Sitzungsunterlagen

Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen

30.06.2026

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente

Einladung 7

Vorlagendokumente

TOP Ö 4 Bericht über die Durchführung der Beschlüsse aus der letzten Sitzung vom 05.05.2026 - öffentlicher Teil

Mitteilungsvorlage 0316/2026 11

TOP Ö 6.2.1 Europäische Mobilitätswoche

Mitteilungsvorlage 0326/2026 13

TOP Ö 7 Information der Kölner Verkehrs-Betriebe AG über die bevorstehenden Baumaßnahmen an der Stadtbahnlinie 1

Mitteilungsvorlage 0255/2026 15

TOP Ö 8 Bebauungsplan Nr. 2350 – Schule am Lerbacher Weg –

Beschlussvorlage 0332/2026 17

Anlage 1 Präsentation Rotationsschule 0332/2026 25

Anlage2_Planungsskizze_großflächiger_Ansatz 0332/2026 41

Anlage3_Planungsskizze_kleinflächiger_Ansatz 0332/2026 43

Anlage4_Erläuterungsbericht 0332/2026 45

Anlage5_Planungsskizze_Verkehrsflächenentwässerung 0332/2026 51

Anlage6_Grobkostenschätzungen 0332/2026 53

Anlage7 Geoconsult_BP2350_Bodenhydrologie 0332/2026 55

TOP Ö 9 Offene Beschlüsse

Mitteilungsvorlage 0328/2026 91

Anlage1_Sachstand_offeneBeschlüsse_2606 0328/2026 93

TOP Ö 10 S-Bahnausbau

Mitteilungsvorlage 0319/2026 165

TOP Ö 11 Maßnahmenprogramm Mobilität und Verkehr 2026 - 2030

Beschlussvorlage 0342/2026 167

Anlage1_Maßnahmenprogramm_26_30 0342/2026 173

Anlage2_Kostengenauigkeit 0342/2026 187

TOP Ö 12 Schmidt-Blegge-Straße Vorplanung

Beschlussvorlage 0820/2025 189

Anlage 01 Erläuterungsbericht 0820/2025 195

Anlage 02 Variante 1 0820/2025 223

Anlage 03 Variante 2 0820/2025 225

Anlage 04 Auswertung Öffentlichkeitsbeteiligung 0820/2025 227

TOP Ö 13 Sachstand weiteres Vorgehen Fahrradstraßen

Mitteilungsvorlage 0363/2026 229

TOP Ö 14 Barrierefreie Bushaltestellen - Vergabe Haltestellenpakete Kategorie C und D

Beschlussvorlage 0369/2026 233

Anlage_1_Liste_der_Haltestellen_der_Kategorien_C_und_D 0369/2026 237

Anlage_2_Zeitplan_IPGL 0369/2026 241

Anlage3_Mobistationen_2.0_Steckbriefe 0369/2026 243

TOP Ö 15 Östliche Innenstadt - Odenthaler Straße / Hauptstraße

Mitteilungsvorlage 0320/2026 257

Anlage01_Erweiterung Gehweg 0320/2026 259

Anlage02_Variante1-1 0320/2026 261

TOP Ö 16 Querungen Herrmann-Löns-Straße
Mitteilungsvorlage 0321/2026 263
TOP Ö 17 Schulstraße KGS In der Auen
Mitteilungsvorlage 0327/2026 265
Anlage 1_2026_Evaluation Schulstraße KGS In der Auen 0327/2026 267
TOP Ö 18 Ferdinand-Stucker-Straße
Mitteilungsvorlage 0355/2026 289
TOP Ö 19 Verkehrssituation an der Einmündung Schmidt-Blegge-Straße/ Dellbrücker Straße
Mitteilungsvorlage 0347/2026 293
TOP Ö 20 Stellungnahme der Stadt Bergisch Gladbach an die Bezirksregierung Köln zum Genehmigungsverfahren nach § 9 Personenförderungsgesetz (PBefG) für das Vorhaben der Kölner Verkehrs-Betriebe AG
Beschlussvorlage 0386/2026 297
Anlage 2_Bahnstromunterwerk Refrath_Erläuterungsbericht 0386/2026 301
Anlage 3_Bahnstromunterwerk Refrath_Lageplan 0386/2026 303
Anlage 1_Stellungnahme der Stadt Bergisch Gladbach an die Bezirksregierung Köln 0386/2026 305
TOP Ö 21 Verkehrssituation Vürfels in Refrath
Mitteilungsvorlage 0401/2026 313
Anlage_01_Mitteilungsvorlage_0408_2024 0401/2026 317
Anlage_02_Antwortschreiben_Fragenkatalog_und_Ergänzung_Fragenkatalog_2024 (1) 0401/2026 321
Anlage_03_Geschwindigkeitsmessungen_2024_2022_2021_2019 0401/2026 327
TOP Ö 22 Änderung Zuständigkeitsordnung bzegl. § 125 BauGB
Beschlussvorlage 0310/2026 417
TOP Ö 23 BauGB III Nachtragssatzung
Beschlussvorlage 0311/2026 421
TOP Ö 24 KAG IV Nachtragssatzung
Beschlussvorlage 0312/2026 425
TOP Ö 25.1 Antrag der CDU-Fraktion vom 11.04.2026 - Abstimmungen der Straßengestaltung für Parkflächen sowie Querungsmöglichkeiten für die KiTa in der Schulstraße in Bergisch Gladbach-Sand
Antrag 0343/2026 429
Anlage 1_Antrag der CDU-Fraktion vom 11.04.2026 zur Kita Schulstraße 0343/2026 433
TOP Ö 25.2 Gemeinsamer Antrag der Fraktionen BÜNDNIS 90/Die Grünen und SPD vom 14.04.2026 - Kompensationsmaßnahmen Ausfall S-11 bzw. Linie 1
Antrag 0306/2026/1 435
Anlage 1_Gemeinsamer Antrag der Fraktionen BÜNDNIS 90/Die Grünen und SPD vom 14.04.26- S-11 Kompensation 0306/2026/1 439
TOP Ö 25.3 Antrag der CDU-Fraktion vom 21.05.2026 - Einbahnstraßenregelung vordere Schloßstraße sowie Nikolausstraße
Antrag 0385/2026 441
Anlage 1 -CDU-Antrag - Einbahnstraßenregelung vordere Schloßstraße sowie Nikolausstraße 0385/2026 443
TOP Ö 26.1 Anfrage der Bürgerpartei GL vom 03.05.2026 - Rechtswidrige Anordnung der Fahrradstraße
Anfrage 0371/2026 447

Anlage 1 -Anfrage der Bürgerpartei GL vom 03.05.26 -Fahrradstrasse_Hasenweg 0371/2026 451
Anlage 2- Anlage zur Anfrage der Bürgerpartei vom 03.05.2026 0371/2026 457
Anlage_3_Rechtliche_Bewertung_AO 0371/2026 461
Anlage_4_Rechtliche_Bewertung_Beschluss 0371/2026 465
TOP Ö 26.2 Gemeinsame Anfrage der Fraktionen BÜNDNIS 90/Die Grünen und SPD vom 20.05.2026 zum aktuellen Sachstand der Einrichtung von Schulstraßen
Anfrage 0381/2026 467
Anlage 1_Gemeinsame Anfrage von Bündnis 90/Die Grünen und SPD - Schulstraßen 0381/2026 469

Stadt Bergisch Gladbach

Datum
10.06.2026
Ausschussbetreuender Fachbereich
Zentraler Dienst 6-10
Sachbearbeitung
Cornelia Türk
Telefon-Nr.
02202-141856

Tag und Beginn der Sitzung
Dienstag, 30.06.2026, 17:00 Uhr

Einladung

zur 4. Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen in der elften Wahlperiode

Sitzungsort

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

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

Tagesordnung

Ö **Öffentlicher Teil**

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

2 **Vereidigung sachkundiger Bürger**

3 **Genehmigung der Niederschrift der vergangenen Sitzung vom 05.05.2026 - öffentlicher Teil**

4 **Bericht über die Durchführung der Beschlüsse aus der letzten Sitzung vom 05.05.2026 - öffentlicher Teil**
Vorlage: 0316/2026

5 **Mitteilungen der/des Ausschussvorsitzenden**

6 **Mitteilungen des Bürgermeisters**

6.1 **Mündliche Mitteilungen**

6.2 **Schriftliche Mitteilungen**

6.2.1 Europäische Mobilitätswoche
Vorlage: 0326/2026

7 Information der Kölner Verkehrs-Betriebe AG über die bevorstehenden Baumaßnahmen an der Stadtbahnlinie 1
Vorlage: 0255/2026

8 Bebauungsplan Nr. 2350 – Schule am Lerbacher Weg –

-Beschluss zur Fortführung des Verfahrens
Vorlage: 0332/2026

9 Offene Beschlüsse
Vorlage: 0328/2026

10 S-Bahnausbau
Vorlage: 0319/2026

11 Maßnahmenprogramm Mobilität und Verkehr 2026 - 2030
Vorlage: 0342/2026

12 Schmidt-Blegge-Straße Vorplanung
Vorlage: 0820/2025

13 Sachstand weiteres Vorgehen Fahrradstraßen
Vorlage: 0363/2026

14 Barrierefreie Bushaltestellen - Vergabe Haltestellenpakete Kategorie C und D
Vorlage: 0369/2026

15 Östliche Innenstadt - Odenthaler Straße / Hauptstraße
Vorlage: 0320/2026

16 Querungen Herrmann-Löns-Straße
Vorlage: 0321/2026

17 Schulstraße KGS In der Auen
Vorlage: 0327/2026

18 Ferdinand-Stucker-Straße
Vorlage: 0355/2026

19 Verkehrssituation an der Einmündung Schmidt-Blegge-Straße/ Dellbrücker Straße

Vorlage: 0347/2026

20 Stellungnahme der Stadt Bergisch Gladbach an die Bezirksregierung Köln zum Genehmigungsverfahren nach § 9 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) für das Vorhaben der Kölner Verkehrs-Betriebe AG

„Neubau Bahnstromunterwerk UW 65 in Refrath“
Vorlage: 0386/2026

21 Verkehrssituation Vürfels in Refrath
Vorlage: 0401/2026

22 Änderung Zuständigkeitsordnung bzegl. § 125 BauGB
Vorlage: 0310/2026

23 BauGB III Nachtragssatzung
Vorlage: 0311/2026

24 KAG IV Nachtragssatzung
Vorlage: 0312/2026

25 Anträge der Fraktionen

25.1 Antrag der CDU-Fraktion vom 11.04.2026 - Abstimmungen der Straßengestaltung für Parkflächen sowie Querungsmöglichkeiten für die KiTa in der Schulstraße in Bergisch Gladbach-Sand
Vorlage: 0343/2026

25.2 Gemeinsamer Antrag der Fraktionen BÜNDNIS 90/Die Grünen und SPD vom 14.04.2026 - Kompensationsmaßnahmen Ausfall S-11 bzw. Linie 1
Vorlage: 0306/2026/1

25.3 Antrag der CDU-Fraktion vom 21.05.2026 - Einbahnstraßenregelung vordere Schloßstraße sowie Nikolausstraße
Vorlage: 0385/2026

26 Anfragen der Ausschussmitglieder

26.1 Anfrage der Bürgerpartei GL vom 03.05.2026 - Rechtswidrige Anordnung der Fahrradstraße
Vorlage: 0371/2026

26.2 Gemeinsame Anfrage der Fraktionen BÜNDNIS 90/Die Grünen und SPD vom 20.05.2026 zum aktuellen Sachstand der Einrichtung von Schulstraßen
Vorlage: 0381/2026

N **Nicht öffentlicher Teil**

1 **Genehmigung der Niederschrift der vergangenen Sitzung vom 05.05.2026 - nicht öffentlicher Teil**

2 **Bericht über die Durchführung der Beschlüsse aus der letzten Sitzung vom 05.05.2026 - nicht öffentlicher Teil**
Vorlage: 0317/2026

3 **Mitteilungen der/des Ausschussvorsitzenden**

4 **Mitteilungen des Bürgermeisters**

5 **Anträge der Fraktionen**

6 **Anfragen der Ausschussmitglieder**

gez. Schade
Vorsitzender

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

Mitteilungsvorlage

Drucksachen-Nr. 0316/2026
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	30.06.2026	zur Kenntnis

Tagesordnungspunkt

Bericht über die Durchführung der Beschlüsse aus der letzten Sitzung vom 05.05.2026 - öffentlicher Teil

Inhalt der Mitteilung:

In der Sitzung am 05.05.2026 wurde zu folgenden Punkten ein Beschluss gefasst, über den zu berichten ist:

Ö9 Maßnahmenprogramm 2026 – 2028
Vorlage: 0212/2026

Die Verwaltung bearbeitet die Maßnahmen für das Jahr 2026 entsprechend dem gefassten Beschluss. Das ergänzte Maßnahmenprogramm für die Jahre 2027 bis 2030 wurde weiter ausgearbeitet und wird dem Ausschuss am 30. Juni 2026 zur Beschlussfassung vorgelegt.

Ö10 Lerbacher Weg - Vorplanung
Vorlage: 0821/2025

Die Vorplanung wird entsprechend der Beschlüsse überarbeitet. Dabei muss die rechtliche und planerische Machbarkeit der Anordnung eines benutzungspflichtigen Geh- und Radwegs in eine Fahrtrichtung sowie einer sicheren Ausleitung im Bereich der Einmündung Am Rübezahlwald geprüft werden. Die weiteren Maßnahmen (Piktogrammketten und ggf. ergänzende verkehrsberuhigende Maßnahmen) werden im weiteren Planungsprozess geprüft.

Ö11 Buchholzstraße - Vorplanung
Vorlage: 0819/2025

Die Vorplanung wird zur Übergabe in die nächste Planungsphase gegeben. Überprüft werden muss, wie der Radverkehr weiter auf dem Hochbord geführt werden kann – benutzungspflichtig oder Gehweg mit dem Zusatz “Radfahrer frei”.

Ö15 Erhebung von Erschließungsbeiträgen nach §§ 127 ff. BauGB für ein Teilstück der Erschließungsanlage Steinbacher Weg / Silberkauler Weg | hier: Abschnittsbildung
Vorlage: 0233/2026

Die Berechnung der anteiligen Erschließungskosten erfolgt nun auf der Grundlage des Verteilungsmaßstabes und der anrechnungsfähigen Herstellungskosten. Der Versand der Beitragsbescheide wird voraussichtlich im zweiten Halbjahr 2026 erfolgen.

Ö16.2 Gemeinsamer Antrag der Fraktionen BÜNDNIS 90/Die Grünen und SPD vom 14.04.2026 – Kompensationsmaßnahmen Ausfall S-11 bzw. Linie 1
Vorlage: 0306/2026

Sowohl der Rheinisch-Bergische Kreis und die Stadt Köln wurden seitens der Verwaltung schriftlich aufgefordert, für einen bedarfsgerechten ÖPNV während der Ausfallzeiten der S11 und der Linie 1 zu sorgen.

Ö 6.2.1

Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister
Federführender Fachbereich
Stadtentwicklung

Mitteilungsvorlage

Drucksachen-Nr. 0326/2026
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	30.06.2026	zur Kenntnis

Tagesordnungspunkt

Europäische Mobilitätswoche

Inhalt der Mitteilung:

Die Stadtverwaltung hat sich in den vergangenen Jahren regelmäßig an der Europäischen Mobilitätswoche (EMW) beteiligt. Diese findet vom 16. bis 22. September unter dem Thema “Mobilität unter den Generationen” statt. Ob eine Teilnahme auch im Jahr 2026 möglich sein wird, kann derzeit noch nicht abschließend entschieden werden. Hintergrund ist die personelle Situation im Sachgebiet Mobilität. Zum 31.05.2026 ist ein Mobilitätsmanager aus dem Dienst ausgeschieden.

Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister
Federführender Fachbereich
Mobilität und Stadtentwicklung

Mitteilungsvorlage

Drucksachen-Nr. 0255/2026
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	30.06.2026	zur Kenntnis

Tagesordnungspunkt

Information der Kölner Verkehrs-Betriebe AG über die bevorstehenden Baumaßnahmen an der Stadtbahnlinie 1

Inhalt der Mitteilung:

Für das Jahr 2026 haben die Kölner-Verkehrsbetriebe AG (KVB AG) mehrere Großbaustellen mit Auswirkungen auch für das Gebiet der Stadt Bergisch Gladbach angekündigt.

So planen die KVB größere Sanierungsmaßnahmen, die die wichtige Stadtbahnlinie 1 zwischen Bensberg und Köln betrifft. Ein Streckenabschnitt der Linie 1 in Richtung Bensberg muss z.B. für
mehrere Wochen komplett gesperrt werden.

Die KVB legt die Bauarbeiten bewusst überwiegend in Ferienzeiten, um Zeiträume mit erfahrungsgemäß weniger Fahrgästen auszunutzen. Daher sind bereits jetzt in Sommer- und Herbstferien sowie kurz davor größere Projekte angekündigt.

Geplant sind aktuell folgende Sperrungen und Ausfälle im Bereich der Linie 1:

Vor den Sommerferien (29. Juni – 13. Juli 2026, sog. Phase 1)

- Trennung zwischen Heumarkt und Bahnhof Deutz/Messe. Züge aus Westen kommend, enden am Heumarkt. Züge aus Bensberg enden am Bahnhof Messe/Deutz.

  Zwischen den Haltestellen Kölnmesse und Neumarkt verkehren in beide Richtungen Ersatzbusse mit Halt an den Haltestellen Bahnhof Deutz/Messe, Deutzer Freiheit und Heumarkt.

Sommerferien (13. Juli – 14. August 2026, sog. Phase 2)

- Trennung zwischen Heumarkt und Bahnhof Deutz/Messe sowie zwischen Merheim und Bensberg. Züge aus Westen kommend, enden am Heumarkt, zwischen Bahnhof Deutz/Messe und Merheim verkehren Bahnen der Linie 1.

  Zwischen den Haltestellen Kölnmesse und Neumarkt verkehren in beide Richtungen Ersatzbusse mit Halt an den Haltestellen Bahnhof Deutz/Messe, Deutzer Freiheit und Heumarkt. Ebenso verkehrt zwischen den Haltestellen Merheim und Bensberg ein Schienenersatzverkehr mit entsprechenden Ersatzhaltestellen entlang der L 136 (Lustheide/Frankenforster Straße/Kölner Straße/Steinstraße).

Sommerferien (14. August – 02. September August 2026, sog. Phase 3)

- Trennung zwischen Heumarkt und Bahnhof Deutz/Messe. Züge aus Westen kommend, enden am Heumarkt.

  Zwischen den Haltestellen Neumarkt und Bensberg verkehren in beide Richtungen ein Schienenersatzverkehr mit entsprechenden Ersatzhaltestellen entlang der L 136 (Lustheide/Frankenforster Straße/Kölner Straße/Steinstraße).

Herbstferien (17. Oktober – 1. November)

- **Linie 1:** Trennung zwischen Heumarkt und Bahnhof Messe/Deutz. Züge aus dem Westen fahren weiter Richtung Poll, Züge aus Bensberg enden am Bahnhof Messe/Deutz.

  Zwischen den Haltestellen Kölnmesse und Neumarkt verkehren in beide Richtungen Ersatzbusse mit Halt an den Haltestellen Bahnhof Deutz/Messe, Deutzer Freiheit und Heumarkt.

Über die Details der geplanten Arbeiten werden Vertreter der KVB AG mittels einer kurzen Präsentation in der Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen informieren und für Fragen hierzu zur Verfügung stehen.

Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister
Federführender Fachbereich
Stadtplanung

Beschlussvorlage

Drucksachen-Nr. 0332/2026
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	30.06.2026	Beratung
Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss	02.07.2026	Entscheidung

Tagesordnungspunkt

Bebauungsplan Nr. 2350 – Schule am Lerbacher Weg –

-Beschluss zur Fortführung des Verfahrens

Beschlussvorschlag:

Der Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss beauftragt die Verwaltung, das Bebauungsplanverfahren Nr. 2350 – Schule am Lerbacher Weg – auf Grundlage der Untersuchungsergebnisse zur verkehrlichen Erschließung fortzuführen.

Kurzzusammenfassung:

Kurzbegründung:

Im Rahmen der Voruntersuchungen zur geplanten Rotationsschule am Lerbacher Weg wurden sowohl die verkehrliche Erschließung samt Entwässerung der Verkehrsflächen als auch die Entwässerungssituation des Standortes selbst untersucht. Ziel war es, die grundsätzliche Machbarkeit des Standortes zu bewerten.

Die Verkehrsuntersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass das zusätzliche Verkehrsaufkommen insgesamt als verträglich eingestuft werden kann. Das beauftragte Fachbüro konnte anhand zweier Planungsskizzen aufzeigen, dass eine sichere Erschließung des Standortes grundsätzlich möglich ist. Beide Darstellungen berücksichtigen Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr, gesicherte Querungen, eine Bushaltestelle sowie den Ausbau des Knotenpunkts Lerbacher Weg / Oberheidkamper Straße mit Lichtsignalanlage. Voraussetzung hierfür ist jedoch die Inanspruchnahme angrenzender Flächen, insbesondere des Baumbestandes. Unterschiede bestehen hinsichtlich Flächenbedarf, baulichem Aufwand und das Ausmaß der Auswirkungen auf den Baumbestand.

Das hydrogeologische Gutachten zeigt hingegen, dass auf dem Grundstück nur eine sehr geringe Versickerungsfähigkeit vorhanden ist. Eine ortsnahe Versickerung des Niederschlagswassers ist daher voraussichtlich nicht möglich. Empfohlen wird deshalb die Prüfung eines Anschlusses an die öffentliche Kanalisation beziehungsweise alternativ einer Einleitung in den Lerbach.

Sofern eine tragfähige Entwässerungslösung gefunden werden kann, sollen im nächsten Schritt die frühzeitige Beteiligung der Behörden und Öffentlichkeit sowie die weitere Ausarbeitung der Erschließungsvarianten erfolgen.

Risikobewertung:

(…)

Auswirkungsübersicht Klimarelevanz:

keine Klimarelevanz:	positive Klimarelevanz:	negative Klimarelevanz:

Weitere notwendige Erläuterungen:

(…)

Finanzielle Auswirkungen:

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

Weitere notwendige Erläuterungen:

(…)

Personelle Auswirkungen:

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

Weitere notwendige Erläuterungen:

Sachdarstellung/Begründung:

1. Einleitung

Am 27.11.2025 beauftragte der Stadtentwicklungs- und Planungsbeschluss die Verwaltung, auf Grundlage der Bedarfsfeststellung des Ausschusses für Schule und Gebäudewirtschaft (0565/2025) in den Prüf- und Planungsprozess für eine Rotationsschule am Lerbacher Weg einzusteigen (0651/2025).

Die Schulen in Bergisch Gladbach weisen umfangreiche bauliche Defizite auf. Im Rahmen der Schulbaupriorisierung werden mindestens drei Rotationsstandorte im Stadtgebiet benötigt, um an den bestehenden Standorten die nötigen Sanierungs-, Abriss-, Teilabriss- sowie Aufstockungs- und Erweiterungsarbeiten durchzuführen. Auf dem städtischen Grundstück am Lerbacher Weg soll die erste Rotationsschule entstehen.

Aus planerischer Sicht sind für den Schulbau an diesem Standort insbesondere zwei Aspekte von Bedeutung: Zum einen muss eine sichere verkehrliche Erschließung unter Berücksichtigung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens gewährleistet und zum anderen eine ordnungsgemäße Entwässerung des Grundstücks sichergestellt werden können.

Zur Untersuchung der Machbarkeit einer sicheren verkehrlichen Erschließung wurde ein Fachbüro beauftragt und ergänzend ein hydrogeologisches Gutachten zum Grundstück selbst eingeholt.

Die Ergebnisse werden im Folgenden dargestellt und erläutert.

2. Ergebnisse der Verkehrsplanung und -untersuchung

2.1 Verkehrsuntersuchung

Im Bestand liegt der potenzielle Schulstandort überwiegend im Bereich von Grün- und Waldflächen außerhalb des geschlossenen Siedlungsbereichs. Die verkehrliche Erschließung erfolgt über den Lerbacher Weg sowie die Oberheidkamper Straße, die im Bereich des geplanten Standorts außerörtlichen Charakter aufweisen. Insbesondere im Bereich des Lerbacher Wegs bestehen derzeit keine Anlagen für den Geh- und Radverkehr sowie keine Beleuchtung.

Zur Prüfung der verkehrlichen Erschließung des geplanten Rotationsstandortes wurde das Planungsbüro Fischer Teamplan beauftragt. Ziel war es, aufzuzeigen ob und wie eine verkehrliche Erschließung unter Berücksichtigung der Flächenverfügbarkeit, des prognostizierten Verkehrsaufkommens und einer ausreichenden Entwässerung der Verkehrsflächen erfolgen kann.

Die Rotationsschule soll mit einer Kapazität von bis zu 1.000 Schülerinnen und Schülern sowohl als temporärer Ausweichstandort für weiterführende Schulen als auch für Grundschulen dienen. Da insbesondere Grundschülerinnen und Grundschüler häufiger mit dem Pkw zur Schule gebracht werden und gleichzeitig als sensible Verkehrsgruppe gelten, wurde deren Verkehrsverhalten bei der Untersuchung besonders berücksichtigt und für die verkehrlichen Auswirkungen für alle Altersstufen angenommen. Hierzu wurden vorhandene Datensätze zum Schulwegverhalten (Modal-Split) von sieben Grundschulen im Stadtgebiet ausgewertet.

Auf Grundlage der angenommenen Modal-Split-Werte ergibt sich, übertragen auf die Kapazität des Schulstandortes von 1000 Kindern, ein Prognosewert von zusätzlich etwa 160 Fahrzeugen pro Strecke und Tag. Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) am Knotenpunkt Lerbacher Weg / Oberheidkamper Straße erhöht sich hierdurch voraussichtlich von derzeit rund 4.200 Kfz/Tag auf etwa 4.520 Kfz/Tag. Damit liegt die Zunahme bei maximal etwa 8% im Worst-Case-Szenario, welches ausschließlich auf dem Kfz-lastigen Modal-Split von Grundschulkindern basiert. Das Verkehrsaufkommen wurde mit dieser Annahme insgesamt als verträglich bewertet und als Grundlage für die Vorentwurfsplanung herangezogen.

Da der Schulstandort unmittelbar an ein Wohngebiet angebunden werden soll, wird empfohlen, den Straßenraum im Bereich der Schule entsprechend einer innerörtlichen Situation auszubilden. Ziel ist insbesondere die Schaffung sicherer und angemessener Verkehrsflächen für den Fuß- und Radverkehr sowie die Unterstützung niedriger Fahrgeschwindigkeiten im unmittelbaren Schulumfeld. Auf Grundlage dieser Einordnung wurden der weiteren Planung innerörtliche Regelmaße und Entwurfsparameter zugrunde gelegt. Es ist jedoch zu beachten, dass sich der Standort derzeit außerhalb der geschlossenen Bebauung befindet und die verkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen – insbesondere hinsichtlich einer angemessenen Geschwindigkeitsregelung und Beschilderung – im weiteren Verfahren tiefgründig geprüft werden müssen.

2.2 Erschließung des Standortes

Das Planungsbüro konnte die verkehrliche Erschließung des Standortes unter der Annahme einer innerörtlichen Situation anhand von zwei Vorentwurfsvarianten grundsätzlich aufzeigen.

Beide Varianten berücksichtigen dabei die Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs, des Kfz-Verkehrs sowie die Annahme potenzieller Busverkehre im Umfeld des geplanten Schulstandortes. Diese Varianten dienen der Darstellung bzw. Skizzierung möglicher Querschnitte, sie stellen jedoch noch keine Planungsvarianten nach den Kriterien einer Vorplanung (HOAI Leistungsphase 2) dar. Beide Varianten sehen Lösungen für die Führung des Fuß- und Radverkehrs sowie die Integration einer Bushaltestelle und neuen Querungsstellen vor. Zudem werden neue Lichtsignalanlagen vorgeschlagen, um die Querungen zu sichern. Da sich das Projekt derzeit noch in einer frühen Planungsphase (Voruntersuchung) befindet, sind konkrete Dimensionierungen von Gehwegen, Fahrbahn- und Radverkehrsanlagen sowie die genaue Führungsform des Radverkehrs (z. B. Schutzstreifen oder Radweg) noch nicht festgelegt und daher lediglich schematisch dargestellt.

Die untersuchten Varianten unterscheiden sich insbesondere hinsichtlich der Dimensionierung der einzelnen Verkehrsflächen sowie der technischen Umsetzung der Entwässerung des Straßenraumes. So verfolgt Skizze 1 den Ansatz einer beidseitigen Erschließung durch Geh- und Radwegeinfrastruktur, während Skizze 2 den Ansatz einer Erschließung auf der nördlichen Seite verfolgt. Hieraus ergeben sich unterschiedliche Auswirkungen auf angrenzende Flächen, insbesondere auf den Baumbestand, den baulichen Aufwand sowie die wirtschaftlichen Auswirkungen der Maßnahme.

Skizze 1: größerer Flächenbedarf
Flächenverbrauch (Waldfläche): ca. 1.750 m²

Skizze 2: geringerer Flächenbedarf
Flächenverbrauch (Waldfläche): ca. 1.500 m²

Die Kostenermittlung für die Herstellung der flächenaufwändigeren Verkehrserschließung liegt bei ca. 1.400.000 €. Es ist darauf hinzuweisen, dass die Entwässerungsmaßnahmen kein Bestandteil der Grobkostenschätzungen sind.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die verkehrliche Erschließung in beiden Entwürfen - jedoch nur unter Inanspruchnahme von umliegenden Flächen - realisierbar ist.

2.3 Empfehlung zum weiteren Planungsprozess

Die Erschließung der Rotationsschule wird grundsätzlich als möglich angesehen. Voraussetzung hierfür ist jedoch die Inanspruchnahme angrenzender Flächen, um sichere Fuß- und Radverkehrsanlagen für den Schulverkehr zu schaffen. Darüber hinaus sind Maßnahmen zur geordneten Abwicklung des Hol- und Bringverkehrs erforderlich. Hierzu zählen insbesondere die Anbindung an den ÖPNV bzw. Schulbusverkehr durch eine

zusätzliche Bushaltestelle sowie der Ausbau des Knotenpunkts Lerbacher Weg / Oberheidkamper Straße zu einem signalisierten Knotenpunkt. Weitere Maßnahmen zur Anbindung des Schulgeländes sind im weiteren Planungsprozess in enger Abstimmung mit der Planung der Schule zu erarbeiten: Sichere Zuwegungen an geeigneten Stellen, Fahrradabstellanlagen, Prüfung von Elterntaxizonen und weitere Detailplanungen.

In der nächsten Planungsphase – der Vorplanung gemäß Leistungsphase 2 der HOAI – sollten bis zu drei unterschiedliche Planungsvarianten erarbeitet werden. Diese können sich in Bezug auf die benötigten Flächen, baulichen Umfang und den Gesamtquerschnitt unterscheiden, dabei aber die Mindestanforderungen einer sicheren Verkehrserschließung gewährleisten.

Nach Beschluss zur Fortführung des Bebauungsplanverfahrens wird die Verwaltung – vorbehaltlich einer funktionalen Grundstücksentwässerung (s.u.) – ein entsprechend geeignetes Fachbüro mit den weiteren Planungen beauftragen. Die erarbeitenden Planungsvarianten sollen dem AMV zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

3. Ergebnisse der Entwässerungssituation

Vor dem Hintergrund der Starkregenereignisse und der Klimakrise hat u.a. der Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss im Jahr 2024 beschlossen, bei der Aufstellung von Bebauungsplänen auf unbebauten Flächen eine Null-Abfluss-Strategie zu verfolgen (0503/2024). Das bedeutet, dass die anfallenden Niederschläge möglichst vor Ort gehalten und durch Verdunstung sowie Versickerung wieder in den natürlichen Wasserkreislauf eingebunden werden.

Eine Versickerung erfordert wasserdurchlässige Böden. Anhand eines hydrogeologischen Gutachtens wurden daher die Bodeneigenschaften im Plangebiet untersucht.

Das Ingenieursbüro Geoconsult GmbH kommt zu dem Ergebnis, dass im Plangebiet keine oder nur eine sehr geringe Versickerungsleistung vorliegt und empfiehlt vor diesem Hintergrund den Anschluss an die öffentliche Kanalisation oder ggf. eine Einleitung in den angrenzenden Lerbach zu prüfen.

Aufgrund der zeitkritischen Bedarfssituation wurde daraufhin entschieden, eine Machbarkeitsstudie hinsichtlich der Einleitung in die Kanalisation zu beauftragen. Die Ergebnisse sind mit der Unteren Wasserbehörde abzustimmen.

4. Weiteres Vorgehen im Bebauungsplanverfahren

Stimmt der SPLA der Fortführung des Verfahrens auf Grundlage der Empfehlungen des Verkehrsplanungsbüro zu, werden zunächst folgende Prozesse in die Wege geleitet:

- Erarbeitung einer zustimmungsfähigen Entwässerungslösung.
- Überarbeitung des Vorentwurfs der Rotationsschule.
- Durchführung der frühzeitigen Beteiligung gemäß § 3 und 4 Abs. 1 BauGB auf Grundlage der bis dahin vorliegenden Informationen.

Sofern eine tragfähige Entwässerungslösung gefunden werden kann, ist der Beschluss für

die frühzeitige Beteiligung der Behörden und der Öffentlichkeit im Oktober oder November vorgesehen. Die Ausarbeitung der Erschließungsvarianten kann parallel erfolgen.

Anlagen
Anlage 1: Planungsskizze großflächiger Ansatz
Anlage 2: Planungsskizze kleinflächiger Ansatz
Anlage 3: Planungsskizze Verkehrsflächenentwässerung
Anlage 4: Erläuterungsbericht (Verkehrsaufkommen, Entwässerung Verkehrsflächen)
Anlage 5: Grobkostenschätzungen

Das Ergebnis der Bodenuntersuchung kann im Ratsinformationsportal eingesehen werden.

FISCHER TEAMPLAN

Ö 8

KREATIVE INGENIEURLEISTUNGEN FÜR EINE INTAKTE UMWELT

ERSCHLIEßUNG ROTATIONSSCHULE BG

Informationsveranstaltung 30.06.2026

ERSCHLIEßUNG ROTATIONSSCHULE BG
INFORMATIONSVERANSTALTUNG 30.06.2026

Projektübersicht

Ausgangssituation

Übersicht Planungsvarianten 1 und 2

Übersichtskarte – Bus und Elterntaxi

Vor-/ Nachteile

Weiteres Vorgehen

PROJEKTÜBERSICHT

Aufgabenstellung

- *Prüfung der Erschließung des Rotationsschulstandorts Lerbacher Weg*
- *Nutzung als temporärer Schulstandort*
- *Kapazität: bis zu 1.000 Schülerinnen und Schüler*
- *Sicherstellung der Sanierungs- und Bauarbeiten an bestehenden Schulen*

***Zentrale Fragestellung**:*

- *Unter welchen Voraussetzungen ist eine verkehrliche Erschließung möglich.*

ERSCHLIEßUNG ROTATIONSSCHULE BG
INFORMATIONSVERANSTALTUNG 30.06.2026

Projektübersicht

Ausgangssituation

Übersicht Planungsvarianten 1 und 2

Übersichtskarte – Bus und Elterntaxi

Vor-/ Nachteile

Weiteres Vorgehen

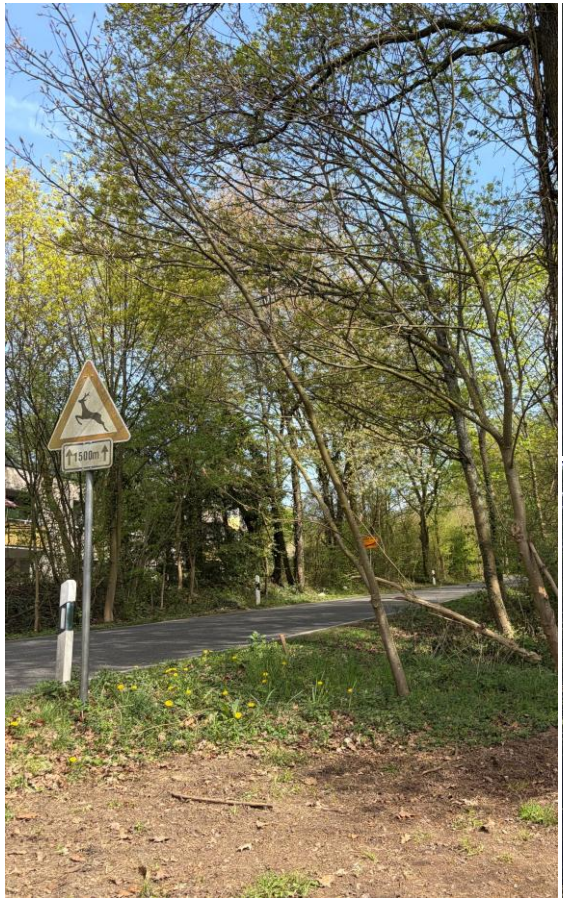
AUSGANGSSITUATION

Standort

- *Aktuell: Grün- und Waldflächen*
- *Außerhalb des Siedlungsbereichs*
- *Anbindung über :*
  - *Lerbacher Weg*
  - *Oberheidkamper Straße*

Verkehrliche Ausgangssituation

- *Keine Geh- und Radwege*
- *Keine Beleuchtung*
- *rund 160 zusätzliche Fahrten am Tag pro Richtung Anstieg um 8%*
- *Bewertung: grundsätzlich verträglich*



AUSGANGSSITUATION

Anforderungen an die zukünftige Erschließung

Für eine zukunftsfähige Entwicklung des Straßenraums ist ein Umbau zu einer innerörtlichen, verkehrssicheren Erschließungsstraße erforderlich.

Planungsziele

- *Verbesserung der Sicherheit für den Fuß- und Radverkehr*
- *Reduzierung unangepasster Fahrgeschwindigkeiten*
- *Stärkung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum*
- *Berücksichtigung der Anforderungen aller Verkehrsteilnehmenden*

Besondere Berücksichtigung

- *Grundschulkinder als besonders schutzbedürftige Nutzergruppe*
- *Sichere und übersichtliche* Wegebeziehungen
- *Berücksichtigung und möglichst weitgehender Erhalt des vorhandenen Baumbestandes*

ERSCHLIEßUNG ROTATIONSSCHULE BG
INFORMATIONSVERANSTALTUNG 30.06.2026

Projektübersicht

Ausgangssituation

Übersicht Planungsvarianten 1 und 2

Übersichtskarte – Bus und Elterntaxi

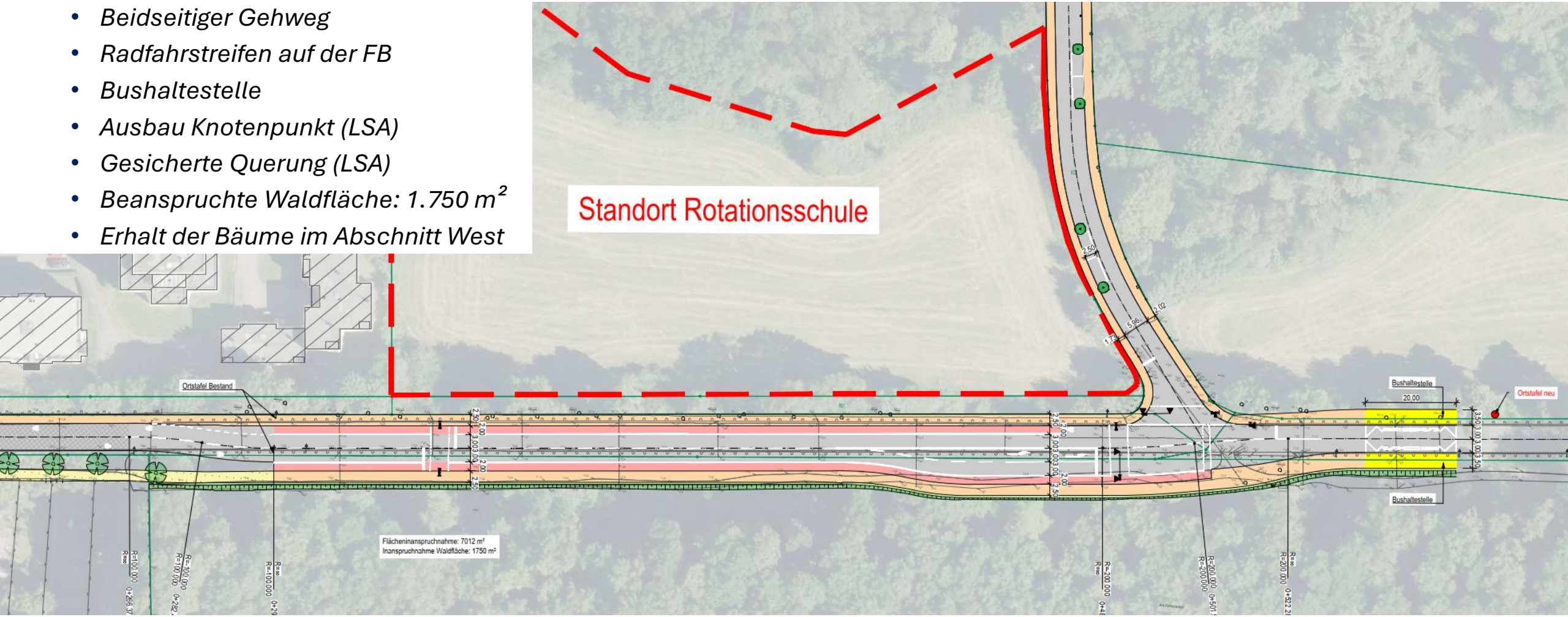
Vor-/ Nachteile

Weiteres Vorgehen

VARIANTE 1

Merkmale:

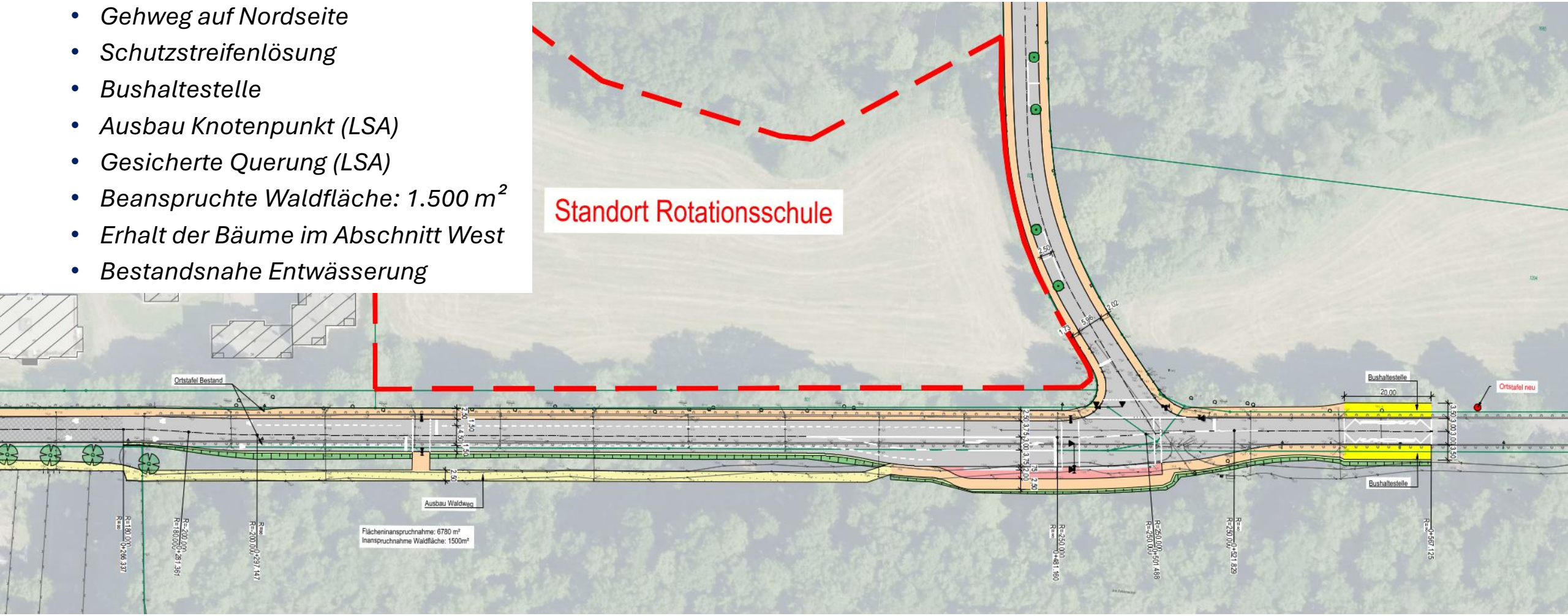
- *Beidseitiger Gehweg*
- *Radfahrstreifen auf der FB*
- *Bushaltestelle*
- *Ausbau Knotenpunkt (LSA)*
- *Gesicherte Querung (LSA)*
- *Beanspruchte Waldfläche: 1.750 m²*
- *Erhalt der Bäume im Abschnitt West*



VARIANTE 2

Merkmale:

- *Gehweg auf Nordseite*
- *Schutzstreifenlösung*
- *Bushaltestelle*
- *Ausbau Knotenpunkt (LSA)*
- *Gesicherte Querung (LSA)*
- *Beanspruchte Waldfläche: 1.500 m²*
- *Erhalt der Bäume im Abschnitt West*
- *Bestandsnahe Entwässerung*



ERSCHLIEßUNG ROTATIONSSCHULE BG
INFORMATIONSVERANSTALTUNG 30.06.2026

Projektübersicht

Ausgangssituation

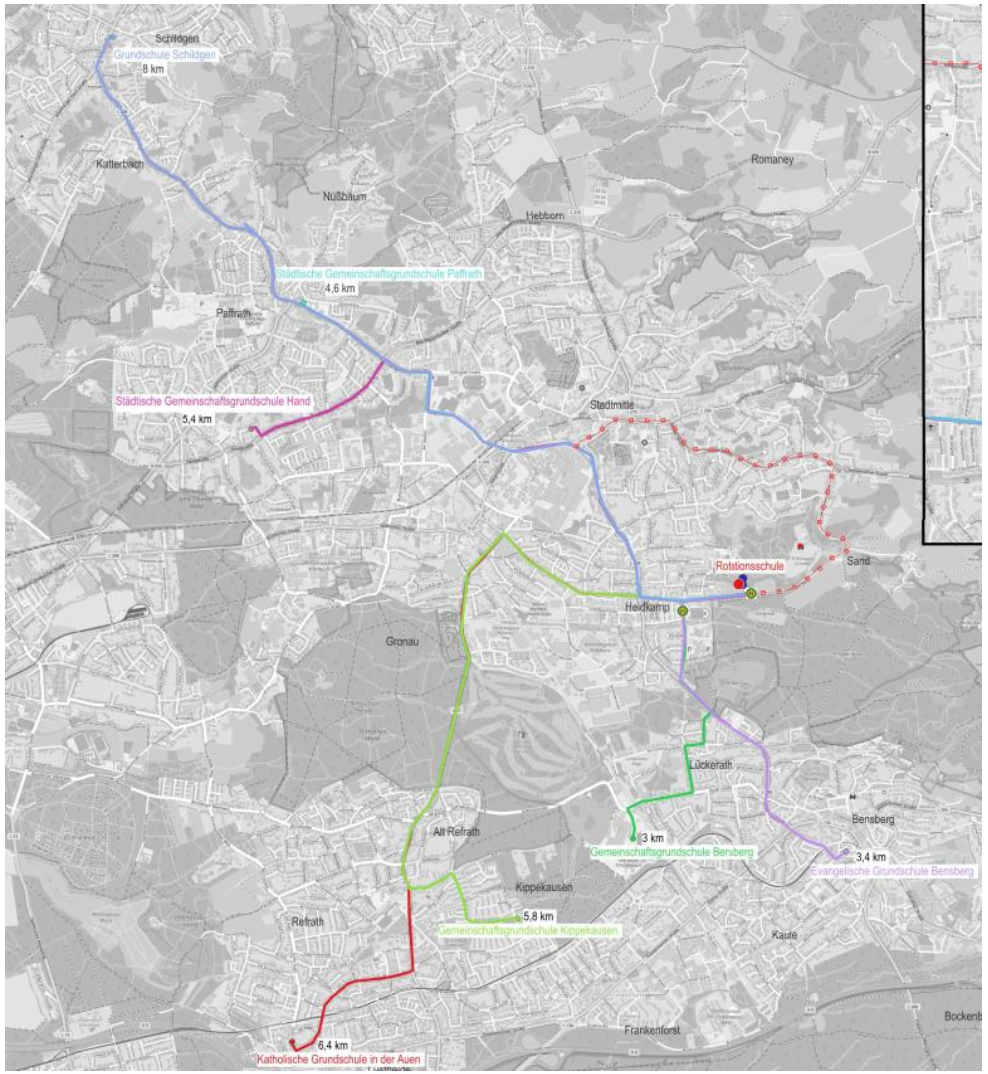
Übersicht Planungsvarianten 1 und 2

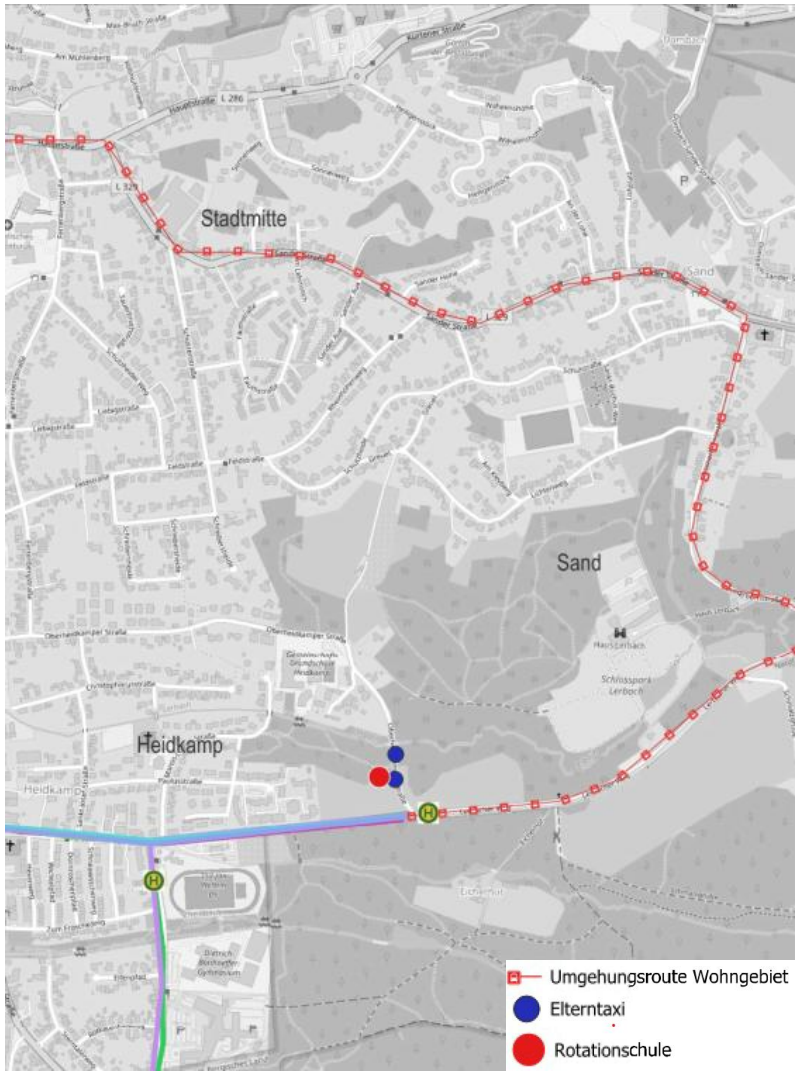
Übersichtskarte – Bus und Elterntaxi

Vor-/ Nachteile

Weiteres Vorgehen

ÜBERSICHTSKARTE – BUS UND ELTERNTAXI





- *Einrichtung neuer Bushaltestellen in beiden Fahrtrichtungen im Bereich der Rotationsschule*
- *Elterntaxizonen in der Oberheidkamper Straße*
- *Umgehungsroute Bus über den Lerbacher Weg in Richtung Sand*

ERSCHLIEßUNG ROTATIONSSCHULE BG
INFORMATIONSVERANSTALTUNG 30.06.2026

Projektübersicht

Ausgangssituation

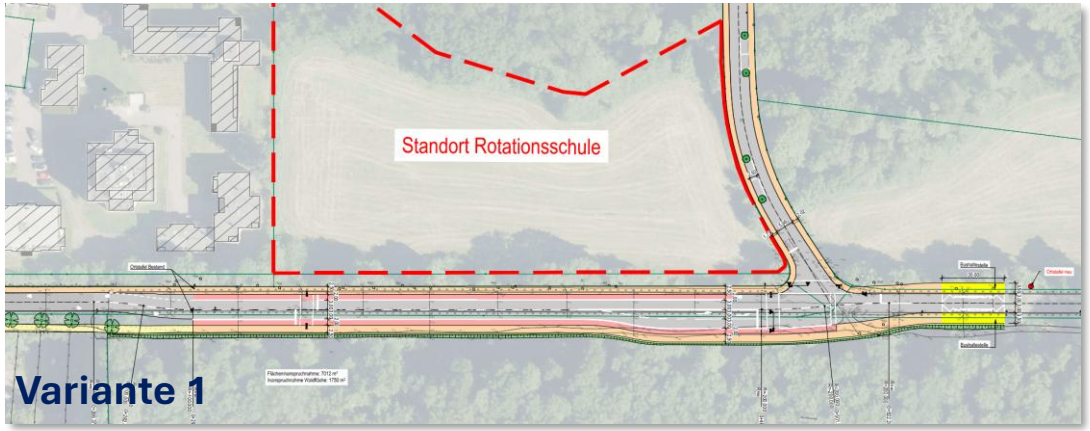
Übersicht Planungsvarianten 1 und 2

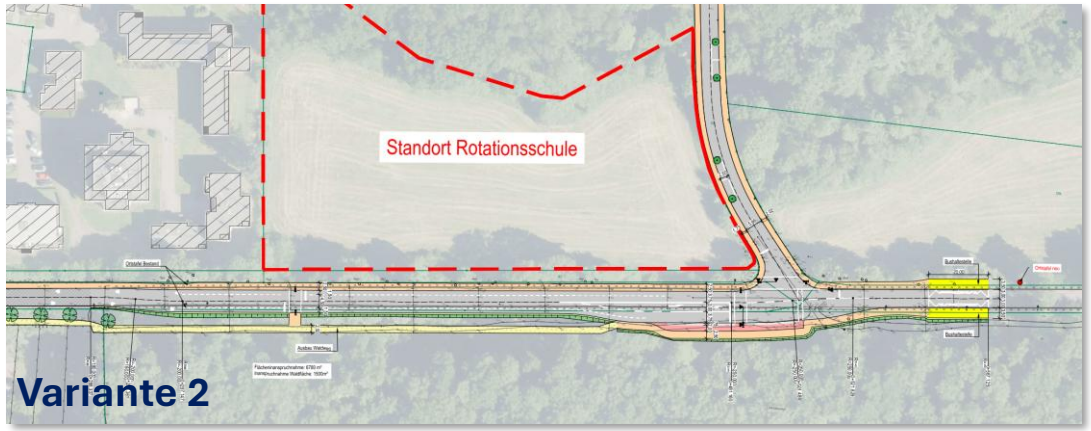
Übersichtskarte – Bus und Elterntaxi

Vor-/ Nachteile

Weiteres Vorgehen

VOR-/NACHTEILE





\+

- MIV- und Radverkehr getrennt
- Breite Gehflächen (Barrierefreiheit)
- Erhalt der Bäume

−

- Höherer Flächenverbrauch
- Stärkere Eingriffe in Natur und Umgebung
- Kosten

\+

- Geringere Flächenverbräuche
- Geringere Eingriffe in Natur und Bestand
- Kosten
- Erhalt der Bäume
- Abschnittsweise Entwässerung ins Gelände

−

- Schutzstreifen

ERSCHLIEßUNG ROTATIONSSCHULE BG
INFORMATIONSVERANSTALTUNG 30.06.2026

Projektübersicht

Ausgangssituation

Übersicht Planungsvarianten 1 und 2

Übersichtskarte – Bus und Elterntaxi

Vor-/ Nachteile

Weiteres Vorgehen

WEITERES VORGEHEN

Eine Erschließung der Rotationsschule ist grundsätzlich möglich!

