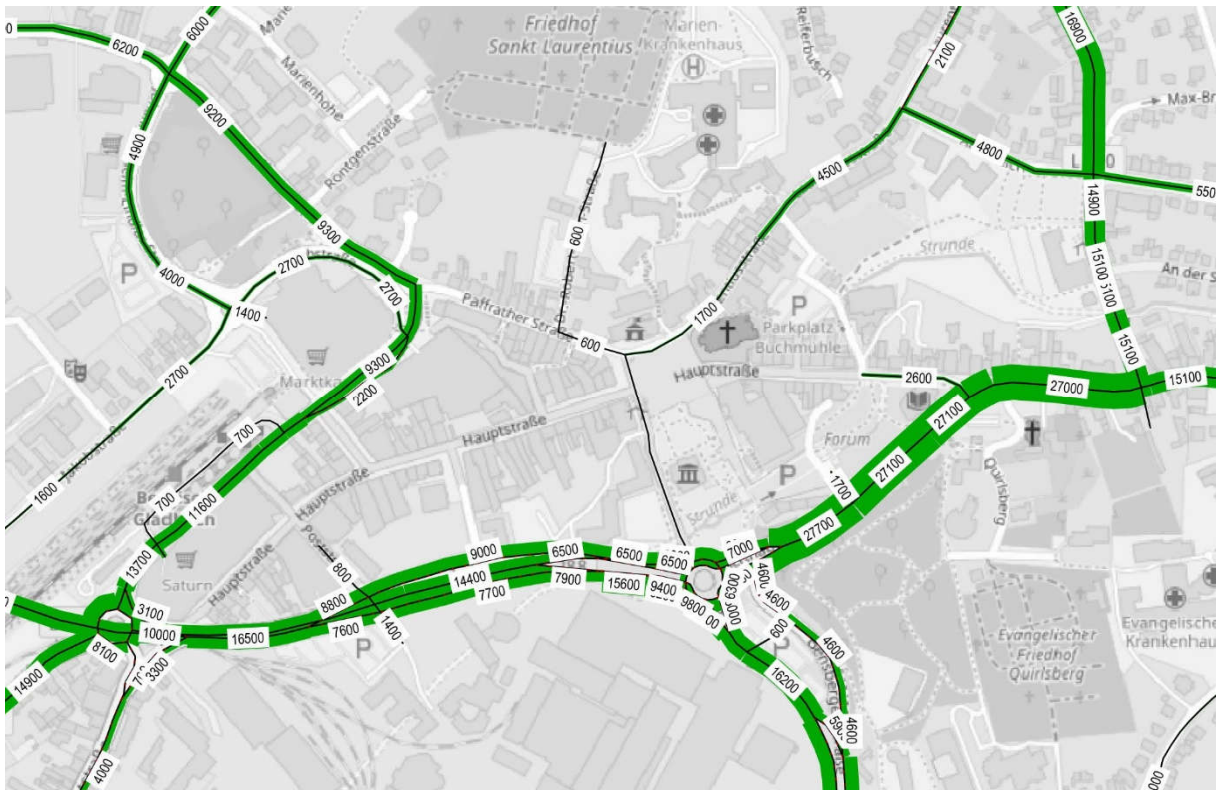


Abbildung 4-11: Streckenbelastung in der Prognosevariante 3 (202x) (Kfz/24 Std./DTV-W)  
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

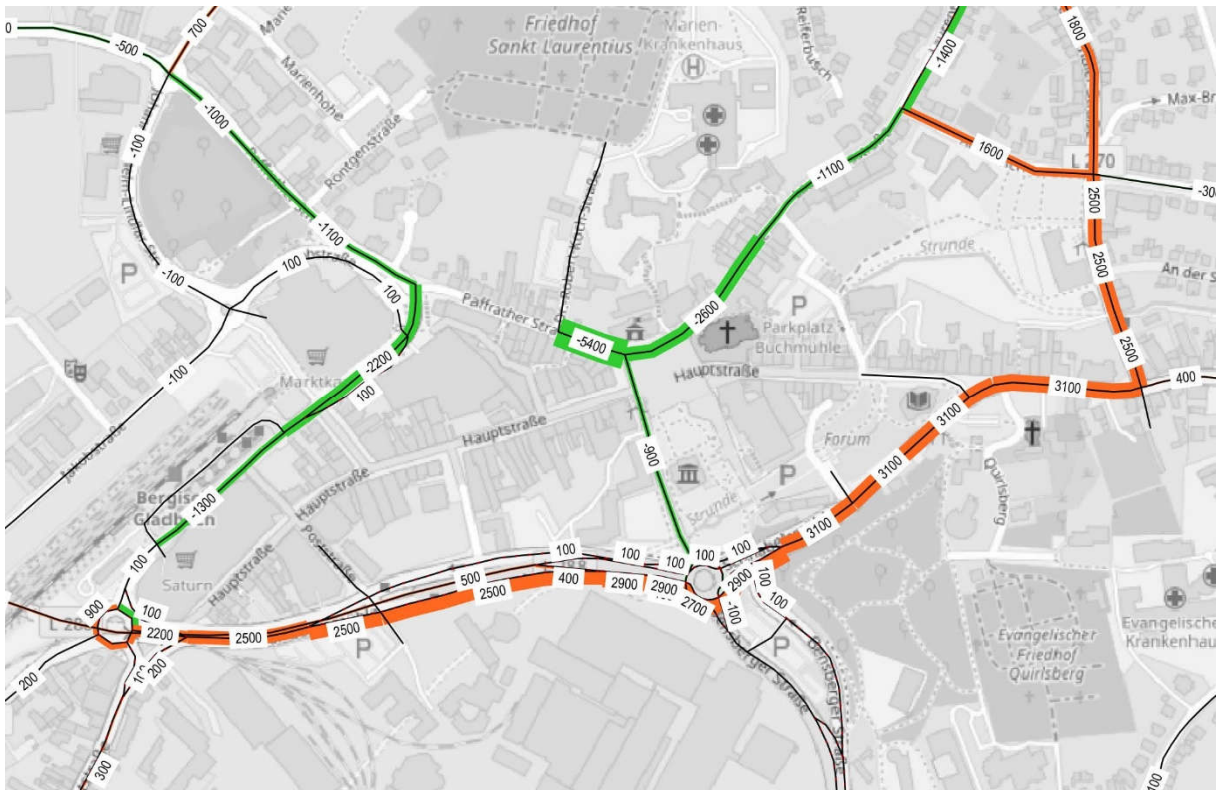


Abbildung 4-12: Prognosevariante 3 (202x): Streckenbelastung im Vergleich zur Prognosevariante 0 (Kfz/24 Std./DTV-W)  
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Die Sperrung der Paffrather Straße bewirkt eine Verlagerung von Verkehrsströmen auf die Route über „An der Gohrsmühle“ – Schnabelsmühle – Hauptstraße – Odenthaler Straße in Höhe von bis zu 3.100 Fahrten. Die Stationsstraße wird um bis zu 2.200 Fahrten entlastet. Das noch für den Kfz-Verkehr geöffnete Reststück der Paffrather Straße westlich des alten Rathauses wird um 5.400 Kfz entlastet, die Laurentiusstraße um bis zu 2.600 Kfz. Da in der Laurentiusstraße im nördlichen Teil nach wie vor die Einbahnstraßenregelung gilt, findet die Zufahrt zur Laurentiusstraße ausschließlich über die Straße „Am Broich“ statt, die um 1.600 Kfz stärker belastet wird als in der Prognose-Nullvariante.

## 4.7 Prognosevariante 4 (202x)

### Variantendefinition

Variante: Prognose 202x	4
<i>Verkehrsaufkommen:</i>	
Bebauungspläne: Stadthaus + 2118 + 2129	x
<i>Verkehrsführung:</i>	
Linienbusverkehr über "An der Gohrsmühle", Hst. Markt aufgehoben	x
Sperrung der Rampe Stationsstraße	x
Verkehrsführung über Jakobstraße/ Parkhausumfahrt in beiden Richtungen	
Sperrung der Paffrather Straße zwischen Rampe und Dr.-Robert-Koch-Straße	x
Öffnung der Laurentiusstraße in beiden Richtungen zw. TG Marien-Krankenhaus und K.-Adenauer-Platz	
Neubaustrecke Industriegleis bis Refrather Weg	
Anschluss "Kuhlerbusch"	
Sperrung BÜ Tannenbergstraße	

Die Abbildung 4-13 zeigt die Streckenbelastung in der Prognosevariante 3. In der Abbildung 4-14 ist die Belastungsdifferenz zur Prognose-Nullvariante dargestellt. Die Belastung im Linienbusverkehr entspricht der Variante 2.

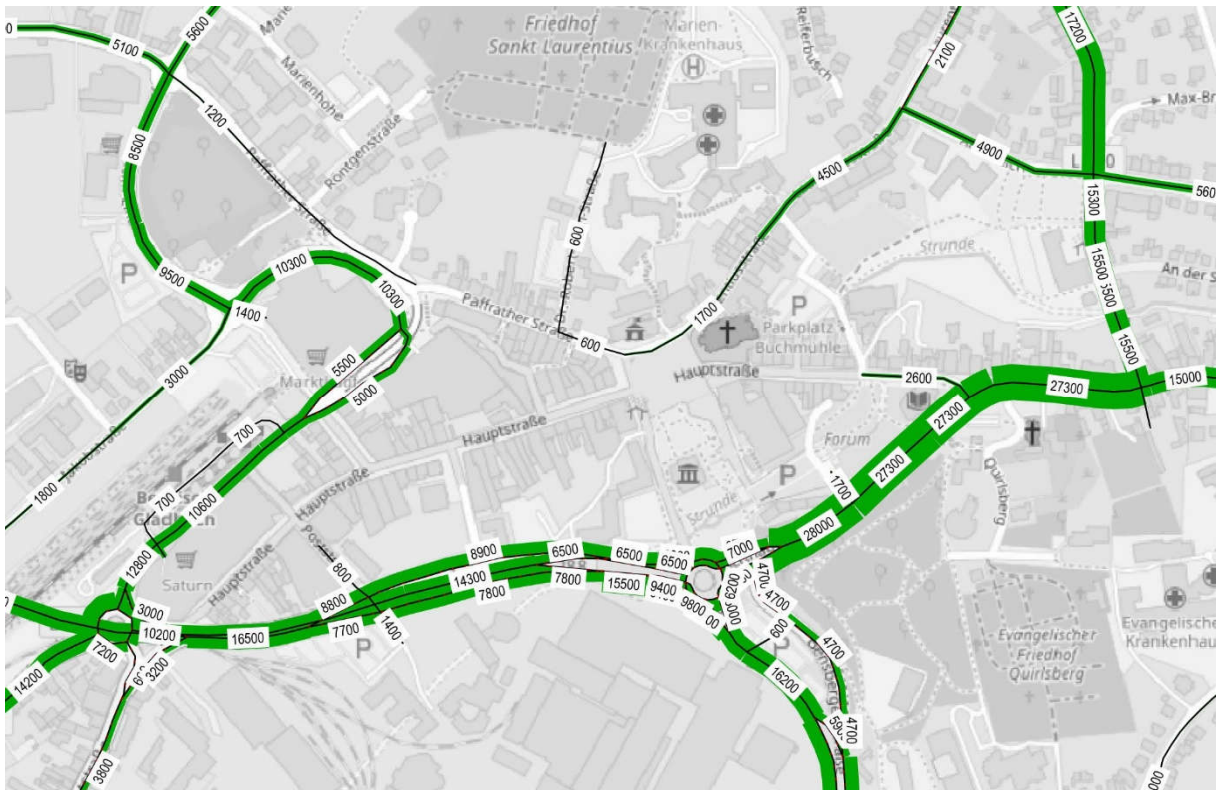


Abbildung 4-13: Streckenbelastung in der Prognosevariante 4 (202x) (Kfz/24 Std./ DTV-W)  
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

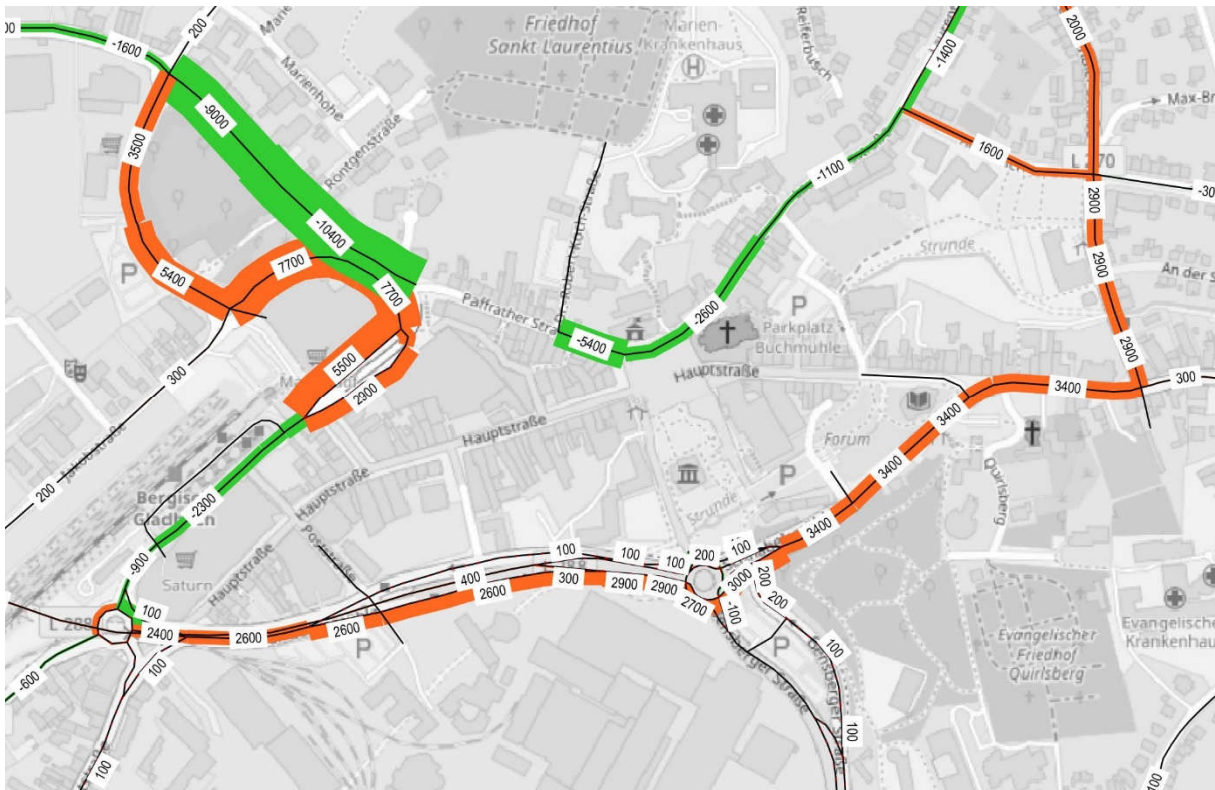


Abbildung 4-14: Prognosevariante 4 (202x): Streckenbelastung im Vergleich zur Prognosevariante 0 (Kfz/24 Std./ DTV-W)  
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Die Kombination aus dem Wegfall der Rampe und der Sperrung der Paffrather Straße bewirkt, dass der gesamte Straßenzug zwischen dem Kreisverkehr und dem alten Rathaus nur noch Erschließungsfunktion aufweist und maximal nur noch 1.200 Kfz-Fahrten aufnehmen muss. Die Stationsstraße wird um bis zu 2.300 Kfz entlastet. Die Parkhausumfahrung nimmt 7.700 zusätzliche Fahrzeuge auf und die Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße 3.500 bis 5.400. Entsprechend hoch (-9.000 bis -10.400 Kfz) fällt die Entlastung der Paffrather Straße zwischen Kreisel und Rampe aus:

Die Route über „An der Gohrsmühle“ – Schnabelsmühle – Hauptstraße – Odenthaler Straße wird um bis zu 3.400 Fahrten mehr belastet. Das noch für den Kfz-Verkehr geöffnete Reststück der Paffrather Straße westlich des alten Rathauses wird um 5.400 Kfz entlastet, die Laurentiusstraße um bis zu 2.600 Kfz. Da in der Laurentiusstraße im nördlichen Teil nach wie vor die Einbahnstraßenregelung gilt, findet die Zufahrt zur Laurentiusstraße ausschließlich über die Straße „Am Broich“ statt, die um 1.600 Kfz stärker belastet wird als in der Prognose-Nullvariante.

## 4.8 Prognosevariante 6 (202x)

### Variantendefinition

Variante: Prognose 202x		6
<i>Verkehrsaufkommen:</i>		
Bebauungspläne: Stadthaus + 2118 + 2129		x
<i>Verkehrsführung:</i>		
Linienbusverkehr über "An der Gohrsmühle", Hst. Markt aufgehoben		x
Sperrung der Rampe Stationsstraße		x
Verkehrsführung über Jakobstraße/ Parkhausumfahrt in beiden Richtungen		
Sperrung der Paffrather Straße zwischen Rampe und Dr.-Robert-Koch-Straße		
Öffnung der Laurentiusstraße in beiden Richtungen zw. TG Marien-Krankenhaus und K.-Adenauer-Platz		
Neubaustrecke Industriegleis bis Refrather Weg		x
Anschluss "Kuhlerbusch"		
Sperrung BÜ Tannenbergstraße		

Die Abbildung 4-13 zeigt die Streckenbelastung in der Prognosevariante 6. In der Abbildung 4-16 ist die Belastungsdifferenz zur Prognose-Nullvariante dargestellt. Die Belastung im Linienbusverkehr entspricht der Variante 2.

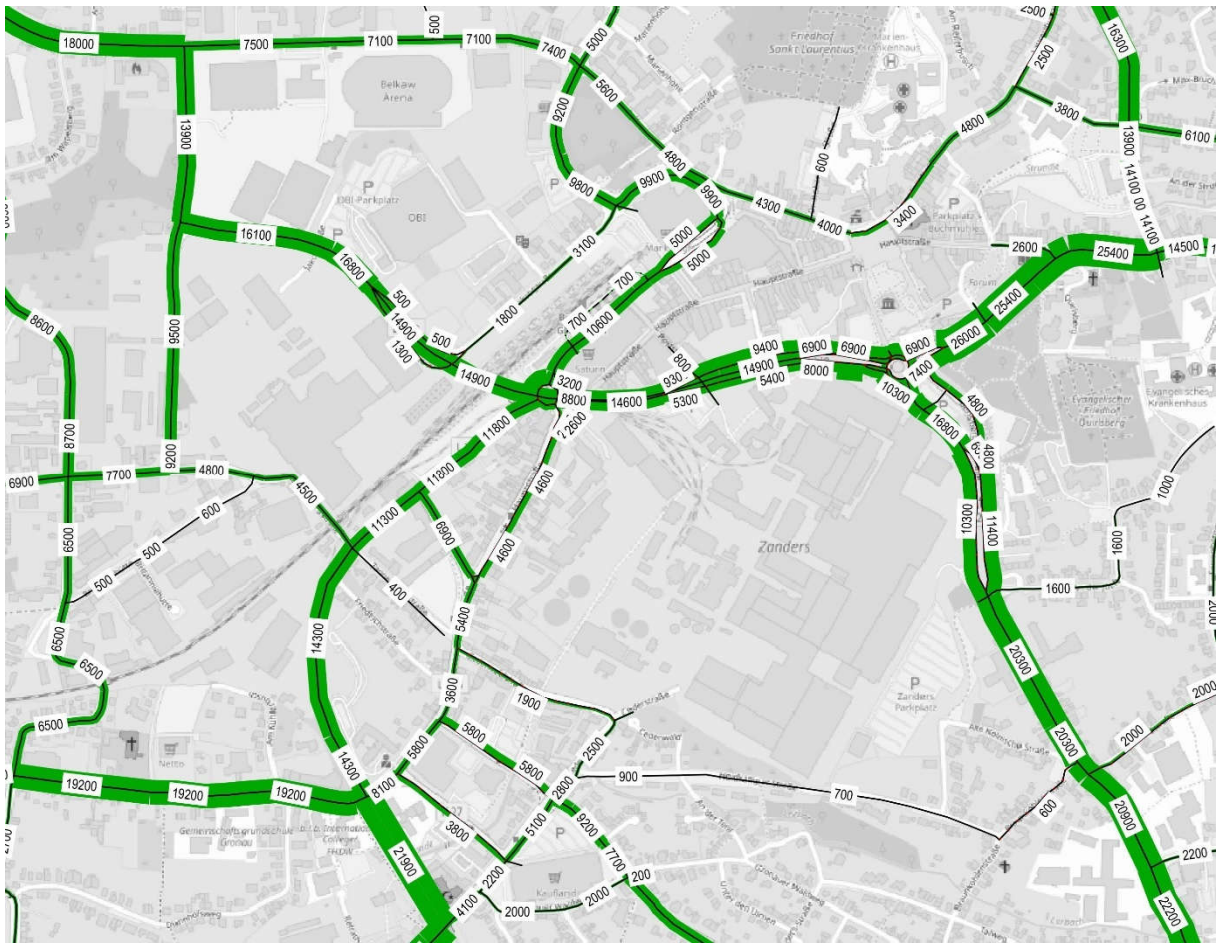


Abbildung 4-15: Streckenbelastung in der Prognosevariante 6 (202x) (Kfz/24 Std./ DTV-W)  
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

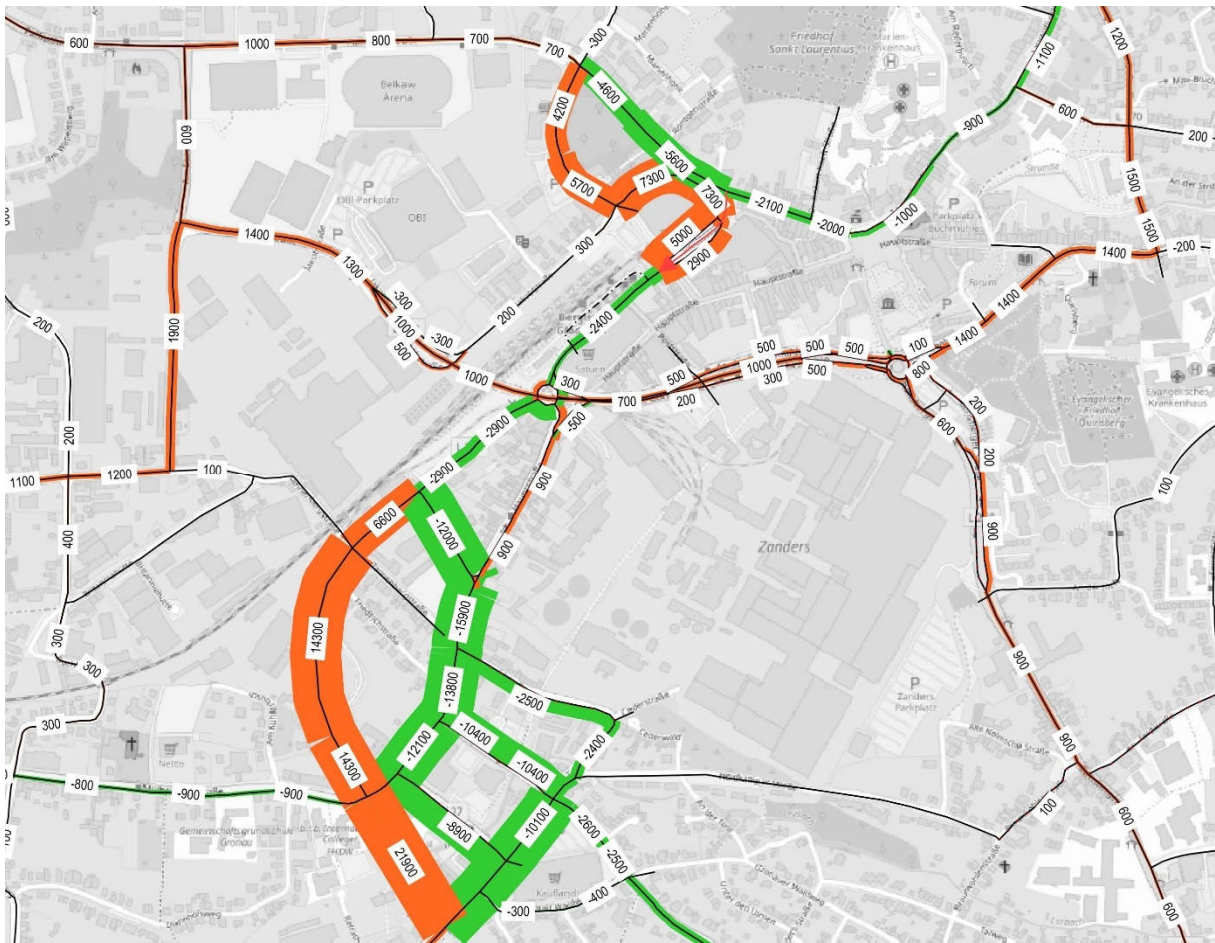


Abbildung 4-16: Prognosevariante 6 (202x): Streckenbelastung im Vergleich zur Prognosevariante 0 (Kfz/24 Std./DTV-W)  
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Die Wirkung der Variante 6 ist vergleichbar zur Variante 2. Die zusätzliche Belastung auf der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße und auf der Parkhausumfahrung fällt etwas niedriger aus als in Variante 2. Auch wird die Paffrather Straße zwischen dem Kreisverkehr und der Rampe Stationsstraße etwas weniger entlastet als in Variante 2. Auf der Stationsstraße (im Bereich des Busbahnhofs) findet eine Entlastung um 2.400 Kfz/ Werktag statt, während es in Variante 2 2.200 Kfz/Werktag sind. Die Mehrbelastung auf dem Streckenzug der L 286 – L 270 (Schnabelsmühle – Hauptstraße – Odenthaler Straße) ist mit 1.200 bis 1.500 Kfz der Variante 2 sehr ähnlich.

## 4.9 Prognosevariante 7 (202x)

### Variantendefinition

Variante: Prognose 202x	7
<i>Verkehrsaufkommen:</i>	
Bebauungspläne: Stadthaus + 2118 + 2129	x
<i>Verkehrsführung:</i>	
Linienbusverkehr über "An der Gohrsmühle", Hst. Markt aufgehoben	x
Sperrung der Rampe Stationsstraße	x
Verkehrsführung über Jakobstraße/ Parkhausumfahrt in beiden Richtungen	
Sperrung der Paffrather Straße zwischen Rampe und Dr.-Robert-Koch-Straße	
Öffnung der Laurentiusstraße in beiden Richtungen zw. TG Marien-Krankenhaus und K.-Adenauer-Platz	
Neubaustrecke Industriegleis bis Refrather Weg	x
Anschluss "Kuhlerbusch"	x
Sperrung BÜ Tannenbergsstraße	x

Die Abbildung 4-17 zeigt die Streckenbelastung in der Prognosevariante 7. In der Abbildung 4-18 ist die Belastungsdifferenz zur Prognose-Nullvariante dargestellt. Die Belastung im Linienbusverkehr entspricht der Variante 2.

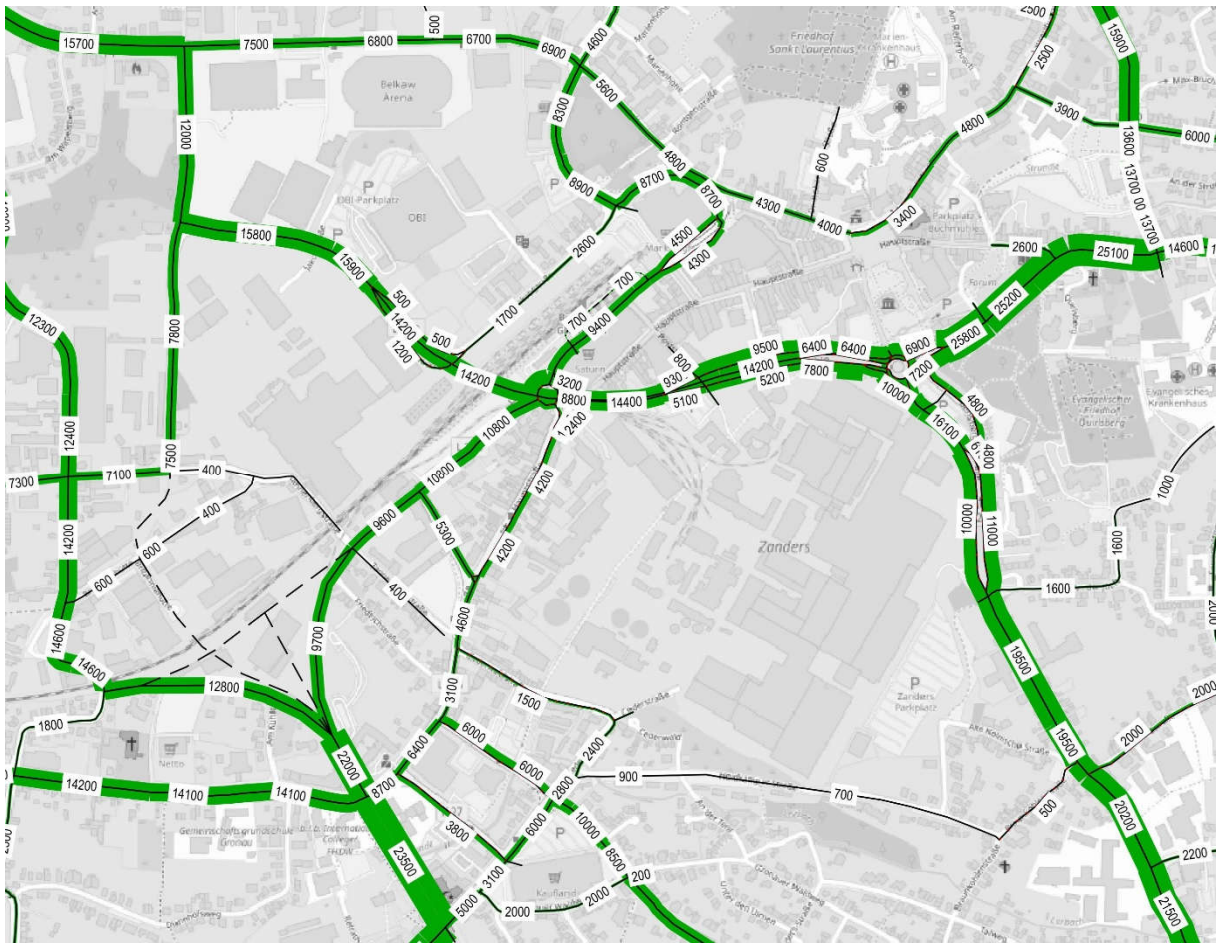


Abbildung 4-17: Streckenbelastung in der Prognosevariante 7 (202x) (Kfz/24 Std./ DTV-W)  
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

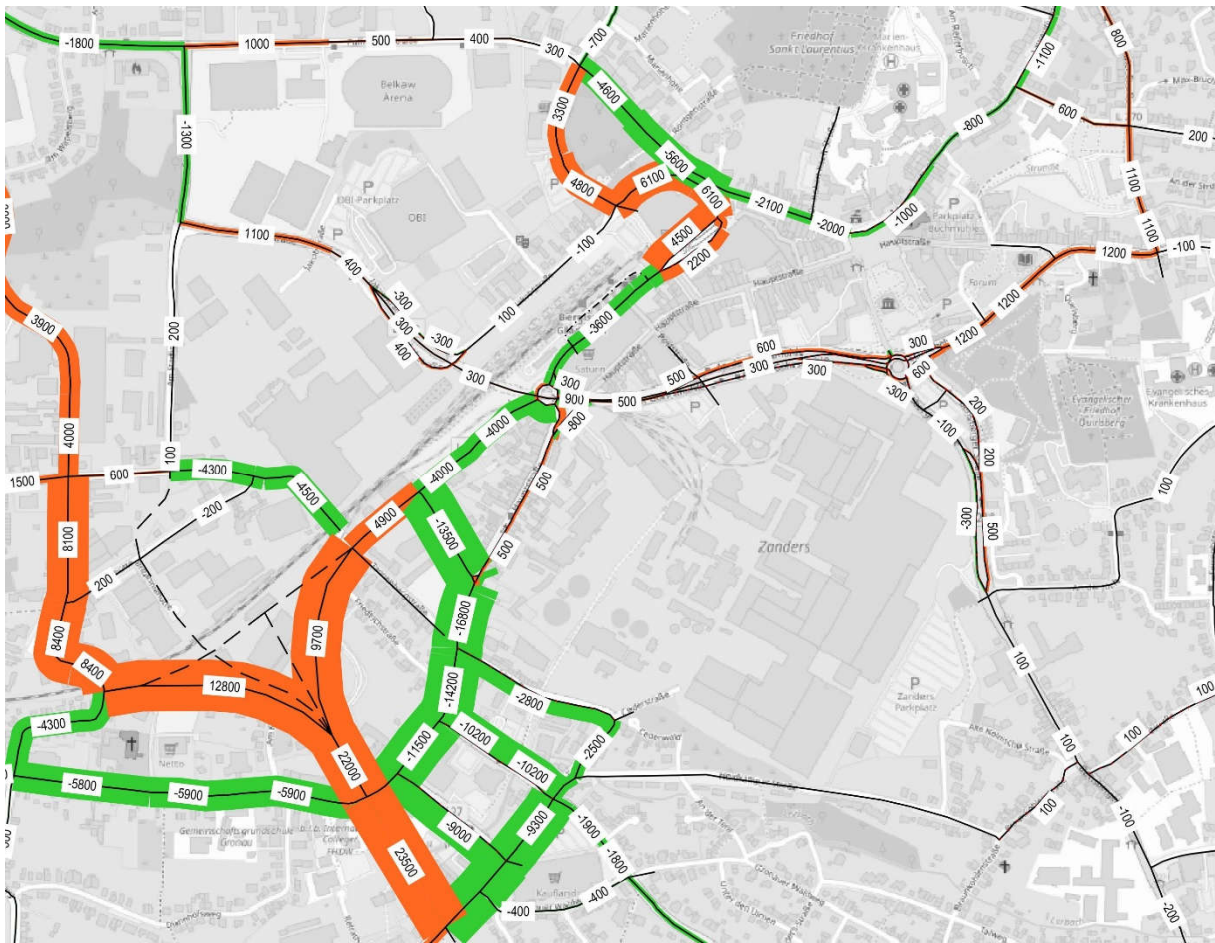


Abbildung 4-18: Prognosevariante 7 (202x): Streckenbelastung im Vergleich zur Prognosevariante 0 (Kfz/24 Std./ DTV-W)  
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Die Wirkung der Variante 7 ist ebenfalls vergleichbar zur Variante 2. Die zusätzliche Belastung auf der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße und auf der Parkhausumfahrung fällt etwas niedriger aus als in Variante 2. Auch wird die Paffrather Straße zwischen dem Kreisverkehr und der Rampe Stationsstraße etwas weniger entlastet als in Variante 2. Auf der Stationsstraße (im Bereich des Busbahnhofs) findet eine Entlastung um 3.600 Kfz/ Werktag statt, während es in Variante 2 2.200 Kfz/Werktag sind. Hieran macht sich die Wirkung der leistungsfähigen Bahnquerung an der Buchholzstraße bemerkbar, die für einige Verkehrsströme als Alternative zur Stationsstraße genutzt wird. Die Mehrbelastung auf dem Streckenzug der L 286 – L 270 (Schnabelsmühle – Hauptstraße – Odenthaler Straße) ist mit 1.100 bis 1.200 Kfz der Variante 2 sehr ähnlich.

## 4.10 Prognosevariante 8 (202x)

### Variantendefinition

Variante: Prognose 202x	8
<i>Verkehrsaufkommen:</i>	
Bebauungspläne: Stadthaus + 2118 + 2129	x
<i>Verkehrsführung:</i>	
Linienbusverkehr über "An der Gohrsmühle", Hst. Markt aufgehoben	x
Sperrung der Rampe Stationsstraße	x
Verkehrsführung über Jakobstraße/ Parkhausumfahrt in beiden Richtungen	
Sperrung der Paffrather Straße zwischen Rampe und Dr.-Robert-Koch-Straße	x
Öffnung der Laurentiusstraße in beiden Richtungen zw. TG Marien-Krankenhaus und K.-Adenauer-Platz	
Neubaustrecke Industriegleis bis Refrather Weg	x
Anschluss "Kuhlerbusch"	
Sperrung BÜ Tannenbergsstraße	

Die Abbildung 4-19 zeigt die Streckenbelastung in der Prognosevariante 8. In der Abbildung 4-20 ist die Belastungsdifferenz zur Prognose-Nullvariante dargestellt. Die Belastung im Linienbusverkehr entspricht der Variante 2.

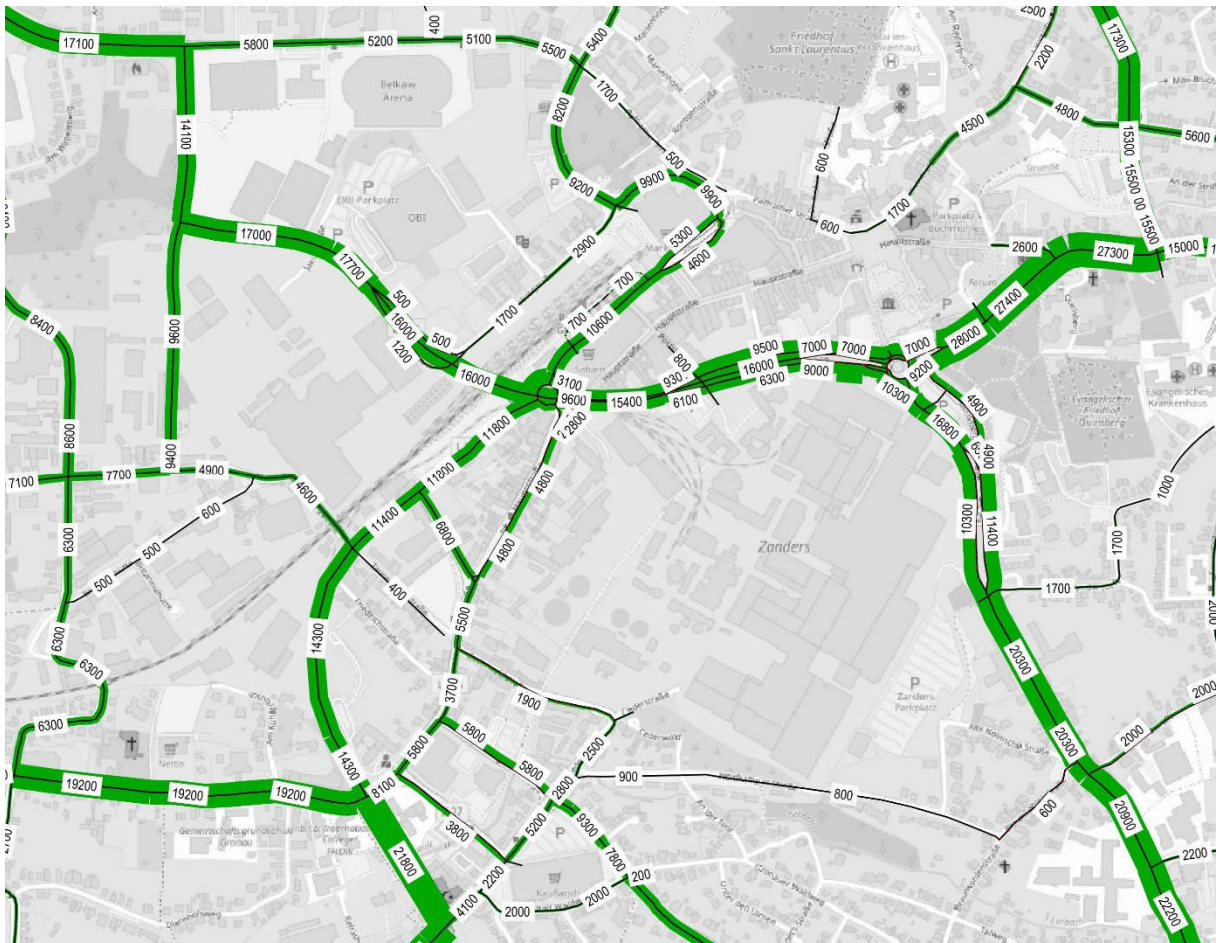


Abbildung 4-19: Streckenbelastung in der Prognosevariante 8 (202x) (Kfz/24 Std./ DTV-W)  
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

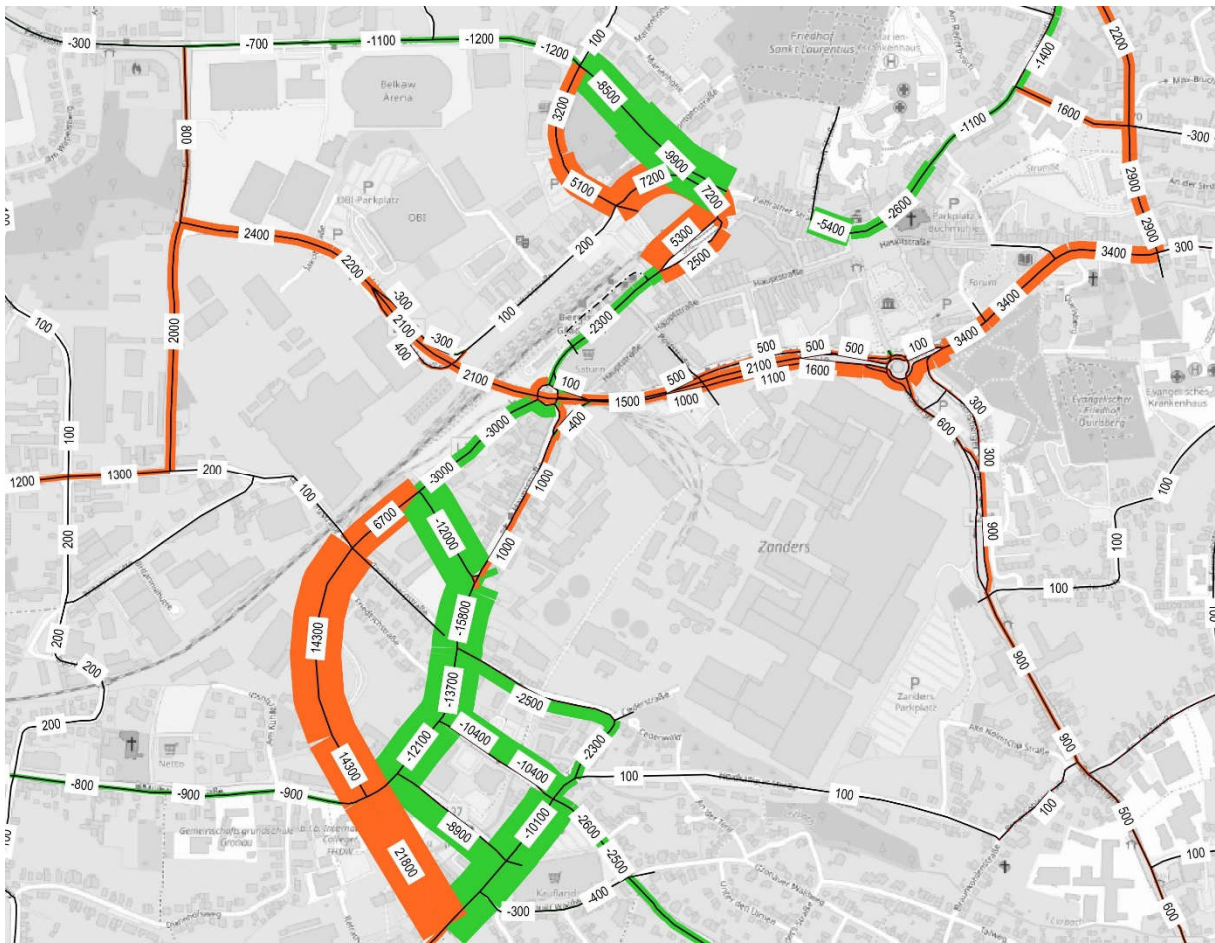


Abbildung 4-20: Prognosevariante 8 (202x): Streckenbelastung im Vergleich zur Prognosevariante 0 (Kfz/24 Std./ DTV-W)  
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Die Wirkung der Variante 8 ist vergleichbar zur Variante 4. Die zusätzliche Belastung auf der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße und auf der Parkhausumfahrung fällt etwas niedriger aus als in Variante 4. Auch wird die Paffrather Straße zwischen dem Kreisverkehr und der Rampe Stationsstraße etwas weniger entlastet als in Variante 4. Auf der Stationsstraße (im Bereich des Busbahnhofs) findet eine Entlastung um 2.300 Kfz/ Werktag statt, was der Variante 4 entspricht. Die Mehrbelastung auf dem Streckenzug der L 286 – L 270 (Schnabelsmühle – Hauptstraße – Odenthaler Straße) ist mit 2.900 bis 3.400 Kfz ebenfalls genauso hoch wie in Variante 4.

## 4.11 Prognosevariante 9 (202x)

### Variantendefinition

Variante: Prognose 202x	9
<i>Verkehrsaufkommen:</i>	
Bebauungspläne: Stadthaus + 2118 + 2129	x
<i>Verkehrsführung:</i>	
Linienbusverkehr über "An der Gohrsmühle", Hst. Markt aufgehoben	x
Sperrung der Rampe Stationsstraße	x
Verkehrsführung über Jakobstraße/ Parkhausumfahrt in beiden Richtungen	
Sperrung der Paffrather Straße zwischen Rampe und Dr.-Robert-Koch-Straße	x
Öffnung der Laurentiusstraße in beiden Richtungen zw. TG Marien-Krankenhaus und K.-Adenauer-Platz	
Neubaustrecke Industriegleis bis Refrather Weg	x
Anschluss "Kuhlerbusch"	x
Sperrung BÜ Tannenbergsstraße	x

Die Abbildung 4-21 zeigt die Streckenbelastung in der Prognosevariante 9. In der Abbildung 4-22 ist die Belastungsdifferenz zur Prognose-Nullvariante dargestellt. Die Belastung im Linienbusverkehr entspricht der Variante 2.

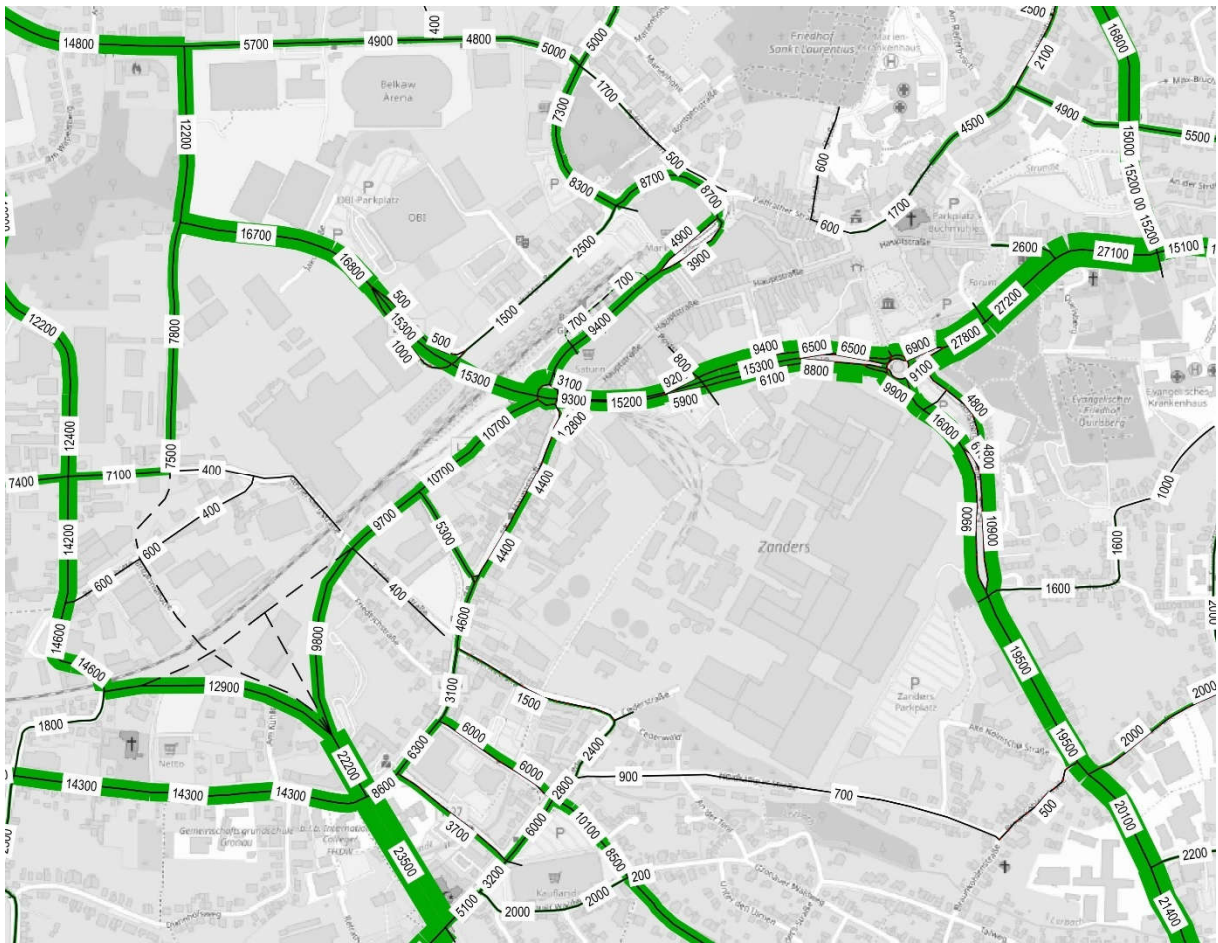


Abbildung 4-21: Streckenbelastung in der Prognosevariante 9 (202x) (Kfz/24 Std./ DTV-W)  
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

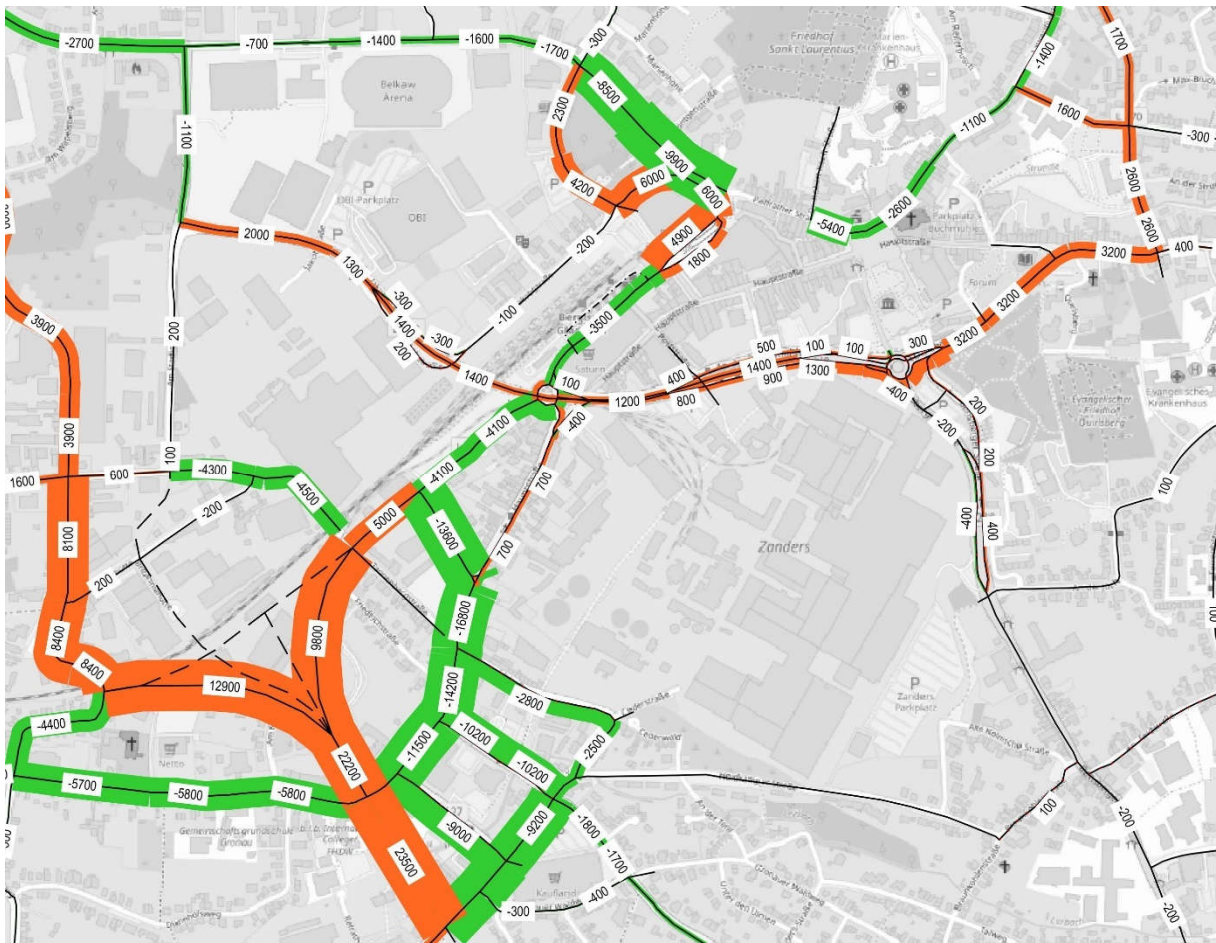


Abbildung 4-22: Prognosevariante 9 (202x): Streckenbelastung im Vergleich zur Prognosevariante 0 (Kfz/24 Std./ DTV-W)  
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Die Variante 9 ist ebenfalls gut mit der Variante 4 vergleichbar. Die zusätzliche Belastung auf der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße und auf der Parkhausumfahrung fällt niedriger aus als in Variante 4. Die Paf-frather Straße zwischen dem Kreisverkehr und der Rampe Stationsstraße wird etwas weniger entlastet als in Variante 4. Auf der Stationsstraße (im Bereich des Busbahnhofs) findet eine Entlastung um 3.500 Kfz/ Werktag statt, während es in Variante 4 2.300 Kfz/Werktag sind. Hieran macht sich die Wirkung der leistungsfähigen Bahnquerung an der Buchholzstraße bemerkbar, die für einige Verkehrsströme als Alternative zur Stationsstraße genutzt wird. Die Mehrbelastung auf dem Streckenzug der L 286 – L 270 (Schnabelsmühle – Hauptstraße – Odenthaler Straße) ist mit 2.600 bis 3.200 Kfz etwas geringer als in Variante 4.

### 4.12 Variantenvergleich

Die folgende Tabelle zeigt die prognostizierte Belastung ausgewählter Streckenabschnitte im Variantenvergleich.

Straßenabschnitt		Analyse	Prognose	Prognose	Prognose	Prognose	Prognose	Prognose	Prognose	Prognose	Prognose
			202x V0	202x V1	202x V2	202x V3	202x V4	202x V6	202x V7	202x V8	202x V9
Johann-Wilhelm-Lindlar-Str. (südlich Kreisverkehr Paffrather Str.)	DTV-W	4.000	5.000	5.000	9.600	4.900	8.500	9.200	8.300	8.200	7.300
	Zu-/Abnahme ggü. V0			0	4.600	-100	3.500	4.200	3.300	3.200	2.300
	Differenz zu V0 in %			0%	92%	-2%	70%	84%	66%	64%	46%
Paffrather Str. (östlich Kreisverkehr)	DTV-W	8.200	10.200	10.200	5.000	9.200	1.200	5.600	5.600	1.700	1.700
	Zu-/Abnahme ggü. V0			0	-5.200	-1.000	-9.000	-4.600	-4.600	-8.500	-8.500
	Differenz zu V0 in %			0%	-51%	-10%	-88%	-45%	-45%	-83%	-83%
Paffrather Str. (östlich Rampe)	DTV-W	6.000	6.400	5.500	4.200	0	0	4.300	4.300	0	0
	Zu-/Abnahme ggü. V0			-900	-2.200	-6.400	-6.400	-2.100	-2.100	-6.400	-6.400
	Differenz zu V0 in %			-14%	-34%	-100%	-100%	-33%	-33%	-100%	-100%
Laurentiusstr. (nordöstlich K.-Adenauer-Platz)	DTV-W	4.000	4.300	4.300	3.300	1.700	1.700	3.400	3.400	1.700	1.700
	Zu-/Abnahme ggü. V0			0	-1.000	-2.600	-2.600	-900	-900	-2.600	-2.600
	Differenz zu V0 in %			0%	-23%	-60%	-60%	-21%	-21%	-60%	-60%
Odenthaler Str. (zwischen Hauptstr. und Am Mühlenberg)	DTV-W	12.300	12.600	12.600	14.100	15.100	15.500	14.100	13.700	15.500	15.200
	Zu-/Abnahme ggü. V0			0	1.500	2.500	2.900	1.500	1.100	2.900	2.600
	Differenz zu V0 in %			0%	12%	20%	23%	12%	9%	23%	21%
Schnabelsmühle (östlich Kreisverkehr)	DTV-W	24.200	24.600	24.600	26.100	27.700	28.000	26.000	25.800	28.000	27.800
	Zu-/Abnahme ggü. V0			0	1.500	3.100	3.400	1.400	1.200	3.400	3.200
	Differenz zu V0 in %			0%	6%	13%	14%	6%	5%	14%	13%
An der Gohrsmühle (zwischen Stationsstr. und Poststr.)	DTV-W	13.000	13.900	14.300	15.500	16.500	16.500	14.600	14.400	15.400	15.200
	Zu-/Abnahme ggü. V0			400	1.600	2.600	2.600	700	500	1.500	1.300
	Differenz zu V0 in %			3%	12%	19%	19%	5%	4%	11%	9%
Stationsstr. (zwischen Minikreisel und Poststr.)	DTV-W	11.200	12.900	13.400	10.700	11.600	10.600	10.600	9.400	10.600	9.400
	Zu-/Abnahme ggü. V0			500	-2.200	-1.300	-2.300	-2.300	-3.500	-2.300	-3.500
	Differenz zu V0 in %			4%	-17%	-10%	-18%	-18%	-27%	-18%	-27%
Jakobstr. (Parkhausumfahrung)	DTV-W	2.600	2.600	2.600	10.500	2.700	10.300	9.900	8.700	9.900	8.700
	Zu-/Abnahme ggü. V0			0	7.900	100	7.700	7.300	6.100	7.300	6.100
	Differenz zu V0 in %			0%	304%	4%	296%	281%	235%	281%	235%
Jakobstr. (südwestlich Kreisverkehr)	DTV-W	1.100	2.800	2.800	3.100	2.700	3.000	3.100	2.600	2.900	2.500
	Zu-/Abnahme ggü. V0			0	300	-100	200	300	-200	100	-300
	Differenz zu V0 in %			0%	11%	-4%	7%	11%	-7%	4%	-11%

Abnahme um 25% und mehr	
Abnahme um 10 bis 24%	
Abnahme oder Zunahme unter 10%	
Zunahme um 10 bis 24%	
Zunahme um 25% und mehr	

Tabelle 4-2: Belastung ausgewählter Streckenabschnitte im Variantenvergleich

- Die starke Zunahme der Belastung auf der *Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße* ist wie beschrieben eine Folge der Rampensperrung. Aufgrund der Bauvorhaben fällt bereits in der Prognose-Nullvariante die Belastung um 1.000 Fahrzeuge höher aus als heute. Die Belastung bleibt jedoch immer unter 10.000 Kfz. Lediglich in Variante 2 wird nördlich des Kreisverkehrs Jakobstraße diese Grenze gerade überschritten.
- Die Belastung der *Odenthaler Straße* zwischen Hauptstraße und „Am Mühlenberg“ steigt in den Varianten 3, 4, 8 und 9 um 20–23 % erheblich an. Maximal – in den Varianten 4 und 8 – werden 15.500 Kfz erreicht. In den Varianten 2, 6 und 7 fällt die Zunahme mit 9–12 % zwar geringer, aber immer noch deutlich aus.
- Die *Schnabelsmühle* muss in den Varianten 3, 4, 8 und 9 eine Zunahme von 13–14 % oder 3.100–3.400 Fahrzeugen verkraften. In den Varianten 2, 6 und 7 sind 5–6 % Zunahme zu erwarten, was 1.200–1.500 Kfz entspricht.
- Auf der Straße „*An der Gohrsmühle*“ ist in den Varianten 3 und 4 eine Zunahme um 2.600 Kfz (+19 %) zu erwarten. In den Varianten 2, 8 und 9 werden immerhin noch 9–12 % oder 1.300–1.600 Kfz als Zunahme prognostiziert.
- Die sehr starke Zunahme auf der *Parkhausumfahrung Jakobstraße* in den Variante 2, 4 und 6 bis 9 wird durch die Öffnung der Umfahrung in beiden Richtungen und die Rampensperrung verursacht. Die Belastung übersteigt in den Varianten 2 und 4 knapp die 10.000-er-Marke.
- In den Varianten 3, 4, 8 und 9 fällt die Entlastung des Straßenzuges *Paffrather Straße – Laurentiusstraße* östlich der Rampe sehr deutlich aus, so dass hier Freiräume für eine fußgänger- und radfahrerfreundliche Umgestaltung entstehen.

