

Sitzungsunterlagen

Sitzung des Stadtentwicklungs- und
Planungsausschusses

05.03.2026

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente	
Einladung	5
Vorlagendokumente	
TOP Ö 2 Bestellung einer neuen Schriftführung	
Beschlussvorlage 0002/2026	9
TOP Ö 6 Bericht über die Durchführung der Beschlüsse aus der letzten Sitzung - öffentlicher Teil	
Mitteilungsvorlage 0804/2025	11
TOP Ö 7 Personalsituation im FB 6	
Mitteilungsvorlage 0003/2026	13
Anlage 1_Darstellung der Personalsituation in FB 6 0003/2026	15
TOP Ö 8.1 Haushaltsplanberatungen der Produktgruppen des FB 6 für 2026	
Beschlussvorlage 0011/2026	23
TOP Ö 8.2 Haushaltsplanberatung der Produktgruppe 09.015 Zanders-Areal für das Haushaltsjahr 2026	
Beschlussvorlage 0043/2026	27
TOP Ö 9 Eintragung in die Denkmalliste	
Mitteilungsvorlage 0808/2025	29

Stadt Bergisch Gladbach

Datum

13.02.2026

Ausschussbetreuender Fachbereich

Zentraler Dienst 6-10

Sachbearbeitung

Saskia Kramarczyk

Telefon-Nr.

02202-142964

Tag und Beginn der Sitzung

Donnerstag, 05.03.2026, 17:00 Uhr

Einladung

zur 2. Sitzung des Stadtentwicklungs- und Planungsausschusses 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 Kramarczyk, Tel. 02202-142964 oder unter s.kramarczyk@stadt-gl.de.

Tagesordnung

Ö Öffentlicher Teil

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

- 2** **Bestellung einer neuen Schriftführung
Vorlage: 0002/2026**

- 3** **Genehmigung der Niederschriften der vergangenen Sitzungen - öffentlicher Teil**

- 4** **Mitteilungen der/des Ausschussvorsitzenden**

- 5** **Mitteilungen des Bürgermeisters**

- 5.1** **Fußgängerzone Bergisch Gladbach - Weiteres Vorgehen zur Beseitigung des Schadensbildes**

- 5.2** **Strategisches Entwicklungskonzept Gronau (StEK Gronau)
Maßnahme 5 "Programm zur klimaangepassten und energetischen Sanierung von Dächern, Fassaden und Vorzonen"
Antragstellung im Rahmen des KfW-Förderprogramms 432**

- 6 Bericht über die Durchführung der Beschlüsse aus der letzten Sitzung - öffentlicher Teil
Vorlage: 0804/2025**
- 7 Personalsituation im FB 6
Vorlage: 0003/2026**
- 8 Haushaltsplanberatungen**
- 8.1 Haushaltsplanberatungen der Produktgruppen des FB 6 für 2026
Vorlage: 0011/2026**
- 8.2 Haushaltsplanberatung der Produktgruppe 09.015 Zanders-Areal für das Haushaltsjahr 2026
Vorlage: 0043/2026**
- 9 Eintragung in die Denkmalliste
- kath. Kirche St. Josef
Vorlage: 0808/2025**
- 10 Rahmenplanung 2.0 | hier: Beschluss über den Prozessaufbau für die Alten Stadthäuser und die Stadtkante als Grundlage für die weitere Bearbeitung
Vorlage: 0652/2025**
- 11 Rahmenplanung 2.0 | hier: Alte Stadthäuser – Prüfauftrag zur Verlagerung der Haltestellen „Bergisch Gladbach Markt“ an die Straße An der Gohrsmühle
Vorlage: 0099/2026**
- 12 Arbeitsprogramm Verbindliche Bauleitplanung
Vorlage: 0812/2025**
- 13 Umsetzung Bau-Turbo 1: Änderung der Zuständigkeitsordnung
Vorlage: 0811/2025**
- 14 Umsetzung Bau-Turbo 2: Städtebauliche Grundsatzziele
Vorlage: 0076/2026**
- 15 Bauprojekt „Im Bungert“ – Zustimmung der Gemeinde i.S.d. § 246e BauGB
Vorlage: 0810/2025**
- 16 Bauvorhaben Strundepark – Genehmigung nach dem Bauturbo
Vorlage: 0818/2025**

- 17 Bauvorhaben Hauptstraße (Wohnanlage mit Kurzzeitpflegestation)**
– Genehmigung nach dem Bauturbo
Vorlage: 0007/2026
- 18 Sachstandsbericht Neubau IGP**
Vorlage: 0809/2025
- 19 Freiflächen Photovoltaik-Konzept**
Vorlage: 0023/2026
- 20 1. Jahresübersicht 2025 zur Wohnraumschutzsatzung in Bergisch Gladbach**
Vorlage: 0831/2025
- 21 Einwohnerstrukturdaten 2025**
Vorlage: 0025/2026
- 22 Verlängerung Linie 1 - Konkretisierung Trassenführung**
Vorlage: 0047/2026
- 23 Stellungnahme Waldumwandlungsantrag Schloss Lerbach GmbH & Co. KG**
Vorlage: 0110/2026
- 24 Anträge der Fraktionen**
- 24.1 Gemeinsamer Antrag der SPD-Fraktion und Bündnis 90/ DIE GRÜNEN zur Beschattung des Wasserspiels in der Schlossstraße**
Vorlage: 0122/2026
- 24.2 Gemeinsamer Antrag der Fraktionen der CDU, SPD und Bündnis 90/ DIE GRÜNEN zu den Stadthäusern vom 11.02.2026**
Vorlage: 0136/2026
- 25 Anfragen der Ausschussmitglieder**
- 25.1 Anfrage der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN vom 02.02.2026 zu verkehrlichen Entwicklungen in der Innenstadt als Folge der geplanten Neubauprojekte**
Vorlage: 0102/2026
- 25.2 Anfrage der Fraktion Bündnis 90/ DIE GRÜNEN zur Erweiterung der Wohnraumschutzsatzung**
Vorlage: 0123/2026

N **Nicht öffentlicher Teil**

- 1** **Genehmigung der Niederschriften der vergangenen Sitzungen - nicht öffentlicher Teil**

- 2** **Mitteilungen der/des Ausschussvorsitzenden**

- 3** **Mitteilungen des Bürgermeisters**

- 4** **Bericht über die Durchführung der Beschlüsse aus der letzten Sitzung - nicht öffentlicher Teil**
Vorlage: 0805/2025

- 5** **Bericht über die Auftragsvergaben des FB 6 über 10.000 Euro**
Vorlage: 0806/2025

- 6** **Bericht der Geschäftsstelle zur 58. GBR-Sitzung am 29.10.2025**
Vorlage: 0807/2025

- 7** **Grundstückstausch Hauptstraße**
Vorlage: 0001/2026

- 8** **Anträge der Fraktionen**

- 9** **Anfragen der Ausschussmitglieder**

gez. Ebert
Vorsitzender

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

Beschlussvorlage

Drucksachen-Nr. 0002/2026
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss	05.03.2026	Entscheidung

Tagesordnungspunkt

Bestellung einer neuen Schriftführung

Beschlussvorschlag:

Frau **Saskia Kramarczyk** wird zur Schriftführerin des Stadtentwicklungs- und Planungsausschusses gewählt.

Frau **Cornelia Türk** wird zur stellvertretenden Schriftführerin des Stadtentwicklungs- und Planungsausschusses gewählt.

Frau **Sarah Franz** wird zur 2. stellvertretenden Schriftführerin des Stadtentwicklungs- und Planungsausschusses gewählt.

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

Mitteilungsvorlage

Drucksachen-Nr. 0804/2025
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss	05.03.2026	zur Kenntnis

Tagesordnungspunkt

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

Inhalt der Mitteilung:

In der Sitzung des SPLA am 27.11.2025 wurden folgende Beschlüsse gefasst, über die zu berichten ist:

Ö7 Rahmenplanung 2.0 | hier: Beschluss über den Prozessaufbau für die Alten Stadthäuser und die Stadtkante als Grundlage für die weitere Bearbeitung 0652/2025

Die Prüfung der Aufstockung des Parkdecks Schnabelsmühle als Grundlage für weitere Verfahren befindet sich in der Bearbeitung durch die Verwaltung.

Die Verwaltung hat mit der Prüfung der Bussituation begonnen. Untersucht werden die Auswirkungen einer Verlagerung der Busspur und der Haltestellen „Bergisch Gladbach Markt“.

Ö9 Bebauungsplan 2350 Schule am Lerbacher Weg 0651/2025

Mit dem Aufstellungsbeschluss wurde das Bebauungsplanverfahren Nr. 2350 – Schule am Lerbacher Weg – eingeleitet. Als ersten Schritt wird nun im Rahmen einer Machbarkeitsstudie sowie einer Vorentwurfsplanung die Eignung des Grundstücks hinsichtlich der Erschließungs- und Entwässerungssituation geprüft. Mit den daraus gewonnenen Informationen kann das städtebauliche Konzept angepasst und daraufhin die frühzeitige Beteiligung i.S.d. § 3 Abs. 1 BauGB durchgeführt werden.

Ö12 Stellungnahme Waldumwandlung Schloss Lerbach
0668/2025

Die beschlossene Stellungnahme zur Waldumwandlung im Bereich Schloss Lerbach wurde fristgerecht an den Landesbetrieb Wald und Holz versendet und bestätigt.

Ö 13 Maßnahmenbeschluss zur Vergabe der Bauleitplanung für das Projekt Zanders-Areal

Gemäß Beschluss des Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss vom 27.11.2025 zur Vergabe der Bauleitplanung für das Projekt Zanders-Areal wird die Bauleitplanung im Februar 2026 europaweit ausgeschrieben.

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

Mitteilungsvorlage

Drucksachen-Nr. 0003/2026
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

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

VVIII

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

Funktion	Status
Abteilungsleitung	besetzt
Geschäftsstelle	besetzt
6-600 Mobilität	
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
6-601 Grundstückswirtschaft	
Sachgebietsleitung	besetzt
Sachbearbeitung	besetzt
Sachbearbeitung	besetzt
6-602 Stadtentwicklung	
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 zugeworbenem 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 Stelleninhaberin 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
Zentraler Dienst 6-10

Beschlussvorlage

Drucksachen-Nr. 0011/2026
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss	05.03.2026	Beratung
Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und Liegenschaften	19.03.2026	Beratung
Rat der Stadt Bergisch Gladbach	24.03.2026	Entscheidung

Tagesordnungspunkt

Haushaltsplanberatungen der Produktgruppen des FB 6 für 2026

Beschlussvorschlag:

Der Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss empfiehlt, die Teilhaushalte für die Produktgruppen 02.120 Statistische Angelegenheiten, 09.022 Stadtentwicklungsplanung, Strategische Verkehrsentwicklungsplanung (für den Teilbereich „Stadtentwicklung“), 09.610 Räumliche Planungs- und Entwicklungsmaßnahmen, 09.620 Geoinformation, 10.630 Bau- und Grundstücksordnung und 10.650 Denkmalschutz und -pflege in der vorgestellten Entwurfsfassung zu beschließen.

Sachdarstellung/Begründung:

Produktgruppe:	02.120	Statistische Angelegenheiten
Produkt:	02.120.1	Statistik und Stadtforschung

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.

Produktgruppe:	09.022	Stadtentwicklungsplanung, Strategische Verkehrsentwicklungsplanung
Produkt:	09.022.1	Gesamtstädtische Handlungsprogramme / Leitbildkonzeption

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.

Produktgruppe:	09.610	Räumliche Planungs- und Entwicklungsmaßnahmen
Produkt:	09.610.1	Flächennutzungsplan
Produkt:	09.610.2	Städtebauliche Rahmenpläne
Produkt:	09.610.3	Städtebauliche Einzellösungen
Produkt:	09.610.4	Bebauungspläne
Produkt:	09.610.5	Sonstige bau- und planungsrechtliche Satzungen

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.

Produktgruppe:	09.620	Geoinformationen
Produkt:	09.620.1	Geodatenmanagement
Produkt:	09.620.2	Baulandentwicklung
Produkt:	09.620.3	Grundstückswertermittlung
Produkt:	09.620.4	Vermessungsleistungen

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.

Produktgruppe:	10.630	Bau- und Grundstücksordnung
Produkt:	10.630.1	Bauberatung / -voranfragen
Produkt:	10.630.2	Baugenehmigung / -überwachung
Produkt:	10.630.3	Sonstige bauaufsichtliche Aufgaben

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.

Produktgruppe:	10.650	Denkmalschutz und -pflege
Produkt:	10.650.1	Denkmalschutz / Denkmalpflege

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).

Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister
Federführender Fachbereich
Stabsstelle Zanders-Areal

Beschlussvorlage

Drucksachen-Nr. 0043/2026
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss	05.03.2026	Beratung
Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und Liegenschaften	19.03.2026	Beratung
Rat der Stadt Bergisch Gladbach	24.03.2026	Entscheidung

Tagesordnungspunkt

Haushaltsplanberatung der Produktgruppe 09.015 Zanders-Areal für das Haushaltsjahr 2026

Beschlussvorschlag:

Der Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss empfiehlt, den Teilhaushalt für die Produktgruppe 09.015 Zanders-Areal in der vorgestellten Entwurfsfassung zu beschließen.

Sachdarstellung/Begründung:

Produktgruppe:	09.015	Name der Produktgruppe
Produkt:	09.015.1	Name des Produktes

1. Konsuntiver 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.

Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister
 Federführender Fachbereich
 Stabsstelle Untere Denkmalbehörde

Mitteilungsvorlage

Drucksachen-Nr. 0808/2025
öffentlich

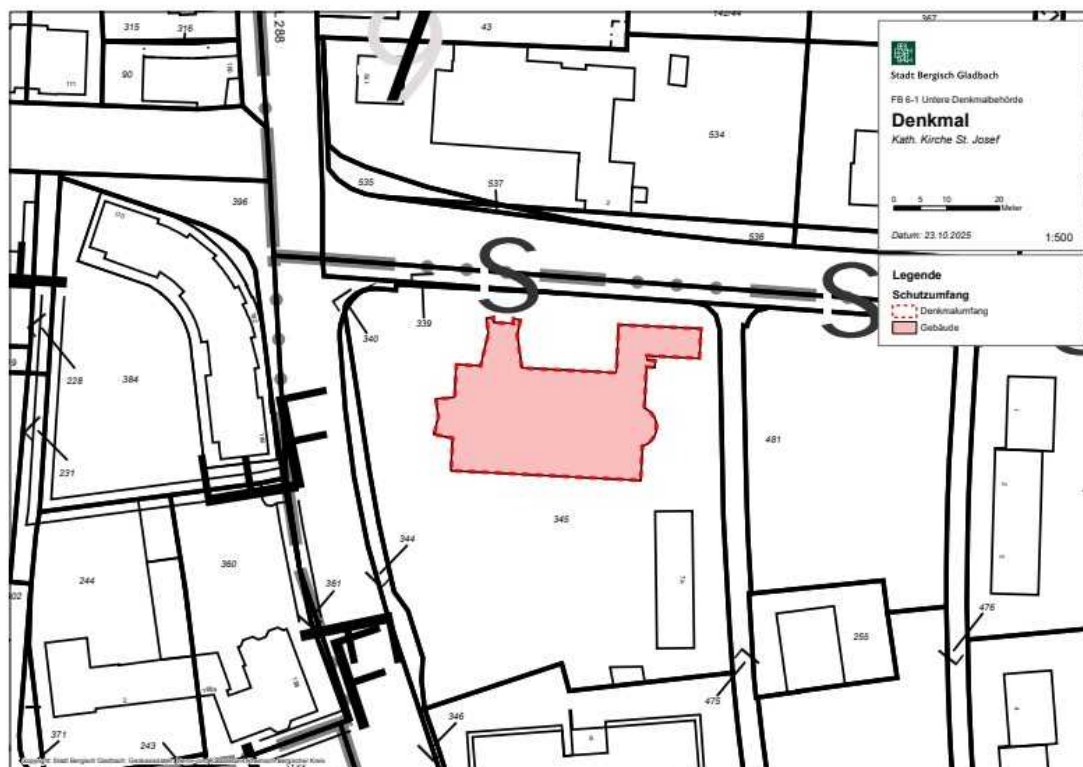
Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss	05.03.2026	zur Kenntnis

Tagesordnungspunkt

Eintragung in die Denkmalliste
- kath. Kirche St. Josef

Inhalt der Mitteilung:

Die kath. Kirche St. Josef wurde am 27.10.2025 unter der Nummer A230 in die Denkmalliste der Stadt Bergisch Gladbach eingetragen.



Baujahr: um 1960
Nutzungsart: Kirche

Das Objekt erfüllt im definierten inhaltlichen und räumlichen Umfang mit seinen wesentlichen charakteristischen Merkmalen die Voraussetzungen eines Baudenkmals im Sinne des § 2 Abs. 1, 2 DSchG NRW. An seiner Erhaltung und Nutzung besteht ein öffentliches Interesse, denn es ist bedeutend für die Geschichte des Menschen und für Städte und Siedlungen und es besteht ein Interesse der Allgemeinheit an seiner Erhaltung und Nutzung wegen seiner wissenschaftlichen und städtebaulichen Bedeutung.



Sitzungsunterlagen

Sitzung des Stadtentwicklungs- und
Planungsausschusses

05.03.2026

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente	
Einladung	5
Vorlagendokumente	
TOP Ö 10 Rahmenplanung 2.0 hier: Beschluss über den Prozessaufbau für die Alten Stadthäuser und die Stadtkante als Grundlage für die weitere Bearbeitung	
Beschlussvorlage 0652/2025	9
Anlage 1: Prozessbericht 0652/2025	27
Anlage 2: Schema_Konzeptvergabeverfahren 0652/2025	45
Anlage 3: Übersicht_Gebäudeteile 0652/2025	47
Anlage 5: Kurzstudie_Vorzugsvariante1 0652/2025	49
Anlage 6: Kurzstudie_Vorzugsvariante2 0652/2025	51
Anlage 7: Vergleich_Rahmenbedingungen 0652/2025	53
Anlage 8: Zeitplan 0652/2025	55
Anlage 9: Stellungnahme BGV Rhein-Berg Schreiben vom 22.11.2025 0652/2025	57
Anlage10: Antrag des Stadtratsmitglied Tomas Santillan 22.11.25 0652/2025	59

Stadt Bergisch Gladbach

Datum

13.02.2026

Ausschussbetreuender Fachbereich

Zentraler Dienst 6-10

Sachbearbeitung

Saskia Kramarczyk

Telefon-Nr.

02202-142964

Tag und Beginn der Sitzung

Donnerstag, 05.03.2026, 17:00 Uhr

Einladung

zur 2. Sitzung des Stadtentwicklungs- und Planungsausschusses 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 Kramarczyk, Tel. 02202-142964 oder unter s.kramarczyk@stadt-gl.de.

Tagesordnung

Ö Öffentlicher Teil

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

- 2** **Bestellung einer neuen Schriftführung
Vorlage: 0002/2026**

- 3** **Genehmigung der Niederschriften der vergangenen Sitzungen - öffentlicher Teil**

- 4** **Mitteilungen der/des Ausschussvorsitzenden**

- 5** **Mitteilungen des Bürgermeisters**

- 5.1** **Fußgängerzone Bergisch Gladbach - Weiteres Vorgehen zur Beseitigung des Schadensbildes**

- 5.2** **Strategisches Entwicklungskonzept Gronau (StEK Gronau)
Maßnahme 5 "Programm zur klimaangepassten und energetischen Sanierung von Dächern, Fassaden und Vorzonen"
Antragstellung im Rahmen des KfW-Förderprogramms 432**

- 6 Bericht über die Durchführung der Beschlüsse aus der letzten Sitzung - öffentlicher Teil
Vorlage: 0804/2025**
- 7 Personalsituation im FB 6
Vorlage: 0003/2026**
- 8 Haushaltsplanberatungen**
- 8.1 Haushaltsplanberatungen der Produktgruppen des FB 6 für 2026
Vorlage: 0011/2026**
- 8.2 Haushaltsplanberatung der Produktgruppe 09.015 Zanders-Areal für das Haushaltsjahr 2026
Vorlage: 0043/2026**
- 9 Eintragung in die Denkmalliste
- kath. Kirche St. Josef
Vorlage: 0808/2025**
- 10 Rahmenplanung 2.0 | hier: Beschluss über den Prozessaufbau für die Alten Stadthäuser und die Stadtkante als Grundlage für die weitere Bearbeitung
Vorlage: 0652/2025**
- 11 Rahmenplanung 2.0 | hier: Alte Stadthäuser – Prüfauftrag zur Verlagerung der Haltestellen „Bergisch Gladbach Markt“ an die Straße An der Gohrsmühle
Vorlage: 0099/2026**
- 12 Arbeitsprogramm Verbindliche Bauleitplanung
Vorlage: 0812/2025**
- 13 Umsetzung Bau-Turbo 1: Änderung der Zuständigkeitsordnung
Vorlage: 0811/2025**
- 14 Umsetzung Bau-Turbo 2: Städtebauliche Grundsatzziele
Vorlage: 0076/2026**
- 15 Bauprojekt „Im Bungert“ – Zustimmung der Gemeinde i.S.d. § 246e BauGB
Vorlage: 0810/2025**
- 16 Bauvorhaben Strundepark – Genehmigung nach dem Bauturbo
Vorlage: 0818/2025**

- 17 Bauvorhaben Hauptstraße (Wohnanlage mit Kurzzeitpflegestation)**
– Genehmigung nach dem Bauturbo
Vorlage: 0007/2026
- 18 Sachstandsbericht Neubau IGP**
Vorlage: 0809/2025
- 19 Freiflächen Photovoltaik-Konzept**
Vorlage: 0023/2026
- 20 1. Jahresübersicht 2025 zur Wohnraumschutzsatzung in Bergisch Gladbach**
Vorlage: 0831/2025
- 21 Einwohnerstrukturdaten 2025**
Vorlage: 0025/2026
- 22 Verlängerung Linie 1 - Konkretisierung Trassenführung**
Vorlage: 0047/2026
- 23 Stellungnahme Waldumwandlungsantrag Schloss Lerbach GmbH & Co. KG**
Vorlage: 0110/2026
- 24 Anträge der Fraktionen**
- 24.1 Gemeinsamer Antrag der SPD-Fraktion und Bündnis 90/ DIE GRÜNEN zur Beschattung des Wasserspiels in der Schlossstraße**
Vorlage: 0122/2026
- 24.2 Gemeinsamer Antrag der Fraktionen der CDU, SPD und Bündnis 90/ DIE GRÜNEN zu den Stadthäusern vom 11.02.2026**
Vorlage: 0136/2026
- 25 Anfragen der Ausschussmitglieder**
- 25.1 Anfrage der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN vom 02.02.2026 zu verkehrlichen Entwicklungen in der Innenstadt als Folge der geplanten Neubauprojekte**
Vorlage: 0102/2026
- 25.2 Anfrage der Fraktion Bündnis 90/ DIE GRÜNEN zur Erweiterung der Wohnraumschutzsatzung**
Vorlage: 0123/2026

N **Nicht öffentlicher Teil**

- 1** **Genehmigung der Niederschriften der vergangenen Sitzungen - nicht öffentlicher Teil**

- 2** **Mitteilungen der/des Ausschussvorsitzenden**

- 3** **Mitteilungen des Bürgermeisters**

- 4** **Bericht über die Durchführung der Beschlüsse aus der letzten Sitzung - nicht öffentlicher Teil**
 Vorlage: 0805/2025

- 5** **Bericht über die Auftragsvergaben des FB 6 über 10.000 Euro**
 Vorlage: 0806/2025

- 6** **Bericht der Geschäftsstelle zur 58. GBR-Sitzung am 29.10.2025**
 Vorlage: 0807/2025

- 7** **Grundstückstausch Hauptstraße**
 Vorlage: 0001/2026

- 8** **Anträge der Fraktionen**

- 9** **Anfragen der Ausschussmitglieder**

gez. Ebert
Vorsitzender

Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister
 Federführender Fachbereich
 Stadtplanung

Beschlussvorlage

Drucksachen-Nr. 0652/2025
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss	27.11.2025	Beratung
Rat der Stadt Bergisch Gladbach	16.12.2025	Entscheidung

Tagesordnungspunkt

Rahmenplanung 2.0 | hier: Beschluss über den Prozessaufbau für die Alten Stadthäuser und die Stadtkante als Grundlage für die weitere Bearbeitung

Beschlussvorschlag:

Der Rat

nimmt den aktuellen Sachstand zu Kenntnis und beschließt,

- I. den empfohlenen Prozessaufbau der weiteren Bearbeitung gemäß des Prozessberichts (siehe **Anlage 1**, Kap. 4) unter Auftrennung in die Einzelbausteine Grundstück „Alte Stadthäuser“, Stadtkante und Strunde zugrunde zu legen und damit den Beschluss vom 05.09.2024 (siehe Drucksachen-Nr. 0398/2024) für einen übergeordneten städtebaulichen Wettbewerb aufzuheben,
- II. die Verwaltung damit zu beauftragen, sich im Rahmen des Aufrufverfahrens von NRW.urban um die Teilnahme am Programm „Bau.Land.Partner“ für die Stadtkante zu bewerben,
- III. für das Grundstück „Alte Stadthäuser“ ein Konzeptvergabeverfahren gemäß **Anlage 2** durchzuführen und ein entsprechendes Büro mit der Betreuung des Konzeptvergabeverfahrens zu beauftragen,
- IV. dem Konzeptvergabeverfahren die Vorzugsvariante 2 mit dem Titel „Fokus Grünraum“ als städtebauliches Leitbild zugrunde zu legen,
- V. den Teil des Grundstücks der Alten Stadthäuser mit öffentlichem Freiraum und Strunde in einer noch zu definierenden Grundstücksgröße in öffentlicher Hand zu behalten,
- VI. die Strundeöffnung auf dem Grundstück der Alten Stadthäuser entsprechend der Variante 2: „Fokus Grünraum“ in das Planfeststellungsverfahren (Strunde auf dem

- VII. Zanders-Areal) zu integrieren und die hierfür notwendigen Planungen vorbehaltlich der Bereitstellung entsprechender Finanzmittel zu beauftragen, die Verwaltung damit zu beauftragen, die Aufstockung des Parkdecks Schnabelsmühle als Grundlage für das weitere Verfahren zu prüfen.

Kurzzusammenfassung:

In der vorliegenden Beschlussvorlage werden die erarbeiteten Ergebnisse zu den Alten Stadthäuser und der Stadtkante vorgestellt.

Prozessstruktur:

In der Vorbereitungsphase wurden durch einen externen Auftragnehmer u. a. eine Markt – und Standortanalyse angefertigt, unverbindliche Informationsgespräche mit Investoren und Investorinnen sowie Entwicklern und Entwicklerinnen geführt sowie ein verwaltungsinterner Workshop durchgeführt. Ziel war es, für die Stadtkante und die Alten Stadthäuser einen passenden Entwicklungsprozess zu erarbeiten. Zusammenfassend wurde deutlich, dass der Standort trotz der hohen Lagegunst mit vielfältigen Herausforderungen verbunden ist. Dies trifft sowohl auf die Stadtkante als auch auf die Alten Stadthäuser zu. Es zeigt sich aber auch, dass sich die Rahmenbedingungen für eine Entwicklung der beiden Projektbausteine in Bezug auf Stakeholder und Zeithorizonte stark voneinander unterscheiden. Daher ist ein wesentliches Ergebnis der Vorbereitungsphase, dass aufgrund der unterschiedlichen Rahmenbedingungen eine Trennung der Verfahren für die Stadtkante und die Alten Stadthäuser trotz inhaltlicher und räumlicher Überschneidungen sinnfällig ist. Außerdem hat sich die Strunde als wichtiger eigener Baustein herausgestellt. Für die Alten Stadthäuser wurde das Konzeptvergabeverfahren für ein geeignetes Instrument definiert. Für die Stadtkante die Bewerbung am Förderprogramm „Bau.Land.Partner“ von NRW.urban.

Weitere Untersuchungen:

Um die städtebaulich-freiraumplanerischen Potenziale am Standort der Alten Stadthäuser zu untersuchen, wurde eine städtebauliche Kurzstudie mit zwei Vorzugsvarianten und einer gewässertechnischen Machbarkeitsstudie für die jeweiligen Strundeverläufe in den Vorzugsvarianten erarbeitet. Die Stadtverwaltung empfiehlt die Vorzugsvariante 2: „Fokus Grünraum“ als Leitbild der städtebaulichen Entwicklung am Standort der Alten Stadthäuser dem weiteren Verfahren zugrunde zu legen. In beiden Vorzugsvarianten kann das Grundstück in ein oder mehrere private Grundstücke und einen öffentlichen Bereich aufgeteilt werden. Die Verwaltung empfiehlt, die Strunde und die Grünfläche sowie die öffentlichen Erschließungsbereiche in öffentlicher Hand zu behalten. Die hierfür vorgesehene Grundstücksgröße ist noch zu definieren. Um die Gestaltungsmöglichkeiten für diesen herausfordernden Raum nicht noch weiter einzuschränken, möchte die Verwaltung benachbarte städtische Standorte für den Nachweis von Stellplätzen für eine neue Nutzung und die Kompensation wegfallender Parkplätze untersuchen. Insbesondere eine Aufstockung der Parkpalette Schnabelsmühle könnte hier möglich und sinnvoll sein. Dies bedarf weiteren Prüfungen.

Für die Bausubstanzprüfung für die Alten Stadthäuser wurden verschiedene Fachbüros beauftragt. Als Ergebnis liegen ein Schadstoffkataster sowie eine betontechnologische Untersuchung der Keller- und Erdgeschosse als Vorabzüge vor.

Da die Untersuchungen größtenteils zeitgleich verliefen, waren die Ergebnisse der jeweils anderen Untersuchungen den Auftragnehmern nur in Teilen bekannt. Es obliegt dieser Vorlage, alle Ergebnisse zusammenzuführen und zu einer Empfehlung zu verknüpfen.

Auswirkungsübersicht Klimarelevanz:

	positiv	nicht relevant	negativ (Begründung)	Alternative/ Begründung
Klimaschutz	?	?	?	
Energiewende		X		
Natürliche Ressourcen		X		tendenziell positiv durch die Strundeoffenlegung aktuell zu beurteilen
Flächenverbrauch	X			z.T. Entsiegelung einer bisher versiegelten Fläche (Parkplatz); Auf dem Grundstück ist mehr Grünraum vorgesehen als bisher.
Biodiversität	X			wie vor. Zudem ist die geplante Strundeoffenlegung sehr positiv zu bewerten.
Klimawandelanpassung	?	?	?	

Weitere notwendige Erläuterungen:

Klimaschutz und Klimaanpassung wird eine handlungsleitende Rolle einnehmen. Die sozial, ökologisch und städtebaulich ausgewogene Entwicklung wird befördert. Die konkreten Auswirkungen ergeben sich bei der weiteren Planung.

Finanzielle Auswirkungen:

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

Weitere notwendige Erläuterungen:

Alte Stadthäuser:

Die Kostenschätzung für die Beauftragung eines externen Büros für die Durchführung des Konzeptvergabeverfahrens belaufen sich auf rund 250.000 € (siehe Anlage 1; Anhang 1; S.53).

Stadtkante:

Das dialogorientierte Verfahren im Förderprogramm „Bau.Land.Partner“ wird maßgeblich aus Landesmitteln getragen. Nach erfolgreicher Bewerbung auf das Förderprogramm beträgt der Eigenanteil der Stadt 5.500 €.

**Kostenschätzung für die Prozesse Alte Stadthäuser und der Stadtkante gesamt:
255.500 €**

Diese Kostenschätzung umfasst dabei die Prozesskosten und **keine** Projektsteuerungs-, Planungs- und Baukosten für Strunde, Freiraum, Schadstoffentfrachtung und Rückbau der Alten Stadthäuser.

Personelle Auswirkungen:

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

Weitere notwendige Erläuterungen:

Das Konzeptvergabeverfahren kann mit Unterstützung eines externen Büros durch das bestehende Personal abgedeckt werden.

Für die Umsetzung sind verschiedene Fachabteilungen zuständig, die im bisherigen Prozess eingebunden wurden.

Sachdarstellung/Begründung:

1: Ablauf der Vorbereitungsphase

Nach Beschlussfassung des SPLA zur Rahmenplanung am 05.09.2024 (siehe Drucksachen-Nr. 0398/2024) hat die Verwaltung mit der Bearbeitung der priorisierten Projektbausteine begonnen. Der Fokus lag dabei auf den Alten Stadthäusern, da einerseits im Bahnhofsumfeld zunächst richtungsweisende mobilitätsbezogene Entscheidungen abgewartet werden müssen und andererseits durch den geplanten Auszug der Verwaltung aus den Alten Stadthäusern bei diesen ein hoher Handlungs- und Zeitdruck vorhanden ist. Zusammenhängend mit der Projektbearbeitung der Alten Stadthäuser betrachtet die Verwaltung auch die sogenannte Stadtkante entlang der Straße „An der Gohrsmühle“.

Ebenso wurde die Verwaltung von der Politik beauftragt, weitere Prüfungen hinsichtlich eines (Teil-)Erhalts der Alten Stadthäuser und/oder eines Rückbaus/Neubaus vorzunehmen, die als Entscheidungsgrundlagen fungieren sollen. Dafür wurde die Verwaltung damit beauftragt, den tatsächlichen Bauzustand der Gebäude der Alten Stadthäuser festzustellen. 2016 war lediglich auf Grundlage einer Maßnahmenwirtschaftlichkeitsuntersuchung die Aufgabe der Alten Stadthäuser als Verwaltungsstandort beschlossen worden (siehe Drucksachen-Nr. 0489/2016) – die weitere Verwendung der Alten Stadthäuser blieb jedoch offen, die Bausubstanz wurde bis dato nie voll umfänglich untersucht. Die Gebäude stammen größtenteils aus den 1950er Jahren, lediglich Gebäudeteil 3 wurde in den 1980er Jahren als Verbindungsbau ergänzt (für eine Übersicht über die Gebäudeteile siehe **Anlage 3**).

Aufgrund der komplexen Ausgangssituation und der unterschiedlichen Zielstellungen wurde Anfang des Jahres ein Büro mit der Erarbeitung eines geeigneten Prozessaufbaus um die Alten Stadthäuser und die Stadtkante beauftragt (ArGe, bestehend aus D & K, urban future und von Nöthen). Ziel war es, neben einer Empfehlung für ein Verfahren zur Grundstücks- bzw. Immobilienvergabe für die Stadthäuser einen entsprechenden konkreten Projektplan inkl. eines umsetzungsorientierten Zeitplans mit Meilensteinen und einer groben Kostenschätzung für den Prozess zu erhalten. Alle Ergebnisse dieser Beauftragung wurden

in einem Prozessbericht dokumentiert (siehe **Anlage 1** inkl. Anhang).

Eine detaillierte Beschreibung der Ausgangslage sowie die jeweiligen Zielstellungen für die jeweiligen Projektbausteine Alte Stadthäuser und Stadtkante „An der Gohrsmühle“ sind im Prozessbericht in **Anlage 1**, Kapitel 0 – 2 zu finden.

Im Rahmen dieser Vorbereitungsphase fertigten die Auftragnehmer eine Markt- und Standortanalyse an, um das Planungsareal hinsichtlich seiner Potenziale und Herausforderungen in Bezug auf die Standortbedingungen sowie die aktuellen Marktbedingungen besser einordnen zu können (siehe **Anlage 1**, Kap. 3.1 und Anhang 2, Standort- und Marktanalyse). Außerdem wurde ein verwaltungsinterner Workshop durchgeführt, der zum Ziel hatte, die Zielstellungen für den Bereich mit allen relevanten Fachabteilungen zurück zu koppeln sowie weitere Bedarfe, Hindernisse und Themen zu sammeln. Ein erster Entwurf für den Entwicklungsprozess rund um die Alten Stadthäuser und die Stadtkante wurde am 26.03.2025 durch die beauftragte ArGe dem Gestaltungsbeirat der Stadt Bergisch Gladbach präsentiert. Teil des Auftrags war es zudem, mit Projektentwickelnden bzw. Investierenden Fach- und Informationsgespräche durchzuführen, um auch die Perspektive dieser Stakeholdergruppe frühzeitig einzubinden und realistische Einschätzungen in Bezug auf die Marktfähigkeit des Standortes und mögliche Vorgaben für eine Vergabe nach Qualitätsmerkmalen zu erhalten.

Zeitgleich zu der Prozessentwicklung wurde auch die Bausubstanz hinsichtlich möglicherweise vorhandener Schadstoffe und der Betonzusammensetzung untersucht. Im Rahmen der Betonuntersuchung wurden zunächst nur Keller- und Erdgeschoss des Gebäudekomplexes untersucht, da hier statisch die höchsten Belastungen zu erwarten sind und bei unbefriedigendem Ergebnis Untersuchungen in weiteren Geschossen möglicherweise hinfällig sind. Im Kontext der Schadstoffe wurde hingegen ein umfassendes Kataster angefertigt, da sowohl bei Erhalt als auch bei Abriss ein solches unumgänglich ist.

Um die städtebaulich-freiraumplanerischen Potenziale am Standort zu untersuchen, wurde außerdem parallel eine städtebauliche Kurzstudie am Standort der Alten Stadthäuser mit zwei Vorzugsvarianten und einer gewässertechnischen Machbarkeitsstudie für die jeweiligen Strundevertläufe in den Vorzugsvarianten erarbeitet. Dafür wurden die Büros Albert Speer und Partner (AS+P) für die städtebauliche Studie und Bjørnsen Beratende Ingenieure (BCE) für die gewässertechnische Machbarkeitsstudie beauftragt.

Da diese Arbeitsschritte größtenteils zeitgleich verliefen, waren die Ergebnisse der jeweils anderen Untersuchungen den Auftragnehmern nur in Teilen bekannt. Es obliegt dieser Vorlage, alle Ergebnisse zusammenzuführen und zu einer Empfehlung zu verknüpfen.

2: Wesentliche Erkenntnisse aus der Vorbereitungsphase

Eine ausführliche Zusammenfassung der Ergebnisse aus der Vorbereitungsphase ist im Projektbericht zu finden (siehe **Anlage 1**, Kap. 3.5). Nachfolgend sollen dennoch die für die weitere Bearbeitung wichtigsten Erkenntnisse sowie die Resultate aus den parallel beauftragten städtebaulichen Kurzstudie inkl. der dazugehörigen gewässertechnischen Machbarkeitsstudie sowie der Bausubstanzprüfungen aufgeführt werden.

2.1: Der Planungsraum: Allgemein

Obwohl dem Planungsraum prinzipiell eine hohe Lagegunst zugeschrieben wird, zeigen sich auch verschiedenartig gelagerte Herausforderungen am Standort der Alten Stadthäuser und der Stadtkante entlang der Straße „An der Gohrsmühle“. Dazu gehören insbesondere die Umweltbedingungen wie Lärm, Lufthygiene, Klima und Starkregen. Im rückwärtigen Bereich

besteht außerdem ein festgesetztes Überschwemmungsgebiet (ÜSG).

Eine weitere Herausforderung besteht im Umgang mit der als Schneise im Stadtraum wirkenden Straße „An der Gohrsmühle“: Stadträumlich wird der gesamte Bereich zwischen Driescher Kreisel und dem Kreisverkehr Schnabelsmühle zukünftig für das Zusammenwachsen von Innenstadt und Zanders-Areal eine herausragende Rolle einnehmen. Dafür müssen die Querungen der Straße für den Fuß- und Radverkehr verbessert und der Übergang in die Innenstadt erleichtert werden.

2.2: Die Alten Stadthäuser: Inhaltliche Erkenntnisse aus der Vorbereitungsphase

Trotz der **hohen Lagegunst** in Bezug auf die Anbindung, die (Nah-)Versorgung sowie das kulturelle und gastronomische Angebot stellen die Umweltbedingungen am Standort eine **große Herausforderung** für die Entwicklung dar. Mit Blick auf künftige (Wohn-)Nutzungen sind hier insbesondere die hohen Lärmwerte und die Entstehung von Luftschadstoffen durch die Straße und den Kreisverkehr einerseits sowie die Entstehung einer Hitzeinsel durch die hohe Versiegelung im gesamten Innenstadtbereich andererseits zu nennen. So kann z.B. die vom Quirlsberg kommende Frischluft aufgrund der Setzung von Gebäudeteil 2 nicht zu einer Abkühlung der dahinterliegenden Gebäude beitragen (für eine Übersicht der Gebäudeteile siehe **Anlage 3**).

Sowohl der **(Teil-)Erhalt** des Bestandsgebäudes als auch ein **Neubau** weisen unterschiedliche Vor- und Nachteile auf. Der (Teil-)Erhalt punktet in Hinblick auf die baukulturelle Identifikation und die Weiternutzung langlebiger Bauteile (gebundene graue Energie). Der Neubau hat finanzielle Vorteile und bietet größere städtebaulich-architektonische Gestaltungsspielräume. Selbst der auf Umbau spezialisierte Projektentwickler sieht den Umbau der Gebäude nur mit einem Preisnachlass auf den Kaufpreis oder den Pachtzins umsetzbar. Ergebnis der Fachgespräche ist es, dass sich in einem offenen Investorenauswahlverfahren ein Rückbau seitens der Investoren als attraktiver herausstellen wird (siehe **Anlage 1**, Kap. 3.4). Dies steht nicht zwangsläufig in direktem Zusammenhang mit höheren Baukosten bei einem Umbau, sondern vor allem mit angesetzten Restnutzungsdauern und Abschreibungswerten, die in die Kalkulation von Investierenden einfließen. Als interessante Alternative wäre aber ein Teilerhalt in Kombination mit Ergänzungsneubauten denkbar. Hier bleibt die Frage nach der künftigen Nutzung, und ob diese in den Bestandsgebäuden mit ihren geringen Gebäudetiefen und Deckenhöhen wirtschaftlich umsetzbar und sinnvoll ist, zentral. Demgegenüber steht bei einem Rückbau des Bestands eine große Offenheit gegenüber investierenden Personen hinsichtlich der zukünftigen Nutzung sowie eine möglicherweise bessere Vermarktbarkeit. Ein weiterer Vorteil eines Neubaus besteht in der Möglichkeit, den Bereich städtebaulich neu zu ordnen und dadurch einerseits stadtgestalterisch den Ansprüchen gerecht zu werden und andererseits den Umweltbedingungen Rechnung zu tragen. Nicht zuletzt können neue Gebäude einfacher zukunftsfähig gestaltet werden, beispielsweise durch eine ökologische Bauweise und einen energieeffizienten Betrieb, durch flexible, nutzungsoffene und modulare Grundrisse für eine einfache spätere Umnutzung oder durch zirkuläres Design.

In Bezug auf die **Nutzung** ist der Standort (unabhängig von der Entscheidung über Rückbau oder Erhalt) zwar ideal für eine Büronutzung, allerdings zeigt sich in der Markt- und Standortanalyse, dass diese allgemein und insbesondere in diesem Umfang derzeit aufgrund der insgesamt schwierigeren Marktlage und der geringen Nachfrage in Bergisch Gladbach voraussichtlich schwieriger marktgängig ist. Als mögliche Hauptnutzungsoption wurde kleinteiliges und gewerbliches Wohnen (z. B. Hotel / Serviced Apartments) vorgeschlagen. Durch Mikroapartments könnte sich eine räumliche und inhaltliche Verzahnung mit dem geplanten Campus für berufliche Bildung auf dem Zanders-Areal ergeben (z. B. Wohnen für Azubis / Student*innen). Auch für das Thema Ärztehaus gibt es einen Markt. Die o. g. Nutzungen lassen sich mit untergeordneten Nutzungen wie Gastronomie oder Wellness /

Fitness kombinieren. Von Hochspezialimmobilien (z. B. Kino) wird deutlich abgeraten.

Zwischen den verschiedenen Ansprüchen an das Grundstück der Alten Stadthäuser bestehen **Zielkonflikte**: So stellt es für die Stadt zwar ein strategisch relevantes Grundstück dar, welches die Stadt nicht ohne Weiteres an den Höchstbietenden veräußern sollte. Gleichzeitig ist die Interessenlage von möglichen Investoren und Investorinnen aufgrund der bestehenden Herausforderungen im Umfeld (v. a. Lärm) und der allgemein als schlecht bewerteten Marktlage (v. a. Büromarkt, aber auch Teilsegmente im Hotelmarkt) schwer einzuschätzen. Die **Vergabe im Erbbaurecht** wird von Investierenden und Projektentwickelnden zwar unterschiedlich bewertet (siehe **Anlage 1**, Kap. 3.4). Dennoch plädiert die Stadtverwaltung dafür, ein so wichtiges Grundstück nicht leichtfertig aus der öffentlichen Hand zu geben und empfiehlt, zunächst eine Vergabe im Erbbaurecht anzustreben. Dafür spricht auch die Maßgabe, stadteigene Grundstücke nur in Ausnahmefällen zu veräußern.

Wichtig ist, die **Gestaltung** von Städtebau, Freiraum und Hochbau am Standort zusammenzudenken und hier eine qualitätvolle, integrierte Lösung zu finden. Städtebaulich besteht die große Herausforderung darin, den historischen Stadtkern vom Konrad-Adenauer-Platz weiterzudenken, ein Entrée in die Innenstadt zu schaffen und gleichzeitig eine städtebauliche Verbindung zum Zanders-Areal zu knüpfen. Zudem stellt das Grundstück den Auftakt für die städtebauliche Situation entlang der Straße „An der Gohrsmühle“ bzw. der Stadtkante dar, und kann hier als Impulsgeber für eine Entwicklung der heute untergenutzten, stark versiegelten und von Gebäuderückseiten geprägte Flächen entlang der Straße wirken. Dem Grundstück kommt die Funktion zu, diese sehr heterogenen Raumstrukturen städtebaulich, freiraumplanerisch und architektonisch harmonisch miteinander in Bezug zu setzen und zwischen ihnen zu vermitteln. Diese Aufgabe gilt es unter Beachtung der einwirkenden Umwelteinflüsse zu gestalten. Die städtebaulichen Spielräume werden zudem durch das gesetzlich festgesetzte Überschwemmungsgebiet (ÜSG) begrenzt.

Um die Gestaltungsmöglichkeiten für diesen herausfordernden Raum nicht noch weiter einzuschränken, möchte die Verwaltung benachbarte städtische Standorte für den Nachweis von Stellplätzen für eine neue Nutzung und die Kompensation wegfallender Parkplätze untersuchen. Insbesondere eine Aufstockung der Parkpalette Schnabelsmühle könnte hier möglich und sinnvoll sein (siehe auch Rahmenplanung 2.0: <https://www.bergischgladbach.de/rahmenplanung-stadtmitte.aspx>, Projektbaustein 11: Parkdeck Schnabelsmühle). Dies bedarf noch weiterer Prüfungen.

Als besonders wichtiges Thema im städtebaulich-freiraumplanerischen Kontext hat sich im Laufe der Projektbearbeitung die **Strunde** herausgestellt. Die Gestaltung des Gewässers auf dem Stadthausgrundstück soll der Bedeutung der Strunde als verbindendes und identitätsstiftendes blau-grünes Gestaltungselement in der Innenstadt gerecht werden – die aktuelle Lage im Trogprofil genügt aus Sicht der Verwaltung diesem Anspruch nicht.

2.3: Die Stadtkante: Inhaltliche Erkenntnisse aus der Vorbereitungsphase

Als Ergebnis der Vorbereitungsphase ist für die Stadtkante festzuhalten, dass die Gestaltungsspielräume eng sind und die bestehenden Eigentums- und Nutzungsstruktur das Vorgehen komplex gestalten. Die derzeit vorherrschende Nutzung (Stellplätze) muss am Standort bzw. standortnah erhalten bleiben. Es ist davon auszugehen, dass die Stellplätze auch im Rahmen der gültigen Baugenehmigungen als Stellplatznachweis dienen. Bei einer baulichen Überplanung wären also nicht nur die heutigen Stellplätze an anderer Stelle nachzuweisen; auch für hinzukommende Gebäude wären weitere Stellplätze vorzuweisen.

Auch bei der Stadtkante stellen die Umweltbedingungen eine Herausforderung dar (Über-

schwemmungsgebiet (ÜSG), Lärm, Hitzeinsel, Lufthygiene). Insbesondere das festgesetzte ÜSG erschwert eine städtebauliche Entwicklung am Standort, aber auch die Vielzahl an Eigentümern und Eigentümerinnen und die damit kompliziertere Herbeiführung einer Mitwirkungsbereitschaft könnten einer städtebaulichen Entwicklung an dem Standort im Wege stehen. Die Stadtkante könnte daher weniger als bauliche Kante gegenüber dem Zanders-Areal fungieren, sondern über den Grünraum die Innenstadt mit dem neuen Stadtteil auf dem Zanders-Areal verknüpfen. Durch eine Entsiegelung und Begrünung des Areals könnte außerdem der Entstehung der Hitzeinsel am Standort entgegengewirkt werden.

Die Straße „An der Gohrsmühle“ stellt eine wichtige Kaltluftbahn dar. Diese sollte auf mind. 30 m Breite erhalten bleiben und nicht verbaut oder durch großkronige Bäume im Straßenraum beeinträchtigt werden.

Ziel sollte es sein, die vorhandenen Stellplätze gemeinsam und damit auch platzsparender und umweltverträglicher zu organisieren. Nur dann würden sich tatsächliche Gestaltungsmöglichkeiten hinsichtlich einer klimatisch-freiraumplanerischen Qualifizierung ergeben, die über einige Baumpflanzungen hinausgehen könnten. Dies kann auch dazu beitragen, den Raum für Zu Fuß Gehende und Radfahrende sicherer zu gestalten. Dies gilt auch für die Übergänge über die Straße „An der Gohrsmühle“, die funktional gestärkt und ggf. durch weitere ergänzt werden sollten.

Vor diesem Hintergrund ist mit einer Entwicklung des Areals – wenn überhaupt – nur längerfristig zu rechnen. Dementsprechend wichtig ist es, dass die Entwicklung der Alten Stadthäuser zwar mit der Stadtkante gedacht wird, aber auch ohne eine Entwicklung entlang der Stadtkante städtebaulich überzeugt und von der Stadtkante unabhängig umgesetzt werden kann. Die weitere Vorgehensweise für die Stadtkante wird in dieser Vorlage weiter unten erläutert (siehe Abschnitt 3 dieser Vorlage).

2.3: Alte Stadthäuser: Städtebauliche Kurzstudie sowie gewässertechnische Machbarkeitsstudie

In der Kurzstudie wurden die städtebaulichen Potenziale am Standort der Alten Stadthäuser untersucht und mit freiraumplanerischen Ansätzen verknüpft. Die Entwicklung der Stadtkante wurde dabei nur angerissen. Ausgehend von der Basisvariante (Bestandserhalt bzw. Teilerhalt mit Ergänzungsneubau) wurden zwei städtebauliche Skizzen als Vorzugsvarianten vertieft und durch freiraumplanerische Skizzen ergänzt (siehe **Anlage 4**, ab S.53 und **Anlagen 5 und 6**).

An dieser Stelle ist es wichtig zu betonen, dass es sich bei den Ergebnissen um **erste Teststudien** handelt, die noch **keine** Entwurfsplanung darstellen.

Basisvariante: „Trittstein“ bzw. „Bestandsoptimierung“

Die Basisvariante (siehe **Anlage 4**, S. 23 – 24 und 51 – 52) sieht neben einem (Teil-)Erhalt eine mögliche städtebauliche Ergänzung auf dem heutigen Parkplatz vor, welche den Raum städtebaulich ergänzt und gleichzeitig die Ausnutzung des Grundstücks erhöht. Der „Trittstein“ wird als Solitär der Villa Zanders zur Seite gestellt. Für die BGF im heutigen Bestand wurden ca. 7.900 m² angenommen, die sich mit dem vorgeschlagenen 5-stöckigen Ergänzungsneubau auf ca. 11.400 m² bzw. in einer zweiten Variante auf ca. 12.200 m² belaufen. Bei Erhalt von Bauteil 1 und/oder 2 kann die Öffnung der Strunde nicht auf voller Länge zwischen dem Durchlass unter der Straße zum Konrad-Adenauer-Platz und dem geplanten Durchlass unter der Straße „An der Gohrsmühle“ umgesetzt werden.

Städtebauliche Studie Alte Stadthäuser: Vorzugsvariante 1: „Klare Kante“

Die Vorzugsvariante 1 (siehe **Anlage 5**) orientiert sich zur Straße „An der Gohrsmühle“ und verfolgt den Ansatz, hier eine klare städtebauliche (Raum-)Kante auszubilden. Auch hier wird der heutige Parkplatz überbaut. Die städtebauliche Kante wird durch die unterschiedliche

Höhe der Gebäudeteile akzentuiert. Sie folgt dem Gedanken der Blockrand-Bebauung und definiert diesen Block so als teil-geschlossen, mit der gedanklichen Option, dies entlang der Straße „An der Gohrsmühle“ weiterzuverfolgen. Sie sieht eine dichte, urbane Bebauung aus zwei unabhängigen Gebäudekörpern vor. Durch die Kubatur entstehen (lärm-)geschützte Freibereiche nach Norden hin. In dieser Variante könnte aus dem Bestand am Konrad-Adenauer-Platz Bauteil 5 erhalten werden. Die BGF beläuft sich hier in der Variante mit dem Bestandserhalt von Bauteil 5 auf ca. 12.300 m².

Die Strunde kann hier zwar „platzsparend“, aber dennoch auf voller Länge unter Wegfall einiger junger Bestandsbäume geöffnet werden und zieht sich als grünes Band entlang der Straße „An der Gohrsmühle“. Zwischen der geöffneten Strunde und dem Gebäude ergibt sich in dieser Variante ein Bereich, der gleichermaßen öffentliche Wegeverbindung als auch Erschließungsraum für die neuen Gebäude ist. Trotz der eingeschränkten Aufenthaltsqualität in Bezug auf Lärm könnte hier auch eine Außengastronomie Platz finden.

Zwischen den beiden Gebäudekörpern befindet sich außerdem eine Erschließungsachse, welche Bezug auf die Villa Zanders nimmt und eine Querverbindung zwischen dem rückwärtigen Bereich des Stadthaus-Grundstückes und der Villa Zanders bildet.

Städtebauliche Studie Alte Stadthäuser: Vorzugsvariante 2: „Fokus Grünraum“

In der Vorzugsvariante 2 (siehe **Anlage 6**) liegt – wie der Name schon sagt – der Fokus auf dem Grünraum. Die Grünstrukturen aus dem Park der Villa Zanders bzw. die Offenlegung der Strunde („Strundegrünzug“) werden über das Stadthausgrundstück konsequent fortgeführt. Der Städtebau nimmt die Gebäudeflucht der Villa Zanders auf und nimmt sich gegenüber dieses prägenden Stadtbausteins zurück. Der gesamte Gebäuderiegel wurde an der Straße Konrad-Adenauer-Platz zurückversetzt, um hier mehr Platz für zu Fuß Gehende und Fahrradfahrende zu schaffen. Alternativ könnte aber auch in dieser Variante aus dem Bestand am Konrad-Adenauer-Platz Bauteil 5 erhalten werden. Nach innen entsteht ein (lärm-)geschützter Freibereich mit Aufenthaltsqualität. Ein Hochpunkt akzentuiert den aufgeweiteten Raum am Stadteingang und leitet in Richtung Innenstadt. Mit dem angedachten Hochpunkt erzielt diese Variante eine BGF von rund 12.800 m².

Die Strunde ist in einen großzügigeren Grünraum eingebettet, der den Park der Villa Zanders ergänzt und zur Straße „An der Gohrsmühle“ eine Pufferzone darstellt. Das Gewässer mäandert freier über das Stadthaus-Grundstück und gewinnt im Vergleich zu Variante 1 noch einige Meter dazu. Die jungen Blütenbäume, die bei Variante 1: „Klare Kante“ wegfallen müssen, könnten voraussichtlich erhalten bleiben. Auch weitere erhaltenswerte Bäume könnten in dieser Variante erhalten bleiben.

Städtebauliche Studie Alte Stadthäuser: Vergleich der städtebaulichen Qualität in den Varianten

Bei diesem Vergleich wird der Fokus auf die zwei Vorzugsvarianten („Klare Kante“ und „Fokus Grünraum“) gelegt. Dass die Basisvariante den Umgang mit erhaltenswerter Bausubstanz am besten löst, ist sicherlich unbestritten. Auch die Diskussion um den sparsamen Umgang mit Ressourcen (graue Energie) soll hier nicht wiederholt werden. In beiden Vorzugsvarianten könnte Gebäudeteil 5 erhalten werden.

Prinzipiell erreichen alle Varianten die gesetzten Ziele (siehe **Anlage 4**, S. 19): So werden die Innenstadt und das Zanders-Areal besser miteinander verbunden, Raumkanten definiert und Blickbeziehungen gestärkt. Außerdem erhält die Strunde mehr Raum. Lediglich bei der Basisvariante 0 kann die Strunde aufgrund der Lage von Bauteil 1 + 2 und einem möglichen Ergänzungsneubau auf der heutigen Parkplatzfläche nicht in dieser Form geöffnet werden. Für alle drei Varianten bewegt sich die angenommene BGF auf Basis dieser Teststudie in einem ähnlichen Bereich. Belastbare Aussagen lassen sich jedoch erst in der weiteren Ausarbeitung treffen und sind u. a. von der künftigen Nutzung abhängig.

Darüber hinaus schaffen alle Varianten einen verbesserten Übergang in die Innenstadt vom Kreisel Schnabelsmühle aus, indem hier der Fuß- und Radweg verbreitert wird. Die Gebäudeflucht von Gebäudeteil 5 schränkt dies bei einem Erhalt jedoch maßgeblich ein. Die Varianten berücksichtigen in vergleichbarer Form die auf dem Standort einwirkenden Umweltfaktoren. So kann zwar eine offene Bauweise der Entstehung von Hitzeinseln durch die verbesserte Belüftung entgegenwirken, jedoch ist für die Abschirmung von Lärm und Luftschadstoffen eine geschlossene Bauweise gegenüber der Straße „An der Gohrsmühle“ von Vorteil und nach verwaltungsinterner Rücksprache zu bevorzugen. Die Aufweitung des Strunde-Freiraums unterstützt dabei die Durchlüftung und den Erhalt der Luftleitbahn. Das ÜSG wird in beiden Varianten nur am Rande tangiert.

In allen Varianten kann das Grundstück in ein oder mehrere private Grundstücke und einen öffentlichen Bereich aufgeteilt werden. Die Verwaltung empfiehlt, die Strunde und die Grünfläche sowie die öffentlichen Erschließungsbereiche in öffentlicher Hand zu behalten.

Städtebauliche Studie Alte Stadthäuser: Diskussion der Varianten

Bei einer reinen Betrachtung der funktionalen Kennwerte kristallisiert sich kein klarer Favorit heraus. Falls der Gesamterhalt der Alten Stadthäuser nicht weiterverfolgt wird, spricht sich die Verwaltung für eine Priorisierung der Variante 2: „Fokus Grünraum“ als Leitbild für die Entwicklung des Standortes und als Grundlage für die weitere Bearbeitung aus. Hier wird die größte städtebaulich-freiraumplanerische Qualität gesehen. So rahmt der Städtebau den Raum und leitet in die Innenstadt. Er nimmt sich gegenüber der Villa Zanders etwas zurück und schafft gleichzeitig eine Verbindung mit diesem für die Innenstadt und das Stadtbild prägenden Gebäude. Zudem korrespondiert die Gebäudestellung mit dem Bildungscampus vis-a-vis auf dem Zanders-Areal. Auch hier sind die Gebäude durch einen Grünraum von der Straße zurückversetzt angeordnet und somit wird auf eine enge straßenbegleitende städtebauliche Kante zur Gohrsmühle verzichtet.

Durch die Fortführung des Grünraums des von Osten kommenden „Strundegrünzugs“ und der klaren Priorisierung der Strunde als grün-blaues Gestaltungselement und als Identifikationsmerkmal für die Stadt Bergisch Gladbach wird hier ein stimmiges Bild erzeugt. Die Offenlegung der Strunde wird konsequent weitergeführt und bildet eine sinnvolle Verbindung für das Gewässer zwischen dem Park der Villa Zanders und der zukünftig offengelegten Strunde auf dem Zanders-Areal.

Auch aus Sicht des Immissionsschutzes ist die Vorzugsvariante 2 gegenüber der Basisvariante sowie der Vorzugsvariante 1 zu bevorzugen, da über die Setzung der Baukörper einerseits Lärm und Luftschadstoffe vom rückwärtigen Bereich ferngehalten wird und gleichzeitig die vom Quirlsberg kommende Kaltluft nicht durch die Gebäude blockiert wird. Die Erweiterung des Grünraums und die weitere Offenlegung des Gewässers kann außerdem zur Kühlung des Stadtraums beitragen und den bestehenden Hitzeinseln in der stark versiegelten Umgebung entgegenwirken. Damit ist diese Variante auch in Hinblick auf Klimaanpassung zu bevorzugen.

Städtebauliche Studie Alte Stadthäuser: Ausbau der Strunde

Das Ergebnis der Überprüfung der technischen Machbarkeit für die weitere Strundeoffenlegung am Standort der Alten Stadthäuser liegt für die Vorzugsvarianten bisher lediglich als Vorabzug vor. Allerdings ist aus den Unterlagen bereits ersichtlich, dass eine Öffnung des Gewässers auf ganzer Länge zwischen dem Auslauf unter der Straße Konrad-Adenauer-Platz und dem geplanten Durchlass zum Zanders-Areal in den ausgearbeiteten Vorzugsvarianten 1 und 2 möglich ist. Die Strunde könnte damit – je nach Variante – über eine Länge von ca. 60 – 65 m geöffnet werden. Nach Rücksprache mit der Genehmigungsbehörde (UWB) wird die Planung unter kleineren Anpassungen als genehmigungsfähig eingestuft. Nur bei einem Erhalt der Bauteile 1 und 2 (siehe

Basisvariante 0: „Bestandsoptimierung“ bzw. „Trittstein“) wäre eine verkürzte Offenlegung des Gewässers inkl. einer Teilverrohrung im Südwesten des Grundstücks nötig. An dieser Stelle will die Stadtverwaltung darauf hinweisen, dass aufgrund der Strundeöffnung auf dem Zanders-Areal auch auf dem Stadthaus-Grundstück Baumaßnahmen notwendig sind, um den geplanten Durchlass unterhalb der Straße „An der Gohrmühle“ zu realisieren.

2.4: Alte Stadthäuser: Sachstand zur Bausubstanzuntersuchung

Für die Bausubstanzprüfung wurden verschiedene Fachbüros beauftragt. Als Ergebnis liegen ein Schadstoffkataster sowie eine betontechnologische Untersuchung der Keller- und Erdgeschosse als Vorabzüge vor.

Im Gebäude konnten im Rahmen der **systematischen Baustoffuntersuchung** an ausgewählten Bauteilen diverse, bauzeittypische Bauschadstoffe (1950er Jahre) in erwartbarem Ausmaß nachgewiesen werden. Neben Bauschadstoffen in Dach-, Boden-, Isolierungs- und Holzmaterialien, wurden u.a. auch flächenhafte Asbestbelastungen nachgewiesen, die eine stark inhomogene Verteilung in den einzelnen Bauteilen aufweisen. Zudem wurden PCB-haltige (Polychlorierte Biphenyle) Baustoffe nachgewiesen. Damit ggf. einhergehende PCB-Belastungen und Auswirkungen auf konstruktive Bauteile sind durch weitere Untersuchungen zu bewerten.

Das Auftreten von weiteren schadstoffbelasteten Materialien, die nachträglich im Rahmen von Umbau- und Instandhaltungsarbeiten vereinzelt eingebaut wurden, kann nicht vollständig ausgeschlossen werden. Im Verlauf von Baumaßnahmen können zudem aufgrund geänderter Zugänglichkeiten weitere Schadstoffe auftreten. Dies ist im Falle eines Um- oder Rückbaus zu berücksichtigen. Bei einer Schadstoffentfrachtung der Gebäudeteile im Falle einer späteren Umnutzung ist – in Abhängigkeit von Umfang und betroffenem Bauteil der geplanten Umnutzungsvariante – ggf. ein höherer Planungs-, Zeit- und Kostenaufwand für die Ausführung zu berücksichtigen als bei einem kompletten Rückbau. Dies ist jedoch nicht zwingend, insbesondere dann nicht, wenn ganze Gebäudekörper einer Weiternutzung zugeführt würden.

In der **betontechnologischen Untersuchung** wurden lediglich das Erdgeschoss und das Kellergeschoss untersucht. Es zeigt sich, dass sich die Bewehrungsstähle zwar in einem ordentlichen Zustand befinden, jedoch langfristig partiell instandgesetzt werden müssten. Aufgrund des Baualters und der bauzeittypischen Verarbeitung des Betons weisen die ermittelten Betondruckfestigkeiten starke Streuungen auf. Aufgrund des Alters der Gebäude (Baujahr in den 1950er Jahren) kann davon ausgegangen werden, dass der Beton auf der Baustelle hergestellt wurde. Dadurch kann die Qualität des Betons starke Schwankungen aufweisen. Zudem wurde der Beton nicht überall ausreichend verdichtet. Dies spiegelt sich auch in den Rohdichten der Bohrkerne wider. Aufgrund der starken Streuungen in den Betondruckfestigkeiten ist eine Abschätzung der Druckfestigkeit für die baustatische Bewertung mit hohen Sicherheitszuschlägen versehen. Die sich aus einer normenkonformen Auswertung ergebenden Betondruckfestigkeitsklassen liegen zwischen C8/10 und C16/20. Je nach zukünftiger Nutzung müsste die Druckfestigkeitsklasse erhöht werden. Unter Einbeziehung eines Tragwerkplaners müsste im Weiteren grundsätzlich geklärt werden, welche zukünftigen Nutzungsmöglichkeiten der Gebäude sich ergeben. Dies ist insbesondere da notwendig, wo bei Folgenutzungen mit höheren oder dynamischen Lastannahmen zu rechnen wäre.

3: Verfahrensempfehlung und Prozessaufbau

3.1: Trennung der drei Teilräume: Alte Stadthäuser, Stadtkante und Strunde

Wie oben dargestellt, sind Eigentumsstruktur und Zweckbindungen große Hemmnisse für eine zügige Entwicklung der Stadtkante. Bei der Vermarktung des Grundstücks Alte Stadthäuser besteht aber großer Zeitdruck. Aufgrund der sehr unterschiedlichen Rahmenbedingungen (siehe **Anlage 7**) wurde durch das Büro D & K drost consult die Empfehlung ausgesprochen, die jeweiligen Prozesse um die beiden Stadtbausteine zwar inhaltlich aufeinander abzustimmen, jedoch prinzipiell voneinander zu trennen. Die Verwaltung teilt diese Auffassung. In der Folge wird empfohlen, auf einen übergeordneten städtebaulichen Wettbewerb für den Bereich Stadtkante / Alte Stadthäuser zu verzichten. Stattdessen soll für die Alten Stadthäuser ein Konzeptvergabeverfahren umgesetzt werden (siehe unten). Für die Stadtkante wird die Aufnahme in ein Landesprogramm von NRW.urban zur Innenentwicklung angestrebt (siehe unten).

Wie bereits erwähnt, hat sich die Strunde und damit auch die Freiraumgestaltung im Laufe des Vorbereitungsprozesses als eigener, aber in den Prozess der Alten Stadthäuser verwobener Projektbaustein herauskristallisiert. Anders als im Zeitplan dargestellt (siehe **Anlage 8**), soll dieser Teilraum mit in das Planfeststellungsverfahren der weiteren Strunde-Öffnung auf dem Zanders-Areals integriert werden. Hier ist geplant, den Antrag für das Planfeststellungsverfahren Mitte 2026 zu stellen. Es wird daher empfohlen, die Öffnung der Strunde mit der Freiraumgestaltung als definierten öffentlichen Raum vorab zu planen.

An dieser Stelle zeigt sich, dass das Projekt aufgrund vieler Abhängigkeiten der unterschiedlichen Prozessbausteine untereinander sehr komplex ist. Die Dauer einzelner Phasen hängt stark vom gewählten Konzept und der finalen Prozessausgestaltung ab, weshalb der Zeitplan nur als grobe Orientierung dienen kann (siehe **Anlage 8**).

3.2: Stadtkante – Innenentwicklungsplanung mit Förderprogramm des Landes NRW

Für die Stadtkante wurde verwaltungsseits mit NRW.urban für die Aufnahme in das Förderprogramm „Bau.Land.Partner“ der Initiative „Bau.Land.Leben“ Kontakt aufgenommen. Im Rahmen eines Beratungsgesprächs wurde das Areal seitens NRW.urban als geeignet für die Aufnahme in das Programm eingestuft. Um die Förderung zu erhalten, muss sich die Stadt dennoch zunächst in einem sogenannten jährlichen Aufrufverfahren um die Förderung bewerben.

Das Programm ist ein gefördertes Landesinstrument für Kommunen und Flächeneigentümer*innen mit dem Ziel, die Innenentwicklung zu stärken. Im Fokus stehen Flächen im Siedlungszusammenhang, die ihre ehemalige Nutzung verloren haben oder aufgrund ihrer Standortqualität das Potenzial für eine höherwertige Nutzung haben. Das Programm ist eigens für Flächen aufgesetzt, bei denen beispielsweise Ziele und Interessen zwischen Kommunen und Eigentümer*innen erst noch geklärt werden müssen oder die Umsetzungsmöglichkeiten sowie die wirtschaftliche Machbarkeit unklar sind. NRW.urban übernimmt dabei die Planung und Durchführung eines auf die jeweiligen Flächen zugeschnittenen Prozesses, der nicht nur die Mitwirkungsbereitschaft von Eigentümer*innen klärt und vertraglich bindet, sondern beispielsweise auch die Erarbeitung von Umsetzungsstrategien oder städtebaulichen Strukturkonzepten beinhalten kann (siehe auch <https://www.baulandleben.nrw/baulandpartner>).

Dafür muss die Stadt eine Kooperationsvereinbarung unterzeichnen und einen Eigenanteil von rund 5.500 € zahlen. Dieses dialogorientierte Verfahren wird jedoch maßgeblich aus Landesmitteln getragen. Das Areal wurde in einem unverbindlichen Beratungsgespräch von NRW.urban bereits als geeignet eingestuft.

3.3: Alte Stadthäuser – Konzeptvergabeverfahren mit hochbaulichem Wettbewerb

Für die Alten Stadthäuser empfiehlt das Büro D & K drost consult nach Prüfung mehrerer

Verfahren das von der Verwaltung bereits angedachte Konzeptvergabeverfahren für eine Vermarktung des Grundstücks bzw. der Gebäude. Das Konzeptvergabeverfahren ist ein Instrument für die Vermarktung von Grundstücken und unterliegt somit nicht dem Vergaberecht. Es hat den Vorteil, den Zuschlag in erster Linie nach qualitativen Gesichtspunkten zu vergeben.

Die Verwaltung folgt nach intensiver Prüfung dem Prozessvorschlag von D & K drost consult, der im Folgenden erläutert wird.

Der von D & K entwickelte Verfahrensvorschlag (siehe **Anlage 2**) sieht das Bestgebotsverfahren vor, in dem in unterschiedlicher Gewichtung sowohl das Konzept als auch der gebotene Preis in die Entscheidung einfließt. Das Verfahren gliedert sich in verschiedene Schritte auf und verfolgt das Ziel, möglichst viele potenzielle Investoren anzusprechen und gleichzeitig die höchstmögliche konzeptuelle wie bauliche Qualität am Standort zu erlangen.

Die Schritte sind wie folgt:

1. Interessensbekundung
2. Markterkundung und Sondierung
3. Ausschreibung
4. Konzeptverfahren Phase 1
5. Konkretisierungsphase
6. Konzeptverfahren Phase 2
7. Anhandgabe
8. Qualifizierungsverfahren
9. Vertragsabschluss

So erfolgt im Rahmen der Bekanntmachung zunächst eine Interessensbekundung, in der Projektentwickler und Investoren ein prinzipielles Interesse an der Entwicklung des Standorts bekunden. Im nächsten Schritt werden mit den Interessierten Gespräche geführt, um so u. a. einen Einblick in die Zielsetzungen des Marktes und mögliche Nutzungsszenarien zu erhalten. Nach der öffentlichen Ausschreibung reichen die Interessierten verbindliche Erstgebote ein, in welchen einerseits die Leistungsfähigkeit nachgewiesen und andererseits konkrete Angaben zum jeweiligen Nutzungskonzept sowie der benötigten BGF gemacht werden. In der Konkretisierungsphase finden Sondierungsgespräche statt. In der Folge erhalten die Bieter und Bieterinnen Überarbeitungshinweise. Außerdem kann hier der Grundstückszuschnitt angepasst werden. In der zweiten Phase des Konzeptvergabeverfahrens reichen die Bietenden ein inhaltliches Detailkonzept inkl. städtebaulichem Grobkonzept ein. Auf Basis dessen entscheidet ein Gremium über den Zuschlag. Die danach folgende sogenannte Anhandgabephase ermöglicht es dem bzw. der Investor/Investorin, bis zum finalen Abschluss eines Kauf- oder Pachtvertrags bestimmte, von der Stadt gesetzte Voraussetzungen zu erfüllen. Im vorliegenden Prozessvorschlag gehört zu diesen Voraussetzungen die Umsetzung eines hochbaulichen Realisierungswettbewerbs durch die Bietenden. Um sicherzustellen, dass tatsächlich gebaut wird, könnte dazu auch die Einreichung eines entsprechenden Bauantrags gehören. Welche weiteren Bedingungen seitens der Stadt an den Abschluss eines Kauf- oder Pachtvertrags geknüpft werden, muss jedoch noch konkretisiert werden.

Das Vorgehen wurde mit den folgenden Annahmen entwickelt:

Das Verfahren verfolgt den Ansatz, in der ersten Phase (Interessensbekundung) möglichst vielen Investoren und Investorinnen die Chance zu eröffnen, sich in den Prozess einzubringen. Dies ist einerseits in der aktuell grundsätzlich geringen Investitionsbereitschaft begründet. Gleichzeitig besteht für dieses Grundstück eine Diskrepanz zwischen den

Nutzungen, in die aktuell investiert wird (z. B. Service-Wohnen) und der Grundstückseignung bzw. Lage, die eher für Nutzungen wie Büro, Verwaltung oder ein Ärztehaus spricht. Bei einer auf ein oder zwei Marktsegmente verengten Interessenbekundungsphase besteht die Gefahr, dass das Verfahren ins Leere läuft.

Aus diesem Grund und aufgrund des hohen Zeitdrucks für eine Entwicklung wird in der von D & K vorgeschlagenen Prozessstruktur von einem übergeordneten, dem Konzeptvergabeverfahren vorgeschalteten städtebaulichen Wettbewerb abgeraten. Bei einem Wettbewerb müsste die Nutzung vorgegeben werden. Insofern besteht auch hier die Gefahr, dass sich für das Wettbewerbsergebnis später keine Investierenden finden. Stattdessen schlägt D & K vor, mit der Abgabe eines Angebots auch einen städtebaulichen Entwurf für das Areal einzufordern, welcher in die Bewertung des Gesamtkonzepts eingeht. Dieses Vorgehen beschleunigt den Prozess und zeigt gegenüber den Interessierten die Offenheit, eigene städtebauliche Vorschläge einzubringen, welche den jeweilig projektierten Nutzungen Rechnung tragen. Prinzipiell soll dem Konzeptvergabeverfahren jedoch das Leitbild „Fokus Grünraum“ (siehe **Anlage 6**) zugrunde gelegt werden. Die städtebauliche Weiterentwicklung erfolgt allerdings erst im Verfahren unter Einbindung der Interessierten.

Auch die Grundstücksaufteilung wird somit in der Phase der Interessenbekundung zunächst offengehalten. Das gesamte Grundstück an nur einen Interessierten zu vergeben, hätte verfahrenstechnisch Vorteile. Allerdings schließt die Größe des Grundstücks ggf. einige Nutzungen aus: So ist das Gesamtgrundstück bspw. nach aktuellen Erkenntnissen für ein Hotel zu groß; bei einer Aufteilung des Grundstücks in kleinere vermarktbarere Einheiten wäre ein Hotel jedoch eine spannende Option. Die Unterbringung eines Hotels an diesem Standort ist jedoch unter einen gesamtstädtischen Vorbehalt zu stellen, da auch Überlegungen und Interessen bestehen am Endhaltepunkt der S-Bahn (Bahnhof Bergisch Gladbach) ein Hotel im mittleren Preissegment mit ca. 120 Betten zu errichten, um an der direkten zukünftig leistungsfähigen S-Bahnbindung nach Köln und insbesondere der dort weiter stark expandierenden Kölner Messe vorteilhaft mit zu partizipieren. Darüber hinaus bestehen Überlegungen auch auf Zanders und ev. auf dem ISOTEC-Gelände dort ein Hotel im gleichen Preissegment und mit einer Kapazität von ca. 80 bis 120 Betten zukünftig zu betreiben.

Dass ein **(Teil-)Erhalt der Alten Stadthäuser** weniger wirtschaftlich sein könnte, zeichnet sich ab. Die Wirtschaftlichkeit hängt letztlich vom Sanierungsaufwand ab, der auch mit der jeweiligen Nachnutzung zusammenhängt. Die Ergebnisse der bisherigen Untersuchungen legen einen Rückbau zwar nicht per se nahe, jedoch wird deutlich, dass ein Erhalt bzw. Teilerhalt mit zum aktuellen Zeitpunkt schwieriger kalkulierbaren baulichen und finanziellen Risiken verbunden ist. Für die Stadt bedeutet ein Erhalt bzw. Teilerhalt außerdem aller Voraussicht nach ein aktives Engagement in der Projektentwicklung und Realisierung sowie einen (Teil-)Verzicht auf einen Gewinn durch die Grundstücksveräußerung bzw. -verpachtung (siehe **Anlage 1**, Kap. 3.4 und Anhang 4.2).

Dem steht die baukulturelle Bedeutung der Gebäudeteile entgegen. Die Stadt sollte ihrer Vorbildfunktion im Umgang mit erhaltenswerter Bausubstanz gerecht werden. So befürworten z. B. die Mitglieder des Gestaltungsbeirates einen Bestandserhalt gegenüber einem Abriss. Aus Sicht der Verwaltung bieten sich für einen Erhalt aus baukultureller Sicht insbesondere Bauteil 2 und 5 an – nicht zuletzt aufgrund des in Bauteil 2 befindlichen, denkmalgeschützten Wandgemäldes. Bei Rückbau dieses Bauteils müsste das Wanddenkmal entsprechend gesichert und an einen anderen Ort verbracht werden.

In dieser Situation empfiehlt die Verwaltung, die Frage nach dem Erhalt im weiteren Verfahren final zu beantworten. Bereits in der Interessensbekundungsphase erlangt die Stadt Klarheit darüber, ob eine am (Teil-) Erhalt interessierte Bieterschaft Interesse an dem Projekt bekundet.

Wenn es am (Teil-) Erhalt interessierte Bieter oder Bieterinnen gibt, kann ihnen im weiteren Verfahren z. B. durch eine höhere Bepunktung von Konzepten, die einen (Teil-) Erhalt beinhalten, Rechnung getragen werden. Von einer Verpflichtung zum Erhalt wird abgeraten.

4: Nächste Schritte

Als nächstes muss zügig ein auf Konzeptvergabeverfahren spezialisiertes Büro mit der weiteren Ausarbeitung dieses hier umrissenen Vorgehens beauftragt werden mit dem Ziel, in 2026 mit der Interessensbekundung in das Konzeptvergabeverfahren einzusteigen. Aufgabe wird es sein, die einzelnen Verfahrensschritte zu prüfen und zu konkretisieren, gemeinsam mit der Verwaltung die Bewertungskriterien zu erarbeiten sowie das gesamte Verfahren umzusetzen und kommunikativ zu begleiten.

Für die Stadtkante bereitet die Verwaltung die Bewerbung für die Aufnahme in das Programm „Bau.Land.Partner“ vor. Das nächste Aufrufverfahren startet voraussichtlich im Frühjahr 2026.

Auf Basis der Vorzugsvariante 2: „Fokus Grünraum“ sollten alsbald auch die Planungen für den Ausbau der Strunde auf dem Stadthaus-Grundstück angegangen werden, damit diese – wie von der Genehmigungsbehörde gewünscht – im Planfeststellungsverfahren für die Strundeoffenlegung auf dem Zanders-Areal berücksichtigt werden können. Hier müssen verwaltungsintern Zuständigkeiten sowie die Finanzierung geklärt werden.

Die Politik wird weiterhin engmaschig in dem Prozess beteiligt und auch der Gestaltungsbeirat soll in der Vorbereitung und Umsetzung des Konzeptvergabeverfahrens sowie des angedachten Wettbewerbs weiter involviert werden. Ebenso wird die Öffentlichkeit in das Verfahren mit eingebunden.

Anlagen

Anlage 1: Prozessbericht

Anlage 2: Schema Konzeptvergabeverfahren

Anlage 3: Übersicht Gebäudeteile (Bestand)

Anlage 4: Kurzstudie Städtebau

Anlage 5: Kurzstudie Städtebau - Vorzugsvariante 1 (Klare Kante)

Anlage 6: Kurzstudie Städtebau - Vorzugsvariante 2 (Fokus Grünraum)

Anlage 7: Vergleich Rahmenbedingungen Projektbausteine

Anlage 8: Zeitplan mit Abhängigkeiten

Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister
 Federführender Fachbereich
 Stadtplanung

Beschlussvorlage

Drucksachen-Nr. 0652/2025
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss	27.11.2025	Beratung
Rat der Stadt Bergisch Gladbach	16.12.2025	Entscheidung

Tagesordnungspunkt

Rahmenplanung 2.0 | hier: Beschluss über den Prozessaufbau für die Alten Stadthäuser und die Stadtkante als Grundlage für die weitere Bearbeitung

Beschlussvorschlag:

Der Rat

nimmt den aktuellen Sachstand zu Kenntnis und beschließt,

- I. den empfohlenen Prozessaufbau der weiteren Bearbeitung gemäß des Prozessberichts (siehe **Anlage 1**, Kap. 4) unter Auftrennung in die Einzelbausteine Grundstück „Alte Stadthäuser“, Stadtkante und Strunde zugrunde zu legen und damit den Beschluss vom 05.09.2024 (siehe Drucksachen-Nr. 0398/2024) für einen übergeordneten städtebaulichen Wettbewerb aufzuheben,
- II. die Verwaltung damit zu beauftragen, sich im Rahmen des Aufrufverfahrens von NRW.urban um die Teilnahme am Programm „Bau.Land.Partner“ für die Stadtkante zu bewerben,
- III. für das Grundstück „Alte Stadthäuser“ ein Konzeptvergabeverfahren gemäß **Anlage 2** durchzuführen und ein entsprechendes Büro mit der Betreuung des Konzeptvergabeverfahrens zu beauftragen,
- IV. dem Konzeptvergabeverfahren die Vorzugsvariante 2 mit dem Titel „Fokus Grünraum“ als städtebauliches Leitbild zugrunde zu legen,
- V. den Teil des Grundstücks der Alten Stadthäuser mit öffentlichem Freiraum und Strunde in einer noch zu definierenden Grundstücksgröße in öffentlicher Hand zu behalten,
- VI. die Strundeöffnung auf dem Grundstück der Alten Stadthäuser entsprechend der Variante 2: „Fokus Grünraum“ in das Planfeststellungsverfahren (Strunde auf dem

- VII. Zanders-Areal) zu integrieren und die hierfür notwendigen Planungen vorbehaltlich der Bereitstellung entsprechender Finanzmittel zu beauftragen, die Verwaltung damit zu beauftragen, die Aufstockung des Parkdecks Schnabelsmühle als Grundlage für das weitere Verfahren zu prüfen.

Kurzzusammenfassung:

In der vorliegenden Beschlussvorlage werden die erarbeiteten Ergebnisse zu den Alten Stadthäuser und der Stadtkante vorgestellt.

Prozessstruktur:

In der Vorbereitungsphase wurden durch einen externen Auftragnehmer u. a. eine Markt – und Standortanalyse angefertigt, unverbindliche Informationsgespräche mit Investoren und Investorinnen sowie Entwicklern und Entwicklerinnen geführt sowie ein verwaltungsinterner Workshop durchgeführt. Ziel war es, für die Stadtkante und die Alten Stadthäuser einen passenden Entwicklungsprozess zu erarbeiten. Zusammenfassend wurde deutlich, dass der Standort trotz der hohen Lagegunst mit vielfältigen Herausforderungen verbunden ist. Dies trifft sowohl auf die Stadtkante als auch auf die Alten Stadthäuser zu. Es zeigt sich aber auch, dass sich die Rahmenbedingungen für eine Entwicklung der beiden Projektbausteine in Bezug auf Stakeholder und Zeithorizonte stark voneinander unterscheiden. Daher ist ein wesentliches Ergebnis der Vorbereitungsphase, dass aufgrund der unterschiedlichen Rahmenbedingungen eine Trennung der Verfahren für die Stadtkante und die Alten Stadthäuser trotz inhaltlicher und räumlicher Überschneidungen sinnfällig ist. Außerdem hat sich die Strunde als wichtiger eigener Baustein herausgestellt. Für die Alten Stadthäuser wurde das Konzeptvergabeverfahren für ein geeignetes Instrument definiert. Für die Stadtkante die Bewerbung am Förderprogramm „Bau.Land.Partner“ von NRW.urban.

Weitere Untersuchungen:

Um die städtebaulich-freiraumplanerischen Potenziale am Standort der Alten Stadthäuser zu untersuchen, wurde eine städtebauliche Kurzstudie mit zwei Vorzugsvarianten und einer gewässertechnischen Machbarkeitsstudie für die jeweiligen Strundeverläufe in den Vorzugsvarianten erarbeitet. Die Stadtverwaltung empfiehlt die Vorzugsvariante 2: „Fokus Grünraum“ als Leitbild der städtebaulichen Entwicklung am Standort der Alten Stadthäuser dem weiteren Verfahren zugrunde zu legen. In beiden Vorzugsvarianten kann das Grundstück in ein oder mehrere private Grundstücke und einen öffentlichen Bereich aufgeteilt werden. Die Verwaltung empfiehlt, die Strunde und die Grünfläche sowie die öffentlichen Erschließungsbereiche in öffentlicher Hand zu behalten. Die hierfür vorgesehene Grundstücksgröße ist noch zu definieren. Um die Gestaltungsmöglichkeiten für diesen herausfordernden Raum nicht noch weiter einzuschränken, möchte die Verwaltung benachbarte städtische Standorte für den Nachweis von Stellplätzen für eine neue Nutzung und die Kompensation wegfallender Parkplätze untersuchen. Insbesondere eine Aufstockung der Parkpalette Schnabelsmühle könnte hier möglich und sinnvoll sein. Dies bedarf weiteren Prüfungen.

Für die Bausubstanzprüfung für die Alten Stadthäuser wurden verschiedene Fachbüros beauftragt. Als Ergebnis liegen ein Schadstoffkataster sowie eine betontechnologische Untersuchung der Keller- und Erdgeschosse als Vorabzüge vor.

Da die Untersuchungen größtenteils zeitgleich verliefen, waren die Ergebnisse der jeweils anderen Untersuchungen den Auftragnehmern nur in Teilen bekannt. Es obliegt dieser Vorlage, alle Ergebnisse zusammenzuführen und zu einer Empfehlung zu verknüpfen.

Auswirkungsübersicht Klimarelevanz:

	positiv	nicht relevant	negativ (Begründung)	Alternative/ Begründung
Klimaschutz	?	?	?	
Energiewende		X		
Natürliche Ressourcen		X		tendenziell positiv durch die Strundeoffenlegung aktuell zu beurteilen
Flächenverbrauch	X			z.T. Entsiegelung einer bisher versiegelten Fläche (Parkplatz); Auf dem Grundstück ist mehr Grünraum vorgesehen als bisher.
Biodiversität	X			wie vor. Zudem ist die geplante Strundeoffenlegung sehr positiv zu bewerten.
Klimawandelanpassung	?	?	?	

Weitere notwendige Erläuterungen:

Klimaschutz und Klimaanpassung wird eine handlungsleitende Rolle einnehmen. Die sozial, ökologisch und städtebaulich ausgewogene Entwicklung wird befördert. Die konkreten Auswirkungen ergeben sich bei der weiteren Planung.

Finanzielle Auswirkungen:

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

Weitere notwendige Erläuterungen:

Alte Stadthäuser:

Die Kostenschätzung für die Beauftragung eines externen Büros für die Durchführung des Konzeptvergabeverfahrens belaufen sich auf rund 250.000 € (siehe Anlage 1; Anhang 1; S.53).

Stadtkante:

Das dialogorientierte Verfahren im Förderprogramm „Bau.Land.Partner“ wird maßgeblich aus Landesmitteln getragen. Nach erfolgreicher Bewerbung auf das Förderprogramm beträgt der Eigenanteil der Stadt 5.500 €.

**Kostenschätzung für die Prozesse Alte Stadthäuser und der Stadtkante gesamt:
255.500 €**

Diese Kostenschätzung umfasst dabei die Prozesskosten und **keine** Projektsteuerungs-, Planungs- und Baukosten für Strunde, Freiraum, Schadstoffentfrachtung und Rückbau der Alten Stadthäuser.

Personelle Auswirkungen:

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

Weitere notwendige Erläuterungen:

Das Konzeptvergabeverfahren kann mit Unterstützung eines externen Büros durch das bestehende Personal abgedeckt werden.

Für die Umsetzung sind verschiedene Fachabteilungen zuständig, die im bisherigen Prozess eingebunden wurden.