Rahmenbedingungen

- *Flächenbedarf: zusätzliche Flächen erforderlich (Fahrbahn, Geh- / Radweg, Haltezonen)*
- *Verkehrsaufkommen: insgesamt verträglich, bei strukturierter Verkehrsführung*

Verkehrliche Anforderungen

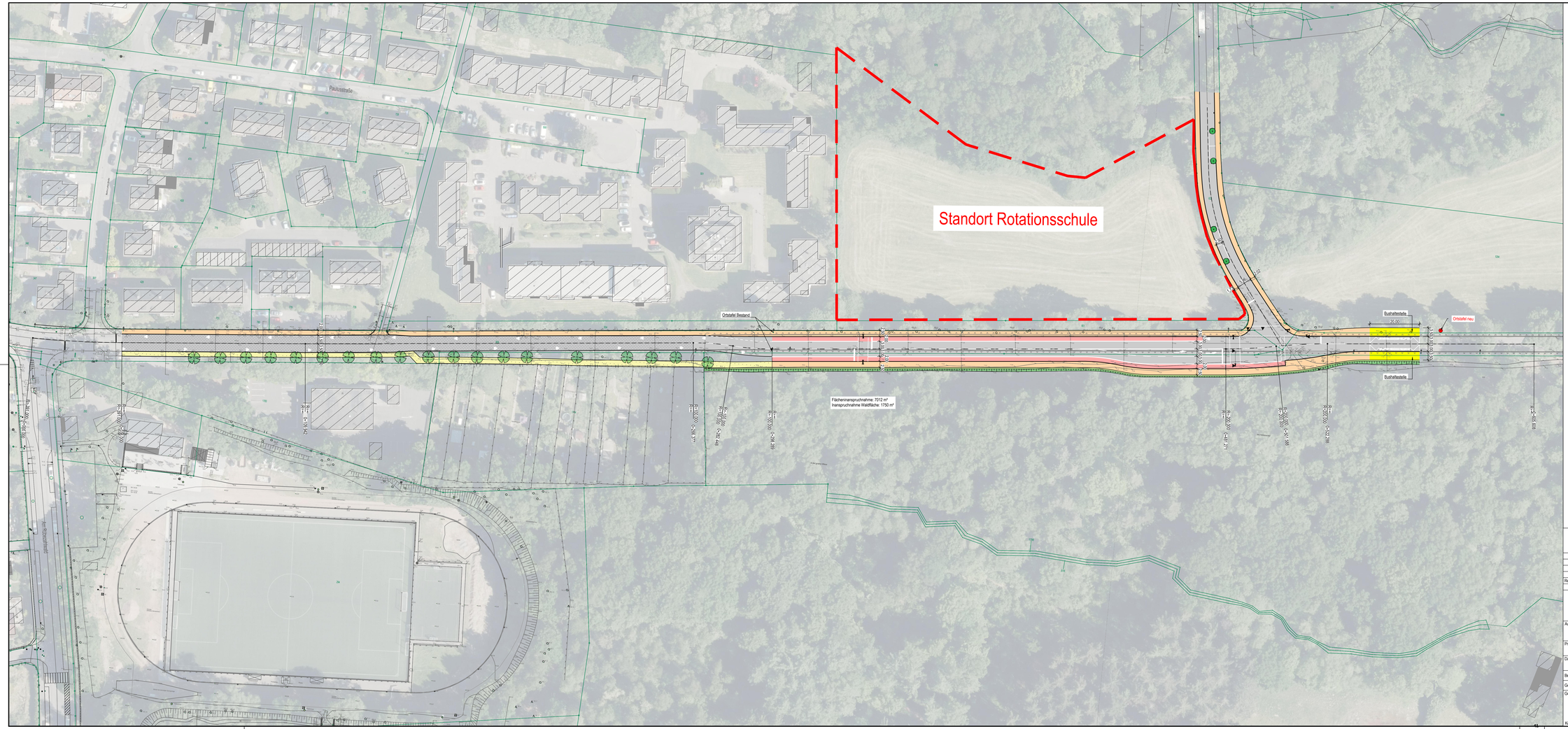
- *Fuß- und Radverkehr: durchgängig, sicher, konfliktarm (Trennung, Querung)*
- *Hol- und Bringverkehr: klare Organisation (Kiss & Ride, keine Rückstaus)*

Entwässerung

- *Variante 1: technisch anspruchsvollere Lösung mit erhöhtem Abstimmungs- und Prüfbedarf*
- *Variante 2: konventionelle und vergleichsweise einfach umzusetzende Entwässerungslösung*

Fazit

- *Eine vertiefte Ausarbeitung im Rahmen der Vorplanung wird empfohlen. Die Konkretisierung sollte in Abhängigkeit von der vertieften Schulplanung, dem Verkehrsaufkommen und der Flächenverfügbarkeit erfolgen.*
- *Empfehlung: Variante 2 als robuste Grundlage weiterverfolgen, Variante 1 optional bei höheren Anforderungen prüfen*



Zeichenerklärung

- Fahrbahn mit Achse
- Bankett
- Dammböschung
- Bushaltestelle
- Bord
- Gehweg
- Radweg
- Wassergebundene Decke
- Lichtsignalanlage
- Deckensanierung

Vorplanung

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

Erstmals verteilt am:

FISCHER TEAMPLAN

Kreative Ingenieurleistungen für eine intakte Umwelt

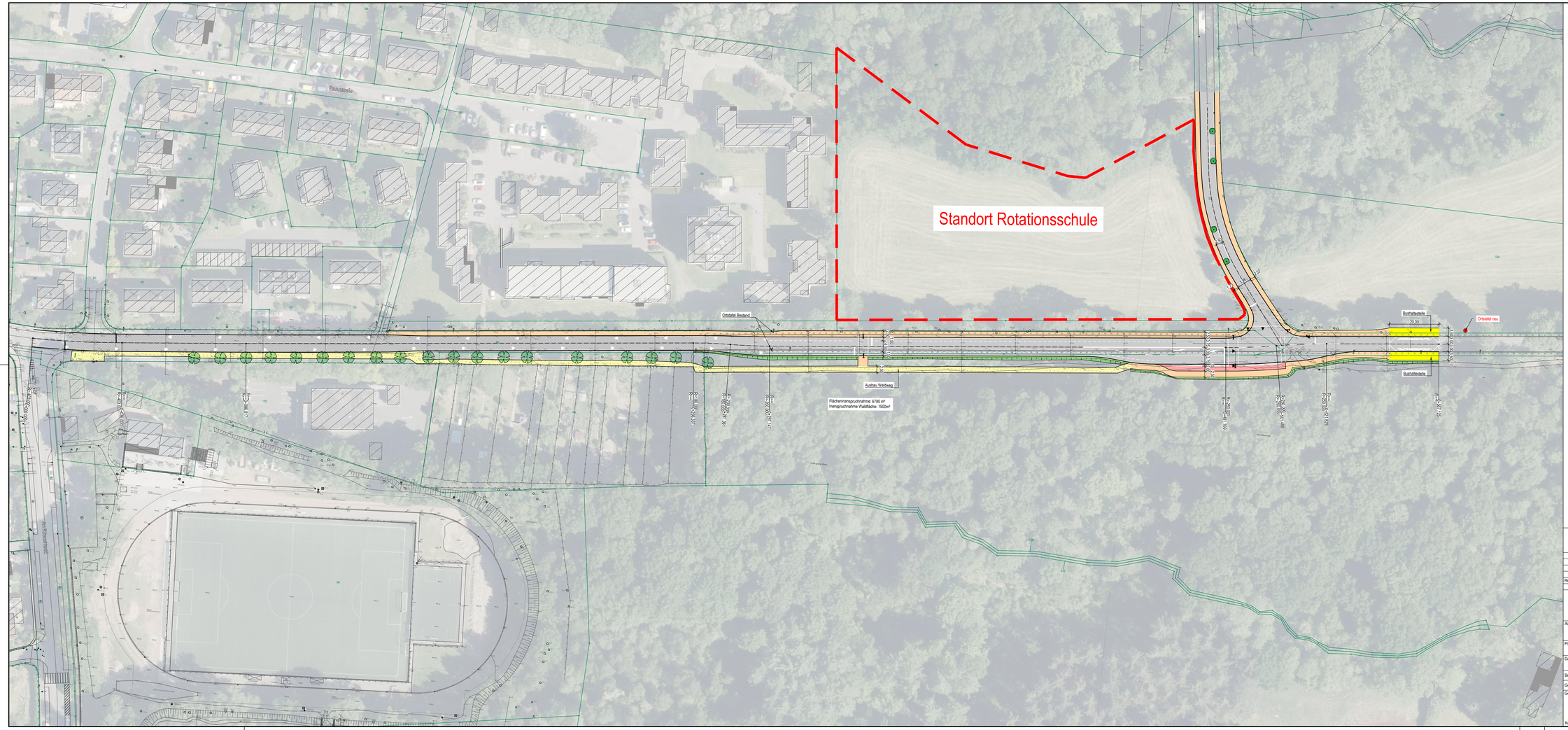
www.fischer-teamplan.de · info@fischer-teamplan.de

Auftraggeber: Stadt Bergisch Gladbach

Projekt: Erschließungskonzept Rotationsschule

Darstellung: Lageplan Variante 1

Bearb.	Mai 2026	Heße	Maßstab: 1:500
Gez.	Mai 2026	-	Auftraggeber:
Gesehen:			Plan Nr.: 1002126 /
			Blatt Nr.: 1
Köln, im Mai 2026			Blattgröße:



Zeichenerklärung

- Fahrbahn mit Achse
- Bankett
- Dammböschung
- Bushaltestelle
- Sicherheitstrennstreifen
- Gehweg
- Radweg
- Wassergebundene Decke
- Lichtsignalanlage
- Deckensanierung

Vorplanung

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

Erstmals verteilt am:

FISCHER TEAMPLAN

Kreative Ingenieurleistungen für eine intakte Umwelt

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

Auftraggeber: Stadt Bergisch Gladbach

Projekt: Erschließungskonzept Rotationsschule

Darstellung: Lageplan Variante 2

Bearb.	Mai 2026	Heße	Maßstab: 1:500
Ges.	Mai 2026	-	
Gesehen:			Plan Nr.: 1002126 /
			Blatt Nr.: 2
			Blattgröße:

Auftraggeber:

Köln, im Mai 2026

102554554

Plotdatum: 27.05.2026 08:45 Heße

Erläuterung Rotationsschule Bergisch Gladbach

Modal Split Grundschule

Nachfolgend wird der bestehende Modal Split unter Berücksichtigung der geänderten Rahmenbedingungen durch die Nutzung der Rotationsschule angepasst und hochgerechnet. Dabei ist zu beachten, dass sich der aktuelle Modal Split auf die jeweiligen direkten Schuleinzugsgebiete bezieht. Die Rotationsschule liegt jedoch überwiegend außerhalb dieser Einzugsbereiche, sodass von einer deutlichen Veränderung des Verkehrsverhaltens auszugehen ist.

Modal Split nach Befragung:	**Modal Split nach MiD für die Altersklasse 7-10 Schüler/in:**
52,2% zu Fuß	34% zu Fuß
22,3% Roller	
12,6% MIV-Mitfahrten	39% MIV-Mitfahrt
11,9% Fahrrad	13% Fahrrad
0,8% ÖV/Schulbus	13% ÖV

Lediglich für die GGS Heidkamp, für die keine belastbaren Datengrundlagen vorliegen, wäre theoretisch keine Anpassung erforderlich. Aufgrund der teilweise deutlich größeren Entfernungen zwischen den bestehenden Schulstandorten und der Rotationsschule ist jedoch insgesamt mit einer erheblichen Zunahme der MIV-Mitfahrten zu rechnen. Gleichzeitig reduzieren sich die Anteile des Fuß- und Rollerverkehrs auf ein sehr geringes Maß beziehungsweise nahezu auf null. Nur für die GGS Heidkamp können diese Verkehrsarten weiterhin anteilig angenommen werden.

Grundschule	**Distanz zur Rotationsschule (Luftlinie)**	**Distanz zur Rotationsschule (Pkw)**	**Distanz zur Rotationsschule (ÖV)**
Evangelische Grundschule Bensberg	1,89 km	3,4 km	Ca. 20 min
Grundschule Concordiaweg Schildgen	6,17 km	7,6 km	Ca. 40 min
Städtische Gemeinschaftsgrundschule Bensberg	1,97 km	2,9 km	Ca.25 min

1002126

Städtische Gemeinschaftsgrundschule Hand	3,96 km	4,7 km	Ca. 43 min
Städtische Gemeinschaftsgrundschule Kippekausen	2,87 km	6 km	Ca. 37 min
Städtische Gemeinschaftsgrundschule Paffrath	3,88 km	4,7 km	Ca. 30 min
Katholische Grundschule In der Auen	4,43 km	6,3 km	Ca. 38 min
GGS Heidkamp	0,3 km	0,3 km	Nicht relevant

Angepasster Modal Split:

Die Anpassung des Modal Splits wird insbesondere durch die teilweise langen Wegedistanzen erforderlich. So ergeben sich beispielsweise für Schülerinnen der Grundschule Concordiaweg Schildgen Fahrzeiten von bis zu 20 Minuten mit dem Pkw beziehungsweise rund 40 Minuten mit dem ÖPNV. Für Grundschülerinnen sind diese Distanzen zu Fuß oder mit dem Roller nicht zumutbar. Daher ist eine deutliche Verlagerung hin zum motorisierten Individualverkehr zu erwarten.

Die ÖPNV-Anbindung der einzelnen Schulstandorte ist unterschiedlich ausgeprägt. Teilweise bestehen gute Verbindungen, teilweise sind Fahrten nur mit mehreren Umstiegen möglich. Zur Reduzierung zusätzlicher MIV-Fahrten sollte daher die Einrichtung von Sonder- bzw. Shuttlelinien geprüft werden.

Die angenommene Veränderung des Modal Splits wird zudem durch die Studie „Children's Mode Choice for Trips to Primary School" von Schreiner et al. der TU Dortmund sowie durch Daten der Studie „Mobilität in Deutschland" (MiD) gestützt. Die Untersuchungen zeigen, dass mit zunehmender Distanz zur Schule der Anteil des Fußverkehrs deutlich sinkt und gleichzeitig der Anteil der MIV-Mitfahrten steigt. Bereits bei Entfernungen von mehr als 600 m nimmt der Fußwegeanteil deutlich ab; bei etwa 1,2 km gehen nur noch rund 34 % der Kinder zu Fuß zur Schule.

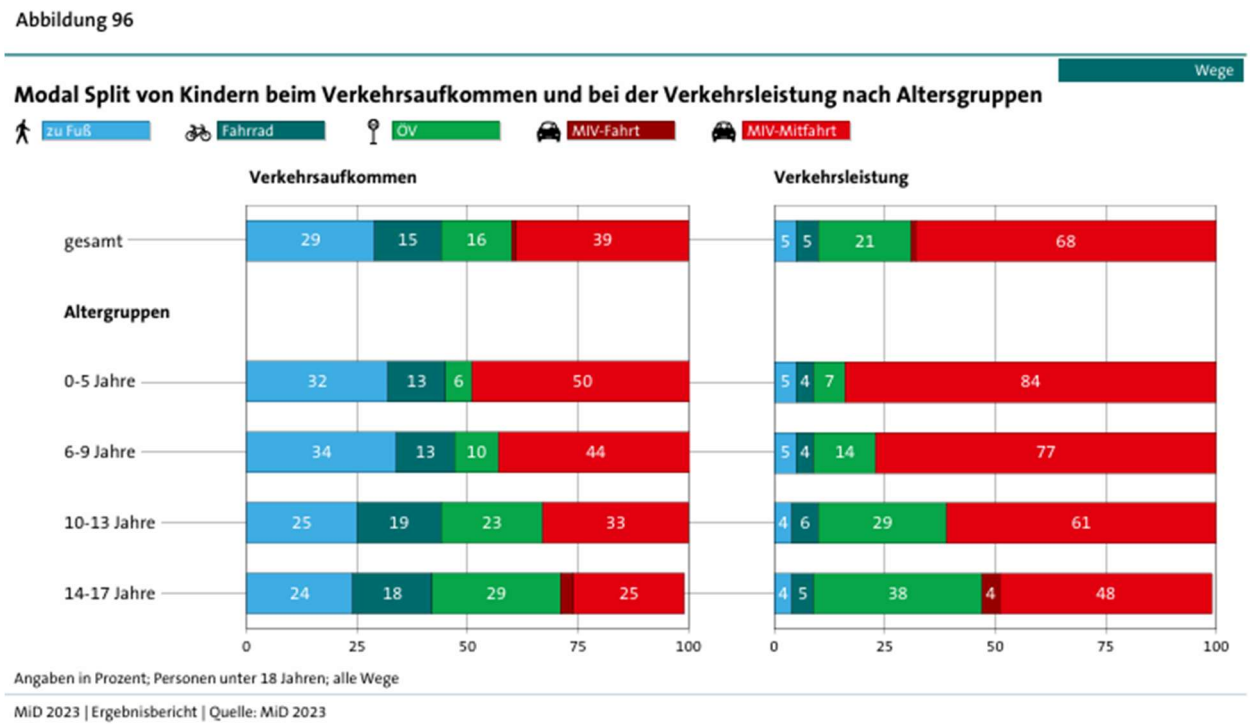


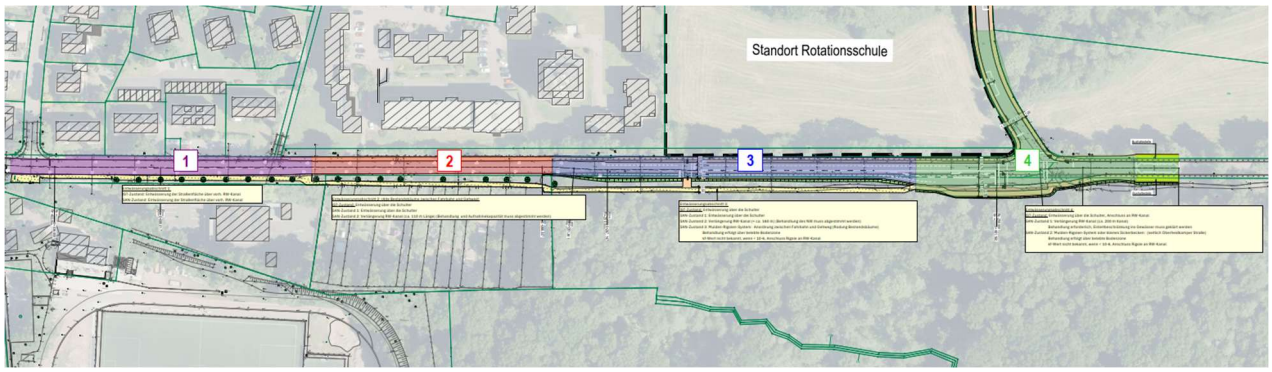
Abbildung 1: *Quelle: Abbildung 96 aus MiD Ergebnisbericht*

Auf Grundlage der Befragungsergebnisse sowie der MiD-Daten wurden zwei Berechnungsansätze für den zukünftigen Modal Split entwickelt. Beide Ansätze führen zu vergleichbaren Ergebnissen mit einem MIV-Mitfahrtenanteil von rund 62 % sowie einem ÖPNV-Anteil von etwa 24 bis 26 %.

Aus den Berechnungen ergibt sich für die betroffenen Grundschulen ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von maximal gerundet 322 MIV-Fahrten pro Tag. Dies entspricht etwa 161 zusätzlichen Fahrten je Fahrtrichtung.

Entwässerung

Das Planungsgebiet wird in vier verschiedene Entwässerungsabschnitte gegliedert. Die im nachfolgenden Planausschnitt dargestellt sind:



Entwässerungsabschnitt 1

Im IST-Zustand erfolgt die Entwässerung des Entwässerungsabschnitt 1 über die vorhandene städtische Regenwasserkanalisation. Das von der Straßenfläche anfallende Niederschlagswasser wird über Einläufe gefasst und über die Regenwasserkanalisation weiter in westliche Richtung abgeleitet. Die bestehende Entwässerungssituation bleibt auch im vorgesehenen SAN-Zustand unverändert bestehen, sodass die Entwässerung der Straßenflächen weiterhin vollständig über den vorhandenen RW-Kanal sichergestellt wird. Anpassungen oder ergänzende Maßnahmen an der bestehenden Entwässerungsinfrastruktur sind in diesem Abschnitt derzeit nicht vorgesehen.

Entwässerungsabschnitt 2

Im Entwässerungsabschnitt 2 erfolgt im IST-Zustand die Entwässerung im Bereich der vorhandenen alten Bestandsbäume, die sich zwischen Fahrbahn und Gehweg befinden, über die seitlich angrenzende Schulter. Diese Form der Oberflächenentwässerung bleibt auch im SAN-Zustand 1 bestehen, sodass die Ableitung des Niederschlagswassers weiterhin oberflächig über die Schulter erfolgt. Im SAN-Zustand 2 ist hingegen eine Erweiterung der bestehenden Regenwasserkanalisation vorgesehen. Hierzu wäre der im Lerbacher Weg vorhandene RW-Kanal um ca. 110 m zu verlängern. In diesem Zusammenhang wäre mit der weiteren Planung die hydraulische Aufnahmekapazität der vorhandenen Regenwasserkanalisation sowie eine erforderliche Niederschlagswasserbehandlung zu prüfen und entsprechend abzustimmen. Aufgrund der vorhandenen Bestandsbäume und der begrenzten Platzverhältnisse wird von einer Anordnung eines straßenbegleitenden Mulden-Rigolen-Systems abgesehen.

Entwässerungsabschnitt 3

Im Entwässerungsabschnitt 3 erfolgt die Entwässerung im IST-Zustand ebenfalls über die Schulter. Diese Entwässerungsart bleibt zunächst auch im SAN-Zustand 1 bestehen, sodass weiterhin eine oberflächige Ableitung des Niederschlagswassers über die seitlichen Flächen vorgesehen ist. Im SAN-Zustand 2 ist eine Verlängerung des vorhandenen RW-Kanals um weitere ca. 160 m vorgesehen. Im Zuge dieser Variante ist ebenfalls die hydraulische Aufnahmekapazität als auch eine erforderliche Niederschlagswasserbehandlung mit den zuständigen Stellen abzustimmen.

Darüber hinaus wird im SAN-Zustand 3 eine alternative Entwässerungslösung in Form eines Mulden-Rigolen-Systems betrachtet. Dieses System soll zwischen Fahrbahn und Gehweg angeordnet werden. Voraussetzung für die Umsetzung dieser Variante ist die Rodung der vorhandenen Bestandsbäume innerhalb des betreffenden Bereiches. Die Behandlung des Niederschlagswassers erfolgt bei dieser Lösung über die belebte Bodenzone. Ob eine Versickerung des anfallenden Niederschlagswasser in den Untergrund möglich ist, ist derzeit unbekannt und ist durch eine Baugrunduntersuchung noch zu ermitteln. Sollte der anstehende Untergrund für eine Versickerung nicht geeignet sein, ist das anfallende Niederschlagswasser über die Rigole zwischenzuspeichern und über eine Anschlussleitung an die Regenwasserkanalisation anzuschließen. Der Anschluss an die Regenwasserkanalisation (Lerbacher Weg oder Oberheidkamper Str.) wäre mit der weiteren Planung zu prüfen.

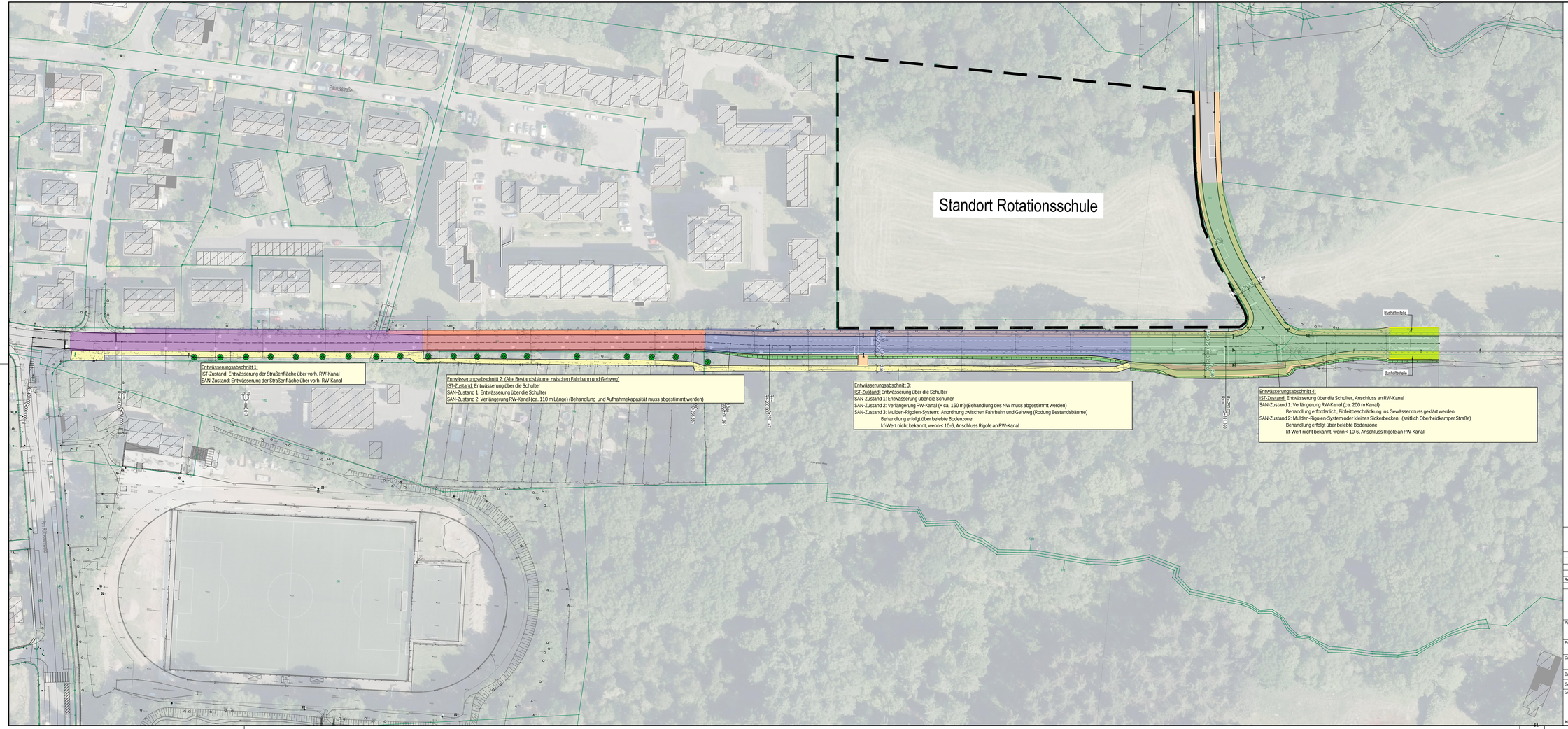
Entwässerungsabschnitt 4

Im Entwässerungsabschnitt 4 ist die vorhandene Entwässerung zweigeteilt. Das anfallende Niederschlagswasser im Bereich des Lerbacher Weges wird heute über die Schulter entwässert. Das im Bereich der Oberheidkamper Straße anfallende Niederschlagswasser wird über einen Regenwasserkanal gefasst und in den nördlich verlaufenden Lerbach eingeleitet.

Aufgrund der vorgesehenen Umgestaltung des Knotenpunktes ist für den SAN-Zustand 1 der Bau eines ca. 200 m langen Regenwasserkanals vorgesehen, der an der vorhandenen Regenwasserkanalisation in der Oberheidkamper Straße anschließt. Im Zuge dieser Maßnahme ist neben der Abstimmung der Behandlungsbedürftigkeit auch die hydraulische Aufnahmekapazität der vorhandenen Regenwasserkanalisation sowie die hydraulische Aufnahmekapazität des Gewässers zu prüfen und mit den zuständigen Behörden abzustimmen.

Als alternative Lösung wird im SAN-Zustand 2 die Herstellung eines Mulden-Rigolen-Systems oder eines kleinen Sickerbeckens seitlich der Oberheidkamper Straße betrachtet. Das im Entwässerungsabschnitt 4 anfallende Niederschlagswasser wird hierbei über Regenwasserkanäle gefasst und in ein Mulden-Rigolen-System oder in ein Versickerungsbecken abgeleitet. Die erforderliche Behandlung des Niederschlagswassers erfolgt in dieser Variante über die belebte Bodenzone. Ob eine Versickerung des

anfallenden Niederschlagswasser in den Untergrund möglich ist, ist derzeit unbekannt und wäre durch eine Baugrunduntersuchung noch zu ermitteln. Sollte der anstehende Untergrund für eine Versickerung nicht geeignet sein, ist das anfallende Niederschlagswasser über die Rigole zwischenzuspeichern und über eine Anschlussleitung an die vorhandene Regenwasserkanalisation anzuschließen.



Zeichenerklärung

- Fahrbahn mit Achse
- Bankett
- Dammböschung
- Bushaltestelle
- Sicherheitstrennstreifen
- Gehweg
- Radweg
- Wassergebundene Decke
- Lichtsignalanlage

Vorplanung

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

Erstmals verteilt am:

FISCHER TEAMPLAN

Kreative Ingenieurleistungen für eine intakte Umwelt

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

Auftraggeber: Stadt Bergisch Gladbach

Projekt: Erschließungskonzept Rotationsschule

Darstellung: Lageplan Variante 2

Bearb.	Mai 2026	Heße	Maßstab: 1:500
Gez.	Mai 2026	-	Auftraggeber:
Gesehen:			Plan Nr.: 1002126 /
			Blatt Nr.: 2
Köln, im Mai 2026			Blattgröße:

10354454

Grobkostenschätzung

Projekt: **Erschließung Rotationsschule**
Proj.-Nr.: **1002126**
Variante 1 - Radfahrstreifen

OZ	Leistungsbeschreibung	Menge	ME	Einheitspreis in EUR	Gesamtbetrag in EUR
1	**Straßenbau**				
1.2	Gehweg (inkl. Zufahrten)	1500	m²	160,00 €	240.000,00 €
1.3	Radweg	760	m²	160,00 €	121.600,00 €
1.4	Fahrbahn	2012	m²	200,00 €	402.400,00 €
1.5	Deckensanierung	1630	m²	50,00 €	81.500,00 €
1.6	Bankett	150	m²	30,00 €	4.500,00 €
1.7	Böschung	225	m²	200,00 €	45.000,00 €
1.8	Wassergebundene Decke	600	m²	80,00 €	48.000,00 €
1.9	Bushaltestellen	140	m²	200,00 €	28.000,00 €
1.10	Waldfläche roden	1750	m²	25,00 €	43.750,00 €
	Summe				**1.014.750,00 €**
	Nicht einzeln aufgeführte Kleinleistungen + Sicherheit 10 %				101.475,00 €
	Verkehrssicherungsmaßnahmen 2 %				20.295,00 €
	Baustelleneinrichtung 5 %				50.737,50 €
	Nettosumme				**1.187.257,50 €**
	19 % MwSt.				**225.578,93 €**
	Bruttosumme				**1.412.836,43 €**

(*) Hinweis Die Entwässerungsmaßnahmen sind nicht Bestandteil der Grobkostenschätzung

Aufgestellt:
Köln, im Mai 2026
FISCHER TEAMPLAN Ingenieurbüro GmbH
FUEG

Grobkostenschätzung

Projekt: **Erschließung Rotationsschule**
Proj.-Nr.: 1002126
Variante 2 - Schutzstreifen

OZ	Leistungsbeschreibung	Menge	ME	Einheitspreis in EUR	Gesamtbetrag in EUR
1	**Straßenbau**				
1.2	Gehweg (inkl. Zufahrten)	1150	m²	160,00 €	184.000,00 €
1.3	Radweg	130	m²	160,00 €	20.800,00 €
1.4	Fahrbahn	2335	m²	200,00 €	467.000,00 €
1.5	Deckensanierung	1630	m²	50,00 €	81.500,00 €
1.6	Bankett	150	m²	30,00 €	4.500,00 €
1.7	Böschung	250	m²	200,00 €	50.000,00 €
1.8	Wassergebundene Decke	1000	m²	80,00 €	80.000,00 €
1.9	Bushaltestellen	140	m²	200,00 €	28.000,00 €
1.10	Waldfläche roden	1500	m²	25,00 €	37.500,00 €
	Summe				**953.300,00 €**
	Nicht einzeln aufgeführte Kleinleistungen + Sicherheit 10 %				95.330,00 €
	Verkehrssicherungsmaßnahmen 2 %				19.066,00 €
	Baustelleneinrichtung 5 %				47.665,00 €
	Nettosumme				**1.115.361,00 €**
	19 % MwSt.				**211.918,59 €**
	Bruttosumme				**1.327.279,59 €**

(*) Hinweis Die Entwässerungsmaßnahmen sind nicht Bestandteil der Grobkostenschätzung

Aufgestellt:
Köln, im Mai 2026
FISCHER TEAMPLAN Ingenieurbüro GmbH
FUEG

GEO CONSULT

Beratende Ingenieure und Geologen

Hydrogeologisches Gutachten

Beseitigung von Niederschlagswasser im Bereich einer geplanten Rotationsschule

Stadt Bergisch Gladbach, Gemarkung Gladbach, Flur 6, Flurstück 570

Projekt-Nr. 26031200	Schreiben-Nr.: Ri/H0120526		Bearb.: Dipl.-Geol. K.-U. Rietz	
Datum: 08.05.2026	Seiten: 6	Tabellen: 1	Abbildungen: 1	Anlagen: 3
Auftraggeber: Stadt Berg. Gladbach, FB 6, Wilhelm-Wagener-Platz, 51429 Bergisch Gladbach				

Stadt Berg. Gladbach
- FB 6 -
Wilhelm-Wagener-Platz

51429 Bergisch Gladbach

Overath, 08.05.2026
Ri/H0120526
Proj.-Nr. 26031200

Inhaltsverzeichnis

Seite

1. Anlass 3
2. Lage / Morphologie / Geologie / Hydrologie 3
3. Versickerungsversuche und k_f-Wert Ermittlung.....4
4. Zusammenfassung / Empfehlung 6

Anlagenverzeichnis

1. Lageplan mit Eintragung der Untersuchungspunkte (M 1:500)
2. Bohrprofile (M 1:25)
3. Auswertung der Sickerversuche

51491 Overath
Maarweg 8
Tel. 02206 / 9027-30
Fax 02206 / 9027-33
E-Mail: mail@geo-consult-overath.de
Internet: www.geo-consult-overath.de
Eingetragene Partnerschaft
Amtsgericht Essen PR 3517

1. Anlass

Die Stadt Bergisch Gladbach plant den Neubau einer sogenannten Rotationsschule auf einer Fläche am Lerbacher Weg in Bergisch Gladbach Heidkamp. Das auf den geplanten Dach- und Verkehrsflächen anfallende Niederschlagswasser soll auf dem Grundstück wasserwirtschaftlich verträglich versickert werden.

Unser Büro wurde beauftragt, die Untergrundverhältnisse zu erkunden und Versickerungsversuche durchzuführen, um eine Versickerungseignung zu überprüfen.

2. Lage / Morphologie / Geologie / Hydrologie

Die Erschließungsfläche befindet sich am östlichen Rand des Bergisch Gladbacher Ortsteils Heidkamp unmittelbar nördlich des Lerbacher Wegs. Eine Übersicht über die Lage der Baufläche gibt der nachfolgende Kartenauszug.

Das Gelände besitzt im Bereich der Baufläche ein Gefälle nach Nordwesten gemäß Lageplan zwischen ca. 116 mNHN und 110 mNHN. Es befindet sich außerhalb von Wasserschutzzonen.

Die geologische Karte (Blatt 5008 Mülheim) weist für den Bereich des Bauvorhabens holozäne Ablagerungen aus Decksand über kiesigem und tonigem Untergrund aus.

Zur Überprüfung der Versickerungseignung wurden am 09.04.2026 auf der Fläche verteilt insgesamt 10 Kleinrammbohrungen (KRB) mit Tiefen zwischen 1,7 m und 4,0 m unter GOK abgeteuft. In

und neben den KRB wurden je ein flacher und ein tiefer Sickerversuch durchgeführt, sofern möglich. Anhand der Bodenaufschlüsse wurde in der Untersuchungsfläche das nachfolgend beschriebene Bodenprofil ermittelt. Die Bohrprofile gem. DIN 4023 befindet sich in Anlage 2. Die Lage der Bohrpunkte ist in einem Lageplan dargestellt (Anlage 1).

Oberboden

In allen Bohrungen wurde oberflächlich eine 20 cm bzw. 30 cm mächtige Oberbodenschicht aus sandigem Schluff mit organischen Beimengungen in steifer Konsistenz erkundet.

Gesteinsbruch (vermutlich umgelagert)

Unterhalb des Oberbodens schließt sich in allen Bohrungen außer KRB 7 bis KRB 9 bis zur Endteufe tonig-schluffiger Gesteinsbruch bzw. Ton oder Schluff mit Gesteinsbruch (verwittertes Festgestein) an. Das Material könnte umgelagert oder aufgefüllt sein. Genauere Erkenntnisse könnten durch Baggerschürfe gewonnen werden.

Sand, schluffig oder Schluff sandig

In den KRB 8 und KRB 9 steht unter dem Oberboden bis in eine Tiefe von 0.9 m schluffiger Sand an, der Staunässe aufweist. Darunter folgt eine geringmächtige Zwischenlage aus Sand und Schluff, die wenig Gesteinsbruch enthält.

Schluff oder Ton, schwach sandig oder Schluff, tonig, sandig

In den Bohrungen KRB 7, KRB 8 und KRB 9 stehen unter dem Oberboden (KRB 7) bzw. unter der Sandschicht (KRB 8, 9) sandiger Ton und Schluff oder tonig-sandiger Schluff an.

Zum Zeitpunkt der Felderkundungen am 09.04.2026 konnte in keiner der KRB durch Bohrlochmessungen mit dem Lichtlot bis in eine maximale Tiefe von 4,0 m unter GOK ein freier Wasserspiegel festgestellt werden.

Nach Auswertung der hydrogeologischen Situation bewegt sich der oberste, durchgängige Grundwasserhorizont innerhalb von Kluft- und Schichtflächen des Festgesteins in größerer Tiefe unter GOK.

Jahreszeitlich bzw. witterungsbedingt kann es zur Ausbildung von Schichtwasser- und Staunässehorizonten kommen. Staunässehorizonte wurden in den KRB 8 und KRB 9 angetroffen.

3. Versickerungsversuche und k_f-Wert Ermittlung

Bei der Ermittlung des Wasseraufnahmevermögens nach den Richtlinien des USBR Earth Manual wird vor Messung der Sickerfähigkeit das Bohrloch mit einem Filterrohr ausgebaut und durch Einfüllen von Wasser über 45 Minuten gesättigt. Im Anschluss daran wird die versickernde Wassermenge Q pro Zeiteinheit gemessen.

Die Berechnung der wirksamen Sickerflächen und der Sickerraten wird nach dem Regelwerk der Abwassertechnischen Vereinigung, Arbeitsblatt DWA-A 138-1 (Oktober 2024) vorgenommen.

Die k_f-Werte werden nach USBR Earth Manual über die "Formel 1" oder die "Formel 2" für die ungesättigte bzw. teilgesättigte Bodenzone (k_f-Wert) berechnet:

$$k_f = \frac{Q}{(C_u * r * H)} \text{ [cm/s]} \qquad [1]$$

$$k_f = 2 * \frac{Q}{((C_s+4) * r * (T_u * H - A))} \text{ [cm/s]} \qquad [2]$$

Legende:

k_f	= Durchlässigkeitsbeiwert [cm/s]	Tu	= Tiefe Wasserspiegel bis Grenze der untersuchten Schicht
Q	= versickerte Wassermenge [cm³/s]	H	= Höhe Wasserspiegel über Bohrlochsohle
Cu, Cs	= Koeffizient nach USBR	A	= Länge unverrohrtes Bohrloch [cm]
r	= Ausbauradius [cm]		

In Abhängigkeit vom Verhältniswert H/Tu zu Tu/A wird die "Formel 1" oder die "Formel 2" zur k_f-Wert-Berechnung herangezogen.

Untersuchungs-punkt	**Bodenart**	**Tiefe*) [m u. GOK]**	**k_f-Wert [m/s]**
SV 1_{flach}	Gesteinsbruch, tonig, sandig	0,3 – 1,2	≤ 1,0 x 10^{-8} (keine Versickerung)
KRB 1 / SV 1_{tief}	Gesteinsbruch, tonig, sandig	1,5 – 3,5	≤ 1,0 x 10^{-8} (keine Versickerung)
SV 2_{flach}	Schluff mit Gesteinsbruch, fein- bis mittelsandig	0,2 – 1,5	≤ 1,0 x 10^{-8} (keine Versickerung)
KRB 2 / SV 2_{tief}	Schluff mit Gesteinsbruch, fein- bis mittelsandig	1,6 – 4,0	1,1 x 10^{-7}
KRB 3 / SV 3	Gesteinsbruch, schluffig, schwach fein- bis mittelsandig	0,3 – 1,6	1,8 x 10^{-6}
SV 4_{flach}	Gesteinsbruch, schluffig, schwach fein- bis mittelsandig	0,3 – 1,5	≤ 1,0 x 10^{-8} (keine Versickerung)
KRB 4 / SV 4_{tief}	Gesteinsbruch, schluffig, schwach fein- bis mittelsandig	0,3 – 2,9	1,8 x 10^{-7}
KRB 5 / SV 5	Ton mit Gesteinsbruch, schwach schluffig	0,3 – 1,8	4,4 x 10^{-7}
KRB 6 / SV 6	Gesteinsbruch, schwach schluffig	0,7 – 1,7	2,8 x 10^{-5}
SV 7_{flach}	Schluff, schwach tonig, schwach sandig	0,2 – 0,9	≤ 1,0 x 10^{-8} (keine Versickerung)
KRB 7 / SV 7_{tief}	Schluff, schwach tonig, schwach sandig	1,12 – 4,0	2,9 x 10^{-8}
SV 8_{flach}	Sand, schwach schluffig, wenig Gesteinsbruch	0,3 – 1,0	6,7 x 10^{-7}
KRB 8 / SV8_{tief}	Schluff, schwach sandig, wenig Gesteinsbruch	2,3 – 3,5	1,4 x 10^{-7}
SV 9_{flach}	Sand, stark schluffig	0,3 – 1,0	≤ 1,0 x 10^{-8} (keine Versickerung)
KRB 9 / SV9_{tief}	Schluff und Ton, sandig bis schwach fein- bis mittelsandig	1,08 – 4,0	≤ 1,0 x 10^{-8} (keine Versickerung)
KRB 10 / SV 10	Gesteinsbruch, sandig, schwach schluffig	0,5 – 1,7	≤ 1,0 x 10^{-8} (keine Versickerung)

*) Schichtgrenzen der versickerungswirksamen Schicht(en)

Die von der DWA im Arbeitsblatt A 138-1 empfohlenen Durchlässigkeitsbeiwerte für die Beseitigung von Niederschlagswasser liegen zwischen 5 x 10^{-3} m/s und 1 x 10^{-6} m/s. Somit liegen nur die Versuchsergebnisse der Sickerversuche in den KRB 3 und KRB 6 im unteren Bereich des zulässigen Intervalls der DWA. Alle anderen Versuche ermittelten keine ausreichenden Durchlässigkeitsbeiwerte (kf < 1 x 10^{-6} m/s).

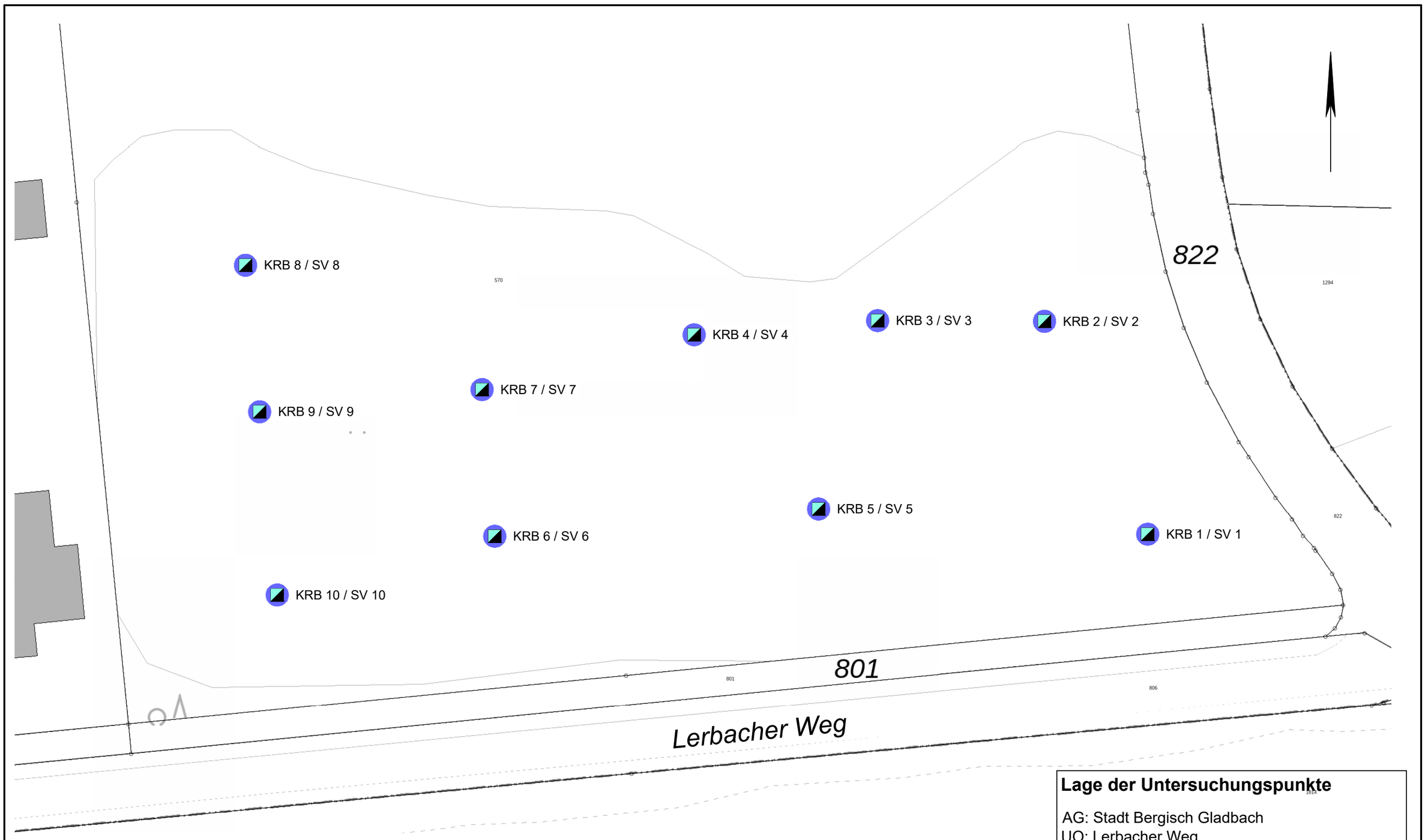
4. Zusammenfassung / Empfehlung

Die Ergebnisse der Versickerungsversuche zeigen in nur 2 von 16 durchgeführten Sickerversuchen Durchlässigkeitsbeiwerte (kf) im zulässigen Wertebereich der DWA A138-1 (2024). Es ist nach gutachtlicher Beurteilung daher nicht von einer ausreichenden Versickerung von Niederschlagswasser auf der untersuchten Fläche auszugehen. In den KRB 3 und KRB 6 liegen die kf-Werte im für eine Versickerung empfohlenen Intervall. Aufgrund des festgestellten Bodenaufbaus ist jedoch auch in diesen Bereichen nicht von einer dauerhaften und gemeinwohlverträglichen Versickerungsfähigkeit auszugehen. Ggf. handelt es sich hier um eine lokale Auflockerung des anstehenden Gesteinsbruches.

Wir empfehlen daher den Anschluss an die öffentliche Kanalisation oder ggf. eine Einleitung in den angrenzenden Lerbach zu prüfen.