Die Sperrung der Rampe zwischen Stationsstraße und Paffrather Straße (Varianten 2, 4, 6 bis 9) bewirkt eine deutliche *Entlastung der Stationsstraße*. Auch die Sperrung der Paffrather Straße (Variante 3) führt zu einer merklichen Belastungsabnahme in der Stationsstraße. Beide Maßnahmen führen aber zu einer Verdrängung von Verkehren auf den Straßenzug An der Gohrsmühle – Schnabelsmühle – Hauptstraße – Odenthaler Straße. Hier liegen die bereits heute stark ausgelasteten Knoten:

- Kreisverkehr Schnabelsmühle und
- Hauptstraße/ Odenthaler Straße,

bei denen fraglich ist, ob für die zusätzliche Belastung noch ausreichende Kapazität vorhanden ist.

## **5 Qualität des Verkehrsablaufs an den Knoten**

Die Verkehrsqualität an den vier Kreisverkehrsplätzen im engeren Untersuchungsgebiet wurde mit dem Programm KREISEL (Version 8.1.7), welches die Kapazitäten und Kapazitätsreserven, mittlere Wartezeiten, Staulängen und die Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (QSV) berechnet.

Hierbei wurde der Einfluss der Fußgänger und Radfahrer auf den bevorrechtigten Furten berücksichtigt. In der Regel wurden Standardwerte (50 Fußgänger/h, 20 Fahrräder/h) angesetzt; beim Minikreisverkehr Stationsstraße wurden die Werte der Zählung vom Juli 2018 verwendet.

Die Verkehrsmenge bezieht sich immer auf die Morgen- oder die Nachmittagsspitzenstunde. Für den Minikreisverkehr Stationsstraße wurden die Spitzenstundenanteile für den Leichtverkehr und den Schwerverkehr aus der Zählung Juli 2018 abgeleitet. Für die übrigen Knoten wurden daraus abgeleitete Anteile verwendet. In der Morgenspitzenstunde liegen sie bei 7,5–8 % für den Leichtverkehr (Pkw, Krad, Lfw). In der Nachmittagsspitzenstunde wurden 8 % angesetzt, für die Parkhauszufahrt der RheinBerg Passage 11,5 %. Die Spitzenstundenanteile des Schwerverkehrs liegen generell unter denen des Leichtverkehrs.

Die Berechnungsergebnisse werden detailliert im Anhang (Kapitel 8) dargestellt.

## 5.1 Kreisverkehr Gohrsmühle

Der Kreisverkehr Gohrsmühle (Knoten Kalkstraße/ Hauptstraße/ An der Gohrsmühle/ Stationsstraße) wurde ohne Berücksichtigung der Bypässe von der „Gohrsmühle“ in die Stationsstraße und aus der Hauptstraße in die „Gohrsmühle“ berechnet.

Die folgende Tabelle zeigt das Ergebnis der Qualitätsberechnung für den Verkehrsablauf im Variantenvergleich.

Variante	QSV Spitzenstunde morgens	QSV Spitzenstunde nachmittags
Analyse	A	A
Prognose 202x V0	A	A
Prognose 202x V1	A	A
Prognose 202x V2	A	B (1)
(1) Die QSV der Zufahrt Stationsstraße wird mit B bewertet, die übrigen Zufahrten mit A.		

*Tabelle 5-1: Ergebnis der Qualitätsberechnung für den Verkehrsablauf am Kreisverkehr Gohrsmühle*  
 QSV = Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs; Erläuterung siehe Kapitel 0

In allen Varianten außer Variante 2 wird eine sehr gute Verkehrsqualität erreicht, das heißt, die mittlere Wartezeit für die Kfz liegt nicht über 10 Sekunden. In Variante 2 wird die Verkehrsqualität mit „gut“ bewertet, das heißt, die mittlere Wartezeit für die Kfz liegt nicht über 20 Sekunden.

Der Knoten weist in *Variante 3* in den Zufahrten 320 Kfz/24 Std. (ca. 30 Kfz/Spitzenstd.) mehr auf als in Variante 2. Daher kann davon ausgegangen werden, dass die Verkehrsqualität der der Variante 2 sehr ähnlich ist.

Der Knoten weist in *Variante 4* in den Zufahrten 550 Kfz/24 Std. (ca. 40 Kfz/Spitzenstd.) mehr auf als in Variante 2. Daher kann davon ausgegangen werden, dass die Verkehrsqualität der der Variante 2 sehr ähnlich ist.

## 5.2 Minikreisverkehr Stationsstraße

Die folgende Tabelle zeigt das Ergebnis der Qualitätsberechnung für den Verkehrsablauf im Variantenvergleich.

Variante	QSV Spitzenstunde morgens	QSV Spitzenstunde nachmittags
Analyse	A	A
Prognose 202x V0	A	A
Prognose 202x V1	A	A
Prognose 202x V2	A	A

*Tabelle 5-2: Ergebnis der Qualitätsberechnung für den Verkehrsablauf am Minikreisverkehr Stationsstraße  
QSV = Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs; Erläuterung siehe Kapitel 0*

In allen Varianten wird eine sehr gute Verkehrsqualität erreicht, das heißt, die mittlere Wartezeit für die Kfz liegt nicht über 10 Sekunden.

Der Knoten weist in *Variante 3* in den Zufahrten 590 Kfz/24 Std. (ca. 50 Kfz/Spitzenstd.) weniger auf als in Variante 0. Daher kann davon ausgegangen werden, dass die Verkehrsqualität der der Variante 0 sehr ähnlich ist.

Der Knoten weist in *Variante 4* in den Zufahrten -1.540 Kfz/24 Std. (ca. 120 Kfz/Spitzenstd.) weniger auf als in Variante 0. Daher kann davon ausgegangen werden, dass die Verkehrsqualität der der Variante 0 sehr ähnlich ist.

### 5.3 Kreisverkehr Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße/ Jakobstraße/ Zufahrt Parkhaus RheinBerg Passage

Die folgende Tabelle zeigt das Ergebnis der Qualitätsberechnung für den Verkehrsablauf im Variantenvergleich.

Variante	QSV Spitzenstunde morgens	QSV Spitzenstunde nachmittags
Analyse	A	A
Prognose 202x V0	A	A
Prognose 202x V1	A	A
Prognose 202x V2	A	A

*Tabelle 5-3: Ergebnis der Qualitätsberechnung für den Verkehrsablauf am Kreisverkehr Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße/ Jakobstraße/ Zufahrt Parkhaus RheinBerg Passage*  
QSV = Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs; Erläuterung siehe Kapitel 0

In allen Varianten wird eine sehr gute Verkehrsqualität erreicht, das heißt, die mittlere Wartezeit für die Kfz liegt nicht über 10 Sekunden.

Der Knoten weist in *Variante 3* in den Zufahrten eine Belastung auf, die sich von der Variante 0 kaum unterscheidet. Daher kann davon ausgegangen werden, dass die Verkehrsqualität der der Variante 0 sehr ähnlich ist.

Der Knoten weist in *Variante 4* in den Zufahrten 460 Kfz/24 Std. (ca. 40 Kfz/Spitzenstd.) weniger auf als in Variante 2. Daher kann davon ausgegangen werden, dass die Verkehrsqualität der der Variante 2 sehr ähnlich ist.

## 5.4 Kreisverkehr Paffrather Straße/ Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße/ Reuterstraße

Die folgende Tabelle zeigt das Ergebnis der Qualitätsberechnung für den Verkehrsablauf im Variantenvergleich.

Variante	QSV Spitzenstunde morgens	QSV Spitzenstunde nachmittags
Analyse	A	A
Prognose 202x V0	A	A
Prognose 202x V1	A	A
Prognose 202x V2	A	A

*Tabelle 5-4: Ergebnis der Qualitätsberechnung für den Verkehrsablauf am Kreisverkehr Paffrather Straße/ Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße/ Reuterstraße*  
 QSV = Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs; Erläuterung siehe Kapitel 0

In allen Varianten wird eine sehr gute Verkehrsqualität erreicht, das heißt, die mittlere Wartezeit für die Kfz liegt nicht über 10 Sekunden.

Der Knoten weist in *Variante 3* in den Zufahrten 490 Kfz/24 Std. (ca. 40 Kfz/Spitzenstd.) weniger auf als in Variante 0. Daher kann davon ausgegangen werden, dass die Verkehrsqualität der der Variante 0 sehr ähnlich ist.

Der Knoten weist in *Variante 4* in den Zufahrten 3.450 Kfz/24 Std. (ca. 280 Kfz/Spitzenstd.) weniger auf als in Variante 0. Daher kann davon ausgegangen werden, dass die Verkehrsqualität der der Variante 0 sehr ähnlich ist.

## 5.5 Turbokreisverkehr Schnabelsmühle

Wie in Kapitel 2.2 erwähnt, diente die Zählung der Fußgänger- und Radfahrerquerungen an der Zufahrt der „Gohrsmühle“ zur Klärung der Frage, ob die dauerhafte Führung des Linienbusverkehrs über die Gohrsmühle anstatt über die Haltestelle „Markt“ Probleme im Verkehrsablauf an der Zufahrt vom bzw. an der Ausfahrt vom Kreisverkehr Schnabelsmühle verursacht.

Deshalb wurden nicht alle Ströme des Kreisverkehrs erhoben, und eine Aussage zur Qualität des Verkehrsablaufs für den gesamten

Knoten kann und soll nicht getroffen werden. Auf der Basis des HBS 2015 [3], Teil S Stadtstraßen, Kapitel S5, bzw. des „Arbeitspapiers Turbokreisverkehre“ [5], Anhang 1, kann jedoch die Wirkung der querenden Fußgänger und Radfahrer *für die Zufahrt* zum Kreisverkehr abgeschätzt werden.<sup>4</sup>

**Zufahrt**

Nimmt man für die Verkehrsstärke im Kreis an der Einfahrt  $q_{PE,K}$  von der Gohrsmühle (Zufahrttyp Z1 nach [5]) für die Spitzenstunden 400 Pkw-E/h an<sup>5</sup>, so ergibt sich für *jeden* Fahrstreifen der Zufahrt eine Grundkapazität  $G_{PE}$  von 978 Pkw-E/h ohne Berücksichtigung der querenden Fußgänger und Radfahrer.

Die Berücksichtigung der querenden Fußgänger und Radfahrer erfolgt über einen Abminderungsfaktor  $f_{f,Kreis}$ , der von der Verkehrsstärke im Kreis und der Verkehrsstärke der querenden Fußgänger und Radfahrer abhängt. Für eine zweistreifige Zufahrt beträgt dieser – bei einer Verkehrsstärke im Kreis von 400 Pkw-E/h und der gemessenen Spitzenstundenbelastung von 160 Fußgängern und Radfahrern – 0,90.

Die Kapazität der Fahrstreifen in der Zufahrt mit Berücksichtigung des Einflusses von Fußgängerquerungen berechnet sich aus:

$$C_{PE} = G_{PE} \times f_{f,Kreis}$$

Für den Fall  $q_{PE,K} = 400$  Pkw-E/h ergibt sich eine Kapazität der Zufahrt  $C_{PE} = 884$  Pkw-E/h je Fahrstreifen. Setzt man die maximale Verkehrsstärke des jeweiligen Fahrstreifens an, so ergibt sich mit der jeweiligen Kapazität die folgende Tabelle 5-5 mit der Kapazitätsreserve R.

Die mittlere Wartezeit und die daraus abgeleitete Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (QSV) ist eine Funktion der Kapazitätsreserve und der Kapazität. Für die in der Tabelle genannten Werte ergibt sich für den rechten Fahrstreifen eine mittlere Wartezeit von 8,3 s, für den linken Fahrstreifen eine mittlere Wartezeit von 19,3 s. Der erste Wert entspricht der QSV-Stufe A („sehr gut“), der zweite Wert einer QSV-Stufe B („gut“).

<sup>4</sup> Für eine regelgerechte Berechnung des Turbokreisverkehrs unter Berücksichtigung der die Zu- und Ausfahrten querenden Fußgänger und Radfahrer gibt es gegenwärtig kein anerkanntes Verfahren.

<sup>5</sup> Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um den Strom von der Schnabelsmühle in die Bensberger Straße. Der tatsächliche Wert dürfte darunter liegen.

Fahrstreifen	Verkehrsstärke im Kreis $q_{PE,K}$	Kapazität des Fahrstreifens $C_{PE}$	Verkehrsstärke $q_{PE}$	Kapazitätsreserve R
	[Pkw-E/h]	[Fz/h]	[Fz/h]	[Fz/h]
rechts	400	848 (morgens)	417 (morgens)	431
links	400	870 (nachm.)	689 (nachm.)	181

*Tabelle 5-5: Modellrechnung für die Kapazität und die Kapazitätsreserve der Zufahrt aus der Straße „An der Gohrsmühle“ in den Turbokreisverkehr Schnabelsmühle mit Berücksichtigung des Einflusses von Fußgängerquerungen*

#### Ausfahrt

Für die Ausfahrten aus Kreisverkehren gibt es laut HBS 2015 noch kein Berechnungsverfahren für die Qualität des Verkehrsablaufs.

Anders als bei der Kreisverkehrszufahrt spielt bei der *Ausfahrt* die Rückstaulänge eine kritische Rolle, da die Gefahr besteht, dass Fahrzeuge, die sich an der Ausfahrt zurückstauen, den Verkehrsfluss auf der Kreisfahrbahn behindern. Um den heute vorhandenen Verkehrsablauf beurteilen zu können, wurden die für die Zählung verwendeten Videoaufzeichnungen in den folgenden Stunden hinsichtlich des Rückstaus ausgewertet (Einzelwerte siehe Kapitel 8.5 im Anhang):

- 07:30–08:30 Uhr: Spitzenstunde der Kfz-Verkehrsbelastung der Kreiselausfahrt
- 12:15–13:15 Uhr: Spitzenstunde der Fußgänger- und Radfahrer-Verkehrsbelastung auf der Querung der Zu- und Ausfahrt.

Auf dem *rechten*, stärker belasteten Fahrstreifen wurde in der *Morgenspitzenstunde* in 37 von 60 Minutenintervallen ein Rückstau vor dem FGÜ festgestellt. Dieser erreichte in den meisten Fällen nur eine Länge von 1 bis 2 Fahrzeugen. Innerhalb von 10 Minutenintervallen wurde ein Rückstau von mindestens 4 Fahrzeugen festgestellt. Der Mittelwert betrug 2,9 Fahrzeuge. Teilweise reichte der Rückstau bis zur Zufahrt Schnabelsmühle. Die Behinderung des Verkehrsflusses auf der Kreisfahrbahn dauerte jedoch jeweils nur einige Sekunden, da die Frequenz der Querungen gering war.

Auf dem *linken*, schwächer belasteten Fahrstreifen wurde in der Morgenspitzenstunde in 31 von 60 Minutenintervallen ein Rückstau vor dem FGÜ festgestellt. Dieser erreichte ebenfalls in den meisten Fällen nur eine Länge von 1 bis 2 Fahrzeugen und in 6 Fällen eine Länge von 3 bis 4 Fahrzeugen. Der Mittelwert betrug 1,8 Fahrzeuge. Der Verkehr auf der Kreisfahrbahn wurde nur selten behindert, und in der Regel wurde nur ein Fahrzeug aufgehalten bzw. abgebremst.

*Mittags* ergab sich eine ziemlich ähnliche Situation: Bei höherer Verkehrsstärke auf der Querung, aber geringerer Kfz-Verkehrsstärke auf der Ausfahrt gab es auf dem *rechten* Fahrstreifen ebenfalls in 37 von 60 Minutenintervallen einen Rückstau, der im Mittel 3,7 Fahrzeuge umfasste.

Auf dem *linken* Fahrstreifen wurde nur in 22 von 60 Minutenintervallen ein Rückstau registriert, der fast ausschließlich 1 oder 2 Fahrzeuge umfasste und im Mittel 1,6 Fahrzeuge betrug.

Zusätzlich zum registrierten Rückstau ergaben sich häufiger Interaktionen in der Form, dass Kfz wegen querender Fußgänger oder Radfahrer abbremsen mussten ohne anzuhalten.

## Ergebnis

Auch unter Berücksichtigung der Querung von 160 Fußgängern und Radfahrern in der Spitzenstunde weist die *Zufahrt* „An der Gohrsmühle“ des Turbokreisverkehrs Schnabelsmühle eine mindestens gute Verkehrsqualität auf. Auch eine deutlich höhere Verkehrsstärke der Querungen wäre für die Zufahrt noch verträglich.

An der *Ausfahrt* tritt zwar punktuell ein Rückstau auf, jedoch in der Regel nur von geringer Länge und Dauer. Der Verkehrsfluss auf der Kreisfahrbahn wird nur geringfügig beeinträchtigt. Erst bei einer deutlichen Zunahme der Querungsverkehrsstärke bestünde die Gefahr, dass größere Teile der Kreisfahrbahn blockiert würden.

Da die Zählung, die daraus abgeleiteten Berechnungen sowie die Beobachtung der Rückstaulänge unter der Bedingung der provisorischen Verlegung der Bushaltestelle „Markt“ auf die Straße „An der Gohrsmühle“ durchgeführt wurde, erscheint die dauerhafte Verlegung unter diesem Aspekt bei der heutigen Verkehrsmenge unproblematisch.

Da die Zunahme der Verkehrsbelastung auf der „Gohrsmühle“ bei Realisierung der Verkehrsführungsvarianten 2, 3 und 4 des Kapitels 4 im Wesentlichen die *Zufahrt* zum Kreisverkehr betrifft, dürfte diese Aussage auch für die künftige Kfz-Verkehrsbelastung gelten.

## 6 Kurzfristige Lösungsansätze für die Stationsstraße

Unabhängig von der Realisierung der Bauvorhaben BP 2118, BP 2129 und neues Stadthaus wird untersucht, ob und wie die heutige Verkehrssituation in der Stationsstraße verbessert werden kann. Im Folgenden soll untersucht werden, welche Maßnahmen zu einer verkehrlichen Entlastung der Stationsstraße oder zu einem verbesserten Kfz-Verkehrsfluss beitragen können.

Die heutige Situation ist gekennzeichnet durch:

- zähen Verkehrsfluss in Richtung Norden (Rampe)
- teilweise Rückstau in die Zufahrt aus dem Kreisverkehr Gohrsmühle sowie aus dem Bypass aus der Straße „An der Gohrsmühle“, so dass auch die Kfz, deren Ziel im Parkhaus der Rhein-Berg Galerie liegt, diese schwer erreichen können
- eine leichte Abnahme der Verkehrsstärke auf der Stationsstraße zwischen 2017 und 2018 in Folge der Wiederherstellung der normalen Verkehrsführung
- keine Abnahme der Verkehrsstärke in Richtung Norden in der hoch belasteten Nachmittagsstundengruppe
- eine rechnerisch sehr gute bis gute Verkehrsqualität am Kreisverkehr Gohrsmühle und am Minikreisverkehr.

## 6.1 Variantendefinition

Die künftig zu erwartende Verkehrsbelastung wurde für die in der folgenden Tabelle genannten Verkehrsführungsvarianten untersucht.

Variante	Bebauungspläne	Führung des Linienbusverkehrs	Straßennetz
Analyse	-	über (H) Markt (Bestand)	Bestand
Prognose 2018 V1			Paffrather Str. zwischen Rampe und Konrad-Adenauer-Platz: Einbahn in Richtung Osten
Prognose 2018 V2			Paffrather Str. zwischen Rampe und Dr.-Robert-Koch-Str.: Sperrung
Prognose 2018 V3			Paffrather Str. zwischen Rampe und Konrad-Adenauer-Platz: Einbahn in Richtung Westen

Tabelle 6-1: Varianten für die Prognose 2018

Da die Sperrung der Verbindungsrampe zwischen der Stationsstraße und der Paffrather Straße keine kurzfristig umsetzbare Lösung darstellt, wird sie hier nicht betrachtet. Als Optionen für die Verkehrsführung zur Reduktion des durch die Stationsstraße fließenden Verkehrs verbleibt nur die Sperrung der Paffrather Straße. Zusätzlich zu der in Kapitel 4 untersuchten Sperrung in beiden Richtungen werden die beiden Varianten der Sperrung in einer Richtung untersucht.

## 6.2 Prognosevariante 1 (2018)

Die Abbildung 6-1 zeigt die Streckenbelastung in der Prognosevariante 1. In der Abbildung 6-2 ist die Belastungsdifferenz zur Analyse dargestellt.

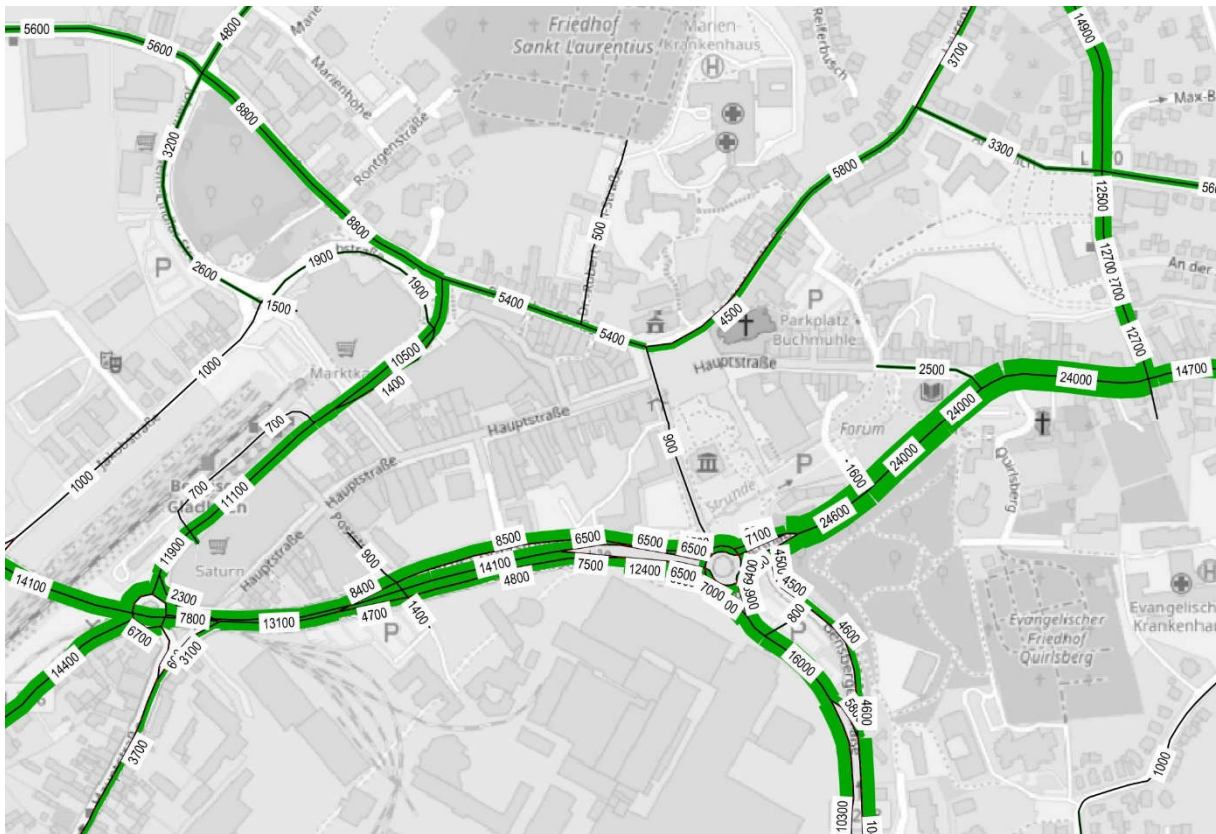


Abbildung 6-1: Streckenbelastung in der Prognosevariante 1 (2018) (Kfz/24 Std./ DTV-W)  
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

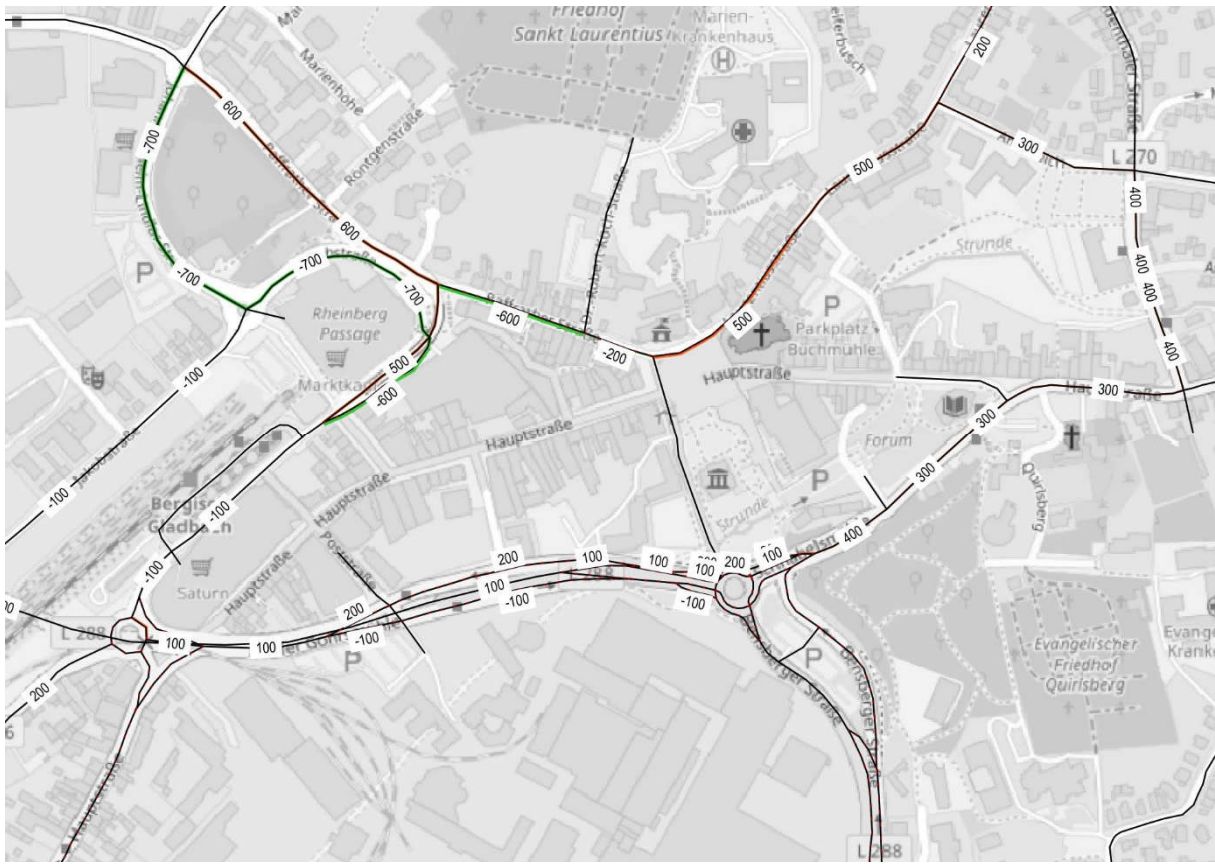


Abbildung 6-2: Prognosevariante 1 (2018): Streckenbelastung im Vergleich zur Analyse (Kfz/24 Std./ DTV-W)  
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Die Sperrung der Paffrather Straße zwischen Konrad-Adenauer-Platz und der Rampe in Richtung Westen führt nur zu geringfügigen Veränderungen der Verkehrsbelastung. Dies ist dadurch bedingt, dass die Paffrather Straße auf diesem Abschnitt in Richtung Westen – aufgrund der Einbahnstraßenregelung in der Laurentiusstraße – nur eine geringe Belastung aufweist. In der Stationsstraße bleibt die Belastung fast unverändert.

### 6.3 Prognosevariante 2 (2018)

Die Abbildung 6-3 zeigt die Streckenbelastung in der Prognosevariante 2. In der Abbildung 6-4 ist die Belastungsdifferenz zur Analyse dargestellt.

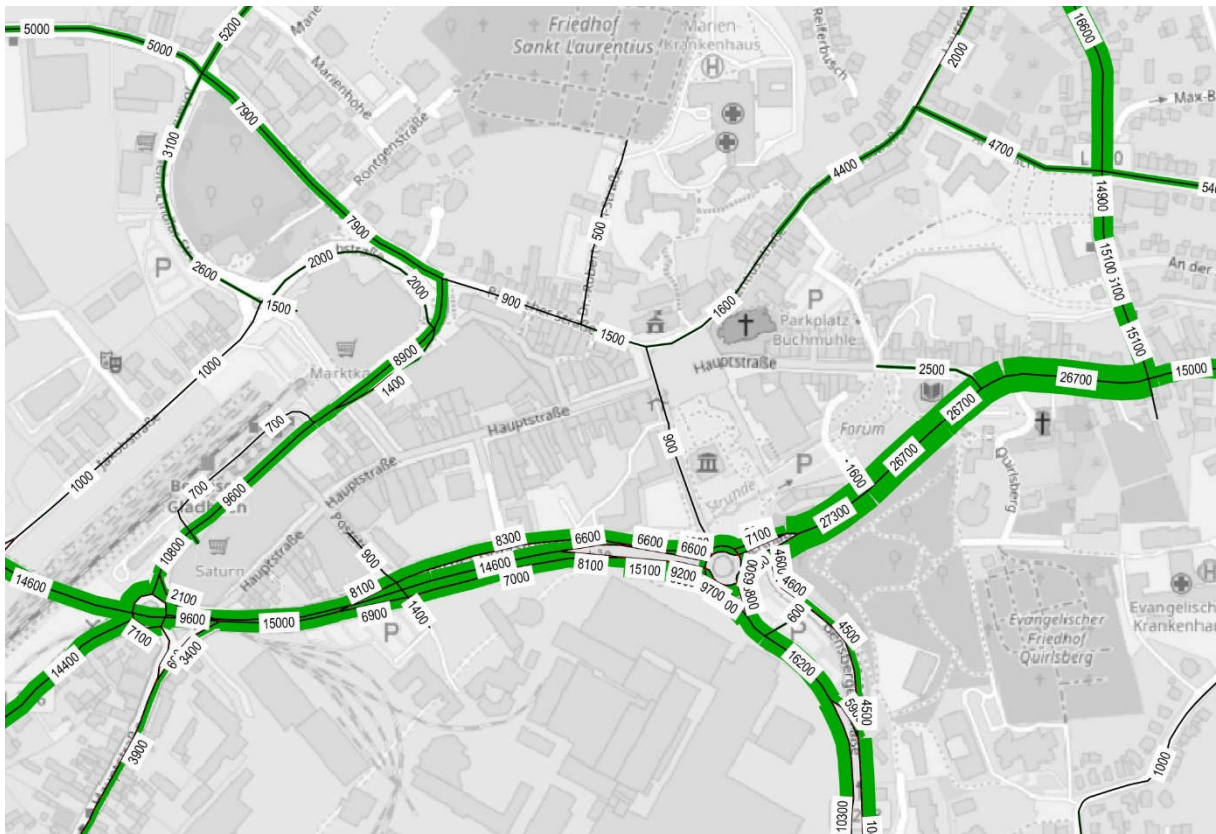


Abbildung 6-3: Streckenbelastung in der Prognosevariante 2 (2018) (Kfz/24 Std./DTV-W)  
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

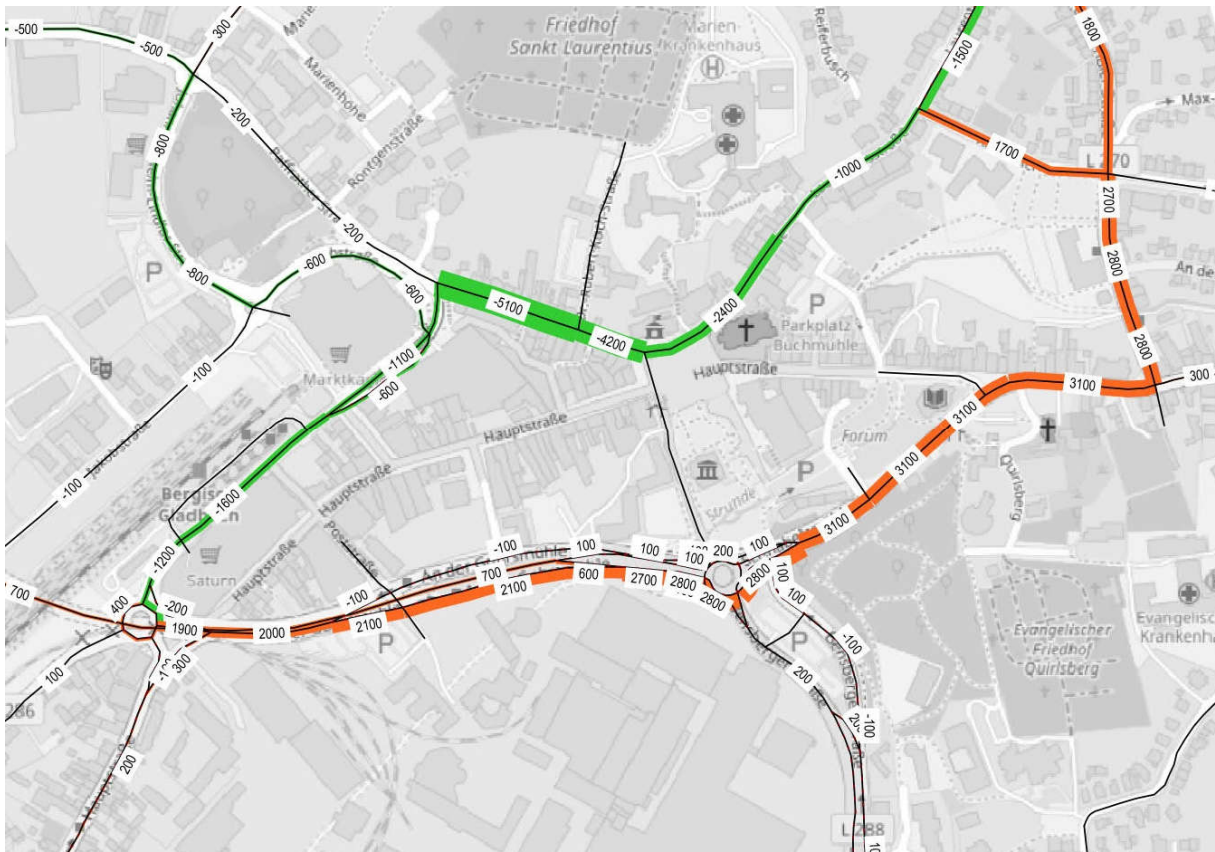


Abbildung 6-4: Prognosevariante 2 (2018): Streckenbelastung im Vergleich zur Analyse (Kfz/24 Std./ DTV-W)  
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Die beidseitige Sperrung der Paffrather Straße zwischen Dr.-Robert-Koch-Straße und der Rampe bewirkt wie in der Variante 3 für 202x eine Umorientierung der Kraftfahrer, die bisher durch die Stationsstraße in die Paffrather Straße und weiter in die Laurentiusstraße gefahren sind, auf den Straßenzug An der Gohrsmühle – Schnabelsmühle – Hauptstraße – Odenthaler Straße. Hier treten Mehrbelastungen von 1.800 bis 3.100 Kfz auf. Die Stationsstraße wird um 1.200 bis 1.600 Kfz entlastet.

## 6.4 Prognosevariante 3 (2018)

Die Abbildung 6-5 zeigt die Streckenbelastung in der Prognosevariante 3. In der Abbildung 6-6 ist die Belastungsdifferenz zur Analyse dargestellt.

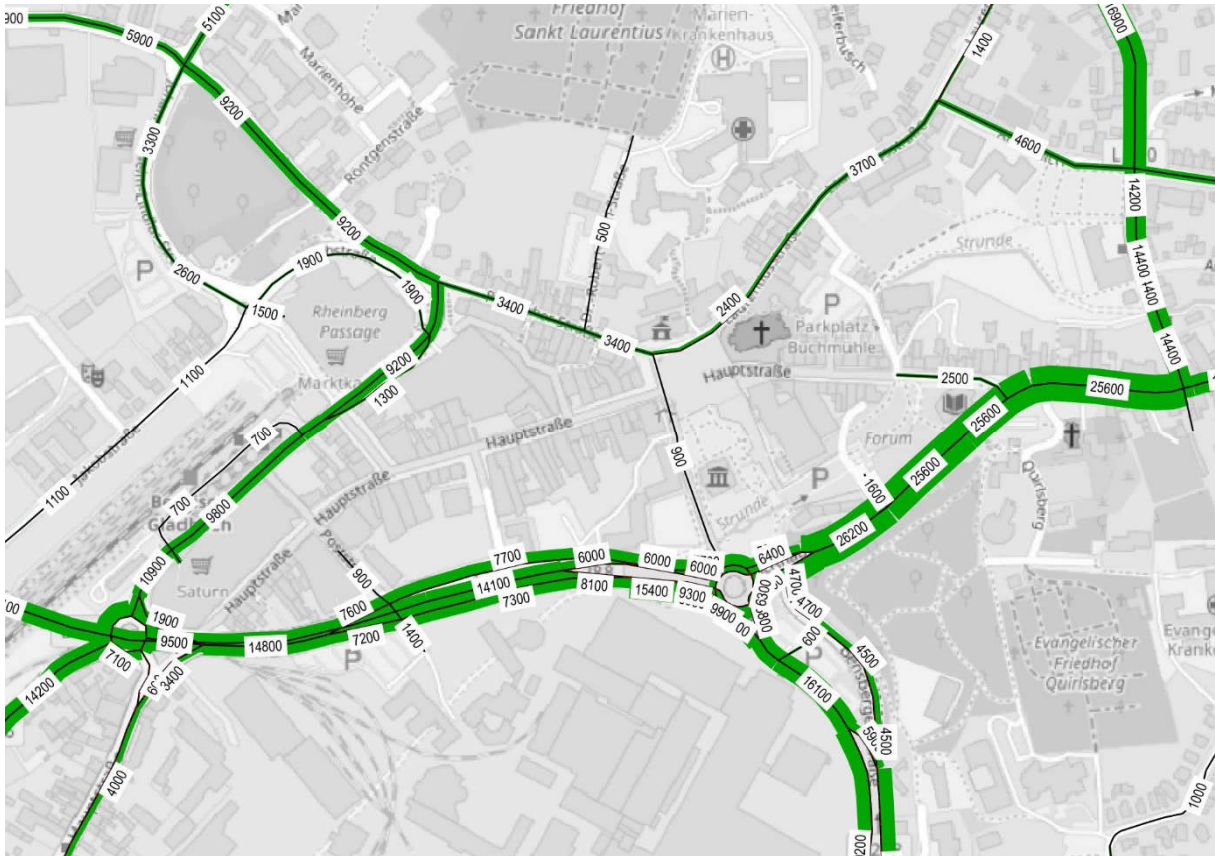


Abbildung 6-5: Streckenbelastung in der Prognosevariante 3 (2018) (Kfz/24 Std./DTV-W)  
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende



## 6.5 Variantenvergleich

Die folgende Tabelle zeigt die prognostizierte Belastung ausgewählter Streckenabschnitte im Variantenvergleich.

Straßenabschnitt		Analyse	Prognose 2018 V1	Prognose 2018 V2	Prognose 2018 V3
Johann-Wilhelm-Lindlar-Str. (südlich Kreisverkehr Paffrather Str.)	DTV-W	4.000	3.200	3.100	3.300
	Zu-/Abnahme ggü. Analyse		-800	-900	-700
	Differenz zu Analyse in %		-20%	-23%	-18%
Paffrather Str. (östlich Kreisverkehr)	DTV-W	8.200	8.800	7.900	9.200
	Zu-/Abnahme ggü. Analyse		600	-300	1.000
	Differenz zu Analyse in %		7%	-4%	12%
Paffrather Str. (östlich Rampe)	DTV-W	6.000	5.400	900	3.400
	Zu-/Abnahme ggü. Analyse		-600	-5.100	-2.600
	Differenz zu Analyse in %		-10%	-85%	-43%
Laurentiusstr. (nordöstlich K.-Adenauer-Platz)	DTV-W	4.000	4.500	1.600	2.400
	Zu-/Abnahme ggü. Analyse		500	-2.400	-1.600
	Differenz zu Analyse in %		13%	-60%	-40%
Odenthaler Str. (zwischen Hauptstr. und Am Mühlenberg)	DTV-W	12.300	12.700	15.100	14.400
	Zu-/Abnahme ggü. Analyse		400	2.800	2.100
	Differenz zu Analyse in %		3%	23%	17%
Schnabelsmühle (östlich Kreisverkehr)	DTV-W	24.200	24.600	27.300	26.200
	Zu-/Abnahme ggü. Analyse		400	3.100	2.000
	Differenz zu Analyse in %		2%	13%	8%
An der Gohrsmühle (zwischen Stationsstr. und Poststr.)	DTV-W	13.000	13.100	15.000	14.800
	Zu-/Abnahme ggü. Analyse		100	2.000	1.800
	Differenz zu Analyse in %		1%	15%	14%
Stationsstr. (zwischen Minikreisel und Poststr.)	DTV-W	11.200	11.100	9.600	9.800
	Zu-/Abnahme ggü. Analyse		-100	-1.600	-1.400
	Differenz zu Analyse in %		-1%	-14%	-13%
Jakobstr. (Parkhausumfahrung)	DTV-W	2.600	1.900	2.000	1.900
	Zu-/Abnahme ggü. Analyse		-700	-600	-700
	Differenz zu Analyse in %		-27%	-23%	-27%
Jakobstr. (südwestlich Kreisverkehr)	DTV-W	1.100	1.000	1.000	1.100
	Zu-/Abnahme ggü. Analyse		-100	-100	0
	Differenz zu Analyse in %		-9%	-9%	0%

Abnahme um 25% und mehr	
Abnahme um 10 bis 24%	
Abnahme oder Zunahme unter 10%	
Zunahme um 10 bis 24%	
Zunahme um 25% und mehr	

Tabelle 6-2: Belastung ausgewählter Streckenabschnitte im Variantenvergleich

- Die Belastung der *Odenthaler Straße* zwischen Hauptstraße und „Am Mühlenberg“ steigt um bis zu 23 % auf 15.100 Kfz in Variante 2. In den Varianten 1 und 3 fallen die Steigerungswerte zwar geringer, aber immer noch erheblich aus.
- Die *Schnabelsmühle* muss in Variante 2 eine Zunahme von 13 % oder 3.100 Fahrzeugen verkraften. In der Variante 3 fällt die Zunahme mit 8 % oder 2.000 Kfz geringer, aber immer noch deutlich aus. In der Variante 1 ist die Zunahme nur gering.
- Auf der Straße „*An der Gohrsmühle*“ ist in den Varianten 2 und 3 eine deutliche Zunahme um 14–15 % zu erwarten, was 1.800–2.000 Kfz entspricht. In der Variante 1 ist die Zunahme nur gering.
- In den Varianten 2 und 3 fällt die Entlastung des Straßenzuges *Paffrather Straße – Laurentiusstraße* östlich der Rampe sehr deutlich aus, so dass hier Freiräume für eine fußgänger- und radfahrerfreundliche Umgestaltung entstehen. Hierbei muss allerdings der Linienbusverkehr berücksichtigt werden.

Sowohl die Sperrung der Paffrather Straße (Variante 2) als auch die Einbahnregelung in Richtung Westen (Variante 3) führen zu einer merklichen Belastungsabnahme in der Stationsstraße. Beide Maßnahmen führen aber zu einer Verdrängung von Verkehren auf den Straßenzug An der Gohrsmühle – Schnabelsmühle – Hauptstraße – Odenthaler Straße. Hier liegen die bereits heute stark ausgelasteten Knoten:

- Kreisverkehr Schnabelsmühle und
- Hauptstraße/ Odenthaler Straße,

bei denen fraglich ist, ob für die zusätzliche Belastung noch ausreichende Kapazität vorhanden ist. Die Beantwortung dieser Frage ist nicht Gegenstand dieser Untersuchung.

## 6.6 Weitere mögliche Lösungsansätze

Wie beschrieben führt die Umsetzung der Varianten 2 und 3 zu einer merklichen Abnahme der Verkehrsstärke in der Stationsstraße, was zu einer Entspannung der Situation beiträgt. Weitere denkbare Maßnahmen wären:

- Umwandlung des FGÜ Poststraße in eine Querungshilfe
- (Wieder-)Einrichtung von signalisierten Fußgängerüberwegen an Stelle des „Shared Space“ und des FGÜ Poststraße.

### Querungshilfe

Der „Shared Space“ an der Kreuzung mit der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße stellt in der Praxis eine Querungshilfe dar. Fußgänger und Radfahrer sind nicht bevorrechtigt, ihnen wird jedoch in der Regel von den Kraftfahrern der Vorrang eingeräumt. Würde der FGÜ Poststraße in eine Querungshilfe umgewandelt, so würde sich dort wahrscheinlich ein ähnlicher Effekt einstellen, der kaum zu einer Kapazitätserhöhung beim Kfz-Strom in Richtung Rampe führen würde. Zudem stellt der „Shared Space“ aufgrund der höheren Querungsfrequenz einen größeren Widerstand dar, so dass sich insgesamt kein merklicher Effekt ergeben dürfte. Für die querenden Fußgänger würde dagegen die Sicherheit tendenziell verringert.

### Fußgänger-LSAs

Die (Wieder-)Einrichtung von signalisierten Fußgängerüberwegen an Stelle des „Shared Space“ und des FGÜ Poststraße würde die Kapazität der Kfz-Ströme deutlich erhöhen und somit die Wartezeiten in den Spitzenstunden verringern, jedoch die Wartezeiten für die querenden Fußgänger und Radfahrer ebenfalls deutlich erhöhen. Unter den Annahmen einer Umlaufzeit von 90 Sekunden, einer Freigabezeit von 50 Sekunden für den Kfz-Verkehr und von 20 Sekunden für die Fußgänger und Radfahrer ergibt sich bei der heutigen Spitzenstundenbelastung eine mittlere Wartezeit von ca. 13 Sekunden für die in Richtung Rampe fahrenden Kfz. Für die querenden Fußgänger und Radfahrer würde eine mittlere Wartezeit von 27 Sekunden auftreten. Neben den erheblichen Kosten für die Einrichtung von zwei lichtsignalisierten FGÜs entstünden für täglich mehrere tausend Verkehrsteilnehmer erhebliche Nachteile. Die durchgängig widerstandsfreie Verbindung zwischen der Fußgängerzone, dem Busbahnhof und dem S-Bahnhof würde unterbrochen.

## 7 Bewertung und Empfehlung

### Maßnahmen nach Realisierung der Bauvorhaben

Die Realisierung der Bauvorhaben erscheint aus Sicht des Kfz-Verkehrs unproblematisch, wenn gleichzeitig die Verkehrsführung so geändert wird, dass eine Entlastung der Stationsstraße erreicht wird. Grundsätzlich sind die Varianten 2 bis 9 für den Prognosehorizont 202x hierzu geeignet.

- Hinsichtlich des Verkehrsablaufs an den untersuchten Kreisverkehrsplätzen entstehen in den untersuchten Verkehrsführungsvarianten keine Qualitätsprobleme.
- Auch die angedachte Veränderung der Buslinienführung über die Straße „An der Gohrsmühle“ anstatt über die Haltestelle „Markt“ führt nicht zu Einschränkungen der Qualität des Verkehrsablaufs an der Ein- und Ausfahrt des Turbokreisverkehrs Schnabelsmühle. Allerdings entstehen längere Zu- und Abgangswege zum ÖPNV für Besucher der Fußgängerzone.

### Bewertung und Empfehlung

Die wesentlichen Wirkungen der Varianten werden in der folgenden Tabelle zusammenfassend bewertet.

Variante: Prognose 202x	1	2	3	4	6	7	8	9
Entlastung Stationsstraße	-	+	o	+	+	++	+	++
Entlastung Paffrather Straße zwischen Rampe und Kreisverkehr	o	++	o	+++	++	++	+++	+++
Paffrather Straße: Gestaltungsspielraum für Fußgänger und Radfahrer	o	+	+++	+++	+	+	+++	+++
Belastung Kreisverkehr Schnabelsmühle	o	-	--	--	-	-	--	--
Belastung Knoten Hauptstraße/ Odenthaler Straße	o	-	--	--	-	-	--	--
ÖPNV-Erreichbarkeit der Fußgängerzone	-	-	-	-	-	-	-	-

Tabelle 7-1: Zusammenfassende Bewertung der Varianten der Prognose 202x

Die Variante 1 hat hinsichtlich der Belastung der Stationsstraße nur sehr geringe Wirkung. Die Sperrung der Paffrather Straße (Varianten 3, 4, 8 und 9) weist den gravierenden Nachteil der Mehrbelastung der Knoten Schnabelsmühle und Hauptstraße/ Odenthaler Straße auf. Diese Varianten können daher nicht empfohlen werden.

Der Durchgangsverkehr auf der Stationsstraße beträgt etwa 45 %. Hiermit sind Verkehre gemeint, die die Stationsstraße komplett befahren und über den Kreisverkehr Paffrather Straße/ Reuterstraße bzw.

über die Tiefgaragenzufahrt Marienkrankenhaus hinausfahren bzw. von jenseits des genannten Kreisverkehrs kommen.

Mit einer Sperrung der Rampe und Öffnung der Parkhausumfahrt (Variante 2) ließe sich die Belastung der Stationsstraße um ca. 10 % reduzieren, da ein Teil des Durchgangsverkehrs verdrängt würde. Eine weitere Reduzierung wird erreicht, wenn über die Netzergänzung westliche Innenstadt und den Anschluss Kuhlerbusch (Variante 7) eine Alternativroute in Nord-Süd-Richtung und umgekehrt geschaffen wird. Mit diesen Maßnahmen wird eine Entlastung der Stationsstraße um 27 % erreicht, was etwa 60 % des Durchgangsverkehrs entspricht.

**Daher wird die Sperrung der Rampe Stationsstraße und die Öffnung der Parkhausumfahrt in beide Richtungen empfohlen.**

Somit bleibt die Funktion der Stationsstraße als zentrale Kfz-Erschließungsachse für die Parkhäuser, den Bahnhof, das neue Stadthaus und die beiden Baugebiete erhalten. Die „Bypassfunktion“ des Streckenzugs Paffrather Straße – Laurentiusstraße und die Kfz-Erreichbarkeit des Konrad-Adenauer-Platzes bleibt ebenfalls erhalten.

#### Kurzfristige Maßnahmen

Die Sperrung der Paffrather Straße bzw. Umgestaltung zur Einbahnstraße in Richtung Westen führt zwar zu einer Entlastung der Stationsstraße, aber auch zu einer deutlichen Mehrbelastung der Achse Schnabelsmühle – Hauptstraße – Odenthaler Straße, da die Kapazität der parallelen Verbindung Paffrather Straße – Laurentiusstraße entfällt. **Die Varianten 2 und 3 können daher vor dem Hintergrund der Bauvorhaben, die ein zusätzliches Verkehrsaufkommen verursachen, nicht empfohlen werden. Eine Einrichtungsführung auf der Paffrather Straße in Richtung Osten (Variante 1) hätte keine spürbare Wirkung und wird daher ebenfalls nicht empfohlen.**

Die Aufhebung des „Shared Space“ und die (Wieder-)Einrichtung von Fußgänger-LSAs würde die Verkehrssituation für die in Richtung Norden fahrenden Kfz nur in den Nachmittagsstunden verbessern, wäre jedoch ganztägig mit großen Einschränkungen für den Fuß- und Radverkehr verbunden und würde eine starke Barrierewirkung schaffen. **Die heutige Gestaltung der Stationsstraße sollte daher nicht verändert werden.**

Es sollte geprüft werden, ob bereits vor Realisierung der Bauvorhaben die Sperrung der Rampe und die Umleitung des Kfz-Verkehrs über die Parkhausumfahrung realisiert werden kann. Die Rampe könnte ggf. für eine Übergangszeit für den Linienbus- und den Radverkehr geöffnet bleiben.