Sachdarstellung/Begründung:

1: Ablauf der Vorbereitungsphase

Nach Beschlussfassung des SPLA zur Rahmenplanung am 05.09.2024 (siehe Drucksachen-Nr. 0398/2024) hat die Verwaltung mit der Bearbeitung der priorisierten Projektbausteine begonnen. Der Fokus lag dabei auf den Alten Stadthäusern, da einerseits im Bahnhofsumfeld zunächst richtungsweisende mobilitätsbezogene Entscheidungen abgewartet werden müssen und andererseits durch den geplanten Auszug der Verwaltung aus den Alten Stadthäusern bei diesen ein hoher Handlungs- und Zeitdruck vorhanden ist. Zusammenhängend mit der Projektbearbeitung der Alten Stadthäuser betrachtet die Verwaltung auch die sogenannte Stadtkante entlang der Straße „An der Gohrsmühle“.

Ebenso wurde die Verwaltung von der Politik beauftragt, weitere Prüfungen hinsichtlich eines (Teil-)Erhalts der Alten Stadthäuser und/oder eines Rückbaus/Neubaus vorzunehmen, die als Entscheidungsgrundlagen fungieren sollen. Dafür wurde die Verwaltung damit beauftragt, den tatsächlichen Bauzustand der Gebäude der Alten Stadthäuser festzustellen. 2016 war lediglich auf Grundlage einer Maßnahmenwirtschaftlichkeitsuntersuchung die Aufgabe der Alten Stadthäuser als Verwaltungsstandort beschlossen worden (siehe Drucksachen-Nr. 0489/2016) – die weitere Verwendung der Alten Stadthäuser blieb jedoch offen, die Bausubstanz wurde bis dato nie voll umfänglich untersucht. Die Gebäude stammen größtenteils aus den 1950er Jahren, lediglich Gebäudeteil 3 wurde in den 1980er Jahren als Verbindungsbau ergänzt (für eine Übersicht über die Gebäudeteile siehe **Anlage 3**).

Aufgrund der komplexen Ausgangssituation und der unterschiedlichen Zielstellungen wurde Anfang des Jahres ein Büro mit der Erarbeitung eines geeigneten Prozessaufbaus um die Alten Stadthäuser und die Stadtkante beauftragt (ArGe, bestehend aus D & K, urban future und von Nöthen). Ziel war es, neben einer Empfehlung für ein Verfahren zur Grundstücks- bzw. Immobilienvergabe für die Stadthäuser einen entsprechenden konkreten Projektplan inkl. eines umsetzungsorientierten Zeitplans mit Meilensteinen und einer groben Kostenschätzung für den Prozess zu erhalten. Alle Ergebnisse dieser Beauftragung wurden

in einem Prozessbericht dokumentiert (siehe **Anlage 1** inkl. Anhang).

Eine detaillierte Beschreibung der Ausgangslage sowie die jeweiligen Zielstellungen für die jeweiligen Projektbausteine Alte Stadthäuser und Stadtkante „An der Gohrsmühle“ sind im Prozessbericht in **Anlage 1**, Kapitel 0 – 2 zu finden.

Im Rahmen dieser Vorbereitungsphase fertigten die Auftragnehmer eine Markt- und Standortanalyse an, um das Planungsareal hinsichtlich seiner Potenziale und Herausforderungen in Bezug auf die Standortbedingungen sowie die aktuellen Marktbedingungen besser einordnen zu können (siehe **Anlage 1**, Kap. 3.1 und Anhang 2, Standort- und Marktanalyse). Außerdem wurde ein verwaltungsinterner Workshop durchgeführt, der zum Ziel hatte, die Zielstellungen für den Bereich mit allen relevanten Fachabteilungen zurück zu koppeln sowie weitere Bedarfe, Hindernisse und Themen zu sammeln. Ein erster Entwurf für den Entwicklungsprozess rund um die Alten Stadthäuser und die Stadtkante wurde am 26.03.2025 durch die beauftragte ArGe dem Gestaltungsbeirat der Stadt Bergisch Gladbach präsentiert. Teil des Auftrags war es zudem, mit Projektentwickelnden bzw. Investierenden Fach- und Informationsgespräche durchzuführen, um auch die Perspektive dieser Stakeholdergruppe frühzeitig einzubinden und realistische Einschätzungen in Bezug auf die Marktfähigkeit des Standortes und mögliche Vorgaben für eine Vergabe nach Qualitätsmerkmalen zu erhalten.

Zeitgleich zu der Prozessentwicklung wurde auch die Bausubstanz hinsichtlich möglicherweise vorhandener Schadstoffe und der Betonzusammensetzung untersucht. Im Rahmen der Betonuntersuchung wurden zunächst nur Keller- und Erdgeschoss des Gebäudekomplexes untersucht, da hier statisch die höchsten Belastungen zu erwarten sind und bei unbefriedigendem Ergebnis Untersuchungen in weiteren Geschossen möglicherweise hinfällig sind. Im Kontext der Schadstoffe wurde hingegen ein umfassendes Kataster angefertigt, da sowohl bei Erhalt als auch bei Abriss ein solches unumgänglich ist.

Um die städtebaulich-freiraumplanerischen Potenziale am Standort zu untersuchen, wurde außerdem parallel eine städtebauliche Kurzstudie am Standort der Alten Stadthäuser mit zwei Vorzugsvarianten und einer gewässertechnischen Machbarkeitsstudie für die jeweiligen Strundeverläufe in den Vorzugsvarianten erarbeitet. Dafür wurden die Büros Albert Speer und Partner (AS+P) für die städtebauliche Studie und Bjørnsen Beratende Ingenieure (BCE) für die gewässertechnische Machbarkeitsstudie beauftragt.

Da diese Arbeitsschritte größtenteils zeitgleich verliefen, waren die Ergebnisse der jeweils anderen Untersuchungen den Auftragnehmern nur in Teilen bekannt. Es obliegt dieser Vorlage, alle Ergebnisse zusammenzuführen und zu einer Empfehlung zu verknüpfen.

2: Wesentliche Erkenntnisse aus der Vorbereitungsphase

Eine ausführliche Zusammenfassung der Ergebnisse aus der Vorbereitungsphase ist im Projektbericht zu finden (siehe **Anlage 1**, Kap. 3.5). Nachfolgend sollen dennoch die für die weitere Bearbeitung wichtigsten Erkenntnisse sowie die Resultate aus den parallel beauftragten städtebaulichen Kurzstudie inkl. der dazugehörigen gewässertechnischen Machbarkeitsstudie sowie der Bausubstanzprüfungen aufgeführt werden.

2.1: Der Planungsraum: Allgemein

Obwohl dem Planungsraum prinzipiell eine hohe Lagegunst zugeschrieben wird, zeigen sich auch verschiedenartig gelagerte Herausforderungen am Standort der Alten Stadthäuser und der Stadtkante entlang der Straße „An der Gohrsmühle“. Dazu gehören insbesondere die Umweltbedingungen wie Lärm, Lufthygiene, Klima und Starkregen. Im rückwärtigen Bereich

besteht außerdem ein festgesetztes Überschwemmungsgebiet (ÜSG).

Eine weitere Herausforderung besteht im Umgang mit der als Schneise im Stadtraum wirkenden Straße „An der Gohrsmühle“: Stadträumlich wird der gesamte Bereich zwischen Driescher Kreisel und dem Kreisverkehr Schnabelsmühle zukünftig für das Zusammenwachsen von Innenstadt und Zanders-Areal eine herausragende Rolle einnehmen. Dafür müssen die Querungen der Straße für den Fuß- und Radverkehr verbessert und der Übergang in die Innenstadt erleichtert werden.

2.2: Die Alten Stadthäuser: Inhaltliche Erkenntnisse aus der Vorbereitungsphase

Trotz der **hohen Lagegunst** in Bezug auf die Anbindung, die (Nah-)Versorgung sowie das kulturelle und gastronomische Angebot stellen die Umweltbedingungen am Standort eine **große Herausforderung** für die Entwicklung dar. Mit Blick auf künftige (Wohn-)Nutzungen sind hier insbesondere die hohen Lärmwerte und die Entstehung von Luftschadstoffen durch die Straße und den Kreisverkehr einerseits sowie die Entstehung einer Hitzeinsel durch die hohe Versiegelung im gesamten Innenstadtbereich andererseits zu nennen. So kann z.B. die vom Quirlsberg kommende Frischluft aufgrund der Setzung von Gebäudeteil 2 nicht zu einer Abkühlung der dahinterliegenden Gebäude beitragen (für eine Übersicht der Gebäudeteile siehe **Anlage 3**).

Sowohl der **(Teil-)Erhalt** des Bestandsgebäudes als auch ein **Neubau** weisen unterschiedliche Vor- und Nachteile auf. Der (Teil-)Erhalt punktet in Hinblick auf die baukulturelle Identifikation und die Weiternutzung langlebiger Bauteile (gebundene graue Energie). Der Neubau hat finanzielle Vorteile und bietet größere städtebaulich-architektonische Gestaltungsspielräume. Selbst der auf Umbau spezialisierte Projektentwickler sieht den Umbau der Gebäude nur mit einem Preisnachlass auf den Kaufpreis oder den Pachtzins umsetzbar. Ergebnis der Fachgespräche ist es, dass sich in einem offenen Investorenauswahlverfahren ein Rückbau seitens der Investoren als attraktiver herausstellen wird (siehe **Anlage 1**, Kap. 3.4). Dies steht nicht zwangsläufig in direktem Zusammenhang mit höheren Baukosten bei einem Umbau, sondern vor allem mit angesetzten Restnutzungsdauern und Abschreibungswerten, die in die Kalkulation von Investierenden einfließen. Als interessante Alternative wäre aber ein Teilerhalt in Kombination mit Ergänzungsneubauten denkbar. Hier bleibt die Frage nach der künftigen Nutzung, und ob diese in den Bestandsgebäuden mit ihren geringen Gebäudetiefen und Deckenhöhen wirtschaftlich umsetzbar und sinnvoll ist, zentral. Demgegenüber steht bei einem Rückbau des Bestands eine große Offenheit gegenüber investierenden Personen hinsichtlich der zukünftigen Nutzung sowie eine möglicherweise bessere Vermarktbarkeit. Ein weiterer Vorteil eines Neubaus besteht in der Möglichkeit, den Bereich städtebaulich neu zu ordnen und dadurch einerseits stadtgestalterisch den Ansprüchen gerecht zu werden und andererseits den Umweltbedingungen Rechnung zu tragen. Nicht zuletzt können neue Gebäude einfacher zukunftsfähig gestaltet werden, beispielsweise durch eine ökologische Bauweise und einen energieeffizienten Betrieb, durch flexible, nutzungsoffene und modulare Grundrisse für eine einfache spätere Umnutzung oder durch zirkuläres Design.

In Bezug auf die **Nutzung** ist der Standort (unabhängig von der Entscheidung über Rückbau oder Erhalt) zwar ideal für eine Büronutzung, allerdings zeigt sich in der Markt- und Standortanalyse, dass diese allgemein und insbesondere in diesem Umfang derzeit aufgrund der insgesamt schwierigeren Marktlage und der geringen Nachfrage in Bergisch Gladbach voraussichtlich schwieriger marktgängig ist. Als mögliche Hauptnutzungsoption wurde kleinteiliges und gewerbliches Wohnen (z. B. Hotel / Serviced Apartments) vorgeschlagen. Durch Mikroapartments könnte sich eine räumliche und inhaltliche Verzahnung mit dem geplanten Campus für berufliche Bildung auf dem Zanders-Areal ergeben (z. B. Wohnen für Azubis / Student*innen). Auch für das Thema Ärztehaus gibt es einen Markt. Die o. g. Nutzungen lassen sich mit untergeordneten Nutzungen wie Gastronomie oder Wellness /

Fitness kombinieren. Von Hochspezialimmobilien (z. B. Kino) wird deutlich abgeraten.

Zwischen den verschiedenen Ansprüchen an das Grundstück der Alten Stadthäuser bestehen **Zielkonflikte**: So stellt es für die Stadt zwar ein strategisch relevantes Grundstück dar, welches die Stadt nicht ohne Weiteres an den Höchstbietenden veräußern sollte. Gleichzeitig ist die Interessenlage von möglichen Investoren und Investorinnen aufgrund der bestehenden Herausforderungen im Umfeld (v. a. Lärm) und der allgemein als schlecht bewerteten Marktlage (v. a. Büromarkt, aber auch Teilsegmente im Hotelmarkt) schwer einzuschätzen. Die **Vergabe im Erbbaurecht** wird von Investierenden und Projektentwickelnden zwar unterschiedlich bewertet (siehe **Anlage 1**, Kap. 3.4). Dennoch plädiert die Stadtverwaltung dafür, ein so wichtiges Grundstück nicht leichtfertig aus der öffentlichen Hand zu geben und empfiehlt, zunächst eine Vergabe im Erbbaurecht anzustreben. Dafür spricht auch die Maßgabe, stadteigene Grundstücke nur in Ausnahmefällen zu veräußern.

Wichtig ist, die **Gestaltung** von Städtebau, Freiraum und Hochbau am Standort zusammenzudenken und hier eine qualitätvolle, integrierte Lösung zu finden. Städtebaulich besteht die große Herausforderung darin, den historischen Stadtkern vom Konrad-Adenauer-Platz weiterzudenken, ein Entrée in die Innenstadt zu schaffen und gleichzeitig eine städtebauliche Verbindung zum Zanders-Areal zu knüpfen. Zudem stellt das Grundstück den Auftakt für die städtebauliche Situation entlang der Straße „An der Gohrsmühle“ bzw. der Stadtkante dar, und kann hier als Impulsgeber für eine Entwicklung der heute untergenutzten, stark versiegelten und von Gebäuderückseiten geprägte Flächen entlang der Straße wirken. Dem Grundstück kommt die Funktion zu, diese sehr heterogenen Raumstrukturen städtebaulich, freiraumplanerisch und architektonisch harmonisch miteinander in Bezug zu setzen und zwischen ihnen zu vermitteln. Diese Aufgabe gilt es unter Beachtung der einwirkenden Umwelteinflüsse zu gestalten. Die städtebaulichen Spielräume werden zudem durch das gesetzlich festgesetzte Überschwemmungsgebiet (ÜSG) begrenzt.

Um die Gestaltungsmöglichkeiten für diesen herausfordernden Raum nicht noch weiter einzuschränken, möchte die Verwaltung benachbarte städtische Standorte für den Nachweis von Stellplätzen für eine neue Nutzung und die Kompensation wegfallender Parkplätze untersuchen. Insbesondere eine Aufstockung der Parkpalette Schnabelsmühle könnte hier möglich und sinnvoll sein (siehe auch Rahmenplanung 2.0: <https://www.bergischgladbach.de/rahmenplanung-stadtmitte.aspx>, Projektbaustein 11: Parkdeck Schnabelsmühle). Dies bedarf noch weiterer Prüfungen.

Als besonders wichtiges Thema im städtebaulich-freiraumplanerischen Kontext hat sich im Laufe der Projektbearbeitung die **Strunde** herausgestellt. Die Gestaltung des Gewässers auf dem Stadthausgrundstück soll der Bedeutung der Strunde als verbindendes und identitätsstiftendes blau-grünes Gestaltungselement in der Innenstadt gerecht werden – die aktuelle Lage im Trogprofil genügt aus Sicht der Verwaltung diesem Anspruch nicht.

2.3: Die Stadtkante: Inhaltliche Erkenntnisse aus der Vorbereitungsphase

Als Ergebnis der Vorbereitungsphase ist für die Stadtkante festzuhalten, dass die Gestaltungsspielräume eng sind und die bestehenden Eigentums- und Nutzungsstruktur das Vorgehen komplex gestalten. Die derzeit vorherrschende Nutzung (Stellplätze) muss am Standort bzw. standortnah erhalten bleiben. Es ist davon auszugehen, dass die Stellplätze auch im Rahmen der gültigen Baugenehmigungen als Stellplatznachweis dienen. Bei einer baulichen Überplanung wären also nicht nur die heutigen Stellplätze an anderer Stelle nachzuweisen; auch für hinzukommende Gebäude wären weitere Stellplätze vorzuweisen.

Auch bei der Stadtkante stellen die Umweltbedingungen eine Herausforderung dar (Über-

schwemmungsgebiet (ÜSG), Lärm, Hitzeinsel, Lufthygiene). Insbesondere das festgesetzte ÜSG erschwert eine städtebauliche Entwicklung am Standort, aber auch die Vielzahl an Eigentümern und Eigentümerinnen und die damit kompliziertere Herbeiführung einer Mitwirkungsbereitschaft könnten einer städtebaulichen Entwicklung an dem Standort im Wege stehen. Die Stadtkante könnte daher weniger als bauliche Kante gegenüber dem Zanders-Areal fungieren, sondern über den Grünraum die Innenstadt mit dem neuen Stadtteil auf dem Zanders-Areal verknüpfen. Durch eine Entsiegelung und Begrünung des Areals könnte außerdem der Entstehung der Hitzeinsel am Standort entgegengewirkt werden.

Die Straße „An der Gohrsmühle“ stellt eine wichtige Kaltluftbahn dar. Diese sollte auf mind. 30 m Breite erhalten bleiben und nicht verbaut oder durch großkronige Bäume im Straßenraum beeinträchtigt werden.

Ziel sollte es sein, die vorhandenen Stellplätze gemeinsam und damit auch platzsparender und umweltverträglicher zu organisieren. Nur dann würden sich tatsächliche Gestaltungsmöglichkeiten hinsichtlich einer klimatisch-freiraumplanerischen Qualifizierung ergeben, die über einige Baumpflanzungen hinausgehen könnten. Dies kann auch dazu beitragen, den Raum für Zu Fuß Gehende und Radfahrende sicherer zu gestalten. Dies gilt auch für die Übergänge über die Straße „An der Gohrsmühle“, die funktional gestärkt und ggf. durch weitere ergänzt werden sollten.

Vor diesem Hintergrund ist mit einer Entwicklung des Areals – wenn überhaupt – nur längerfristig zu rechnen. Dementsprechend wichtig ist es, dass die Entwicklung der Alten Stadthäuser zwar mit der Stadtkante gedacht wird, aber auch ohne eine Entwicklung entlang der Stadtkante städtebaulich überzeugt und von der Stadtkante unabhängig umgesetzt werden kann. Die weitere Vorgehensweise für die Stadtkante wird in dieser Vorlage weiter unten erläutert (siehe Abschnitt 3 dieser Vorlage).

2.3: Alte Stadthäuser: Städtebauliche Kurzstudie sowie gewässertechnische Machbarkeitsstudie

In der Kurzstudie wurden die städtebaulichen Potenziale am Standort der Alten Stadthäuser untersucht und mit freiraumplanerischen Ansätzen verknüpft. Die Entwicklung der Stadtkante wurde dabei nur angerissen. Ausgehend von der Basisvariante (Bestandserhalt bzw. Teilerhalt mit Ergänzungsneubau) wurden zwei städtebauliche Skizzen als Vorzugsvarianten vertieft und durch freiraumplanerische Skizzen ergänzt (siehe **Anlage 4**, ab S.53 und **Anlagen 5 und 6**).

An dieser Stelle ist es wichtig zu betonen, dass es sich bei den Ergebnissen um **erste Teststudien** handelt, die noch **keine** Entwurfsplanung darstellen.

Basisvariante: „Trittstein“ bzw. „Bestandsoptimierung“

Die Basisvariante (siehe **Anlage 4**, S. 23 – 24 und 51 – 52) sieht neben einem (Teil-)Erhalt eine mögliche städtebauliche Ergänzung auf dem heutigen Parkplatz vor, welche den Raum städtebaulich ergänzt und gleichzeitig die Ausnutzung des Grundstücks erhöht. Der „Trittstein“ wird als Solitär der Villa Zanders zur Seite gestellt. Für die BGF im heutigen Bestand wurden ca. 7.900 m² angenommen, die sich mit dem vorgeschlagenen 5-stöckigen Ergänzungsneubau auf ca. 11.400 m² bzw. in einer zweiten Variante auf ca. 12.200 m² belaufen. Bei Erhalt von Bauteil 1 und/oder 2 kann die Öffnung der Strunde nicht auf voller Länge zwischen dem Durchlass unter der Straße zum Konrad-Adenauer-Platz und dem geplanten Durchlass unter der Straße „An der Gohrsmühle“ umgesetzt werden.

Städtebauliche Studie Alte Stadthäuser: Vorzugsvariante 1: „Klare Kante“

Die Vorzugsvariante 1 (siehe **Anlage 5**) orientiert sich zur Straße „An der Gohrsmühle“ und verfolgt den Ansatz, hier eine klare städtebauliche (Raum-)Kante auszubilden. Auch hier wird der heutige Parkplatz überbaut. Die städtebauliche Kante wird durch die unterschiedliche

Höhe der Gebäudeteile akzentuiert. Sie folgt dem Gedanken der Blockrand-Bebauung und definiert diesen Block so als teil-geschlossen, mit der gedanklichen Option, dies entlang der Straße „An der Gohrmühle“ weiterzuverfolgen. Sie sieht eine dichte, urbane Bebauung aus zwei unabhängigen Gebäudekörpern vor. Durch die Kubatur entstehen (lärm-)geschützte Freibereiche nach Norden hin. In dieser Variante könnte aus dem Bestand am Konrad-Adenauer-Platz Bauteil 5 erhalten werden. Die BGF beläuft sich hier in der Variante mit dem Bestandserhalt von Bauteil 5 auf ca. 12.300 m².

Die Strunde kann hier zwar „platzsparend“, aber dennoch auf voller Länge unter Wegfall einiger junger Bestandsbäume geöffnet werden und zieht sich als grünes Band entlang der Straße „An der Gohrmühle“. Zwischen der geöffneten Strunde und dem Gebäude ergibt sich in dieser Variante ein Bereich, der gleichermaßen öffentliche Wegeverbindung als auch Erschließungsraum für die neuen Gebäude ist. Trotz der eingeschränkten Aufenthaltsqualität in Bezug auf Lärm könnte hier auch eine Außengastronomie Platz finden.

Zwischen den beiden Gebäudekörpern befindet sich außerdem eine Erschließungsachse, welche Bezug auf die Villa Zanders nimmt und eine Querverbindung zwischen dem rückwärtigen Bereich des Stadthaus-Grundstückes und der Villa Zanders bildet.

Städtebauliche Studie Alte Stadthäuser: Vorzugsvariante 2: „Fokus Grünraum“

In der Vorzugsvariante 2 (siehe **Anlage 6**) liegt – wie der Name schon sagt – der Fokus auf dem Grünraum. Die Grünstrukturen aus dem Park der Villa Zanders bzw. die Offenlegung der Strunde („Strundegrünzug“) werden über das Stadthausgrundstück konsequent fortgeführt. Der Städtebau nimmt die Gebäudeflucht der Villa Zanders auf und nimmt sich gegenüber dieses prägenden Stadtbausteins zurück. Der gesamte Gebäuderiegel wurde an der Straße Konrad-Adenauer-Platz zurückversetzt, um hier mehr Platz für zu Fuß Gehende und Fahrradfahrende zu schaffen. Alternativ könnte aber auch in dieser Variante aus dem Bestand am Konrad-Adenauer-Platz Bauteil 5 erhalten werden. Nach innen entsteht ein (lärm-)geschützter Freibereich mit Aufenthaltsqualität. Ein Hochpunkt akzentuiert den aufgeweiteten Raum am Stadteingang und leitet in Richtung Innenstadt. Mit dem angedachten Hochpunkt erzielt diese Variante eine BGF von rund 12.800 m².

Die Strunde ist in einen großzügigeren Grünraum eingebettet, der den Park der Villa Zanders ergänzt und zur Straße „An der Gohrmühle“ eine Pufferzone darstellt. Das Gewässer mäandert freier über das Stadthaus-Grundstück und gewinnt im Vergleich zu Variante 1 noch einige Meter dazu. Die jungen Blütenbäume, die bei Variante 1: „Klare Kante“ wegfallen müssen, könnten voraussichtlich erhalten bleiben. Auch weitere erhaltenswerte Bäume könnten in dieser Variante erhalten bleiben.

Städtebauliche Studie Alte Stadthäuser: Vergleich der städtebaulichen Qualität in den Varianten

Bei diesem Vergleich wird der Fokus auf die zwei Vorzugvarianten („Klare Kante“ und „Fokus Grünraum“) gelegt. Dass die Basisvariante den Umgang mit erhaltenswerter Bausubstanz am besten löst, ist sicherlich unbestritten. Auch die Diskussion um den sparsamen Umgang mit Ressourcen (graue Energie) soll hier nicht wiederholt werden. In beiden Vorzugsvarianten könnte Gebäudeteil 5 erhalten werden.

Prinzipiell erreichen alle Varianten die gesetzten Ziele (siehe **Anlage 4**, S. 19): So werden die Innenstadt und das Zanders-Areal besser miteinander verbunden, Raumkanten definiert und Blickbeziehungen gestärkt. Außerdem erhält die Strunde mehr Raum. Lediglich bei der Basisvariante 0 kann die Strunde aufgrund der Lage von Bauteil 1 + 2 und einem möglichen Ergänzungsneubau auf der heutigen Parkplatzfläche nicht in dieser Form geöffnet werden. Für alle drei Varianten bewegt sich die angenommene BGF auf Basis dieser Teststudie in einem ähnlichen Bereich. Belastbare Aussagen lassen sich jedoch erst in der weiteren Ausarbeitung treffen und sind u. a. von der künftigen Nutzung abhängig.

Darüber hinaus schaffen alle Varianten einen verbesserten Übergang in die Innenstadt vom Kreisel Schnabelsmühle aus, indem hier der Fuß- und Radweg verbreitert wird. Die Gebäudeflucht von Gebäudeteil 5 schränkt dies bei einem Erhalt jedoch maßgeblich ein. Die Varianten berücksichtigen in vergleichbarer Form die auf dem Standort einwirkenden Umweltfaktoren. So kann zwar eine offene Bauweise der Entstehung von Hitzeinseln durch die verbesserte Belüftung entgegenwirken, jedoch ist für die Abschirmung von Lärm und Luftschadstoffen eine geschlossene Bauweise gegenüber der Straße „An der Gohrsmühle“ von Vorteil und nach verwaltungsinterner Rücksprache zu bevorzugen. Die Aufweitung des Strunde-Freiraums unterstützt dabei die Durchlüftung und den Erhalt der Luftleitbahn. Das ÜSG wird in beiden Varianten nur am Rande tangiert.

In allen Varianten kann das Grundstück in ein oder mehrere private Grundstücke und einen öffentlichen Bereich aufgeteilt werden. Die Verwaltung empfiehlt, die Strunde und die Grünfläche sowie die öffentlichen Erschließungsbereiche in öffentlicher Hand zu behalten.

Städtebauliche Studie Alte Stadthäuser: Diskussion der Varianten

Bei einer reinen Betrachtung der funktionalen Kennwerte kristallisiert sich kein klarer Favorit heraus. Falls der Gesamterhalt der Alten Stadthäuser nicht weiterverfolgt wird, spricht sich die Verwaltung für eine Priorisierung der Variante 2: „Fokus Grünraum“ als Leitbild für die Entwicklung des Standortes und als Grundlage für die weitere Bearbeitung aus. Hier wird die größte städtebaulich-freiraumplanerische Qualität gesehen. So rahmt der Städtebau den Raum und leitet in die Innenstadt. Er nimmt sich gegenüber der Villa Zanders etwas zurück und schafft gleichzeitig eine Verbindung mit diesem für die Innenstadt und das Stadtbild prägenden Gebäude. Zudem korrespondiert die Gebäudestellung mit dem Bildungscampus vis-a-vis auf dem Zanders-Areal. Auch hier sind die Gebäude durch einen Grünraum von der Straße zurückversetzt angeordnet und somit wird auf eine enge straßenbegleitende städtebauliche Kante zur Gohrsmühle verzichtet.

Durch die Fortführung des Grünraums des von Osten kommenden „Strundegrünzugs“ und der klaren Priorisierung der Strunde als grün-blaues Gestaltungselement und als Identifikationsmerkmal für die Stadt Bergisch Gladbach wird hier ein stimmiges Bild erzeugt. Die Offenlegung der Strunde wird konsequent weitergeführt und bildet eine sinnvolle Verbindung für das Gewässer zwischen dem Park der Villa Zanders und der zukünftig offengelegten Strunde auf dem Zanders-Areal.

Auch aus Sicht des Immissionsschutzes ist die Vorzugsvariante 2 gegenüber der Basisvariante sowie der Vorzugsvariante 1 zu bevorzugen, da über die Setzung der Baukörper einerseits Lärm und Luftschadstoffe vom rückwärtigen Bereich ferngehalten wird und gleichzeitig die vom Quirlsberg kommende Kaltluft nicht durch die Gebäude blockiert wird. Die Erweiterung des Grünraums und die weitere Offenlegung des Gewässers kann außerdem zur Kühlung des Stadtraums beitragen und den bestehenden Hitzeinseln in der stark versiegelten Umgebung entgegenwirken. Damit ist diese Variante auch in Hinblick auf Klimaanpassung zu bevorzugen.

Städtebauliche Studie Alte Stadthäuser: Ausbau der Strunde

Das Ergebnis der Überprüfung der technischen Machbarkeit für die weitere Strundeoffenlegung am Standort der Alten Stadthäuser liegt für die Vorzugsvarianten bisher lediglich als Vorabzug vor. Allerdings ist aus den Unterlagen bereits ersichtlich, dass eine Öffnung des Gewässers auf ganzer Länge zwischen dem Auslauf unter der Straße Konrad-Adenauer-Platz und dem geplanten Durchlass zum Zanders-Areal in den ausgearbeiteten Vorzugsvarianten 1 und 2 möglich ist. Die Strunde könnte damit – je nach Variante – über eine Länge von ca. 60 – 65 m geöffnet werden. Nach Rücksprache mit der Genehmigungsbehörde (UWB) wird die Planung unter kleineren Anpassungen als genehmigungsfähig eingestuft. Nur bei einem Erhalt der Bauteile 1 und 2 (siehe

Basisvariante 0: „Bestandsoptimierung“ bzw. „Trittstein“) wäre eine verkürzte Offenlegung des Gewässers inkl. einer Teilverrohrung im Südwesten des Grundstücks nötig. An dieser Stelle will die Stadtverwaltung darauf hinweisen, dass aufgrund der Strundeöffnung auf dem Zanders-Areal auch auf dem Stadthaus-Grundstück Baumaßnahmen notwendig sind, um den geplanten Durchlass unterhalb der Straße „An der Gohrsmühle“ zu realisieren.

2.4: Alte Stadthäuser: Sachstand zur Bausubstanzuntersuchung

Für die Bausubstanzprüfung wurden verschiedene Fachbüros beauftragt. Als Ergebnis liegen ein Schadstoffkataster sowie eine betontechnologische Untersuchung der Keller- und Erdgeschosse als Vorabzüge vor.

Im Gebäude konnten im Rahmen der **systematischen Baustoffuntersuchung** an ausgewählten Bauteilen diverse, bauzeittypische Bauschadstoffe (1950er Jahre) in erwartbarem Ausmaß nachgewiesen werden. Neben Bauschadstoffen in Dach-, Boden-, Isolierungs- und Holzmaterialien, wurden u.a. auch flächenhafte Asbestbelastungen nachgewiesen, die eine stark inhomogene Verteilung in den einzelnen Bauteilen aufweisen. Zudem wurden PCB-haltige (Polychlorierte Biphenyle) Baustoffe nachgewiesen. Damit ggf. einhergehende PCB-Belastungen und Auswirkungen auf konstruktive Bauteile sind durch weitere Untersuchungen zu bewerten.

Das Auftreten von weiteren schadstoffbelasteten Materialien, die nachträglich im Rahmen von Umbau- und Instandhaltungsarbeiten vereinzelt eingebaut wurden, kann nicht vollständig ausgeschlossen werden. Im Verlauf von Baumaßnahmen können zudem aufgrund geänderter Zugänglichkeiten weitere Schadstoffe auftreten. Dies ist im Falle eines Um- oder Rückbaus zu berücksichtigen. Bei einer Schadstoffentfrachtung der Gebäudeteile im Falle einer späteren Umnutzung ist – in Abhängigkeit von Umfang und betroffenem Bauteil der geplanten Umnutzungsvariante – ggf. ein höherer Planungs-, Zeit- und Kostenaufwand für die Ausführung zu berücksichtigen als bei einem kompletten Rückbau. Dies ist jedoch nicht zwingend, insbesondere dann nicht, wenn ganze Gebäudekörper einer Weiternutzung zugeführt würden.

In der **betontechnologischen Untersuchung** wurden lediglich das Erdgeschoss und das Kellergeschoss untersucht. Es zeigt sich, dass sich die Bewehrungsstähle zwar in einem ordentlichen Zustand befinden, jedoch langfristig partiell instandgesetzt werden müssten. Aufgrund des Baualters und der bauzeittypischen Verarbeitung des Betons weisen die ermittelten Betondruckfestigkeiten starke Streuungen auf. Aufgrund des Alters der Gebäude (Baujahr in den 1950er Jahren) kann davon ausgegangen werden, dass der Beton auf der Baustelle hergestellt wurde. Dadurch kann die Qualität des Betons starke Schwankungen aufweisen. Zudem wurde der Beton nicht überall ausreichend verdichtet. Dies spiegelt sich auch in den Rohdichten der Bohrkerne wider. Aufgrund der starken Streuungen in den Betondruckfestigkeiten ist eine Abschätzung der Druckfestigkeit für die baustatische Bewertung mit hohen Sicherheitszuschlägen versehen. Die sich aus einer normenkonformen Auswertung ergebenden Betondruckfestigkeitsklassen liegen zwischen C8/10 und C16/20. Je nach zukünftiger Nutzung müsste die Druckfestigkeitsklasse erhöht werden. Unter Einbeziehung eines Tragwerkplaners müsste im Weiteren grundsätzlich geklärt werden, welche zukünftigen Nutzungsmöglichkeiten der Gebäude sich ergeben. Dies ist insbesondere da notwendig, wo bei Folgenutzungen mit höheren oder dynamischen Lastannahmen zu rechnen wäre.

3: Verfahrensempfehlung und Prozessaufbau

3.1: Trennung der drei Teilräume: Alte Stadthäuser, Stadtkante und Strunde

Wie oben dargestellt, sind Eigentumsstruktur und Zweckbindungen große Hemmnisse für eine zügige Entwicklung der Stadtkante. Bei der Vermarktung des Grundstücks Alte Stadthäuser besteht aber großer Zeitdruck. Aufgrund der sehr unterschiedlichen Rahmenbedingungen (siehe **Anlage 7**) wurde durch das Büro D & K drost consult die Empfehlung ausgesprochen, die jeweiligen Prozesse um die beiden Stadtbausteine zwar inhaltlich aufeinander abzustimmen, jedoch prinzipiell voneinander zu trennen. Die Verwaltung teilt diese Auffassung. In der Folge wird empfohlen, auf einen übergeordneten städtebaulichen Wettbewerb für den Bereich Stadtkante / Alte Stadthäuser zu verzichten. Stattdessen soll für die Alten Stadthäuser ein Konzeptvergabeverfahren umgesetzt werden (siehe unten). Für die Stadtkante wird die Aufnahme in ein Landesprogramm von NRW.urban zur Innenentwicklung angestrebt (siehe unten).

Wie bereits erwähnt, hat sich die Strunde und damit auch die Freiraumgestaltung im Laufe des Vorbereitungsprozesses als eigener, aber in den Prozess der Alten Stadthäuser verwobener Projektbaustein herauskristallisiert. Anders als im Zeitplan dargestellt (siehe **Anlage 8**), soll dieser Teilraum mit in das Planfeststellungsverfahren der weiteren Strunde-Öffnung auf dem Zanders-Areals integriert werden. Hier ist geplant, den Antrag für das Planfeststellungsverfahren Mitte 2026 zu stellen. Es wird daher empfohlen, die Öffnung der Strunde mit der Freiraumgestaltung als definierten öffentlichen Raum vorab zu planen.

An dieser Stelle zeigt sich, dass das Projekt aufgrund vieler Abhängigkeiten der unterschiedlichen Prozessbausteine untereinander sehr komplex ist. Die Dauer einzelner Phasen hängt stark vom gewählten Konzept und der finalen Prozessausgestaltung ab, weshalb der Zeitplan nur als grobe Orientierung dienen kann (siehe **Anlage 8**).

3.2: Stadtkante – Innenentwicklungsplanung mit Förderprogramm des Landes NRW

Für die Stadtkante wurde verwaltungsseits mit NRW.urban für die Aufnahme in das Förderprogramm „Bau.Land.Partner“ der Initiative „Bau.Land.Leben“ Kontakt aufgenommen. Im Rahmen eines Beratungsgesprächs wurde das Areal seitens NRW.urban als geeignet für die Aufnahme in das Programm eingestuft. Um die Förderung zu erhalten, muss sich die Stadt dennoch zunächst in einem sogenannten jährlichen Aufrufverfahren um die Förderung bewerben.

Das Programm ist ein gefördertes Landesinstrument für Kommunen und Flächeneigentümer*innen mit dem Ziel, die Innenentwicklung zu stärken. Im Fokus stehen Flächen im Siedlungszusammenhang, die ihre ehemalige Nutzung verloren haben oder aufgrund ihrer Standortqualität das Potenzial für eine höherwertige Nutzung haben. Das Programm ist eigens für Flächen aufgesetzt, bei denen beispielsweise Ziele und Interessen zwischen Kommunen und Eigentümer*innen erst noch geklärt werden müssen oder die Umsetzungsmöglichkeiten sowie die wirtschaftliche Machbarkeit unklar sind. NRW.urban übernimmt dabei die Planung und Durchführung eines auf die jeweiligen Flächen zugeschnittenen Prozesses, der nicht nur die Mitwirkungsbereitschaft von Eigentümer*innen klärt und vertraglich bindet, sondern beispielsweise auch die Erarbeitung von Umsetzungsstrategien oder städtebaulichen Strukturkonzepten beinhalten kann (siehe auch <https://www.baulandleben.nrw/baulandpartner>).

Dafür muss die Stadt eine Kooperationsvereinbarung unterzeichnen und einen Eigenanteil von rund 5.500 € zahlen. Dieses dialogorientierte Verfahren wird jedoch maßgeblich aus Landesmitteln getragen. Das Areal wurde in einem unverbindlichen Beratungsgespräch von NRW.urban bereits als geeignet eingestuft.

3.3: Alte Stadthäuser – Konzeptvergabeverfahren mit hochbaulichem Wettbewerb

Für die Alten Stadthäuser empfiehlt das Büro D & K drost consult nach Prüfung mehrerer

Verfahren das von der Verwaltung bereits angedachte Konzeptvergabeverfahren für eine Vermarktung des Grundstücks bzw. der Gebäude. Das Konzeptvergabeverfahren ist ein Instrument für die Vermarktung von Grundstücken und unterliegt somit nicht dem Vergaberecht. Es hat den Vorteil, den Zuschlag in erster Linie nach qualitativen Gesichtspunkten zu vergeben.

Die Verwaltung folgt nach intensiver Prüfung dem Prozessvorschlag von D & K drost consult, der im Folgenden erläutert wird.

Der von D & K entwickelte Verfahrensvorschlag (siehe **Anlage 2**) sieht das Bestgebotsverfahren vor, in dem in unterschiedlicher Gewichtung sowohl das Konzept als auch der gebotene Preis in die Entscheidung einfließt. Das Verfahren gliedert sich in verschiedene Schritte auf und verfolgt das Ziel, möglichst viele potenzielle Investoren anzusprechen und gleichzeitig die höchstmögliche konzeptuelle wie bauliche Qualität am Standort zu erlangen.

Die Schritte sind wie folgt:

1. Interessensbekundung
2. Markterkundung und Sondierung
3. Ausschreibung
4. Konzeptverfahren Phase 1
5. Konkretisierungsphase
6. Konzeptverfahren Phase 2
7. Anhandgabe
8. Qualifizierungsverfahren
9. Vertragsabschluss

So erfolgt im Rahmen der Bekanntmachung zunächst eine Interessensbekundung, in der Projektentwickler und Investoren ein prinzipielles Interesse an der Entwicklung des Standorts bekunden. Im nächsten Schritt werden mit den Interessierten Gespräche geführt, um so u. a. einen Einblick in die Zielsetzungen des Marktes und mögliche Nutzungsszenarien zu erhalten. Nach der öffentlichen Ausschreibung reichen die Interessierten verbindliche Erstgebote ein, in welchen einerseits die Leistungsfähigkeit nachgewiesen und andererseits konkrete Angaben zum jeweiligen Nutzungskonzept sowie der benötigten BGF gemacht werden. In der Konkretisierungsphase finden Sondierungsgespräche statt. In der Folge erhalten die Bieter und Bieterinnen Überarbeitungshinweise. Außerdem kann hier der Grundstückszuschnitt angepasst werden. In der zweiten Phase des Konzeptvergabeverfahrens reichen die Bietenden ein inhaltliches Detailkonzept inkl. städtebaulichem Grobkonzept ein. Auf Basis dessen entscheidet ein Gremium über den Zuschlag. Die danach folgende sogenannte Anhandgabephase ermöglicht es dem bzw. der Investor/Investorin, bis zum finalen Abschluss eines Kauf- oder Pachtvertrags bestimmte, von der Stadt gesetzte Voraussetzungen zu erfüllen. Im vorliegenden Prozessvorschlag gehört zu diesen Voraussetzungen die Umsetzung eines hochbaulichen Realisierungswettbewerbs durch die Bietenden. Um sicherzustellen, dass tatsächlich gebaut wird, könnte dazu auch die Einreichung eines entsprechenden Bauantrags gehören. Welche weiteren Bedingungen seitens der Stadt an den Abschluss eines Kauf- oder Pachtvertrags geknüpft werden, muss jedoch noch konkretisiert werden.

Das Vorgehen wurde mit den folgenden Annahmen entwickelt:

Das Verfahren verfolgt den Ansatz, in der ersten Phase (Interessensbekundung) möglichst vielen Investoren und Investorinnen die Chance zu eröffnen, sich in den Prozess einzubringen. Dies ist einerseits in der aktuell grundsätzlich geringen Investitionsbereitschaft begründet. Gleichzeitig besteht für dieses Grundstück eine Diskrepanz zwischen den

Nutzungen, in die aktuell investiert wird (z. B. Service-Wohnen) und der Grundstückseignung bzw. Lage, die eher für Nutzungen wie Büro, Verwaltung oder ein Ärztehaus spricht. Bei einer auf ein oder zwei Marktsegmente verengten Interessenbekundungsphase besteht die Gefahr, dass das Verfahren ins Leere läuft.

Aus diesem Grund und aufgrund des hohen Zeitdrucks für eine Entwicklung wird in der von D & K vorgeschlagenen Prozessstruktur von einem übergeordneten, dem Konzeptvergabeverfahren vorgeschalteten städtebaulichen Wettbewerb abgeraten. Bei einem Wettbewerb müsste die Nutzung vorgegeben werden. Insofern besteht auch hier die Gefahr, dass sich für das Wettbewerbsergebnis später keine Investierenden finden. Stattdessen schlägt D & K vor, mit der Abgabe eines Angebots auch einen städtebaulichen Entwurf für das Areal einzufordern, welcher in die Bewertung des Gesamtkonzepts eingeht. Dieses Vorgehen beschleunigt den Prozess und zeigt gegenüber den Interessierten die Offenheit, eigene städtebauliche Vorschläge einzubringen, welche den jeweilig projektierten Nutzungen Rechnung tragen. Prinzipiell soll dem Konzeptvergabeverfahren jedoch das Leitbild „Fokus Grünraum“ (siehe **Anlage 6**) zugrunde gelegt werden. Die städtebauliche Weiterentwicklung erfolgt allerdings erst im Verfahren unter Einbindung der Interessierten.

Auch die Grundstücksaufteilung wird somit in der Phase der Interessenbekundung zunächst offengehalten. Das gesamte Grundstück an nur einen Interessierten zu vergeben, hätte verfahrenstechnisch Vorteile. Allerdings schließt die Größe des Grundstücks ggf. einige Nutzungen aus: So ist das Gesamtgrundstück bspw. nach aktuellen Erkenntnissen für ein Hotel zu groß; bei einer Aufteilung des Grundstücks in kleinere vermarktbarere Einheiten wäre ein Hotel jedoch eine spannende Option. Die Unterbringung eines Hotels an diesem Standort ist jedoch unter einen gesamtstädtischen Vorbehalt zu stellen, da auch Überlegungen und Interessen bestehen am Endhaltepunkt der S-Bahn (Bahnhof Bergisch Gladbach) ein Hotel im mittleren Preissegment mit ca. 120 Betten zu errichten, um an der direkten zukünftig leistungsfähigen S-Bahnbindung nach Köln und insbesondere der dort weiter stark expandierenden Kölner Messe vorteilhaft mit zu partizipieren. Darüber hinaus bestehen Überlegungen auch auf Zanders und ev. auf dem ISOTEC-Gelände dort ein Hotel im gleichen Preissegment und mit einer Kapazität von ca. 80 bis 120 Betten zukünftig zu betreiben.

Dass ein **(Teil-)Erhalt der Alten Stadthäuser** weniger wirtschaftlich sein könnte, zeichnet sich ab. Die Wirtschaftlichkeit hängt letztlich vom Sanierungsaufwand ab, der auch mit der jeweiligen Nachnutzung zusammenhängt. Die Ergebnisse der bisherigen Untersuchungen legen einen Rückbau zwar nicht per se nahe, jedoch wird deutlich, dass ein Erhalt bzw. Teilerhalt mit zum aktuellen Zeitpunkt schwieriger kalkulierbaren baulichen und finanziellen Risiken verbunden ist. Für die Stadt bedeutet ein Erhalt bzw. Teilerhalt außerdem aller Voraussicht nach ein aktives Engagement in der Projektentwicklung und Realisierung sowie einen (Teil-)Verzicht auf einen Gewinn durch die Grundstücksveräußerung bzw. -verpachtung (siehe **Anlage 1**, Kap. 3.4 und Anhang 4.2).

Dem steht die baukulturelle Bedeutung der Gebäudeteile entgegen. Die Stadt sollte ihrer Vorbildfunktion im Umgang mit erhaltenswerter Bausubstanz gerecht werden. So befürworten z. B. die Mitglieder des Gestaltungsbeirates einen Bestandserhalt gegenüber einem Abriss. Aus Sicht der Verwaltung bieten sich für einen Erhalt aus baukultureller Sicht insbesondere Bauteil 2 und 5 an – nicht zuletzt aufgrund des in Bauteil 2 befindlichen, denkmalgeschützten Wandgemäldes. Bei Rückbau dieses Bauteils müsste das Wanddenkmal entsprechend gesichert und an einen anderen Ort verbracht werden.

In dieser Situation empfiehlt die Verwaltung, die Frage nach dem Erhalt im weiteren Verfahren final zu beantworten. Bereits in der Interessensbekundungsphase erlangt die Stadt Klarheit darüber, ob eine am (Teil-) Erhalt interessierte Bieterschaft Interesse an dem Projekt bekundet.

Wenn es am (Teil-) Erhalt interessierte Bieter oder Bieterinnen gibt, kann ihnen im weiteren Verfahren z. B. durch eine höhere Bepunktung von Konzepten, die einen (Teil-) Erhalt beinhalten, Rechnung getragen werden. Von einer Verpflichtung zum Erhalt wird abgeraten.

4: Nächste Schritte

Als nächstes muss zügig ein auf Konzeptvergabeverfahren spezialisiertes Büro mit der weiteren Ausarbeitung dieses hier umrissen Vorgehens beauftragt werden mit dem Ziel, in 2026 mit der Interessensbekundung in das Konzeptvergabeverfahren einzusteigen. Aufgabe wird es sein, die einzelnen Verfahrensschritte zu prüfen und zu konkretisieren, gemeinsam mit der Verwaltung die Bewertungskriterien zu erarbeiten sowie das gesamte Verfahren umzusetzen und kommunikativ zu begleiten.

Für die Stadtkante bereitet die Verwaltung die Bewerbung für die Aufnahme in das Programm „Bau.Land.Partner“ vor. Das nächste Aufrufverfahren startet voraussichtlich im Frühjahr 2026.

Auf Basis der Vorzugsvariante 2: „Fokus Grünraum“ sollten alsbald auch die Planungen für den Ausbau der Strunde auf dem Stadthaus-Grundstück angegangen werden, damit diese – wie von der Genehmigungsbehörde gewünscht – im Planfeststellungsverfahren für die Strundeoffenlegung auf dem Zanders-Areal berücksichtigt werden können. Hier müssen verwaltungsintern Zuständigkeiten sowie die Finanzierung geklärt werden.

Die Politik wird weiterhin engmaschig in dem Prozess beteiligt und auch der Gestaltungsbeirat soll in der Vorbereitung und Umsetzung des Konzeptvergabeverfahrens sowie des angedachten Wettbewerbs weiter involviert werden. Ebenso wird die Öffentlichkeit in das Verfahren mit eingebunden.

Anlagen

Anlage 1: Prozessbericht

Anlage 2: Schema Konzeptvergabeverfahren

Anlage 3: Übersicht Gebäudeteile (Bestand)

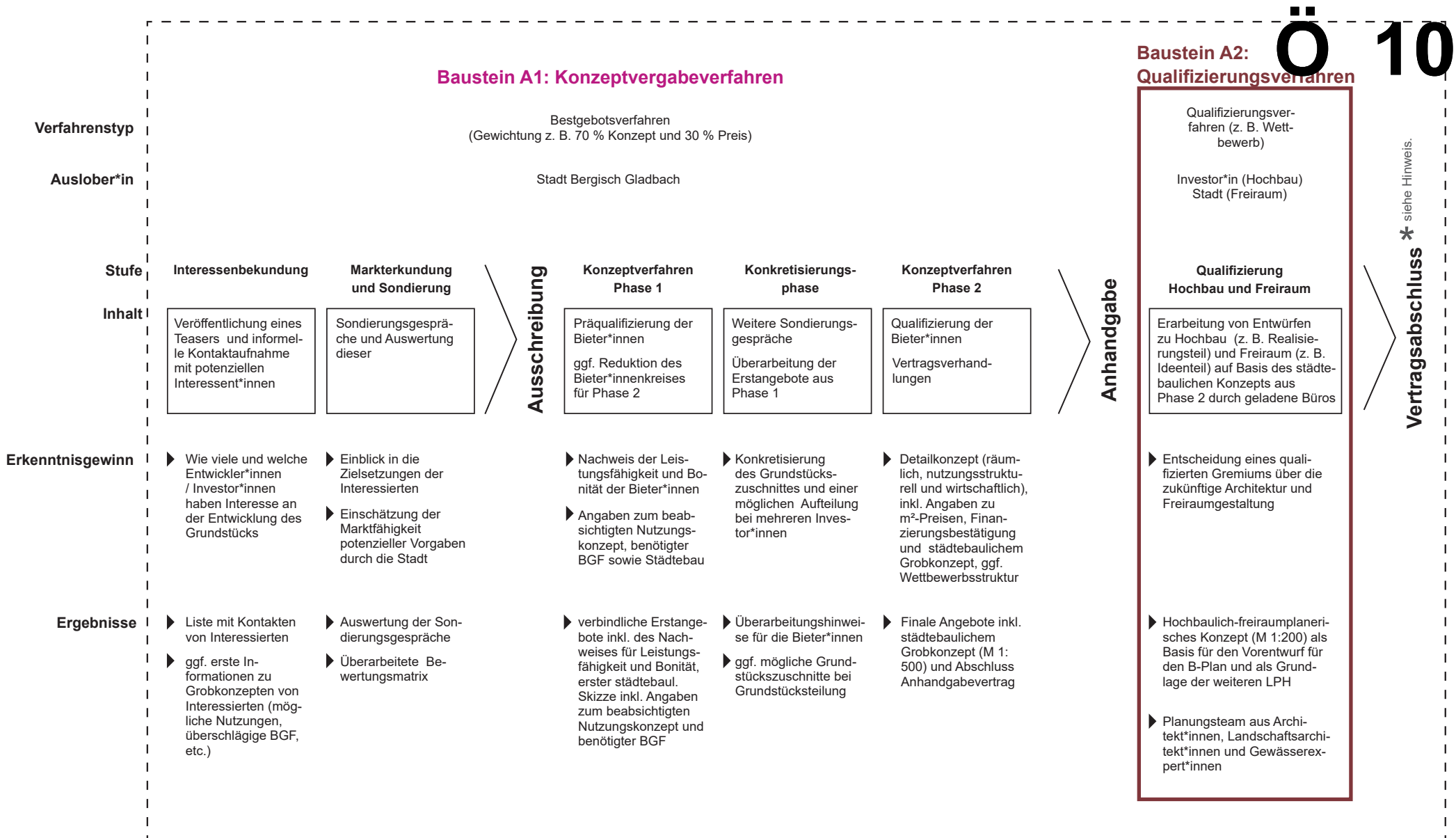
Anlage 4: Kurzstudie Städtebau

Anlage 5: Kurzstudie Städtebau - Vorzugsvariante 1 (Klare Kante)

Anlage 6: Kurzstudie Städtebau - Vorzugsvariante 2 (Fokus Grünraum)

Anlage 7: Vergleich Rahmenbedingungen Projektbausteine

Anlage 8: Zeitplan mit Abhängigkeiten

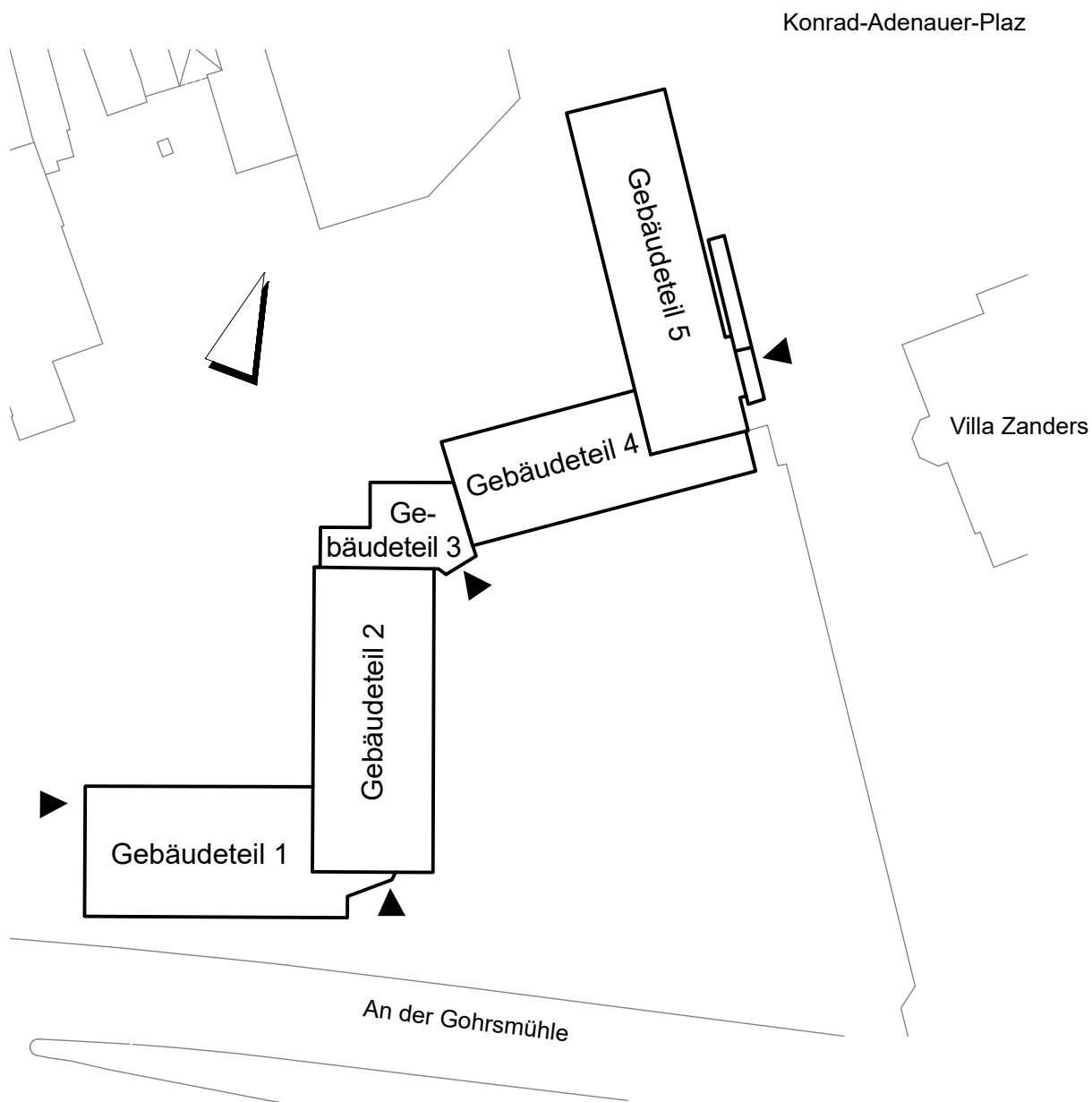


* Hinweis: Die schematische Darstellung zeigt lediglich das empfohlene Vergabeverfahren (Konzeptverfahren) für die Alten Stadthäuser sowie das Qualifizierungsverfahren für Architektur und Freiraum. Für den Vertragsabschluss kann der Abschluss weiterer Verfahrensschritte (wie z. B. das B-Plan-Verfahren) Voraussetzung sein.

Grafik: D&K drost consult GmbH

Abb. 13 Schematische Darstellung des Konzeptverfahrens für die Stadtkante "An der Gohrmühle" und des Qualifizierungsverfahrens

Übersicht über die Gebäudeteile der Alten Stadthäuser



Quelle: Stadt Bergisch Gladbach



Konrad-Adenauer-Platz

Bürgerhaus Bergischer Löwe

Villa Zanders

Villa-Zanders-Park

Schnabelsmühle

An der Gohrsmühle

Bildungsquartier Zanders (in Planung)

49



Konrad-Adenauer-Platz

Bürgerhaus
Bergischer Löwe

Villa Zanders

Villa-Zanders-Park

Schnabelsmühle

privater
Freiraum

Konrad-Adenauer-Platz

Freiraum Strunde

An der Gohrmühle

Bildungsquartier Zanders
(in Planung)

51

ohne Maßstab

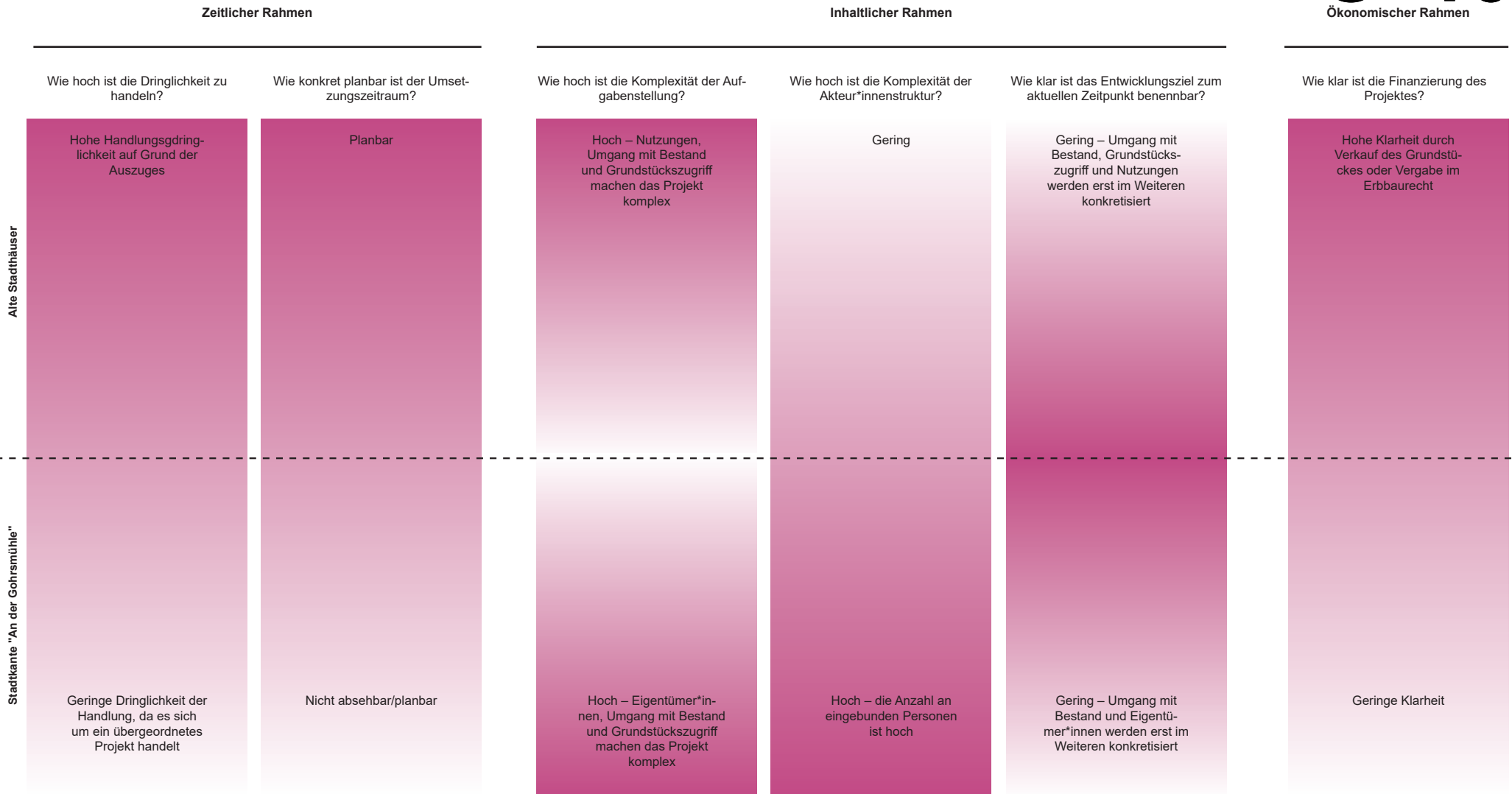


Abb. 12 Vergleich der Rahmenbedingungen für die Alten Stadthäuser und die Stadtkante "An der Gohrsmühle"

Grafik: D&K drost consult GmbH

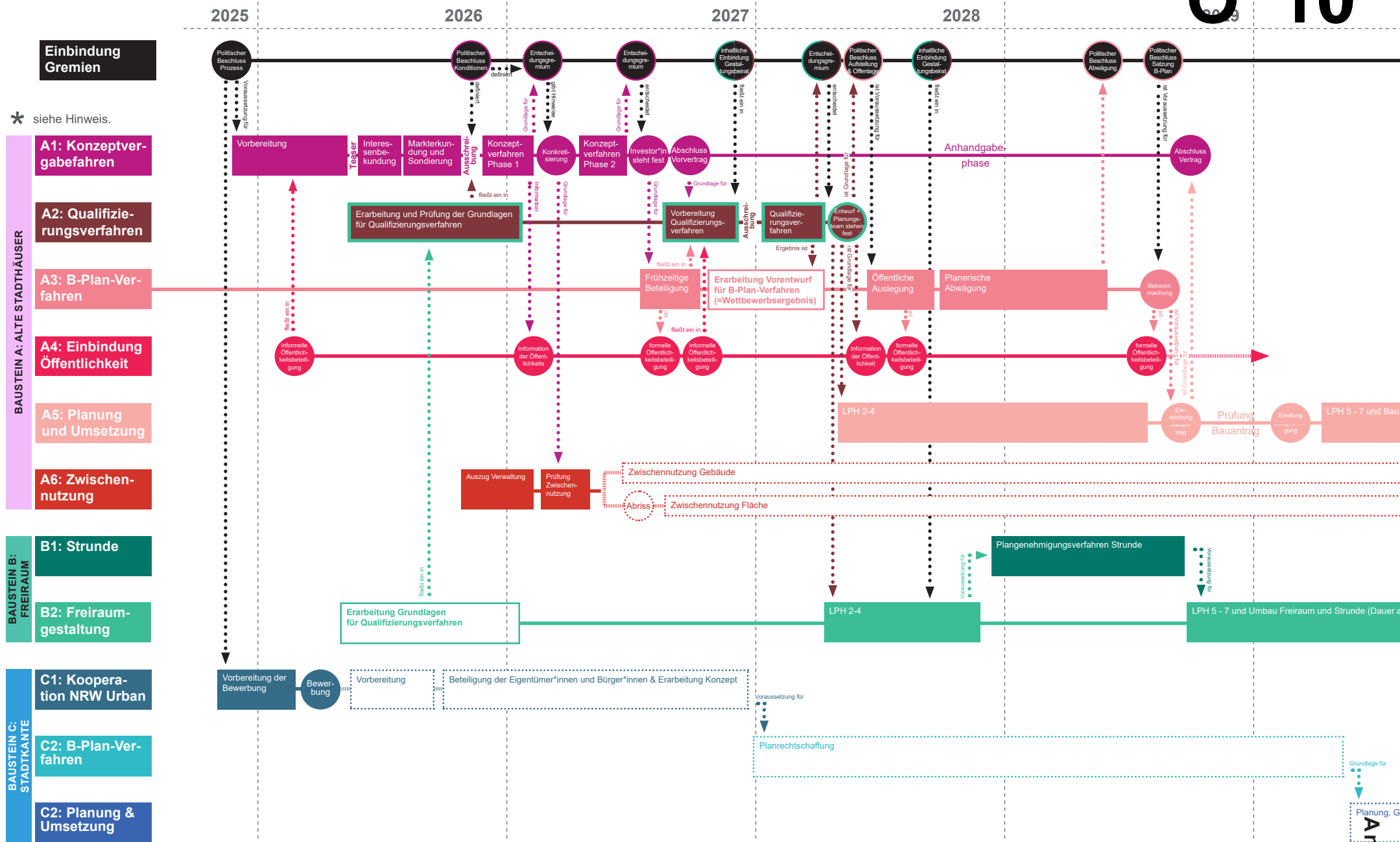
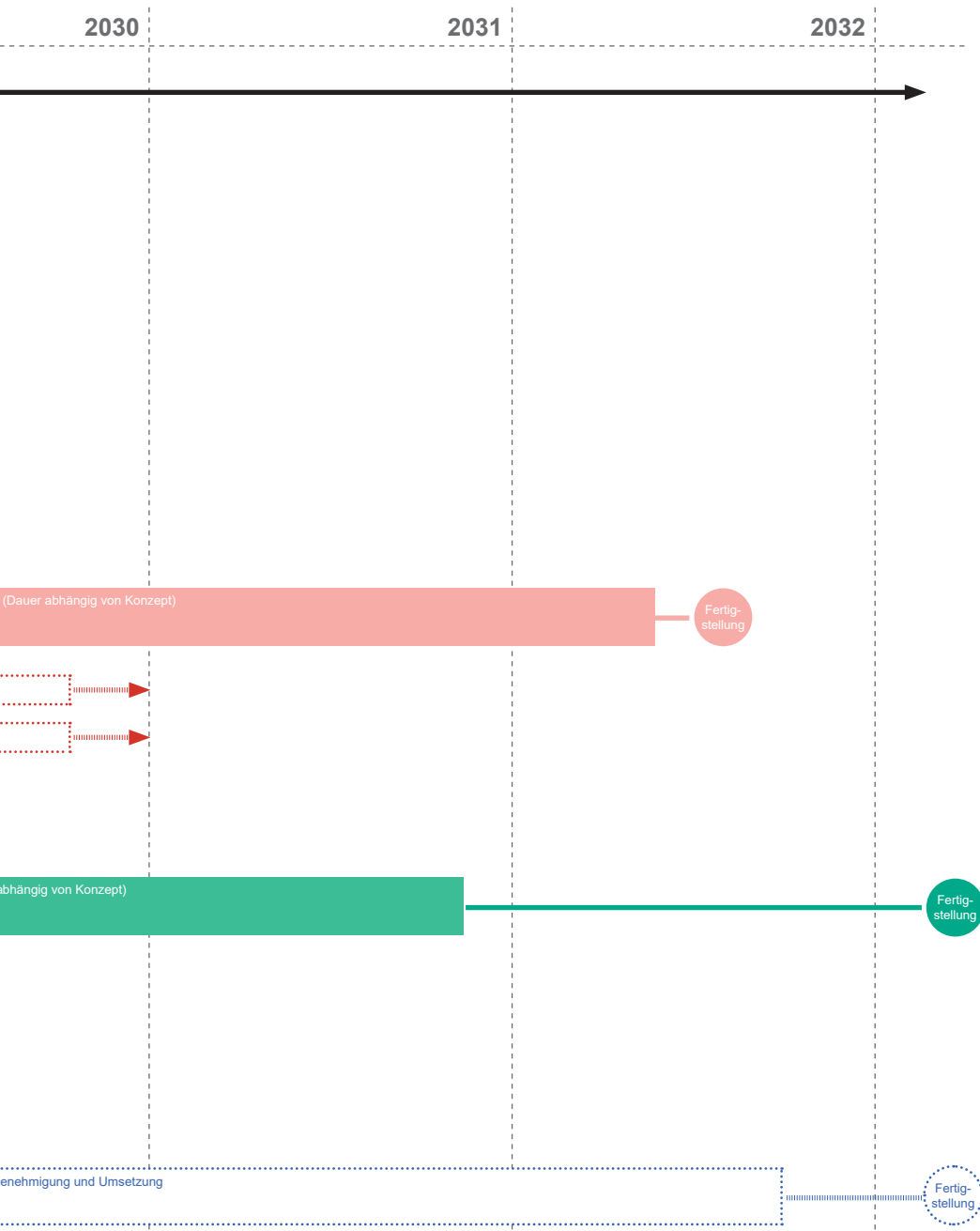


Abb. 14 Prozessaufbau, Zeitplan und Abhängigkeiten

Grafik: D&K drost consult GmbH in Zusammenarbeit mit Stadt Bergisch Gladbach



Legende

- Prozessstrang je Baustein, ongoing (Pfeil) oder mit Abschluss (meist Ereignis)
- noch unsicher, abhängig von Entscheidungen, die später im Prozess getroffen werden
- Phasen (eckig) und Ereignisse (rund), die sicher stattfinden (Dauer und Zeitpunkt abhängig von Prozessfortschritt)
- Phasen (eckig) und Ereignisse (rund), die noch unsicher sind (Dauer und Zeitpunkt abhängig von Prozessfortschritt)
- Phase, die mit einem anderen Prozessstrang / Baustein abgedeckt wird
- Abhängigkeiten und Beeinflussung der Prozessstränge und Phasen untereinander

* Hinweis: Die Darstellung beruht auf Schätzungen und Annahmen, die zum aktuellen Zeitpunkt und mit dem heutigen Wissen getroffen wurden. Der Zeitplan ist im höchsten Maße abhängig vom gewählten Konzept und dem gewählten Qualifizierungsverfahren.

BGV Rhein-Berg · Kadettenstraße 1 · 51429 Bergisch Gladbach

Stadt Bergisch Gladbach
An den Bürgermeister
An die Fraktionsvorsitzenden
An die Mitglieder des Stadtentwicklungs- und
Planungsausschusses
An den Ersten Beigeordneten

Konrad-Adenauerplatz 1
51465 Bergisch Gladbach

Der Vorstand
Ansprechpartner:
info@bgv-rhein-berg.de

www.bgv-rhein-berg.de

Datum: 22. November 2025

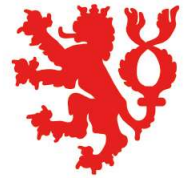
Stellungnahme zum weiteren Vorgehen bei den Stadthäusern

Sehr geehrte Damen und Herren,

für die kommende Sitzung des Stadtentwicklungs- und Planungsausschusses am 27. November 2025 sind Sie von der Verwaltung über den Sachstand der möglichen Zukunft der beiden Stadthäuser informiert worden.

Der Bergische Geschichtsverein Rhein-Berg befasst sich seit geraumer Zeit mit der sowohl architektonischen und historischen wie auch gesellschaftlichen Bedeutung dieser beiden Bauwerke im unmittelbaren Stadtzentrum. Im Jahre 2023 haben wir die Stadthäuser in Gemeinschaft mit dem Rheinischen Verein als Denkmal des Monats ausgewiesen und den Erhalt der Häuser gefordert. Aus aktuellem Anlass möchten wir unsere Position, die sich für einen unbedingten Erhalt der beiden Gebäude ausspricht, Ihnen in den Fraktionen, mit zahlreichen neuen Mitgliedern und sachkundigen Bürgerinnen und Bürgern, noch einmal darlegen:

1. Beide Gebäude stammen aus den 1950er Jahren. Ihr Baustil ist typisch für die Aufbruchsstimmung der Nachkriegszeit, wie sie sich an öffentlichen Gebäuden widerspiegelt. In Bergisch Gladbach und Umgebung ist mit dieser Architektur kein weiteres Gebäude vorhanden, so dass die beiden Stadthäuser ein Alleinstellungsmerkmal für die nähere und weitere Umgebung für sich in Anspruch nehmen können.
2. An keiner anderen Stelle im Stadtgebiet lässt sich die historische Entwicklung so konkret ablesen wie im unmittelbaren Innenstadtbereich mit einer Fülle an öffentlichen Gebäuden, die jedes für sich den Baustil seiner jeweiligen Zeitspanne darstellt:
 - Villa Zanders – erbaut 1873/1874
 - Laurentiuskirche – erbaut ab 1845 bis nach 1900
 - Rathaus – erbaut 1905/1906
 - Gasthaus Kolter und Bergischer Löwe – erbaut 1854, um 1903 erweitert um Mariensaal, später in den 1980er Jahren Umbau durch Gottfried Böhm zum heutigen Bürgerhaus



3. Wünschenswert wäre, sämtliche Gebäude unter Denkmalschutz zu stellen, weil sie bedeutsame Zeitzeugen der Entwicklung der noch jungen Stadt sind und in ihrer Darstellung einen Eindruck vermitteln, wie in den jeweiligen Zeitepochen repräsentative Gebäude, ob privat, kirchlich oder öffentlich, angelegt und umgesetzt wurden. In diesen Rahmen fügen sich die beiden Stadthäuser nahtlos ein, da sie für einen neuen Baustil stehen, der sich deutlich vom Historisierenden der übrigen Bauten um den Markt abhebt und damit zugleich die neue Zeit abbildet.
4. Die beiden Stadthäuser verfügen über künstlerische Besonderheiten, die im Gegensatz zu vielen heutigen öffentlichen Gebäuden sich noch dem Stichwort „Kunst am Bau“ verschrieben hatten – das ehemalige Finanzamtsgebäude an der Gohrsmühle weist an seiner Südfassade eine aufwändige Sonnenuhr auf, im Inneren des Gebäudes hängt das als Denkmal ausgewiesene Gemälde „Lebensfreude“ – eine Arbeit, die für die Aufbruchstimmung steht. Das der Kreisverwaltung als Erweiterungsbau dienende Stadthaus verfügt neben seiner besonderen Architektur über ein Treppenhaus, das aus Lindlarer Marmor hergestellt wurde und gleichfalls mit dieser Besonderheit ein Alleinstellungsmerkmal darstellt.
5. Unter heutigen Gesichtspunkten wird angesichts des Klimawandels und der nicht unendlich zur Verfügung stehenden Ressourcen insbesondere auch vom Berufsverband der Architekten darauf hingewiesen, dass „grauer Beton“ einen besonderen Wert hat. Materialien und Rohstoffe sind hier bereits einmal eingesetzt worden – was bedeutet: Sanieren, Umbauen im Bestand, um weiteren Verbrauch an Rohstoffen so gering wie möglich zu halten.
6. Die Tatsache, dass beide Gebäude in einer Skelettbauweise errichtet wurden, was einen erheblichen Spielraum bei der Neugestaltung der Räumlichkeiten und einer flexiblen Nutzung ermöglicht, bestärkt uns in unserem Anliegen, die Häuser zu erhalten und nach einer entsprechenden Sanierung nach heutigem Standard einer anderen Nutzung zuzuführen – Geschäfte im Erdgeschoss, Wohnungen, etwa für Studierende, und/oder Büros sind denkbar und zum Teil auch bereits vorgeschlagen worden.

Aus den o.a. Gründen weisen wir nachdrücklich darauf hin, dass in diesem Innenstadtbereich sich die Geschichte von Gladbach beispielhaft ablesen lässt - erst recht, wenn die Verbindung zum Zanders-Gelände mit seinen denkmalgeschützten Gebäuden geschaffen und damit ein weiteres Element sowohl der Bau- wie der Industriegeschichte der Stadt mit Grün hinzugefügt wird.

Als BGV Rhein-Berg setzen wir uns deshalb für den Erhalt der Stadthäuser ein.

Mit den besten Grüßen aus dem Naturpark Bergisches Land

Lothar Eschbach
1. Vorsitzender

Mark vom Hofe
2. Vorsitzender

Mitglied des Stadtrats Bergisch Gladbach Die Linke
Konrad-Adenauer Platz 1 – 51465 Bergisch Gladbach
Tel.: 0172-2410212 – tomas@santillan.de – www.santillan.de

Ö 10
Die Linke
Tomás M. Santillán

An den Bürgermeister der
Stadt Bergisch Gladbach
Konrad-Adenauer Platz 1
51465 Bergisch Gladbach

- Eingegangen -
22. Nov. 2025
FB9 [Signature]

Bergisch Gladbach, 22.11.2025

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

hiermit gebe ich Ihnen meine Änderungsanträge zu **Drucksache 0652/2025 – „Rahmenplanung 2.0 | hier: Beschluss über den Prozessaufbau für die Alten Stadthäuser und die Stadtkante als Grundlage für die weitere Bearbeitung“** – für die Ratssitzung am 18.12.2024 zur Kenntnis und bitte Sie, diese bei der Aussprache zu berücksichtigen und frühzeitig den Mitgliedern des Stadtrats zur Kenntnis zu geben. Darüber hinaus bitte ich sie, meine Änderungsanträge auch in dem **Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss am 27.11.2025** zu diskutieren.

Die Beschlussvorlage Drucksache 0652/2025 wird wie folgt ändern:

Antrag A: Transparente, faire und gemeinwohlorientierte Ausschreibung

Punkt III wird wie folgt geändert:

Für das Grundstück „Alte Stadthäuser“ ist ein Konzeptvergabeverfahren durchzuführen. Dazu erfolgt eine transparente, europaweite Ausschreibung auf Grundlage klimagerechter sowie sozialer Konzeptvorgaben, um ein Büro zur Betreuung des Konzeptvergabeverfahrens zu beauftragen.

Antrag B: Keine Festlegung auf Variante 2

In Punkt III werden die Worte „gemäß Anlage 2“ ersatzlos gestrichen.

Antrag C: Erbbaurecht

Punkt V wird wie folgt geändert:

das gesamte Grundstück der Alten Stadthäuser inkl. öffentlichem Freiraum und Strunde in einer noch zu definierenden Grundstücksgröße zunächst in öffentlicher Hand zu behalten oder in eine kommunale Beteiligungsgesellschaft zu überführen.

Für eine spätere Entscheidung wird für das Grundstück „Alte Stadthäuser“ bevorzugt ein Erbpachtmodell geprüft und angewendet, das eine dauerhafte gemeinwohlorientierte Nutzung sicherstellt.

Der gemeinwohlorientierte Träger – insbesondere eine Bürgergenossenschaft – erhält die Möglichkeit eines späteren Erwerbs des Grundstücks, sofern die

dauerhafte Gemeinwohlorientierung vertraglich gesichert ist und der Erwerb im öffentlichen Interesse liegt.

Antrag D: Variante 2 bekommt keinen Vorzug

In Punkt IV werden die Worte „Variante 2: ‚Fokus Grünraum‘“ ersatzlos gestrichen.

Antrag E: Ditsche-Vorschlag mit Bürgergenossenschaft für Wohnraumschaffung i. G.

In Punkt IV wird der Ditsche-Vorschlag mit Bürgergenossenschaft für Wohnraumschaffung i. G. als Vorzugsvariante eingefügt. Der Satz wird wie folgt geändert: „dem Konzeptvergabeverfahren die Vorzugsvariante ‚Ditsche-Vorschlag Stadthäuser GL‘ als städtebauliches Leitbild zugrunde zu legen,“

Antrag F: Leitbild und Konzept

Punkt VI wird vollständig gestrichen und durch folgenden Text ersetzt:
Dem Konzeptvergabeverfahren werden nachfolgende Punkte als städtebauliches Leitbild zugrunde gelegt:

- Das Grundstück wird im Schwerpunkt für klimagerechtes und soziales Wohnen genutzt.
- Es entstehen hauptsächlich dauerhaft mietpreis- und belegungsgebundene, bezahlbare und geförderte Wohnungen für Auszubildende, Student:innen, Senior:innen oder auch in Teilen als Schutzwohnungen.
- Das historische Ensemble sowie die bestehende Bausubstanz werden erhalten und – soweit technisch möglich – zu Wohnraum und dazugehörigen Gemeinschaftsflächen, Kellern, Technikräumen etc. umgebaut.
- Absolute Priorität hat: Sanierung + Aufstockung + maximale Nutzung der vorhandenen Gebäudeinfrastruktur, grauen Energie vor jedem Abriss, soweit ökologisch und wirtschaftlich sinnvoll.
- Diese Vorgaben sind bereits in der Konzeptphase und in der Ausschreibung zwingend zu berücksichtigen.

Antrag G: Bezahlbaren Wohnraum schaffen!

Punkt VI wird wie folgt geändert und ergänzt:

Die Fläche wird zu 100 % – inklusive der Gemeinschaftsräume, Technikräume etc. – für gemeinwohlorientierten Wohnraum für Auszubildende, Student:innen, Senior:innen oder auch in Teilen als Schutzwohnungen genutzt.

Antrag H: Cradle-to-Cradle-Standards zum Klimaschutz

Punkt VI wird wie folgt geändert und ergänzt:

Die Sanierung oder ein etwaiger Neubau erfolgt nach Cradle-to-Cradle-Prinzipien: kreislauffähige, schadstofffreie Materialien, vollständig demontier- und wiederverwendbar.

Antrag I: Öffentliche Grün- und Retentionsfläche

Punkt VI wird wie folgt ergänzt:

Die heutigen Parkplätze vor den Gebäuden werden dauerhaft entsiegelt und in eine öffentliche Grün- und Retentionsfläche umgewandelt – als Klimainsel, Hochwasserschutzfläche und Erholungsraum für alle Bürger:innen.

Antrag J: Keine ergänzenden Bauten

Punkt VI wird wie folgt ergänzt:

Kein zusätzlicher Neubau auf dieser Fläche.

Antrag K: Gemeinwohlorientierte Trägerschaft

Punkt VIII wird als neuer Punkt hinzugefügt:

Die Verwaltung prüft bevorzugt und wohlwollend das bürgereigene Genossenschaftsmodell (Ditsche-Vorschlag), ggf. in Kooperation mit der Rheinisch-Bergischen Siedlungsgesellschaft (RBS) oder anderen gemeinwohlorientierten Baugenossenschaften der Region.

Antrag L: Wandbild „Lebensfreude“

Punkt IX wird als neuer Punkt hinzugefügt:

Das Wandbild „Lebensfreude“ wird gesichert, unter Denkmalschutz gestellt und so zugänglich gemacht, dass es auch besichtigt werden kann.

Begründung der Änderungsanträge

Abriss und renditeorientierte Nutzung würden die Schaffung dringend benötigten zentrumsnaher und bezahlbaren Wohnraums verhindern.

Die Änderungsanträge wirken dem entgegen, indem sie verbindlich festlegen, dass das Grundstück ausschließlich für dauerhaft bezahlbaren, sozial gebundenen Wohnraum genutzt wird. Außerdem soll die historische Bausubstanz erhalten bleiben. Durch die Priorisierung von Sanierung, Kreislaufmaterialien und Cradle-to-Cradle-Prinzipien können Nachhaltigkeit und eine gemeinwohlorientierte Stadtentwicklung gestärkt werden.

Die Forderungen adressieren das öffentliche Interesse und setzen ein klares politisches Zeichen: Wohnen ist kein Spekulationsobjekt, sondern Teil einer solidarischen, sozialen, nachhaltigen und klimagerechten Stadtentwicklung. Die Vorgabe, Wohnraum für Auszubildende und Student:innen zu schaffen, unterstützt zudem die Entwicklung eines Bildungscampus auf dem Zander-Areal und erleichtert es der eigenen Verwaltung, Personal auszubilden. Seniorengerechte Wohnungen in der Stadtmitteln schaffen darüber hinaus andernorts nutzbaren Wohnraum, der dadurch frei wird.

Mit freundlichen Grüßen



Tomás M. Santillán

Mitglied des Stadtrats Bergisch Gladbach – Die Linke

Sitzungsunterlagen

Sitzung des Stadtentwicklungs- und
Planungsausschusses

05.03.2026

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente	
Einladung	5
Vorlagendokumente	
TOP Ö 11 Rahmenplanung 2.0 hier: Alte Stadthäuser – Prüfauftrag zur Verlagerung der Haltestellen „Bergisch Gladbach Markt“ an die Straße An der Gohrsmühle	
Mitteilungsvorlage 0099/2026	9
Anlage 1_Planung_Büro_Zimmermann 0099/2026	13
Anlage 2_2018_Bericht_VIA 0099/2026	15
Anlage_3_2024_Sicherheitsaudit_Turbokreisel 0099/2026	219
Anlage_4_Stellungnahme_Sicherheitsauditorin 0099/2026	247

Stadt Bergisch Gladbach

Datum

13.02.2026

Ausschussbetreuender Fachbereich

Zentraler Dienst 6-10

Sachbearbeitung

Saskia Kramarczyk

Telefon-Nr.

02202-142964

Tag und Beginn der Sitzung

Donnerstag, 05.03.2026, 17:00 Uhr

Einladung

zur 2. Sitzung des Stadtentwicklungs- und Planungsausschusses 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 Kramarczyk, Tel. 02202-142964 oder unter s.kramarczyk@stadt-gl.de.