GEO CONSULT
Beratende Ingenieure und Geologen

Kai-Uwe Rietz
(Dipl.-Geologe)



KRB/SV Kleinrammbohrung/Sickerversuch

Lage der Untersuchungspunkte

AG: Stadt Bergisch Gladbach
UO: Lerbacher Weg

Maßstab:	1 : 500 DIN A3	Gezeichnet:	pe
Datum:	21.04.2026	Geändert:	
Projekt-Nr.:	26031200	Geändert:	

Anlage: 1

GEO CONSULT
Beratende Ingenieure und Geologen

Bach und Rietz Beratende Ingenieure PartG mbB

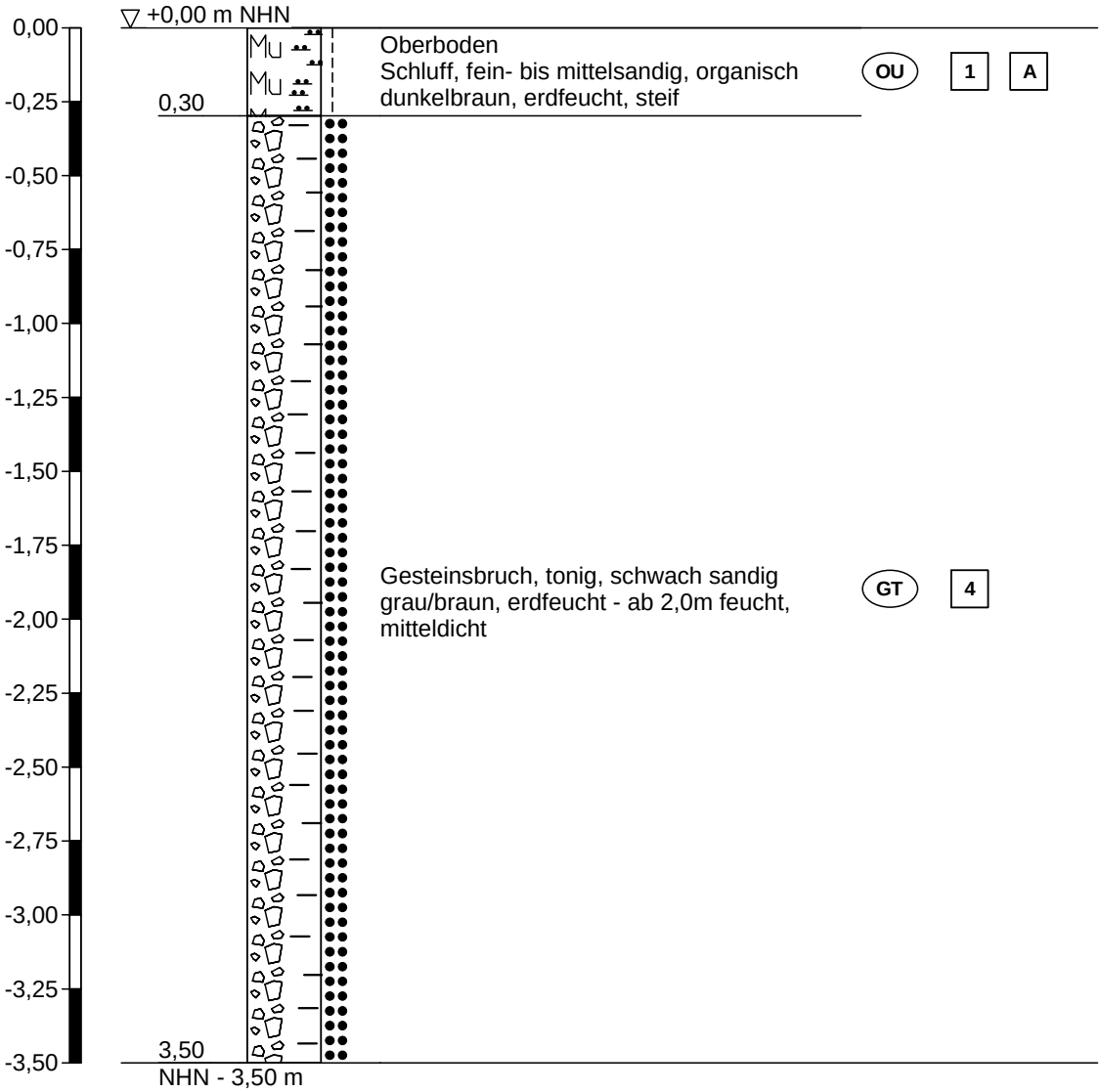
51491 Overath
Maarweg 8
Tel. 02206 / 9027-30
Fax 02206 / 9027-33

E-Mail: mail@geo-consult-overath.de
Internet: www.geo-consult-overath.de
Eingetragene Partnerschaft
Amtsgericht Essen PR 3517

GEO CONSULT Beratende Ingenieure und Geologen Maarweg 8, 51491 Overath Tel. 02206/9027-30 Fax 9027-33	Projekt: Lerbacher Weg, Bergisch-Gladbach	Anlage 2
		Datum: 02.04.2026
	Auftraggeber: Stadt Bergisch-Gladbach	Bearb.: Ro
		Proj.-Nr.26031200

Zeichnerische Darstellung von Bohrprofilen nach DIN 4023

KRB 1

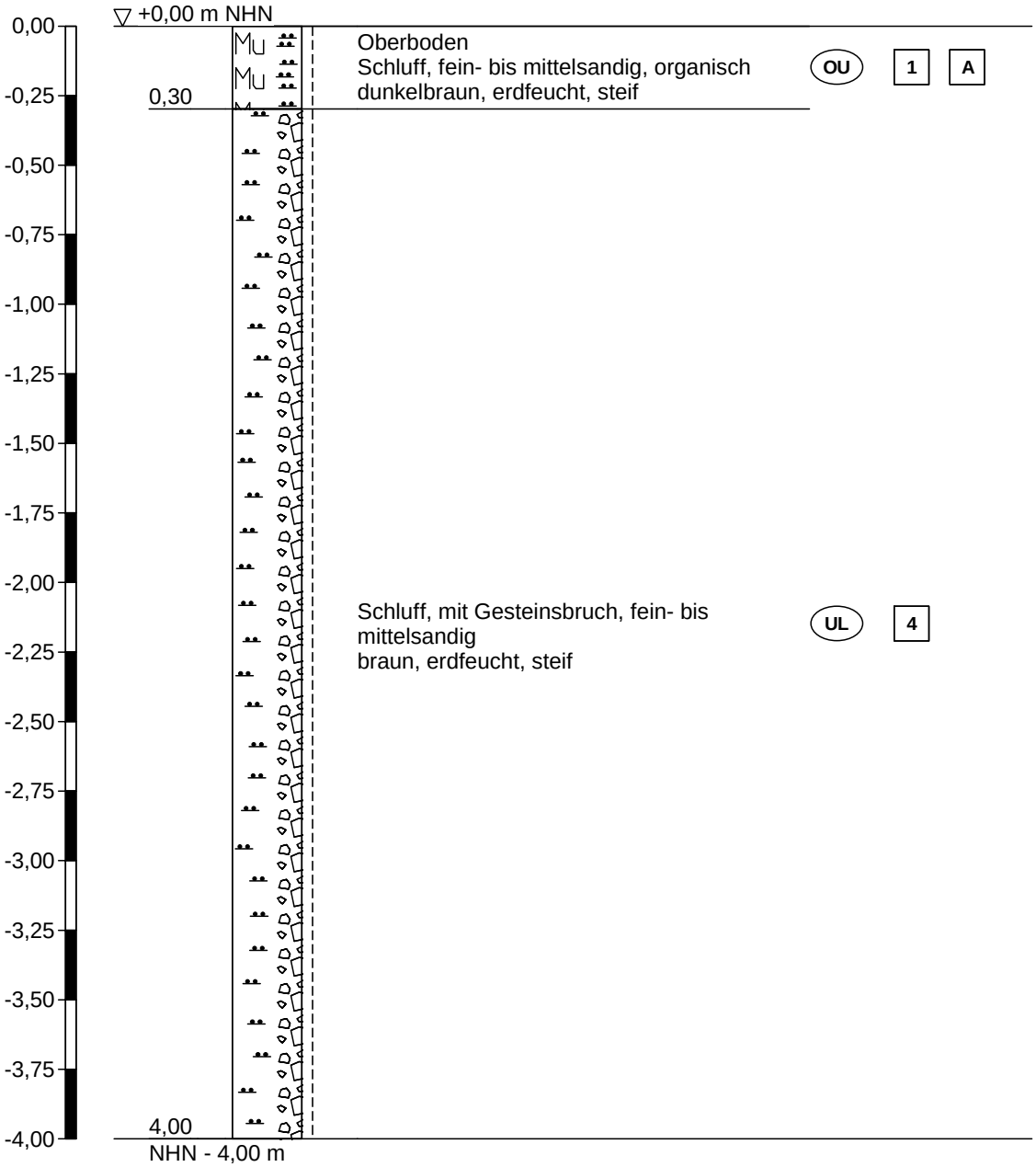


Höhenmaßstab 1:25

GEO CONSULT Beratende Ingenieure und Geologen Maarweg 8, 51491 Overath Tel. 02206/9027-30 Fax 9027-33	Projekt: Lerbacher Weg, Bergisch-Gladbach	Anlage 2
		Datum: 02.04.2026
	Auftraggeber: Stadt Bergisch-Gladbach	Bearb.: Ro
		Proj.-Nr.26031200

Zeichnerische Darstellung von Bohrprofilen nach DIN 4023

KRB 2

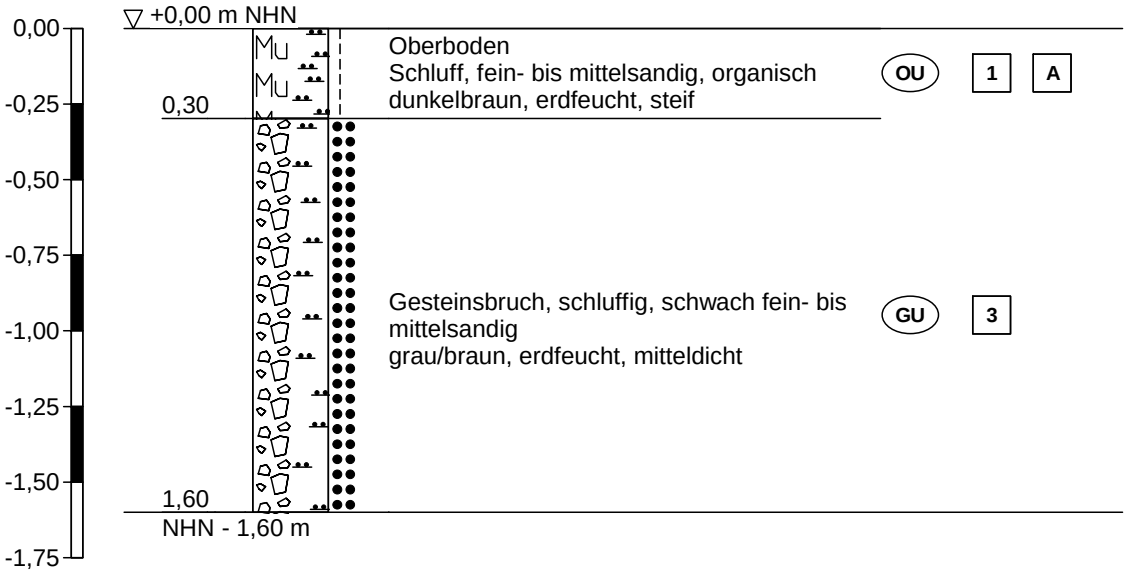


Höhenmaßstab 1:25

GEO CONSULT Beratende Ingenieure und Geologen Maarweg 8, 51491 Overath Tel. 02206/9027-30 Fax 9027-33	Projekt: Lerbacher Weg, Bergisch-Gladbach	Anlage 2
		Datum: 02.04.2026
	Auftraggeber: Stadt Bergisch-Gladbach	Bearb.: Ro
		Proj.-Nr.26031200

Zeichnerische Darstellung von Bohrprofilen nach DIN 4023

KRB 3

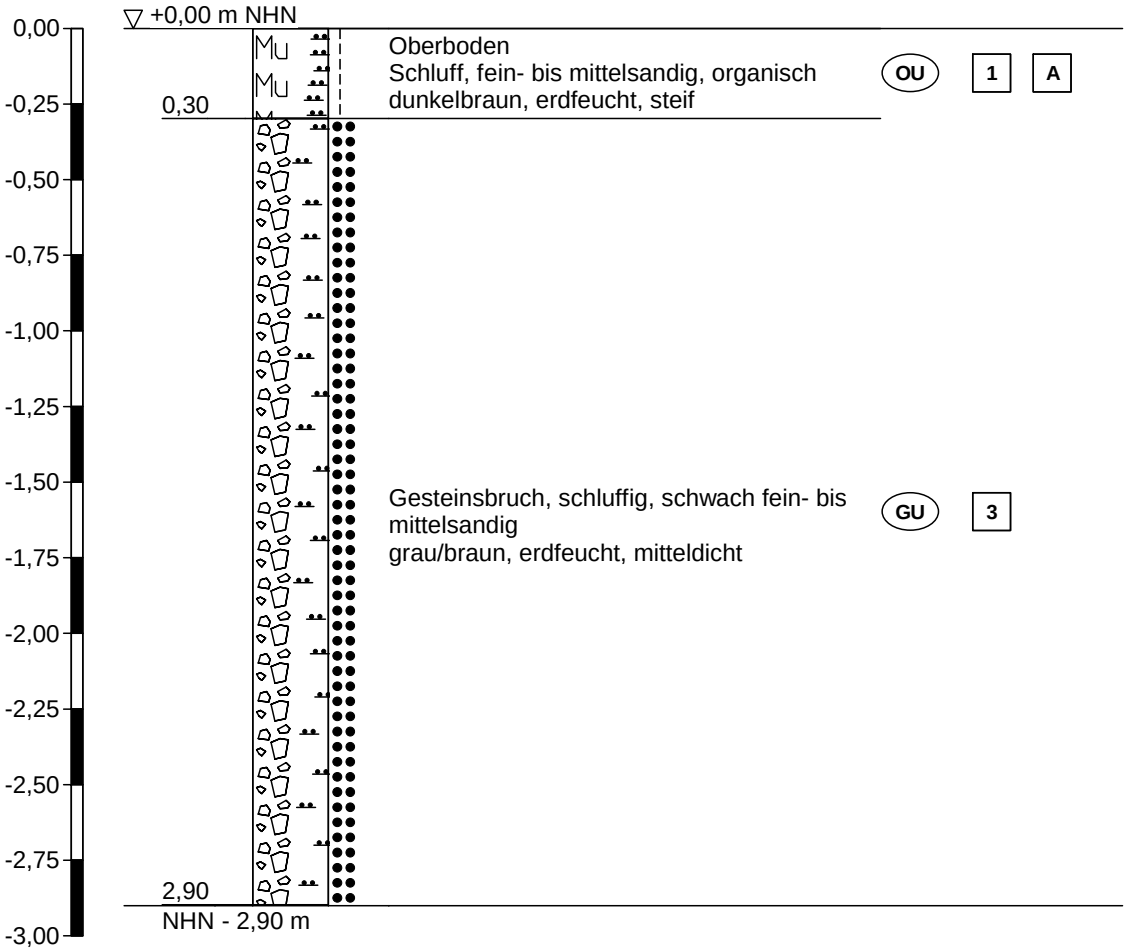


Höhenmaßstab 1:25

GEO CONSULT Beratende Ingenieure und Geologen Maarweg 8, 51491 Overath Tel. 02206/9027-30 Fax 9027-33	Projekt: Lerbacher Weg, Bergisch-Gladbach	Anlage 2
		Datum: 02.04.2026
	Auftraggeber: Stadt Bergisch-Gladbach	Bearb.: Ro
		Proj.-Nr.26031200

Zeichnerische Darstellung von Bohrprofilen nach DIN 4023

KRB 4

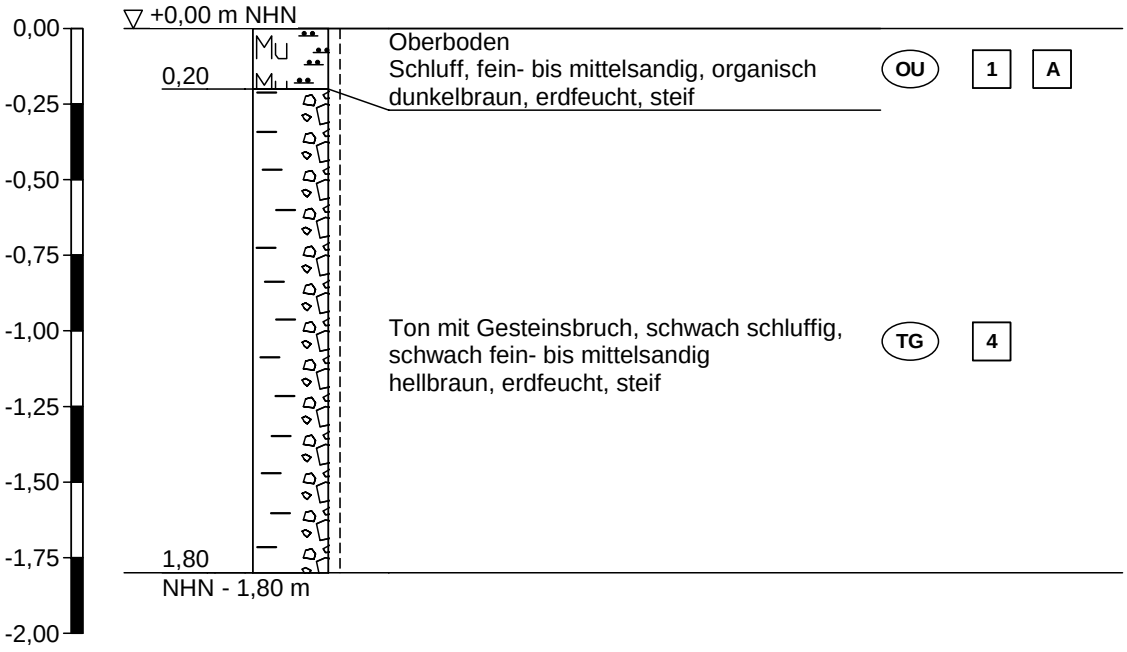


Höhenmaßstab 1:25

GEO CONSULT Beratende Ingenieure und Geologen Maarweg 8, 51491 Overath Tel. 02206/9027-30 Fax 9027-33	Projekt: Lerbacher Weg, Bergisch-Gladbach	Anlage 2
		Datum: 02.04.2026
	Auftraggeber: Stadt Bergisch-Gladbach	Bearb.: Ro
		Proj.-Nr.26031200

Zeichnerische Darstellung von Bohrprofilen nach DIN 4023

KRB 5

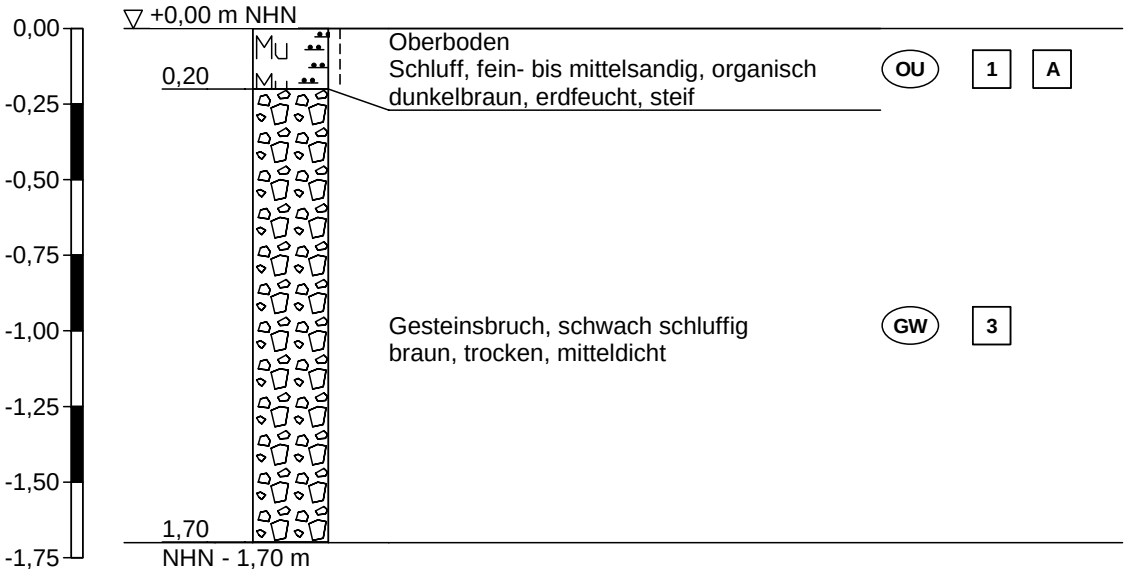


Höhenmaßstab 1:25

GEO CONSULT Beratende Ingenieure und Geologen Maarweg 8, 51491 Overath Tel. 02206/9027-30 Fax 9027-33	Projekt: Lerbacher Weg, Bergisch-Gladbach	Anlage 2
		Datum: 02.04.2026
	Auftraggeber: Stadt Bergisch-Gladbach	Bearb.: Ro
		Proj.-Nr.26031200

Zeichnerische Darstellung von Bohrprofilen nach DIN 4023

KRB 6

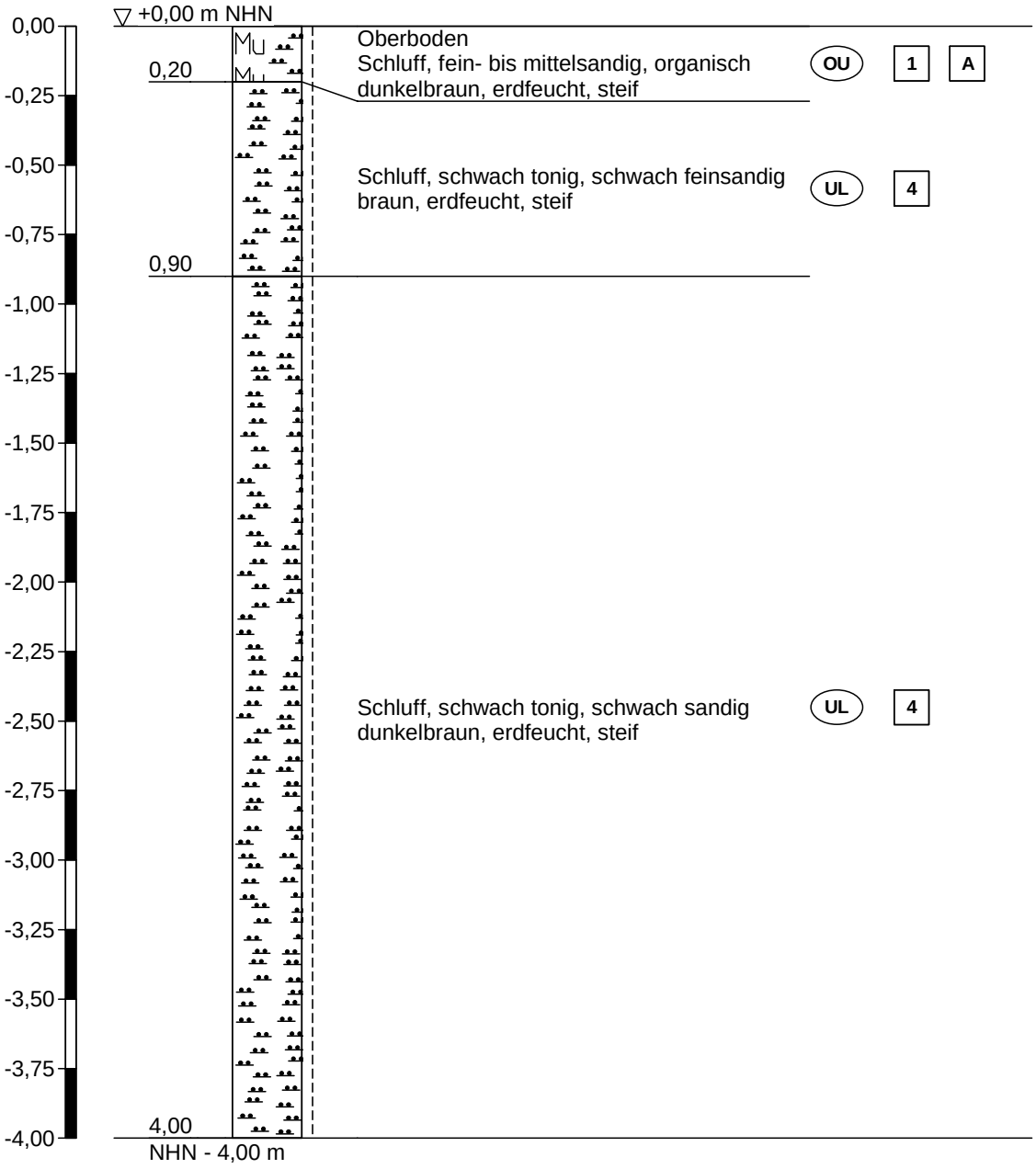


Höhenmaßstab 1:25

GEO CONSULT Beratende Ingenieure und Geologen Maarweg 8, 51491 Overath Tel. 02206/9027-30 Fax 9027-33	Projekt: Lerbacher Weg, Bergisch-Gladbach	Anlage 2
		Datum: 02.04.2026
	Auftraggeber: Stadt Bergisch-Gladbach	Bearb.: Ro
		Proj.-Nr.26031200

Zeichnerische Darstellung von Bohrprofilen nach DIN 4023

KRB 7

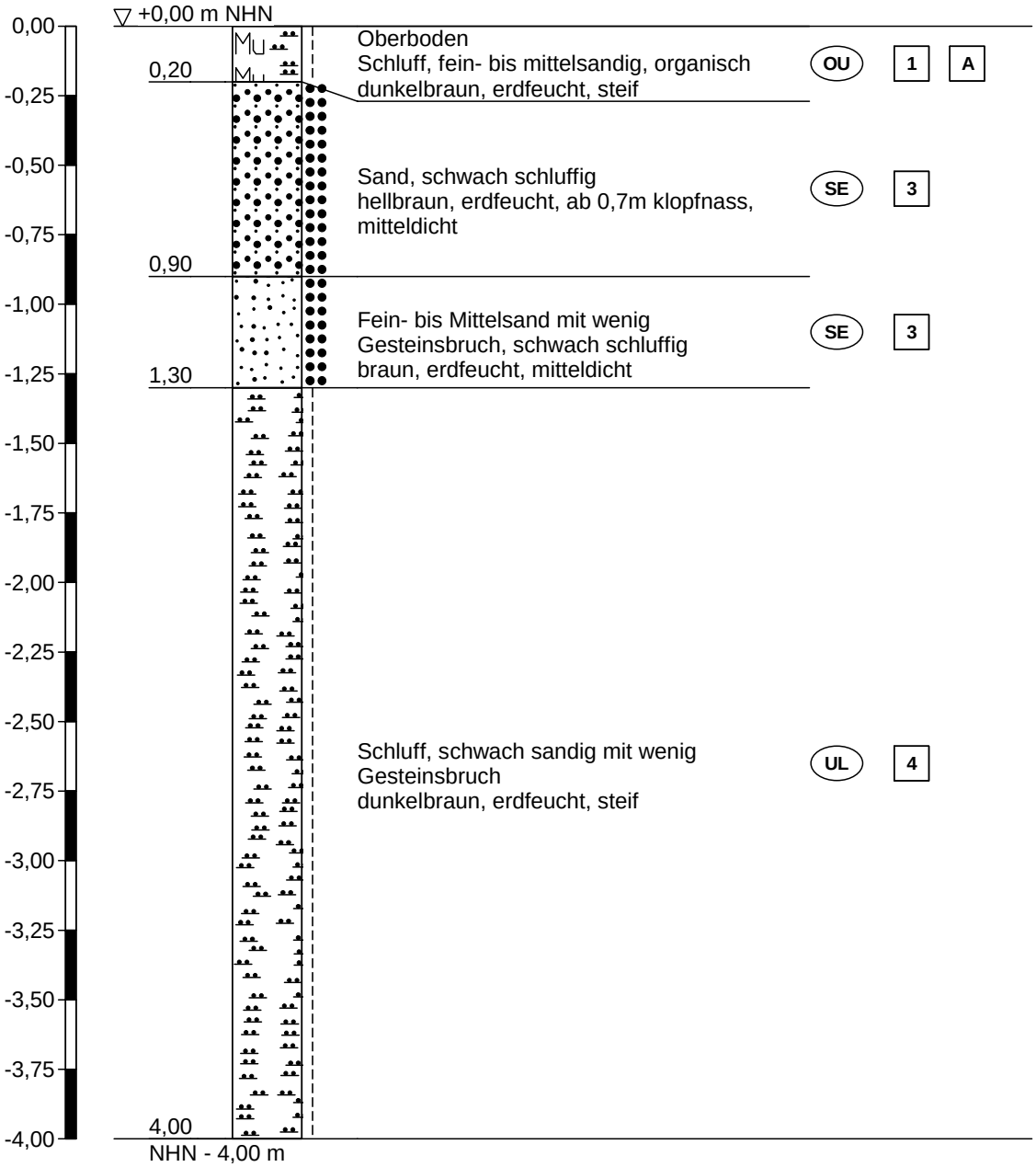


Höhenmaßstab 1:25

GEO CONSULT Beratende Ingenieure und Geologen Maarweg 8, 51491 Overath Tel. 02206/9027-30 Fax 9027-33	Projekt: Lerbacher Weg, Bergisch-Gladbach	Anlage 2
		Datum: 02.04.2026
	Auftraggeber: Stadt Bergisch-Gladbach	Bearb.: Ro
		Proj.-Nr.26031200

Zeichnerische Darstellung von Bohrprofilen nach DIN 4023

KRB 8

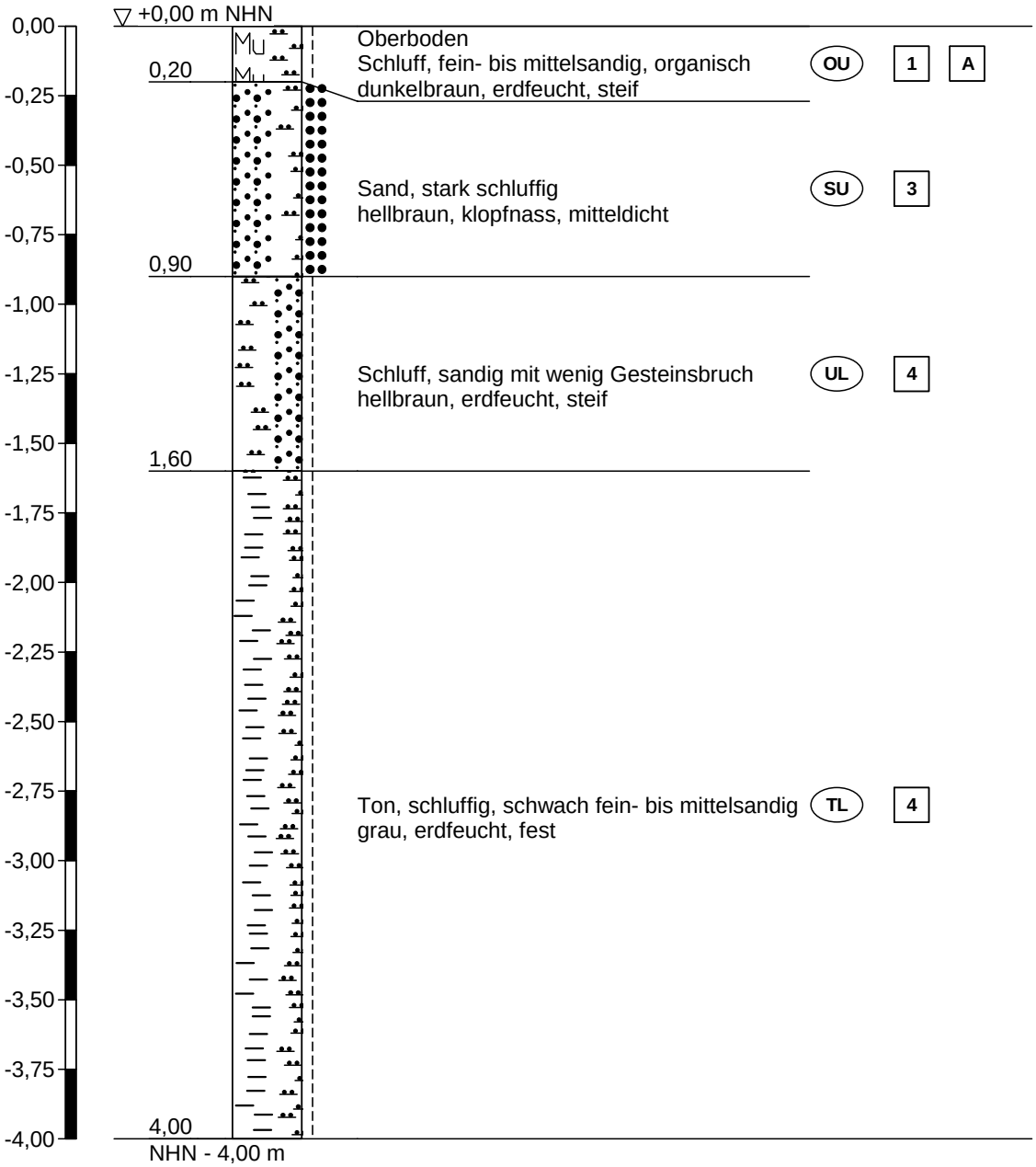


Höhenmaßstab 1:25

GEO CONSULT Beratende Ingenieure und Geologen Maarweg 8, 51491 Overath Tel. 02206/9027-30 Fax 9027-33	Projekt: Lerbacher Weg, Bergisch-Gladbach	Anlage 2
		Datum: 02.04.2026
	Auftraggeber: Stadt Bergisch-Gladbach	Bearb.: Ro
		Proj.-Nr.26031200

Zeichnerische Darstellung von Bohrprofilen nach DIN 4023

KRB 9

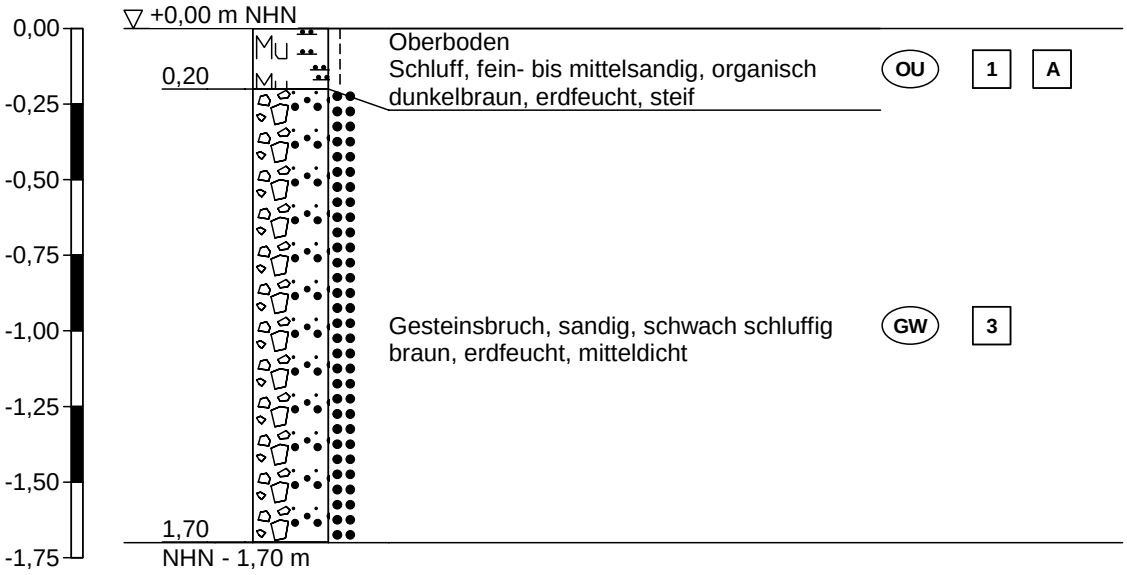


Höhenmaßstab 1:25

GEO CONSULT Beratende Ingenieure und Geologen Maarweg 8, 51491 Overath Tel. 02206/9027-30 Fax 9027-33	Projekt: Lerbacher Weg, Bergisch-Gladbach	Anlage 2
		Datum: 02.04.2026
	Auftraggeber: Stadt Bergisch-Gladbach	Bearb.: Ro
		Proj.-Nr.26031200

Zeichnerische Darstellung von Bohrprofilen nach DIN 4023

KRB 10



Höhenmaßstab 1:25

GEO CONSULT Beratende Ingenieure und Geologen Maarweg 8, 51491 Overath Tel. 02206/9027-30 Fax 9027-33	Projekt: Lerbacher Weg, Bergisch-Gladbach	Anlage 2
		Datum: 02.04.2026
	Auftraggeber: Stadt Bergisch-Gladbach	Bearb.: Ro
		Proj.-Nr.26031200

Legende und Zeichenerklärung nach DIN 4023

Boden- und Felsarten

Sand, S, sandig, s

Schluff, U, schluffig, u

Blöcke, Y, mit Blöcken, y

Fels, verwittert, Zv

Mudde, F, organische Beimengungen, o

Mutterboden, Mu

Bodengruppe nach DIN 18196

- **GE** enggestufte Kiese
- **GW** weitgestufte Kiese
- **GI** Intermittierend gestufte Kies-Sand-Gemische
- **SE** enggestufte Sande
- **SW** weitgestufte Sand-Kies-Gemische
- **SI** Intermittierend gestufte Sand-Kies-Gemische
- **GU** Kies-Schluff-Gemische, 5 bis 15% <=0,06 mm
- **GU*** Kies-Schluff-Gemische, 15 bis 40% <=0,06 mm
- **GT** Kies-Ton-Gemische, 5 bis 15% <=0,06 mm
- **GT*** Kies-Ton-Gemische, 15 bis 40% <=0,06 mm
- **SU** Sand-Schluff-Gemische, 5 bis 15% <=0,06 mm
- **SU*** Sand-Schluff-Gemische, 15 bis 40% <=0,06 mm
- **ST** Sand-Ton-Gemische, 5 bis 15% <=0,06 mm
- **ST*** Sand-Ton-Gemische, 15 bis 40% <=0,06 mm
- **UL** leicht plastische Schluffe
- **UM** mittelplastische Schluffe
- **UA** ausgeprägt zusammendrückbarer Schluff
- **TL** leicht plastische Tone
- **TM** mittelplastische Tone
- **TA** ausgeprägt plastische Tone
- **OU** Schluffe mit organischen Beimengungen
- **OT** Tone mit organischen Beimengungen
- **OH** grob- bis gemischtkörnige Böden mit Beimengungen humoser Art
- **OK** grob- bis gemischtkörnige Böden mit kalkigen, kieseligen Bildungen
- **HN** nicht bis mäßig zersetzte Torfe (Humus)
- **HZ** zersetzte Torfe
- **F** Schlämme (Faulschalmm, Mudde, Gyttja, Dy, Sapropel)
- **[ ]** Auffüllung aus natürlichen Böden
- **A** Auffüllung aus Fremdstoffen

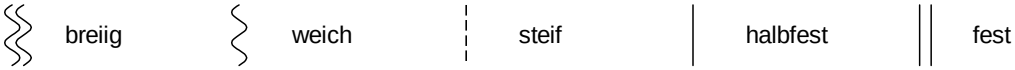
Bodenklasse nach DIN 18300

- **1** Oberboden (Mutterboden)
- **2** Fließende Bodenarten
- **3** Leicht lösbare Bodenarten
- **4** Mittelschwer lösbare Bodenarten
- **5** Schwer lösbare Bodenarten
- **6** Leicht lösbarer Fels und vergleichbare Bodenarten
- **7** Schwer lösbarer Fels

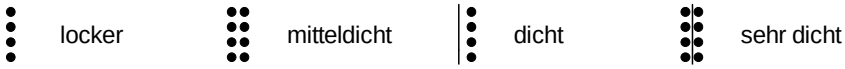
GEO CONSULT Beratende Ingenieure und Geologen Maarweg 8, 51491 Overath Tel. 02206/9027-30 Fax 9027-33	Projekt: Lerbacher Weg, Bergisch-Gladbach	Anlage 2
		Datum: 02.04.2026
	Auftraggeber: Stadt Bergisch-Gladbach	Bearb.: Ro
		Proj.-Nr.26031200

Legende und Zeichenerklärung nach DIN 4023

Konsistenz

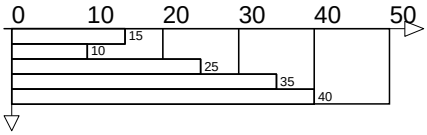


Lagerungsdichte

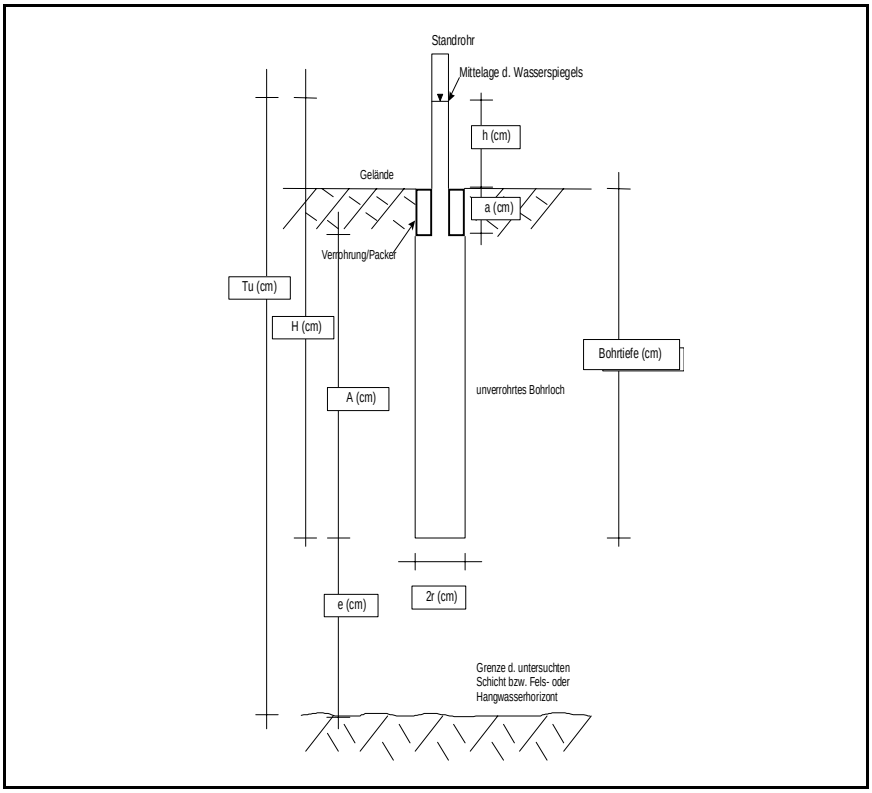


Rammdiagramm

DPH 1

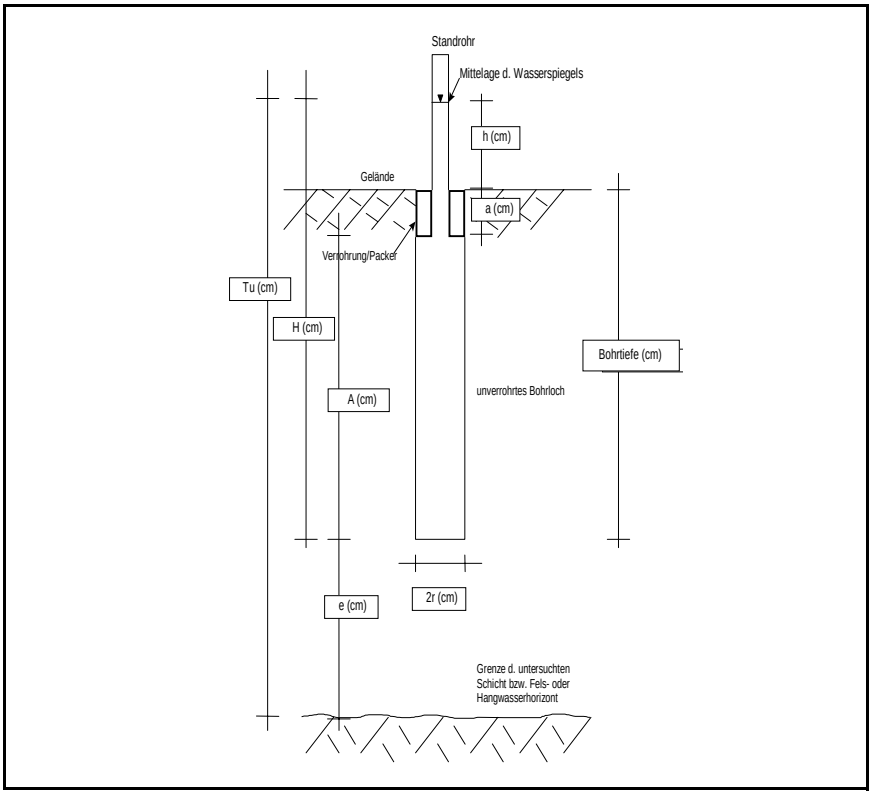


Sickerversuch (nach USBR Earth Manual / mit fallender Druckhöhe)	SV 1 flach	Projekt-Nr.: 26031200
		Datum: 02.04.2026



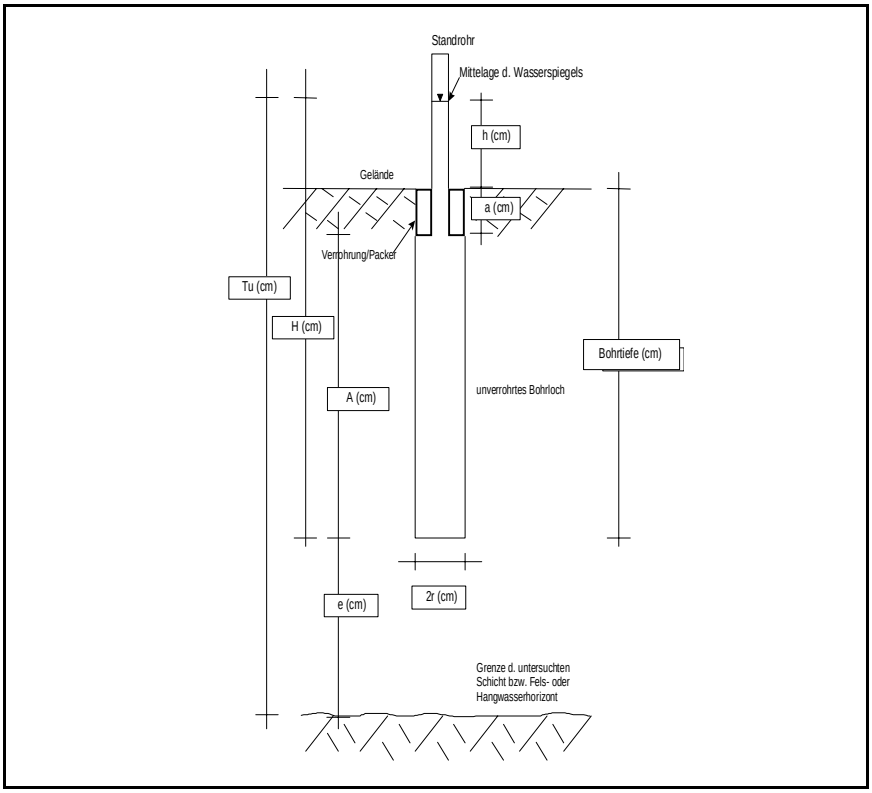
keine Versickerung ($k_f \leq 1 \times 10^{-8}$ m/s)

Sickerversuch (nach USBR Earth Manual / mit fallender Druckhöhe)	KRB 1 / SV 1 tief	Projekt-Nr.: 26031200 Datum: 02.04.2026



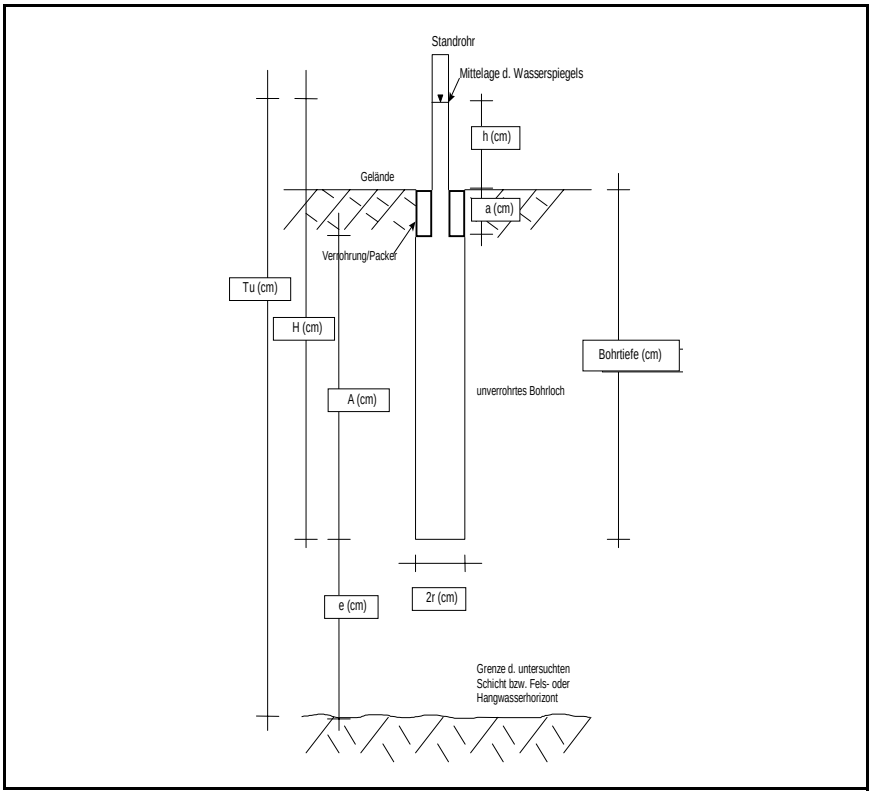
keine Versickerung ($k_f \leq 1 \times 10^{-8}$ m/s)

Sickerversuch (nach USBR Earth Manual / mit fallender Druckhöhe)	**SV 2 flach**	**Projekt-Nr.:** 26031200
		Datum: 02.04.2026



keine Versickerung ($k_f \leq 1 \times 10^{-8}$ m/s)

Sickerversuch (nach USBR Earth Manual / mit fallender Druckhöhe)	**KRB 2 / SV 2 tief**	**Projekt-Nr.:** 26031200
		Datum: 02.04.2026



Tu =	240,0	cm
H =	240,0	cm
A =	240,0	cm
a =	160,0	cm
h =	-160,0	cm

Bohrtiefe = A + a

Q = 0,38 cm³/s

Auswertung nach USBR Earth Manual (1974)

H / Tu = 1,0
Tu / A = 1,0 ⇒ **Formel II ist maßgebend**

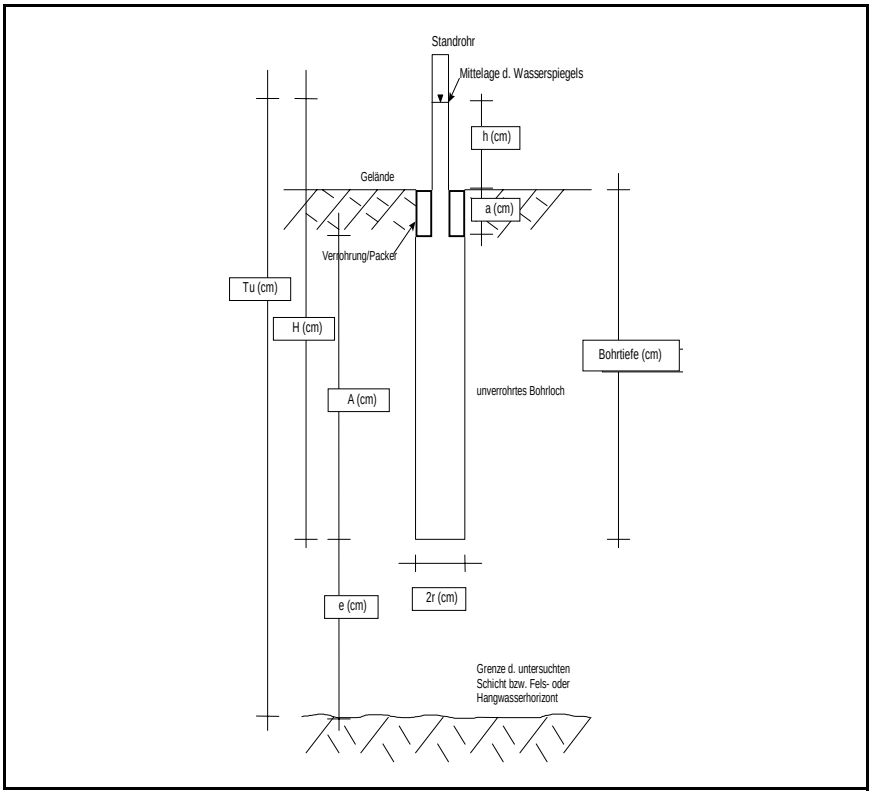
A / H = 1,0
H / r = 120,0 ⇒

A / r = 120,0 **Cs = 140,8**

Formel II

$$k_f = \frac{2 \cdot Q}{(Cs + 4) \cdot r \cdot (Tu + H - A)} = \quad \mathbf{1{,}1E\text{-}07\ m/s}$$

Sickerversuch (nach USBR Earth Manual / mit fallender Druckhöhe)	**KRB 3 / SV 3**	**Projekt-Nr.:** 26031200
		Datum: 02.04.2026



Tu =	130,0	cm
H =	130,0	cm
A =	130,0	cm
a =	30,0	cm
h =	-30,0	cm

Bohrtiefe = A + a

Q = 2,24 cm³/s

Auswertung nach USBR Earth Manual (1974)

H / Tu = 1,0
Tu / A = 1,0 ⇒ **Formel II ist maßgebend**

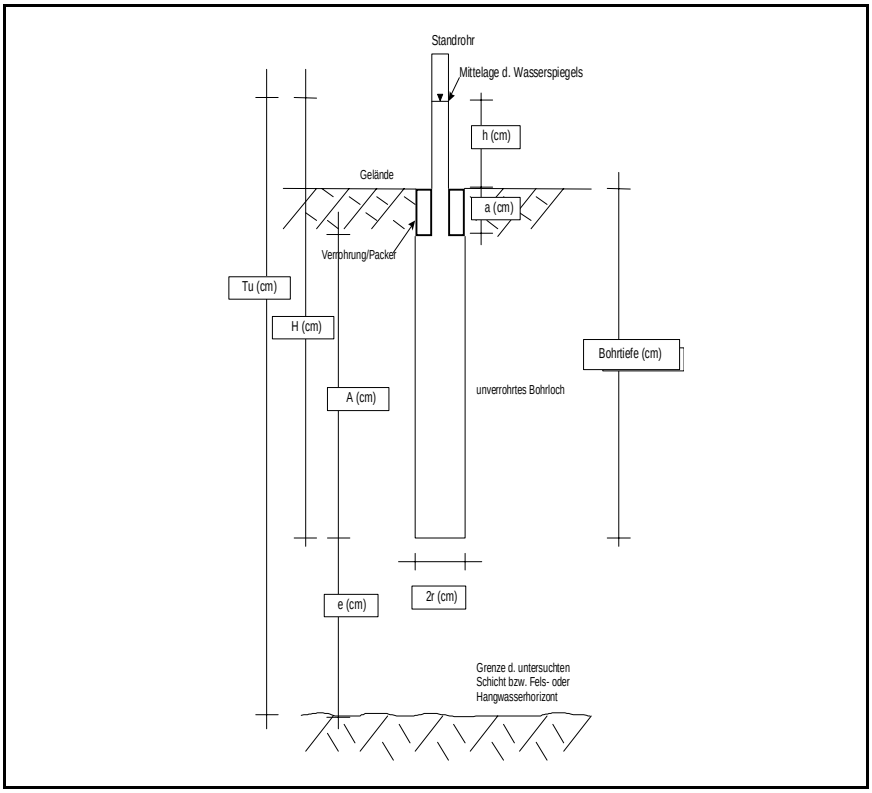
A / H = 1,0
H / r = 52,0 ⇒

A / r = 52,0 **Cs = 72,9**

Formel II

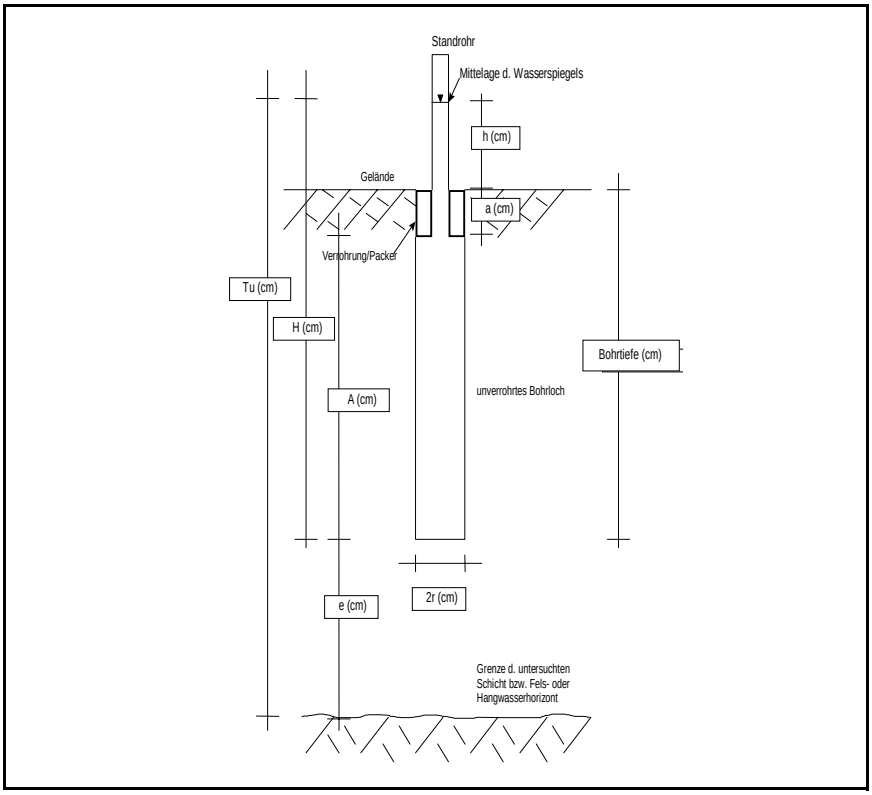
$$k_f = \frac{2 \cdot Q}{(Cs + 4) \cdot r \cdot (Tu + H - A)} = \quad \mathbf{1{,}8E\text{-}06\ m/s}$$

Sickerversuch (nach USBR Earth Manual / mit fallender Druckhöhe)	SV 4 flach	Projekt-Nr.: 26031200
		Datum: 02.04.2026



keine Versickerung ($k_f \leq 1 \times 10^{-8}$ m/s)

Sickerversuch (nach USBR Earth Manual / mit fallender Druckhöhe)	**KRB 4 / SV 4 tief**	**Projekt-Nr.:** 26031200
		Datum: 02.04.2026



Tu =	230,0	cm
H =	230,0	cm
A =	230,0	cm
a =	60,0	cm
h =	-60,0	cm

Bohrtiefe = A + a

Q = 0,57 cm³/s

Auswertung nach USBR Earth Manual (1974)