## **8 Anhang**

### **Berechnung der Qualität des Verkehrsablaufs**

## 8.1 Kreisverkehr Gohrsmühle

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: Gohrsmühle Analyse MoSpi.krs  
 Projekt: BGLWES18  
 Projekt-Nummer: 1  
 Knoten: Kreisverkehr Gohrsmühle  
 Stunde: Morgenspitze

### Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Kalkstraße	1	70	119	378	1128	0,34	750	4,8	A
2	Hauptstraße/Süd	1	70	497	49	818	0,06	769	4,7	A
3	An der Gohrsmühle	1	70	415	457	882	0,52	425	8,4	A
4	Stationsstraße	1	70	481	349	830	0,42	481	7,5	A

### Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	Kalkstraße	1	70	119	378	1128	0,3	2	2	A
2	Hauptstraße/Süd	1	70	497	49	818	0,0	0	0	A
3	An der Gohrsmühle	1	70	415	457	882	0,7	3	5	A
4	Stationsstraße	1	70	481	349	830	0,5	2	3	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr  
Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 1233 Pkw-E/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 1205 Fz/h

Summe aller Wartezeiten : 2,3 Fz-h/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 6,9 s pro Fz

Berechnungsverfahren :  
 Kapazität : Merkblatt Kreisverkehre 2006 - Korrekturen nach Brilon, Wu (2008)  
 Wartezeit : HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0,8 / T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997  
 Fußgänger-Einfluss : Stuwe, 1992  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Abbildung 8-1: Analyse, Spitzenstunde morgens

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: Gohrsmühle Analyse NaSpi.krs  
 Projekt: BGLWES18  
 Projekt-Nummer: 1  
 Knoten: Kreisverkehr Gohrsmühle  
 Stunde: Morgenspitze

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Kalkstraße	1	70	127	398	1121	0,36	723	5,0	A
2	Hauptstraße/Süd	1	70	525	51	796	0,06	745	4,8	A
3	An der Gohrsmühle	1	70	437	476	865	0,55	389	9,2	A
4	Stationsstraße	1	70	501	370	815	0,45	445	8,1	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	Kalkstraße	1	70	127	398	1121	0,4	2	3	A
2	Hauptstraße/Süd	1	70	525	51	796	0,0	0	0	A
3	An der Gohrsmühle	1	70	437	476	865	0,8	4	5	A
4	Stationsstraße	1	70	501	370	815	0,6	2	4	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr  
Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 1295 Pkw-E/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 1273 Fz/h  
 Summe aller Wartezeiten : 2,6 Fz-h/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 7,4 s pro Fz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Merkblatt Kreisverkehre 2006 - Korrekturen nach Brilon, Wu (2008)  
 Wartezeit : HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0,8 / T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997  
 Fußgänger-Einfluss : Stuwe, 1992  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Abbildung 8-2: Analyse, Spitzenstunde nachmittags

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: Gohrsmühle Prognose V0 MoSpi.krs  
 Projekt: BGLWES18  
 Projekt-Nummer: 1  
 Knoten: Kreisverkehr Gohrsmühle  
 Stunde: Morgenspitze

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Kalkstraße	1	70	145	386	1106	0,35	720	5,0	A
2	Hauptstraße/Süd	1	70	531	46	791	0,06	745	4,8	A
3	An der Gohrsmühle	1	70	426	448	873	0,51	425	8,4	A
4	Stationsstraße	1	70	470	410	839	0,49	429	8,4	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	Kalkstraße	1	70	145	386	1106	0,4	2	2	A
2	Hauptstraße/Süd	1	70	531	46	791	0,0	0	0	A
3	An der Gohrsmühle	1	70	426	448	873	0,7	3	5	A
4	Stationsstraße	1	70	470	410	839	0,7	3	4	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr  
Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 1290 Pkw-E/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 1265 Fz/h

Summe aller Wartezeiten : 2,5 Fz-h/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 7,2 s pro Fz

Berechnungsverfahren :  
 Kapazität : Merkblatt Kreisverkehre 2006 - Korrekturen nach Brilon, Wu (2008)  
 Wartezeit : HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0,8 / T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997  
 Fußgänger-Einfluss : Stuwe, 1992  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Abbildung 8-3: Prognose V0, Spitzenstunde morgens

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: Gohrsmühle Prognose V0 NaSpi.krs  
 Projekt: BGLWES18  
 Projekt-Nummer: 1  
 Knoten: Kreisverkehr Gohrsmühle  
 Stunde: Nachmittagsspitze

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Kalkstraße	1	70	152	409	1100	0,37	691	5,2	A
2	Hauptstraße/Süd	1	70	561	49	769	0,06	720	5,0	A
3	An der Gohrsmühle	1	70	451	468	854	0,55	386	9,3	A
4	Stationsstraße	1	70	492	431	822	0,52	391	9,2	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	Kalkstraße	1	70	152	409	1100	0,4	2	3	A
2	Hauptstraße/Süd	1	70	561	49	769	0,0	0	0	A
3	An der Gohrsmühle	1	70	451	468	854	0,8	4	5	A
4	Stationsstraße	1	70	492	431	822	0,8	3	5	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr  
Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 1357 Pkw-E/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 1337 Fz/h

Summe aller Wartezeiten : 2,9 Fz-h/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 7,9 s pro Fz

Berechnungsverfahren :  
 Kapazität : Merkblatt Kreisverkehre 2006 - Korrekturen nach Brilon, Wu (2008)  
 Wartezeit : HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0,8 / T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997  
 Fußgänger-Einfluss : Stuwe, 1992  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Abbildung 8-4: Prognose V0, Spitzenstunde nachmittags

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: Gohrsmühle Prognose V1 MoSpi.krs  
 Projekt: BGLWES18  
 Projekt-Nummer: 1  
 Knoten: Kreisverkehr Gohrsmühle  
 Stunde: Morgenspitze

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Kalkstraße	1	70	175	386	1080	0,36	694	5,2	A
2	Hauptstraße/Süd	1	70	561	61	769	0,08	708	5,1	A
3	An der Gohrsmühle	1	70	441	433	862	0,50	429	8,4	A
4	Stationsstraße	1	70	455	455	850	0,54	395	9,1	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	Kalkstraße	1	70	175	386	1080	0,4	2	3	A
2	Hauptstraße/Süd	1	70	561	61	769	0,1	0	0	A
3	An der Gohrsmühle	1	70	441	433	862	0,7	3	5	A
4	Stationsstraße	1	70	455	455	850	0,8	3	5	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr  
Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 1335 Pkw-E/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 1295 Fz/h

Summe aller Wartezeiten : 2,7 Fz-h/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 7,5 s pro Fz

Berechnungsverfahren :  
 Kapazität : Merkblatt Kreisverkehre 2006 - Korrekturen nach Brilon, Wu (2008)  
 Wartezeit : HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0,8 / T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997  
 Fußgänger-Einfluss : Stuwe, 1992  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Abbildung 8-5: Prognose V1, Spitzenstunde morgens

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: Gohrsmühle Prognose V1 NaSpi.krs  
 Projekt: BGLWES18  
 Projekt-Nummer: 1  
 Knoten: Kreisverkehr Gohrsmühle  
 Stunde: Nachmittagsspitze

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Kalkstraße	1	70	176	409	1079	0,38	670	5,4	A
2	Hauptstraße/Süd	1	70	585	59	750	0,08	691	5,2	A
3	An der Gohrsmühle	1	70	461	456	846	0,54	390	9,2	A
4	Stationsstraße	1	70	480	467	831	0,56	364	9,8	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	Kalkstraße	1	70	176	409	1079	0,4	2	3	A
2	Hauptstraße/Süd	1	70	585	59	750	0,1	0	0	A
3	An der Gohrsmühle	1	70	461	456	846	0,8	3	5	A
4	Stationsstraße	1	70	480	467	831	0,9	4	6	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

	Gesamter Verkehr Verkehr im Kreis	
Zufluss über alle Zufahrten	: 1391	Pkw-E/h
davon Kraftfahrzeuge	: 1360	Fz/h
Summe aller Wartezeiten	: 3,1	Fz-h/h
Mittl. Wartezeit über alle Fz	: 8,1	s pro Fz
Berechnungsverfahren :		
Kapazität	: Merkblatt Kreisverkehre 2006 - Korrekturen nach Brilon, Wu (2008)	
Wartezeit	: HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0,8 / T = 3600	
Staulängen	: Wu, 1997	
Fußgänger-Einfluss	: Stuwe, 1992	
LOS - Einstufung	: HBS (Deutschland)	

Abbildung 8-6: Prognose V1, Spitzenstunde nachmittags

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: Gohrsmühle Prognose V2 MoSpi.krs  
 Projekt: BGLWES18  
 Projekt-Nummer: 1  
 Knoten: Kreisverkehr Gohrsmühle  
 Stunde: Morgenspitze

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Kalkstraße	1	70	182	334	1074	0,31	740	4,9	A
2	Hauptstraße/Süd	1	70	516	50	803	0,06	753	4,8	A
3	An der Gohrsmühle	1	70	280	429	992	0,43	563	6,4	A
4	Stationsstraße	1	70	451	480	854	0,56	374	9,6	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	Kalkstraße	1	70	182	334	1074	0,3	1	2	A
2	Hauptstraße/Süd	1	70	516	50	803	0,0	0	0	A
3	An der Gohrsmühle	1	70	280	429	992	0,5	2	3	A
4	Stationsstraße	1	70	451	480	854	0,9	4	6	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr  
Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 1293 Pkw-E/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 1254 Fz/h

Summe aller Wartezeiten : 2,5 Fz-h/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 7,1 s pro Fz

Berechnungsverfahren :  
 Kapazität : Merkblatt Kreisverkehre 2006 - Korrekturen nach Brilon, Wu (2008)  
 Wartezeit : HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0,8 / T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997  
 Fußgänger-Einfluss : Stuwe, 1992  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Abbildung 8-7: Prognose V2, Spitzenstunde morgens

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: Gohrsmühle Prognose V2 NaSpi.krs  
 Projekt: BGLWES18  
 Projekt-Nummer: 1  
 Knoten: Kreisverkehr Gohrsmühle  
 Stunde: Nachmittagsspitze

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Kalkstraße	1	70	188	354	1069	0,33	715	5,0	A
2	Hauptstraße/Süd	1	70	542	52	783	0,07	731	4,9	A
3	An der Gohrsmühle	1	70	297	453	978	0,46	525	6,8	A
4	Stationsstraße	1	70	477	501	833	0,60	332	10,8	B

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	Kalkstraße	1	70	188	354	1069	0,3	1	2	A
2	Hauptstraße/Süd	1	70	542	52	783	0,0	0	0	A
3	An der Gohrsmühle	1	70	297	453	978	0,6	3	4	A
4	Stationsstraße	1	70	477	501	833	1,0	4	7	B

**Gesamt-Qualitätsstufe : B**

	Gesamter Verkehr Verkehr im Kreis	
Zufluss über alle Zufahrten	: 1360	Pkw-E/h
davon Kraftfahrzeuge	: 1318	Fz/h
Summe aller Wartezeiten	: 2,8	Fz-h/h
Mittl. Wartezeit über alle Fz	: 7,7	s pro Fz
Berechnungsverfahren :		
Kapazität	: Merkblatt Kreisverkehre 2006 - Korrekturen nach Brilon, Wu (2008)	
Wartezeit	: HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0,8 / T = 3600	
Staulängen	: Wu, 1997	
Fußgänger-Einfluss	: Stuwe, 1992	
LOS - Einstufung	: HBS (Deutschland)	

*Abbildung 8-8: Prognose V2, Spitzenstunde nachmittags*

## 8.2 Minikreisverkehr Stationsstraße

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: Stationsstr Minikreis Analyse MoSpi.krs  
 Projekt: BGLWES18  
 Projekt-Nummer: 1  
 Knoten: Stationsstraße/Minikreisel  
 Stunde: Morgenspitze

### Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Stationsstr./Süd	1	31	109	685	1115	0,61	430	8,3	A
2	Parkhaus RheinBerg .	1	1	562	156	711	0,22	555	6,5	A
3	Stationsstr./Nord	1	36	109	373	1115	0,33	742	4,8	A
4	Busbahnhof	1	59	445	74	808	0,09	734	4,9	A

### Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	Stationsstr./Süd	1	31	109	685	1115	1,1	5	7	A
2	Parkhaus RheinBerg .	1	1	562	156	711	0,2	1	1	A
3	Stationsstr./Nord	1	36	109	373	1115	0,3	1	2	A
4	Busbahnhof	1	59	445	74	808	0,1	0	0	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr  
 Verkehr im Kreis  
 Zufluss über alle Zufahrten : 1288 Pkw-E/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 1211 Fz/h  
 Summe aller Wartezeiten : 2,3 Fz-h/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 6,9 s pro Fz

Berechnungsverfahren :  
 Kapazität : Merkblatt Kreisverkehre 2006 - Korrekturen nach Brilon, Wu (2008)  
 Wartezeit : HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0,8 / T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997  
 Fußgänger-Einfluss : Stuwe, 1992  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Abbildung 8-9: Analyse, Spitzenstunde morgens

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: Stationsstr Minikreisel Analyse NaSpi.krs  
 Projekt: BGLWES18  
 Projekt-Nummer: 1  
 Knoten: Stationsstraße/Minikreisel  
 Stunde: Nachmittagsspitze

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Stationsstr./Süd	1	33	80	697	1142	0,61	445	8,0	A
2	Parkhaus RheinBerg .	1	14	554	245	717	0,34	472	7,6	A
3	Stationsstr./Nord	1	67	208	367	1019	0,36	652	5,5	A
4	Busbahnhof	1	122	540	64	715	0,09	651	5,5	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	Stationsstr./Süd	1	33	80	697	1142	1,1	5	7	A
2	Parkhaus RheinBerg .	1	14	554	245	717	0,4	2	2	A
3	Stationsstr./Nord	1	67	208	367	1019	0,4	2	3	A
4	Busbahnhof	1	122	540	64	715	0,1	0	0	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr  
Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 1373 Pkw-E/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 1313 Fz/h

Summe aller Wartezeiten : 2,6 Fz-h/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 7,2 s pro Fz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Merkblatt Kreisverkehre 2006 - Korrekturen nach Brilon, Wu (2008)  
 Wartezeit : HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0,8 / T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997  
 Fußgänger-Einfluss : Stuwe, 1992  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Abbildung 8-10: Analyse, Spitzenstunde nachmittags

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: Stationsstr Minikreisel Prognose V0 MoSpi.krs  
 Projekt: BGLWES18  
 Projekt-Nummer: 1  
 Knoten: Stationsstraße/Minikreisel  
 Stunde: Morgenspitze

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Stationsstr./Süd	1	31	110	675	1114	0,61	439	8,1	A
2	Parkhaus RheinBerg .	1	1	560	152	713	0,21	561	6,4	A
3	Stationsstr./Nord	1	36	124	385	1101	0,35	716	5,0	A
4	Busbahnhof	1	59	475	67	781	0,09	714	5,0	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	Stationsstr./Süd	1	31	110	675	1114	1,1	5	7	A
2	Parkhaus RheinBerg .	1	1	560	152	713	0,2	1	1	A
3	Stationsstr./Nord	1	36	124	385	1101	0,4	2	2	A
4	Busbahnhof	1	59	475	67	781	0,1	0	0	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr  
Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 1279 Pkw-E/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 1216 Fz/h

Summe aller Wartezeiten : 2,3 Fz-h/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 6,9 s pro Fz

Berechnungsverfahren :  
 Kapazität : Merkblatt Kreisverkehre 2006 - Korrekturen nach Brilon, Wu (2008)  
 Wartezeit : HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0,8 / T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997  
 Fußgänger-Einfluss : Stuwe, 1992  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Abbildung 8-11: Prognose V0, Spitzenstunde morgens

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: Stationsstr Minikreisel Prognose V0 NaSpi.krs  
 Projekt: BGLWES18  
 Projekt-Nummer: 1  
 Knoten: Stationsstraße/Minikreisel  
 Stunde: Nachmittagsspitze

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Stationsstr./Süd	1	33	84	710	1138	0,62	428	8,3	A
2	Parkhaus RheinBerg .	1	14	581	237	694	0,34	457	7,9	A
3	Stationsstr./Nord	1	67	184	381	1041	0,37	660	5,4	A
4	Busbahnhof	1	122	530	64	724	0,09	660	5,5	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	Stationsstr./Süd	1	33	84	710	1138	1,1	5	7	A
2	Parkhaus RheinBerg .	1	14	581	237	694	0,4	2	2	A
3	Stationsstr./Nord	1	67	184	381	1041	0,4	2	3	A
4	Busbahnhof	1	122	530	64	724	0,1	0	0	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr  
Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 1392 Pkw-E/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 1325 Fz/h

Summe aller Wartezeiten : 2,7 Fz-h/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 7,4 s pro Fz

Berechnungsverfahren :  
 Kapazität : Merkblatt Kreisverkehre 2006 - Korrekturen nach Brilon, Wu (2008)  
 Wartezeit : HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0,8 / T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997  
 Fußgänger-Einfluss : Stuwe, 1992  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Abbildung 8-12: Prognose V0, Spitzenstunde nachmittags

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: Stationsstr Minikreisel Prognose V1 MoSpi.krs  
 Projekt: BGLWES18  
 Projekt-Nummer: 1  
 Knoten: Stationsstraße/Minikreisel  
 Stunde: Morgenspitze

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Stationsstr./Süd	1	31	86	718	1137	0,63	419	8,5	A
2	Parkhaus RheinBerg .	1	1	579	152	697	0,22	545	6,6	A
3	Stationsstr./Nord	1	36	156	377	1071	0,35	694	5,2	A
4	Busbahnhof	1	59	475	55	781	0,07	726	5,0	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	Stationsstr./Süd	1	31	86	718	1137	1,2	5	8	A
2	Parkhaus RheinBerg .	1	1	579	152	697	0,2	1	1	A
3	Stationsstr./Nord	1	36	156	377	1071	0,4	2	2	A
4	Busbahnhof	1	59	475	55	781	0,1	0	0	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr  
Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 1302 Pkw-E/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 1231 Fz/h

Summe aller Wartezeiten : 2,5 Fz-h/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 7,2 s pro Fz

Berechnungsverfahren :  
 Kapazität : Merkblatt Kreisverkehre 2006 - Korrekturen nach Brilon, Wu (2008)  
 Wartezeit : HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0,8 / T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997  
 Fußgänger-Einfluss : Stuwe, 1992  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Abbildung 8-13: Prognose V1, Spitzenstunde morgens

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: Stationsstr Minikreisel Prognose V1 NaSpi.krs  
 Projekt: BGLWES18  
 Projekt-Nummer: 1  
 Knoten: Stationsstraße/Minikreisel  
 Stunde: Nachmittagsspitze

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Stationsstr./Süd	1	33	63	747	1158	0,65	411	8,7	A
2	Parkhaus RheinBerg .	1	14	597	237	680	0,35	443	8,1	A
3	Stationsstr./Nord	1	67	213	372	1014	0,37	642	5,6	A
4	Busbahnhof	1	122	530	56	724	0,08	668	5,4	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	Stationsstr./Süd	1	33	63	747	1158	1,3	5	8	A
2	Parkhaus RheinBerg .	1	14	597	237	680	0,4	2	2	A
3	Stationsstr./Nord	1	67	213	372	1014	0,4	2	3	A
4	Busbahnhof	1	122	530	56	724	0,1	0	0	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr  
Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 1412 Pkw-E/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 1338 Fz/h

Summe aller Wartezeiten : 2,8 Fz-h/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 7,7 s pro Fz

Berechnungsverfahren :  
 Kapazität : Merkblatt Kreisverkehre 2006 - Korrekturen nach Brilon, Wu (2008)  
 Wartezeit : HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0,8 / T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997  
 Fußgänger-Einfluss : Stuwe, 1992  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Abbildung 8-14: Prognose V1, Spitzenstunde nachmittags

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: Stationsstr Minikreisel Prognose V2 MoSpi.krs  
 Projekt: BGLWES18  
 Projekt-Nummer: 1  
 Knoten: Stationsstraße/Minikreisel  
 Stunde: Morgenspitze

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Stationsstr./Süd	1	31	94	582	1129	0,52	547	6,6	A
2	Parkhaus RheinBerg .	1	1	451	152	809	0,19	657	5,5	A
3	Stationsstr./Nord	1	36	175	401	1054	0,38	653	5,5	A
4	Busbahnhof	1	59	512	60	749	0,08	689	5,2	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	Stationsstr./Süd	1	31	94	582	1129	0,7	3	5	A
2	Parkhaus RheinBerg .	1	1	451	152	809	0,2	1	1	A
3	Stationsstr./Nord	1	36	175	401	1054	0,4	2	3	A
4	Busbahnhof	1	59	512	60	749	0,1	0	0	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr  
Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 1195 Pkw-E/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 1100 Fz/h

Summe aller Wartezeiten : 1,8 Fz-h/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 6,0 s pro Fz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Merkblatt Kreisverkehre 2006 - Korrekturen nach Brilon, Wu (2008)  
 Wartezeit : HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0,8 / T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997  
 Fußgänger-Einfluss : Stuwe, 1992  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Abbildung 8-15: Prognose V2, Spitzenstunde morgens

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: Stationsstr Minikreisel Prognose V2 NaSpi.krs  
 Projekt: BGLWES18  
 Projekt-Nummer: 1  
 Knoten: Stationsstraße/Minikreisel  
 Stunde: Nachmittagsspitze

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Stationsstr./Süd	1	33	68	585	1153	0,51	568	6,3	A
2	Parkhaus RheinBerg .	1	14	442	241	815	0,30	574	6,3	A
3	Stationsstr./Nord	1	67	236	389	993	0,39	604	6,0	A
4	Busbahnhof	1	122	570	56	690	0,08	634	5,7	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	Stationsstr./Süd	1	33	68	585	1153	0,7	3	5	A
2	Parkhaus RheinBerg .	1	14	442	241	815	0,3	1	2	A
3	Stationsstr./Nord	1	67	236	389	993	0,4	2	3	A
4	Busbahnhof	1	122	570	56	690	0,1	0	0	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr  
Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 1271 Pkw-E/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 1197 Fz/h

Summe aller Wartezeiten : 2,1 Fz-h/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 6,2 s pro Fz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Merkblatt Kreisverkehre 2006 - Korrekturen nach Brilon, Wu (2008)  
 Wartezeit : HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0,8 / T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997  
 Fußgänger-Einfluss : Stuwe, 1992  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Abbildung 8-16: Prognose V2, Spitzenstunde nachmittags

### 8.3 Kreisverkehr Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße/ Jakobstraße/ Zufahrt Parkhaus RheinBerg Passage

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: Johann-Wilhelm-Lindlar-Str Jakobstr Analyse MoSpi.krs  
 Projekt: BGLWES18  
 Projekt-Nummer: 1  
 Knoten: Johann-Wilhelm-Lindlar-Str./Jakobstr.  
 Stunde: Morgenspitze

#### Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Jakobstr.	1	70	67	37	1167	0,03	1130	3,2	A
2	Parkhaus RheinBerg .	1	70	46	58	1186	0,05	1128	3,2	A
3	Jakobstr./Parkhausu.	1	70	82	176	1154	0,15	978	3,7	A
4	Johann-Wilhelm-Lindl.	1	70	57	59	1176	0,05	1117	3,2	A

#### Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	Jakobstr.	1	70	67	37	1167	0,0	0	0	A
2	Parkhaus RheinBerg .	1	70	46	58	1186	0,0	0	0	A
3	Jakobstr./Parkhausu.	1	70	82	176	1154	0,1	1	1	A
4	Johann-Wilhelm-Lindl.	1	70	57	59	1176	0,0	0	0	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

#### Gesamter Verkehr Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 330 Pkw-E/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 322 Fz/h  
 Summe aller Wartezeiten : 0,3 Fz-h/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 3,5 s pro Fz

#### Berechnungsverfahren :

Kapazität : Merkblatt Kreisverkehre 2006 - Korrekturen nach Brilon, Wu (2008)  
 Wartezeit : HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0,8 / T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997  
 Fußgänger-Einfluss : Stuwe, 1992  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Abbildung 8-17: Analyse, Spitzenstunde morgens

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: Johann-Wilhelm-Lindlar-Str Jakobstr Analyse NaSpi.krs  
 Projekt: BGLWES18  
 Projekt-Nummer: 1  
 Knoten: Johann-Wilhelm-Lindlar-Str./Jakobstr.  
 Stunde: Nachmittagsspitze

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Jakobstr.	1	70	71	38	1164	0,03	1126	3,2	A
2	Parkhaus RheinBerg .	1	70	48	89	1184	0,08	1095	3,3	A
3	Jakobstr./Parkhausu.	1	70	114	185	1125	0,16	940	3,8	A
4	Johann-Wilhelm-Lindl.	1	70	63	62	1171	0,05	1109	3,2	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	Jakobstr.	1	70	71	38	1164	0,0	0	0	A
2	Parkhaus RheinBerg .	1	70	48	89	1184	0,1	0	0	A
3	Jakobstr./Parkhausu.	1	70	114	185	1125	0,1	1	1	A
4	Johann-Wilhelm-Lindl.	1	70	63	62	1171	0,0	0	0	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr  
Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 374 Pkw-E/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 367 Fz/h

Summe aller Wartezeiten : 0,4 Fz-h/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 3,5 s pro Fz

Berechnungsverfahren :  
 Kapazität : Merkblatt Kreisverkehre 2006 - Korrekturen nach Brilon, Wu (2008)  
 Wartezeit : HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0,8 / T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997  
 Fußgänger-Einfluss : Stuwe, 1992  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Abbildung 8-18: Analyse, Spitzenstunde nachmittags

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: Johann-Wilhelm-Lindlar-Str Jakobstr Prognose V0 MoSpi.krs  
 Projekt: BGLWES18  
 Projekt-Nummer: 1  
 Knoten: Johann-Wilhelm-Lindlar-Str./Jakobstr.  
 Stunde: Morgenspitze

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Jakobstr.	1	70	62	105	1172	0,09	1067	3,4	A
2	Parkhaus RheinBerg .	1	70	114	59	1125	0,05	1066	3,4	A
3	Jakobstr./Parkhausu.	1	70	152	181	1092	0,17	911	4,0	A
4	Johann-Wilhelm-Lindl.	1	70	90	77	1147	0,07	1070	3,4	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	Jakobstr.	1	70	62	105	1172	0,1	0	0	A
2	Parkhaus RheinBerg .	1	70	114	59	1125	0,0	0	0	A
3	Jakobstr./Parkhausu.	1	70	152	181	1092	0,1	1	1	A
4	Johann-Wilhelm-Lindl.	1	70	90	77	1147	0,0	0	0	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr  
Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 422 Pkw-E/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 414 Fz/h

Summe aller Wartezeiten : 0,4 Fz-h/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 3,6 s pro Fz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Merkblatt Kreisverkehre 2006 - Korrekturen nach Brilon, Wu (2008)  
 Wartezeit : HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0,8 / T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997  
 Fußgänger-Einfluss : Stuwe, 1992  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Abbildung 8-19: Prognose V0, Spitzenstunde morgens

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: Johann-Wilhelm-Lindlar-Str Jakobstr Prognose V0 NaSpi.krs  
 Projekt: BGLWES18  
 Projekt-Nummer: 1  
 Knoten: Johann-Wilhelm-Lindlar-Str./Jakobstr.  
 Stunde: Nachmittagsspitze

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Jakobstr.	1	70	66	110	1168	0,09	1058	3,4	A
2	Parkhaus RheinBerg .	1	70	119	90	1121	0,08	1031	3,5	A
3	Jakobstr./Parkhausu.	1	70	187	188	1062	0,18	874	4,1	A
4	Johann-Wilhelm-Lindl.	1	70	97	82	1140	0,07	1058	3,4	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	Jakobstr.	1	70	66	110	1168	0,1	0	0	A
2	Parkhaus RheinBerg .	1	70	119	90	1121	0,1	0	0	A
3	Jakobstr./Parkhausu.	1	70	187	188	1062	0,1	1	1	A
4	Johann-Wilhelm-Lindl.	1	70	97	82	1140	0,1	0	0	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr  
Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 470 Pkw-E/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 464 Fz/h

Summe aller Wartezeiten : 0,5 Fz-h/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 3,7 s pro Fz

Berechnungsverfahren :  
 Kapazität : Merkblatt Kreisverkehre 2006 - Korrekturen nach Brilon, Wu (2008)  
 Wartezeit : HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0,8 / T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997  
 Fußgänger-Einfluss : Stuwe, 1992  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Abbildung 8-20: Prognose V0, Spitzenstunde nachmittags

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: Johann-Wilhelm-Lindlar-Str Jakobstr Prognose V1 MoSpi.krs  
 Projekt: BGLWES18  
 Projekt-Nummer: 1  
 Knoten: Johann-Wilhelm-Lindlar-Str./Jakobstr.  
 Stunde: Morgenspitze

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Jakobstr.	1	70	62	105	1172	0,09	1067	3,4	A
2	Parkhaus RheinBerg .	1	70	114	53	1125	0,05	1072	3,4	A
3	Jakobstr./Parkhausu.	1	70	146	179	1097	0,16	918	3,9	A
4	Johann-Wilhelm-Lindl.	1	70	88	77	1148	0,07	1071	3,4	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	Jakobstr.	1	70	62	105	1172	0,1	0	0	A
2	Parkhaus RheinBerg .	1	70	114	53	1125	0,0	0	0	A
3	Jakobstr./Parkhausu.	1	70	146	179	1097	0,1	1	1	A
4	Johann-Wilhelm-Lindl.	1	70	88	77	1148	0,0	0	0	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr  
Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 414 Pkw-E/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 406 Fz/h

Summe aller Wartezeiten : 0,4 Fz-h/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 3,6 s pro Fz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Merkblatt Kreisverkehre 2006 - Korrekturen nach Brilon, Wu (2008)  
 Wartezeit : HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0,8 / T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997  
 Fußgänger-Einfluss : Stuwe, 1992  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Abbildung 8-21: Prognose V1, Spitzenstunde morgens

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: Johann-Wilhelm-Lindlar-Str Jakobstr Prognose V1 NaSpi.krs  
 Projekt: BGLWES18  
 Projekt-Nummer: 1  
 Knoten: Johann-Wilhelm-Lindlar-Str./Jakobstr.  
 Stunde: Nachmittagsspitze

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Jakobstr.	1	70	66	110	1168	0,09	1058	3,4	A
2	Parkhaus RheinBerg .	1	70	119	82	1121	0,07	1039	3,5	A
3	Jakobstr./Parkhausu.	1	70	179	188	1068	0,18	880	4,1	A
4	Johann-Wilhelm-Lindl.	1	70	96	82	1141	0,07	1059	3,4	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	Jakobstr.	1	70	66	110	1168	0,1	0	0	A
2	Parkhaus RheinBerg .	1	70	119	82	1121	0,1	0	0	A
3	Jakobstr./Parkhausu.	1	70	179	188	1068	0,1	1	1	A
4	Johann-Wilhelm-Lindl.	1	70	96	82	1141	0,1	0	0	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr  
Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 462 Pkw-E/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 455 Fz/h

Summe aller Wartezeiten : 0,5 Fz-h/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 3,7 s pro Fz

Berechnungsverfahren :  
 Kapazität : Merkblatt Kreisverkehre 2006 - Korrekturen nach Brilon, Wu (2008)  
 Wartezeit : HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0,8 / T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997  
 Fußgänger-Einfluss : Stuwe, 1992  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Abbildung 8-22: Prognose V1, Spitzenstunde nachmittags

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: Johann-Wilhelm-Lindlar-Str Jakobstr Prognose V2 MoSpi.krs  
 Projekt: BGLWES18  
 Projekt-Nummer: 1  
 Knoten: Johann-Wilhelm-Lindlar-Str./Jakobstr.  
 Stunde: Morgenspitze

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Jakobstr.	1	70	354	136	920	0,15	784	4,6	A
2	Parkhaus RheinBerg .	1	70	437	54	852	0,06	798	4,5	A
3	Jakobstr./Parkhausu.	1	70	97	424	1140	0,37	716	5,0	A
4	Johann-Wilhelm-Lindl.	1	70	90	365	1147	0,32	782	4,6	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	Jakobstr.	1	70	354	136	920	0,1	1	1	A
2	Parkhaus RheinBerg .	1	70	437	54	852	0,0	0	0	A
3	Jakobstr./Parkhausu.	1	70	97	424	1140	0,4	2	3	A
4	Johann-Wilhelm-Lindl.	1	70	90	365	1147	0,3	1	2	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr  
Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 979 Pkw-E/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 936 Fz/h

Summe aller Wartezeiten : 1,2 Fz-h/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 4,8 s pro Fz

Berechnungsverfahren :  
 Kapazität : Merkblatt Kreisverkehre 2006 - Korrekturen nach Brilon, Wu (2008)  
 Wartezeit : HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0,8 / T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997  
 Fußgänger-Einfluss : Stuwe, 1992  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Abbildung 8-23: Prognose V2, Spitzenstunde morgens

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: Johann-Wilhelm-Lindlar-Str Jakobstr Prognose V2 NaSpi.krs  
 Projekt: BGLWES18  
 Projekt-Nummer: 1  
 Knoten: Johann-Wilhelm-Lindlar-Str./Jakobstr.  
 Stunde: Nachmittagsspitze

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Jakobstr.	1	70	360	145	915	0,16	770	4,7	A
2	Parkhaus RheinBerg .	1	70	448	82	843	0,10	761	4,7	A
3	Jakobstr./Parkhausu.	1	70	117	434	1123	0,39	689	5,2	A
4	Johann-Wilhelm-Lindl.	1	70	98	370	1140	0,32	770	4,7	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	Jakobstr.	1	70	360	145	915	0,1	1	1	A
2	Parkhaus RheinBerg .	1	70	448	82	843	0,1	0	0	A
3	Jakobstr./Parkhausu.	1	70	117	434	1123	0,4	2	3	A
4	Johann-Wilhelm-Lindl.	1	70	98	370	1140	0,3	1	2	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr  
Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 1031 Pkw-E/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 1005 Fz/h

Summe aller Wartezeiten : 1,4 Fz-h/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 4,9 s pro Fz

Berechnungsverfahren :  
 Kapazität : Merkblatt Kreisverkehre 2006 - Korrekturen nach Brilon, Wu (2008)  
 Wartezeit : HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0,8 / T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997  
 Fußgänger-Einfluss : Stuwe, 1992  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Abbildung 8-24: Prognose V2, Spitzenstunde nachmittags

## 8.4 Kreisverkehr Paffrather Straße/ Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße/ Reuterstraße

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: Paffrather Str Johann-Wilhelm-Lindlar-Str Analyse MoSpi.krs  
 Projekt: BGLWES18  
 Projekt-Nummer: 1  
 Knoten: Paffrather Str./Johann-Wilhelm-Lindlar-Str./Reuterstr.  
 Stunde: Morgenspitze

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Johann-Wilhelm-Lindl.	1	70	371	238	898	0,27	660	5,5	A
2	Paffrather Str./Ost	1	70	143	209	1095	0,19	886	4,1	A
3	Reuterstr.	1	70	201	248	1044	0,24	796	4,5	A
4	Paffrather Str./West	1	70	220	234	1027	0,23	793	4,5	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	Johann-Wilhelm-Lindl.	1	70	371	238	898	0,2	1	2	A
2	Paffrather Str./Ost	1	70	143	209	1095	0,2	1	1	A
3	Reuterstr.	1	70	201	248	1044	0,2	1	1	A
4	Paffrather Str./West	1	70	220	234	1027	0,2	1	1	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr  
Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 929 Pkw-E/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 891 Fz/h

Summe aller Wartezeiten : 1,2 Fz-h/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 4,7 s pro Fz

Berechnungsverfahren :  
 Kapazität : Merkblatt Kreisverkehre 2006 - Korrekturen nach Brilon, Wu (2008)  
 Wartezeit : HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0,8 / T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997  
 Fußgänger-Einfluss : Stuwe, 1992  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Abbildung 8-25: Analyse, Spitzenstunde morgens

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: Paffrather Str Johann-Wilhelm-Lindlar-Str Analyse NaSpi.krs  
 Projekt: BGLWES18  
 Projekt-Nummer: 1  
 Knoten: Paffrather Str./Johann-Wilhelm-Lindlar-Str./Reuterstr.  
 Stunde: Nachmittagsspitze

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Johann-Wilhelm-Lindl.	1	70	362	237	905	0,26	668	5,4	A
2	Paffrather Str./Ost	1	70	142	201	1096	0,18	895	4,0	A
3	Reuterstr.	1	70	194	244	1050	0,23	806	4,5	A
4	Paffrather Str./West	1	70	216	228	1030	0,22	802	4,5	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	Johann-Wilhelm-Lindl.	1	70	362	237	905	0,2	1	2	A
2	Paffrather Str./Ost	1	70	142	201	1096	0,2	1	1	A
3	Reuterstr.	1	70	194	244	1050	0,2	1	1	A
4	Paffrather Str./West	1	70	216	228	1030	0,2	1	1	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

	Gesamter Verkehr Verkehr im Kreis	
Zufluss über alle Zufahrten	: 910	Pkw-E/h
davon Kraftfahrzeuge	: 880	Fz/h
Summe aller Wartezeiten	: 1,1	Fz-h/h
Mittl. Wartezeit über alle Fz	: 4,6	s pro Fz
Berechnungsverfahren :		
Kapazität	: Merkblatt Kreisverkehre 2006 - Korrekturen nach Brilon, Wu (2008)	
Wartezeit	: HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0,8 / T = 3600	
Staulängen	: Wu, 1997	
Fußgänger-Einfluss	: Stuwe, 1992	
LOS - Einstufung	: HBS (Deutschland)	

Abbildung 8-26: Analyse, Spitzenstunde nachmittags

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: Paffrather Str Johann-Wilhelm-Lindlar-Str Prognose V0 MoSpi.krs  
 Projekt: BGLWES18  
 Projekt-Nummer: 1  
 Knoten: Paffrather Str./Johann-Wilhelm-Lindlar-Str./Reuterstr.  
 Stunde: Morgenspitze

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Johann-Wilhelm-Lindl.	1	70	401	289	873	0,33	584	6,2	A
2	Paffrather Str./Ost	1	70	131	278	1105	0,25	827	4,4	A
3	Reuterstr.	1	70	239	266	1010	0,26	744	4,8	A
4	Paffrather Str./West	1	70	234	283	1015	0,28	732	4,9	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	Johann-Wilhelm-Lindl.	1	70	401	289	873	0,3	1	2	A
2	Paffrather Str./Ost	1	70	131	278	1105	0,2	1	2	A
3	Reuterstr.	1	70	239	266	1010	0,2	1	2	A
4	Paffrather Str./West	1	70	234	283	1015	0,3	1	2	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr  
Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 1116 Pkw-E/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 1073 Fz/h

Summe aller Wartezeiten : 1,5 Fz-h/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 5,1 s pro Fz

Berechnungsverfahren :  
 Kapazität : Merkblatt Kreisverkehre 2006 - Korrekturen nach Brilon, Wu (2008)  
 Wartezeit : HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0,8 / T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997  
 Fußgänger-Einfluss : Stuwe, 1992  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Abbildung 8-27: Prognose V0, Spitzenstunde morgens

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: Paffrather Str Johann-Wilhelm-Lindlar-Str Prognose V0 NaSpi.krs  
 Projekt: BGLWES18  
 Projekt-Nummer: 1  
 Knoten: Paffrather Str./Johann-Wilhelm-Lindlar-Str./Reuterstr.  
 Stunde: Nachmittagsspitze

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Johann-Wilhelm-Lindl.	1	70	388	287	884	0,32	597	6,0	A
2	Paffrather Str./Ost	1	70	131	267	1105	0,24	838	4,3	A
3	Reuterstr.	1	70	230	262	1018	0,26	756	4,8	A
4	Paffrather Str./West	1	70	230	273	1018	0,27	745	4,8	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	Johann-Wilhelm-Lindl.	1	70	388	287	884	0,3	1	2	A
2	Paffrather Str./Ost	1	70	131	267	1105	0,2	1	1	A
3	Reuterstr.	1	70	230	262	1018	0,2	1	2	A
4	Paffrather Str./West	1	70	230	273	1018	0,3	1	2	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr  
Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 1089 Pkw-E/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 1060 Fz/h

Summe aller Wartezeiten : 1,5 Fz-h/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 5,0 s pro Fz

Berechnungsverfahren :  
 Kapazität : Merkblatt Kreisverkehre 2006 - Korrekturen nach Brilon, Wu (2008)  
 Wartezeit : HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0,8 / T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997  
 Fußgänger-Einfluss : Stuwe, 1992  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Abbildung 8-28: Prognose V0, Spitzenstunde nachmittags

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: Paffrather Str Johann-Wilhelm-Lindlar-Str Prognose V1 MoSpi.krs  
 Projekt: BGLWES18  
 Projekt-Nummer: 1  
 Knoten: Paffrather Str./Johann-Wilhelm-Lindlar-Str./Reuterstr.  
 Stunde: Morgenspitze

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Johann-Wilhelm-Lindl.	1	70	401	289	873	0,33	584	6,2	A
2	Paffrather Str./Ost	1	70	131	278	1105	0,25	827	4,4	A
3	Reuterstr.	1	70	239	266	1010	0,26	744	4,8	A
4	Paffrather Str./West	1	70	234	283	1015	0,28	732	4,9	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	Johann-Wilhelm-Lindl.	1	70	401	289	873	0,3	1	2	A
2	Paffrather Str./Ost	1	70	131	278	1105	0,2	1	2	A
3	Reuterstr.	1	70	239	266	1010	0,2	1	2	A
4	Paffrather Str./West	1	70	234	283	1015	0,3	1	2	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr  
Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 1116 Pkw-E/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 1073 Fz/h

Summe aller Wartezeiten : 1,5 Fz-h/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 5,1 s pro Fz

Berechnungsverfahren :  
 Kapazität : Merkblatt Kreisverkehre 2006 - Korrekturen nach Brilon, Wu (2008)  
 Wartezeit : HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0,8 / T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997  
 Fußgänger-Einfluss : Stuwe, 1992  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Abbildung 8-29: Prognose V1, Spitzenstunde morgens

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: Paffrather Str Johann-Wilhelm-Lindlar-Str Prognose V1 NaSpi.krs  
 Projekt: BGLWES18  
 Projekt-Nummer: 1  
 Knoten: Paffrather Str./Johann-Wilhelm-Lindlar-Str./Reuterstr.  
 Stunde: Nachmittagsspitze

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Johann-Wilhelm-Lindl.	1	70	391	288	881	0,33	593	6,1	A
2	Paffrather Str./Ost	1	70	131	270	1105	0,24	835	4,3	A
3	Reuterstr.	1	70	232	263	1017	0,26	754	4,8	A
4	Paffrather Str./West	1	70	231	275	1017	0,27	742	4,8	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	Johann-Wilhelm-Lindl.	1	70	391	288	881	0,3	1	2	A
2	Paffrather Str./Ost	1	70	131	270	1105	0,2	1	1	A
3	Reuterstr.	1	70	232	263	1017	0,2	1	2	A
4	Paffrather Str./West	1	70	231	275	1017	0,3	1	2	A

**Gesamt-Qualitätsstufe : A**

	Gesamter Verkehr Verkehr im Kreis	
Zufluss über alle Zufahrten	: 1096	Pkw-E/h
davon Kraftfahrzeuge	: 1060	Fz/h
Summe aller Wartezeiten	: 1,5	Fz-h/h
Mittl. Wartezeit über alle Fz	: 5,0	s pro Fz
Berechnungsverfahren :		
Kapazität	: Merkblatt Kreisverkehre 2006 - Korrekturen nach Brilon, Wu (2008)	
Wartezeit	: HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0,8 / T = 3600	
Staulängen	: Wu, 1997	
Fußgänger-Einfluss	: Stuwe, 1992	
LOS - Einstufung	: HBS (Deutschland)	

*Abbildung 8-30: Prognose V1, Spitzenstunde nachmittags*

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: Paffrather Str Johann-Wilhelm-Lindlar-Str Prognose V2 MoSpi.krs  
 Projekt: BGLWES18  
 Projekt-Nummer: 1  
 Knoten: Paffrather Str./Johann-Wilhelm-Lindlar-Str./Reuterstr.  
 Stunde: Morgenspitze

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Johann-Wilhelm-Lindl.	1	70	229	432	1019	0,42	587	6,1	A
2	Paffrather Str./Ost	1	70	327	72	935	0,08	863	4,2	A
3	Reuterstr.	1	70	232	257	1017	0,25	760	4,7	A
4	Paffrather Str./West	1	70	251	337	1000	0,34	663	5,4	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	Johann-Wilhelm-Lindl.	1	70	229	432	1019	0,5	2	3	A
2	Paffrather Str./Ost	1	70	327	72	935	0,1	0	0	A
3	Reuterstr.	1	70	232	257	1017	0,2	1	2	A
4	Paffrather Str./West	1	70	251	337	1000	0,4	2	2	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr  
Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 1098 Pkw-E/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 1052 Fz/h

Summe aller Wartezeiten : 1,6 Fz-h/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 5,4 s pro Fz

Berechnungsverfahren :  
 Kapazität : Merkblatt Kreisverkehre 2006 - Korrekturen nach Brilon, Wu (2008)  
 Wartezeit : HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0,8 / T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997  
 Fußgänger-Einfluss : Stuwe, 1992  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Abbildung 8-31: Prognose V2, Spitzenstunde morgens

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: Paffrather Str Johann-Wilhelm-Lindlar-Str Prognose V2 NaSpi.krs  
 Projekt: BGLWES18  
 Projekt-Nummer: 1  
 Knoten: Paffrather Str./Johann-Wilhelm-Lindlar-Str./Reuterstr.  
 Stunde: Nachmittagsspitze

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Johann-Wilhelm-Lindl.	1	70	225	419	1023	0,41	604	5,9	A
2	Paffrather Str./Ost	1	70	316	72	944	0,08	872	4,1	A
3	Reuterstr.	1	70	225	251	1023	0,25	772	4,7	A
4	Paffrather Str./West	1	70	245	328	1005	0,33	677	5,3	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	Johann-Wilhelm-Lindl.	1	70	225	419	1023	0,5	2	3	A
2	Paffrather Str./Ost	1	70	316	72	944	0,1	0	0	A
3	Reuterstr.	1	70	225	251	1023	0,2	1	1	A
4	Paffrather Str./West	1	70	245	328	1005	0,3	1	2	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr  
Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 1070 Pkw-E/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 1037 Fz/h

Summe aller Wartezeiten : 1,5 Fz-h/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 5,3 s pro Fz

Berechnungsverfahren :  
 Kapazität : Merkblatt Kreisverkehre 2006 - Korrekturen nach Brilon, Wu (2008)  
 Wartezeit : HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0,8 / T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997  
 Fußgänger-Einfluss : Stuwe, 1992  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Abbildung 8-32: Prognose V2, Spitzenstunde nachmittags

## 8.5 Rückstauerfassung

Minute	N <sub>max</sub>		Minute	N <sub>max</sub>		Minute	N <sub>max</sub>		Minute	N <sub>max</sub>	
	rechter FS	linker FS		rechter FS	linker FS		rechter FS	linker FS		rechter FS	linker FS
07:30			08:00	1	1	12:15			12:45		
07:31		1	08:01	4		12:16			12:46		
07:32	2	4	08:02			12:17			12:47	1	
07:33			08:03	5	2	12:18			12:48	6	
07:34	2	2	08:04		1	12:19	5	2	12:49	2	1
07:35		1	08:05	5		12:20			12:50	3	1
07:36			08:06			12:21	5		12:51	6	
07:37	2		08:07			12:22	3	1	12:52	5	
07:38	5	1	08:08	3	2	12:23	1	1	12:53	4	
07:39			08:09	4		12:24			12:54		
07:40			08:10	7		12:25	1	1	12:55	7	
07:41	1	1	08:11	1		12:26	3	2	12:56		
07:42	2	3	08:12			12:27	4		12:57	1	2
07:43	4	2	08:13			12:28	6		12:58		
07:44	3		08:14	6	1	12:29	7		12:59		
07:45	2		08:15			12:30	3	1	13:00		
07:46	1	2	08:16	2	1	12:31			13:01		2
07:47			08:17	1	1	12:32	2		13:02	2	
07:48		2	08:18	2		12:33		2	13:03	3	
07:49	2	1	08:19	3	3	12:34	2	1	13:04	5	2
07:50			08:20	9	1	12:35	4	4	13:05		
07:51	2		08:21	2	3	12:36	2		13:06	7	1
07:52			08:22	2		12:37	6		13:07	3	1
07:53	4	2	08:23		1	12:38	1		13:08	6	2
07:54			08:24	2	2	12:39			13:09		2
07:55	6	3	08:25			12:40			13:10		1
07:56	1	2	08:26	1	2	12:41			13:11	2	2
07:57			08:27	2	1	12:42			13:12	3	
07:58	3		08:28	2	3	12:43	7	2	13:13	3	
07:59		2	08:29	3	1	12:44	3		13:14	2	1

Abbildung 8-33: Rückstauerfassung an der Ausfahrt „An der Gohrs-  
mühle“ des Turbokreisverkehrs Schnabelsmühle am  
Mittwoch, 11. Juli 2018 im Zeitraum 07:30–08:30  
Uhr und 12:15–13:15 Uhr  
N<sub>max</sub> = maximaler Rückstau [Fz] je Minutenintervall,  
FS = Fahrstreifen

## 8.6 Erläuterung der Qualitätsstufen des HBS<sup>6</sup>

Das HBS 2015 beschreibt die einzelnen Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) für Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage wie folgt:

### **QSV A:**

Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.

### **QSV B:**

Die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Verkehrsströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.

### **QSV C:**

Die Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt.

### **QSV D:**

Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Verkehrsteilnehmer können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

### **QSV E:**

Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch (d.h. ständig zunehmende Staulänge) führen. Die Kapazität wird erreicht.

### **QSV F:**

Die Anzahl der Verkehrsteilnehmer, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließen, ist über eine Stunde größer als die Kapazität für diesen Verkehrsstrom. Es bilden sich lange, ständig wachsende Staus mit besonders hohen Wartezeiten. Diese Situation

---

<sup>6</sup> FGSV – Kommission Bemessung von Straßenverkehrsanlagen: Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS). Teil S – Stadtstraßen. Ausgabe 2015. Köln. S. 8.

löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet.

Tabelle 8-1: Grenzwerte der mittleren Wartezeit für die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV)

QSV	mittlere Wartezeit $t_w$ [s]			
	Regelung durch Vorfahrtbeschilderung		Regelung „rechts vor links“	
	Fahrzeugverkehr auf der Fahrbahn	Radverkehr auf Radverkehrsanlagen und Fußgänger	Kreuzung	Einmündung
A	$\leq 10$	$\leq 5$	$\leq 10$	$\leq 10$
B	$\leq 20$	$\leq 10$	$\leq 10$	$\leq 10$
C	$\leq 30$	$\leq 15$	$\leq 15$	$\leq 15$
D	$\leq 45$	$\leq 25$	$\leq 20$	$\leq 15$
E	$> 45$	$\leq 35$	$\leq 25$	$\leq 20$
F	– <sup>1)</sup>	$> 35$	$> 25$ <sup>2)</sup>	$> 20$ <sup>2)</sup>

1) Die QSV F ist erreicht, wenn die nachgefragte Verkehrsstärke  $q_i$  über der Kapazität  $C_i$  liegt ( $q_i > C_i$ ).

2) In diesem Bereich funktioniert die Regelungsart „rechts vor links“ nicht mehr.

### Beurteilung der Gesamtqualität am Verkehrsknoten:

Die Verkehrsqualitätsstufe des gesamten Knotens wird nach dem schlechtesten Einzelergebnis für den gesamten Verkehrsknoten bezeichnet und bezieht sich auf die Spitzenstunde.

## 9 Quellen

- [1] Bosserhoff, D.: Programm Ver\_Bau: Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung. Stand: August 2016.
- [2] Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung [Hrsg.]: Mobilität in Deutschland 2008 – MiD 2008. Tabellenband. Bonn, Berlin 2010.
- [3] FGSV – Kommission Bemessung von Straßenverkehrsanlagen: Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS). Teil S – Stadtstraßen. Ausgabe 2015. Köln.
- [4] Ingenieurbüro Helmert: Mobilitätsbefragung zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung in der Stadt Bergisch Gladbach. Im Auftrag der Stadt Bergisch Gladbach. Schlussbericht. Aachen 2014.
- [5] FGSV – Arbeitsgruppe Straßenentwurf: Arbeitspapier Turbo-kreisverkehre. Ausgabe 2015. Köln.

**ERGÄNZUNG ZUR  
VERKEHRSUNTERSUCHUNG  
WESTLICHE INNENSTADT  
BERGISCH GLADBACH**

Im Auftrag der Stadt  
Bergisch Gladbach

Köln, im April 2019

# ERGÄNZUNG ZUR VERKEHRSUNTERSUCHUNG WESTLICHE INNENSTADT BERGISCH GLADBACH

## Planungsbüro VIA eG

Marsportengasse 6

D-50667 Köln

Tel. 0221 / 789 527-20

Fax 0221 / 789 527-99

Mail [viakoeln@viakoeln.de](mailto:viakoeln@viakoeln.de)

[www.viakoeln.de](http://www.viakoeln.de)

### **Bearbeitung:**

Dirk Stein

Wienke Bellmann

### **Kunde:**

Stadt Bergisch Gladbach

Nicole Baron

VVII-2 Stadtentwicklung/ Kommunale Verkehrsplanung

Rathaus Bensberg

Wilhelm-Wagener-Platz

51429 Bergisch Gladbach

E-Mail: [n-baron@stadt-gl.de](mailto:n-baron@stadt-gl.de)

07. April 2019

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Zielsetzung</b> .....	<b>7</b>
<b>2</b>	<b>Verkehrszählung am Turbokreisverkehr Schnabelsmühle</b> .....	<b>8</b>
<b>3</b>	<b>Verkehrsqualität am Turbokreisverkehr Schnabelsmühle</b> .....	<b>19</b>
3.1	Geometrie .....	19
3.2	Prognosevariante 0 (202x) .....	21
3.3	Prognosevariante 2 (202x) .....	25
3.4	Prognosevariante 6 (202x) .....	28
3.5	Prognosevariante 7 (202x) .....	31
<b>4</b>	<b>Verkehrsqualität am Knoten Hauptstraße/ Odenthaler Straße</b> .....	<b>34</b>
4.1	Verkehrszählung aus dem Jahr 2015 .....	34
4.2	Prognosevariante 0 (202x) .....	36
4.3	Prognosevariante 2 (202x) .....	40
4.4	Prognosevariante 6 (202x) .....	43
4.5	Prognosevariante 7 (202x) .....	46
<b>5</b>	<b>Bewertung und Empfehlung</b> .....	<b>49</b>
<b>6</b>	<b>Anhang</b> .....	<b>51</b>
6.1	Berechnung der Qualität des Verkehrsablaufs .....	51
6.1.1	Turbokreisverkehr Schnabelsmühle .....	51
6.1.2	Knoten Hauptstraße/ Odenthaler Straße .....	59
6.2	Erläuterung der Qualitätsstufen des HBS .....	67

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 2-1:	Verkehrszählung am Turbokreisverkehr Schnabelsmühle am Mittwoch, 20.02.2019, 00:00–24:00 Uhr (ohne Bypass) .....	9
Abbildung 2-2:	Verkehrszählung am Turbokreisverkehr Schnabelsmühle am Mittwoch, 20.02.2019, 00:00–24:00 Uhr (ohne Bypass) – einzelne Knotenströme.....	10
Abbildung 2-3:	Verkehrszählung am Turbokreisverkehr Schnabelsmühle am Mittwoch, 20.02.2019, 00:00–24:00 Uhr (nur Bypass).....	11
Abbildung 2-4:	Tagesgang der Verkehrszählung am Turbokreisverkehr Schnabelsmühle am Mittwoch, 20.02.2019, 00:00–24:00 Uhr (ohne Bypass).....	12
Abbildung 2-5:	Verkehrszählung am Turbokreisverkehr Schnabelsmühle am Mittwoch, 20.02.2019, Morgenspitzenstunde (ohne Bypass).....	13
Abbildung 2-6:	Verkehrszählung am Turbokreisverkehr Schnabelsmühle am Mittwoch, 20.02.2019, Morgenspitzenstunde (nur Bypass) .....	14
Abbildung 2-7:	Verkehrszählung am Turbokreisverkehr Schnabelsmühle am Mittwoch, 20.02.2019, Morgenspitzenstunde (inkl. Bypass) .....	15
Abbildung 2-8:	Verkehrszählung am Turbokreisverkehr Schnabelsmühle am Mittwoch, 20.02.2019, Nachmittagsspitzenstunde (ohne Bypass)....	16
Abbildung 2-9:	Verkehrszählung am Turbokreisverkehr Schnabelsmühle am Mittwoch, 20.02.2019, Nachmittagsspitzenstunde (nur Bypass).....	17
Abbildung 2-10:	Verkehrszählung am Turbokreisverkehr Schnabelsmühle am Mittwoch, 20.02.2019, Nachmittagsspitzenstunde (inkl. Bypass).....	18
Abbildung 3-1:	Lageplan des Turbokreisverkehrs Schnabelsmühle (Quelle: ISAPLAN Ingenieur GmbH) .....	19
Abbildung 3-2:	Geometrie des Turbokreisverkehr Schnabelsmühle – die Zufahrt aus der Bensberger Straße in den Kreisverkehr wird mit dem Bypass zusammengefasst als eine zweistreifige Zufahrt betrachtet.....	20
Abbildung 3-3:	Turbokreisverkehr Schnabelsmühle: Prognosevariante 0, Knotenströme in der Morgenspitzenstunde .....	23
Abbildung 3-4:	Turbokreisverkehr Schnabelsmühle: Prognosevariante 0, Knotenströme in der Nachmittagsspitzenstunde .....	24
Abbildung 3-5:	Turbokreisverkehr Schnabelsmühle: Prognosevariante 2, Knotenströme in der Morgenspitzenstunde .....	26

Abbildung 3-6:	Turbokreisverkehr Schnabelsmühle: Prognosevariante 2, Knotenströme in der Nachmittagsspitzenstunde .....	27
Abbildung 3-7:	Turbokreisverkehr Schnabelsmühle: Prognosevariante 6, Knotenströme in der Morgenspitzenstunde .....	29
Abbildung 3-8:	Turbokreisverkehr Schnabelsmühle: Prognosevariante 6, Knotenströme in der Nachmittagsspitzenstunde .....	30
Abbildung 3-9:	Turbokreisverkehr Schnabelsmühle: Prognosevariante 7, Knotenströme in der Morgenspitzenstunde .....	32
Abbildung 3-10:	Turbokreisverkehr Schnabelsmühle: Prognosevariante 7, Knotenströme in der Nachmittagsspitzenstunde .....	33
Abbildung 4-1:	Verkehrszählung am Knoten Hauptstr./ Odenthaler Str. am Dienstag, 21.04.2015, 00:00–24:00 Uhr.....	34
Abbildung 4-2:	Verkehrszählung am Knoten Hauptstr./ Odenthaler Str. am Dienstag, 21.04.2015, Morgenspitzenstunde .....	35
Abbildung 4-3:	Verkehrszählung am Knoten Hauptstr./ Odenthaler Str. am Dienstag, 21.04.2015, Nachmittagsspitzenstunde.....	36
Abbildung 4-4:	Knoten Hauptstr./ Odenthaler Str.: Prognosevariante 0, Knotenströme in der Morgenspitzenstunde .....	38
Abbildung 4-5:	Knoten Hauptstr./ Odenthaler Str.: Prognosevariante 0, Knotenströme in der Nachmittagsspitzenstunde .....	39
Abbildung 4-6:	Knoten Hauptstr./ Odenthaler Str.: Prognosevariante 2, Knotenströme in der Morgenspitzenstunde .....	41
Abbildung 4-7:	Knoten Hauptstr./ Odenthaler Str.: Prognosevariante 2, Knotenströme in der Nachmittagsspitzenstunde .....	42
Abbildung 4-8:	Knoten Hauptstr./ Odenthaler Str.: Prognosevariante 6, Knotenströme in der Morgenspitzenstunde .....	44
Abbildung 4-9:	Knoten Hauptstr./ Odenthaler Str.: Prognosevariante 6, Knotenströme in der Nachmittagsspitzenstunde .....	45
Abbildung 4-10:	Knoten Hauptstr./ Odenthaler Str.: Prognosevariante 7, Knotenströme in der Morgenspitzenstunde .....	47
Abbildung 4-11:	Knoten Hauptstr./ Odenthaler Str.: Prognosevariante 7, Knotenströme in der Nachmittagsspitzenstunde .....	48

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 3-1:	Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs für den Knoten Turbokreisverkehr Schnabelsmühle in der Prognosevariante 0.....	22
Tabelle 3-2:	Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs für den Knoten Turbokreisverkehr Schnabelsmühle in der Prognosevariante 2.....	25
Tabelle 3-3:	Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs für den Knoten Turbokreisverkehr Schnabelsmühle in der Prognosevariante 6.....	28
Tabelle 3-4:	Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs für den Knoten Turbokreisverkehr Schnabelsmühle in der Prognosevariante 7.....	31
Tabelle 4-1:	Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs für den Knoten Hauptstraße/ Odenthaler Straße in der Prognosevariante 0 .....	37
Tabelle 4-2:	Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs für den Knoten Hauptstraße/ Odenthaler Straße in der Prognosevariante 2 .....	40
Tabelle 4-3:	Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs für den Knoten Hauptstraße/ Odenthaler Straße in der Prognosevariante 6 .....	43
Tabelle 4-4:	Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs für den Knoten Hauptstraße/ Odenthaler Straße in der Prognosevariante 7 .....	46
Tabelle 5-1:	Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs im Variantenvergleich .....	49
Tabelle 6-1:	Grenzwerte der mittleren Wartezeit für die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) .....	68
Tabelle 6-2:	Grenzwerte für die Qualitätsstufen der verschiedenen Verkehrsarten .....	70

## 1 Zielsetzung

In der „Verkehrsuntersuchung westliche Innenstadt Bergisch Gladbach“ wurden die verkehrlichen Auswirkungen der Bauvorhaben BP 2129 – Am Kalkofen –, BP 2118 – Jakobstraße – und des neuen Stadthauses im Zusammenhang mit verschiedenen Maßnahmen im Straßennetz untersucht. Das Resultat waren acht Verkehrsführungsvarianten für den Prognosehorizont 202x. Empfohlen wurde, die Rampe Stationsstraße zu sperren und stattdessen den Kfz-Verkehr der Stationsstraße über die Parkhausumfahrung in Richtung des Kreisverkehrs Jakobstraße/ Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße abzuleiten. Diese Maßnahme kann mit der geplanten Netzergänzung westliche Innenstadt (Neubaustrecke Industriegleis bis Refrather Weg und Anschluss Kuhlerbusch) verträglich kombiniert werden.

Die Umleitung des Kfz-Verkehrs von der Rampe zur Parkhausumfahrung führt zu zwar zu der gewünschten Reduktion der Belastung der Stationsstraße, jedoch zu einer Mehrbelastung auf dem bereits hoch belasteten Straßenzug An der Gohrsmühle – Schnabelsmühle – Hauptstraße – Odenthaler Straße. In der Verkehrsuntersuchung zur westlichen Innenstadt wurde die Auswirkung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens auf die Verkehrsqualität an den beiden Knoten

- Turbokreisverkehr Schnabelsmühle
- Hauptstraße/ Odenthaler Straße

nicht untersucht. Diese Untersuchung soll nun nachgeholt werden.

Die Basis für die Untersuchung bilden das aktuelle Analysenetz des Verkehrsprognosemodells Bergisch Gladbach, die bereits erstellten Prognosevarianten 2, 6 und 7 für den Zeithorizont 202x sowie die Verkehrszählung am Knoten Hauptstraße/ Odenthaler Straße aus dem Jahr 2015.

## 2 Verkehrszählung am Turbokreisverkehr Schnabelsmühle

Am Mittwoch, den 20. Februar 2019 wurde am Knoten Turbokreisverkehr Schnabelsmühle im Zeitraum von 00:00 bis 24:00 Uhr eine Verkehrszählung mit Videoerfassungsgeräten der Firma miovision durchgeführt, die automatisiert ausgewertet wurde.

Das Wetter am Erhebungstag war trocken mit einer Höchsttemperatur von 13 °C.

Insgesamt passierten 37.689 Kfz und 92 Fahrräder auf der Fahrbahn den Knoten. Auf den Furten querten insgesamt 2.826 Fußgänger und 1.068 Radfahrer die Knotenzufahrten. Hierin Fußgänger und Radfahrer, die mehrere Furten querten, mehrfach gezählt.

### Kfz-Ströme

Die bedeutendsten Ströme führen von der Gohrsmühle zur Schnabelsmühle oder umgekehrt (15.454 Kfz), gefolgt von der Relation Gohrsmühle – Bensberger Straße (11.343 Kfz). Mit 8.010 Kfz im Querschnitt nimmt die Relation Schnabelsmühle – Bensberger Straße den dritthöchsten Rang ein. Da die Zufahrt Konrad-Adenauer-Platz im Wesentlichen nur von Linienbussen befahren wird, spielt sie mit 1.413 Kfz im Querschnitt nur eine quantitativ untergeordnete Rolle.

Die Zahl der an der Zufahrt Gohrsmühle ein- und ausfahrenden Kfz entspricht mit sehr geringer Abweichung den Werten der Zählung vom 11.07.2018.

### Fußgänger und Radfahrer

Bei den Furten für Fußgänger und Radfahrer werden die Querungen in Nord-Süd-Richtung am stärksten nachgefragt. Die Querung der Zufahrt Schnabelsmühle führt mit 1.194 Fußgängern und Radfahrern, dicht gefolgt von der Querung der Zufahrt „An der Gohrsmühle“ mit 1.124 Fußgängern und Radfahrern. Der Bypass aus der Bensberger Straße wird von 869 Fußgängern und Radfahrern genutzt, was zeigt, dass ein Großteil der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer von der die Bensberger Straße kommt bzw. sich dorthin bewegt. Demgegenüber sind die Querungen auf der Nordseite (Zufahrt Konrad-Adenauer-Platz) und auf der Südseite (Querung Bensberger Straße) mit 434 bzw. 273 Fußgängern und Radfahrern deutlich geringer belastet.