Tagesordnung

Ö Öffentlicher Teil

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

- 2** **Bestellung einer neuen Schriftführung
Vorlage: 0002/2026**

- 3** **Genehmigung der Niederschriften der vergangenen Sitzungen - öffentlicher Teil**

- 4** **Mitteilungen der/des Ausschussvorsitzenden**

- 5** **Mitteilungen des Bürgermeisters**

- 5.1** **Fußgängerzone Bergisch Gladbach - Weiteres Vorgehen zur Beseitigung des Schadensbildes**

- 5.2** **Strategisches Entwicklungskonzept Gronau (StEK Gronau)
Maßnahme 5 "Programm zur klimaangepassten und energetischen Sanierung von Dächern, Fassaden und Vorzonen"
Antragstellung im Rahmen des KfW-Förderprogramms 432**

- 6 Bericht über die Durchführung der Beschlüsse aus der letzten Sitzung - öffentlicher Teil
Vorlage: 0804/2025**
- 7 Personalsituation im FB 6
Vorlage: 0003/2026**
- 8 Haushaltsplanberatungen**
- 8.1 Haushaltsplanberatungen der Produktgruppen des FB 6 für 2026
Vorlage: 0011/2026**
- 8.2 Haushaltsplanberatung der Produktgruppe 09.015 Zanders-Areal für das Haushaltsjahr 2026
Vorlage: 0043/2026**
- 9 Eintragung in die Denkmalliste
- kath. Kirche St. Josef
Vorlage: 0808/2025**
- 10 Rahmenplanung 2.0 | hier: Beschluss über den Prozessaufbau für die Alten Stadthäuser und die Stadtkante als Grundlage für die weitere Bearbeitung
Vorlage: 0652/2025**
- 11 Rahmenplanung 2.0 | hier: Alte Stadthäuser – Prüfauftrag zur Verlagerung der Haltestellen „Bergisch Gladbach Markt“ an die Straße An der Gohrsmühle
Vorlage: 0099/2026**
- 12 Arbeitsprogramm Verbindliche Bauleitplanung
Vorlage: 0812/2025**
- 13 Umsetzung Bau-Turbo 1: Änderung der Zuständigkeitsordnung
Vorlage: 0811/2025**
- 14 Umsetzung Bau-Turbo 2: Städtebauliche Grundsatzziele
Vorlage: 0076/2026**
- 15 Bauprojekt „Im Bungert“ – Zustimmung der Gemeinde i.S.d. § 246e BauGB
Vorlage: 0810/2025**
- 16 Bauvorhaben Strundepark – Genehmigung nach dem Bauturbo
Vorlage: 0818/2025**

- 17 Bauvorhaben Hauptstraße (Wohnanlage mit Kurzzeitpflegestation)**
– Genehmigung nach dem Bauturbo
Vorlage: 0007/2026
- 18 Sachstandsbericht Neubau IGP**
Vorlage: 0809/2025
- 19 Freiflächen Photovoltaik-Konzept**
Vorlage: 0023/2026
- 20 1. Jahresübersicht 2025 zur Wohnraumschutzsatzung in Bergisch Gladbach**
Vorlage: 0831/2025
- 21 Einwohnerstrukturdaten 2025**
Vorlage: 0025/2026
- 22 Verlängerung Linie 1 - Konkretisierung Trassenführung**
Vorlage: 0047/2026
- 23 Stellungnahme Waldumwandlungsantrag Schloss Lerbach GmbH & Co. KG**
Vorlage: 0110/2026
- 24 Anträge der Fraktionen**
- 24.1 Gemeinsamer Antrag der SPD-Fraktion und Bündnis 90/ DIE GRÜNEN zur Beschattung des Wasserspiels in der Schlossstraße**
Vorlage: 0122/2026
- 24.2 Gemeinsamer Antrag der Fraktionen der CDU, SPD und Bündnis 90/ DIE GRÜNEN zu den Stadthäusern vom 11.02.2026**
Vorlage: 0136/2026
- 25 Anfragen der Ausschussmitglieder**
- 25.1 Anfrage der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN vom 02.02.2026 zu verkehrlichen Entwicklungen in der Innenstadt als Folge der geplanten Neubauprojekte**
Vorlage: 0102/2026
- 25.2 Anfrage der Fraktion Bündnis 90/ DIE GRÜNEN zur Erweiterung der Wohnraumschutzsatzung**
Vorlage: 0123/2026

N Nicht öffentlicher Teil

- 1 Genehmigung der Niederschriften der vergangenen Sitzungen - nicht öffentlicher Teil**

- 2 Mitteilungen der/des Ausschussvorsitzenden**

- 3 Mitteilungen des Bürgermeisters**

- 4 Bericht über die Durchführung der Beschlüsse aus der letzten Sitzung - nicht öffentlicher Teil
Vorlage: 0805/2025**

- 5 Bericht über die Auftragsvergaben des FB 6 über 10.000 Euro
Vorlage: 0806/2025**

- 6 Bericht der Geschäftsstelle zur 58. GBR-Sitzung am 29.10.2025
Vorlage: 0807/2025**

- 7 Grundstückstausch Hauptstraße
Vorlage: 0001/2026**

- 8 Anträge der Fraktionen**

- 9 Anfragen der Ausschussmitglieder**

gez. Ebert
Vorsitzender

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

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

07. Dezember 2018

Inhaltsverzeichnis

1	Zielsetzung	12
2	Verkehrszählung	14
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
3	Verkehrserzeugung.....	36
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
4	Verkehrsbelastung in den Varianten.....	41
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
5	Qualität des Verkehrsablaufs an den Knoten.....	76
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

6	Kurzfristige Lösungsansätze für die Stationsstraße	84
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
7	Bewertung und Empfehlung.....	95
8	Anhang.....	97
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
9	Quellen.....	133

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 m² gewerbliche Bruttogeschossfläche
 - Hotel mit 100 Betten
- BP 2118 – Jakobstraße – (ehemaliges Köttgen-Gelände):
 - Geschossfläche Neubauten Gewerbe (IV Geschosse): 27:000 m²
 - Geschossfläche Neubauten Wohnen (IV Geschosse): 13:000 m²
- Neues Stadthaus:
 - ca. 18:800 m² Bruttogeschossfläche (ohne Verkehrsflächen) bzw. 13.400 m² Nutzfläche

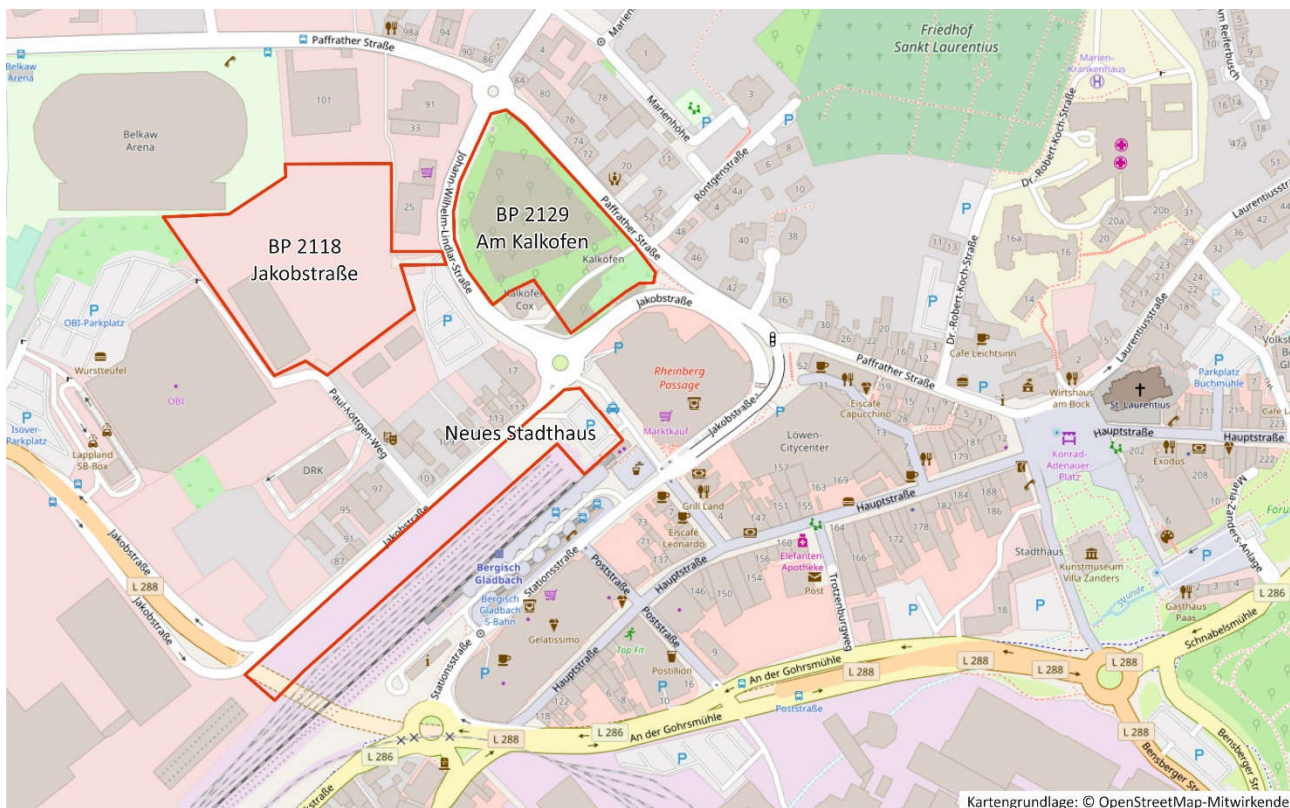


Abbildung 1-1: Untersuchungsgebiet

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 Zähldaten 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.

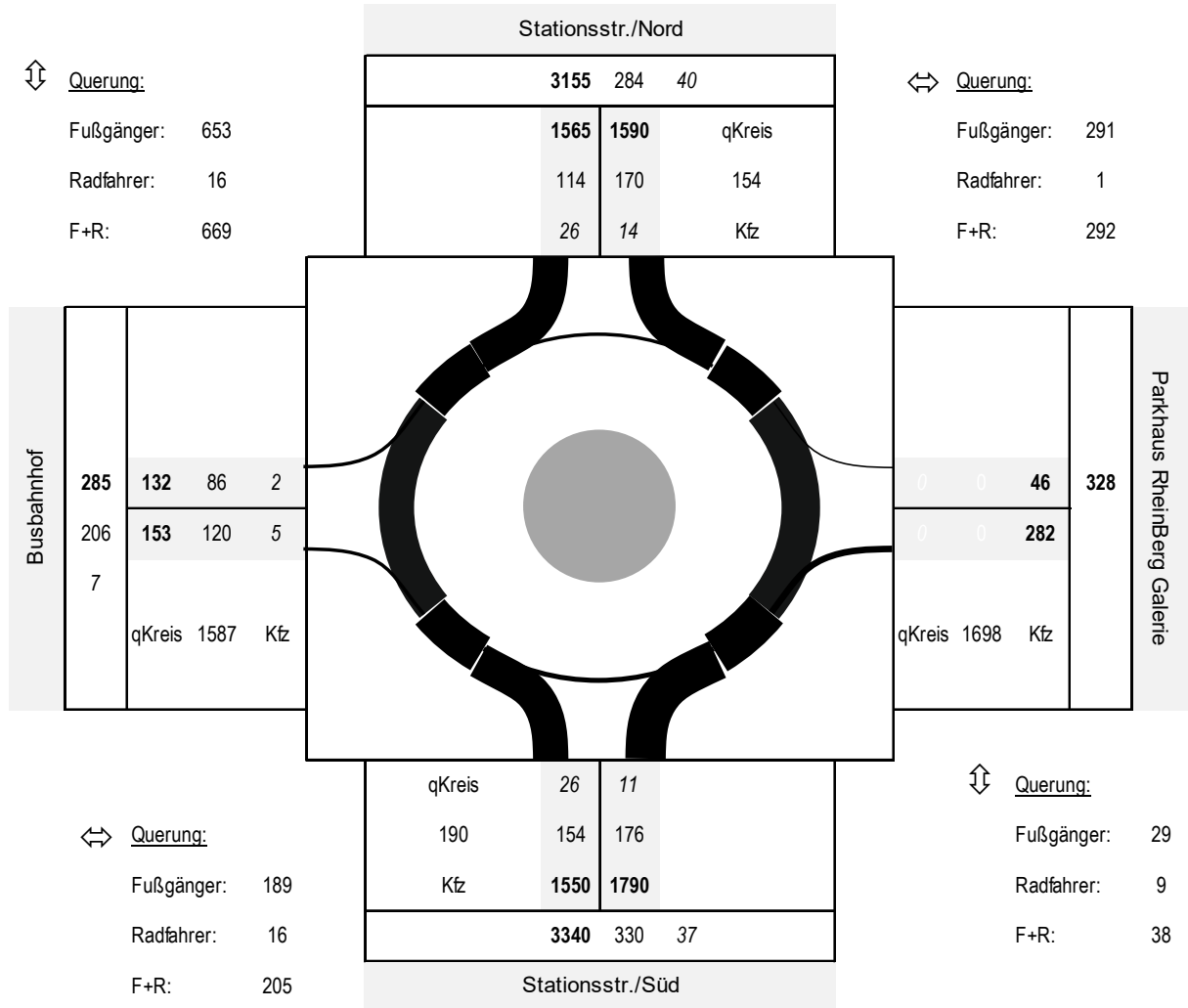
2.1.1 Knoten Stationsstraße/ Minikreisel

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



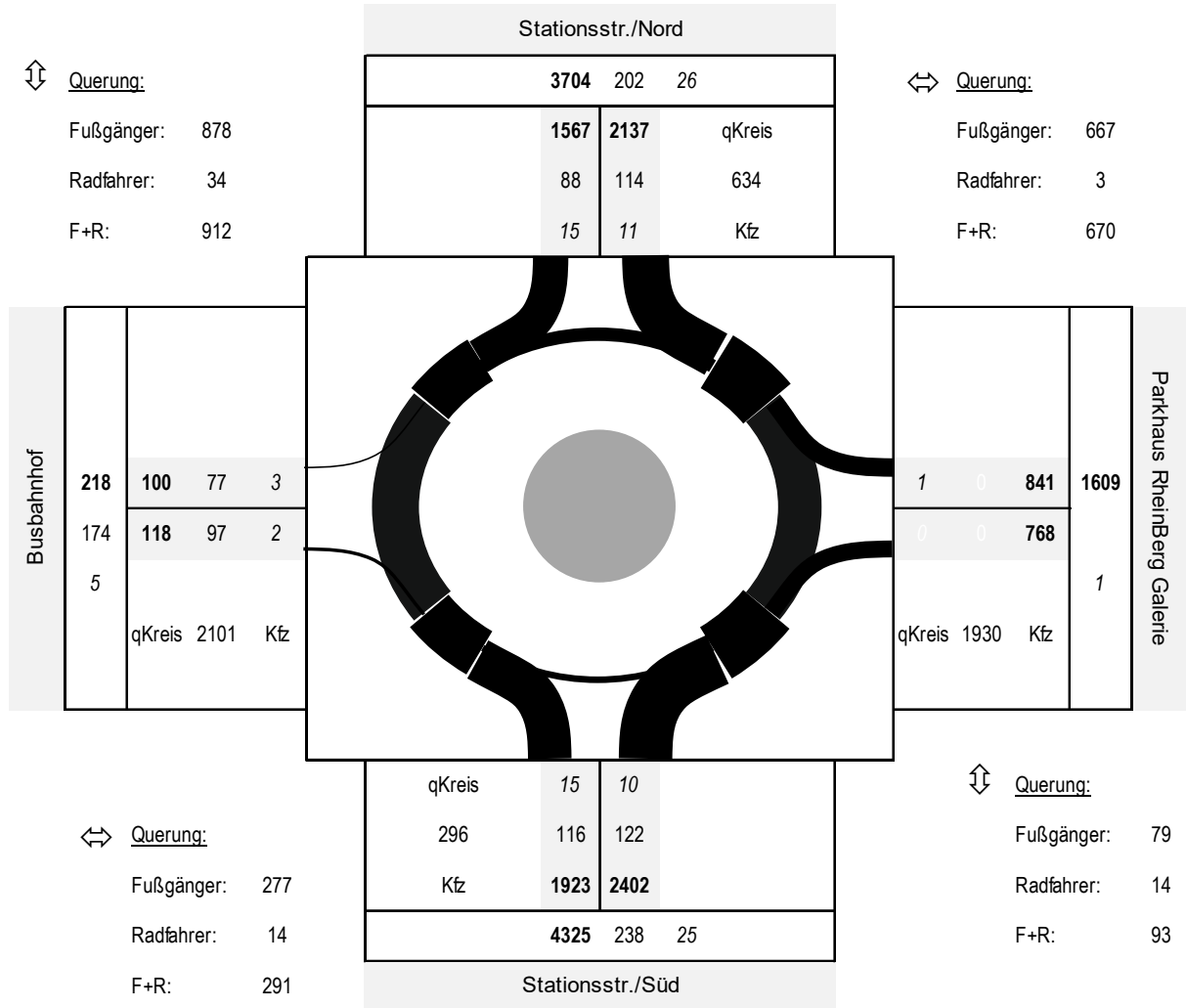
Gesamtbelastung:

3596	alle Fahrzeuge	%	
3554	Kfz	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

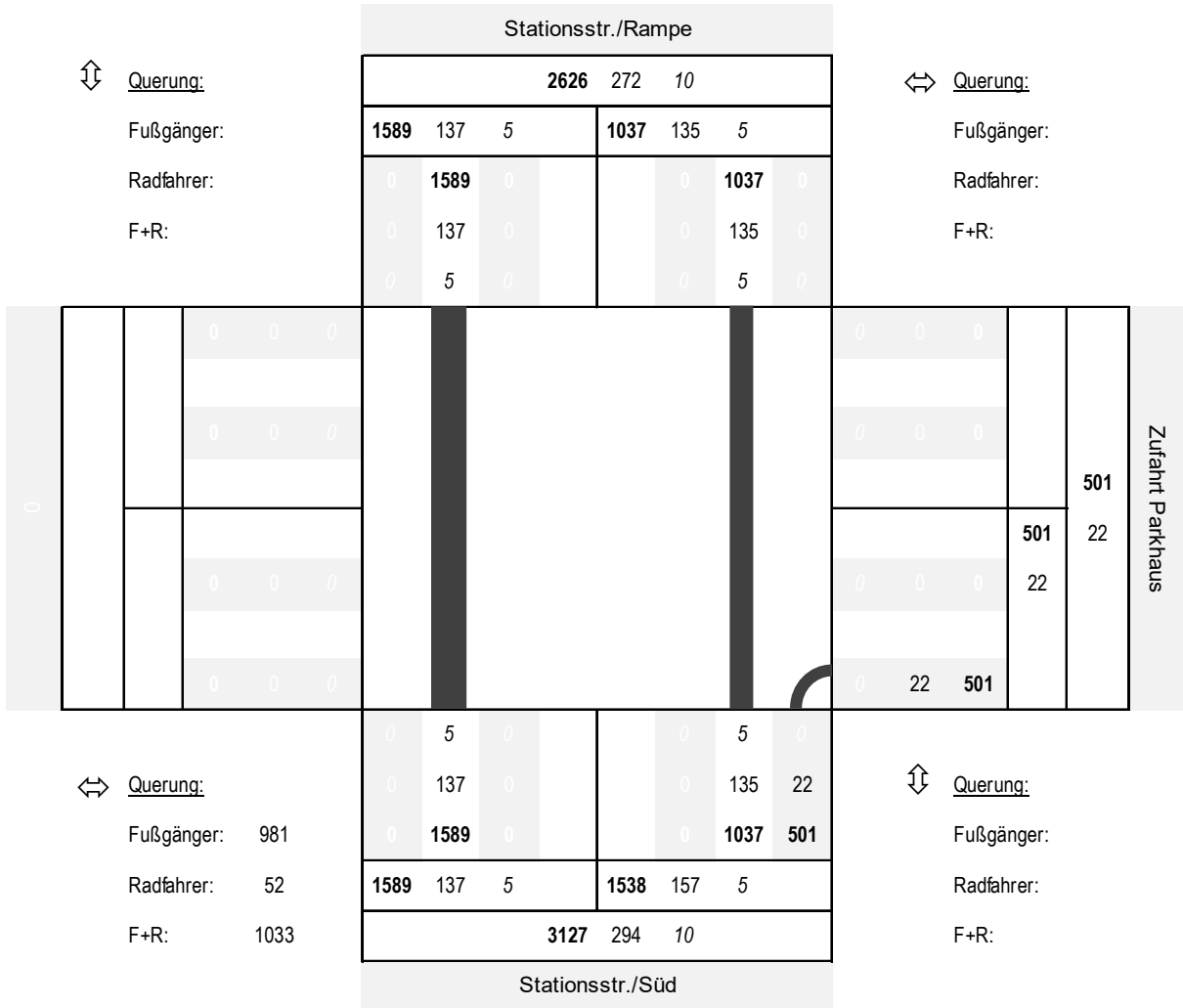
In der Morgenstundengruppe nutzten 2.626 Kfz die Verbindungsrampe von der Stationsstraße zur Paffrather Straße und umgekehrt. 501 Kfz fuhren von der Stationsstraße in Richtung des Parkhauses bzw. in Richtung der Parkhausumfahrt Jakobstraße. Dies entspricht etwa einem Drittel des auf der Stationsstraße 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



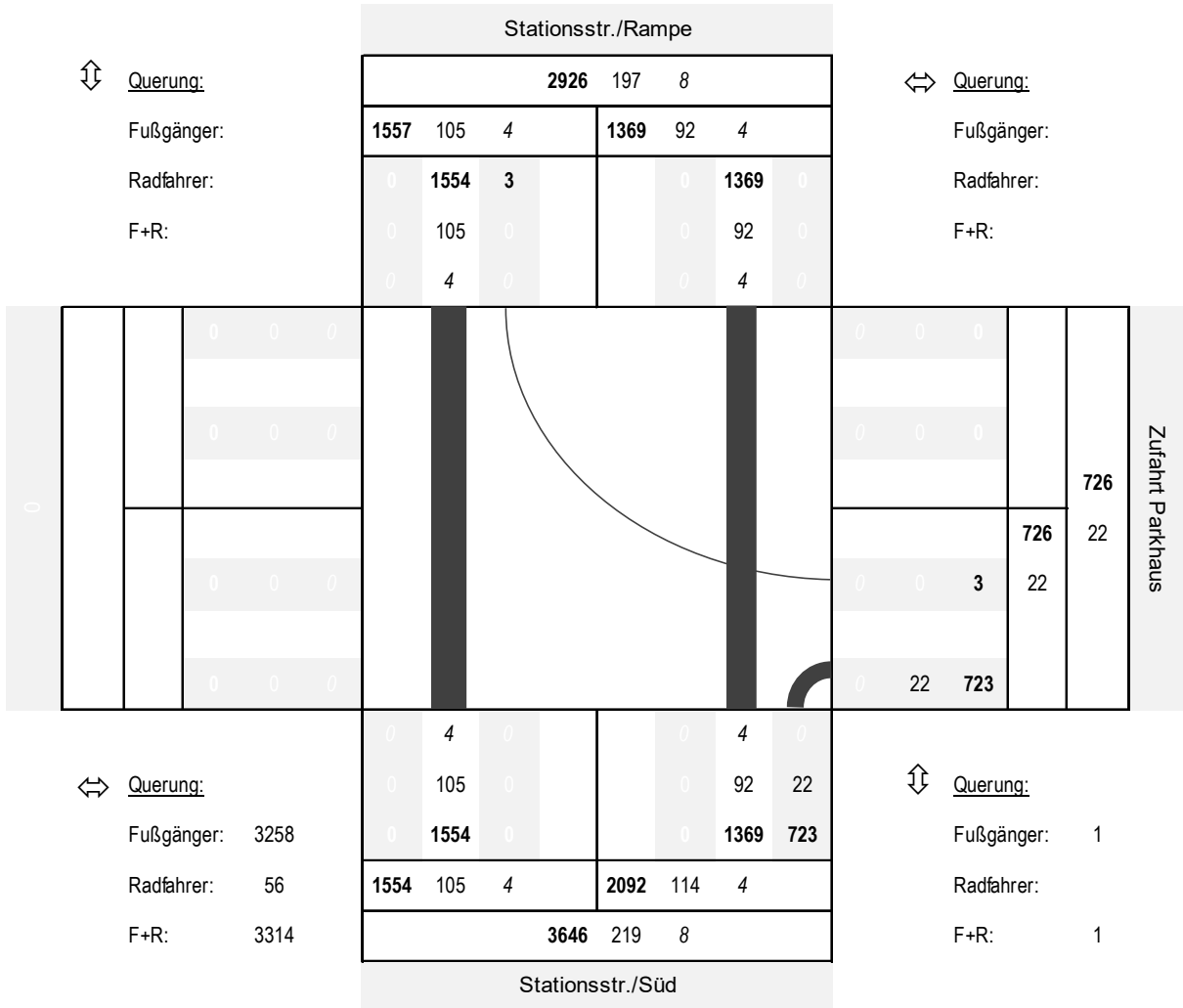
Gesamtbelastung:

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

Knoten: Stationsstr./Johann-Wilhelm-Lindlar-Str.
Startzeit: Do 30.03.2017 15:00
Endzeit: Do 30.03.2017 19:00



Gesamtbelastung:

3657	alle Fahrzeuge	%	
3649	Kfz	99,8	Anteil an allen Fahrzeugen
219	Schwerverkehr	6,0	Anteil an Kfz
8	Fahrräder a.d. Fahrbahn	0,2	Anteil an allen Fahrzeugen

Legende:
XXX Kfz
 XXX Schwerverkehr
 XXX Fahrräder auf der Fahrbahn

Abbildung 2-4: Zählung Stationsstraße/ Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße am Donnerstag, 30.03.2017, 15:00–19:00 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
Summe	752	14
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
Summe	610	6

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.

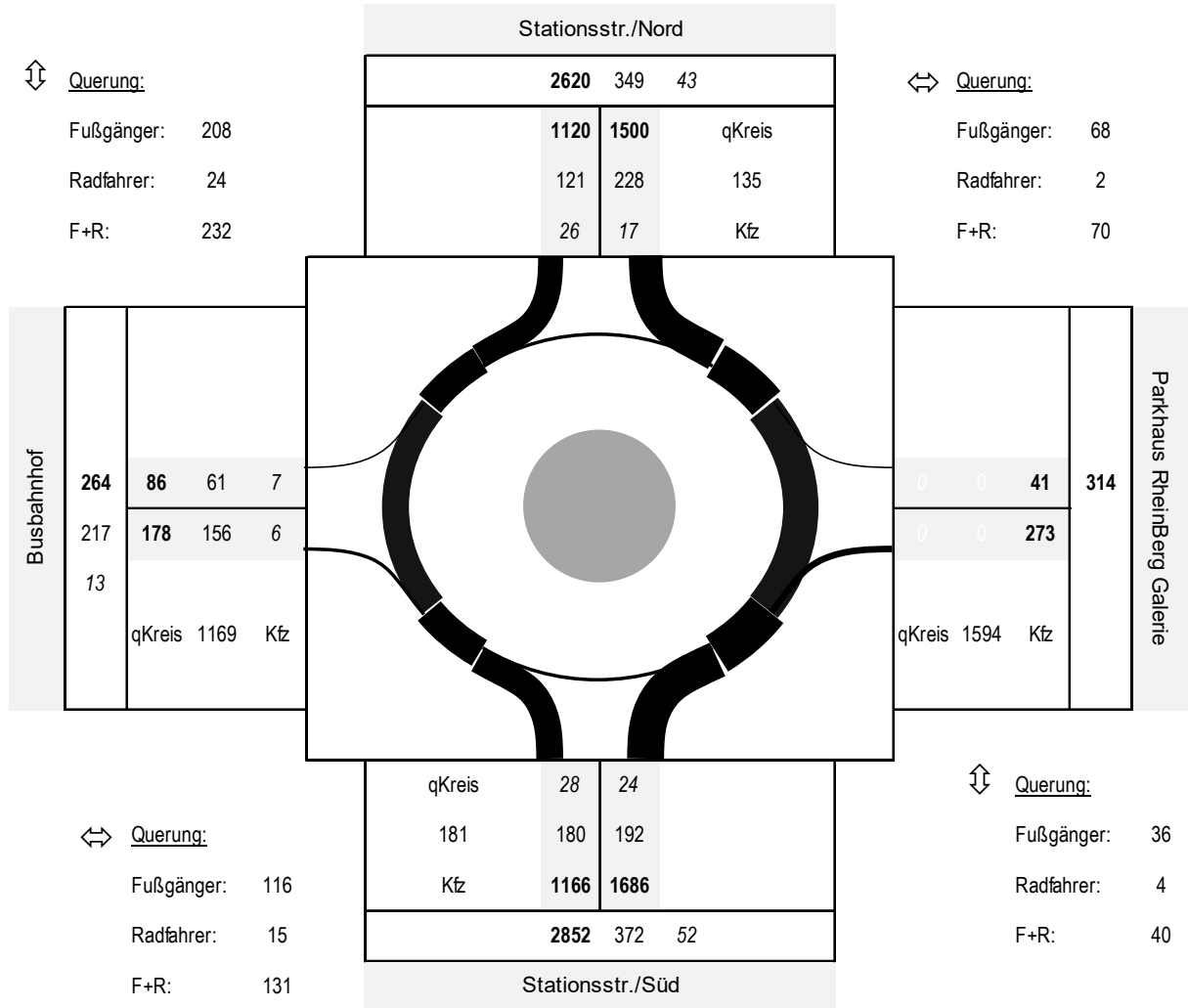
In der Morgenstundengruppe querten insgesamt 201 Fußgänger und Radfahrer (2017: 497) die Stationsstraße auf beiden Seiten des

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



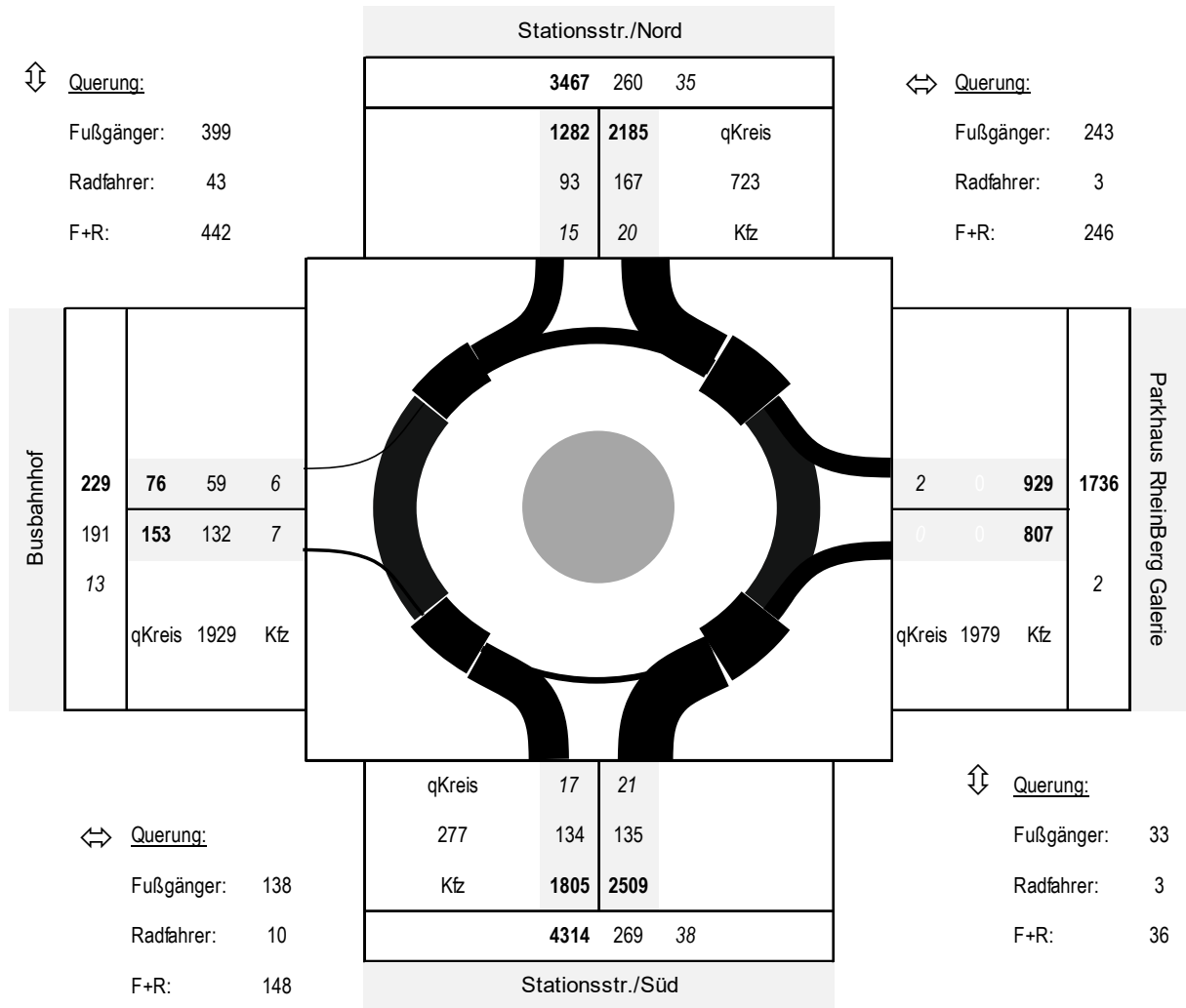
Gesamtbelastung:

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



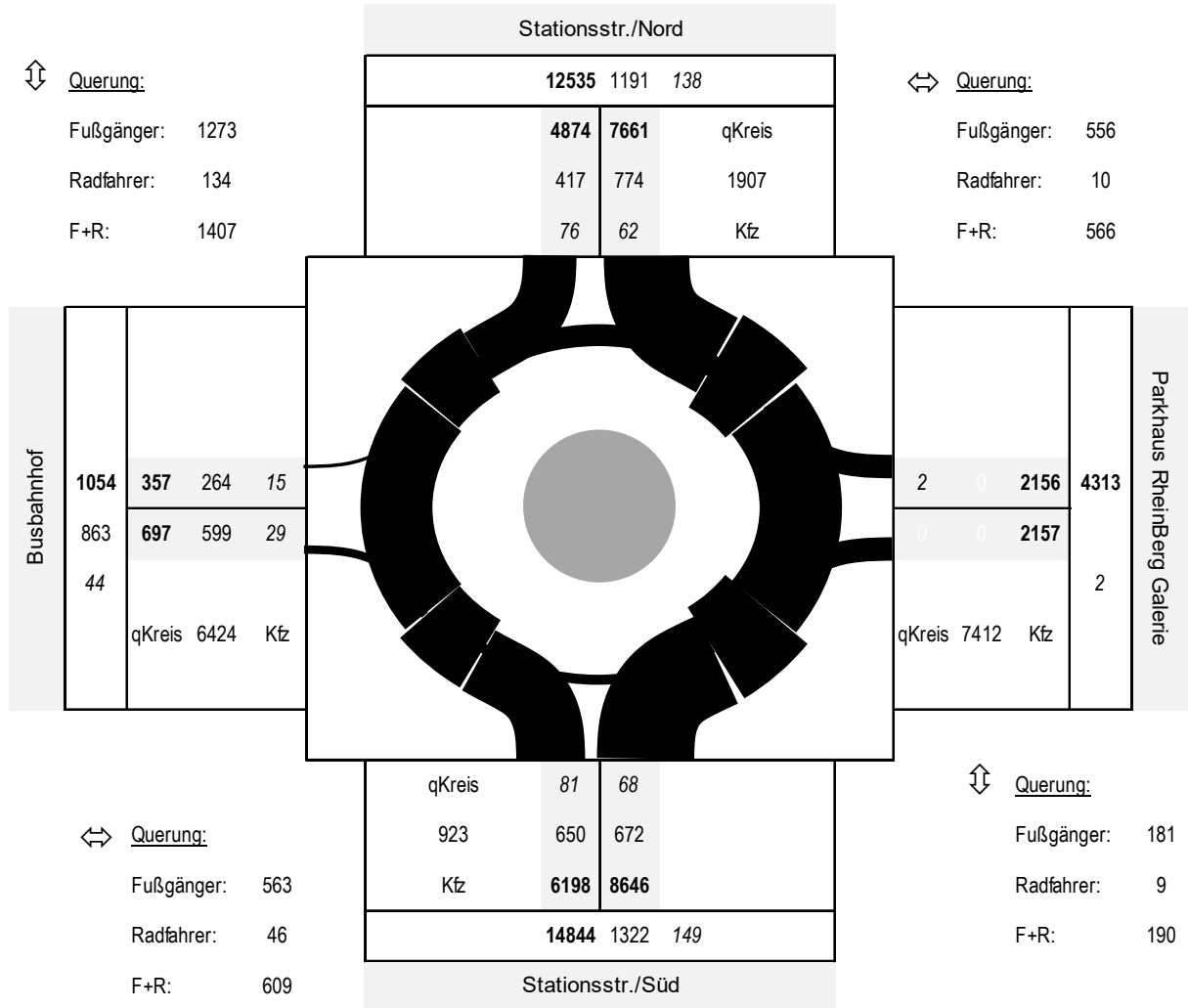
Gesamtbelastung:

Count	Category	%	Description
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./Minikreisell
Startzeit: Do 12.07.2018 00:00
Endzeit: Fr 13.07.2018 00:00



Gesamtbelastung:

16548	alle Fahrzeuge	%	
16373	Kfz	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/ Minikreisell 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)
Kfz insgesamt	3.554	4.928	8.482	16.921
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
Kfz insgesamt	3.025	4.873	7.898	15.756
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
Kfz insgesamt	-529	-55	-584	-1.165
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
Kfz insgesamt	-15%	-1%	-7%	-7%
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 Gesambelastung 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
Kfz insgesamt	1.863	4.394	6.257
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
Kfz insgesamt	2.596	4.873	7.469
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
Kfz insgesamt	733	479	1.212
Pkw, Krad, Lieferwagen	542	313	855
Schwerverkehr	191	166	357

Veränderung relativ	7-10 Uhr	15-19 Uhr	7-10 Uhr & 15-19 Uhr
Kfz insgesamt	39%	11%	19%
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

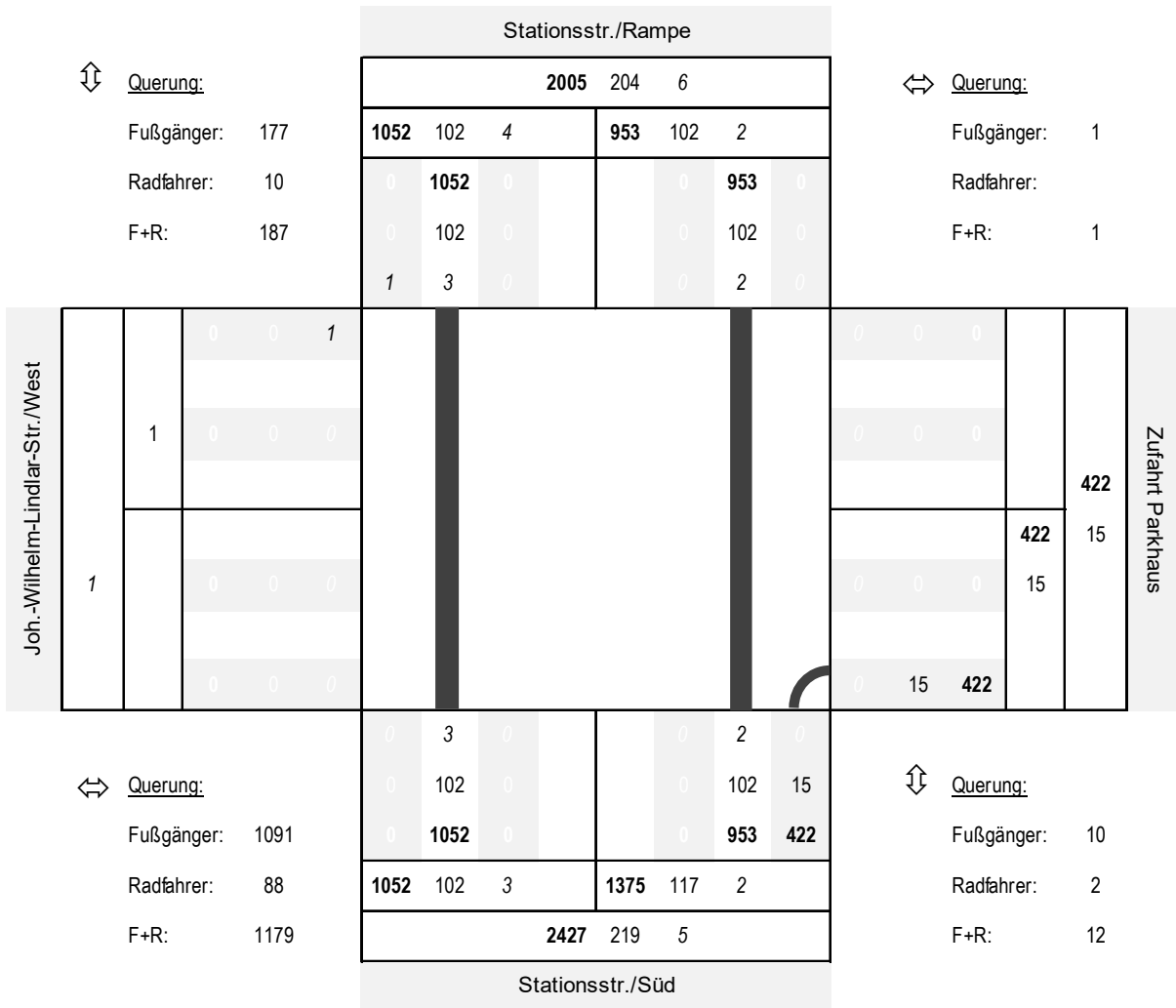
Das Wetter am Erhebungstag war tagsüber überwiegend bewölkt, abends regnerisch mit einer Höchsttemperatur von 19 °C.

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

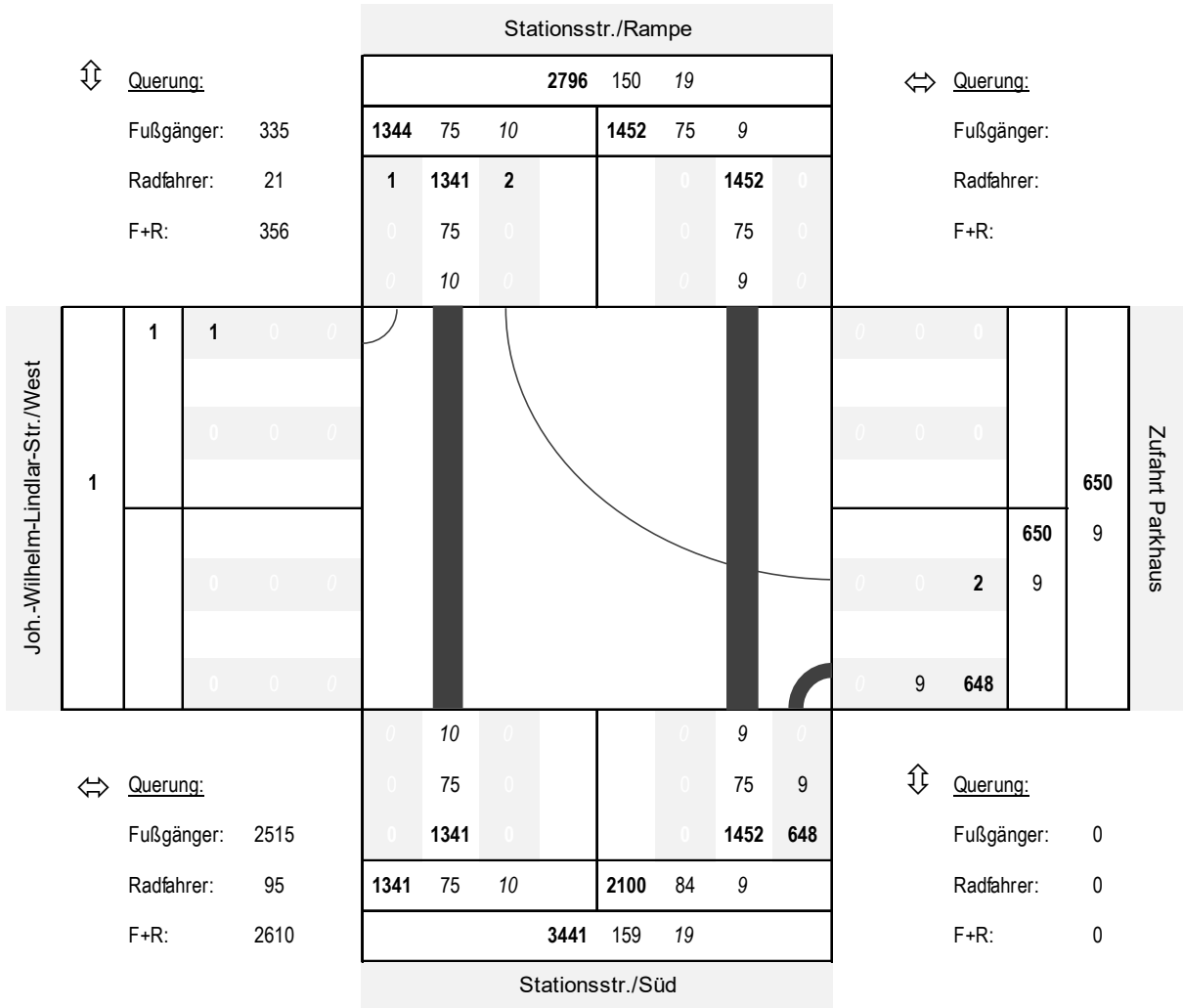


Gesamtbelastung:	2433	alle Fahrzeuge	%	
	2427	Kfz	99,8	Anteil an allen Fahrzeugen
	219	Schwerverkehr	9,0	Anteil an Kfz
	6	Fahrräder a.d. Fahrbahn	0,2	Anteil an allen Fahrzeugen

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

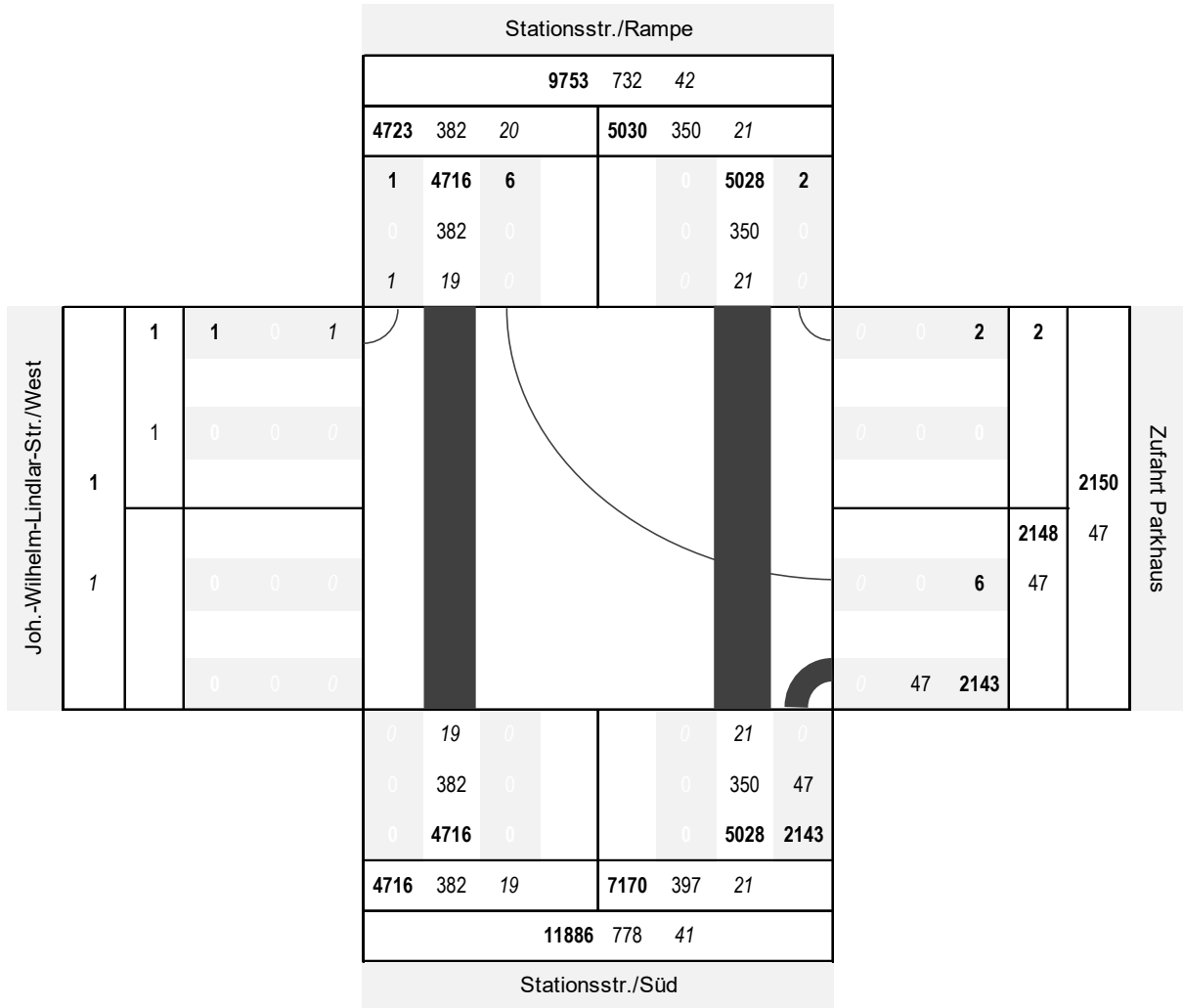


Gesamtbelastung:	3463	alle Fahrzeuge	%	
	3444	Kfz	99,5	Anteil an allen Fahrzeugen
	159	Schwerverkehr	4,6	Anteil an Kfz
	19	Fahrräder a.d. Fahrbahn	0,5	Anteil an allen Fahrzeugen

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.

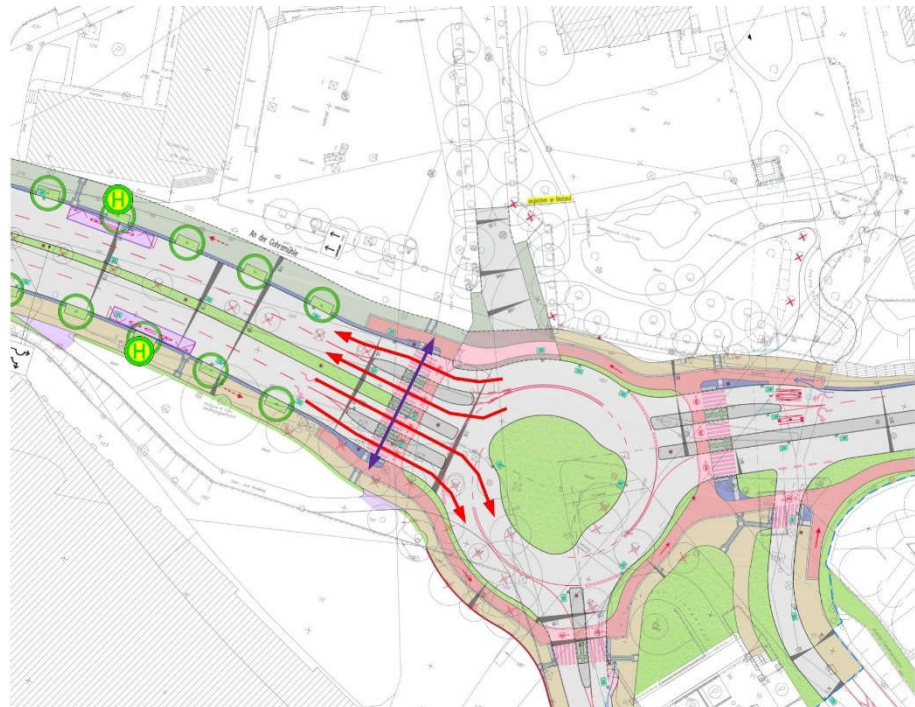


Abbildung 2-11: Skizze der am Turbokreisverkehr Schnabelsmühle erhobenen Ströme

Spitzenstunden

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

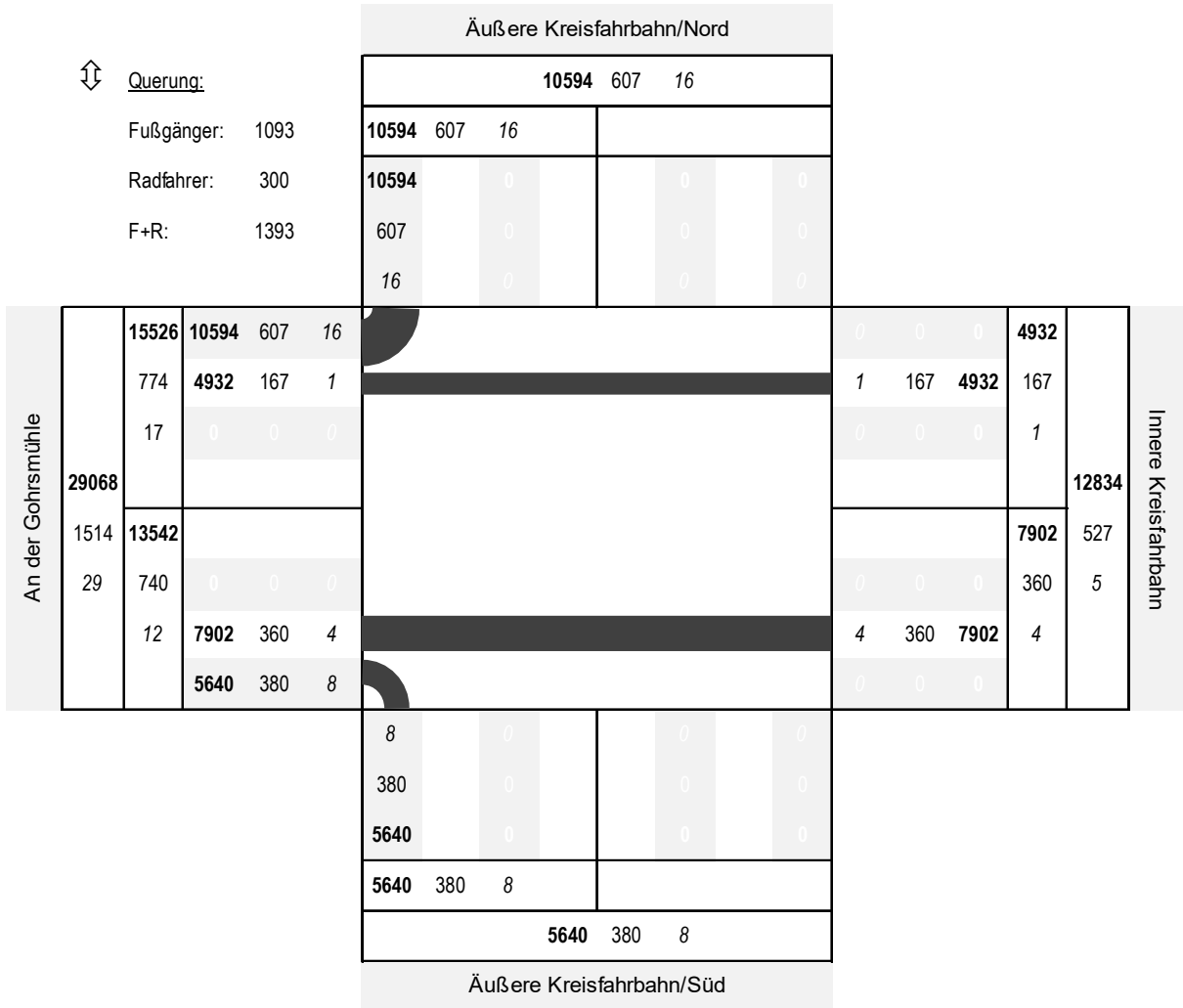
- 2.059 Kfz (7,1 %) – 1.203 Ri. Westen, 856 Ri. Osten
- 27 Fahrräder (9,0 %)
- 97 Fußgänger (8,9 %).

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
Gesamt:		908	784	321	375	1229	1159

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.

Besucher Mo-Sa	Mrz 18	Apr 18	Mai 18	Mrz-Mai 18
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	350
Besucher dienstags	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
Besucher donnerstags	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 %¹ 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)

¹ 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.²

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	
Neues Stadthaus insgesamt	419			1346		856	

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	
Neues Stadthaus insgesamt	1326			2652		1061	

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
Neues Stadthaus insgesamt	3999	1917		42		17	1942	1959

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

² 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.³

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 m² Bruttogeschossfläche für Gewerbe
- 13.000 m² Bruttogeschossfläche für Wohnen.

Der Bebauungsplan 2129 – Am Kalkofen– umfasst folgende Nutzungen:

- 4.625 m² 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.³ 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.

³ 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.

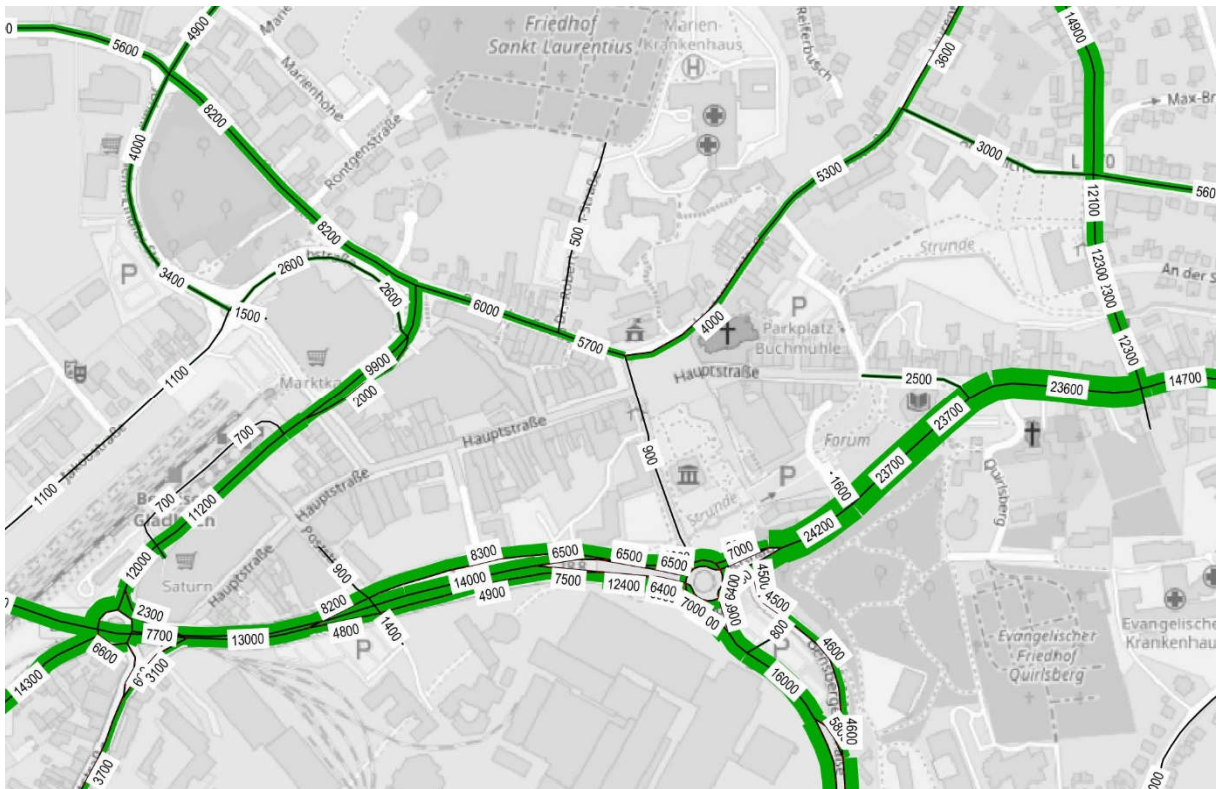


Abbildung 4-1: Streckenbelastung in der Analysevariante (Kfz/24 Std./DTV-W)
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

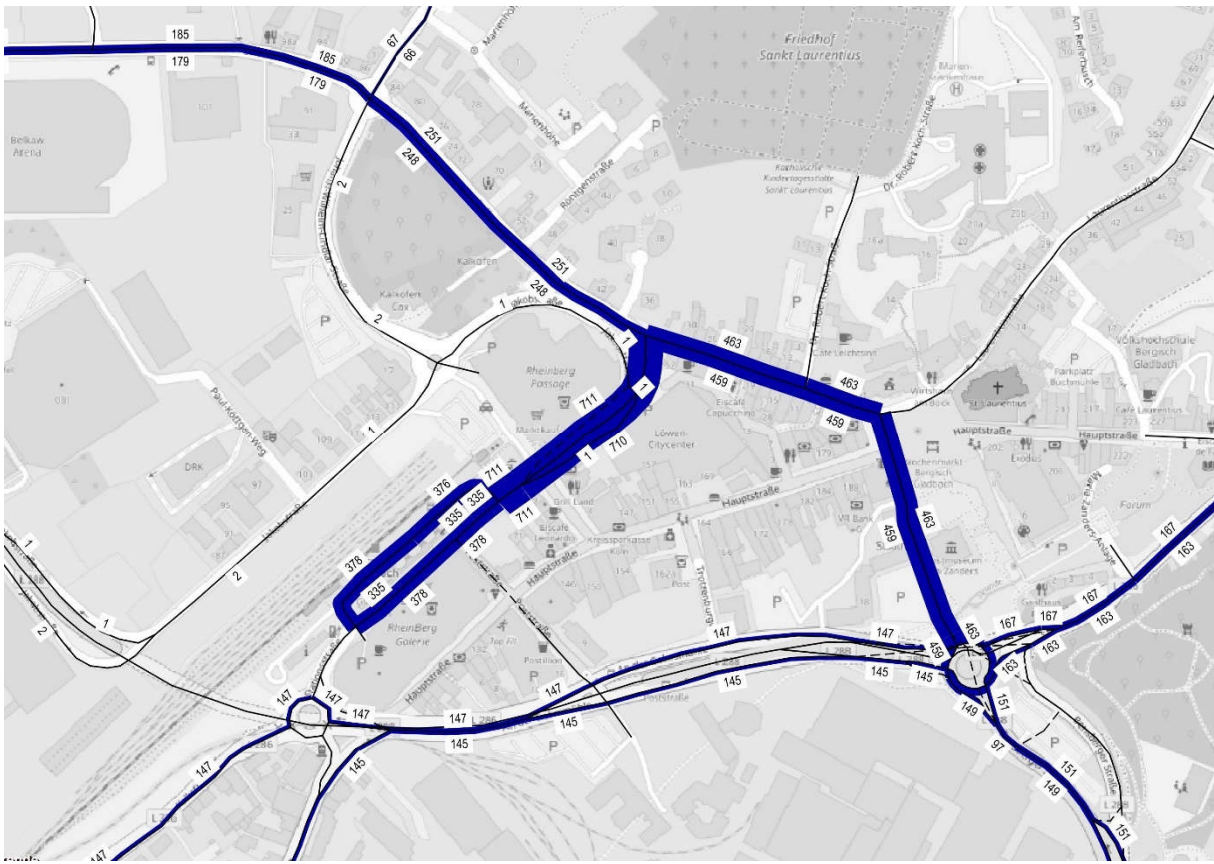


Abbildung 4-2: Analyse: Streckenbelastung im Linienbusverkehr – Fahrplanfahrten in den Schulferien (Fahrplan 2018; Bus/24 Std.)
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

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.

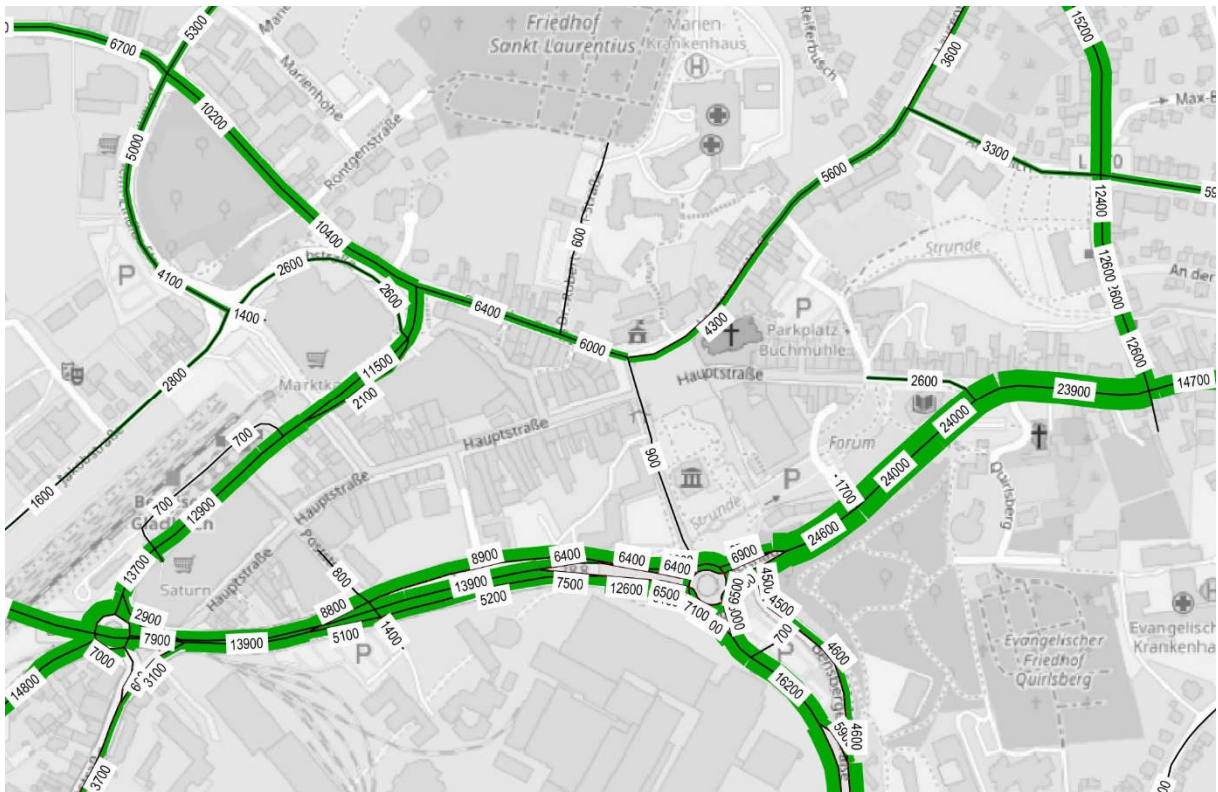


Abbildung 4-3: Streckenbelastung in der Prognosevariante 0 (202x) (Kfz/24 Std./ DTV-W)
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

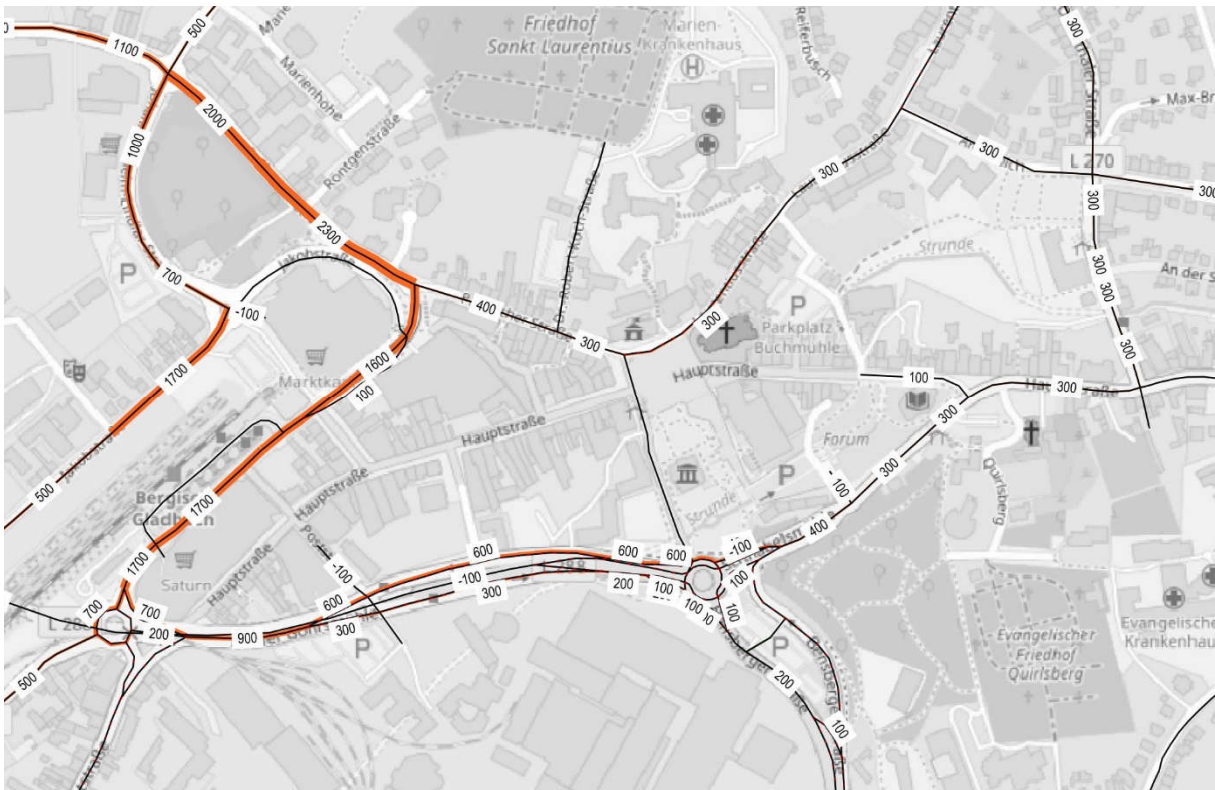


Abbildung 4-4: Prognosevariante 0 (202x): Streckenbelastung im Vergleich zur Analyse (Kfz/24 Std./ DTV-W)
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

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.

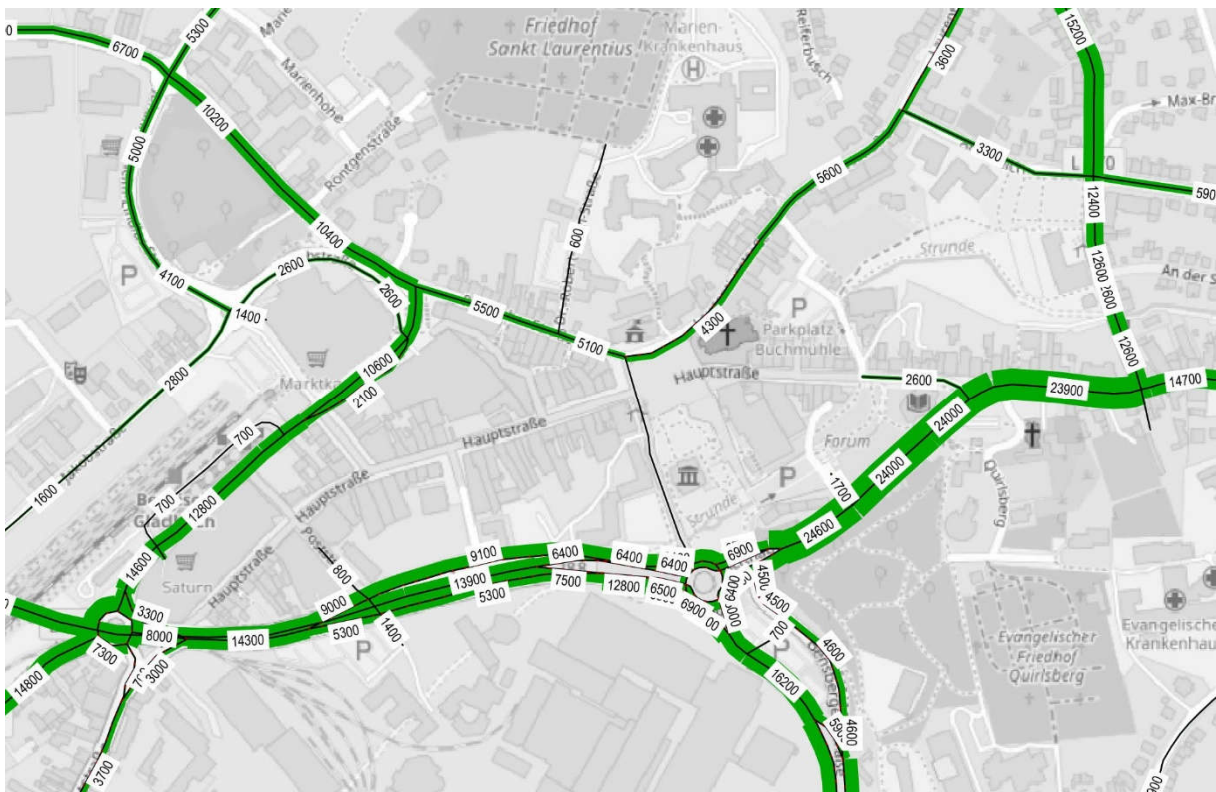


Abbildung 4-5: Streckenbelastung in der Prognosevariante 1 (202x) (Kfz/24 Std./ DTV-W)
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

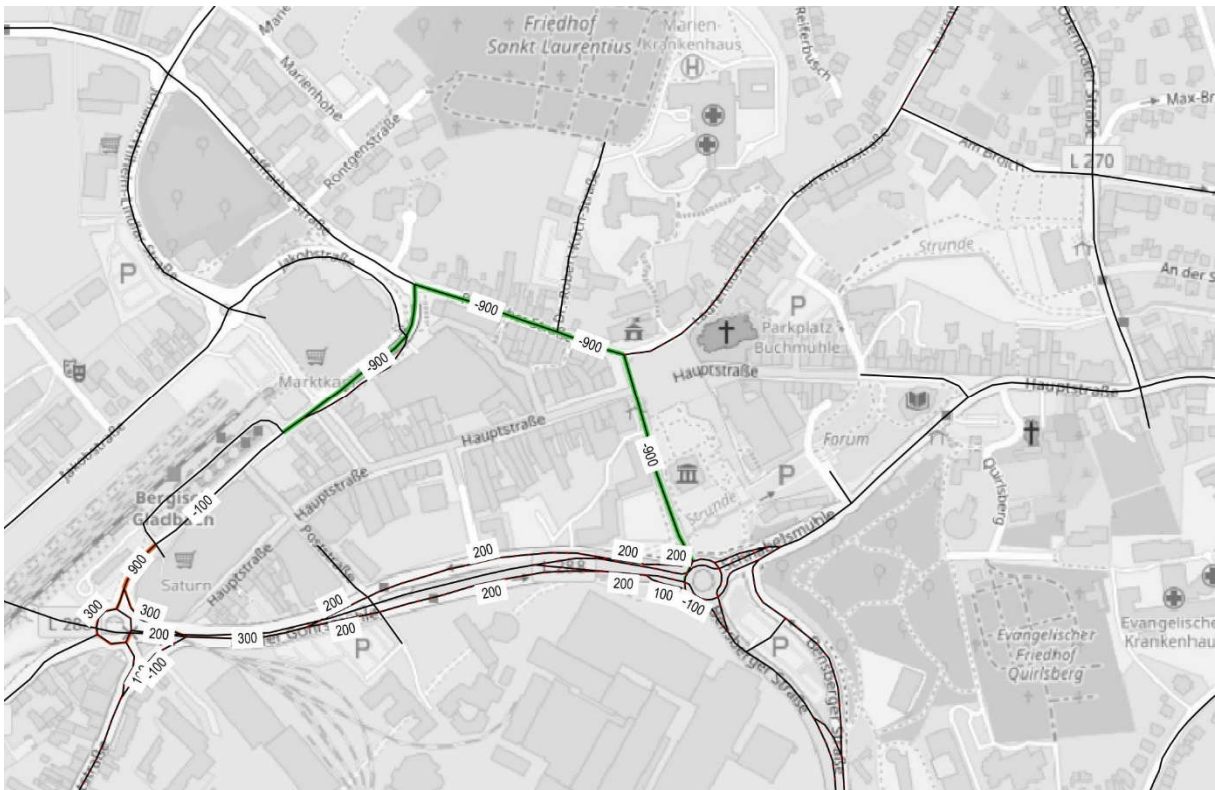


Abbildung 4-6: Prognosevariante 1 (202x): Streckenbelastung im Vergleich zur Prognosevariante 0 (Kfz/24 Std./ DTV-W)
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

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.

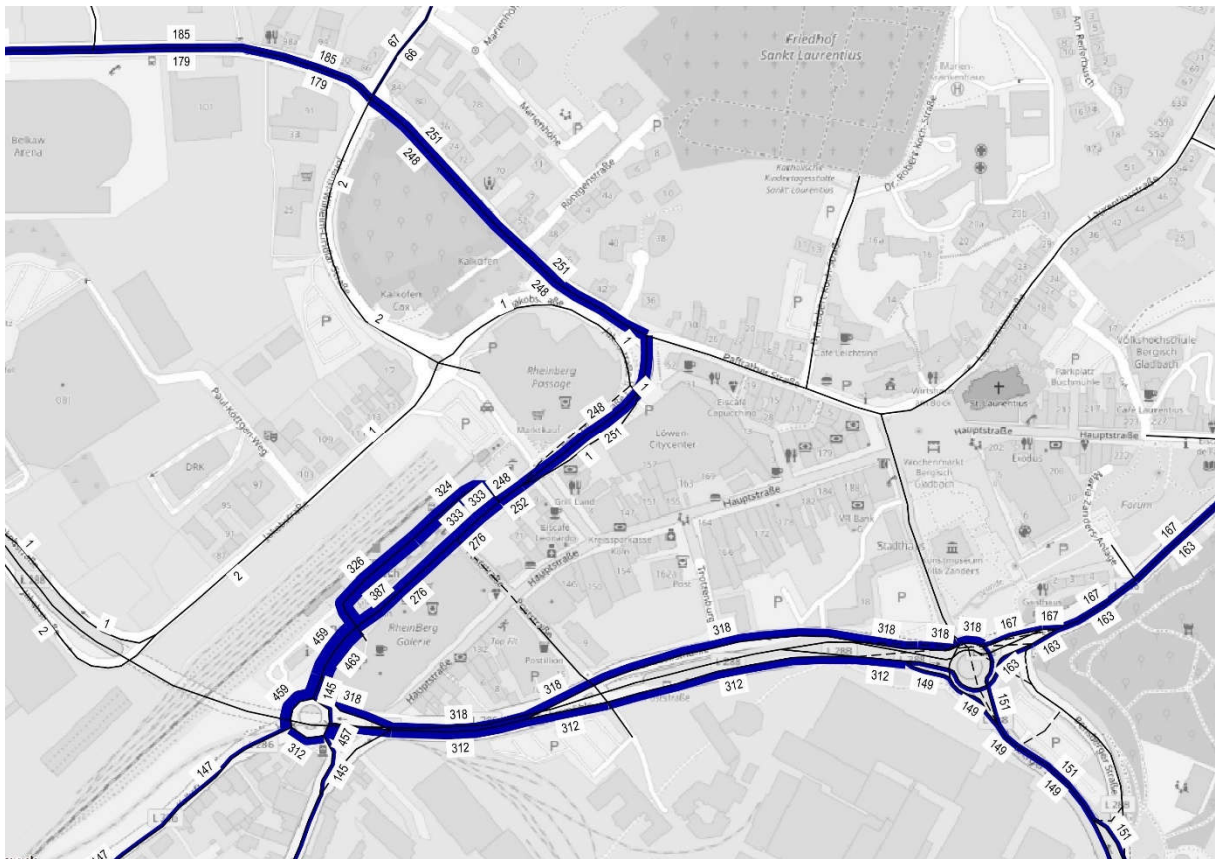


Abbildung 4-7: Prognosevariante 1 (202x): Streckenbelastung im Linienbusverkehr – Fahrplanfahrten in den Schulferien (Fahrplan 2018; Bus/24 Std.)
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

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

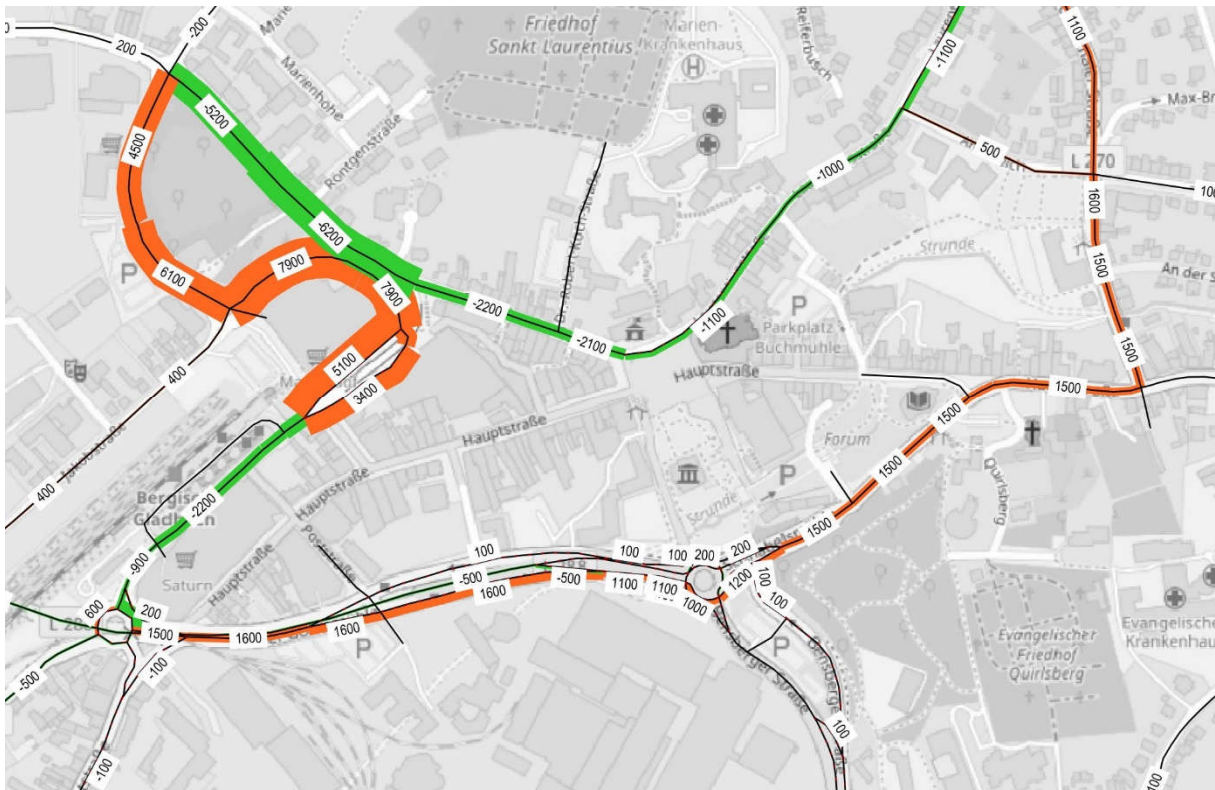


Abbildung 4-9: Prognosevariante 2 (202x): Streckenbelastung im Vergleich zur Prognosevariante 0 (Kfz/24 Std./ DTV-W)
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

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.

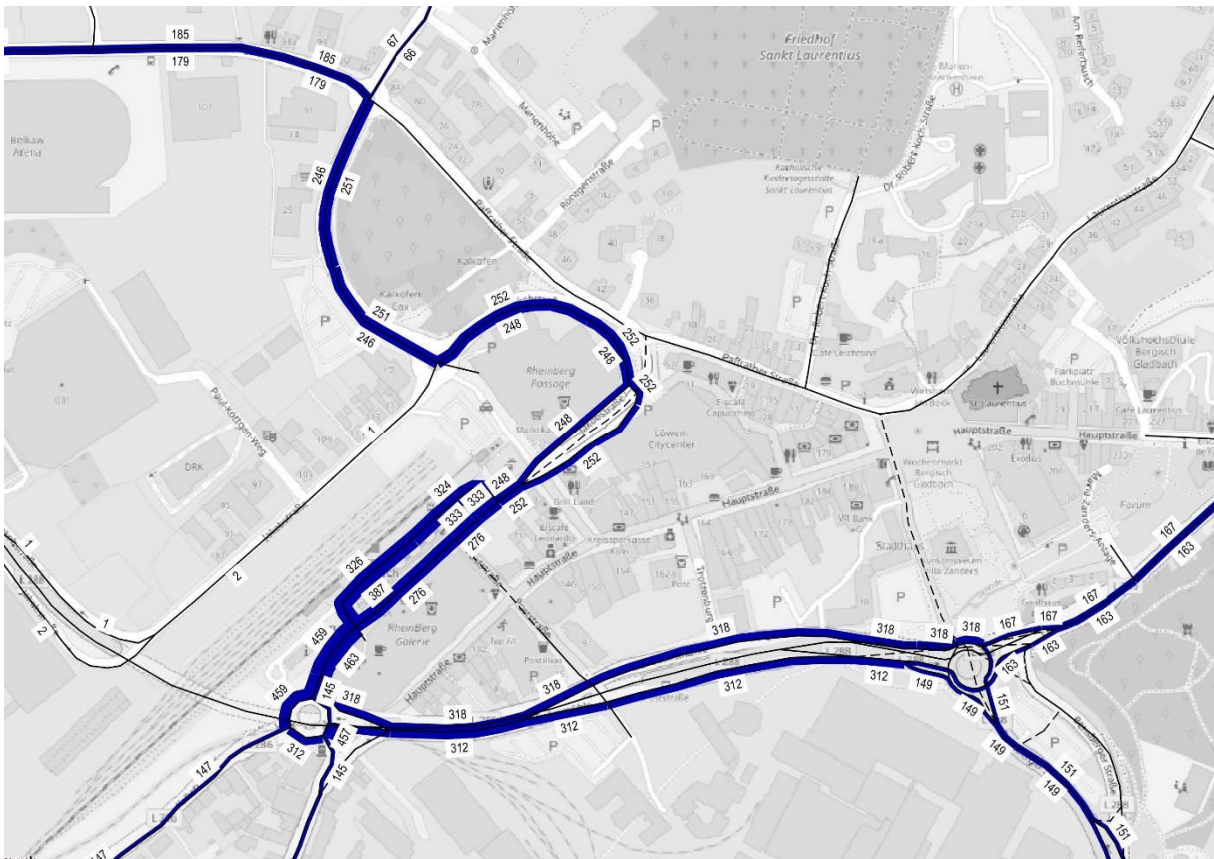


Abbildung 4-10: Prognosevariante 2 (202x): Streckenbelastung im Linienbusverkehr – Fahrplanfahrten in den Schulferien (Fahrplan 2018; Bus/24 Std.)
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

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 Tannenbergsstraße		

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

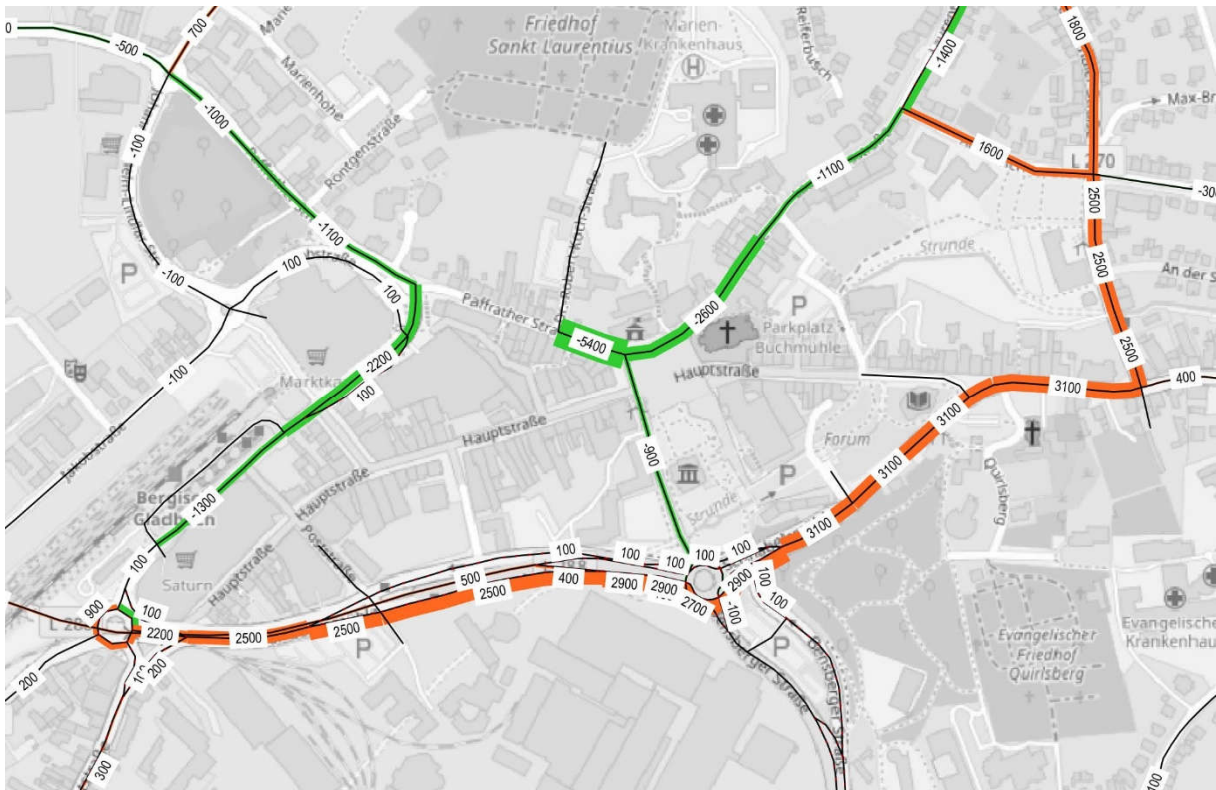


Abbildung 4-12: Prognosevariante 3 (202x): Streckenbelastung im Vergleich zur Prognosevariante 0 (Kfz/24 Std./ DTV-W)
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

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

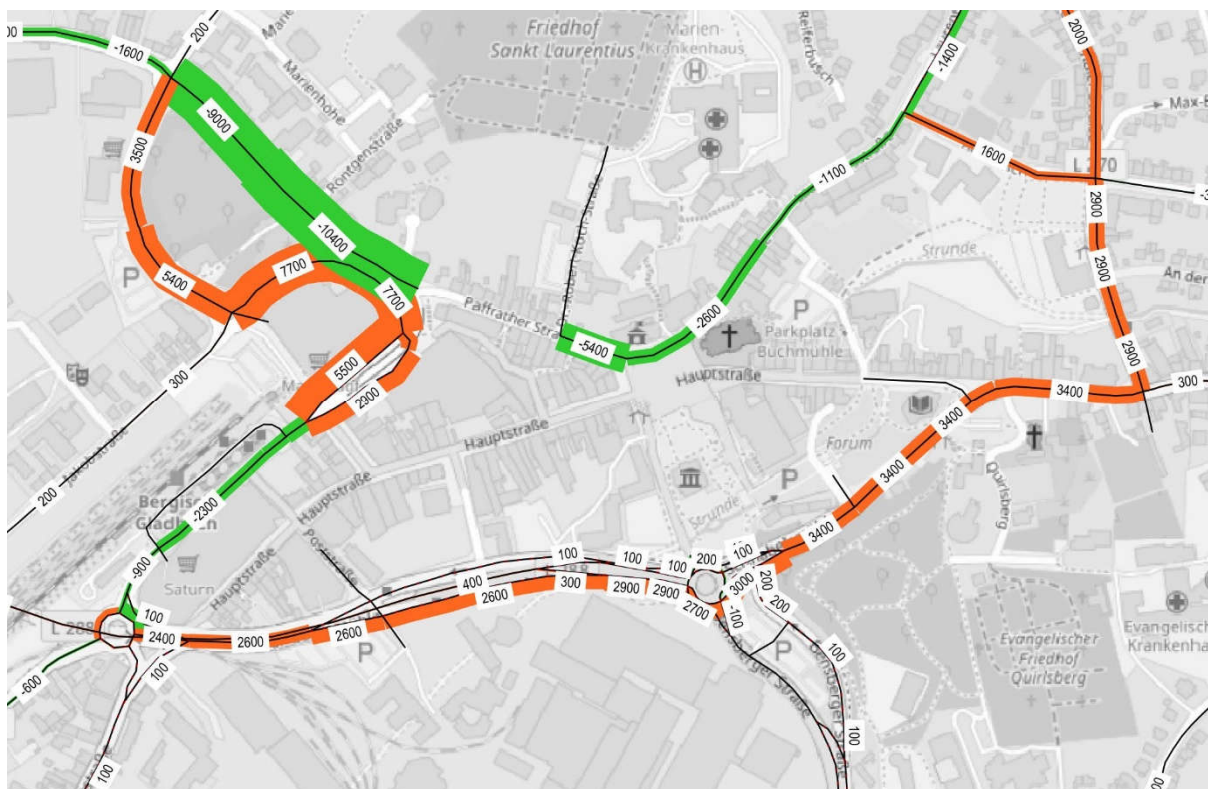


Abbildung 4-14: Prognosevariante 4 (202x): Streckenbelastung im Vergleich zur Prognosevariante 0 (Kfz/24 Std./ DTV-W)
 Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

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 Tannenbergsstraße		

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.