H / Tu = 1,0
Tu / A = 1,0 ⇒ **Formel II ist maßgebend**

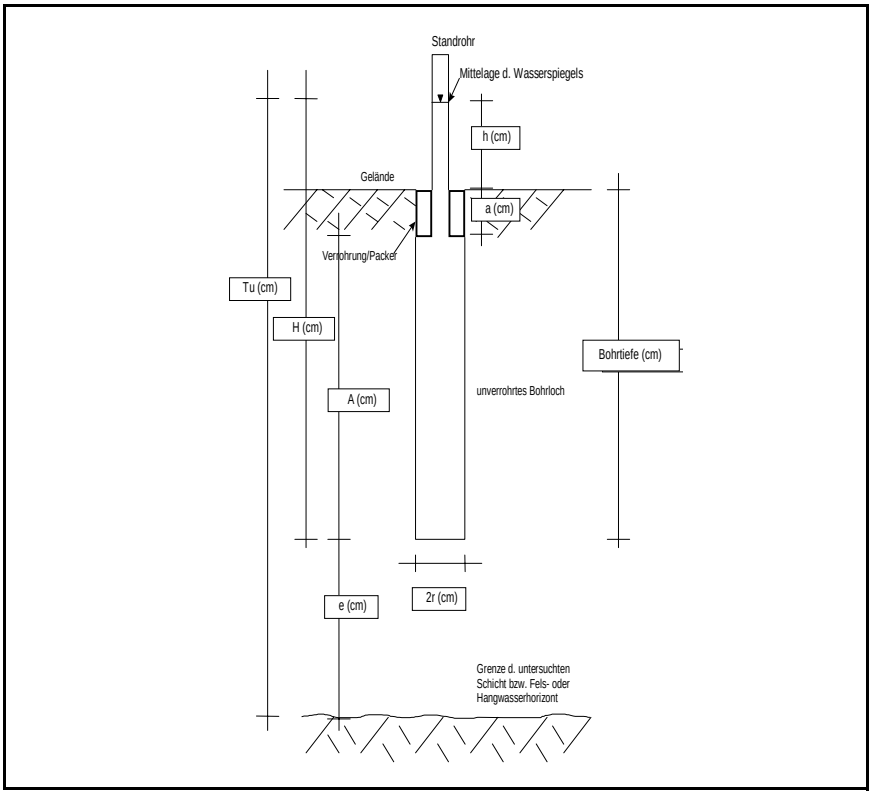
A / H = 1,0
H / r = 115,0 ⇒

A / r = 115,0 **Cs = 136,0**

Formel II

$$k_f = \frac{2 \cdot Q}{(Cs + 4) \cdot r \cdot (Tu + H - A)} = \quad \mathbf{1{,}8E\text{-}07\ m/s}$$

Sickerversuch (nach USBR Earth Manual / mit fallender Druckhöhe)	**KRB 5 / SV 5**	**Projekt-Nr.:** 26031200
		Datum: 09.04.2026



Tu =	145,0	cm
H =	145,0	cm
A =	145,0	cm
a =	35,0	cm
h =	-35,0	cm

Bohrtiefe = A + a

Q = 0,67 cm³/s

Auswertung nach USBR Earth Manual (1974)

H / Tu = 1,0
Tu / A = 1,0 ⇒ **Formel II ist maßgebend**

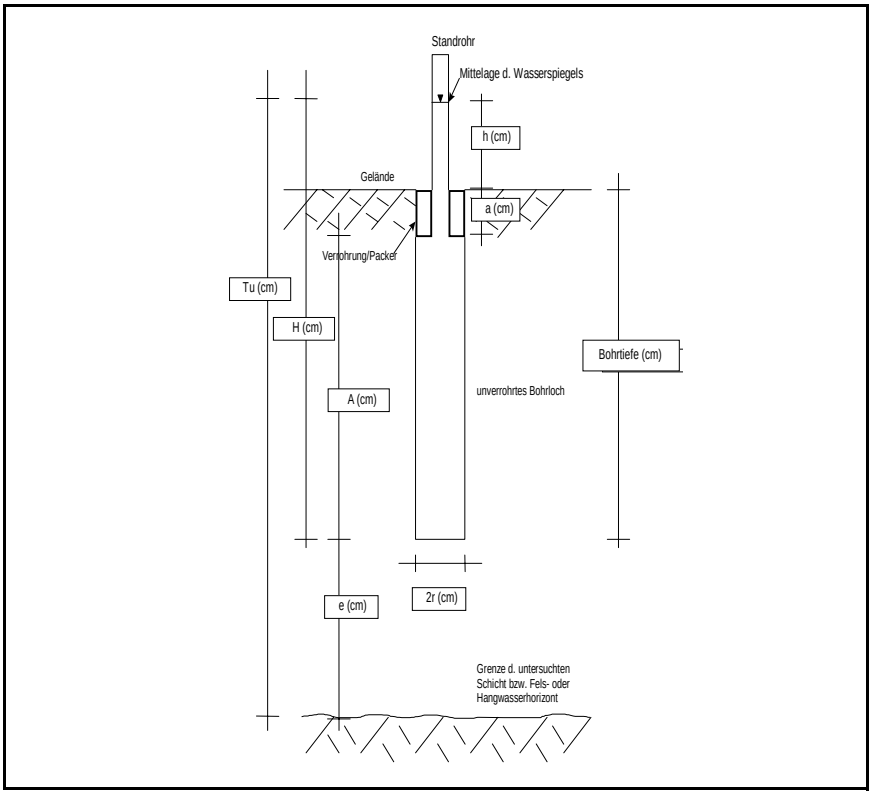
A / H = 1,0
H / r = 58,0 ⇒

A / r = 58,0 **Cs = 79,2**

Formel II

$$k_f = \frac{2 \cdot Q}{(Cs + 4) \cdot r \cdot (Tu + H - A)} = \quad \textbf{4,4E-07 m/s}$$

Sickerversuch (nach USBR Earth Manual / mit fallender Druckhöhe)	**KRB 6 / SV 6**	**Projekt-Nr.:** 26031200
		Datum: 09.04.2026



Tu =	70,0	cm
H =	70,0	cm
A =	70,0	cm
a =	100,0	cm
h =	-100,0	cm

Bohrtiefe = A + a

Q = 12,51 cm³/s

Auswertung nach USBR Earth Manual (1974)

H / Tu = 1,0
Tu / A = 1,0 ⇒ **Formel II ist maßgebend**

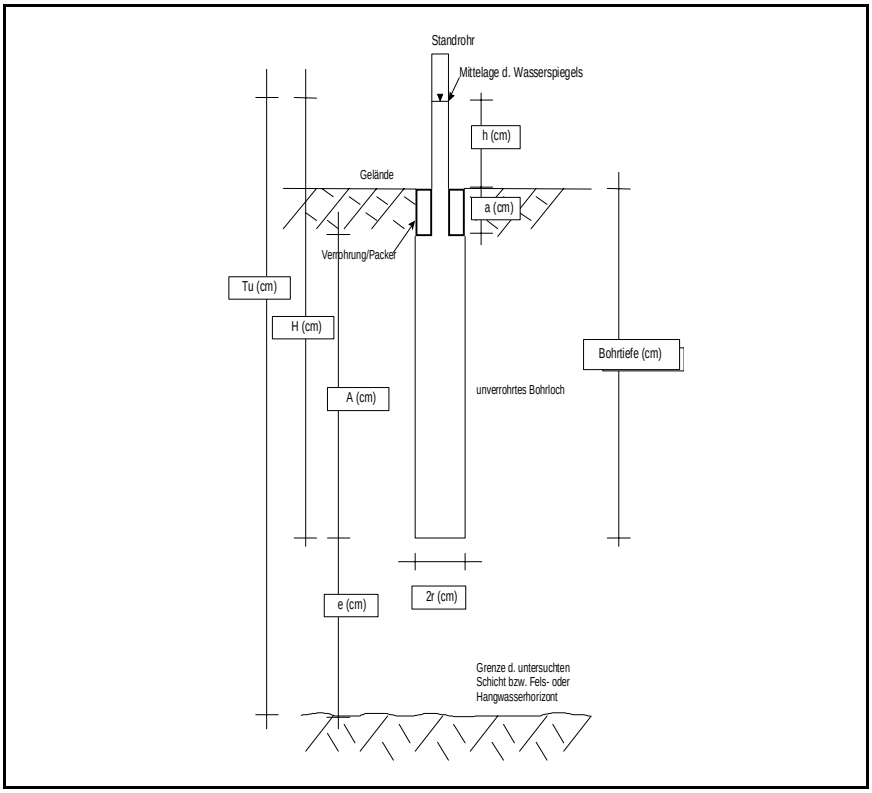
A / H = 1,0
H / r = 28,0 ⇒

A / r = 28,0 **Cs = 46,2**

Formel II

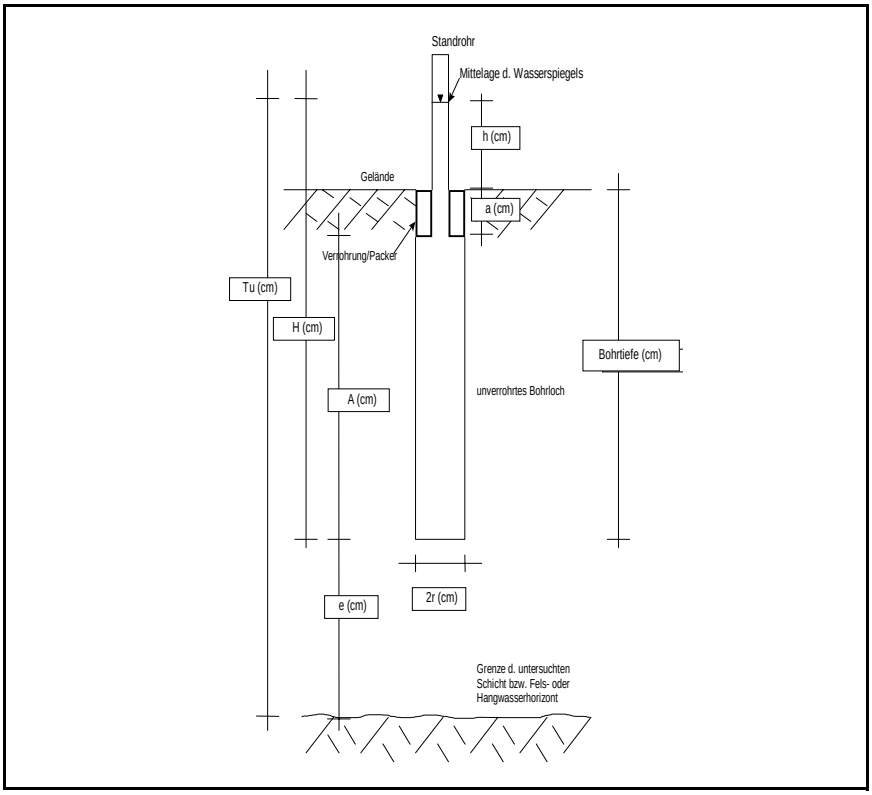
$$k_f = \frac{2 \cdot Q}{(Cs + 4) \cdot r \cdot (Tu + H - A)} = \quad \textbf{2,8E-05 m/s}$$

Sickerversuch (nach USBR Earth Manual / mit fallender Druckhöhe)	SV 7 flach	Projekt-Nr.: 26031200
		Datum: 09.04.2026



keine Versickerung ($k_f \leq 1 \times 10^{-8}$ m/s)

Sickerversuch (nach USBR Earth Manual / mit fallender Druckhöhe)	**KRB 7 / SV 7 tief**	**Projekt-Nr.:** 26031200
		Datum: 09.04.2026



Tu =	288,0	cm
H =	288,0	cm
A =	288,0	cm
a =	112,0	cm
h =	-112,0	cm

Bohrtiefe = A + a

Q = 0,14 cm³/s

Auswertung nach USBR Earth Manual (1974)

H / Tu = 1,0
Tu / A = 1,0 ⇒ **Formel II ist maßgebend**

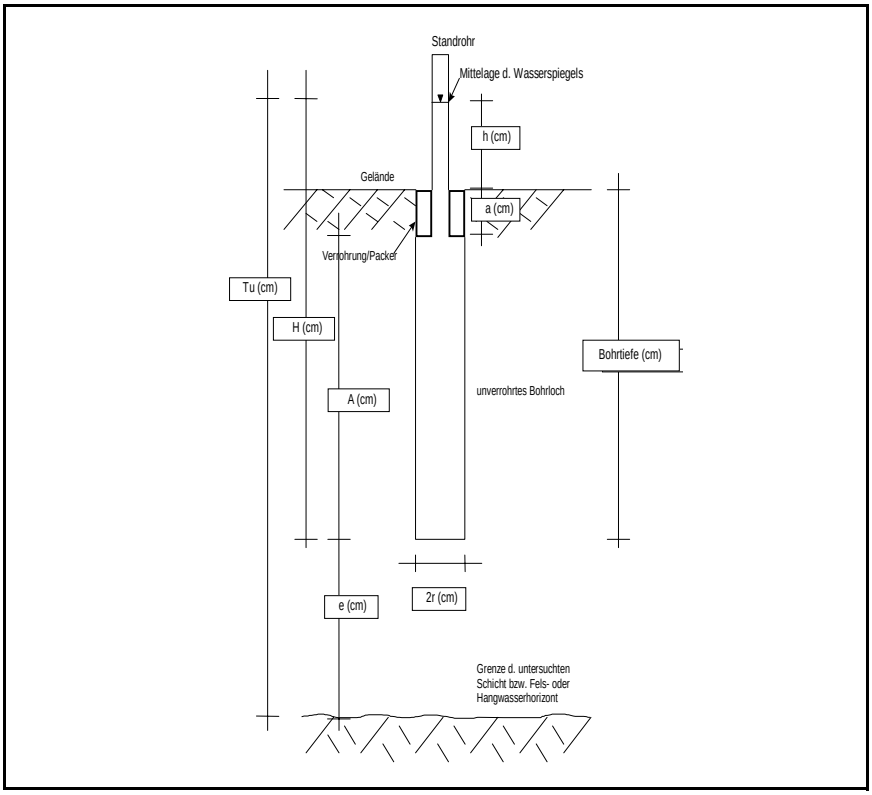
A / H = 1,0
H / r = 144,0 ⇒

A / r = 144,0 **Cs = 163,4**

Formel II

$$k_f = \frac{2 \cdot Q}{(Cs + 4) \cdot r \cdot (Tu + H - A)} = \quad \textbf{2,9E-08 m/s}$$

Sickerversuch (nach USBR Earth Manual / mit fallender Druckhöhe)	**SV 8 flach**	**Projekt-Nr.:** 26031200
		Datum: 09.04.2026



Tu =	70,0	cm
H =	70,0	cm
A =	70,0	cm
a =	30,0	cm
h =	-30,0	cm

Bohrtiefe = A + a

Q = 0,31 cm³/s

Auswertung nach USBR Earth Manual (1974)

H / Tu = 1,0
Tu / A = 1,0 ⇒ **Formel II ist maßgebend**

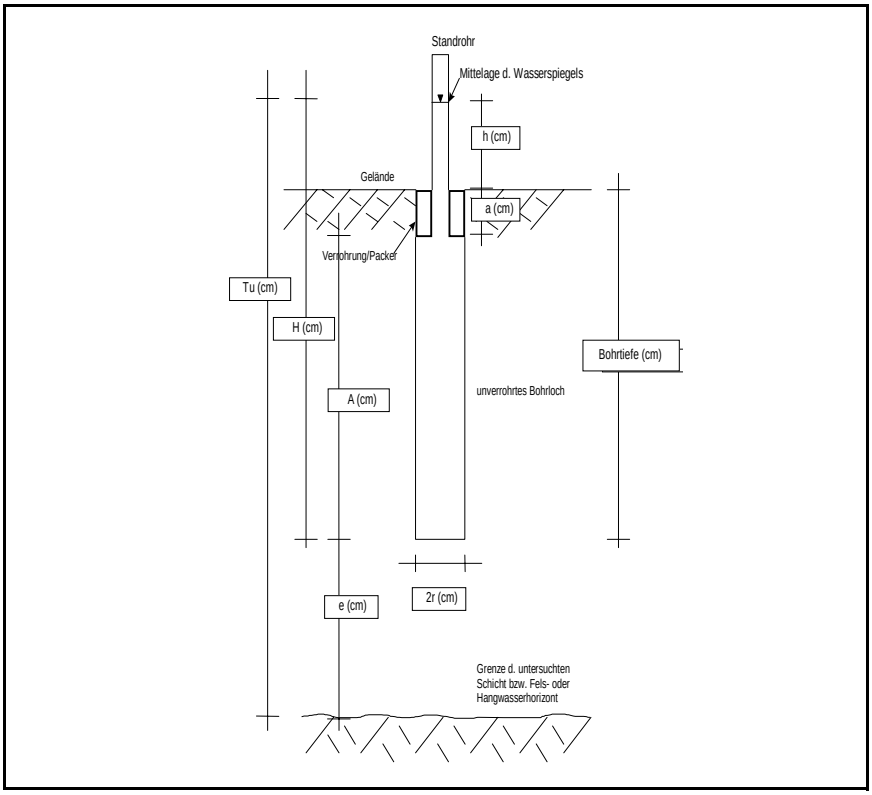
A / H = 1,0
H / r = 23,3 ⇒

A / r = 23,3 **Cs = 40,7**

Formel II

$$k_f = \frac{2 \cdot Q}{(Cs + 4) \cdot r \cdot (Tu + H - A)} = \quad \textbf{6,7E-07 m/s}$$

Sickerversuch (nach USBR Earth Manual / mit fallender Druckhöhe)	**KRB 8 / SV 8 tief**	**Projekt-Nr.:** 26031200
		Datum: 09.04.2026



Tu =	230,0	cm
H =	230,0	cm
A =	230,0	cm
a =	120,0	cm
h =	-120,0	cm

Bohrtiefe = A + a

Q = 0,45 cm³/s

Auswertung nach USBR Earth Manual (1974)

H / Tu = 1,0
Tu / A = 1,0 ⇒ **Formel II ist maßgebend**

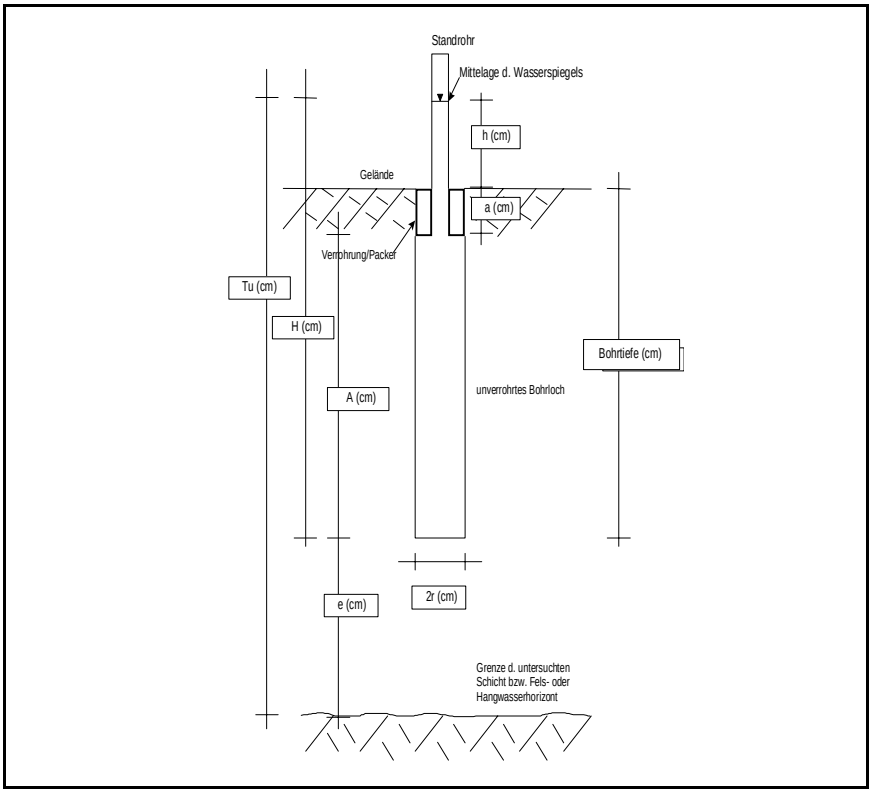
A / H = 1,0
H / r = 115,0 ⇒

A / r = 115,0 **Cs = 136,0**

Formel II

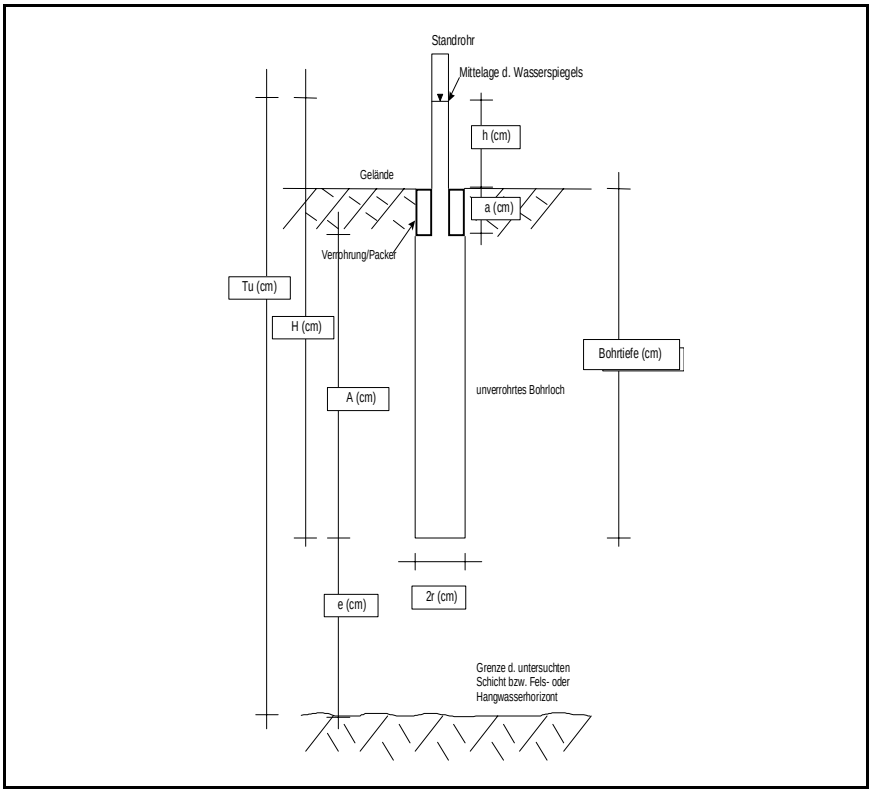
$$k_f = \frac{2 \cdot Q}{(Cs + 4) \cdot r \cdot (Tu + H - A)} = \quad \textbf{1,4E-07 m/s}$$

Sickerversuch (nach USBR Earth Manual / mit fallender Druckhöhe)	**SV 9 flach**	**Projekt-Nr.:** 26031200
		Datum: 09.04.2026



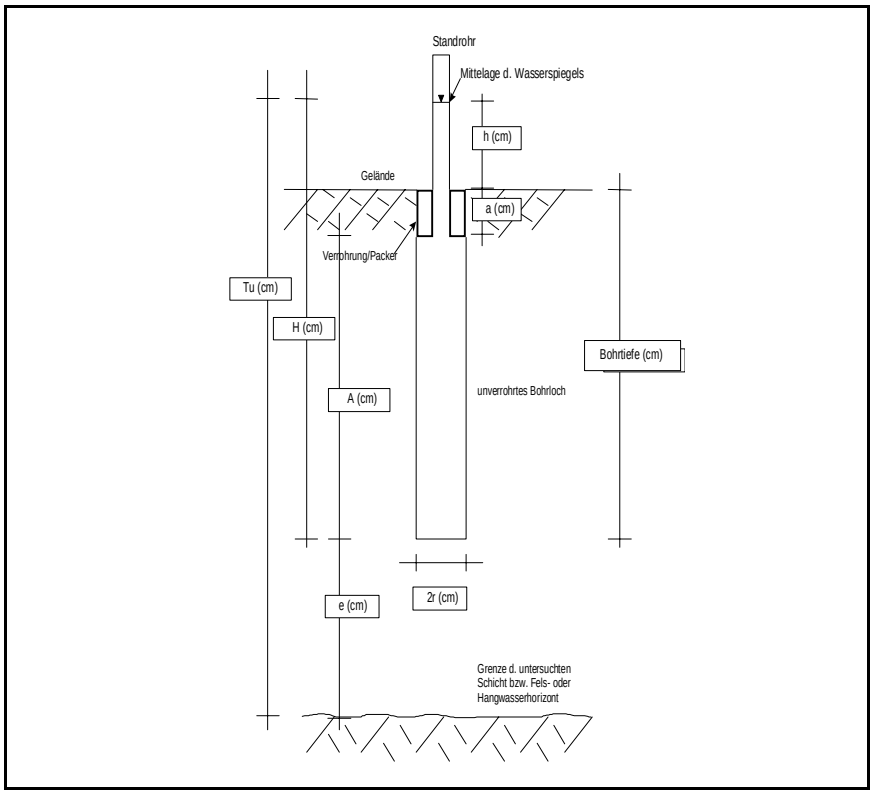
keine Versickerung ($k_f \leq 1 \times 10^{-8}$ m/s)

Sickerversuch (nach USBR Earth Manual / mit fallender Druckhöhe)	KRB 9 / SV 9 tief	Projekt-Nr.: 26031200
		Datum: 09.04.2026



keine Versickerung ($k_f \leq 1 \times 10^{-8}$ m/s)

Sickerversuch (nach USBR Earth Manual / mit fallender Druckhöhe)	**KRB 10 / SV 10**	**Projekt-Nr.:** 26031200
		Datum: 09.04.2026



keine Versickerung ($k_f \leq 1 \times 10^{-8}$ m/s)

Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister
Federführender Fachbereich
Stadtentwicklung

Mitteilungsvorlage

Drucksachen-Nr. 0328/2026
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	30.06.2026	zur Kenntnis

Tagesordnungspunkt

Offene Beschlüsse

Kurzzusammenfassung:

Kurzbegründung:

(…)

Risikobewertung:

(…)

Finanzielle Auswirkungen:

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

Weitere notwendige Erläuterungen:

(…)

Inhalt der Mitteilung:

In der Sitzung vom AMV am 14.11.2023 wurden folgende Beschlüsse gefasst (Drucksachennummer 0610/2023).

1. Die Verwaltung wird beauftragt, fortlaufend über den aktuellen Sachstand aller noch nicht umgesetzten Beschlüsse zu berichten.
2. Der Bericht soll erstmalig zur Sitzung am 09.04.2024 vorgelegt und für jede folgende Sitzung kontinuierlich fortgeführt werden. Initial soll er alle noch nicht umgesetzten Beschlüsse mindestens der aktuellen Wahlperiode enthalten, bei Bedarf kann er um Beschlüsse aus vorherigen Wahlperioden ergänzt werden.
3. Hinsichtlich des Formats kann sich die Verwaltung am „Bericht über gefasste Beschlüsse“ des Ausschusses für Verkehr und Bauen im Rheinisch-Bergischen Kreis orientieren.

In der Anlage 1 sind alle noch offenen Beschlüsse aus dem AMV dieser Legislaturperiode aufgelistet. Dabei werden jeweils der Verfahrensstand und die bearbeitende Abteilung für Rückfragen genannt.

Verfahrensstand

Offen:	Offen bedeutet, mit der Bearbeitung ist noch nicht begonnen worden. Das kann daran liegen, dass die zeitlichen, personellen oder finanziellen Ressourcen nicht vorhanden sind oder dass andere Arbeitsschritte zunächst abgeschlossen sein müssen.
In Bearbeitung:	Mit der Bearbeitung des Auftrages wurde begonnen, dieser konnte aber noch nicht zum Abschluss geführt werden.

Die Punkte „erledigt“ und „zur Kenntnis“ aus den letzten Vorlagen wurden zur besseren Verständlichkeit und Übersichtlichkeit aus dem Dokument entfernt.

Sind alle Beschlüsse einer Drucksachennummer erledigt, wird diese aus dieser Auflistung gelöscht.

Ist ein Beschluss ohne eine Erläuterung nicht selbsterklärend, wird dieser darunter kurz erläutert.

Anlage 1: „Bericht über die gefassten, noch nicht umgesetzten Beschlüsse“

Anlage 1:

Bericht über die gefassten, noch nicht umgesetzten Beschlüsse Stand: 21.05.2026

Inhaltsverzeichnis

Künftige Querungspunkte der S 11 in Bergisch Gladbach 4

Ausbau der „Franz-Hitze-Straße“ sowie der „Damaschkestraße“ zwischen Mülheimer Straße und Bahndamm einschließlich des Neubaus der beiden Eisenbahnüberführungen sowie Abschluss von Planungsvereinbarungen mit der Deutschen Bahn hierzu 6

InHK Bensberg, hier: Parkraumkonzept 8

Ergebnisse Alternative Verkehrsuntersuchung Innenstadt 9

Ausbau S11 - Eisenbahnüberführung Buchholzstraße und Verkehrsplanung Gleisdreieck 10

Anregung vom 16.12.2020, im Bereich der Straßen Alt-Refrath und Golfplatzstraße die Fahrradschutzstreifen zu ersetzen 11

1. Abschnitt Altenberger-Dom-Straße 13

Interfraktioneller Antrag "Machbarkeitsstudie Stadtbahnlinie 18 und 3" 14

Förderprojekt „Mobilstationen im Rheinisch-Bergischen Kreis – Das Bausteinsystem“ hier: Sachstandsbericht und Grobkonzept zur Weiterentwicklung 15

InHK Bensberg | Maßnahme Fußweg Wohnpark Bensberg zum Zentrum; hier: Beschluss über die Ausführung der Planung 17

Weiteres Vorgehen Verlängerung Linie 1 18

Verkehrskonzept Sofortschule - KGS In der Auen 19

Gemeinsamer Antrag vom 08.05.2023 zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV in Schildgen 21

Verkehrsgutachten östliche Innenstadt 23

Gemeinsamer Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN und der SPD Fraktion vom 06.08.2023 zum Straßenbauprogramm 24

Radverkehrsnetz (im Zusammenhang mit dem Fahrradstraßenkonzept) 26

Fußverkehrscheck 29

RadPendlerRoute-Zubringerroute 31

Antrag der CDU „Verkehrssicherheit des ÖPNV auf der Katterbachstraße 34

RadPendlerRoute - Hauptroute 35

S11 Fuß- und Radverkehr Tannenbergstraße 37

Fußverkehrscheck: Querungshilfe Hermann-Löns-Straße 39

S-Bahnausbau - Buchholzstraße 40
InHK Bensberg | Beleuchtung und Umgestaltung der Fußgängertunnel an der Steinstraße – hier: Maßnahmenbeschluss 41
Anregung vom 20.10.2024 zur Einrichtung von Schulstraßen in Bergisch Gladbach 42
Antrag der CDU-Fraktion – Änderung Signalprogramm der Lichtzeichenanlage „Buddestraße/Kölner Straße/Falltorstraße“ 43
Dr.-Robert-Koch-Straße 44
2. Abschnitt Paffrather Straße - Vorplanung 45
Ergebnisse Parksuch- und Ausweichverkehre Schildgen 47
KGS In der Auen – Schulstraße 49
Erweiterter Maßnahmenbeschluss Leverkusener Straße 51
Antrag CDU-Fraktion – Einrichtung einer Querungshilfe auf der L 136 Overather Straße in Höhe der Bushaltestelle Obereschbach 52
Gemeinsamer Antrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen und SPD vom 15.05.2025 zur Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 im Straßenzug Moitzfeld 53
Maßnahmenbeschluss Altenberger-Dom-Straße - 1. Abschnitt 54
S-Bahnausbau: Brücke Britanniahütte und Straßenanbindung 55
Friesenstraße - Vorplanung 56
Haltestellenkonzept - Priorisierung 57
Katterbachstraße Stufe 3 58
Antrag der CDU-Fraktion - Mehr Sicherheit an der Kreuzung „Schlebuscher Straße - Nittumer Weg - In den Wiesen“ für alle Verkehrsteilnehmer schaffen 59
Antrag der Fraktionen Bündnis 90/ Die Grünen und SPD zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an der Kreuzung Schlebuscher Str., Nittumer Weg und In den Wiesen, sowie zur Verringerung der Lärmimmissionen im Wohnumfeld der Schlebuscher Straße 60
Antrag der CDU-Fraktion vom 11.08.2025 - Mehr Sicherheit für Fußgänger an der Bushaltestelle "Scharrenberg" in Schildgen 61
Ferdinand-Stucker-Straße 62
Rad macht Schule - Beschluss der Routenführung 63
Ausbau der Laurentiusstraße| hier: Bildung eines beitragsrechtlichen Abrechnungsabschnitts 64
Gemeinsamer Antrag der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SPD vom 07.08.2025 zur Verkehrsberuhigung in Moitzfeld-Löhe 65
Verlängerung Linie 1 - Konkretisierung Trassenführung 66
Rahmenvertrag für Asphaltarbeiten zur Verbesserung der Straßenzustände in Bergisch Gladbach 67

Gemeinsame Anfrage der Fraktionen BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN und SPD vom 17.12.2025 zum Parkplatz in Lustheide 68
Lerbacher Weg - Vorplanung 69
Buchholzstraße - Vorplanung 70
Erhebung von Erschließungsbeiträgen nach §§ 127 ff. BauGB für ein Teilstück der Erschließungsanlage Steinbacher Weg / Silberkauler Weg | hier: Abschnittsbildung 71

Thema:	Künftige Querungspunkte der S 11 in Bergisch Gladbach	
Beschluss ASM Drucksachennummer 0256/2021 am 15.06.2021		Status
Abteilung 6-60	I. Der Ausschuss für strategische Stadtentwicklung und Mobilität beauftragt die Verwaltung, aufgrund der zu erwartenden Schließzeiten des Bahnübergangs Tannenbergstraße von ca. 45 - 50 Minuten je Stunde in der Hauptverkehrszeit zu prüfen und mit der Deutschen Bahn AG abzustimmen, ob bei Schließung des Bahnübergangs der Ausbau einer bereits vorhandenen oder neu zu errichtenden Eisenbahnüberführung nach den Vorgaben des Eisenbahnkreuzungsgesetzes anteilig bzw. vollständig durch den Bund, das Land sowie das auf der Strecke verkehrende Eisenbahnunternehmen refinanziert werden kann.	In Bearbeitung
Abteilung 6-60	II. Der Ausschuss für strategische Stadtentwicklung und Mobilität beschließt den Abschluss einer Planungsvereinbarung mit der DB Netz AG, der DB Station & Service AG sowie der Nahverkehr Rheinland GmbH zur Arrondierung der Grundstücksgrenzen auf der Nordostseite des Bahnhofsgrundstückes angrenzend an das im Eigentum des Stadtentwicklungsbetriebes AöR befindlichen „Kopfgrundstück“ sowie den damit einhergehenden Baumaßnahmen (u.a. Versetzung des dortigen Oberleitungsmastes und Verlagerung des Bestandsbahnsteiges in südwestliche Richtung). Die hierfür entstehenden Kosten sind in Höhe von 350.000 € in die Finanzplanung der Stadt für die Jahre ab 2022 ff. einzustellen.	offen
Sachstand		
05.03.2024	Punkt 1: Die Deutsche Bahn hat ein Verkehrsgutachten zur Schließung des Bahnübergangs Tannenbergstraße beauftragt, dass die durch die Schließung des Bahnübergangs erforderlichen Ersatzmaßnahmen ermitteln soll. Die Ergebnisse müssen noch politisch beraten werden. Ziel ist es zu ermitteln, welche Kosten von wem zu tragen sind. Punkt 3: Siehe Punkt 1 Punkt 4: Die DB möchte zunächst den Abschluss des Planfeststellungsverfahren abwarten, bevor eine Planungsvereinbarung abgeschlossen wird.	
03.05.2024	Punkt 1:	

	Siehe oben Punkt 3: Siehe separate Vorlage Nr. 0283/2024 Punkt 4: Siehe oben	
25.07.2024	Punkt 1: Siehe oben Punkt 3: Mit der Vorlage Drucksachennummer 0283/2024 wurde der hier getroffene Beschluss aufgehoben. Anstelle dessen soll eine Unterführung im Bereich der Tannenbergstraße gebaut werden. Punkt 4: Siehe oben	
08.10.2024	Punkt 1: Zurzeit wird ein Brückenbauwerk über die Gleise auf seine technische Machbarkeit hin geprüft. Wenn dies möglich ist und eine konkrete Planung vorliegt, kann hierzu die Kostenteilung besprochen werden. Punkt 4: siehe oben	
03.01.2025	Punkt 1: Derzeit wird eine Planungsvereinbarung für das Brückenbauwerk analog zur bereits unterzeichneten Planungsvereinbarung für die Unterführung für Radfahrende und zu Fußgehende erarbeitet. Punkt 4: Siehe oben	
18.02.2025	Punkt 1: Die Planungsvereinbarung ist von der Stadt und DB InfraGO AG unterzeichnet worden. Die Kostenteilung wird erst nach einer noch abzuschließenden Kreuzungsvereinbarung durch das Eisenbahnbundesamt festgelegt. Die Kreuzungsvereinbarung wiederum kann erst nach Abschluss der Planung abgeschlossen werden kann. Punkt 4: Siehe oben	
07.05.2025	Punkt 1 und 4: siehe oben	
05.08.2025	Punkt 1 und 4: siehe oben	
18.03.2026	Punkt 1 und 4: siehe oben	
21.05.2026	Punkt 1 und 4: siehe oben	

Thema:	Ausbau der „Franz-Hitze-Straße“ sowie der „Damaschkestraße“ zwischen Mülheimer Straße und Bahndamm einschließlich des Neubaus der beiden Eisenbahnüberführungen sowie Abschluss von Planungsvereinbarungen mit der Deutschen Bahn hierzu	
Beschluss ASM Drucksachennummer 0257/2021 am 15.06.2021		Status
Abteilung 6-60	2. Die Verwaltung wird beauftragt, die erforderlichen Mittel, die zurzeit noch nicht beziffert werden können, ab 2024 in den Haushalt einzustellen.	offen
Abteilung 6-60 und 7-66	3. Die Verwaltung wird beauftragt, die Einbahnstraße Franz-Hitze-Straße für den Radverkehr freizugeben und in den Einfahrts- und Ausfahrtsbereichen Franz-Hitze-Straße und Damaschkestraße Maßnahmen für den Radverkehr umzusetzen.	In Bearbeitung
Sachstand		
05.03.2024	Punkt 2: Sobald die Kosten für den Ausbau der Brücken bekannt sind, werden die erforderlichen Mitteln in den Haushalt eingestellt. Punkt 3: Die bereits geplanten Maßnahmen für den Radverkehr wurden mit den Ergebnissen des Fußverkehrschecks abgeglichen. Die verkehrsrechtliche Anordnung wird zurzeit bearbeitet. Ein Gestattungsvertrag für die Unterführung Damaschkestraße mit der Deutschen Bahn muss noch unterzeichnet werden.	
03.05.2024	Punkt 2: Siehe 05.03.2024 Punkt 3: Siehe 05.03.2024	
24.07.2024	Punkt 2: Siehe 05.03.2024 Punkt 3: Die geplanten Maßnahmen wurden im Rahmen der verkehrsrechtlichen Anordnung mit der Verkehrsbehörde, Straßenbaulastträger und Polizei abgestimmt. Details in der Planung werden angepasst. Im Anschluss kann der Gestattungsvertrag mit der Deutschen Bahn unterzeichnet werden.	
08.10.2024	Punkt 2: Siehe 05.03.2024	

	Punkt 3: Der Gestattungsvertrag liegt aktuell beim Rechtsamt zur Prüfung. Wenn diese positiv ausfällt, wird er mit der DB InfraGO abgeschlossen.	
09.01.2025	Punkt 2: Siehe 05.03.2024 Punkt 3: Anfang Januar 2025 wurde uns von der DB InfraGO ein aktualisierter Entwurf des Gestattungsvertrags zugeleitet, der jetzt geprüft wird und nach positiver Prüfung unterzeichnet werden soll.	
18.02.2025	Punkt 2: Siehe 05.03.2024 Punkt 3: Der Gestattungsvertrag befindet sich in juristischer Prüfung. Konkrete Gespräche zur Klärung offener Sachverhalte mit der DB InfraGO wurden aufgenommen.	
07.05.2025	Punkt 2: Siehe 05.03.2024 Punkt 3: Der Gestattungsvertrag wurde seitens der Stadtverwaltung abschließend angepasst und zur Überarbeitung an die DB InfraGO gegeben. Derzeit steht die Rückmeldung der DB InfraGO aus.	
30.07.2025	Siehe 07.05.2025	
19.03.2026	Zwischenzeitliche Nachfragen bei der DB blieben unbeantwortet. Die Verwaltung fasst weiter nach.	
01.06.2026	Siehe 19.03.2026	

Thema:	InHK Bensberg, hier: Parkraumkonzept	
Beschluss ASM Drucksachennummer 0266/2021 am 15.06.2021		Status
Abteilung 6-61	Der Ausschuss für strategische Stadtentwicklung und Mobilität folgt der Empfehlung des Gutachtens und beschließt die Aufwertung des bestehenden statischen Parkleitsystems und die Modernisierung der bestehenden Stellplatzanlagen Schloßcenter und Schloßberg-Garage weiter zu verfolgen.	In Bearbeitung
Abteilung 6-61	Der ASM beschließt, über das dynamische Parkleitsystem in Bensberg erneut zu diskutieren, sobald die Bauarbeiten der Schloßstraße abgeschlossen sind.	In Bearbeitung
Sachstand		
06.02.2024	Die Bauarbeiten der Schloßstraße laufen aktuell. Die Fertigstellung ist für Anfang 2026 anvisiert. Nach Fertigstellung wird erneut über das dynamische Parkleitsystem in Bensberg diskutiert (Siehe Beschlusspunkte).	
19.03.2026	Die Verwaltung wird sich jetzt mit den Beschlüssen nach Abschluss der Baumaßnahmen auseinandersetzen und zu gegebener Zeit in den Ausschuss die Ergebnisse mitteilen.	
01.06.2026	Es werden Grundlagen und mögliche Umsetzungsvarianten erarbeitet. Diese sollen dem Ausschuss zur weiteren Beratung vorgelegt werden.	

Thema:	Ergebnisse Alternative Verkehrsuntersuchung Innenstadt	
Beschluss ASM Drucksachennummer 0422/2021 am 14.09.2021		Status
Abteilung 6-60	Der Ausschuss für strategische Stadtentwicklung und Mobilität beauftragt die Verwaltung, die in der Alternativen Verkehrsuntersuchung Innenstadt vorgeschlagenen Maßnahmen auf Umsetzbarkeit weiter zu prüfen und diese dann zur politischen Beratung in eine der nächsten ASM-Sitzungen einbringen.	offen
Sachstand		
05.03.2024	Aufgrund der Vielzahl der anstehenden Arbeiten und der personellen Situation in der Abteilung 6-60 konnte mit der Prüfung der Maßnahmen aus der Verkehrsuntersuchung Innenstadt noch nicht begonnen werden.	
02.05.2024	s.o.	
25.07.2024	s.o.	
08.10.2024	s.o.	
03.01.2025	s.o.	
18.02.2025	s.o.	
07.05.2025	s.o.	
05.08.2025	s.o.	
19.03.2026	s.o.	
21.05.2026	s.o.	

Thema:	Ausbau S11 - Eisenbahnüberführung Buchholzstraße und Verkehrsplanung Gleisdreieck	
Beschluss ASM Drucksachennummer 0423/2021 am 14.09.2021		Status
Abteilung 6-60	4. Die Verwaltung wird beauftragt, mit der DB Netz AG als Eigentümer des Bahndamms abzustimmen, wie eine Planung eines durchgängigen Radweges von der Innenstadt bis Frankenforst auf dem Bahndamm umgesetzt werden kann. Im Falle eines positiven Votums des Eigentümers wird die Verwaltung beauftragt, hierfür eine Planung an ein externes Büro zu vergeben. Die entsprechenden finanziellen Mittel sind in den Haushalt 2022/2023 einzustellen.	In Bearbeitung
Sachstand		
05.03.2024	Punkt 4: Bevor mit der Planung begonnen werden kann, muss zunächst die Stilllegung und Freistellung von Bahnbetriebszwecken durchgeführt werden. Diese stehen noch aus. Die Stadt ist in Gesprächen mit der DB.	
03.05.2024	Punkt 4: siehe oben	
25.07.2024	Punkt 4: Als Grundvoraussetzung für die Realisierung eines Radweges auf dem Bahndamm muss dieser zunächst von Bahnbetriebszwecken stillgelegt und freigestellt werden. Die Stilllegung von Bahnbetriebszwecken wurde beantragt. Das Ergebnis bleibt abzuwarten. Erst im Nachgang dazu kann die Freistellung beantragt werden.	
08.10.2024	Punkt 4: Siehe 25.07.2024	
03.01.2025	Punkt 4: Siehe 25.07.2024	
18.02.2025	Punkt 4: Siehe 25.07.2024	
07.05.2025	Punkt 4: Siehe 25.07.2024	
05.08.2025	Die Stilllegung des Gleises 19 ist beschlossen. Die erforderlichen Schritte für die Freistellung werden nun geprüft.	
19.03.2026	Siehe 05.08.2025	
21.05.2026	Die Stadt hat Gespräche mit der Bahnflächenentwicklungsgesellschaft und NRW.Urban aufgenommen. Ergebnisse liegen noch nicht vor.	

Thema:	Anregung vom 16.12.2020, im Bereich der Straßen Alt-Refrath und Golfplatzstraße die Fahrradschutzstreifen zu ersetzen	
Beschluss ASM Drucksachennummer 0434/2021 am 14.09.2021		Status
Abteilung 6-60	Die Verwaltung empfiehlt mit Blick auf das Projekt der RadPenderRouten, wofür die Stadt Bergisch Gladbach aktuell die Ausschreibung für die Entwurfsvergabe vorbereitet, den dargelegten Sachverhalt in diesem Zusammenhang zu klären und verweist auf die entsprechende Vorlage mit der Drucksachennr. 0433/2021.	In Bearbeitung
Abteilung 6-60	Der Ausschuss beschließt die Aufstellung des Verkehrszeichens 277.1 und prüft darüber hinaus, inwieweit Fahrradpiktogramme in Betracht kommen.	In Bearbeitung
Sachstand		
05.03.2024	Die Verwaltung verweist auf die Vorlage 0119/2024 zum Zubringer RadPendlerRoute. Im Rahmen der geplanten Deckensanierung wird geschaut, welche Maßnahmen zur Führung des Radverkehrs nach der Deckensanierung umgesetzt werden können. Dazu zählt auch die Prüfung des Verkehrszeichens 277.1 und die der Fahrradpiktogramme. Diese Prüfung konnte aufgrund bestehender Personalprobleme bei 3-32 bisher noch nicht abgeschlossen werden. Das Anhörungsverfahren soll in den kommenden Wochen erfolgen.	
02.05.2024	S.o.	
17.07.2024	Nach aktuellem Planungsstand wird die Restfahrbahnbreite für regelkonforme Radschutzstreifen nicht ausreichen, die Prüfung hat ergeben, dass dann Fahrradpiktogramme aufgebracht werden können (nach Deckensanierung). Nach Umsetzung dieser Maßnahmen wird die Notwendigkeit des zusätzlichen VZ 277.1 erneut geprüft, aktuell besteht hierfür keine Grundlage.	
08.10.2024	s.o.	
03.01.2025	s.o.	
18.02.2025	Die Deckensanierung ist gemäß des Maßnahmenprogramms für Mobilität und Verkehr für 2027 beabsichtigt. In Zuge der Planung wird geprüft, ob Fahrradpiktogramme aufgebracht werden können.	
07.05.2025	Siehe 18.02.2025	
30.07.2025	Siehe 18.02.2025	
19.03.2026	Die Planungen zur Sanierung der Straße und in dem Zuge auch der Umgestaltung der Radverkehrsführung im Bereich Halbenmorgen/Dolmannstraße/Alt-Refrath beginnen im Frühjahr 2026. In diesem Zuge werden die bisherigen Vorprüfungen zur Radverkehrsführung im Bereich Alt-Refrath berücksichtigt. Die	

	Umsetzung muss ggf. aus Kapazitätsgründen im Zuge der Fortschreibung des Maßnahmenprogramms sowie Überschneidungen mit weiteren Maßnahmen auf der Hauptverkehrsachse zeitlich verschoben werden. Nach aktuellem Stand ist eine Umsetzung ab 2028 realistisch.	
21.05.2026	Siehe oben und Maßnahmenprogramm 2026-2030	

Thema:	1. Abschnitt Altenberger-Dom-Straße	
Beschluss ASM 23.11.2021 Drucksachennummer 0596/2021 am 23.11.2021		Status
Abteilung 6-60	4. Der Ausschuss für strategische Stadtentwicklung und Mobilität beauftragt die Verwaltung, eine Recherche nach geeigneten Fördermitteln für die Umsetzung der Verkehrsuntersuchung Schildgen durchzuführen.	Offen
Sachstand		
05.03.2024	Punkt 4: Mit der Erarbeitung des Vorentwurfs bzw. Entwurfs wird auch die Förderung der Baumaßnahme beantragt, wie es auch bei anderen Straßenplanungen der Fall ist.	
02.05.2024	Punkt 4: s.o.	
25.07.2024	Punkt 4: s. o.	
08.10.2024	Punkt 4: s. o.	
03.01.2025	Punkt 4: Zurzeit wird die Entwurfsplanung erarbeitet. Die Förderung für den Umbau des Straßenraums und der Bushaltestellen wird nach dem Beschluss der Entwurfsplanung beantragt.	
18.02.2025	Punkt 4: 03.01.2025	
07.05.2025	Punkt 4: 03.01.2025	
30.07.2025	Die Entwurfsplanung wird dem Ausschuss in der Sitzung am 02. September zur Beschlussfassung vorgelegt (Drucksachennummer 0508/2025). Die in diesem Abschnitt enthaltenen Bushaltestellen wurden bereits im Förderprogramm angemeldet (100% Förderquote). Der Förderantrag erfolgt nach Beschluss der Maßnahmen. Die Straßenbaumaßnahmen werden nach Beschluss der Maßnahmen im Förderprogramm angemeldet.	
19.03.2026	Die Entwurfsplanung wurde am 02.09.2025 beschlossen. Für den barrierefreien Umbau der Bushaltestellen wurden Fördermittel angemeldet. Die Straßenbaumaßnahmen werden rechtzeitig vor Maßnahmenbeginn angemeldet.	
21.05.2026	s.o.	

Thema:	Interfraktioneller Antrag "Machbarkeitsstudie Stadtbahnlinie 18 und 3"	
Beschluss ASM (ohne Drucksachennummer) am 23.11.2021		Status
Abteilung 6-60	Der ASM beauftragt die Verwaltung mit der Erstellung einer Machbarkeitsstudie „Verlängerung der Stadtbahnlinie 3 und 18 bis in das Zentrum von Bergisch Gladbach. Um dieses Projekt zu finanzieren, bewirbt sich die Stadt Bergisch Gladbach in Kooperation mit dem Rheinisch-Bergischen Kreis und der Gemeinde Kürten um Mittel aus der „Richtlinie des Verkehrsministeriums NRW vom 18.12.2020 zur Förderung von Planungsleistungen zur Bildung eines Planungsvorrats für Schieneninfrastrukturvorhaben des ÖPNV“.	In Bearbeitung
Sachstand		
05.03.2024	Die Federführung für das Projekt liegt beim Rheinisch-Bergischen Kreis. Die Kreisverwaltung wird im Frühjahr zu einem Termin auf Fachebene einladen. Bei go.rheinland sind Fördermittel für die Machbarkeitsstudie eingeplant.	
02.05.2024	s.o.	
17.07.2024	Die Maßnahme „Verlängerung Stadtbahnlinien 3/13/18 über Köln-Dellbrück hinaus nach Bergisch Gladbach“ ist seitens des Kreises für den ÖPNV-Bedarfsplan angemeldet worden (siehe Drucksachennummer 0405/2024).	
08.10.2024	s.o.	
03.01.2025	s.o.	
18.02.2025	s.o.	
07.05.2025	s.o.	
30.07.2025	s.o.	
19.03.2026	Erst wenn der Bedarfsplan verabschiedet wird (voraussichtlich 2027), wird bekannt, ob die Maßnahme „Verlängerung Stadtbahnlinien 3/13/18 über Köln-Dellbrück hinaus nach Bergisch Gladbach“ in diesen aufgenommen wird.	
21.05.2026	s.o.	

Thema:	Förderprojekt „Mobilstationen im Rheinisch-Bergischen Kreis – Das Bausteinsystem“ hier: Sachstandsbericht und Grobkonzept zur Weiterentwicklung	
Beschluss AMV Drucksachennummer 0275/2022 am 22.03.2022		Status
Abteilung 6-60	III. Die Verwaltung wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit dem Rheinisch-Bergischen Kreis, allen projektbeteiligten Kommunen und den am Förderprojekt „Mobilstationen im Rheinisch-Bergischen Kreis – Das Bausteinsystem“ beteiligten Partnern, das Grobkonzept zur Weiterentwicklung des Systems unter Berücksichtigung der aktuellen Förderlandschaft weiter auszuarbeiten und den politischen Gremien ein Feinkonzept zur Beschlussfassung vorzulegen.	In Bearbeitung
Sachstand		
07.03.2024	Der Rheinisch-Bergische Kreis vergibt aktuell zwei Aufträge im Zusammenhang mit dem Mobilstationen 2.0. Der erste Auftrag ist ein Feinkonzept zur Identifizierung von Standorten für weitere Mobilstationen incl. Aussagen zur Ausstattung der Standorte, und der zweite Auftrag befasst sich mit Betreiber- und Finanzierungsmodellen. Für die Erarbeitung des Feinkonzepts wird mit Ergebnissen im 2. Quartal 2025 gerechnet. Die Ergebnisse für die Betreiber- und Finanzierungsmodelle liegen voraussichtlich im 3. Quartal dieses Jahres vor.	
02.05.2024	s. o.	
17.07.2024	Die Vergabe des Konzepts seitens des Kreises ist abgeschlossen. Das Büro hat begonnen, erste Gespräche haben stattgefunden. Im August fanden Ortsbesichtigungen potenzieller Standorte für Mobilstationen statt.	
08.10.2024	s.o.	
03.01.2025	Zurzeit wertet die Kreisverwaltung die Ergebnisse der Evaluation „Umfrage zur Zufriedenheit & Zukunft der Mobilstationen“ aus, die bis letzten Sommer stattgefunden hatte. Daraus lassen sich ggf. auch Rückschlüsse für die neu zu planenden Mobilstationen ableiten.	
18.02.2025	Die Evaluation durch den Kreis ist erfolgt und wird nun durch das externe Büro mit den im Sommer 2024 erfolgten Standortermittlungen abgeglichen.	
07.05.2025	s.o.	
30.07.2025	Der aktuelle Sachstand wird mit Drucksache 0517/2025 in der Sitzung am 02. September vorgestellt.	
19.03.2026	Die Ergebnisse sollen voraussichtlich am 07.05.2026 im zuständigen Ausschuss des Kreises eingebracht werden. Im AMV	

	sollen die Ergebnisse im Ausschuss vor der Sommerpause 2026 vorgestellt werden.	
21.05.2026	Am 11.06.2026 soll das Konzept vom Kreistag beschlossen werden. Siehe auch Drucksachennummer 0369/2026.	