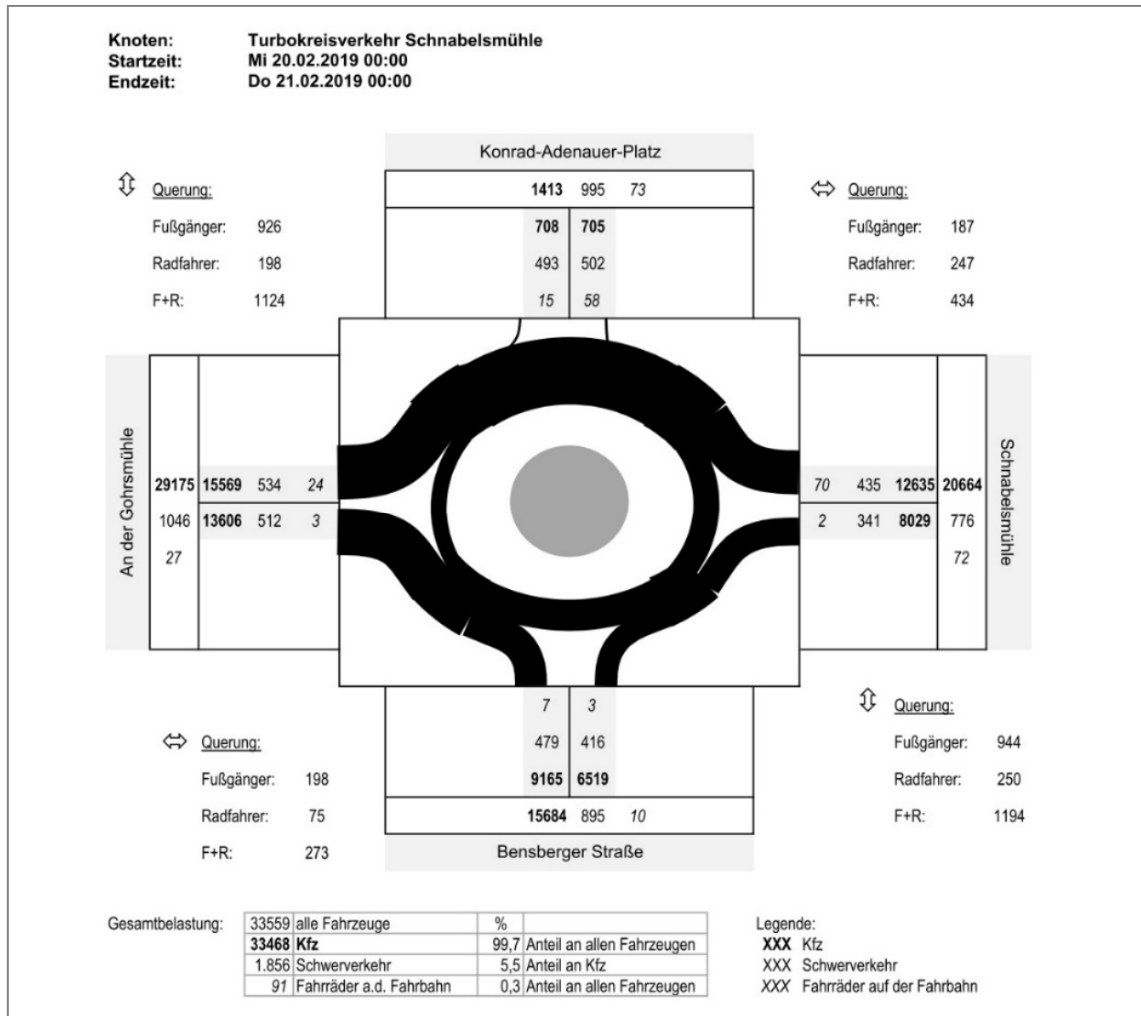


Abbildung 2-1: Verkehrszählung am Turbokreisverkehr Schnabelsmühle am Mittwoch, 20.02.2019, 00:00–24:00 Uhr (ohne Bypass)

Ergänzung zur Verkehrsuntersuchung westliche Innenstadt Bergisch Gladbach

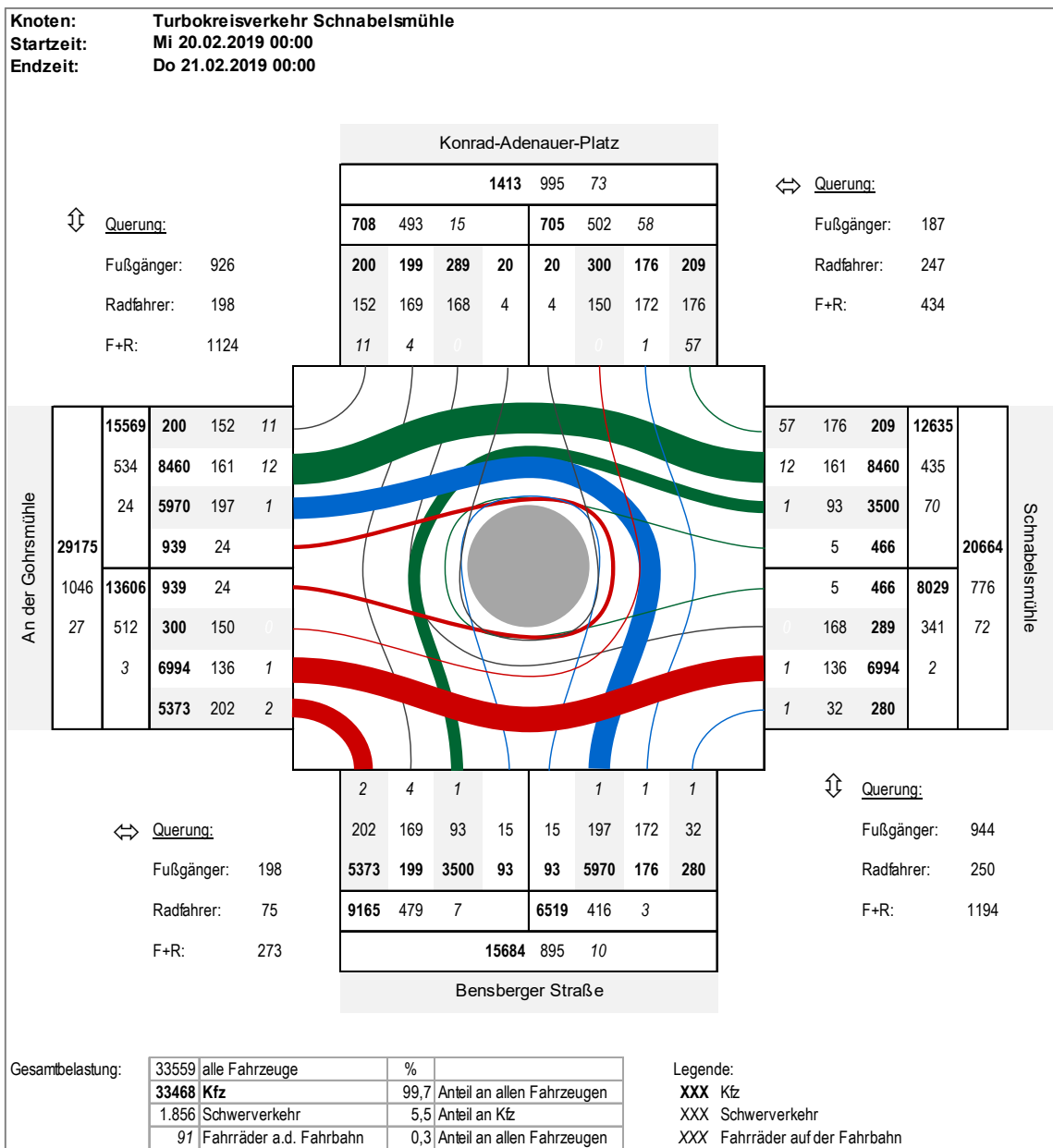


Abbildung 2-2: Verkehrszählung am Turbokreisverkehr Schnabelsmühle am Mittwoch, 20.02.2019, 00:00–24:00 Uhr (ohne Bypass) – einzelne Knotenströme

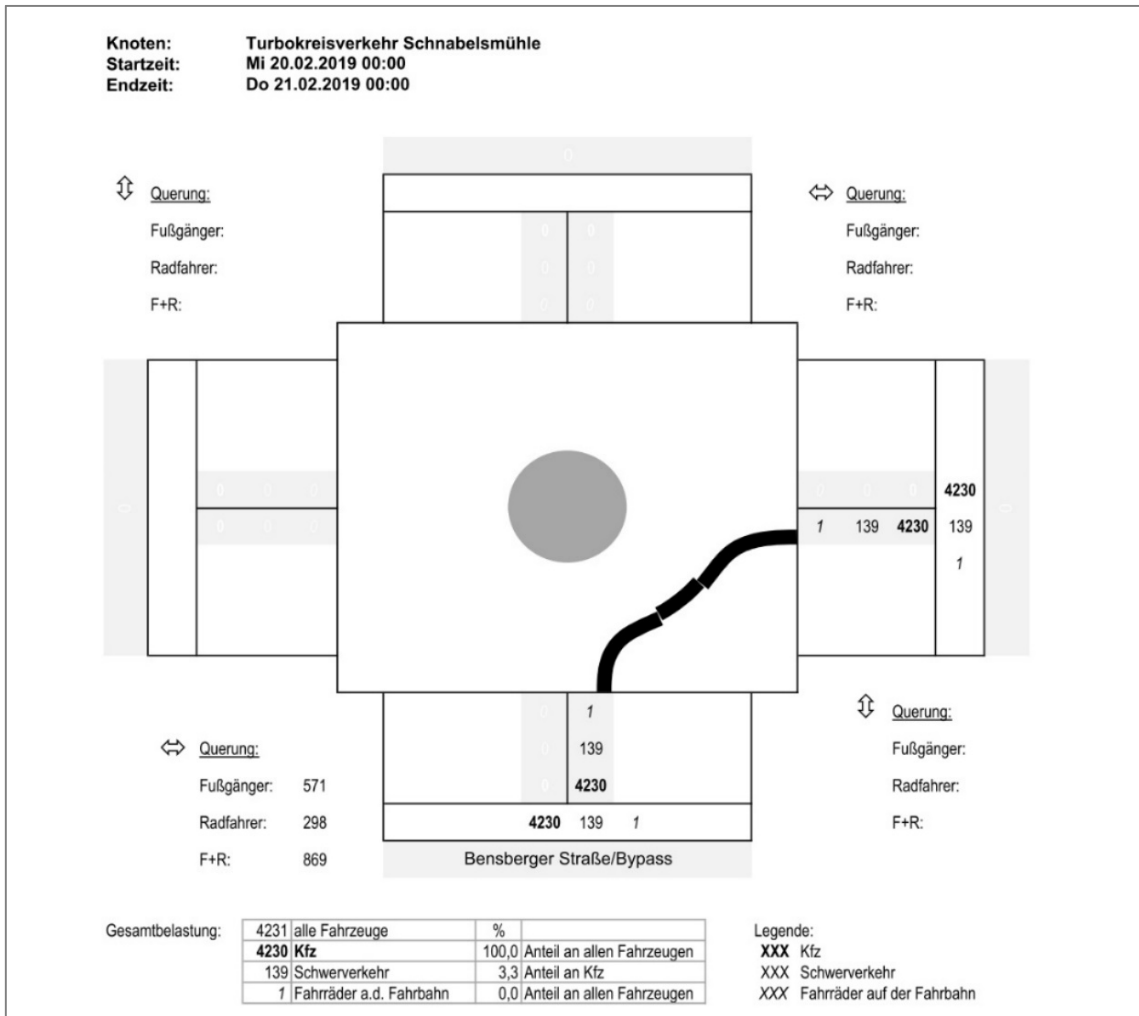


Abbildung 2-3: Verkehrszählung am Turbokreisverkehr Schnabelsmühle am Mittwoch, 20.02.2019, 00:00–24:00 Uhr (nur Bypass)

## Tagesgang

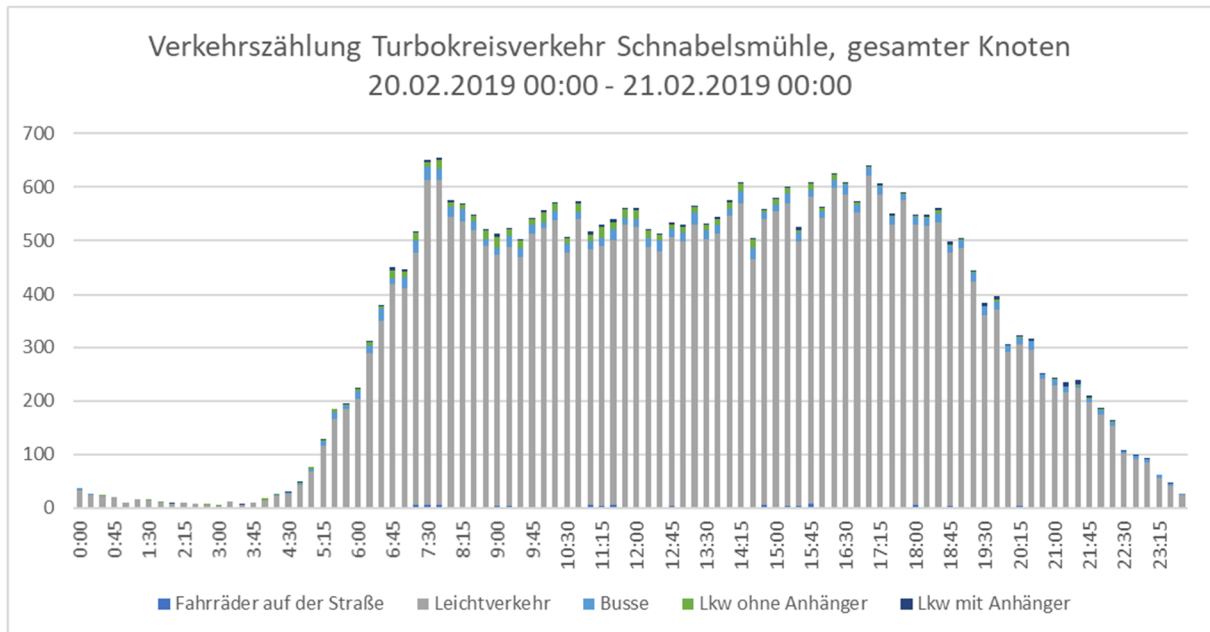


Abbildung 2-4: Tagesgang der Verkehrszählung am Turbokreisverkehr Schnabelsmühle am Mittwoch, 20.02.2019, 00:00–24:00 Uhr (ohne Bypass)

Der tageszeitliche Verlauf der Nachfrage ist im Zeitraum von ca. 07:00 Uhr bis ca. 18:30 Uhr recht konstant. Die Spitzen sind nur wenig ausgeprägt, wie die Abbildung 2-4 zeigt. Zwischen 07:15 und 19:15 sinkt die Nachfrage in keiner Viertelstunde unter 498 Fahrzeuge.

Morgenspitze

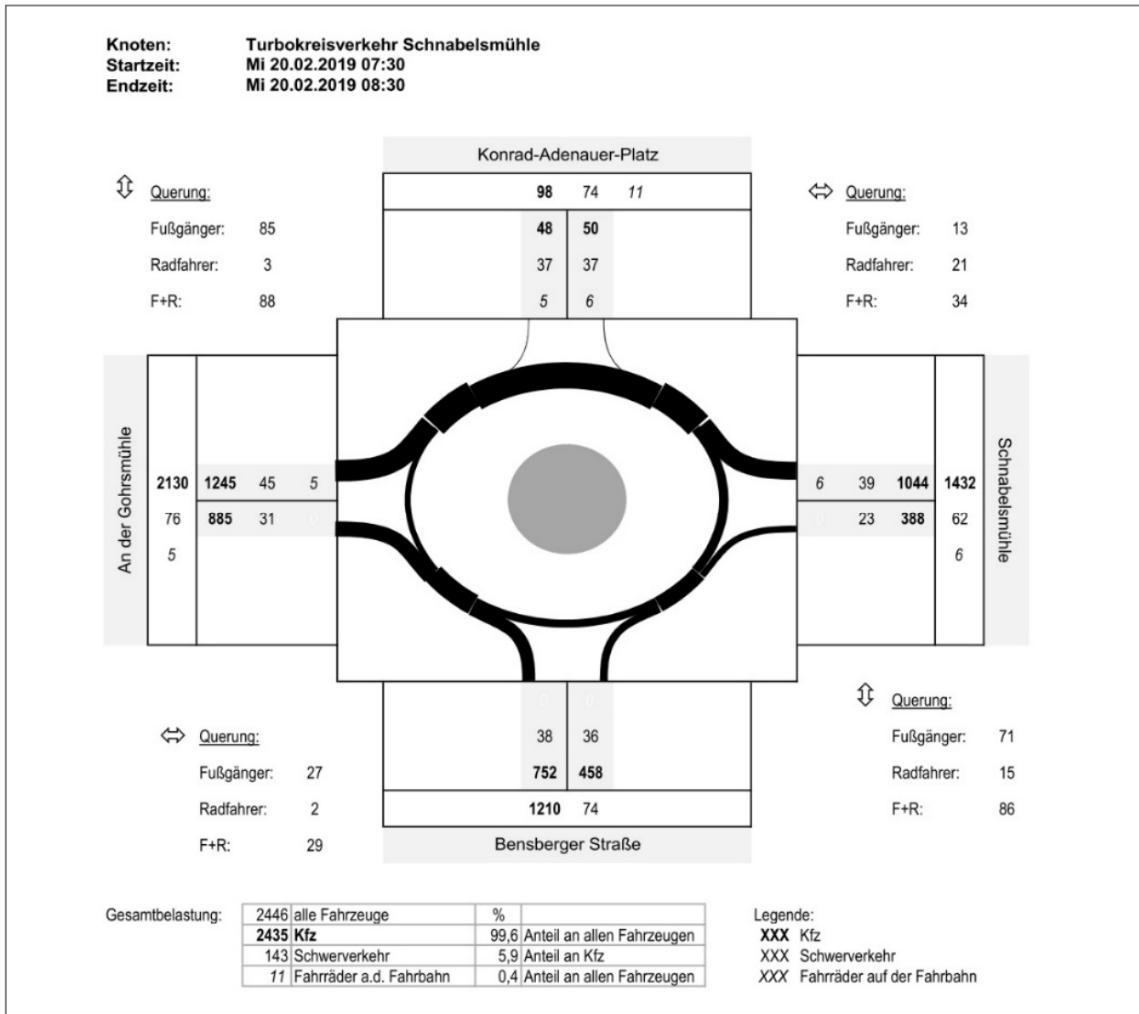


Abbildung 2-5: Verkehrszählung am Turbokreisverkehr Schnabelsmühle am Mittwoch, 20.02.2019, Morgenspitzenstunde (ohne Bypass)

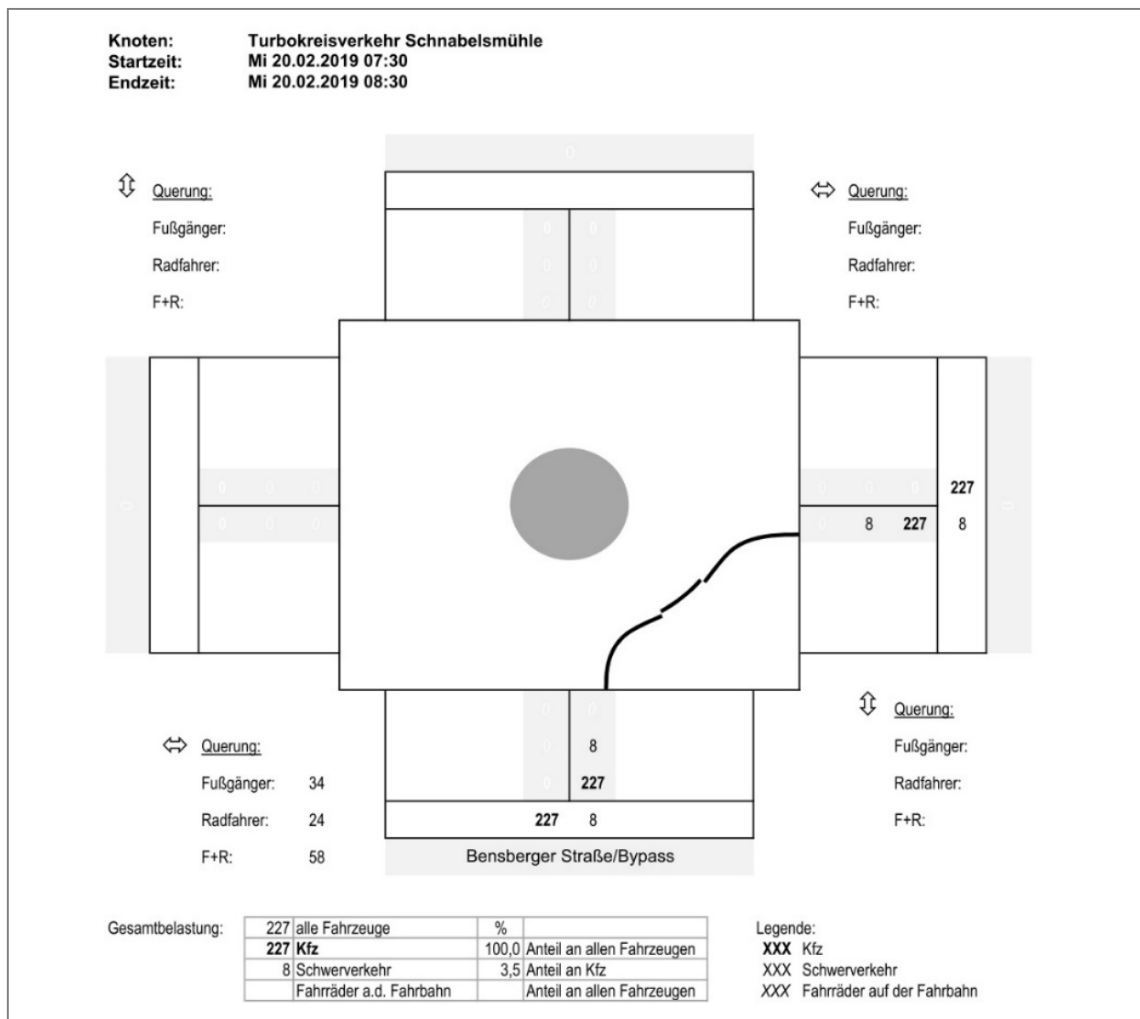


Abbildung 2-6: Verkehrszählung am Turbokreisverkehr Schnabelsmühle am Mittwoch, 20.02.2019, Morgenspitzenstunde (nur Bypass)

In der Morgenspitzenstunde (07:30–08:30 Uhr) wurden am Knoten insgesamt 2.662 Kfz gezählt. Es dominiert der Verkehrsstrom von Osten (Schnabelsmühle) nach Westen (An der Gohrsmühle) mit 724 Kfz, gefolgt von den Rechtsabbiegern von der Gohrsmühle in die Bensberger Straße (459 Kfz) und den Linksabbiegern aus der Bensberger Straße in die Gohrsmühle (439 Kfz).

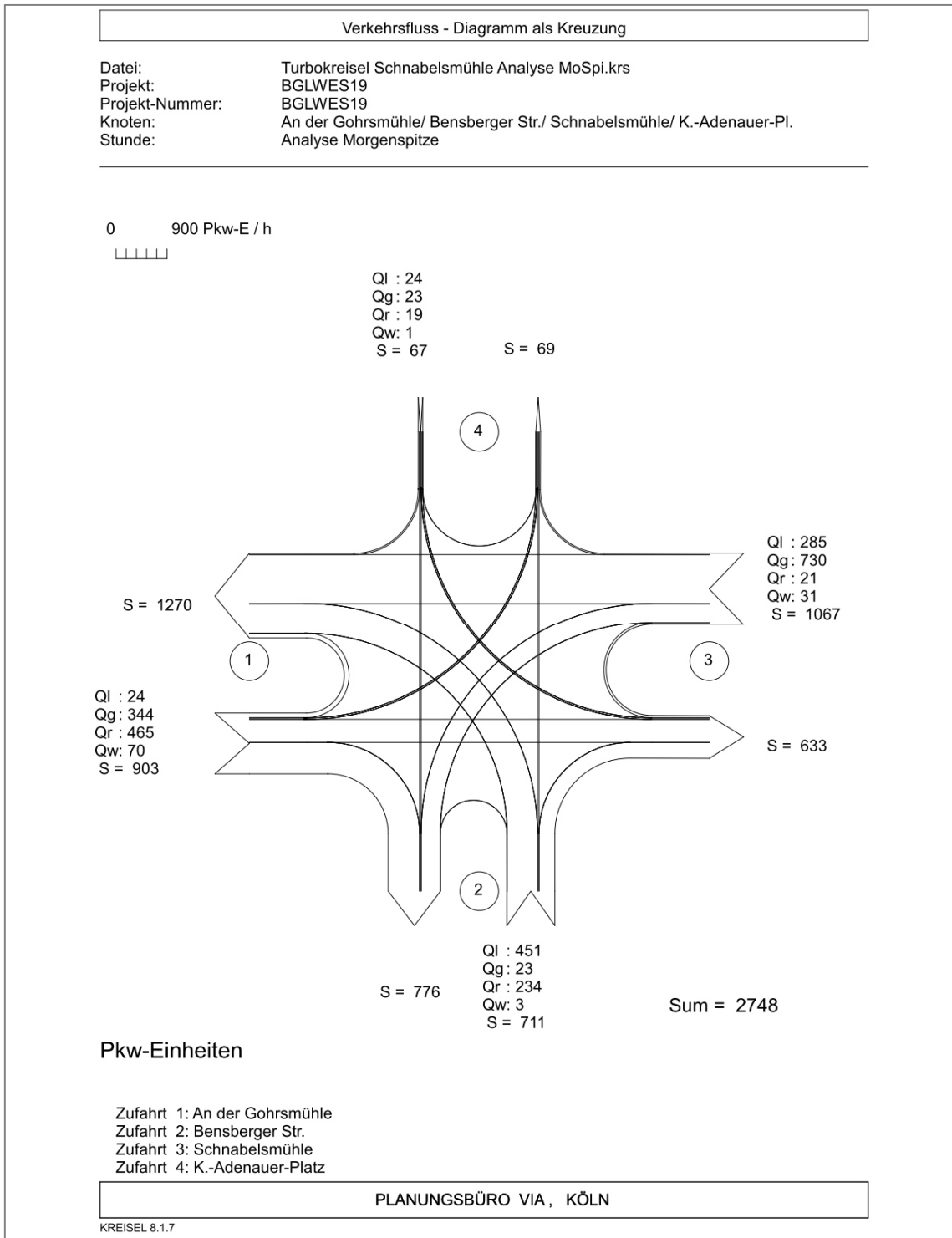


Abbildung 2-7: Verkehrszählung am Turbokreisverkehr Schnabelsmühle am Mittwoch, 20.02.2019, Morgenspitzenstunde (inkl. Bypass)

Nachmittagsspitze

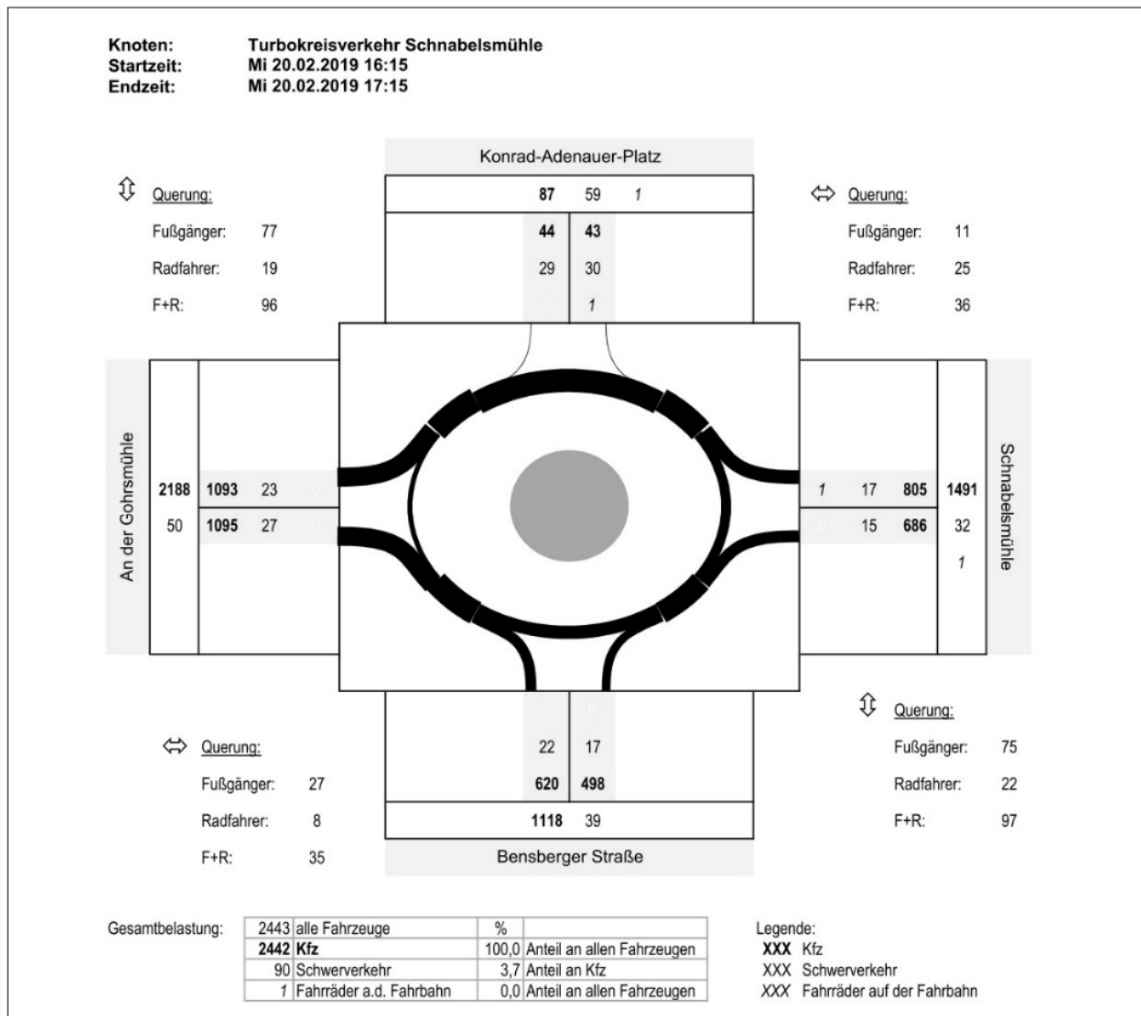


Abbildung 2-8: Verkehrszählung am Turbokreisverkehr Schnabelsmühle am Mittwoch, 20.02.2019, Nachmittagsspitzenstunde (ohne Bypass)

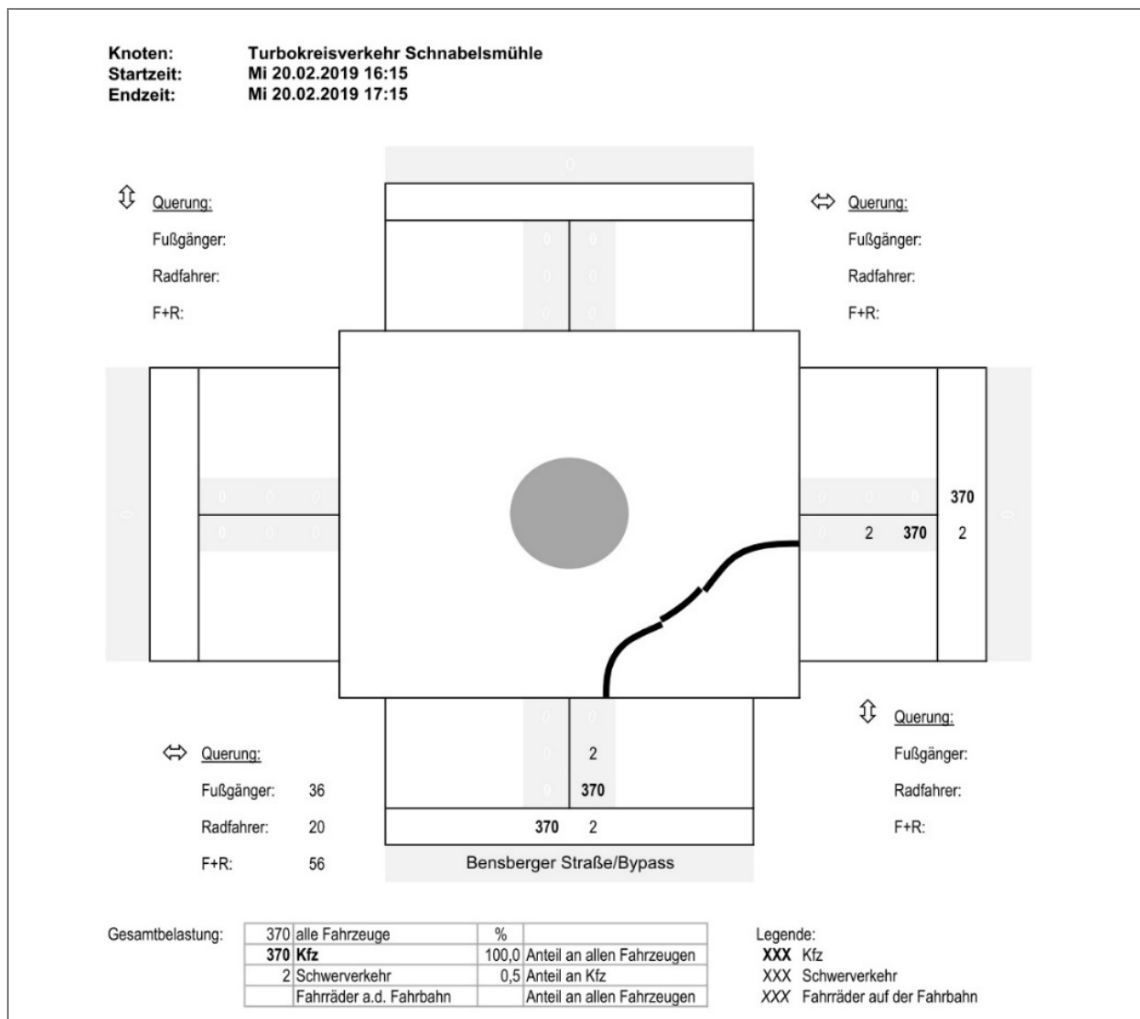


Abbildung 2-9: Verkehrszählung am Turbokreisverkehr Schnabelsmühle am Mittwoch, 20.02.2019, Nachmittagsspitzenstunde (nur Bypass)

In der Nachmittagsspitzenstunde (16:15–17:15 Uhr) wurden am Knoten insgesamt 2.812 Kfz gezählt; das sind etwas mehr als in der Morgenspitze. Es dominiert der Verkehrsstrom von Westen (An der Gohrsmühle) nach Osten (Schnabelsmühle) mit 609 Kfz, gefolgt von der Gegenrichtung mit 543 Kfz und den Linksabbiegern aus der Bensberger Straße in die Gohrsmühle (469 Kfz).

Ergänzung zur Verkehrsuntersuchung westliche Innenstadt Bergisch Gladbach

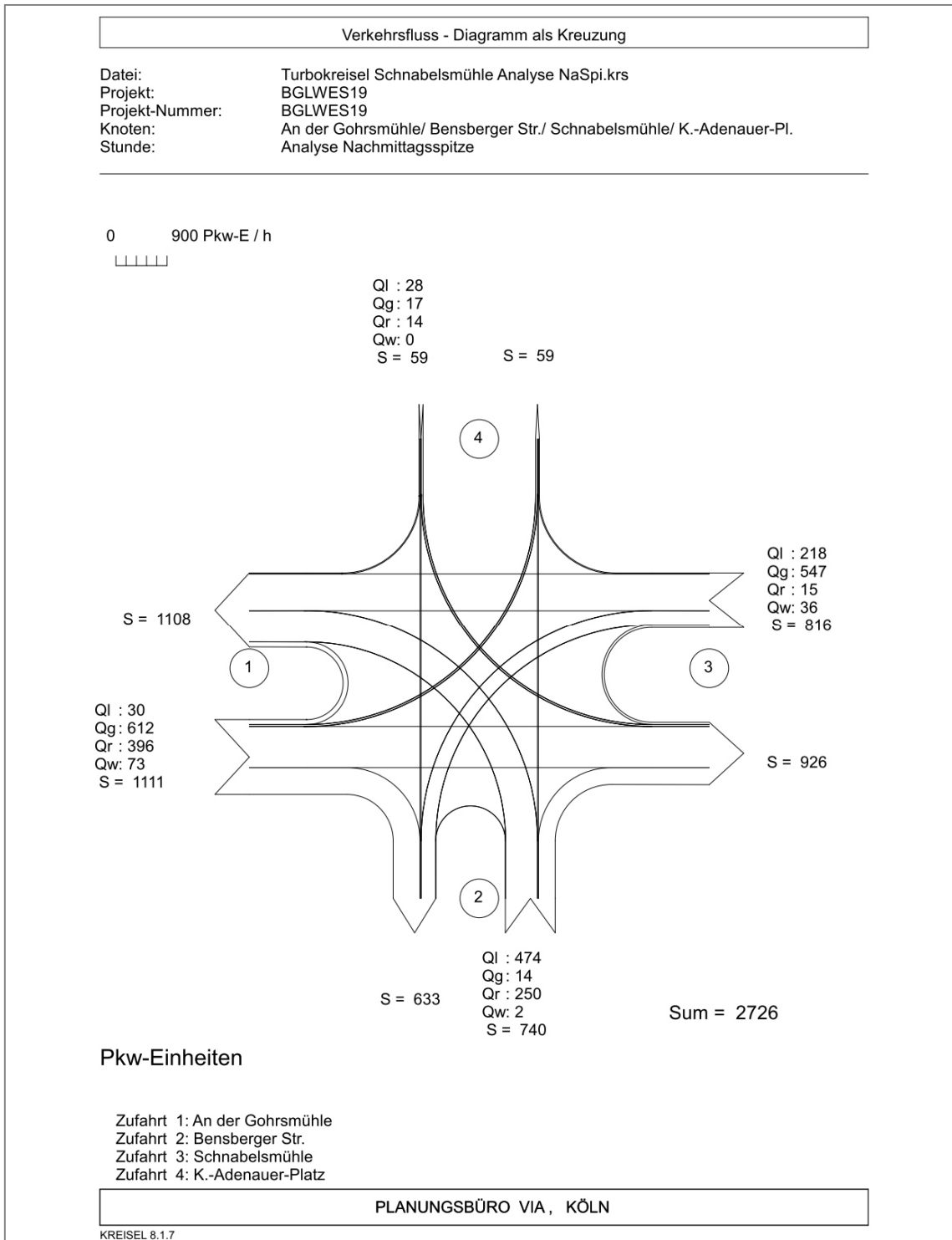


Abbildung 2-10: Verkehrszählung am Turbokreisverkehr Schnabelsmühle am Mittwoch, 20.02.2019, Nachmittagsspitzenstunde (inkl. Bypass)

### 3 Verkehrsqualität am Turbokreisverkehr Schnabelsmühle

#### 3.1 Geometrie

Während die Zufahrten „An der Gohrsmühle“ und Schnabelsmühle als klassische zweistreifige Turbokreiszufahrten ausgebildet sind, ist die Zufahrt aus der Bensberger Straße einstreifig ausgebildet. Den Rechtsabbieger aus der Bensberger Straße steht ein Bypass zur Verfügung, so dass sie die Wahl zwischen diesem und der Einfahrt in den Kreisverkehr haben. Der überwiegende Teil der Rechtsabbieger (94 % am Gesamttag) nutzt den Bypass.

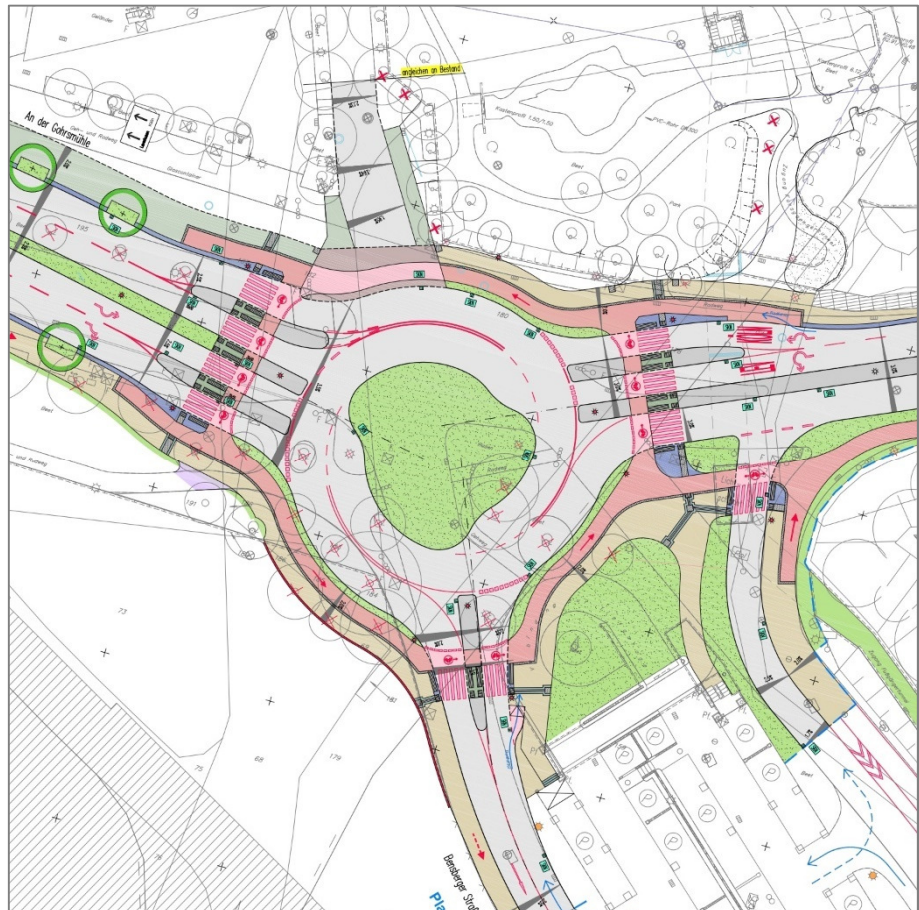


Abbildung 3-1: Lageplan des Turbokreisverkehrs Schnabelsmühle (Quelle: ISAPLAN Ingenieur GmbH)

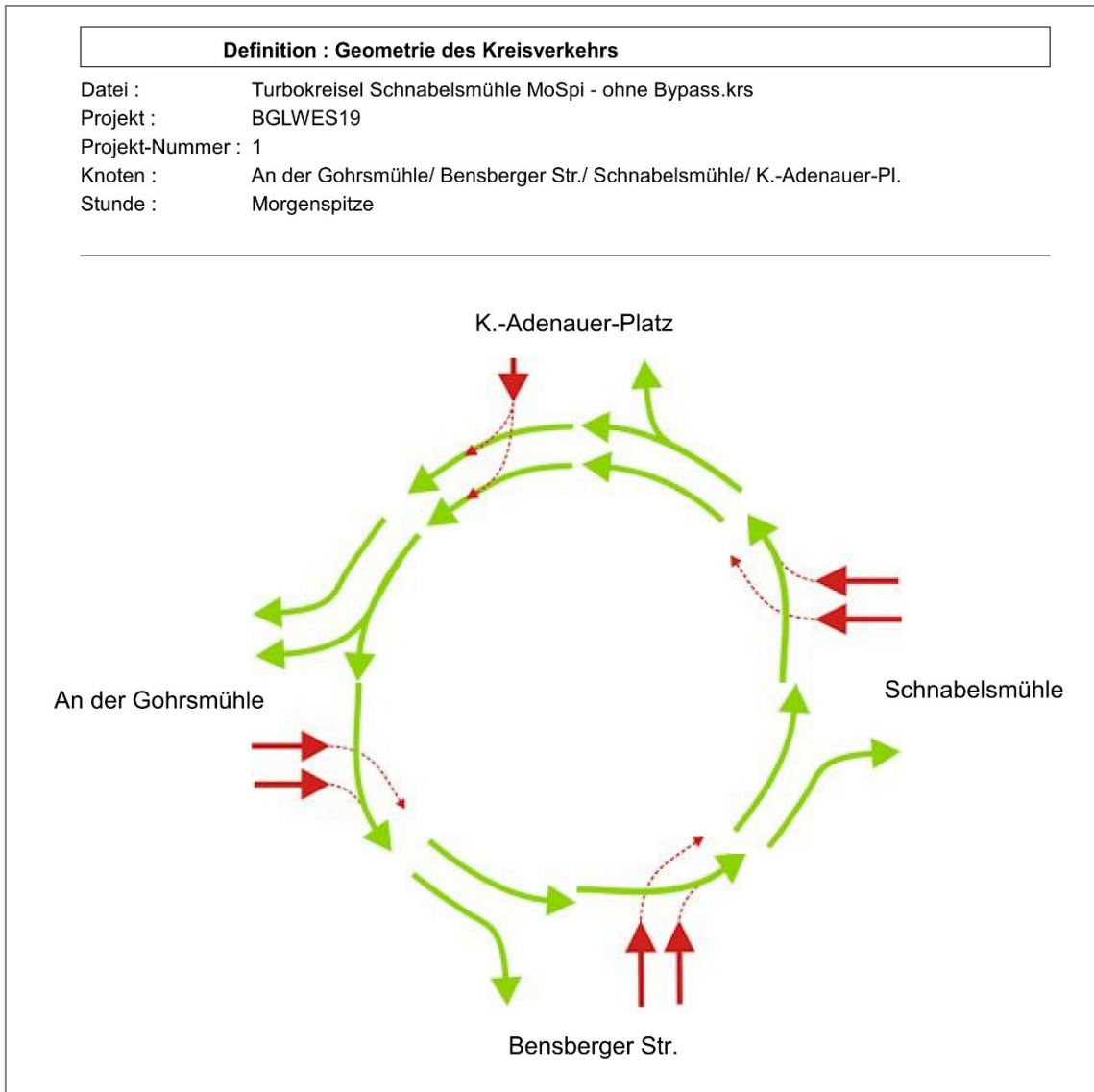


Abbildung 3-2: Geometrie des Turbokreisverkehr Schnabelsmühle – die Zufahrt aus der Bensberger Straße in den Kreisverkehr wird mit dem Bypass zusammengefasst als eine zweistreifige Zufahrt betrachtet

Für die Berechnung der Kapazität und der Qualität des Verkehrsablaufs mit Hilfe des Programms KREISEL wurden die beiden Fahrspuren aus der Bensberger Straße modellhaft zu einer zweistreifigen Zufahrt zusammengefasst, so dass sich die schematische Geometrie der Abbildung 3-2 ergibt.

#### **Einfluss der Fußgänger und Radfahrer**

Das Berechnungsverfahren für Turbokreisverkehre sieht – im Gegensatz zur vorhandenen Situation – keine bevorrechtigten Fußgänger- und Radfahrerfurten an den Zu- und Ausfahrten vor. Da die gezählten Verkehrsmengen auf den Furten aber stets unter 100 Fußgängern und

Radfahrern in den Spitzenstunden liegen, wird die Kapazität der Zu- und Ausfahrten des Kreisverkehrs nur unwesentlich eingeschränkt. Rechnerisch ergibt sich bei 100 Fußgängern je Stunde ein Abminderungsfaktor von 0,986 für die Kreisverkehrszufahrten und von 0,933 für die Kreisverkehrsausfahrten.<sup>1</sup>

Die im Zusammenhang mit der Verkehrszählung vom 11.07.2018 durchgeführte Beobachtung des Verkehrsablaufs an der Ausfahrt „An der Gohrsmühle“ zeigte dementsprechend nur geringfügige Beeinträchtigungen des Kfz-Verkehrsflusses mit Wartezeiten im Bereich von wenigen Sekunden.

### **3.2 Prognosevariante 0 (202x)**

Die folgenden Diagramme zeigen die Belastung in den beiden Spitzenstunden für die Prognose-Nullvariante (202x) in Pkw-Einheiten<sup>2</sup>

Auf dieser Basis ergibt sich die folgende Verkehrsqualität für den Knoten:

---

<sup>1</sup> Verfahren nach Stuwe (1992) bzw. Schmotz (2014); Quelle: Brilon, Werner: KREISEL Version 8.2 für Windows - Anhang A - Verfahren zur Berechnung der Kapazität und der Qualität des Verkehrsablaufs an Kreisverkehrsplätzen. Version Oktober 2018.

<sup>2</sup> Hierbei ist: Fahrrad auf der Fahrbahn = 0,5 Pkw-E, Krad/ Pkw = 1,0 Pkw-E, Lkw/ Bus = 1,5 Pkw-E, Lkw mit Anhänger/ Sattelzug = 2,0 Pkw-E.

Zufahrt		QSV	
		Morgenspitze	Nachmittags- spitze
An der Gohrsmühle	links	A	B
	rechts	A	A
Bensberger Straße	links	A	D
	rechts	A	B
Schnabelsmühle	links	A	A
	rechts	B	A
Konrad-Adenauer-Platz		B	A
<b>Gesamter Knoten</b>		<b>B</b>	<b>D</b>
QSV: Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs; Erläuterung siehe Anhang			

*Tabelle 3-1: Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs für den Knoten Turbokreisverkehr Schnabelsmühle in der Prognosevariante 0*

In der Morgenspitze weist der Knotenpunkt eine gute, in der Nachmittagspitze eine ausreichende Verkehrsqualität auf.

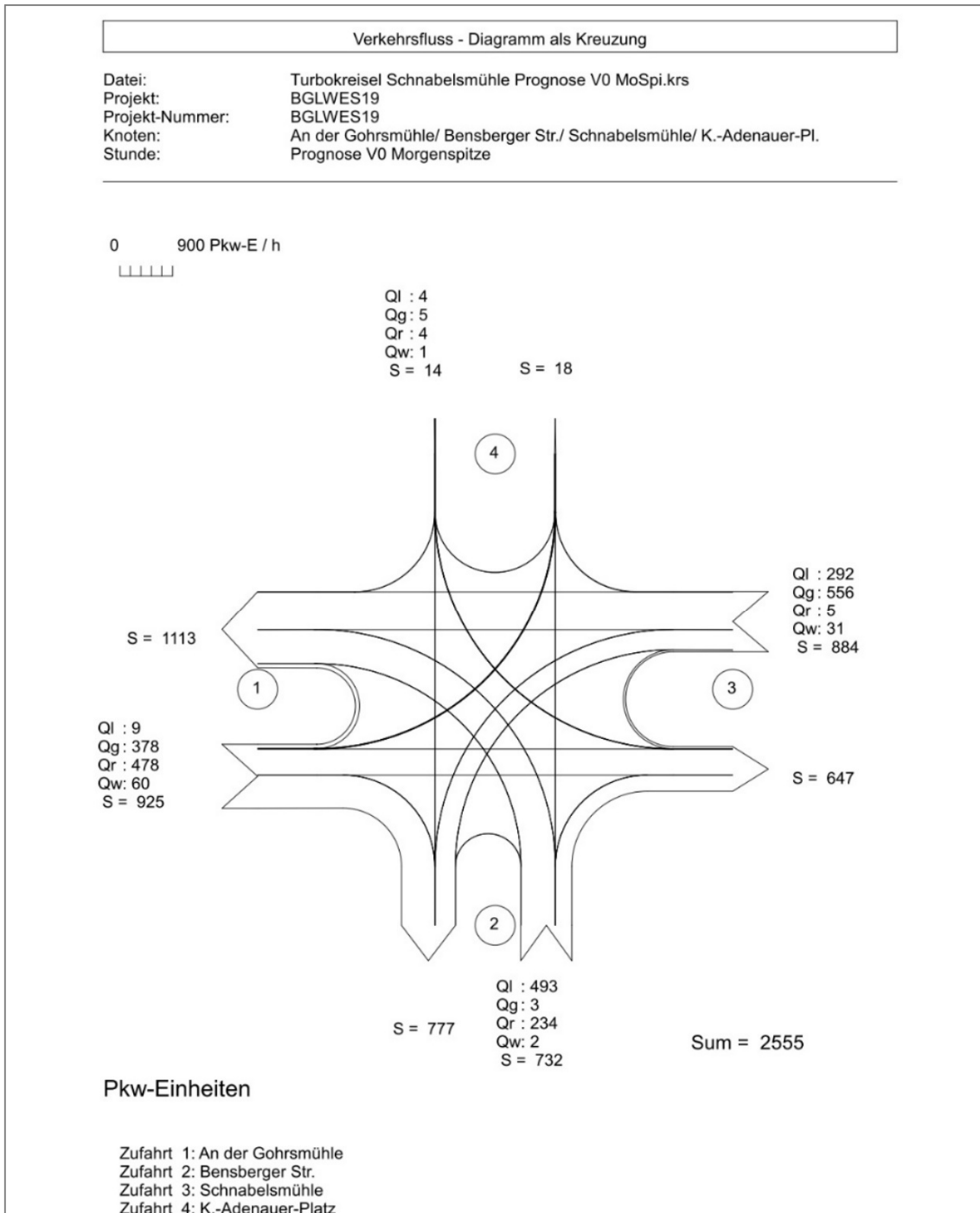


Abbildung 3-3: Turbokreisverkehr Schnabelsmühle: Prognosevariante 0, Knotenströme in der Morgenspitzenstunde

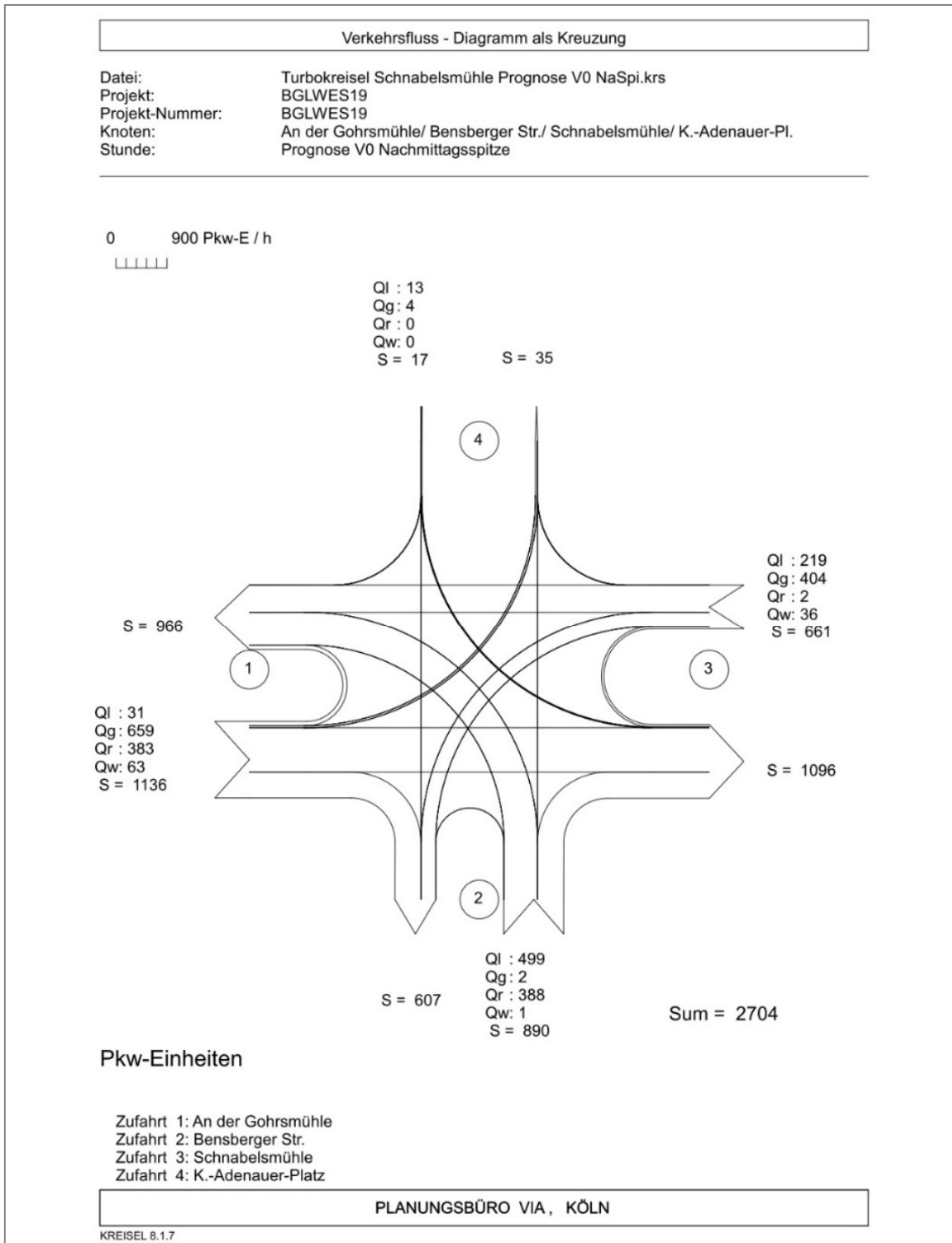


Abbildung 3-4: Turbokreisverkehr Schnabelsmühle: Prognosevariante 0, Knotenströme in der Nachmittagsspitze

### 3.3 Prognosevariante 2 (202x)

Die folgenden Diagramme zeigen die Belastung in den beiden Spitzenstunden für die Prognosevariante 2 (202x) in Pkw-Einheiten.

Auf dieser Basis ergibt sich die folgende Verkehrsqualität für den Knoten:

Zufahrt		QSV	
		Morgenspitze	Nachmittagspitze
An der Gohrsmühle	links	A	B
	rechts	A	A
Bensberger Straße	links	B	E
	rechts	A	C
Schnabelsmühle	links	A	A
	rechts	B	B
Konrad-Adenauer-Platz		B	B
<b>Gesamter Knoten</b>		<b>B</b>	<b>E</b>
QSV: Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs; Erläuterung siehe Anhang			

*Tabelle 3-2: Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs für den Knoten Turbokreisverkehr Schnabelsmühle in der Prognosevariante 2*

In der Morgenspitze weist der Knotenpunkt eine gute, in der Nachmittagspitze eine mangelhafte Verkehrsqualität auf. Problematisch ist hierbei der in den Kreis einfahrende Strom aus der Bensberger Straße.

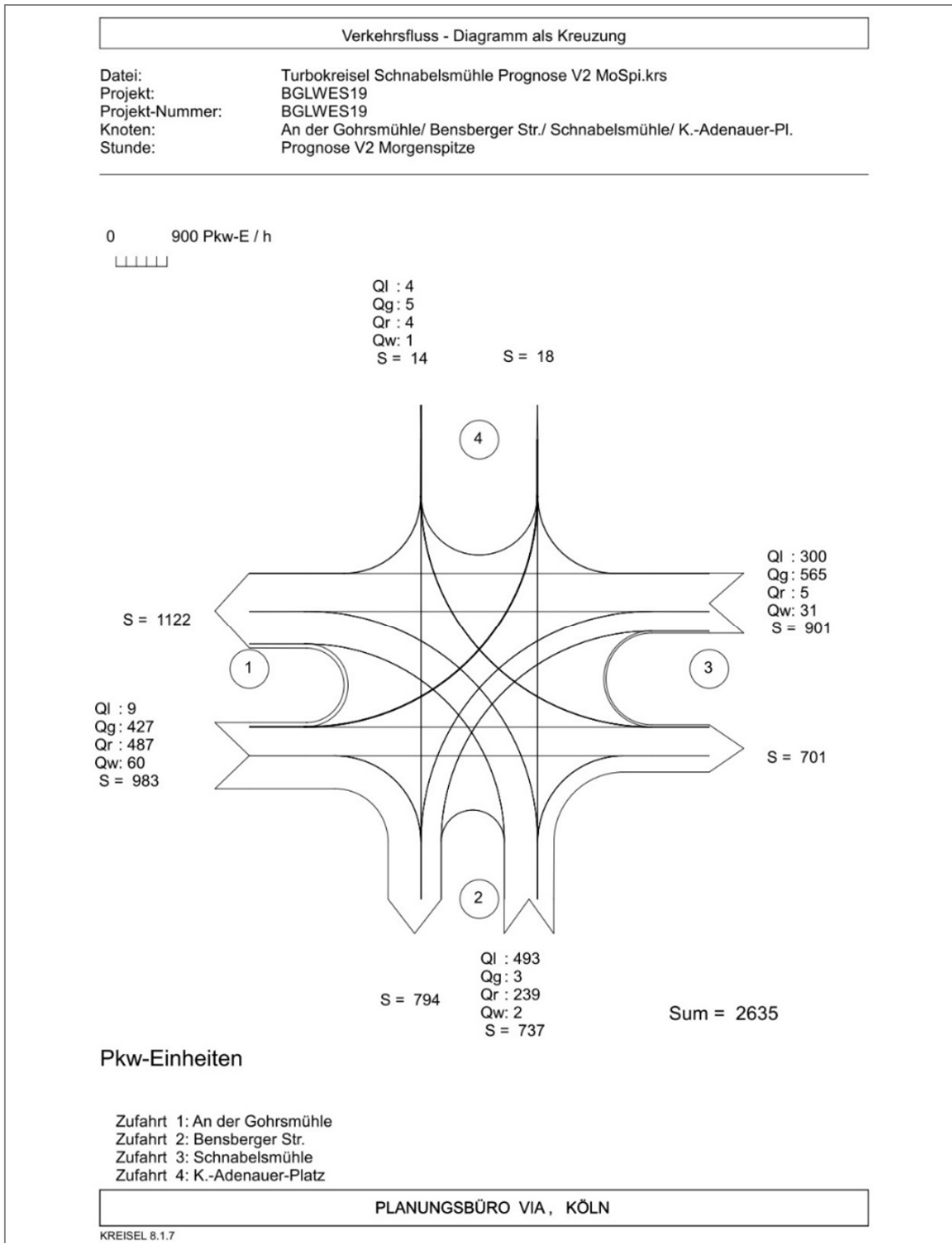


Abbildung 3-5: Turbokreisverkehr Schnabelsmühle: Prognosevariante 2, Knotenströme in der Morgenspitzenstunde

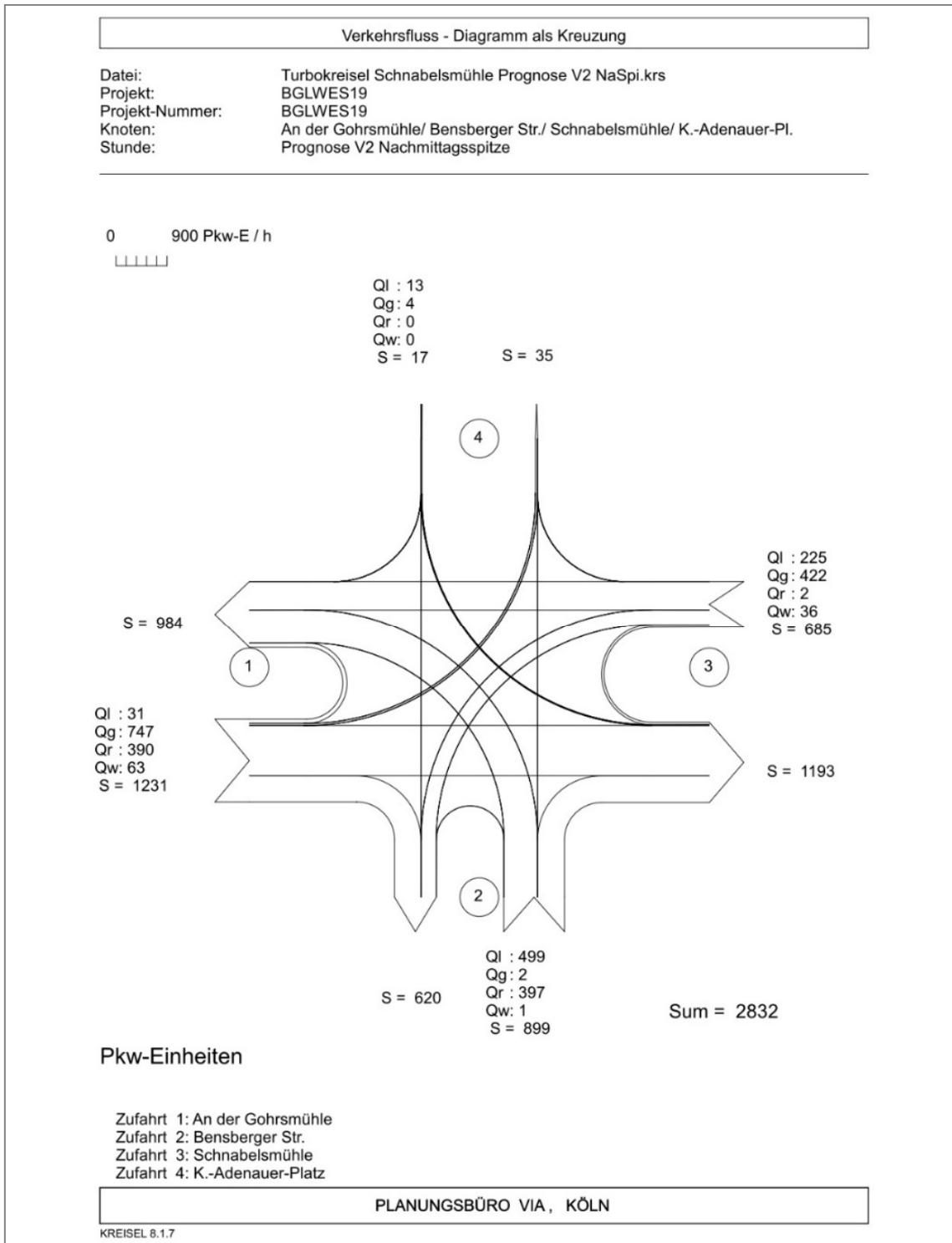


Abbildung 3-6: Turbokreisverkehr Schnabelsmühle: Prognosevariante 2, Knotenströme in der Nachmittagsspitzenstunde

### 3.4 Prognosevariante 6 (202x)

Die folgenden Diagramme zeigen die Belastung in den beiden Spitzenstunden für die Prognosevariante 6 (202x) in Pkw-Einheiten.