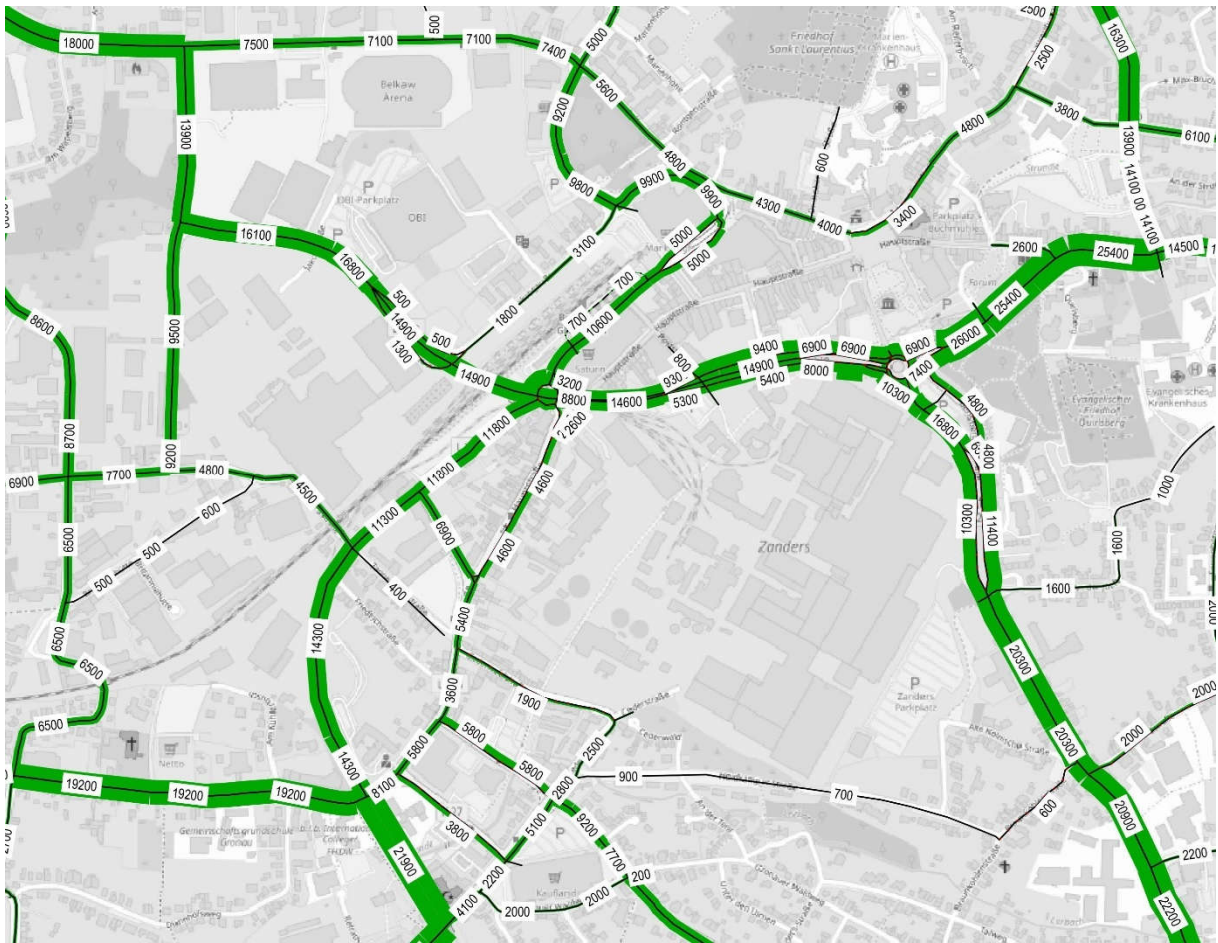


Abbildung 4-15: Streckenbelastung in der Prognosevariante 6 (202x) (Kfz/24 Std./ DTV-W)
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

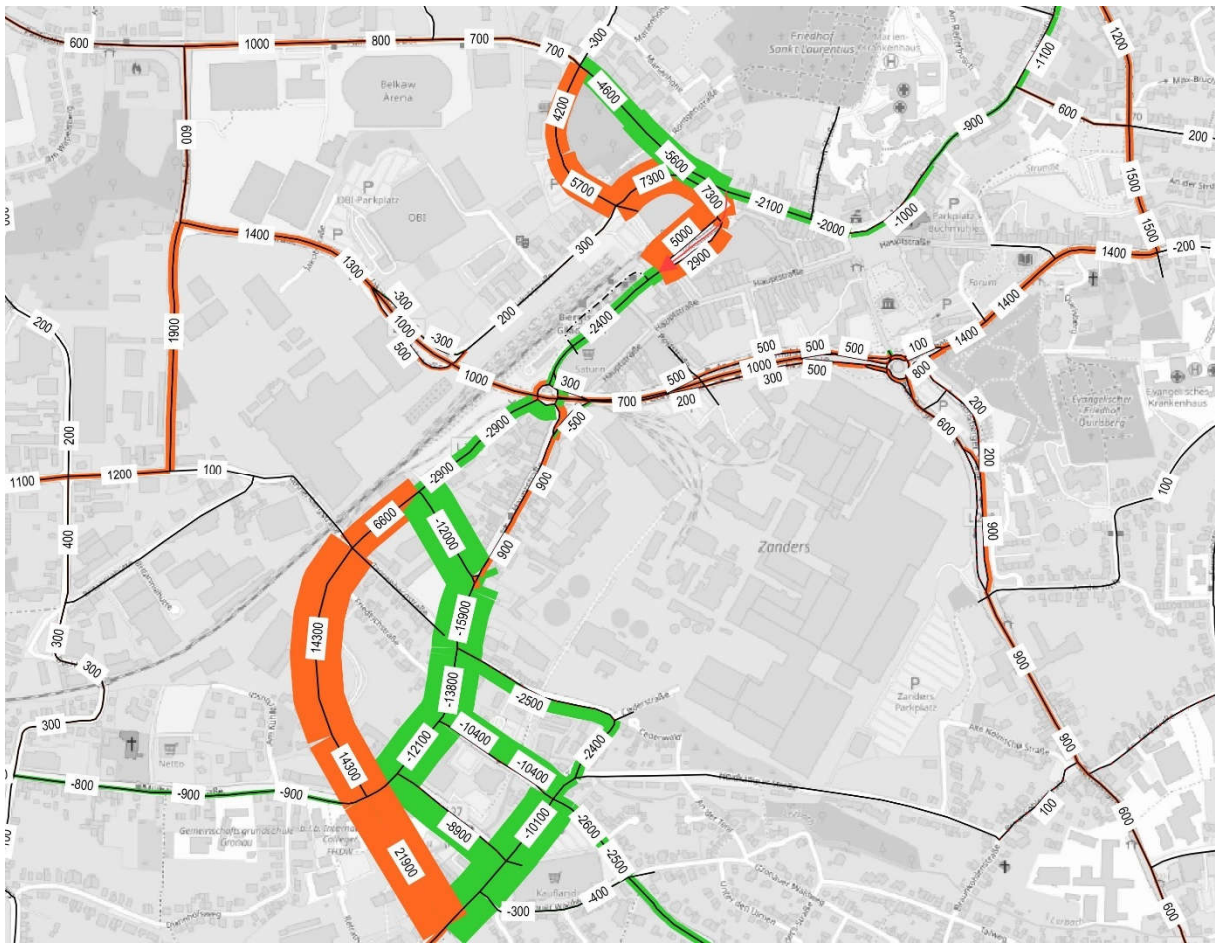


Abbildung 4-16: Prognosevariante 6 (202x): Streckenbelastung im Vergleich zur Prognosevariante 0 (Kfz/24 Std./DTV-W)
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

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.

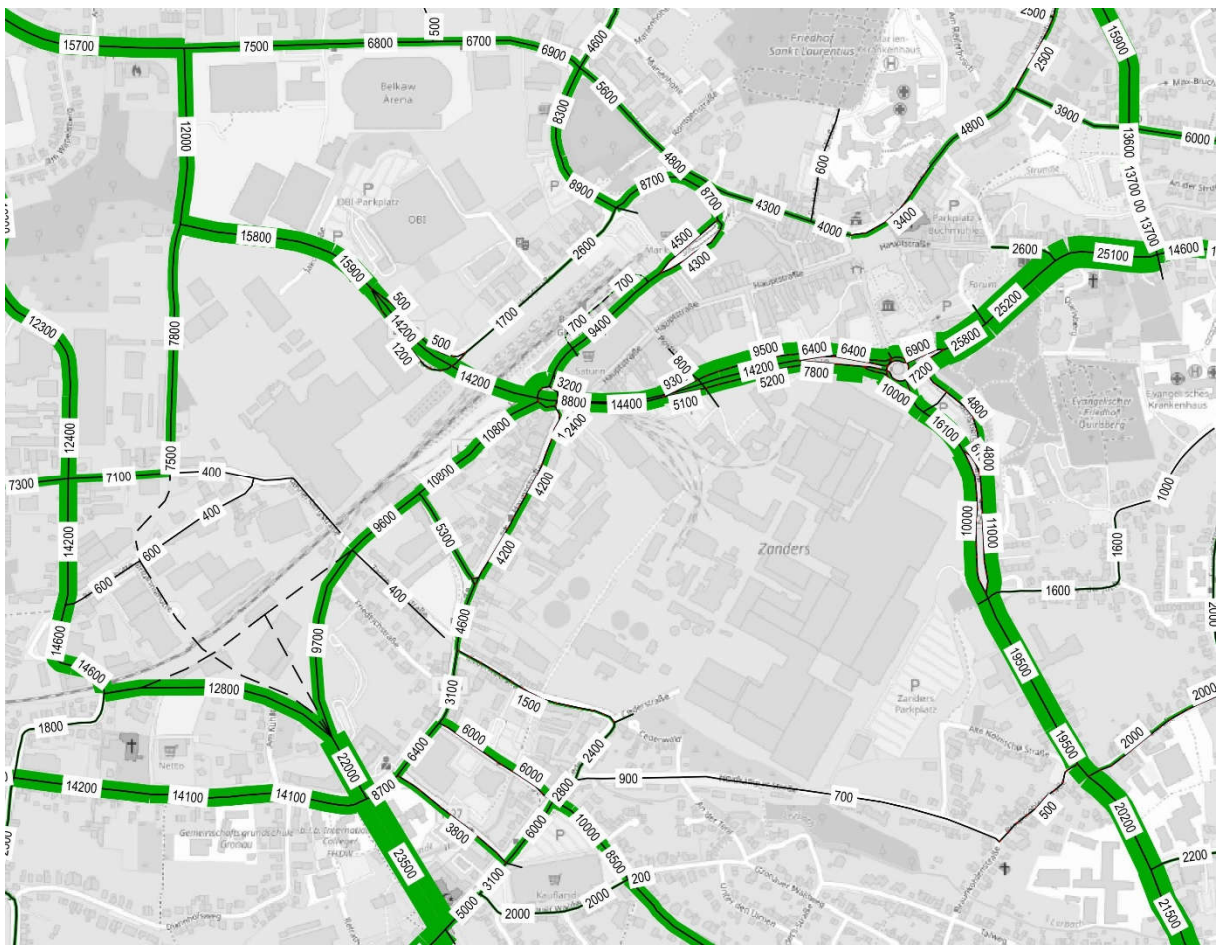


Abbildung 4-17: Streckenbelastung in der Prognosevariante 7 (202x) (Kfz/24 Std./DTV-W)
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

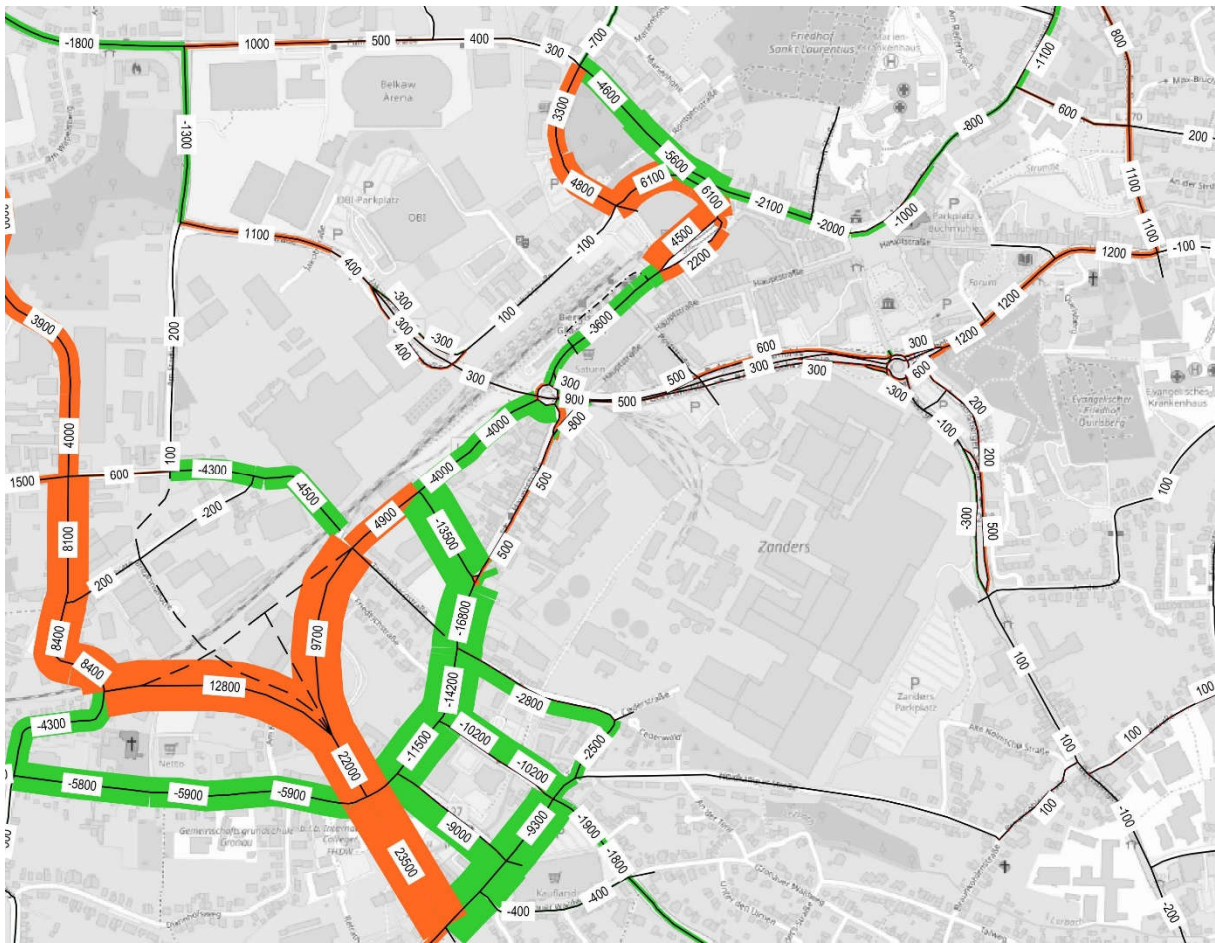


Abbildung 4-18: Prognosevariante 7 (202x): Streckenbelastung im Vergleich zur Prognosevariante 0 (Kfz/24 Std./ DTV-W)
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

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.

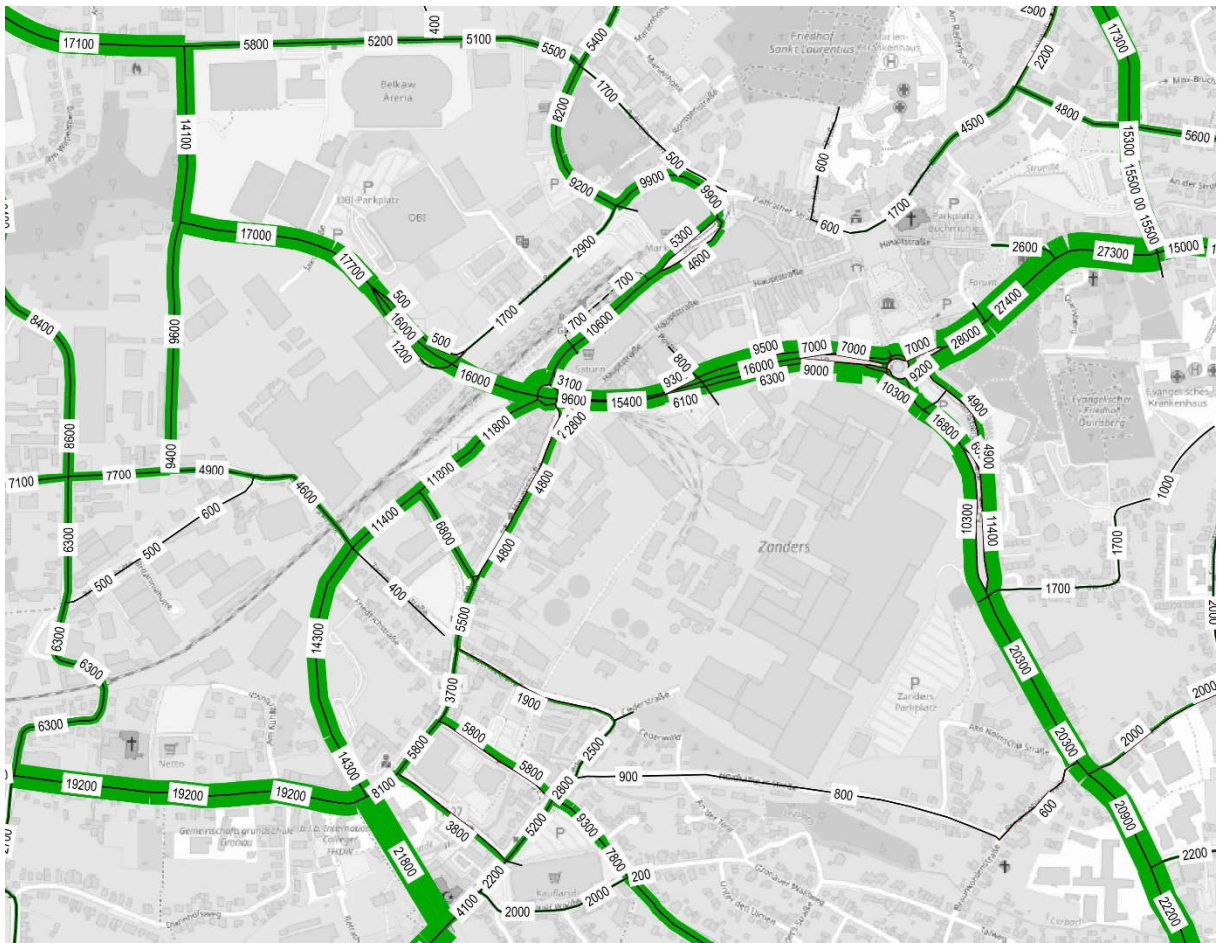


Abbildung 4-19: Streckenbelastung in der Prognosevariante 8 (202x) (Kfz/24 Std./ DTV-W)
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

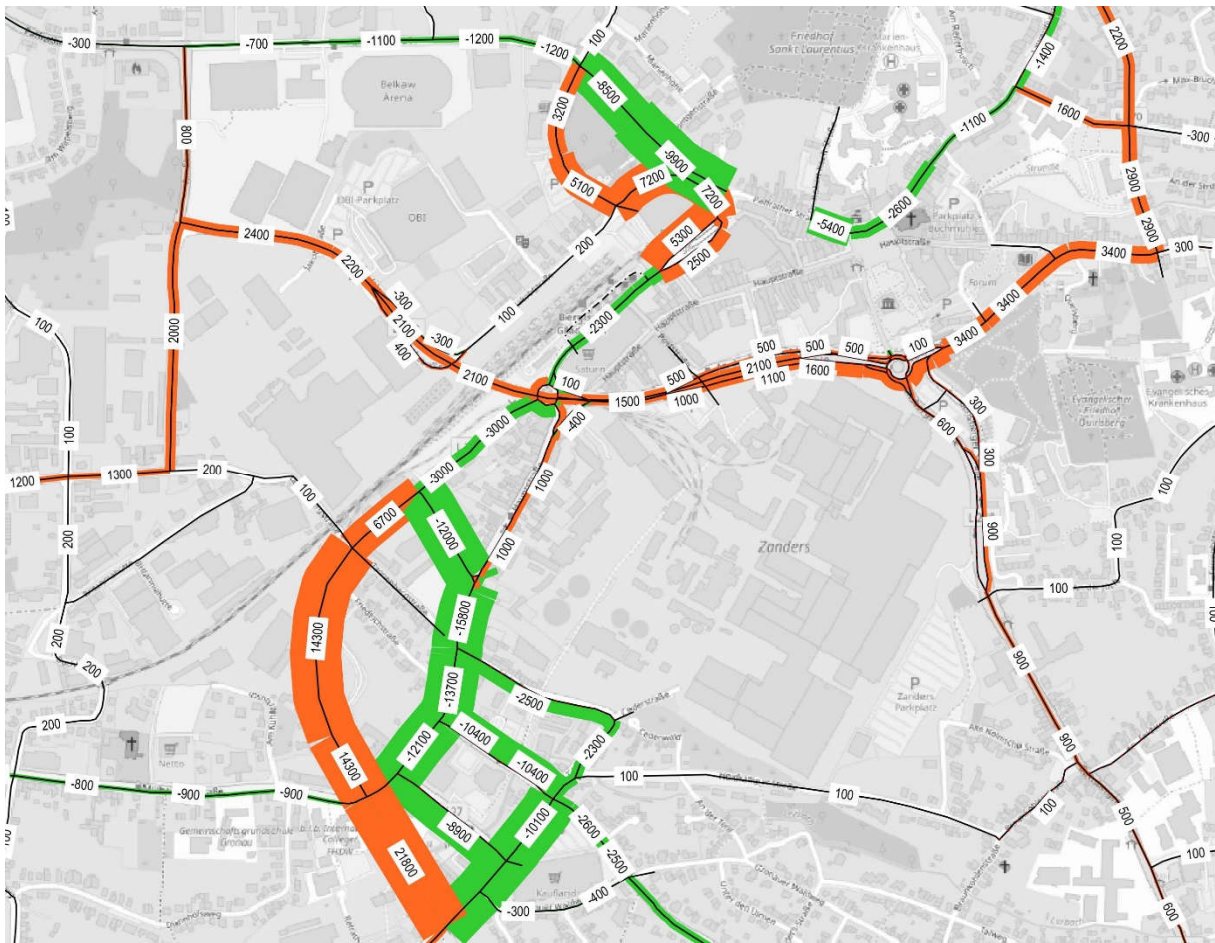


Abbildung 4-20: Prognosevariante 8 (202x): Streckenbelastung im Vergleich zur Prognosevariante 0 (Kfz/24 Std./ DTV-W)
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

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.

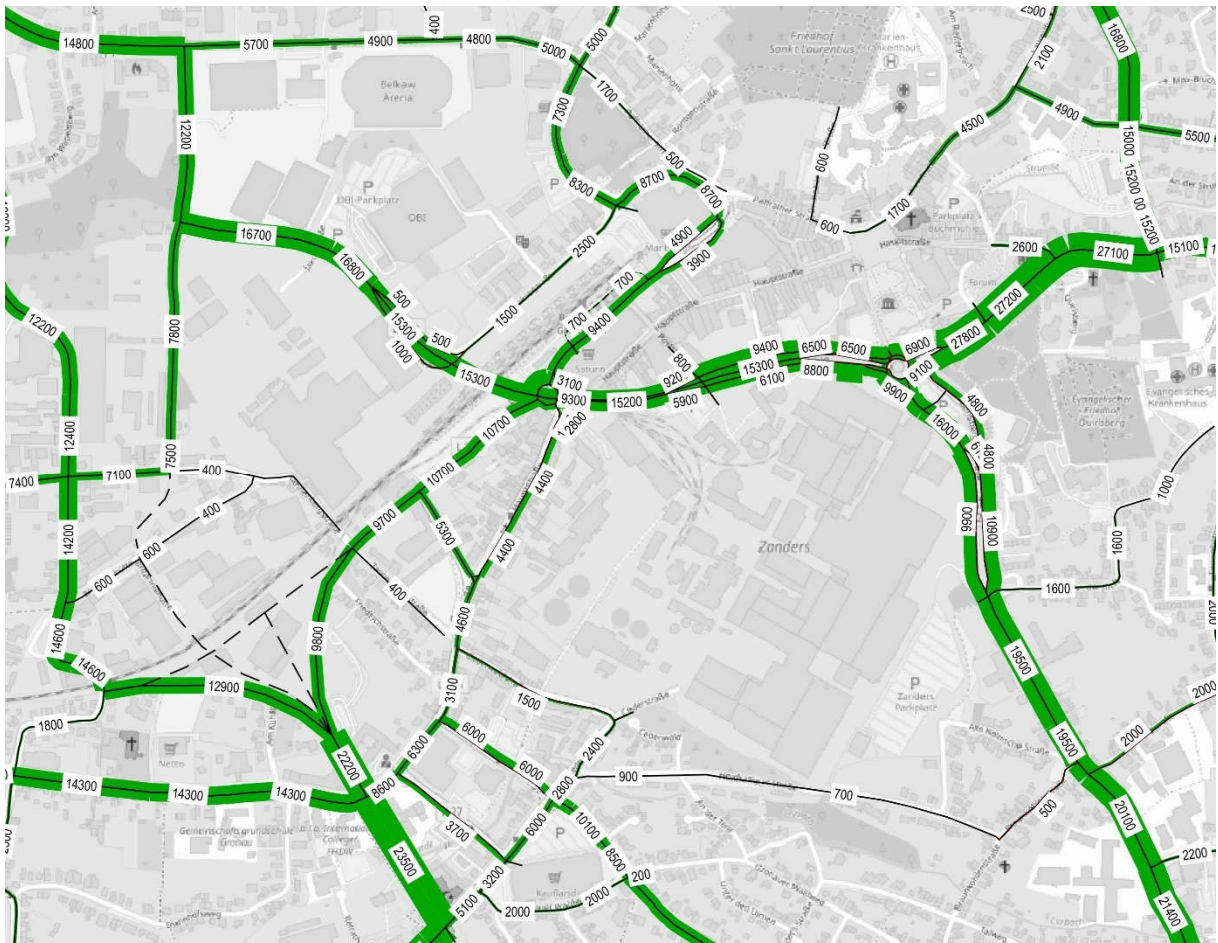


Abbildung 4-21: Streckenbelastung in der Prognosevariante 9 (202x) (Kfz/24 Std./ DTV-W)
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

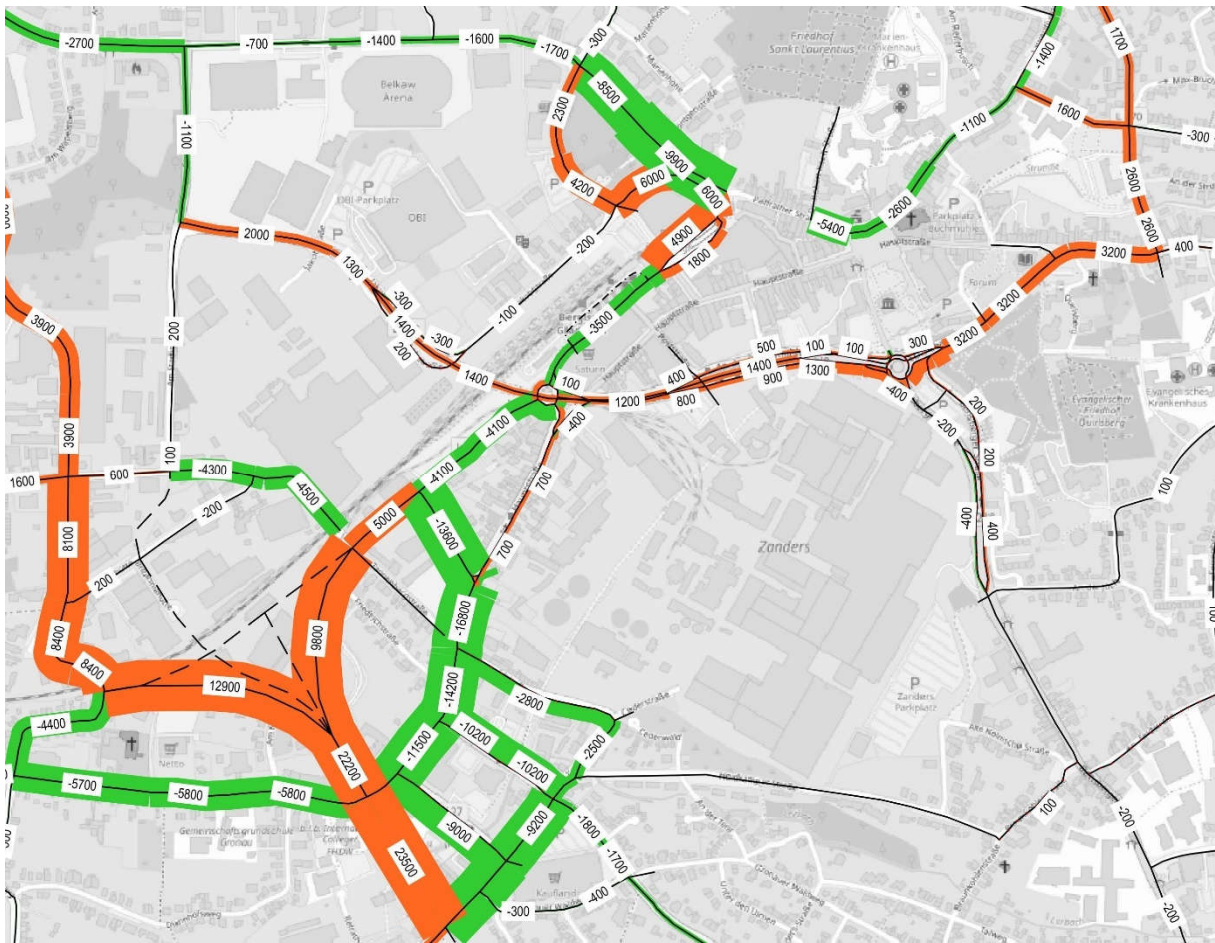


Abbildung 4-22: Prognosevariante 9 (202x): Streckenbelastung im Vergleich zur Prognosevariante 0 (Kfz/24 Std./ DTV-W)
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

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.⁴

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 an⁵, 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“).

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

⁵ 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.

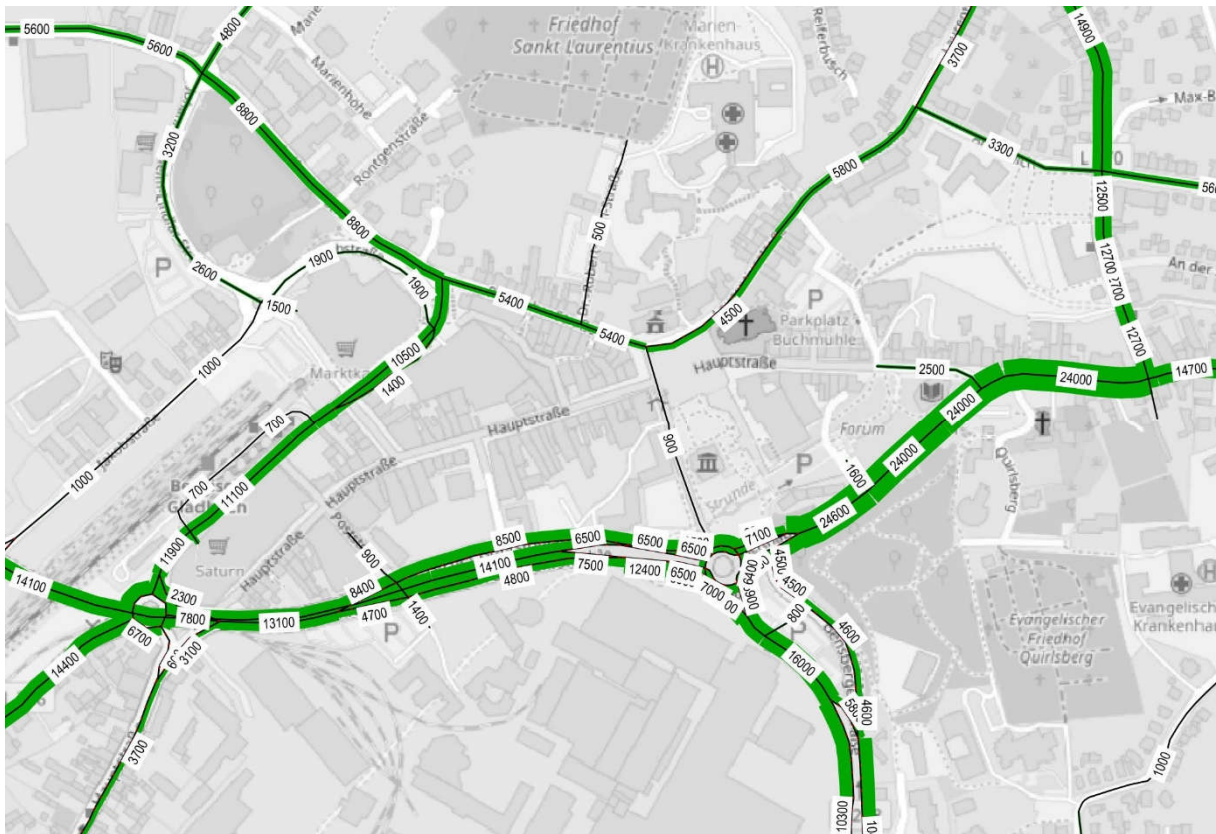


Abbildung 6-1: Streckenbelastung in der Prognosevariante 1 (2018) (Kfz/24 Std./ DTV-W)
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

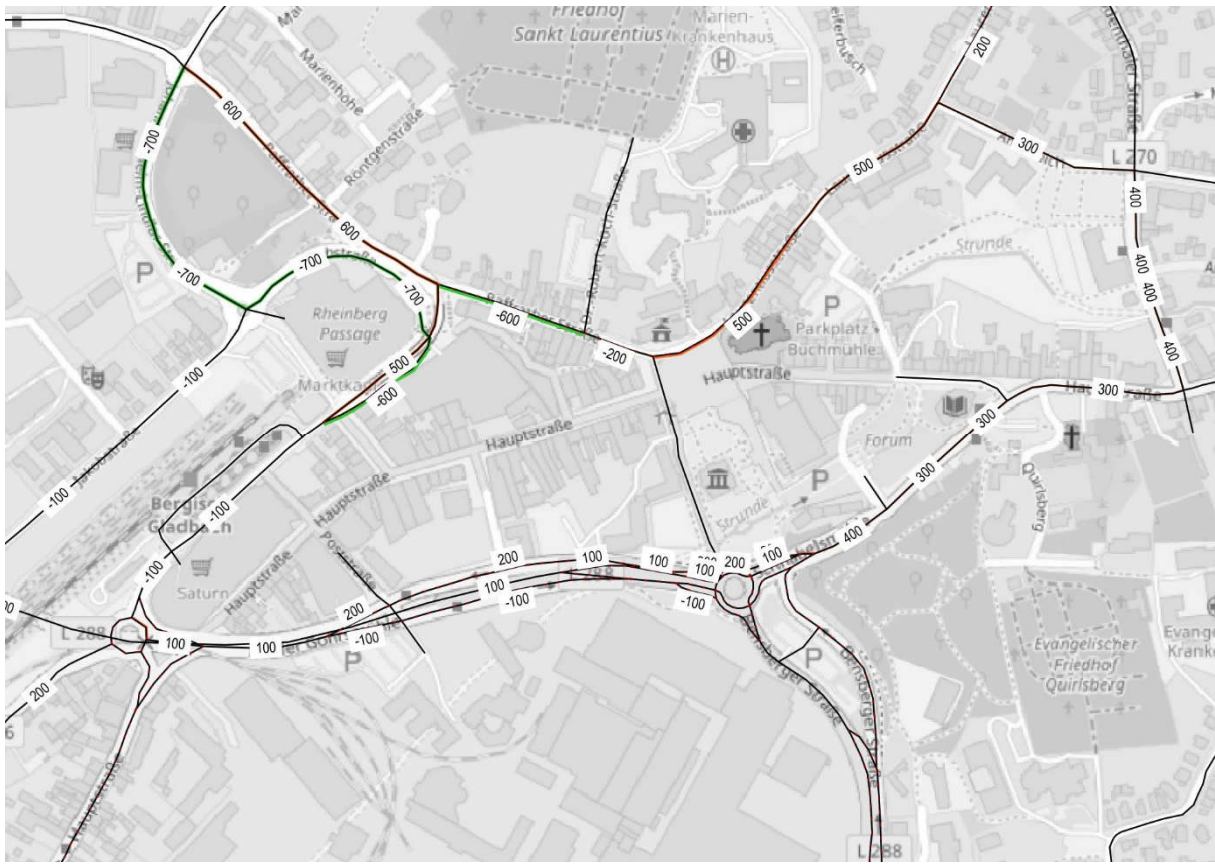


Abbildung 6-2: Prognosevariante 1 (2018): Streckenbelastung im Vergleich zur Analyse (Kfz/24 Std./ DTV-W)
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

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.

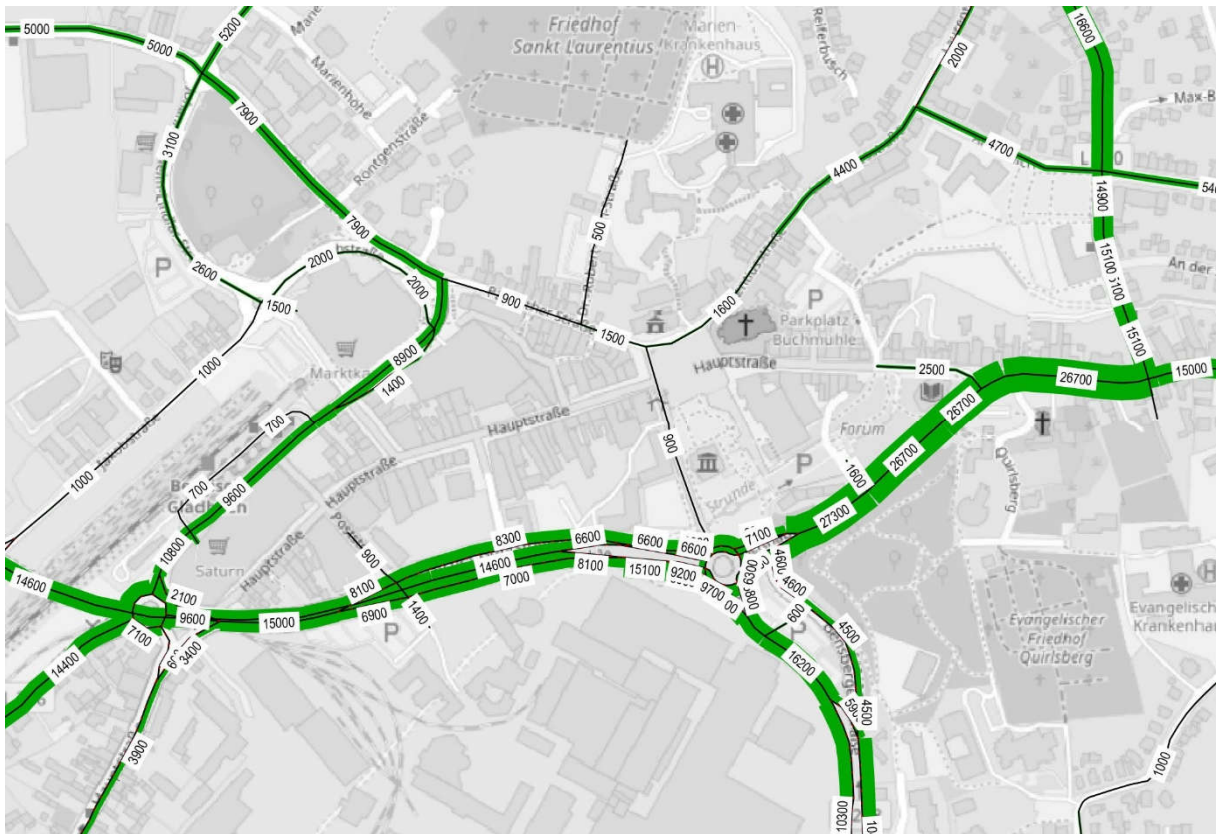


Abbildung 6-3: Streckenbelastung in der Prognosevariante 2 (2018) (Kfz/24 Std./ DTV-W)
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

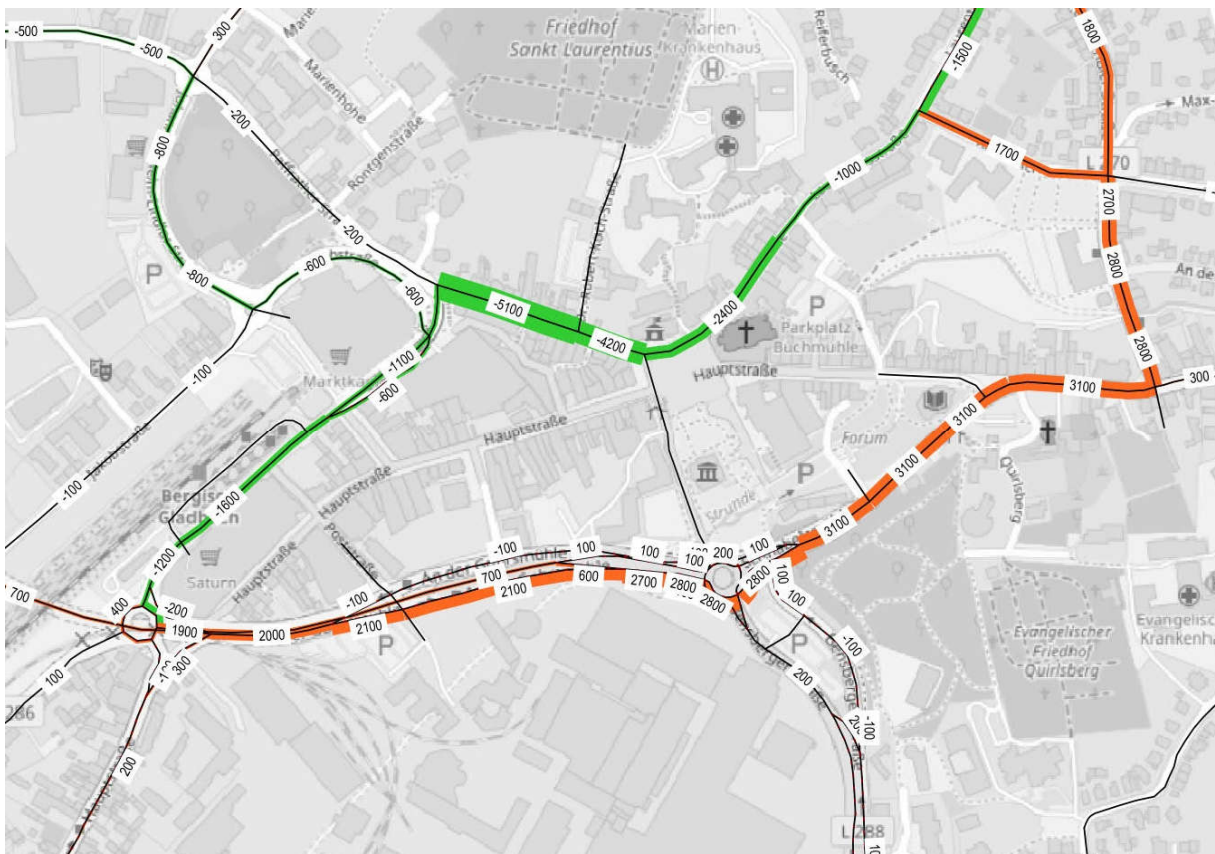


Abbildung 6-4: Prognosevariante 2 (2018): Streckenbelastung im Vergleich zur Analyse (Kfz/24 Std./ DTV-W)
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

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.

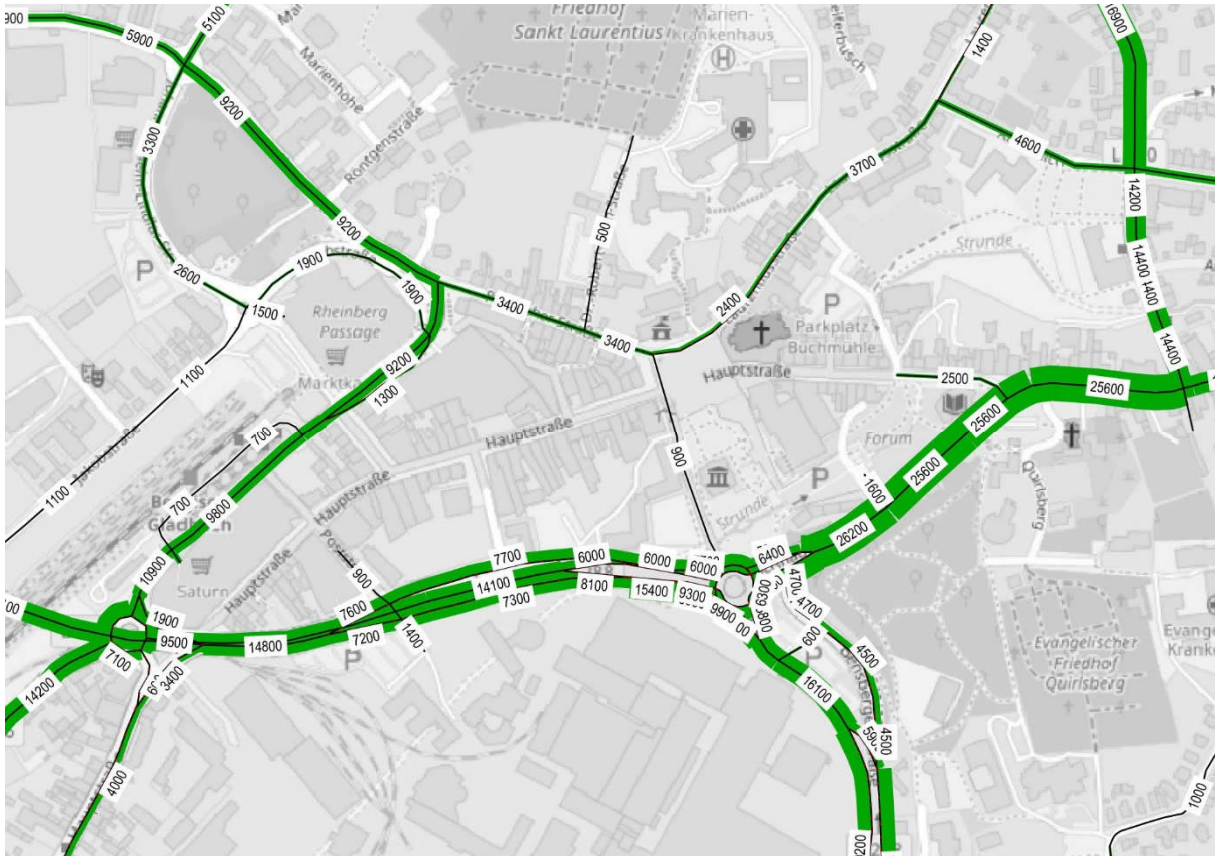


Abbildung 6-5: Streckenbelastung in der Prognosevariante 3 (2018) (Kfz/24 Std./DTV-W)
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

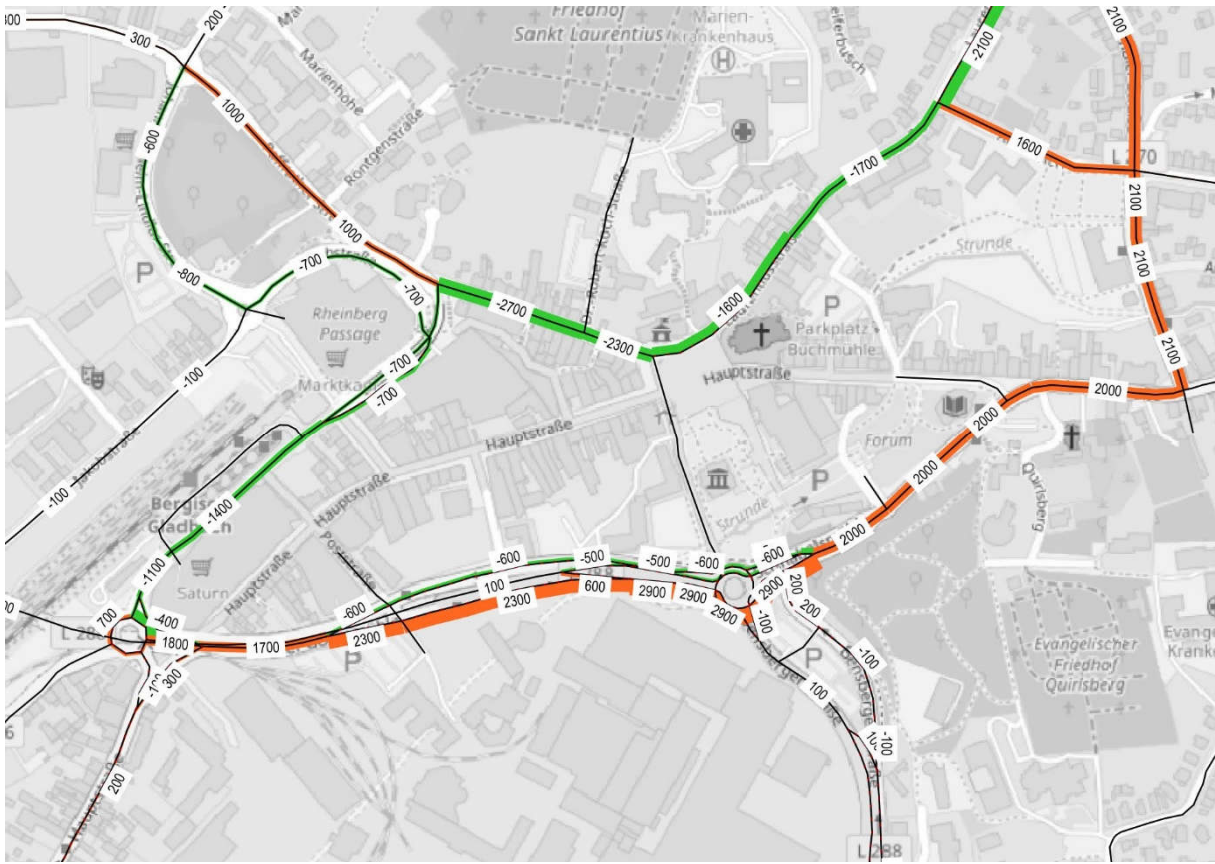


Abbildung 6-6: Prognosevariante 3 (2018): Streckenbelastung im Vergleich zur Analyse (Kfz/24 Std./ DTV-W)
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

In der Variante 3 ist die Paffrather Straße zwischen dem Konrad-Adenauer-Platz und der Rampe nur noch in Richtung Westen befahrbar; als Konsequenz wird die Einbahnrichtung der Laurentiusstraße zwischen der Parkhauseinfahrt Marien-Krankenhaus und dem Konrad-Adenauer-Platz umgedreht. Wie in Variante 2 bewirkt die Sperrung der Durchfahrt in Richtung Laurentiusstraße eine Verlagerung von Verkehr auf den Straßenzug An der Gohrmühle – Schnabelsmühle – Hauptstraße – Odenthaler Straße. Hier treten Mehrbelastungen von 1.700 bis 2.100 Kfz auf. Die Stationsstraße wird um 1.100 bis 1.400 Kfz entlastet.

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

Gesamtverkehr
 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 _{max}		Minute	N _{max}		Minute	N _{max}		Minute	N _{max}	
	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_{max} = maximaler Rückstau [Fz] je Minutenintervall,
FS = Fahrstreifen

8.6 Erläuterung der Qualitätsstufen des HBS⁶

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

⁶ 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	≤ 10	≤ 5	≤ 10	≤ 10
B	≤ 20	≤ 10	≤ 10	≤ 10
C	≤ 30	≤ 15	≤ 15	≤ 15
D	≤ 45	≤ 25	≤ 20	≤ 15
E	> 45	≤ 35	≤ 25	≤ 20
F	– ¹⁾	> 35	> 25 ²⁾	> 20 ²⁾

- 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

Marsfortengasse 6

D-50667 Köln

Tel. 0221 / 789 527-20

Fax 0221 / 789 527-99

Mail viakoeln@viakoeln.de

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

07. April 2019

Inhaltsverzeichnis

1	Zielsetzung	7
2	Verkehrszählung am Turbokreisverkehr Schnabelsmühle	8
3	Verkehrsqualität am Turbokreisverkehr Schnabelsmühle	19
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
4	Verkehrsqualität am Knoten Hauptstraße/ Odenthaler Straße	34
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
5	Bewertung und Empfehlung	49
6	Anhang	51
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.

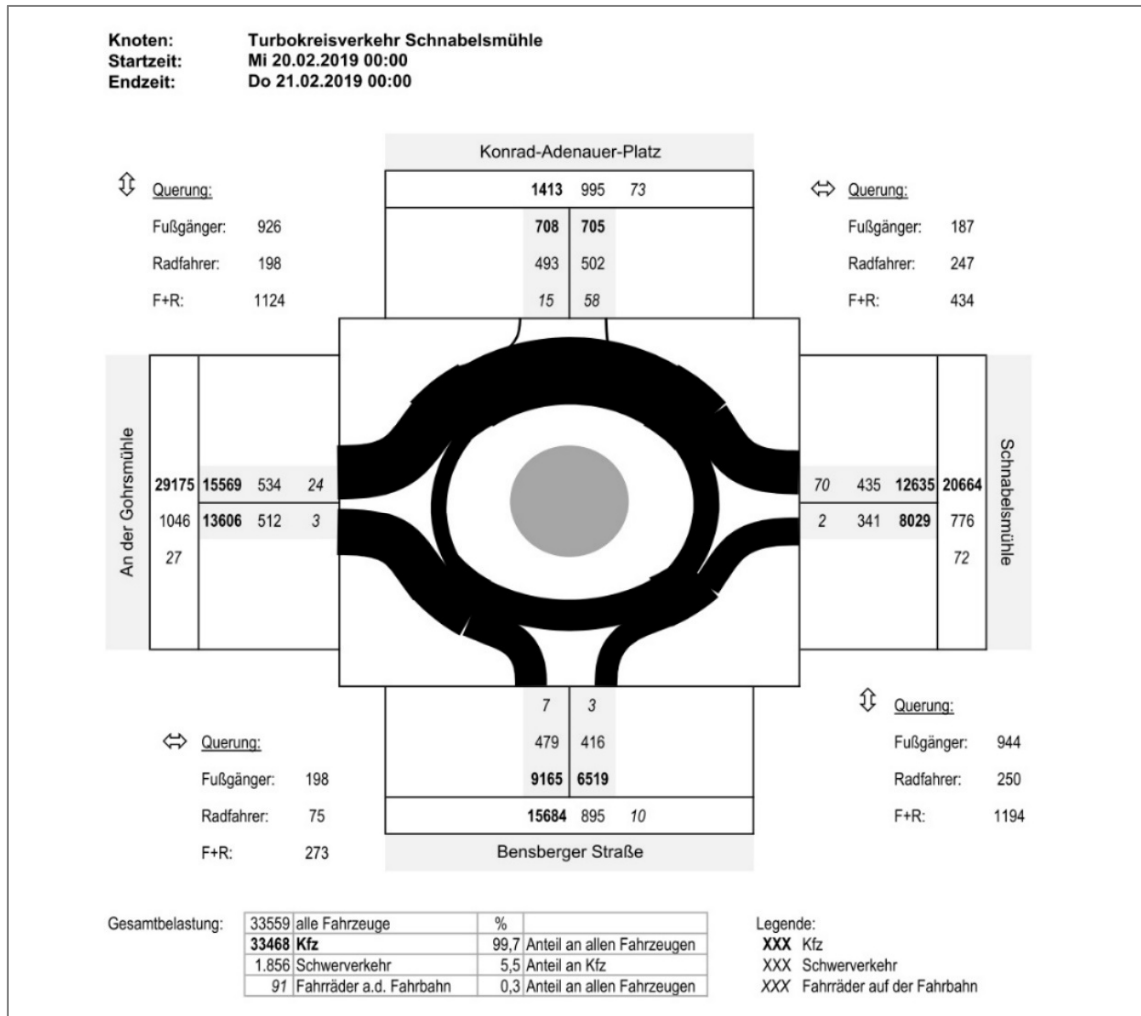


Abbildung 2-1: Verkehrszählung am Turbokreisverkehr Schnabelsmühle am Mittwoch, 20.02.2019, 00:00–24:00 Uhr (ohne Bypass)

Ergänzung zur Verkehrsuntersuchung westliche Innenstadt Bergisch Gladbach

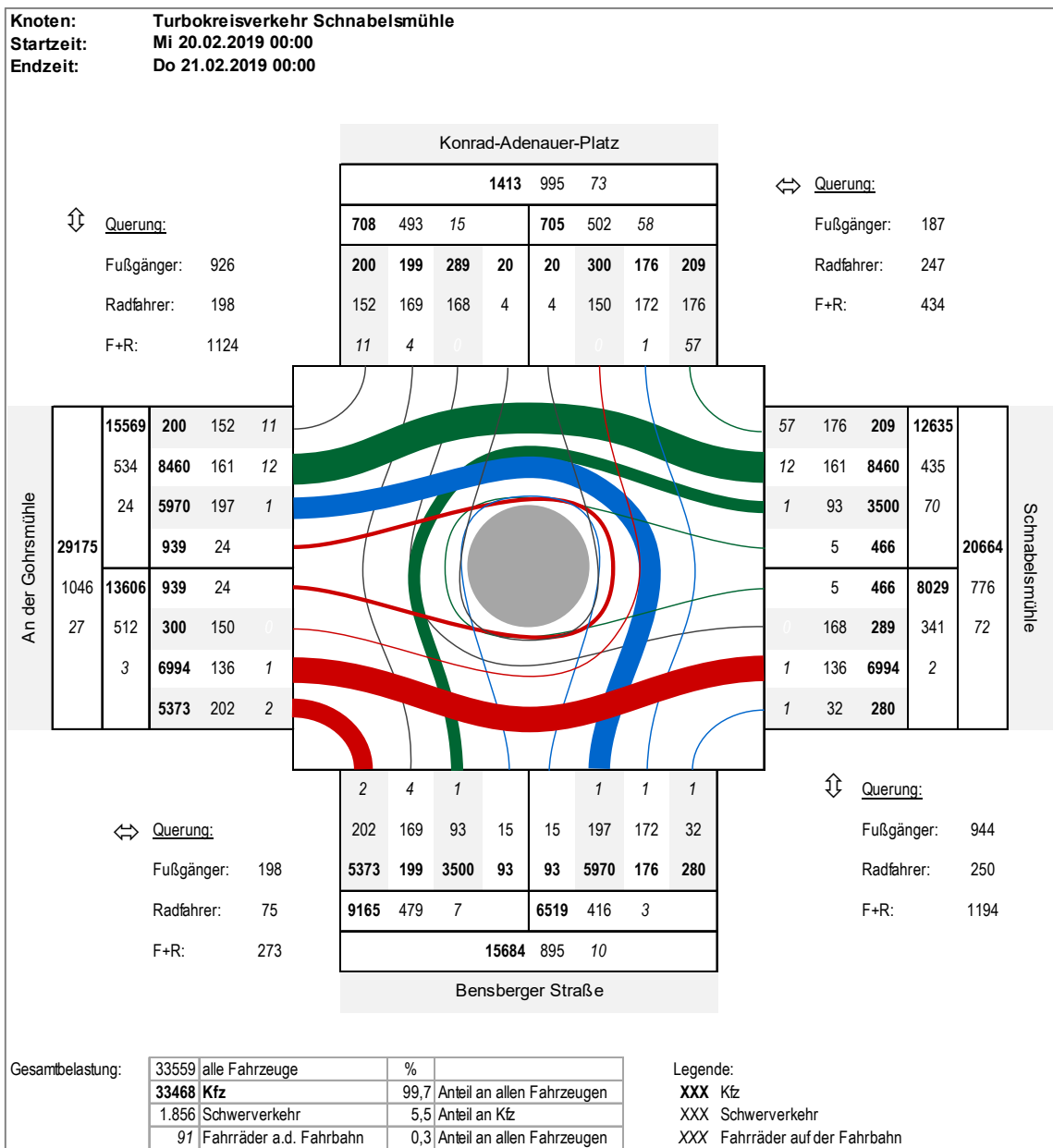


Abbildung 2-2: Verkehrszählung am Turbokreisverkehr Schnabelsmühle am Mittwoch, 20.02.2019, 00:00–24:00 Uhr (ohne Bypass) – einzelne Knotenströme

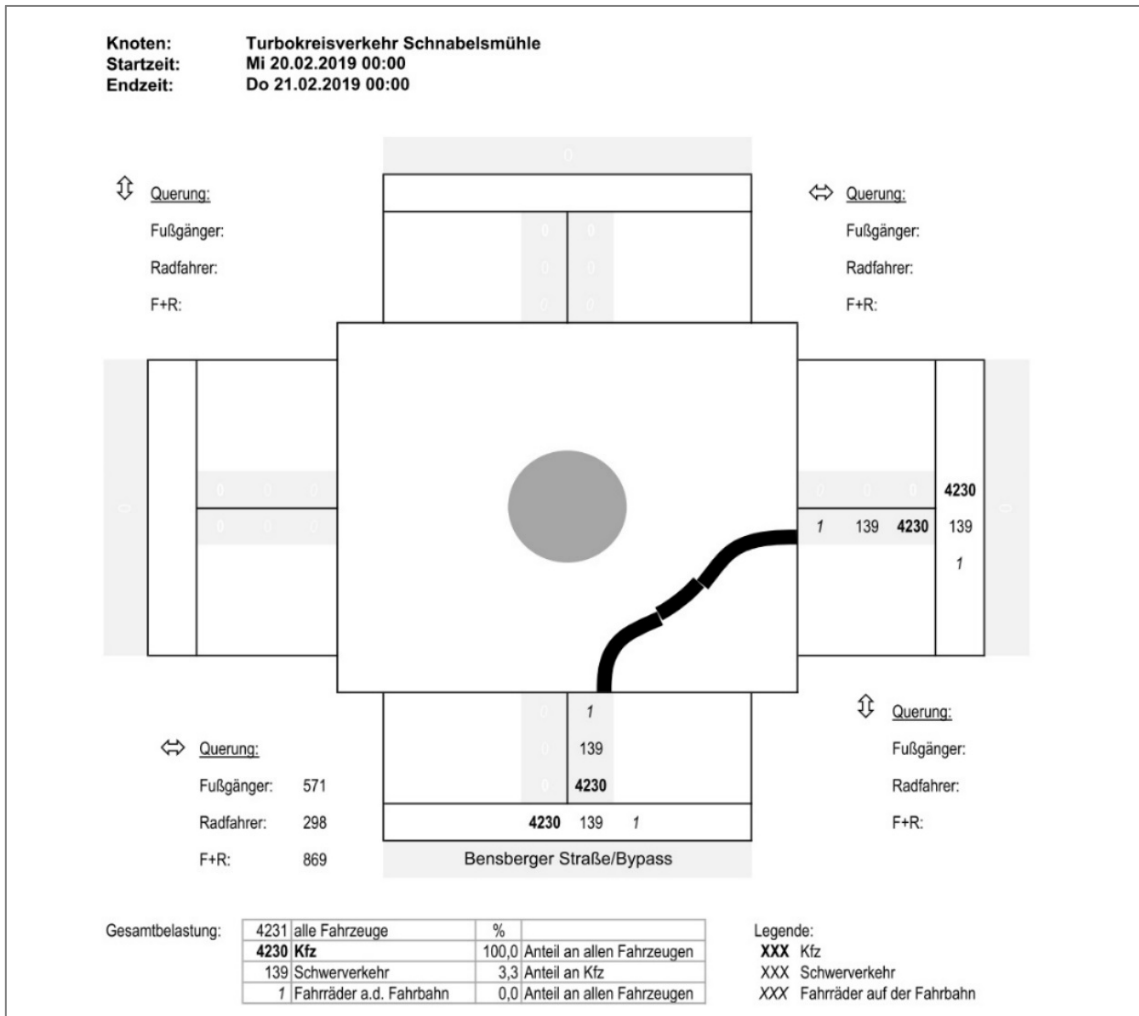


Abbildung 2-3: Verkehrszählung am Turbokreisverkehr Schnabelsmühle am Mittwoch, 20.02.2019, 00:00–24:00 Uhr (nur Bypass)

Tagesgang

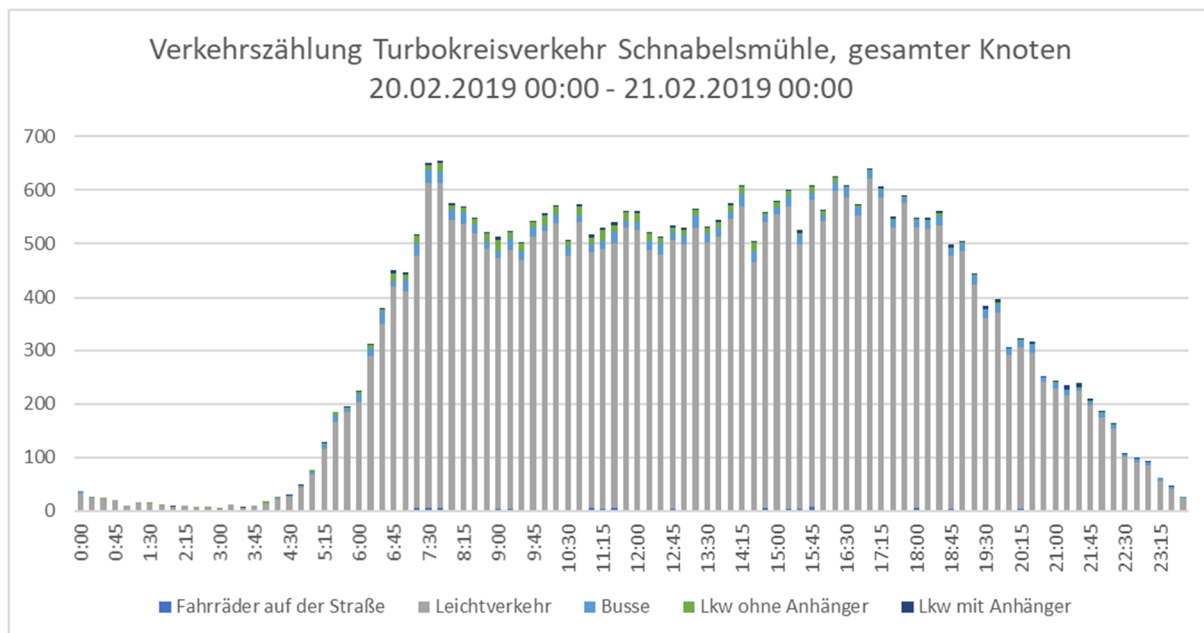


Abbildung 2-4: Tagesgang der Verkehrszählung am Turbokreisverkehr Schnabelsmühle am Mittwoch, 20.02.2019, 00:00–24:00 Uhr (ohne Bypass)

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

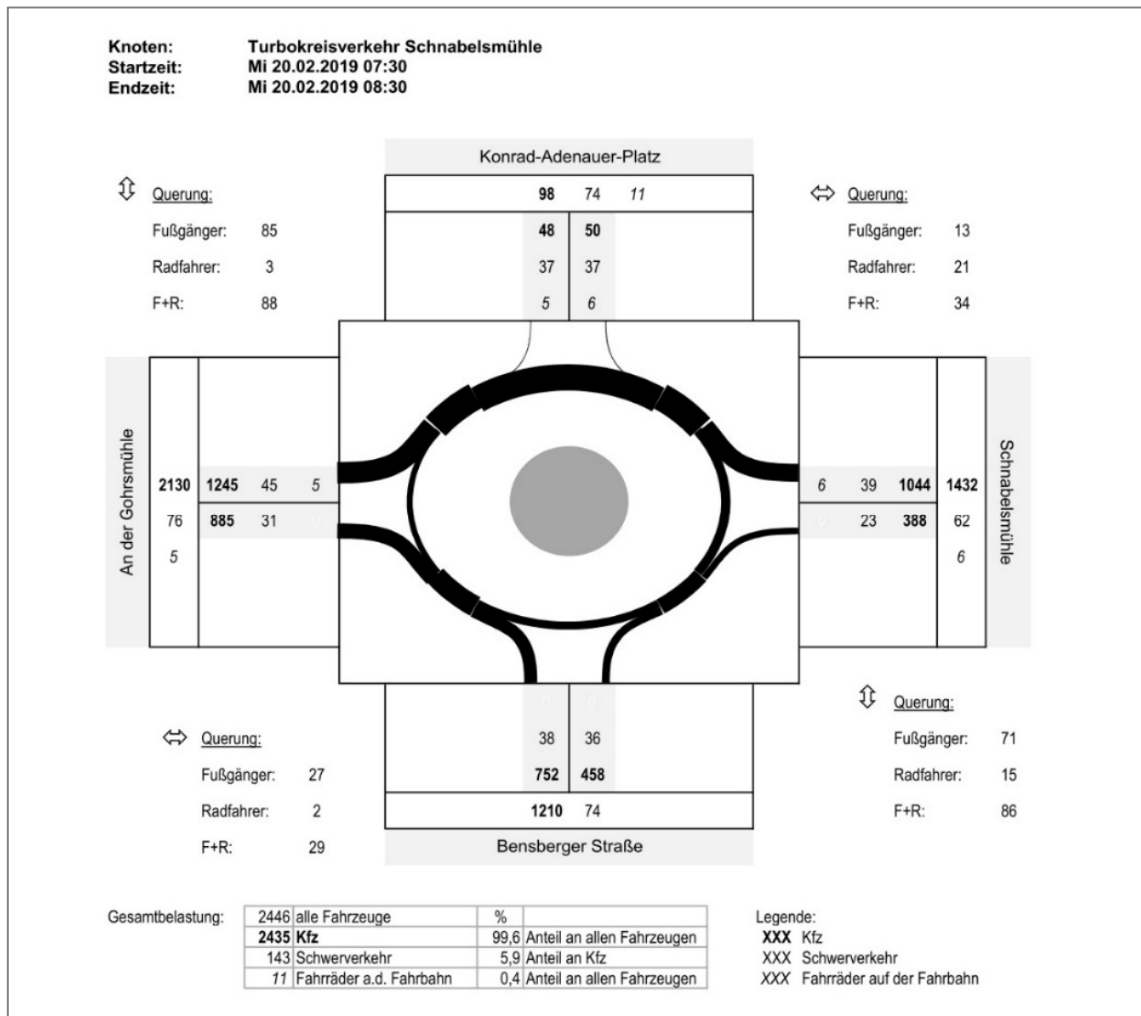


Abbildung 2-5: Verkehrszählung am Turbokreisverkehr Schnabelsmühle am Mittwoch, 20.02.2019, Morgenspitzenstunde (ohne Bypass)

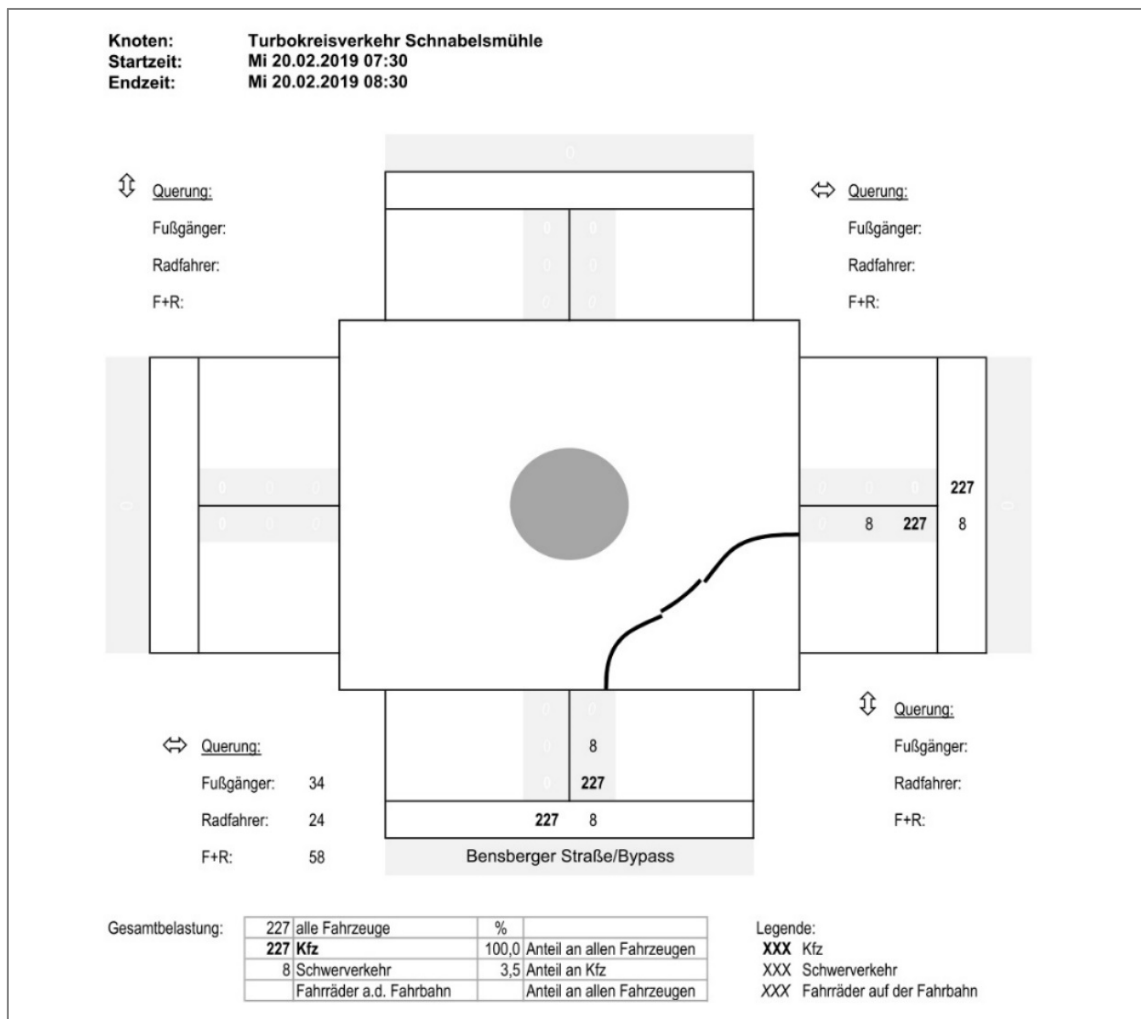


Abbildung 2-6: Verkehrszählung am Turbokreisverkehr Schnabelmühle am Mittwoch, 20.02.2019, Morgenspitzenstunde (nur Bypass)

In der Morgenspitzenstunde (07:30–08:30 Uhr) wurden am Knoten insgesamt 2.662 Kfz gezählt. Es dominiert der Verkehrsstrom von Osten (Schnabelmühle) nach Westen (An der Gohrmühle) mit 724 Kfz, gefolgt von den Rechtsabbiegern von der Gohrmühle in die Bensberger Straße (459 Kfz) und den Linksabbiegern aus der Bensberger Straße in die Gohrmühle (439 Kfz).

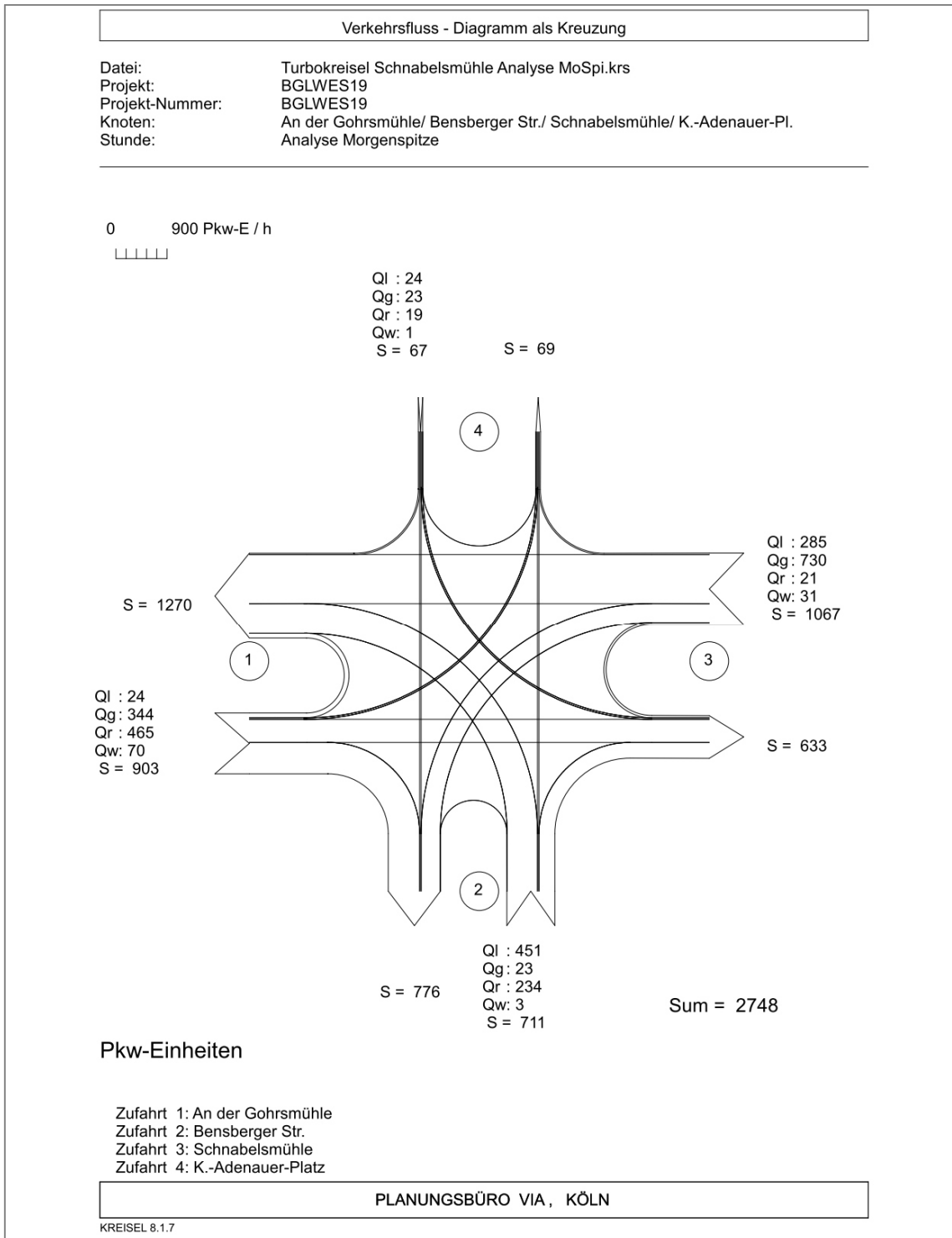


Abbildung 2-7: Verkehrszählung am Turbokreisverkehr Schnabelsmühle am Mittwoch, 20.02.2019, Morgenspitzenstunde (inkl. Bypass)

Nachmittagsspitze

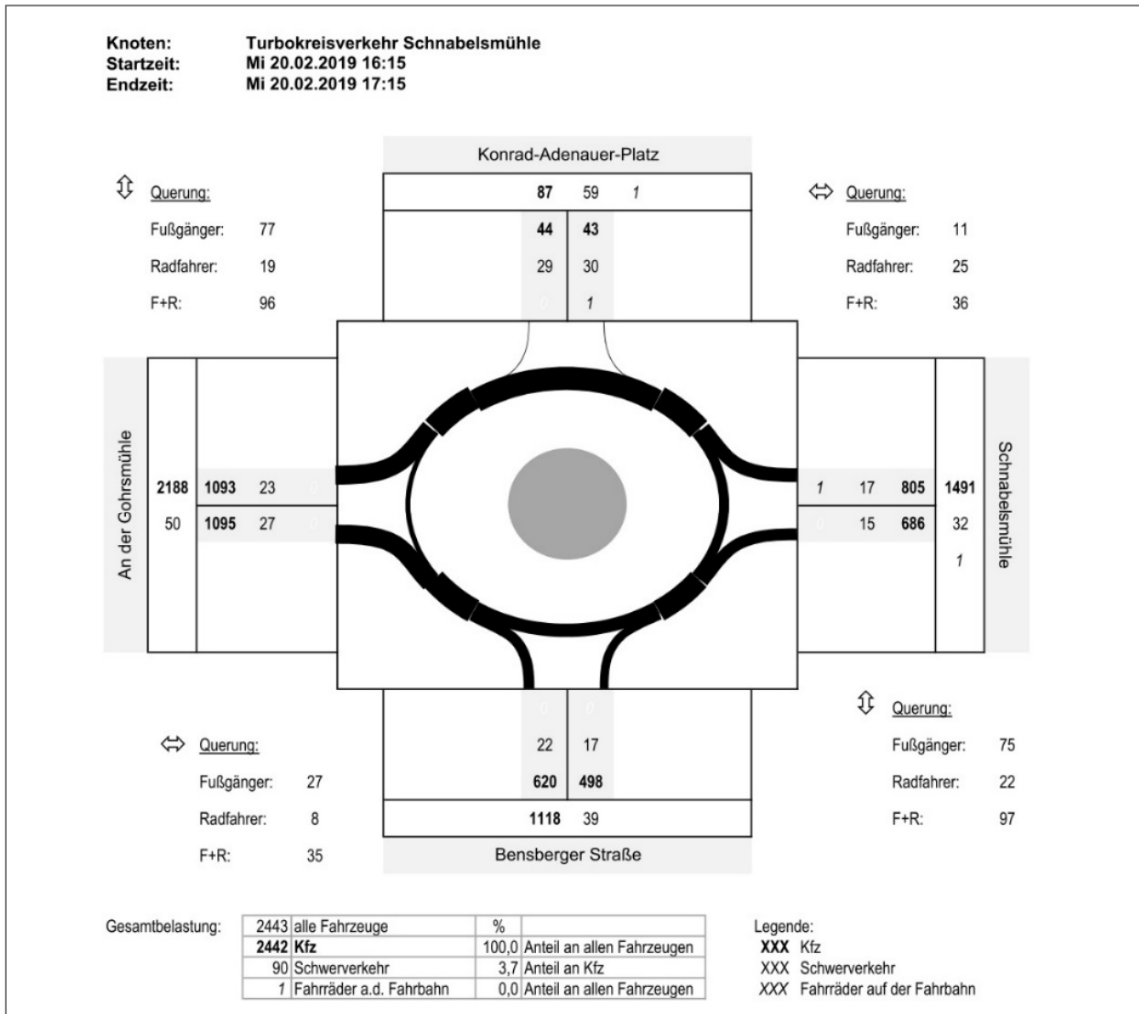


Abbildung 2-8: Verkehrszählung am Turbokreisverkehr Schnabelsmühle am Mittwoch, 20.02.2019, Nachmittagsspitzenstunde (ohne Bypass)

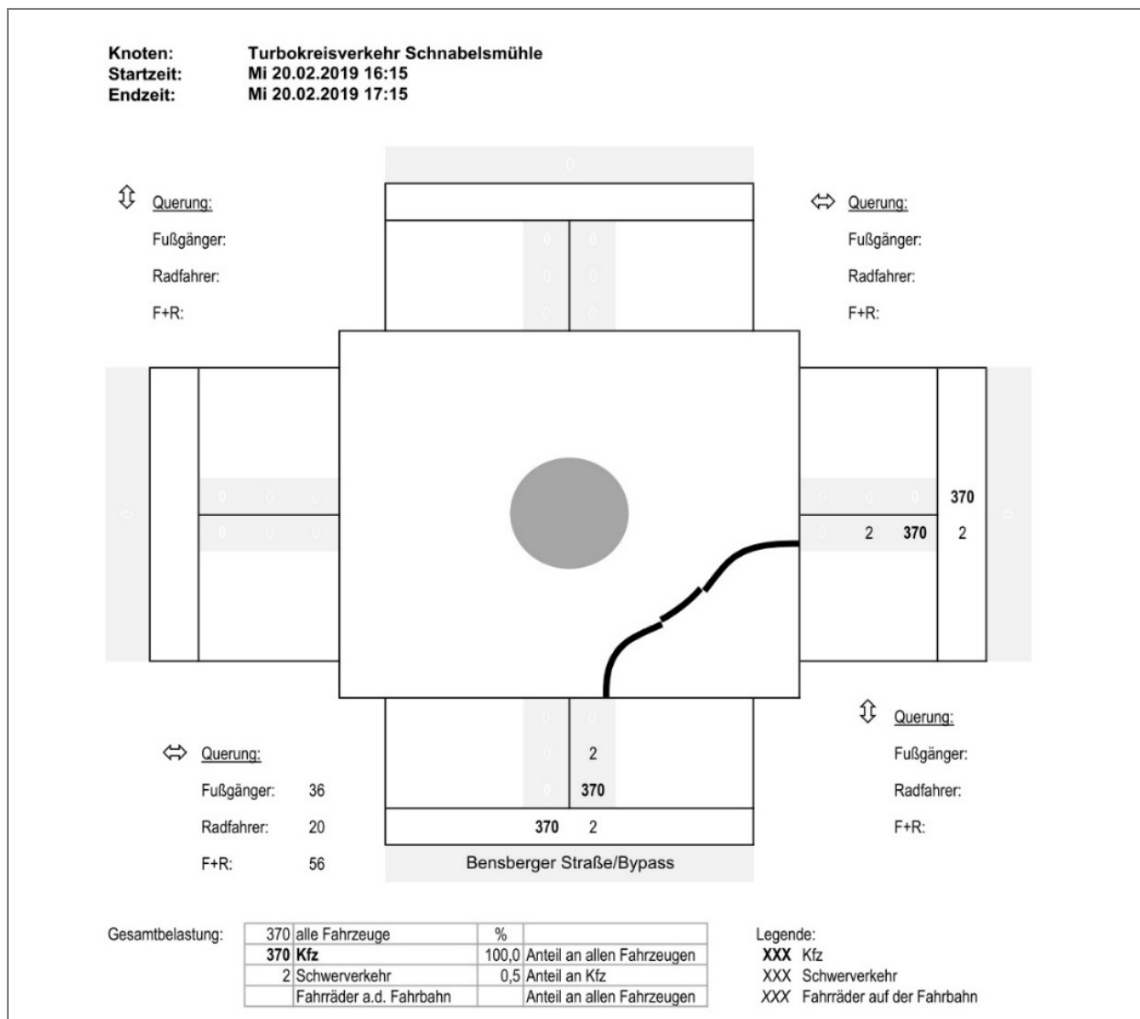


Abbildung 2-9: Verkehrszählung am Turbokreisverkehr Schnabelsmühle am Mittwoch, 20.02.2019, Nachmittagsspitzenstunde (nur Bypass)

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

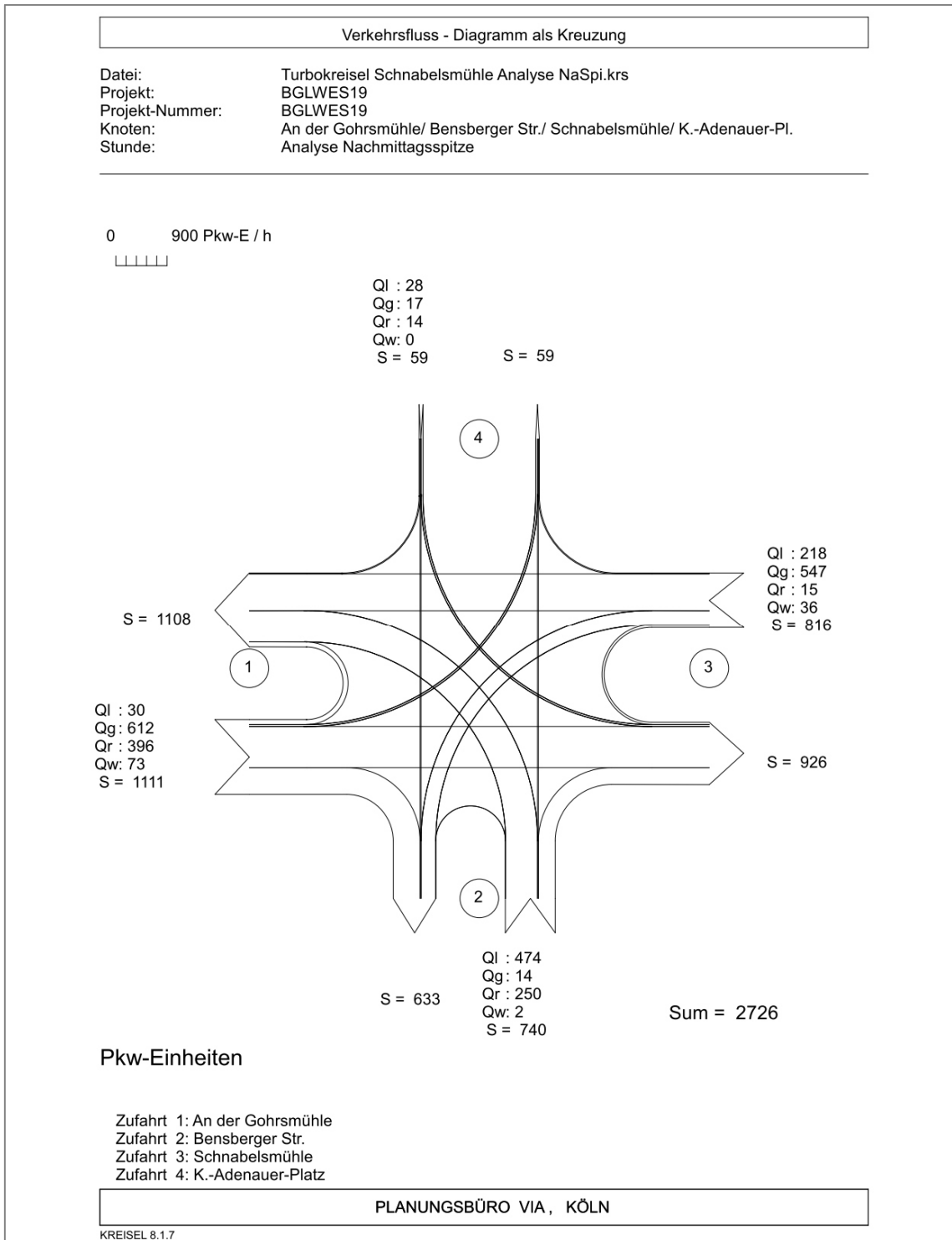


Abbildung 2-10: Verkehrszählung am Turbokreisverkehr Schnabelsmühle am Mittwoch, 20.02.2019, Nachmittagsspitzenstunde (inkl. Bypass)

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.