Thema:	InHK Bensberg | Maßnahme Fußweg Wohnpark Bensberg zum Zentrum; hier: Beschluss über die Ausführung der Planung	
Beschluss AMV Drucksachennummer 0432/2022 am 27.09.2022		Status
Abteilung 6-61 und 6-60	Der SPLA beschließt die Ausführung der Maßnahmen M4:13, M4:14; M4:17; M4:19 und M4:20 vorbehaltlich der Zustimmung des Fördermittelgebers.	In Bearbeitung
Sachstand		
05.03.2024	Die Maßnahme war ein Bestandteil des Förderantrags 2023. Der Zuwendungsbescheid 2023 wurde der Stadtverwaltung Anfang August 2023 überreicht. Damit verbunden kann mit der Umsetzung der Maßnahme begonnen werden. Die Stadt hat hierfür 5 Jahre Zeit. Die Maßnahmen sollen zusammen mit der Planung für die Overather Straße umgesetzt werden (Drucksachen-Nummer 0531/2023). Die Bearbeitung hat sich aufgrund personeller Ressourcen verzögert, soll aber in diesem Jahr weiter geplant werden.	
03.05.2024	s. o.	
17.07.2024	Die Bearbeitung der Overather Straße wurde fortgesetzt. Eine Vorstellung der Vorplanung (Leistungsphase 2, in Varianten) ist für den Ausschuss im November 2024 angestrebt.	
08.10.2024	Die Bearbeitung der Overather Straße verschiebt sich aufgrund anderer Projekte ins Jahre 2025.	
03.01.2025	s.o.	
18.02.2025	Die Umsetzung der Maßnahmen ist gemäß Maßnahmenprogramm Mobilität und Verkehr für 2027 vorgesehen.	
07.05.2025	s.o.	
30.07.2025	s.o.	
19.03.2026	s.o.	
21.05.2026	s.o.	

Thema:	Weiteres Vorgehen Verlängerung Linie 1	
Beschluss AMV Drucksachennummer 0158/2023 am 18.04.2023		Status
Abteilung 6-60	IV. Die Verwaltung wird beauftragt, die nächsten Schritte zur Implementierung eines Verkehrssystems autonomer Shuttle auf der beschriebenen Verkehrsachse in Abstimmung mit den beteiligten Kommunen und weiteren Projektpartnern auf den Weg zu bringen.	In Bearbeitung
Sachstand		
05.03.2024	Die Kreisverwaltung, die Stadt Bergisch Gladbach und die Gemeinde Kürten sind in Gespräche mit go.rheinland und dem Ministerium. Sobald Ergebnisse dieser Gespräche vorliegen, wird darüber im Ausschuss berichtet.	
02.05.2024	S.o.	
17.07.2024	Das nächste Gespräch ist für September 2024 terminiert.	
08.10.2024	Die Kreisverwaltung hat das Projekt für den ÖPNV-Bedarfsplan angemeldet. In der Sitzungsvorlage des Regionalrats vom 11.10.2024 heißt es: „Beschlusslage gem. Mitteilung des RBK v. 20.09.24: Implementierung eines Verkehrssystems (mit dem Zielzustand eines autonomen Shuttles) auf der Verkehrsachse von Bergisch Gladbach-Bensberg über Moitzfeld und Herkenrath bis nach Kürten-Spitze mit Auftrag an die Verwaltung, die nächsten Schritte entsprechend des Umsetzungskonzeptes in Abstimmung mit den beteiligten Kommunen und weiteren Projektpartnern auszuführen.“	
03.01.2025	s.o.	
18.02.2025	s.o.	
07.05.2025	s.o.	
19.03.2026	AM 03.03.2026 (Drucksachen-Nr. 0822/2025) wurde im AMV beschlossen, die Trassenführung im Bereich des Gewerbegebietes Bockenberg weiter nördlich zu planen, sodass die gewerblichen Bauflächen hierfür nicht in Anspruch genommen werden müssen.	
21.05.2026	s.o.	

Thema:	Verkehrskonzept Sofortschule - KGS In der Auen	
Beschluss AMV Drucksachennummer 0161/2023 am 18.04.2023		Status
Abteilung 6-60	II. Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr beschließt hinsichtlich der Stufe 3 des erarbeiteten Verkehrskonzepts, die Verkehrsentwicklung vorerst über einen Zeitraum von bis zu 4 Jahren zu überwachen um eine objektive Datengrundlage zu schaffen. Es werden keine sofortigen Maßnahmen beauftragt. Sollte sich in diesem Zeitraum eine kritische Verkehrssituation entwickeln, die anhand der Verkehrsüberwachung gemessen wird, so wird zu gegebener Zeit eine verkehrslenkende Maßnahme, auf Grundlage der erhobenen Daten, erarbeitet, um den Verkehren vor dem Schulgebäude entgegenzuwirken und im Anschluss dem Ausschuss präsentiert.	In Bearbeitung
Sachstand		
05.03.2024	Um die Daten vergleichen zu können, wird wie im letzten Jahr im Mai/Juni der Verkehr gezählt. Ob eine Schulstraße nach Bekanntgabe des neuen Erlasses von Februar 2024 vor der Schule errichtet werden kann, muss noch geprüft werden.	
02.05.2024	S.o.	
17.07.2024	Die erste Vergleichserhebung hat im Juni 2024 stattgefunden. Es kann eine leichte Zunahme des Gesamtverkehrsaufkommens festgestellt werden. Dabei bildet der Fußverkehr mit rund 52% (2023: 56%) den die häufigste Verkehrsart. Der Kfz-Anteil beträgt 28% (2023: 27%) und der Radverkehr 20% (2023: 17%). Besondere Vorkommnisse oder Schwierigkeiten im Verkehrsablauf konnten nicht festgestellt werden. 64 Kfz/h stellt den diesjährigen Höchstwert dar (04.06.24, morgens) – 2023: 46 Kfz/h (15.06.23, mittags). Erhebungszeitraum: 04.06. und 06.06. jeweils 07:15 – 08:15 Uhr und 14:30 – 15:30 Uhr. Schulstraßen können mit dem Erlass in NRW nun rechtssicher eingerichtet werden. Voraussetzung sind unter anderem sichere Schulwege im Umfeld und eine ganzheitliche Betrachtung der Verkehrsänderungen. Die Einrichtung bedarf immer einer umfangreichen Einzelfallbewertung. Zum jetzigen Zeitpunkt wir seitens der Verwaltung keine Schulstraße an dieser Stelle empfohlen. Die jährlichen Erhebungen werden fortgeschrieben und ausgewertet.	

08.10.2024	s.o.	
03.01.2025	s.o.	
18.02.2025	s.o.	
07.05.2025	Siehe Drucksachennummer 0358/2025.	
30.07.2025	Siehe Drucksachennummer 0358/2025. Die Vorbereitungen für den Verkehrsversuch laufen, der Beginn ist für den 3. September 2025 vorgesehen.	
19.03.2026	Dieser Punkt wird durch Beschluss zur Drucksache 0358/2025 ergänzt. Aktualisierungen zur Schulstraße In der Auen werden unter diesem Beschluss eingetragen und fortgeführt.	
21.05.2026	Siehe Drucksachennummer 0327/2026	

Thema:	Gemeinsamer Antrag vom 08.05.2023 zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV in Schildgen	
Beschluss AMV Drucksachennummer 0318/2023 am 13.06.2023		Status
Abteilung 6-60	1. „Bei der Neugestaltung der Bushaltestelle „Schildgen Kirche“ an der Altenberger-Dom-Straße 142 (Volksbank Berg eG.) soll die Überdachung größer ausfallen als bei dem bestehenden Bushaltewartehaus. Auf der anderen Straßenseite soll ein Bushaltewartehaus in gleicher Größe errichtet werden. Die beiden Haltestellen „Brahmsstr.“ im 2. Bauabschnitt sollen ebenfalls ein Bushaltewartehaus bekommen. Im Rahmen der Vorstellung der Entwurfsplanung in einer der nächsten Sitzungen im AMV sollen die Bushaltewartehäuser vorgestellt werden.“	In Bearbeitung
Abteilung 6-60	2. Bei der Neugestaltung der Altenberger-Dom-Straße an der Bushaltestelle „Schildgen Kirche“ (Altenberger-Dom-Straße 142) soll eine Busabbiegeampel, wie am „Beit-Jala-Platz“ an der Unteren Hauptstraße (siehe Bild 1), eingeplant werden, mit der Busse im Vergleich zum übrigen Verkehr bevorzugt abbiegen können. Denn durch den Rückstau auf der Linksabbiegerspur auf der „Altenberger-Dom-Straße“ Richtung „Leverkusener Straße“ kann sich der Linienbusverkehr bei hohem Verkehrsaufkommen sehr schlecht in den Verkehr einordnen, was den Buslinienverkehr verlangsamt.	In Bearbeitung
Sachstand		
05.03.2024	Zu Punkt 1: Hinsichtlich der Haltestelle „Schildgen Kirche“ auf dem 1. Abschnitt der Altenberger-Dom-Straße im Nahversorgungszentrum werden größere Buswartehäuser im Zusammenhang mit der anstehenden Planung geprüft. An der Bushaltestelle „Brahmsstraße“ wurde stadtauswärts ein Wartehaus ohne Seitenwände eingeplant. Auf der stadteinwärts liegenden Seite kann aufgrund der Platzverhältnisse kein Wartehaus realisiert werden. Zu Punkt 2: Eine solche Schaltung ist dort seit vielen Jahren im Betrieb. Es wird im weiteren Planungsverlauf geprüft ob die Schaltung so erhalten bleiben kann und die Planung mit den Busunternehmen abgestimmt.	
02.05.2024	Punkt 1: s.o. Punkt 2: s.o.	
17.07.2024	Punkt 1: s. 05.03.2024 Punkt 2: s. 05.03.2024	

08.10.2024	Punkt 1: s. 05.03.2024 Punkt 2: s. 05.03.2024	
03.01.2025	Punkt 1: s. 05.03.2024 Punkt 2: s. 05.03.2024	
18.02.2025	Punkt 1: s. 05.03.2024 Punkt 2: s. 05.03.2024	
07.05.2025	Punkt 1: s. 05.03.2024 Punkt 2: s. 05.03.2024	
30.07.2025	Punkt 1: s. 05.03.2024 Punkt 2: s. 05.03.2024	
19.03.2026	Punkt 1: Ein größeres Wartehaus war aufgrund der Flächenverfügbarkeit nicht umsetzbar. Die beschlossene Entwurfsplanung (0508/2025) sieht auf der Südseite der Haltestelle Schildgen Kirche ein dem Bestand entsprechendes Wartehaus vor. Auf der Nordseite der Haltestelle wird im Zuge der Ausführungsplanung geprüft, ob ein Wetterschutz, ggf. aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeit auch nur im Umfeld, installiert werden kann. Punkt 2: Im Zuge der Ausführungsplanung und verkehrsrechtlichen Anordnung der Signalprogramme wird geprüft, ob die bisher bestehende Schaltung für den Busverkehr bestehen bleiben kann.	
21.05.2026	s.o.	

Thema:	Verkehrsgutachten östliche Innenstadt	
Beschluss AMV Drucksachennummer 0561/2023 am 14.11.2023		Status
Abteilung 6-60	1. Der Ausschuss beschließt die Umgestaltung des Knotenpunktes Odenthaler Straße/Hauptstraße innerhalb der bestehenden Verkehrsflächen entsprechend der Empfehlung der Verwaltung. Nach Erarbeitung der Entwurfsplanung wird diese dem Ausschuss erneut vorgelegt.	In Bearbeitung
Sachstand		
05.03.2024	Punkt 1: Die Entwurfsfassung kann zurzeit personell nicht bearbeitet werden. Sobald diese vorliegt, wird sie dem Ausschuss zum Beschluss vorgelegt.	
02.05.2024	Punkt 1: s.o.	
17.07.2024	Punkt 1: s. 05.03.2024	
08.10.2024	Punkt 1: s. 05.03.2024	
03.01.2025	Punkt 1: Die Entwurfsplanung ist für dieses Jahr vorgesehen.	
18.02.2025	Punkt 1: Die Entwurfsplanung ist für dieses Jahr vorgesehen, umgesetzt werden soll die Maßnahme gemäß des Maßnahmenprogramms für Mobilität und Verkehr 2026.	
07.05.2025	s.o.	
30.07.2025	s.o.	
19.03.2026	Aufgrund während der weiteren Planung festgestellter Konflikte (u.a. Schachtdeckel im Bereich der geplanten Bordanlagen) wurde die Planung überarbeitet. Die Maßnahme wird dem Ausschuss im Juni erneut vorgestellt.	
21.05.2026	Siehe Drucksachennummer 0320/2026	

Thema:	Gemeinsamer Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN und der SPD Fraktion vom 06.08.2023 zum Straßenbauprogramm	
Beschluss AMV Drucksachennummer 0475/2023/1 am 14.11.2023		Status
Abteilung 6-60	Die Verwaltung wird beauftragt, im Straßenbauprogramm folgende Lückenschlüsse im Radverkehrsnetz prioritär zu verfolgen und ihre Finanzierung im Doppelhaushalt 2024/25 zu verankern. a. Alte Wipperfürther Straße, Nordseite zwischen Peter-Landwehr-Straße und Paffrather Straße. Der Umbau der Straße soll im Zusammenhang mit dem Projekt „Rad macht Schule“ geprüft werden.	offen
Sachstand		
05.03.2024	Zu a: Das Projekt Rad macht Schule NCG und Im Kleefeld konnte aus personellen Gründen noch nicht gestartet werden.	
02.05.2024	Zu a: s.o.	
17.07.2024	Zu a: Das Projekt Rad mach Schule NCG und Im Kleefeld wird durch eine zum 01.07.2024 eingestellte Mitarbeiterin übernommen. Nach entsprechender Einarbeitungszeit wird das Projekt gestartet.	
08.10.2024	Mit der Bearbeitung von Rad macht Schule wurde begonnen. Es wurde Kontakt zu den Schulen NCG und Im Kleefeld aufgenommen. Geplant ist, die Routen in Zusammenarbeit mit den Schulen und Schülern und Schülerinnen zu erarbeiten. Die Realschule Im Kleefeld sieht keine Kapazität daran mitzuwirken, sodass die Wege mit den zwei anderen Schulen geplant werden. Bei der Konzeption der Routen wird geprüft, ob ein Umbau der Alte Wipperfürther Straße im Rahmen des Projektes möglich ist.	
03.01.2025	s.o.	
18.02.2025	s.o.	
07.05.2025	s.o.	
30.07.2025	Das Projekt ist erfolgreich gestartet. Basierend auf Umfrageergebnisse wurden mehrere Routenvorschläge erarbeitet und bei einer gemeinsamen Befahrung auf Praxistauglichkeit überprüft. Nun erfolgt eine detaillierte Analyse zur Festlegung der finalen Routenführung, erforderlichen Verbesserungen und Dokumentation potenzieller	

	Gefahrenstellen. Die Routen und die daraus resultierenden Maßnahmen werden anschließend dem Ausschuss vorgestellt.	
19.03.2026	Der Abschnitt zwischen Peter-Landwehr-Straße und Paffrather Straße ist als Teil der Route M aufgenommen. Die hier erforderlichen Maßnahmen werden nun ermittelt und bei Bedarf die nötigen Mittel im kommenden Haushalt angemeldet. Die Maßnahmen müssen im Anschluss, abhängig vom Umfang, ins Maßnahmenprogramm aufgenommen werden.	
21.05.2026	s.o.	

Thema:	Radverkehrsnetz (im Zusammenhang mit dem Fahrradstraßenkonzept)	
Beschluss AMV Drucksachennummer 0710/2024 am 13.02.2024		Status
Abteilung 6-60	I. Die Verwaltung wird beauftragt, die Routen F2 (Refrath – Bensberg), F31‘ (Stadtmitte – Refrath / Alt-Frankenforst), F4 (Stadtmitte – Hand) und F7 (Schildgen – Paffrath) mit hoher Priorität auf potenzielle Radverkehrsanlagen zu prüfen und dem Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen bei einer der nächsten Sitzungen von der Prüfung zu berichten. Die Route F31‘ soll im Unterschied zur in Anlage 6 (Radrouten) beschriebenen Route F31 Nord-Süd-Verbindung bis zum Anschluss an die Route F2 fortgeführt werden.	In Bearbeitung
	II. Die Verwaltung wird beauftragt, die folgenden Straßen als Fahrradstraßen umzuplanen. Die Straßen sollen soweit erforderlich auch für Kfz-Verkehr und Elektro-Kleinfahrzeuge freigegeben werden. Dabei soll die aktuelle Verkehrsführung für den Kfz-Verkehr beibehalten werden. Die Anwohnenden sind in angemessenem Umfang über die Planungen zu informieren. Anregungen, Anfragen und Hinweise aus der Bürgerschaft sollen berücksichtigt werden. Die Verkehrsbelastung soll vor und ein Jahr nach der Umsetzung ermittelt werden. ➢ Im Buchenkamp, Buchenkampsweg, Siegenstraße, Wickenpfädchen, Friesenstraße, Hasenweg, Kaule und Gartenstraße (Route F2) ➢ Alter Traßweg, Bahndamm (Route F31‘) ➢ Im Aehlemaar, Sträßchen Siefen, Herkenfelder Weg, Borngasse (Route F7)	In Bearbeitung
	III. Hierfür soll mit den im Haushalt für die Umsetzung von Fahrradstraßen (I02224004) vorgesehenen Mitteln nach Möglichkeit ein externes Planungsbüro beauftragt werden, um die Verwaltung zu entlasten und die Umsetzung zu beschleunigen.	offen
Sachstand		
07.03.2024	Die Verwaltung bereitet die Vergabe der Vermessungsaufträge für die Routen vor und schreibt sie, nach Klärung der Finanzierung, zeitnah aus.	
02.05.2024	Die Vergabe der Routen F2 und F4 werden derzeit intensiv vorbereitet bzw. in Teilabschnitten intern geplant. Die erforderlichen Vermessungsaufträge werden bereits vorbereitet, um nach Klärung der Finanzierung zeitnah beauftragen zu können.	
17.07.2024	Zu I:	

	Die Routen F2, F4, F7, F31 sowie F32 (entspricht der geänderten Route F31‘) werden prioritär bearbeitet. Derzeit befinden sich die Routen F2 und F4 in Planung. Die erforderliche Vermessung für diese beiden Routen sind ausgeschrieben. In der Sitzung am 12.11.2024 können erste Planungsergebnisse vorgestellt werden. Zu II: Im Zuge der Bearbeitung der Route F2 wird auch die Umgestaltung einzelner Abschnitte zu Fahrradstraßen geprüft. Eine entsprechende Beteiligung der Anwohnenden/der Bürgerschaft wird zu gegebener Zeit durchgeführt. Zu III: Aktuell werden die zur externen Vergabe geeigneten Abschnitte und Routen vorbereitet. Derzeit laufen die internen Planungen für die kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen.	
08.10.2024	Zu I und II. Für einen Abschnitt der Route F4 (Hermann-Löns-Straße) liegt die Planung vor (siehe Drucksachennummer 0561/2024). Für die Siegenstraße hat Ende September die Bürgerbeteiligung stattgefunden (siehe Drucksachennummer 0559/2024). Zu III: Siehe 17.07.2024	
03.01.2025	Zu I und II: Zur Siegenstraße hat ein weiteres Treffen vor Ort mit den Anwohnenden stattgefunden. Zum Hasenweg, Nachtigallenstraße und Parkstraßen haben Anfang Dezember Beteiligungen stattgefunden (siehe Drucksachennummer 0738/2024). Zu III: Erste Planungsvergaben sind für das 1. Quartal 2025 geplant.	
19.02.2025	Zu I und II: Für die Siegenstraße sowie den Abschnitt Hasenweg - Nachtigallenstraße und Parkstraßen siehe die Drucksachennummern: 0053/2025 und 0054/2025. Zu III: Bei der Ausarbeitung der Leistungsbeschreibung zur Vergabe der Planungsleistungen hat sich herausgestellt, dass es Kosten- und Zeiteffektiver ist, die Planung mit eigenen Personalkapazitäten bis einschließlich Leistungsphase 2 (Vorplanung) durchzuführen. Diese wird derzeit erstellt und soll dem Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen im Juni zum Beschluss vorgelegt werden.	

07.05.2025	Zur Friesenstraße (Route F2), für die ein Vollausbau erforderlich ist, fand Ende April eine Bürgerbeteiligung statt. Zur Siegenstraße siehe Drucksachennummer 0292/2025. Zum Herkenfelder Weg siehe Drucksachennummer 0294/2025.	
30.07.2025	Zur Friesenstraße siehe Drucksachennummer 0510/2025 Zum Herkenfelder Weg siehe Drucksachennummer 0515/2025 Der Abschnitt Hasenweg-Nachtigallenstraße-Parkstraße wird seit Mitte Juli 2025 umgesetzt.	
19.03.2026	Die Verwaltung plant zurzeit die weiteren Abschnitte bis Bensberg der Route F2. In 2026 sollen die Teilstücke Kastanienallee, Waldgürte, Kaule, Siegenstraße, Wickenpfädchen und Friesenstraße umgesetzt werden. Die Route F4 ist abhängig von der neuen Unterführung an der Tannenbergstraße und der Anbindung der Straßenüberführung an die Kalkstraße und wird weiter geplant, wenn die Planungen dafür vorliegen. Auf der Route F7 wurde das Teilstück Herkenfelder Weg bereits geplant, die Umsetzung erfolgt in 2026.	
21.05.2026	Siehe Drucksache 0363/2026	

Thema:	Fußverkehrscheck	
Beschluss AMV Drucksachennummer 0120/2024 am 09.04.2024		Status
Abteilung 6-60	I. Der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen beauftragt die Verwaltung, die vorgeschlagenen Direktmaßnahmen gemäß Anlage 4 vorzubereiten und umzusetzen.	In Bearbeitung
Abteilung 6-60	II. Der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen beauftragt die Verwaltung, die Planungsaufgaben gemäß Anlage 4 extern zu vergeben, ohne die Maßnahmen 6c (Nord-Süd-Route), 5b+5c (West-Ost-Route) +7b (Nord-Süd-Route, 10a+10b +12a (West-Ost-Route).	In Bearbeitung
Sachstand		
02.05.2024	Punkt I: Die Verwaltung prüft derzeit alle Direktmaßnahmen hinsichtlich Anordnungsfähigkeit und wird diese nach Abschluss der Prüfungen umsetzen. Punkt II: Die Vergabe der Planungsleistungen wird vorbereitet.	
17.07.2024	Punkt I: s. 02.05.2024 Punkt II: Die Vergabe der Planung für die Querungshilfe in der Herrmann-Löns-Straße steht kurz vor der Beauftragung. Eine Vorplanung soll in der Sitzung am 12.11.2024 vorgestellt werden.	
09.10.2024	Zu Punkt I: s. 02.05.2024 Zu Punkt II: Die angedachten Querungshilfen sind bereits in der Planung für den Radschutzstreifen in der Hermann-Löns-Straße mitgedacht (siehe Drucksachennummer 0556/2024). Die Beauftragung der Planung konnte indes noch nicht erfolgen. Sobald Ergebnisse vorliegen, werden diese dem Ausschuss vorgelegt.	
03.01.2024	Zu Punkt I: Die Direktmaßnahmen wurden, soweit es möglich war, umgesetzt. Offen sind noch 1c der Nord-Süd-Route sowie 4d und 13d von der West-Ost-Route. Die Maßnahme 3b der West-Ost-Route wird beim anstehenden Umbau des Kradepohlsmühlenweg mit gemacht. Zu Punkt II:	

	Die Planungen für die Querungsinseln werden unter Drucksachennummer 0737/2024 vorgestellt.	
19.02.2025	Zu Punkt I: Die Direktmaßnahmen 1c und 13d erfordern nach konkreter Betrachtung eine umfangreichere Bearbeitung und sind nicht als Direktmaßnahmen umsetzbar. Die Maßnahme 4b muss mit dem Eigentümer der Flächen abgestimmt werden. Zu Punkt II: Die Vorplanungsvarianten zur neuen Querungshilfe (Maßnahme 3a, Nord-Süd-Achse) wurde mit Beschlussvorlage 0737/2024 in der Variante „Basic“ beschlossen. Der weitere Sachstand wird unter diesem Beschluss fortgeführt. Zu den Maßnahmen 13a/13b (Nord-Süd-Achse) haben die internen Planungen begonnen. In diesem Zuge werden auch die unmittelbar angrenzenden Bushaltestellen überplant.	
07.05.2025	s.o.	
30.07.2025	Zu I: s.o. Zu II: Die Querungshilfen wurden durch ein externes Büro geplant. Die Umsetzung befindet sich derzeit in Vorbereitung (Ausschreibung zur Vergabe der Bauleistungen). Zu den Maßnahmen 13a/13b siehe Drucksachennummer 0057/2025.	
19.03.2026	Zu I: Alle als Direktmaßnahme umsetzbaren Einzelmaßnahmen wurden umgesetzt. Zu II: Die Querungshilfe (Maßnahme 3a) wurde zwischenzeitlich umgesetzt. Die Haltestelle Schlodderdicher Weg (Maßnahme 13a/13b) wurde zur Umsetzung an die IPGL übergeben und eine Förderung beantragt, die Realisierung ist für 2027 vorgesehen.	
21.05.2026	Siehe Drucksachennummer 0321/2026	

Thema:	RadPendlerRoute-Zubringerroute	
Beschluss AMV Drucksachennummer 0119/2024 am 09.04.2024		Status
Abteilung 6-60	2. Der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen beauftragt die Verwaltung, zur Schaffung einer verkehrswerten Radverkehrsanlage die Arbeitspakete AP02 und AP03 auszuschreiben.	In Bearbeitung
Abteilung 6-60 und 6-64	3. Der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen beauftragt die Verwaltung, das Arbeitspaket AP01 im Zuge der Deckensanierungen wie beschrieben zu überplanen, das Arbeitspaket AP04 im Sinne der Routenführung der RadPendlerRoute und der Route F31 (ehemals F31´) des Radverkehrsnetzes umzuplanen und das Arbeitspaket AP05 im Zusammenhang der Route F2 aus dem Radverkehrsnetz zu bearbeiten.	In Bearbeitung
Sachstand		
29.04.2024	Zu Punkt 2 und 3: Die Vermessung für die gesamte Zubringerroute wurde ausgeschrieben. Auf dieser Grundlage können dann alle erforderlichen Planungsleistungen erfolgen. Zu Punkt 2: Die Ausschreibung der beiden Arbeitspakete wird aktuell vorbereitet. Zu Punkt 3: Die Maßnahmen werden geplant und vorbereitet, damit diese im Zuge der Deckensanierung umgesetzt werden können. Ein Teil der Route F2 (Teil des AP05) befindet sich bereits in interner Planung.	
17.07.2024	Punkt 2: Die Vermessung für die Route wurde beauftragt. Die Ausschreibung der Planungsleistungen ist noch ausstehend. Punkt 3: Die Planungen für das AP01 (im Zuge Deckensanierungen) werden derzeit bearbeitet. Das AP 05 F2 befindet sich ebenfalls in Bearbeitung (über Teilabschnitte der Route F2 des Radverkehrsnetz). Das AP 04 ist in der Planung fortgeschritten. Aktuell finden finale Abstimmungen bezüglich der Bestandsleitungen statt.	
09.10.2024	Punkt 2: Für die Flächen Auf der Kaule Ost finden zurzeit Gespräche mit Wald und Holz bezüglich eines Gestattungsvertrag zum Ausbau des Weges statt.	

	Punkt 3: siehe 17.07.2024	
03.01.2024	Der aktuelle Sachstand kann der Drucksachennummer 0741/2024 entnommen werden.	
19.02.2025	Punkt 2: Der Gestattungsvertrag befindet sich noch in Abstimmung mit Wald und Holz. Punkt 3: Die Planung (Markierung/ Beschilderung) für Teilstück Brandroster aus AP01 wurde mit Drucksache 0741/2024 vorgestellt. Die weiteren Abschnitte aus AP01 werden derzeit für die Planung vorbereitet und sollen gemäß Maßnahmenprogramm (s. Drucksache 0728/2024) in 2027 umgesetzt werden. Das AP04 (Querung der Saaler Straße mit Anbindung an bestehende Wege) wurde intern geplant und befindet sich in abschließender Abstimmung bezüglich Bestandsleitungen und verkehrstechnischer Ausführung. Die Umsetzung soll gemäß Maßnahmenprogramm (s. Drucksache 0728/2024) noch 2025 erfolgen.	
07.05.2025	s.o.	
30.07.2025	Punkt 2: s.o., das Teilstück entlang des Bahndamms zwischen Obersaal und Saaler Straße wird mit Drucksachennummer 0513/2025 in der Sitzung im September 2025 vorgestellt. Punkt 3: s.o.	
19.03.2026	AP01: - Brandroster: Planung wurde intern erstellt, aktuell finden finale Abstimmungen zur Anordnung statt - Halbenmorgen/Dolmannstraße/ Alt-Refrath: Planung beginnt im Frühjahr 2026 AP02: - Auf der Kaule: Planung sind intern in Bearbeitung. Umsetzung 2026/2027 vorgesehen - Ferdinand-Schmitz-Straße: Ausschreibung läuft. Planung beginnt im Mai 2026. Umsetzung ab 2028 - Neuenweg: Ausschreibung läuft. Planung beginnt im Mai 2026. Umsetzung ab 2028 - Dariusstraße: Planung ab Ende 2026, Umsetzung in 2027 - Ferdinand-Stucker-Straße: Vorplanung abgeschlossen. Umsetzung in 2027 AP03: - Golfplatzstraße: Planung wird Mitte 2026 fortgeführt. Umsetzung je nach Projektumfang (Sanierung/ einfache Maßnahmen) - Bahndamm-Parallelweg Obersaal bis Saaler Straße: Umsetzung in 2026 AP04:	

	- Saaler Straße mit Querung: Umsetzung in 2026 AP05: - Kaule: Derzeit in Planung. Nach erfolgter Bürgerinformation ist eine Umsetzung noch in 2026 angestrebt - Gartenstraße: Vollausbau erforderlich. Planung beginnt in 2026, Umsetzung ab 2028 realistisch	
21.05.2026	S.o. AP 02: Die Planungsleistungen für die Ferdinand – Schmitz - Straße und Neuenweg wurden vergeben. AP 05: Aufgrund des Eilbeschlusses zur Fahrradstraße Hasenweg werden die Planungen zu Kaule und Gartenstraße überarbeitet.	

Thema:	Antrag der CDU „Verkehrssicherheit des ÖPNV auf der Katterbachstraße	
Beschluss AMV Drucksachennummer 0127/2024 am 09.04.2024		Status
Abteilung 6-60 IPGL	1. Der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen beauftragt, die vorgestellten Maßnahmen stufenweise entsprechend der Stufen 1 bis 3 zu planen und umzusetzen.	In Bearbeitung
Sachstand		
02.05.2024	Stufe 1 wird aktuell bearbeitet und für die Umsetzung vorbereitet. Für 2025 sind die Maßnahmen aus Stufe 2 vorgesehen. Stufe 3 kann ab 2026 umgesetzt werden, sofern die Finanzierung geklärt ist.	
17.07.2024	Die Planungen für Stufe 1 mussten aus Kapazitätsgründen für andere Projekte ausgesetzt werden. Die Finalisierung der Stufe 1 erfolgt Ende August.	
09.10.2024	Die Anordnung ist in der Vorbereitung. Die Stufe 1 soll noch in diesem Jahr umgesetzt werden.	
03.01.2025	Der aktuelle Sachstand kann der Drucksachennummer 0740/2024 entnommen werden.	
19.02.2025	Stufe 1: Umsetzung der Arbeiten erfolgt sobald die Witterung dies zulässt. Stufe 2: Umsetzung wird vorbereitet. Geplant ist die Ausführung im Sommer 2025. Stufe 3: Die Umsetzung ist für 2026 geplant. Derzeit werden die Förderanträge zur Umgestaltung der Bushaltestellen vorbereitet (Meldefrist 31.03.25).	
07.05.2025	Stufe 3: Der Förderantrag für die Bushaltestellen wurde im März gestellt. Die Pläne für den Umbau der Bushaltestellen werden in der zweiten Jahreshälfte 2025 in den AMV eingebracht.	
30.07.2025	s. Drucksachennummer 0512/2025	
19.03.2026	Die Maßnahmen werden von der IPGL weiter geplant und umgesetzt. Siehe Drucksachennummer 0512/2025.	
21.05.2026	s.o.	

Thema:	RadPendlerRoute - Hauptroute	
Beschluss AMV Drucksachennummer 0277/2024 am 11.06.2024		Status
Abteilung 6-60	2. Der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen beauftragt die Verwaltung die in Anlage 4 beschriebenen Arbeitspakete AP01 und AP02 zur Schaffung einer verkehrswerten Radverkehrsanlage, in Abstimmung mit weiteren Planungsprozessen in diesen Bereichen, auszuschreiben.	In Bearbeitung
Abteilung 6-60	3. Der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen beauftragt die Verwaltung das Arbeitspaket AP03 im Sinne der Routenführung der Hauptroute und in Abstimmung mit der Route F4 des Radverkehrsnetzes umzuplanen.	offen
Sachstand		
12.07.2024	Zu 2: AP02: Derzeit gibt es noch keine Planungssicherheit aufgrund der weiteren Planungsprozesse. Die Ausschreibung und Abstimmung mit weiteren Fachbereichen stehen noch aus. AP01: Wird derzeit vorbereitet, Vermessung ist ausgeschrieben. Zu 3: Derzeit Bearbeitung der Route F4. Das Arbeitspaket AP 03 der RadPendlerRoute – Hauptroute befindet sich noch nicht in der aktiven Planung.	
09.10.2024	Zu 2: Im Oktober finden Abstimmungsgespräche mit 7-68 statt, um zu besprechen, wie das Thema Starkregen bei der Neugestaltung der Straße berücksichtigt werden kann. Zu 3: Siehe oben	
03.01.2025	Zu 2: Das Abstimmungsgespräch mit 7-68 hat ergeben, dass das Thema Starkregen den Straßenraum im zu überplanenden Abschnitt nicht gesondert betrachtet werden muss. Zu 3: Siehe oben	
19.02.2025	Zu 2: Gemäß des Maßnahmenprogramms für Mobilität und Verkehr sind die ersten Baumaßnahmen für 2027 vorgesehen. Die Bearbeitung soll in 2025 beginnen. Zu 3: Siehe oben	
07.05.2025	s.o.	
30.07.2025	s.o.	
19.03.2026	Im März 2026 fand eine Bürgerbeteiligung für den Abschnitt von der Gierather Straße bis zum Finanzamt statt (AP01). Die weiteren Abschnitte werden aktuell im Rahmen der Fortschreibung des Maßnahmenprogramms eingetaktet. Derzeit ist eine finale Zeitschiene noch nicht festgelegt da die	

	Abhängigkeiten mit den Baumaßnahmen der S11 und die internen Kapazitäten noch abgestimmt werden.	
21.05.2026	Der Förderantrag für den Abschnitt Gierather Straße bis Finanzamt wird aktuell im Detail mit der Bezirksregierung ausgearbeitet. Die Anmeldung erfolgte fristgerecht. Im Juni findet eine Öffentlichkeitsinformation statt, im AMV nach der Sommerpause wird die Planung mit Beschlussvorschlag vorgestellt.	

Thema:	S11 Fuß- und Radverkehr Tannenbergstraße	
Beschluss AMV Drucksachennummer 0283/2024 am 11.06.2024		Status
Abteilung 6-60	2. Die in der Vorlage aufgeführten Planungsparameter für die Planung und die bauliche Unterführung an der Tannenbergstraße als Ersatz für den Wegfall des ebenerdigen Bahnübergangs Tannenbergstraße werden durch den Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen zur Kenntnis genommen. Die Verwaltung wird beauftragt die finalen Planungsparameter im Rahmen des Abschlusses einer Kreuzungsvereinbarung mit der DB InfraGO dem Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen zum Beschluss vorzulegen.	offen
Abteilung 6-60	3. Sofern für die Planung und den Bau der Unterführung für den Fuß- und Radverkehr an der Tannenbergstraße notwendige Kosten entstehen, die nicht nach den Vorschriften des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) durch Dritte finanziert werden, werden diese in die städtische Finanzplanung, voraussichtlich ab 2026, eingestellt.	offen
Sachstand		
26.07.2024	Zu Punkt 2: Die Abstimmung der Planungsparameter für die Unterführung mit der DB InfraGo steht noch aus. Zu Punkt 3: Sobald die Kosten, die ggf. durch die Stadt zu trägen wären bekannt sind, werden die erforderlichen Mitteln in den Haushalt eingestellt	
09.10.2024	Zu Punkt 2: Die Fußgänger- und Radfahrerunterführung muss gemeinsam mit dem Brückenbauwerk für den MIV geplant werden. Hierzu laufen Abstimmungen mit der DB InfraGo. Zu Punkt 3: Siehe oben	
03.01.2025	Zu 2: Im Dezember wurde eine Planungsvereinbarung für die Unterführung für Radfahrende und zu Fußgehende unterzeichnet. Zu 3: Siehe oben	
19.02.2025	Zu 2: Die DB InfraGO hat den Auftrag zur Planung der Brücke vergeben. Beginnen kann das Planungsbüro nach Angabe der DB InfraGO allerdings erst im Juni 2025 mit der Planung. Zu Punkt 3: Siehe oben	
07.05.2025	Siehe Drucksachennummer 0370/2025	

05.08.2025	Zu 2: Nach Beschluss der Drucksachennummer 0370/2025 werden drei Varianten für die Unterführung ausgearbeitet. Die Kreuzungsvereinbarung wird erst nach Genehmigung des Planfeststellungsverfahrens für die Unterführung unterzeichnet. Zu Punkt 3: Siehe oben	
19.03.2026	Zu 2: Die Kreuzungsvereinbarung wird erst nach Genehmigung des Planfeststellungsverfahrens für die Unterführung unterzeichnet. Zu 3: Siehe oben	
21.05.2026	s.o.	

Thema:	Fußverkehrscheck: Querungshilfe Hermann-Löns-Straße	
Beschluss AMV Drucksachennummer 0737/2024 am 11.02.2025		Status
Abteilung 6-60	1. Der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen beauftragt die Verwaltung, die Variante 3 „Basic“ auszuführen.	In Bearbeitung
Sachstand		
19.02.2025	Die Querungshilfe im Bereich Hermann-Löns-Straße wird derzeit auf Grundlage der Vorplanungsvariante 3 „Basic“ durch das Büro in eine Entwurfsplanung überführt. Die Umsetzung ist in Abhängigkeit der finalen Entwurfsplanung noch in 2025 geplant.	
07.05.2025	s.o.	
30.07.2025	Die Umsetzung befindet sich derzeit in Vorbereitung (Ausschreibung zur Vergabe der Bauleistungen).	
19.03.2026	Die Querungshilfen werden derzeit umgesetzt. Vor Ort hat sich jedoch ein technischer Zwangspunkt ergeben, weshalb die Inseln nicht wie geplant umgesetzt werden konnten und sich die Maßnahmen verzögern. Über die Umsetzung und Hintergründe wird der Ausschuss in der Sitzung im Juni 2026 informiert.	
21.05.2026	Siehe Drucksachennummer 0321/2026	

Thema:	S-Bahnausbau - Buchholzstraße	
Beschluss AMV Drucksachennummer 0093/2025 am 27.03.2025		Status
Abteilung 6-60	2. Die Verwaltung wird beauftragt, die erforderlichen Mittel, die nicht durch Dritte im Rahmen einer Ersatzmaßnahme nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) übernommen und zurzeit noch nicht beziffert werden können, rechtzeitig in den Haushalt einzustellen.	offen
Sachstand		
12.05.2025	Punkt 2: Sobald die Kosten für den Ausbau der Brücken bekannt sind, werden die erforderlichen Mitteln in den Haushalt eingestellt.	
05.08.2025	s. o.	
19.03.2026	s.o.	
21.05.2026	s.o.	

Thema:	InHK Bensberg | Beleuchtung und Umgestaltung der Fußgängertunnel an der Steinstraße – hier: Maßnahmenbeschluss	
Beschluss AMV Drucksachennummer 0139/2025 am 27.03.2025		Status
Abteilung 6-61	Der AMV beschließt die Ausführung der Beleuchtung und Umgestaltung der beiden Fußgängertunnel an der Steinstraße vorbehaltlich der Sicherstellung der Finanzmittel im Haushalt.	In Bearbeitung
Sachstand		
19.05.2025	Die Planungen zu den Tunnelmaßnahmen werden nun nach Beschlussfassung vorangetrieben. Die Kinderbeteiligung soll dieses Jahr erfolgen.	
19.03.2026	Die Tunnel müssen umfangreicher als erwartet saniert werden. Die Maßnahme wird noch im Förderzeitraum umgesetzt. Die Ausschreibung ist in der Vorbereitung.	
21.05.2026	s.o.	

Thema:	Anregung vom 20.10.2024 zur Einrichtung von Schulstraßen in Bergisch Gladbach	
Beschluss AMV Drucksachennummer 0051/2025 am 27.03.2025		Status
Abteilung 6-60	Die Verwaltung wird beauftragt, Konzepte für jeden im Antrag genannten Schulstandort zur möglichen Einrichtung von Schulstraßen in Bergisch Gladbach zu erarbeiten.	In Bearbeitung
Sachstand		
12.05.2025	Siehe Drucksachennummer 0301/2025 und 0358/2025	
30.07.2025	Derzeit werden die Maßnahmen der in Drucksachennummer 0301/2025 beschriebenen Stufen gemeinsam mit den Schulen durchgeführt bzw. vorbereitet. Die Schulstraße an der KGS In der Auen startet im September als Verkehrsversuch (s. Drucksachennummer 0358/2025).	
19.03.2026	GGS Hand: Eine Schulstraße wurde zum Jahresbeginn 2026 als Verkehrsversuch auf den Straßen Im Grafeld und Heimstättenweg eingerichtet. Zum Ende des auf ein Jahr ausgelegten Verkehrsversuch wird evaluiert und im Anschluss über das weitere Vorgehen informiert. GGS Kippekausen, EGS Bensberg, Concordiaschule: Stufe 1&2 des dreistufigen Konzepts wurden bearbeitet und werden derzeit umgesetzt. Aufgrund knapper personeller Kapazitäten in der Planung und Ausführung wurden noch nicht alle Teilmaßnahmen umgesetzt. Über die Analyse der Stufen 1&2 bzw. die Option einer Schulstraße im Verkehrsversuch (Stufe 3) wird der Ausschuss nach Abschluss der Stufen 1&2 informiert.	
21.05.2026	S. Drucksachennummer 0381/2026	

Thema:	Antrag der CDU-Fraktion – Änderung Signalprogramm der Lichtzeichenanlage „Buddestraße/Kölner Straße/Falltorstraße“	
Beschluss AMV Drucksachennummer 0186/2025 am 27.03.2025		Status
Abteilung 6-60	1. Die Verwaltung wird beauftragt, eine Verkehrszählung des Knotenpunktes Buddestraße/ Kölnerstraße/ Falltorstraße durchzuführen. Abhängig vom Ergebnis der Verkehrszählung wird die Verwaltung beauftragt, das Lichtsignalprogramm neu zu programmieren und die Verkehrsströme netzabhängig (mit anderen Knotenpunkten) zu ordnen.	In Bearbeitung
Sachstand		
12.05.2025	Siehe Drucksachennummer 0298/2025	
30.07.2025	Der Knotenpunkt wurde vor den Sommerferien gezählt, die Ergebnisse liegen allerdings noch nicht vor. Nach Vorlage der Ergebnisse wird die Verwaltung prüfen, ob die Zählergebnisse eine Veränderung des Lichtsignalprogramms zielführend ist.	
19.03.2026	Die mit Drucksache 0659/2025 vorgestellten Modifizierungen werden derzeit in ein Signalprogramm überführt und anschließend angeordnet und installiert.	
21.05.2026	S.o	

Thema:	Dr.-Robert-Koch-Straße	
Beschluss AMV Drucksachennummer 0056/2025 am 10.07.2025		Status
Abteilung 6-64	Der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen beauftragt die Verwaltung zur weiteren Ausarbeitung der Variante 1.2 im Rahmen der nächsten Planungsphasen zur Dr.-Robert-Koch-Straße.	In Bearbeitung
Sachstand		
19.03.2026	Die Planung wird fortgeführt. Zwischenzeitlich wurde festgestellt, dass es noch Abstimmungsbedarf bezüglich der Grundstücksverhältnisse und der späteren Abrechnung der Maßnahme gibt. Diese Themen befinden sich aktuell in Klärung.	
21.05.2026	s.o.	

Thema:	2. Abschnitt Paffrather Straße - Vorplanung	
Beschluss AMV Drucksachennummer 0056/2025 am 10.07.2025		Status
Abteilung 6-60	1) Der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen beauftragt die Verwaltung zur weiteren Ausarbeitung der Variante 3 im Rahmen der nächsten Planungsphasen. Die gewählte Variante bildet die Grundlage für die weitere Planung und Umsetzung des zweiten Abschnitts der Paffrather Straße. Dabei sind offene Fragestellungen – insbesondere zur künftigen Gestaltung und funktionalen Einbindung des Charly-Vollmann-Platzes – in Abstimmung mit den zuständigen Fachbereichen und Interessenvertretungen zu konkretisieren und bei der weiteren Planung zu berücksichtigen. Hinweis: Es wurde dem Verwaltungsvorschlag gefolgt, dass die Fahrbahnbreite im oberen Abschnitt der Paffrather Straße 6,5 m betragen soll, im Bereich der Parkflächen 6,0 m. Die übrigen 2,5 m der Fahrbahn sollen als Radfahrstreifen ausgebildet werden.	In Bearbeitung
Abteilung 6-60	2) Der AMV beauftragt die Verwaltung zur weiteren Ausarbeitung der Variante 3 im Rahmen der nächsten Verkehrsplanung. In einem Prüfauftrag soll festgestellt werden, ob die Linksabbiegerspur Richtung Markt verlängert werden könne.	In Bearbeitung
Sachstand		
30.07.2025	Zu 1) Die Planungsvariante 3 wird derzeit mit dem Planungsbüro überarbeitet und ein Sicherheitsaudit beauftragt. Zudem wird eine Bürgerinformation für Herbst 2025 vorbereitet. Die Planung soll dann in die Leistungsphase 3 übergeben werden. Zu 2) Der Prüfauftrag wurde dem Planungsbüro weitergegeben und wird in der finale Vorplanungsvariante geprüft.	
19.03.2026	Zu 1) Die Ergebnisse des Sicherheitsaudits wurden in die Planung eingearbeitet. Eine maßgebliche Änderung hieraus betraf die Radverkehrsführung: Diese sollte zwischen Reuterstraße und Stationsstraße entgegen dem vorherigen Planungsstand auf beidseitige Schutzstreifen geändert werden, anstatt eines einseitigen Radfahrstreifens und Mischverkehr, um die Verkehrssicherheit für den Radverkehr zu verbessern. Die Bürgerinformation wurde durchgeführt.	

	Zu 2) Der Linksabbieger wurde überprüft, eine Anpassung war aus planerischen Gründen nicht möglich aufgrund der erforderlichen Restfahrbahnbreite neben der Radverkehrsanlage (Schutzstreifen) in Fahrtrichtung Paffrath. Die Leistungsfähigkeitsberechnung sowie Mikrosimulation haben zudem gezeigt, dass der Linksabbieger in dieser Länge ausreichend ist.	
21.05.2026	Die Planungsvariante wird in Leistungsphase 3 fortgeführt und zur Entwurfsplanung ausgearbeitet.	

Thema:	Ergebnisse Parksuch- und Ausweichverkehre Schildgen	
Beschluss AMV Drucksachennummer 0290/2025 am 10.07.2025		Status
Abteilung 6-60	II. Der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen beschließt das Maßnahmenbündel 1 „Parkplatz Am Schild“ **Nr. 1a)** vertiefend zu prüfen und nach Möglichkeit kurzfristig umzusetzen. Der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen beschließt das Maßnahmenbündel 1 „Parkplatz Am Schild“ **Nr. 1b)** vertiefend zu prüfen und nach Möglichkeit kurzfristig umzusetzen. Der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen beschließt das Maßnahmenbündel 1 „Parkplatz Am Schild“ **Nr. 1d)** vertiefend zu prüfen und nach Möglichkeit kurzfristig umzusetzen. **Nr. 1c)** soll nach Möglichkeit sofort umgesetzt werden.	In Bearbeitung
Abteilung 6-60	III. Der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen beschließt das Maßnahmenbündel 2 „Abschnitte 2 und 3 der Altenberger-Dom-Straße“ **Nr. 2a)** und **2c)** umzusetzen.	In Bearbeitung
Abteilung 6-60	IV. Der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen beschließt das Maßnahmenbündel 3 „Nittumer Weg“ **Nr. 3a)** umzusetzen und **3b)** zu prüfen.	In Bearbeitung
Sachstand		
30.07.2025	Zu II, III und IV Die beschlossenen Maßnahmen werden weiterverfolgt und derzeit im Detail geprüft.	
19.03.2026	Zu II: 1a) Parkraumbewirtschaftung: Durch die Einführung einer zeitlichen Begrenzung des Parkens werden Lenkungseffekte erwartet. Von der Einführung einer Parkraumbewirtschaftung wird abgesehen, um Parkverlagerungen in die Wohngebiete zu vermeiden. 1b) Optimierung der Zuwegung: Für eine Kfz-Zuwegung bestehen keine ausreichenden Flächen. Eine Durchfahrt ist nicht möglich, Fußverkehr würde gefährdet werden. Keine Maßnahmen geplant. 1c) Installierung Parkleitsystem: Ein digitales Parkleitsystem zum Parkplatz am Schild soll eingeführt werden. Siehe Drucksache Nr. 0826/2025 1d) Feierabendparken EDEKA: Akzeptanz ist fraglich und laut Parkraumanalyse und bestehendem Parkdruck nicht erforderlich. Von einer Einführung wird derzeit abgesehen. Zu III:	

	2a) Parken neu ordnen: fehlende Gehwege/ Borde (Schlagbaumweg, Am Klutstein) in den Problemzonen. Bestand kaum geeignet, bei Sanierung der Straßen kann Neuordnen des Parkens mitgedacht werden. 2c) Evaluation der Lade- und Lieferzonen: Erst nach Abschluss der Umgestaltung auf der Altenberger-Dom-Straße. Zu IV: 3a) Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Kita Neubau: Die mit Drucksahen Nr 0291/2025 vorgestellten kurzfristigen Maßnahmen werden bis zur Inbetriebnahme der Kita umgesetzt. 3b) Umgestaltung Einmündung Mendelssohnstraße, Humperdinckstraße und Max-Planck-Straße: Die Planungen befinden sich derzeit in Planung und werden dem Ausschuss voraussichtlich im zweiten Halbjahr 2026 vorgestellt.	
21.05.2026	s.o.	

Thema:	KGS In der Auen – Schulstraße	
Beschluss AMV Drucksachennummer 0358/2025 am 10.07.2025		Status
Abteilung 6-60	1. Die Verwaltung wird beauftragt, einen Verkehrsversuch zur Einführung einer Schulstraße im Umfeld der KGS In der Auen ab Beginn des Schuljahres 2025/2026 für einen Zeitraum von zwölf Monaten durchzuführen.	In Bearbeitung
Abteilung 6-60	3. Die Verwaltung wird beauftragt, die Maßnahme fortlaufend zu evaluieren, bei Bedarf anzupassen und nach neun Monaten eine vorläufige Bewertung vorzunehmen.	In Bearbeitung
Abteilung 6-60	4. Dem Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen wird vor Ablauf des zwölfmonatigen Verkehrsversuchs eine Beschlussvorlage zur Entscheidung über das weitere Vorgehen (Beendigung oder dauerhafte Einrichtung) vorgelegt.	In Bearbeitung
Abteilung 6-60	5. Die Verwaltung wird beauftragt, die Bushaltestelle zu prüfen.	In Bearbeitung
Sachstand		
30.07.2025	Zu 1 und 2 Der Verkehrsversuch wird derzeit vorbereitet und soll zum 3. September 2025 beginnen. Zu 3 Die Evaluierung erfolgt gemäß dem in der Vorlage vorgestellten Zeitplan. Zu 4 Beschlussvorlage wird zum Ende des Verkehrsversuchs vorgelegt Zu 5 Die Situation an der Bushaltestelle wird während des Verkehrsversuchs beobachtet. Bei Bedarf wird geprüft ob und welche Maßnahmen erforderlich werden.	
19.03.2026	Zu 1) Der Verkehrsversuch hat im September 2025 begonnen. Zu 3) Der Verkehrsversuch wurde fortlaufend begleitet, insbesondere in der Anfangsphase. Anpassungen wie z.B. die Ergänzung einer Beschilderung für Kirchenbesucher wurden kurzfristig vorgenommen. Bis heute kann der Versuch insgesamt als unauffällig und erfolgreich bezeichnet werden. Eine ausführliche Evaluierung wird derzeit vorbereitet.	

	Zu 4) Dem Ausschuss wird in der Sitzung im Juni eine zusammenfassende Analyse und Evaluierung vorgelegt. Dabei wird auch über das weitere Vorgehen und die Bewertung der Verkehrsbehörde zu einer dauerhaften Einrichtung einer Schulstraße informiert. Zu 5) Während des Verkehrsversuchs wurden keine besonderen Vorkommnisse in Bezug auf die Bushaltestelle festgestellt.	
21.05.2026	Siehe Drucksachennummer 0327/2026	

Thema:	Erweiterter Maßnahmenbeschluss Leverkusener Straße	
Beschluss AMV Drucksachennummer 0560/2025 am 10.07.2025		Status
Abteilung 6-64	I. Die Verwaltung wird beauftragt den Baustein 1 – barrierefreier Ausbau der Haltestellen Nittum – umzusetzen.	In Bearbeitung
Abteilung 6-64	II. Die Verwaltung wird beauftragt den Baustein 2 – Neue Mittelinsel auf Höhe des Nittumer Wegs – umzusetzen.	In Bearbeitung
Abteilung 6-64	III. Die Verwaltung wird beauftragt den Baustein 3 – barrierefreier Ausbau der Mittelinsel am Aldi – umzusetzen.	In Bearbeitung
Abteilung 6-64	IV. Die Verwaltung wird beauftragt den Baustein 4 – barrierefreier Ausbau an der Lichtsignalanlage auf Höhe Hausnummer 65 – umzusetzen.	In Bearbeitung
Abteilung 6-64	V. Die Verwaltung wird beauftragt, die Baugrenze ein Stück weiter in Richtung Ortsausgang zu verschieben, sodass der Knotenpunkt der Leverkusener Straße mit dem Dünnwalder Weg in Rahmen dieser Maßnahme ebenfalls saniert wird.	In Bearbeitung
Sachstand		
30.07.2025	Zu 1 bis 4 Die Planungen werden entsprechend fortgeführt in den nächsten Planungsphasen weiter ausgearbeitet. Zu 5 Die Baugrenze wird im Rahmen der folgende Planungsphasen und für die Ausführung überprüft und ggf. angepasst.	
19.03.2026	Die Punkte 1 bis 5 wurden in der Planung bzw. werden im Zuge der Umsetzung berücksichtigt. Die Ausführung der Maßnahmen ist zeitlich von den Baumaßnahmen in der Altenberger-Dom-Straße abhängig. Die Leverkusener Straße soll nach Abschluss des aktuell in Umsetzung befindlichen Abschnitts 2 der Altenberger-Dom-Straße erfolgen. Diese zeitliche Abfolge wird auch bei der Fortschreibung des Maßnahmenprogramms berücksichtigt.	
21.05.2026	s.o.	