Auf dieser Basis ergibt sich die folgende Verkehrsqualität für den Knoten:

Zufahrt		QSV	
		Morgenspitze	Nachmittagspitze
An der Gohrsmühle	links	A	B
	rechts	A	A
Bensberger Straße	links	B	E
	rechts	A	C
Schnabelsmühle	links	B	A
	rechts	C	B
Konrad-Adenauer-Platz		B	B
<b>Gesamter Knoten</b>		<b>B</b>	<b>E</b>
QSV: Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs; Erläuterung siehe Anhang			

*Tabelle 3-3: Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs für den Knoten Turbokreisverkehr Schnabelsmühle in der Prognosevariante 6*

In der Morgenspitze weist der Knotenpunkt eine gute, in der Nachmittagspitze eine mangelhafte Verkehrsqualität auf. Problematisch ist hierbei der in den Kreis einfahrende Strom aus der Bensberger Straße.

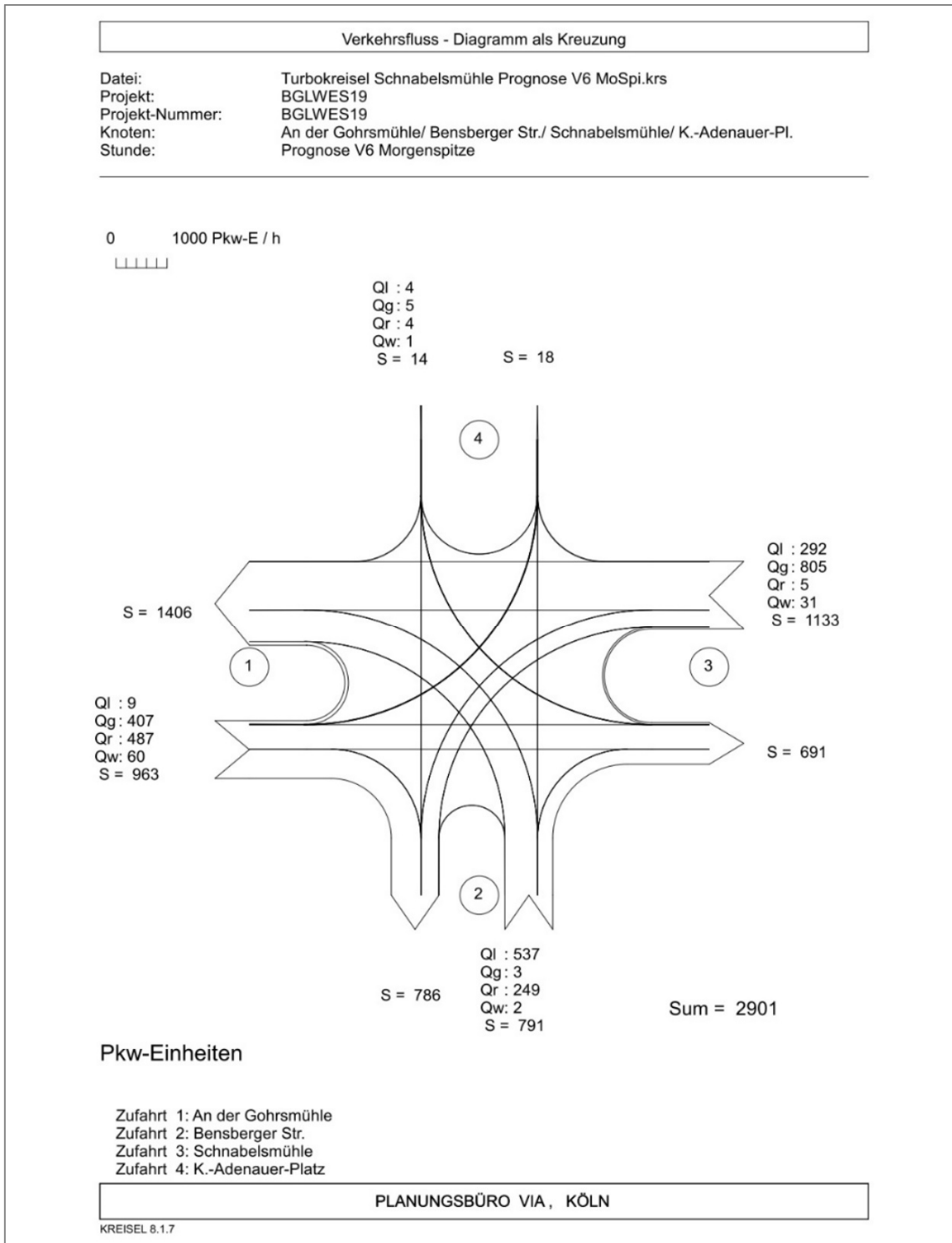


Abbildung 3-7: Turbokreisverkehr Schnabelsmühle: Prognosevariante 6, Knotenströme in der Morgenspitzenstunde

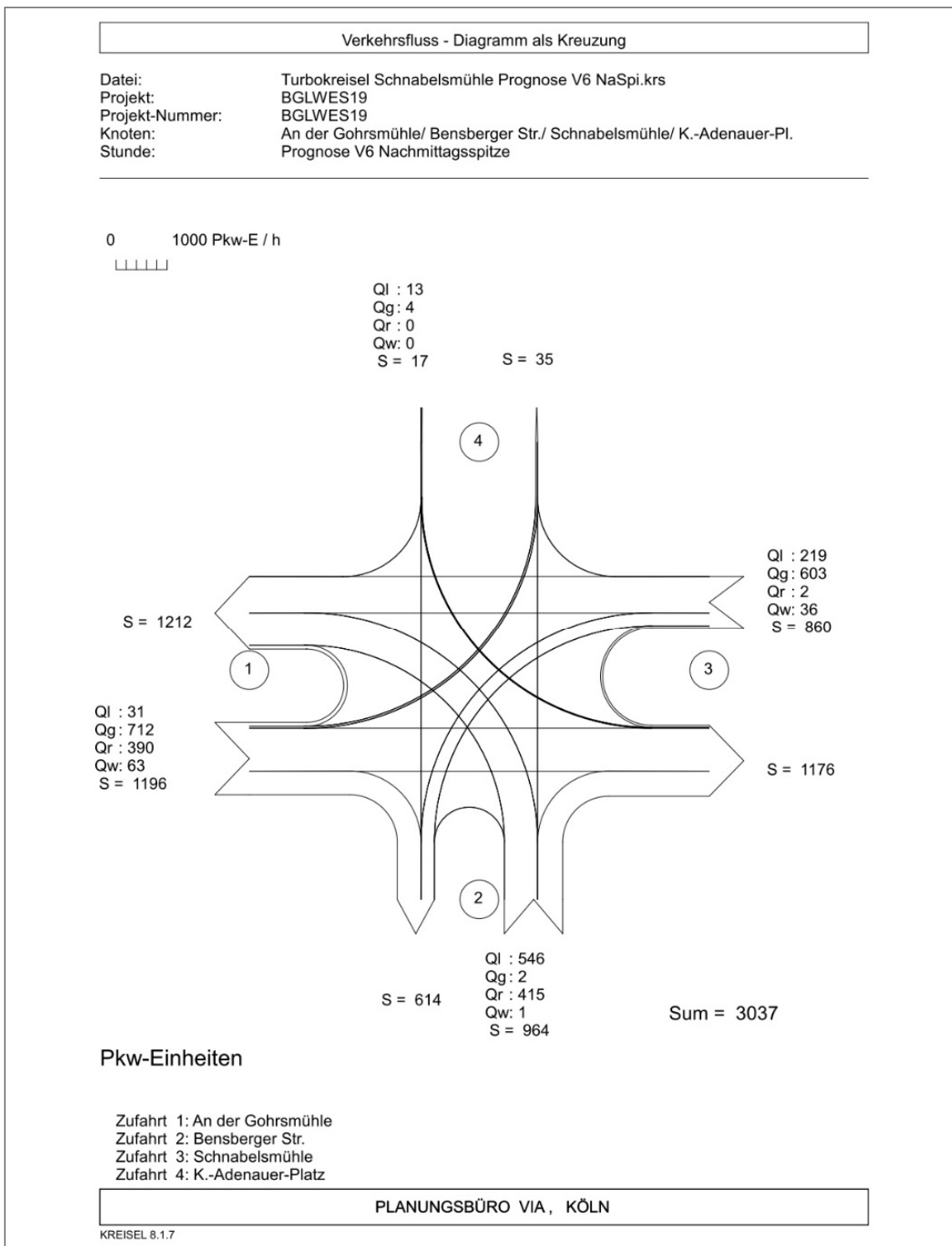


Abbildung 3-8: Turbokreisverkehr Schnabelsmühle: Prognosevariante 6, Knotenströme in der Nachmittagsspitzenstunde

### 3.5 Prognosevariante 7 (202x)

Die folgenden Diagramme zeigen die Belastung in den beiden Spitzenstunden für die Prognosevariante 7 (202x) in Pkw-Einheiten.

Auf dieser Basis ergibt sich die folgende Verkehrsqualität für den Knoten:

Zufahrt		QSV	
		Morgenspitze	Nachmittagspitze
An der Gohrsmühle	links	A	B
	rechts	A	A
Bensberger Straße	links	B	D
	rechts	A	B
Schnabelsmühle	links	A	A
	rechts	B	B
Konrad-Adenauer-Platz		C	B
<b>Gesamter Knoten</b>		<b>C</b>	<b>D</b>
QSV: Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs; Erläuterung siehe Anhang			

*Tabelle 3-4: Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs für den Knoten Turbokreisverkehr Schnabelsmühle in der Prognosevariante 7*

In der Morgenspitze weist der Knotenpunkt eine gute, in der Nachmittagspitze eine ausreichende Verkehrsqualität auf.

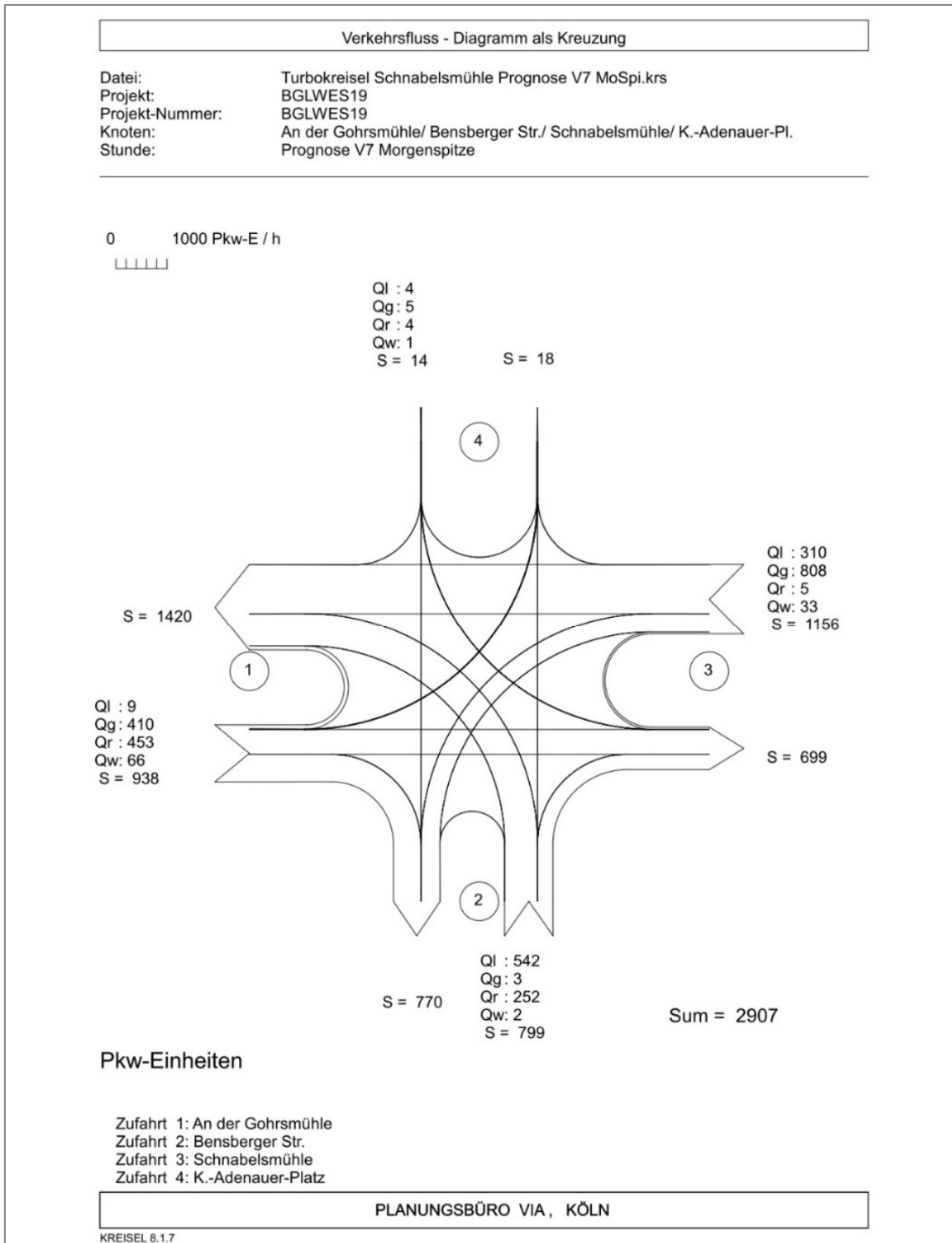


Abbildung 3-9: Turbokreisverkehr Schnabelsmühle: Prognosevariante 7, Knotenströme in der Morgenspitzenstunde

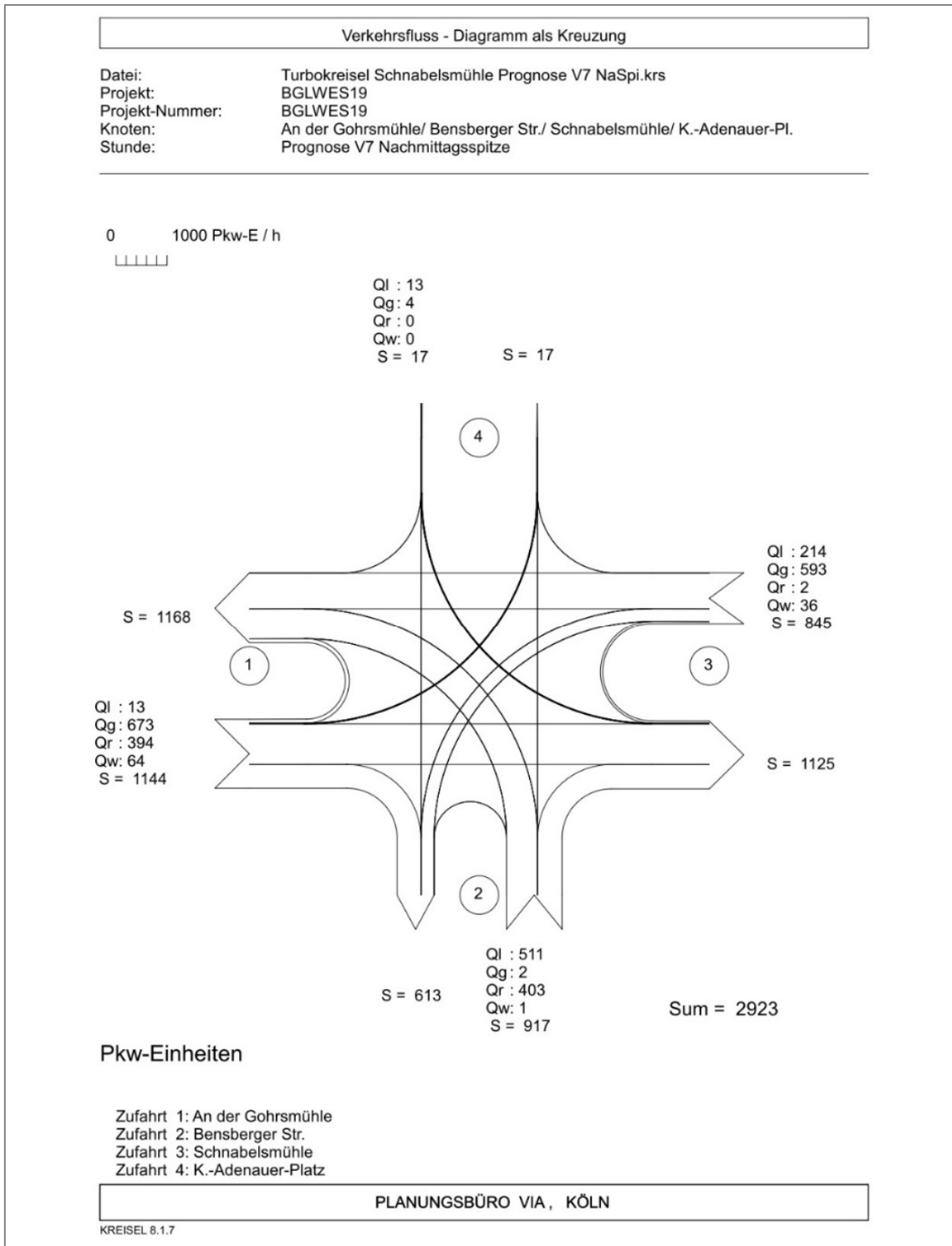


Abbildung 3-10: Turbokreisverkehr Schnabelsmühle: Prognosevariante 7, Knotenströme in der Nachmittagsspitzenstunde

## 4 Verkehrsqualität am Knoten Hauptstraße/ Odenthaler Straße

### 4.1 Verkehrszählung aus dem Jahr 2015

Die Basis für die Berechnung der Verkehrsbelastung in den Prognosevarianten bildet die Verkehrszählung aus dem Jahr 2015.

Knoten: Hauptstr./Odenthaler Str.  
 Zählung am: Dienstag, 21.04.2015  
 Kfz insgesamt  
 00:00-23:59 Uhr

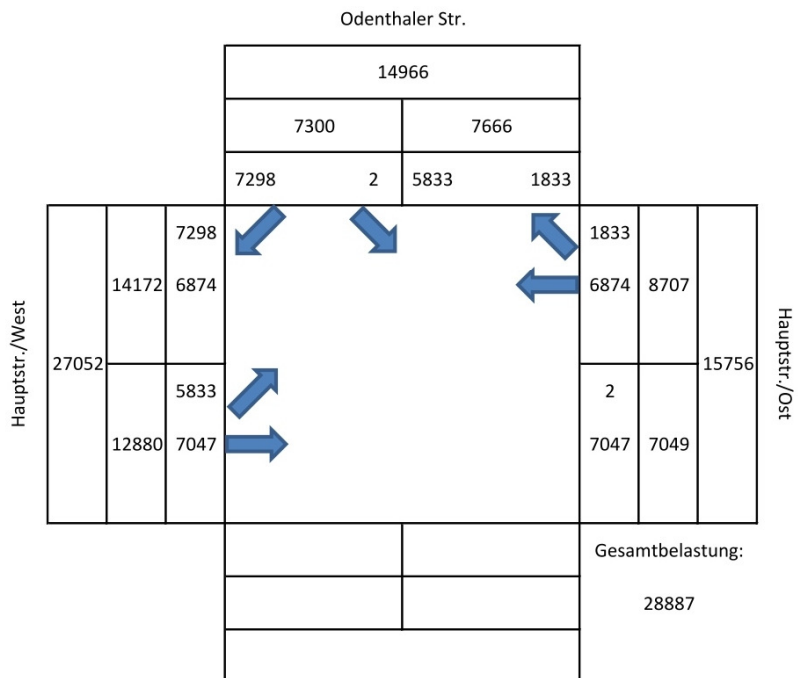


Abbildung 4-1: Verkehrszählung am Knoten Hauptstr./ Odenthaler Str. am Dienstag, 21.04.2015, 00:00–24:00 Uhr

Knoten: Hauptstr./Odenthaler Str.  
 Zählung am: Dienstag, 21.04.2015  
 Kfz insgesamt  
 07:45-08:45 Uhr (Spitzenstunde)

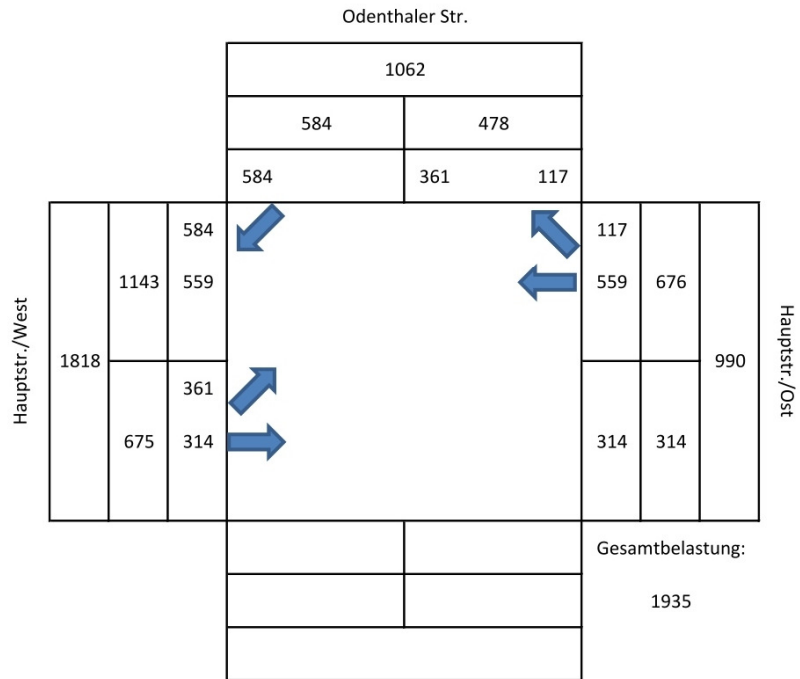


Abbildung 4-2: Verkehrszählung am Knoten Hauptstr./ Odenthaler Str. am Dienstag, 21.04.2015, Morgenspitzenstunde

Knoten: Hauptstr./Odenthaler Str.  
 Zählung am: Dienstag, 21.04.2015  
 Kfz insgesamt  
 16:30-17:30 Uhr (Spitzenstunde)

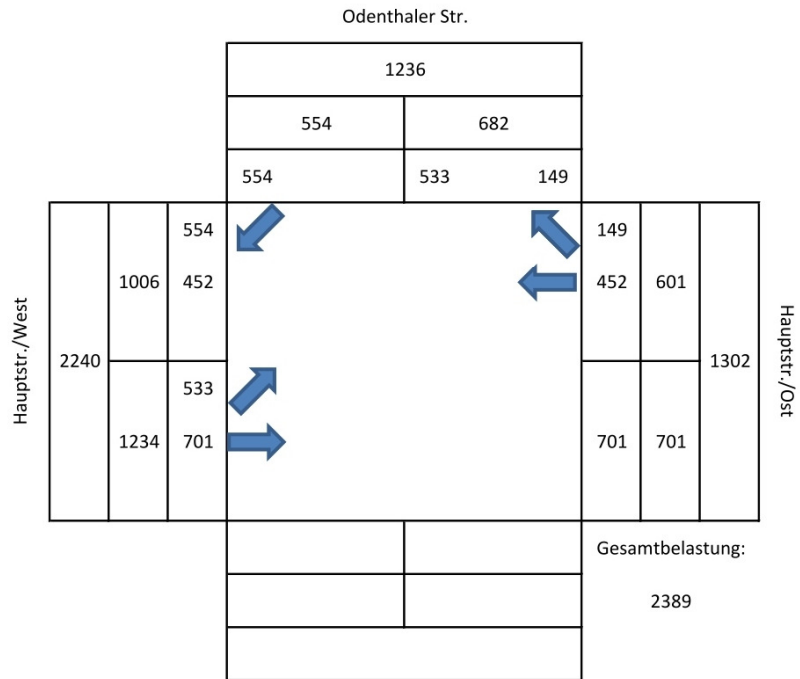


Abbildung 4-3: Verkehrszählung am Knoten Hauptstr./ Odenthaler Str. am Dienstag, 21.04.2015, Nachmittagsspitzenstunde

## 4.2 Prognosevariante 0 (202x)

Die folgenden Diagramme zeigen die Belastung in den beiden Spitzenstunden für die Prognose-Nullvariante (202x) in Pkw-Einheiten.

Auf dieser Basis ergibt sich für die mit dem Programm AMPEL berechnete Verkehrsqualität für den Knoten:

Zufahrt		QSV	
		Morgenspitze	Nachmittags- spitze
Hauptstraße/West	links	B	B
	geradeaus	A	A
Hauptstraße/Ost		C	B
Odenthaler Straße		B	B
<b>Gesamter Knoten (Kfz)</b>		<b>C</b>	<b>B</b>
Fg.-Querung Hauptstraße/Ost <sup>1)</sup>		E	E
Fg.-Querung Odenthaler Straße		C	C
<b>Gesamter Knoten</b>		<b>C</b>	<b>C</b>

QSV: Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs; Erläuterung siehe Anhang  
 1) aufgrund der geringen Verkehrsstärke bei der Bewertung vernachlässigbar

*Tabelle 4-1: Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs für den Knoten Hauptstraße/ Odenthaler Straße in der Prognosevariante 0*

In der Morgenspitze weist der Knotenpunkt eine befriedigende, in der Nachmittagspitze eine gute Verkehrsqualität auf. Die Fußgängerquerung an der Zufahrt Hauptstraße/Ost kann aufgrund ihrer geringen Verkehrsstärke bei der Bewertung der Verkehrsqualität des Gesamtknotens vernachlässigt werden.

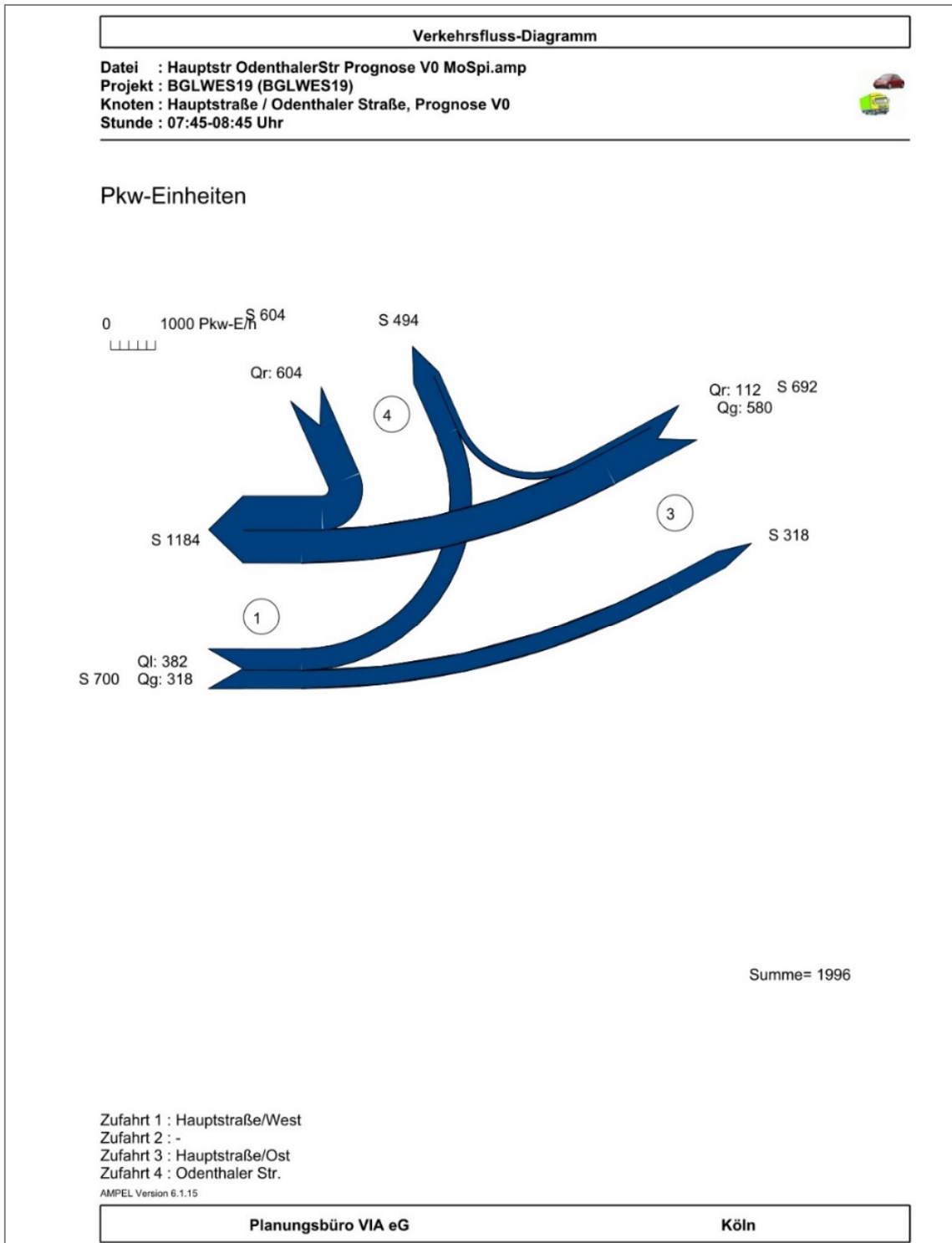


Abbildung 4-4: Knoten Hauptstr./ Odenthaler Str.: Prognosevariante 0, Knotenströme in der Morgenspitzenstunde

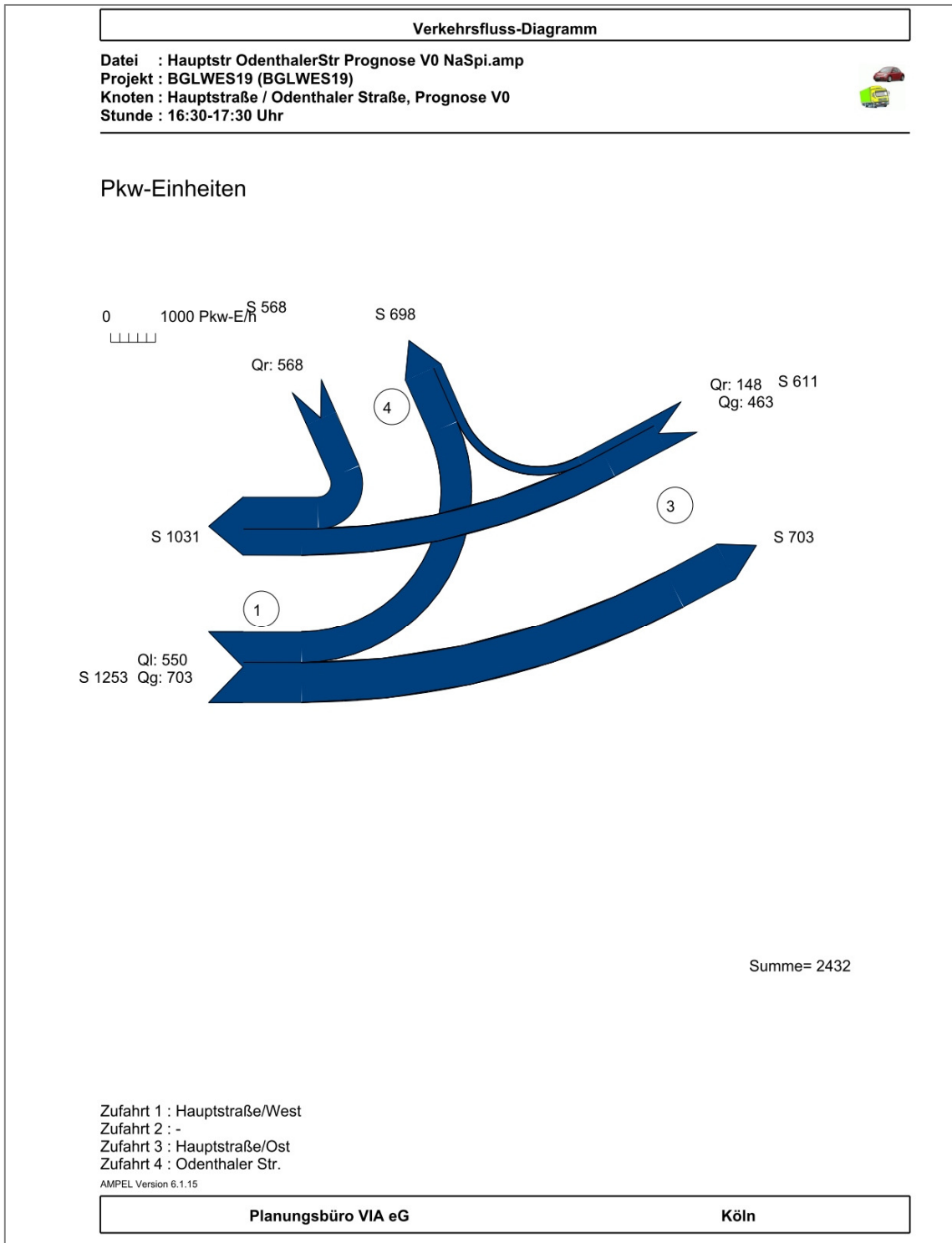


Abbildung 4-5: Knoten Hauptstr./ Odenthaler Str.: Prognosevariante 0, Knotenströme in der Nachmittagsspitzenstunde

### 4.3 Prognosevariante 2 (202x)

Die folgenden Diagramme zeigen die Belastung in den beiden Spitzenstunden für die Prognosevariante 2 (202x) in Pkw-Einheiten.

Auf dieser Basis ergibt sich die folgende Verkehrsqualität für den Knoten:

Zufahrt		QSV	
		Morgenspitze	Nachmittagspitze
Hauptstraße/West	links	B	C
	geradeaus	A	A
Hauptstraße/Ost		C	B
Odenthaler Straße		B	B
<b>Gesamter Knoten (Kfz)</b>		<b>C</b>	<b>C</b>
Fg.-Querung Hauptstraße/Ost <sup>1)</sup>		E	E
Fg.-Querung Odenthaler Straße		C	C
<b>Gesamter Knoten</b>		<b>C</b>	<b>C</b>

QSV: Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs; Erläuterung siehe Anhang  
 1) aufgrund der geringen Verkehrsstärke bei der Bewertung vernachlässigbar

*Tabelle 4-2: Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs für den Knoten Hauptstraße/ Odenthaler Straße in der Prognosevariante 2*

In der Morgen- und in der Nachmittagsspitze weist der Knotenpunkt eine befriedigende Verkehrsqualität auf. Die Fußgängerquerung an der Zufahrt Hauptstraße/Ost kann aufgrund ihrer geringen Verkehrsstärke bei der Bewertung der Verkehrsqualität des Gesamtknotens vernachlässigt werden.

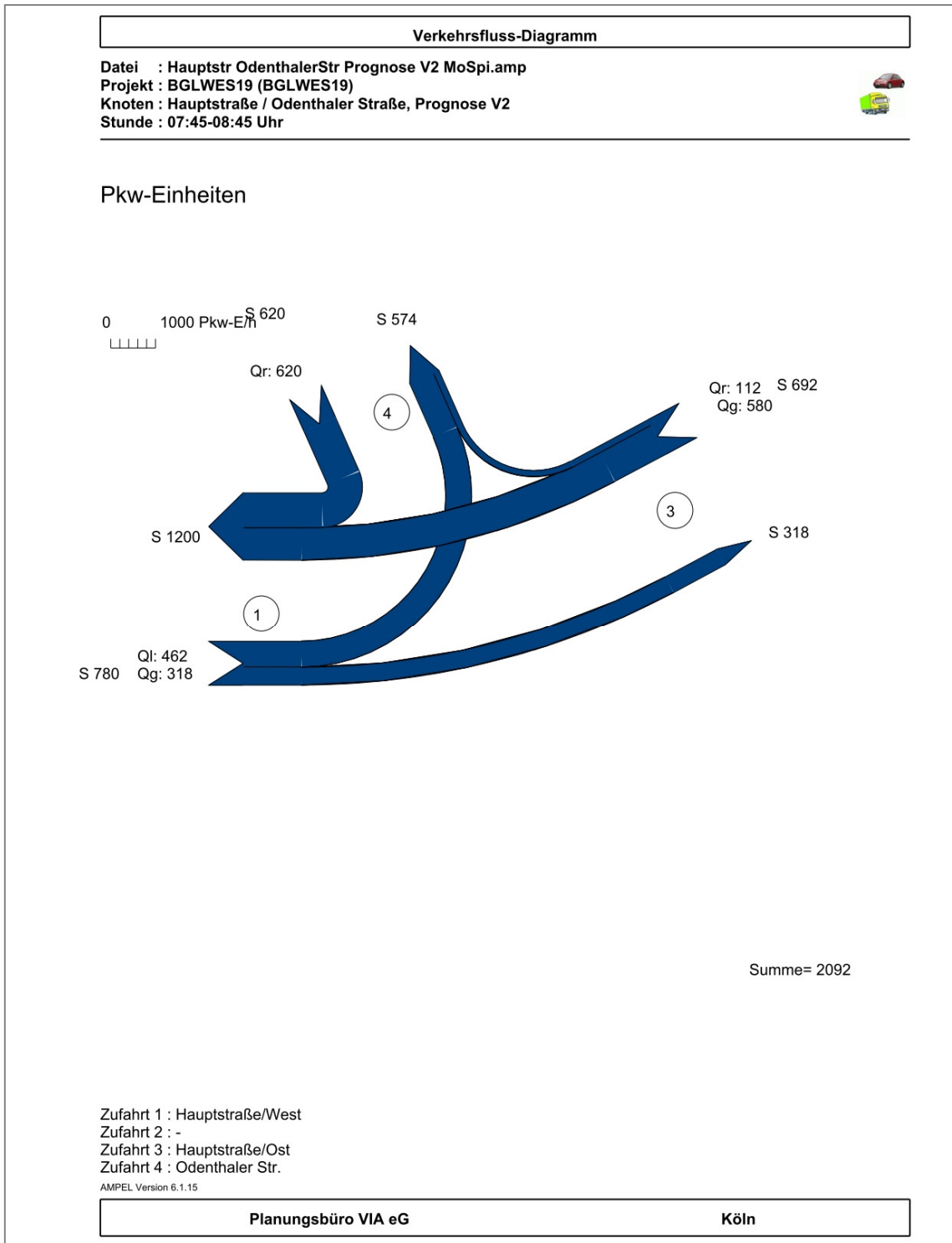


Abbildung 4-6: Knoten Hauptstr./ Odenthaler Str.: Prognosevariante 2, Knotenströme in der Morgenspitzenstunde

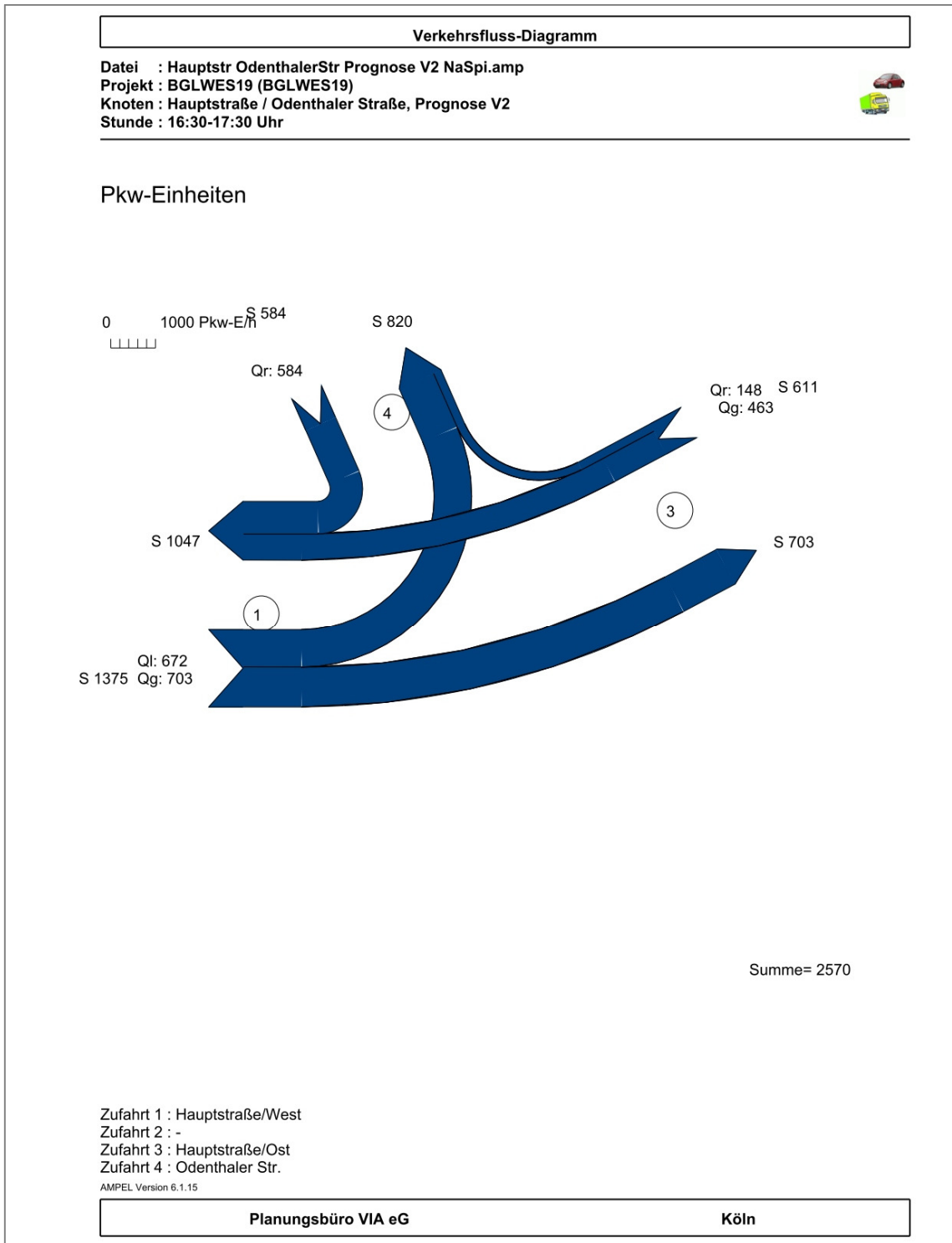


Abbildung 4-7: Knoten Hauptstr./ Odenthaler Str.: Prognosevariante 2, Knotenströme in der Nachmittagsspitzenstunde

#### 4.4 Prognosevariante 6 (202x)

Die folgenden Diagramme zeigen die Belastung in den beiden Spitzenstunden für die Prognosevariante 6 (202x) in Pkw-Einheiten.

Auf dieser Basis ergibt sich die folgende Verkehrsqualität für den Knoten:

Zufahrt		QSV	
		Morgenspitze	Nachmittagspitze
Hauptstraße/West	links	B	C
	geradeaus	A	A
Hauptstraße/Ost		B	B
Odenthaler Straße		B	B
<b>Gesamter Knoten (Kfz)</b>		<b>B</b>	<b>C</b>
Fg.-Querung Hauptstraße/Ost <sup>1)</sup>		E	E
Fg.-Querung Odenthaler Straße		C	C
<b>Gesamter Knoten</b>		<b>C</b>	<b>C</b>

QSV: Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs; Erläuterung siehe Anhang  
 1) aufgrund der geringen Verkehrsstärke bei der Bewertung vernachlässigbar

*Tabelle 4-3: Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs für den Knoten Hauptstraße/ Odenthaler Straße in der Prognosevariante 6*

In der Morgenspitze weist der Knotenpunkt eine gute, in der Nachmittagspitze eine befriedigende Verkehrsqualität auf. Die Fußgängerquerung an der Zufahrt Hauptstraße/Ost kann aufgrund ihrer geringen Verkehrsstärke bei der Bewertung der Verkehrsqualität des Gesamtknotens vernachlässigt werden.

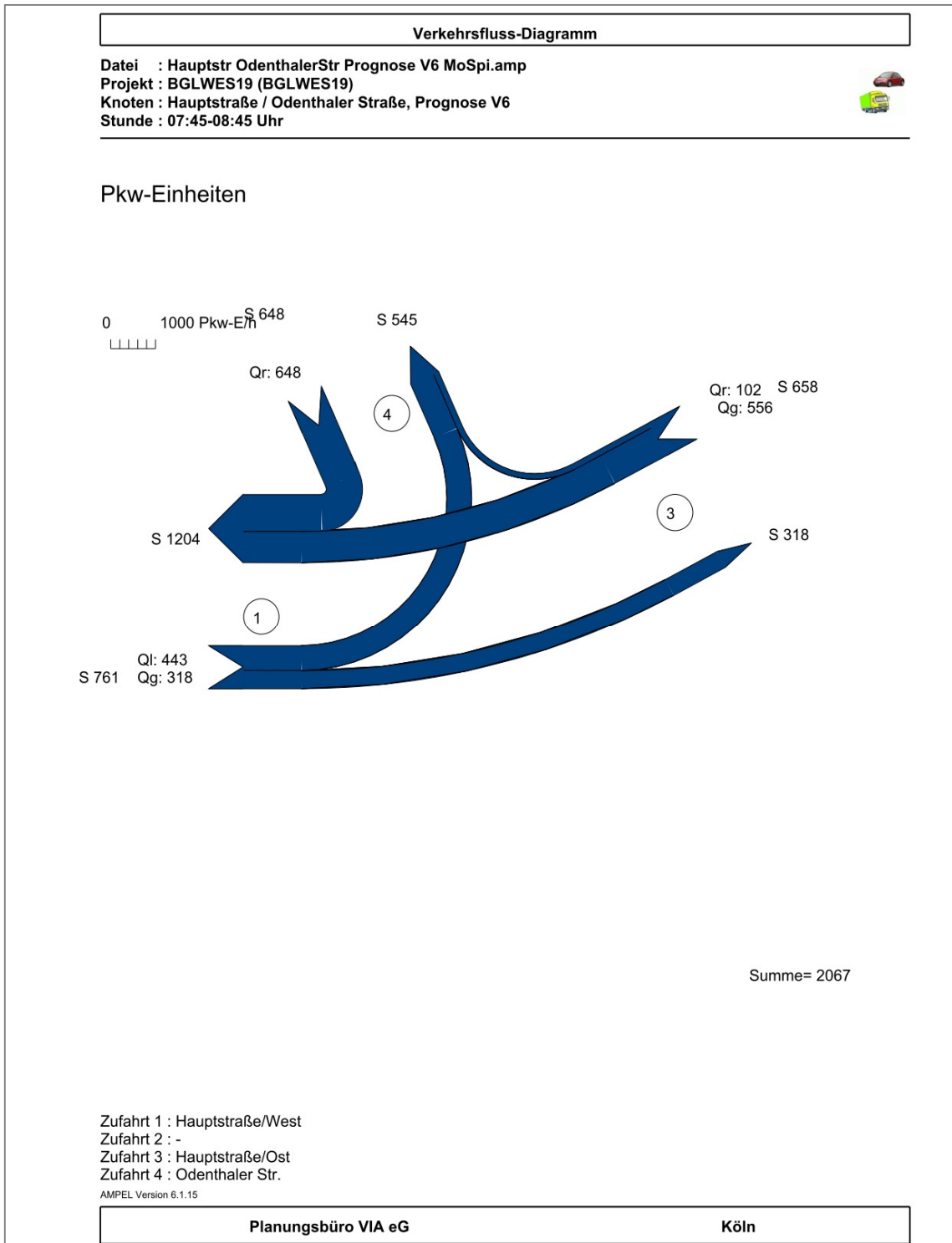


Abbildung 4-8: Knoten Hauptstr./ Odenthaler Str.: Prognosevariante 6, Knotenströme in der Morgenspitzenstunde

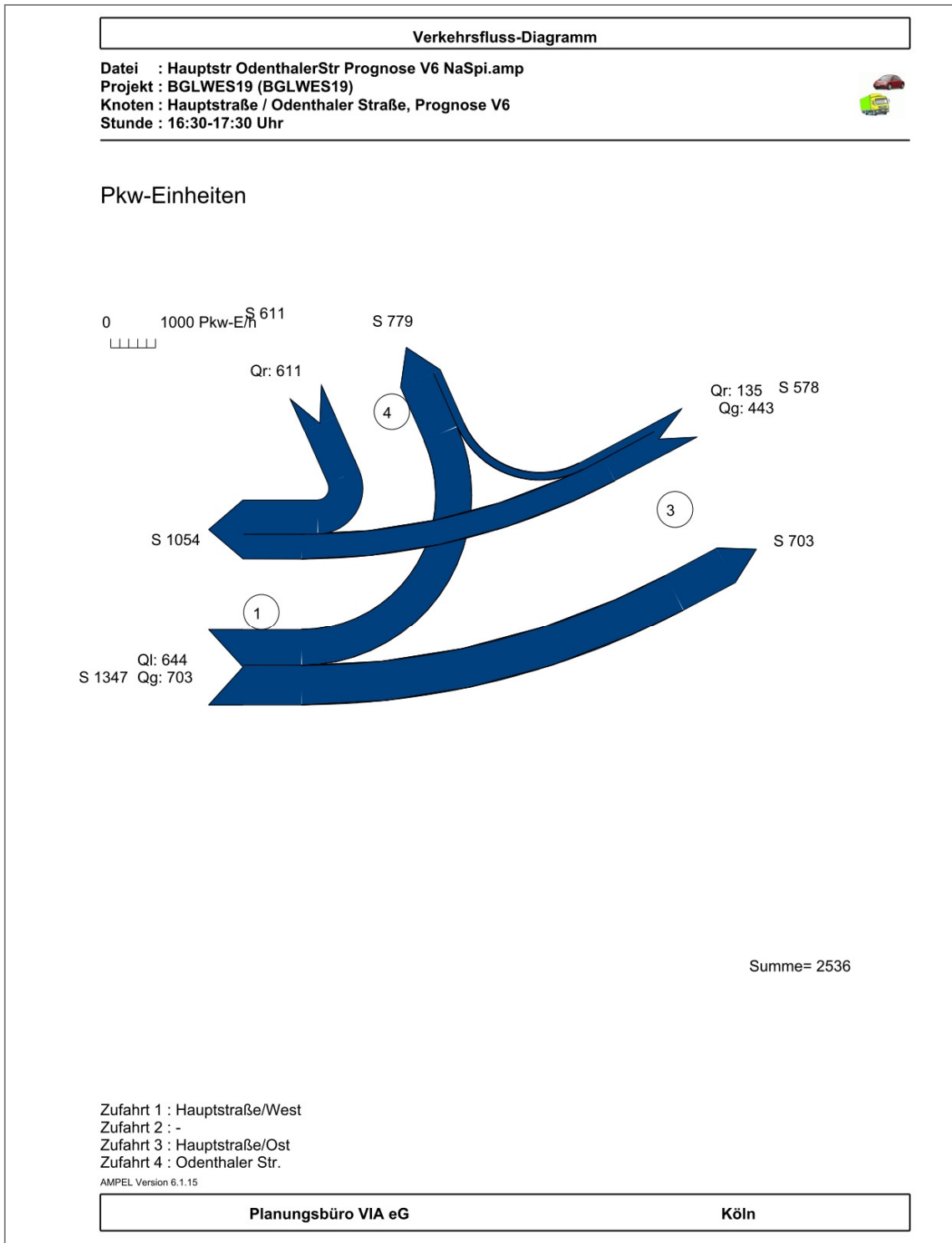


Abbildung 4-9: Knoten Hauptstr./ Odenthaler Str.: Prognosevariante 6, Knotenströme in der Nachmittagsspitzenstunde

## 4.5 Prognosevariante 7 (202x)

Die folgenden Diagramme zeigen die Belastung in den beiden Spitzenstunden für die Prognosevariante 7 (202x) in Pkw-Einheiten.

Auf dieser Basis ergibt sich die folgende Verkehrsqualität für den Knoten:

Zufahrt		QSV	
		Morgenspitze	Nachmittagspitze
Hauptstraße/West	links	B	C
	geradeaus	A	A
Hauptstraße/Ost		C	B
Odenthaler Straße		B	B
<b>Gesamter Knoten (Kfz)</b>		<b>C</b>	<b>C</b>
Fg.-Querung Hauptstraße/Ost <sup>1)</sup>		E	E
Fg.-Querung Odenthaler Straße		C	C
<b>Gesamter Knoten</b>		<b>C</b>	<b>C</b>

QSV: Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs; Erläuterung siehe Anhang  
 1) aufgrund der geringen Verkehrsstärke bei der Bewertung vernachlässigbar

*Tabelle 4-4: Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs für den Knoten Hauptstraße/ Odenthaler Straße in der Prognosevariante 7*

In der Morgen- und in der Nachmittagsspitze weist der Knotenpunkt eine befriedigende Verkehrsqualität auf. Die Fußgängerquerung an der Zufahrt Hauptstraße/Ost kann aufgrund ihrer geringen Verkehrsstärke bei der Bewertung der Verkehrsqualität des Gesamtknotens vernachlässigt werden.

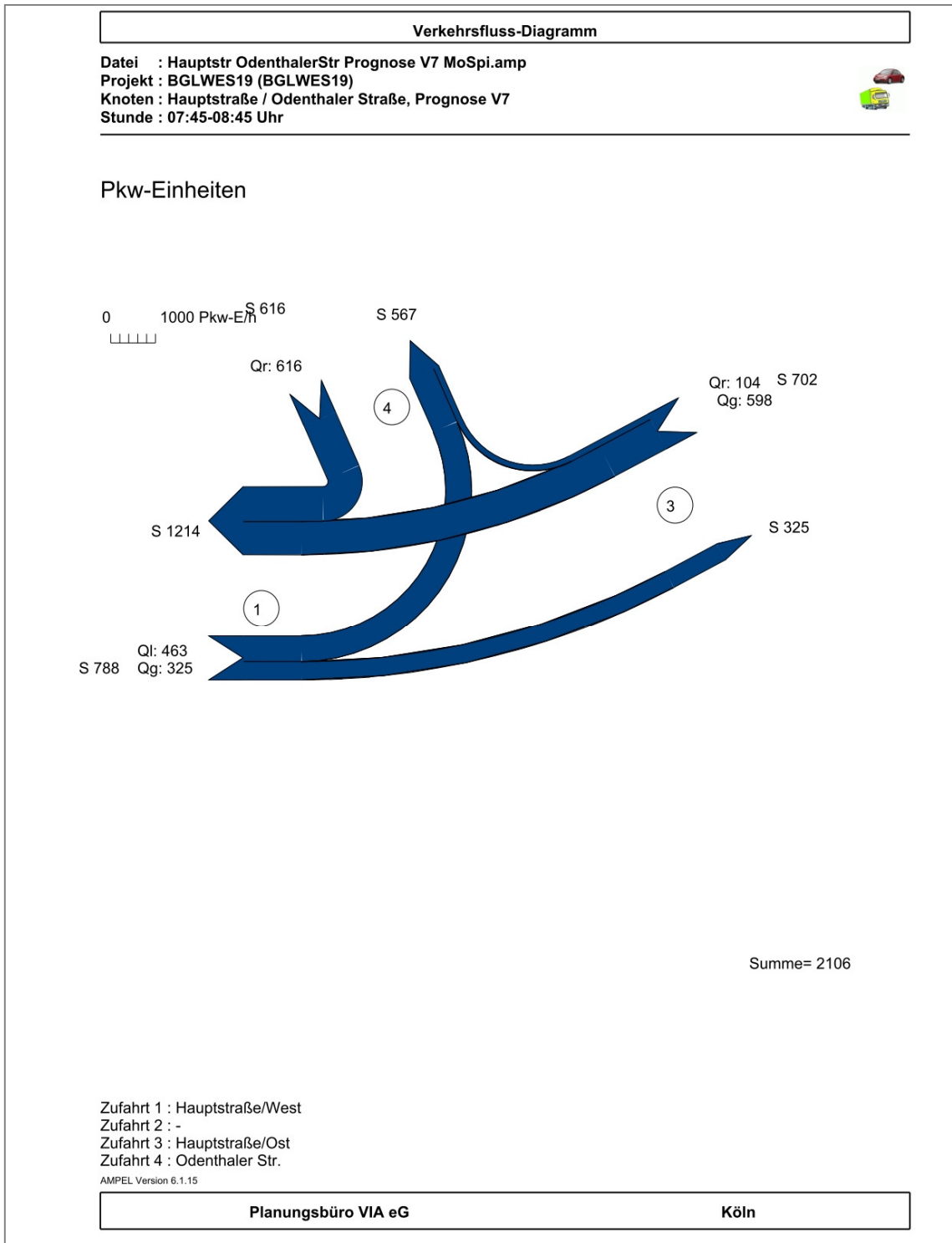


Abbildung 4-10: Knoten Hauptstr./ Odenthaler Str.: Prognosevariante 7, Knotenströme in der Morgenspitzenstunde

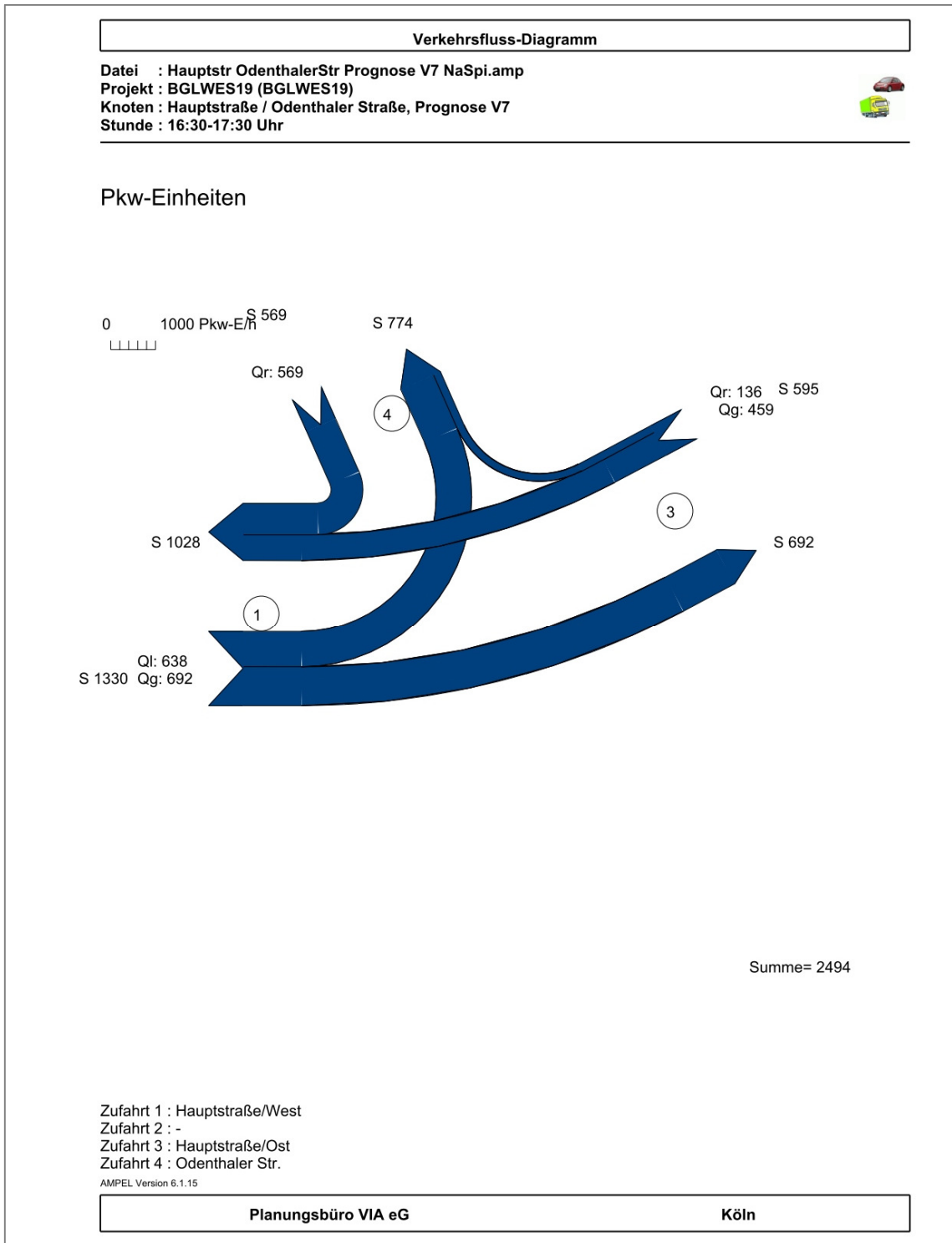


Abbildung 4-11: Knoten Hauptstr./ Odenthaler Str.: Prognosevariante 7, Knotenströme in der Nachmittagsspitzenstunde

## 5 Bewertung und Empfehlung

Die im Bahnhofsumfeld geplanten Bauvorhaben und die empfohlenen Maßnahmen im Straßennetz (Sperrung der Rampe Stationsstraße, Öffnung der Parkhausumfahrt in beiden Richtungen, in den Varianten 6 und 7 kombiniert mit der „Netzergänzung westliche Innenstadt“) führen zu einer Mehrbelastung der Knotenpunkte Turbokreisverkehr Schnabelsmühle und Hauptstraße/ Odenthaler Straße im Verlauf des hoch belasteten Straßenzuges An der Gohrsmühle – Schnabelsmühle – Hauptstraße.