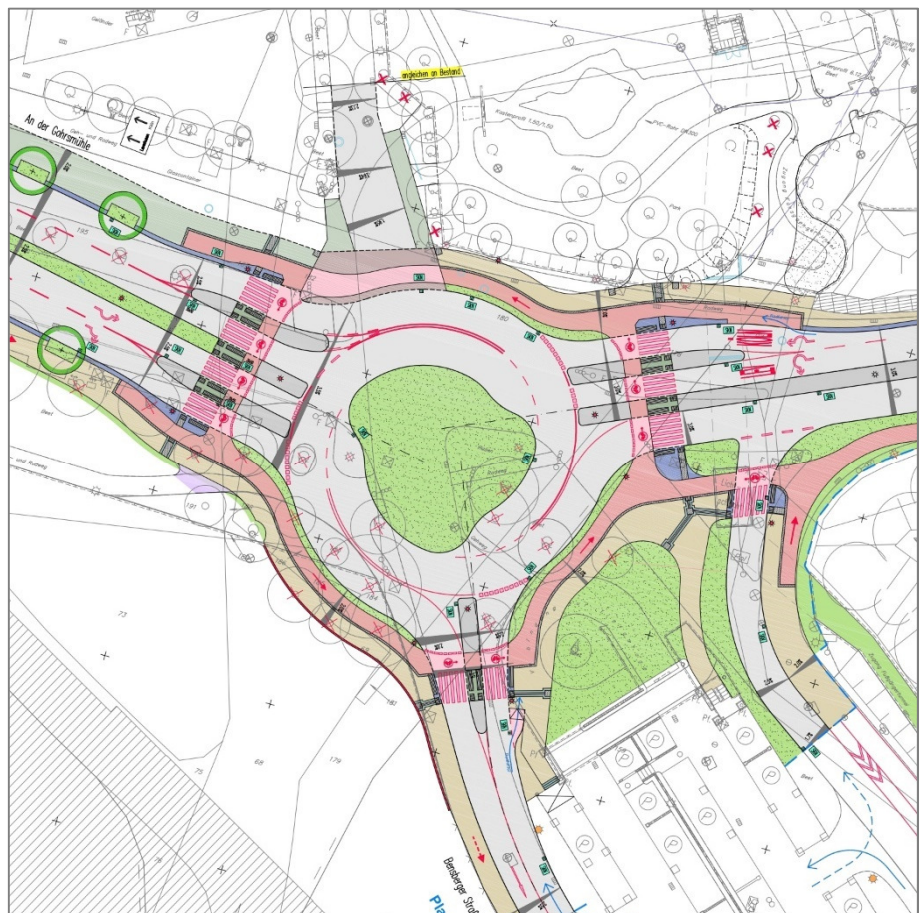


Abbildung 3-1: Lageplan des Turbokreisverkehrs Schnabelsmühle (Quelle: ISAPLAN Ingenieur GmbH)

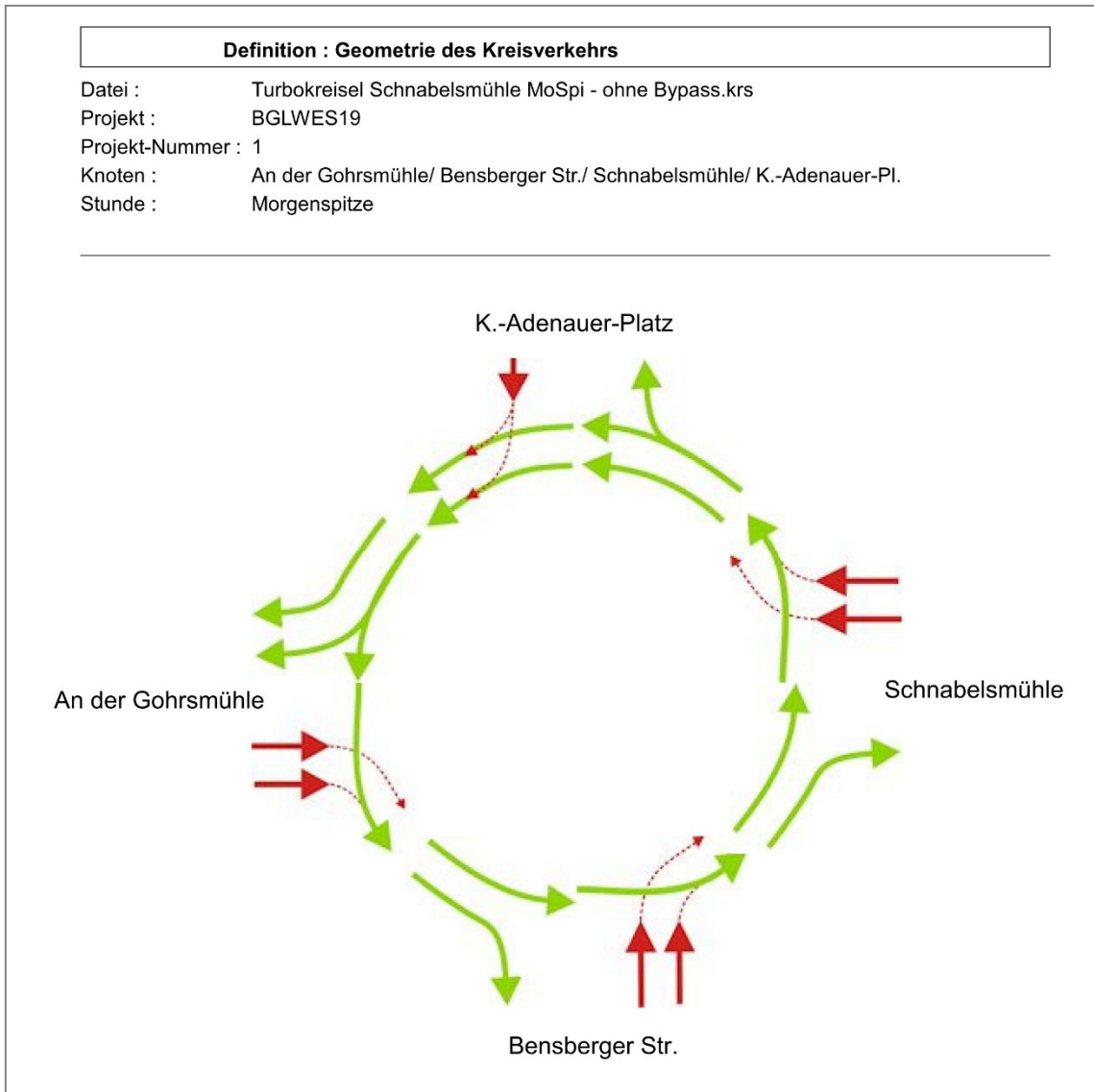


Abbildung 3-2: Geometrie des Turbokreisverkehr Schnabelsmühle – die Zufahrt aus der Bensberger Straße in den Kreisverkehr wird mit dem Bypass zusammengefasst als eine zweistreifige Zufahrt betrachtet

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.¹

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-Einheiten²

Auf dieser Basis ergibt sich die folgende Verkehrsqualität für den Knoten:

¹ 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.

² 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
Gesamter Knoten		B	D
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.

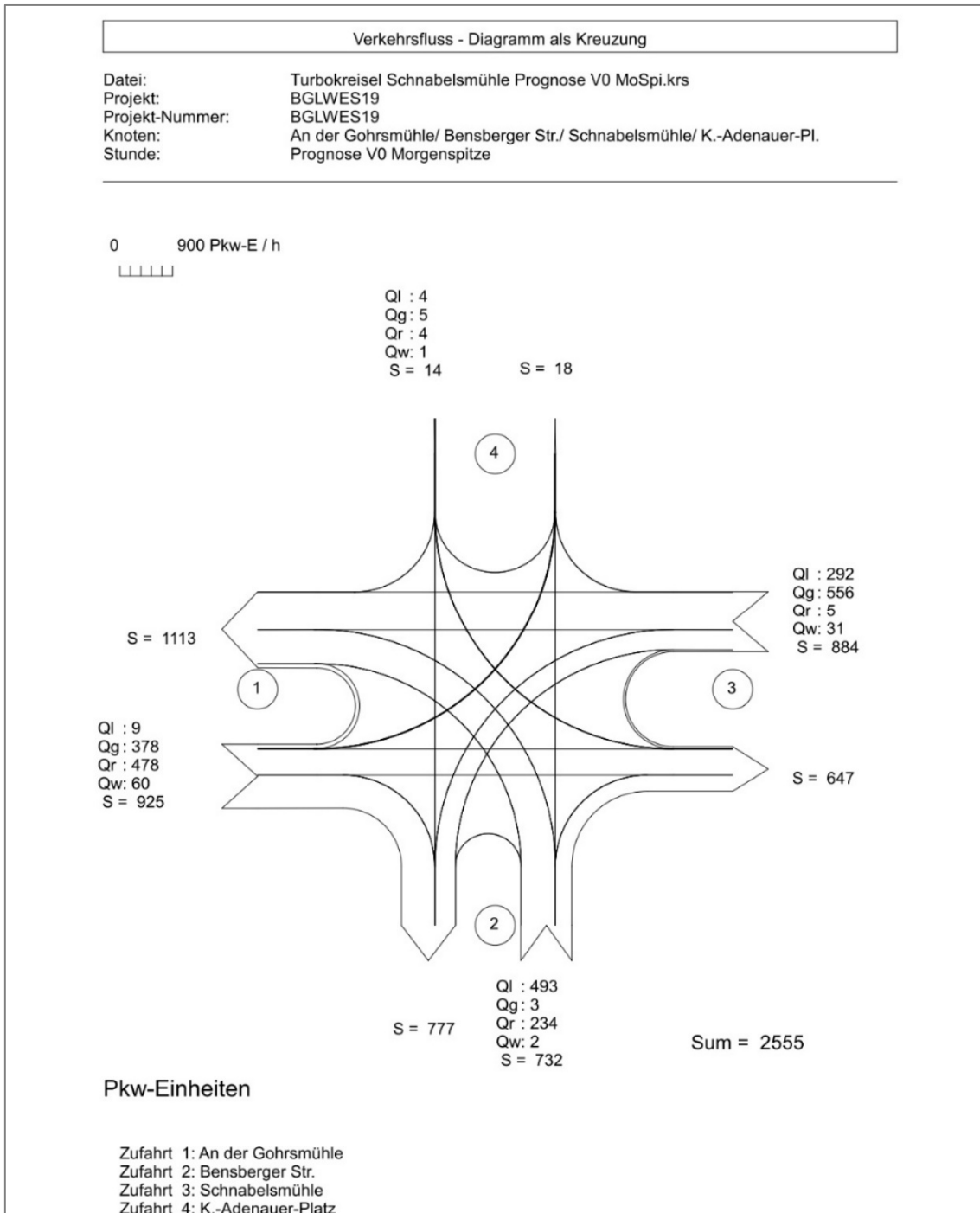


Abbildung 3-3: Turbokreisverkehr Schnabelsmühle: Prognosevariante 0, Knotenströme in der Morgenspitzenstunde

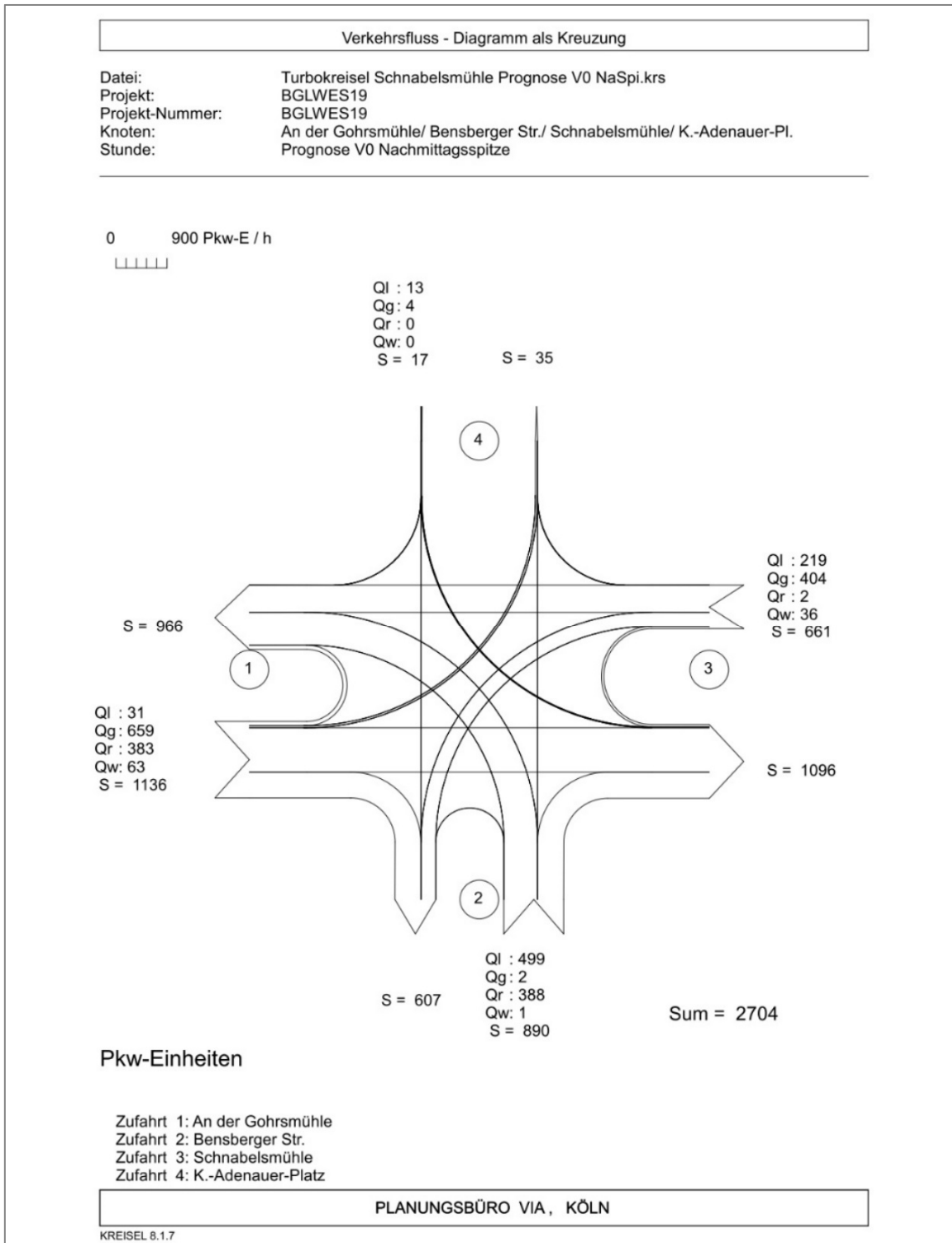


Abbildung 3-4: Turbokreisverkehr Schnabelsmühle: Prognosevariante 0, Knotenströme in der Nachmittagsspitzenstunde

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
Gesamter Knoten		B	E
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.

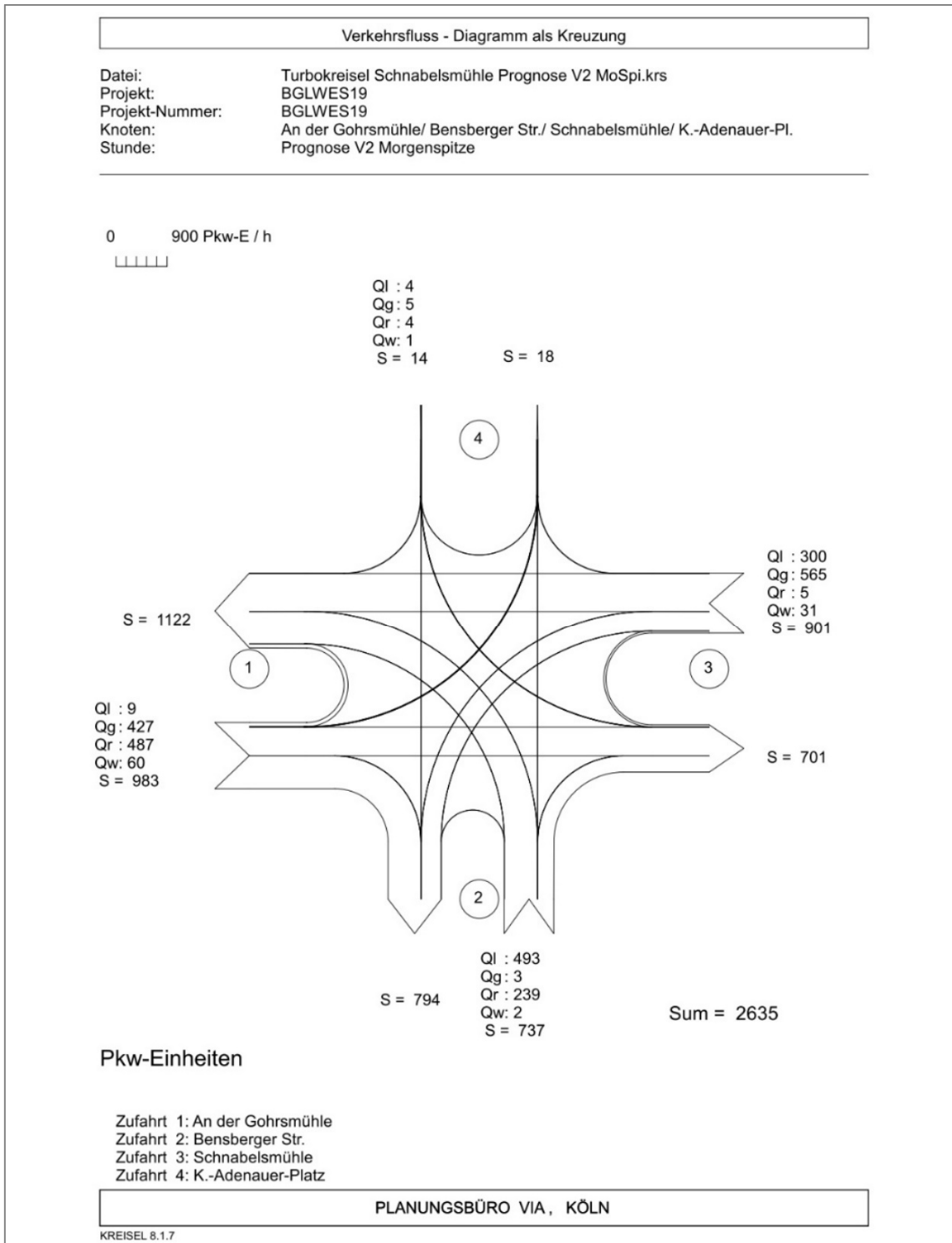


Abbildung 3-5: Turbokreisverkehr Schnabelsmühle: Prognosevariante 2, Knotenströme in der Morgenspitzenstunde

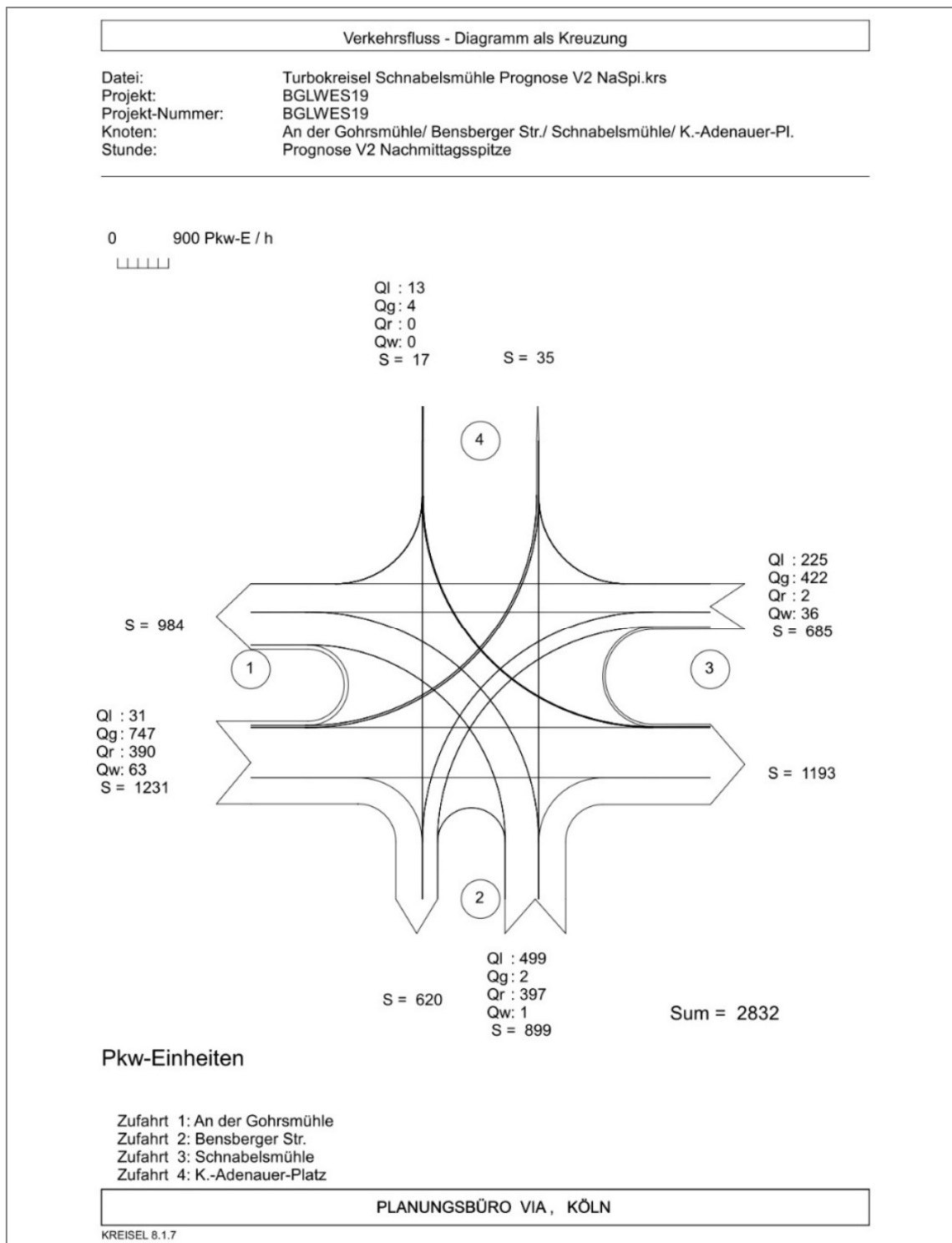


Abbildung 3-6: Turbokreisverkehr Schnabelsmühle: Prognosevariante 2, Knotenströme in der Nachmittagsspitze

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
Gesamter Knoten		B	E
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.

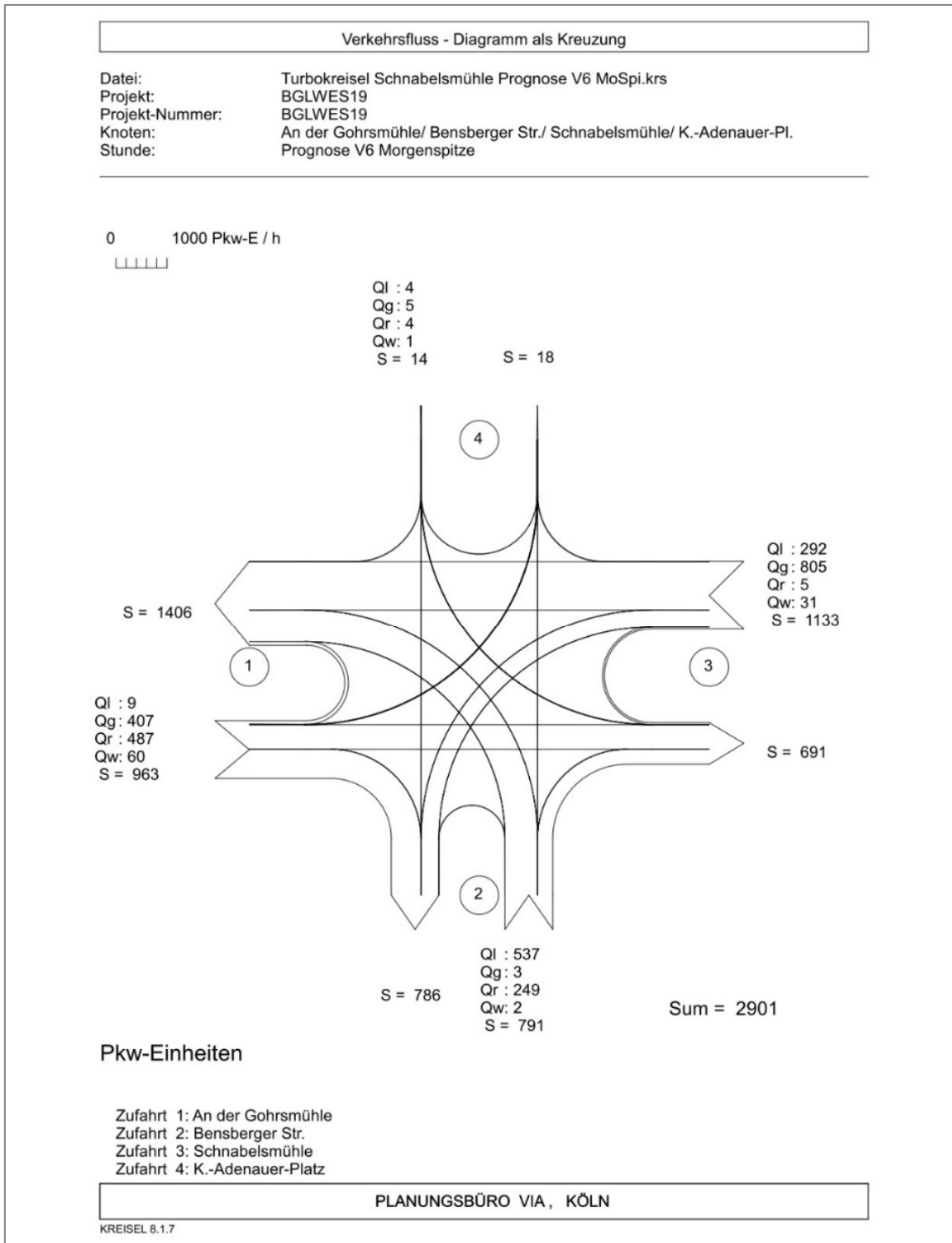


Abbildung 3-7: Turbokreisverkehr Schnabelsmühle: Prognosevariante 6, Knotenströme in der Morgenspitzenstunde

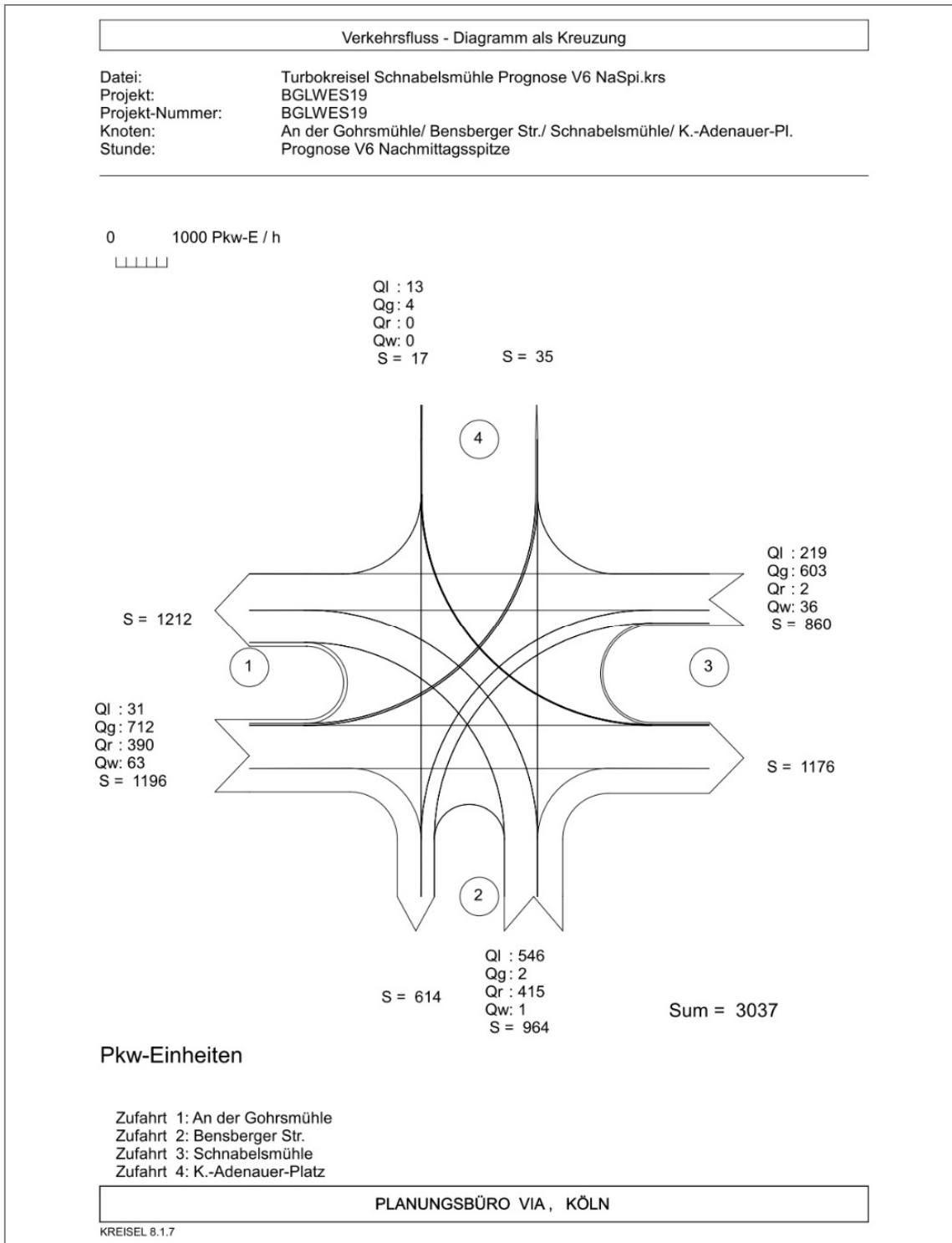


Abbildung 3-8: Turbokreisverkehr Schnabelsmühle: Prognosevariante 6, Knotenströme in der Nachmittagsspitzenstunde

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
Gesamter Knoten		C	D
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.

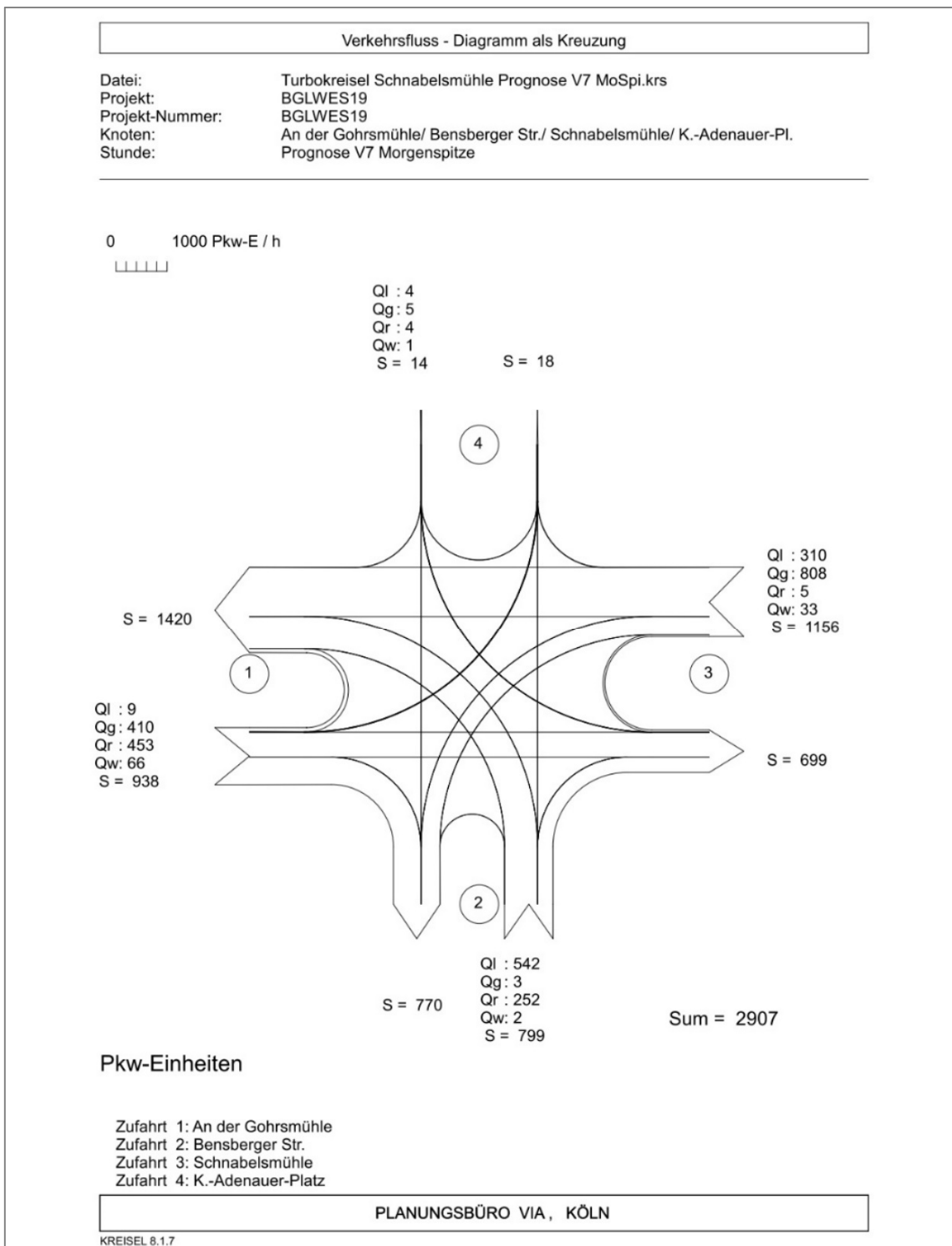


Abbildung 3-9: Turbokreisverkehr Schnabelsmühle: Prognosevariante 7, Knotenströme in der Morgenspitzenstunde

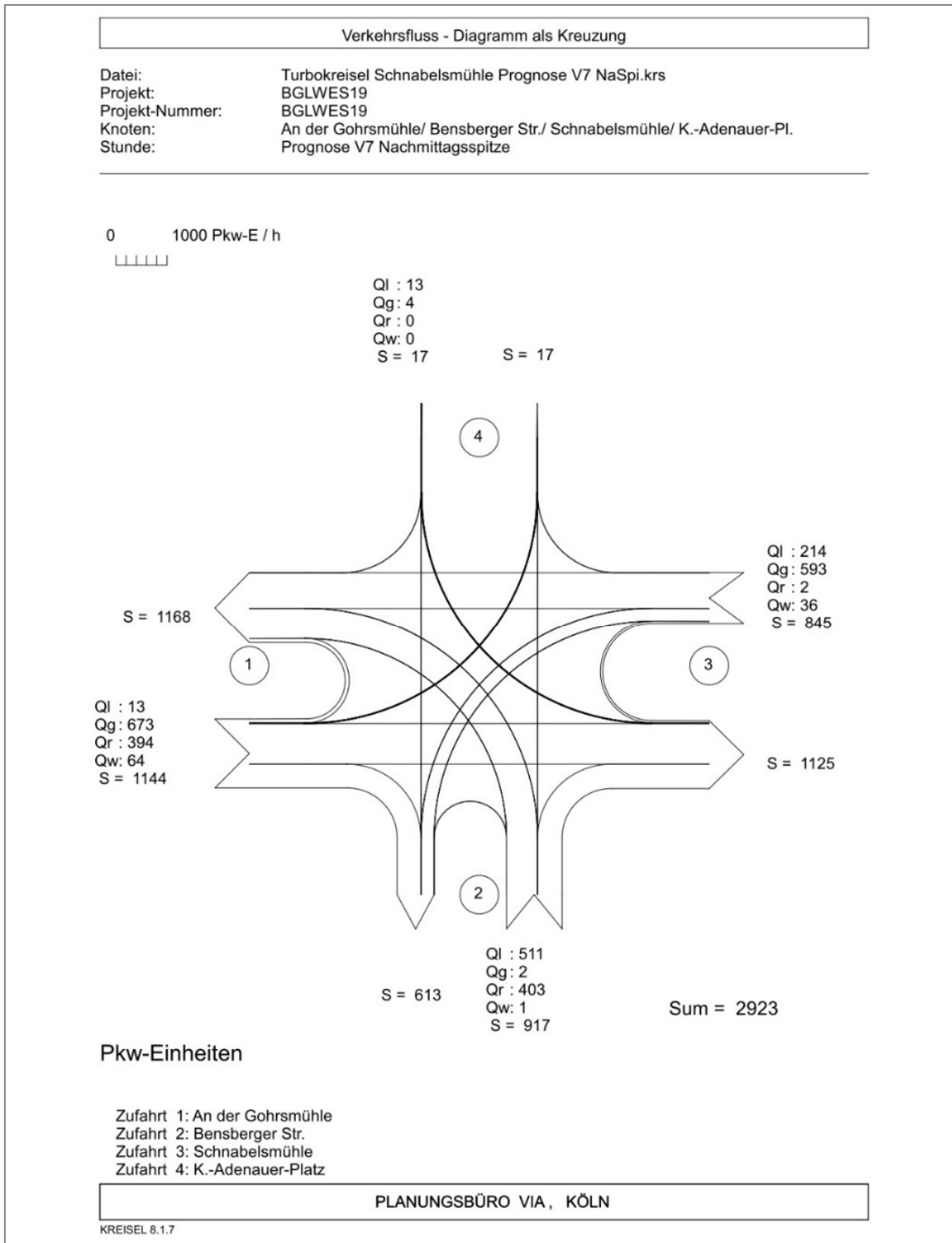


Abbildung 3-10: Turbokreisverkehr Schnabelsmühle: Prognosevariante 7, Knotenströme in der Nachmittagsspitzenstunde

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

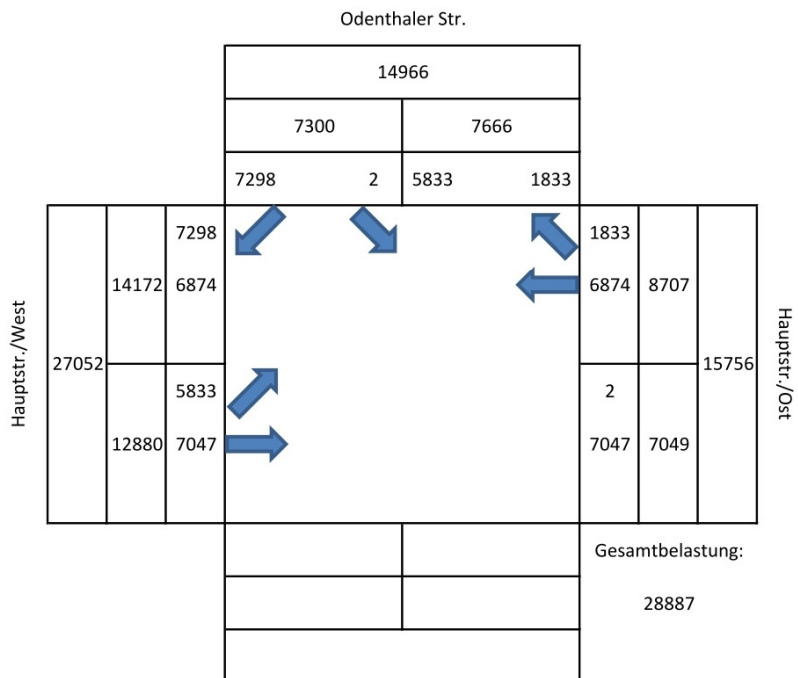


Abbildung 4-1: Verkehrszählung am Knoten Hauptstraße/ Odenthaler Straße am Dienstag, 21.04.2015, 00:00–24:00 Uhr

Knoten: Hauptstr./Odenthaler Str.
 Zählung am: Dienstag, 21.04.2015
 Kfz insgesamt
 07:45-08:45 Uhr (Spitzenstunde)

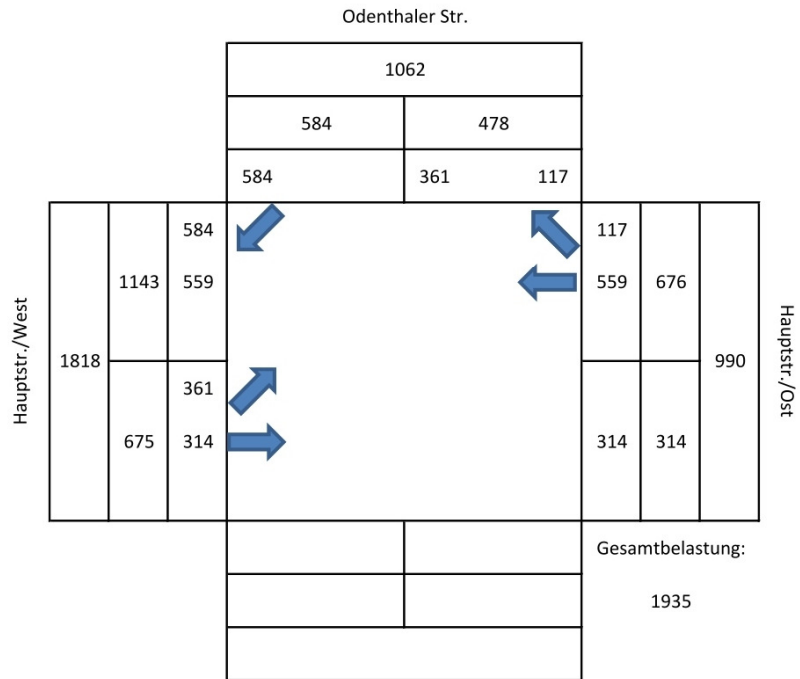


Abbildung 4-2: Verkehrszählung am Knoten Hauptstr./ Odenthaler Str. am Dienstag, 21.04.2015, Morgenspitzenstunde

Knoten: Hauptstr./Odenthaler Str.
 Zählung am: Dienstag, 21.04.2015
 Kfz insgesamt
 16:30-17:30 Uhr (Spitzenstunde)

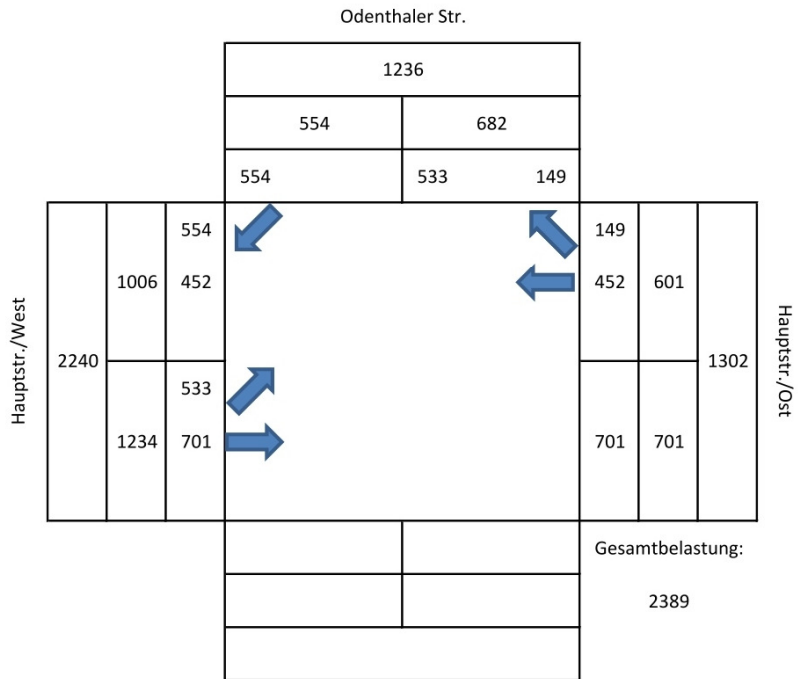


Abbildung 4-3: Verkehrszählung am Knoten Hauptstr./ Odenthaler Str. am Dienstag, 21.04.2015, Nachmittagsspitzenstunde

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
Gesamter Knoten (Kfz)		C	B
Fg.-Querung Hauptstraße/Ost ¹⁾		E	E
Fg.-Querung Odenthaler Straße		C	C
Gesamter Knoten		C	C

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.

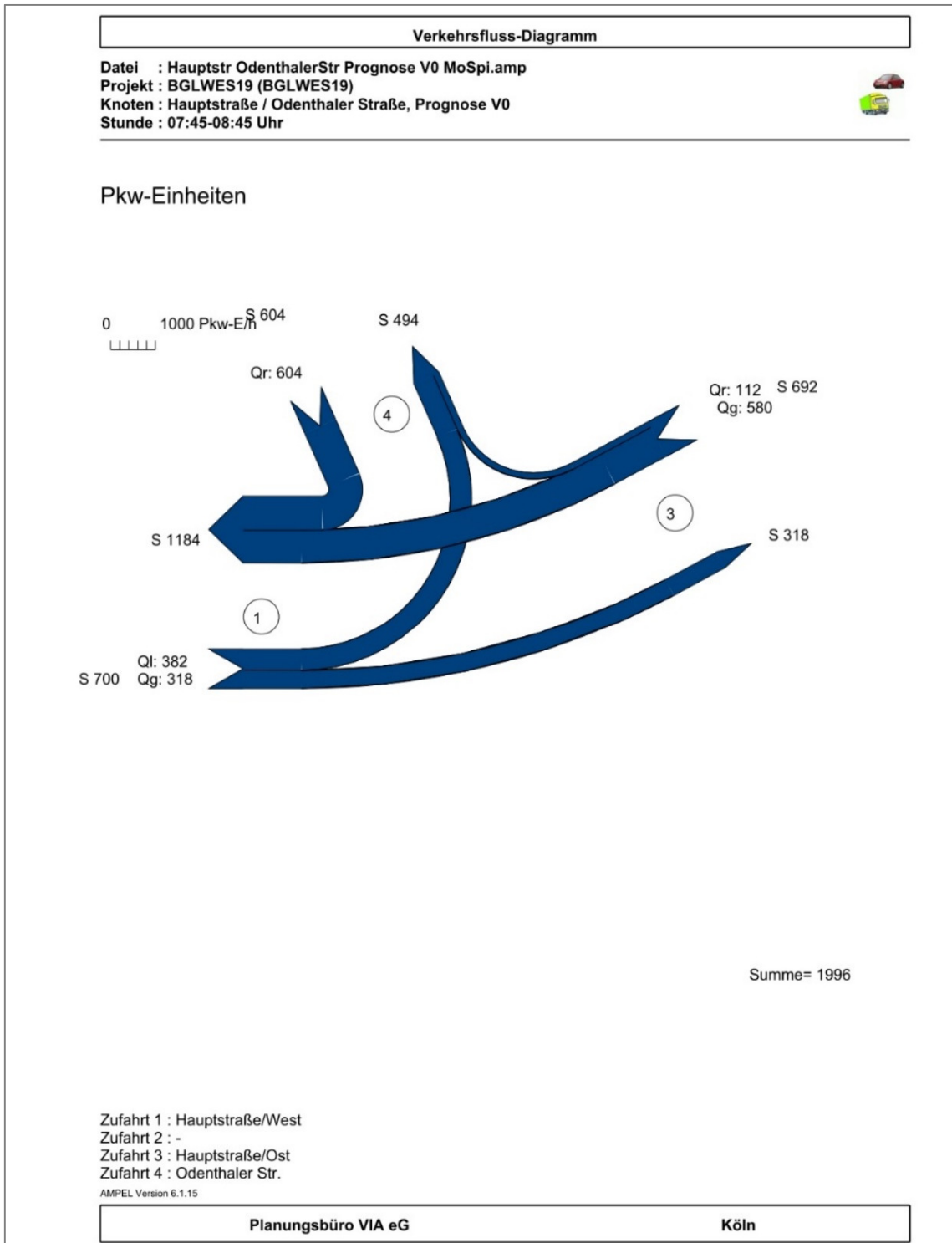


Abbildung 4-4: Knoten Hauptstr./ Odenthaler Str.: Prognosevariante 0, Knotenströme in der Morgenspitzenstunde

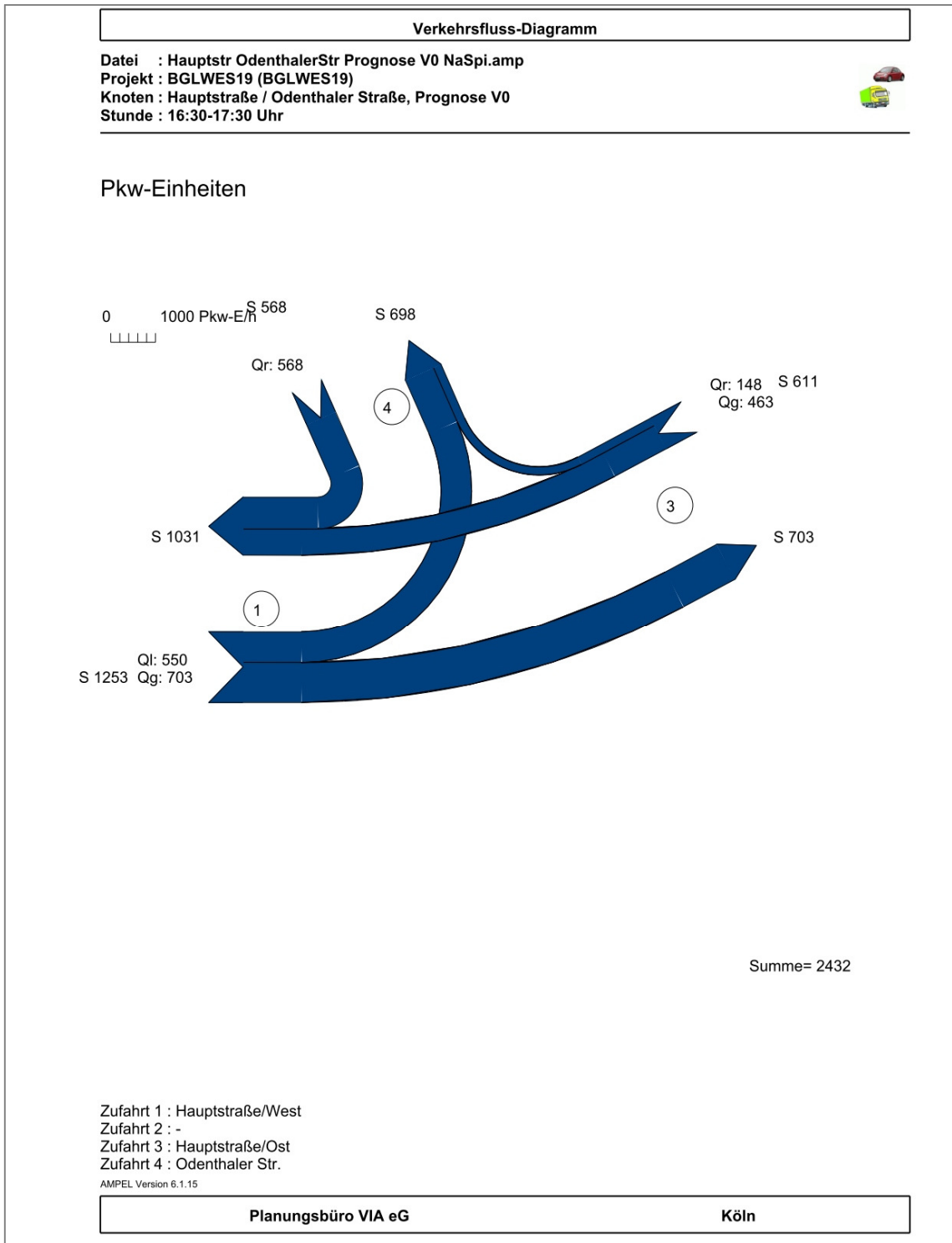


Abbildung 4-5: Knoten Hauptstr./ Odenthaler Str.: Prognosevariante 0, Knotenströme in der Nachmittagsspitzenstunde

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
Gesamter Knoten (Kfz)		C	C
Fg.-Querung Hauptstraße/Ost ¹⁾		E	E
Fg.-Querung Odenthaler Straße		C	C
Gesamter Knoten		C	C

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.

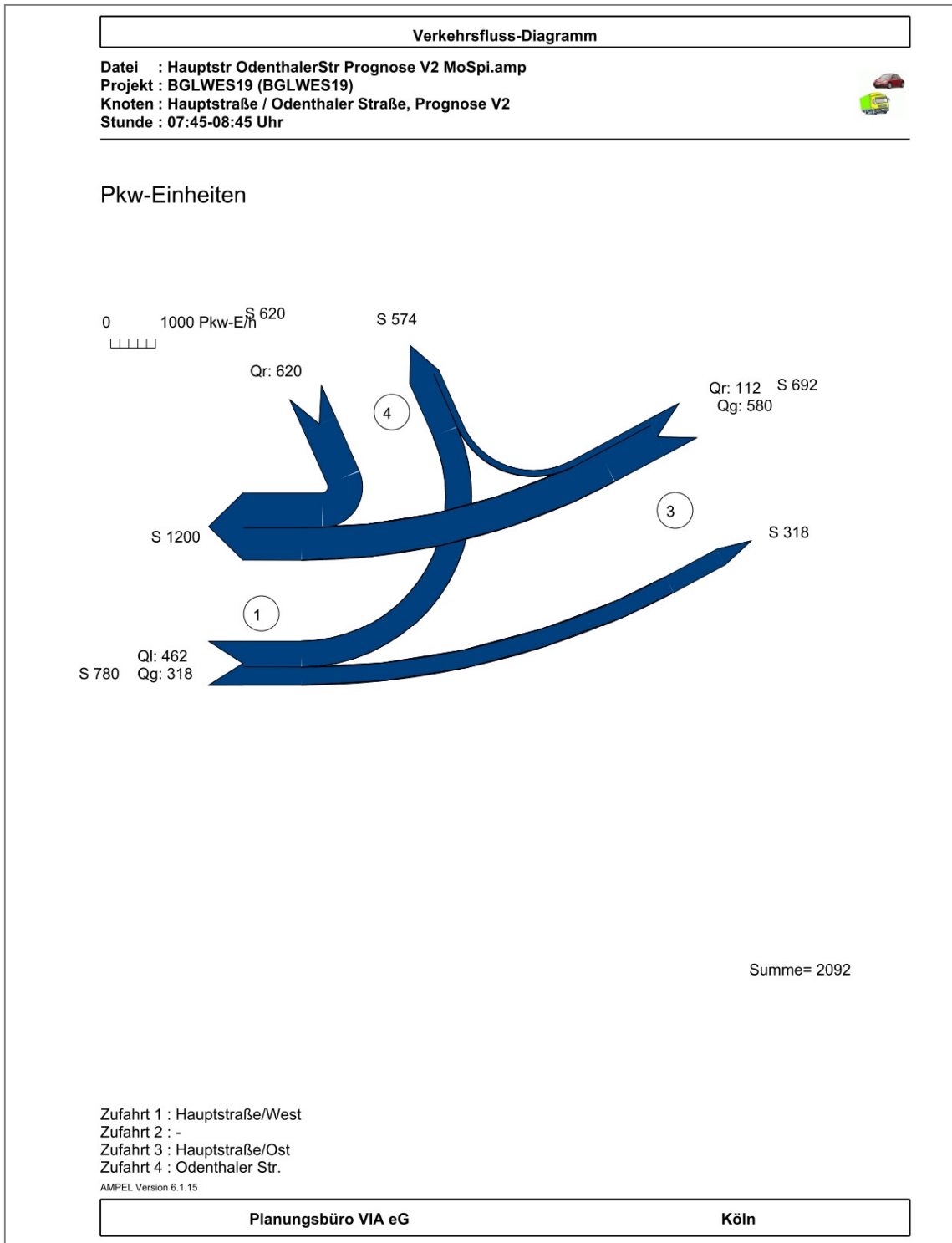


Abbildung 4-6: Knoten Hauptstr./ Odenthaler Str.: Prognosevariante 2, Knotenströme in der Morgenspitzenstunde

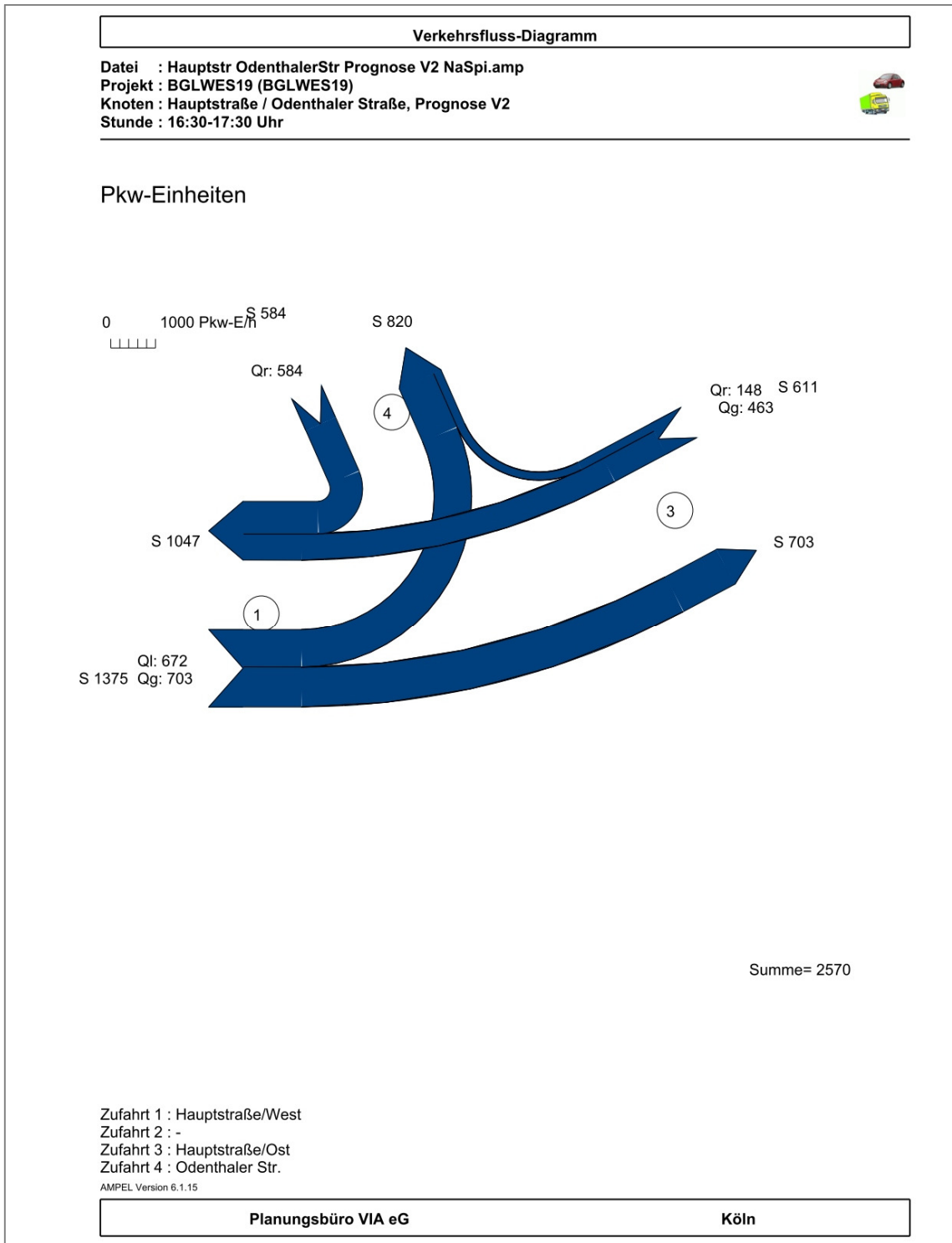


Abbildung 4-7: Knoten Hauptstr./ Odenthaler Str.: Prognosevariante 2, Knotenströme in der Nachmittagsspitzenstunde

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
Gesamter Knoten (Kfz)		B	C
Fg.-Querung Hauptstraße/Ost ¹⁾		E	E
Fg.-Querung Odenthaler Straße		C	C
Gesamter Knoten		C	C

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.

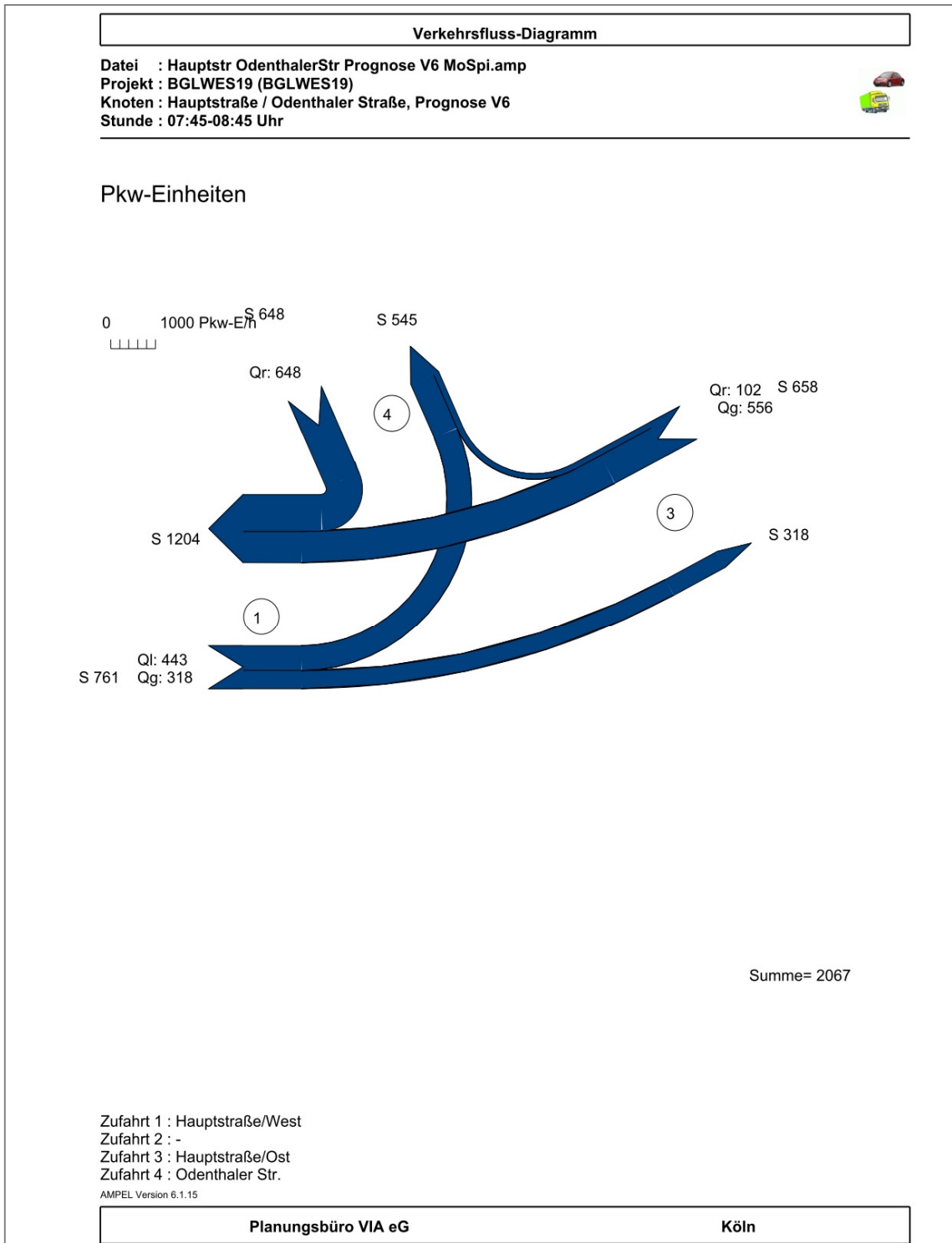


Abbildung 4-8: Knoten Hauptstr./ Odenthaler Str.: Prognosevariante 6, Knotenströme in der Morgenspitzenstunde

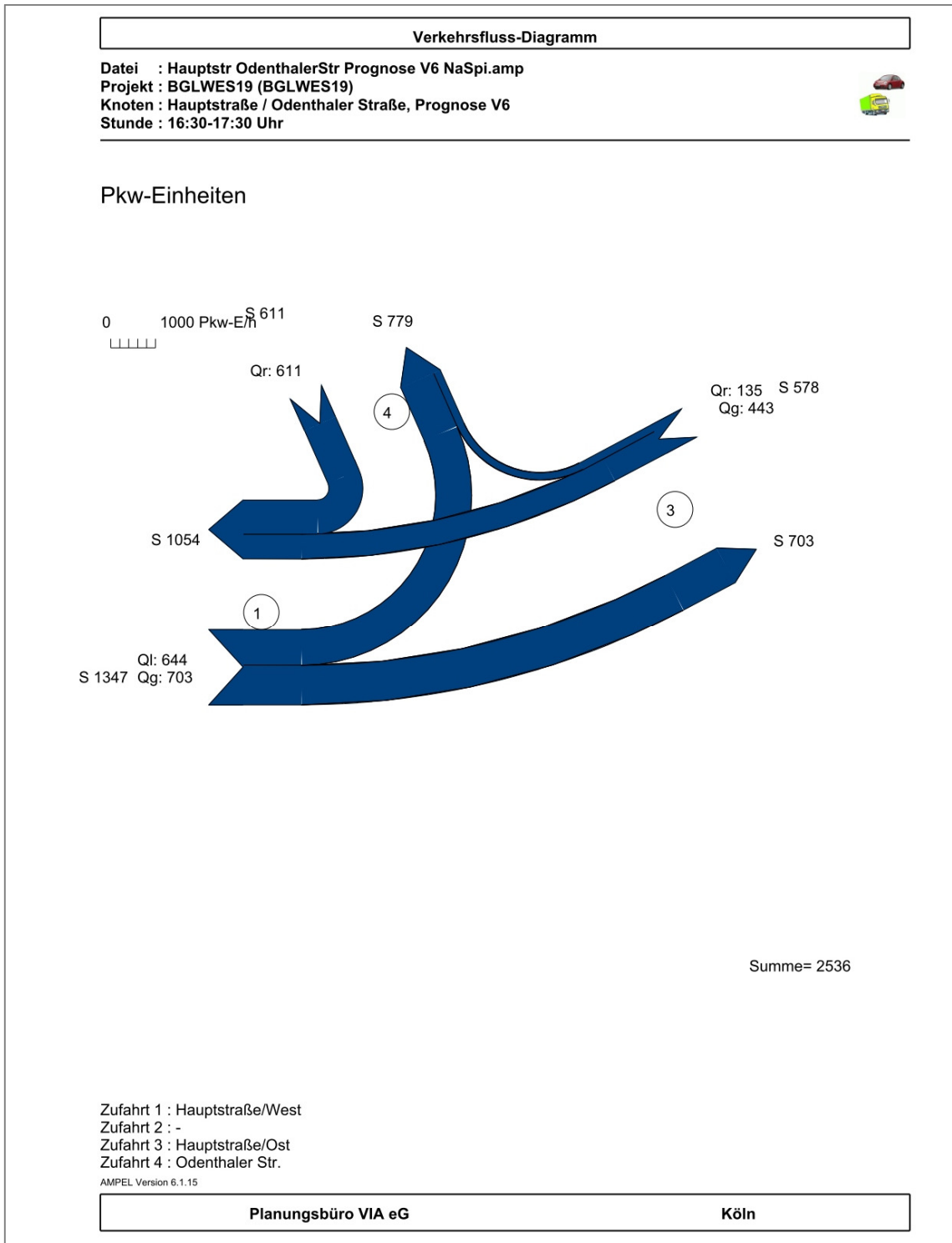


Abbildung 4-9: Knoten Hauptstr./ Odenthaler Str.: Prognosevariante 6, Knotenströme in der Nachmittagsspitzenstunde

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
Gesamter Knoten (Kfz)		C	C
Fg.-Querung Hauptstraße/Ost ¹⁾		E	E
Fg.-Querung Odenthaler Straße		C	C
Gesamter Knoten		C	C

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.

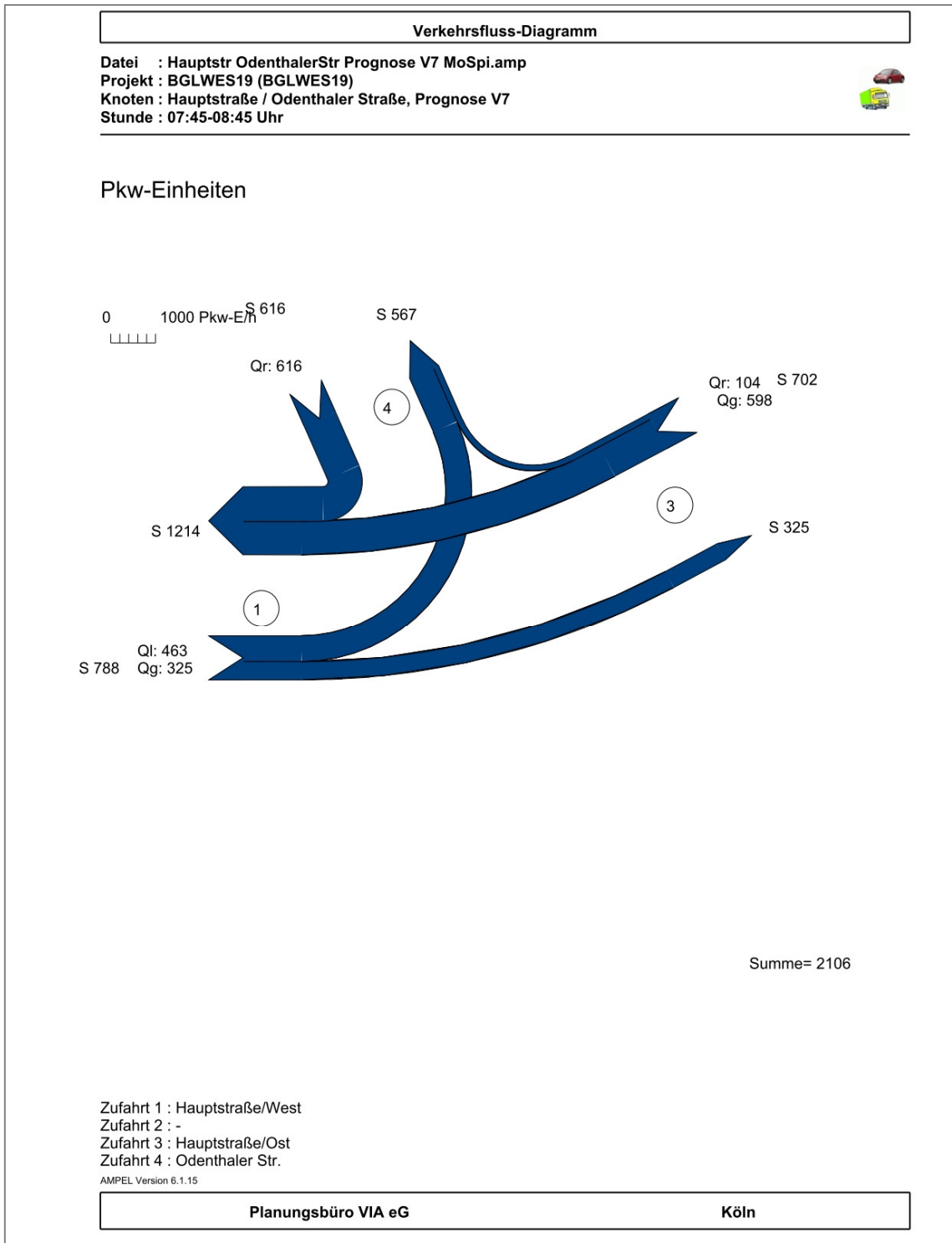


Abbildung 4-10: Knoten Hauptstr./ Odenthaler Str.: Prognosevariante 7, Knotenströme in der Morgenspitzenstunde

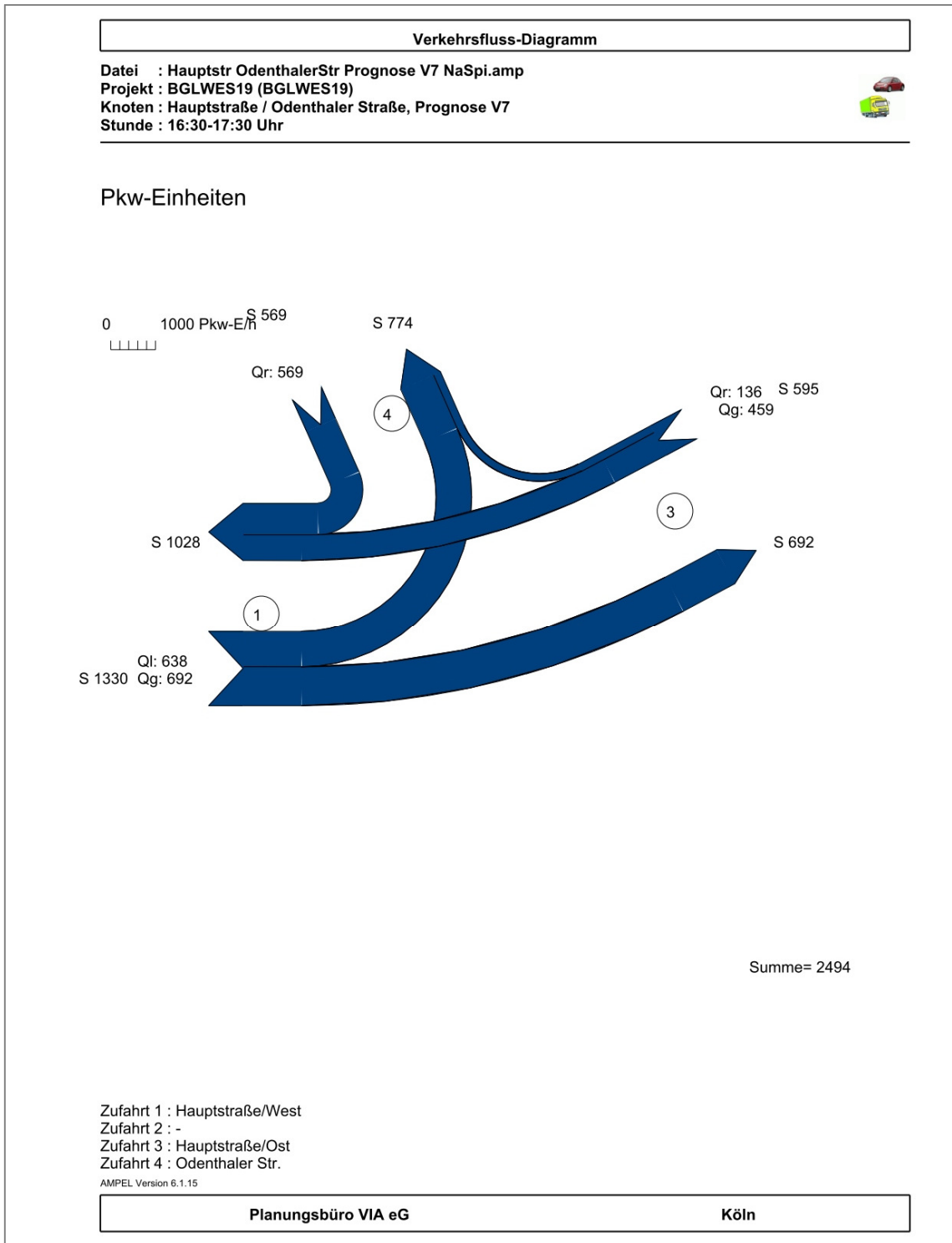


Abbildung 4-11: Knoten Hauptstr./ Odenthaler Str.: Prognosevariante 7, Knotenströme in der Nachmittagsspitzenstunde

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 ¹⁾	
	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 : Turbokreis 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**

Gesamtverkehr : 2555 Pkw-E/h
 Zufluss über alle Zufahrten : 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 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

Prognosevariante 7 (202x), Morgenspitzenstunde

HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage Berechnung der Verkehrsqualitäten									
Projekt: BGLWES19 (BGLWES19)							Stadt:				
Knotenpunkt: Hauptstraße / Odenthaler Straße, Prognose V7							Datum: 06.04.2019				
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	308	0,211	0,79	0,151	2,103	30	2,8	A	
12	K1L	1	440	0,576	0,41	0,855	9,341	94	24,5	B	
31	K2	8, 9	675	0,836	0,44	4,616	19,580	172	43,0	C	
41	K3R	12	601	0,700	0,44	1,632	13,752	124	27,0	B	
Gesamt			2024						28,1		
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 7 (202x), Nachmittagsspitzenstunde

HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
		Berechnung der Verkehrsqualitäten								
Projekt: BGLWES19 (BGLWES19)						Stadt:				
Knotenpunkt: Hauptstraße / Odenthaler Straße, Prognose V7						Datum: 06.04.2019				
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	669	0,445	0,79	0,479	5,921	63	4,2	A
12	K1L	1	627	0,782	0,41	2,826	16,429	143	35,7	C
31	K2	8, 9	582	0,728	0,43	1,923	13,992	126	29,9	B
41	K3R	12	562	0,643	0,44	1,189	12,117	110	24,3	B
Gesamt			2440						23,1	
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

6.2 Erläuterung der Qualitätsstufen des HBS

Das HBS 2015³ 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

³ 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	≤ 10	≤ 5	≤ 10	≤ 10
B	≤ 20	≤ 10	≤ 10	≤ 10
C	≤ 30	≤ 15	≤ 15	≤ 15
D	≤ 45	≤ 25	≤ 20	≤ 15
E	> 45	≤ 35	≤ 25	≤ 20
F	– ¹⁾	> 35	> 25 ²⁾	> 20 ²⁾

- 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 2015⁴ 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.

⁴ FGSV – Kommission Bemessung von Straßenverkehrsanlagen: Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS). Teil S – Stadtstraßen. Ausgabe 2015. Köln.

QSV	Kfz-Verkehr	ÖPNV auf Sonderfahrstreifen ¹⁾	Fußgänger- und Radverkehr ²⁾
	mittlere Wartezeit t_w [s]	mittlere Wartezeit t_w [s]	maximale Wartezeit $t_{w,max}$ [s]
A	≤ 20	≤ 5	≤ 30
B	≤ 35	≤ 15	≤ 40
C	≤ 50	≤ 25	≤ 55
D	≤ 70	≤ 40	≤ 70
E	> 70	≤ 60	≤ 85
F	– ³⁾	> 60	> 85 ⁴⁾

- 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.

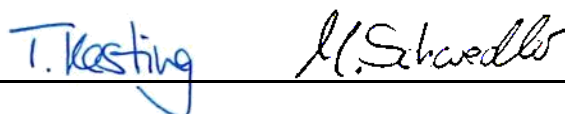
Allgemeine Projektangaben

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">- Verkehrszählung KV Schnabelsmühle Feb 2019- Unfalldaten 2018-2023 Kat. 1-6- Unfallkommission Protokolle Jan 2019, Apr 2019, Mai 2021, Feb 2022, Jul 2023- Orthofoto des Untersuchungsgebietes
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 Gohrmühle / Bensberger Straße / Schnabelsmühle
in Bergisch Gladbach

Projektabgrenzung: vgl. Bild 1

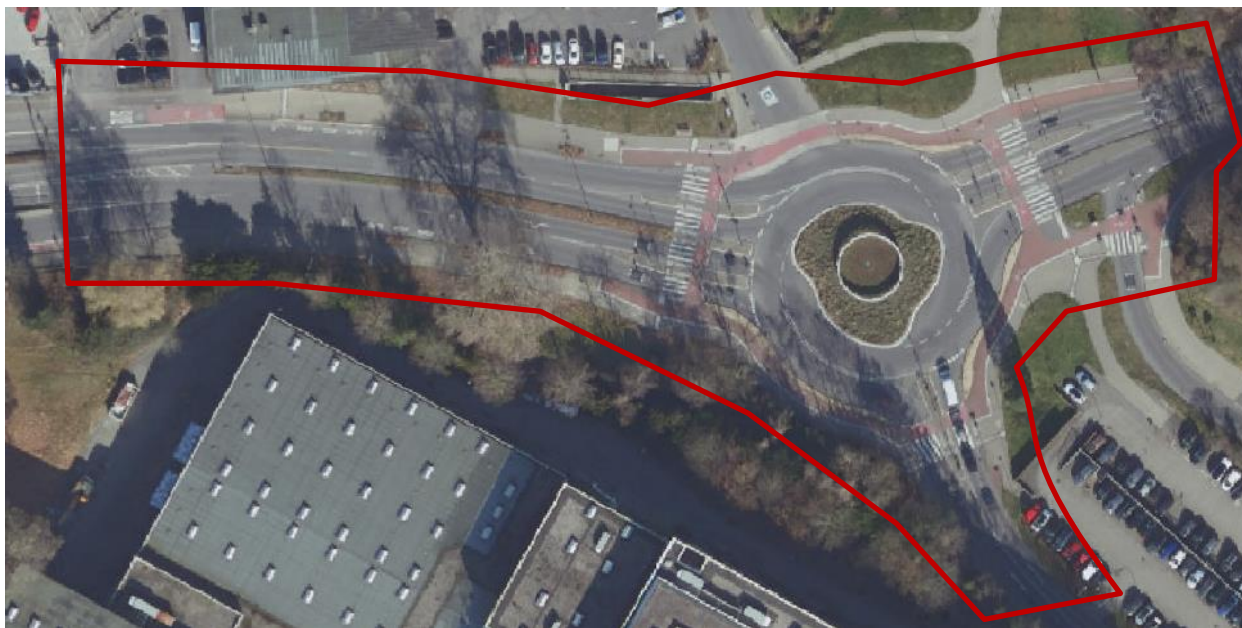


Bild 1: Projektabgrenzung Turbokreisverkehr in Bergisch Gladbach

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 Gohrmühle	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 _{zul} :	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 ($v_{zul} = 30 \text{ km/h}$), VZ 112 (unebene Fahrbahn)
- 2022 Zufahrten An der Gohrsmühle und Bypass Bensberger Straße
Berliner Kissen, VZ 274-30 ($v_{zul} = 30 \text{ km/h}$), 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.

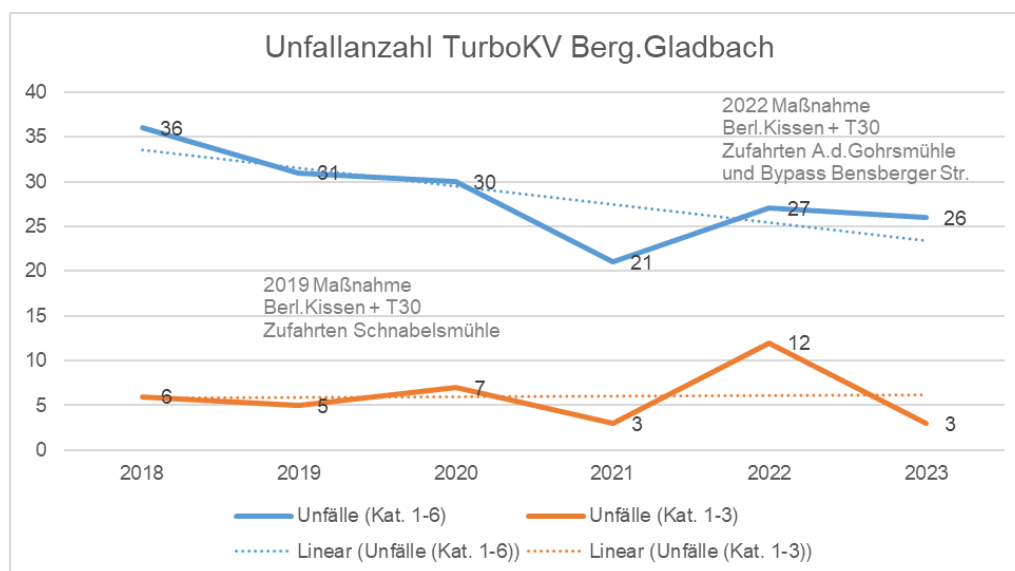


Bild 4: Entwicklung der Unfälle Turbokreisverkehr 2018-2023

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.

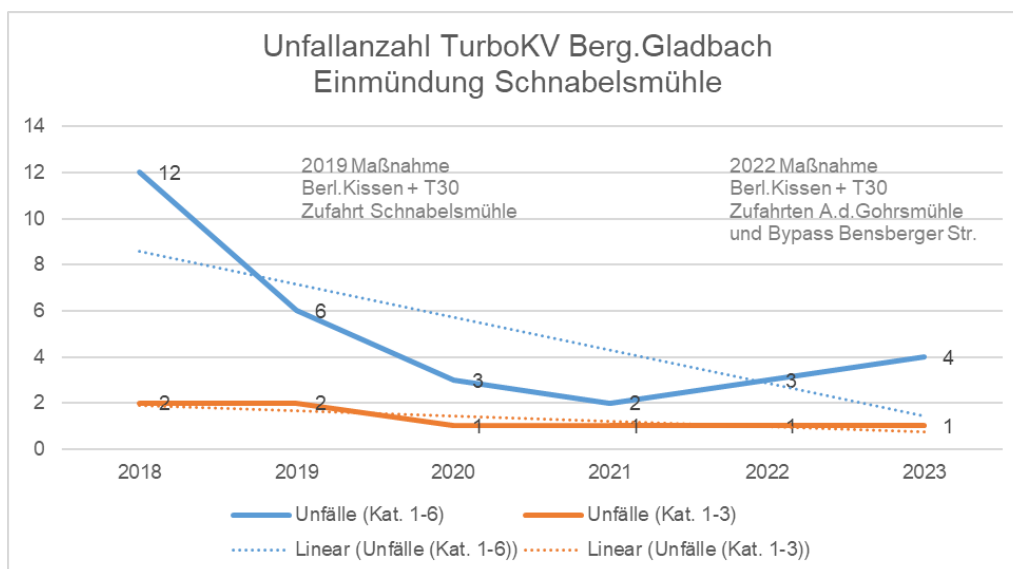


Bild 6: Entwicklung der Unfälle im Einmündungsbereich Schnabelsmühle 2018-2023

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.

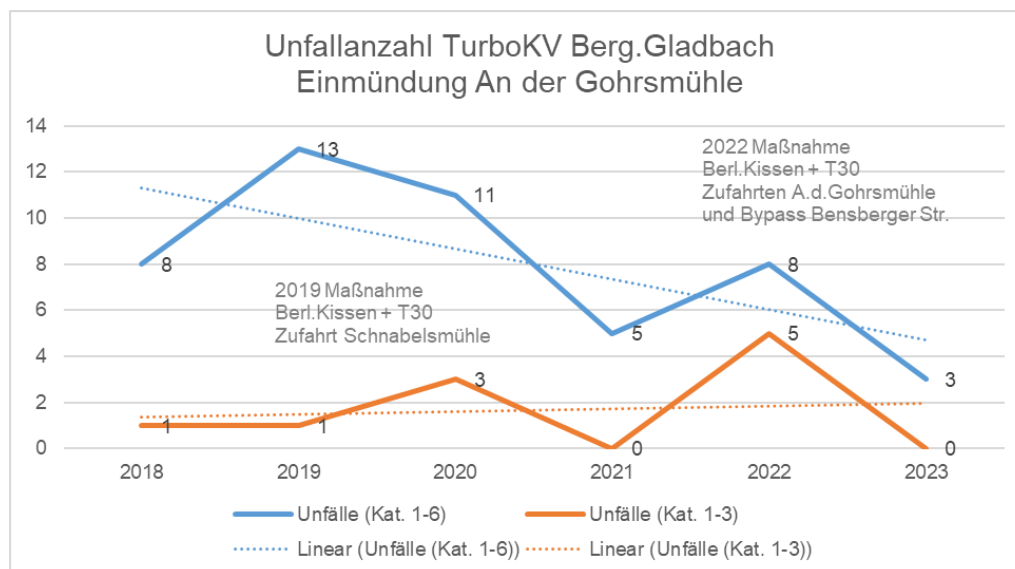


Bild 8: Entwicklung der Unfälle im Einmündungsbereich An der Gohrsmühle 2018-2023

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.

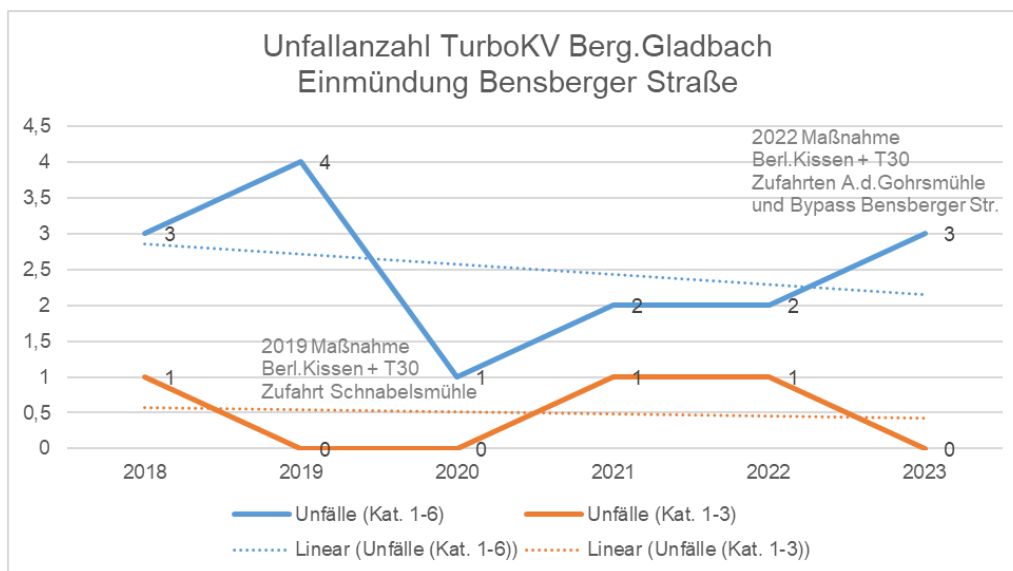


Bild 10: Entwicklung der Unfälle im Einmündungsbereich Bensberger Straße 2018-2023

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 %.