Thema:	Antrag CDU-Fraktion – Einrichtung einer Querungshilfe auf der L 136 Overather Straße in Höhe der Bushaltestelle Obereschbach	
Beschluss AMV Drucksachennummer 0355/2025 am 10.07.2025		Status
Abteilung 6-60	Die Verwaltung wird beauftragt, an Straßen.NRW die Errichtung einer Querungshilfe auf der L 136/Overather Straße auf Höhe der Bushaltestelle Obereschbach zu melden, damit Straßen.NRW die Errichtung dieser Querungshilfe beim entsprechenden Landesprogramm „Um- und Ausbau von Landesstraßen (UAlla)“ zur Finanzierung anmeldet und im Regionalrat zur Priorisierung vorlegt.	In Bearbeitung
Sachstand		
30.07.2025	Straßen.NRW wird durch die Verwaltung informiert, das Thema wird zudem in die nächste Verkehrsbesprechung mit dem Landesbetrieb aufgenommen.	
19.03.2026	Das Anliegen wurde in der städtischen Verkehrsbesprechung und der Verkehrsbesprechung mit Straßen NRW behandelt. Die Machbarkeit wurde in einer ersten Einschätzung als kritisch betrachtet aufgrund der Kurvenlage und Flächenverfügbarkeit. Bei zukünftigen Maßnahmen in diesem Bereich wird eine Querung geprüft.	
21.05.2026	s.o.	

Thema:	Gemeinsamer Antrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen und SPD vom 15.05.2025 zur Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 im Straßenzug Moitzfeld	
Beschluss AMV Drucksachennummer 0394/2025 am 10.07.2025		Status
Abteilung 6-60	Die Verwaltung wird beauftragt zu prüfen, ob in der Straße Moitzfeld (Bereich vom Habichtweg bis zur Kreuzung Fridrich-Ebert-Straße) die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h gesenkt werden kann. Im positiven Fall soll zeitnah eine Umsetzung erfolgen.	In Bearbeitung
Sachstand		
30.07.2025	Die Prüfung ist in Bearbeitung und wird im Anschluss in die regelmäßig stattfindende Verkehrsbesprechung aufgenommen, an der Vertreterinnen und Vertreter der Kreispolizei, des Straßenbaulastträgers, der Verkehrsüberwachung, der Verkehrsplanung und der Straßenverkehrsbehörde teilnehmen. Mit einem Ergebnis ist ab Herbst 2025 zu rechnen.	
19.03.2026	Die Prüfung der Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit konnte bislang noch nicht durchgeführt werden. Derzeit arbeiten die vorhandenen beiden Sachbearbeiter der stationären Verkehrslenkung die Prüfung von Tempo 30 auf Strecken aus dem LAP Runde 4 ab. Hier ist auch der Straßenzug Moitzfeld (von Moitzfeld 11 bis Friedrich-Ebert-Straße) enthalten. Erst danach wird das Thema in der Verkehrsbesprechung weiter behandelt. Sobald eine Prüfung erfolgt ist, wird über das Ergebnis berichtet.	
21.05.2026	s.o.	

Thema:	Maßnahmenbeschluss Altenberger-Dom-Straße - 1. Abschnitt	
Beschluss AMV Drucksachennummer 0508/2025 am 02.09.2025		Status
Abteilung 6-64	2. Der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen beauftragt die Verwaltung die finanziellen Mittel für die Maßnahme im Haushalt bereitzustellen.	In Bearbeitung
Abteilung 6-64	Die Verwaltung wird beauftragt, die Einrichtung einer Ladezone, eines oder mehrerer Behindertenparkplätze und die Entschärfung der Gefahrenstellen im Radverkehr Kempener Straße Fahrtrichtung Stadtmitte und Dünnwald in der Ausführungsplanung zu prüfen und gegebenenfalls zu beheben.	offen
Sachstand		
19.03.2026	Die finanziellen Mittel sind im mittelfristigen Investitionsprogramm dargestellt. Die genannten Punkte werden im Rahmen der Ausführungsplanung geprüft	
21.05.2026	s.o.	

Thema:	S-Bahnausbau: Brücke Britanniahütte und Straßenanbindung	
Beschluss AMV Drucksachennummer 0530/2025 am 02.09.2025		Status
Abteilung 6-60	1. Der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen beauftragt die Verwaltung, die erforderlichen finanziellen Mittel in den Haushalt einzustellen.	In Bearbeitung
Sachstand		
19.03.2026	Sobald die Kosten bekannt sind, werden die erforderlichen Mitteln in den Haushalt eingestellt.	
21.05.2026	s.o.	

Thema:	Friesenstraße - Vorplanung	
Beschluss AMV Drucksachennummer 0510/2025 am 02.09.2025		Status
Abteilung 6-64	1. Der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen beauftragt die Verwaltung die Friesenstraße - Variante 3 zur Entwurfsplanung auszuarbeiten.	offen
Sachstand		
21.05.2026	Die Planungsvariante wird derzeit in den weiteren Planungsphasen bearbeitet.	

Thema:	Haltestellenkonzept - Priorisierung	
Beschluss AMV Drucksachennummer 0511/2025 am 02.09.2025		Status
Abteilung 6-60	2. Die Verwaltung wird beauftragt, das Paket an identifizierten prioritären Bushaltestellen der Kategorie A an die Infrastruktur- und Projektgesellschaft Bergisch Gladbach mbH (IPGL) zu übergeben und ein weiteres Maßnahmenpaket mit Bushaltestellen der Kategorie B zu erarbeiten und dieses ebenfalls zur Umsetzung an die IPGL zu übergeben. Die IPGL übernimmt die Planung und Umsetzung des barrierefreien Ausbaus der benannten Haltestellen – inklusive der Förderanmeldung und baulichen Ausführung – in enger Abstimmung mit der Stadt Bergisch Gladbach.	In Bearbeitung
Sachstand		
19.03.2026	Siehe Drucksachennummer 0214/2026 zum Sachstand der Fördermittelanmeldung	
21.05.2026	Die Haltestellen der Kategorie A werden im nächsten Schritt geplant. Wann welche Haltestelle umgesetzt werden soll, kann dem Maßnahmenprogramm entnommen werden.	

Thema:	Katterbachstraße Stufe 3	
Beschluss AMV Drucksachennummer 0512/2025 am 02.09.2025		Status
Abteilung 6-60 IPGL	Der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen beauftragt die IPGL, die Bushaltestellen, die Mittelinsel, die Kreuzungsbereiche Am Katterbach (Nord und Süd) und Im Gänschenwald umzubauen mit allen dafür erforderlichen Schritten.	In Bearbeitung
Sachstand		
19.03.2026	Die Abstimmungen mit der IPGL haben stattgefunden. Aktuell werden die nötigen Vertragsdokumente erstellt.	
21.05.2026	s.o.	

Thema:	Antrag der CDU-Fraktion - Mehr Sicherheit an der Kreuzung „Schlebuscher Straße - Nittumer Weg - In den Wiesen“ für alle Verkehrsteilnehmer schaffen	
Beschluss AMV Drucksachennummer 0551/2025 am 02.09.2025		Status
Abteilung 6-60	Die Verwaltung wird beauftragt, dem Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen bauliche Anpassungen für die Kreuzung „Schlebuscher Straße / Nittumer Weg / In den Wiesen“ vorzuschlagen, mit dem Ziel, die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer zu verbessern.	In Bearbeitung
Sachstand		
19.03.2026	Aktuell werden verschiedene Maßnahmen untersucht und Planunterlagen hierzu erarbeitet. Für manche Lösungsansätze könnte aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit Grunderwerb erforderlich werden, die nötigen Schritte und Gespräche laufen derzeit noch.	
21.05.2026	s.o.	

Thema:	Antrag der Fraktionen Bündnis 90/ Die Grünen und SPD zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an der Kreuzung Schlebuscher Str., Nittumer Weg und In den Wiesen, sowie zur Verringerung der Lärmimmissionen im Wohnumfeld der Schlebuscher Straße	
Beschluss AMV Drucksachennummer 0562/2025 am 02.09.2025		Status
Abteilung 6-60	Der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen beauftragt die Stadtverwaltung mit der Prüfung von Maßnahmen, um an der Kreuzung Schlebuscher Str., Nittumer Weg und In den Wiesen die Verkehrssicherheit zu verbessern, die Lärmimmissionen zu verringern, sowie die Höchstgeschwindigkeit zwischen dem Ortseingang und der Einmündung der Schlebuscher in die Altenberger-Dom-Straße auf 30 km/h festzulegen.	In Bearbeitung
Sachstand		
19.03.2026	Die Planungen zum Einmündungsbereich Schlebuscher Straße/ Nittumer Weg befinden sich derzeit in Bearbeitung. Siehe hierzu auch den Sachstand zu Drucksachennummer 0551/2025. Die Prüfung auf Tempo 30 wird aktuell in Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßen NRW bearbeitet.	
21.05.2026	S.o.	

Thema:	Antrag der CDU-Fraktion vom 11.08.2025 - Mehr Sicherheit für Fußgänger an der Bushaltestelle "Scharrenberg" in Schildgen	
Beschluss AMV Drucksachennummer 0572/2025 am 02.09.2025		Status
Abteilung 6-60	Die Verwaltung wird beauftragt, dem Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen nach Beendigung der Maßnahmen des Abwasserwerks einen Beschlussvorschlag vorzulegen, wie die Verkehrssicherheit für Fußgänger an der Bushaltestelle „Scharrenberg“ (Stadteinwärts nach Schildgen) verbessert werden kann, dabei soll der Beschlussvorschlag eine Querungshilfe für die Fußgänger in dem Bereich vorsehen.	offen
Sachstand		
19.03.2026	Die Haltestelle wurde der IPGL übergeben und soll mit den weiteren Haltestellen der Kategorie B umgesetzt werden. Eine Querungshilfe wird im Rahmen der Planung geprüft.	
21.05.2026	S.o.	

Thema:	Ferdinand-Stucker-Straße	
Beschluss AMV Drucksachennummer 0653/2025 am 02.12.2025		Status
Abteilung 6-60	Der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen beschließt die Planungsvariante 3.1 und beauftragt die Verwaltung diese in den weiteren Leistungsphasen auszuarbeiten und dabei die Möglichkeit der nachträglichen Einrichtung einer Sperrung vorzusehen.	In Bearbeitung
Sachstand		
19.03.2026	Aktuell werden Ergebnisse der Baumschutzfachlichen Untersuchung und eines externen Sicherheitsaudits erwartet. Auf dieser Basis wird die Planung der Leistungsphase 2 finalisiert. Auch die optionale Sperrung wird Teil der Anpassungen sein.	
21.05.2026	Siehe Drucksachennummer 0355/2026	

Thema:	Rad macht Schule - Beschluss der Routenführung	
Beschluss AMV Drucksachennummer 0655/2025 am 02.12.2025		Status
Abteilung 6-60	1. Der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen beschließt die erarbeiteten Routen H, I, J, K, L und M sowie die Direktverbindung über die Kempener Straße und beauftragt die Verwaltung einen Maßnahmenkatalog für die Verbesserung der Routen zu erstellen unter Herausnahme von Doppelungen.	In Bearbeitung
Abteilung 6-60	2. Der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen beschließt die Route K-Süd und beauftragt die Verwaltung Maßnahmen für die Verbesserung der Route zu erstellen.	In Bearbeitung
Sachstand		
19.03.2026	Zu 1 und 2: Die Maßnahmen entlang der einzelnen Routen werden derzeit nach und nach erarbeitet. Bei Synergien mit dem Radverkehrsnetz wird geprüft, ob daraus sinnvolle Überschneidungen bei der Planung und Umsetzung genutzt werden können.	
21.05.2026	s.o.	

Thema:	Ausbau der Laurentiusstraße| hier: Bildung eines beitragsrechtlichen Abrechnungsabschnitts	
Beschluss AMV Drucksachennummer 0648/2025 am 02.12.2026		Status
Abteilung 6-64	Das mit „Laurentiusstraße“ bezeichnete Teilstück der Erschließungsanlage Paffrather Straße/Konrad-Adenauer-Platz/Laurentiusstraße ist von der Einmündung der Busspur gegenüber dem historischen Rathaus bis zur Einmündung in die Odenthaler Straße als selbständiger Abschnitt abzurechnen.	offen
Sachstand		
19.03.2026	Nach Abschluss der Baumaßnahme wird auf der Grundlage des gebildeten Abschnitts die Ermittlung der auf die Anliegergrundstücke entfallenden Straßenbaubeiträge erfolgen. Anschließend wird für die Beiträge die 100%ige Förderung entsprechend der „Förderrichtlinie Straßenbaubeiträge“ bei der NRW Bank beantragt werden.	
21.05.2026	s.o.	

Thema:	Gemeinsamer Antrag der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SPD vom 07.08.2025 zur Verkehrsberuhigung in Moitzfeld-Löhe	
Beschluss AMV Drucksachennummer 0657/2025 am 02.12.2026		Status
Abteilung 6-60	1. Die Verwaltung wird beauftragt, vorrangig die Ausweisung der Straßen „Löher Höhenweg“ und „Langemorgen“ in Moitzfeld-Löhe als verkehrsberuhigten Bereich zu prüfen. Dabei sind Parkstände eindeutig zu markieren und darzustellen, welche baulichen/gestalterischen Anpassungen für die Ausweisungen mindestens erforderlich sind.	In Bearbeitung
Abteilung 6-60	2. Hilfsweise, für den Fall, dass die Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich nicht umsetzbar oder nicht zweckmäßig sein sollte, prüft die Verwaltung die Markierung zulässiger Stellplätze auf der Fahrbahn, außerhalb dieser Stellplätze ist eine Halte/Parkregelung anzuordnen, die dauerhaftes Parken unterbindet (z.B. Halteverbot in einer Zone).	Abgeschlossen
Abteilung 6-60	3. Im Rahmen der Prüfungen sind insbesondere zu berücksichtigen: • die Verkehrssicherheit für zu Fuß Gehende, insbesondere für Kinder auf dem Weg zum Schulbus, da kein Gehweg/Fußgängerborstein vorhanden ist und Kinder derzeit auf der engen Fahrbahn laufen, auf der Autos parken; • die fehlende Markierung der Parkflächen, die aktuell dazu führt, dass überall geparkt wird.	In Bearbeitung
Sachstand		
19.03.2026	Zu 1) Eine entsprechende Planung wurde an ein externes Büro vergeben. Sobald die Ergebnisse vorliegen – voraussichtlich bis Ende Mai – kann nach Anhörung von Polizei und Baulastträger die erforderliche verkehrsrechtliche Anordnung der Parkflächen und des verkehrsberuhigten Bereichs erfolgen. Zu 2) Nach Beratung in der Verkehrsbesprechung ist die Umsetzung möglich und zweckmäßig. Dieser Punkt wird nicht weiter aufgeführt. Zu 3) Diese Themen werden durch die Parkmarkierungen und den verkehrsberuhigten Bereich berücksichtigt.	
21.05.2026	Die Ergebnisse von dem externen Büro liegen noch nicht vor.	

Thema:	Verlängerung Linie 1 - Konkretisierung Trassenführung	
Beschluss AMV Drucksachennummer 0822/2025 am 03.03.2026		Status
Abteilung 6-60	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.	In Bearbeitung
Sachstand		
19.03.2026	Der Beschluss des AMV wurde dem Rheinisch-Bergischen Kreis mitgeteilt, da dieser die Federführung für das Projekt hat.	
21.05.2026	s.o.	

Thema:	Rahmenvertrag für Asphaltarbeiten zur Verbesserung der Straßenzustände in Bergisch Gladbach	
Beschluss AMV Drucksachennummer 0042/2026 am 03.03.2026		Status
Abteilung 7-66	Der AMV beschließt, vorbehaltlich der Zustimmung des Rates und des Kreises zum Haushalt 2026, die Ausschreibung und Vergabe eines Rahmenvertrages für Asphaltarbeiten für das Stadtgebiet Bergisch Gladbach für die Jahre 2026 bis 2028.	In Bearbeitung
Sachstand		
19.03.2026	Die Vergabe des Rahmenvertrages ist abhängig von der Genehmigung des Haushalts durch die Kreisverwaltung.	
21.05.2026	s.o.	

Thema:	Gemeinsame Anfrage der Fraktionen BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN und SPD vom 17.12.2025 zum Parkplatz in Lustheide	
Beschluss AMV Drucksachennummer 0832/2026 am 3.03.2026		Status
Abteilung 6-60	Die Verwaltung soll das, was sie als Möglichkeiten vorgeschlagen hat, um den Parkplatz stärker für Pendlerinnen und Pendler sowie zum kurzzeitigen Parken nutzbar zu machen, vorantreiben. Anmerkung: Kurzfristig besteht die Möglichkeit ein selbstgestaltetes Verkehrszeichen zu installieren, dass den Verkehrsteilnehmenden mitteilt, nur PKW auf dem P+R-Parkplatz in Lustheide zu parken und keine Wohnmobile oder LKW abzustellen. Ein entsprechendes Verkehrszeichen wird durch die Verwaltung erstellt und installiert. Sollte diese Maßnahme nicht ausreichen, könnten eingeschränkte Haltverbote oder ein Einfahrtsverbot für LKW und Wohnwagen erwogen werden. Für eine Umsetzung dieser Beschilderung wäre im Vorfeld eine Anhörung der Polizei und des Straßenbaulastträger durch die Straßenverkehrsbehörde der Stadt Bergisch Gladbach erforderlich. Außerdem werden nach Beobachtung der kurzfristigen Maßnahme auch Beschränkungen der Parkdauer in die weiteren Überlegungen aufgenommen werden.	In Bearbeitung
Sachstand		
19.03.2026	Die Maßnahmen werden vorbereitet und nach Abstimmung angeordnet.	
21.05.2026	Die KVB benötigt die Fläche während der Baumaßnahmen im Sommer als Baustelleneinrichtungsfläche. Danach wird entsprechend beschildert.	

Thema:	Lerbacher Weg - Vorplanung	
Beschluss AMV Drucksachennummer 0821/2025 am 05.05.2026		Status
Abteilung 6-60	1. Der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen beauftragt die Verwaltung, die vorliegende Vorplanung zur Entwurfsplanung auszuarbeiten.	In Bearbeitung
Abteilung 6-60	I. Führung des Radverkehrs (Bensberger Straße -> Am Rübezahlwald): Der Radverkehr soll vom Knotenpunkt Bensberger Straße / Lerbacher Weg nicht in den Mischverkehr auf die Fahrbahn, sondern auf einen gemeinsamen Geh- und Radweg in Hochbordbauweise bis zum Knotenpunkt Am Rübezahlwald / Lerbacher Weg geführt werden. Erst dort soll eine Überleitung in den Mischverkehr erfolgen.	In Bearbeitung
Abteilung 6-60	II. Führung des Radverkehrs in Gegenrichtung (Am Rübezahlwald -> Bensberger Straße): Der gemeinsame Geh- und Radweg soll in diesem Abschnitt nicht mehr für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden. Stattdessen soll der Radverkehr in dieser Richtung im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Hierfür sind geeignete Maßnahmen zur sicheren Führung des Radverkehrs vorzusehen, insbesondere gut sichtbare Piktogrammketten sowie – sofern erforderlich – ergänzende verkehrsberuhigende Maßnahmen.	erledigt
Sachstand		
21.05.2026	Zu I und II Die Vorplanung wird entsprechend der Beschlüsse überarbeitet. Dabei muss die rechtliche und planerische Machbarkeit der Anordnung eines benutzungspflichtigen Geh-und Radwegs in eine Fahrtrichtung sowie einer sicheren Ausleitung im Bereich der Einmündung Am Rübezahlwald geprüft werden. Die weiteren Maßnahmen (Piktogrammketten und ggf. ergänzende verkehrsberuhigende Maßnahmen) werden im weiteren Planungsprozess geprüft.	

Thema:	Buchholzstraße - Vorplanung	
Beschluss AMV Drucksachennummer 0819/2025 am 05.05.2026		Status
Abteilung 6-60	1. Die Verwaltung wird beauftragt die Planungsvariante 1 zur Umgestaltung der Buchholzstraße in den weiteren Planungsphasen auszuarbeiten und umzusetzen.	In Bearbeitung
Abteilung 6-60	2. Der AMV beauftragt die Verwaltung, die Planungsvariante 1 zur Umgestaltung der Buchholzstraße in den weiteren Planungsphasen auszuarbeiten und umzusetzen. Die vorliegende Vorplanung soll dabei folgendermaßen geändert werden: Der Radverkehr auf der Handstraße soll am Knotenpunkt Handstraße/Buchholzstraße nicht in den Mischverkehr auf die Fahrbahn, sondern weiter auf dem vorhandenen Radweg auf dem Hochbord geführt werden.	In Bearbeitung
Sachstand		
21.05.2026	1. Die Vorplanung wird zur Übergabe in die nächste Planungsphase gegeben. 2.Überprüft werden muss, wie der Radverkehr weiter auf dem Hochbord geführt werden kann – benutzungspflichtig oder als Gehweg mit dem Zusatz “Radfahrer frei”.	

Thema:	Erhebung von Erschließungsbeiträgen nach §§ 127 ff. BauGB für ein Teilstück der Erschließungsanlage Steinbacher Weg / Silberkauler Weg | hier: Abschnittsbildung	
Beschluss AMV Drucksachennummer 0233/2026 am 05.05.2026		Status
Abteilung 6-64	Das mit Steinbacher Weg bezeichnete Teilstück der Erschließungsanlage Steinbacher Weg / Silberkauler Weg zwischen der Einmündung des Verbindungsstichs zur Straße Braunsberg bei dem Grundstück Steinbacher Weg 1 und dem Übergang in den Außenbereich bei dem Grundstück Steinbacher Weg 10 gemäß der Klarstellungs- und Ergänzungssatzung Nr. 4233 – Steinbacher Weg –, ist als selbstständiger Abschnitt abzurechnen. Die genauere Abgrenzung des Abschnitts ist in der beigefügten Skizze dargestellt.	
Sachstand		
21.05.2026	Die Berechnung der anteiligen Erschließungskosten erfolgt nun auf der Grundlage des Verteilungsmaßstabes und der anrechnungsfähigen Herstellungskosten. Der Versand der Beitragsbescheide wird voraussichtlich im zweiten Halbjahr 2026 erfolgen.	

Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister
Federführender Fachbereich
Stadtentwicklung

Mitteilungsvorlage

Drucksachen-Nr. 0319/2026
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	30.06.2026	zur Kenntnis

Tagesordnungspunkt

S-Bahnausbau

Inhalt der Mitteilung:

Die Stadt Bergisch Gladbach befindet sich weiterhin in Gesprächen mit der DB zum Ausbau der S-Bahn sowie zu den Abstellanlagen. Sobald dort neue Planungen oder Ergebnisse vorliegen, werden diese im Ausschuss präsentiert.

Zudem haben erste Gespräche mit der DB und go.rheinland zum Bahnhofsumfeld stattgefunden.

Ö 11

Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister
Federführender Fachbereich
Stadtentwicklung

Beschlussvorlage

Drucksachen-Nr. 0342/2026
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	30.06.2026	Entscheidung

Tagesordnungspunkt

Maßnahmenprogramm Mobilität und Verkehr 2026 - 2030

Beschlussvorschlag:

Der AMV beschließt, ergänzend zum Beschluss vom
05.05.2026, das Maßnahmenprogramm von Mobilität und Verkehrsflächen für die Jahre 2026 bis 2030 (Anlage 1)

Kurzzusammenfassung:

Kurzbegründung:

(…)

Risikobewertung:

(…)

Auswirkungsübersicht Klimarelevanz:

keine Klimarelevanz:	positive Klimarelevanz:	negative Klimarelevanz:
	Eine Erneuerung der Verkehrsinfrastruktur ist aufgrund des hohen Sanierungsrückstands grundsätzlich alternativlos. Bei der Erneuerung sollte, soweit technisch möglich und sinnvoll, darauf geachtet werden, dass wiederverwendbare Materialien aufbereitet und wieder eingebaut werden, um Ressourcen und Transportaufwand zu sparen. Die bei ausbleibender Sanierung aktuell erforderlichen Unterhaltungsmaßnahmen sind weder wirtschaftlich noch unter ökologischen Gesichtspunkten vertretbar. Dies gilt auch für Reibungswiderstand und Verschleiß bei den Fahrzeugen und vermehrte Geräuschentwicklung. Bei Asphaltfahrbahnen soll zudem vermehrt helles Gesteinsmaterial verwendet werden, um eine möglichst helle Oberfläche zu erreichen (Albedo-Effekt). Zudem werden Maßnahmen zur Klimaanpassung berücksichtigt.	

Weitere notwendige Erläuterungen:

(…)

Finanzielle Auswirkungen:

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

Weitere notwendige Erläuterungen:

(…)

Personelle Auswirkungen:

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

Weitere notwendige Erläuterungen:

(…)

Sachdarstellung/Begründung:

HINWEIS: Das Maßnahmenprogramm für Mobilität und Verkehr für das Jahr 2026 wurde am 05.05.2026 beschlossen. Ergänzend eingearbeitet werden muss noch der Haushaltsbegleitbeschluss vom 24.03.2026 (siehe dazu Hinweis am Ende der Vorlage).

Mit dem erstmaligen Beschluss des in neuer Form vorgelegten Maßnahmenprogramms von Mobilität und Verkehrsflächen (Drucksachen-Nr. 0728/2024) wurde das Maßnahmenprogramm für die Jahre 2025 bis 2027 eingeführt. Diese Priorisierungsliste wurde seitdem fortlaufend überprüft und in einem intensiven Abstimmungsprozess zwischen den verantwortlichen Fachabteilungen 6-60, 6-64, 7-66 und 7-68 fortgeschrieben. Die nun vorliegende Liste (Anlage 1) berücksichtigt neben den aktuellen Planungsständen und bekannten Sachverhalten auch die Personalkapazitäten in der Verwaltung sowie die Beauftragung der IPGL.

Die Bürgerschaft und Wirtschaft sollen weiterhin informativ eingebunden werden. Dies erfolgt zum einen im Rahmen der jährlichen öffentlichen Vorlage des Maßnahmenprogramms im AMV. Zum anderen erfolgt wie bisher eine auf die Bedürfnisse angepasste Information bzw. Beteiligung der Öffentlichkeit im Rahmen der jeweiligen Projekte, soweit personell leistbar.

Mit dem Beschluss zum Maßnahmenprogramm von Mobilität und Verkehrsflächen wurden auch folgende Standards bei der Bearbeitung von Straßenplanungen im bebauten Siedlungszusammenhang verbindlich festgelegt.

Standards:

1. **Sicherheit:** Alle Verkehrsplanungen und Sanierungen erfolgen unter der Prämisse der größten Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer.

2. **Barrierefreiheit:** Maßnahmen zur Barrierefreiheit werden immer umgesetzt. Dazu zählen neben barrierefreien Kreuzungen und Einmündungen auch das Freihalten von Sichtdreiecken, sowie nach Möglichkeit und Erfordernis die Schaffung von neuen barrierefreien Querungsmöglichkeiten. Verkehrsräume sollen so gestaltet werden, dass diese von allen (insbesondere Kinder, Senioren und mobilitätseingeschränkte Personen) selbstständig und sicher genutzt werden können.

3. **Bushaltestellen:** Bushaltestellen und deren Zuwegungen sind entsprechend des „Konzepts zur Priorisierung von Bushaltestellen für die barrierefreie Umgestaltung“ immer barrierefrei auszubauen.

4. **Radinfrastruktur:** Radinfrastrukturen werden, je nach örtlichen Gegebenheiten und verkehrlichen Erfordernissen, umgesetzt. Das können Schutzstreifen, Radfahrstreifen, Piktogramm-Ketten, separate Radwege oder Fahrradstraßen sein.

5. **Klimaanpassung:** Maßnahmen zur Minderung der Folgen von Starkregenereignissen sowie zur Vermeidung oder Reduzierung von Hitzeinseln sollen, soweit räumlich möglich, umgesetzt werden (Entsiegelung, Begrünung, Bäume).

6. **Parkraum:** Die Errichtung von Stellplätzen, insbesondere Radabstellanlagen, Behindertenstellplätzen sowie Lieferzonen werden, soweit möglich, integriert. Ladepunkte für E-Infrastruktur werden entsprechend des Ladeinfrastrukturkonzeptes berücksichtigt.

7. **Aufenthaltsqualität:** Der öffentliche Raum soll vermehrt ein Ort der Begegnung werden. Die Straßenräume sollen so gestaltet werden, dass Bürger*innen sich treffen und Kinder spielen können. Dazu zählt z. B. die Errichtung von Bänken oder die Anlage von verkehrsberuhigten Bereichen.

8. **Kanalanschlüsse:** Im Vorfeld der Planung zu Deckensanierungen und Vollausbau werden die Abwasser-Kanalanschlüsse der Haushalte überprüft, damit nicht im Nachgang zu einer Sanierung die Straße bei schadhaften Anschlüssen ans städtische Kanalnetz wieder aufgerissen werden muss.

   (Anm.: Hier hat sich in der Praxis gezeigt, dass eine Überprüfung aller Hausanschlussleitungen durch die Verwaltung nicht leistbar ist, sodass sich das Abwasserwerk auf die Vorab-Überprüfung der Hauptleitungen und Schachtbauwerke beschränkt und den Eigentümern frühzeitig mit Ankündigung einer Straßenbaumaßnahme empfohlen wird, die jeweiligen Hausanschlüsse überprüfen zu lassen.)

9. **Externe Versorgungsträger:** Planungen der externen Versorgungsträger werden regelmäßig erfasst und mit der Maßnahmenplanung Mobilitäts- und Verkehrsflächen abgestimmt.

Außerhalb dieser Bereiche legt die Verwaltung bei Maßnahmen, für die ein Maßnahmenbeschluss voraussichtlich erforderlich wird, vor Beginn der Planung Vorschläge zum Beschluss vor, welche Maßnahmen/Standards bei der weiteren Planung nach Möglichkeit Berücksichtigung finden sollen.

Die Liste spiegelt den aktuellen Arbeitsstand wider und ist nicht als abgeschlossen zu verstehen. Durch Konzepte wie z.B. die Umsetzung von barrierefreien Bushaltestellen, durch eine Verschlechterung des Straßenzustandes, der eine kurzfristige Sanierung erfordert, durch fehlende Grunderwerbsmöglichkeit oder ausstehende Leitungsmaßnahmen und nicht zuletzt durch andere politische Schwerpunktsetzungen kann und wird es zu Verschiebungen oder Anpassungen des Maßnahmenprogramms kommen. Beabsichtigt ist daher weiterhin, diese Liste regelmäßig zu überprüfen, ggf. anzupassen und dem AMV einmal im Jahr zum Beschluss vorzulegen. Aktuell umfasst die Liste rund 330 Maßnahmen, von denen rund 130 in den nächsten 5 Jahren umgesetzt werden sollen.

Für die Jahre 2029 und 2030 wurde noch keine Zuordnung der Maßnahmen zu den

jeweiligen Jahren vorgenommen, da diese für eine belastbare Durchführungsprognose zu weit in der Zukunft liegen. Alle genannten Straßen sind sanierungsbedürftig. Zum Maßnahmenprogramm 2027 bis 2031 werden die Maßnahmen für das Jahr 2029 konkret benannt. Dies ist dann auch erforderlich, da zwei Jahre vor der Umsetzung mit der Planung begonnen werden muss. Der nächste Beschluss des Maßnahmenprogramms ist für die erste AMV-Sitzung 2027 vorgesehen.

Das Maßnahmenprogramm von Mobilität und Verkehrsflächen enthält folgende Angaben:

- Straßenname,
- Abschnitt der Straße, der voraussichtlich betroffen ist,
- ggf. Übergeordnetes Projekt bzw. Zusammenhang mit anderen Maßnahmen,
- beabsichtige Einzelmaßnahmen (z. B. Vollausbau, Deckensanierung, Markierungsarbeiten etc. (soweit zum jetzigen Projektzeitpunkt bereits feststehend)),
- Drucksachennummer (falls es bereits einen Beschluss oder eine Mitteilungsvorlage gibt)
- beabsichtigtes Jahr des Umsetzungsbeginns,
- ungefähre Kosten (bei bereits vorliegender Planung im Stand Leistungsphase 2 wird die Kostenschätzung, bei Leistungsphase 3 die Kostenberechnung zugrunde gelegt, bei Leistungsphase 0 wird der Kostenrahmen für die Haushaltsplanaufstellung angegeben. Bei Leistungsphase 0 sind nur die voraussichtlichen Baukosten, nicht die Planungsleistungen der Leistungsphasen 1 und 2 sowie die in den Phasen erforderlichen Gutachten enthalten, da sie über ein anderes Konto gebucht werden. Auch müssen die jährlichen Preissteigerungen ggf. noch hinzugerechnet werden, auch ob es sich um eine Maßnahme nach dem Baugesetzbuch oder KAG handelt bzw. ob diese Maßnahme voraussichtlich gefördert wird. Daraus ist erkennbar, ob eine Beitragspflicht für die Grundstückseigentümer besteht und ob eine (teilweise) Refinanzierung der Investition erfolgt. Die KAG-Beiträge werden seit 2024 durch das Land übernommen.

Je nach Projekt wird die Verwaltung Förderanträge bei der Bezirksregierung (kommunaler Straßenbau, Nahmobilität) oder beim go.Rheinland (Barrierefreiheit ÖPNV) stellen. Diese sind in der Regel mit einem Jahr Vorlauf zur geplanten Baumaßnahme einzureichen. Erst mit dem Bewilligungsbescheid steht fest, ob und in welcher Höhe eine Maßnahme gefördert wird. Das Maßnahmenprogramm wird bei Bedarf der Bezirksregierung Köln als Einplanungshilfe für die Fördermittelbewirtschaftung zur Verfügung gestellt.

Der Haushaltsbegleitbeschluss sieht vor, dass ab 2027 jährlich 5 Mio. € für die Sanierung von Fahrbahndecken vorgesehen werden. Die Verwaltung hat dazu eine erste Arbeitsliste erstellt, in die zunächst alle sanierungsbedürftigen Fahrbahndecken aufgenommen werden, für deren Erneuerung es technisch keines Vollausbaus bedarf (d.h.: I.d.R. die Erneuerung der Verschleiß- und ggf. der Binderschicht ausreichend ist). Diese Baumaßnahmen werden flächenmäßig erfasst und mit ersten Schätzkosten hinterlegt. Außerdem wird eine Einschätzung gegeben, ob und in welcher Höhe eine Refinanzierung (Förderung oder KAG) zu erwarten ist.

Bei allen Maßnahmen erfolgt eine Prüfung, ob nur die Fahrbahndecke oder auch die Nebenanlagen mit einer neuen Deckschicht versehen werden sollen und ob dies technisch möglich ist oder ob eine größere Veränderung des Straßenquerschnitts, ggf. verbunden mit Höhenanpassungen erforderlich wird. Ist das der Fall, muss die Sanierung im Vollausbau erfolgen und die Maßnahme in das Hauptprogramm aufgenommen werden.

Die Berücksichtigung des barrierefreien Ausbaus insbesondere der Bushaltestellen ist im Zuge einer Sanierungsmaßnahme gewährleistet und nicht zwingend Voraussetzung für

einen Vollausbau.

In einem weiteren Schritt wird sodann geprüft bzw. abgefragt, ob einer Sanierung Planungen der verschiedenen Leitungsträger entgegenstehen oder sogar Anlass für eine Erneuerung sein können. Auch müssen die Maßnahmen mit anderen Planungen, z.B. dem Kanalbau oder Erschließungsträgern zeitlich abgestimmt werden, möglichst so, dass die Verkehre innerhalb der Stadt funktionabel bleiben). Erst im Anschluss daran macht es Sinn, eine Priorisierung vorzunehmen. Es ist vorgesehen, dem Ausschuss eine mit Priorität und Kosten versehene Liste zur nächsten Sitzung (Ende September) zur Entscheidung vorzulegen. Voraussetzung für die Umsetzung der Maßnahmen sind, neben der Bereitstellung der Finanzmittel, auch die personellen Kapazitäten insbesondere im Bereich der Bauleitung und Planung.

Anlage 1: Maßnahmenprogramm
Anlage 2: Übersicht Kostengenauigkeit

Straßenname	Abschnitt	Projekttitel/ Konzept	Kurzbeschreibung	Drucksachennummer	Kosten	Einnahmen	Umsetzung ab
Altenberger-Dom-Straße	Leverkusener Straße bis OD In den Wiesen	Altenberger-Dom-Straße, 2. Abschnitt	Deckensanierung und Vollausbau	diverse, Maßnahmebeschluss BV 0394/2023	2.400.000 € (Kosten LP3+)	1.600.000,00 €	2026
An der Wallburg	Verbindungsweg vom Kindergarten zum Kindergarten		Vollausbau		110.000 € (Kosten LP3+)	keine	2026
Auf der Kaule Ost	komplett	RadPendlerRoute Zubringer Arbeitspaket 2	Fahrradstraße, Neuausbau, gemeinsamer Geh- und Radweg	BV 0119/2024 und MV 0741/2024	275.000 € (Kosten HH)		2026
Auf der Kaule West	komplett	RadPendlerRoute Zubringer Arbeitspaket 2	ggf. Fahrradstraße	BV 0119/2024 und MV 0741/2024	40.000 € (Kosten LP2)		2026
Brandroster	komplett	RadPendlerRoute Zubringer Arbeitspaket 1	Fahrradfreundliche Markierung, Zustand prüfen	MV 0741/2024 und MV 0830/2025	20.000 € (Kosten LP2)		2026
Britanniahütte	komplett Nordseite		Vollausbau		490.000 € (Kosten HH)	360.000,00 €	2026
Buchmühlenstraße	Haupstraße bis Parkplatz		Pflasteraustausch Asphalt		50.000 € (Kosten HH)		2026
Burggraben	komplett	InHK Bensberg	Deckensanierung, Naturpflaster in Randbereichen, Parkstände Baumscheiben		425.000 € (Kosten HH)		2026
Dorfplatz Sand	komplett		Vollausbau		190.000 € (Kosten LP3+)	keine	2026
Dr.-Robert-Koch-Straße	komplett		Vollausbau	BV 0056/2025	700.000 € (Kosten LP2)	Förderung 70%	2026
Erna-Klug-Weg	Fußgängertunnel	InHK Bensberg	Beleuchtung, Ausstattung		380.000 € (Kosten HH für beide Fußgängertunnel)		2026
Frankenforster Straße	Querung aus Kastanienallee	Radverkehrsnetz F2	Querung der Frankenforster Straße	BV 0710/2023	5.000 € (Kosten LP2)		2026
Friesenstraße	komplett	Radverkehrsnetz F2	ggf. Fahrradstraße , Vollausbau	BV 0510/2025	1.000.000 € (Kosten LP2)	KAG	2026

Heinz-Fröling-Straße	komplett		Gewerbegebiet Obereschbach Endausbau		750.000 € (Kosten LP3+)	keine/SEB	2026
Herkenfelder Weg	komplett	Radverkehrsnetz F7	Fahrradstraße BV	MV 0515/2025 und BV 0710/2023	25.000 € (Kosten LP2)		2026
Hermann-Löns-Straße	Haus Nr. 50 - 72	Fußverkehrscheck	Querungen mit Mittelinseln	BV 0120/2024 und 0737/2024	65.000 € (Kosten HH)		2026
Jakobstraße (Stichstraße)	Stichstraße	Jakobstraße Kita	Umsetzung B-Plan im Zusammenhang mit dem Bau der Kita. Gehweg durch Elemente abgrenzen	MV 0215/2026	10.000 € (Kosten LP2)		2026
Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße	zwischen den Kreisverkehren		Anlage Parkstreifen, Baumpflanzungen (gemäß B-Plan), Markierungen	bereits gebaut	240.000 € (Kosten LP3+)	keine	2026
Kastanienallee	komplett	Radverkehrsnetz F2	Teil des Radverkehrsnetzes, noch nicht näher ausgearbeitet	BV 0710/2023	15.000 € (Kosten LP2)		2026
Katterbachstraße	Im Scheurenfeld bis Klutstein	Katterbachstraße	Entsiegelung, barrierefreier Ausbau	Antrag 0127/2024, MV 0740/2024 und BV 0512/2025	250.000 € (Kosten HH)	Förderung 70%	2026
Kaule	komplett	RadPendlerRoute Zubringer Arbeitspaket 5, Radverkehrsnetz F2	Fahrradstraße BV, ggf. Querungshilfe	BV 0119/2024 und BV 0710/2023	200.000 € (Kosten HH)	Förderung	2026
Kiebitzstraße	punktuell		Baumscheibenvergrößerung, Neupflanzung		80.000 € (Kosten HH)	keine	2026
Kölner Straße	Querung aus Kaule	Radverkehrsnetz F2	Querung der Kölner Straße	BV 0710/2023	150.000 € (Kosten HH)		2026
Kürtener Straße	Bereich Pütz-Roth		Sanierung Bauwerk Stützmauer		1.300.000 € (Kosten LP3+)	keine	2026

Lerbacher Weg	zwischen Bensberger und TÜV, einschl. Teilflächen der Gehwege		Deckensanierung, Bushaltestellen, Radinfrastruktur, Sichtdreiecke, barrierefreier Ausbau, Ausbau Gehweg	BV 0821/2025	510.000 € (Kosten LP2)	Förderung 70%	2026
Nittumer Weg	komplett	Kita Nittumer Weg	im Zusammenhang mit dem Bau der Kita	MV 0291/2025	30.000 € (Kosten LP2)		2026
Obersteinbach	komplett		Deckensanierung		130.000 € (Kosten HH)	keine	2026
Odenthaler Straße	Knotenpunkt	Odenthaler Straße/ Hauptstraße	Punktuelle Anpassung Gehwege	BV 0561/2023	5.000 € (Kosten LP2)		2026
Om Rodde	komplett		Vollausbau		530.000 € (Kosten LP3+)	380.000,00 €	2026
Saaler Straße	Querung Saaler Straße	RadPendlerRoute Zubringer Arbeitspaket 4 Knotenpunkt	Querung Saaler Straße	MV 0159/2024	230.000 € (Kosten LP2)		2026
Schlodderdicher Weg	Haltestellen	Fußverkehrscheck	barrierefreier Ausbau Haltestelle inkl. Mittelinsel	BV 0057/2025	135.000 € (Kosten LP2)	Förderung 100%	2026
Schulstraße	komplett	Schulstraße Kita	Verkehrsführung, Markierung Parken	MV 0146/2025 und MV 0291/2025	45.000 € (Kosten LP2)		2026
Steinstraße	Fußgängertunnel	InHK Bensberg	Beleuchtung, Ausstattung		380.000 € (Kosten HH für beide Fußgängertunnel)		2026
Waldgürtel	von Parkstraße bis Kastanienallee	Radverkehrsnetz F2	Teil des Radverkehrsnetzes, noch nicht näher ausgearbeitet	BV 0710/2023	15.000 € (Kosten LP2)		2026
Wickenpfädchen	Vürfelser Kaule bis Friesenstraße	Radverkehrsnetz F2	ggf. Fahrradstraße	BV 0710/2023	20.500 € (Kosten LP2)		2026
Alter Traßweg	komplett	Radverkehrsnetz F32	Fahrradstraße BV, Markierungen	BV 0710/2023	400.000 € Gesamtansatz für das Radverkehrsnetz ab 2028 bisher eingeplant (jährlich) (Straßen noch nicht differenziert) € (Kosten HH)		2027

Am Rodenbach	Parallelweg zum Regenrückhaltebecken	RadPendlerRoute Hauptroute Arbeitspaket 1	Ausbau gemeinsamer Geh- und Radweg	BV 0277/2024 und MV 0830/2025	2.400.000 € Gesamtansatz Radpendleroute (nicht differenziert nach Einzelmaßnahmen) € (Kosten HH)	Förderung	2027
Bahndamm-Parallelweg	Sieglindenweg bis GGS Bensberg, außer Obersaal bis Saaler Straße	Radverkehrsnetz F31	Reparaturmaßnahmen		Noch keine Kosten ermittelt		2027
Bahndamm-Parallelweg	von Obersaal bis Saaler Straße	RadPendlerRoute Zubringer Arbeitspaket 4	bauliche Erweiterung, Markierung, gemeinsamer Geh- und Radweg	BV 0119/2024 und MV 0513/2025	105.000 € (Kosten HH)		2027
Bensberger Straße	Bushaltestelle Arbeitsagentur	Haltestellenkonzept	Barrierefreier Ausbau Haltestelle	BV 0511/2025	170.000 € (Kosten LP2)	Förderung 100%	2027
Bensberger Straße	Bushaltestelle Heidkamp Kirche	Haltestellenkonzept	Barrierefreier Ausbau Haltestelle	BV 0511/2025	225.000 € (Kosten LP2)	Förderung 100%	2027
Buchholzstraße	Herrmann-Löns-Straße bis Handstraße		Vollausbau	BV 0819/2025	2.200.000 € (Kosten LP2)	KAG	2027
Buddestraße	Bushaltestelle Buddestraße	Haltestellenkonzept	Barrierefreier Ausbau Haltestelle	BV 0511/2025	95.000 € (Kosten LP2)	Förderung 100%	2027
Dariusstraße	komplett	RadPendlerRoute Zubringer Arbeitspaket 2	Teil der RadPendlerRoute, ggf. Fahrradstraße	BV 0119/2024	270.000 € (Kosten HH)	KAG	2027
Diepeschrather Weg	Teilstück mit Endausbau Diepeschrather Wiese bis Thüringer Straße, ggf. bis Mühlenstraße		Vollausbau, Barrierefreier Ausbau Bushaltestelle		2.530.000 € (Kosten HH)	1.630.000,00 €	2027
Dolmanstraße	Querung Auf der Kaule	RadPendlerRoute Zubringer Arbeitspaket 2	Querung RadPendlerRoute	BV 0119/2024	200.000 € (Kosten HH)		2027
Dolmanstraße	Bushaltestelle Junkersgut	Haltestellenkonzept	Barrierefreier Ausbau Haltestelle	BV 0511/2025	130.000 € (Kosten LP2)	Förderung 100%	2027

Ferdinand-Stucker-Straße	Nördliche Freiheit bis Kaule, inclusive Fußweg zur Johann-Bendel-Straße	RadPendlerRoute Zubringer Arbeitspaket 2	Vollausbau, südlich der Bahn, ggf. Fahrradstraße	BV 0119/2024 und BV 0653/2025	800.000 € (Kosten LP2)	KAG	2027
Frankenforster Straße	KP Vürfelser Kaule/ Frankenforster Straße		Deckensanierung. Markierung und Beschilderung		200.000 € (Kosten HH)	120.000,00 €	2027
Friedrich-Ebert-Straße	Bushaltestelle Technologie-Park	Haltestellenkonzept	Barrierefreier Ausbau Haltestelle	BV 0511/2025	200.000 € (Kosten LP2)	Förderung 100%	2027
Gierather Straße	Stadtgrenze bis Rodemich	RadPendlerRoute Hauptroute Arbeitspaket 1	Fahrradfreundliche Markierung, Fahrradstraße, baulicher Mittelstreifen, Deckensanierung (ggf. mehr)	BV 0277/2024 und MV 0830/2025	2.400.000 € Gesamtansatz Radpendleroute (nicht differenziert nach Einzelmaßnahmen) € (Kosten HH)	Förderung	2027
Gierather Straße	Querung Ferdinandstraße/ Dünnhofsweg		Temporäre Maßnahmen (Markierung, Poller etc) zur Verbesserung der Querungssituation		20.000 € (Kosten LP2)		2027
Hauptstraße	Bushaltestelle Dechant-Müller-Straße	Haltestellenkonzept	Barrierefreier Ausbau Haltestelle	BV 0511/2025	105.000 € (Kosten LP2)	Förderung 100%	2027
Hauptstraße	Mülheimer Straße bis Cederwaldstraße	Querung RadPendlerRoute Hauptroute Arbeitspaket 3	Deckensanierung, Gehwege sanieren, Barrierefreier Ausbau inkl. Querung Tannenbergstraße/Hauptstraße/Cederwaldstraße	BV 0277/2024	270.000 € (Kosten HH)		2027
Im Fronhof	Komplett		Deckensanierung prüfen		Noch keine Kosten ermittelt		2027
In der Auen	Bushaltestelle Lustheide (Stadtbahn)	Haltestellenkonzept	Barrierefreier Ausbau Haltestelle	BV 0511/2025	115.000 € (Kosten LP2)	Förderung 100%	2027

Katterbachstraße	Bushaltestelle Klutstein Siedlung	Haltestellenkonzept	Barrierefreier Ausbau Haltestelle	BV 0512/2025	150.000 € (Kosten LP2)	Förderung 100%	2027
Katterbachstraße	Bushaltestelle im Scheurenfeld, samt Querung	Haltestellenkonzept	Barrierefreier Ausbau Haltestelle	BV 0512/2025	150.000 € (Kosten LP2)	Förderung 100%	2027
Kölner Straße	Bushaltestelle Kölner Straße	Haltestellenkonzept	Barrierefreier Ausbau Haltestelle	BV 0511/2025	90.000 € (Kosten LP2)	Förderung 100%	2027
Leverkusener Straße	komplett		Deckensanierung, Barrierefreier Ausbau ÖPNV und Querungen, Gehwegsanierung	BV 0560/2025	940.000 € (Kosten LP2)	Förderung 70 %	2027
Moitzfeld	Bushaltestelle Moitzfeld Kirche	Haltestellenkonzept	Barrierefreier Ausbau Haltestelle	BV 0511/2025	113.000 € (Kosten LP2)	Förderung 100%	2027
Moitzfeld	Bushaltestelle Moitzfeld Mitte	Haltestellenkonzept	Barrierefreier Ausbau Haltestelle	BV 0511/2025	145.000 € (Kosten LP2)	Förderung 100%	2027
Mülheimer Straße	Bushaltestelle Duckterath	Haltestellenkonzept	Barrierefreier Ausbau Haltestelle	BV 0511/2025	145.000 € (Kosten LP2)	Förderung 100%	2027
Overather Straße	Wipperfürther Straße bis Thomas-Morus-Akademie	InHK Bensberg	Umsetzung Maßnahmen InHK	BV 0055/2021	50.000 € (Kosten LP2)		2027
Paffrather Straße	Bushaltestelle Paffrath Kirche	Haltestellenkonzept	Barrierefreier Ausbau Haltestelle	BV 0511/2025	135.000 € (Kosten LP2)	Förderung 100%	2027
Paffrather Straße	Bushaltestelle Von-Ketteler-Straße	Haltestellenkonzept	Barrierefreier Ausbau Haltestelle	BV 0511/2025	150.000 € (Kosten LP2)	Förderung 100%	2027
Rather Weg	Knotenpunkt	Feuerwache Süd (BP 6443)	Anbindung des neuen Feuerwehrstandortes, neues LSA Programm		Feuerwehr		2027
Rodemich	Gierather Straße bis Am Rodenbach	RadPendlerRoute Hauptroute Arbeitspaket 1	Fahrradstraße	BV 0277/2024 und MV 0830/2025	2.400.000 € Gesamtansatz Radpendleroute (nicht differenziert nach Einzelmaßnahmen) € (Kosten HH)	Förderung	2027
Schlodderdicher Weg	Bushaltestelle Schlodderdicher Weg	Haltestellenkonzept	Barrierefreier Ausbau Haltestelle	BV 0057/2025	55.000 € (Kosten LP2)	Förderung 100%	2027

Schlodderdicher Weg	Bushaltestelle Schlodderdich	Haltestellenkonzept	Barrierefreier Ausbau Haltestelle	BV 0511/2025	55.000 € (Kosten LP2)	Förderung 100%	2027
Schmidt-Blegge-Straße	komplett		Vollausbau/ vollgebundener Oberbau		1.380.000 € (Kosten LP2)	KAG	2027
Steinstraße	Bushaltestelle Bensberg U	Haltestellenkonzept	Barrierefreier Ausbau Haltestelle	BV 0511/2025	40.000 € (Kosten LP2)	Förderung 100%	2027
Vürfelser Kaule, Wickenpfädchen	Bushaltestelle Refrath (Stadtbahn)	Haltestellenkonzept	Barrierefreier Ausbau Haltestelle	BV 0511/2025	140.000 € (Kosten LP2)	Förderung 100%	2027
Alt Refrath	komplett		Fahrradfreundliche Markierung, Deckensanierung, Anpassung Knotenpunkt (ggf. Vollausbau); im Anschluss an Maßnahme der RheinEnergie		360.000 € (Kosten HH)	Förderung	2028
Altenberger-Dom-Straße	Kempener Straße bis Leverkusener Straße	Abschnitt 1	komplette Umgestaltung des Straßeraums im Nahversorgungszentrum Schildgen	diverse, Maßnahmebeschluss BV 0508/2025	3.850.000 € (Kosten HH)	1.000.000,00 €	2028
Cederwaldstraße	komplett	RadPendlerRoute Hauptroute Arbeitspaket 3	Deckensanierung	BV 0277/2024	Noch keine Kosten ermittelt		2028
Dellbrücker Straße	Borngasse bis Paffrather Straße	Radverkehrsnetz F7	noch nicht näher ausgearbeitet	BV 0710/2023	400.000 € Gesamtansatz für das Radverkehrsnetz ab 2028 bisher eingeplant (jährlich) (Straßen noch nicht differenziert) € (Kosten HH)		2028
Dolmanstraße	Halbenmorgen bis Alt Refrath		Fahrradfreundliche Markierung, Deckensanierung, Anpassung Knotenpunkt (ggf. Vollausbau)		600.000 € (Kosten HH)	420.000,00 €	2028
Ferdinand-Schmitz-Straße	komplett	RadPendlerRoute Zubringer Arbeitspaket 2	Deckensanierung, Fahrradstraße	BV 0119/2024	900.000 € (Kosten HH)		2028