Die Untersuchung der Verkehrsqualität dieser beiden Knotenpunkte ergibt für den Fall der Prognose-Nullvariante, in welcher gegenüber dem Bestand keine Veränderungen im Straßennetz enthalten sind, am Knoten Schnabelsmühle eine ausreichende Verkehrsqualität und am Knoten Hauptstraße/ Odenthaler Straße eine befriedigende Verkehrsqualität.

Variante	QSV			
	Turbokreisverkehr Schnabelsmühle		Knoten Hauptstraße/ Odenthaler Straße <sup>1)</sup>	
	Morgenspitze	Nachmittagsspitze	Morgenspitze	Nachmittagsspitze
V0	B	D	C	B
V2	B	E	C	C
V6	B	E	B	C
V7	C	D	C	C

QSV: Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs; Erläuterung siehe Anhang  
 1) nur Kfz-Ströme

*Tabelle 5-1: Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs im Variantenvergleich*

In den Prognosevarianten 2 und 6 verschlechtert sich die Verkehrsqualität am Knotenpunkt Schnabelsmühle auf „mangelhaft“, da die Zufahrt Bensberger Straße eine sehr hohe Kapazitätsauslastung erreicht und daher lange Wartezeiten für die Krafffahrer auftreten. In der Variante 7, die neben der „Netzergänzung westliche Innenstadt“ auch den „Anschluss Kuhlerbusch“ als Ersatz für den Bahnübergang Tannen-

bergstraße beinhaltet, wird die Bensberger Straße gegenüber der Prognose-Nullvariante nicht zusätzlich belastet, so dass die Verkehrsqualität am Knotenpunkt Schnabelsmühle ausreichend bleibt.

Am Knotenpunkt Hauptstraße/ Odenthaler Straße wirkt sich die Zunahme der Verkehrsbelastung nicht so stark auf die Verkehrsqualität aus, da in den Prognosevarianten hauptsächlich die stadtauswärtigen Ströme zunehmen, die von relativ langen Freigabezeiten der LSA profitieren.

Die empfohlenen Maßnahmen im Straßennetz:

- Sperrung der Rampe Stationsstraße
- Öffnung der Parkhausumfahrt in beiden Richtungen
- „Netzergänzung westliche Innenstadt“
- „Anschluss Kuhlerbusch“

sollten also insbesondere im Hinblick auf die Verkehrsqualität am Knotenpunkt Schnabelsmühle im Zusammenhang betrachtet werden. Die ersten beiden Maßnahmen sollten daher nur gemeinsam mit der „Netzergänzung westliche Innenstadt“ und dem „Anschluss Kuhlerbusch“ realisiert werden. Anderenfalls müsste eine zeitweise Überlastung der Zufahrt Bensberger Straße am Knotenpunkt Schnabelsmühle in Kauf genommen werden.

## 6 Anhang

### 6.1 Berechnung der Qualität des Verkehrsablaufs

#### 6.1.1 Turbokreisverkehr Schnabelsmühle

Prognosevariante 0 (202x), Morgenspitzenstunde

#### Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - Turbo-Kreisverkehr

Datei : Turbokreisel Schnabelsmühle Prognose V0 MoSpi.krs  
 Projekt : BGLWES19  
 Projekt-Nummer : BGLWES19  
 Knoten : An der Gohrsmühle/ Bensberger Str./ Schnabelsmühle/ K.-Adenauer-Pl.  
 Stunde : Prognose V0 Morgenspitze

#### Kapazität

	Name	Type		q-e	q-k-re	q-k-li	q-e-max	x	R
				Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h
1	An der Gohrsmühle		links	447	335	-	1045	0,43	598
		Z1	rechts	478	335	-	1045	0,46	568
2	Bensberger Str.		links	498	483	-	895	0,56	398
		Z1	rechts	234	483	-	895	0,26	662
3	Schnabelsmühle		links	346	568	-	815	0,42	470
		Z1	rechts	538	568	-	815	0,66	278
4	K.-Adenauer-Platz	Z3	Zufahrt	14	1088	346	310	0,05	296

#### Wartezeiten + Staulängen

	Name	Type		R	Wz	L	L-95	L-99	QSV
				Pkw-E/h	s	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	An der Gohrsmühle		links	598	6,2	0,5	2	4	A
		Z1	rechts	568	6,5	0,6	4	4	A
2	Bensberger Str.		links	398	9,4	0,9	4	6	A
		Z1	rechts	662	5,7	0,2	2	2	A
3	Schnabelsmühle		links	470	7,9	0,5	2	4	A
		Z1	rechts	278	13,3	1,3	6	8	B
4	K.-Adenauer-Platz	Z3	Zufahrt	296	13,1	0,0	0	0	B

Gesamt-Qualitätsstufe : **B**

Gesamter Verkehr : 2555 Pkw-E/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 2473 Fz/h  
 Summe aller Wartezeiten : 6,1 Fz-h/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 8,9 s pro Fz  
 Berechnungsverfahren :  
 Kapazität : Turbo-Kreisverkehr 2015  
 Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Prognosevariante 0 (202x), Nachmittagsspitzenstunde

**Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - Turbo-Kreisverkehr**

Datei : Turbokreisel Schnabelsmühle Prognose V0 NaSpi.krs  
 Projekt : BGLWES19  
 Projekt-Nummer : BGLWES19  
 Knoten : An der Gohrsmühle/ Bensberger Str./ Schnabelsmühle/ K.-Adenauer-Pl.  
 Stunde : Prognose V0 Nachmittagsspitze

**Kapazität**

	Name	Type		q-e	q-k-re	q-k-li	q-e-max	x	R
				Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h
1	An der Gohrsmühle		links	753	273	-	1113	0,68	360
		Z1	rechts	383	273	-	1113	0,34	730
2	Bensberger Str.		links	502	802	-	615	0,82	114
		Z1	rechts	388	802	-	615	0,63	228
3	Schnabelsmühle		links	255	596	-	789	0,32	534
		Z1	rechts	406	596	-	789	0,51	384
4	K.-Adenauer-Platz	Z3	Zufahrt	17	967	255	376	0,05	360

**Wartezeiten + Staulängen**

	Name	Type		R	Wz	L	L-95	L-99	QSV
				Pkw-E/h	s	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	An der Gohrsmühle		links	360	10,1	1,4	6	10	B
		Z1	rechts	730	5,0	0,4	2	2	A
2	Bensberger Str.		links	114	30,5	2,9	12	16	D
		Z1	rechts	228	15,9	1,2	6	8	B
3	Schnabelsmühle		links	534	6,9	0,3	2	2	A
		Z1	rechts	384	9,5	0,7	4	6	A
4	K.-Adenauer-Platz	Z3	Zufahrt	360	10,7	0,0	0	0	B

Gesamt-Qualitätsstufe : **D**

Gesamtverkehr  
 Zufluss über alle Zufahrten : 2704 Pkw-E/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 2659 Fz/h  
 Summe aller Wartezeiten : 10,2 Fz-h/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 13,8 s pro Fz  
 Berechnungsverfahren :  
 Kapazität : Turbo-Kreisverkehr 2015  
 Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Prognosevariante 2 (202x), Morgenspitzenstunde

**Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - Turbo-Kreisverkehr**

Datei : Turbokreisel Schnabelsmühle Prognose V2 MoSpi.krs  
 Projekt : BGLWES19  
 Projekt-Nummer : BGLWES19  
 Knoten : An der Gohrsmühle/ Bensberger Str./ Schnabelsmühle/ K.-Adenauer-Pl.  
 Stunde : Prognose V2 Morgenspitze

**Kapazität**

	Name	Type		q-e	q-k-re	q-k-li	q-e-max	x	R
				Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h
1	An der Gohrsmühle		links	496	343	-	1037	0,48	542
		Z1	rechts	487	343	-	1037	0,47	550
2	Bensberger Str.		links	498	532	-	848	0,59	350
		Z1	rechts	239	532	-	848	0,28	610
3	Schnabelsmühle		links	354	568	-	815	0,43	462
		Z1	rechts	547	568	-	815	0,67	268
4	K.-Adenauer-Platz	Z3	Zufahrt	14	1097	354	304	0,05	290

**Wartezeiten + Staulängen**

	Name	Type		R	Wz	L	L-95	L-99	QSV
				Pkw-E/h	s	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	An der Gohrsmühle		links	542	6,8	0,6	4	4	A
		Z1	rechts	550	6,7	0,6	4	4	A
2	Bensberger Str.		links	350	10,7	1,0	4	6	B
		Z1	rechts	610	6,2	0,3	2	2	A
3	Schnabelsmühle		links	462	8,0	0,5	2	4	A
		Z1	rechts	268	13,7	1,4	6	10	B
4	K.-Adenauer-Platz	Z3	Zufahrt	290	13,4	0,0	0	0	B

Gesamt-Qualitätsstufe : **B**

Gesamter Verkehr  
 Zufluss über alle Zufahrten : 2635 Pkw-E/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 2553 Fz/h  
 Summe aller Wartezeiten : 6,7 Fz-h/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 9,4 s pro Fz  
 Berechnungsverfahren :  
 Kapazität : Turbo-Kreisverkehr 2015  
 Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Prognosevariante 2 (202x), Nachmittagsspitzenstunde

**Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - Turbo-Kreisverkehr**

Datei : Turbokreisel Schnabelsmühle Prognose V2 NaSpi.krs  
 Projekt : BGLWES19  
 Projekt-Nummer : BGLWES19  
 Knoten : An der Gohrsmühle/ Bensberger Str./ Schnabelsmühle/ K.-Adenauer-Pl.  
 Stunde : Prognose V2 Nachmittagsspitze

**Kapazität**

	Name	Type		q-e	q-k-re	q-k-li	q-e-max	x	R
				Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h
1	An der Gohrsmühle		links	841	279	-	1106	0,76	266
		Z1	rechts	390	279	-	1106	0,35	716
2	Bensberger Str.		links	502	890	-	547	0,92	46
		Z1	rechts	397	890	-	547	0,73	150
3	Schnabelsmühle		links	261	596	-	789	0,33	528
		Z1	rechts	424	596	-	789	0,54	366
4	K.-Adenauer-Platz	Z3	Zufahrt	17	985	261	365	0,05	348

**Wartezeiten + Staulängen**

	Name	Type		R	Wz	L	L-95	L-99	QSV
				Pkw-E/h	s	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	An der Gohrsmühle		links	266	13,6	2,2	10	14	B
		Z1	rechts	716	5,1	0,4	2	2	A
2	Bensberger Str.		links	46	61,1	6,1	18	24	E
		Z1	rechts	150	23,8	1,8	8	12	C
3	Schnabelsmühle		links	528	6,9	0,3	2	2	A
		Z1	rechts	366	10,0	0,8	4	6	B
4	K.-Adenauer-Platz	Z3	Zufahrt	348	11,0	0,0	0	0	B

Gesamt-Qualitätsstufe : **E**

Gesamter Verkehr  
 Zufluss über alle Zufahrten : 2832 Pkw-E/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 2787 Fz/h  
 Summe aller Wartezeiten : 16,6 Fz-h/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 21,4 s pro Fz  
 Berechnungsverfahren :  
 Kapazität : Turbo-Kreisverkehr 2015  
 Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Prognosevariante 6 (202x), Morgenspitzenstunde

**Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - Turbo-Kreisverkehr**

Datei : Turbokreisel Schnabelsmühle Prognose V6 MoSpi.krs  
 Projekt : BGLWES19  
 Projekt-Nummer : BGLWES19  
 Knoten : An der Gohrsmühle/ Bensberger Str./ Schnabelsmühle/ K.-Adenauer-Pl.  
 Stunde : Prognose V6 Morgenspitze

**Kapazität**

	Name	Type		q-e	q-k-re	q-k-li	q-e-max	x	R
				Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h
1	An der Gohrsmühle		links	476	335	-	1045	0,46	570
		Z1	rechts	487	335	-	1045	0,47	558
2	Bensberger Str.		links	542	512	-	867	0,63	326
		Z1	rechts	249	512	-	867	0,29	618
3	Schnabelsmühle		links	498	612	-	775	0,64	278
		Z1	rechts	635	612	-	775	0,82	140
4	K.-Adenauer-Platz	Z3	Zufahrt	14	1229	498	214	0,07	200

**Wartezeiten + Staulängen**

	Name	Type		R	Wz	L	L-95	L-99	QSV
				Pkw-E/h	s	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	An der Gohrsmühle		links	570	6,5	0,6	2	4	A
		Z1	rechts	558	6,6	0,6	4	4	A
2	Bensberger Str.		links	326	11,4	1,1	6	8	B
		Z1	rechts	618	6,1	0,3	2	2	A
3	Schnabelsmühle		links	278	13,2	1,2	6	8	B
		Z1	rechts	140	25,1	3,0	12	18	C
4	K.-Adenauer-Platz	Z3	Zufahrt	200	19,4	0,0	0	0	B

Gesamt-Qualitätsstufe : **C**

Gesamtverkehr  
 Zufluss über alle Zufahrten : 2901 Pkw-E/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 2819 Fz/h  
 Summe aller Wartezeiten : 10,2 Fz-h/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 13,0 s pro Fz  
 Berechnungsverfahren :  
 Kapazität : Turbo-Kreisverkehr 2015  
 Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Prognosevariante 6 (202x), Nachmittagsspitzenstunde

**Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - Turbo-Kreisverkehr**

Datei : Turbokreisel Schnabelsmühle Prognose V6 NaSpi.krs  
 Projekt : BGLWES19  
 Projekt-Nummer : BGLWES19  
 Knoten : An der Gohrsmühle/ Bensberger Str./ Schnabelsmühle/ K.-Adenauer-Pl.  
 Stunde : Prognose V6 Nachmittagsspitze

**Kapazität**

	Name	Type		q-e	q-k-re	q-k-li	q-e-max	x	R
				Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h
1	An der Gohrsmühle		links	806	273	-	1113	0,72	308
		Z1	rechts	390	273	-	1113	0,35	724
2	Bensberger Str.		links	549	855	-	573	0,96	24
		Z1	rechts	415	855	-	573	0,72	158
3	Schnabelsmühle		links	350	643	-	747	0,47	398
		Z1	rechts	510	643	-	747	0,68	238
4	K.-Adenauer-Platz	Z3	Zufahrt	17	1118	350	272	0,06	256

**Wartezeiten + Staulängen**

	Name	Type		R	Wz	L	L-95	L-99	QSV
				Pkw-E/h	s	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	An der Gohrsmühle		links	308	11,8	1,8	8	12	B
		Z1	rechts	724	5,1	0,4	2	2	A
2	Bensberger Str.		links	24	80,0	9,0	24	30	E
		Z1	rechts	158	22,6	1,8	8	12	C
3	Schnabelsmühle		links	398	9,2	0,6	4	4	A
		Z1	rechts	238	15,2	1,5	6	10	B
4	K.-Adenauer-Platz	Z3	Zufahrt	256	15,0	0,0	0	0	B

Gesamt-Qualitätsstufe : **E**

Gesamtverkehr  
 Zufluss über alle Zufahrten : 3037 Pkw-E/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 2992 Fz/h  
 Summe aller Wartezeiten : 21,1 Fz-h/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 25,4 s pro Fz  
 Berechnungsverfahren :  
 Kapazität : Turbo-Kreisverkehr 2015  
 Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Prognosevariante 7 (202x), Morgenspitzenstunde

**Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - Turbo-Kreisverkehr**

Datei : Turbokreisel Schnabelsmühle Prognose V7 MoSpi.krs  
 Projekt : BGLWES19  
 Projekt-Nummer : BGLWES19  
 Knoten : An der Gohrsmühle/ Bensberger Str./ Schnabelsmühle/ K.-Adenauer-Pl.  
 Stunde : Prognose V7 Morgenspitze

**Kapazität**

	Name	Type		q-e	q-k-re	q-k-li	q-e-max	x	R
				Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h
1	An der Gohrsmühle		links	485	355	-	1024	0,47	540
		Z1	rechts	453	355	-	1024	0,44	572
2	Bensberger Str.		links	547	523	-	857	0,64	310
		Z1	rechts	252	523	-	857	0,29	606
3	Schnabelsmühle		links	514	623	-	765	0,67	252
		Z1	rechts	642	623	-	765	0,84	124
4	K.-Adenauer-Platz	Z3	Zufahrt	14	1247	514	204	0,07	190

**Wartezeiten + Staulängen**

	Name	Type		R	Wz	L	L-95	L-99	QSV
				Pkw-E/h	s	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	An der Gohrsmühle		links	540	7,0	0,6	4	4	A
		Z1	rechts	572	6,6	0,5	2	4	A
2	Bensberger Str.		links	310	12,4	1,2	6	8	B
		Z1	rechts	606	6,4	0,3	2	2	A
3	Schnabelsmühle		links	252	14,8	1,4	6	10	B
		Z1	rechts	124	28,7	3,4	14	18	C
4	K.-Adenauer-Platz	Z3	Zufahrt	190	20,4	0,1	0	0	C

Gesamt-Qualitätsstufe : **C**

Gesamtverkehr  
 Zufluss über alle Zufahrten : 2907 Pkw-E/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 2755 Fz/h  
 Summe aller Wartezeiten : 11,4 Fz-h/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 14,9 s pro Fz  
 Berechnungsverfahren :  
 Kapazität : Turbo-Kreisverkehr 2015  
 Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Prognosevariante 7 (202x), Nachmittagsspitzenstunde

**Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - Turbo-Kreisverkehr**

Datei : Turbokreisel Schnabelsmühle Prognose V7 NaSpi.krs  
 Projekt : BGLWES19  
 Projekt-Nummer : BGLWES19  
 Knoten : An der Gohrsmühle/ Bensberger Str./ Schnabelsmühle/ K.-Adenauer-Pl.  
 Stunde : Prognose V7 Nachmittagsspitze

**Kapazität**

	Name	Type		q-e	q-k-re	q-k-li	q-e-max	x	R
				Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h
1	An der Gohrsmühle		links	750	268	-	1118	0,67	368
		Z1	rechts	394	268	-	1118	0,35	724
2	Bensberger Str.		links	514	799	-	617	0,83	104
		Z1	rechts	403	799	-	617	0,65	214
3	Schnabelsmühle		links	330	591	-	794	0,42	464
		Z1	rechts	515	591	-	794	0,65	280
4	K.-Adenauer-Platz	Z3	Zufahrt	17	1089	330	291	0,06	274

**Wartezeiten + Staulängen**

	Name	Type		R	Wz	L	L-95	L-99	QSV
				Pkw-E/h	s	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	An der Gohrsmühle		links	368	10,0	1,4	6	10	B
		Z1	rechts	724	5,1	0,4	2	2	A
2	Bensberger Str.		links	104	33,3	3,2	12	18	D
		Z1	rechts	214	17,0	1,3	6	8	B
3	Schnabelsmühle		links	464	7,9	0,5	2	4	A
		Z1	rechts	280	13,1	1,3	6	8	B
4	K.-Adenauer-Platz	Z3	Zufahrt	274	14,0	0,0	0	0	B

Gesamt-Qualitätsstufe : **D**

Gesamter Verkehr  
 Zufluss über alle Zufahrten : 2923 Pkw-E/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 2845 Fz/h  
 Summe aller Wartezeiten : 12,0 Fz-h/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 15,2 s pro Fz  
 Berechnungsverfahren :  
 Kapazität : Turbo-Kreisverkehr 2015  
 Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

### 6.1.2 Knoten Hauptstraße/ Odenthaler Straße

Prognosevariante 0 (202x), Morgenspitzenstunde

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage**

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage Berechnung der Verkehrsqualitäten								
Projekt: BGLWES19 (BGLWES19)						Stadt:				
Knotenpunkt: Hauptstraße / Odenthaler Straße, Prognose V0						Datum: 07.04.2019				
Zeitabschnitt: 07:45-08:45 Uhr						Bearbeiter: dms				
Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)										
Nr.	Bez. SG	Ströme	$q_j$ [Kfz/h]	$x_j$ [-]	$f_{A,j}$ [-]	$N_{GE,j}$ [Kfz]	$N_{MS,j}$ [Kfz]	$L_{95,j}$ [m]	$t_{W,j}$ [s]	QSV [-]
11	K1	2	310	0,204	0,79	0,145	2,093	28	2,7	A
12	K1L	1	371	0,471	0,41	0,536	7,312	74	21,8	B
31	K2	8, 9	678	0,823	0,44	4,047	18,949	163	40,0	C
41	K3R	12	597	0,684	0,44	1,483	13,397	120	26,1	B
Gesamt			1956						26,4	
Fußgänger- /Radfahrerfurten										
Zufahrt	Bez. SG	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]	Anzahl Furten	$t_{W,max}$ [s]					QSV [-]
3	F1	40	0	1	80					E
4	F3	180	0	1	50					C
									Gesamtbewertung:	E

Prognosevariante 0 (202x), Nachmittagsspitzenstunde

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage**

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage Berechnung der Verkehrsqualitäten								
Projekt: BGLWES19 (BGLWES19)							Stadt:			
Knotenpunkt: Hauptstraße / Odenthaler Straße, Prognose V0							Datum: 07.04.2019			
Zeitabschnitt: 16:30-17:30 Uhr							Bearbeiter: dms			
Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)										
Nr.	Bez. SG	Ströme	$q_j$ [Kfz/h]	$x_j$ [-]	$f_{A,j}$ [-]	$N_{GE,j}$ [Kfz]	$N_{MS,j}$ [Kfz]	$L_{95,j}$ [m]	$t_{W,j}$ [s]	QSV [-]
11	K1	2	692	0,448	0,79	0,486	6,133	63	4,2	A
12	K1L	1	545	0,672	0,41	1,386	12,472	112	27,7	B
31	K2	8, 9	602	0,748	0,43	2,202	14,858	131	31,5	B
41	K3R	12	565	0,641	0,44	1,175	12,145	109	24,2	B
Gesamt			2404						21,1	
Fußgänger- /Radfahrerfurten										
Zufahrt	Bez. SG	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]	Anzahl Furten	$t_{W,max}$ [s]					QSV [-]
3	F1	40	0	1	80					E
4	F3	180	0	1	50					C
									Gesamtbewertung:	E





Prognosevariante 6 (202x), Morgenspitzenstunde

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage**

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage Berechnung der Verkehrsqualitäten								
Projekt: BGLWES19 (BGLWES19)						Stadt:				
Knotenpunkt: Hauptstraße / Odenthaler Straße, Prognose V6						Datum: 07.04.2019				
Zeitabschnitt: 07:45-08:45 Uhr						Bearbeiter: dms				
Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)										
Nr.	Bez. SG	Ströme	$q_j$ [Kfz/h]	$x_j$ [-]	$f_{A,j}$ [-]	$N_{GE,j}$ [Kfz]	$N_{MS,j}$ [Kfz]	$L_{95,j}$ [m]	$t_{W,j}$ [s]	QSV [-]
11	K1	2	310	0,204	0,79	0,145	2,093	28	2,7	A
12	K1L	1	432	0,545	0,41	0,744	8,942	87	23,5	B
31	K2	8, 9	644	0,780	0,44	2,785	16,526	145	33,7	B
41	K3R	12	641	0,733	0,44	1,994	15,194	133	28,8	B
Gesamt			2027						25,2	
Fußgänger- /Radfahrerfurten										
Zufahrt	Bez. SG	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]	Anzahl Furten	$t_{W,max}$ [s]					QSV [-]
3	F1	40	0	1	80					E
4	F3	180	0	1	50					C
									Gesamtbewertung:	E







## 6.2 Erläuterung der Qualitätsstufen des HBS

Das HBS 2015<sup>3</sup> beschreibt die einzelnen Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) für **Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage** wie folgt:

### **QSV A:**

Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.

### **QSV B:**

Die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Verkehrsströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.

### **QSV C:**

Die Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt.

### **QSV D:**

Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Verkehrsteilnehmer können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

### **QSV E:**

Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch (d.h. ständig zunehmende Staulänge) führen. Die Kapazität wird erreicht.

### **QSV F:**

Die Anzahl der Verkehrsteilnehmer, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließen, ist über eine Stunde größer als die Kapazität für diesen Verkehrsstrom. Es bilden sich lange, ständig

---

<sup>3</sup> FGSV – Kommission Bemessung von Straßenverkehrsanlagen: Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS). Teil S – Stadtstraßen. Ausgabe 2015. Köln.

wachsende Staus mit besonders hohen Wartezeiten. Diese Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet.

QSV	mittlere Wartezeit $t_w$ [s]			
	Regelung durch Vorfahrtbeschilderung		Regelung „rechts vor links“	
	Fahrzeugverkehr auf der Fahrbahn	Radverkehr auf Radverkehrsanlagen und Fußgänger	Kreuzung	Einmündung
A	$\leq 10$	$\leq 5$	$\leq 10$	$\leq 10$
B	$\leq 20$	$\leq 10$	$\leq 10$	$\leq 10$
C	$\leq 30$	$\leq 15$	$\leq 15$	$\leq 15$
D	$\leq 45$	$\leq 25$	$\leq 20$	$\leq 15$
E	$> 45$	$\leq 35$	$\leq 25$	$\leq 20$
F	– <sup>1)</sup>	$> 35$	$> 25$ <sup>2)</sup>	$> 20$ <sup>2)</sup>

- 1) Die QSV F ist erreicht, wenn die nachgefragte Verkehrsstärke  $q_i$  über der Kapazität  $C_i$  liegt ( $q_i > C_i$ ).
- 2) In diesem Bereich funktioniert die Regelungsart „rechts vor links“ nicht mehr.

Tabelle 6-1: Grenzwerte der mittleren Wartezeit für die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV)

### Beurteilung der Gesamtqualität am Verkehrsknoten:

Bei Knotenpunkten mit Vorfahrtbeschilderung wird die mittlere Wartezeit für jeden einzelnen Nebenstrom sowie für Radverkehrsströme auf Radverkehrsanlagen und für Fußgängerströme getrennt berechnet. Bei der zusammenfassenden Bewertung der Verkehrsqualität eines solchen Knotenpunkts für den Fahrzeugverkehr ist die schlechteste Verkehrsqualität der betroffenen einzelnen Nebenströme oder Mischströme maßgebend.

Bei Einmündungen und Kreuzungen mit der Regelungsart „rechts vor links“ wird die in den Knotenpunktzufahrten größte mittlere Wartezeit der zufahrenden Kraftfahrzeuge bestimmt.

Das HBS 2015<sup>4</sup> beschreibt die einzelnen Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) für **Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage** wie folgt:

**QSV A:**

Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer sehr kurz.

**QSV B:**

Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer kurz. Alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren.

**QSV C:**

Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer spürbar. Nahezu alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit nur gelegentlich ein Rückstau auf.

**QSV D:**

Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer beträchtlich. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit häufig ein Rückstau auf.

**QSV E:**

Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit in den meisten Umläufen ein Rückstau auf.

**QSV F:**

Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer sehr lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen wird die Kapazität im Kfz-Verkehr überschritten. Der Rückstau wächst stetig. Die Kraftfahrzeuge müssen bis zur Weiterfahrt mehrfach vorrücken.

---

<sup>4</sup> FGSV – Kommission Bemessung von Straßenverkehrsanlagen: Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS). Teil S – Stadtstraßen. Ausgabe 2015. Köln.

QSV	Kfz-Verkehr	ÖPNV auf Sonderfahrstreifen <sup>1)</sup>	Fußgänger- und Radverkehr <sup>2)</sup>
	mittlere Wartezeit $t_w$ [s]	mittlere Wartezeit $t_w$ [s]	maximale Wartezeit $t_{w,max}$ [s]
A	$\leq 20$	$\leq 5$	$\leq 30$
B	$\leq 35$	$\leq 15$	$\leq 40$
C	$\leq 50$	$\leq 25$	$\leq 55$
D	$\leq 70$	$\leq 40$	$\leq 70$
E	$> 70$	$\leq 60$	$\leq 85$
F	– <sup>3)</sup>	$> 60$	$> 85$ <sup>4)</sup>

- 1) Die Werte gelten auch für den ÖPNV, der durch eine verkehrsabhängige Steuerung priorisiert wird.
- 2) Die Grenzwerte gelten für den Radverkehr auch, wenn er auf der Fahrbahn gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr geführt wird.
- 3) Die QSV F ist erreicht, wenn die nachgefragte Verkehrsstärke  $q$  über der Kapazität  $C$  liegt ( $q > C$ ).
- 4) Die Grenze zwischen den QSV E und F ergibt sich aus dem in den RILSA (2015) vorgegebenen Richtwert für die maximale Umlaufzeit von 90 s und der Mindestfreigabezeit von 5 s.

Tabelle 6-2: Grenzwerte für die Qualitätsstufen der verschiedenen Verkehrsarten

### Beurteilung der Gesamtqualität am Verkehrsknoten:

Maßgebend für die Beurteilung der Verkehrsqualität eines Knotenpunkts mit Lichtsignalanlage ist die schlechteste Qualitätsstufe, die sich für einen einzelnen Fahrstreifen im Kfz-Verkehr, im ÖPNV oder für einen Strom des Fußgänger- und Radverkehrs bei der Querung einer Zufahrt ergibt. Sind einzelne Kfz-, Fußgänger- oder Radverkehrsströme am Knotenpunkt aufgrund ihrer geringen Verkehrsstärke von nachrangiger Bedeutung, so können sie bei der Bewertung der Verkehrsqualität des gesamten Knotenpunkt vernachlässigt werden und es ist die schlechteste Qualitätsstufe, die sich für einen der übrigen Verkehrsströme ergibt, für die Beurteilung der Verkehrsqualität des Knotenpunkts maßgebend.



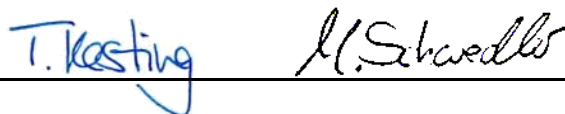
## Allgemeine Projektangaben

Projektbezeichnung:	Turbokreisverkehr An der Gohrmühle / Bensberger Straße / Schnabelsmühle in Bergisch Gladbach
Auftraggeber/Dienststelle:	Stadt Bergisch Gladbach
Auditphase:	Sicherheitsaudit im Bestand
Zeitraum Unfallanalyse:	2018-2023
Vorliegende Unterlagen:	<ul style="list-style-type: none"><li>- Verkehrszählung KV Schnabelsmühle Feb 2019</li><li>- Unfalldaten 2018-2023 Kat. 1-6</li><li>- Unfallkommission Protokolle Jan 2019, Apr 2019, Mai 2021, Feb 2022, Jul 2023</li><li>- Orthofoto des Untersuchungsgebietes</li></ul>
Termin Ortsbesichtigung:	04.03.2024 (nachmittags und abends/Dunkelheit) und 14.03.2024 (morgens)

## Auditoren

Kontaktdaten:	bueffee GbR, Bildhauerstraße 13, 42105 Wuppertal Telefon +49 (0) 202 4297 935
Datum:	21.03.2024
Name:	Dr.-Ing. Tabea Kesting Dipl.-Ing. Miriam Schwedler

Unterschrift:

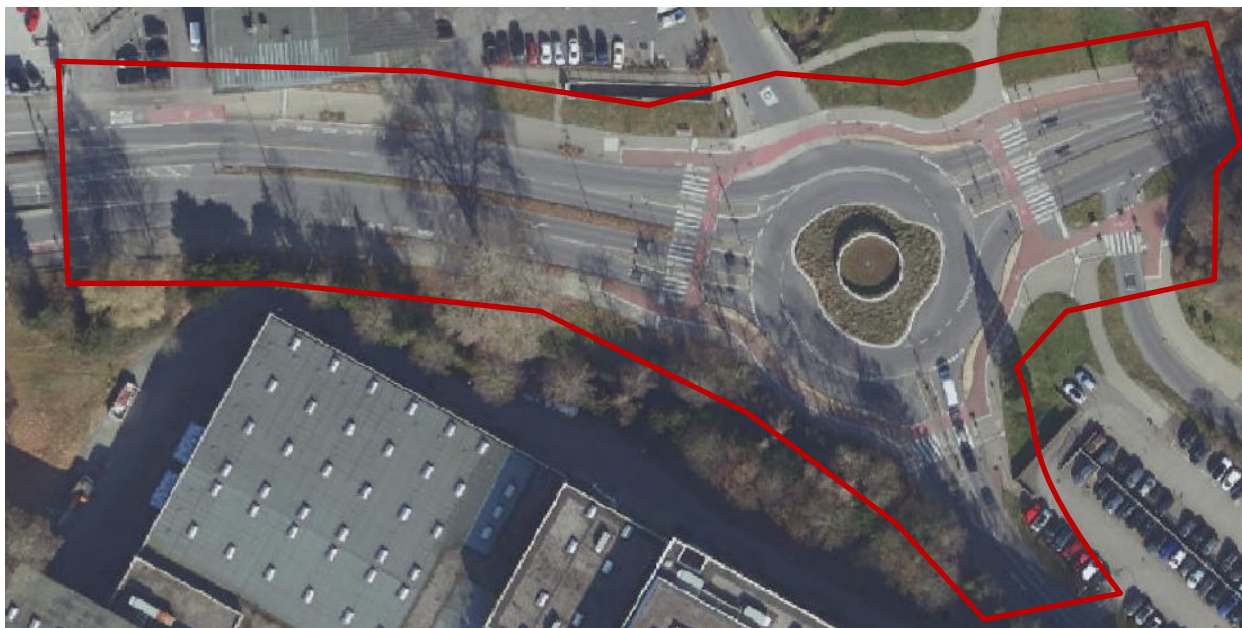


---

## Detaillierte Projektangaben

Bezeichnung: Turbokreisverkehr  
An der Gohrsmühle / Bensberger Straße / Schnabelsmühle  
in Bergisch Gladbach

Projektabgrenzung: vgl. Bild 1



**Bild 1: Projektabgrenzung Turbokreisverkehr in Bergisch Gladbach**

Anlass: Der Turbokreisverkehr ist seit 2018 eine Unfallhäufungsstelle. In den letzten Jahren (2019 und 2022) wurden Maßnahmen zur Reduzierung der Unfälle umgesetzt:

- Installation von Berliner Kissen (an drei Stellen) und
- Temporeduzierung auf 30 km/h (an drei Stellen).

Die Unfallsituation ist weiterhin angespannt. Das Bestandsaudit dient zur Ermittlung weiterer Erkenntnisse und konzentriert sich auf (Sicherheits-)Defizite, die im Zusammenhang mit der Unfallsituation stehen.

Länge:	An der Gohrsmühle	ca. 150 m
	Schnabelsmühle	ca. 50 m
	Bensberger Straße	ca. 50 m
	Konrad-Adenauer-Platz	ca. 50 m

## Querschnitte:

<u>An der Gohrsmühle (Strecke)</u>	
Gem. Geh-Radweg (Norden)	$b \geq 3,80 \text{ m}$
rechter Fahrstreifen (Ri Westen)	
mit Haltestelle Fahrbahnrand	$b \approx 5,00 \text{ m}$
linker Fahrstreifen (Ri Westen)	$b \approx 3,35 \text{ m}$
Grünstreifen/Mitteltrennung	$b \geq 1,60 \text{ m}$
linker Fahrstreifen (Ri Osten)	$b \geq 3,35 \text{ m}$
rechter Fahrstreifen (Ri Osten)	
mit Haltestelle Fahrbahnrand	$b \geq 4,90 \text{ m}$
Gem. Geh-Radweg (Süden)	$b \geq 3,00 \text{ m}$
<u>An der Gohrsmühle (KV)</u>	
Gehweg (Norden)	$b \approx 2,80 \text{ m}$
Radweg (Norden)	$b \approx 2,50 \text{ m}$
Sicherheitstrennstreifen	$b \approx 0,50 \text{ m}$
Aufstellfläche FG (Norden)	$b \approx 1,50 \text{ m}$
rechte Ausfahrt	$b \geq 4,10 \text{ m}$
Mittelinsel	$b \approx 2,50 \text{ m}$
linke Ausfahrt	$b \approx 3,40 \text{ m}$
Mittelinsel	$b \approx 2,50 \text{ m}$
linke Zufahrt	$b \approx 3,50 \text{ m}$
Mittelinsel	$b \approx 2,50 \text{ m}$
rechte Zufahrt	$b \approx 3,50 \text{ m}$
Aufstellfläche FG (Süden)	$b \approx 1,50 \text{ m}$
Sicherheitstrennstreifen	$b \approx 0,50 \text{ m}$
Radweg (Süden)	$b \approx 2,50 \text{ m}$
Gehweg (Süden)	$b \approx 2,80 \text{ m}$
<u>Bensberger Straße (KV)</u>	
Gem. Geh- Radweg (Westen)	$b \geq 2,50 \text{ m}$
Ausfahrt	$b \approx 5,30 \text{ m}$
Mittelinsel	$b \geq 2,30 \text{ m}$
Zufahrt	$b \approx 3,30 \text{ m}$
Gem. Geh- Radweg (Osten)	$b \geq 4,00 \text{ m}$
<u>Schnabelsmühle (KV)</u>	
Gehweg (Norden)	$b \approx 2,80 \text{ m}$
Radweg (Norden)	$b \geq 2,00 \text{ m}$
Sicherheitstrennstreifen	$b \approx 0,50 \text{ m}$
Aufstellfläche FG (Norden)	$b \approx 1,50 \text{ m}$
rechte Zufahrt	$b \approx 3,60 \text{ m}$
Mittelinsel	$b \approx 2,50 \text{ m}$
linke Zufahrt	$b \approx 3,30 \text{ m}$
Mittelinsel	$b \geq 2,50 \text{ m}$
Ausfahrt	$b \geq 4,70 \text{ m}$
Aufstellfläche FG (Süden)	$b \approx 5,00 \text{ m}$
Radweg (Süden)	$b \geq 2,00 \text{ m}$
Gehweg (Süden)	$b \geq 2,00 \text{ m}$
<u>Konrad-Adenauer-Platz (KV)</u>	
Gehbereich (Westen)	$b \approx 2,70 \text{ m}$
Fahrbahn	$b \approx 8,50 \text{ m}$
Gehbereich (Osten)	$b \approx 3,40 \text{ m}$
<u>Turbokreisverkehr</u>	
äußerer Fahrstreifen	$b \approx 5,00 \text{ m}$
innerer Fahrstreifen	$b \approx 5,50 \text{ m}$

Verkehrsstärken:	DTV		
		Turbokreisverkehr	30.500 Kfz/24h
		An der Gohrsmühle	26.400 Kfz/24h
		Bensberger Straße	15.800 Kfz/24h
		Schnabelsmühle	18.900 Kfz/24h
		Bypass (Bensberger Str.)	4.200 Kfz/24h

## Spitzenstunde morgens 7:30-8:30 Uhr

	Turbokreisverkehr	2.150 Kfz/h
	An der Gohrsmühle	1.800 Kfz/h
	Bensberger Straße	1.200 Kfz/h
	Schnabelsmühle	1.300 Kfz/h
	Bypass (Bensberger Str.)	250 Kfz/h

## Spitzenstunde nachmittags 16:15-17:15 Uhr

	Turbokreisverkehr	2.450 Kfz/h
	An der Gohrsmühle	2.150 Kfz/h
	Bensberger Straße	1.250 Kfz/h
	Schnabelsmühle	1.500 Kfz/h
	Bypass (Bensberger Str.)	370 Kfz/h

ÖPNV:	Haltestelle Markt (Konrad-Adenauer-Platz)
	- 11 Buslinien
	- 2 Einsatz-Linien
	- 6 Nachtlinien Freitags-Samstags

Radverkehr:

Straßenkategorien: HVS III

V <sub>zul</sub> :	An der Gohrsmühle	30 km/h
	Bensberger Straße	50 km/h
	Schnabelsmühle	30 km/h
	Konrad-Adenauer-Platz	FG-Zone (Schritttempo)

Für das Audit herangezogene Regelwerke:

- Richtlinien für das Sicherheitsaudit von Straßen RSAS 2019
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAS 06
- Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen R-FGÜ 2001
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 2010
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen EFA 2002
- Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs EAÖ 2013
- Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen M Uko 2012
- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen HBVA 2011
- Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren M KV 2006
- Arbeitspapier Turbokreisverkehr AP TKV 2015
- Straßenverkehrs-Ordnung StVO
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung VwV-StVO

Unfallanalyse

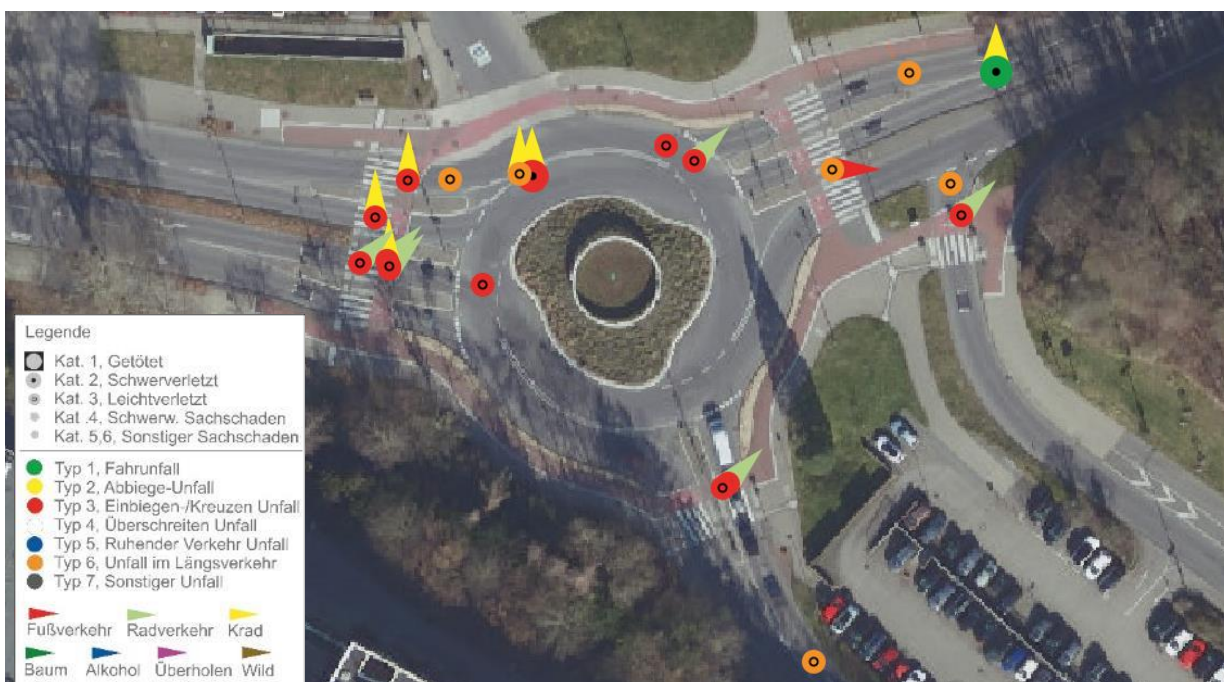
Seit 2018 ist der Turbokreisverkehr (Schnabelsmühle / An der Gohrmühle / Bensberger Straße / Konrad-Adenauer-Platz) in Bergisch Gladbach **unfallauffällig**.

In den **1-Jahreskarten**, in denen alle Unfälle betrachtet werden, sind Einbiegen-Kreuzen-Unfälle in den Einmündungen sowie Längsverkehr-Unfälle im Kreisverkehr und in den Einmündungsbereichen auffällig hoch.

In den **3-Jahreskarten** (vgl. Bild 2 und Bild 3), in denen ausschließlich Unfälle mit Personenschaden betrachtet werden, konzentrieren sich diese auf den Typ Einbiegen-Kreuzen in den Einmündungen. Beteiligt ist hierbei häufig der Radverkehr, aber auch Fuß- und Krad-Verkehr.



**Bild 2: Unfalltypensteckkarte 3-Jk (P) Turbokreisverkehr 2018-2020**



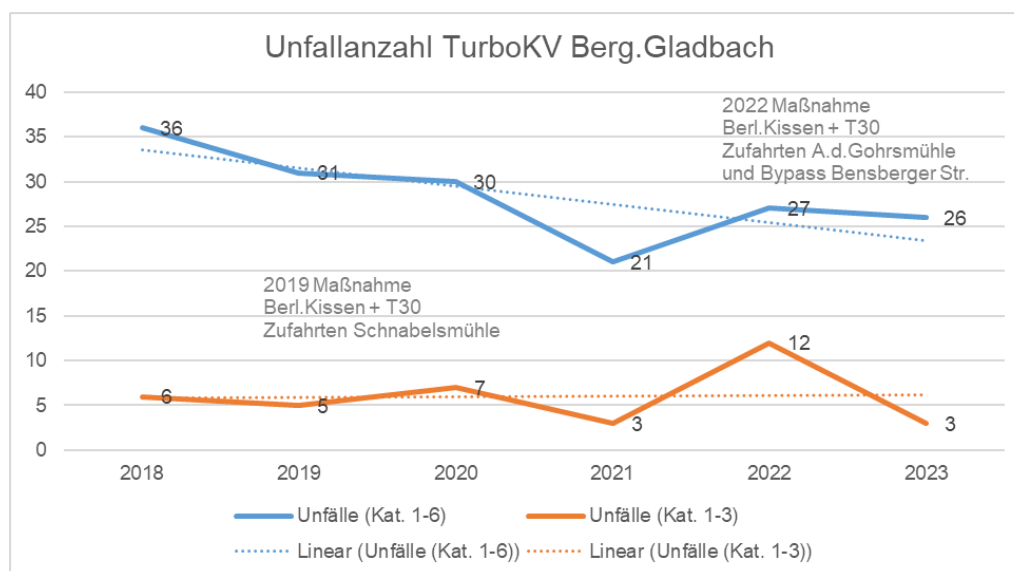
**Bild 3: Unfalltypensteckkarte 3-Jk (P) Turbokreisverkehr 2021-2023**

Laut den vorliegenden Protokollen der Unfallkommission, sind in den letzten Jahren folgende Maßnahmen zur Reduzierung der Unfälle umgesetzt worden:

- 2019 Zufahrten Schnabelsmühle  
Berliner Kissen, VZ 274-30 ( $v_{zul} = 30$  km/h), VZ 112 (unebene Fahrbahn)
- 2022 Zufahrten An der Gohrsmühle und Bypass Bensberger Straße  
Berliner Kissen, VZ 274-30 ( $v_{zul} = 30$  km/h), VZ 112 (unebene Fahrbahn)

Im Jahr 2020 wurde das Kunstobjekt „Leuchtring“ im Zentrum des Turbokreisverkehrs errichtet.

Aus Bild 4 kann die **Entwicklung der Unfälle** des Turbokreisverkehrs von 2018 bis 2023 entnommen werden. Es ist eine Reduzierung der Gesamtanzahl der Unfälle (blaue Kurve) festzustellen, die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden reduzierte sich tendenziell jedoch nicht (orangene Kurve). Bei der Bewertung der Reduzierung der Unfallanzahlen ist zu beachten, dass durch die Pandemie die Anzahl der Unfälle in den Jahren 2020 und 2021 grundsätzlich abgenommen haben.



**Bild 4: Entwicklung der Unfälle Turbokreisverkehr 2018-2023**

Gemäß dem Arbeitspapier Turbokreisverkehre (AP TKV 2015) liegt von regelgerecht ausgeführten Turbokreisverkehren in Deutschland die durchschnittliche **Unfallrate** bei 0,9 U/1.Mio.Kfz und die **Unfallkostenrate** bei 6 bis 8 €/1.000Kfz. Im Vergleich dazu liegt die Unfallrate des Turbokreisverkehrs in Bergisch Gladbach bei 2,6 U/1.Mio.Kfz (ca. Faktor 3) und die Unfallkostenrate bei 38 €/1.000Kfz (ca. Faktor 5-6). Dies weist darauf hin, dass der vorliegende Turbokreisverkehr eine geringere Verkehrssicherheit aufweist, insbesondere in Bezug auf die Schwere der Unfälle, die durch die Unfallkostenrate ausgedrückt wird. Zu erklären ist dies damit, dass die meisten Turbokreisverkehre außerorts liegen und der Fuß- und Radverkehr eine untergeordnete Rolle spielen. Dementgegen liegen in Bergisch Gladbach viele Unfälle in den Zu- und Ausfahrten mit dem Fuß- und insbesondere **Radverkehr** vor.

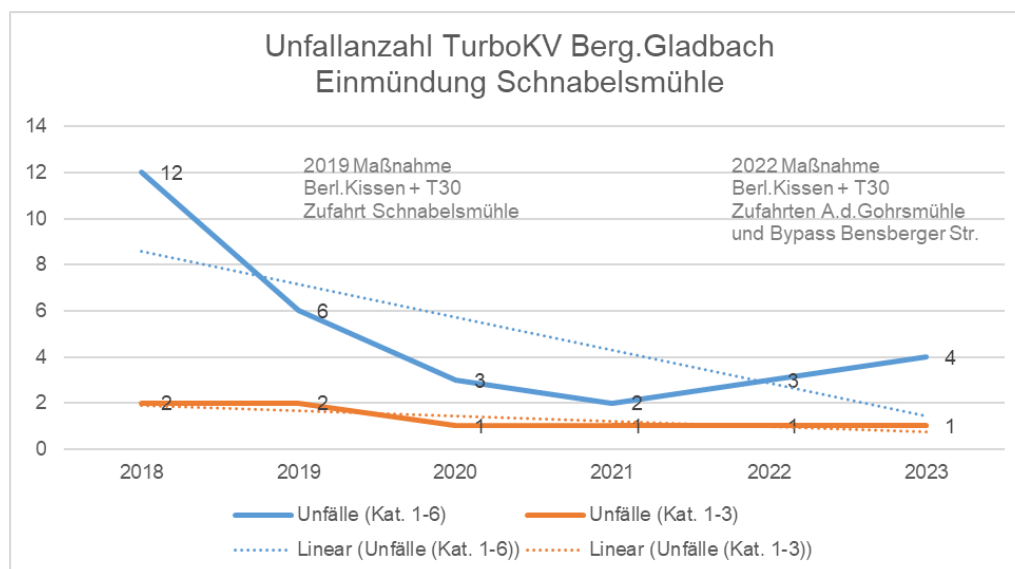
Um Auffälligkeiten in den unterschiedlichen Unfallsituationen eruieren zu können, wurden die vier Einmündungsbereiche sowie die Situation am Bypass und der Verflechtungsbereich An der Gohrsmühle näher betrachtet.

Alle Unfälle im **Einmündungsbereich Schnabelsmühle**, die sich in den Jahren 2018-2023 in Höhe der Furten sowie im Kreisverkehr ereignet haben, sind in Bild 5 dargestellt (Unfalltypensteckkarte). Es handelt sich überwiegend um Einbiegen-Kreuzen Unfälle, fünf Unfälle ereigneten sich unter Beteiligung von Radfahrenden.



**Bild 5: Einmündungsbereich Schnabelsmühle Unfälle 2018-2023**

In Bild 6 ist die Entwicklung der Anzahl der Unfälle je Jahr für diesen Bereich dargestellt. Es ist zu erkennen, dass sich die Unfälle ab 2020 reduziert haben (nach Umsetzung der Maßnahmen an der Zufahrt Schnabelsmühle). Bei der Auswertung der Unfälle in Höhe der Fuß- und Radverkehrsfurten (14 Stück in 6 Jahren) sind keine Auffälligkeiten in Bezug auf Unfallumstände (gemäß M Uko, Tab. 8) festgestellt worden, bei den Unfällen, die im Einmündungsbereich bzw. im Kreisverkehr liegen (16 Stück in 6 Jahren), liegt der Anteil der Unfälle in den **Wintermonaten**, der **Dämmerung/Dunkelheit** und bei **Nässe/Glätte** etwas höher als im Vergleich zu innerörtlichen Straßen in Deutschland.



**Bild 6: Entwicklung der Unfälle im Einmündungsbereich Schnabelsmühle 2018-2023**

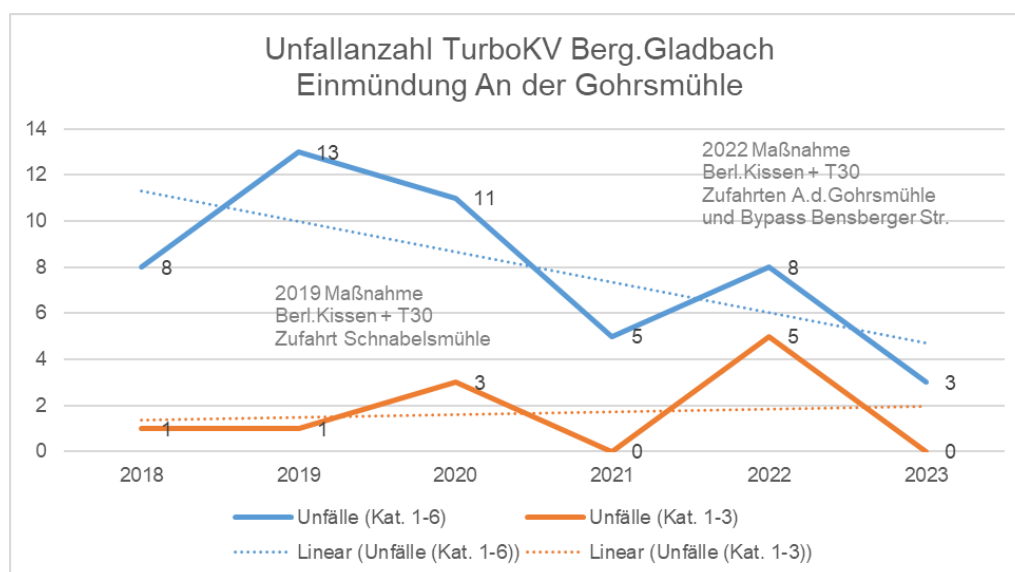
Die Unfälle von 2018-2023 an der **Einmündung An der Gohrsmühle** sind in Bild 7 dargestellt (Unfalltypensteckkarte). Es liegen insgesamt 24 Einbiegen-Kreuzen Unfälle und 19 Unfälle im Längsverkehr vor. Unfälle mit Personenschaden und Fuß- oder Radverkehrsbeteiligung ereigneten sich vermehrt auf den Furten.



**Bild 7: Einmündungsbereich An der Gohrsmühle Unfälle 2018-2023**

In Bild 8 ist die Entwicklung der Anzahl der Unfälle je Jahr für diesen Bereich aufgezeigt. Es reduziert sich die Anzahl alle Unfälle tendenziell, jedoch ist keine Verbesserung der Unfälle mit Personenschaden zu erkennen. Auffällig ist eine hohe Anzahl an Unfällen in dem Jahr 2022. Hier lag insbesondere der Anteil von Unfällen auf den Furten unter Beteiligung von **Radfahrern** (fünf Stück) und **E-Scootern** (drei Stück) sehr hoch. Im selben Jahr wurden die Maßnahmen an der Zufahrt An der Gohrsmühle angeordnet. Im Jahr 2023 ereignete sich daraufhin kein Unfall mehr unter Beteiligung von Fuß-, Radverkehr oder E-Scootern.

Bei getrennter Betrachtung der Unfälle in Höhe der Fuß- und Radverkehrsfurten (20 Stück in 6 Jahren) sowie der Unfälle im Einmündungsbereich sind jeweils keine wesentlichen Auffälligkeiten in Bezug auf Unfallumstände (gemäß M Uko, Tab. 8) festgestellt worden.



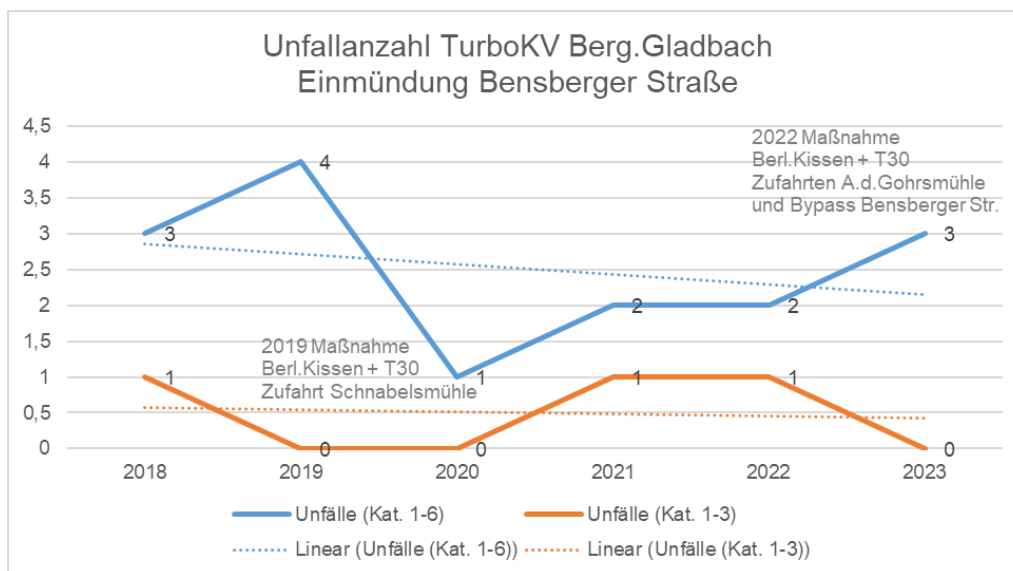
**Bild 8: Entwicklung der Unfälle im Einmündungsbereich An der Gohrsmühle 2018-2023**

Unfälle, die sich in den Jahren 2018-2023 in Höhe der Furten sowie im Kreisverkehr im **Einmündungsbereich Bensberger Straße**, ereignet haben, sind in Bild 9 dargestellt (Unfalltypensteckkarte). Das Unfallgeschehen ist in dieser Einmündung weniger stark ausgeprägt, an häufigsten liegen Einbiegen-Kreuzen Unfälle und Unfälle im Längsverkehr vor.