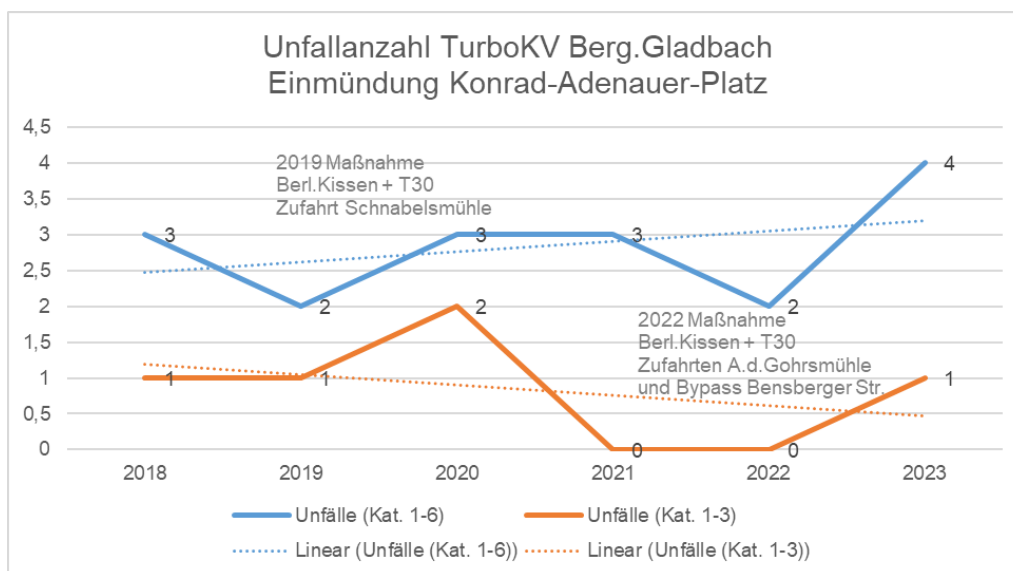


Bild 12: Entwicklung der Unfälle im Einmündungsbereich Konrad-Adenauer-Platz 2018-2023

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.

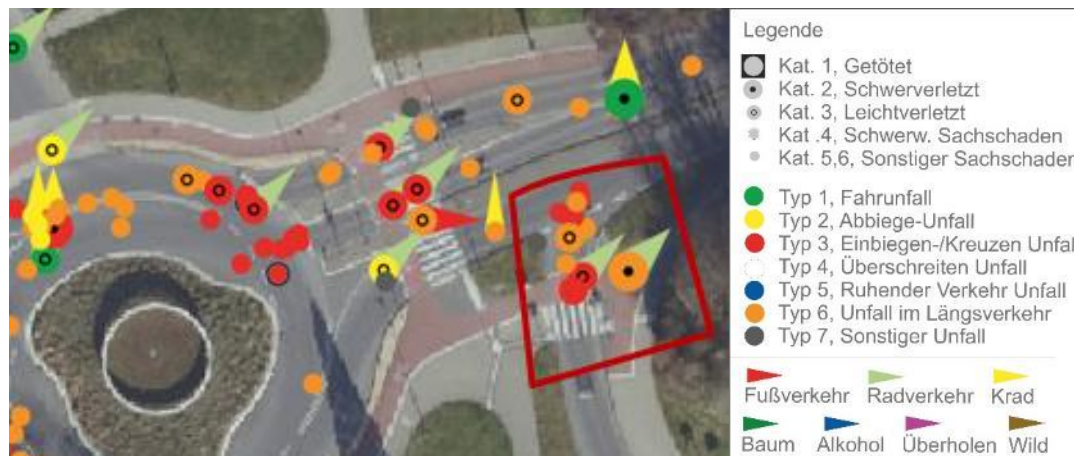


Bild 13: Bypass Bensberger Straße Unfälle 2018-2023

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**.

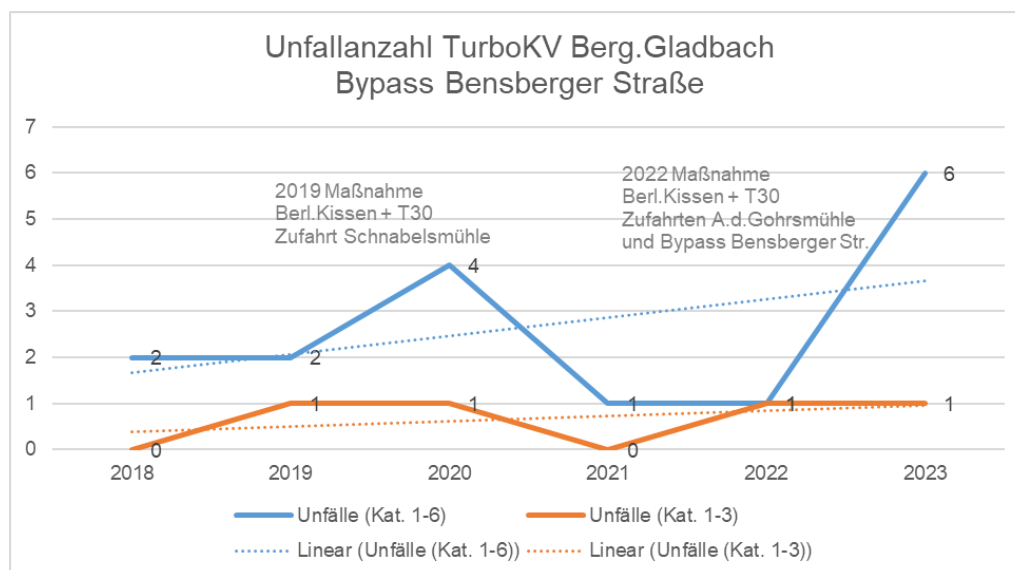


Bild 14: Entwicklung der Unfälle am Bypass Bensberger Straße 2018-2023

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.

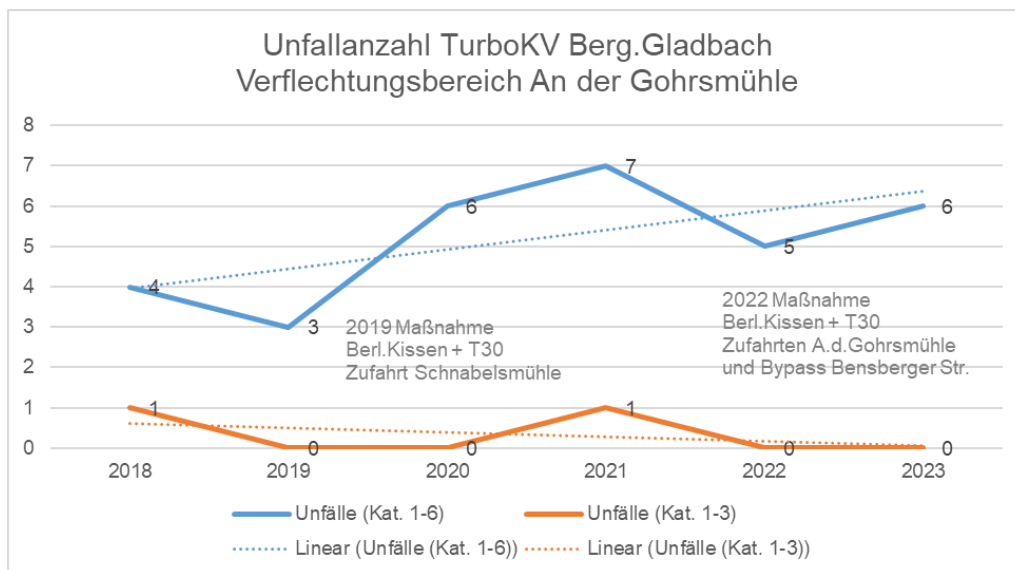


Bild 16: Entwicklung der Unfälle im Verflechtungsbereich An der Gohrsmühle 2018-2023

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 tangential 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 Gohrsmühle 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 Gohrsmühle



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.

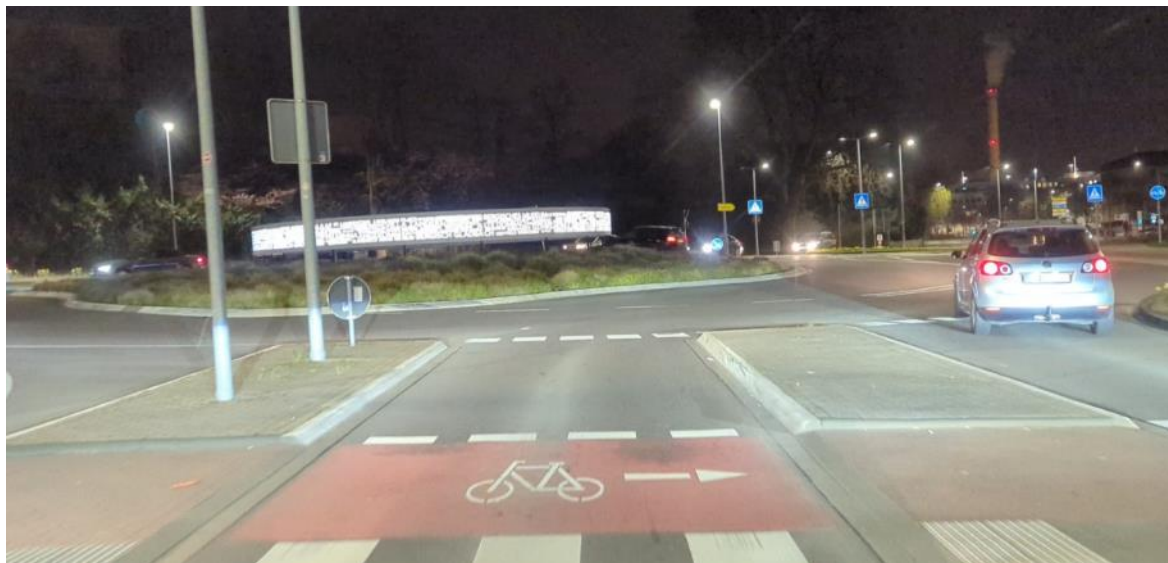
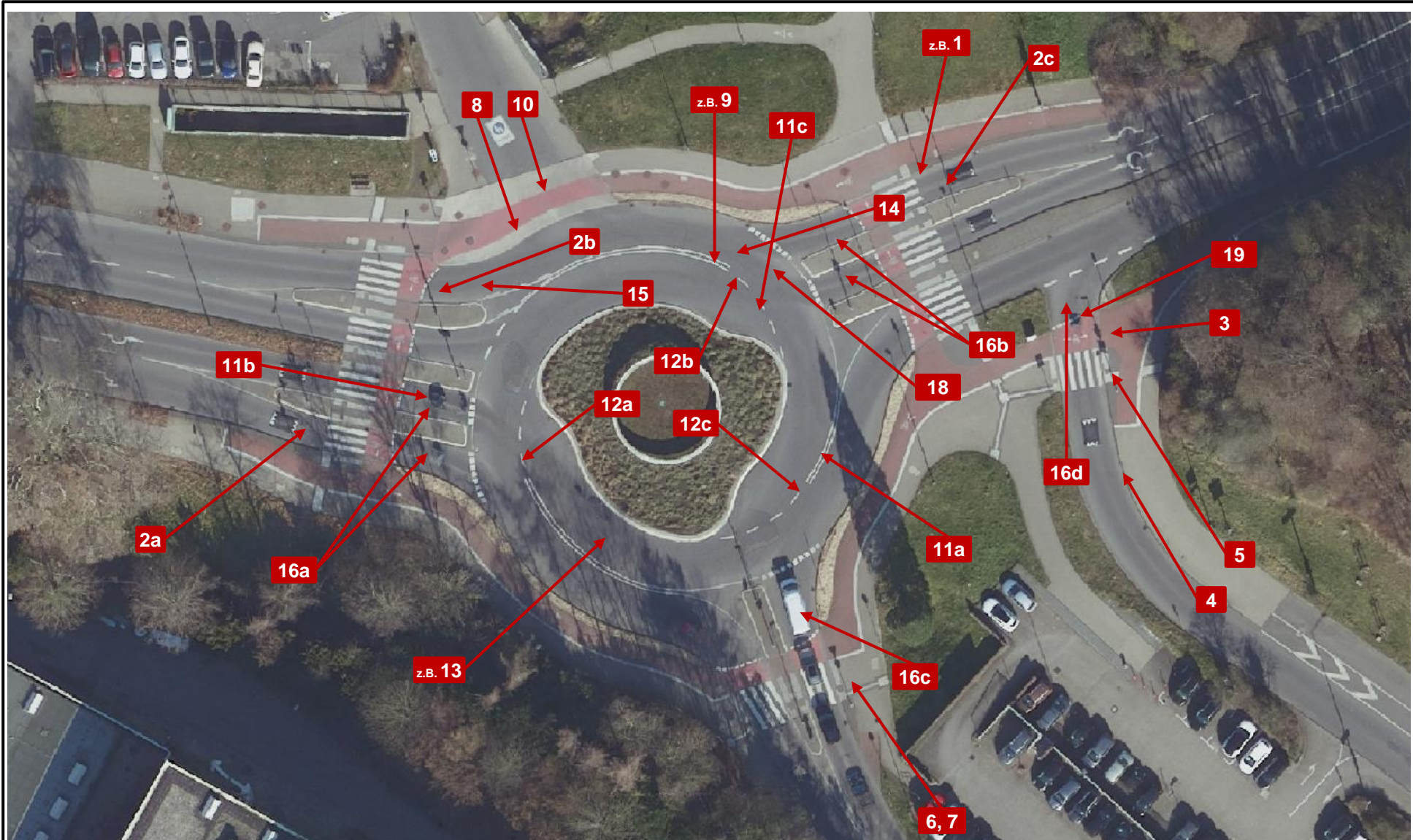


Bild 33: Beleuchtung und Erkennbarkeit bei Nacht Schnabelsmühle

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 Turbokreisels 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.

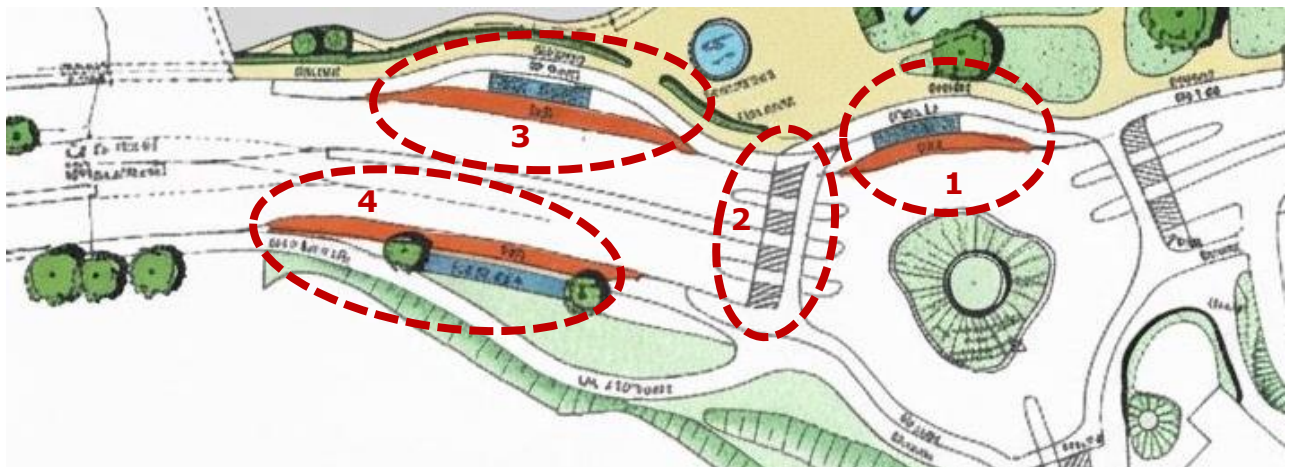


Abbildung 2: Lage Bushaltestelle innerhalb des Turbokreisels

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 FGSV¹ 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 zeigt², liegen an dieser Stelle viele Unfälle mit Verursacher vor, die ein ortsfremdes Kennzeichen besaßen (56 %).

¹ Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV): „Arbeitsblatt Turbokreisverkehre“, FGSV 242/1, Ausgabe 2015

² Bueffee: Bestandsaudit Turbokreisverkehr An der Gohrsmühle / Bensberger Straße / Schnabelsmühle 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 06³, 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 Turbokreisels nutzt. Dies kann zu unerwarteten Bremsmanövern oder Ausweichvorgängen führen.

Der Turbokreisel 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 auffällig⁴.

Es ist anzunehmen, dass die Umsetzung einer Haltestelle im Turbokreisel 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 Turbokreisel) ist davon auszugehen, dass ein barrierefreier Ein- und Ausstieg an der Haltestelle nicht ausgeführt werden kann (vgl. RAST 06⁵, 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 Bestandsaudits⁶ 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 bevorrechtigt 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.

³ Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV): „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, RAST 06, FGSV 200, Ausgabe 2006

⁴ Unfallatlas, Statistische Ämter des Bundes und der Länder, <https://unfallatlas.statistikportal.de/>, 08.01.2026

⁵ Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV): „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, RAST 06, FGSV 200, Ausgabe 2006

⁶ Bueffee: Bestandsaudit Turbokreisverkehr An der Gohrsmühle / Bensberger Straße / Schnabelsmühle in Bergisch Gladbach, 21.03.2024

RASt 06⁷, 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 Bestandsaudits⁸, 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 06⁹, 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 06¹⁰, S. 125) kann es zu Behinderungen und in Folge zu Unfällen mit dem bevorrechtigten Kfz-Verkehr kommen (Einbiegen-Unfälle).

⁷ Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV): „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, RAST 06, FGSV 200, Ausgabe 2006

⁸ Bueffee: Bestandsaudit Turbokreisverkehr An der Gohrsmühle / Bensberger Straße / Schnabelsmühle in Bergisch Gladbach, 21.03.2024

⁹ Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV): „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, RAST 06, FGSV 200, Ausgabe 2006

¹⁰ 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 Bestandsaudits¹¹ 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.

¹¹ Bueffee: Bestandsaudit Turbokreisverkehr An der Gohrsmühle / Bensberger Straße / Schnabelsmühle in Bergisch Gladbach, 21.03.2024

Sitzungsunterlagen

Sitzung des Stadtentwicklungs- und
Planungsausschusses

05.03.2026

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente	
Einladung	5
Vorlagendokumente	
TOP Ö 12 Arbeitsprogramm Verbindliche Bauleitplanung	
Beschlussvorlage 0812/2025	9
Anlage 1BPLanListe 0812/2025	19
TOP Ö 13 Umsetzung Bau-Turbo 1: Änderung der Zuständigkeitsordnung	
Beschlussvorlage 0811/2025	23
TOP Ö 14 Umsetzung Bau-Turbo 2: Städtebauliche Grundsatzziele	
Beschlussvorlage 0076/2026	29
TOP Ö 15 Bauprojekt „Im Bungert“ – Zustimmung der Gemeinde i.S.d. § 246e BauGB	
Beschlussvorlage 0810/2025	41
Anlage_1_Lageplan_mit_Schnittlinie 0810/2025	47
Anlage_2_Schnitt 0810/2025	49
Anlage_3_Perspektiven 0810/2025	51
TOP Ö 16 Bauvorhaben Strundepark – Genehmigung nach dem Bauturbo	
Beschlussvorlage 0818/2025	55
Anlage 1 Uebersichtsplan 0818/2025	63
Anlage 2 Luftbild 0818/2025	65
Anlage 3 Lageplan 0818/2025	67
Anlage 4 Querschnitte 0818/2025	69
TOP Ö 17 -Bauvorhaben Hauptstraße (Wohnanlage mit Kurzzeitpflegestation) – Genehmigung nach dem Bauturbo	
Beschlussvorlage 0007/2026	71
Anlage-1_Übersichtsplan 0007/2026	77
Anlage-2_Ansichten_mit_Schnitt 0007/2026	79
TOP Ö 18 Sachstandsbericht Neubau IGP	
Mitteilungsvorlage 0809/2025	81
Anl_01_Luftbild 0809/2025	89
Anl_02_Konfliktplan 0809/2025	91
Anl_03_Variante1 0809/2025	93
Anl_04_Variante2 0809/2025	95
Anl_05_Variante3 0809/2025	97
Anl_06_Kanalsystem 0809/2025	99
TOP Ö 19 Freiflächen Photovoltaik-Konzept	
Mitteilungsvorlage 0023/2026	101
Anlage_1_Stellungnahme_fehlendes_FF_PV_Konzept 0023/2026	103
TOP Ö 20 1. Jahresübersicht 2025 zur Wohnraumschutzsatzung in Bergisch Gladbach	
Mitteilungsvorlage 0831/2025	107
TOP Ö 21 Einwohnerstrukturdaten 2025	
Mitteilungsvorlage 0025/2026	111
TOP Ö 22 Verlängerung Linie 1 - Konkretisierung Trassenführung	
Mitteilungsvorlage 0047/2026	115
Anlage_1_BV_AMV_Verlängerung Linie 1 - Konkretisierung Trassenführung 0047/2026	117
TOP Ö 23 Stellungnahme Waldumwandlungsantrag Schloss Lerbach GmbH & Co. KG	

Beschlussvorlage 0110/2026	121
Anlage_2_SPLA 0110/2026	125
TOP Ö 24.1 Gemeinsamer Antrag der SPD-Fraktion und Bündnis 90/ DIE GRÜNEN zur Beschattung des Wasserspiels in der Schlossstraße	
Antrag 0122/2026	131
Anlage 1 Antrag_SPD_Grüne_Beschattung_Schlossstraße vom 11.02.26 0122/2026	133
TOP Ö 24.2 Gemeinsamer Antrag der Fraktionen der CDU, SPD und Bündnis 90/ DIE GRÜNEN zu den stadthäusern vom 11.02.2026	
Antrag 0136/2026	135
Anlage 1 Gem. Antrag CDU SPD Grüne Stadthäuser vom 11.02.26 0136/2026	137
TOP Ö 25.1 Anfrage der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN vom 02.02.2026 zu verkehrlichen Entwicklungen in der Innenstadt als Folge der geplanten Neubauprojekte	
Anfrage 0102/2026	141
Anlage 1_Anfrage von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 02.02.26- Mobilität_Innenstadt 0102/2026	145
TOP Ö 25.2 Anfrage der Fraktion Bündnis 90/ DIE GRÜNEN zur Erweiterung der Wohnraumschutzsatzung	
Anfrage 0123/2026	147
Anlage 1 Anfrage_Grüne_Leerstand_Wohnraum vom 11.02.2026 0123/2026	149

Stadt Bergisch Gladbach

Datum

13.02.2026

Ausschussbetreuender Fachbereich

Zentraler Dienst 6-10

Sachbearbeitung

Saskia Kramarczyk

Telefon-Nr.

02202-142964

Tag und Beginn der Sitzung

Donnerstag, 05.03.2026, 17:00 Uhr

Einladung

zur 2. Sitzung des Stadtentwicklungs- und Planungsausschusses 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 Kramarczyk, Tel. 02202-142964 oder unter s.kramarczyk@stadt-gl.de.

Tagesordnung

Ö Öffentlicher Teil

- 1 **Eröffnung, Bekanntgabe nicht anwesender Ausschussmitglieder, Feststellung der ordnungsgemäßen und rechtzeitigen Einberufung sowie der Beschlussfähigkeit**
- 2 **Bestellung einer neuen Schriftführung
Vorlage: 0002/2026**
- 3 **Genehmigung der Niederschriften der vergangenen Sitzungen - öffentlicher Teil**
- 4 **Mitteilungen der/des Ausschussvorsitzenden**
- 5 **Mitteilungen des Bürgermeisters**
- 5.1 **Fußgängerzone Bergisch Gladbach - Weiteres Vorgehen zur Beseitigung des Schadensbildes**
- 5.2 **Strategisches Entwicklungskonzept Gronau (StEK Gronau)
Maßnahme 5 "Programm zur klimaangepassten und energetischen Sanierung von Dächern, Fassaden und Vorzonen"
Antragstellung im Rahmen des KfW-Förderprogramms 432**

- 6 Bericht über die Durchführung der Beschlüsse aus der letzten Sitzung - öffentlicher Teil
Vorlage: 0804/2025**
- 7 Personalsituation im FB 6
Vorlage: 0003/2026**
- 8 Haushaltsplanberatungen**
- 8.1 Haushaltsplanberatungen der Produktgruppen des FB 6 für 2026
Vorlage: 0011/2026**
- 8.2 Haushaltsplanberatung der Produktgruppe 09.015 Zanders-Areal für das Haushaltsjahr 2026
Vorlage: 0043/2026**
- 9 Eintragung in die Denkmalliste
- kath. Kirche St. Josef
Vorlage: 0808/2025**
- 10 Rahmenplanung 2.0 | hier: Beschluss über den Prozessaufbau für die Alten Stadthäuser und die Stadtkante als Grundlage für die weitere Bearbeitung
Vorlage: 0652/2025**
- 11 Rahmenplanung 2.0 | hier: Alte Stadthäuser – Prüfauftrag zur Verlagerung der Haltestellen „Bergisch Gladbach Markt“ an die Straße An der Gohrsmühle
Vorlage: 0099/2026**
- 12 Arbeitsprogramm Verbindliche Bauleitplanung
Vorlage: 0812/2025**
- 13 Umsetzung Bau-Turbo 1: Änderung der Zuständigkeitsordnung
Vorlage: 0811/2025**
- 14 Umsetzung Bau-Turbo 2: Städtebauliche Grundsatzziele
Vorlage: 0076/2026**
- 15 Bauprojekt „Im Bungert“ – Zustimmung der Gemeinde i.S.d. § 246e BauGB
Vorlage: 0810/2025**
- 16 Bauvorhaben Strundepark – Genehmigung nach dem Bauturbo
Vorlage: 0818/2025**

- 17 Bauvorhaben Hauptstraße (Wohnanlage mit Kurzzeitpflegestation)**
– Genehmigung nach dem Bauturbo
Vorlage: 0007/2026
- 18 Sachstandsbericht Neubau IGP**
Vorlage: 0809/2025
- 19 Freiflächen Photovoltaik-Konzept**
Vorlage: 0023/2026
- 20 1. Jahresübersicht 2025 zur Wohnraumschutzsatzung in Bergisch Gladbach**
Vorlage: 0831/2025
- 21 Einwohnerstrukturdaten 2025**
Vorlage: 0025/2026
- 22 Verlängerung Linie 1 - Konkretisierung Trassenführung**
Vorlage: 0047/2026
- 23 Stellungnahme Waldumwandlungsantrag Schloss Lerbach GmbH & Co. KG**
Vorlage: 0110/2026
- 24 Anträge der Fraktionen**
- 24.1 Gemeinsamer Antrag der SPD-Fraktion und Bündnis 90/ DIE GRÜNEN zur Beschattung des Wasserspiels in der Schlossstraße**
Vorlage: 0122/2026
- 24.2 Gemeinsamer Antrag der Fraktionen der CDU, SPD und Bündnis 90/ DIE GRÜNEN zu den Stadthäusern vom 11.02.2026**
Vorlage: 0136/2026
- 25 Anfragen der Ausschussmitglieder**
- 25.1 Anfrage der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN vom 02.02.2026 zu verkehrlichen Entwicklungen in der Innenstadt als Folge der geplanten Neubauprojekte**
Vorlage: 0102/2026
- 25.2 Anfrage der Fraktion Bündnis 90/ DIE GRÜNEN zur Erweiterung der Wohnraumschutzsatzung**
Vorlage: 0123/2026

N **Nicht öffentlicher Teil**

- 1** **Genehmigung der Niederschriften der vergangenen Sitzungen - nicht öffentlicher Teil**

- 2** **Mitteilungen der/des Ausschussvorsitzenden**

- 3** **Mitteilungen des Bürgermeisters**

- 4** **Bericht über die Durchführung der Beschlüsse aus der letzten Sitzung - nicht öffentlicher Teil**
 Vorlage: 0805/2025

- 5** **Bericht über die Auftragsvergaben des FB 6 über 10.000 Euro**
 Vorlage: 0806/2025

- 6** **Bericht der Geschäftsstelle zur 58. GBR-Sitzung am 29.10.2025**
 Vorlage: 0807/2025

- 7** **Grundstückstausch Hauptstraße**
 Vorlage: 0001/2026

- 8** **Anträge der Fraktionen**

- 9** **Anfragen der Ausschussmitglieder**

gez. Ebert
Vorsitzender

Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister
Federführender Fachbereich
Stadtplanung

Beschlussvorlage

Drucksachen-Nr. 0812/2025
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss	05.03.2026	Entscheidung

Tagesordnungspunkt

Arbeitsprogramm Verbindliche Bauleitplanung

Beschlussvorschlag:

Der Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss befürwortet die von der Verwaltung vorgeschlagene „Prioritätenliste Verbindliche Bauleitplanung“ (Anlage 1).

Kurzzusammenfassung:

Kurzbegründung:

Die Verwaltung stellt jährlich das Arbeitsprogramm „Verbindliche Bauleitplanung“ vor. Die Schwerpunkte der Planungstätigkeit der Stadt Bergisch Gladbach werden festgelegt, damit die Öffentlichkeit und die Projektträger eine Aussage zu zeitlichen Abfolgen erhalten.

Auswirkungsübersicht Klimarelevanz:

keine Klimarelevanz:	positive Klimarelevanz:	negative Klimarelevanz:
x		

Finanzielle Auswirkungen:

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

Weitere notwendige Erläuterungen:

Es handelt sich hier um eine Übersicht aller B-Plan-Verfahren. Eine genaue Aussage zu finanziellen Auswirkungen (z. B. für Gutachten u. a.) lässt sich erst am konkreten B-Plan benennen.

Personelle Auswirkungen:

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

Weitere notwendige Erläuterungen:

Wie in der Vorlage dargelegt, gilt weiterhin, dass die Anfragen nach B-Plänen die Kapazitäten der Abteilung Stadtplanung übersteigen.

Sachdarstellung/Begründung:

Hintergrund und aktueller Sachstand

Jeweils im ersten Sitzungsturnus des Jahres wird das Arbeitsprogramm „Verbindliche Bauleitplanung“ vorgestellt. Es zielt darauf ab, die Schwerpunkte der Planungstätigkeit der Stadt Bergisch Gladbach festzulegen. Damit erhalten die Öffentlichkeit und die Projektträger eine Aussage zu zeitlichen Abfolgen. Die Aufnahme in ein Arbeitsprogramm ist keine formale Einleitung eines Verfahrens. Die Verfahrenseinleitung obliegt dem Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss (SPLA) per Beschluss.

In seiner Sitzung am 13.03.2025 hat der SPLA die von der Verwaltung vorgeschlagene „Prioritätenliste Verbindliche Bauleitplanung“ einstimmig befürwortet. Im Grundsatz wurde die Bearbeitung der in Tabelle 1 genannten Verfahren festgelegt.

Tabelle 1: Aktive Verfahren 2025 (Drucksache 0039/2025 im SPLA am 13.03.2025)

Aktive	Position	Bebauungsplan / Satzung
	Abschlussarbeiten	BP 5345 Grüner Mobilhof
	endet/ Nacharbeiten	BP 2168 Odenthaler Straße / Hauptstraße
	endet/ Nacharbeiten	Quartiersentwicklung Odenthaler Straße 153
	Abschlussarbeiten	BP 3262 Malteser Komturei
1	aktiv	BP 2445 An der Strunde
2	aktiv	BP 6443 Feuerwache Süd
3	aktiv	BP 4134 Auf dem Langen Feld - Teil 1
4	aktiv	BP 4134 Auf dem Langen Feld
5	aktiv	BP 5131 Westliches Carparkgelände
6	aktiv	BP 6541 Ortseingang Lustheide
7	starten	BP 54-1 Freizeitzentrum Paffrath - Änderung
8	starten	BP 4XXX Grundschule Herkenrath
9	starten	Hk4a: Wohnbau oder Rotationsschule
10	<i>unter Vorbehalt</i>	<i>Ergänzungssatzung für Kita Lückerrath</i>

Zu den Verfahrensständen

Der Grüne Mobilhof befindet sich im Bau. Verkehrsthemen - hier insbesondere die Planungsvereinbarung mit Straßen NRW zur Anbindung – haben noch einige Zeit in Anspruch genommen. Der Bebauungsplan wird nun als erledigt von der Liste für 2026 genommen.

Im April 2025 konnte unter Drucksache 0040/2025 der Satzungsbeschluss für den Bebauungsplan 2168 – Odenthaler Straße / Hauptstraße – beschlossen und damit zum Abschluss gebracht werden. Bereits seit 2011 wurde ein Bauleitplanverfahren verfolgt, um diese innerstädtische Brache einer adäquaten Nutzung zuzuführen. Mit dem Satzungsbeschluss sind die planungsrechtlichen Voraussetzungen erfüllt, damit das EVK die dringend benötigte Parkhauserweiterung und anschließend den Bau eines Seniorenpflegezentrums realisieren kann. Die Bauarbeiten für die Parkhauserweiterung sind in der Vorbereitung. Der denkmalgeschützte Kalkofen wurde bereits saniert. Der Bebauungsplan wird nun als erledigt von der Liste für 2026 genommen.

Die Quartiersentwicklung Odenthaler Straße 153 beschäftigt die Abteilung Stadtplanung – anders als vor einem Jahr gehofft – immer noch. Eine Lösung nach § 34 BauGB wurde für

die Quartiersentwicklung Odenthaler Straße 153 (ehemals Ford Lüttgen GmbH) erarbeitet. Bereits im März 2025 wurden die Planungen dem Ausschuss vorgestellt und die Leitlinien für den Städtebaulichen Vertrag beschlossen. Auf dem ehemaligen Gelände der Ford Lüttgen GmbH an der Odenthaler Straße ist eine Wohnbebauung (8 Mehrfamilienhäuser) mit einem Anteil an gefördertem Wohnungsbau und einer Großtagespflege geplant (siehe Drucksache 0031/2025).

Die Umsetzung der städtebaulichen Anforderungen sollen über einen städtebaulichen Vertrag rechtlich hinreichend sichergestellt werden. Dieses Vorgehen wurde zur beschleunigten Wohnbaulandmobilisierung gewählt und kann als Muster für Verfahren nach neuem Wohnungsbau-Turbo gesehen werden (siehe Drucksache 0076/2026). Die Finalisierung des städtebaulichen Vertrages dauert an. Dies liegt vor allem an der vertraglichen Absicherung der ordnungsgemäßen Entwässerung und Löschwasserversorgung. Zudem unterläuft ein Projekt dieser Größe auf Seiten des Vorhabenträgers noch weitere Nachjustierungen, die bis zum Abschluss des Städtebaulichen Vertrages zu klären sind. Im Jahr 2025 fand zudem ein Austausch mit der Nachbarschaft statt.

Auch für die Malteser Komturei wurde – in Abstimmung mit dem Vorhabensträger - ein Abschluss mit städtebaulichem Vertrag angestrebt. Im Jahr 2025 wurde das Vorhaben vom Vorhabenträger nur bedingt weiterverfolgt. Das Verfahren sollte somit zunächst in die Warteposition verschoben werden. Sollte der Vorhabenträger wieder aktiver werden, kann der Vertrag abgeschlossen werden.

Das Verfahren zum Bebauungsplan 2445 – An der Strunde – (Entwicklung des Wachendorff / Kradepohl-Areals) wurde im Jahr 2025 nicht weiterverfolgt und ist in der Übersicht für 2026 aus der aktiven Phase herausgenommen (s.u.). Die Vorhabenträgerin steht in Verbindung zu einer Insolvenz. Das Gelände scheint nicht Teil der Insolvenzmasse zu sein. Allerdings ist ein Verfahren zu einer Zwangsversteigerung eingeleitet worden. Nach aktuellem Informationsstand ist mit der Zwangsversteigerung erst ab 2027 zu rechnen. Somit sind die zukünftigen Eigentumsverhältnisse bis auf weiteres unklar. Damit gibt es aktuell auch keinen möglichen Vertragspartner. Mit Beschluss zu Drucksachen-Nr. 0138/2025 wurde im Rat der Stadt Bergisch Gladbach am 08.04.2025 eine Vorkaufsrechtssatzung für das Gelände beschlossen. Damit bringt sich die Stadt in eine bessere Verhandlungsposition. Die Zwangsversteigerung ist abzuwarten. Vor diesem Hintergrund wird am Bebauungsplan nicht gearbeitet. Konsequenterweise wird er nun auch in der Liste für 2026 nicht mehr unter den aktiven Verfahren geführt. Damit ist eine Realisierung des nach dem Zanders Areal größten Wohnbauvorhabens aktuell nicht absehbar. Auf der Liste der aktiven Verfahren steht damit kein Bebauungsplan für ein Wohnquartier. Mehr dazu weiter unten unter dem Stichwort "Wohnungsbauturbo".

Für die neue Feuerwache Süd (BP 6443 – Feuerwache Süd –) in Verbindung mit der Flächennutzungsplan-Änderung 03/6443 – Feuerwache Süd – wurde im Herbst 2025 das Vergabeverfahren für die Generalplanung abgeschlossen. Die nächsten Schritte wurden mit dem beauftragten Generalplaner festgelegt. Die Offenlage ist für Herbst 2026 geplant. Der Satzungsbeschluss ist für das erste Quartal 2027 vorgesehen.

Über die Verfahren zum Bebauungsplan 4134 - Auf dem Langen Feld - (Sicherung der Nahversorgung für die Ortslage Herkenrath) und Bebauungsplan 4134 - Auf dem Langen Feld – Teil 2 – (Wohn- und Geschäftshaus im Einmündungsbereich) wird regelmäßig im SPLA berichtet. Der Projektträger hat sich entschieden sämtliche notwendigen Entwurfsarbeiten und Gutachten für das Verfahren zu übernehmen. Nach aktuellem Kenntnisstand wird die Wirtschaftlichkeit des Projektes neu bewertet. Dies kann zu Modifikationen des Vorhabens führen. Die Entwässerung stellt weiterhin eine bisher noch nicht gelöste Herausforderung dar. In Bezug auf das Bebauungsplanverfahren konnten im

Jahr 2025 somit keine Planungsfortschritte erzielt werden. Die privatwirtschaftlichen Entscheidungen und Entwicklungen auf Seiten des Vorhabenträgers sind weiter abzuwarten, damit der B-Plan weiterverfolgt werden kann. Die Verwaltung sollte weiterhin ihren Teil tun, um den Bau des dringend gewünschten Vollsortimenters in Herkenrath zu ermöglichen.

Die 1. Änderung von Bebauungsplan 5130 – Ehemaliges Carparkgelände – wird seit 2024 als BP 5131 – Westliches Carparkgelände – weitergeführt. Es soll neben der planungsrechtlichen Absicherung der Unterkunft für geflüchtete Menschen auch eine Sportfläche und die Realisierung einer KITA /sozialen Einrichtung planungsrechtlich vorbereitet werden. Im Jahr 2025 wurde die Entwässerungsplanung erarbeitet. Die letzten Aspekte für den Umweltbericht werden zurzeit zusammengetragen. Dann lägen alle Unterlagen für einen Bebauungsplanentwurf und damit für die Offenlage vor. Die Fläche befindet sich jedoch nicht im Eigentum der Stadt, sondern muss langfristig über einen Erbbaurechtsvertrag für die Stadt gesichert werden. Diese Sicherung erscheint als sinnvolle Voraussetzung für die Weiterführung des Verfahrens. Ein diesbezüglicher Grundsatzbeschluss wird für die erste Jahreshälfte 2026 erwartet. Aktuelle Annahmen und Zahlen zu den Bedarfen an Kita-Plätzen/sozialen Einrichtungen und Unterbringungsmöglichkeiten für geflüchtete Menschen sind dabei zu würdigen.

Das Verfahren zu Bebauungsplan Nr. 6541 - Ortseingang Lustheide - wurde im Jahr 2025 eingestellt. Es wird somit aus der Liste genommen.

Gemäß der Stadtentwicklungskriterien (s.u.) soll insbesondere die Entwicklung von Flächen für den Schul- und/oder Kita-Neubau prioritär bearbeitet werden. Im Jahr 2025 wurden deshalb die folgenden Verfahren für Schulneubauten in die aktive Bearbeitung gezogen:

1. Bebauungsplan-Änderung zu 54-1 - Freizeitzentrum Paffrath (IGP)
2. Bebauungsplan 4110 Goethestraße II
3. Bebauungsplan 2350 Schule am Lerbacher Weg

Für die zukunftsfähige Gestaltung der IGP steht die Bebauungsplan-Änderung zu Bebauungsplan 54-1 - Freizeitzentrum Paffrath - als neu zu startendes Verfahren auf der Liste von 2025. Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung und Machbarkeitsstudie zur Sanierungsfähigkeit des Gebäudes kamen zu der Empfehlung, die begonnenen Abstimmungen mit den zuständigen Fachbereichen bezüglich einer etwaigen Anpassung des Bebauungsplanes zugunsten eines Neubaus zu forcieren (Drucksache 0185/2025). Im Jahr 2025 wurde in die Grundlagenermittlung eingestiegen. Zudem wurde ein Verfahrensvorschlag zum weiteren Prozess erarbeitet (Drucksache 0809/2025).

Bereits in der Prioritätenliste 2024 wurde erklärt, dass der Stadt ein Grundstück als Schulstandort für die GGS Herkenrath angeboten wurde. Dafür steht der BP 4110 Goethestraße II. In seiner Sitzung am 24.06.2025 hat der SPLA den Aufstellungsbeschluss BP 4110 Goethestraße II gefasst. Dieser wurde anschließend öffentlich bekannt gemacht. In seiner Sitzung am 04.09.2025 hat der SPLA die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung beschlossen. Diese hat – genau wie die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange – im Anschluss stattgefunden. Es sind einige Stellungnahmen eingegangen. Gegen das Vorhaben hat sich eine Initiative gegründet. Die Stellungnahmen werden nunmehr ausgewertet. Zudem wurden notwendige Fachgutachten erstellt und insbesondere die Machbarkeit der Entwässerung festgestellt. Zurzeit wird u. a. der Bebauungsplan-Entwurf erarbeitet. Aktuell wird davon ausgegangen, dass der Offenlagebeschluss voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2026 gefasst werden kann.

Bebauungsplan 2350 Schule am Lerbacher Weg: Komplizierter verhält es sich mit der Fläche am Lerbacher Weg (FNP Wohnbaupotenzialfläche Hk4a). Die Fläche am Rand von Heidkamp gehört der Stadt. Im Jahr 2025 wurden die Optionen, das Gelände für dringend

benötigten Wohnungsbau oder für eine ebenso dringend benötigte Rotationsschule zu entwickeln, beraten. Nach der Beratung im Ausschuss für Schule und Gebäudewirtschaft und SPLA wurde in der Sitzung am 27.11.2025 die Entscheidung gefällt, das Bebauungsplanverfahren für die Rotationsschule in Angriff zu nehmen (Drucksache 0651/2025). Die Aussichten für den Standort hängen jedoch noch an zwei entscheidenden Fragen: Kann das Grundstück mit vertretbarem Aufwand entwässert werden? Kann das Grundstück mit vertretbarem Aufwand verkehrlich - insbesondere zu Fuß und per Rad – erschlossen werden? Diese Untersuchungen werden aktuell erarbeitet und den Ausschüssen voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte zur weiteren Beratung vorgelegt.

Der unter 10. optional genannte Plan wurde bereits in der Sitzung am 13.03.2025 aus der Liste genommen.

Der Wohnungsbauturbo als neues Instrument

Die Möglichkeiten und Rahmenbedingungen des Wohnungsbauturbos werden in der Sitzung unter den Tagesordnungspunkten zu Drucksachennummer 0811/2025 und 0076/2026 dezidiert dargestellt. Vor einem Jahr wurde bereits unter der laufenden Nummer 19 der Platzhalter eingefügt: „Verfahren aufgrund einer BauGB Novelle?“. Mit in Kraft treten der Novelle kann dieser Platzhalter nun gefüllt werden. Dazu gibt es bereits erste Ergebnisse:

Bisher stand als Nachrücker der Bebauungsplan 76 - Bensberg Im Bungert - auf dem Arbeitsprogramm. Dieser erschien notwendig, um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die zwei Wohnprojekte auf dem Schlosscenter sowie auf dem Postgelände zu verwirklichen. Mit dem Wohnungsbauturbo wird diese B-Plan-Änderung für die Genehmigung der Vorhaben nicht mehr benötigt. Für beide Verfahren wurde die Zustimmung der Gemeinde grundsätzlich in Aussicht gestellt. Unter der Drucksachennummer 0810/2025 ist für den Neubau auf dem Postgelände der Beschluss auf der Tagesordnung. Für die Aufstockung des Schlosscenters wird der Beschluss aktuell vorbereitet. Eine Befassung im Gestaltungsbeirat ist bereits erfolgt. Es wird angestrebt, auch diesen Beschluss in einer der zwei kommenden Sitzungen vor der Sommerpause zu fassen. Die B-Plan-Änderungen stehen noch als aktive Verfahren gelistet. Sie können aus dem Arbeitsprogramm genommen werden, sobald die Verträge unterschrieben sind. Dies sollte in der ersten Jahreshälfte 2026 erfolgen.

Ebenfalls auf Basis der Erleichterungen des Wohnungsbauturbos kann das Altenpflegezentrum an der unteren Hauptstraße planungsrechtlich genehmigt werden, ohne dass dafür der Bebauungsplan geändert werden muss (siehe Drucksachennummer 0007/2026).

Als weiteres Projekt ist unter Drucksachennummer 0818/2026 eine Entscheidung zu einem Wohnbauvorhaben im Strundepark zu treffen.

Damit zeigt der Wohnungsbauturbo bereits nach drei Monaten erste Erfolge. In Anbahnungsgesprächen und Anfragen werden weitere Projekte in Hinblick auf die beschleunigte Wohnbaumobilisierung abgeklopft.

Mit der Quartiersentwicklung Odenthaler Straße 153 und den beiden Verfahren zu B-Plan 76 Bensberg Im Bungert - Teil 1: ehemalige Post und Teil 2 Schloßcenter werden drei Vorhaben gelistet, die zügig durch die Erleichterungen des Wohnungsbau-Turbos genehmigt werden können. Sie werden im Laufe des Jahres aus der Liste gestrichen.

Arbeitsprogramm 2026

Durch die Herabstufung des B-Plan-Verfahrens 2445 An der Strunde zum Wachendorffgelände steht nun das größte B-Plan-Verfahren zum Zwecke des Wohnungsbaus nicht mehr unter den aktiven Verfahren. Dies ist in Anbetracht der

Wohnungsnot gravierend, erscheint zunächst jedoch vertretbar. Denn es ist davon auszugehen, dass Projektträger im Segment des Wohnungsbaus auf die Beschleunigung des Wohnungsbauturbos setzen, da sie lange Bebauungsplanverfahren scheuen. Zum Wohnungsbauturbo liegen jedoch noch keine Erfahrungswerte vor. Auch die Vorhabenträger sortieren sich diesbezüglich noch, sodass eine gewisse Offenheit für besonders sinnvolle Vorhaben bestehen bleiben sollte. Somit ist das Arbeitsprogramm für das Jahr 2026 mit größeren Unsicherheiten versehen. Dies hat zu Konsequenz, dass die Arbeitsstunden der Abteilung 6-61 Stadtplanung anders verteilt werden sollten. Die Abteilung stellt sich darauf ein, dass die Betreuung von Vorhaben nach Wohnungsbauturbo einiges an Arbeitskraft erfordern wird. Denn die Ermittlungspflicht gibt vor, dass alle Belange bei der Entscheidung ausreichend zu würdigen sind. Der Aufwand ist sicherlich nicht genauso groß, wie bei einer B-Plan-Änderung oder einem Vorhabenbezogenen Bebauungsplan, sollte jedoch nicht unterschätzt werden.

Damit ergibt sich für das Arbeitsprogramm 2026 folgende Darstellung der prioritären Verfahren. Die komplette Prioritätenliste aller Planungen ist der **Anlage 1** zu entnehmen.

Tabelle 2: Aktive Verfahren 2026

Aktive	Position	Bebauungsplan / Satzung
0	Nacharbeiten	BP 2168 Odenthaler Straße / Hauptstraße
0	endet	Quartiersentwicklung Odenthaler Straße 153
1	aktiv	BP 76 Bensberg Im Bungert - Teil 1: ehemalige Post
2	aktiv	BP 76 Bensberg Im Bungert - Teil 2: Schloßcenter
3	aktiv	BP 6443 Feuerwache Süd
4	aktiv	BP 4134 Auf dem Langen Feld - Teil 2
5	aktiv	BP 4134 Auf dem Langen Feld
6	aktiv	BP 5131 Westliches Carparkgelände
7	aktiv	Änderung zu BP 54-1 Freizeitzentrum Paffrath (IGP)
8	aktiv	BP 4110 Goethestraße II (Grundschule Herkenrath)
9	aktiv	BP 2350 Schule am Lerbacher Weg

Verfahren in Warteposition

An den aktiven Bauleitplanverfahren arbeitet die Verwaltung – die entsprechenden Beschlüsse vorausgesetzt – prioritär. Gleichzeitig wird daran (mit)gewirkt, die Voraussetzungen für die potenziell nachzurückenden Verfahren zu erwirken. Dies erfolgt z.B. durch die u.g. informellen Planungen und durch die Mitwirkung an z.B. Verkehrsthemen.

Als Nachrücker bieten sich die zwei Verfahren zu VBP 5343 In der Weierhard und VBP 5344 Am Bötcher Bach zur Entwicklung des Gewerbegebietes Bockenberg an. Mit Drucksachennummer 0047/2026 wird eine grundlegende Weiche für die Routenführung einer möglichen Verlängerung von der Straßenbahnlinie 1 neu gestellt. Ziel ist es, die Verlängerung und die Entwicklung des Gewerbegebietes Bockenberg unabhängig voneinander weiterbearbeiten zu können. Mit einem entsprechenden Beschluss können die Verfahren zu VBP 5343 In der Weierhard und VBP 5344 Am Bötcher Bach fortgeführt werden.

Die Novelle des Baugesetzbuchs hat nicht nur den Wohnungsbau-Turbo gebracht, sondern auch neue Möglichkeiten eröffnet, das Thema Lärmkontingente in Bebauungsplänen rechtssicher zu regeln. Die Verwaltung prüft zurzeit, ob – in Abstimmung mit den beiden

Vorhabenträgern – das Gebiet nun doch als ein Planverfahren fortgeführt werden kann. Dies hätte den Vorteil auch das städtische Grundstück zu entwickeln und für eine gewerbliche Nutzung zu erschließen.

Wie oben dargestellt, wird bei der Wohnbaulandentwicklung zunächst auf den Wohnungsbau-Turbo gesetzt. Zudem hat die Stadt über das Flächenmanagement zwei städtische Flächen weitestgehend erworben, die für den Wohnungsbau erschlossen werden können. Dies sind die FNP Wohnbaupotenzialfläche Hk3a (Ortsteil Heidkamp nördlich der Gemeinschaftsgrundschule Heidkamp) und Teilflächen von B-Plan 57 Hammermühle (1. Änderung).

Bebauungspläne für das Zanders Areal werden (noch) nicht in der Prioritätenliste Bauleitplanung gelistet. Der SPLA hat Ende 2025 die Grundlagen für eine Vergabe der Planungsleistungen beschlossen. Unter Beteiligung des beauftragten Büros werden im Laufe des Jahres weitere Aussagen zum Vorgehen gemacht werden können. Grundsätzlich ist dann auch zu entscheiden, ob die Pläne hier mit genannt oder in einer eigenen Vorlage behandelt werden. Eine Ausnahme bildet der B-Plan 2xxx Untere Hauptstraße, der unter den Nachrückern steht. Hier an der unteren Hauptstraße wächst das Zanders-Areal mit der gebauten Stadt zusammen (siehe auch Drucksachenummer: 0007/2026). Anders als in den anderen das Zanders-Gelände umgebenden Bereichen bilden hier die Grundstücksrückseiten einen Block. Es erscheint sinnvoll, diesen Bereich aus der Hauptstraße heraus planerisch zu denken. Aus diesem Grund steht der B-Plan 2xxx Untere Hauptstraße auf der Liste.

Der Platzhalter für mögliche Planungen zu Freiflächenphotovoltaik steht weiterhin unter den Nachrückern. Ebenso gibt es weiterhin den Platzhalter für Verfahren aufgrund einer BauGB Novelle. Für das Jahr 2026 ist eine erneute Novelle angekündigt. Es bleibt abzuwarten, ob sich daraus konkrete Planerfordernisse ergeben.

Im Jahr 2025 wurde ein formaler Antrag zur Aufstellung eines Bebauungsplanes neu gestellt. Der Antrag sieht eine Wohnbebauung in Bergisch Gladbach – Moitzfeld an der Straße „Birkerhöhe“ vor. Zum Teil wird das Plangebiet des Bebauungsplanes Nr. 5534 – Birkerhöhe – überplant, der dort in Teilbereichen „Fläche für Gemeinbedarf“ mit der Zweckbestimmung KiTa / Spielplatz festsetzt. Ob diese Erweiterungsmöglichkeit aufrechterhalten werden sollte, bleibt abzuwägen. Da es sich um eine Fläche handelt, die sich nicht im städtischen Eigentum und nicht in integrierter Lage befindet, wird dieses Projekt auf die Bebauungsplan-Prioritätenliste in die Warteposition (ohne Rangfolge) aufgenommen.

Die komplette Prioritätenliste aller Planungen ist der **Anlage 1** zu entnehmen. In der Prioritätenliste werden grundsätzlich alle beantragten, anstehenden oder bereits begonnenen Bebauungsplanverfahren aufgeführt; die Liste ist somit nicht geschlossen. Weiterhin gilt, dass die Liste der Nachrücker und Verfahren in Warteposition keine Rangfolge haben. Die laufende Nummer dient lediglich dazu, die Lesbarkeit und die Kommunikation über die Liste zu vereinfachen. Zudem ist sie offen für derzeit noch nicht absehbare Entwicklungen.

Bei der Festsetzung der Prioritäten werden weiterhin die folgenden Stadtentwicklungskriterien angewendet:

- Projekte von erheblicher Bedeutung für die Stadtentwicklung und/oder die Entwicklung der Stadt insgesamt
- Entwicklung von Flächen für den Schul- und/oder Kita-Neubau
- Entwicklung städtischer Flächen
- große Projekte für den Wohnungsbau möglichst in integrierter Lage und unter Berücksichtigung des geförderten Wohnungsbaus gem. Baulandstrategie

- Sicherung und Weiterentwicklung von bestehenden Gewerbestandorten oder Verlagerungen etablierter Betriebe innerhalb der Stadt
- Förderung des Einzelhandels innerhalb der zentralen Versorgungsbereiche
- Bebauungspläne zur planungsrechtlichen Sicherung von Maßnahmen und Zielen der Stadterneuerung oder Stadtentwicklung mit Fördermittelhintergrund (z. B. InHK)
- Planvorhaben zur Rechtsbereinigung.

Weiterhin gilt, dass für einen effektiven Arbeitskrafteinsatz acht bis zehn Verfahren aktiv parallel bearbeitet werden.

Informelle Planungen

Im Jahr 2025 wurden in der informellen Planung einige Meilensteine erreicht.

Die Schloßstraße – das zentrale Projekt im InHK Bensberg – wurde Ende 2025 weitestgehend abgeschlossen. Die letzten Nacharbeiten erfolgen zurzeit. Am 25.04.2026 wird die feierliche Eröffnung sein.

Für Gronau wurde das Strategische Entwicklungskonzept Gronau (StEK Gronau) im Jahr 2025 fertiggestellt. Nach einer intensiven Beteiligung der Öffentlichkeit wurde es im Sommer 2025 einstimmig beschlossen. Maßnahmen im Bereich der Mobilität wurden bereits umgesetzt. Zudem wurden erste Bänke aufgestellt. Die weitere Umsetzung soll nun in den kommenden Jahren erfolgen.

Im Jahr 2025 wurden zudem die Grundlagenermittlung und der Verfahrensvorschlag für die Stadtkante an der Gohrsmühle und zu den Alten Stadthäusern erarbeitet. Die Ergebnisse wurden dem SPLA in seiner Sitzung am 27.11.2025 und dem Rat am 16.12.2025 vorgestellt. Die Entscheidung wurde zunächst vertagt.

Anlagen

Anlage 1: Prioritätenliste Verbindliche Bauleitplanung 2026

Anlage 1: Prioritätenliste „Verbindliche Bauleitplanung 2026“

Lfd.Nr	Position	Bebauungsplan / Satzung
1	Ende	BP 2168 Odenthaler Straße / Hauptstraße
2	Abschluss	Quartiersentwicklung Odenthaler Straße 153
3	aktiv	BP 76 Bensberg Im Bungert - Teil 1: ehemalige Post
4	aktiv	BP 76 Bensberg Im Bungert - Teil 2: Aufstockung Schloßcenter
5	aktiv	BP 6443 Feuerwache Süd
6	aktiv	BP 4134 Auf dem Langen Feld - Teil 2
7	aktiv	BP 4134 Auf dem Langen Feld
8	aktiv	BP 5131 Westliches Carparkgelände
9	aktiv	B-Plan-Änderung zu BP 54-1 Freizeitzentrum Paffrath (IGP)
10	aktiv	BP 4110 Goethestraße II (Grundschule Herkenrath)
11	aktiv	BP 2350 Schule am Lerbacher Weg
12	Warteposition	VBP 5343 In der Weierhard
13	Warteposition	VBP 5344 Am Bötcher Bach
14	Warteposition	BP 57 Hammermühle (1. Änd.)
15	Warteposition	Wohnbau Hk3a
16	Warteposition	Anfragen zu Freiflächenphotovoltaik
17	Warteposition	BP 2xxx Alte Stadthäuser (rechtskräftiger BP 2195 Poststraße)
18	Warteposition	Nachnutzung Berufskollegs nach Etablierung Exzellenzbaustein
19	Warteposition	BP 2435 Gleisdreieck
20	Warteposition	Verfahren aufgrund einer BauGB Novelle?
21	Warteposition	BP 2xxx Untere Hauptstraße
22	Warteposition	BP 2445 An der Strunde
23	Warteposition	Nr. 1 – Berzelius Kernbereich Änderung
24	Warteposition	BP 2411 Haltepunkt Duckterath
25	Warteposition	BP 2111 Am Bahnhof Bergisch Gladbach
26	Warteposition	BP 28 Teil 3 Stadtmitteprojekt 3. Änderung
27	Warteposition	BP 2135 Buchmühle (2. Änd.)
28	Warteposition	BP 28 Stationsstraße
29	Warteposition	BP 3334 Herkenrather Straße
30	Warteposition	BP 3345 Lichtenweg
31	Warteposition	BP 2137 Röntgenstraße
32	Warteposition	BP 5583 Bockenberg 2 (Ergänzung)
33	Warteposition	BP 42/2 Kippekausen (2. Änderung)
34	Warteposition	BP 2322 – Gronauer Waldsiedlung (Sicherung Planung)
35	Warteposition	6325 Kletterwald Saaler Straße
36	Warteposition	BP 3262 Malteser Komturei
37	Warteposition	Antrag auf Aufstellung Bebauungsplan Bereich Moitzfeld/Birkerhöhe
38	Warteposition	BP 4XXX Hombacher Weg

39	BP 2394 Richard-Seiffert-Straße III
40	BP ... – Herkenfelder Weg
41	BP ... – Schüllenbusch (EMIL´s Mehrgenerationenwohnen)
42	BP – Neuborner Busch / Krüger
43	BP 1121 Aufm Fahner Kamp
44	BP 114 Teil 3 Am Ufer
45	BP 117 Bensberg / Kölner Straße (1. Änderung)
46	BP 121 Alt Frankenforst (2. Vereinf. Änderung)
47	BP 1231 Katterbachaue
48	BP 1241 Teil 3 Im Plackenbruch
49	BP 1467 Flora (1. Änderung)
50	BP 1482 Haus Blegge
51	BP 1524 Heideweg
52	BP 1563 Franz-Hitze-Straße
53	BP 1573 Danziger Straße
54	BP 17 Am Birkenbusch (1. Vereinf. Änderung)
55	BP 18 Aufhebung Refrather Weg
56	BP 21 Teil 3 Paffrath (1. Erweiterung)
57	BP 2112 – Westliche Jakobstraße
58	BP 2117 Teil 1 Kamelsbuckel
59	BP 2128 NCG
60	BP 2147 Margaretenhöhe
61	BP 2161 Forum Park
62	BP 2163 Michaelshöhe
63	BP 2181 Gronauer Kreisel
64	BP 2182 Gronauer Mühlenweg
65	BP 2191 Dechant-Müller-Straße West
66	BP 2192 Dechant-Müller-Straße
67	BP 2241 Teil 2 Unterhebborn
68	BP 2252 Schule Hebborn (2. Änderung)
69	BP 2314 – Wäldchen am Birkenbusch
70	BP 2335 Ortsmitte Heidkamp
71	BP 2349 – Feldstraße (Innovationszentrum, Regionale 2025)
72	BP 2372 Siedlung Lerbacher Weg
73	BP 2392 Scheidtbachstraße
74	BP 2418 Britanniahütte
75	BP 2437 Dünnhofsweg
76	BP 2447 Kradepohlmühle (2. Änderung)
77	BP 2452 Ehemalige KVB-Trasse
78	BP 28 Teil 3 Stadtmitteprojekt

79	BP 3111 Romaney
80	BP 3113 Siefen
81	BP 3353 An der Lohe
82	BP 41 Teil 1 Hornstraße
83	BP 4147 Obervolbach
84	BP 42 Teil 2 Kippekausen (3. Änderung)
85	BP 42 Teil 4 Kippekausen (1. Änderung)
86	BP 43 Teil 2 Schützenstraße
87	BP 4333 Kiel
88	BP 4372 Wüstenherscheid
89	BP 5113 Obersaal
90	BP 5123 Veranstaltungsplatz Lückerath
91	BP 5181 Am Lückerather Anger
92	BP 5211 Am Milchbornbach (1. Änderung)
93	BP 5235 Teil 1 Klausenberg
94	BP 5310 Overather Straße (2. Änderung)
95	BP 5310 Overather Straße (3. Änderung)
96	BP 5414 Neuenweg
97	BP 5482 Welscher Heide (1. Änderung)
98	BP 5483 Tennisanlage Welscher Busch
99	BP 5492 Kauler Kreuzgasse
100	BP 6147 Wilhelm-Klein Straße
101	BP 6148 Geschäftszentrum Siebenmorgen (3. Änderung)
102	BP 6245 Steinbreche (1. Änderung)
103	BP 6437 Tulpenstraße
104	BP 6447 Frankenforster Straße Brüderstr
105	BP 6474 An der Bahn
106	BP 65 Teil 2 Hermannshof
107	BP 7 Am Steinberg (1. Verinf. Änderung)
108	BP 72 Rommerscheid (2. Änderung)
109	BP 84 Am Viershäuschen (1. Vereinf. Änderung)
110	BP XXXX Entwicklungsmaßnahme Südliche Innenstadt
111	BP XXXX Stellplatzablösesatzung
112	KES 4136 Obervolbach
113	BP 29 - Rothbroich - 1. Änderung - Aufhebung
114	BP 2447 - Kradepohlmühle - Teil 3
115	BP 4242 - Silberkauler Weg -
116	BP 1182 - Lisztstraße -

Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister
 Federführender Fachbereich
 Stadtplanung

Beschlussvorlage

Drucksachen-Nr. 0811/2025
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss	05.03.2026	Beratung
Rat der Stadt Bergisch Gladbach	24.03.2026	Entscheidung

Tagesordnungspunkt

Umsetzung Bau-Turbo 1: Änderung der Zuständigkeitsordnung

Beschlussvorschlag:

Beschluss 1

Die Zuständigkeitsordnung der Stadt Bergisch Gladbach wird wie folgt geändert:

§ 15 Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss

(2) Der Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss entscheidet über
 (...)

(hinter 10. neu einzufügen):

11. die Zustimmung der Gemeinde nach § 36a BauGB zu Vorhaben nach § 31 Absatz 3 und § 34 Absatz 3b, sofern es sich nicht um besonders einfach zu entscheidende und / oder in ihrer Folgewirkung gering einzustufende Vorhaben handelt, über die die Bürgermeisterin/der Bürgermeister entscheidet,
12. die Zustimmung der Gemeinde nach § 246e (Befristete Sonderregelung für den Wohnungsbau), sofern es sich nicht um besonders einfach zu entscheidende und / oder in ihrer Folgewirkung gering einzustufende Vorhaben handelt, über die die Bürgermeisterin/der Bürgermeister entscheidet.

Beschluss 2

Die Zuständigkeitsordnung der Stadt Bergisch Gladbach wird wie folgt ergänzt:

§ 19 Zuständigkeiten der Bürgermeisterin/des Bürgermeisters

(1) Die Bürgermeisterin/der Bürgermeister entscheidet außer in den ihr/ihm durch gesetzliche Regelung oder Hauptsatzung vorbehaltenen Angelegenheiten über (...)

(hinter 12. neu einzufügen):

13. die Zustimmung der Gemeinde nach § 36a BauGB zu besonders einfach zu entscheidenden und / oder in ihrer Folgewirkung gering einzustufende Vorhaben nach § 31 Absatz 3 und § 34 Absatz 3b BauGB,
14. die Zustimmung der Gemeinde zu besonders einfach zu entscheidenden und / oder in ihrer Folgewirkung gering einzustufende Vorhaben nach § 246e BauGB (Befristete Sonderregelung für den Wohnungsbau).

Kurzzusammenfassung:

Kurzbegründung:

(...)

Risikobewertung:

(...)

Auswirkungsübersicht Klimarelevanz:

keine Klimarelevanz:	positive Klimarelevanz:	negative Klimarelevanz:
x		

Weitere notwendige Erläuterungen:

(...)

Finanzielle Auswirkungen:

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

Weitere notwendige Erläuterungen:

(...)

Personelle Auswirkungen:

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

Weitere notwendige Erläuterungen:

(...)

Sachdarstellung/Begründung:

Der sogenannte Wohnungsbau-Turbo ist eine Novelle des Baugesetzbuchs (BauGB), die am 30.10.2025 in Kraft getreten ist. Der Wohnungsbau-Turbo soll Wohnungsbauvorhaben erleichtern und beschleunigen. Neben dem neuen § 246e BauGB (befristete Sonderregelung für den Wohnungsbau = „Wohnungsbau-Turbo“ im engeren Sinne) wurden im Gesetz insbesondere auch die Befreiungsmöglichkeiten des § 31 Abs. 3 BauGB (Befreiung von Festsetzungen eines Bebauungsplanes zugunsten des Wohnungsbaus) sowie die Abweichungsmöglichkeiten durch § 34 Abs. 3b BauGB (Zulässigkeit von Wohnungsbau im ungeplanten Innenbereich - hier v. a. Erfordernis des Einfügens in die nähere Umgebung) erweitert.

Grundvoraussetzung für die Anwendung der erweiterten Möglichkeiten ist in jedem Fall die Zustimmung der Gemeinde (§ 36 u. § 36a BauGB). „Die Gemeinde erteilt die Zustimmung, wenn das Vorhaben mit ihren Vorstellungen von der städtebaulichen Entwicklung und Ordnung vereinbar ist“. Die Zustimmung der Gemeinde setzt eine Beschlussfassung durch den Rat voraus, dieser kann die Aufgabe auf einen Fachausschuss und / oder die Bürgermeisterin/den Bürgermeister delegieren (s.u.).

Es ist festzustellen, dass der Wohnungsbau-Turbo und die damit eingeführte Zustimmung der Gemeinde nach BauGB neu ist. Zurzeit arbeiten Bund, Länder, Kommunen und Spitzenverbände an Leitfäden. Zudem gibt es Hilfestellungen und eine FAQ-Liste des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB) mit weiterführenden Links und Hinweisen ([BMWSB Homepage - Umsetzer - BMWSB](#)).

Weitere Leitfäden sind im Rahmen des Umsetzungslabors des BMWSB sowie in Form des Mustereinführungserlasses der Fachkommission Städtebau vorgesehen, liegen zum Zeitpunkt der Vorlagenerstellung jedoch noch nicht vor.

Zustimmung der Gemeinde in der Zuständigkeitsordnung der Stadt

In den FAQ des BMWSB wird auf die Frage, wie die Gemeinde ihre Zustimmung nach § 36a BauGB herbeiführt und welche rechtlichen Anforderungen für eine Ablehnung gelten, wie folgt geantwortet:

„Die Gemeinde kann bereits im Vorhinein entscheiden, ob, in welchen Baugebieten und unter welchen Voraussetzungen sie den Bau-Turbo anwenden wird. Dies kann auch zur Transparenz beitragen und das Stellen von Anträgen ohne Erfolgsaussichten vermeiden helfen. Rechtlich ausschlaggebend ist aber letztlich die Zustimmung im Einzelfall. Inwieweit der Gemeinderat hier Leitlinien in einem Grundsatzbeschluss festlegen und die Zustimmungsentscheidung im Einzelnen auf die Gemeindeverwaltung übertragen darf, ist eine innerkommunale Angelegenheit und damit Gegenstand des Kommunalrechts des jeweiligen Landes.“

Gemäß § 41 Abs. 2 Satz 1 der Gemeindeordnung (GO) NRW kann der Rat die Entscheidung über bestimmte Angelegenheiten auf Ausschüsse oder den Bürgermeister übertragen. Demzufolge ist der Stadtrat ermächtigt, die Zustimmung der Gemeinde nach § 36a BauGB oder § 246e BauGB auf den Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss oder den Bürgermeister zu übertragen und dies durch die Änderung der Zuständigkeitsordnung zu regeln.

Die grundsätzlichen Befugnisse der Ausschüsse ergeben sich aus der Zuständigkeitsordnung in Verbindung mit § 7 Abs. 2 der Hauptsatzung der Stadt Bergisch Gladbach. Vor diesem Hintergrund empfiehlt die Verwaltung, die Zuständigkeit für die Zustimmung der Gemeinde über eine entsprechende Klarstellung in der Zuständigkeitsordnung zu regeln.

Änderung der Zuständigkeitsordnung der Stadt Bergisch Gladbach über die Verteilung von Entscheidungsbefugnissen des Rates auf die Ratsausschüsse und die Bürgermeisterin/den Bürgermeister

Vorhaben nach Wohnungsbau-Turbo ähneln einem Vorhabenbezogenen Bebauungsplan (VBP) bzw. einer B-Plan-Änderung in ihrer Auswirkung auf die städtebauliche Ordnung und Entwicklung. Dieses wäre analog mit einem Satzungsbeschluss vergleichbar, der zwingend vom Rat zu fällen wäre. Diesem Gedanken folgend, wird unter Juristen die Auffassung vertreten, dass die Zustimmung der Gemeinde dem Rat der Stadt obliegt. Inhaltlich befasst sich jedoch der Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss (SPLA) mit städtebaulichen Fragestellungen und würde sich dann der Ratssitzung vorlaufend beraten. Dem SPLA sind bereits in der Wirkung und Bedeutung vergleichbare Entscheidungen abschließend übertragen. Gem. § 15 (2) der Zuständigkeitsordnung beschließt der SPLA bereits über verfahrensleitende Planungsschritte (Beschlüsse) in Bebauungsplanverfahren oder die Zulässigkeit von Vorhaben während der Planaufstellung nach § 33 BauGB.

Ziel des Wohnungsbau-Turbos ist zudem die Verfahrensbeschleunigung. § 36a Abs. 1 Satz 3 und § 246e Abs. 2 BauGB sehen vor, dass die Zustimmung der Gemeinde als erteilt gilt, wenn sie nicht binnen drei Monaten nach Eingang des Ersuchens der Genehmigungsbehörde verweigert wird. Sinn und Zweck der Genehmigungsfiktion ist allein, die Genehmigungsbehörde zu einer zügigen Entscheidung anzuhalten. Diese wäre bei einer Befassung nach Beratungsweg SPLA und Rat kaum einzuhalten. Zum Zwecke der Beschleunigung und Verfahrensvereinfachung wird deshalb empfohlen, die Entscheidung über die Zustimmung der Gemeinde durch Änderung der Zuständigkeitsordnung grundsätzlich dem SPLA zu übertragen.

Zum Zwecke der weiteren Beschleunigung empfiehlt die Verwaltung darüber hinaus, besonders einfach zu entscheidende und in ihrer Folgewirkung gering einzustufende Anfragen auf die Bürgermeisterin/den Bürgermeister zu übertragen. Dies insbesondere auch, um die Zustimmungsfiktion nach drei Monaten einhalten zu können. Dies ist insbesondere bei den Vorhaben relevant, denen die Zustimmung nicht erteilt werden soll. In § 19 der Zuständigkeitsordnung sind die Zuständigkeiten der Bürgermeisterin/des Bürgermeisters geregelt. So entscheidet die Bürgermeisterin/der Bürgermeister bereits über die Zurückstellung von Baugesuchen nach § 15 BauGB oder über die Zulässigkeit von Vorhaben in Bereichen, in denen ein Beschluss zur Aufstellung eines Bebauungsplanes besteht, sofern es sich um Vorhaben von städtebaulicher Bedeutung handelt.

Nach aktueller Recherche empfiehlt es sich, die besonders einfach zu entscheidenden und / oder folgenlosen Vorhaben festzulegen. Hierzu s. Beschlussvorlage Nr. 0076/2026.

Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister
 Federführender Fachbereich
 Stadtplanung

Beschlussvorlage

Drucksachen-Nr. 0076/2026
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss	05.03.2026	Beratung
Rat der Stadt Bergisch Gladbach	24.03.2026	Entscheidung

Tagesordnungspunkt

Umsetzung Bau-Turbo 2: Städtebauliche Grundsatzziele

Beschlussvorschlag:

Beschluss 1

Der Rat beschließt die unter II. aufgeführten städtebaulichen Grundsatzziele als handlungsleitend bei Entscheidungen über die Zustimmung der Gemeinde zu Ersuchen im Rahmen des „Wohnungsbau-Turbos“.

Beschluss 2

Die Abgrenzung, was besonders einfach zu entscheidende und / oder folgenlose Vorhaben sind, über die gem. Zuständigkeitsordnung der Stadt Bergisch Gladbach die Bürgermeisterin/der Bürgermeisters entscheidet, richtet sich nach den in dieser Vorlage beschlossenen städtebaulichen Grundsatzzielen und Ausführungen.

Beschluss 3

Die in dieser Vorlage gemachten Verfahrensvorgaben (IV.) sind einzuhalten.

Kurzzusammenfassung:

Kurzbegründung:

Es werden Grundsatzziele zur Anwendung des Wohnungsbau-Turbos empfohlen.

Risikobewertung:

(...)

Auswirkungsübersicht Klimarelevanz:

keine Klimarelevanz:	positive Klimarelevanz:	negative Klimarelevanz:
x		

Weitere notwendige Erläuterungen:

(...)

Finanzielle Auswirkungen:

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

Weitere notwendige Erläuterungen:

(...)

Personelle Auswirkungen:

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

Weitere notwendige Erläuterungen:

(...)

Sachdarstellung/Begründung:

I. Hintergrund

Wie bereits in der Drucksache 811/2025 (s. Ö 13 dieser Sitzung) erläutert, ist der sogenannte „Wohnungsbau-Turbo“ eine Novelle des Baugesetzbuchs (BauGB), die am 30.10.2025 in Kraft getreten ist. Neben dem neuen § 246e BauGB (befristete Sonderregelung für den Wohnungsbau = „Wohnungsbau-Turbo“ im engeren Sinne) wurden im Gesetz insbesondere auch die Befreiungsmöglichkeiten des § 31 Abs. 3 BauGB (Befreiung von Festsetzungen eines Bebauungsplanes zugunsten des Wohnungsbaus) sowie die Abweichungsmöglichkeiten durch § 34 Abs. 3b BauGB (Zulässigkeit von Wohnungsbau im ungeplanten Innenbereich - hier v. a. Erfordernis des Einfügens in die nähere Umgebung) erweitert.

Grundvoraussetzung für die Anwendung der erweiterten Möglichkeiten ist in jedem Fall die Zustimmung der Gemeinde (§ 36 u. § 36a BauGB). **„Die Gemeinde erteilt die Zustimmung, wenn das Vorhaben mit ihren Vorstellungen von der städtebaulichen Entwicklung und Ordnung vereinbar ist“.**

Weiterführenden Links und Hinweisen unter [BMWSB Homepage - Umsetzer - BMWSB](#).

Wirkungsweise Wohnungsbau-Turbo: Die Vorbildwirkung und ihre Folgen

Die Anwendung des Wohnungsbau-Turbos ist ein Spagat zwischen einer echten Beschleunigung und der Erfordernis, die Grundsätze einer geordneten städtebaulichen Ordnung und Entwicklung aufrecht zu erhalten. Dabei ist zudem der Gleichbehandlungsgrundsatz zwingend einzuhalten. In der Praxis werden Vorhaben nach Wohnungsbau-Turbo auch als Vorhabenbezogener Bebauungsplan (VBP) *light* für unbeplante Bereiche oder arrondierende Außenbereiche benannt. Im beplanten Innenbereich - also in B-Plan-Gebieten - werden sie auch als schlanke/formlose Bebauungsplanänderung bezeichnet.

Dies bedeutet, dass – genau wie bei einem VBP oder einer B-Plan-Änderung – die Ermittlungspflicht der Gemeinde bleibt. Die Möglichkeit zur Abweichung erstreckt sich zudem nur auf Regelungen des BauGB. Das Maß der städtebaulichen Verträglichkeit wird da begrenzt, wo die Vorhabenidee auch durch Bebauungsplan umsetzbar wäre. So sind z. B. Lärmkonflikte im Vorhaben zu lösen. Lärmbelastungen im gesundheitsgefährdenden Bereich werden auch über den Wohnungsbau-Turbo nicht zulässig. D.h. der Prüfumfang jenseits der Erleichterungen vom BauGB bleibt.

Das sonstige Fachrecht (Baunebenrecht) ist anzuwenden. Dies ist insbesondere Allgemeines Naturschutzrecht, Artenschutzrecht, Immissionsschutzrecht, Denkmalschutzrecht, Wasserrecht u.a.. Für Bergisch Gladbach besonders relevant ist der Umgang mit Niederschlagswasser und Hochwasserschutz (s.u.).

Dabei erstreckt sich die Ermittlungspflicht nicht nur auf das beantragte Vorhaben. Der Gleichbehandlungsgrundsatz ist anzuwenden. So ist eine einmal gewährte Befreiung im B-Plan in den meisten Fallkonstellationen auch auf gleich gelagerte Fälle anzuwenden. Wenn ein Vorhaben eine Zustimmung erhält, über das Einfügekriterium nach § 34 BauGB hinaus zu verdichten, dann dient dieses Vorhaben als Vorbild für ähnlich gelagerte Vorhaben im Umfeld. Dies soll an zwei Beispielen illustriert werden:

1. Die Gemeinde erteilt die Zustimmung, in einem per B-Plan als Mischgebiet festgesetzten Gebiet auf den Anteil an Gewerbe bei einem Vorhaben zu verzichten und die gewerblichen Einheiten zu Wohnen umzunutzen. In der Folge können auf Grund des Gleichbehandlungsgrundsatzes auch alle anderen Gewerbeeinheiten im B-Plan-Gebiet in gleichgelagerten Fällen in Wohnungen umgewandelt werden. In der Folge „kippt“ der Charakter des B-Plans von einem Mischgebiet zu einem Allgemeinen Wohngebiet. In letzter Konsequenz gelten hier dann die strengeren Obergrenzen für Lärmwerte für ein Allgemeines Wohngebiet. Bei der Beurteilung eines gewerblichen Vorhabens in der Nachbarschaft außerhalb des B-Plans dieses nun Allgemeinen Wohngebietes sind dann die Lärmschutzwerte eines Allgemeinen Wohngebietes anzusetzen. Das kann eine gewerbliche Entwicklung in unmittelbarer Nähe enorm erschweren.

2. Die Gemeinde hat zu entscheiden, ob sie in einem unbeplanten Innenbereich erstmalig die Zustimmung für eine Hinterlandbebauung (Bauen in zweiter Baureihe) erteilen will. In der Regel kann dieses dann fertiggestellte Vorhaben von den Nachbargrundstücken als Vorbild für Bauen in zweiter Reihe genommen werden. Dieses Vorbild kann für Nachbargrundstücke bei einer regulären Beurteilung nach § 34 BauGB ohne ausdrückliche Zustimmungspflicht der Gemeinde herangezogen werden. D.h. auf dem Nachbargrundstück ist eine Baugenehmigung in ähnlichem Umfang nach § 34 BauGB in der Regel einklagbar. Damit hat die Gemeinde die Pflicht, bereits bei der Zustimmung zum ersten Vorhaben auch die Folgewirkung zu betrachten. Dies beinhaltet nach aktuellem Kenntnisstand die städtebauliche Beurteilung inkl. einer Strategischen Umweltprüfung für den gesamten Blockinnenbereich, der als Folge verdichtet werden könnte.

Insofern ist das Verfahren zwar beschleunigt. Der Prüfaufwand unterscheidet sich jedoch in vielen Fällen kaum von einem Bebauungsplanverfahren.

II. Städtebaulichen Grundsatzziele, die bei der Entscheidung über die Zustimmung der Gemeinde anzuwenden sind

Das Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB) erklärt unter den FAQ ([BMWSB Homepage - Umsetzer - BMWSB](#)), dass die Gemeinde bereits im Vorhinein entscheiden kann, ob, in welchen Baugebieten und unter welchen Voraussetzungen sie den Wohnungsbau-Turbo anwenden wird. Dies soll zur Transparenz beitragen und das Stellen sowie Prüfen von Anträgen ohne Erfolgsaussichten vermeiden helfen. Die Verwaltung empfiehlt, die nachfolgenden Ziele in Gänze als rahmengebende städtebauliche Zielsetzung zur Lenkung des Wohnungsbau-Turbos zu beschließen:

Städtebauliche Grundsatzziele (Beschlusspunkt 1)

1. Die Stadt Bergisch Gladbach beabsichtigt, vom Wohnungsbau-Turbo großzügig Gebrauch zu machen, ohne dabei die städtebaulichen Ziele und die städtebauliche Ordnung und Entwicklung zu vernachlässigen.
2. Die Stadt Bergisch Gladbach verfolgt beim Wohnungsbau-Turbo das Ziel der dreifachen Innenentwicklung und bevorzugt deshalb Nachverdichtungspotentiale, bereits versiegelte Flächen, Baulücken oder Aufstockungen im Bestand.
3. Aufstockungen von Einzelvorhaben mit Vorbildwirkung für nur wenige Objekte in der Nachbarschaft werden grundsätzlich positiv beurteilt.

4. Das Bauen in zweiter Baureihe bzw. die Ausweitung von Baugrenzen wird – sofern sich die Vorbildwirkung auf nur wenige Objekte in der Nachbarschaft auswirkt –grundsätzlich positiv beurteilt.
5. Die Stadt Bergisch Gladbach beabsichtigt, vom Wohnungsbau-Turbo insbesondere in Gebieten großzügig Gebrauch zu machen, für die bereits eine städtebauliche Planung (Rahmenplanung, städtebaulicher Entwurf, vergleichbares Planungsinstrument oder grundsätzlicher Zustimmungsbeschluss) politisch beschlossen wurde und das Vorhaben den Vorgaben dieser Planung entspricht.
6. Die Stadt Bergisch Gladbach schließt eine schleichende Ausweitung des Siedlungszusammenhanges in den Außenbereich über das durch FNP vorgegebene Maß hinaus grundsätzlich aus.
7. Bei der Anwendung des Wohnungsbau-Turbos ist der Gefahr einer Verdrängung von Gewerbe oder Reduzierung von Gewerbeflächen vorzubeugen.
8. Der Bauturbo findet in Gewerbegebieten grundsätzlich keine Anwendung. Nur in sehr begrenzten Ausnahmefällen, wenn durch beschlossene städtebauliche Planungen eine städtebauliche Weiterentwicklung hin z. B. zu einem Urbanen Gebiet oder Allgemeinen Wohngebiet gewünscht ist, kann der Bauturbo in Gewerbegebieten angewendet werden.
9. Das Heranrücken an Gewerbegebiete bzw. Gewerbebetriebe ist insbesondere auch auf die Folgewirkung (z. B. Emissionskonflikte) hin kritisch zu betrachten und bei einer drohenden Beeinträchtigung der Entfaltungsmöglichkeiten des Gewerbes zu versagen.
10. Auch das Umwandeln von bisher gewerblich genutzten Einheiten / Gebäuden soll i. d. R. keine Zustimmung erhalten. So ist insbesondere das Kippen von Mischgebieten zu Wohngebieten grundsätzlich zu verhindern. Ausnahmen gelten nur dort, wo durch beschlossene städtebauliche Planungen eine städtebauliche Weiterentwicklung von Mischgebieten zu einem Urbanen Gebiet oder Allgemeinen Wohngebiet gewünscht ist.
11. In städtebaulich besonders sensiblen Gebieten (Denkmalbereichssatzungen, Gebieten mit Erhaltungssatzungen) wird der Wohnungsbau-Turbo insbesondere auch auf die Nachfolgewirkung hin kritisch betrachtet.
12. Aktuell hält die Stadt Bergisch Gladbach die hohen gesetzlichen Anforderungen an die (kleinen) Gewässer im Stadtgebiet nicht ein. Diesem Aspekt ist bei der Anwendung des Wohnungsbau-Turbos besonders Rechnung zu tragen.
13. Weite Ortsteile von Bergisch Gladbach sind einer Starkregen- und Hochwassergefahr ausgesetzt, die bei der Beurteilung besonders zu würdigen und bei den Vorhaben gesondert zu beachten ist.
14. (Neu)bau in gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebieten ist mit einer städtebaulichen geordneten Entwicklung grundsätzlich nicht vereinbar. Ausnahmen (z. B. Aufstockung bereits vorhandener Gebäude) sind nur in seltenen Fällen vorstellbar.
15. Das Bauen in von Starkregen besonders betroffenen Gebieten soll nur in gut begründeten Fällen zugelassen werden.

Die Ziele werden nachfolgend begründet. Sie sollen auch möglichen Vorhabenträgern und der Öffentlichkeit bekannt gemacht werden. Dies schafft Transparenz sowie Handlungs- und Planungssicherheit für Bewohnerschaft und Vorhabenträger.

Die Begründung der Ziele: zwischen großzügiger Anwendung und städtebaulicher Ordnung

Der Spagat von der großzügigen Anwendung bei gleichzeitigem Festhalten an einer geordneten städtebaulichen Entwicklung wird in Ziel 1 aufgegriffen. Die Ziele 2 bis 6 konkretisieren die städtebauliche Zielsetzung, indem sie den Grundsatz der Innenentwicklung vor Außenentwicklung genauer beschreiben. Sie folgen der Prämisse, den Wohnungsbau-Turbo möglichst auf Vorhaben im Innenbereich zu fokussieren. **Die Abgrenzung des Siedlungsbereiches gemäß Flächennutzungsplan soll durch den Wohnungsbau-Turbo nicht angetastet werden.** Andererseits sollen insbesondere Nachverdichtungspotentiale – im Idealfall ohne Neuversiegelung – spürbar erleichtert werden. Hier wird empfohlen, auch in Hinblick auf mögliche Folgewirkungen großzügig zu agieren und damit die Gestaltungsspielräume des Turbos zu nutzen. Das Ziel, zügig und ausreichend Wohnraum zu schaffen, ist bei anhaltend angespanntem Wohnungsmarkt in Bergisch Gladbach und angesichts sinkender Antragszahlen im Wohnungsbau innerorts mit hoher Priorität zu verfolgen. Mögliche Spannungen sind diesbezüglich zu erwarten, sollten aber angesichts des hohen Bedarfs an Wohnraum in Bergisch Gladbach in Kauf genommen werden. Auch wird trotz bewährter Instrumente der Qualitätssicherung wie bspw. dem Gestaltungsbeirat ggf. nicht jedes Vorhaben (insbesondere die dem ersten nachfolgenden) auch gestalterisch und ästhetisch voll überzeugen können.

Durch den Wohnungsbau-Turbo können informelle Planungsinstrumente größere Wirkung entfalten, da sie den Rahmen für die Entscheidung geben können. Beschlossene städtebauliche Planungen (Rahmenplanung, städtebaulicher Entwurf, vergleichbares Planungsinstrument oder ein grundsätzlicher Zustimmungsbeschluss) können als Entscheidungsgrundlage herangezogen werden. Diese können auch gemeinsam mit Vorhabenträgern in einem vorlaufenden Prozess gemeinsam entwickelt und in einem städtebaulichen Vertrag beschlossen werden.

Die Ziele 7 bis 10 setzen den Rahmen für das Nebeneinander von Wohnen und Gewerbe. Die Stadt Bergisch Gladbach befindet sich im Strukturwandel. Gewerbeflächen bilden die Grundlage für wirtschaftliches Wachstum und Beschäftigung. Nur durch die rechtzeitige Bereitstellung geeigneter Flächen können Unternehmen expandieren, sich neu ansiedeln oder in der Region gehalten werden. Eine vorausschauende Flächenentwicklung ist somit ein zentraler Standortfaktor und trägt unmittelbar zur nachhaltigen Entwicklung der Kommune bei. Durch die Entscheidungen der Vergangenheit und die „natürliche Fruchtfolge der Immobilienwirtschaft“ hin zur Wohnnutzung und für Gemeinbedarfsvorhaben verliert Bergisch Gladbach faktisch seit Jahrzehnten gewerblich genutzte Fläche. In der Regel können mit Wohngebäuden höhere Renditen erzielt werden, sodass die Gefahr besteht, dass Flächenkonkurrenzen zu Lasten der gewerblichen Entwicklung entschieden werden, wenn beschleunigte Verfahren auf Wohnprojekte angewendet werden. Dies trifft bereits heute für Gebiete nach § 34 BauGB zu, da es hier eine nur eingeschränkte Steuerungsmöglichkeit gibt. Vorhabenträgern in Aussicht zu stellen, gewerblich genutzte Flächen in Mischgebieten, Urbanen Gebieten, Kerngebieten oder Sondergebieten umzunutzen, würde dann auch in diesen Gebieten das Gewerbe verdrängen. Ungesteuert auf allen potenziell durch das Gesetz denkbaren Flächen Wohnungsbau nun zuzulassen, könnte somit die bereits bestehenden Engpässe bei Gewerbeflächen weiter verstärken und zu einer Schwächung des Wirtschaftsstandorts führen.