Halbenmorgen	komplett		Fahrradfreundliche Markierung, Deckensanierung, Anpassung Knotenpunkt (ggf. Vollausbau)		405.000 € (Kosten HH)	Förderung	2028
Im Mondsröttchen	Reiser bis Im Mondsröttchen Nr. 11	Mondsröttchen Kita	Neugestaltung Querschnitt nach Abwasserwerk, im Zusammenhang mit dem Bau der Kita	BV 0560/2023	395.000 € (Kosten LP2)		2028
Industrieweg	komplett		Vollausbau nach Hochbauvorhaben		1.200.000 € (Kosten HH)	486.000,00 €	2028
Kalkstraße	zwischen Tannenbergstraße und Dechant-Müller-Straße	Anbindung Brücke	Vollausbau		Noch keine Kosten ermittelt		2028
Neuenweg	komplett	RadPendlerRoute Zubringer Arbeitspaket 2	Vollausbau, Fahrradstraße	BV 0119/2024	910.000 € (Kosten HH)		2028
Paffrather Straße	Reuterstraße bis Laurentiusstraße	2. Abschnitt Achse Stadtmitte-Schildgen	Vollausbau	BV 0056/2025	2.700.000 € (Kosten LP2)	Förderung	2028
Wingertsheide	vom Wickenpfädchen bis Siebenmorgen	Radverkehrsnetz F2	Teil des Radverkehrsnetzes, Deckensanierung, Markierungen	BV 0710/2023	210.000 € (Kosten HH)		2028
Altenberger-Dom-Straße	Kempener Straße bis OD Klutstein	Abschnitt 3	Deckensanierung, Radinfrastruktur, Barrierefreiheit Kreuzungen und Bushaltestellen, ggf. Sanierung Gehwege, Fußgängerquerungen, Begrünung		Noch keine Kosten ermittelt		2029/2030
Am Burgtor	komplett		Vollausbau		Noch keine Kosten ermittelt		2029/2030

Am Fürstenbrünnchen	Golfplatzstraße/Obersaal bis Am Pützchen	Radverkehrsnetz F32, RadPendlerRoute Zubringer Arbeitspaket 4	Netzzusammenhang RVN und RPR Zubringer, Deckensanierung?	BV 0710/2023 und BV 0119/2024	400.000 € Gesamtansatz für das Radverkehrsnetz ab 2028 bisher eingeplant (jährlich) (Straßen noch nicht differenziert) € (Kosten HH)		2029/2030
Am Klutstein	komplett		Vollausbau		zurückgestellt	zurückgestellt	2029/2030
Am Uhlenbruch	komplett	Nord-Süd-Radtangente	Markierungen, Radverkehrsführung, VBB?		150.000 € Gesamtansatz Nord-Süd-Radtangente (noch nichtt differenziert nach Straßen) € (Kosten HH)		2029/2030
An der Wallburg	komplett	Radverkehrsnetz F32	Radverkehrsführung, Beschilderung und Markierung, Barrierefreiheit	BV 0710/2023	400.000 € Gesamtansatz für das Radverkehrsnetz ab 2028 bisher eingeplant (jährlich) (Straßen noch nicht differenziert) € (Kosten HH)		2029/2030
Asselborner Weg	Strassen bis Goethestraße		???		270.000 € (Kosten HH)	180.000,00 €	2029/2030
Beckershäuschen	komplett	Radverkehrsnetz F32	Radverkehrsführung, Deckensanierung?, Barrierefreiheit	BV 0710/2023	400.000 € Gesamtansatz für das Radverkehrsnetz ab 2028 bisher eingeplant (jährlich) (Straßen noch nicht differenziert) € (Kosten HH)		2029/2030
Borngasse	komplett	Radverkehrsnetz F7	ggf. Fahrradstraße, ggf. Deckensanierung, Markierungen Parken	BV 0710/2023	400.000 € Gesamtansatz für das Radverkehrsnetz ab 2028 bisher eingeplant (jährlich) (Straßen noch nicht differenziert) € (Kosten HH)		2029/2030
Britanniahütte Brücke und Straße					noch keine Kosten bekannt		2029/2030
Buchenkampsweg	bis Stadtgrenze	Radverkehrsnetz F2	Vollausbau, ggf. Fahrradstraße	BV 0710/2023	135.000 € (Kosten HH)		2029/2030

Buchholzstraße	Britanniahütte bis Herrmann-Löns-Straße		Vollausbau		zurückgestellt	zurückgestellt	2029/2030
Burgstraße	komplett		Vollausbau		Noch keine Kosten ermittelt		2029/2030
Clemensstraße	komplett		Vollausbau		Noch keine Kosten ermittelt		2029/2030
Dolmanstraße	Steinbreche bis Neuer Traßweg	Radverkehrsnetz F32	Radverkehrsführung, Beschilderung und Markierung, Barrierefreiheit	BV 0710/2023	400.000 € Gesamtansatz für das Radverkehrsnetz ab 2028 bisher eingeplant (jährlich) (Straßen noch nicht differenziert) € (Kosten HH)		2029/2030
Dünnhofsweg	komplett	Ferdinandstraße/ Dünnhofsweg FVC, SteK Gronau M9	Fahrradstraße, Markierung und bauliche Anpassungen, ggf. Vollsanierung		1.400.000 € (zusammen mit Ferdinandstraße) € (Kosten HH)		2029/2030
Elsterstraße	komplett		Vollausbau		270.000 € (Kosten HH)	180.000,00 €	2029/2030
Fasanenstraße	komplett		Vollausbau		840.000 € (Kosten HH)	620.000,00 €	2029/2030
Feldstraße	komplett mit Rheinhöhenweg		Deckensanierung, Bushaltestelle		Noch keine Kosten ermittelt		2029/2030
Ferdinandstraße	komplett	Ferdinandstraße/ Dünnhofsweg FVC, SteK Gronau M9	Fahrradstraße, Markierung und bauliche Anpassungen, ggf. Vollsanierung		1.400.000 € (zusammen mit Dünnhofsweg) € (Kosten HH)		2029/2030
Franz-Hitze-Straße	Hermann-Löns-Straße bis Handstraße		ggf. Vollausbau		Noch keine Kosten ermittelt		2029/2030
Gartenstraße	Kauler Straße bis Tunnel	Radverkehrsnetz F2, EGS Bensberg	Fahrradstraß BV, Markierungen, Vollausbau	BV 0710/2023	960.000 € (Kosten HH)	670.000,00 €	2029/2030
Golfplatzstraße	komplett	RadPendlerRoute Zubringer Arbeitspaket 3	Zwei-Richtungs-Radweg als Protected Bike Lane auf der Nordseite, Erneuerung der Transportleitung, Deckensanierung	BV 0160/2024 und BV 0119/2024	1.200.000 € (Kosten HH)	960.000,00 €	2029/2030

Hauptstraße	Odenthaler Straße bis Sander Straße		Vollausbau verbunden mit Neugestaltung		Noch keine Kosten ermittelt	2029/2030
Hermann-Löns-Straße	Buchholzstraße bis Am Stadion	Radverkehrsnetz F4	Vollausbau/Deckensanierung incl. Kreuzung Hermann-Löns-Straße/Buchholzstraße, Barrierefreier Ausbau Bushaltestelle, Fahrradfreundliche Markierung	BV 0710/2023	Noch keine Kosten ermittelt	2029/2030
Im Aehlemaar	komplett	Radverkehrsnetz F7	ggf. Fahrradstraße	BV 0710/2023	400.000 € Gesamtansatz für das Radverkehrsnetz ab 2028 bisher eingeplant (jährlich) (Straßen noch nicht differenziert) € (Kosten HH)	2029/2030
Immanuel-Kant-Straße	komplett	Radverkehrsnetz F32	Radverkehrsführung, Deckensanierung?, Barrierefreiheit	BV 0710/2023	400.000 € Gesamtansatz für das Radverkehrsnetz ab 2028 bisher eingeplant (jährlich) (Straßen noch nicht differenziert) € (Kosten HH)	2029/2030
Martin-Luther-Straße	komplett		Vollausbau		Noch keine Kosten ermittelt	2029/2030
Neuer Traßweg	komplett	Radverkehrsnetz F32	Radverkehrsführung, Beschilderung und Markierung, Barrierefreiheit	BV 0710/2023	400.000 € Gesamtansatz für das Radverkehrsnetz ab 2028 bisher eingeplant (jährlich) (Straßen noch nicht differenziert) € (Kosten HH)	2029/2030
Odenthaler Markweg	Im Aehlemaar bis Sträßchen Siefen	Radverkehrsnetz F7	Beschilderung und Markieurng, Radverkehrsführung	BV 0710/2023	400.000 € Gesamtansatz für das Radverkehrsnetz ab 2028 bisher eingeplant (jährlich) (Straßen noch nicht differenziert) € (Kosten HH)	2029/2030

Odinweg	komplett		nach Leitungsarbeiten Abwasserwerk, Vollausbau		zurückgestellt	zurückgestellt	2029/2030
Olefant	komplett	Nord-Süd-Radtangente	Markierungen, Radverkehrsführung		150.000 € Gesamtansatz Nord-Süd-Radtangente (noch nichtt differenziert nach Straßen) € (Kosten HH)		2029/2030
Paffrather Straße/Kempener Straße	Ortsmitte Paffrath)		nach Kanalbau		Noch keine Kosten ermittelt		2029/2030
Paulusstraße	komplett		Vollausbau		Noch keine Kosten ermittelt		2029/2030
Rheinhöhenweg	komplett		Deckensanierung, Barrierefreiheit, Markierungen, Einmündungen, inkl. Feldstraße mit Haltestelle		560.000 € (Kosten HH)	310.000,00 €	2029/2030
Rosenstraße	komplett		Vollausbau		840.000 € (Kosten HH)	620.000,00 €	2029/2030
Saaler Straße	Kreuzung Saaler Straße/Gladbacher Straße		Barrierefreiheit, Radinfrastruktur, nach Maßnahme ABK-Maßnahme 01.02.42		Noch keine Kosten ermittelt		2029/2030
Sander Straße	komplett		Vollausbau verbunden mit Neugestaltung oder Deckensanierung		Noch keine Kosten ermittelt		2029/2030
Sankt-Josef-Straße	südl. Lerbach				Noch keine Kosten ermittelt		2029/2030
Sieglindenweg	Bahndamm bis Ahornweg	Radverkehrsnetz F31	Radverkehrsführung, Beschilderung und Markierung, Barrierefreiheit	BV 0710/2023	400.000 € Gesamtansatz für das Radverkehrsnetz ab 2028 bisher eingeplant (jährlich) (Straßen noch nicht differenziert) € (Kosten HH)		2029/2030

Steinbreche	komplett	Radverkehrsnetz F32	Radverkehrsführung, Deckensanierung?, Barrierefreiheit	BV 0710/2023	400.000 € Gesamtansatz für das Radverkehrsnetz ab 2028 bisher eingeplant (jährlich) (Straßen noch nicht differenziert) € (Kosten HH)		2029/2030
Sterntalerweg	komplett		Vollausbau		Noch keine Kosten ermittelt		2029/2030
Sträßchen Siefen	Odenthaler Markweg bis Kempener Straße	Radverkehrsnetz F7	ggf. Fahrradstraße, Deckensanierung	BV 0710/2023	400.000 € Gesamtansatz für das Radverkehrsnetz ab 2028 bisher eingeplant (jährlich) (Straßen noch nicht differenziert) € (Kosten HH)		2029/2030
Tulpenstraße	von Taubenstraße bis Rosenstraße		Vollausbau		310.000 € (Kosten HH)	220.000,00 €	2029/2030
Voiswinkeler Straße	Altenberger-Dom-Straße bis Im Aehlemaar	Radverkehrsnetz F7	noch nicht näher ausgearbeitet	BV 0710/2023	400.000 € Gesamtansatz für das Radverkehrsnetz ab 2028 bisher eingeplant (jährlich) (Straßen noch nicht differenziert) € (Kosten HH)		2029/2030
Vürfelser Kaule	Wickenpfädchen bis Siegenstraße	Vürfelser Kaule Querung KVB, Radverkehrsnetz F2	Aufweitung Vürfelser Kaule, Deckensanierung, neue Mittelinseln		Noch keine Kosten ermittelt		2029/2030

Genauigkeit der Kostenermittlung

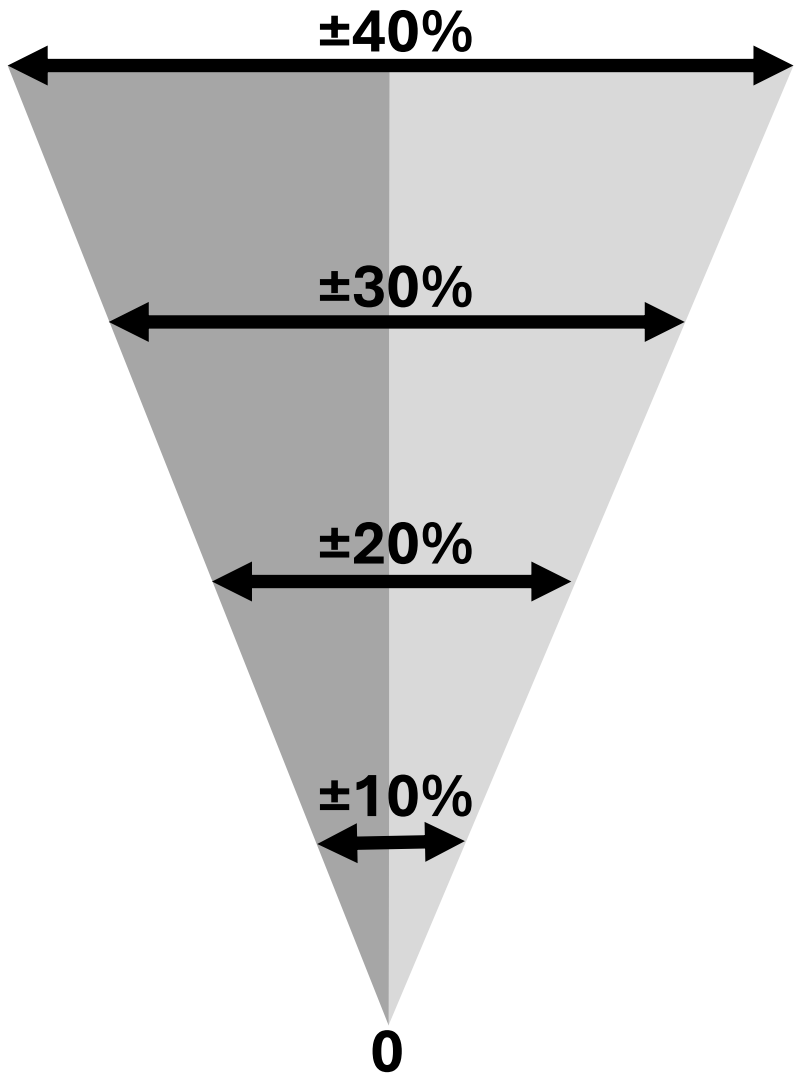
Kostenrahmen
Leistungsphase 0

Kostenschätzung
Vorplanung

Kostenberechnung
Entwurfsplanung

Kostenanschlag
Ausschreibung

Kostenfeststellung
Abrechnung



Ö 12

Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister
Federführender Fachbereich
Stadtentwicklung

Beschlussvorlage

Drucksachen-Nr. 0820/2025
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	30.06.2026	Entscheidung

Tagesordnungspunkt

Schmidt-Blegge-Straße Vorplanung

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss beschließt, die Variante 2 als Grundlage für die weitere Planung und Umsetzung der Sanierung der Schmidt-Blegge-Straße heranzuziehen.

Kurzzusammenfassung:

Kurzbegründung:

(…)

Risikobewertung:

(…)

Auswirkungsübersicht Klimarelevanz:

keine Klimarelevanz:	positive Klimarelevanz:	negative Klimarelevanz:
	x	

Weitere notwendige Erläuterungen:

Durch die Schaffung zweier E-Ladeparkplätze wird die IKSK Maßnahme 2.3 – Ausbau der Ladeinfrastruktur erfüllt.

Mit den Markierungen wird eine Optimierung der Radverkehrsinfrastruktur mitgefördert. IKSK Maßnahme 2.4 – Optimierung der Radverkehrsinfrastruktur.

Durch die verbesserte Verkehrssicherheit für den Fußverkehr wird das zu Fuß gehen attraktiver (erfüllt IKSK Maßnahme 2.5 – Attraktivierung des Fußverkehrs).

(…)

Finanzielle Auswirkungen:

	keine Auswirkungen:	Mehrerträge:		Mehraufwendungen:	
		lfd. Jahr	Folgejahre	lfd. Jahr	Folgejahre
konsumtiv:					
investiv:	1.380.000 €				
planmäßig:	1.380.000 €				
außerplanmäßig:					

Weitere notwendige Erläuterungen:

(…)

Personelle Auswirkungen:

	keine Auswirkungen:	Einsparungen:	Einstellungen:
planmäßig	x		

außerplanmäßig:			
kurzfristig:			
mittelfristig:			
langfristig:			

Weitere notwendige Erläuterungen:

(…)

Sachdarstellung/Begründung:

Anlass und Zielsetzung

Die Schmidt-Blegge-Straße weist erhebliche bauliche Defizite auf und ist im Maßnahmenprogramm 2027 zur grundhaften Sanierung vorgesehen (vgl. Drucksache 0728/2024). Vor dem Hintergrund gestiegener Anforderungen an Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit und Nutzungsqualität soll die Maßnahme genutzt werden, um neben der Substanzerhaltung auch eine funktionale und regelkonforme Umgestaltung der Verkehrsflächen vorzunehmen.

Ziel der Planung ist es, die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden nachhaltig zu verbessern, Nutzungskonflikte zu reduzieren sowie die Übersichtlichkeit und Barrierefreiheit im Straßenraum zu erhöhen.

Verkehrssituation im Bestand

Die Schmidt-Blegge-Straße weist bei einer Länge von rund 800 m eine vergleichsweise geringe Straßenraumbreite auf. Insbesondere die bestehenden Gehwegbreiten entsprechen nicht mehr den aktuellen Regelwerken und sind teilweise für Begegnungsverkehr ungeeignet.

Gleichzeitig bestehen vielfältige Nutzungsansprüche:

- Kfz-Verkehr (ca. 2.034 Kfz/24h)
- Linienbusverkehr (Linien 435 und 437)
- ruhender Verkehr
- Fuß- und Radverkehr
- Schul- und Zielverkehre (u. a. Montessori-Kinderhaus und AnnaHaus)

Das Unfallgeschehen ist zwar insgesamt unauffällig, jedoch zeigt sich insbesondere im Bereich des ruhenden Verkehrs ein erhöhtes Konfliktpotenzial.

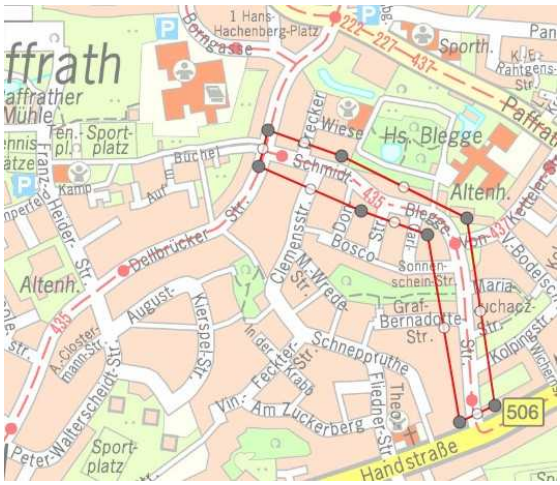


Abbildung 1: Lage Schmidt-Blegge-Straße - Projektbereich

Planungsansatz:

Aufgrund des begrenzten Straßenquerschnitts sind Zielkonflikte zwischen den unterschiedlichen Nutzungsansprüchen unvermeidbar. Die Planung orientiert sich daher an den geltenden technischen Regelwerken (u. a. RASt, EAR) und verfolgt einen ausgewogenen Ansatz zwischen Verkehrssicherheit, Funktionalität und Flächenverfügbarkeit.

Beide Varianten beinhalten wesentliche Verbesserungen, insbesondere:

- barrierefreien Ausbau der Haltestellen
- Neuordnung des ruhenden Verkehrs
- sichere Gestaltung von Einmündungsbereichen und Querungsstellen
- Verbesserung der Sichtbeziehungen
- eindeutige Verkehrsführung und Beschilderung
- durchgängige Markierung und Führung des Radverkehrs im Abschnitt von der Drecker Wiese bis zur Clemensstraße

Abwägung der Varianten:

In beiden Varianten sind Sichtfelder überprüft und der Linienbusverkehr berücksichtigt worden.

Variante 1 bietet abschnittsweise regelkonforme Gehwegbreiten (2,50 m), führt jedoch gleichzeitig dazu, dass auf der jeweils gegenüberliegenden Straßenseite deutlich unterdimensionierte Gehwege (bis ca. 1,20 m) entstehen.

Variante 2 orientiert sich stärker am Bestand, gewährleistet jedoch eine gleichmäßigere Verteilung der Flächen und vermeidet sehr schmale Gehwegbreiten unter 1,40 m.

Im Ergebnis stellt Variante 2 einen ausgewogeneren Kompromiss dar, da:

- kritische Unterbreiten vermieden werden

- die Verkehrssicherheit insgesamt verbessert wird
- die Nutzbarkeit für alle Verkehrsteilnehmenden gewährleistet bleibt

keine zusätzlichen Flächeninanspruchnahmen erforderlich sind

Wirtschaftlichkeit:

Die geschätzten Kosten betragen:

- Variante 1: ca. 1,66 Mio. € brutto
- Variante 2: ca. 1,38 Mio. € brutto

Mit Variante 2 ergibt sich somit eine Einsparung von rund 280.000 € (ca. 20 %) gegenüber Variante 1.

Vor dem Hintergrund begrenzter Haushaltsmittel ist dies ein wesentliches Entscheidungskriterium.

Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung:

Die im Rahmen der Bürgerbeteiligung am 03.12.2025 und am 04.12.2025 eingebrachten Anregungen wurden geprüft und – soweit möglich – in die Planung integriert. Die Hinweise bestätigen insbesondere den Bedarf an Verbesserungen hinsichtlich Verkehrssicherheit, Querungsmöglichkeiten und Barrierefreiheit.

Empfehlung der Verwaltung:

Variante 2 erfüllt die wesentlichen Zielsetzungen der Maßnahme in angemessener Weise und stellt unter Berücksichtigung der örtlichen Rahmenbedingungen sowie wirtschaftlicher Aspekte die vorzugswürdige Lösung dar. Die Verwaltung empfiehlt daher, Variante 2 zur weiteren Planung und Umsetzung zu beschließen.

Anlagen

Anlage 01 Erläuterungsbericht

Anlage 02 Variante 1

Anlage 03 Variante 2

Anlage 04 Auswertung Öffentlichkeitsbeteiligung

BPR Ingenieure GmbH & Co. KG
Ein Unternehmen der BPRGruppe

Objektplanung Verkehrsanlagen

Schmidt-Blegge-Straße in Bergisch-Gladbach

Verkehrsanlagen

LPH 2 - Vorplanung

Erläuterungsbericht

Im Auftrag der Stadt Bergisch-Gladbach

Auftraggeber:

Stadt Bergisch Gladbach
FB 6-60 Mobilität und Stadtentwicklung
Wilhelm-Wagener-Platz
51429 Bergisch Gladbach
Telefon 0221 221-27117

Aufsteller:

BPR Ingenieure GmbH & Co. KG
Holzmarkt 2/2a
50676 Köln

Telefon 0221 / 88 84 88 0– 0
E-Mail info@bpr-koeln.de

Bearbeitet:

Svenja Gest

Köln, April 2026

INHALTSVERZEICHNIS

1. Darstellung des Vorhabens 1

1.1 Planerische Beschreibung 1

2. Beschreibung des Untersuchungsgebietes und Ortsbesichtigung 2

2.1 Städtebauliche Situation 3

2.2 Verkehr 4

2.2.1 Kfz-Verkehr 4

2.2.2 Ruhender Verkehr 5

2.2.3 Radverkehr 6

2.2.4 Fußverkehr 6

2.2.5 ÖPNV 7

2.3 Freianlagen / Straßenbegleitgrün 7

2.4 Entwässerung 8

3. Begründung des Vorhabens 9

3.1 Vorgeschichte der Planung 9

3.2 Defizitanalyse 9

3.3 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse 10

4. Variantenuntersuchung und Variantenvergleich 11

4.1 Planungsschwerpunkte 11

4.2 Planungsrandbedingungen und Planungsgrundlagen 11

4.3 Beschreibung der untersuchten Varianten 12

4.3.1 Variantenübersicht 12

4.3.2 Variante 1 - Grundlegende Neuordnung des Straßenraums 13

4.3.3 Variante 2 - Bestandsorientierte Optimierung des Straßenraums 17

4.4 Leitungen 19

4.5 Entwässerung 20

4.6 Ausstattung 21

5. Höhentechnische Machbarkeit (Vorabschätzung) 22

1. Darstellung des Vorhabens

1.1 Planerische Beschreibung

Gegenstand der vorliegenden Planung ist die verkehrliche Überarbeitung der Schmidt-Blegge-Straße.

Ausgangspunkt der Maßnahme war eine ursprünglich vorgesehene Deckensanierung im Bestand. Im Zuge der Grundlagenermittlung sowie der detaillierten Bestandsanalyse wurde festgestellt, dass die vorhandenen Defizite nicht ausschließlich auf den baulichen Zustand der Fahrbahn zurückzuführen sind, sondern maßgeblich aus funktionalen und strukturellen Mängeln der Straßenraumgestaltung resultieren.

Vor diesem Hintergrund wurde der Planungsumfang erweitert. Ziel ist die Entwicklung einer regelkonformen, funktionalen und nachhaltigen Gesamtlösung für den Straßenraum unter Berücksichtigung aller Verkehrsarten sowie der angrenzenden Nutzungsansprüche.

Im Rahmen der Vorplanung wurden hierzu unterschiedliche Varianten zur Neuordnung des Straßenraums erarbeitet und bewertet.

2. Beschreibung des Untersuchungsgebietes und Ortsbesichtigung

Das Untersuchungsgebiet umfasst die Schmidt-Blegge-Straße einschließlich der angrenzenden Knotenpunkte und Nebenanlagen.

Die Straße liegt innerhalb eines überwiegend wohnbaulich geprägten Umfelds, weist jedoch gleichzeitig eine funktionale Durchmischung mit sozialen Einrichtungen auf. Im direkten Umfeld befinden sich u. a.:

- der TREFFpunkt AnnaHaus (Caritas)
- die Kindertagesstätte Montessori Kinderhaus „Rabauken“

Hieraus ergeben sich erhöhte Anforderungen an die Gestaltung des Straßenraums, insbesondere hinsichtlich der Verkehrssicherheit, Übersichtlichkeit sowie der Ausbildung sicherer Nebenanlagen.

Im Rahmen der Ortsbesichtigung wurden folgende wesentliche Merkmale festgestellt:

- abschnittsweise uneinheitliche und teilweise nicht regelkonforme Querschnittsaufteilungen
- fehlende klare Trennung zwischen Fahrbahn, ruhendem Verkehr und Nebenanlagen
- uneinheitliche und funktional nicht eindeutig definierte Seitenraumnutzungen
- eingeschränkte Nutzbarkeit der Gehwege
- örtlich eingeschränkte Sichtverhältnisse
- punktuelle Beeinträchtigungen durch Bewuchs im Seitenraum (z. B. Heckenüberwuchs)

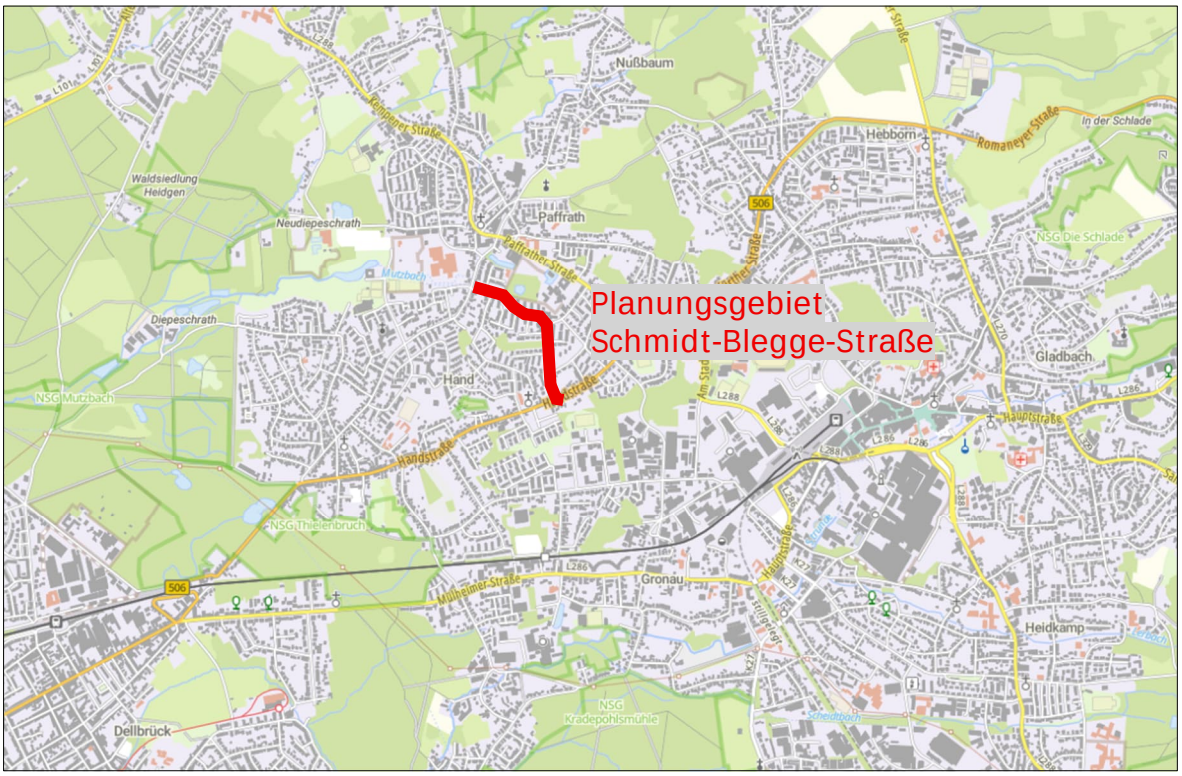


Abbildung 1: Übersichtskarte (Quelle: tim-online.nrw.de)

2.1 Städtebauliche Situation

Das Untersuchungsgebiet liegt innerhalb eines überwiegend wohnbaulich geprägten Quartiers mit ergänzenden sozialen und öffentlichen Einrichtungen.

Die Bebauung entlang der Schmidt-Blegge-Straße ist durch eine heterogene Struktur geprägt. Neben Wohnnutzungen sind vereinzelt auch soziale Einrichtungen sowie quartiersbezogene Nutzungen vorhanden.

Charakteristisch für den Straßenraum sind:

- teilweise uneinheitliche Gebäudeabstände
- unterschiedlich ausgeprägte Seitenräume
- wechselnde Straßenraumbreiten

Die Breite des Straßenraums im Untersuchungsgebiet liegt im Bestand bei ca. 10m.

Die Schmidt-Blegge-Straße ist streckenbezogen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h beschildert. Die angrenzenden Nebenstraßen befinden sich überwiegend innerhalb einer Tempo-30-Zone. Hieraus ergeben sich erhöhte Anforderungen an die Gestaltung des Straßenraums im Hinblick auf:

- Verkehrssicherheit
- Übersichtlichkeit
- sowie eine angemessene Geschwindigkeitsdämpfung

2.2 Verkehr

2.2.1 Kfz-Verkehr

Die Schmidt-Blegge-Straße übernimmt im örtlichen Straßennetz eine erschließende Verbindungsfunktion. Im Norden erfolgt der Anschluss an die Dellbrücker Straße, im Süden an die Handstraße (B 506). Die Handstraße stellt dabei eine klassifizierte Straße mit übergeordneter Verbindungsfunktion dar, während die Dellbrücker Straße ebenfalls eine wichtige Funktion im lokalen Straßennetz übernimmt.

Die Schmidt-Blegge-Straße dient somit der Verbindung zwischen angrenzenden Quartieren sowie der Erschließung der anliegenden Wohnbereiche.

Gemäß den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN, FGSV) ist die Schmidt-Blegge-Straße einer innerörtlichen Erschließungsstraße mit untergeordneter Verbindungsfunktion zuzuordnen. Die maßgebliche Funktion liegt in der Erschließung und kleinräumigen Verteilung des Verkehrs.

Die Verkehrsbelastung ist im betrachteten Abschnitt überwiegend durch Anliegerverkehr geprägt.

Der Straßenraum ist im Bestand grundsätzlich klassisch gegliedert in Fahrbahn und beidseitige Nebenanlagen. Diese Gliederung entspricht jedoch in ihrer Ausprägung nicht durchgängig den heutigen Anforderungen hinsichtlich Dimensionierung und Nutzungsansprüchen.

Vorfahrtsregelung

Die Schmidt-Blegge-Straße ist streckenbezogen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h beschildert. Die angrenzenden Nebenstraßen befinden sich hingegen innerhalb einer Tempo-30-Zone.

Die Schmidt-Blegge-Straße ist gegenüber den einmündenden Straßen bevorrechtigt. Die Vorfahrt wird über entsprechende Beschilderung (VZ 301) geregelt, sodass die zuführenden Einmündungen wartepflichtig ausgebildet sind.

Aufgrund der Vielzahl an einmündenden Straßen ergibt sich entlang der Schmidt-Blegge-Straße eine durchgängige Vorfahrtsregelung innerhalb des betrachteten Streckenabschnitts.

2.2.2 Ruhender Verkehr

Der ruhende Verkehr wird im Untersuchungsgebiet überwiegend im öffentlichen Straßenraum abgewickelt. Entlang der Schmidt-Blegge-Straße sind Stellplatzmarkierungen auf der Fahrbahn vorhanden, die eine geordnete Nutzung des Parkraums suggerieren.

Tatsächlich besteht jedoch keine entsprechende verkehrsrechtliche Regelung durch Beschilderung, sodass sich das entlang der streckenbezogen mit Tempo 30 beschilderten Schmidt-Blegge-Straße nach den allgemeinen Vorgaben der Straßenverkehrs-Ordnung richtet. Eine verbindliche Beschränkung des Parkens auf die markierten Flächen ist somit nicht gegeben. In der Folge entsteht eine Situation, in der eine scheinbar geregelte Parkordnung vorliegt, diese jedoch rechtlich nicht abgesichert ist und entsprechend uneinheitlich genutzt wird.

Zusätzlich ist das Untersuchungsgebiet durch einen hohen Anteil an privaten Stellplätzen auf den Grundstücken sowie entsprechenden Zufahrten geprägt. Dies führt zu häufigen Ein- und Ausparkvorgängen sowie zu einer zusätzlichen Überlagerung der Verkehrsflächen im Seitenraum.

Im Zuge der Ortsbesichtigung wurde darüber hinaus festgestellt, dass Fahrzeuge teilweise in unmittelbarer Nähe von Einmündungen und Grundstückszufahrten abgestellt werden. Dies betrifft insbesondere Bereiche, in denen aus verkehrlicher Sicht Sichtdreiecke freizuhalten sind. Durch das Parken in diesen Bereichen werden die Sichtbeziehungen zwischen ein- und ausfahrenden Fahrzeugen sowie dem fließenden Verkehr

eingeschränkt, wodurch die Verkehrssicherheit im Knotenpunkt- und Zufahrtsbereich beeinträchtigt wird.

Insgesamt ergibt sich im Bestand eine formal nicht eindeutig geregelte und in Teilen sicherheitsrelevante Parksituation, bei der die vorhandene Markierung keine ausreichende Steuerungswirkung entfaltet.

2.2.3 Radverkehr

Der Radverkehr wird im Untersuchungsgebiet derzeit durchgängig im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Gesonderte Radverkehrsanlagen sind im Bestand nicht vorhanden. Vor dem Hintergrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ist diese Führungsform grundsätzlich möglich. Gleichwohl ergeben sich im Bestand funktionale Einschränkungen insbesondere durch den ruhenden Verkehr im Seitenraum. Hier sind vor allem Konfliktpotenziale im Zusammenhang mit ein- und ausparkenden Fahrzeugen sowie im Bereich geöffneter Fahrzeugtüren zu nennen.

2.2.4 Fußverkehr

Für den Fußverkehr stehen im Untersuchungsgebiet beidseitig Gehwege zur Verfügung. Diese weisen im Bestand jedoch überwiegend unzureichende Breiten auf und entsprechen in ihrer Ausprägung nicht durchgängig den heutigen Anforderungen an eine sichere und komfortable Fußverkehrsführung. Die Nutzbarkeit der Gehwege ist darüber hinaus durch bauliche Schäden, insbesondere Unebenheiten und Wurzelaufbrüche, eingeschränkt. Zusätzlich führen punktuelle Einengungen sowie funktionale Überlagerungen im Seitenraum zu weiteren Beeinträchtigungen. Vor dem Hintergrund der angrenzenden Wohnnutzung sowie der vorhandenen sozialen Einrichtungen kommt dem Fußverkehr innerhalb des Untersuchungsgebietes eine besondere Bedeutung zu. Insbesondere in den Bereichen der Zugänge und Querungsbeziehungen bestehen erhöhte Anforderungen an die Sicherheit, Übersichtlichkeit und Barrierearmut der Verkehrsanlagen.

2.2.5 ÖPNV

Im Untersuchungsgebiet wird die Schmidt-Blegge-Straße durch den öffentlichen Personennahverkehr erschlossen. Entlang des betrachteten Abschnitts befinden sich insgesamt sechs Bushaltestellen der Linie 435 der WUPSI, jeweils drei Haltestellen pro Fahrtrichtung.

Die Haltestellen sind im Bestand als Fahrbahnrandhaltestellen ausgebildet und werden direkt aus dem fließenden Verkehr heraus angefahren. Hierdurch kommt es im Haltestellenbereich zu einer temporären Inanspruchnahme der Fahrbahn.

Im Betriebsablauf ist grundsätzlich von einem Begegnungsfall zwischen Linienbussen auszugehen, auch wenn dieser nur mit geringer Häufigkeit auftritt. Die Dimensionierung des Straßenraums ist daher so auszulegen, dass Begegnungsfälle zwischen Linienbussen grundsätzlich möglich sind.

Die Haltestellen sind aktuell nicht barrierefrei ausgebaut.

2.3 Freianlagen / Straßenbegleitgrün

Im Untersuchungsgebiet sind derzeit vereinzelt Grünflächen sowie Baumstandorte vorhanden. Entlang der Schmidt-Blegge-Straße treten Baumstandorte punktuell, insbesondere im Bereich der Längsparkstände, auf, ohne eine durchgängige Straßenraumbegrünung auszubilden.

Eine stärkere Ausprägung von Freianlagen ist im Bereich des Knotenpunkts Schmidt-Blegge-Straße / Kettelerstraße vorhanden, der mit seinen Grünflächen und Baumbeständen einen prägenden Freiraum im Untersuchungsgebiet darstellt.

Ergänzend hierzu befindet sich in Verlängerung der Josefstraße hinter der Haltestelle Kaiser-Sonnenschein-Straße ein Grünzug. Im Bereich der Kolpingstraße ist zudem ein von Bäumen gesäumter Spielplatz vorhanden.

Insgesamt sind die Grünstrukturen punktuell vorhanden, jedoch nicht durchgängig in den Straßenraum integriert.

2.4 Entwässerung

Die Entwässerung findet derzeitig über Sinkkästen mit Anschluss an das öffentliche Kanalsystem statt.

3. Begründung des Vorhabens

3.1 Vorgeschichte der Planung

Die Maßnahme wurde zunächst als reine Erhaltungsmaßnahme (Deckensanierung) initiiert.

Im Zuge der weiteren Bearbeitung wurde jedoch deutlich, dass eine isolierte bauliche Instandsetzung der Fahrbahn nicht geeignet ist, die bestehenden Defizite im Straßenraum nachhaltig zu beheben.

3.2 Defizitanalyse

Im Bestand wurden folgende wesentliche Defizite festgestellt:

- fehlende eindeutige und regelkonforme Gliederung des Straßenraums
- Nutzungskonflikte zwischen
  - fließendem Verkehr
  - ruhendem Verkehr
  - Fußverkehr
- abschnittsweise unzureichende bzw. nicht regelgerechte Gehwegbreiten
- fehlende oder unzureichende Berücksichtigung des Radverkehrs
- funktionale Defizite im Bereich der Knotenpunkte
- eingeschränkte Sichtverhältnisse durch Einbauten und Bewuchs
- uneinheitliche und funktional nicht klar definierte Seitenräume
- bauliche Schäden im Gehwegbereich (insbesondere Wurzelaufbrüche) mit daraus resultierenden Unebenheiten und Höhendifferenzen
- eingeschränkte Fahrgassenbreiten durch ungeordnetes Parken, wodurch der Begegnungsfall abschnittsweise nicht durchgängig gewährleistet ist
- zusätzliche Einengungen und Sichtbeeinträchtigungen durch Heckenüberwuchs, insbesondere im Bereich von Zufahrten und Einmündungen

Die vorhandenen Schäden führen zu einer eingeschränkten Begehbarkeit und erhöhen die Stolper- und Unfallgefahr für alle Verkehrsteilnehmer.

Die bestehenden Defizite wirken sich insgesamt auf die Verkehrssicherheit sowie die Nutzungsqualität des Straßenraums aus und betreffen sämtliche Verkehrsarten.

3.3 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

Die Schmidt-Blegge-Straße dient überwiegend der Erschließung der angrenzenden Wohnbebauung.

Der ruhende Verkehr wird größtenteils im öffentlichen Straßenraum abgewickelt.

Im Bestand erfolgt das Parken teilweise ungeordnet im gesamten Straßenraum, da keine zonale Regelung besteht und somit keine rechtliche Beschränkung auf markierte Flächen gegeben ist.

Aufgrund der angrenzenden Nutzungen ist zusätzlich von einem erhöhten Fußverkehrsaufkommen auszugehen, insbesondere in den Eingangs- und Zugangsbereichen der sozialen Einrichtungen.

Die bestehenden Defizite resultieren weniger aus einer Überlastung der Verkehrsanlage, sondern aus einer nicht ausreichend strukturierten und funktional nicht klar geregelten Verkehrsraumaufteilung.

4. Variantenuntersuchung und Variantenvergleich

4.1 Planungsschwerpunkte

Für die Überarbeitung der Schmidt-Blegge-Straße wurden im Rahmen der Vorplanung folgende Planungsschwerpunkte definiert:

- Herstellung einer klar gegliederten und regelkonformen Straßenraumaufteilung
- Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsarten
- Reduzierung von Nutzungskonflikten zwischen
  - fließendem Verkehr
  - ruhendem Verkehr
  - Fußverkehr
- Sicherstellung einer durchgängigen und barrierearmen Gehweginfrastruktur
- Ordnung und rechtssichere Steuerung des ruhenden Verkehrs
- Verbesserung der Sichtverhältnisse im Straßenraum
- Berücksichtigung der angrenzenden Nutzungen mit erhöhtem Querungsbedarf
- Herstellung eines insgesamt funktionsgerechten Straßenraums

Ein besonderer Schwerpunkt liegt auf der Ausbildung sicherer und barrierefreier Querungsstellen, insbesondere im Bereich des zentralen Knotenpunktes.

4.2 Planungsrandbedingungen und Planungsgrundlagen

Die Planung erfolgt unter Berücksichtigung folgender Randbedingungen:

- bestehende Straßenraumbegrenzungen und angrenzende Bebauung
- überwiegende Erschließungsfunktion der Schmidt-Blegge-Straße
- begrenzte Flächenverfügbarkeit im Bestand
- Sicherstellung der Befahrbarkeit für Ver- und Entsorgungsverkehr
- Berücksichtigung der angrenzenden Nutzungen (Wohnen, soziale Einrichtungen)

- vorhandene Defizite im Seitenraum und in der Verkehrsführung

Darüber hinaus ist die Gewährleistung ausreichender Fahrgassenbreiten unter Berücksichtigung des Begegnungsfalls ein wesentliches Kriterium der Planung.

Der Planung liegen zugrunde:

- Vermessungsgrundlagen / Bestandspläne
- Ortsbesichtigung und Bestandsanalyse
- Ergebnisse der Defizitanalyse
- einschlägige Regelwerke (u. a. RASt, RStO, Empfehlungen zur Barrierefreiheit)

Die Dimensionierung der Verkehrsflächen erfolgt unter Berücksichtigung der Anforderungen an innerörtliche Erschließungsstraßen.

4.3 Beschreibung der untersuchten Varianten

4.3.1 Variantenübersicht

Im Rahmen der Vorplanung wurden zwei Varianten zur Neuordnung des Straßenraums der Schmidt-Blegge-Straße entwickelt und untersucht.

Variante 1 umfasst eine grundlegende und durchgängige Neuordnung des Straßenraums mit klarer funktionaler Gliederung und einer möglichst weitgehenden Behebung der identifizierten Defizite.

Variante 2 stellt demgegenüber eine bestandsorientierte Optimierung mit reduziertem Eingriffsumfang dar, bei der Verbesserungen innerhalb der bestehenden Strukturen erfolgen.

Ein wesentlicher Unterschied zwischen den Varianten besteht in den geometrischen und höhenmäßigen Gestaltungsmöglichkeiten des Straßenraums.

Während in Variante 1 durch die vollständige Neuordnung des Straßenquerschnitts eine freie Ausbildung der Gradiente sowie der angrenzenden Nebenanlagen möglich ist, unterliegt Variante 2 aufgrund des vorgesehenen bestandsorientierten Ausbaus im Wesentlichen einem Zwang zur Beibehaltung der bestehenden Höhenlage.

Dies hat insbesondere Auswirkungen auf:

- die Ausbildung und Anpassung der Gehweganlagen
- die Gestaltung von Einmündungsbereichen
- die Umsetzung von Bordvorziehungen
- sowie die Herstellung barrierefreier Querungsstellen

In Variante 1 können diese Elemente unter Berücksichtigung der geltenden Regelwerke geometrisch und höhenmäßig optimal ausgebildet werden.

Demgegenüber sind die Möglichkeiten in Variante 2 aufgrund der Bindung an die bestehende Gradiente sowie angrenzende Zwangspunkte deutlich eingeschränkt, sodass insbesondere bei der Anpassung von Nebenanlagen und Knotenpunktbereichen keine vollständige regelkonforme Ausbildung in allen Bereichen gewährleistet werden kann.

Die nachfolgende Beschreibung stellt die wesentlichen Merkmale der beiden Varianten dar und dient als Grundlage für den anschließenden Variantenvergleich.

4.3.2 Variante 1 - Grundlegende Neuordnung des Straßenraums

Variante 1 sieht eine vollständige und durchgängige Neuordnung des Straßenraums vor. Ziel ist die Herstellung einer klar strukturierten, regelkonformen und dauerhaft funktionsfähigen Verkehrsraumaufteilung, die den Anforderungen aller Verkehrsarten gerecht wird.

Querschnittsaufteilung

Die Querschnitte werden vollständig neu gegliedert und orientieren sich an einer klaren funktionalen Aufteilung:

5,50 m – 6,00 m	Fahrbahn
2,00 m	Parken (Längsparken)
0,50 m	Sicherheitstrennstreifen (Radverkehr)
2,50 m	Gehwege (eine Seite durchgängig)
variabel	Gehweg (gegenüberliegende Seite = verbleibende Restbreite des Querschnitts)

Die Querschnittsgestaltung gewährleistet eine eindeutige Trennung der Verkehrsarten, ausreichende Fahrgassenbreiten sowie eine durchgängige und sichere Gehweginfrastruktur.

Ruhender Verkehr

Der ruhende Verkehr wird vollständig neu geordnet:

- durchgängige Markierung der Stellplätze mit 2,00 m Breite
- klare räumliche Zuordnung der Parkflächen
- Vermeidung ungeordneten Parkens im Straßenraum

Ergänzend erfolgt die Ausweisung einer:

- Parkverbotszone (VZ 290.1 / 290.2 StVO)
- mit Zusatzzeichen ZZ 1020-30 „Parken in gekennzeichneten Flächen erlaubt“

Parken ist somit ausschließlich innerhalb markierter Flächen zulässig.

Hinweis:
Markierungen allein entfalten keine rechtliche Bindung. Erst durch die zonale Beschilderung wird eine durchsetzbare Regelung des ruhenden Verkehrs geschaffen.

Gehwege und Seitenräume

Im Bestand weisen die Gehwege beidseitig überwiegend unzureichende Breiten sowie bauliche Defizite auf.

- Gehwegbreiten abschnittsweise unterhalb regelgerechter Mindestmaße
- eingeschränkte Nutzbarkeit im Begegnungsfall
- bauliche Mängel (u. a. Unebenheiten durch Wurzelaufbrüche)
- funktionale Überlagerungen mit ruhendem Verkehr

Eine beidseitige regelkonforme Ausbildung der Gehwege ist unter den vorhandenen Randbedingungen nicht realisierbar.

Vor diesem Hintergrund erfolgt in Variante 1 eine bewusste Schwerpunktsetzung auf eine Gehwegseite:

- Herstellung eines durchgängigen Gehwegs mit mindestens 2,50 m Breite
- Auswahl der Gehwegseite unter Berücksichtigung:
  - angrenzender Nutzungen
  - Wegeverbindungen
  - Erreichbarkeit von Einrichtungen
  - Aufenthalts- und Bewegungsbedarfen

Die gegenüberliegende Gehwegseite wird mit der verbleibenden Restbreite ausgebildet.

Diese Lösung stellt einen zielgerichteten Kompromiss dar, der unter den gegebenen Randbedingungen die bestmögliche Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur ermöglicht.

Durch die Bündelung der Flächen auf eine Seite kann:

- eine durchgängig sichere und nutzbare Gehwegverbindung geschaffen werden
- der Begegnungsfall für Fußgänger gewährleistet werden
- die Qualität des Fußverkehrsraums insgesamt deutlich verbessert werden

Zentraler Knotenpunkt

Der zentrale Knotenpunkt wird grundlegend neugestaltet und stellt einen Schwerpunkt der Planung dar.

- Aufpflasterung / Niveauanhebung
  - Hervorhebung des Knotenpunktbereichs
  - geschwindigkeitsdämpfende Wirkung
- Barrierefreie Querungsstellen
  - Bordabsenkungen (0 cm / 3 cm)
  - taktile Leitelemente
- Anpassung der Einmündungen
  - Verbreiterung und Neuordnung der Anschlussbereiche
  - Verbesserung der Sichtverhältnisse
  - Verkürzung der Querungswege
- Geometrische Optimierung
  - klare Führung des Kfz-Verkehrs
  - Reduzierung überdimensionierter Fahrflächen

Höhenlage / Gradiente

Die Ausbildung der Gradiente erfolgt im Rahmen der Neuordnung des Straßenraums mit deutlich erweiterten gestalterischen Möglichkeiten, ist jedoch an die vorhandenen Randbedingungen gebunden.

- Anpassung der Höhenlage im gesamten Straßenraum möglich
- Herstellung einer funktionsgerechten und einheitlichen Längs- und Querneigung
- Optimierung der Entwässerungssituation

Dabei ist zu berücksichtigen, dass:

- Anschlusshöhen an angrenzende Grundstücke und Zufahrten einzuhalten sind
- vorhandene Höhenzwänge im Seitenraum bestehen

Eine vollständig freie Ausbildung der Gradiente ist somit nicht möglich, jedoch besteht ein ausreichender Gestaltungsspielraum, um die Nebenanlagen und Knotenpunktbereiche regelkonform und funktional auszubilden.

Gesamtcharakteristik

Variante 1 stellt eine umfassende und nachhaltige Neuordnung des Straßenraums dar, bei der sowohl die funktionalen als auch die baulichen Defizite des Bestands vollständig berücksichtigt und weitgehend behoben werden.

Durch die klare Gliederung des Straßenquerschnitts, die regelkonforme Ausbildung der Verkehrsflächen sowie die gezielte Neuordnung des ruhenden Verkehrs entsteht eine eindeutige und robuste Verkehrsraumstruktur, die eine sichere und konfliktarme Nutzung für alle Verkehrsarten ermöglicht.

Ein besonderer Mehrwert ergibt sich aus der gezielten Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur, bei der durch die Bündelung der Gehwegflächen auf eine Seite eine durchgängig nutzbare und ausreichend dimensionierte Gehwegverbindung geschaffen wird.

Darüber hinaus ermöglicht die Anpassung der Gradiente – unter Berücksichtigung der bestehenden Zwangspunkte – eine funktional optimierte Ausbildung der Nebenanlagen und Knotenpunktbereiche, insbesondere im Hinblick auf die Umsetzung barrierefreier Querungsstellen.

Insgesamt führt Variante 1 zu einer deutlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit, der Nutzungsqualität sowie der langfristigen Funktionsfähigkeit des Straßenraums und stellt damit eine zukunftsfähige und regelkonforme Gesamtlösung dar.

4.3.3 Variante 2 - Bestandsorientierte Optimierung des Straßenraums

Variante 2 sieht eine eingriffsminimierte Optimierung im Bestand vor. Die vorhandene Straßenraumaufteilung bleibt weitgehend erhalten, wobei gezielte Maßnahmen zur funktionalen Verbesserung umgesetzt werden.

Querschnittsaufteilung

Die bestehende Querschnittsaufteilung wird im Wesentlichen beibehalten.

- Fahrbahnbreiten bleiben weitgehend unverändert, die Oberflächen werden umfassend saniert
- keine grundlegende Neuordnung der Nebenanlagen
- Gehwege werden nicht grundlegend neu strukturiert oder verbreitert, jedoch erfolgen punktuelle Anpassungen insbesondere in Einmündungsbereichen sowie im Bereich des Spielplatzes

Ruhender Verkehr

- Anpassung und Markierung der Stellplätze auf 2,00 m Breite
- regelkonforme Ausbildung der Parkstände innerhalb der bestehenden Flächen

Radverkehr

- Führung im Mischverkehr auf der Fahrbahn
- Ergänzung eines 0,50 m breiten Sicherheitstrennstreifens zwischen Parkständen und Fahrbahn

Verbesserung der Sicherheit im Bereich des ruhenden Verkehrs, jedoch innerhalb der bestehenden Fahrbahnrändern.

Gehwege und Seitenräume

Die Gehwege und Seitenräume werden nicht grundlegend überarbeitet.

- Beibehaltung der bestehenden Gehwegbreiten
- keine durchgängige Anpassung oder Vereinheitlichung
- jedoch umfassende Sanierung der Oberflächen

Bestehende Defizite bleiben abschnittsweise erhalten:

- unzureichende Gehwegbreiten
- eingeschränkte Nutzbarkeit im Begegnungsfall
- Konflikte mit ruhendem Verkehr
- Beeinträchtigungen durch Bewuchs

Eine nachhaltige Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur kann nicht vollständig erreicht werden

Zentraler Knotenpunkt

Der zentrale Knotenpunkt wird – analog zu Variante 1 – angepasst, jedoch unter den Randbedingungen des Bestands.

- punktuelle Aufpflasterung bzw. Anpassung der Oberfläche
- Herstellung barrierearmer Querungsstellen (eingeschränkt möglich)

Einmündungsbereiche:

- Verkleinerung der Kurvenradien
- Reduzierung der Einmündungstrichter
- Verkürzung der Querungslängen für den Fußverkehr

Verbesserung der Querbarkeit und der Übersichtlichkeit im Knotenpunktbereich

Höhenlage / Gradiente

In Variante 2 erfolgt die Ausbildung der Gradiente im Wesentlichen unter Beibehaltung der bestehenden Höhenlage.