**Bild 9: Einmündungsbereich Bensberger Straße Unfälle 2018-2023**

In Bild 6 ist die Entwicklung der Anzahl der Unfälle je Jahr dargestellt. Tendenziell nimmt die Anzahl der Unfälle leicht ab, die Unfälle mit Personenschaden jedoch nicht. Der Anteil der Unfälle, die sich bei **Dämmerung/Dunkelheit** ereigneten, liegt über den durchschnittlichen Werten von innerörtlichen Straßen (gemäß M Uko, Tab. 8), alle weiteren Unfallumstände weisen keine wesentlichen Abweichungen auf.



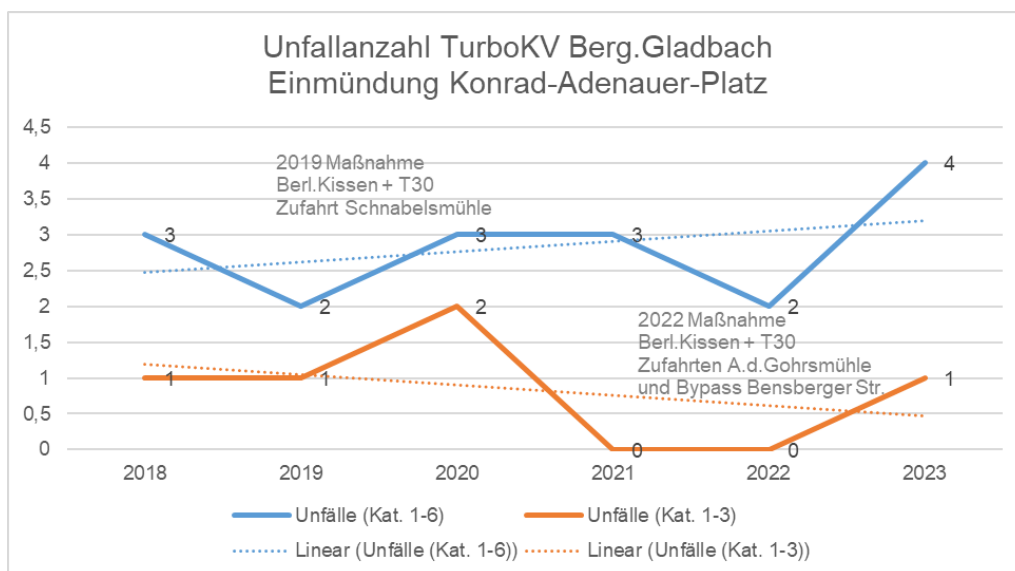
**Bild 10: Entwicklung der Unfälle im Einmündungsbereich Bensberger Straße 2018-2023**

Die Unfälle am Kreisverkehr in Höhe der **Einmündung Konrad-Adenauer-Platz**, die sich in den Jahren 2018-2023 ereignet haben, sind in Bild 11 dargestellt. Es handelt sich hierbei am häufigsten um Unfälle im Längsverkehr.



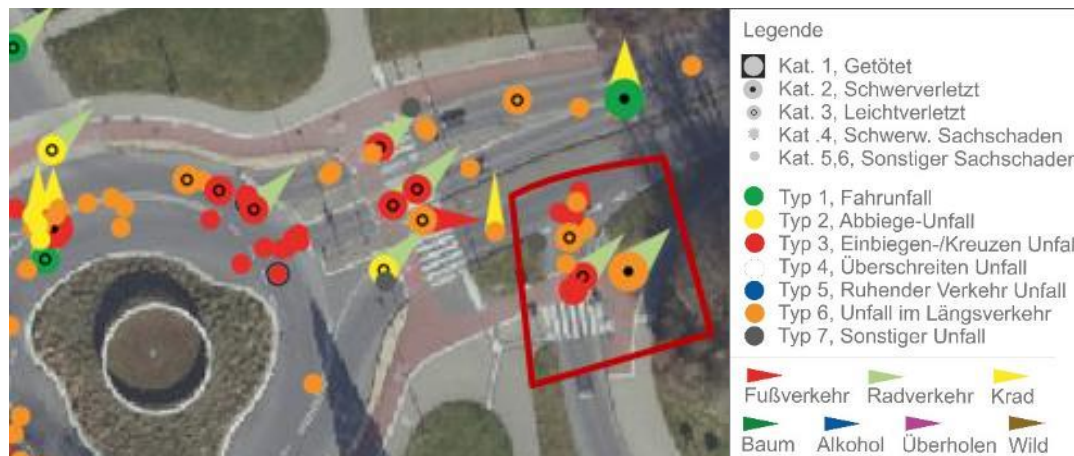
**Bild 11: Einmündungsbereich Konrad-Adenauer-Platz Unfälle 2018-2023**

In Bild 12 ist die Entwicklung der Anzahl der Unfälle je Jahr dargestellt. Tendenziell nimmt die Anzahl der Unfälle leicht zu, die Unfälle mit Personenschaden leicht ab. Der Anteil der Unfälle, die sich am **Wochenende** ereigneten, liegt über den durchschnittlichen Werten von innerörtlichen Straßen (gemäß M Uko, Tab. 8), alle weiteren Unfallumstände weisen keine wesentlichen Abweichungen auf. An dieser Stelle wurden die Kennzeichen der Verunfallten ausgewertet. 56 % der Verursacher hatten hier ein **ortsfremdes Kennzeichen**. Der Anteil der Unfallverursacher am gesamten Kreisverkehr mit ortsfremden Kennzeichen liegt bei 31 %.



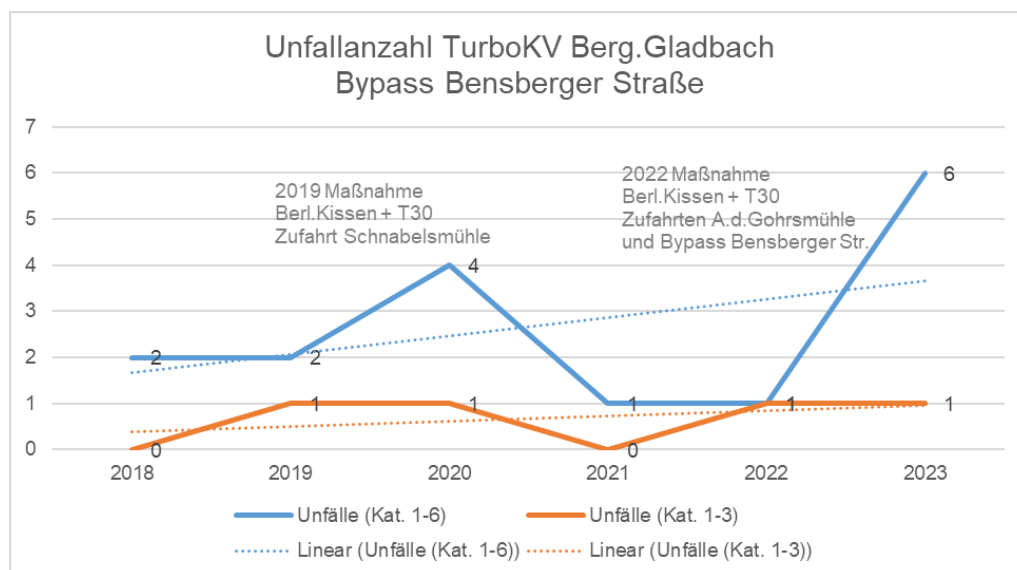
**Bild 12: Entwicklung der Unfälle im Einmündungsbereich Konrad-Adenauer-Platz 2018-2023**

Am **Bypass Bensberger Straße** ereigneten sich in den Jahren 2018-2023 die Unfälle, die in Bild 13 gekennzeichnet sind. Es handelt sich hierbei am häufigsten um Einbiegen-Kreuzen Unfälle und solche im Längsverkehr. Auf der Furt kam es in drei Fällen zu Einbiegen-Kreuzen Unfällen unter Beteiligung von Radverkehr.



**Bild 13: Bypass Bensberger Straße Unfälle 2018-2023**

In Bild 14 ist die Entwicklung der Anzahl der Unfälle je Jahr dargestellt. An dem Bypass nimmt die Entwicklung der Unfallzahlen tendenziell leicht zu. Der Anteil der Unfälle, die sich in den **Wintermonaten** ereigneten, liegt über den durchschnittlichen Werten von innerörtlichen Straßen (gemäß M Uko, Tab. 8), auch leicht erhöht ist der Anteil der Unfälle in den **Spitzenstunden**.



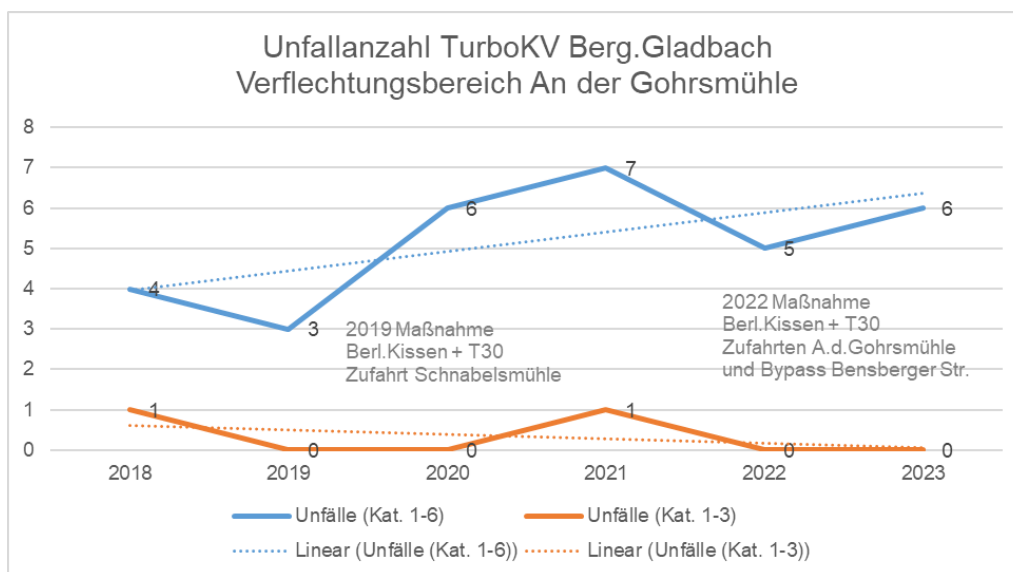
**Bild 14: Entwicklung der Unfälle am Bypass Bensberger Straße 2018-2023**

Im **Verflechtungsbereich An der Gohrsmühle** (im Vorfeld des Kreisverkehrs) ereigneten sich in den Jahren 2018-2023 die Unfälle, die in Bild 15 gekennzeichnet sind. Es handelt sich hierbei fast ausschließlich um Unfälle im Längsverkehr ohne Personenschaden.



**Bild 15: Verflechtungsbereich An der Gohrsmühle Unfälle 2018-2023**

In Bild 16 ist die Entwicklung der Anzahl der Unfälle je Jahr dargestellt. Diese nimmt in den Jahren tendenziell leicht zu. Es sind keine Auffälligkeiten in Bezug auf Unfallumstände (gemäß M Uko, Tab. 8) festgestellt worden.



**Bild 16: Entwicklung der Unfälle im Verflechtungsbereich An der Gohrsmühle 2018-2023**

Resümierend kann zur Unfallanalyse festgehalten werden:

- Reduzierung der Gesamtanzahl der Unfälle
- Keine wesentliche Reduzierung der Anzahl der Unfälle mit Personenschaden
- Hohe Unfall(kosten)rate durch Unfälle mit Personenschäden (insbesondere Radverkehr)
- Einmündung Schnabelsmühle
  - überwiegend Einbiegen-Kreuzen Unfälle (fünf mit Radverkehr)
  - Auffälligkeiten Unfallumstände:  
Wintermonate, Dämmerung/Dunkelheit und Nässe/Glätte
  - deutliche Reduzierung der Anzahl der Unfälle
- Einmündung An der Gohrsmühle
  - überwiegend Einbiegen-Kreuzen Unfälle  
(sechs mit Radverkehr sowie drei mit E-Scooter)
  - deutliche Reduzierung der Anzahl der Unfälle
- Einmündung Bensberger Straße
  - Unfallgeschehen weniger ausgeprägt,  
Einbiegen-Kreuzen Unfälle solche im Längsverkehr
  - Auffälligkeiten Unfallumstände: Dämmerung/Dunkelheit
- Einmündung Konrad-Adenauer-Platz
  - überwiegend Unfälle im Längsverkehr
  - Auffälligkeiten Unfallumstände: Wochenende
  - Verursacher haben anteilig häufig ortsfremde Kennzeichen
- Bypass Bensberger Straße
  - Einbiegen-Kreuzen Unfälle und solche im Längsverkehr
  - Auffälligkeiten Unfallumstände: Wintermonate, Spitzenstunde
  - Verursacher haben anteilig häufig ortsfremde Kennzeichen
- Verflechtungsbereich An der Gohrsmühle
  - Unfälle im Längsverkehr
  - Tendenziell leichte Zunahme der Unfälle

Bei der Auditierung des Bestands des o.g. Projektes wurden folgende Punkte festgestellt:

---

## Grundsätzliches

---

1. Der Turbokreisverkehr Schnabelsmühle liegt innerorts in Bergisch Gladbach, der **Fuß- und Radverkehr** wird bevorzugt über die Furten geführt. Gemäß dem AP TKV 2015, S. 7 werden innerhalb bebauter Gebiete Turbokreisverkehre wegen der Sicherheitsrisiken bei einer bevorzugten Führung des Fuß- und Radverkehrs (insbesondere im Bereich von zweistreifigen Zufahrten) nicht empfohlen. Die Unfallanalyse bestätigt dies. Im Bereich der zweistreifigen Zufahrten verunfallen insbesondere häufig Radfahrende auf den Furten.

---

## Knoten

---

### Radfahrende

2. Die Kapazität des Knotenpunktes wird in den Spitzenstunden vom Anteil des Fuß- und Radverkehrs bestimmt. Häufig bildet sich ein kurzer Rückstau, der dazu führt, dass insbesondere in den **zweistreifigen Zufahrten** und **zweistreifigen Ausfahrten** die Fahrzeuge sich gegenseitig in den Sichtbeziehungen zum bevorzugten Fuß- und Radverkehr behindern.
  - a) An der Gohrsmühle (zweistreifige Zufahrt, vgl. Bild 17),
  - b) An der Gohrsmühle (zweistreifige Ausfahrt),
  - c) Schnabelsmühle (zweistreifige Zufahrt).

Radfahrende, die sich zügiger den Furten nähern als Gehende, werden nicht rechtzeitig erkannt und sind gefährdet in Konflikte mit dem Kfz-Verkehr verwickelt zu werden. Die Unfallanalyse spiegelt die Gefährdung anhand von Unfällen an den oben genannten Zu- und Ausfahrten wider. Die Maßnahmen Berliner Kissen, VZ 274-30 ( $v_{zul} = 30 \text{ km/h}$ ), VZ 112 (unebene Fahrbahn) haben an den Zufahrten Schnabelsmühle und An der Gohrsmühle tendenziell zu einer Reduzierung der Unfallanzahlen geführt, die Entwicklung ist weiter zu beobachten. Das Berliner Kissen an der rechten Zufahrt der Schnabelsmühle hat sich gelöst und ist zu erneuern (vgl. Bild 18).



**Bild 17: Behinderung der Sicht auf Fuß- und Radverkehr an der Zufahrt An der Gohrsmühle**



**Bild 18: Berliner Kissen rechte Zufahrt Schnabelsmühle defekt**

3. Radfahrende werden über die Furt des **Bypasses Bensberger Straße** im Zweirichtungsverkehr geführt, um die Radverkehrsanlage am Kreisverkehr erreichen zu können (vgl. Bild 19). **Zweirichtungsradwege** sind an Einmündungen als Unfallhäufungsstellen bekannt, da sich der Kfz-Verkehr beim Rechtsabbiegen nach links orientiert und den von rechts kommenden bevorrechtigten Radverkehr nicht oder zu spät beachtet. Gemäß VwV-StVO ist die Benutzung von in Fahrtrichtung links angelegten Radwegen in Gegenrichtung insbesondere innerhalb geschlossener Ortschaften mit besonderen Gefahren verbunden und soll deshalb grundsätzlich nicht angeordnet werden.



**Bild 19: Zweirichtungsradweg Bypass Bensberger Straße**

4. Vor Ort wurde beobachtet, dass Radfahrende wie auch der Kfz-Verkehr durch das Gefälle den **Bypass Bensberger Straße** und die Furt schnell befahren. Aufgrund des möglichen **Grünwuchses** im Sommer und des Linienverlaufs (Innenkurve) sind Radfahrende erst spät bzw. schlecht zu erkennen (vgl. Bild 20). Auf einen ausreichenden, regelmäßigen Rückschnitt im Frühling/Sommer ist zu achten. Es sollte geprüft werden, ob die zul. Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h von Kfz-Fahrenden überschritten wird (z. B. über ein Seitenradar-Messgerät). Insofern regelmäßig Überschreitungen vorliegen, sind entsprechend weitere Sichtfelder notwendig (Haltesichtweite RASt 06, Tab. 58).



**Bild 20: Bypass Bensberger Straße Innenkurve / Grünwuchs**

#### Zufußgehende

5. Der **FGÜ** des **Bypasses** Bensberger Straße liegt hinter einer Kurve und wird (im Sommer) einseitig durch Grünwuchs verdeckt (vgl. Bild 20). Die erforderlichen Sichtweiten können nur bei der zul. Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h eingehalten werden. Vor Ort wurde beobachtet, dass aufgrund des Gefälles auch zügiger gefahren wird (siehe hierzu auch Audit-Punkt 4). Es ist zu prüfen, ob die zul. Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h von Kfz-Fahrenden überschritten wird (z. B. über ein Seitenradar-Messgerät). Insofern regelmäßig Überschreitungen vorliegen, sind entsprechend weitere Sichtfelder notwendig (Erkennbarkeit des Fußgängerüberwegs R-FGÜ 2001, Tab. 1 und Sichtweite von und auf Warteflächen des Fußgängerüberwegs R-FGÜ 2001, Tab. 1).

6. Die **Erkennbarkeit** des **Fußgängerüberwegs (FGÜ)** an der Einmündung der Bensberger Straße ist durch den Grünwuchs und die Innenkurve stark eingeschränkt bzw. nicht gegeben (vgl. Bild 21). Der FGÜ soll in einem Abstand von 100 m bei  $v_{zul} = 50$  km/h erkennbar sein (vgl. R-FGÜ 2001, Tab. 1).



**Bild 21: Erkennbarkeit FGÜ Bensberger Straße**

7. Die **Sichtweite** von und auf die östliche **Wartefläche des FGÜ** der Bensberger Straße ist durch Grünwuchs, die Innenkurve und Parkstände stark eingeschränkt bzw. nicht gegeben (vgl. Bild 22). Diese beträgt 50 m bei  $v_{zul} = 50$  km/h (vgl. R-FGÜ 2001, Tab. 1). Ungünstig wirkt sich dies auch in der Nacht / bei Dunkelheit aus (vgl. Bild 23). Es besteht die Gefahr, dass Zufußgehende über den FGÜ nicht rechtzeitig erkannt werden können. Durch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h kann die erforderliche Sichtweite auf 30 m reduziert und eingehalten werden, insofern auch ein regelmäßiger Grünschnitt durchgeführt wird, bzw. die Bodendecker/Hecken entfernt werden. Zudem wird empfohlen die Beleuchtung zu überprüfen (lichttechnische Berechnung und Umsetzung).



**Bild 22: Sichtweite FGÜ Bensberger Straße**



**Bild 23: Erkennbarkeit bei Nacht Einmündung Bensberger Straße**

8. In der Einmündung **Konrad-Adenauer-Platz** stellen sich die Busse teilweise auf die **Rad- und Gehwegüberfahrt**, um in den Turbokreisverkehr einfädeln zu können (vgl. Bild 24). Hierbei kommt es insbesondere in den Spitzenstunden zu Behinderungen des Fuß- und Radverkehrs.



**Bild 24: Einmündung Konrad-Adenauer-Platz Rad- und Gehwegüberfahrt**

ÖPNV

9. Der Turbokreisverkehr wird an allen Einmündungen durch den **Buslinienverkehr** befahren. Die Busse halten häufig nicht die Schleppkurven ein und überfahren im Kreisverkehr die **doppelte Fahrstreifenbegrenzung** (vgl. Bild 25). Dadurch wird der Kreisverkehr schnell befahren und die geschwindigkeitsreduzierende Wirkung entfällt. Zudem rechnen andere Verkehrsteilnehmende nicht mit dem regelwidrigem Fahrverhalten. Teilweise schätzen sie das Fahrverhalten des Busses falsch ein und versuchen bei Rückstau (in den Spitzenstunden) rechts oder links zu überholen. Dadurch entstehen Konflikte. Besonders häufig treten diese auf der Kreisfahrbahn zwischen Schnabelsmühle und Konrad-Adenauer-Platz auf.



**Bild 25: Busse überfahren doppelte Fahrstreifenbegrenzung**

10. Am **Konrad-Adenauer-Platz** begünstigt die **breite Zu- und Ausfahrt der Fußgänger-Zone** (ca. 15 m) eine zügige Fahrweise der Busse mit wenig Ablenkung. Vor Ort konnte beobachtet werden, dass die breite Zu- und Ausfahrt der Fußgänger-Zone in einigen Fällen von Fahrzeugen regelwidrig genutzt wurde (zum Beispiel zum Halten, vgl. Bild 26). Die ungewöhnliche Ausführung der Einmündung (Gehwegüberfahrt) begünstigt diese Nutzungen. Daher sollte geprüft werden, ob die Einmündung gemäß dem AP TKV 2015, S. 7-8 mit einer typischen Zu- und Ausfahrt ausgebildet werden kann.



**Bild 26: Gehwegüberfahrt Konrad-Adenauer-Platz wird zum Halten genutzt**

Kfz-Verkehr

11. Am Turbokreisverkehr wurden während der Ortsbesichtigungen häufig **Fahrstreifenwechsel** auf der Kreisfahrbahn beobachtet:
- Fahrzeuge (bzw. Busse) fahren von der Zufahrt An der Gohrsmühle kommend bis zur Ausfahrt Konrad-Adenauer-Platz. Hierbei müssen sie innerhalb des Turbokreisverkehrs einen **Fahrstreifenwechsel** durchführen. Ein Entwurfsgrundsatz von Turbokreisverkehren ist, dass kein Fahrstreifenwechseln innerhalb der Kreisfahrbahn durchgeführt werden sollen. Dies ist nur möglich, wenn von jeder Kreiszufahrt aus mindestens ein Fahrstreifen bis zu jeder Kreisausfahrt der anderen Knotenpunkte vorhanden ist (vgl. AP TKV 2015, S. 7).
  - Bei der Ortsbesichtigung wurden **Umrundungen** von Fahrzeugen am Kreisverkehr beobachtet (U-Turn). Häufig starteten und endeten diese aus der Zufahrt An der Gohrsmühle. Eine Umrundung des Turbokreisverkehrs ist vom Grundsatz her nicht vorgesehen, es liegen keine durchgängigen Fahrstreifen vor. Für das Umrunden sind Fahrstreifenwechsel innerhalb der Kreisfahrbahn notwendig, die mit Gefahren verbunden sind.
  - Fahrzeuge, die von der Bensberger Straße kommen und Richtung An der Gohrsmühle fahren, müssen in den inneren Fahrstreifen einfahren und sollen den Turbokreisverkehr über die rechte, äußere Ausfahrt verlassen. In Höhe der Einmündung Schnabelsmühle **wechseln** dennoch viele Fahrzeuge auf den (neu beginnenden) innenliegenden Fahrstreifen, um die **linke, innere Ausfahrt** (Richtung Tunnel) zu nutzen (vgl. Bild 27). Durch das unerwartete Verhalten kann es zu Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmenden kommen (z. B. Nachfolgenden oder Einbiegenden).



**Bild 27: Fahrstreifenwechsel auf den neu beginnenden inneren Fahrstreifen**

12. Bei der Einfahrt auf den inneren Fahrstreifen des Turbokreisverkehrs ist der **überfahrbare Bereich (die Leitlinie)** lang ausgeführt:

- a) in Höhe der Zufahrt An der Gohrsmühle ca. 12 m,
- b) in Höhe der Zufahrt Schnabelsmühle ca. 12 m und
- c) in Höhe der Zufahrt Bensberger Straße ca. 13 m.

Dies ermöglicht insbesondere den Pkw ein zügiges Einfahren (ohne großes Ablenkmaß) und es besteht die Möglichkeit an den beiden zweistreifigen Zufahrten auch aus der rechten, äußeren Zufahrt die innere Kreisfahrbahn zu erreichen. Gemäß dem AP TKV 2015, S. 14 soll die Leitlinie so kurzgehalten werden, dass ausschließlich aus dem linken Fahrstreifen der Kreiszufahrt in die innere Kreisfahrbahn eingefahren werden kann. Dieses Fahrverhalten wurde auch von Bussen beobachtet, die von der rechten, äußeren Zufahrt An der Gohrsmühle in den Innenring hineinfuhren.

13. Die inneren **Fahrstreifenbreiten** des Kreisverkehrs sind mit ca. 5,50 m für Pkw großzügig bemessen, so dass diese den Kreisverkehr sehr zügige befahren. Um die innere Fahrstreifenbreite für Pkw zu reduzieren, kann zwischen dem Breitstrich und der baulichen Befestigung der Kreisinsel ein Zwischenraum gelassen werden (vgl. AP TKV 2015, S. 14, geschwindigkeitsreduzierende Wirkung). Dieser kann im Bedarfsfall vom Schwerverkehr überfahren werden.

14. Fahrzeuge, welche die **rechte, äußere Zufahrt Schnabelsmühle** benutzen, werden nicht stark **abgelenkt**, wenn sie in Richtung An der Gohrsmühle weiterfahren. Zudem überfahren sie häufig mit hohen Geschwindigkeiten die doppelte Fahrstreifenbegrenzung (vgl. Bild 28). Aus der Unfallanalyse ist erkennbar, dass an dieser Stelle viele Unfälle im Längsverkehr vorliegen. Geringe Geschwindigkeiten tragen bei Turbokreisverkehren wesentlich zur Verkehrssicherheit bei. Die tangentielle Heranführung an die Kreisfahrbahn sind in den Zufahrten zu vermeiden (vgl. AP TKV 2015, S. 10). Fahrstreifenwechsel auf der Kreisfahrbahn oder in zweistreifigen Ausfahrten müssen durch deutliche Markierung (z. B. profilierte Markierung) unterbunden werden (vgl. AP TKV 2015, S. 10). In den Niederlanden werden Schwellen zur Trennung der Fahrstreifen auf der Kreisfahrbahn eingesetzt, dabei ist zu beachten, dass diese erkennbar sind, keine Gefährdung für Krafträder darstellen und die Entwässerung funktioniert (vgl. AP TKV 2015, S. 17).



Bild 28: Überfahren der doppelten Fahrstreifenbegrenzung / Schnabelsmühle

15. Zwischen Schnabelsmühle und An der Gohrmühle ist eine geringe Anzahl von **Spurwechslern** von dem inneren Fahrstreifen der Kreisfahrbahn auf den äußeren beobachtet worden (vgl. Bild 29). Dies führte zu Konflikten mit den nachfolgenden Fahrzeugen (Hupen). Aus der Unfallanalyse kann entnommen werden, dass die meisten Fahrzeuge mit ortsfremden Kennzeichen Unfallverursacher waren. Die zweistreifige Zufahrt Schnabelsmühle entwickelt sich erst kurz vor dem Kreisverkehr. Dadurch ist die Möglichkeit (insbesondere für nicht ortskundige Fahrer) zum Fahrstreifenwechsel recht kurz und es sind ggf. Fahrstreifenwechsel im Kreisverkehr notwendig, um die gewünschte Ausfahrt zu erreichen. In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, ob die **Markierung** und **Vorwegweisung** verbessert werden können. Die Markierung auf den Fahrstreifen im Vorfeld der Zufahrten ist beispielsweise bei hoher Verkehrsbelastung aufgrund des dichten Verkehrs schwer und spät zu erkennen (vgl. Bild 30). Auch die wegweisende Beschilderung ist aufgrund der Kurve, der Mauer und des Grünbewuchses erst spät zu erkennen. An Turbokreisverkehren hat die wegweisende Beschilderung eine besonders hohe Bedeutung, da sich die Kfz-Fahrenden in der Kreiszufahrt rechtzeitig auf den richtigen Fahrstreifen einsortieren müssen (AP TKV 2015, S. 15).



Bild 29: Spurwechsler vor der zweistreifigen Ausfahrt An der Gohrmühle



Bild 30: Markierung und Vorwegweisung

16. An den Zufahrten des Turbokreisverkehrs sowie an der Einmündung Bypass Bensberger Straße kommt es häufig zu sogenannten Stop-and-Go Situationen, an denen der Kfz-Verkehr aufgrund der Vorfahrtsregelung anhalten muss.

- a) An der Gohrsmühle (vgl. Bild 31),
- b) Schnabelsmühle,
- c) Bensberger Straße,
- d) Bypass Bensberger Straße.

Dabei können viele Konflikte beobachtet werden, die sich auch in der Unfallanalyse in Form von **Auffahrunfällen** (Unfälle im Längsverkehr) darstellen. Beim Anfahren beobachten Kfz-Fahrende den fließenden Verkehr und es kann zu spontanen Halten kommen, wenn die Zeitlücke als nicht ausreichend erachtet wird. Dabei kann es mit dem Nachfolgenden zu Unfällen kommen.



**Bild 31: Stop-and-Go An der Gohrsmühle**

---

Strecke

---

Kfz-Verkehr

17. Der **Verflechtungsbereich** vor der zweistreifigen Zufahrt An der Gohrsmühle ist nach dem Tunnel ca. 60 m lang. Hier werden die zwei Straßen Jakobsstraße (Tunnel) und An der Gohrsmühle) zusammengeführt (vgl. Bild 32). Auf dem kurzen Abschnitt werden sehr viele Fahrstreifenwechsel (in beide Richtungen) durchgeführt, bei denen es zu Konflikten unter den Kfz-Fahrenden kommt. Die Unfallanalyse bestätigt dies. Der überbreite rechte Fahrstreifen ( $b \approx 5,00$  m, mit Bedarfs-Haltestelle am Fahrbahnrand) kann dazu führen, dass

- außerhalb der Hauptverkehrszeiten schnell gefahren wird,
- wiederum in den Spitzenstunden konnte beobachtet werden, dass auf einen Fahrstreifenwechsel wartende (stehende) Fahrzeuge rechts überholt wurden (Dreistreifigkeit).

Es ist zu prüfen, ob die überbreite Fahrbahn reduziert werden kann und die komplexe Situation (insbesondere für nichtortskundige Kfz-Fahrende) durch eine Verbesserung der Markierung und Vorwegweisung entschärft werden kann (vgl. Audit-Punkt 0).



**Bild 32:** Verflechtungsbereich An der Gohrsmühle

---

**Sonstiges**

---

18. In Höhe der Einmündung **Schnabelsmühle** wurde bei der Unfallanalyse festgestellt, dass der Anteil der Unfälle in den Wintermonaten, bei **Dämmerung/Dunkelheit** und bei Nässe/Glätte etwas höher als im Vergleich zu innerörtlichen Straßen in Deutschland liegt. Vor Ort konnten augenscheinlich keine Defizite festgestellt werden. Der Belag und die Erkennbarkeit bei Nacht waren gut, alle Leuchten funktionierten (vgl. Bild 33). Es wird empfohlen, eine Griffigkeitsmessung durchzuführen und die Beleuchtung (lichttechnische Berechnung und Umsetzung) zu überprüfen.

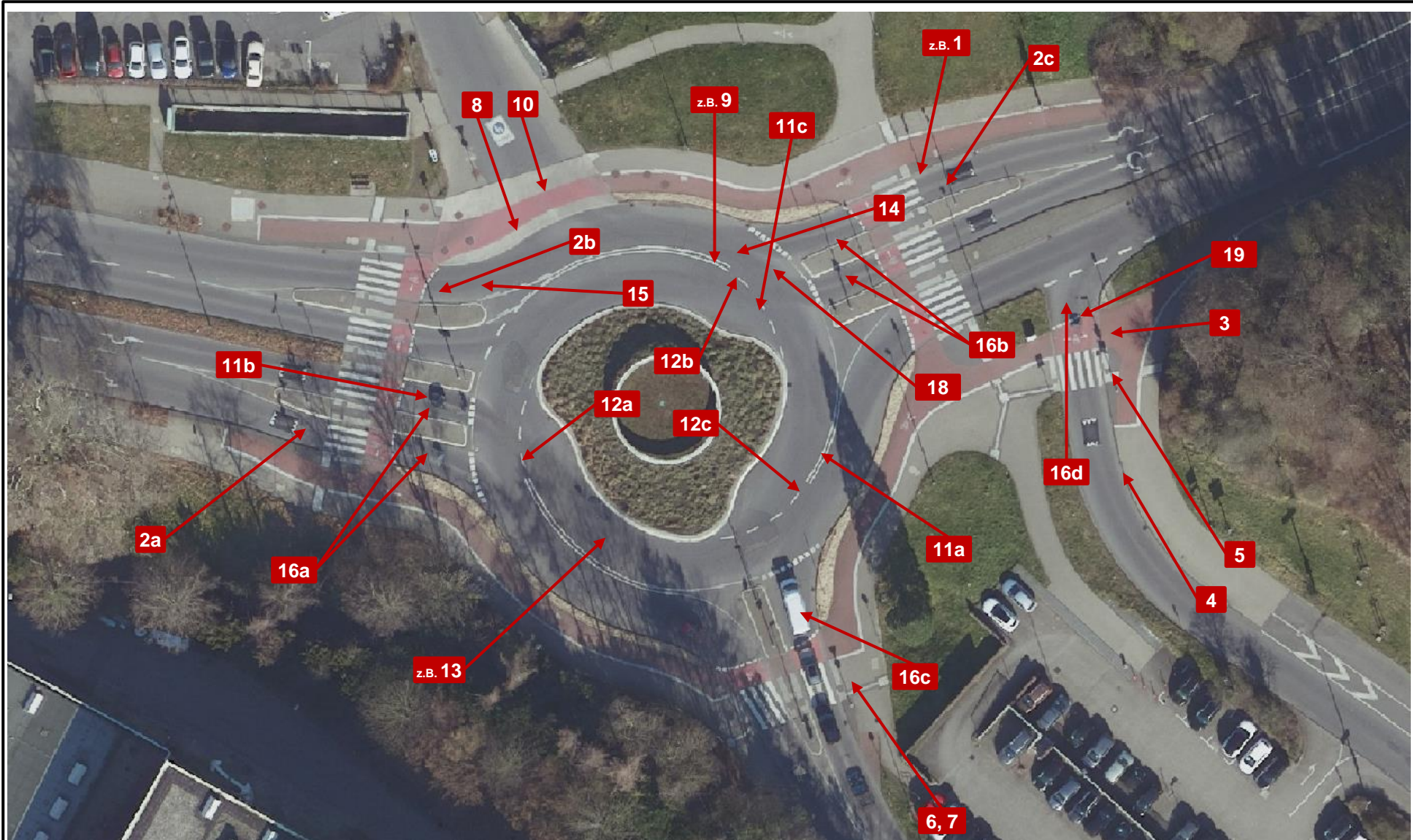


**Bild 33: Beleuchtung und Erkennbarkeit bei Nacht Schnabelsmühle**

19. Auch beim **Bypass** Bensberger Straße ereigneten sich bei **Dämmerung/Dunkelheit** anteilig mehr Unfälle als im Vergleich zu innerörtlichen Straßen in Deutschland. Die Erkennbarkeit bei Nacht war gut, hier funktionierten ebenfalls alle Leuchten (vgl. Bild 34). Es wird empfohlen die Beleuchtung (lichttechnische Berechnung und Umsetzung) zu überprüfen.



**Bild 34: Beleuchtung und Erkennbarkeit bei Nacht Schnabelsmühle**



**Auditoren:**

Dr. Tabea Kesting  
 Dipl.-Ing. Miriam Schwedler  
 21.03.2024

**Anlage Auditbericht 1/2**

Kreisverkehrsknotenpunkt  
 An der Gohrmühle / Bensberger Straße / Schnabelsmühle  
 in Bergisch Gladbach



**Auditoren:**

Dr. Tabea Kesting  
Dipl.-Ing. Miriam Schwedler  
21.03.2024

**Anlage Auditbericht 2/2**

Kreisverkehrsknotenpunkt  
An der Gohrmühle / Bensberger Straße / Schnabelsmühle  
in Bergisch Gladbach



## Stellungnahme Variante Turbokreisverkehr in Bergisch Gladbach (Januar 2026)

### 1. Ausgangslage

In Bergisch Gladbach sollen die Stadthäuser auf dem nordwestlichen Grundstück neben dem Turbokreis (Konrad-Adenauer-Platz) umgestaltet werden. Es soll eine Nutzungsänderung erfolgen, zukünftig sollen die Stadthäuser zum Wohnen und für Gewerbe genutzt werden.

Aus der Politik kam der Vorschlag, die gesamte Verbindungsstrecke (den Streckenabschnitt des Konrad-Adenauer-Platzes) mit in die Gestaltung der Fußgängerzone einzufügen. Dafür müssen der Buslinienverkehr und die Haltestellen am Markt verlegt werden. Hierzu liegt eine Lösungsvariante vor, die aus einer vergangenen Untersuchung vorgelegt wurde (vgl. Abbildung 1). Die Planung sieht als Ersatz für die Haltestellen am Markt eine ständige Haltestelle zu beiden Seiten der Zu- bzw. Abfahrt des Turbo-kreisels im Westen vor. Zudem ist eine weitere Haltestelle innerhalb des Turbokreisels vorgesehen.



Abbildung 1: Umgestaltung Turbokreis und Konrad-Adenauer-Platz

Für die Lösungsvariante soll eine Stellungnahme in Bezug auf die Verkehrssicherheit verfasst werden, mit besonderem Blick auf den Turbokreis, den Verflechtungsbereich nach dem Tunnel, die Überquerungen und Bushaltestellen.

## 2. Stellungnahme

Die in der Ausgangslage beschriebene Planung wirkt sich insbesondere auf folgende Bereiche aus (vgl. auch Abbildung 2):

- 1) Turbokreisel / Konrad-Adenauer-Platz
- 2) Querungsstellen Zu- und Ausfahrten An der Gohrsmühle
- 3) Ausfahrt An der Gohrsmühle
- 4) Ausfahrt Tunnel und Zufahrt An der Gohrsmühle.

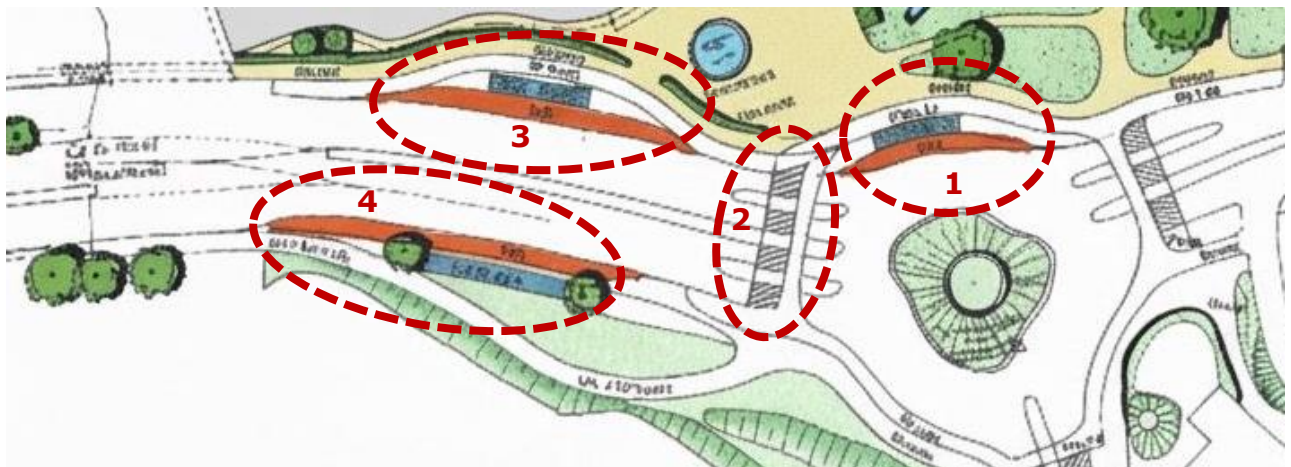


Abbildung 2: Lage Bushaltestelle innerhalb des Turbokreisels

### 1) Turbokreisel / Konrad-Adenauer-Platz:

Die Planung sieht die Lage einer Bushaltestelle innerhalb des Turbokreisverkehrs vor (vgl. Abbildung 2 Nr. 1). Der Turbokreisel ist keine typische Verkehrsanlage für einen innerstädtischen Knotenpunkt. Gemäß den Empfehlungen des Arbeitspapiers Turbokreisverkehre der FGSV<sup>1</sup> sind Turbokreisverkehre in Deutschland nur außerhalb bebauter Gebiete und im Vorfeld bebauter Gebiete anwendbar. Innerhalb bebauter Gebiete sind Turbokreisverkehre wegen der Sicherheitsrisiken bei einer bevorrechtigten Führung des Fuß- und Radverkehrs nicht zweckmäßig.

Der Turbokreisverkehr stellt innerorts keine standardisierte Verkehrsanlage dar. Die Verkehrsführung und Vorfahrtsregelung ist insbesondere für nichtortskundige Personen schwer zu begreifen und kann zu unerwarteten Fahrmanövern und Konflikten führen. Wie die Unfallauswertung des Bestandsaudits zeigt<sup>2</sup>, liegen an dieser Stelle viele Unfälle mit Verursacher vor, die ein ortsfremdes Kennzeichen besaßen (56 %).

<sup>1</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV): „Arbeitsblatt Turbokreisverkehre“, FGSV 242/1, Ausgabe 2015

<sup>2</sup> Bueffee: Bestandsaudit Turbokreisverkehr An der Gohrsmühle / Bensberger Straße / Schnabelmühle in Bergisch Gladbach, 21.03.2024

Die Lage der Bushaltestelle in dem Kreisverkehrsplatz, stellt neben dem Turbokreisverkehr selbst, eine weitere untypische Verkehrsanlage dar, die zusätzlich zu weiteren Konflikten und Gefahrenstellen führen kann. Die Lage einer Bushaltestelle in einem Kreisverkehr ist nach Regelwerk nicht vorgesehen (vgl. RAST 06<sup>3</sup>, S. 119). Es ist zum Beispiel nicht eindeutig erkennbar, ob ein Bus, der rechts im Kreisverkehr vor dem Konrad-Adenauer-Platz blinkt, die Haltestelle anfahren wird, oder darauffolgend die Ausfahrt des Turbokreisverkehrs nutzt. Dies kann zu unerwarteten Bremsmanövern oder Ausweichvorgängen führen.

Der Turbokreisverkehr in Bergisch Gladbach ist seit 2018 eine Unfallhäufungsstelle. In den letzten Jahren wurden Maßnahmen zur Reduzierung der Unfälle umgesetzt, zudem wurde ein Bestandsaudit 2024 durchgeführt, mit dem Ziel, weitere Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsunfälle zu erhalten. Die Unfalllage ist weiterhin auffällig<sup>4</sup>.

Es ist anzunehmen, dass die Umsetzung einer Haltestelle im Turbokreisverkehr das Risiko von weiteren zusätzlichen Konflikten erhöht und in der Folge auch vereinzelt dadurch Unfälle entstehen können.

Noch nicht einzuschätzen ist, wie sich Unfälle mit dem Fuß- und Radverkehr an der geplanten Haltestelle entwickeln können, da keine Details zu den Verkehrsanlagen in der Planung vorliegen. Dies gilt ebenso für die Fuß- und Radverkehrsführung an den anderen geplanten Haltestellen. Durch die Lage der Haltestelle im Kurvenbereich (im Turbokreisverkehr) ist davon auszugehen, dass ein barrierefreier Ein- und Ausstieg an der Haltestelle nicht ausgeführt werden kann (vgl. RAST 06<sup>5</sup>, S. 103). Dies wirkt sich ungünstig auf die Verkehrssicherheit beim Ein- und Ausstieg von mobilitätseingeschränkten Personen aus.

Durch die geplante Abbindung der Straße Konrad-Adenauer-Platz (Fußgängerzone) können im Gegenzug Konflikte zwischen abbiegenden und einfahrenden Bussen über den Gehweg und den Radweg reduziert werden. Hier ereigneten sich gemäß der Unfallauswertung des Bestandsaudits<sup>6</sup> 2 Unfälle mit Personenschaden in 6 Jahren. Auch können die Behinderungen reduziert werden, die derzeit durch anhaltende Fahrzeuge am Beginn der Fußgänger-Zone entstehen.

## **2) Querungsstellen Zu- und Ausfahrten An der Gohrsmühle**

Durch die geplante Verlegung der Bushaltestellen in die Zu- und Ausfahrt An der Gohrsmühle, wird sich der Anteil des Fußverkehrs über die Querungsstellen deutlich erhöhen (vgl. Abbildung 2, Nr. 2). An den Querungsstellen ist der Fuß- und Radverkehr bevorzugt durch die Anordnung von Fußgängerüberwegen und Radverkehrsfurten. Haltende Busse in der Haltestelle im Kreisverkehr können eine Sichtbehinderung für Kfz-Fahrende, die aus dem Kreisverkehr ausfahren möchten auf den Fußgängerüberweg und die Radverkehrsfurt darstellen. Aufgrund der eingeschränkten Sicht (vgl.

---

<sup>3</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV): „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, RAST 06, FGSV 200, Ausgabe 2006

<sup>4</sup> Unfallatlas, Statistische Ämter des Bundes und der Länder, <https://unfallatlas.statistikportal.de/>, 08.01.2026

<sup>5</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV): „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, RAST 06, FGSV 200, Ausgabe 2006

<sup>6</sup> Bueffee: Bestandsaudit Turbokreisverkehr An der Gohrsmühle / Bensberger Straße / Schnabelsmühle in Bergisch Gladbach, 21.03.2024

RASt 06<sup>7</sup>, S. 125) kann es zu Behinderungen und in Folge zu Unfällen mit dem bevorrechtigten Fuß- und Radverkehr kommen (z. B. Überschreiten-Unfälle). Gemäß der Unfallauswertung des Bestandsaudits<sup>8</sup>, liegen an dieser Stelle bereits sehr viele Einbiegen-Kreuzen Unfälle unter Beteiligung von Fuß- und Radverkehr vor. Auf den Fußgängerüberwegen (FGÜ) und den Radfurten an den Zu- und Ausfahrten An der Gohrsmühle ereigneten sich (20 Unfälle in 6 Jahren). Es ist sehr wahrscheinlich, dass sich durch die Steigerung des Fußverkehrsanteils und die Verschlechterung der Sichtbeziehungen, auch die Anzahl der Einbiegen/Kreuzen-Unfälle unter Beteiligung von Zufußgehenden erhöhen wird.

Begründet werden kann dies dadurch, dass durch die Erhöhung des Fußverkehrsanteils die Kapazität des Knotenpunktes negativ beeinflusst wird, insbesondere in den Spitzenstunden. Die Kapazität von Kreisverkehren wird vom Anteil des Fuß- und Radverkehrs bestimmt. Es ist davon auszugehen, dass sich häufiger ein kurzer Rückstau bildet, der dazu führt, dass insbesondere in der zweistreifigen Zu- und Ausfahrt die Fahrzeuge sich gegenseitig in den Sichtbeziehungen zum bevorrechtigten Fuß- und Radverkehr behindern.

### **3) Ausfahrt An der Gohrsmühle**

Die Planung sieht die Lage einer Bushaltestelle nach der Ausfahrt An der Gohrsmühle vor (vgl. Abbildung 2, Nr. 3). Ebenso wie an den anderen Haltestellen, ist aufgrund des Detaillierungsgrads der Planung nicht einzuschätzen, wie sich Unfälle mit dem Fuß- und Radverkehr an der geplanten Haltestelle entwickeln können.

Zwischen dem Fußgängerüberweg der Ausfahrt des Turbokreisels und der Einfahrt zum nächsten Parkplatz liegen ca. 85 m. In dieser Abschnittslänge ist die Busbucht geplant. Diese Länge reicht ebenso nicht für die Gestaltung eines barrierefreien Ein- und Ausstiegs an der Haltestelle aus (vgl. RAST 06<sup>9</sup>, S. 103) und wirkt sich wie auch bei der Haltestelle im Turbokreise ungünstig auf die Verkehrssicherheit beim Ein- und Ausstieg von mobilitätseingeschränkten Personen aus.

Es ist davon auszugehen, dass die Bushaltestelle ähnlich hoch frequentiert, wie die am Markt sein wird. Ggf. werden Busse länger halten, um Anschlussbeziehungen zwischen den Buslinien zu gewährleisten. In diesem Fall stellen die haltenden Busse eine Sichtbehinderung für Kfz-Fahrende dar, die aus dem Parkplatz in die Straße An der Gohrsmühle einbiegen möchten. Aufgrund der eingeschränkten Anfahrsicht (vgl. RAST 06<sup>10</sup>, S. 125) kann es zu Behinderungen und in Folge zu Unfällen mit dem bevorrechtigten Kfz-Verkehr kommen (Einbiegen-Unfälle).

---

<sup>7</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV): „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, RAST 06, FGSV 200, Ausgabe 2006

<sup>8</sup> Bueffee: Bestandsaudit Turbokreisverkehr An der Gohrsmühle / Bensberger Straße / Schnabelsmühle in Bergisch Gladbach, 21.03.2024

<sup>9</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV): „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, RAST 06, FGSV 200, Ausgabe 2006

<sup>10</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV): „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, RAST 06, FGSV 200, Ausgabe 2006

#### **4) Ausfahrt Tunnel / Zufahrt An der Gohrsmühle**

Im Bereich zwischen der Tunnelausfahrt und der Zufahrt zum Turbokreisel existiert ein kurzer Verflechtungsbereich von ca. 60 m Länge. Hier werden die zwei Straßen Jakobsstraße (Tunnel) und An der Gohrsmühle zusammengeführt. Dort ist eine weitere Bushaltestelle geplant (vgl. Abbildung 2, Nr. 4). Hier liegen laut den Unfallauswertungen des Bestandsaudits<sup>11</sup> viele Unfälle im Längsverkehr vor. Typisch sind Auffahrunfälle (durch Stop-an-Go Situationen) und solche durch Spurwechsel. Die Lage der Bushaltestelle und die Anzahl der An- und Abfahrten wird die Anzahl der Konflikte erhöhen. Die Unfallfolgen der Unfälle im Längsverkehr sind in ihrer Folge nicht schwerwiegend, es passierten nur Unfälle mit Sachschäden.

Aufgrund der Topografie und der angrenzenden Nutzung, ist zu prüfen, ob neben der geplanten Bushaltestelle ein ausreichend breiter Gehweg und Radweg sowie eine ausreichend breite Wartefläche für Fahrgäste dimensioniert werden können. Anderweitig kann es zwischen wartenden Fahrgästen und dem Fuß- und Radverkehr im Längsverkehr zu Konflikten und gefährlichen Ausweichmanövern auf andere Verkehrsanlagen kommen.

---

<sup>11</sup> Bueffee: Bestandsaudit Turbokreisverkehr An der Gohrsmühle / Bensberger Straße / Schnabelsmühle in Bergisch Gladbach, 21.03.2024



**Stadt Bergisch Gladbach**  
**Der Bürgermeister**  
Federführender Fachbereich  
Stadtentwicklung

## Beschlussvorlage

Drucksachen-Nr. 0822/2025  
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	03.03.2026	Entscheidung

### Tagesordnungspunkt

#### Verlängerung Linie 1 - Konkretisierung Trassenführung

#### Beschlussvorschlag:

- I. Der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen beschließt die Trassenführung zur Verlängerung des Systems der Stadtbahnlinie 1 im Bereich des Gewerbegebietes Bockenberg weiter nördlich zu planen, sodass die gewerblichen Bauflächen hierfür nicht in Anspruch genommen werden müssen.

## Kurzzusammenfassung:

Kurzbegründung:

(...)

Risikobewertung:

(...)

## Auswirkungsübersicht Klimarelevanz:

keine Klimarelevanz:	positive Klimarelevanz:	negative Klimarelevanz:
	X	

Weitere notwendige Erläuterungen:

Durch die Anbindung der Ortsteile Moitzfeld, Herkenrath bis Kürten-Spitze mit dem ÖPNV können CO<sub>2</sub>-Emissionen eingespart werden, in dem der motorisierte Individualverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel verlagert wird.

## Finanzielle Auswirkungen:

	keine Auswirkungen:	Mehrerträge:		Mehraufwendungen:	
		lfd. Jahr	Folgejahre	lfd. Jahr	Folgejahre
<b>konsumtiv:</b>					
<b>investiv:</b>					X
<b>planmäßig:</b>					X
<b>außerplanmäßig:</b>					

Weitere notwendige Erläuterungen:

(...)

## Personelle Auswirkungen:

	keine Auswirkungen:	Einsparungen:	Einstellungen:
<b>planmäßig</b>	X		
<b>außerplanmäßig:</b>			
<b>kurzfristig:</b>			
<b>mittelfristig:</b>	X		
<b>langfristig:</b>			

Weitere notwendige Erläuterungen:

(...)

## **Sachdarstellung/Begründung:**

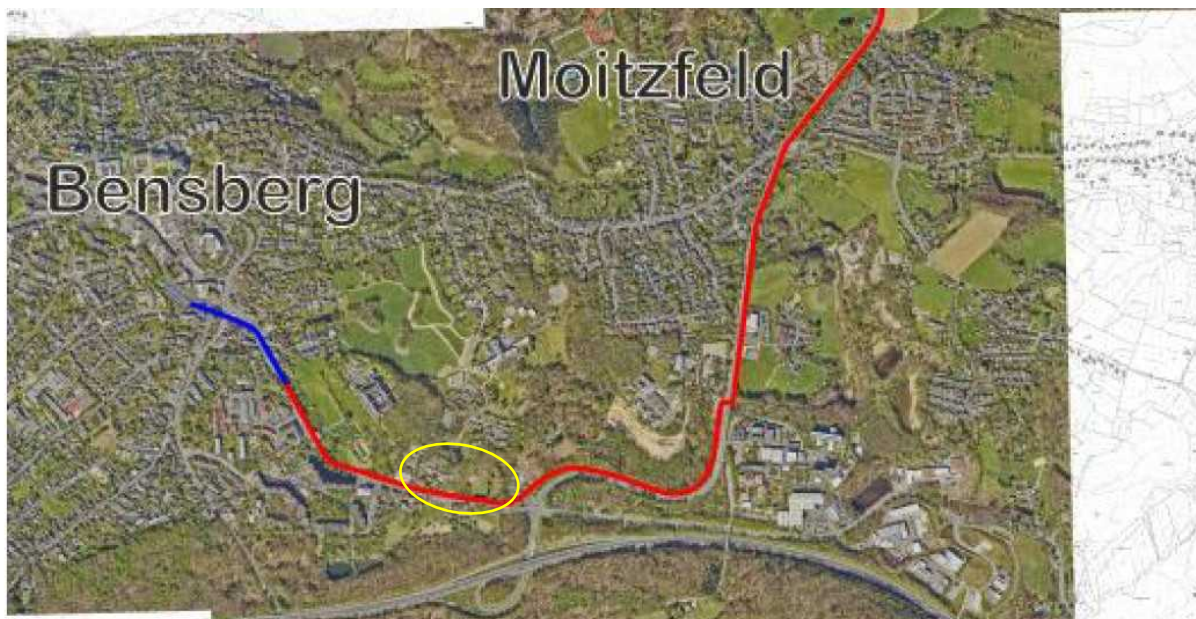
### **Hintergrund**

Der Rheinisch-Bergischen Kreis hat federführend für das Projektkonsortium, bestehend aus der Stadt Bergisch Gladbach, der Gemeinde Kürten, den Unternehmen Miltenyi Biotec und Beos AG sowie der REGIONALE 2025 Agentur, im Oktober 2020 eine Studie zur Verlängerung der Stadtbahnlinie 1 in Bergisch Gladbach-Bensberg über die Ortslagen Moitzfeld und Herkenrath bis nach Kürten-Spitze beauftragt.

Im April 2023 wurden im Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen die Ergebnisse der Studie durch die Fachbüros TTK und PTV Group vorgestellt (vgl. Drucksache 0158/2023). Die Untersuchung beinhaltete neben der Durchführung einer Bestandsanalyse und der Analyse verschiedener klassischer wie innovativer Verkehrssysteme, z.B. Schnellbus, Seilbahn oder Stadtbahn, auch die Erstellung eines Betriebskonzeptes, die Durchführung einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung sowie die anschließende Entwicklung eines Umsetzungskonzeptes für das wirtschaftlichste System. Die Untersuchung kam zu dem Ergebnis, dass das Verkehrssystem „Autonomer Shuttle“ die wirtschaftlichste Lösung ist.

### **Trassenführung**

Als langfristige Lösung eines autonom verkehrenden Shuttle-Systems soll eine eigene Trasse mit einem Tunnelanschluss in Bensberg an die Endhaltestelle der Stadtbahnlinie 1 betrachtet werden (vgl. Abbildung 1). In der Abbildung 1 ist erkennbar, dass die bisher skizzierte Trasse den Bereich des geplanten „Gewerbegebietes Bockenberg“ oberhalb der Overather Straße kreuzt. Der Bereich zwischen Vinzenz-Pallotti-Straße, Overather Straße und Friedrich-Ebert-Straße (ehemals Bebauungsplan Nr. 5342 - Vinzenz- Pallotti - Straße) wurde bisher nicht weiter entwickelt aufgrund der noch nicht näher definierten Trassenführung.



**Abbildung 1 Trassenverlauf eines autonomen Shuttles mit Tunnelanschluss in Bensberg (blau) und eigener Trasse (rot) im Bereich des Gewerbegebietes Bockenberg (gelb). Auszug aus der Präsentation von TTK und PTV Group vom AMV**

**im April 2023**

Um die Entwicklung für eine zukünftige Gewerbenutzung zu ermöglichen und die Planungen hierfür vorantreiben zu können, empfiehlt die Verwaltung, die Trasse ohne Inanspruchnahme der gewerblichen Bauflächen vorzusehen. Über die weitere Entwicklung und neue Sachstände zur Trassenführung wird die Verwaltung den Ausschuss erneut informieren.

**Stadt Bergisch Gladbach**  
**Der Bürgermeister**  
Federführender Fachbereich  
Verkehrstechnik

## Beschlussvorlage

Drucksachen-Nr. 0042/2026  
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	03.03.2026	Entscheidung

### Tagesordnungspunkt

#### **Rahmenvertrag für Asphaltarbeiten zur Verbesserung der Straßenzustände in Bergisch Gladbach**

#### **Beschlussvorschlag:**

Der AMV beschließt, vorbehaltlich der Zustimmung des Rates und des Kreises zum Haushalt 2026, die Ausschreibung und Vergabe eines Rahmenvertrages für Asphaltarbeiten für das Stadtgebiet Bergisch Gladbach für die Jahre 2026 bis 2028.

## Kurzzusammenfassung:

Kurzbegründung:

Rahmenvertrag für Asphaltarbeiten im Stadtgebiet von 2026 bis 2028

Risikobewertung:

(...)

## Auswirkungsübersicht Klimarelevanz:

keine Klimarelevanz:	positive Klimarelevanz:	negative Klimarelevanz:
	Einsparung mehrfacher Einsätze und Materialien	

Weitere notwendige Erläuterungen:

(...)