Ziel 11 setzt sich mit der städtebaulichen Qualität bestehender Siedlungen auseinander. Die Stadt Bergisch Gladbach verfügt über wenige städtebaulich und historisch bedeutsame Siedlungen. Identitätsstiftend sind an erster Stelle die Gronauer Waldsiedlung und Alt Frankenforst. Beide Quartiere ziehen ihre Qualität aus einer hohen Durchgrünung. Eine Verdichtung, die zu einer höheren Versiegelung und Verdrängung der quartiersprägenden Grünstruktur führen würde, kann nicht städtebauliches Ziel sein. Für die Akzeptanz des Instrumentes Wohnungsbau-Turbo ist nicht nur in diesen zwei herausragenden Gebieten eine Anwendung mit ästhetischem Augenmaß wichtig.

Die Ziele 12 bis 15 greifen die Themen Niederschlagswasser und Hochwasser auf. Die Stadt Bergisch Gladbach hat wegen der Topografie und den vielen kleinen Gewässern eine besondere Herausforderung in diesem Themenfeld. Weite Ortsteile von Bergisch Gladbach sind einer Starkregen- und Hochwassergefahr ausgesetzt. Die Stadt hatte über mehrere Jahre kein genehmigtes Abwasserbeseitigungskonzept. Ein aktuelles Abwasserbeseitigungskonzept befindet sich auf dem Abstimmungsweg. Mangelnde Flächenverfügbarkeit und hohe Kosten erschweren jedoch weiterhin die Umsetzung.

Durch den Wohnungsbau-Turbo soll weder der Schutz des Gewässers noch der Schutz vor Hochwasser und Starkregen beeinträchtigt werden. Deswegen muss bei jedem Vorhaben zunächst überprüft werden, ob eine Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers auf dem Grundstück möglich ist. Nur wenn eine Versickerung nicht möglich ist, kann der gedrosselte Anschluss an das öffentliche Kanalnetz oder auch direkt an das Gewässer in Betracht gezogen werden. Darüber hinaus muss sichergestellt werden, dass es durch das Neubauvorhaben zu keiner Verschlechterung für Ober- oder Unterlieger kommt. Auch das Neubauvorhaben selbst soll vor Hochwasser ausreichend geschützt sein.

III. Zustimmung der Gemeinde in der Zuständigkeitsordnung der Stadt

Mit Drucksache 811/2026 hat die Verwaltung eine Empfehlung zur Änderung der Zuständigkeitsordnung gemacht. Gemäß § 41 Abs. 2 Satz 1 GO NRW kann der Rat die Entscheidung über bestimmte Angelegenheiten auf Ausschüsse oder den Bürgermeister übertragen. Demzufolge ist der Stadtrat ermächtigt, die Zustimmung der Gemeinde nach § 36a BauGB oder § 246e BauGB auf den Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss oder den Bürgermeister zu übertragen und dies durch die Änderung der Zuständigkeitsordnung zu regeln.

Mit Drucksache 811/2026 empfiehlt die Verwaltung, besonders einfach zu entscheidende und in ihrer Folgewirkung gering einzustufende Anfragen auf die Bürgermeisterin/den Bürgermeister zu übertragen. Dies insbesondere auch, um die Zustimmungsfiktion nach drei Monaten einhalten zu können. Dies ist insbesondere bei den Vorhaben relevant, denen die Zustimmung nicht erteilt werden soll.

Beispiel

Der Rat der Stadt Bergisch Gladbach gewichtet das städtebauliche Ziel der Sicherung bestehender Gewerbegebiete so hoch, dass er deshalb die Anwendung des Wohnungsbau-Turbos (Wohnen) in Gewerbegebieten grundsätzlich ausschließt. Mit einem solchen Grundsatzbeschluss kann eine Ablehnung von Wohnungsbauvorhaben nach Wohnungsbau-Turbo in Gewerbegebieten als Geschäft der laufenden Verwaltung fristwährend ausgeschlossen werden. Dies stellt eine enorme Zeit- und Verfahrenersparnis dar.

Die Grundsatzbeschlüsse geben auch Vorhabenträgern die nötige Klarheit, um auch hier Kosten und Aufwand für aussichtslose Fälle zu vermeiden. Damit bleibt sowohl den Privaten als auch der Verwaltung mehr Zeit und Kapazität für Vorhaben, die einen relevanten Beitrag zur Wohnraumschaffung leisten. Die Notwendigkeit für fristwählende Dringlichkeitsentscheidungen kann minimiert werden.

Was sind einfache oder in ihrer Folgewirkung geringe Vorhaben?

Zunächst ist festzuhalten, dass in dieser Vorlage nur Fälle dargelegt werden, bei denen die Voraussetzungen zur Anwendung des § 246e bzw. § 31 Absatz 3 und § 34 Absatz 3b BauGB vorliegen. D.h. wenn z. B. der Gewerbeanteil zu hoch ist oder das Vorhaben in einer Splittersiedlung liegt, sind die gesetzlichen Voraussetzungen nicht gegeben. In diesen Fällen muss formal auch keine Aussage zur Zustimmung oder Ablehnung der Gemeinde getroffen werden, da sie vom Wohnungsbau-Turbo nicht erfasst werden. Es läuft dann keine

diesbezügliche Frist.

Die einfach zu entscheidenden Fälle sind in erster Linie die Vorhaben, die mit der städtebaulichen Zielsetzung der Stadt nicht vereinbar sind. Das bedeutet, dass als Geschäft der laufenden Verwaltung die Zustimmung in Fällen direkt fristwährend versagt werden sollte, die eindeutig nicht mit der städtebaulichen geordneten Entwicklung der Stadt vereinbar sind. So empfiehlt die Verwaltung klarzustellen, dass an der Abgrenzung des Siedlungsbereiches gem. Flächennutzungsplan (FNP) festgehalten wird. Damit ist gemeint, dass Vorhaben auf Flächen, die gem. FNP z. B. als landwirtschaftliche Flächen oder Waldflächen dargestellt sind, keine Zustimmung der Gemeinde erhalten. Die Stadt Bergisch Gladbach hat das Ziel auch als Wirtschaftsstandort stark zu bleiben. Gewerbebetriebe und Gewerbegebiete sollen deshalb in ihrem Bestand und in ihren Entwicklungsmöglichkeiten nicht beschränkt werden. So wird die Zustimmung zu Wohnungsbauvorhaben in Gewerbegebieten nur in eng begrenzten Ausnahmefällen in Aussicht gestellt.

Beispiel

Das Umwandeln von bisher gewerblich genutzten Einheiten / Gebäuden kann als Geschäft der laufenden Verwaltung zunächst fristwährend (wegen der Zustimmungsfiktion nach 3 Monaten) ausgeschlossen werden. Ausnahmen können jedoch gemacht werden, wo durch beschlossene städtebauliche Planungen eine städtebauliche Weiterentwicklung hin zum Wohnungsbau politisch ausdrücklich gewollt ist. D. h. im Dialog zwischen Vorhabenträger, Verwaltung und SPLA kann – sofern es das Ziel der Stadt ist – ein städtebauliches Konzept für das Gebiet erarbeitet und beschlossen werden, welches dann die Grundlage für eine spätere Zustimmung gibt.

Die weiteren Ziele und Grundsatzbeschlüsse sind oben beschrieben. Alle Vorhaben, die auf dieser Basis klar einzuordnen sind, können damit als einfach zu entscheidende Vorhaben direkt fristwährend ausgeschlossen werden. Entsprechend sollen sie nach § 19 der Zuständigkeitsordnung auf die Bürgermeisterin / den Bürgermeister übertragen werden und können als Geschäft der laufenden Verwaltung zügig entschieden werden. Die Notwendigkeit für einen fristwährenden Dringlichkeitsbeschluss oder kurzfristige Tischvorlagen entfällt.

Für das Gelingen des Wohnungsbau-Turbos entscheidender sind jedoch die Fälle, die zügig und ohne großen Verfahrensaufwand eine Zustimmung der Gemeinde erhalten können. Sie sind jedoch – insbesondere auch in Bezug auf den Gleichbehandlungsgrundsatz und die Nachfolgewirkungen – deutlich schwieriger zu definieren.

Was ist also damit gemeint, dass sie in ihrer Folgewirkung gering sind? Es handelt sich um ein Einzelvorhaben ohne Vorbildwirkung für die Umgebung oder um ein Vorhaben, dessen Vorbildwirkung sehr eindeutig begrenzt ist. Dies ist der Fall, wenn z. B. eine Aufstockung in einem unbeplanten Innenbereich nur in einem Straßenzug als neues Maß nach § 34 BauGB Vorbildwirkung hat. Es gibt im Stadtgebiet ältere Bebauungspläne, in denen für einzelne Straßenzüge die Anzahl der Wohnungen begrenzt ist. Der Ausbau des Dachgeschosses zu einer weiteren Wohneinheit würde in der Nachbarschaft vermutlich nicht einmal bemerkt werden und ist ggf. auch schon – in Unkenntnis dieser Regelung – in Einzelfällen erfolgt.

Besonders einfach zu beurteilen sind Fälle, in denen bereits ein städtebauliches Konzept / ein städtebaulicher Entwurf vom SPLA beschlossen wurde. Es ist davon auszugehen, dass zu Beginn der Anwendung des Wohnungsbau-Turbos sehr viele Fälle dem SPLA zur Entscheidung über die Zustimmung vorgelegt werden, da damit die Vorbilder entschieden werden. Nachdem die ersten Entscheidungen über Befreiungen von den Festsetzungen eines Bebauungsplanes, Aufstockungen oder Hinterlandbebauung getroffen wurden, sind die Vorbilder gesetzt. Mögliche weitere Vorhaben im städtebaulichen Kontext dieser Erstentscheidung können dann als Geschäft der laufenden Verwaltung behandelt werden.

Beispiel

Der SPLA entscheidet über eine Befreiung von der Geschossigkeit in einem Fall. Dabei ist auch die Vorbildwirkung für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes in Gänze zu beurteilen. In diesem Kontext beschließt der SPLA, der Befreiung von der Geschossigkeit im gesamten B-Plan (oder in Teilen) grundsätzlich zuzustimmen. Die Übertragung auf das gesamte (oder auf Teile des) B-Plangebiet(es) kann als rahmengebender Beschluss festgehalten und von nun an als Geschäft der laufenden Verwaltung angewendet werden.

IV. Verfahrensvorgaben: Wohnungsbau-Turbo als Umsetzungsturbo

Der Wohnungsbau-Turbo soll den dringend benötigten Wohnungsbau ankurbeln. Deshalb empfiehlt die Stadt, sich auf Vorhaben mit geringem städtischen Bearbeitungsaufwand und auf Vorhaben mit Umsetzungsverpflichtung zu fokussieren.

Neben den städtebaulichen Grundsatzzielen, die als Entscheidungsgrundlage herangezogen werden sollen, empfiehlt die Verwaltung deshalb zwei Verfahrensvorgaben:

Verfahrensvorgaben zu Beschlusspunkt 3

1. Zur Verwirklichung der städtebaulichen Ziele der Stadt wird die Zustimmung der Gemeinde bei größeren Vorhaben an die Unterzeichnung einer Planungsvereinbarung und an einen städtebaulichen Vertrag nach § 11 BauGB gebunden. In einfachen, klaren und überschaubaren Fällen oder auf Beschluss des SPLA wird darauf verzichtet.
2. Mit dem Wohnungsbau-Turbo soll der tatsächliche und schnelle Bau von Wohnraum beschleunigt werden. Die Stadt Bergisch Gladbach konzentriert sich deshalb neben den in ihrer Folgewirkung einfachen kleinen Vorhaben auf Vorhaben mit vertraglich fixierter Bauverpflichtung.

Einfache kleine Vorhaben sind solche, die nur geringen Prüfaufwand auslösen. Das heißt, dass sie kaum bis keine Vorbildwirkung haben, keine Umweltauswirkungen zur erwarten sind (z. B. auf bereits versiegelten Flächen), die Erschließung inkl.

Niederschlagswasserbeseitigung bereits gegeben ist usw. Das werden nur sehr wenige Vorhaben sein, bei denen dann auch auf Planungsvereinbarung und städtebaulichen Vertrag verzichtet werden kann.

Ansonsten empfiehlt die Verwaltung, sich auf Vorhaben mit einem klaren Bekenntnis zur Umsetzung zu fokussieren. Aus diesem Grund empfiehlt die Verwaltung, bereits in einer Planungsvereinbarung eine Bauverpflichtung anzukündigen und diese im städtebaulichen Vertrag nach § 11 BauGB zu regeln. Sollten für das Vorhaben Erschließungsmaßnahmen notwendig sein, wird die Herstellung der Erschließung ebenfalls in einem städtebaulichen Vertrag nach § 11 BauGB geregelt.

Wie oben dargestellt, können solche Planungen auch als VBP *light* betrachtet werden. Voraussetzung für einen VBP ist es, dass der Vorhabenträger seine finanzielle Leistungsfähigkeit nachweist. D.h. er / sie muss zu Beginn des Planungsprozesses belegen, finanziell in der Lage zu sein, das Vorhaben auch tatsächlich umzusetzen. Die Verwaltung empfiehlt, einen entsprechenden Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit bei Vorhaben mit Erschließungsaufwand im Rahmen der Planungsvereinbarung für den Bau der Erschließungsanlage einzufordern. Dies erscheint angemessen, da Vorhaben mit Erschließungsaufwand viel Arbeitskapazität bei der Verwaltung binden. Neben der Stadtplanung sind insbesondere das Abwasserwerk und die Verkehrsplanung stark gefordert.

Die Verwaltung empfiehlt deshalb, nur solche Vorhaben mit hohem Personaleinsatz zu begleiten, deren Vorhabenträger eine Planungsvereinbarung unterzeichnet haben und sich in dieser Vereinbarung bereits dazu bekennen, vor der Einreichung eines Bauantrages einen städtebaulichen Vertrag nach § 11 BauGB abzuschließen. In der Planungsvereinbarung

- akzeptiert der Vorhabenträger eine Bauverpflichtung,
- verpflichtet er sich zur Übernahme der Planungskosten,
- weist er bei Erschließungsmaßnahmen seine finanzielle Leistungsfähigkeit nach,
- verpflichtet er sich zur Beratung durch den Gestaltungsbeirat und die Festlegung des Vorhabens über städtebaulichen Vertrag und
- verpflichtet sich je nach Größe und Fallgestaltung des Vorhabens zu einem Anteil an gefördertem Wohnungsbau analog zum bestehenden Baulandbeschluss der Stadt vom 17.01.23 (vgl. Drucksachen-Nr. 0459/2022).

Im Weiteren erkennt er an, dass folgende Planungsleistungen gefordert werden (können). Gefordert werden:

- Überschlägige städtebauliche Betrachtung auch der unmittelbaren Umgebung / Darstellung, die notwendig sind, um die Folgewirkung abzuschätzen und
- Ein Entwässerungskonzept

Je nach Ortslage und Ermittlungserfordernis:

- Darstellung der Umweltauswirkungen, in einem zur Durchführung einer strategischen Umweltprüfung aussagekräftigen Umfang,
- Lärmgutachten,
- Verkehrsgutachten,
- Unterlagen für eine Öffentlichkeitsbeteiligung
- und weiteres.

Es wird Fälle geben, wo es im Interesse der Stadt ist, das Vorhaben als Präzedenzfall für eine gewünschte Nachverdichtung positiv zu begleiten. Wenn dann der Prüfaufwand jedoch nicht im Verhältnis steht zum Vorhaben, können Leistungen auch von der Stadt erbracht werden. Hierüber würde der SPLA (bevorzugt im Rahmen der Priorisierung der Bauleitplanung / siehe hierzu Drucksache 812/2025) beraten.

Beispiel:

Ein Grundstückseigentümer plant auf seinem Grundstück eine Nachverdichtung in kleinem Stil. Damit würde wegen der Vorbildwirkung die Verdichtung von einem Blockinnenbereich eingeleitet. Das Vorhaben hat eine Anstoßwirkung für den SPLA, der diese Nachverdichtung des Blockinnenbereichs für städtebaulich sinnvoll hält. Damit ergibt sich jedoch wegen der Folgewirkung bereits beim ersten Vorhaben für den kompletten Blockinnenbereich die Notwendigkeit für ein städtebauliches Konzept mit Prüfung der Erschließung, Niederschlagswasserbeseitigung, Umweltauswirkungen usw. Dies würde den ersten Grundstückseigentümer überfordern und wäre auch nur bedingt mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit vereinbar, da die Nachbarn dann ja mit Bezug auf dieses städtebauliche Konzept ebenfalls (aufwandslose) Genehmigungen erhalten würden. In solchen und ähnlichen Fällen kann der SPLA beschließen, ein solches Konzept in die Rangfolge der Bauleitplanungen aufzunehmen und von der Stadt in Eigenregie und auch auf eigene Kosten entwickeln zu lassen.

Ausblick

Wie eingangs festgestellt, ist der Wohnungsbau-Turbo und die damit eingeführte Zustimmung der Gemeinde nach BauGB neu. Weitere Hilfestellungen und Klarheiten werden

kommen. Mit dieser Vorlage wird also das nach aktuellem Wissenstand zu Regelnde dargestellt. Mit zunehmendem Erkenntnisgewinn können neue und andere Regelungen sinnvoll sein. Beispielsweise kann eine Anpassung oder Ergänzung der Verwaltungsgebührensatzung sinnvoll sein. Zudem prüft die Verwaltung, ob städtebauliche Konzepte für Teile des Stadtgebiets bereits den Wohnungsbau-Turbo lenken sollten. Sofern neue Erkenntnisgewinne oder gemachte Erfahrungen ein weiteres Nachsteuern sinnvoll machen, wird die Stadt eine weitere Vorlage zur Anwendung des Wohnungsbau-Turbo erstellen.

Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister
Federführender Fachbereich
Stadtplanung

Beschlussvorlage

Drucksachen-Nr. 0810/2025
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss	05.03.2026	Beratung
Rat der Stadt Bergisch Gladbach	24.03.2026	Entscheidung

Tagesordnungspunkt

Bauprojekt „Im Bungert,, – Zustimmung der Gemeinde i.S.d. § 246e BauGB

Beschlussvorschlag:

- I. Der Rat erteilt für das Projekt „Im Bungert“ die Zustimmung der Gemeinde gemäß § 246e Baugesetzbuch (BauGB) i. V. m. § 36a BauGB, vorbehaltlich des Abschlusses eines städtebaulichen Vertrags zwischen der Stadt und dem Vorhabenträger.
- II. Der Rat beauftragt die Verwaltung, den städtebaulichen Vertrag nach erfolgter städtebaulicher Übereinkunft mit dem benachbarten Projekt „Aufstockung Schloss Center“ und der Vorlage aktualisierter Entwurfsunterlagen abzuschließen.

Kurzzusammenfassung:

Kurzbegründung:

Dem Rat wird ein Wohnbauvorhaben in Bensberg zur Genehmigung nach dem neuen § 246e BauGB vorgelegt.

Auswirkungsübersicht Klimarelevanz:

keine Klimarelevanz:	positive Klimarelevanz:	negative Klimarelevanz:
	Da für das Vorhaben Flächen teilentsiegelt werden, ist eine positive Klimabilanz festzustellen.	

Weitere notwendige Erläuterungen:

(...)

Finanzielle Auswirkungen:

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

Weitere notwendige Erläuterungen:

Die Stadt trägt bis auf die Verwaltungskosten keine Kosten.

Personelle Auswirkungen:

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

Weitere notwendige Erläuterungen:

(...)

Sachdarstellung/Begründung:

Einleitung

Mit der am 30.10.2025 in Kraft getretenen Novelle des Baugesetzbuchs („Gesetz zur Beschleunigung des Wohnungsbaus und zur Wohnraumsicherung“) sind eine Vielzahl von Wohnbauvorhaben, die vorher nicht genehmigt werden konnten, genehmigungsfähig. Durch die Novelle wurden die bekannten Instrumente der Befreiung von Festsetzungen eines Bebauungsplans (§ 31 Abs. 3 BauGB) und des Einfügens in Bereichen ohne Bebauungsplan (§ 34 Abs. 3b BauGB) gelockert. Darüber hinaus wurde in einer befristeten Regelung in § 246e BauGB – dem Kern des sog. „Bauturbos“ – die Möglichkeit geschaffen, Wohnzwecken dienende Vorhaben unter Abweichung von jeglichen Bindungen an das Baugesetzbuch und die Baunutzungsverordnung zu genehmigen. Der Einsatz dieser Instrumente ist an die ausdrückliche Zustimmung der Gemeinde gebunden (§ 36a BauGB). Die Gemeinde erteilt die Zustimmung, wenn das Vorhaben mit ihren Vorstellungen über die städtebauliche Entwicklung des betreffenden Gebietes übereinstimmt.

Seit Jahren ist die Stadtverwaltung mit den Eigentümern des ehemaligen Postgeländes in Bensberg (Im Bungert 6-8) in Verhandlung. Auf die Marktlage zurückzuführen änderten sich die Zielvorstellungen mehrmals. Als sich die BauGB-Novelle abzeichnete, entschied die Verwaltung, anstelle einer Bebauungsplanänderung die neue Verfahrenserleichterung auf das wichtige innerstädtische Projekt anzuwenden und das Projekt dem Rat vorzulegen.

Das Bauvorhaben

Auf dem ehemaligen Postgelände in Bensberg ist ein Bauvorhaben geplant, das eine Mischung aus Wohnen und seniorengerechten Wohnen vorsieht. Der Baukörper orientiert sich an der bestehenden geschlossenen Bauweise und formt entlang der Straßenzüge eine bogenförmige Gestalt mit begrünem Innenhof aus. Auflockerungen der Fassade entstehen durch Knicke und gestalterische Gliederungen. Die Höhenentwicklung orientiert sich dabei an den ansteigenden Straßenzügen, so dass im Süden eine vier-geschossige Bauweise mit einem Staffelgeschoss und im Norden eine drei-geschossige Bauweise mit zwei Staffelgeschossen ausgeformt wird. Durch die aufeinander aufbauenden Staffelgeschosse schmiegt sich der Baukörper organisch in den Hang und überträgt die städtebauliche Gestalt auf das angrenzende Schloss Center, das durch eine geplante Aufstockung die Höhenentwicklung fortträgt. Die Sichtbeziehungen zur denkmalgeschützten Nikolauskirche werden nicht beeinträchtigt. In den Anlagen 1-3 sind der Lageplan, eine Schnittabbildung und Perspektiven¹ dargestellt.

Der zentrale Eingang befindet sich an der nordwestlichen Straßenecke und eröffnet gleichzeitig den Durchgang zum gemeinsamen, grünen Innenhof, der den Bewohnern Raum für Begegnung und Identität bietet. Darüber hinaus werden weitere (Neben-)Eingänge entlang des Gebäudes entstehen. Die Tiefgarage, die neben wenigen oberirdischen Stellplätzen den Nutzern als hauptsächliche Parkmöglichkeit dient, wird aus westlicher Richtung befahren.

Das Projekt sieht eine wohnwirtschaftliche Nutzung vor, bei der sowohl klassisches Wohnen als auch seniorenorientierte Wohnformen mit möglichen Service- und Betreuungsangeboten in Betracht gezogen werden. Dabei werden die Parameter wie der Grad der Serviceleistungen, die Wohnungsgrößen und Grundrisse sowie der Anteil gemeinschaftlicher Flächen im weiteren Planungsprozess konkretisiert.

¹ Die Perspektiven zeigen einen vorherigen Planungsstand. Sie werden für den städtebaulichen Vertrag aktualisiert.

In den straßenseitig ausgerichteten ebenerdigen Flächen werden der Wohnform entsprechende halböffentliche bis öffentliche Nutzungen berücksichtigt, wie etwa quartiersbezogene Gewerbeeinheiten, Dienstleistungen oder Begegnungsorte. Diese Angebote ergänzen die Wohnnutzung in geeigneter Weise, unterstützen den Alltag der Bewohnerschaft und fördern die nachbarschaftliche Interaktion. Die finalen Festlegungen werden standort- und marktgerecht sowie in Abstimmung mit den zuständigen städtischen Stellen getroffen. Die ursprünglich vorgesehene Kita im Erdgeschoss wird aufgrund des sinkenden Bedarfes nicht weiterverfolgt.

Der Beschluss des Handlungskonzepts Wohnen wird angewendet. Vorbehaltlich der ausreichenden Verfügbarkeit von Fördermitteln sind 30 % der Bruttogeschossfläche als geförderter Wohnungsbau herzustellen.

Die Rahmenbedingungen

Für die Fläche des ehemaligen Postgeländes gilt der seit 1970 rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 76 – Bensberg Im Bungert –, der eine Gemeinbedarfsfläche mit der Zweckbestimmung „Post“ festsetzt. Seit dem Auszug der Deutschen Post vor einigen Jahren liegt die Fläche brach.

Die Vorhabenfläche liegt im Zentrum von Bensberg mit direkter Nähe zur Einkaufsstraße „Schloßstraße“ und wird im „Integrierten Handlungskonzept Bensberg“ als wichtiger Entwicklungsstandort für zentrumsnahes Wohnen beschrieben.

Die Eigentümergesellschaft des angrenzenden Schloss Centers plant zeitgleich die Aufstockung des Gebäudes, um seniorenerechte Wohneinheiten zu errichten. Der Übergang zwischen den beiden Entwürfen, Postgelände und Schloss Center, ist noch final abzustimmen.

Städtebauliche Bewertung

Mit der Einführung des § 246e BauGB ist auf dem Postgelände keine aufwendige Bebauungsplanänderung mehr erforderlich. Die Genehmigungsentscheidung liegt im Ermessen der Gemeinde und wird erteilt, wenn das Vorhaben der städtebaulichen Entwicklung und Ordnung entspricht.

Das Vorhaben „Im Bungert“ stimmt im Wesentlichen mit den städtebaulichen Zielvorstellungen überein:

- Das Vorhaben entspricht dem Ziel der Innenentwicklung: Brachliegende Flächen werden reaktiviert, die Vitalität des Zentrums gestärkt und der Außenbereich geschont.
- Durch das Vorhaben wird dringend benötigter Wohnraum geschaffen.
- Mit der Realisierung von seniorenrechtlichem Wohnen wird den Belangen einer alternden Gesellschaft Rechnung getragen.
- Umweltbelange werden durch das Bauvorhaben nicht negativ berührt. Durch Teilentsiegelungen und Dachbegrünung wird eine positive Klimabilanz erreicht.
- Die Planung weist eine hohe architektonische und städtebauliche Gestalt auf, die durch den Gestaltungsbeirat bestätigt wurde.
- Nach erfolgter Endabstimmung wird sich das Vorhaben in eine rahmende Planung einfügen, die den Übergang zum angrenzenden Schlosscenter betrachtet.
- Die Sichtbeziehungen zur denkmalgeschützten Kirche werden nicht negativ beeinträchtigt.

Einzelfallbetrachtung: Bewertung der Vorbildwirkung

Die Befreiung zugunsten einer Wohnbebauung hat keine Auswirkungen auf den Fortbestand des Bebauungsplans, da die Festsetzung Gemeinbedarfsfläche mit der Zweckbestimmung „Post“ nur auf das Projektareal begrenzt ist. Eine Vorbildwirkung für ähnlich gelagerte Fälle besteht hinsichtlich der Befreiung von der Art der baulichen Nutzung daher nicht.

Da hinsichtlich Bauweise und Maß der baulichen Nutzung keine Befreiungen erteilt werden, ist auch gegenüber Nachbargrundstücken keine negative Entwicklung zu erwarten.

Stand des Verfahrens

Seit einigen Jahren ist die Stadt mit den Projektträgern in Gesprächen. Das Vorhaben wurde dreimal im Gestaltungsbeirat beraten und abschließend positiv als wichtiges und spannendes Projekt beurteilt. Bereits vor Inkrafttreten der BauGB-Novelle bestätigte der Ausschuss die Anwendung des „Bauturbos“ bei diesem Projekt (siehe Niederschrift zu 0558/2025).

Ein formeller Antrag wurde bislang nicht gestellt.

Weiteres Vorgehen

Die Gemeinde wird mit dem Vorhabenträger einen städtebaulichen Vertrag i.S.d. § 36 Abs. 1 S. 3 BauGB abschließen, um bestimmte städtebauliche Anforderungen verbindlich festzulegen:

- Die Sicherung der architektonischen und städtebaulichen Qualität.
- Die Herstellung von 30 % geförderten Wohnungsbaus, wenn die vorige Sicherheit besteht, dass die Förderzusage in einem angemessenen Zeitraum erteilt werden kann.
- Die Erarbeitung eines genehmigungsfähigen Entwässerungskonzepts.
- Vorgaben zur Dach- und Tiefgaragenbegrünung.

Des Weiteren wird eine Bauverpflichtung in den Vertrag aufgenommen.

Voraussetzung für die Vertragsunterzeichnung ist eine nachweisliche Übereinkunft der beiden Projektträger (Postgelände und Schloss Center) zur Gestaltung der Übergänge an der Grundstücksgrenze. Des Weiteren ist die Bereitstellung aktualisierter Entwurfsunterlagen, um die architektonische und städtebauliche Qualität verbindlich zu sichern, eine Bedingung für den Vertragsabschluss.

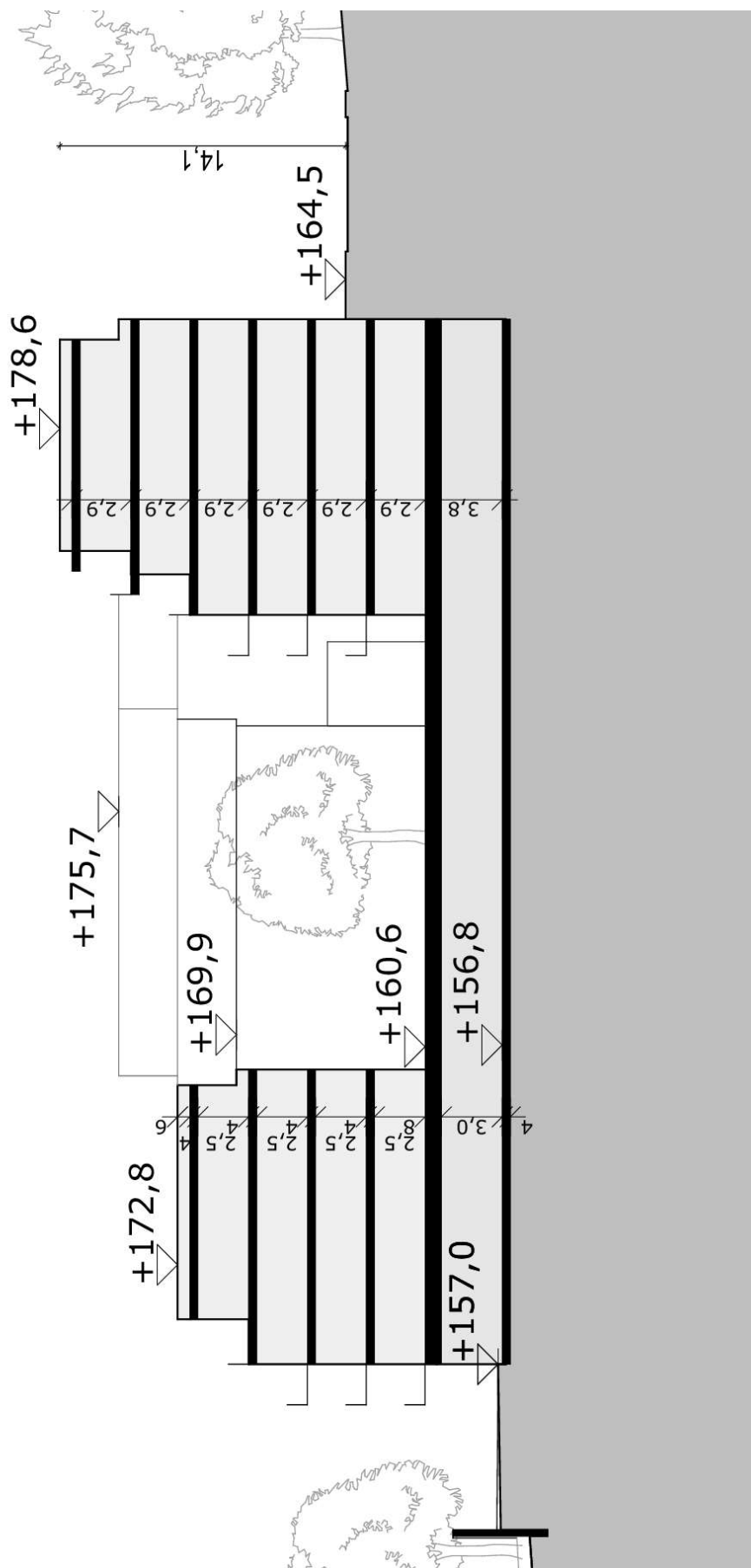
Ist der Vertrag unterzeichnet und das vorgelegte Entwässerungskonzept genehmigt, kann der Vorhabenträger einen formellen Bauantrag auf Grundlage des § 246e BauGB stellen.

Es ist keine Wiedervorlage im Ausschuss bzw. Rat vorgesehen.

Lageplan



Schnitt (Süd-Nord)



Eingangsperspektive



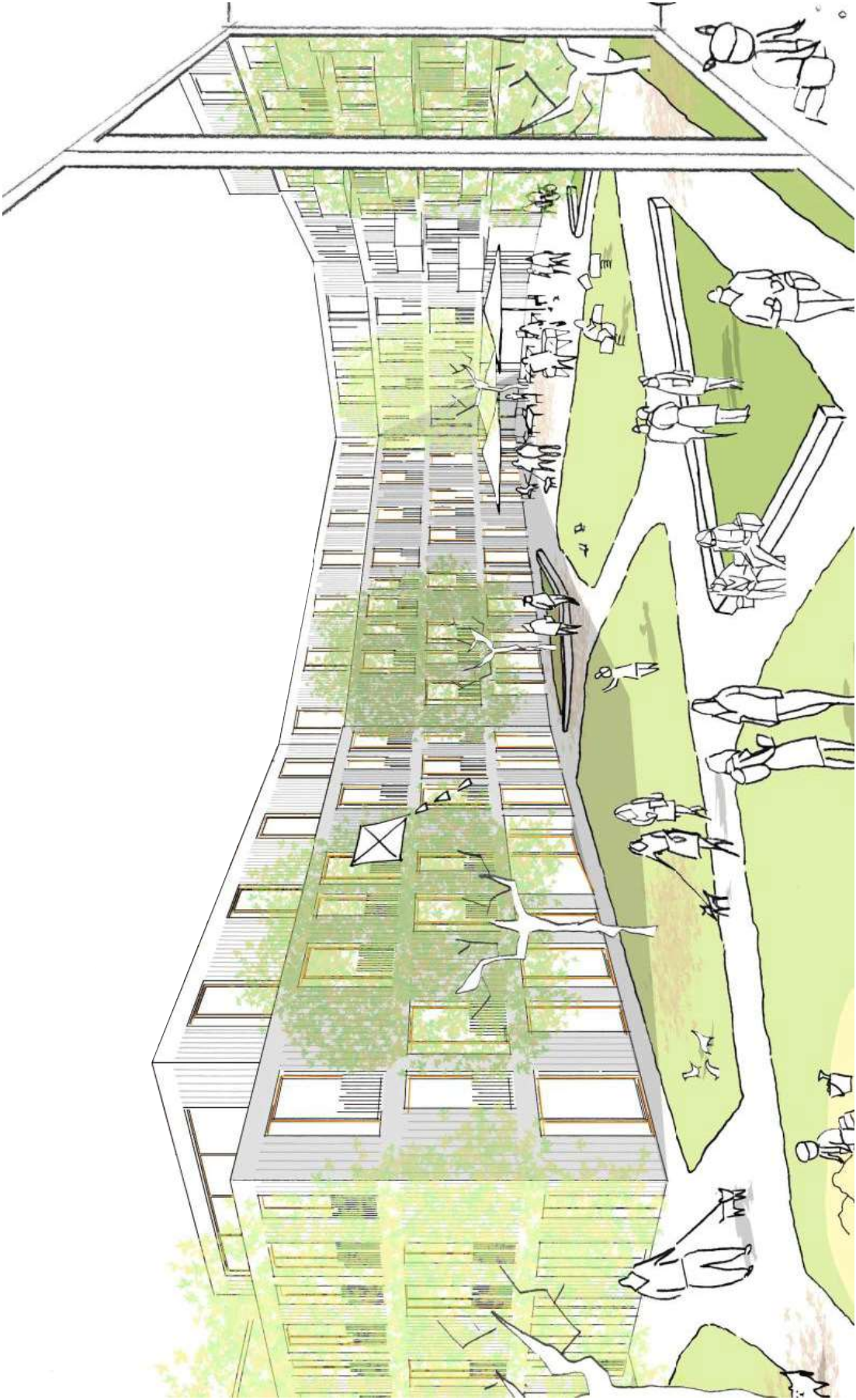
Wird für den städtebaulichen Vertrag aktualisiert.

Straßenperspektive



Wird für den städtebaulichen Vertrag aktualisiert.

Innenhofperspektive



Wird für den städtebaulichen Vertrag aktualisiert.

Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister
Federführender Fachbereich
Stadtplanung

Beschlussvorlage

Drucksachen-Nr. 0818/2025
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss	05.03.2026	Entscheidung

Tagesordnungspunkt

Bauvorhaben Strundepark – Genehmigung nach dem Bauturbo

Beschlussvorschlag:

Der Beschluss ergibt sich aus der Sachdarstellung.

Auswirkungsübersicht Klimarelevanz:

keine Klimarelevanz:	positive Klimarelevanz:	negative Klimarelevanz:
		x

Weitere notwendige Erläuterungen:

Die Schaffung von Wohnungen im Gebäudebestand durch Umnutzung ist grundsätzlich klimaschonender als der Wohnungsneubau. Zwar sind Wohngebäude heutigen Standards deutlich energieeffizienter als Gebäude mit älterer Bausubstanz. Der hohe CO²-Verbrauch bei der Produktion und dem Transport der für den Neubau benötigten Baumaterialien (insb. bei der Stahl- und Zementproduktion) überwiegt allerdings diesen positiven Effekt. Aufgrund der hohen klimatischen Sensibilität des Strundeparks ist das Bauvorhaben in Bezug auf die Veränderung des Stadtklimas zu optimieren.

Finanzielle Auswirkungen:

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

Weitere notwendige Erläuterungen:

Sämtliche Investitionen im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben sind durch den Vorhabenträger zu übernehmen.

Personelle Auswirkungen:

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

Weitere notwendige Erläuterungen:

Die Betreuung des Bauvorhabens durch die Verwaltung kann durch das bestehende Personal abgedeckt werden.

Sachdarstellung/Begründung:

Einleitung

Seit der am 30.10.2025 in Kraft getretenen Novelle des Baugesetzbuchs (BauGB) sind eine Vielzahl von Wohnbauvorhaben, die vorher nicht genehmigt werden konnten, genehmigungsfähig. Durch die Novelle wurden die bekannten Instrumente der Befreiung von Festsetzungen eines Bebauungsplans (§ 31 Abs. 3 BauGB) und des Einfügens in Bereichen ohne Bebauungsplan (§ 34 Abs. 3b BauGB) gelockert. Darüber hinaus wurde in einer befristeten Regelung in § 246e BauGB – dem Kern des sog. „Bau-Turbos“ – die Möglichkeit geschaffen, Wohnzwecken dienende Vorhaben unter Abweichung von jeglichen Bindungen an das Baugesetzbuch und die Baunutzungsverordnung zu genehmigen. Dies gilt auch für an Siedlungsbereiche angrenzende Flächen im baulichen Außenbereich (§ 35 BauGB). Der Einsatz dieser Instrumente ist an die ausdrückliche Zustimmung der Gemeinde, dass das Vorhaben mit ihren Vorstellungen über die städtebauliche Entwicklung des betreffenden Gebietes übereinstimmt, gebunden (§ 36a BauGB).

Am 25.9.2025 wurde in der Verwaltung eine Bauvoranfrage über die Errichtung von zwei Mehrfamilienhäusern mit gewerblichen Anteilen im Fachmarktzentrum Lochermühle (Strundepark) eingereicht. Im Rahmen einer Vorprüfung kommt die Verwaltung zu dem Ergebnis, dass sich das Vorhaben aufgrund des großen Bauvolumens nicht in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt und es daher nach den bisherigen Regelungen des Baugesetzbuchs nicht zulässig ist. Die Verwaltung prüft nun, ob es unter Anwendung der neuen Regelungen des Bau-Turbos (§§ 34 Abs. 3b bzw. 246e BauGB) genehmigt werden könnte. Aufgrund der großen städtebaulichen Relevanz des Vorhabens für den Strundepark wird die Anfrage dem Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss (SPLA) zur Beschlussfassung über die weitere Vorgehensweise vorgelegt.

Das Bauvorhaben

Das Grundstück liegt im Strundepark (Anlage 2). Vorgesehen ist der Neubau von zwei durch eine Blutbuche getrennten, jeweils 6-geschossigen (+ 2 Staffelgeschosse) und 26m hohen Wohngebäuden mit ergänzenden gewerblichen Anteilen und Parkebenen (Anlage 4). Das Grundstück grenzt im Süden an den Verkehrskreisel Kürtener Straße / Hauptstraße / Heiligenstock, im Osten an die Kürtener Straße und im Westen an die Einzelhandelsbetriebe mit ihren Kundenparkplätzen. Die Besonderheit der Gebäude liegt in einer Überbauung von Parkplätzen. Die Erdgeschossenebenen (EG) sind als Luftgeschosse konzipiert, die 1. Obergeschosse (OG) als Parkebenen (Anlage 4). Über den gewerblichen Anteil der Gebäude enthalten die Bauvorlagen widersprüchliche Angaben. Die der Vorlage beigefügte Abbildung (Anlage 4) stellt für die Vollgeschosse oberhalb der Parkebenen (Etagen 2 bis 5) für beide Gebäude jeweils einen Nutzungsmix aus Gewerbe und Wohnen dar. Die verkehrliche Erschließung der Neubauten soll über die Parkplatzanlage des Einkaufszentrums erfolgen.

Die Rahmenbedingungen

Die Geschäfte des Strundeparks werden im städtischen Einzelhandels- und Nahversorgungskonzept angesichts ihrer Konkurrenz zur Innenstadt als „zentrenkritisch“ eingestuft. Zur Begrenzung des Einzelhandels hatte die Stadt Anfang der 2010er Jahre ein Bebauungsplanverfahren eingeleitet und abgeschlossen (Bebauungsplan Nr. 3311 Lochermühle). Im Rahmen eines Normenkontrollverfahrens wurde der Bebauungsplan für unwirksam erklärt und danach nicht wieder aufgegriffen. Trotz der gelockerten rechtlichen Rahmenbedingungen hat sich der Einzelhandel im Strundepark in der Folge nicht weiter ausgedehnt, die Mischung aus Handel und (untergeordnet) produzierendem Gewerbe und Dienstleistungen ist seitdem nahezu unverändert geblieben.

Der Flächennutzungsplan (FNP) stellt den Strundepark in Abkehr von der derzeit ausschließlich gewerblichen Nutzung als „gemischte Baufläche“ dar. Eine stärkere

Diversifizierung und Durchdringen mit Wohnnutzungen des bislang einseitig durch Einzelhandel, Gewerbebetriebe und Dienstleistungen geprägten Gebietes steht daher im Einklang mit den im FNP grob formulierten städtebaulichen Entwicklungsvorstellungen. Aus planungsrechtlicher Sicht ist der Strundepark auf der Grundlage des § 34 Abs. 2 BauGB ein „faktisches Gewerbegebiet“. Diese Einstufung wurde bereits durch das Oberwaltungsgericht NRW bestätigt. Wohnungen sind nach den bisherigen gesetzlichen Vorgaben dort nicht zulässig, durch die Neuregelungen des Bau-Turbos unter Umständen erstmals genehmigungsfähig.

Städtebauliche Bewertung

Die Überbauung von Parkplätzen ist in Bergisch Gladbach bislang eine Seltenheit. Sie weist spezifische Vorteile auf. Sie erlaubt eine effizientere Flächenausnutzung und senkt die Investitionskosten. Auf der anderen Seite müssen von den BewohnerInnen aufgrund des hohen Anteils von asphaltierten Flächen, wenigen Begrünungsmöglichkeiten und den Lärmemissionen des Parkplatzverkehrs Abstriche in Bezug auf die Wohn- und Wohnumfeldqualität hingenommen werden. In der Fachwelt wird die Überbauung als ein probates Mittel für eine flächensparende Nutzung innerstädtische Bereiche eingestuft, in der Praxis allerdings von Baurägern bislang nur in wenigen Fällen umgesetzt.

Die vorgeschlagenen 6 (+2 Staffel)-geschossigen Gebäude überragen mit einer Höhe von 26m den städtebaulichen Rahmen des Strundeparks deutlich. Am Kreisverkehr Kürtener Straße / Hauptstraße (Kürtener Straße 2) befindet sich ein Wohn- und Geschäftshaus mit einer vergleichbaren Höhe, allerdings mit einer deutlich kompakteren Bauweise. Die vorgesehenen Gebäudelängen von etwa 100m bzw. 50m sind bislang im Strundepark ohne Vorbild. In Richtung Stadtmitte ist die Hauptstraße in diesem Abschnitt durch eine zwei- bis dreigeschossige Straßenrandbebauung geprägt. Abgesehen von den wenigen Punkthochhäusern im Stadtgebiet gibt es unterhalb der Ebene großformatiger Wohnparks (Bensberg, Gronau) kaum Vorbilder mit einem derartigen Bauvolumen.

Umweltbelange

Auch das Bauen nach dem „Bau-Turbo“ unterliegt gewissen Anforderungen. So müssen nach § 34 Abs. 3b BauGB die Vorhaben mit öffentlichen Belangen vereinbar sein, zu denen auch Umweltbelange gehören.

Das für die Bebauung vorgesehene Grundstück ist nicht von Überschwemmungen betroffen. Das festgesetzte Überschwemmungsgebiet erstreckt sich im Strundepark nur auf die Böschungsbereiche der Strunde. Anders sieht dies aus bei extremem Starkregen, bei dem das „Gebäude Ost“ um ca. 1m überschwemmt wird. Durch die Überbauung der Parkplätze entsprechen die Gebäude grundsätzlich den Anforderungen an Hochwasser angepasstes Bauen.

Die Auswirkungen des Bauvorhabens auf das Stadtklima müssten bei einer weiteren Befassung der Verwaltung mit der Planung fachgutachterlich geprüft werden. Der an die Kürtener Straße angrenzende Bereich des Strundeparks wurde in der Stadtklimaanalyse als „Gebiet mit einer erheblichen klimatisch-lufthygienischen Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsintensivierung“ eingestuft. Die Wohngebäude stehen zwar parallel zur Hauptkaltluftfrichtung des für das innerstädtische Klima wichtigen Strundetals, allerdings gibt es zusätzlich einen unbelasteten Kaltluftabfluss hangabwärts, für die die vorgesehenen Gebäude evtl. eine Barriere bilden könnten. Sollte das Bauvorhaben weiterverfolgt werden, ist zudem eine schalltechnische Untersuchung durchzuführen, in der die Empfindlichkeit des Bauvorhabens gegenüber den vorhandenen Lärmemissionen und die Auswirkungen des Vorhabens auf die umliegenden Einzelhandelsbetriebe geprüft werden müssten. Sowohl durch den Kunden- und Anlieferverkehr der Geschäfte als auch durch den Kfz-Verkehr auf

der Kürtener Straße sind die Vor- und Rückseiten der Wohngebäude stark lärmvorbelastet.

Die vorgeschlagenen Gebäude werden durch eine als Naturdenkmal eingetragene, das Orts- und Landschaftsbild prägende 220 Jahre alte Blutbuche getrennt. Der Baum darf durch das Bauvorhaben nicht beeinträchtigt werden. Zudem sollte das Orts- und Landschaftsbild bei der städtebaulichen und architektonischen Bewertung des Bauvorhabens als Bewertungskriterium unbedingt einbezogen werden.

Auswirkungen auf das faktische Gewerbegebiet

Mit der Drucksache Nr. 076/2026 (s. Ö 14 dieser Sitzung) empfiehlt die Verwaltung bei der Anwendung des Wohnungsbau-Turbos städtebauliche Grundsatzziele. Vier Ziele setzen sich explizit mit dem Schutz von Gewerbe auseinander. So soll der Bauturbo in Gewerbegebieten zumeist keine Anwendung finden. Nur in sehr begrenzten Ausnahmefällen – wenn durch beschlossene städtebauliche Planungen eine städtebauliche Weiterentwicklung z.B. hin zu einem Urbanen Gebiet oder Allgemeinen Wohngebiet gewünscht ist – kann der Bauturbo in Gewerbegebieten angewendet werden. Dem kann man hier entgegenen, dass es sich um kein beschlossenes, sondern um ein „faktisches“ Gewerbegebiet handelt. Wie oben dargestellt, werden Geschäfte des Strundeparks im städtischen Einzelhandels- und Nahversorgungskonzept angesichts ihrer Konkurrenz zur Innenstadt als zentrenkritisch eingestuft. Insofern gibt es ein beschlossenes städtebauliches Konzept, welches gerade nicht den Schutz des Einzelhandels an dieser Stelle verankert. Insofern würde man die Einschränkungen des Einzelhandels durch eine heranrückende Wohnbebauung hier vertreten können.

Städtebauliche Folgewirkung

Wenn zwei neue Gebäude mit einer wahrnehmbaren 7-8-Geschossigkeit und 26m Höhe sowie Gebäudelängen von etwa 100m bzw. 50m errichtet werden, setzen sie im unbeplanten Innenbereich (§ 34 BauGB) den neuen Bezugsmaßstab. In der Umgebung können vermutlich mögliche Nachahmer auch ohne ausdrückliche Zustimmung der Gemeinde oder Beteiligung des Gestaltungsbeirats in ähnlichem Stil nachverdichten.

Anforderungen an den Antragsteller

Der vorliegende Antrag fällt inhaltlich unter den Baulandbeschluss des Rates (Drucksache Nr. 0459/2022), nach dem bei Bauvorhaben mit mehr als 12 Wohneinheiten mindestens 30% der geplanten Geschossfläche als sozialen Wohnungsbau eingefordert werden. Die Verwaltung steht derzeit mit dem Rheinisch-Bergischen Kreis in Verhandlungen, ob trotz der aktuell ausgeschöpften Fördermittel für Bergisch Gladbach noch Mittel für sozialen Wohnungsbau zur Verfügung gestellt werden können. Darüber hinaus wäre – bei einer positiven Beschlussfassung – der Antragsteller verpflichtet,

- mit der Stadt eine Planungsvereinbarung und einen städtebaulichen Vertrag abzuschließen,
- das Vorhaben innerhalb einer bestimmten Frist umzusetzen (Bauverpflichtung),
- ein Entwässerungskonzept vorzulegen und
- die Kosten und Leistungen im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben (Planungen, Gutachten, prüffähige Unterlagen, u.a.) zu übernehmen (s. a. Grundsatzbeschluss Bau-Turbo, Tagesordnungspunkt Ö 15).

Fazit

Grundsätzlich scheint eine Wohnbauentwicklung trotz der Einschränkungen für den Einzelhandel vertretbar, sofern der Immissionsschutz eingehalten werden kann. Spannungen

können allerdings nicht ausgeschlossen werden. Auch wenn die Überbauung von Parkplätzen ein spannendes städtebauliches Konzept der Nachverdichtung und Flächenoptimierung ist, erscheint das Bauvolumen eines 100m langen Baukörpers mit einer wahrnehmbaren 7-8-Geschossigkeit nur bedingt städtebaulich vertretbar. Sollte der SPLA eine wohnbauliche Entwicklung am Standort weiterverfolgen, erscheint eine Reduktion des Gesamtvolumens sowie eine intensive Beratung durch den Gestaltungsbeirat angebracht. Zudem sollte ein städtebauliches Konzept auch die Folgewirkungen betrachten.

Weiterer Ablauf

Die Verwaltung bittet um eine Entscheidung des SPLA, ob das geschilderte Bauvorhaben weiterverfolgt werden soll. Je nachdem, wie der Ausschuss entscheidet, schlägt die Verwaltung die folgenden **Beschlussvarianten** vor:

- a) **Zustimmung:** „Das Vorhaben entspricht im Wesentlichen den städtebaulichen Zielen der Gemeinde. Die Verwaltung wird beauftragt, mit dem Antragsteller in Verhandlung zu treten, um eine genehmigungsfähige Variante des in den Anlagen 3, 4 und 5 dargestellten Bauvorhabens zu erwirken. Dabei ist ein städtebauliches Konzept vorzulegen und der Gestaltungsbeirat einzubinden. Die Zustimmung kann nach Abschluss eines städtebaulichen Vertrages in Aussicht gestellt werden.“

oder

- b) **Qualifizierung der Planunterlagen:** „Auf Basis der eingereichten Unterlagen ist eine abschließende Beurteilung nicht möglich. Die Verwaltung wird beauftragt, zusätzliche Planunterlagen einzufordern, aus denen sich die städtebauliche Einbindung des Vorhabens in den Strundepark beurteilen lässt. Der Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss fordert insbesondere (...) (*konkrete Forderung einfügen (Vorlage einer Kubatur, einer perspektivischen Darstellung des Bauvorhabens, o.ä.*). Das Vorhaben ist anschließend dem Ausschuss erneut zur Beschlussfassung vorzulegen.“

oder

- c) **Reduzierung des Vorhabens:** „Das städtebauliche Konzept überzeugt noch nicht. Das in den Anlagen 3, 4 und 5 dargestellte Bauvorhaben entspricht noch nicht den städtebaulichen Zielvorstellungen der Gemeinde. Grundsätzlich ist Wohnen am Standort vorstellbar, jedoch in reduzierter Form.“ (*ggfs. Forderung zu Kubatur einfügen*)

oder

- d) **Ablehnung:** „Der Strundepark sollte als Gewerbegebiet vor einer heranrückenden Wohnbebauung geschützt werden. Eine wohnbauliche Entwicklung im Strundepark entspricht nicht den städtebaulichen Zielvorstellungen der Gemeinde.“

Hinweis: In jedem Fall müsste der gewerbliche Anteil deutlich gekürzt oder komplett gestrichen werden, weil die Regelungen des Bau-Turbos ausdrücklich nur für Wohnungsbau gelten. Sollte zwischen dem Antragsteller und der Stadt eine Einigung erreicht werden, würde die Verwaltung bei Vorliegen der vollständigen Antragsunterlagen bei einer im Übrigen festgestellten planungsrechtlichen Genehmigungsfähigkeit den Ausschuss über die formelle Zustimmung gem. §§ 34 Abs. 3b bzw. 246e BauGB erneut entscheiden lassen.

Anlagen

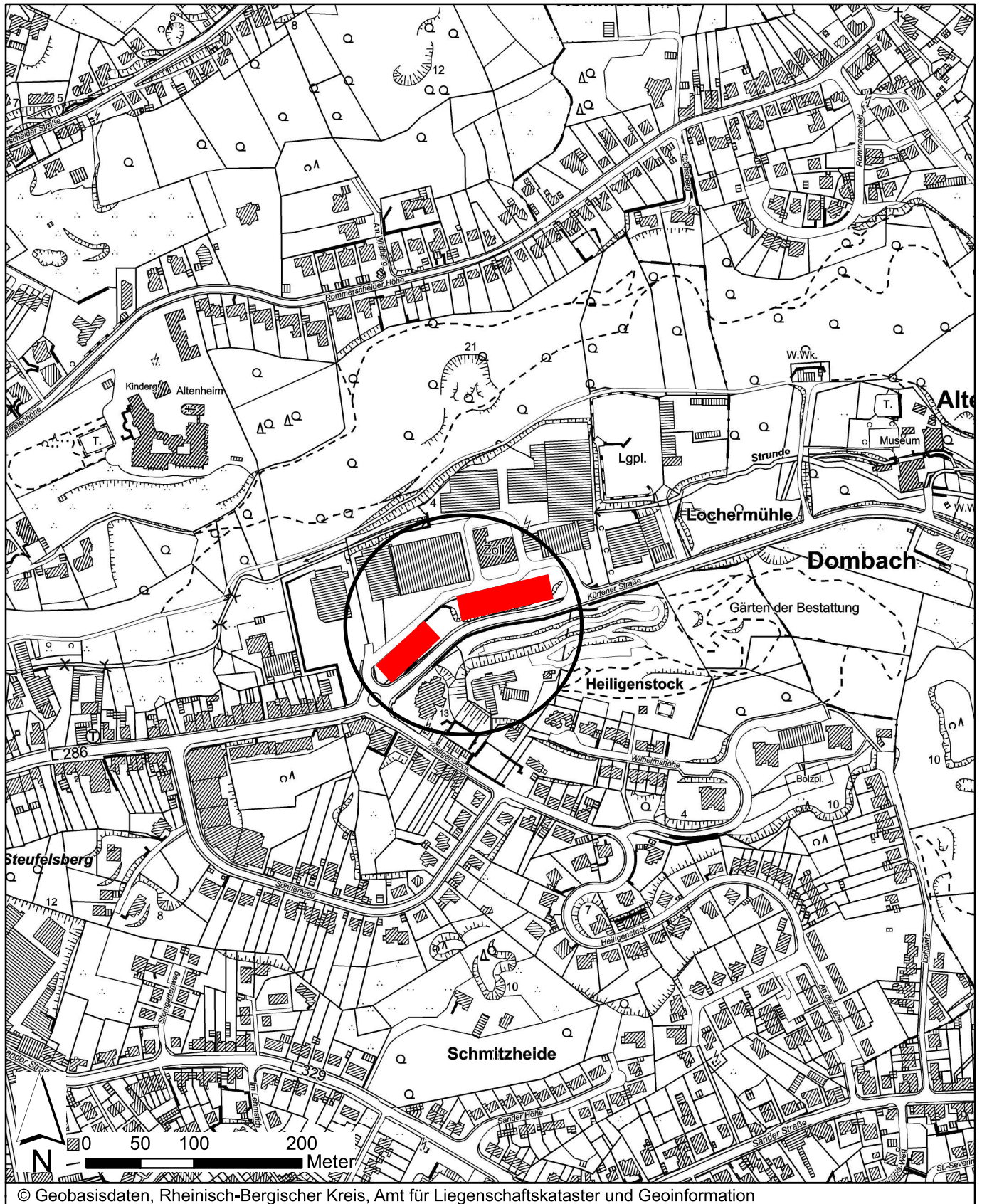
1. Übersichtsplan
2. Luftbild
3. Lageplan
4. Schnitte

Übersichtsplan

Bauvorhaben Strundepark

Prüfung nach "Bau-Turbo"

ohne Maßstab



© Geobasisdaten, Rheinisch-Bergischer Kreis, Amt für Liegenschaftskataster und Geoinformation

Luftbild

Bauvorhaben Strundepark

Prüfung nach dem „Bau-Turbo“

ohne Maßstab

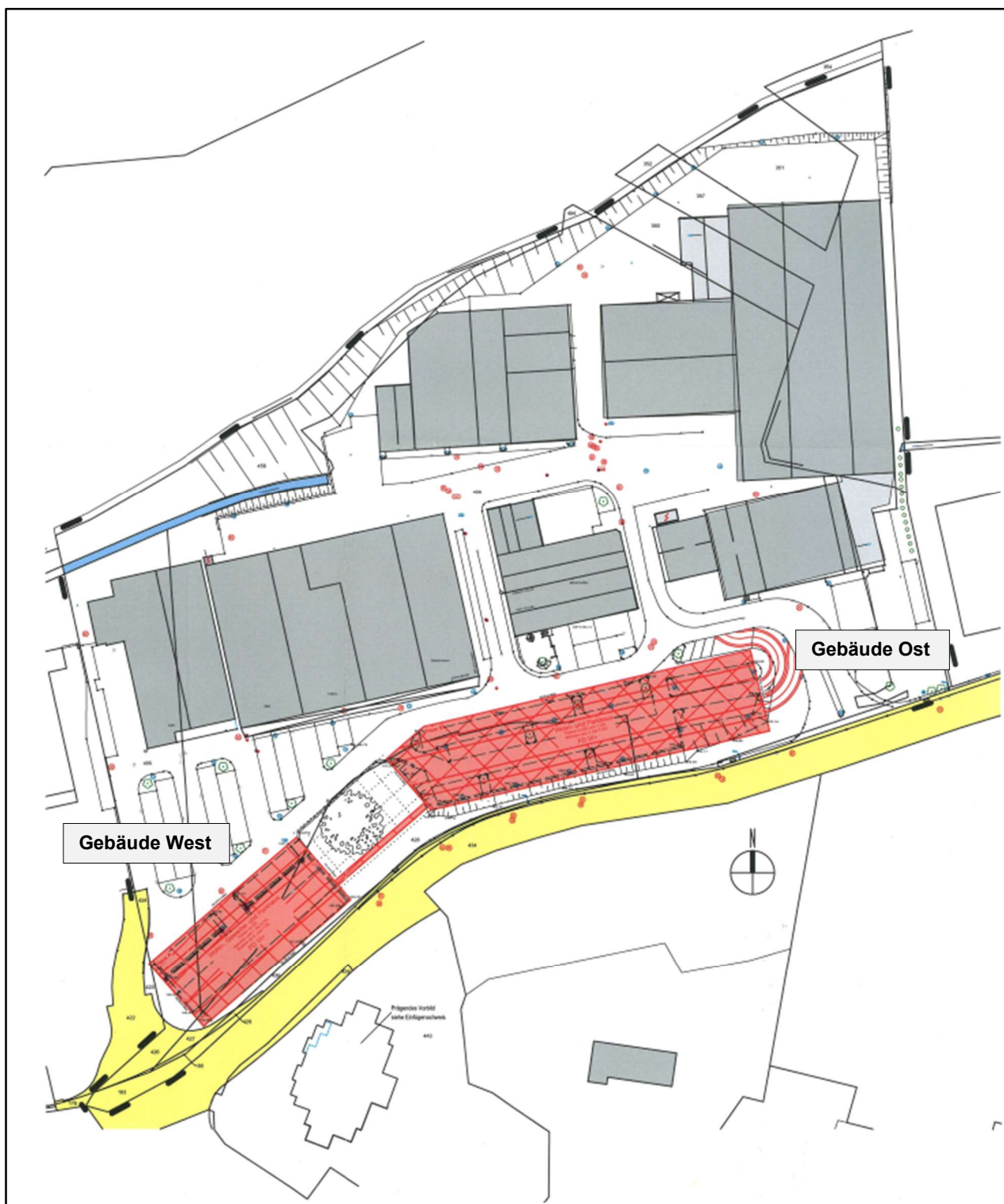


Lageplan

Bauvorhaben Strundepark

Prüfung nach dem „Bau-Turbo“

ohne Maßstab

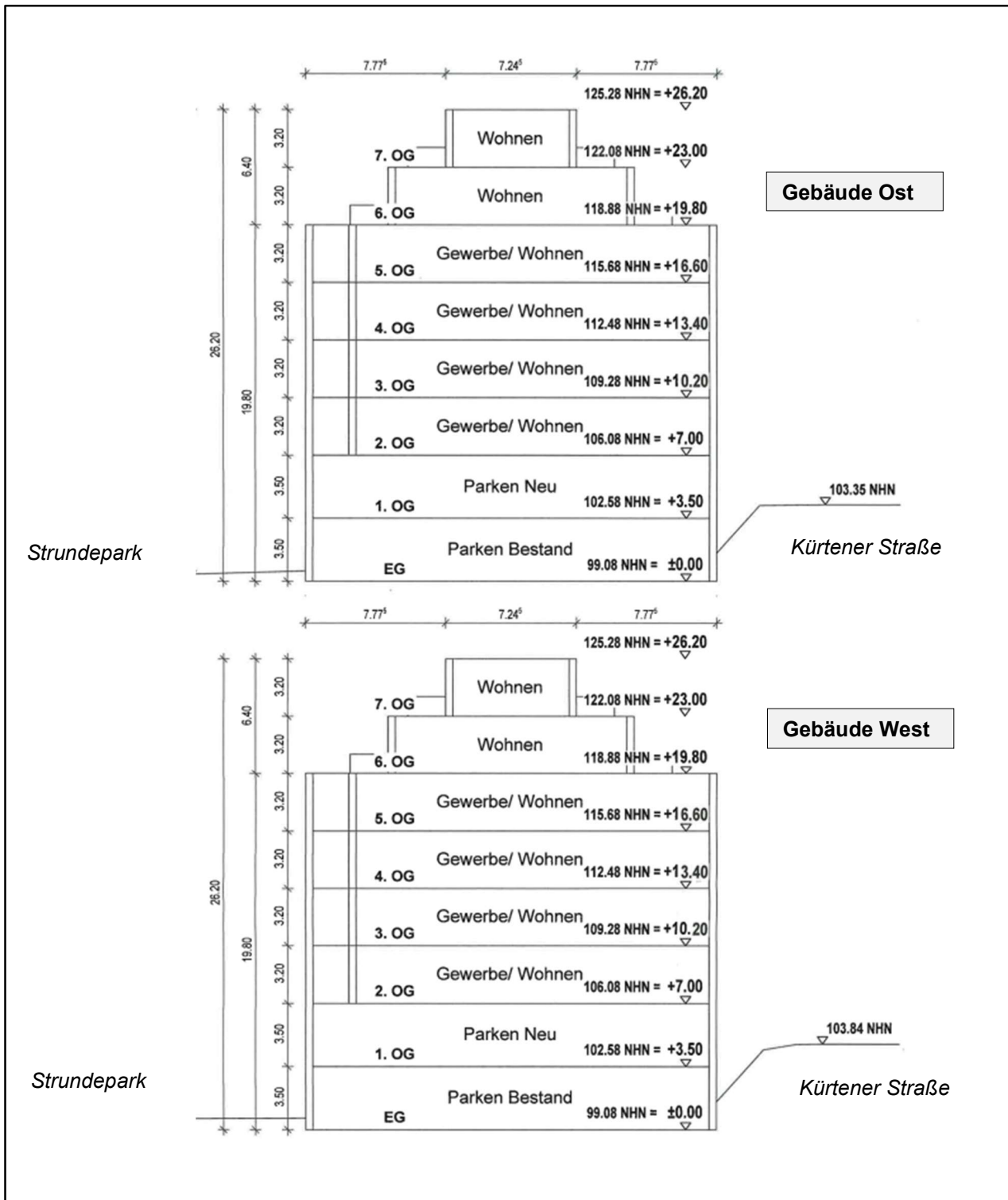


Querschnitte

Bauvorhaben Strundepark

Prüfung nach dem „Bau-Turbo“

ohne Maßstab



Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister
Federführender Fachbereich
Stabsstelle Zanders-Areal

Beschlussvorlage

Drucksachen-Nr. 0007/2026
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss	05.03.2026	Beratung
Rat der Stadt Bergisch Gladbach	24.03.2026	Entscheidung

Tagesordnungspunkt

Bauvorhaben Hauptstraße (Wohnanlage mit Kurzzeitpflegestation)

– Genehmigung nach dem Bauturbo

Beschlussvorschlag:

Der Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss empfiehlt dem Rat, für das Projekt Hauptstraße, die Zustimmung der Gemeinde gemäß dem sog. „Bau-Turbo“ (§ 31 Abs. 3 bzw. § 246e Baugesetzbuch (BauGB)) i. V. m. § 36a BauGB zu erteilen.

Auswirkungsübersicht Klimarelevanz:

keine Klimarelevanz:	positive Klimarelevanz:	negative Klimarelevanz:

Weitere notwendige Erläuterungen:

Mit der Verdichtung im bebauten Bereich werden Freiflächen im Außenbereich geschont. Zwar sind Wohngebäude heutigen Standards deutlich energieeffizienter als Gebäude mit älterer Bausubstanz. Der hohe CO²-Verbrauch bei der Produktion der für den Neubau benötigten Baumaterialien (insb. bei der Zementproduktion) überwiegt allerdings diesen positiven Effekt.

Finanzielle Auswirkungen:

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

Weitere notwendige Erläuterungen:

Sämtliche Investitionen im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben sind durch den Vorhabenträger zu übernehmen.

Personelle Auswirkungen:

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

Weitere notwendige Erläuterungen:

Die Betreuung des Bauvorhabens durch die Verwaltung kann durch das bestehende Personal abgedeckt werden.

Sachdarstellung/Begründung:

Einleitung

Seit der am 30.10.2025 in Kraft getretenen Novelle des Baugesetzbuchs (BauGB) sind eine Vielzahl von Wohnbauvorhaben, die vorher nicht genehmigt werden konnten, genehmigungsfähig. Durch die Novelle wurden die bekannten Instrumente der Befreiung von Festsetzungen eines Bebauungsplans (§ 31 Abs. 3 BauGB) und des Einfügens in Bereichen ohne Bebauungsplan (§ 34 Abs. 3b BauGB) gelockert. Darüber hinaus wurde in einer befristeten Regelung in § 246e BauGB – dem Kern des sog. „Bau-Turbos“ – die Möglichkeit geschaffen, Wohnzwecken dienende Vorhaben unter Abweichung von jeglichen Bindungen an das Baugesetzbuch und die Baunutzungsverordnung zu genehmigen.

Der Einsatz dieser Instrumente ist an die ausdrückliche Zustimmung der Gemeinde gebunden (§ 36a BauGB). Die Gemeinde erteilt die Zustimmung, wenn das Vorhaben mit ihren Vorstellungen über die städtebauliche Entwicklung des betreffenden Gebietes übereinstimmen.

Das Vorhaben einer Wohnanlage mit Kurzzeitpflegestation liegt im Bereich des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 2171 II – An der Gohrsmühle – („Zanders-B-Plan“), der auf das Plangrundstück bezogen ein „Kerngebiet (MK)“ festsetzt, in dem Wohnnutzungen nur untergeordnet zulässig sind. Entlang der Hauptstraße sind drei Geschosse zulässig, im Bereich zwischen der Straßenrandbebauung und dem Zanders-Areal jedoch nur ein Geschoss. Das Vorhaben entspricht weder in der Nutzung noch in der Geschossigkeit dem vorliegenden Bebauungsplan, wird jedoch aus unten näher erläuterten Gründen von der Verwaltung befürwortet. Unter Anwendung der neuen Regelungen der einschlägigen Paragraphen des sog. „Bau-Turbos“ könnte das Projekt nunmehr genehmigt werden.

Das Bauvorhaben

Der Stadt Bergisch Gladbach steht seit 2022 mit einem Projektentwickler in Kontakt, der die Interessen des Eigentümers der Grundstücke Hauptstraße 72 - 78 vertritt. Im Nov. 2021 wurde bereits eine – noch gültige – Baugenehmigung für ein dreigeschossiges Wohn- und Geschäftshaus als Baulückenschluss mit einem zweigeschossigen Boardinghaus im Hinterland erteilt. Eine Realisierung der erteilten Baugenehmigung hätte für die Stadt den gravierenden Nachteil, dass eine verkehrliche Anbindung des Zanders-Areals an die untere Hauptstraße in diesem Bereich nicht mehr möglich wäre.

Das bereits genehmigte Vorhaben wollte der Bauherr jedoch schon 2022 nicht mehr umsetzen und bevollmächtigte den erwähnten Projektentwickler, eine alternative Planung zu entwickeln. Damit ergab sich für die Stadt die große Chance, über einen Grundstückstausch die erwähnte Verbindung des Zanders-Geländes zur Hauptstraße im Rahmen der zukünftigen Entwicklung des Areals planen und umsetzen zu können. Auch für die private Projektentwicklung hat der Grundstückstausch (siehe auch Vorlage Nr. 0001/2026 im nicht-öffentlichen Teil) den Vorteil, dass das Plangebiet wirtschaftlicher zu bebauen ist.

In den vergangenen Jahren hat es in dieser Sache bereits viele Gespräche zwischen dem Projektentwickler und der Stadt gegeben. Nach mehrfacher Überarbeitung der Planung liegt nun seit einigen Monaten bei der Bauaufsicht eine Planung vor, die auf der Basis der zwischenzeitlich geänderten gesetzlichen Voraussetzungen (s.o.) genehmigungsfähig ist.

Vorgesehen ist eine Wohnanlage mit drei bis vier Geschossen und einer

Kurzzeitpflegestation sowie Büros und einem öffentlichen Café im Erdgeschoss. Der u-förmige Baukörper erstreckt sich entlang des geplanten Verbindungsweges zwischen der Hauptstraße und dem Zanders-Areal. Dieser Weg ist aktuell als Fuß- und Radweg geplant und soll nur im Einzelfall mit dem Kfz befahrbar sein (Müll- und Einsatzfahrzeuge u.ä.). Der Gebäudeteil entlang der Hauptstraße passt sich mit drei Geschossen plus Dach der dort vorhandenen Bestandsbebauung an. Die beiden zum Weg bzw. zum Zanders-Areal hin gelegenen Gebäudeteile sollen vier Geschosse (mit Flachdach) aufweisen.

Die Rahmenbedingungen

Für das Zanders-Areal wird derzeit eine städtebauliche Entwicklungsplanung durch das Büro Albert Speer und Partner (AS+P) erstellt. Das Planwerk soll am 29. April im SPLA zur Beschlussfassung vorgelegt werden. Das neue Stadtquartier auf dem Zanders-Areal grenzt in seinen Randbereichen weit überwiegend an vorhandene Straßen oder an Grünflächen. Entlang der unteren Hauptstraße wird es jedoch zu einer engen Verzahnung mit der Bestandsbebauung der Innenstadt kommen.

Mit dem Projekt Hauptstraße 72-78 würde nicht nur eine zusätzliche Wegeverbindung zwischen der Hauptstraße und dem neuen Quartier geschaffen, sondern auch eine erste bauliche Klammer zwischen dem Bestand und dem neuen Quartier.

Städtebauliche Bewertung

Mit der Einführung des „Bau-Turbos“ in das Baugesetzbuch ist auf dem Plangrundstück keine aufwändige Bebauungsplanänderung mehr erforderlich. Die Genehmigungsentscheidung liegt im Ermessen der Gemeinde und wird erteilt, wenn das Vorhaben der städtebaulichen Entwicklung und Ordnung entspricht.

Das Vorhaben Hauptstraße 72-78 stimmt mit den städtebaulichen Zielvorstellungen überein:

- Das Vorhaben entspricht dem Ziel der Innenentwicklung: Bisher gering verdichtete Flächen werden reaktiviert, die Vitalität des Zentrums gestärkt und der Außenbereich geschont.
- Durch das Vorhaben wird dringend benötigter Wohnraum geschaffen.
- Mit der Realisierung von seniorengerechtem Wohnen im Zusammenhang mit einer Kurzzeitpflegestation wird den Belangen einer alternden Gesellschaft Rechnung getragen.
- Die architektonische und städtebauliche Gestaltung wird im weiteren Verfahren noch im Gestaltungsbeirat beraten.

Umweltbelange

Auch das Bauen nach dem „Bau-Turbo“ unterliegt gewissen Anforderungen. So müssen z.B. nach § 31 Abs. 3 BauGB die Vorhaben mit den öffentlichen Belangen vereinbar sein. Insbesondere dürfen keine zusätzlichen erheblichen Umweltauswirkungen zu erwarten sein.

Umweltbelange werden durch das Bauvorhaben nicht negativ berührt. Das Plangrundstück ist heute zu fast 100 % versiegelt. Aufgrund der geplanten Tiefgarage wird es auch künftig bei diesem Versiegelungsgrad bleiben. Mit der Verdichtung im bebauten Bereich werden jedoch Freiflächen im Außenbereich geschont. Zwar sind Wohngebäude heutigen Standards deutlich energieeffizienter als Gebäude mit älterer Bausubstanz. Der hohe CO²-Verbrauch bei der Produktion der für den Neubau benötigten Baumaterialien (insb. bei der Zementproduktion) heben allerdings diesen positiven Effekt wieder auf.

Das für die Bebauung vorgesehene Grundstück ist nicht von Überschwemmungen betroffen. Das festgesetzte Überschwemmungsgebiet erstreckt sich weiter östlich auf dem Zanders-Areal.

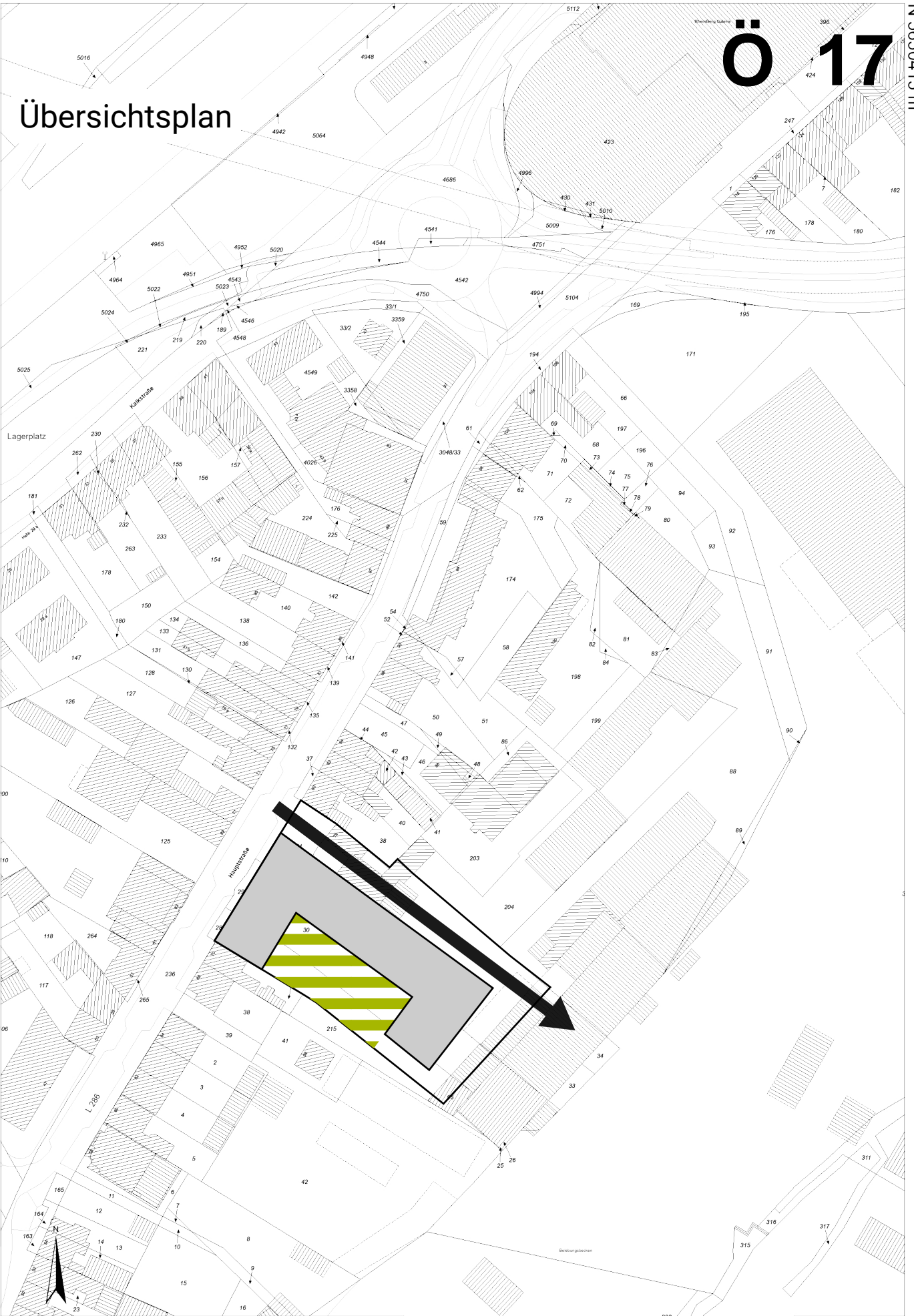
Fazit

Von Seiten der Verwaltung wird das Projekt Hauptstraße 72-78 ausdrücklich unterstützt. Das gilt sowohl für die Nutzung als auch insbesondere für die einmalige Gelegenheit einer Wegeverbindung zwischen der Hauptstraße und dem Zanders-Areal.

Anlagen

- Übersichtsplan
- Schnitte / Ansichten

Übersichtsplan



Ansichten mit Schnitten



Verbindungsweg von der Hauptstraße zum Zandergelände



BAUVORHABEN	Kurzeitpflege im EG 3 Wohngruppen im 1.OG Wohnungen im 2. und 3.OG Hauptstraße 72 - 78 in 51465 Bergisch Gladbach
ARCHITEKT	Böbs Architekten Geifckenstraße 27 20249 Hamburg Tel.: +49 40 28 80 35 90
PLANSTAND	Bauvoranfrage PLANINHALT
DATUM	15.12.2025
MASZSTAB	1 : 250
ANSICHTEN	Ö: 17
©BÖBSARCHITEKTEN	08

Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister
 Federführender Fachbereich
Stadtplanung

Mitteilungsvorlage

Drucksachen-Nr. 0809/2025
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Schule und Gebäudewirtschaft	25.02.2026	zur Kenntnis
Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss	05.03.2026	zur Kenntnis

Tagesordnungspunkt

Sachstandsbericht Neubau IGP

Kurzzusammenfassung:

Kurzbegründung:

Der Ausschuss für Schule und Gebäudewirtschaft beschloss den Neubau der Integrierten Gesamtschule Paffrath (IGP) neben der bestehenden IGP. Die Vorlage stellt die ersten Ergebnisse der hierfür notwendigen Grundlagenermittlung dar.

Auswirkungsübersicht Klimarelevanz:

keine Klimarelevanz:	positive Klimarelevanz:	negative Klimarelevanz:
		x

Weitere notwendige Erläuterungen:

Der Neubau der IGP hat negative Auswirkungen auf die Klimabilanz. Im weiteren Verfahren können nähere Angaben gemacht werden.

Finanzielle Auswirkungen:

	keine Auswirkungen:	Mehrerträge:		Mehraufwendungen:	
		lfd. Jahr	Folgejahre	lfd. Jahr	Folgejahre

konsumtiv:					
investiv:					
planmäßig:					
außerplanmäßig:					

Weitere notwendige Erläuterungen:

Neben dem Schulbau werden weitere Kosten auf die Stadt zu kommen, um die Fläche bebaubar zu machen.

Personelle Auswirkungen:

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

Inhalt der Mitteilung:

1. Einleitung

Der Ausschuss für Schule und Gebäudewirtschaft hat auf Grundlage einer vorangegangenen Machbarkeitsstudie und Wirtschaftlichkeitsberechnung am 18.06.2025 den Abbruch und Neubau der Integrierten Gesamtschule Paffrath (IGP) beschlossen (Drs. 0185/2025). In diesem Zuge wurde die Verwaltung mit der Prüfung der Umsetzbarkeit des Neubaus und der Nutzung des Bestandsgebäudes als Interim beauftragt.

Die Anfang der 1970er Jahre erbaute Gesamtschule liegt im nordwestlichen Stadtteil Bergisch Gladbach-Paffrath und ist mit sechs Zügen und ca.1400 Schülerinnen und Schülern die größte Schule der Stadt. Für das "Freizeitzentrum Paffrath" gilt der gleichnamige Bebauungsplan Nr. 54, Teil 1 aus dem Jahr 1974, der neben weitläufigen Grünflächen und einer denkmalgeschützten Wohnbebauung insbesondere Gemeinbedarfsflächen für Schul-, Freizeit- und Sportanlagen festsetzt.

Der Neubau der Gesamtschule soll westlich der bestehenden IGP erfolgen (siehe Anlage 1: Luftbild). Die erfolgte Grundlagenermittlung kommt zu dem Ergebnis, dass die Flächenkapazitäten für einen Schulneubau auf der vorgesehenen Wiesenfläche begrenzt sind. Konkurrierende Nutzungsansprüche wie entgegenstehende Planungen und von Bebauung freizuhaltenen Flächen begrenzen die Potenzialflächen maßgeblich. Die ersten Untersuchungen kommen zu dem Ergebnis, dass mit hoher Wahrscheinlichkeit aufwändige Maßnahmen erforderlich sein werden, um eine ausreichende Flächenverfügbarkeit für die neue Gesamtschule bereitzustellen. Im Folgenden werden die erhobenen Informationen und die sich daraus ergebenden Flächenpotenziale dargestellt. Die Verfügbarkeit der Flächenpotenziale ist in der Regel an vorherige Maßnahmen gebunden.

2. Grundlagenermittlung

Ziel der Grundlagenermittlung ist es, eine möglichst große und geeignete Fläche zu ermitteln, die dem Schulbau ausreichend Raum für die erforderlichen Funktionen und Entwicklungen bietet.

Betrachtungsraum

Das Fokusgebiet westlich des IGP-Bestandsgebäudes (potenzieller Schulstandort) ist von Wohnbebauung, Grünflächen, einem baumbestandenen Wanderparkplatz, der denkmalgeschützten "Paffrather Mühle" am Mühlenteich, Tennis- und Padelanlagen und einem brachliegenden Fußballplatz umgeben. Schmutz- und Regenwasserkanäle, ein verrohrter Bach und eine Ferngasleitung liegen im Untergrund der Grünfläche. Darüber hinaus erschweren weitere Restriktionen die Bebauung.

Restriktionen

Im Folgenden sind die möglichen Einschränkungen für das potenzielle Baugrundstück aufgeführt (siehe Anlage 2: Konfliktplan).

Die im Plan dargestellten Kanäle, der verrohrte Mutzbach sowie die Ferngasleitung der Open Grid Europe GmbH (OGE) dürfen einschließlich ihrer Schutzabstände nicht überbaut werden. Auch das festgesetzte Überschwemmungsgebiet (ÜSG) sowie das

Landschaftsschutzgebiet sind gesetzlich geschützt und so von Bebauung freizuhalten.

Die bestehenden Nutzungen wie der Tennis- und Padelplatz, der Fußballplatz und der Wanderparkplatz schränken die potenziellen Bauflächen ein.

Im Bereich des Untersuchungsgebietes kann es bei Starkregenereignissen zu Überflutungen kommen, die bei einer Bebauung zu berücksichtigen sind. Auch die unbelastete Luftleitbahn im Norden und der Talwind im Südwesten des Grundstückes sind zu beachten.

Der Regionalplan Köln stellt für den Bereich des Wanderparkplatzes einen Freiraum und Grünzug dar. Für eine Überbauung ist eine Zusage der Bezirksregierung erforderlich.

3. Lösungsansätze

Die gesetzlichen Vorgaben zu Landschaftsschutzgebiet und Überschwemmungsgebiet sind zwingend zu beachten. Die Ferngasleitung unterliegt nicht dem städtischen Zugriff. Um eine größtmögliche zusammenhängende Fläche für den Schulneubau zu finden, ist der Fokus auf Maßnahmen im städtischen Einflussbereich zu legen. Hierzu zählen Überlegungen zu Bach- und Kanalverlegungen, deren Lage zu unterschiedlichen Potenzialflächengrößen führt. Hieraus ergeben sich folgende Varianten:

Variante 1 | Bestand (Anlage 3)

Variante 1 sieht keine Verlegung von Bach und Kanälen vor. Im Untersuchungsgebiet befinden sich ein von Norden in Richtung Mühlenteich verlaufender Regenwasserkanal (RW), ein von Norden nach Süden verlaufender Schmutzwasserkanal (SW) sowie der innerhalb eines zweigeteilten Regenwasserkanales (Doppelkanalsystem) von Osten Richtung Mühlenteich verlaufende Mutzbach.

→ Daraus ergibt sich folgende Potenzialfläche:

Durch die Nicht-Überbaubarkeit der Kanäle/des Bachs teilt sich die Potenzialfläche in drei Teilbereiche auf (Campuslösung).

Vorteile:

- Keine kosten- und zeitaufwändigen Verlegungen von Bach und Kanälen

Nachteile:

- Unklar, ob ausreichende Flächenkapazitäten vorhanden sind
- Campuslösung architektonisch aufwändiger, kostenintensiver, Trennung von zusammenhängenden Funktionen
- Wegfall- oder Reduzierung des Wanderparkplatzes einschließlich Baumbestand

Variante 2 | RW+SW - Kanalverlegung (Anlage 4)

Variante 2 sieht die Verlegung des nördlichen Regenwasserkanals und des Schmutzwasserkanals vor:

- Der nördliche RW-Kanal wird entlang der Grundstücksgrenze, die Ferngasleitung südlich querend, in Richtung Mühlenteich geführt.
- Der von Norden nach Süden verlaufende SW-Kanal wird entlang der nördlichen Grundstücksgrenze bis zur Trasse der Ferngasleitung und von dort aus Richtung Süden zur bisherigen Einleitstelle geführt.

→ Daraus ergibt sich folgende Potenzialfläche:

Im Vergleich zu Variante 1 ergibt sich durch die Kanalverlegungen eine größere zusammenhängende Potenzialfläche. Die Fläche des Wanderparkplatzes kann als optionale Baufläche betrachtet werden.

Vorteile:

- Größere zusammenhängende Fläche
- Keine kosten- und zeitintensive Bachverlegung

Nachteile:

- Kosten- und zeitaufwändige Kanalverlegungen
- Möglicher Wegfall- oder Reduzierung des Wanderparkplatzes einschließlich Baumbestand

Variante 3 | Kanalverlegungen + Bachoffenlegung (Anlage 5)

Variante 3 sieht die Verlegung des nördlichen Regenwasserkanals, des südlichen Doppelkanalsystems (RW), des Schmutzwasserkanals sowie des Mutzbachs vor.