## Finanzielle Auswirkungen:

	keine Auswirkungen:	Mehrerträge:		Mehraufwendungen:	
		lfd. Jahr	Folgejahre	lfd. Jahr	Folgejahre
<b>konsumtiv:</b>	1.000.000 €			333.333 €	666.666 €
<b>investiv:</b>					
<b>planmäßig:</b>					
<b>außerplanmäßig:</b>					

Weitere notwendige Erläuterungen:

(siehe Sachdarstellung)

## Personelle Auswirkungen:

	keine Auswirkungen:	Einsparungen:	Einstellungen:
<b>planmäßig</b>			
<b>außerplanmäßig:</b>			
<b>kurzfristig:</b>			
<b>mittelfristig:</b>			
<b>langfristig:</b>			

Weitere notwendige Erläuterungen:

(siehe Sachdarstellung)

## Sachdarstellung/Begründung:

### **Rahmenvertrag für Asphaltarbeiten im Stadtgebiet von 2026 bis 2028 Hier: Mehrbedarf zur nachhaltigen Straßenreparatur im Rahmen der Unterhaltungspflicht**

Seit Jahren steht die Stadt Bergisch Gladbach in der Kritik wegen der schlechten Straßenzustände im gesamten Stadtgebiet. Von den rd. 400 km Straßenflächen (3,873 Mio m<sup>2</sup>), die in der Unterhaltung der Abteilung 7-66 liegen, sind etwa 60 % der Straßen über 40 Jahre alt und in einem schlechten bis hin zu einem sehr schlechten Zustand. Im Straßenbauprogramm sind bereits einige Straßen für einen Neubau vorgesehen, allerdings werden sich diese Maßnahmen einige Jahre hinziehen. Das hat zur Folge, dass viele Straßen über die Zeit weiteren Schaden nehmen und die Abteilung Straßenunterhaltung lediglich die Schlaglochreparaturen wie in den letzten Jahren mit minderwertigen Materialien mit kurzer Haltbarkeit und mit einem sehr hohen, personellen Aufwand vollziehen kann. Die Kosten für das Material zur Schlaglochanierung betragen im Jahr 2024 rund 180.000 € brutto (Personalkosten sind darin nicht enthalten). Dieses Problem betrifft nicht nur Bergisch Gladbach, sondern alle anderen Städte und Kommunen ebenso. Das Material zur Schlaglochreparatur ist ausschließlich für den provisorischen Kalteinbau kleinerer Mengen konzipiert und durch den unzureichenden Verbund mit dem Altmaterial nicht sehr langlebig. Auf dem Foto 1 vom Milchborntalweg lässt sich sehr gut darstellen, wie solch ein Flickenteppich nach mehreren Jahren und wiederholten Reparaturen von Winterschäden durch eindringende Feuchtigkeit aussieht. Diese Art der Reparatur sollte auf ein Minimum beschränkt werden und müsste üblicherweise mittelfristig durch eine neue Asphaltdeckschicht im Stadtbild verschwinden. Leider wurden in den letzten Jahren solche Provisorien öfter zum Standard und konnten mengenmäßig, weder personell noch finanziell, beseitigt werden. Hierdurch leidet in hohem Maße das Stadtbild in Bergisch Gladbach, es gibt unzählige Bürgermeldungen und Beschwerden und es frustriert auch die Mitarbeiter der Straßenunterhaltung. Die Verkehrssicherungspflicht des Straßenbaulastträgers Stadt Bergisch Gladbach kann so leider immer schwieriger gewährleistet werden, wodurch sich vermehrt Schadenangelegenheiten mit beschädigten Felgen aber auch Radfahrunfälle feststellen lassen.

Eine fachtechnisch richtige Reparatur beinhaltet das Ausfräsen der alten, beschädigten Asphaltdeckschicht (siehe Foto 2), das Aufbringen eines Haftklebers und Einlegen eines Fugendichtungsbandes mit anschließendem Heißeinbau einer neuen Asphaltdeckschicht (siehe Foto 3 und 4). Eine solche Reparatur nach den Regeln der Technik ist zunächst wieder über Jahre schadenfrei und nachhaltig. Hierdurch lassen sich die häufigeren Flickreparaturen vermeiden, die Qualität für alle Verkehrsarten erhöht sich, Beschwerden und ggf. Versicherungsschäden lassen sich reduzieren und das Stadtbild verbessert sich in erheblichem Maße.

Die Kosten für 1 m<sup>2</sup> Asphalterneuerung betragen incl. aller Nebenarbeiten rd. 100,00 € brutto. Für einen Rahmenvertrag, der mit einer Laufzeit über 3 Jahre ausgeschrieben würde und bei einer Größenordnung von etwa 10.000 m<sup>2</sup> (vorrangig Hauptverkehrsstraßen) lägen die Kosten damit bei 1.000.000,00 €. (333.333,00 € / pro Jahr).

Durch eine nachhaltige Reparatur von Straßen wird zukünftig eine große Menge Material eingespart und die wiederkehrenden Reparaturen reduziert, wodurch der Klimarelevanz in hohem Maße positiv Rechnung getragen wird. Um diese nachhaltige und längerfristige Deckeninstandsetzung über einen Rahmenvertrag finanzieren zu können, wären die o.g. Mittel zusätzlich für die Haushaltsjahre 2026 – 2028 erforderlich. Mit dem vorhandenen konsumtiven Unterhaltungshaushalt ist das nicht möglich, was sich dann aber in den nächsten Jahren, nach erfolgten Reparaturen, sicher entspannen würde.

Foto 1



Foto 2



Foto 3



Foto 4





Absender

**Fraktion Volt/Freie  
Wählergemeinschaft**

**Drucksachen-Nr.**

**0116/2026**

**öffentlich**

## **Antrag**

der Fraktion Volt/Freie Wählergemeinschaft

zur Sitzung:

Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen am 03.03.2026

### **Tagesordnungspunkt**

**Antrag der Fraktion Volt/Freie Wählergemeinschaft vom 10.02.2026  
- Verkehrsüberwachung der Baustellenumleitung Altenberger-Dom-  
Straße 2. Bauabschnitt**

### **Stellungnahme der Verwaltung:**

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



Ratsfraktion Volt/FWG  
Konrad-Adenauer-Platz 1  
51465 Bergisch Gladbach  
10.02.2026

/// Volt/FWG - Konrad-Adenauer-Platz 1 - 51465 Bergisch Gladbach ///

An den Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen

Nachrichtlich: Ratsbüro

Sehr geehrter Herr Schade,

Die Fraktion Volt/Freie Wählergemeinschaft im Rat der Stadt Bergisch Gladbach stellt folgenden Antrag für die Ausschusssitzung am 3. März 2026:

### **Verkehrsüberwachung der Baustellenumleitung Altenberger-Dom-Straße 2. Bauabschnitt**

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen beschließt die Prüfung folgender Maßnahmen zur Einhaltung der Umleitung des Verkehrs durch Nittumer Weg, Zehntweg (und ggf. weiterer Straßen) während der Umgestaltung der Altenberger-Dom-Straße im 2. Bauabschnitt mit der Zielsetzung einer möglichst zeitnahen Umsetzung.

Zur Überwachung der Einhaltung der angeordneten Durchfahrtsregelung (Linien-, Rad- und Anliegerverkehr) prüft die Verkehrsbehörde die Rechtmäßigkeit, mittels Kameras die Kennzeichen aller Fahrzeuge bei Ein- und Ausfahrt zu erfassen.

Eine unberechtigte Durchfahrt wird angenommen, wenn die Zeitspanne der Erfassung zwischen der Einfahrt ins Wohngebiet und der Ausfahrt, d.h. eine vollständige Passage von der Schlebuscher Straße zur Leverkusener Straße oder in umgekehrter Richtung, in weniger als 15 Minuten erfolgt.

Auf die Kameraüberwachung/Kennzeichenerfassung wird durch Schilder an allen Zufahrtspunkten hingewiesen.

### **Begründung:**

Aufgrund der begonnenen Baumaßnahmen zur Umgestaltung der Altenberger-Dom-Straße im 2. Bauabschnitt zwischen den Kreuzungen zur Leverkusener und Schlebuscher Straße wurde die Durchfahrt für alle Fahrzeuge in Fahrtrichtung Süden ab dem 9. Februar 2026 gesperrt. Die Stadtverwaltung erwartet eine Dauer der Sperrung von 9 Monaten. Da die ausgewiesene, weiträumige Umleitung mit einer Streckenlänge von 8 km über Leverkusen-Schlebusch geschätzt 20 Minuten Fahrzeit in Anspruch nimmt, ist damit zu rechnen, dass die nur eingeschränkt frei gegebene Umleitung über Nittumer Weg und Zehntweg häufig unberechtigt genutzt wird.

Um die Einhaltung der angeordneten Verkehrsregelung effektiv zu kontrollieren, sollen

Kameras an den Zu-/Ausfahrten des Wohngebiets alle Kennzeichen erfassen. Unberechtigte Durchfahrten sollen mittels geeigneter Softwareunterstützung (Kennzeichen- und Zeitabgleich) ermittelt werden. Die beantragte Regelung ist auf ihre Konformität mit den einschlägigen Bestimmungen zur Wahrung des Datenschutzes zu prüfen.

Da davon ausgegangen werden kann, dass für die Erledigung ihres Anliegens eine Dauer von mindestens 15 Minuten erforderlich ist, soll diese Zeitspanne als Mindestaufenthaltsdauer bei der Prüfung eines möglichen Verstoßes angesetzt werden. Bei der Zeitspanne von 15 Minuten handelt es sich folglich um einen Orientierungswert, nicht um eine Vorgabe.

Eine effektive Überwachung trägt überdies wesentlich zur Wahrung der Verkehrssicherheit im Wohngebiet bei. Außerdem wird die Anwohnerschaft nicht mehr als zwingend erforderlich während der langen Bauphase durch zusätzliche Lärm- und Schadstoffemissionen belastet.

Verstöße gegen die Durchfahrtsregelung (Zeichen 250) werden laut Bußgeldkatalog je nach Fahrzeugtyp mit 50 € (KFZ <3,5 t) bis 100€ (KFZ >3,5 t) geahndet.

Auf die Kameraüberwachung/Kennzeichenerfassung soll aus rechtlichen Gründen und zur Mahnung vor unberechtigtem Verhalten deutlich durch Schilder an allen Zufahrtspunkten hingewiesen werden.

Maßnahmen und Überwachungstechnik können, vorausgesetzt, dass sie sich in diesem Pilotvorhaben erfolgreich bewähren, bei vergleichbaren, zukünftigen Umleitungsregelungen ohne Mehraufwand wieder eingesetzt werden.

Der Antrag entspricht in wesentlichen Aspekten einer 2025 in der schweizer Gemeinde Birsfelden getroffenen (dauerhaften) Verordnung, mit der dort kurzfristig effektiv der Durchgangsverkehr zur Umgehung der mautpflichtigen Autobahn eingedämmt werden konnte.

gez.

Alexander Becker

Co-Fraktionsvorsitzender

gez,

Martin Freitag

Co-Fraktionsvorsitzender

gez.

Jörg Laschet (sB)

Ausschussmitglied

Absender

**CDU-Fraktion**

**Drucksachen-Nr.**

**0800/2025/1**

**öffentlich**

## **Anfrage**

der CDU-Fraktion

zur Sitzung:

**Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen am 03.03.2026**

### **Tagesordnungspunkt**

**Anfrage der CDU-Fraktion vom 15.12.2025 zur Pflanzung  
hochwachsender Bäume vor Denkmälern und an historischen  
Stellen der Stadt, hier: Rathaus Laurentiusstraße**

### **Stellungnahme der Verwaltung:**

#### **Vorbemerkung:**

Zum Ergebnis des Prüfauftrags an die Verwaltung aus der Sitzung des 02.12.2026 wird auf die Beschlussvorlage 0825/2025 verwiesen.

Zu den Fragen 1. bis 5. wird an dieser Stelle noch einmal zur gewissenhaften und sorgfältigen Suche der betreffenden Baumstandorte vor dem Rathaus, sowie die dabei erfolgte Berücksichtigung von Denkmal und Sichtbeziehungen ausgeführt. Es besteht selbstverständlich keine Unmöglichkeit, alternative Baumstandorte im Innenstadtbereich zu finden, die Restriktionen sind diesbezüglich aber so hoch, dass bereits identifizierte und baulich vorbereitete Standorte nicht aufgegeben werden sollten.

Bei der Planung der Straßenbäume in der Laurentiusstraße hat die Verwaltung stets das Ziel verfolgt, Bestandsbäume im stark versiegelten Straßenraum zu erhalten und, wo möglich, zusätzliche Standorte zu schaffen.

Die realisierbaren neuen Standorte wurden unter Berücksichtigung des Umfeldes geplant. Insbesondere vor dem Rathaus wurden u.a. auch der Blick auf das Gebäude, der Ausblick

aus dem Gebäude sowie die Raumwirkung entlang der Laurentiusstraße und als Element zwischen Rathaus und Konrad-Adenauer-Platz bedacht.

Ziel ist die Mehrung der Grünen Infrastruktur mit Augenmaß. So soll die Grüne Infrastruktur das Mikroklima in der Stadt verbessern, das Stadtbild verschönern und auch die Biodiversität fördern – man spricht hier von den Ökosystemleistungen der Bäume. Die drei neuen Baumstandorte vor dem Rathaus sind als kleine, aber wichtige Klimaanpassungsmaßnahme mit zu betrachten.

Über die rein gärtnerischen Auswahlkriterien hinaus ist der Verwaltung wichtig, dass die Bäume vor dem Rathaus zudem insektenfreundlich sind, mit Blüte und Herbstfärbung jahreszeitliche Akzente setzen, ein schlanker klein- bis mittelgroßkroniger Baum gesucht werden und das Laub für eine bestmögliche Blickdurchlässigkeit fiederblättrig sein soll. Die Bäume stehen konfliktfrei mit den Fahnenmasten, sie ordnen sich dem Rathaus unter und werten Gebäude samt umgebendem Stadtraum auf (s. Anlagen).

Aus möglichen Baumarten fiel die Wahl auf die Eberesche (auch Mehlbeere genannt) der Sorte ‚Dodong‘ (bot.: *Sorbus commixta* ‚Dodong‘), die nur 6-8 (max. 10) Meter hoch und nur ca. 4 m breit wird.

Sie erfüllt aus Sicht der Verwaltung alle Standortansprüche.

Eine Skizze, die das größtmögliche Wuchsmaximum von 10 m darstellt, ist angehängt; ebenfalls die bekannte Ansicht ohne die Bäume.

Die Unterpflanzung wird in Form von Staudenpflanzungen ausgeführt, die vielfältig und nicht zu hochwüchsig sind.

Weitere Informationen zur Sorbus ‚Dodong‘ finden Sie beispielsweise unter:

- <https://online.brunns.de/de-de/artikel/5744/sorbus-commixta-dodong>
- [https://www.baumschule-horstmann.de/mehlbeere-dodong-687\\_68764.html](https://www.baumschule-horstmann.de/mehlbeere-dodong-687_68764.html)
- <https://pflanzenkatalog.ley-baumschule.de/de-de/artikel/31873/sorbus-dodong>

Die Verwaltung ist gesamtstädtisch permanent auf der Suche nach Baumstandorten und hat solche, entlang der Laurentiusstraße, als sehr geeignet realisierbar gefunden und die Baumartenwahl auf die Umgebung abgestimmt.

Baumstandorte zu schaffen und dann nicht zu bepflanzen ist nicht angebracht. Die Suche nach Alternativstandorten ist aus Sicht der Verwaltung nicht zielführend, da keine Alternativen vorhanden sind.

Es gilt zudem, in konkreter Umsetzung des IKSK als Klimaschutzvorsorge- und Klimaschutzanpassungsmaßnahme, weiter innerstädtisch geeignete Standorte zu identifizieren und zu bepflanzen.

Zu weiteren Punkten der Anfrage erfolgt, auch zwecks Vermeidung von Wiederholungen, keine weitere Stellungnahme.

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

Stadt Bergisch Gladbach  
Herrn Bürgermeister Marcel Kreutz  
c/o FB9-14 Ratsbüro, Kommunalverfassung  
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

15. Dezember 2025

**Anfrage an die Verwaltung zur Sitzung des Rates der Stadt Bergisch Gladbach am 16. Dezember 2025 sowie zur nächsten Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen – Pflanzung von hochwachsenden Bäumen vor Denkmälern und an historischen Stellen der Stadt, hier - Rathaus Laurentiusstraße**

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Kreutz,

zur Sitzung des Rates der Stadt Bergisch Gladbach am 16. Dezember 2025 sowie zur nächsten Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen, jeweils im öffentlichen Teil der Sitzung, stellen wir folgende Anfrage:

- I. Herr Migenda hat in seiner Antwort-E-Mail vom 08. Dezember 2025 an den Bergischen Geschichtsverein Rhein-Berg e.V. und die Fraktionen im Rat der Stadt Bergisch Gladbach folgende Ausführungen gemacht:

Zitat: „Inhaltlich stimme ich Ihnen ausnahmsweise allerdings einmal nicht zu. Gerne erläutere ich: Ich sehe diesen Argumentationsansatz sehr kritisch. Hier wird ein Gegeneinander von Denkmalschutz und Stadtgrün polarisierend aufgebaut. Warum? Dieser Argumentation folgend müssten bspw. auch in der Gronauer Waldsiedlung oder der Siedlung Margarethenhöhe in Essen, etc. Bäume entfernt werden. Der Ansatz, Bedenken gegen das Anpflanzen von Bäumen vor Baudenkmalen zu äußern mit der Begründung, dass die Sicht auf das Denkmal versperrt würde, ist eine veraltete Sichtweise. Moderne Ansätze zeigen, dass Klima-, Natur- und Denkmalschutzziele oft miteinander vereinbar sind. Durch die Auswahl geeigneter Baumarten und eine durchdachte Planung (wie im vorliegenden Fall) können viele Vorteile realisiert werden, auch für das Denkmal selber, aber auch die Bürger- und Belegschaft, die dieses Gebäude betritt und nutzt. Historische Substanz und Erscheinungsbild werden nicht gefährdet, sondern vielmehr ästhetisch und funktional aufgewertet. Die Verwaltung sieht Bäume auch und gerade hier daher nicht als „Nice to have“, sondern als unverzichtbarer Bestandteil einer zukunftsorientierten und klimaresilienten Stadtplanung.“

**CDU**

II. Zu den Ausführungen von Herr Migenda stellen wir folgende Fragen:

1. Anhand welcher Gründe und Berechnung kommen Sie zu dem Ergebnis, dass diese drei Bäume ein „unverzichtbarer Bestandteil einer zukunftsorientierten und resilienten Stadtplanung sind?
2. Wo sehen Sie in dem Vorschlag, alternative (!) Standorte für drei Bäume zu suchen, ein polarisierendes Gegeneinander von Denkmalschutz und Stadtgrün?
3. Auf Grund welcher Literatur und wissenschaftlicher Analysen kommen Sie zu dem Ergebnis, dass es „veraltet“ sei, Sichtachsen für platzprägende Gebäude zu schaffen bzw. frei zu halten? Wir verweisen gerne auf die sehr differenzierte Diskussion beim Kongress Städtebaulicher Denkmalschutz 2024.
4. Wie begründen Sie Ihre Aussage, dass der Geschichtsverein und die CDU-Fraktion mit dem Vorschlag einer Unvereinbarkeit von Klima-, Natur- und Denkmalschutzziele die Bahn brechen? Gerne verweisen wir ein weiteres Mal auf das Wort „alternativ“ i. S. v. nicht streichen, sondern an einem Platz pflanzen als „must have“.
5. Bedeutet Ihr Verweis auf die technische Herausforderung durch Leitungen und Kanalisation und die Unmöglichkeit einer alternativen Pflanzung, dass es keine weiteren Standorte für neue Bäume in der gesamten Innenstadt gibt?

Wir bitten um schriftliche Beantwortung der Anfrage.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Michael Metten  
Fraktionsvorsitzender



Dr. Oliver Schillings  
Ratsmitglied und  
Sprecher im AMV

# Ö 22.1



Mehlsbeere / Eberesche 'Dadlung'  
Höhe: 6-8, max. 10m; Breite: ~10m  
Krone: schmal, transparent, gefiedertes Laub



Blüte: weiß V-VI.  
Herbstfärbung: intensiv rot / leuchtend orange

Absender

**Fraktionen  
BÜNDNIS 90/DIE  
GRÜNEN und SPD**

**Drucksachen-Nr.**

**0832/2025**

**öffentlich**

## **Anfrage**

der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SPD

zur Sitzung:  
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen am 03.03.2026

### **Tagesordnungspunkt**

**Gemeinsame Anfrage der Fraktionen BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN  
und SPD vom 17.12.2025 zum Parkplatz in Lustheide**

#### **Inhalt:**

Mit der Anfrage der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SPD zur Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen am 03. März 2026 bezüglich der Parksituation auf dem P+R-Parkplatz in Lustheide neben der KVB-Haltestelle wird die Verwaltung beauftragt, die folgenden Fragen zu beantworten:

- 1. Befindet sich der Parkplatz auf städtischem Grundstück? Welche Regelungen gelten für die Nutzung des Parkplatzes?**
- 2. Welche Möglichkeiten bestehen aus Sicht der Verwaltung, den Parkplatz stärker für Pendlerinnen und Pendler sowie zum kurzzeitigen Parken nutzbar zu machen?**

## **Stellungnahme der Verwaltung:**

**Zu 1.:** Der P+R-Parkplatz in Lustheide befindet sich auf einem städtischen Grundstück. Er ist mit dem Verkehrszeichen 316 Straßenverkehrs-Ordnung beschildert, welches Verkehrsteilnehmende auf einen Parkplatz hinweist, auf dem sie ihr Fahrzeug abstellen können, um auf den öffentlichen Nahverkehr umzusteigen. Weitere Regelungen beinhaltet dieses Verkehrsschild nicht. Zugelassene Kraftfahrzeuge dürfen somit ohne spezielle Beschilderung zeitlich unbegrenzt abgestellt werden, solange sie fahrbereit sind. Für Anhänger ohne Zugfahrzeug gilt eine maximale Parkdauer von zwei Wochen am selben Platz.

**Zu 2.:** Kurzfristig besteht die Möglichkeit ein selbstgestaltetes Verkehrszeichen zu installieren, dass den Verkehrsteilnehmenden mitteilt, nur PKW auf dem P+R-Parkplatz in Lustheide zu parken und keine Wohnmobile oder LKW abzustellen. Ein entsprechendes Verkehrszeichen wird durch die Verwaltung erstellt und installiert. Sollte diese Maßnahme nicht ausreichen, könnten eingeschränkte Haltverbote oder ein Einfahrtsverbot für LKW und Wohnwagen erwogen werden. Für eine Umsetzung dieser Beschilderung wäre im Vorfeld eine Anhörung der Polizei und des Straßenbaulastträgers durch die Straßenverkehrsbehörde der Stadt Bergisch Gladbach erforderlich. Außerdem werden nach Beobachtung der kurzfristigen Maßnahme auch Beschränkungen der Parkdauer in die weiteren Überlegungen aufgenommen werden.

Konrad-Adenauer-Platz 1  
51465 Bergisch Gladbach

An den  
Vorsitzenden des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen (AMV)  
Lutz Schade

Konrad-Adenauer-Platz 1  
51465 Bergisch Gladbach

Bergisch Gladbach, 17.12.2025

### Gemeinsame Anfrage der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SPD zum Parkplatz in Lustheide

Sehr geehrter Herr Schade,

bitte setzen Sie die folgende Anfrage auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung des AMV.

Neben der KVB-Haltestelle „Lustheide“ gibt es einen „Park&Ride“-Parkplatz. Unseren Beobachtungen zufolge wird der Parkplatz in hohem Maße auch zum dauerhaften Abstellen von Wohnmobilen, Wohnwagen, gewerblichen Nutzfahrzeugen, Anhängern etc. genutzt. Infolgedessen ist er häufig komplett belegt, sodass für Pendlerinnen und Pendler kein Parkplatz mehr frei ist.



Wir bitten die Verwaltung um Beantwortung der folgenden Fragen:

- Befindet sich der Parkplatz auf städtischem Grundstück? Welche Regelungen gelten für die Nutzung des Parkplatzes?
- Welche Möglichkeiten bestehen aus Sicht der Verwaltung, den Parkplatz stärker für Pendlerinnen und Pendler sowie zum kurzzeitigen Parken nutzbar zu machen?

Aus unserer Sicht könnte beispielsweise die Parkregelung angepasst bzw. ausgewiesen werden, die Parkzeit könnte begrenzt werden oder die Einfahrt könnte mit einer physischen Begrenzung auf Fahrzeuge mit einer Höhe bis 2m eingeschränkt werden.

Auch vor dem Hintergrund der zukünftigen Ausfälle der S11 sowie des geplanten Ausbaus der KVB-Linie 1 ([Link](#)) sollte der Parkplatz vor allem für Pendlerinnen und Pendler genutzt werden können.

Mit freundlichen Grüßen



Theresia Meinhardt  
Co-Fraktionsvorsitzende BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN



Klaus Waldschmidt  
Fraktionsvorsitzender SPD

Absender

**Fraktionen  
BÜNDNIS 90/DIE  
GRÜNEN und SPD**

**Drucksachen-Nr.**

**0833/2025**

**öffentlich**

## **Anfrage**

der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SPD

zur Sitzung:  
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen am 03.03.2026

### **Tagesordnungspunkt**

**Gemeinsame Anfrage der Fraktionen BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN  
und SPD vom 17.12.2025 zu Tempo 30 im Zentrum von Paffrath**

### **Inhalt:**

Die Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen und SPD stellen am 17.12.2025 die gemeinsame Anfrage, ob die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Zentrum von Paffrath auf 30 km/h zu beschränken ist, und, wann diese Maßnahme des Lärmaktionsplans umgesetzt wird.

## **Stellungnahme der Verwaltung:**

Der aktuelle Lärmaktionsplan der Stadt Bergisch Gladbach schlägt für einige Straßen eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h als mögliche Maßnahme zur Senkung der Lärmimmissionen vor. Die Verwaltung ist dadurch verpflichtet, die entsprechenden verkehrsrechtlichen Prüfungen durchzuführen und, wenn erforderlich, die daraus folgenden Anordnungen zu erlassen.

Aufgrund der Vielzahl an Straßen, die im Lärmaktionsplan in Verbindung mit dieser Maßnahme vermerkt wurden, hat die Verwaltung im vergangenen Jahr eine Priorisierung dieser Belastungsachsen erarbeitet, welche auf der Höhe der Lärmbelastung für die Anwohnenden und der Anzahl der betroffenen Wohneinheiten basiert. Die verkehrsrechtlichen Prüfungen werden seitdem auf dieser Grundlage abgearbeitet. Für folgende Straßen steht dabei ein Prüfergebnis noch aus:

### Priorität 1:

- Hauptstraße (Schnabelsmühle bis Heiligenstock)
- Kölner Straße (Kaule bis Steinstraße)
- Refrather Weg (Robert-Schuman-Straße bis Richard-Zanders-Straße)
- Vürfelser Kaule/Dolmanstraße (Auf der Kaule bis Lustheide)

### Priorität 2:

- Bensberger Straße/Gladbacher Straße/Buddestraße (An der Jüch bis Kölner Straße)
- Paffrather Straße/Kempener Straße (Von-Ketteler-Straße bis Altenberger-Dom-Straße)
- Odenthaler Straße (Alte Wipperfürther Straße bis Hauptstraße)

### Priorität 3:

- Altenberger-Dom-Straße (Schlebuscher Straße bis In den Wiesen)
- Leverkusener Straße (Zehntweg bis Altenberger-Dom-Straße)
- Straßen (Untervolbach bis Asselborner Weg)
- Moitzfeld (Hausnummer 11 bis Friedrich-Ebert-Straße)
- Overather Straße (Sattlerweg bis Vinzenz-Pallotti-Straße)

Für die unter Priorität 1 verbliebenen Belastungsachsen ist die verkehrsrechtliche Prüfung aktuell im Gange. Darauffolgend können die Prüfungen der Bensberger Straße, der in der Anfrage in Rede stehenden Paffrather-, beziehungsweise Kempener Straße und der Odenthaler Straße aufgenommen werden. Die Verwaltung wird den Ausschuss in allen genannten Fällen über das Prüfergebnis informieren und, sofern angezeigt, Reduzierungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kurzfristig vornehmen.

Konrad-Adenauer-Platz 1  
51465 Bergisch Gladbach

An den  
Vorsitzenden des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen (AMV)  
Lutz Schade

Konrad-Adenauer-Platz 1  
51465 Bergisch Gladbach

Bergisch Gladbach, 17.12.2025

### Gemeinsame Anfrage der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SPD zu Tempo 30 im Zentrum von Paffrath

Sehr geehrter Herr Schade,

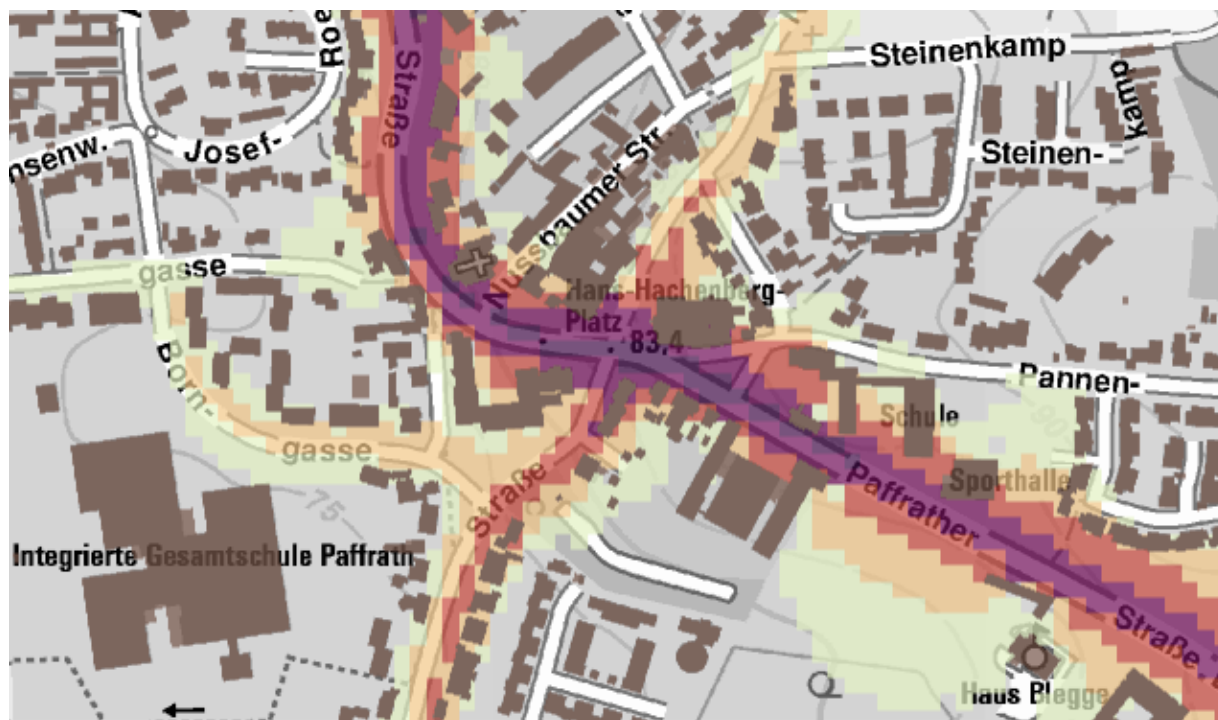
bitte setzen Sie die folgende Anfrage auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung des AMV.

Im Zentrum von Paffrath befinden sich die Gemeinschaftsgrundschule Paffrath und die Integrierte Gesamtschule Paffrath. Viele Schülerinnen und Schüler kommen mit dem Fahrrad, zu Fuß oder mit dem Bus (Haltestelle „Paffrath Kirche“) zur Schule. Zu Schulbeginn und Schulende sind hier viele Schulkinder in Gruppen auf schmalen Gehwegen unterwegs. Außerdem gibt es im Ortszentrum viele Geschäfte für den täglichen Bedarf, Arztpraxen, eine Tanzschule, eine Kirche, ein breites Angebot an Außengastronomie etc., sodass es hier auch nachmittags und am Wochenende ein hohes Verkehrsaufkommen gibt.



Karte: OpenStreetMap

Geteilt wird das Zentrum von Paffrath durch die Landesstraße 288, auf der der KFZ-Verkehr starken Lärm verursacht, wie die Lärmkartierung des Landes NRW zeigt. Im Lärmaktionsplan der Stadt Bergisch Gladbach wird daher als Sofortmaßnahme die „Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h zwischen den Straßen Steinknippen und Von-Ketteler-Straße“ (S. 103, [Link](#)) genannt.



Lärmkartierung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes NRW ([Link](#))

In der dieses Jahr aktualisierten Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung steht zu Verkehrszeichen 274 (Zulässige Höchstgeschwindigkeit) folgendes:

„XI. Innerhalb geschlossener Ortschaften ist die Geschwindigkeit im unmittelbaren Bereich von an Straßen gelegenen Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horten, Spielplätzen, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen für Menschen mit Behinderungen, Alten- und Pflegeheimen, Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen (z. B. Wohnheime, Tageseinrichtungen oder Werkstätten) oder Krankenhäusern in der Regel auf Tempo 30 km/h zu beschränken, soweit die Einrichtungen über einen direkten Zugang zur Straße verfügen oder im Nahbereich der Einrichtungen starker Ziel- und Quellverkehr aller Verkehrsarten mit seinen kritischen Begleiterscheinungen (z. B. häufige Fahrbahnquerungen durch Fußgänger, Bring- und Abholverkehr mit vielfachem Ein- und Aussteigen an einem häufig genutzten Zugang zur Einrichtung, erhöhter Parkraumsuchverkehr, Pulkbildung von Radfahrern und Fußgängern) vorhanden ist. Dies gilt insbesondere auch auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen).“ ([Link](#))



Frage an die Verwaltung

Ist gemäß der Verwaltungsvorschrift die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Zentrum von Paffrath auf 30 km/h zu beschränken? Wann erfolgt die Umsetzung der Maßnahme des Lärmaktionsplans?

Mit freundlichen Grüßen

---

Theresia Meinhardt  
Co-Fraktionsvorsitzender BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

---

Klaus Waldschmidt  
Fraktionsvorsitzender SPD



Absender

**CDU-Fraktion**

**Drucksachen-Nr.**

**0069/2026**

**öffentlich**

## **Anfrage**

der CDU-Fraktion

zur Sitzung:

**Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen am 03.03.2026**

### **Tagesordnungspunkt**

#### **Anfrage der CDU-Fraktion vom 26.01.2026 - Frostschäden und Schlaglöcher auf städtischen Verkehrsflächen**

#### **Inhalt:**

Zur Anfrage der CDU-Fraktion vom 26.01.2026 betreffend Frostschäden und Schlaglöcher auf städtischen Verkehrsflächen nimmt die Verwaltung nachfolgend Stellung.

## Stellungnahme der Verwaltung:

### Vorbemerkung

Die Verwaltung verweist auch auf die Beschlussvorlage 0042/2026 (Rahmenvertrag für Asphaltarbeiten zur Verbesserung der Straßenzustände in Bergisch Gladbach) in diesem Ausschuss, deren Inhalt die Problematik aufgreift.

Zeiten des Nothaushaltes und folgender Haushaltssicherungskonzepte haben ein deutliches Bild der Straßen in Bergisch Gladbach hinterlassen. Momentan arbeitet die Verwaltung an dem Problem der Frostschäden, deren „Flickerei“ oberste Priorität hat. Die Mitarbeiter des städtischen Bauhofes grasen derzeit kontinuierlich das gesamte Stadtgebiet ab und verfüllen alle Schlaglöcher, die entdeckt und auch durch die Bürger gemeldet werden. Die Art der Schlaglochbeseitigung mit sog. Winterasphalt zum Kalteinbau ist aus technischer Sicht eine gangbare Alternative, allerdings ist diese Variante nicht sehr langlebig. Grundsätzlich werden Schlaglöcher provisorisch mit Winterasphalt geflickt und wenn es die Temperaturen und die Witterung wieder zulassen, anschließend fachgerecht flächig repariert. Aus Kostengründen musste in den letzten Jahren die flächige Sanierung auf das notwendigste beschränkt werden, was zur Folge hat, dass die wiederkehrenden bzw. neuen Schlaglöcher zunehmen und der Bauhof personell an seine Grenzen gestoßen ist. Damit steigen leider auch die Anzeigen über beschädigte Fahrzeuge o.ä. Um diesem wachsenden Problem entgegenzuwirken hat die Verwaltung in diesem Jahr deshalb ein größeres Budget beantragt, damit im größeren Umfang Straßen flächig und damit langlebiger saniert werden können. Diese Vorgehensweise soll auch in den kommenden Jahren verfolgt werden. Angesichts des vorhandenen Sanierungsstaus wird dies nicht überall kurzfristig erfolgen können. Die Verwaltung ist aber zuversichtlich, dass eine Verbesserung bereits ab dem nächsten Jahr spürbar sein wird und auch die Entstehung von neuen Schlaglöchern signifikant reduziert werden kann.

Zu den Fragen im Einzelnen:

- **Wir bitten die Verwaltung, dem Ausschuss zu berichten, wie viele Schlaglöcher der Stadtverwaltung derzeit bekannt sind (Stichtag: 22. Januar 2026).**  
Es gab bis jetzt schon rd. 250 entdeckte und gemeldete Straßen mit Schlaglöchern unterschiedlichster Ausmaße und Intensität. Häufig sind Straßen mit vielen Schlaglöchern durchzogen, weshalb nicht einzelne Schlaglöcher erfasst werden, sondern das Schadensbild straßenweise. Die Anordnung an die Mitarbeiter beinhaltet die klare Vorgabe jedes Schlagloch zu flicken. Bei umfangreichen Schadensbildern gibt es ggf. eine Priorisierung vor Ort nach Tiefe, Breite und Gefahrenpotential.
- **Wie viele Schlaglöcher konnten bis zum Stichtag 22. Januar 2026 bereits ausgebessert werden?**  
Bislang wurden bereits rd. 170 Straßen Instand gesetzt und die verbleibenden werden je nach Kapazität in Angriff genommen, wobei wöchentlich neue Schadensfälle gemeldet werden.
- **Bis wann sollen die Schlaglöcher insgesamt durch die Stadtverwaltung ausgebessert werden?**

Die Verwaltung beabsichtigt die Schlaglochbeseitigung bis Ende Februar abzuschließen, sofern nicht ein erneuter Wintereinbruch das behindert. In diesem Fall werden die Mitarbeiter, die die Straßenschäden beseitigen beim Winterdienst eingesetzt.

- **Wäre es hilfreich, sich bei der Ausbesserung durch externe Unternehmen unterstützen zu lassen?**

Externe Unternehmen wurden bereits vor Jahren angefragt, die Angebote waren allerdings unwirtschaftlich. Eine Vorabkalkulation über die voraussichtlichen Mengen ist nicht möglich, dementsprechend kann eine Abrechnung nur nach Stundensätzen erfolgen. Eine Überwachung der Leistung, wie auch der Verkehrssicherungspflicht ist mit einem vertretbaren Aufwand nicht darstellbar.

- **Wie schätzt die Stadtverwaltung das Schadensersatzrisiko ein?**

Haftungsrisiko/Schadenersatzrisiko: Grundsätzlich ist es so, dass der bauliche Zustand einer Straße keine Gefahrenstelle aufweisen darf, die für die Verkehrsteilnehmer nicht erkennbar oder ausweichbar ist. Das heißt aber nicht, für alle denkbaren Gefahrenstellen eine Vorkehrung treffen zu müssen. Die Straßenverkehrspflicht orientiert sich am Leitbild des sorgfältigen Verkehrsteilnehmers. Dieser hat sich grundsätzlich den Straßenverhältnissen anzupassen und muss auch mit Hindernissen im Verkehr rechnen. Ob eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht vorliegt, ist stets anhand einer Gesamtschau der Umstände des Einzelfalls zu beurteilen. Ein offenkundig schlechter Straßenzustand warnt regelmäßig vor sich selbst. Bei Schäden durch Schlaglöcher nimmt die Rechtsprechung überwiegend erst ab einer Tiefe von etwa 20 cm eine Verkehrssicherungspflichtverletzung an, da derartige Unebenheiten auch für umsichtige Fahrer kaum beherrschbar sind. Dies gilt insbesondere für wichtige innerstädtische Durchgangsstraßen. Geringere Schlaglochtiefen werden überwiegend nur auf Bundesautobahnen als verkehrssicherungswidrig bewertet. Die GVV Kommunalversicherung berücksichtigt bei der Haftungsfrage demzufolge auch z.B. Art und Verkehrsbedeutung der Straße, zulässige Höchstgeschwindigkeit, die Erkennbarkeit der Gefahrenstelle, der Fahrbahnzustand sowie die konkreten örtlichen und zeitlichen Umstände. Zusätzlich relevant ist die Frage, ab wann der Stadtverwaltung die Gefahrenstelle bekannt war und wann die letzte Begehung vor Ort gewesen ist. Die Erfahrung aus den vergangenen Jahren zeigt, dass die Kommunalversicherung nur in etwa 15–20 % der gemeldeten Schlaglochfälle in eine Regulierung eingetreten ist bzw. eintreten musste. In der Mehrzahl der Fälle wurde eine Haftung der Stadt mangels Vorliegen einer schuldhaften Verkehrssicherungspflichtverletzung abgelehnt.

- **Gibt es einen Schutz oder eine Versicherung, damit nicht die verantwortlichen städtischen Mitarbeiter, wie etwa der Leiter der Straßenbauabteilung oder der zuständige Beigeordnete, in die persönliche Haftung genommen werden?**

Versicherung: Im Rahmen der kommunale Haftpflichtversicherung (bei der GVV Kommunalversicherung) besteht umfassender Versicherungsschutz für die Stadt Bergisch Gladbach und alle städtischen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Rahmen ihrer dienstlichen Tätigkeit. Im Schadenfall erfolgt die Prüfung der geltend gemachten Schadenersatzansprüche durch den Haftpflichtversicherer. Dieser prüft

insbesondere, ob dem Grunde nach eine Haftung besteht und ob ein schuldhaftes Verhalten vorliegt. Sofern eine Haftung gegeben ist, übernimmt die Versicherung die Regulierung des Schadens. Besteht keine Haftung, werden auch unberechtigte Ansprüche durch den Versicherer abgewehrt. Eine persönliche Haftung verantwortlicher städtischer Mitarbeiter ist im Rahmen der dienstlichen Aufgabenerfüllung ausgeschlossen. Auch etwaige gerichtliche Auseinandersetzungen werden durch den Haftpflichtversicherer geführt und begleitet.

- **Wie organisiert die Stadtverwaltung die Wahrnehmung ihrer Kontrollpflicht, und wie wird diese dokumentiert?**

Der städtische Bauhof hat 3 Begehungsbezirke, in denen jeweils ein Straßenkontrolleur die pflichtigen Kontrollen durchführt. Hierbei wird unterschieden nach Hauptverkehrsstraßen, die monatlich zu kontrollieren sind, nach Wohn- und Nebenstraßen, die vierteljährlich zu kontrollieren sind und alle anderen Verkehrsflächen, die jährlich zu kontrollieren sind. Die Kontrollen und die festgestellten Mängel (nicht nur Schlaglöcher) werden protokolliert. Problematisch ist zur Zeit die personelle Unterbesetzung dieses Bereiches, die zum großen Teil durch andere Mitarbeiter aufgefangen werden muss, die dann wiederum im produktiven Geschäft fehlen. Zukünftig soll die pflichtige Streckenkontrolle mittels Kamerabefahrung ergänzt und mit stärkerer Personaldecke gewährleistet werden. Hierzu sind für den Stellenplan 2026 zwei Begeher-Stellen beantragt (siehe Mitteilungsvorlage 0008/2026 im Ausschuss Mobilität und Verkehr am 03.03.2026).

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

Stadt Bergisch Gladbach  
Herrn Bürgermeister Marcel Kreutz  
c/o FB9-14 Ratsbüro, Kommunalverfassung  
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

26. Januar 2026

## **Anfrage an die Verwaltung zur Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen am 03. März 2026 - Frostschäden und Schlaglöcher auf städtischen Verkehrsflächen**

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Kreutz,

zur Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen (AMV) am 03. März 2026 im öffentlichen Teil der Sitzung stellen wir folgende Anfrage:

Nach der Schneeschmelze im Januar 2026 sind wir in den letzten Tagen von verschiedenen Bürgerinnen und Bürgern angesprochen worden, dass durch Schlaglöcher Reifen und Felgen beschädigt worden sind. Eine weitere Person - uns bekannte Person - ist mit ihrem Fahrrad aufgrund eines Schlaglochs gestürzt. Die Bürgerinnen und Bürger planen zwar derzeit nicht, die Stadtverwaltung in die Haftung zu nehmen, jedoch ist es nach unserer Einschätzung nur eine Frage der Zeit, bis jemand diesen Schritt unternimmt. Vor allem deshalb, da aktuell Schlaglöcher vorhanden sind, die zwischen 10 und 20 Zentimeter tief sind und damit in einem Bereich liegen, in dem Stadtverwaltungen von Gerichten in die Pflicht genommen wurden und werden.

Aus diesem Grund bitten wir die Verwaltung, zu folgenden Fragen Stellung zu nehmen:

- Wir bitten die Verwaltung, dem Ausschuss zu berichten, wie viele Schlaglöcher der Stadtverwaltung derzeit bekannt sind (Stichtag: 22. Januar 2026).
- Wie viele Schlaglöcher konnten bis zum Stichtag 22. Januar 2026 bereits ausgebessert werden?
- Bis wann sollen die Schlaglöcher insgesamt durch die Stadtverwaltung ausgebessert werden?
- Wäre es hilfreich, sich bei der Ausbesserung durch externe Unternehmen unterstützen zu lassen?
- Wie schätzt die Stadtverwaltung das Schadensersatzrisiko ein?

- Gibt es einen Schutz oder eine Versicherung, damit nicht die verantwortlichen städtischen Mitarbeiter, wie etwa der Leiter der Straßenbauabteilung oder der zuständige Beigeordnete, in die persönliche Haftung genommen werden?
- Wie organisiert die Stadtverwaltung die Wahrnehmung ihrer Kontrollpflicht, und wie wird diese dokumentiert?

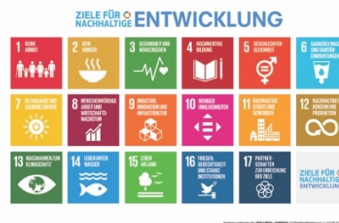
Gerne können Sie auch kurzfristig mitteilen, ob es einen Sofortmaßnahmenplan mit definierten Zeitvorgaben und Meilensteinen gibt, bis wann Schlaglöcher nach einer Schneeschmelze geschlossen werden. Sollte ein solcher Plan nicht existieren, regen wir an, eine entsprechende Aufstellung bis zur nächsten Sitzung des AMV vorzulegen. So kommen Politik und Verwaltung sowie Sie als zuständiger Beigeordneter der Pflicht nach, für die Verkehrssicherheit auf Straßen und Wegen zu sorgen.

Wir würden uns freuen, wenn diese für alle Verkehrsteilnehmer zügig, qualitativ hochwertig und vor allem dauerhaft wiederhergestellt und gesichert wird.

Wir bitten um schriftliche Beantwortung der Anfrage bis zum 05. Februar 2026

### **Nachhaltigkeit:**

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



Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'M. Metten'.

Dr. Michael Metten  
Fraktionsvorsitzender

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'O. Schillings'.

Dr. Oliver Schillings  
Ratsmitglied und  
Sprecher im AMV

Absender

**Bürgerpartei GL**

**Drucksachen-Nr.**

**0083/2026**

**öffentlich**

## **Anfrage**

der Bürgerpartei GL

**zur Sitzung:**

**Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen am 03.03.2026**

### **Tagesordnungspunkt**

**Anfrage der Bürgerpartei GL vom 26.01.2026 - Sachstand und Ausbauplanung der öffentlichen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Bergisch Gladbach**

#### **Inhalt:**

Mit Datum vom 26.01.2026 hat die Bürgerpartei GL eine schriftliche Anfrage zum Sachstand und zur Ausbauplanung der öffentlichen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Bergisch Gladbach gestellt. Die Anfrage enthält einen umfangreichen Fragenkatalog auf dessen Wiedergabe an dieser Stelle verzichtet wird. Die Anfrage ist als Anlage beigefügt.

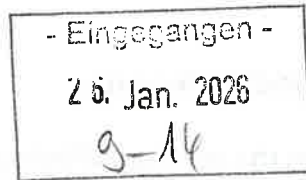
## **Stellungnahme der Verwaltung:**

Da die schriftliche Anfrage der Bürgerpartei GL leider sehr kurzfristig vor Drucklegung der Sitzungseinladung mit einem umfangreichen Fragenkatalog eingegangen ist, war eine ausführliche Beantwortung des Fragenkatalogs leider zeitlich nicht mehr zu leisten. Insofern wird auf eine schriftliche Beantwortung der Anfrage in der kommenden Sitzung verwiesen.

Ein Gros der Fragestellungen wurde jedoch bereits in der Vergangenheit in verschiedenen Vorlagen und Formaten behandelt so dass zunächst hierauf verwiesen wird:

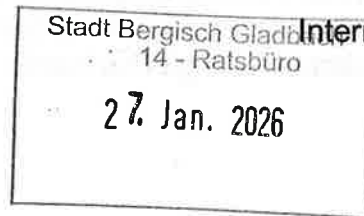
- **Interkommunales Ladeinfrastrukturkonzept des Rheinisch-Bergischen Kreises**  
Gemeinsam mit den anderen kreisangehörigen Kommunen und der Stadt Leverkusen hat die Stadt Bergisch Gladbach von 2022 bis 2023 ein Ladeinfrastrukturkonzept erarbeitet, welches im Frühjahr 2023 veröffentlicht und der Politik durch den Kreis vorgestellt wurde, siehe <https://www.rbk-direkt.de/ladeinfrastrukturkonzept>  
Bestandteil des Ladeinfrastrukturkonzeptes war eine umfangreiche Bedarfsanalyse.
- **Vorlage 0462/2023 Fortschreibung der Richtlinie zum Errichten von Elektroladeinfrastruktur im öffentlichen Raum in Bergisch Gladbach**  
Mit der unter dem Link [https://mandatsinfo.bergischgladbach.de/bi/vo0050.asp?\\_kvonr=33154](https://mandatsinfo.bergischgladbach.de/bi/vo0050.asp?_kvonr=33154) einsehbaren Vorlage 0462/2023, behandelt im AMV am 29.08.2023 und im Rat am 05.09.2023, wurde die vorhandene Richtlinie zum Errichten von Elektroladeinfrastruktur im öffentlichen Raum in Bergisch Gladbach fortgeschrieben. Insbesondere wurde die Flächenvergabe für öffentliche Ladeinfrastruktur an die Bedarfsanalyse aus dem Ladeinfrastrukturkonzept verknüpft. Eine Flächenvergabe erfolgte zunächst für das Bezugsjahr 2025.
- **Vorlage 0605/2024 Anfrage der Fraktionen der SPD und Bündnis 90/ Die Grünen-Sachstand öffentliche Ladeinfrastruktur**  
Parallel zu einer Vorlage der Verwaltung wurde im AMV am 11.02.2025 eine Anfrage zum Sachstand der öffentlichen Ladeinfrastruktur unter der Vorlage 0605/2024, einsehbar unter dem Link [https://mandatsinfo.bergischgladbach.de/bi/vo0050.asp?\\_kvonr=34059](https://mandatsinfo.bergischgladbach.de/bi/vo0050.asp?_kvonr=34059), behandelt.
- **Vorlage 0367/2025 Fortschreibung Bedarfsanalyse Ladeinfrastruktur**  
Die Bedarfsanalyse zum Ladeinfrastrukturausbau aus dem Jahr 2023 (mit Daten aus 2022) wurde Anfang 2025 mit aktuellen Daten Neuberechnet und der Politik unter der Vorlage 0367/2025, einsehbar unter dem Link [https://mandatsinfo.bergischgladbach.de/bi/vo0050.asp?\\_kvonr=34592](https://mandatsinfo.bergischgladbach.de/bi/vo0050.asp?_kvonr=34592), am 17.06.2025 im AMV vorgestellt. Eine Flächenvergabe zur Errichtung öffentlicher Ladeinfrastruktur erfolgt nunmehr für das Bezugsjahr 2027.
- **Aktueller Sachstand des öffentlichen Ladeinfrastrukturausbau**  
Der aktuelle Sachstand des öffentlichen Ladeinfrastrukturausbau in Bergisch Gladbach kann jederzeit über eine Kartendarstellung auf der städtischen Homepage unter dem Link <https://www.bergischgladbach.de/ladeinfrastruktur.aspx> eingesehen werden. Neben den für das Bezugsjahr 2027 noch ungedeckten Bedarfen sind hier insbesondere die Standorte für öffentliche Ladeinfrastruktur in den verschiedenen Umsetzungsstadien einsehbar.

Ratsgruppe Bürgerpartei GL  
Frank Samirae  
Konrad-Adenauer-Platz 1  
51465 Bergisch Gladbach



**Ö 22.5**  
**BÜRGER  
PARTEI GL**

Stadt Bergisch Gladbach  
Der Bürgermeister  
*per Hauspost*



Internet: [www.buergerpartei.gl](http://www.buergerpartei.gl)

26.01.2026

## **Anfrage: Sachstand und Ausbauplanung der öffentlichen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Bergisch Gladbach**

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

Elektromobilität ist ein zentraler Baustein einer zukunftsweisenden Mobilität und der notwendigen Verkehrswende. Um den Umstieg auf elektrisch betriebene Fahrzeuge attraktiv zu gestalten, müssen die infrastrukturellen Rahmenbedingungen stimmen. Insbesondere Bewohnerinnen und Bewohner, die über keinen privaten Stellplatz verfügen, sind zwingend auf ein gut ausgebautes öffentliches Ladenetz angewiesen.

Vor diesem Hintergrund bittet die Ratsgruppe Bürgerpartei GL um die schriftliche Beantwortung folgender Fragen im zuständigen Ausschuss:

### **1. Aktueller Bestand und Entwicklung**

- Wie viele öffentlich zugängliche Ladepunkte für E-Autos existieren aktuell im Stadtgebiet von Bergisch Gladbach? Bitte schlüsseln Sie diese nach Stadtteilen und Leistungsklassen (Normalladepunkte AC vs. Schnellladepunkte DC) auf.
- Wie hat sich die Anzahl der Lademöglichkeiten in den letzten 24 Monaten verändert?

### **2. Umsetzungsstand geplanter Projekte**

- Wie viele Ladepunkte befinden sich aktuell konkret im Planungsstatus oder im Genehmigungsverfahren?
- Wie viele der in den letzten zwei Jahren angekündigten Ladepunkte wurden bereits erfolgreich in Betrieb genommen?

### **3. Betreiberstrukturen und zukünftige Standorte**

- Welche Betreiber (z. B. Belkaw, überregionale Anbieter, Einzelhandel) planen derzeit aktiv den Bau neuer Standorte im Stadtgebiet?
- An welchen konkreten Standorten ist in den nächsten zwei Jahren mit der Errichtung neuer Ladesäulen durch diese Betreiber zu rechnen?
- In welchen Stadtteilen sieht die Verwaltung aktuell den größten Nachholbedarf bzw. eine besonders hohe Nachfrage für den weiteren Ausbau?

#### 4. Kooperation mit dem Einzelhandel und Parkraum

- Inwieweit nutzt die Stadt Synergien mit dem großflächigen Einzelhandel (z. B. bei Neu- oder Umbauvorhaben von Discountern), um zusätzliche öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur auf privatem Grund zu schaffen?
- Wie viele Stellplätze im öffentlichen Raum wurden bisher zugunsten von Ladeinfrastruktur umgewidmet, und gibt es hierfür eine Obergrenze pro Stadtviertel?

#### 5. Hemmnisse und Strategie

- Welche Faktoren (z. B. Netzkapazitäten, bürokratische Hürden, Flächenmangel) bremsen derzeit den Ausbau in Bergisch Gladbach am stärksten?
- Liegt der Stadt ein integriertes Konzept für den Ausbau der Ladeinfrastruktur vor, das auch die Bedürfnisse von "Laternenparkern" berücksichtigt?

Wir bitten um eine detaillierte schriftliche Beantwortung der Fragen zur Vorlage im nächsten zuständigen Ausschuss.



Frank Samirae

Absender

**Fraktion  
BÜNDNIS 90/DIE  
GRÜNEN**

**Drucksachen-Nr.**

**0102/2026**

**öffentlich**

## **Anfrage**

der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

zur Sitzung:

**Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen am 03.03.2026**

**Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss am 05.03.2026**

### **Tagesordnungspunkt**

#### **Anfrage von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 02.02.2026 zu verkehrlichen Entwicklungen in der Innenstadt als Folge der geplanten Neubauprojekte**

#### **Inhalt:**

Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN zu verkehrlichen Entwicklungen in der Innenstadt als Folge der geplanten Neubauprojekte vom 02. Februar 2026.

Die bereits stattfindenden und geplanten Veränderungen in der Bergisch Gladbacher Innenstadt führen zu höheren Verkehrsbedarfen. Insbesondere die Nachnutzung des Geländes der alten Stadthäuser, aber vor allem die Entwicklung des Zanders-Geländes induzieren erhebliche Verkehre aus Bautätigkeit und Nutzung. Damit die Entwicklung dieser Grundstücke funktioniert und die Einwohner\*innen nicht übermäßig belastet, sind frühzeitig Informationen zu den Auswirkungen erforderlich, auch um die Akzeptanz der Projekte zu stützen. Daher bitten wir um Beantwortung folgender Fragen:

1. Gibt es bereits Abschätzungen zu den durch die genannten Projekte induzierten zusätzlichen Verkehre, und wie sehen diese aus?
2. Welche Einschätzungen sind für die Belastungen auf den zentralen Verkehrsachsen über die zeitliche Entwicklung und im Endzustand möglich? Wie hängen diese von den

Entwicklungen der öffentliche Infrastruktur, insbesondere der S-Bahnen ab?

3. Welche Maßnahmen sollten zur Entlastung der Infrastruktur zusätzlich angegangen werden?

4. Wann ist eine detaillierte Untersuchung der Auswirkungen geplant?

## **Stellungnahme der Verwaltung:**

Die Fragestellungen zur Verkehrsentwicklung, den langfristigen Auswirkungen und den erforderlichen Maßnahmen werden im Gesamtkontext im Rahmen der Einzelprojekte betrachtet. Diese Themen werden bereits intensiv berücksichtigt und stetig weiterentwickelt bzw. bearbeitet. Eine gebündelte Darstellung der Projekte und Einschätzungen bzw. Prognosen bezüglich der verkehrlichen Auswirkungen wird gegenwärtig zusammengetragen und soll zur nächsten Ausschusssitzung schriftlich vorgelegt werden.



Ratsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ·  
Konrad-Adenauer-Platz 1 · 51465 Bergisch Gladbach

An  
Stadtentwicklung zH Herr Migenda

Ratsfraktion Bergisch Gladbach

Geschäftsstelle  
Konrad-Adenauer-Platz 1  
51465 Bergisch Gladbach  
Tel.: +49 (2202) 142242  
fraktion@gruene-bergischgladbach.de

Bergisch Gladbach, 2. Februar 2026

## **Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zu verkehrlichen Entwicklungen in der Innenstadt als Folge der geplanten Neubauprojekte**

Sehr geehrter Herr Migenda,

die bereits stattfindenden und geplanten Veränderungen in der Bergisch Gladbacher Innenstadt führen zu höheren Verkehrsbedarfen. Insbesondere die Nachnutzung des Geländes der alten Stadthäuser, aber vor allem die Entwicklung des Zanders-Geländes induzieren erhebliche Verkehre aus Bautätigkeit und Nutzung. Damit die Entwicklung dieser Grundstücke funktioniert und die Einwohner\*innen nicht übermäßig belastet, sind frühzeitig Informationen zu den Auswirkungen erforderlich, auch um die Akzeptanz der Projekte zu stützen. Daher bitten wir um Beantwortung folgender Fragen:

1. Gibt es bereits Abschätzungen zu den durch die genannten Projekte induzierten zusätzlichen Verkehre, und wie sehen diese aus?
2. Welche Einschätzungen sind für die Belastungen auf den zentralen Verkehrsachsen über die zeitliche Entwicklung und im Endzustand möglich? Wie hängen diese von den Entwicklungen der öffentliche Infrastruktur, insbesondere der S-Bahnen ab?
3. Welche Maßnahmen sollten zur Entlastung der Infrastruktur zusätzlich angegangen werden?
4. Wann ist eine detaillierte Untersuchung der Auswirkungen geplant?

Mit freundlichen Grüßen



Theresia Meinhardt  
Fraktionsvorsitzende BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