Verlegung / Offenlegung des Mutzbachs:

- Der Mutzbach wird von dem südlichen Regenwasserkanal getrennt und bereits von der Kempener Straße in die Borngasse umgeleitet.
- Von der Borngasse verläuft der Bach kanalisiert zwischen der Wohnbebauung auf das Schulgrundstück.
- Die Offenlegung erfolgt entlang der nördlichen Grundstücksgrenze über die Ferngasleitung und die Franz-Heider-Straße bis zum Mühlenteich.

Verlegung der nördlichen und südlichen RW-Kanäle + des SW-Kanals:

- Der nördliche RW-Kanal wird in den offengelegten Mutzbach überführt.
- Der von Norden nach Süden verlaufende SW-Kanal wird entlang der nördlichen Grundstücksgrenze bis zur Trasse der Ferngasleitung und von dort aus Richtung Süden bis zur bisherigen Einleitstelle geführt.
- Das südliche Doppelkanalsystem (RW) wird ohne den Mutzbach in Richtung südliche Grundstücksgrenze verlegt und in den Mühlenteich eingeleitet (Machbarkeit muss noch geprüft werden).

→ Daraus ergibt sich folgende Potenzialfläche:

Im Vergleich zu den Varianten 1 und 2 entsteht eine große zusammenhängende Potenzialfläche. Auf den Wanderparkplatz als Potenzialfläche kann voraussichtlich verzichtet werden.

Vorteile:

- Große zusammenhängende Fläche
- Kein Wegfall oder Reduzierung des Wanderparkplatzes einschl. Baumbestand
- Gesetzliche Vorgabe zur Trennung von Bach und RW-Kanal wird erfüllt. (Alternativ wäre eine verrohrte Bachführung innerhalb der Borngasse möglich)

Nachteile:

- Kosten- und zeitaufwändige Kanalverlegungen
- Kosten- und zeitintensive Bachoffenlegung, einschl. Dükerung der Ferngasleitung (Planfeststellungsverfahren notwendig)
- Aufgrund der Größe des südlichen RW-Kanalbauwerks => Risiko: geringer Flächengewinn bei hohem Aufwand (Prüfung notwendig) (siehe Anlage 6: Kanalsystem)

Grobe Kosten- und Zeitschätzung für die Kanalbau-/Bacharbeiten

Bei der Durchführung der Maßnahmen entstehen zusätzliche Kosten und Zeiten, die beim Schulneubau bislang nicht berücksichtigt wurden.

Die Kosten für die Bachverlegung werden auf ca. 5 Mio. Euro brutto und die Verlegungen von SW-Kanal und nördlichem RW-Kanal auf ca. 2 Mio. Euro brutto geschätzt. Die Verlegung des südlichen RW-Kanals (Doppelkanalsystem) muss zunächst noch auf Machbarkeit geprüft werden. Hier ist eine Summe von ca. 6,5 Mio. Euro brutto anzunehmen.

Die Kanalbau-/Bacharbeiten werden inklusive Planung auf ca. 4 Jahre geschätzt. Welche Maßnahmen parallel zum Schulneubau erfolgen können, muss im weiteren Prozess geprüft werden.

4. Weitere zu beachtende Punkte

Bezirkssportanlage

Im Jahr 2022 stimmte der Ausschuss für Bildung, Kultur und Sport grundsätzlich einem Umbau des Tennensportplatzes (Fußballplatz) in eine „Bezirkssportanlage NordWest“ zu (Drs. 0320/2022).

Eine Bezirkssportanlage (BZA) hat einen deutlich höheren Flächenbedarf als der vorhandene Sportplatz. Die widersprüchliche Beschlusslage zu Schulneubau und BZA erfordert eine Priorisierung. Ggf. können im weiteren Planungsprozess beide Nutzungen auf den zur Verfügung stehenden Flächen Berücksichtigung finden.

Abstimmung mit der Regionalplanungsbehörde

Der Regionalplan Köln stellt für den Wanderparkplatz einen allgemeinen Freiraum- und Agrarbereich dar, der mit einem regionalen Grünzug überlagert ist. Diese Fläche ist grundsätzlich von Bebauung freizuhalten. Die offizielle landesplanerische Anfrage wird im anschließenden Bauleitplanverfahren gestellt. Nach ersten Gesprächen ist eine Ausnahme jedoch wahrscheinlich.

Verkehr

Mit dem Ziel die bestmögliche Erschließung zu ermitteln, wird im Frühjahr eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt.

5. Überlegungen zum Umsetzungsprozess

Nach der Erarbeitung der Potenzialflächen soll im nächsten Schritt eine Kubaturstudie beauftragt werden, die die Flächenverfügbarkeit im Kontext des erforderlichen Raumprogramms für den Schulneubau betrachtet. Mittels einer ersten Dimensionierung und Positionierung von Gebäudekuben werden dabei die Potenzialflächenvarianten auf Eignung getestet. Mit den Erkenntnissen aus dieser Studie und weiteren Informationen zur Bach- und Kanalverlegung kann anschließend eine Entscheidung herbeigeführt werden, welche Variante bzw. Varianten weiterverfolgt werden soll bzw. sollen.

Auf Grundlage der festgelegten Kubatur- und Flächenvarianten soll darauf aufbauend die frühzeitige Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung im Rahmen des erforderlichen Bebauungsplanverfahrens durchgeführt werden. Die Stellungnahmen aus der Beteiligung ergänzen die rahmengebenden Informationen für den weiteren Planungsprozess.

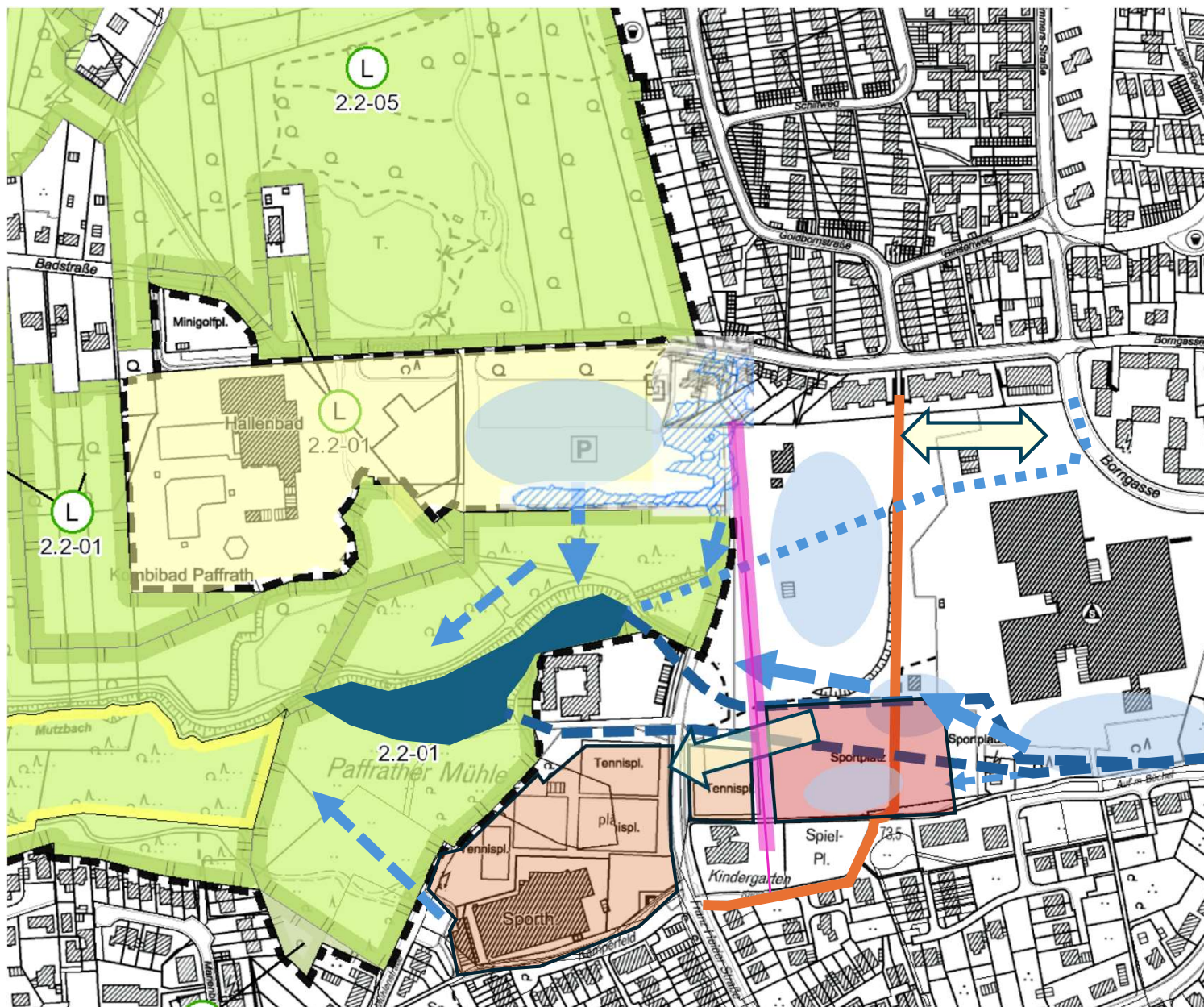
Ein zentraler Baustein ist hierbei das Vergabeverfahren, mit dem die beste städtebauliche und architektonische Lösung für den Neubau der IGP gefunden werden soll.



© Stadt Bergisch Gladbach
© Geobasisdaten: Amt für Liegenschaftskataster und Geoinformation, Rheinisch-Bergischer Kreis

ohne Maßstab

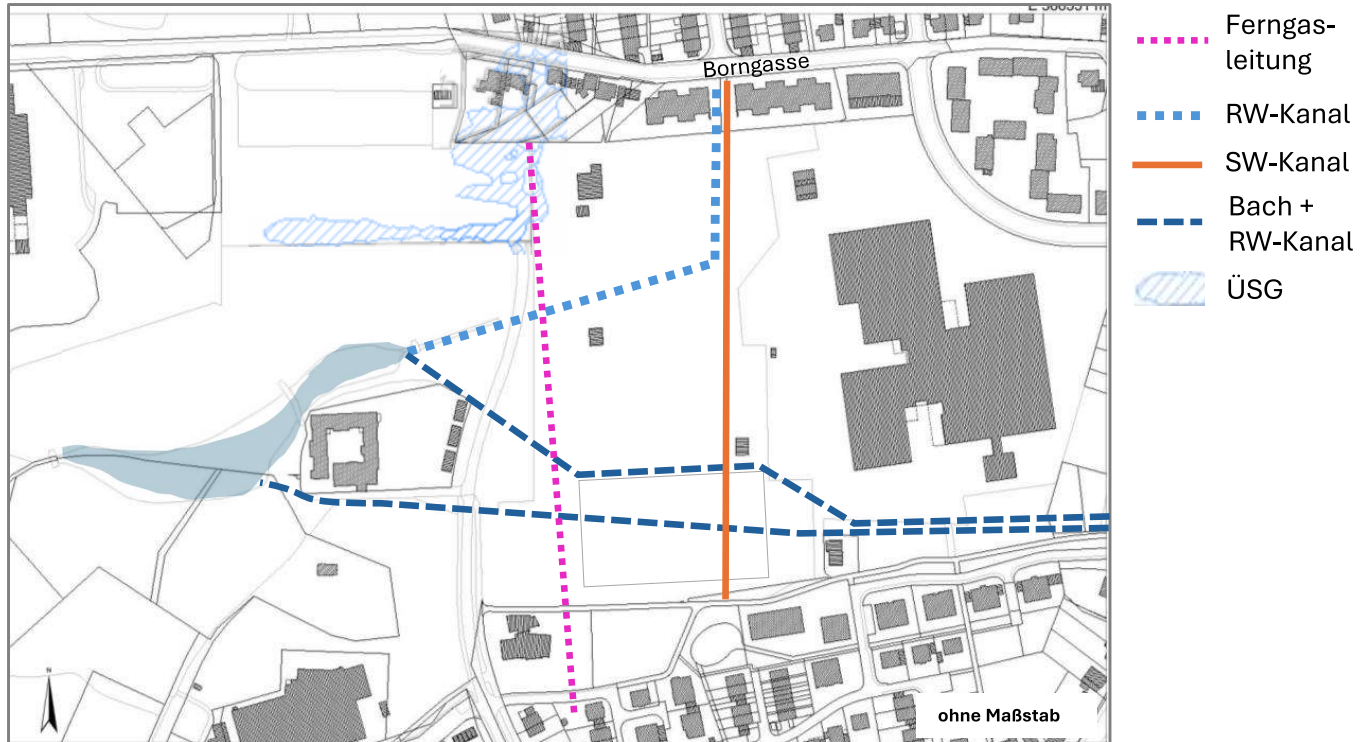
Konfliktplan



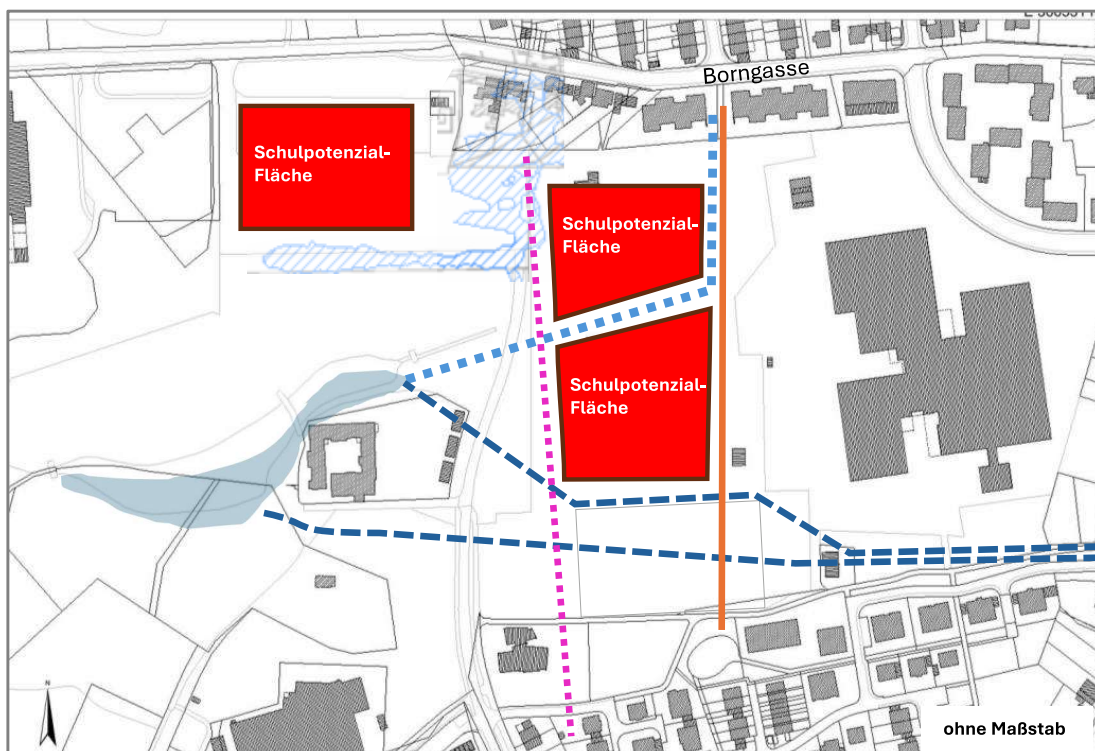
	Ferngasleitung	
	Regenwasser- + Grundwasserkanal	
	Mutzbach + Regenwasserkanal	
	Schmutzwasserkanal	
	Starkregenfließrichtung	
	Überflutungsfläche/ÜS G	
	Tennisplätze + -halle	
	Sportplatz	
	Regionalpl. Freiraum + Grünzug	
	Unbelastete Luftleitbahn	
	Unbelasteter Talwind	
	LSG	

VARIANTE 1 | BESTAND

Kanäle und Leitungen

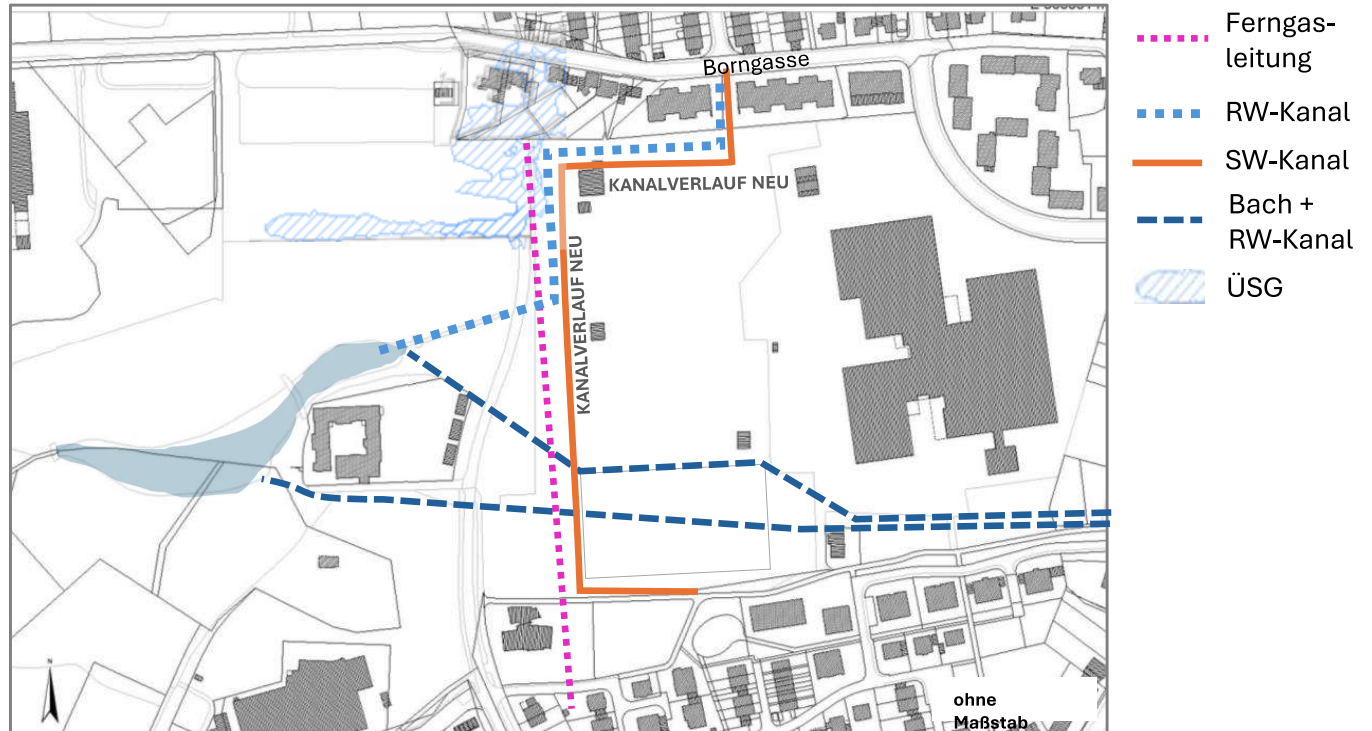


Potenzialfläche

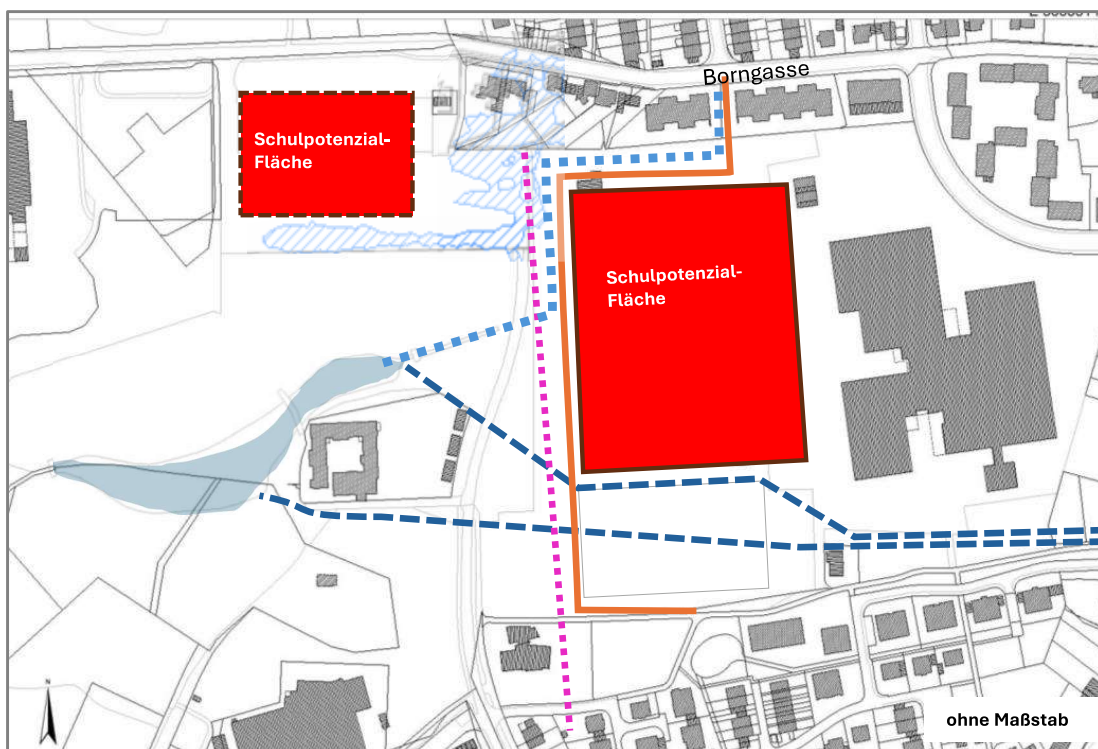


VARIANTE 2 | RW + SW - KANALVERLEGUNG

Kanalverlegungen

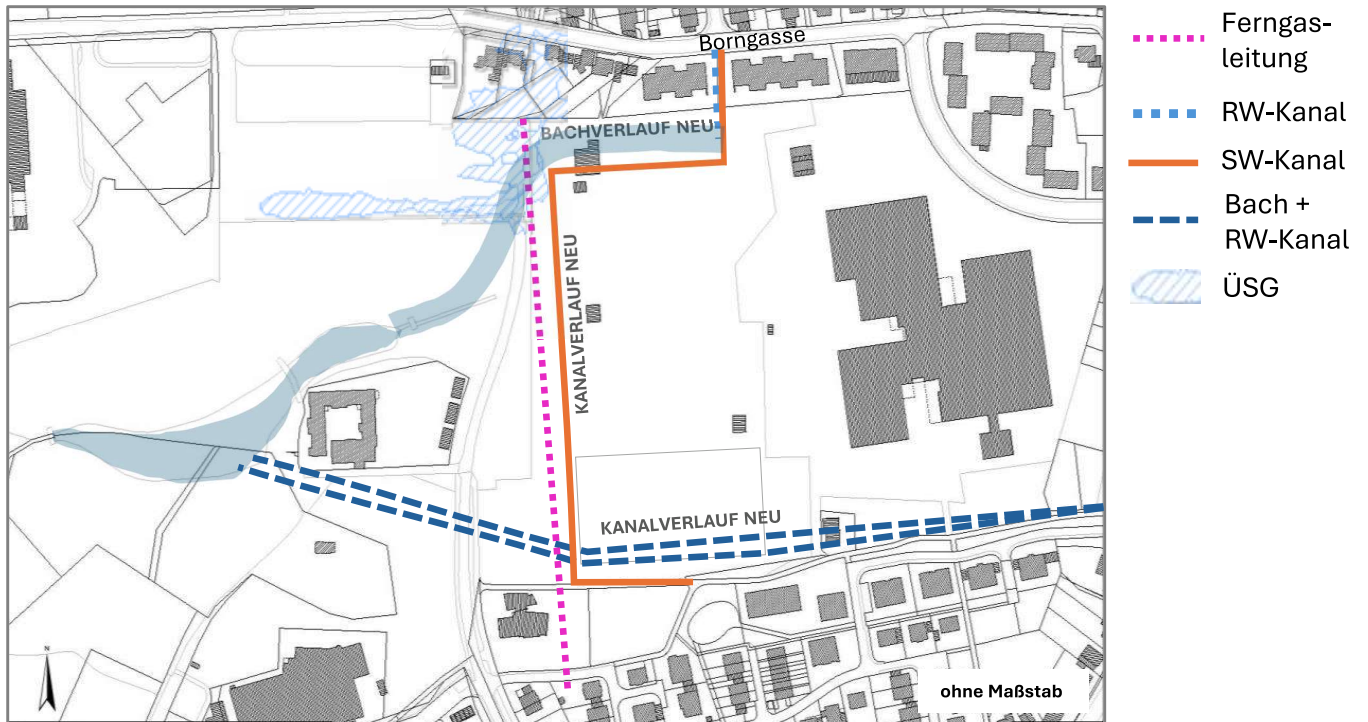


Potenzialfläche

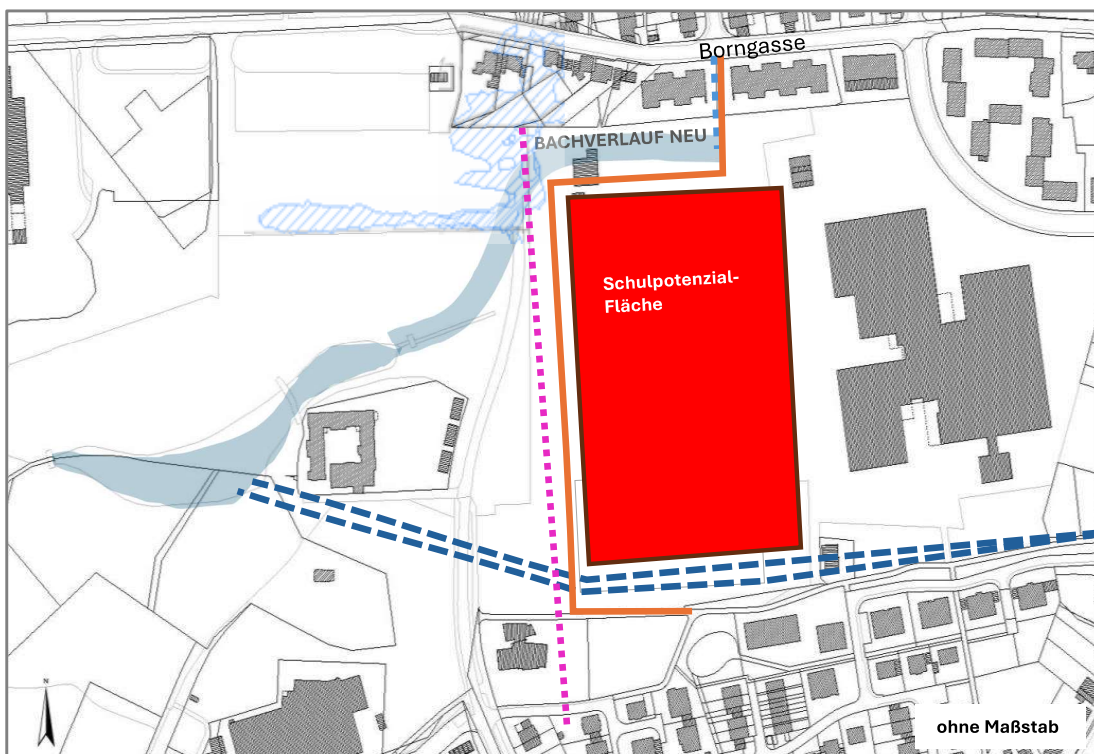


VARIANTE 3 | KANALVERLEGUNGEN + BACHOFFENLEGUNG

Kanalverlegungen und Bachoffenlegung



Potenzialfläche





Südliches RW-Kanalsystem

Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister
 Federführender Fachbereich
 Stadtentwicklung

Mitteilungsvorlage

Drucksachen-Nr. 0023/2026
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss	05.03.2026	zur Kenntnis

Tagesordnungspunkt

Freiflächen Photovoltaik-Konzept

Kurzzusammenfassung:

Kurzbegründung:

(...)

Risikobewertung:

(...)

Finanzielle Auswirkungen:

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

Weitere notwendige Erläuterungen:

(...)

Inhalt der Mitteilung:

Der Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss ist in der Sitzung am 27.11.2025 dem Vorschlag der Verwaltung, zur räumlichen Steuerung von Freiflächensolaranlagen ein städtebauliches Entwicklungskonzept nach § 1 Abs. 11 Nr. 6 Baugesetz zu erarbeiten, nicht gefolgt. Nach mündlichem Vortrag der Verwaltung wird das weitere Vorgehen beraten.



Ö 19

**Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister**

Stadt Bergisch Gladbach · 51439 Bergisch Gladbach

**Fachbereich 6
60 Mobilität und Stadtentwick-
lung**

Rathaus Bensberg
Wilhelm-Wagener-Platz
51465 Bergisch Gladbach
Marco Lassotta, Zimmer E07
Telefon: (02202) 14 14 97
Telefax: (02202) 14 70 14 97
m.lassotta@stadtgl.de

26.01.2026

Stellungnahme fehlendes Freiflächen-Solarkonzept

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss ist in der Sitzung am 27.11.2025 dem Vorschlag der Verwaltung, zur räumlichen Steuerung von Freiflächensolaranlagen ein städtebauliches Entwicklungskonzept nach § 1 Abs. 11 Nr. 6 Baugesetzbuch zu erarbeiten (Drucksachen-Nr. 0669/2025), nicht gefolgt. Zur Notwendigkeit einer als städtebauliches Entwicklungskonzept zu beschließenden Potenzialanalyse für Freiflächensolaranlagen erhalten Sie folgende ergänzende fachliche Stellungnahme der Verwaltung.

Ausgangslage:

Mit dem am 31.12.2025 in Kraft getretenen „Regionalplan Köln - Sachlicher Teilplan Erneuerbare Energien“ wurde im Regierungsbezirk Köln, auf Ebene der Regionalplanung für Kommunen, die Möglichkeit geschaffen, durch eine Änderung des Flächennutzungsplans und die Aufstellung von Bebauungsplänen Freiflächensolaranlagen im bisherigen Außenbereich planungsrechtlich zu ermöglichen. In Bergisch Gladbach müssten entsprechende Planungen in die Prioritätenliste der Bauleitplanung aufgenommen werden. Zentraler Anlass für die Verabschiedung des Sachlichen Teilplans sind Erfordernisse des Klimaschutzes und der Energiewende sowie die dahingehend geänderten rechtlichen Rahmenbedingungen, die einen beschleunigten Ausbau der Erneuerbaren Energien vorsehen. Die Verwaltung begrüßt diese Zielsetzung und hat in diesem Zusammenhang im Rahmen des Aufstellungsverfahrens des Teilplans eine positive Stellungnahme abgegeben.

Im Vorgriff auf den Teilplan hat die Verwaltung mögliche Flächenpotentiale für Freiflächensolaranlagen (= Photovoltaik und Solarthermie) auf Grundlage des Energieatlasses NRW des Landesamts für Natur, Umwelt und Klima Nordrhein-Westfalen (LANUK) betrachtet. Der Energieatlas NRW hat für das gesamte Landesgebiet Nordrhein-Westfalen positive und negative Kriterien für Flächenpotentiale auf größerer Maßstabsebene analysiert (s. https://energieatlas.nrw.de/site/karte_solarkataster). Im Ergebnis erscheinen weite Teile des Freiraums mit Ausnahme von Waldflächen sowie von Flächen, die dem Naturschutz unterliegen, grundsätzlich für die Nutzung von Freiflächensolaranlagen geeignet.

www.bergischgladbach.de
info@stadt-gl.de

Allgemeine Öffnungszeiten:
Montag bis Freitag 9:00 – 12:00 Uhr
Donnerstag 14:00 – 18:00 Uhr
Abweichende Öffnungszeiten
sind oben vermerkt.

Bankverbindungen:
Kleingruppenkasse IGGH
Bankleitzahl: 370 502 99
Konto: 312 000 015
IBAN: DE93 3705 0299 0312 0000 15
5103 / BIC: COKSDF33

VR Bank eG Bergisch Gladbach
Bankleitzahl: 370 626 00
Konto: 3 702 425 017
IBAN: DE50 3706 2600 3702 4250 17
SWIFT / BIC: GENODEF1PAF

Eine als städtebauliches Entwicklungskonzept beschlossene Potenzialanalyse beinhaltet die Festlegung geeigneter Flächen bzw. Ausschlussbereiche sowie Ausbauziele, gestalterische Kriterien und planerische Leitlinien zur raumverträglichen Integration der Freiflächensolaranlagen. Als Ergebnis sollen besonders für Freiflächensolaranlagen geeignete Flächen identifiziert werden. Das Konzept soll der Entscheidung, ob einem Antrag eines Energieversorgungsunternehmens im Einzelfall stattgegeben und ein Bauleitplanverfahren eingeleitet werden soll, zu Grunde gelegt werden. Ein derartiges Konzept wird grundsätzlich unter Einbindung relevanter Akteur*innen (u. a. Bürger*innen, Landwirtschaft, Energieversorger, Umwelt und Naturschutzverbände) sowie unter Berücksichtigung aktueller energie- und klimapolitischer Zielsetzungen erstellt.

Abschätzung der Folgen eines fehlenden Entwicklungskonzeptes:

Das Fehlen eines städtebaulichen Entwicklungskonzepts zur Steuerung von Freiflächensolaranlagen wirkt sich auf Qualität, Effizienz und Rechtssicherheit von Bauleitplanverfahren aus. Ein solches Konzept dient grundsätzlich dazu, die gemeindliche Entwicklungsstrategie festzulegen, raumbedeutsame Nutzungen zu koordinieren und eine transparente und konsistente Entscheidungsgrundlage zu schaffen. Wird auf ein Entwicklungskonzept verzichtet, hat dies die folgenden Konsequenzen:

1. Entwicklungskonzept als Handlungsempfehlung des Landes NRW

Mit der derzeit laufenden 3. Änderung des Landesentwicklungsplans NRW (LEP) werden die landesplanerischen Rahmenbedingungen für Freiflächensolaranlagen weiterentwickelt. Die Landesregierung geht davon aus, dass Kommunen eigene strategische Grundlagen zur räumlichen Steuerung von Freiflächensolaranlagen entwickeln (s. Ziel 10.2-14 „Raumbedeutsame Freiflächen-Solarenergie“, Begründung). Sie empfiehlt den Kommunen, eigene, förmlich beschlossene städtebauliche Entwicklungskonzepte gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB zu erstellen. Ein Verzicht auf die Erstellung eines solchen kommunalen Konzepts bedeutet daher, dass eine zentrale landesplanerische Handlungsempfehlung ungenutzt bleibt.

2. Fehlende strategische Steuerung und Zielorientierung

Ohne ein städtebauliches Entwicklungskonzept fehlt der Stadt Bergisch Gladbach eine verbindliche strategische Grundlage mit konkreten flächenmäßigen Ausbauzielen, anhand derer Standorte für Freiflächensolaranlagen bewertet und priorisiert werden können. Es besteht die Gefahr einer punktuellen, einzelfallbezogenen Planung, die nicht in die langfristigen Entwicklungsziele der Gemeinde eingebettet ist. Dies kann zu einer räumlich unkoordinierten Ansiedlung von Anlagen führen und die städtebauliche Gesamtentwicklung beeinträchtigen.

3. Reduzierte Planungs- und Rechtssicherheit im Einzelfall

Ein wesentliches Ziel der Bauleitplanung ist die Herstellung von Planungs- und Entscheidungssicherheit für Verwaltung, Politik, Vorhabenträger und Öffentlichkeit. Ohne konzeptionellen Rahmen fehlt der Nachweis, nach welchen Kriterien die Gemeinde geeignete oder ungeeignete Standorte für Freiflächensolaranlagen identifiziert hat. Dies kann im Einzelfall insbesondere im Hinblick auf die gesetzlichen Anforderungen an die Abwägung (§ 1 Abs. 7 BauGB) problematisch sein. Die fehlende konzeptionelle Begründung kann im Einzelfall dazu führen, dass Abwägungsentscheidungen als nicht ausreichend nachvollziehbar oder inkonsistent bewertet werden und ein Bauleitplan für Freiflächensolaranlagen den Anforderungen an eine ordnungsgemäße Abwägung nicht genügt. Die Bezirksregierung Köln hat gegenüber der Verwaltung auf Anfrage mitgeteilt, dass sie eine Prüfung alternativer Flächen in Rahmen von Bauleitplanverfahren nicht explizit fordert. Sie schließt dies im Einzelfall bei einer besonders hohen Betroffenheit insbesondere von Belangen der Regionalplanung, des Natur und Artenschutzes und der Landwirtschaft jedoch auch nicht aus.

4. „Windhundrennen“

Das Fehlen eines übergeordneten Konzeptes führt tendenziell dazu, dass die für Freiflächensolaranlagen wirtschaftlich lukrativsten Flächen im Stadtgebiet projiziert werden und nicht die aus öffentlicher Sicht konfliktärmsten und für eine Solaranlagenutzung verträglichsten Standorte. Insofern führen Einzelfallentscheidungen zu einem „Windhundrennen“. Erste Anfragen von Energieversorgungsunternehmen haben die Stadt bereits erreicht. Sie wurden im Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss behandelt (Drucksachen-Nr. 0584/2025).

5. Erschwerte Kommunikation und Beteiligung

Ein städtebauliches Entwicklungskonzept erfüllt eine wichtige kommunikative Funktion: Es schafft Transparenz gegenüber Öffentlichkeit, Fachbehörden und politischen Gremien.

6. Längere Verfahrensdauer von Bauleitplanverfahren

Die fehlende konzeptionelle Vorbereitung führt in der Regel zu einem erhöhtem Abstimmungsbedarf zwischen den beteiligten Fachbereichen sowie zu einem höheren Aufwand bei der Begründung von Standortentscheidungen im Rahmen von Bauleitplanverfahren. Dies kann zu einer Verzögerung von Bauleitplanverfahren und damit zu einer stärkeren personellen Auslastung der Verwaltung führen.

7. Der Rheinisch Bergische Kreis beabsichtigt ein entsprechendes Konzept zu entwickeln. Ohne die Flächen der größten kreisangehörigen Stadt bleiben wesentliche Punkte und Zusammenhänge offen. Die Außenwirkung hinterlasse ebenfalls Fragezeichen.

8. Negative Auswirkungen auf die Erreichung der Klimaschutzziele

Die Stadt Bergisch Gladbach ist „Klimanotstandsgemeinde“ und verfolgt mit dem im Oktober 2023 beschlossenen Integrierten Klimaschutzkonzept (IKSK) das Ziel, bis spätestens 2045 treibhausgasneutral zu werden. Ein zentraler Bestandteil ist das Maßnahmenpaket 4 „Erneuerbare Energien“, und hierbei insbesondere die Maßnahme 4.2 „Flächenpotenziale für erneuerbare Energien nutzen“, die ausdrücklich die Ermittlung geeigneter Potenzialflächen für Photovoltaik und anderer Anlagen der Erneuerbaren Energien als notwendige Grundlage vorsieht. Ohne eine gesamtstädtische Analyse der Freiflächenpotenziale können geeignete Standorte nicht systematisch bewertet, priorisiert oder planerisch vorbereitet werden.

Die im IKSK vorgesehene strategische Potenzialeermittlung kann daher faktisch nicht umgesetzt werden; eine projektbezogene Bearbeitung einzelner Investorenanfragen ersetzt die im IKSK geforderte gesamtstädtische Analyse nicht. Es drohen Verzögerungen beim Ausbau erneuerbarer Energien, die im IKSK als wesentlicher Hebel für die Treibhausgasreduktion bis 2045 definiert sind. Ein fehlendes Konzept gefährdet somit die notwendige Erhöhung der lokalen Erzeugungskapazitäten und erschwert das Erreichen der Klimaschutzziele.

Mit freundlichen Grüßen
In Vertretung


Ragnar Migenda
Erster Beigeordneter

Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister
 Federführender Fachbereich
 Stadtentwicklung

Mitteilungsvorlage

Drucksachen-Nr. 0831/2025
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss	05.03.2026	zur Kenntnis
Ausschuss für Soziales, Wohnungswesen, Demografie und Gleichstellung von Frau und Mann	17.03.2026	zur Kenntnis

Tagesordnungspunkt

1. Jahresübersicht 2025 zur Wohnraumschutzsatzung in Bergisch Gladbach

Kurzzusammenfassung:

Kurzbegründung:

Die Verwaltung legt dem Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss (SPLA), dem Ausschuss für Soziales, Wohnungswesen, Demografie und Gleichstellung von Frau und Mann (ASWDG) sowie der Öffentlichkeit die erste Jahresübersicht zur Wohnraumschutzsatzung in Bergisch Gladbach für das Jahr 2025 vor.

Finanzielle Auswirkungen:

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

Inhalt der Mitteilung:

1. Jahresübersicht 2025 zur Wohnraumschutzsatzung in Bergisch Gladbach

Die Verwaltung legt dem Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss (SPLA), dem Ausschuss für Soziales, Wohnungswesen, Demografie und Gleichstellung von Frau und Mann (ASWDG) sowie der Öffentlichkeit die erste Jahresübersicht zur Wohnraumschutzsatzung in Bergisch Gladbach für das Jahr 2025 vor.

Die Wohnraumschutzsatzung ist seit dem 13.12.2024 in Kraft und dient dem Schutz des vorhandenen Wohnraums im Stadtgebiet.

1. Organisation und personelle Ausstattung

Auf der städtischen Internetseite stehen spezifische Kontaktdaten zur Verfügung, über die Bürgerinnen und Bürger ihre Anfragen und Hinweise direkt an die zuständige Stelle richten können.

Stadt Bergisch Gladbach
Abteilung Wohnungswesen
Stadthaus Konrad-Adenauer-Platz 9
51465 Bergisch Gladbach
Telefon: 02202 14-1785
E-Mail: wohnungswesen@stadt-gl.de
<https://www.bergischgladbach.de/Dienstleistung.aspx?dlid=4429>

Die Aufgaben aus der Wohnraumschutzsatzung werden in der Abteilung Wohnungswesen wahrgenommen. Bei Bedarf, insbesondere in komplexen oder rechtlich anspruchsvollen Fällen, erfolgt eine enge fachliche Abstimmung mit der Bauaufsicht, der Abteilung Mobilität und Stadtentwicklung sowie der Rechtsabteilung, um eine rechtssichere und abgestimmte Bearbeitung der Vorgänge sicherzustellen.

Für die Umsetzung der Wohnraumschutzsatzung wurden bislang keine zusätzlichen Stellen eingeplant, da zunächst die Entwicklung des Aufgabenvolumens abgewartet werden muss. Die erforderlichen Aufgaben wurden daher innerhalb der bestehenden Personalstruktur verteilt. Derzeit stehen für die Bearbeitung rund 20 % einer vorhandenen Vollzeitstelle im Bereich Wohnungswesen zur Verfügung. Angesichts der angespannten Haushaltslage ist kurzfristig nicht mit einer Ausweitung der personellen Ressourcen zu rechnen.

2. Umsetzung der Wohnraumschutzsatzung im Jahr 2025

Die Umsetzung der Wohnraumschutzsatzung erforderte zunächst den Aufbau eines neuen Arbeitsfeldes. Hierzu gehörte insbesondere die Entwicklung interner Abstimmungs- und Prozessabläufe sowie die eindeutige Festlegung von Zuständigkeiten.

Die bislang eingegangenen Bürgeranfragen konnten innerhalb einer angemessenen Bearbeitungszeit beantwortet werden. In der Regel erfolgte eine Rückmeldung innerhalb von weniger als zwei Wochen. Damit konnte trotz der begrenzten personellen Ressourcen eine gute Servicequalität sichergestellt werden.

Die vorliegende Jahresübersicht gibt einen kompakten Überblick über die Umsetzung der Satzung im Berichtsjahr 2025. Dargestellt werden insbesondere die eingegangenen Meldungen, die durchgeführten Prüfungen sowie die daraus resultierenden verwaltungsseitigen Maßnahmen.

Jahr	Anfragen insgesamt	Allg. Fragen u. Vorprüfungen	Leerstand (Hinweise)*	Nutzungsänderungen	Freistellungen	Abrisse	Negativattest
2025	83	61	14	5 (alle versagt)	2	1	0

* Leerstand ist kein Regelungsgegenstand der Wohnraumschutzsatzung; Angaben dienen lediglich der Übersicht.

Im Berichtszeitraum wurden insgesamt 83 Meldungen und Anfragen registriert.

Der überwiegende Teil bezog sich auf Sachverhalte im Zusammenhang mit der weiterhin ordnungsgemäßen Nutzung von Wohnraum sowie auf Fragestellungen zur Zulässigkeit der Kurzzeitvermietung nach Maßgabe der Wohnraumschutzsatzung der Stadt Bergisch Gladbach. Ein erheblicher Teil dieser Kontakte erfolgte in Form unverbindlicher telefonischer Voranfragen, da bei vielen Eigentümerinnen und Eigentümern Unsicherheiten hinsichtlich der satzungsgemäßen Nutzung bestanden. Vereinzelt wurden Hinweise auf vermeintliche Verstöße gegen die im Dezember 2024 erlassene Satzung bekannt gegeben; diese erwiesen sich nach konkreter Prüfung jedoch als nicht stichhaltig.

Darüber hinaus gingen über das Bürgerportal sowie telefonisch 14 Anzeigen wegen vermeintlich illegalen Leerstands ein. Diese Sachverhalte fielen jedoch nicht in den Anwendungsbereich der Wohnraumschutzsatzung.

Im Rahmen von Nutzungsänderungsanträgen der Bauaufsicht wurden von der Abteilung Wohnungswesen fünf Stellungnahmen erstellt, in denen die jeweils beantragte Nutzungsänderung zu gewerblichen Ferienwohnungen versagt wurde. Darüber hinaus ist davon auszugehen, dass durch die Beantwortung allgemeiner Anfragen sowie durch frühzeitige Hinweise auf die Wohnraumschutzsatzung weitere Nutzungsänderungsanträge bereits im Vorfeld unterblieben sind. Eine quantitative Erfassung dieser Fälle ist nicht möglich. Gleichwohl kann von einer Entlastung der Bauaufsicht sowie der Abteilung Wohnungswesen diesbezüglich ausgegangen werden, da in diesen Fällen keine formellen Stellungnahmen erforderlich waren.

Zudem wurden insgesamt zwei Objekte aufgrund ihrer besonderen Nutzungsart gemäß den Bestimmungen der Wohnraumschutzsatzung von deren Anwendungsbereich freigestellt. In diesem Zusammenhang wurden die betreffenden Objekte begangen und geprüft, inwiefern ein Umbau – unter anderem unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten – darstellbar und zumutbar gewesen wäre.

Weiterhin wurde im Berichtszeitraum der Abriss eines Objekts genehmigt, da dieses aufgrund technischer Mängel und erheblicher Baufälligkeit nicht mehr für Wohnzwecke geeignet war.

Das Instrument des Negativattests¹ erlangte im Berichtszeitraum keine praktische Relevanz. Entsprechende Fragestellungen wurden ausschließlich im Rahmen telefonischer Auskünfte thematisiert.

¹ Ein **Negativattest** ist eine **behördliche Bescheinigung**, durch die bestätigt wird, dass für ein bestimmtes Vorhaben **keine Genehmigung nach der Wohnraumschutzsatzung erforderlich ist**.

3. Bisherige Wirkungsweise der Satzung

Die derzeitige Ausgestaltung der Wohnraumschutzsatzung entfaltet bereits konkrete Wirkungen:

- Sie verhindert in der Praxis insbesondere die baurechtliche Umnutzung von Wohnraum in gewerbliche Ferienwohnungen.
- Der Abriss von Wohnraum unterliegt klaren Vorgaben; ein ersatzloser Wegfall von Wohnfläche ist nicht zulässig.

Damit trägt die Satzung bereits mit vergleichsweise geringem Verwaltungsaufwand maßgeblich zum Schutz des bestehenden Wohnungsbestandes bei.

4. Grenzen der Ermittlungs- und Kontrollmöglichkeiten

Investigative Tätigkeiten, insbesondere die aktive Aufdeckung illegaler Zweckentfremdung, sind, im bestehenden personellen und organisatorischen Rahmen, nicht möglich. Eine Bearbeitung erfolgt daher überwiegend in den Fällen, die der Verwaltung konkret gemeldet werden.

Weitergehende Aufgaben, wie eine systematische Leerstandsrückführung oder die Einführung einer Wohnraum-ID, sind in der Bergisch Gladbacher Wohnraumschutzsatzung derzeit nicht enthalten.

Die Wohnraumschutzsatzung ist für einen Zeitraum von fünf Jahren gültig. Eine Anpassung oder Erweiterung der Satzung ist grundsätzlich auch vor Ablauf dieser Frist möglich, setzt jedoch eine entsprechende personelle Verstärkung voraus, um eine wirksame Umsetzung sicherzustellen.

5. Fazit und Ausblick

Die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass die Wohnraumschutzsatzung ein wichtiges Instrument zur Sensibilisierung für den Schutz von Wohnraum darstellt und zur Klärung unzulässiger Nutzungen im Stadtgebiet beiträgt. Die im Jahr 2025 gewonnenen Erkenntnisse bilden eine belastbare Grundlage für die weitere Umsetzung sowie für mögliche spätere Anpassungen oder eine Verlängerung der Satzung.

Diese Jahresübersicht dient der Information der politischen Gremien und der Öffentlichkeit und soll künftig jährlich fortgeschrieben werden.

Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister
 Federführender Fachbereich
 Stadtentwicklung

Mitteilungsvorlage

Drucksachen-Nr. 0025/2026
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss	05.03.2026	zur Kenntnis
Jugendhilfeausschuss	10.03.2026	zur Kenntnis
Ausschuss für Schule und Gebäudewirtschaft	29.04.2026	zur Kenntnis

Tagesordnungspunkt

Einwohnerstrukturdaten 2025

Kurzzusammenfassung:

Kurzbegründung:

(...)

Risikobewertung:

(...)

Finanzielle Auswirkungen:

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

Weitere notwendige Erläuterungen:

(...)

Inhalt der Mitteilung:

Die Einwohnerstrukturdaten zum Stichtag 31.12.2025 sowie die Bewegungsdaten für das Jahr 2025 liegen der Stadtverwaltung nun vor.

Im Vergleich zum Vorjahr hat die Bevölkerung Bergisch Gladbachs (Hauptwohnsitz) gesamtstädtisch um -0,13 % abgenommen (-153 Personen). In Relation zur Bevölkerungszahl je Stadtteil ist vor allem in Herrenstrunden (-2,77 %) und Asselborn (-2,33 %) die Einwohnerzahl rückläufig. Die höchsten Bevölkerungsgewinne verzeichnen Kippekausen (+ 3,60 %) und Paffrath (+ 1,32 %). Diese und weitere Strukturdaten (Alter, Migrationsgeschichte, Nationalitäten, Familienstand, Konfession, Haushalte) sind unter folgendem Link einsehbar: <https://www.bergischgladbach.de/zahlen-und-daten-kompakt.aspx>

Die Bewegungsdaten für 2025 zeigen sowohl bei der Zuwanderung (-16,75 %; -1.196 Personen) als auch bei den Geburten einen außergewöhnlichen Rückgang zum Vorjahr (-16,45 %; 2024: 906 vs. 2025: 757; -149 Geburten). Obwohl das Gesamtsaldo (Geburten, Sterbefälle, Zuzug, Fortzug) mit 486 Personen positiv ausfällt, ist auch dieses im Vergleich zum Vorjahr 2024 (1.517) stark rückläufig (-67,96 %; -1.031 Personen). Diese Entwicklung wurde ebenfalls in der Pressekonferenz des Statistischen Bundesamtes zur 16. koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung (siehe https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressekonferenzen/2025/bevvorausberechnung/statement-bevvorausberechnung.pdf?__blob=publicationFile&v=2) für gesamt Deutschland festgestellt und deutet daraufhin, dass es kein Bergisch Gladbach spezifisches Phänomen ist. Die dort angeführten Ursachen werden vor allem in der politischen und wirtschaftlichen Unsicherheit in den Jahren 2023 und 2024 gesehen. Zahlen und Graphiken zu den Bergisch Gladbacher Bewegungsdaten finden Sie ebenfalls unter dem im ersten Absatz genannten Link.

In Bergisch Gladbach lag der niedrigste Geburtenwert in den vergangenen 40 Jahren bei 837 (1985), der Mittelwert von 1985 bis 2024 liegt bei 922 Geburten pro Jahr. Dementsprechend liegt der Wert von 2025 mit 757 Geburten deutlich unter dem bisherigen Durchschnitt und ist der niedrigste seit mindestens 40 Jahren. Die Zeitreihe zu den natürlichen Bevölkerungsbewegungen finden Sie unter diesem Link: <https://www.bergischgladbach.de/geburten-und-sterbefaelle.aspx>

Diese Entwicklung bildet sich auch im Abgleich mit der Bevölkerungsprognose für Bergisch Gladbach ab. Die höchste negative Abweichung vom Prognosewert gesamtstädtisch für 2025 liegt in der Altersgruppe der 0 bis 3-jährigen (-24,9 %). Alle anderen Altersgruppen weichen lediglich im niedrigen bis sehr niedrigen einstelligen Bereich ab (-3,3 % bis +6,6 %) – gesamtstädtisch unabhängig vom Alter ist die Abweichung der Bevölkerungszahl insgesamt bei gerade einmal -0,4 % und somit noch sehr nah am Prognosewert für 2025. Den gesamten Abgleich der Prognosewerte für alle Altersgruppen gesamtstädtisch und die einzelnen Stadtteile sind unter folgendem Link einsehbar: <https://www.bergischgladbach.de/bevoelkerungsprognose-2023-bis-2038.aspx>

Weiterer Umgang mit der bestehenden Bevölkerungsprognose:

Am 28.01.26 fand eine verwaltungsinterne Beratung mit den Fachabteilungen statt, die mit den prognostizierten Zahlen der beschlossenen Entwicklungsvariante (Drucksachen-Nr. 0365/2024) planen. Ergebnis der Beratung ist, dass zunächst an der beschlossenen Entwicklungsvariante der Bevölkerungsprognose festgehalten wird, da gesamtstädtisch die

Abweichung bei -0,4 % und somit im erwartbaren Rahmen liegt. Abweichend vom Beschluss wird empfohlen im Jugendhilfeausschuss zu beraten, für die KITA-Planung aufgrund des starken Rückgangs in der Altersgruppe bei den 0 bis 3-jährigen die aktuellen Einwohnerstrukturdaten als Ausgangsbasis für Bedarfsberechnungen zu nutzen, um eventuelle Überbedarfe zu vermeiden. Die anderen Varianten der Bevölkerungsprognose (Basis- und Trendvariante) können hierfür nicht herangezogen werden, da die auch hier die Abweichungen groß sind. Hierzu wird eine separate Vorlage im Jugendhilfeausschuss eingebracht (Drucksachen-Nr. 0048/2026).

Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister
 Federführender Fachbereich
 Stadtentwicklung

Mitteilungsvorlage

Drucksachen-Nr. 0047/2026
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss	05.03.2026	zur Kenntnis

Tagesordnungspunkt

Verlängerung Linie 1 - Konkretisierung Trassenführung

Kurzzusammenfassung:

Kurzbegründung:

(...)

Risikobewertung:

(...)

Finanzielle Auswirkungen:

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

Weitere notwendige Erläuterungen:

(...)

Inhalt der Mitteilung:

In der Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen am 03.03.26 wurde der Tagesordnungspunkt *Verlängerung Linie 1 - Konkretisierung Trassenführung (Drucksachen-Nr. 0822/2025)* beraten. Die Vorlage ist dieser Mitteilung im Anhang angefügt (siehe Anlage 1). Im Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss wird mündlich über das Beratungsergebnis aus dem Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen berichtet.

Anlage 1: Beschlussvorlage Verlängerung Linie 1 - Konkretisierung Trassenführung (Drucksachen-Nr. 0822/2025) aus dem Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen vom 03.03.26

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 CO₂-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
konsumtiv:					
investiv:					X
planmäßig:					X
außerplanmäßig:					

Weitere notwendige Erläuterungen:

(...)

Personelle Auswirkungen:

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

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 Overrather Straße kreuzt. Der Bereich zwischen Vinzenz-Pallotti-Straße, Overrather Straße und Friedrich-Ebert-Straße (ehemals Bebauungsplan Nr. 5342 - Vinzenz- Pallotti - Straße) wurde bisher nicht weiter entwickelt aufgrund der noch nicht näher definierten Trassenführung.

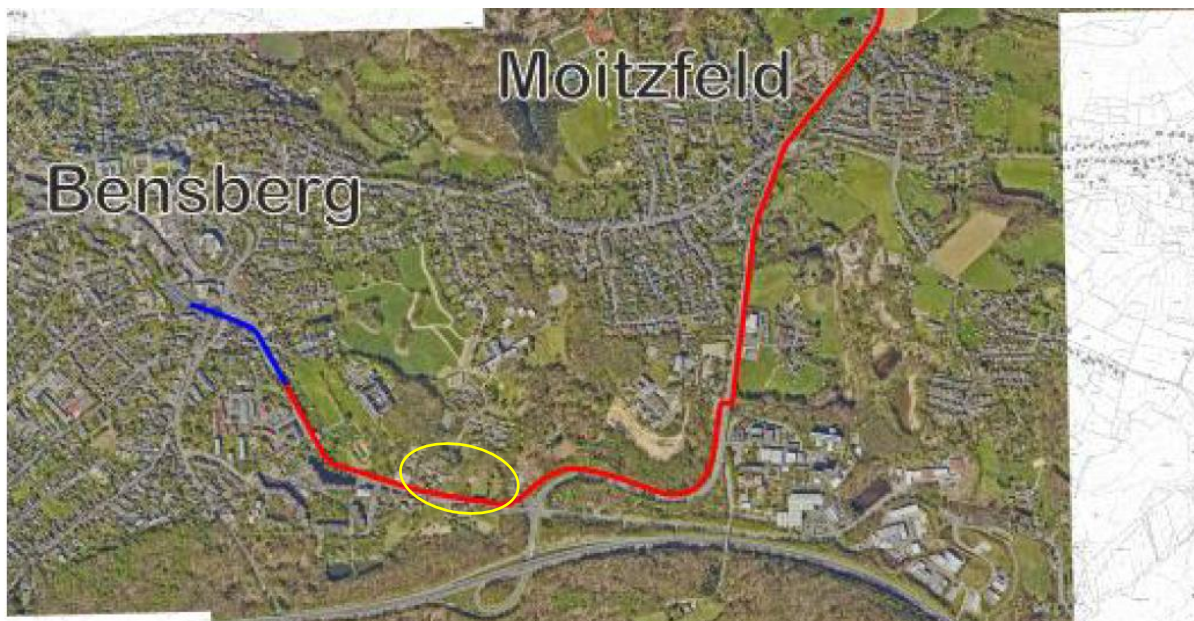


Abbildung 1 Trassenverlauf eines autonomen Shuttles mit Tunnelanschluss in Bensberg (blau) und eigener Trasse (rot) im Bereich des Gewerbegebietes Bockenberg (gelb). Auszug aus der Präsentation von TTK und PTV Group vom AMV

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
Stadtentwicklung

Beschlussvorlage

Drucksachen-Nr. 0110/2026
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss	05.03.2026	Entscheidung

Tagesordnungspunkt

Stellungnahme Waldumwandlungsantrag Schloss Lerbach GmbH & Co. KG

Beschlussvorschlag:

Der Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss beschließt die Stellungnahme der Verwaltung an den Landesbetrieb Wald und Holz zum Antrag auf Genehmigung zur befristeten Waldumwandlung im Bereich Schloss Lerbach.

Kurzzusammenfassung:

Kurzbegründung:

(...)

Risikobewertung:

(...)

Auswirkungsübersicht Klimarelevanz:

keine Klimarelevanz:	positive Klimarelevanz:	negative Klimarelevanz:
		Die Umwandlung von Wald geht mit temporär negativen Konsequenzen für den Naturhaushalt und das Klima einher. Beispielhaft sind die Minderung bzw. der Verlust von folgenden Funktionen durch die temporäre Waldumwandlung zu nennen: Kaltluftentstehung, Temperaturregulierung, Habitatsfunktion, CO ₂ -Speicher usw. Langfristig können sich auch aber positive Effekte durch die vorhergesehene standortangepasste Wiederaufforstung ergeben.

Weitere notwendige Erläuterungen:

(...)

Finanzielle Auswirkungen:

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

Weitere notwendige Erläuterungen:

(...)

Personelle Auswirkungen:

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

Weitere notwendige Erläuterungen:

(...)

Sachdarstellung/Begründung:

Mit Schreiben vom 05.02.2026 wurde die Stadt Bergisch Gladbach als Träger öffentlicher Belange vom Landesbetrieb Wald und Holz um eine Stellungnahme zum Antrag auf Genehmigung einer befristeten Umwandlung von Waldflächen (Waldumwandlung) sowie Befreiung von Verboten zum Schutz von Natur und Landschaft gebeten. Dieser Bitte ist die Stadt Bergisch Gladbach nachgekommen und hat – vorbehaltlich der Zustimmung des zuständigen Stadtentwicklungs- und Planungsausschusses – fristgerecht die unter Anlage 1 aufgeführte Stellungnahme an den Landesbetrieb Wald und Holz übermittelt. Diese Stellungnahme wird dem Ausschuss nun zur Bestätigung vorgelegt. Da zur Zeit der Druckerstellung der Sitzungsunterlagen noch die verwaltungsinterne Abstimmung der Stellungnahme nicht abschließend erfolgen konnte, wird die Anlage 1 zur Sitzung nachgereicht.

Anlage 1: Stellungnahme der Stadt Bergisch Gladbach Antrag befristete Waldumwandlung

Anlage 2: Antrag befristete Waldumwandlung

Schloss Lerbach GmbH & Co. KG

(Name und Vorname des Antragstellers)

Aachener Str. 1013

(Straße)

Ö 23

50858 Köln

(Postleitzahl, Ort)

An den
Landesbetrieb Wald und Holz NRW
Regionalforstamt Bergisches Land
Steinmüllerallee 13
51643 Gummersbach

Antrag

1. auf Genehmigung der befristeten **UMWANDLUNG** von Wald in eine andere Nutzungsart.
2. Sofern dem Vorhaben Verbote zum Schutz von Natur und Landschaft entgegenstehen, beantrage ich zugleich Befreiung von diesen Verboten.

Umwandlungsfläche:

Für das/die Grundstück/e

Gemarkung: Sand

Stadt/Gemeinde: Bergisch Gladbach

Flur: 005

Flurstück: teilweise auf: 1719

beantrage ich die Genehmigung der befristeten Umwandlung einer Waldfläche von 1.829 m²

zur vorübergehenden Nutzung als Baugrube für den Hotelneubau, einschließlich eines 3,5 m breiten Pufferstreifens.

Die Fläche habe ich in der beigefügten Übersichtskarte

und im Kartenausschnitt (M.1: 2.500) **rot** umrandet dargestellt.

Es besteht ein **Interesse** an der befristeten Umwandlung, weil

die Erweiterungsmaßnahmen der Hotelanlage erforderlich sind, um eine zeitgemäße Anpassung des Hotelbetriebs an die wirtschaftlichen Gegebenheiten zu ermöglichen.

Die Rodung des Waldes kann bis zum 31.12.2028 durchgeführt werden.

Die Fläche ist mit **Baumart:** Rot-/Hainbuche, Fichte, Bergahorn, **Alter:** ca. 50-100 Jahre

Lerchen
bestockt/~~bereits kahlgeschlagen~~.

Eigentümer (wenn nicht Antragsteller): _____

Die Einverständniserklärung des Eigentümers liegt bei.

Beschreibung der Wiederaufforstung:

Die Fläche soll bis zum 31.12.2028 mit folgenden Baumarten wieder aufgeforstet werden:

Traubeneiche, Winterlinde, Edelkastanie, Wildkirsche, Sommerlinde, Flatterulme,
Hainbuche, Elsbeere, Feldahorn

-> Eine standortangepasste Ersatzaufforstung erfolgt in Abstimmung mit dem Regionalforstamt Bergisch Gladbach

Ausgleich für den Eingriff in Natur- und Landschaft:

Sofern die befristete Umwandlung von Wald einen Eingriff in Natur und Landschaft darstellt, biete ich zum Ausgleich der nachteiligen Wirkungen folgende Maßnahmen an:

Der Ausgleich für den Eingriff in Natur und Landschaft erfolgt im Rahmen der Eingriffs-/Ausgleichsbewertung
des Landschaftspflegerischen Begleitplans

Angaben zum Artenschutz:

Artenschutzrechtliche Auswirkungen sind nicht zu erwarten. (Prüfung im Rahmen des Bauantrags)
 zu erwarten.

Hinweis:

Mir ist bekannt, dass erst nach Erteilung der forstrechtlichen Genehmigung mit Maßnahmen der Waldumwandlung begonnen werden darf. Genehmigungen nach anderen Rechtsvorschriften (z. B. Bau- oder Wasserrecht) berechtigen dazu nicht.

Ort, Datum

Köln, 29.01.2026

Unterschrift


Schloss Lerbach
GmbH & Co. KG
Aachener Str. 1013
50858 Köln
Nichtzutreffendes streichen

Schloss Lerbach GmbH & Co. KG

(Name und Vorname der Antragstellerin/
des Antragstellers)

Gemarkung: Sand Stadt/Gemeinde: Bergisch Gladbach
Flur: 005 Flurstück: teilweise auf: 1719

Formular E.1: Erklärung zur Vorbereitung der UVP-Vorprüfung

ergänzend zum Antrag auf Genehmigung der Umwandlung von Wald in eine andere Nutzungsart

1. Rechtsgrundlage

Vorhaben in Form einer Umwandlung von Wald in eine andere Nutzungsart gem. der Anlage 1 Nr. 17.2 zum UVPG fallen nach § 1 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) unter den Anwendungsbereich dieses Gesetzes.

Zur Vorbereitung der UVP-Vorprüfung ist der Vorhabenträger nach § 7 Abs. 4 UVPG i. V. m. Anlage 2 zum UVPG verpflichtet, der zuständigen Behörde **geeignete Angaben zu den Merkmalen des Vorhabens und des Standorts sowie zu den möglichen erheblichen Umweltauswirkungen des Vorhabens** zu übermitteln, wenn nach § 7 Abs. 1 und 2, auch i. V. m. §§ 8 bis 14 UVPG eine Vorprüfung durchzuführen ist.

2. Größe der Umwandlungsfläche

Die beantragte Waldumwandlung hat eine Größe von 1.829 m² ha.

3. Art des Vorhabens

Bei der beantragten Waldumwandlung handelt es sich um ein (Zutreffendes bitte ankreuzen):

Neuvorhaben	<input checked="" type="checkbox"/>
Änderungsvorhaben (Änderung einschl. Erweiterung eines Vorhabens) <ul style="list-style-type: none">• Das zu ändernde Vorhaben wurde <u>einer</u> UVP unterzogen• Das zu ändernde Vorhaben wurde <u>keiner</u> UVP unterzogen	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Kumulierendes Vorhaben (Die beantragte Waldumwandlung ist Bestandteil mehrerer Vorhaben <u>derselben Art</u> von einem oder mehreren Vorhabenträgern, die in einem <u>engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang</u> durchgeführt werden) <ul style="list-style-type: none">• Das beantragte Vorhaben ist Bestandteil einer „gleichzeitigen Kumulation“• Das beantragte Vorhaben ist Bestandteil einer „nachträglichen Kumulation“	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

Nur für den Fall einer „nachträglichen Kumulation“	
• Das Zulassungsverfahren für das frühere Vorhaben <u>läuft noch</u>	<input type="checkbox"/>
• Für das frühere Vorhaben besteht <u>eine UVP-Pflicht</u>	<input type="checkbox"/>
• Für das frühere Vorhaben besteht <u>keine UVP-Pflicht</u>	<input type="checkbox"/>
• Antragsunterlagen für das Zulassungsverf. sind bereits <u>vollständig</u> eingereicht	<input type="checkbox"/>
• Antragsunterlagen für das Zulassungsverf. sind <u>noch nicht vollständig</u> eingereicht	<input type="checkbox"/>
• Das Zulassungsverfahren für das frühere Vorhaben ist bereits <u>abgeschlossen</u>	<input type="checkbox"/>
• Das frühere Vorhaben wurde <u>einer UVP</u> unterzogen	<input type="checkbox"/>
• Das frühere Vorhaben wurde <u>keiner UVP</u> unterzogen	<input type="checkbox"/>

4. Erklärung

Ich versichere die Vollständigkeit und Richtigkeit meiner Angaben.

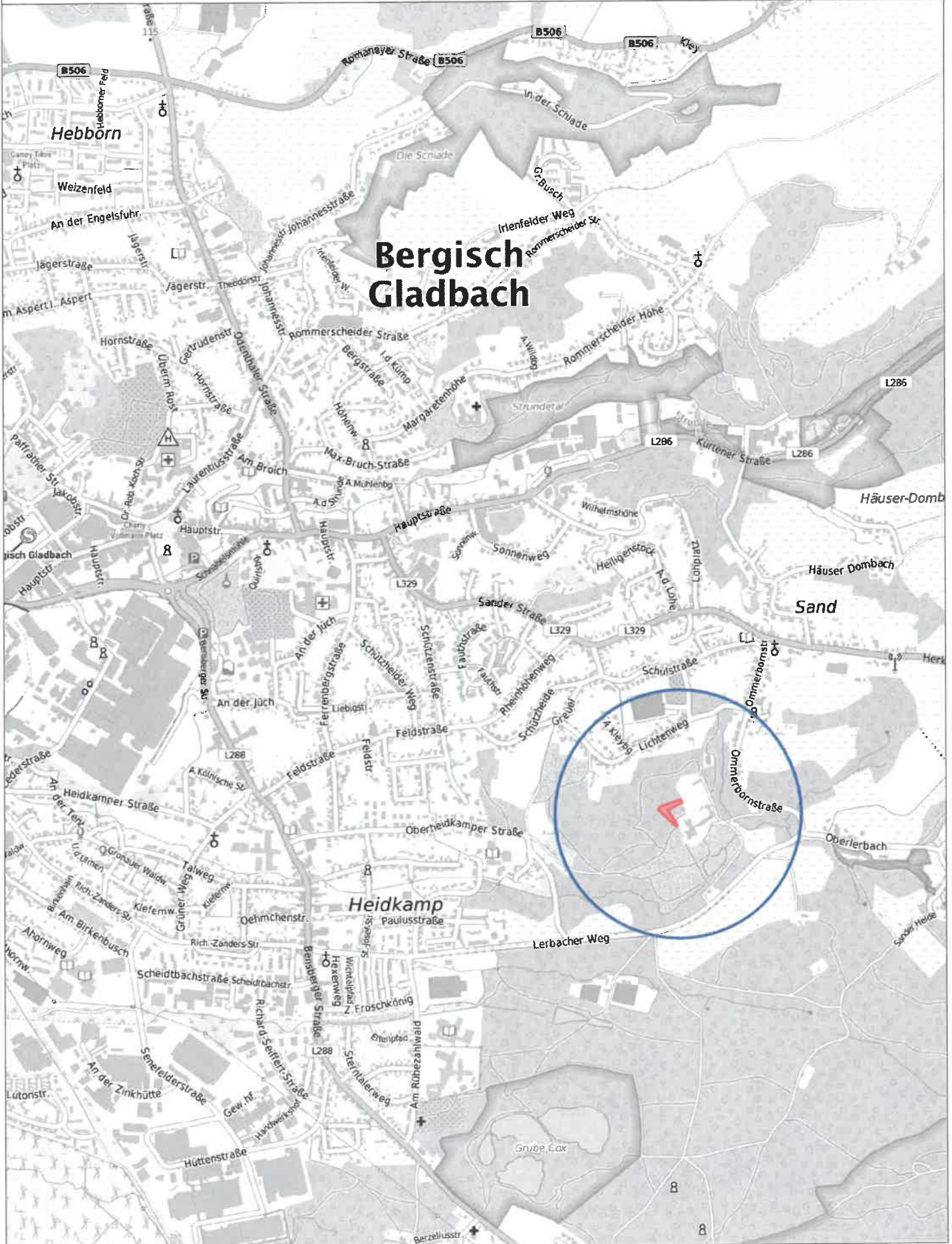
Köln, 29.01.2026

(Ort, Datum)

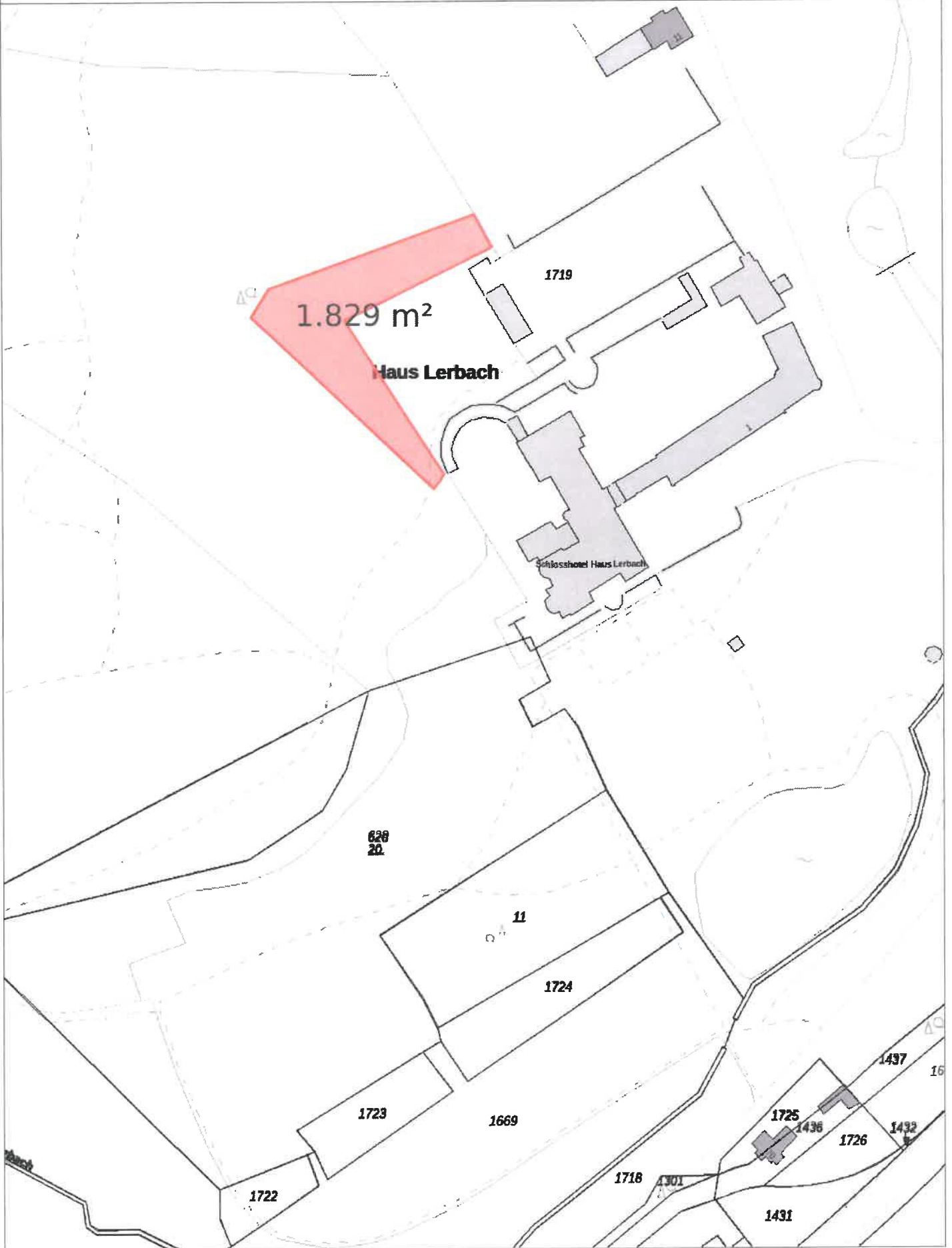

(Unterschrift der Antragstellerin/des Antragstellers)

Schloss Lerbach
GmbH & Co. KG

Aachener Str. 1013
50858 Köln



Dieser Ausdruck wurde im Geoportal NRW (www.geoportal.nrw) am 22.01.2026 um 09:14 Uhr erstellt. Beachten Sie die folgenden Lizenzbedingungen.



Dieser Ausdruck wurde im Geoportal NRW (www.geoportal.nrw) am 22.01.2026 um 09:17 Uhr erstellt. Beachten Sie die folgenden Lizenzbedingungen.

Absender
**Die Fraktionen der
SPD und
Bündnis90/ DIE
GRÜNEN**

Drucksachen-Nr.

0122/2026

öffentlich

Antrag

der Fraktionen der SPD und Bündnis 90/ DIE GRÜNEN

**zur Sitzung:
Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss am 05.03.2026**

Tagesordnungspunkt

**Gemeinsamer Antrag der SPD-Fraktion und Bündnis 90/ Die Grünen
zur Beschattung des Wasserspiels in der Schlossstraße vom
11.02.2026**

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Stellungnahme der Verwaltung erfolgt per Tischvorlage.

An den Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss
z.H. Herr Andreas Ebert
Konrad-Adenauer-Platz 1
51465 Bergisch Gladbach

11. Februar 2026

Antrag: Beschattung Wasserspiel Schlossstraße

Die Erneuerung der Schlossstraße im Rahmen des InHK Bensberg ist erfreulicherweise fast abgeschlossen und ist vor allem im Sommer ein beliebter Ort zum Einkaufen und Verweilen, für Treffen in Cafés und auf dem Markt. Die Kinder können sich derweil seit Juni 2025 am Wasserspiel vor dem Rewe erfrischen. Bei der zunehmenden Hitze, die sich über der großen gepflasterten Fläche im Zentrum von Bensberg aufstaut, ist das kühlende Element Wasser eine Wohltat.

Getrübt wird der Aufenthalt jedoch durch zwei Faktoren:

1. Es gibt keinen Schatten über und rund um den Brunnen, da während der „mittleren“ Tagesstunden die Schlossstraße die volle Sonne abbekommt. Hier entsteht im Hochsommer schnell eine sogenannte Hitzeinsel (siehe dazu auch den Hitzeaktionsplan Bergisch Gladbach).
2. Es gibt nur eine kleine Bank für Eltern/ Erwachsene die (ihren) Kindern beim Plantschen zusehen wollen, bzw. diese beaufsichtigen müssen.

Wir beantragen deshalb:

1. eine saisonale Verschattung des Platzes im Sommer zwischen dem DM /REWE auf der einen Seite der Schlossstraße und dem davorliegenden Brunnen
2. das Aufstellen weiterer Bänke rund um den Brunnen, die natürlich auch beschattet sein müssen.



Begründung:

Die intensive Sonne führt in den Sommermonaten dazu, dass Eltern/Großeltern mit den Kindern nicht am Brunnen verweilen können, da es dort trotz des Wassers zu heiß wird. Zudem gibt es nicht ausreichende Sitzmöglichkeiten im Schatten.

In diesem Zusammenhang verweisen wir außerdem auf das deutlich erhöhte Hautkrebsrisiko durch Sonneneinstrahlung (siehe dazu UV-Strahlen: erhöhtes Krebsrisiko | DKFZ - Krebsinformationsdienst). Interessant sind in diesem Zusammenhang die Handlungsempfehlungen des Programms der Nationalen Stadtentwicklungspolitik, das die Herausforderungen für das Stadtklima und die erforderlichen Anpassungsstrategien zum aktuellen Schwerpunktthema macht. Darin wird deutlich, dass wir uns zunehmend mit der sich verschärfenden Klimasituation und der Frage, wie das Stadtklima durch punktuelle bauliche Maßnahmen verbessert und beeinflusst werden kann, beschäftigen müssen. Auch im kleinen Maßstab kann dabei große Wirkung erzielt werden. Zum Beispiel durch leichte, klimaadaptive und flexible Überdachungen, die durch ihre Reflexionswirkung Hitzeinseln entgegenwirken, Schatten spenden und urbane Begegnungs- und Nutzungsräume erhalten und schaffen.

Mit freundlichen Grüßen

Klaus W. Waldschmidt
Fraktionsvorsitzender SPD

Theresia Meinhardt
Fraktionsvorsitzende
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Absender
Fraktionen der CDU,
SPD und Bündnis
90/Die Grünen

Drucksachen-Nr.

0136/2026

öffentlich

Antrag

der Fraktionen der CDU, SPD und Bündnis 90/ DIE GRÜNEN

zur Sitzung:
Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss am 05.03.2026

Tagesordnungspunkt

**Gemeinsamer Antrag der Fraktionen der CDU, SPD und Bündnis 90/
DIE GRÜNEN zu den Stadthäusern vom 11.02.2026**

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Stellungnahme der Verwaltung erfolgt per Tischvorlage.

An den Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss
z.H. Herr Andreas Ebert
Konrad-Adenauer-Platz 1
51465 Bergisch Gladbach

11. Februar 2026

Sehr geehrte Damen und Herren,

für die Sitzung des Planungsausschusses SPLA am 5.3.2026 beantragen wir, folgenden Antrag zu behandeln:

Beschlussvorschlag

1. Masterplan Innenstadt

Die Verwaltung wird beauftragt, **vor Durchführung einer Marktinteressensabfrage zu den Alten Stadthäusern** gemeinsam mit einem externen Planungsbüro einen **Masterplan Innenstadt** als Fortschreibung und inhaltliches Update der *Rahmenplanung Innenstadt* zu erarbeiten. Der Masterplan soll folgende Inhalte umfassen:

a) Integrierte Betrachtung zentraler Flächen

Darstellung der wesentlichen Entwicklungsmöglichkeiten der städtischen Flächen

- Bahnhofsumfeld
- Postgelände
- Alte Stadthäuser
- Bibliothek

in einem zusammenhängenden städtebaulichen und funktionalen Zusammenhang.

b) Zukunftsszenarien (Scenario Planning)

Untersuchung und vergleichende Darstellung unterschiedlicher Zukunftsszenarien für die Entwicklung der Innenstadt, sowohl städtebaulich als auch hinsichtlich möglicher Nutzungen.

c) Einbeziehung des Zanders-Geländes

Das Zanders-Gelände ist zwingend in die Erarbeitung des Masterplans einzubeziehen – sowohl städtebaulich als auch in Bezug auf mögliche Nutzungen –, um die Innenstadtfunktion insgesamt zu stärken.

Insbesondere sollen die räumlichen Übergänge und Verzahnungen zwischen dem Zanders-Gelände und der Innenstadt vertiefend ausgearbeitet werden.

d) Gesamtbetrachtung der Nutzungsmöglichkeiten

Die Nutzungsmöglichkeiten der städtischen Flächen sind im Zusammenhang zu betrachten, um

eine begründbare und nachvollziehbare Verteilung unterschiedlicher Nutzungen (z. B. Wohnen, Hotel, Gewerbe, öffentliche Nutzungen) darzustellen.

e) Vertiefung Alte Stadthäuser

Für den Bereich der Alten Stadthäuser ist eine vertiefende Bearbeitung vorzunehmen. Hierzu sollen bildliche Darstellungen und Varianten erarbeitet werden, die mögliche städtebauliche Strukturen im Zusammenhang mit der umgebenden Bebauung veranschaulichen.

f) Zielsetzung

Ziel des Masterplans ist die Entwicklung einer integrierten Vision für die zentralen Innenstadtbereiche, die sowohl konzeptionell als auch bildlich nachvollziehbar dargestellt wird.

2. Stadtkante „An der Gohrsmühle“

Für den Bereich der Stadtkante *An der Gohrsmühle* wird aufgrund der heterogenen Eigentümerstruktur eine Zusammenarbeit mit **NRW.URBAN** angestrebt. NRW.URBAN soll dabei die Planung und Durchführung des Prozesses übernehmen.

3. Prüfaufträge Busverkehr / Marktbereich

Die Verwaltung wird beauftragt zu prüfen:

- ob im Bereich des Marktes eine Einbahnregelung für Busse möglich ist, einschließlich der Darstellung von Vor- und Nachteilen und möglicher Lösungen zur Verlagerung der zweiten Bushaltestelle
- ob die Bushaltestelle im Bereich Hauptstraße 192 unter Beibehaltung der aktuellen Verkehrsführung verlegt werden kann, um die Situation für Fußgehende zu verbessern.

Bei beiden Prüfaufträgen sind städtebauliche, verkehrliche und wasserrechtliche Rahmenbedingungen zu berücksichtigen.

Die Verwaltung tritt hierzu in einen Dialog mit den Verkehrsbetrieben.

Begründung:

Die Entwicklung der Innenstadt Bergisch Gladbachs erfordert einen integrierten, strategischen Ansatz. Einzelentscheidungen – insbesondere zur Entwicklung der Alten Stadthäuser – sollten auf einer übergeordneten, gesamtstädtischen Vision beruhen.

Die Entwicklung der Innenstadt Bergisch Gladbachs steht vor komplexen Herausforderungen und Chancen, die nur in einem **integrierten, zusammenhängenden Ansatz** sinnvoll bearbeitet

werden können. Einzelentscheidungen – etwa zur Entwicklung der Alten Stadthäuser – sollten daher auf einer **übergeordneten städtebaulichen und funktionalen Gesamtvision** basieren.

Ein Masterplan Innenstadt ermöglicht es, Nutzungskonflikte frühzeitig zu erkennen, Synergien zu nutzen und unterschiedliche Entwicklungsszenarien transparent zu vergleichen. Die Einbeziehung des Zanders-Geländes ist dabei essenziell, um die Innenstadtfunktion langfristig zu stärken.

Dr. Michael Metten
Fraktionsvorsitzender CDU

Klaus W. Waldschmidt
Fraktionsvorsitzender SPD

Theresia Meinhardt
Fraktionsvorsitzende
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

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

Absender
**Fraktion Bündnis
90/ DIE GRÜNEN**

Drucksachen-Nr.

0123/2026

öffentlich

Anfrage

der Fraktion Bündnis 90/ DIE GRÜNEN

**zur Sitzung:
Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss am 05.03.2026**

Tagesordnungspunkt

**Anfrage der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen zur Erweiterung der
Wohnraumschutzsatzung vom 11.02.2026**

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Stellungnahme der Verwaltung erfolgt per Tischvorlage.

Ratsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ·
Konrad-Adenauer-Platz 1 · 51465 Bergisch Gladbach

An
Abteilung 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, 11. Februar 2026

Anfrage Bündnis 90/DIE GRÜNEN zu einer möglichen Erweiterung der Wohnraumschutzsatzung – Handhabe gegen langfristigen Leerstand

Sehr geehrter Herr Migenda,

der Rat der Stadt Bergisch Gladbach hat am 10.12.2024 auf Antrag von Bündnis 90/Die Grünen und der SPD die Wohnraumschutzsatzung auf Grundlage des Wohnraumstärkungsgesetzes NRW beschlossen.

Nach § 6 der Satzung gilt als Wohnraum auch solcher, der **derzeit leer steht**, sofern er objektiv zum Wohnen geeignet ist. Zugleich enthält die aktuell beschlossene Satzung jedoch **keinen ausdrücklichen Regelungstatbestand, der langfristigen Leerstand als Zweckentfremdung definiert oder der Stadt konkrete Handlungsinstrumente gegen diesen Leerstand an die Hand gibt.**

Vor dem Hintergrund der weiterhin angespannten Wohnraumsituation bitten wir die Verwaltung um Auskunft zu folgenden Punkten:

1. Langfristiger Leerstand als Zweckentfremdung

Wie bewertet die Verwaltung die Möglichkeit, langfristigen Leerstand ausdrücklich als Form der Zweckentfremdung in die Wohnraumschutzsatzung aufzunehmen, insbesondere vor dem Hintergrund, dass leerstehende Wohnungen nach § 6 weiterhin als Wohnraum gelten?

2. Erweiterung der Satzung

Welche rechtlichen Möglichkeiten sieht die Verwaltung, die bestehende Wohnraumschutzsatzung so zu erweitern, dass die Kommune gegen längerfristigen

Leerstand vorgehen kann (z. B. durch Anzeigepflichten, Genehmigungsvorbehalte oder zeitliche Begrenzungen des zulässigen Leerstands)?

3. **Instrumente zur Durchsetzung**

Welche konkreten Instrumente kämen bei einer solchen Erweiterung in Betracht (z. B. Aufforderung zur Wiedervermietung, Instandsetzungsanordnungen, Bußgeldtatbestände, Ersatzvornahmen) und unter welchen rechtlichen Voraussetzungen wären diese zulässig?

4. **Vergleich mit anderen Kommunen**

Liegen der Verwaltung Erkenntnisse oder Vergleichsbeispiele aus anderen NRW-Kommunen vor, die langfristigen Leerstand explizit als Zweckentfremdung definieren und entsprechende Satzungsregelungen erfolgreich anwenden?

5. **Vollzug und Ressourcen**

Welche personellen, organisatorischen und rechtlichen Voraussetzungen wären erforderlich, um eine erweiterte Satzung gegen Leerstand wirksam zu vollziehen?

6. **Zusammenspiel mit dem Wohnraumstärkungsgesetz NRW**

Wie bewertet die Verwaltung das Zusammenspiel zwischen kommunaler Wohnraumschutzsatzung und den Vorgaben des Wohnraumstärkungsgesetzes NRW, insbesondere im Hinblick auf leerstehenden Wohnraum, bei dem die Wohnnutzungsabsicht formal nicht aufgegeben wurde?

Ziel der Anfrage ist es, zu klären, **wie die bestehende Wohnraumschutzsatzung im Sinne des Ratsbeschlusses weiterentwickelt werden kann**, um langfristigen Leerstand wirksam zu begrenzen und vorhandenen Wohnraum für den Wohnungsmarkt zu aktivieren, um damit einen sinnvollen Ausgleich zwischen privaten und Interessen des Gemeinwohls herzustellen.

Für eine schriftliche Beantwortung danken wir Ihnen im Voraus.

Mit freundlichen Grüßen.



Sascha Gajewski
Sprecher für Stadtentwicklung
Bündnis 90/DIE GRÜNEN

Theresia Meinhardt
Fraktionsvorsitzende
Bündnis 90/DIE GRÜNEN