- Orientierung am vorhandenen Fahrbahnniveau
- keine durchgängige Anpassung der Längs- und Querneigung
- nur punktuelle Eingriffe im Bereich der Maßnahmen

Insbesondere bei der Anpassung der Einmündungen gilt:

- Anschluss an das bestehende Fahrbahnniveau zwingend erforderlich
- keine grundlegende Neuprofilierung möglich

Zusätzlich bestehen weiterhin:

- Zwangspunkte durch angrenzende Grundstücke
- bestehende Höhenverhältnisse im Seitenraum

Die geometrischen und höhenmäßigen Anpassungsmöglichkeiten sind dadurch deutlich eingeschränkt, sodass insbesondere:

- Bordvorziehungen
- Nebenanlagenanpassungen
- barrierefreie Querungsstellen

nur eingeschränkt und nicht durchgängig regelkonform umgesetzt werden können.

Gesamtcharakteristik

Variante 2 stellt eine funktionale Verbesserung des Bestands mit geringem Eingriffsumfang dar.

- wirtschaftlich günstiger Ansatz
- kurzfristig umsetzbar

jedoch:

- verbleibende strukturelle Defizite
- eingeschränkte Verkehrssicherheit
- keine durchgängige Barrierefreiheit
- begrenzte gestalterische und funktionale Optimierungsmöglichkeiten

4.4 Leitungen

Im Zuge der weiteren Planung ist eine Abstimmung mit den zuständigen Versorgungsträgern erforderlich. Die Erstellung von Leitungsbestandsplänen stellt eine Besondere Leistung in der Leistungsphase 2 dar und ist nicht Gegenstand der vorliegenden Beauftragung.

Aufgrund der geplanten Eingriffe in den Straßenraum ist das Vorhandensein von Bestandsleitungen z. B. Wasser, Gas, Strom, Telekommunikation zu berücksichtigen.

Variante 1:

Durch die umfassende Neuordnung des Straßenquerschnitts und die Anpassung der Nebenanlagen ist mit möglichen Konflikten im Bereich von Bordanpassungen, Gehwegausbau oder Knotenpunktbereichen zu rechnen, ggf. sind Anpassungs- oder Sicherungsmaßnahmen erforderlich.

Variante 2:

Aufgrund der weitgehenden Beibehaltung des Bestands beschränken sich die Eingriffe punktuelle insbesondere im Bereich von Einmündungen und Aufpflasterungen. Insgesamt besteht hier ein geringerer Einfluss auf vorhandene Leitungen.

4.5 Entwässerung

Die Entwässerung des Straßenraums ist im weiteren Planungsverlauf unter Berücksichtigung der geplanten Straßenraumgestaltung zu überprüfen und anzupassen.

Variante 1:

Durch die vollständige Neuordnung des Straßenquerschnitts und das Versetzen der Bordanlagen im Streckenverlauf ist eine Anpassung der Entwässerung erforderlich.

- Anpassung der Straßenabläufe entsprechend der neuen Bordführung
- Überprüfung und ggf. Neuordnung der Rinnenführung
- Sicherstellung eines geordneten Oberflächenabflusses unter Berücksichtigung der neu ausgebildeten Gradiente

Variante 2:

In Variante 2 erfolgt keine grundlegende Änderung des Straßenquerschnitts, es besteht nur punktueller Anpassungsbedarf.

- Entwässerung bleibt im Wesentlichen im Bestand erhalten
- Anpassungen sind lediglich im Bereich der Aufpflasterungen und Einmündungen erforderlich

4.6 Ausstattung

Überquerungsstellen und Knotenpunkte werden barrierefrei auf Basis der gängigen Richtlinien mit Rippen- und Noppenplatten ausgestattet.

Der Planungsbereich erhält eine Grundausstattung mit Markierung und Beschilderung; von einschlägigen Richtlinien abweichende Maßnahmen sind nicht vorgesehen.

Die wegweisende Beschilderung orientiert sich an den festgelegten Standards.

5. Höhentechnische Machbarkeit (Vorabschätzung)

Im Rahmen der Vorplanung erfolgt keine detaillierte höhentechnische Ausarbeitung. Gleichwohl ist eine grundsätzliche Einschätzung der höhenmäßigen Machbarkeit der vorgesehenen Maßnahmen erforderlich.

Die geplanten Eingriffe in den Straßenraum, insbesondere im Bereich der Bordanlagen, der Nebenanlagen sowie punktueller Anpassungen in Einmündungs- und Knotenpunktbereichen, führen zu Anforderungen an die Ausbildung der Querneigungen der Fahrbahn und der angrenzenden Flächen unter Berücksichtigung der einschlägigen Regelwerke. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Fahrbahn im Zuge einer vorgesehenen Deckensanierung weitgehend an die bestehende Höhenlage gebunden ist und somit nur begrenzte Anpassungsmöglichkeiten bestehen. Gleichzeitig ergeben sich im Bereich der Gehwege zusätzliche Zwangspunkte durch die angrenzenden Grundstücke, insbesondere an der Hinterkante der Nebenanlagen, wodurch die höhenmäßige Gestaltung weiter eingeschränkt wird.

Der höhentechnische Anpassungsbedarf ergibt sich insbesondere dort, wo Bordanlagen im Streckenverlauf verschoben werden, in Einmündungsbereichen Anpassungen erfolgen oder barrierefreie Querungsstellen hergestellt werden sollen. Zur Lösung dieser Randbedingungen stehen mehrere technische Ansatzmöglichkeiten zur Verfügung.

Option1: Eine wesentliche Möglichkeit besteht in der Anpassung der Höhenlage über Fräs- und Aufbauhöhen. Durch das gezielte Fräsen von Deck- und Binderschichten sowie gegebenenfalls auch von Teilen der Tragschicht kann innerhalb des vorhandenen Straßenaufbaus eine Regulierung der Höhenlage erfolgen. Voraussetzung hierfür ist, dass die verbleibende Tragschicht weiterhin in der Lage ist, die Anforderungen der zugrunde liegenden Belastungsklasse aufzunehmen. In diesem Zusammenhang ist eine fachliche Bewertung durch ein Bodengutachten beziehungsweise eine geotechnische Stellungnahme erforderlich.

Option2: Ergänzend hierzu stellt die Anpassung der Bordhöhen eine weitere Stellgröße dar. Durch eine gezielte Reduzierung oder Variation der Bordhöhen kann die Ausbildung der erforderlichen Querprofile unterstützt und ein funktionaler Anschluss zwischen Fahrbahn und Nebenanlagen hergestellt werden.

Option 3: Darüber hinaus kann unter Berücksichtigung der örtlichen topografischen Verhältnisse geprüft werden, inwieweit eine Anpassung der Querneigung im Zusammenspiel mit der vorhandenen Längsneigung möglich ist. Da im Untersuchungsgebiet abschnittsweise erhöhte Längsneigungen vorliegen, kann die resultierende Gesamtneigung aus der Überlagerung von Längs- und Querneigung weiterhin den Anforderungen der einschlägigen Regelwerke entsprechen. Eine solche Lösung kann im Einzelfall dazu beitragen, die geometrischen Randbedingungen einzuhalten, ohne umfangreiche Eingriffe in den Bestand vornehmen zu müssen, ist jedoch im weiteren Planungsverlauf jeweils gesondert zu prüfen und fachlich zu begründen.

Insgesamt ist festzuhalten, dass die höhentechnische Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen grundsätzlich möglich erscheint. Der erforderliche Anpassungsumfang hängt dabei maßgeblich von der jeweiligen Eingriffstiefe ab und ist im weiteren Planungsverlauf unter Berücksichtigung der vorhandenen Randbedingungen sowie der Ergebnisse der Baugrunduntersuchung weiter zu konkretisieren.

Köln, den 16.04.2026

BPR Ingenieure GmbH & Co.KG

Schmidt-Blegge-Straße
Carl-Bertelsmann-Straße
Optimierung der Querschnittsaufteilung
• Verbreiterung Gehweg
• Schaffung einer einseitig regelkonformen Radwegführung (B= 2,50m)
• Der Radweg soll über Grünstreifen auf Grund der engen Straßenverhältnisse auf Gehweg geführt werden
Schaffung einer Querungshilfe
Schaffung einer Querungshilfe inklusive Bordstein
Schaffung einer Querungshilfe
Fußgängerfurt wird aufgehoben
Furt- und Radwegführung optimieren
Furt- und Radwegführung optimieren
Querungshilfe erforderlich
Querungshilfe erforderlich
Querungshilfe erforderlich

N
Legende:
Kataster
Gebäude Bestand
Postelischumente / Poststeckgeräten
Verkehrsregelungsanlage
Fahrbahn
Radpfad
Gehweg
Grundstücksarbeiten
Maschinenhalteflache / Aufstellzone
Haltestelle Planung
Grünfläche
Baum Bestand
Haltestelle Bestand
Baum Planung
Haltestelle Planung
Radkappen
Handrand
Randbord
Tiefbord
Trennung Material / Funktion
Pennellierung
Hinweistexten
Rückbau
Anzahl Stellplätze Bestand = 47
Anzahl Stellplätze Planung = 29
Schmidt-Blegge-Straße
Bahnsteig
Bahnsteig
Bahnsteig

Auswertung Öffentlichkeitsbeteiligung vom 4.12.26 und 5.12.26

Planung Schmidt-Blegge-Straße

Auswertung

V	wird in allen Varianten berücksichtigt
V1, V2	wird nur berücksichtigt in Variante 1, 2
-	wird nicht berücksichtigt
z. K.	zur Kenntnis

Kategorie	Inhalt	Auswertung	Begründung
Allgemeines	mehr Parkplätze von Nöten	z. K.	Parkdruck
bauliche Maßnahme	Sicht der Parkplätze gegenüber von "von-Ketteler-Straße" optimieren	V	
bauliche Maßnahme	Mini-Kreisverkehr	-	keine Flächenverfügbarkeit
bauliche Maßnahme	Sackgasse, Sperre an "von-Ketteler-Straße"	z. K.	
bauliche Maßnahme	mehr Baume	z. K.	
Markierung/Beschilderung	Niemand hält sich an die markierten Parkflächen	V	Begegnungsverkehre kaum möglich
Markierung/Beschilderung	LKW halten stellenweise in der Schmidt-Blegge Straße	V	um LKW-Parken zu gewährleisten
Verkehrsführung	Sichtfelder an der Dellbrücker Straße verbessern	V	
Verkehrsführung	Durchgangsverkehr reduzieren	V	
Verkehrsführung	Einbahnstraße prüfen	-	nicht geeignet
Verkehrsführung	Fahrradstraße prüfen	-	nicht geeignet
Verkehrssicherheit	Geschwindigkeitsüberwachung einrichten/Kontrollen durchführen	z.K.	
Verkehrssicherheit	Tempo 20 km/h prüfen	-	wurde überprüft und Anordnung nicht möglich
Verkehrssicherheit	Busse fahren zu schnell	z. K.	Abstimmung mit Wupsi stattgefunden
Sonstiges	Berliner Gully/Grüner Gully	z. K.	
Sonstiges	Eltern-Taxis Drecker Wiese	z. K.	

Ö 13

Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister
Federführender Fachbereich
Stadtentwicklung

Mitteilungsvorlage

Drucksachen-Nr. 0363/2026
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	30.06.2026	zur Kenntnis

Tagesordnungspunkt

Sachstand weiteres Vorgehen Fahrradstraßen

Kurzzusammenfassung:

Kurzbegründung:

(…)

Risikobewertung:

(…)

Finanzielle Auswirkungen:

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

Weitere notwendige Erläuterungen:

(…)

Inhalt der Mitteilung:

Anlass:

Das innerstädtische Radverkehrsnetz wurde in der Ausschusssitzung vom 13.02.2024 (Drucksachennr. 0710/2023, TOP 11, mehrheitlich gegen die Stimmen der Fraktion Freie Wähler) beschlossen. Damit wurde ein wichtiges Konzept zur Förderung und Stärkung der Radverkehrsinfrastruktur im Nebenstraßennetz sowie die grundsätzliche Berücksichtigung von Radverkehr auf den Hauptverkehrsstraßen eingeführt. Ziel des Konzepts ist insbesondere die Herstellung eines zusammenhängenden und durchgehend komfortablen und sicheren Radverkehrsnetzes. Dies korrespondiert auch grundsätzlich mit dem 2016 beschlossenen Mobilitätskonzept der Stadt Bergisch Gladbach. Mit Beschluss der einzelnen Radrouten wurden auch konkrete Streckenabschnitte zur Planung und Einrichtung von Fahrradstraßen beschlossen. Auf der Radroute F2 von Refrath nach Bensberg sind die Straßenabschnitte Im Buchenkamp, Buchenkampsweg, Siegenstraße, Wickenpfädchen, Friesenstraße, Hasenweg, Kaule und Gartenstraße als solche genannt (Beschlusspunkt TOP 11, II).

Nach intensiven Planungen, Öffentlichkeitsbeteiligungen und Abwägungen konnten im Sommer 2025 die ersten Abschnitte der Radroute F2 umgesetzt werden: Der Hasenweg und die Nachtigallenstraße wurden jeweils als Fahrradstraße eingerichtet, die Parkstraße radverkehrsfreundlicher gestaltet. Zusätzlich wurden auf den Streckenabschnitten der beiden Fahrradstraßen Halteverbotszonen eingerichtet. Gleichzeitig erfolgten die Planungen und Beteiligungen zur Siegenstraße und der Friesenstraße, welche sich zwischenzeitlich in der Umsetzung oder kurz davor befinden. Auch die Planungen für die weiteren Abschnitte der Route wurden angestoßen: Die Fahrradstraßen Wickenpfädchen, Kaule und Gartenstraße und auch die nicht als Fahrradstraße beschlossenen Straßen Kastanienallee und Waldgürtel befinden sich in den ersten Planungsphasen mit Ziel einer zeitnahen Umsetzung. Der Netzgedanke steht dabei im besonderen Fokus, die Radroute F2 soll in absehbarer Zeit durchgehend optimiert und für den Radverkehr mit den geeignetsten Maßnahmen je Abschnitt ausgestattet werden.

Nach Inbetriebnahme der ersten Fahrradstraßen im vergangenen Jahr hat sich nach erster Eingewöhnung verkehrlich die neue Verkehrs- und Parksituation ohne besondere Vorkommnisse gut eingespielt: Unfälle, erheblicher Parkdruck in den Nebenstraßen oder andere negative Effekte waren nicht zu verzeichnen.

Im Frühjahr 2026 hat nun das Verwaltungsgericht Köln, nach rechtlicher Überprüfung einer Klage gegen die Einrichtung der Fahrradstraße Hasenweg die der Umsetzung und Inbetriebnahme der Fahrradstraße vorgelagerte verkehrsrechtliche Anordnung per Eilbeschluss für rechtswidrig erklärt. Das Verwaltungsgericht stellte dazu fest, dass richtigerweise ein beschlossenes städtisches Verkehrskonzept vorliegt und konkrete verkehrsmäßige Planungen bestehen, die einen Bezug zur geordneten städtebaulichen Entwicklung aufweisen. Die vorhandene Datengrundlage wird jedoch noch nicht als ausreichend erachtet. So werden insbesondere für den ruhenden Verkehr eine Bestandsanalyse und die Ermittlung konkreter Nutzungsbedarfe gefordert. Auch die durchgeführte Erhebung zur Verkehrsbelastung ist nach Auffassung des Gerichts noch nicht ausreichend belastbar. Diese unvollständige Tatsachengrundlage, so das Gericht, führt im Ergebnis dazu, dass die verkehrsrechtliche Anordnung dergestalt auf keine rechtliche Grundlage nach StVO gestützt werden kann.

Diese Entscheidung akzeptiert die Verwaltung. Als Konsequenz wurden im Hasenweg als auch allen weiteren bereits umgesetzten oder in der Umsetzung befindlichen Straßenabschnitten die Markierungen und Beschilderungen in Zusammenhang mit Fahrradstraßen bis auf Weiteres unwirksam gemacht. Dem Eilbeschluss wurde damit entsprochen.

Weiteres Vorgehen Hasenweg:

Das Verwaltungsgericht hat der Einrichtung von Fahrradstraßen in Bergisch Gladbach sehr hohe, rechtlich aber nachvollziehbare Anforderungen zugrunde gelegt. Vor dem Hintergrund der rechtlich und inhaltlich anspruchsvollen Aufgabenabwicklung wird die Verwaltung nun im Detail prüfen, welche zusätzlichen und weitergehenden Datengrundlagen und Erhebungen konkret erforderlich sind, um diesen hohen Anforderungen zu entsprechen. Nach Rücksprache mit anderen Kommunen, die sich ebenfalls einer vergleichbaren Situation gegenübergestellt sehen, ist es äußerst sinnvoll und angeraten zur Erarbeitung/Erhebung dieser Grundlagen und zur Unterstützung bei deren Bewertung zusätzlich die Expertise eines erfahrenen externen Fachbüros einzuholen, um weitere verkehrliche Anordnungen, auch ohne Herstellung einer Fahrradstraße, rechtssicher abwickeln zu können. Zusätzlich wird die bisherige Planung einem externen Sicherheitsaudit unterzogen, um mögliche planerische Defizite bei der Gestaltung und Umsetzung der Fahrradinfrastruktur noch besser identifizieren und bei Bedarf anpassen zu können.
Auf Basis der umfassenden und vollständigen Datengrundlage gemäß den vom Gericht formulierten Anforderungen sowie den Ergebnissen der Überprüfung der Planungsgrundlagen werden dann die Möglichkeiten der Verbesserung der Fahrradinfrastruktur auf der Radroute F2 ergebnisoffen, jedoch nicht unter Ausschluss der weiteren Möglichkeit auch der Einrichtung einer Fahrradstraße im Hasenweg erörtert und angeordnet.

Weiteres Vorgehen Fahrradstraßen:

Das Radverkehrsnetz ist ein wichtiger und unverzichtbarer Teil der innerstädtischen Mobilität. Ein zusammenhängendes und durchgehend in Hinblick auf Sicherheit und Komfort optimiertes Routennetz schafft die Grundlage für eine zukunftsfähige Radverkehrsinfrastruktur, die auch Anforderungen der perspektivisch möglichst weit herzustellenden CO^2-Neutralität und des beschlossenen Klimaschutzkonzeptes der Stadt Bergisch Gladbach Rechnung trägt. Daher wird die Umsetzung des Radverkehrsnetzes gemäß dem Beschluss vom 13.02.2024 weiter fortgeführt. Grundsätzlich wird dabei abschnitts- oder straßenweise geprüft, welche Radverkehrsführung und begleitende Maßnahmen für den jeweiligen Bereich geeignet sind. Sofern eine Fahrradstraße – insbesondere in den im Beschluss explizit genannten Straßenzügen – als geeignetste Führungsform in Betracht gezogen wird, werden die erforderlichen Datengrundlagen für diese Abschnitte ermittelt. Auf dieser Grundlage werden dann die verkehrsrechtliche Prüfung und Abwägung durchgeführt. Sofern sich die Fahrradstraße dann als geeignet und angemessen ergibt, wird diese planerisch ausgearbeitet und durch die Verkehrsbehörde angeordnet. Sofern es aus Gründen der Verkehrssicherheit oder anderen Vorschriften erforderlich ist, werden zusätzlich zur Fahrradstraße ergänzende Maßnahmen wie Halteverbote angeordnet. Eine Fahrradstraße erfordert jedoch nicht automatisch auch die Beschränkung des ruhenden Verkehrs, dies ist in Abhängigkeit von den Fahrbahnbreiten und der jeweiligen Situation vor Ort zu prüfen. So ist es vorstellbar, auch Haltebereiche für Liefer- und Pflegedienste sowie behindertengerechte Parkplätze einzurichten, da partielle Verengungen im Bereich von Fahrradstraßen denkbar und sinnvoll sein können.

Ausblick:

Abschließend ist festzuhalten, dass es aktuell im gesamten Bundesgebiet noch sehr unterschiedliche Rechtsauffassungen zu Fahrradstraßen und den zur verkehrsrechtlichen Anordnung erforderlichen Grundlagen und Abwägungen gibt. Mit dem Eilbeschluss zum Hasenweg hat die Verwaltung nun konkrete Anforderungen für eine rechtssichere Umsetzung von Fahrradstraßen in Bergisch Gladbach erhalten. Auf dieser Grundlage lassen sich Anordnungen insbesondere in der sensiblen Thematik Fahrradstraßen zukünftig rechtssicher(er) anordnen.
Über die Ergebnisse der Datenauswertung, des Sicherheitsaudits und der erneuten verkehrsrechtlichen Prüfung wird die Verwaltung den Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen nach Abschluss der Überprüfung der Fahrradstraße Hasenweg informieren.
Vor Beauftragung entsprechend geeigneter Fachbüros wird die Verwaltung die Aussprache im Ausschuss für Mobilität und Verkehr am 30.06.2026 abwarten.

Ö 14

Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister
Federführender Fachbereich
Stadtentwicklung

Beschlussvorlage

Drucksachen-Nr. 0369/2026
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	30.06.2026	Entscheidung

Tagesordnungspunkt

Barrierefreie Bushaltestellen - Vergabe Haltestellenpakete Kategorie C und D

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss beschließt die Übergabe der Bushaltestellen der Kategorien C und D an die IPGL. Die IPGL übernimmt die Planung und Umsetzung des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen – inklusive der Vermessungsleistungen, der Förderanmeldung für das Förderjahr 2027 und der baulichen Ausführung – in enger Abstimmung mit der Stadt Bergisch Gladbach. Bei den Haltestellen, die auch Mobilstation werden soll, werden gleichzeitig die dafür erforderlichen Infrastrukturen mitgeplant.

Kurzzusammenfassung:

Kurzbegründung:

(…)

Risikobewertung:

(…)

Auswirkungsübersicht Klimarelevanz:

keine Klimarelevanz:	positive Klimarelevanz:	negative Klimarelevanz:
	X	

Weitere notwendige Erläuterungen:

Die Förderung des Umweltverbundes leistet einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz, da Klimafreundliche Verkehrsmittel wie Bus, Bahn, Fuß- und Fahrradverkehr den CO_2-Ausstoß erheblich reduzieren. Ein barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen verbessert den Zugang, steigert den Nutzen und trägt zur Reduzierung von Treibhausgasen bei.

Finanzielle Auswirkungen:

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

Weitere notwendige Erläuterungen:

(…)

Personelle Auswirkungen:

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

Weitere notwendige Erläuterungen:

(…)

Sachdarstellung/Begründung:

Die Förderquote der Weiterleitungsrichtlinie des Zweckverbandes go.Rheinland für Investitionsvorhaben des ÖPNV / SPNV gemäß § 12 ÖPNVG NRW beträgt für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen, welche bis zum 31.03.2027 zur Förderung angemeldet werden, 100 % der zuwendungsfähigen Kosten. Entsprechend sollen alle Bushaltestellen bis dahin für die Förderung angemeldet werden, um von der 100% Zuwendung zu profitieren. Bei der Stadt verbleiben die Kosten für die Beauftragung der IPGL sowie nicht anrechenbare Planungsleistungen und Baukosten.

Mit bis zu 80% der förderfähigen Kosten wird der Bau von Mobilstationen gefördert (Förderrichtlinie Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (FöRi-MM)).

Gemäß dem Beschluss vom 11.02.2025 unter der Drucksachennummer 0735/2024 wurde bereits das Maßnahmenpaket A an die IPGL übergeben und erste Haltestellen im Jahr 2026 zur Förderung angemeldet. Das ebenfalls an die IPGL übergebene Maßnahmenpaket B soll ebenfalls für die Förderung im Jahr 2027 vorbereitet werden.

Weiteres Vorgehen

Insgesamt sollen nun 102 Bushaltestellen zur weiteren Bearbeitung an die IPGL übergeben werden. Hiervon entfallen 66 Haltestellen in die Kategorie C sowie 36 Haltestellen in die Kategorie D.

Die Haltestellen sollen seitens der IPGL gebündelt an externe Planungsbüros vergeben werden. Gemäß den Vorgaben des Fördergebers sind die Leistungsphasen 1 und 2 für die Förderanmeldung ausreichend, sodass Planungsentwürfe gemäß dem Status einer Vorplanung für die Anmeldung eingereicht werden können.

Einige Haltestellen sollen gemäß des Konzepts Mobilstationen 2.0 des Rheinisch-Bergischen Kreises zu Mobilstationen ausgebaut werden (vergleiche Drucksachennummer des Rheinisch-Bergischen Kreise: KT-11/0059, siehe auch Anlage 3). Die IPGL soll die Mobilstationen im Zuge des Haltestellenumbaus mit realisieren, um Synergieeffekte nutzen zu können. Dafür sind in der Regel Radabstellanlagen und bei einigen Standorten Flächen für E-Leihräder mitzuplanen.

Ziel ist es, die erforderlichen Unterlagen etappenweise beim Fördergeber einzureichen und die vollständige Einreichung fristgerecht bis zum 31.03.2027 abzuschließen.

Im Rahmen der bisherigen Zusammenarbeit zur Förderanmeldung der Kategorie A konnten die Verwaltung und die IPGL bereits eine effiziente Vorgehensweise zur Vorbereitung und Einreichung der Förderunterlagen etablieren. An diese Arbeitsweise soll angeknüpft werden, um die fristgerechte Umsetzung des Vorhabens sicherzustellen.

Da die Verwaltung die erforderlichen Vermessungsdaten innerhalb des vorgesehenen Zeitraums personell nicht selbst erheben kann, sollen die Vermessungsleistungen ebenfalls Bestandteil der Vergabe sein.

Anlagen

Anlage 1: Liste der Haltestellen der Kategorien C und D

Anlage 2: Zeitplan IPGL

Anlage 3: Steckbriefe Mobilstationen 2.0 (Auszug für Bergisch Gladbach)

Bushaltestelle	Kategorie
Alte Wipperfürther Straße	C
Am Kierdorfer Feld	C
Am Mühlenberg	C
Am Rothfeld	C
Am Vogelherd	C
An der Engelsfuhr	C
An der Jüch	C
An der Zinkhütte	C
Bergstraße	C
Bernhard-Eyberg-Straße	C
Birkerhöhe	C
Broich	C
Buchholzstraße	C
Burgplatz	C
Dombach-Sander-Straße	C
Finanzamt	C
Flehbachmühlenweg	C
Goldbornstraße	C
Gronau Friedhof	C
Hackberg	C
Handstraße	C
Hebborner Straße	C
Heidkamp Friedhof	C
Heiligenstock	C
Herrenstrunden	C
Herrenstrunden Kirche	C
Herweg	C
Holunderweg	C
Hornstraße	C
Hufer Weg	C
Im Aspert	C
im Hain	C
In der Auen-Kirche	C
Johannesstraße	C
Johanniterstraße	C
Kaule	C
Kippekausen (Stadtbahn)	C
Kombibad	C
Liebigstraße	C
Löhe	C
Margaretenhöhe	C
Max-Bruch-Straße	C
Moitzfeld	C
Moltkestraße	C
Neuenweg	C
Neufeldweg	C

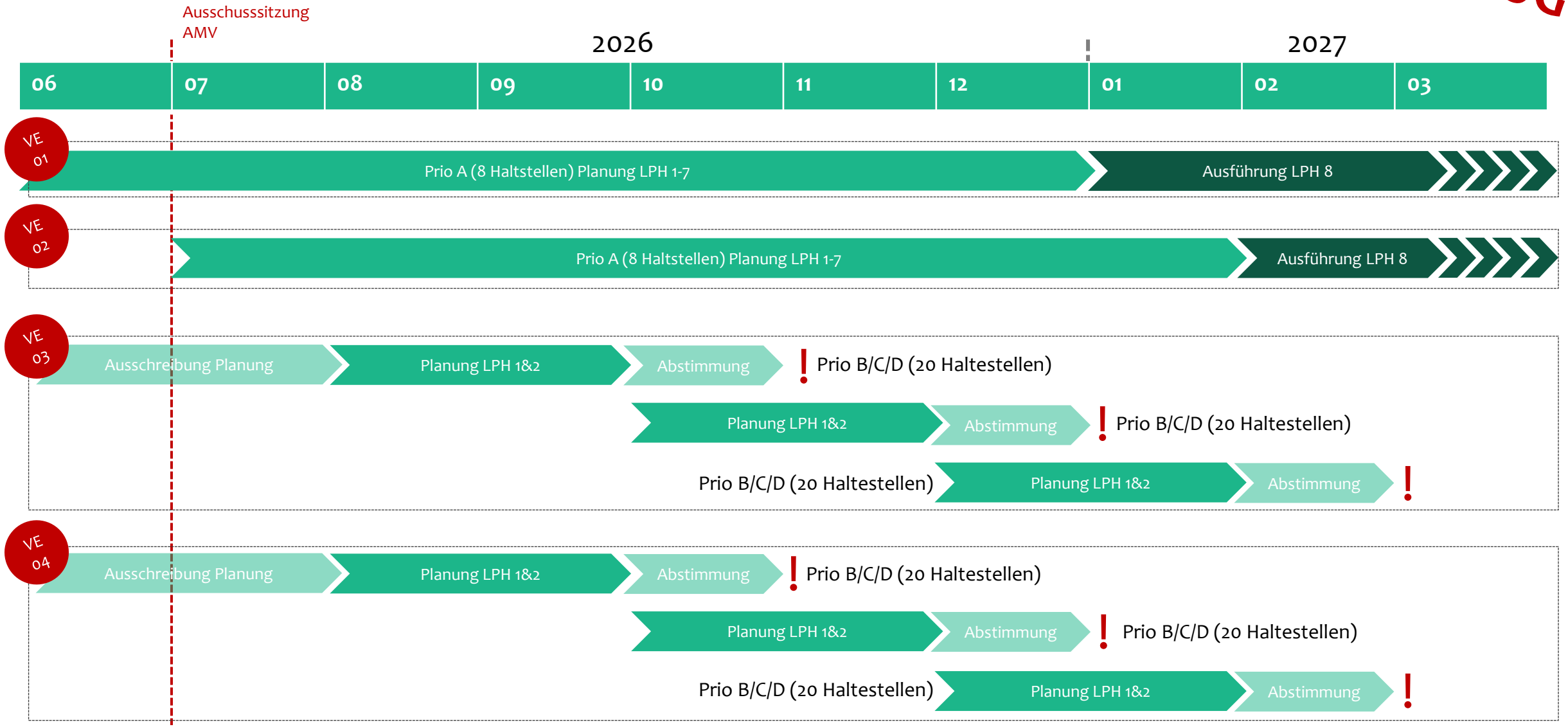
Oberasselborn	C
Reuterstraße	C
Romaney	C
Rommerscheid	C
Rommerscheider Höhe	C
Saaler Straße	C
Schiff	C
Siebenmorgen	C
Sonnenweg	C
Steinbreche	C
Torringen	C
Tulpenstraße	C
Unterboschbach	C
Unterthal	C
Voislöhe	C
Wingertsheide	C
Schlehecken	C
Ball	C
Hebborn Friedhof	C
Deutscher Platz	C
Alte Post	D
Am Bockenberg	D
Am Burgtor	D
Am Stadion	D
Asselborner Weg	D
Bärbroich	D
Beningsfeld	D
Braunsberg	D
Breslauer Straße	D
Ehrenfeld	D
Evangelisches Krankenhaus	D
Frankenforster Straße	D
Gronau Kirche	D
Großer Busch	D
Grünenbäumchen	D
Hannenbusch	D
Heidkamp Schule	D
Hüttenstraße	D
Im Grafeld	D
Im Kleefeld	D
Immanuel-Kant-Straße	D
Jakobstraße	D
Kierdorf	D
Kradepohl	D
Milchborntal	D
Mitteleschbach	D
Steinacker	D

Oberkülheim	D
Peter-Landwehr-Straße	D
Poststraße	D
Rathenaustraße	D
Rothbroicher Straße	D
Schubertstraße	D
Talblick	D
Grube Weiß	D
Rosenhecke	D

Timeline Projekt barrierefreier Ausbau Bushaltestellen GL

VORABZUG

Ö 14



! Vermessungsleistungen & Priorisierung weitere Planung Ausführung ist abzustimmen.

Anlage 2

Steckbriefe zu Mobilstationen 2.0 und perspektivische Mobilstationen

Feinkonzept Mobilstationen für den Rheinisch-Bergischen Kreis

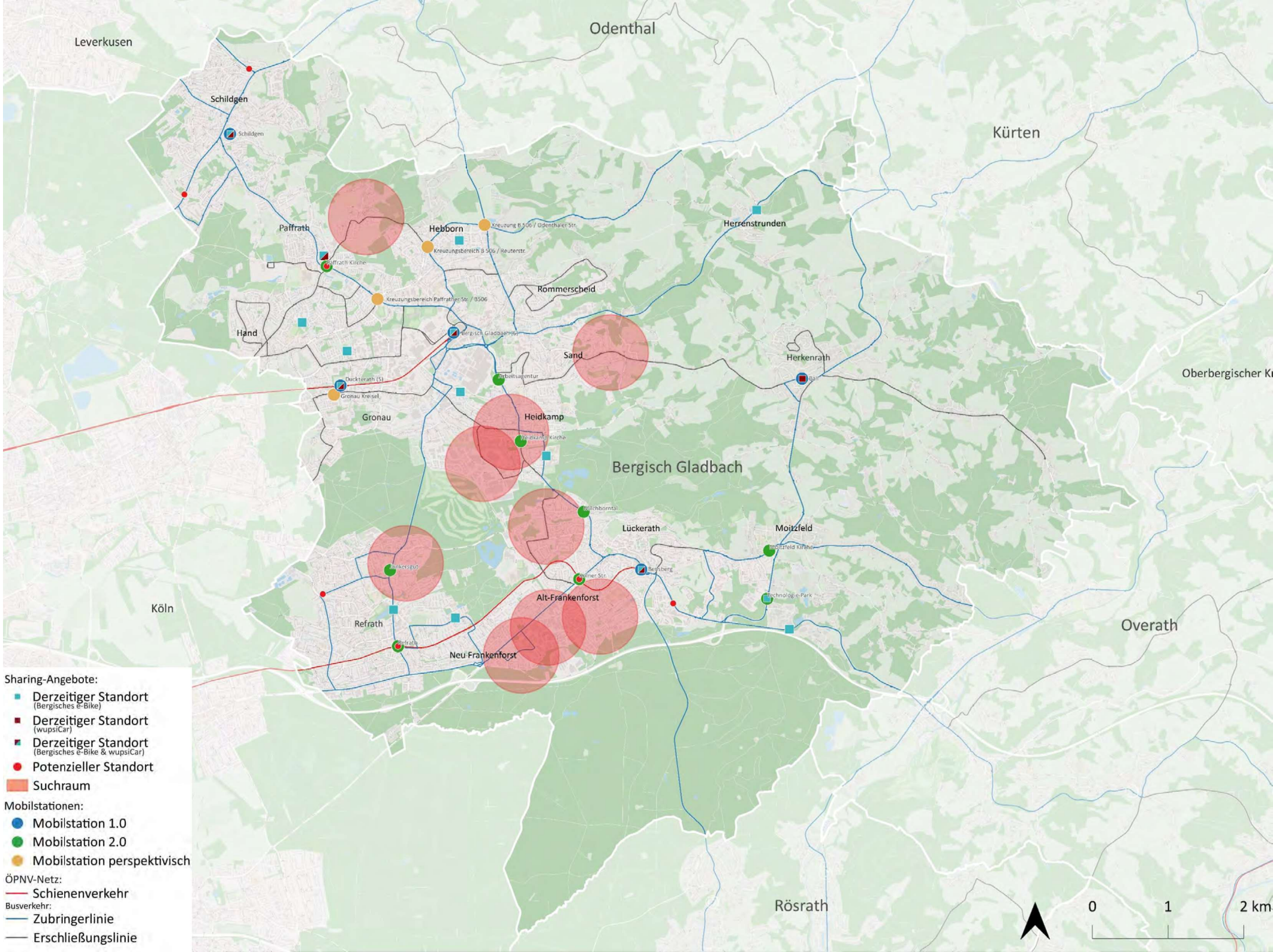
Stand: 16.09.2025

Rheinisch-Bergischer Kreis

büro stadtVerkehr

Steckbriefe zu Mobilstationen 2.0 und perspektivische Mobilstationen

Bergisch Gladbach

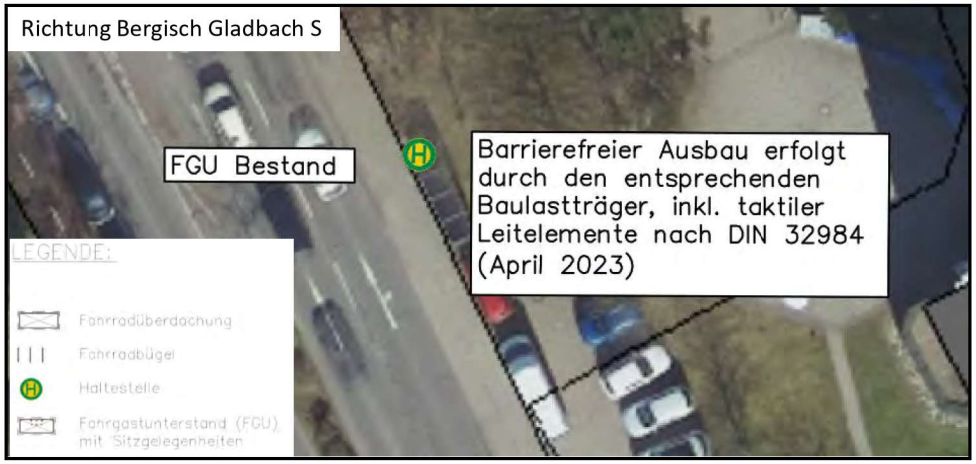

Leverkusen
Odenthal
Schildgen
Kürten
Paffrath
Hebborn
Herrenstrunden
Rommerscheid
Hand
Sand
Herkenrath
Oberbergischer Kr
Gronau
Heidkamp
Bergisch Gladbach
Lückerath
Moitzfeld
Alt-Frankenforst
Köln
Refrath
Overath
Neu Frankenforst
Rösrath
Sharing-Angebote:
Derzeitiger Standort (Bergisches e-Bike)
Derzeitiger Standort (wupsiCar)
Derzeitiger Standort (Bergisches e-Bike & wupsiCar)
Potenzieller Standort
Suchraum
Mobilstationen:
Mobilstation 1.0
Mobilstation 2.0
Mobilstation perspektivisch
ÖPNV-Netz:
Schienenverkehr
Busverkehr:
Zubringerlinie
Erschließungslinie
0
1
2 km

Bergisch Gladbach

Arbeitsagentur | Bensberger Str. 85

Mobilstation 2.0 - Typ B

Bus-/Bahnlinien: 227, 400, 451, 452



	Modul	Bestand	Ausbau	Kostenschätzung pro Einheit	Gesamtkosten
Mindestausstattung	Barrierefreiheit (nach aktueller DIN 18040-3 und DIN 32984)	Die Barrierefreiheit inklusive der Beleuchtung sind Grundvoraussetzung für die Förderung von Mobilstationen und werden im Rahmen des barrierefreien Umbaus separat geplant.			
	Beleuchtung (inkl. Fundament und Anschluss)				
	DFI-light (mit Montage)	Eine DFI-Anlage ist eine Mindestausstattung der Mobilstationen. Die Planung und Umsetzung sind abhängig von einem politischen Beschluss im Kreistag und der Beauftragung der RVK.			
	Hinweisschild (mit Fundament und Mast)	0	1	800,00 €	800,00 €
	Fahrradüberdachung (5,2 m x 2,2 m) (mit Fundament)	0	1	16.000,00 €	16.000,00 €
	Fahrradbügel (1 Bügel = 2 Stellplätze)	0	4	500,00 €	2.000,00 €
	Fahrgastunterstand (4 m x 1,6 m) (mit Fundament)	2	0	16.000,00 €	-
	Sitzgelegenheiten (3er Bank)	2	0	850,00 €	-
	Müllbehälter	2	0	400,00 €	-
Baukosten	Baupauschale Mindestausstattung (Pflasterarbeiten, Entfernung von Elementen, landwirtschaftl. Aspekte, etc.) (pro qm)	0	18	250,00 €	4.500,00 €
				Kostenschätzung Mindestausstattung mit Baukosten	**23.300,00 €**

Anmerkungen:

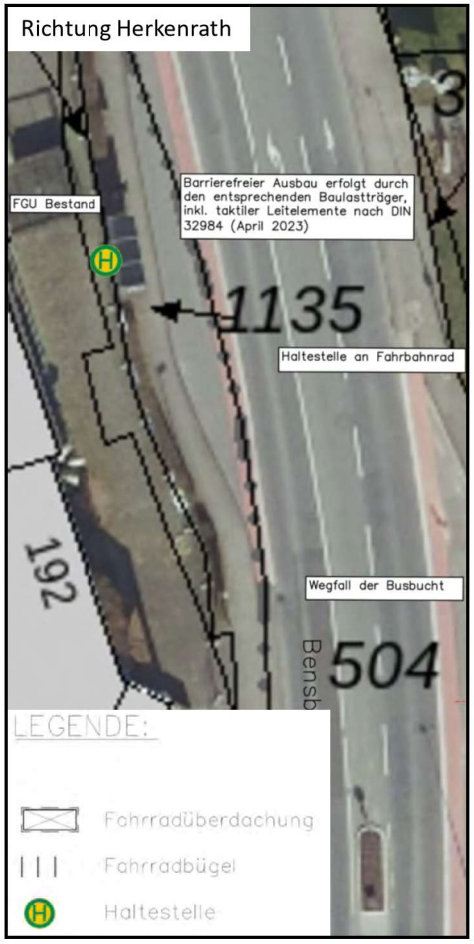
- Die Haltestelle Arbeitsagentur liegt im Stadtteil Ortsmitte und grenzt an den Stadtteil Heidkamp direkt an. Im direkten Umfeld ist die Agentur für Arbeit. Derzeit wird das alte AOK-Gebäude umgebaut, das zukünftig als Stadthaus mit Sitz der Stadtverwaltung genutzt werden soll. Daher wird in Zukunft ein höheres Fahrgastaufkommen (Quell- und Zielverkehr) erwartet. Südlich der Haltestelle liegt das Berufskolleg Bergisch Gladbach.
- An beiden Bussteigen muss ein vollständiger barrierefreier Ausbau erfolgen (nach DIN 32984). Der barrierefreie Ausbau ist in Fahrtrichtung Bensberg bei Erhalt der Busbucht erschwert. Der Einsatz von Gelenkbussen verschärft die Engpasssituation in der bestehenden Busbucht Richtung Bensberg. Daher soll der Bussteig Richtung Bensberg mit Einrichtung eines Haltestellenkap gebaut werden.

Bergisch Gladbach

Heidkamp Kirche | Bensberger Str. 191

Mobilstation 2.0 - Typ B

Bus-/Bahnlinien: 455, N 45, N 46



Modul		Bestand	Ausbau	Kostenschätzung pro Einheit	Gesamtkosten
Mindestausstattung	Barrierefreiheit (nach aktueller DIN 18040-3 und DIN 32984)	Die Barrierefreiheit inklusive der Beleuchtung sind Grundvoraussetzung für die Förderung von Mobilstationen und werden im Rahmen des barrierefreien Umbaus separat geplant.			
	Beleuchtung (inkl. Fundament und Anschluss)				
	DFI-light (mit Montage)	Eine DFI-Anlage ist eine Mindestausstattung der Mobilstationen. Die Planung und Umsetzung sind abhängig von einem politischen Beschluss im Kreistag und der Beauftragung der RVK.			
	Hinweisschild (mit Fundament und Mast)	0	1	800,00 €	800,00 €
	Fahrradüberdachung (5,2 m x 2,2 m) (mit Fundament)	0	1	16.000,00 €	16.000,00 €
	Fahrradbügel (1 Bügel = 2 Stellplätze)	0	4	500,00 €	2.000,00 €
	Fahrgastunterstand (5,2 m x 2,2 m) (mit Fundament)	2	0	16.000,00 €	-
	Sitzgelegenheiten (3er Bank)	2	0	850,00 €	-
	Müllbehälter	2	0	400,00 €	-
Baukosten	Baupauschale Mindestausstattung (Pflasterarbeiten, Entfernung von Elementen, landwirtschaftl. Aspekte, etc.) (pro qm)	0	11	250,00 €	2.750,00 €
	Haltestellenmast versetzen	2	1	500,00 €	500,00 €
Kostenschätzung Mindestausstattung mit Baukosten					**22.050,00 €**

Anmerkungen:

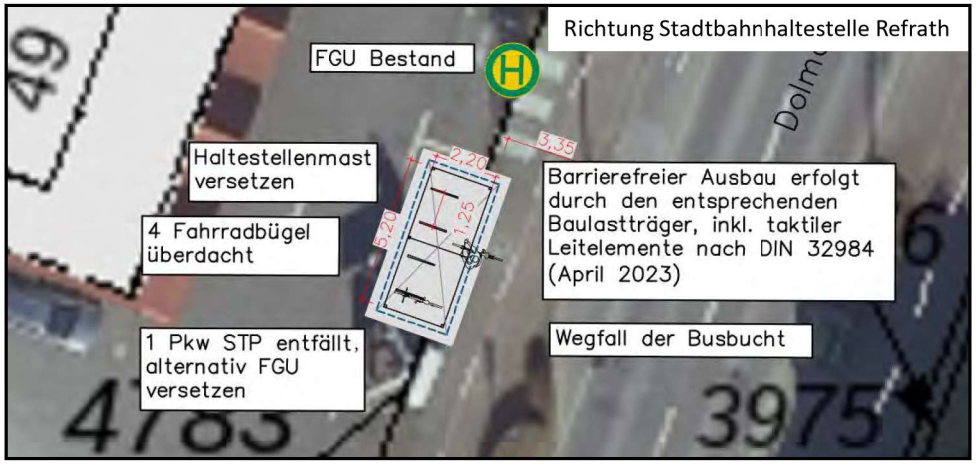
- Die Haltestelle Heidkamp Kirche liegt im Stadtteil Heidkamp. Angrenzend an die Haltestelle befinden sich Wohngebiete im Norden, Osten und Süden sowie ein Gewerbegebiet im Westen. Süd-östlich liegt das Kreishaus. Direkt angrenzend an die Haltestelle wurde das Altgebäude (192) abgerissen. Zwischenzeitlich sind ein Discounter und Wohnungen dort gebaut worden.
- An beiden Bussteigen muss ein vollständiger barrierefreier Ausbau erfolgen (nach DIN 32984) vorzugsweise mit Haltestellenkap.
- Im Zuge der Analyse zu der Erweiterung von Sharing-Angeboten wurde ein Suchraum um die Haltestelle Heidkamp Kirche identifiziert. Aufgrund der fehlenden Platzverhältnisse für weitere Elemente wird empfohlen, das Bergische e-Bike bei Umbauten oder Grundstückserwerbungen mit einzuplanen.
- Im Rahmen des Ladeinfrastrukturkonzepts des Rheinisch-Bergischen Kreises wurde im Umfeld der Haltestelle ein Bedarf von zwei Ladepunkten ermittelt. Diese sollten bei einem zukünftigen Ausbau geprüft werden.

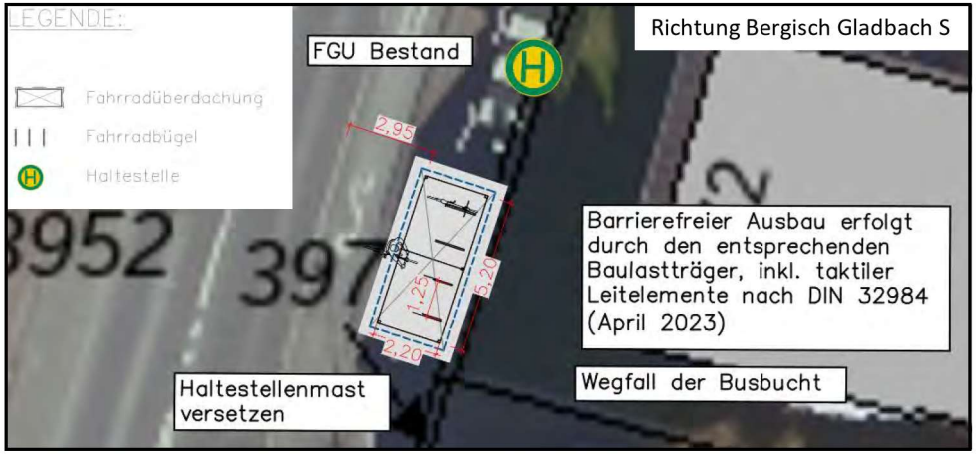
Bergisch Gladbach

Junkersgut | Dolmanstr. 49

Mobilstation 2.0 - Typ B

Bus-/Bahnlinien: 451, 452, N 44





	Modul	Bestand	Ausbau	Kostenschätzung pro Einheit	Gesamtkosten
Mindestausstattung	Barrierefreiheit (nach aktueller DIN 18040-3 und DIN 32984)	Die Barrierefreiheit inklusive der Beleuchtung sind Grundvoraussetzung für die Förderung von Mobilstationen und werden im Rahmen des barrierefreien Umbaus separat geplant.			
	Beleuchtung (inkl. Fundament und Anschluss)				
	DFI-light (mit Montage)	Eine DFI-Anlage ist eine Mindestausstattung der Mobilstationen. Die Planung und Umsetzung sind abhängig von einem politischen Beschluss im Kreistag und der Beauftragung der RVK.			
	Hinweisschild (mit Fundament und Mast)	0	1	800,00 €	1.600,00 €
	Fahrradüberdachung (5,2 m x 2,2 m) (mit Fundament)	0	2	16.000,00 €	32.000,00 €
	Fahrradbügel (1 Bügel = 2 Stellplätze)	0	8	500,00 €	4.000,00 €
	Fahrgastunterstand (5,2 m x 2,2 m) (mit Fundament)	2	0	16.000,00 €	-
	Sitzgelegenheiten (3er Bank)	2	0	850,00 €	-
	Müllbehälter	2	0	400,00 €	-
Baukosten	Baupauschale Mindestausstattung (Pflasterarbeiten, Entfernung von Elementen, landwirtschaftl. Aspekte, etc.) (pro qm)	0	23	250,00 €	5.750,00 €
	Haltestellenmast versetzen	2	2	500,00 €	1.000,00 €
				Kostenschätzung Mindestausstattung mit Baukosten	**44.350,00 €**

Anmerkungen:

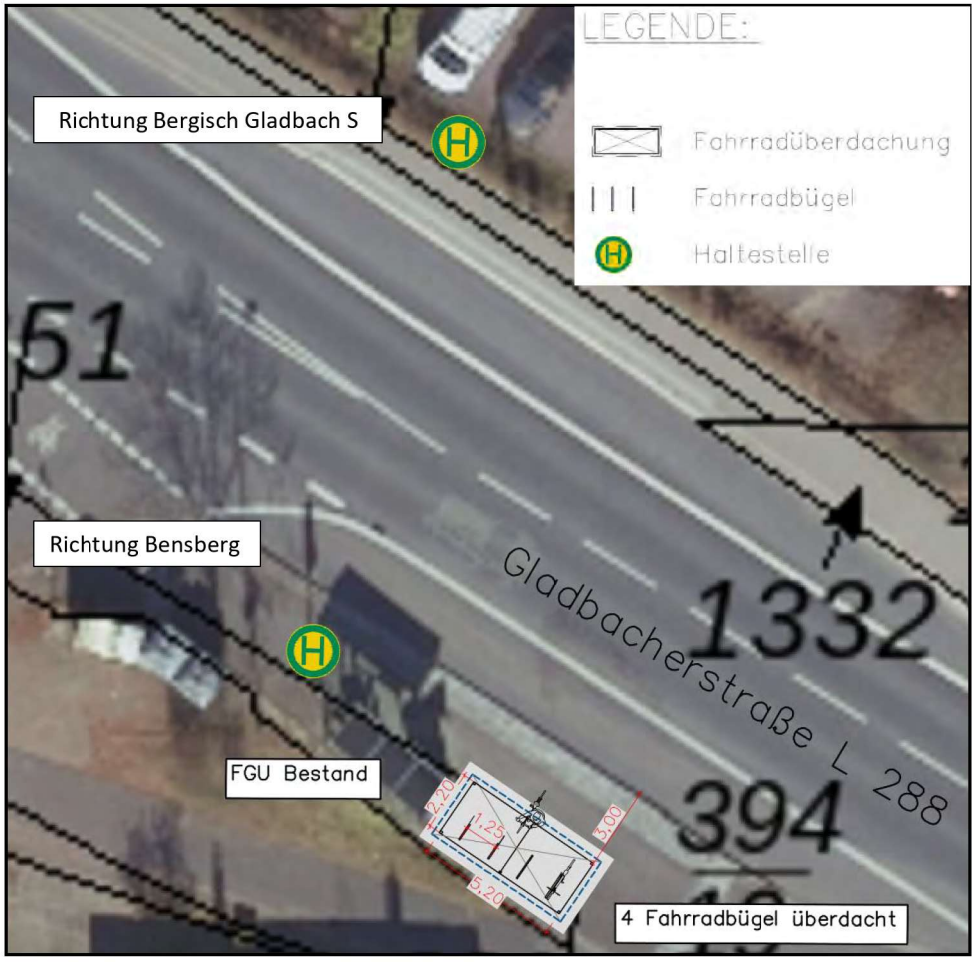
- Die Haltestelle Junkersgut liegt im Stadtteil Refrath und weist angrenzend Wohnbebauung sowie kleinteilige Nahversorgung auf.
- An beiden Bussteigen muss ein vollständiger barrierefreier Ausbau erfolgen (nach DIN 32984) vorzugsweise mit Haltestellenkap.
- Im Zuge der Analyse zu der Erweiterung von Sharing-Angeboten wurde ein Suchraum im Umfeld der Haltestelle Junkersgut identifiziert. Aufgrund der fehlenden Platzverhältnisse für weitere Elemente wird empfohlen, das Bergische e-Bike bei Umbauten oder Grundstückserwerbungen mit einzuplanen.
- Im Rahmen des Ladeinfrastrukturkonzepts des Rheinisch-Bergischen Kreises wurde im Umfeld der Haltestelle ein Bedarf von einem Ladepunkt ermittelt. Dieser sollte bei einem zukünftigen Ausbau geprüft werden.

Bergisch Gladbach

Milchborntal | Gladbacher Str. 74

Mobilstation 2.0 - Typ B

Bus-/Bahnlinien: 227, 400, N 45, N 46



	Modul	Bestand	Ausbau	Kostenschätzung pro Einheit	Gesamtkosten
Mindestausstattung	Barrierefreiheit (nach aktueller DIN 18040-3 und DIN 32984)	Die Barrierefreiheit inklusive der Beleuchtung sind Grundvoraussetzung für die Förderung von Mobilstationen und werden im Rahmen des barrierefreien Umbaus separat geplant.			
	Beleuchtung (inkl. Fundament und Anschluss)				
	DFI-light (mit Montage)	Eine DFI-Anlage ist eine Mindestausstattung der Mobilstationen. Die Planung und Umsetzung sind abhängig von einem politischen Beschluss im Kreistag und der Beauftragung der RVK.			
	Hinweisschild (mit Fundament und Mast)	0	1	800,00 €	800,00 €
	Fahrradüberdachung (5,2 m x 2,2 m) (mit Fundament)	0	1	16.000,00 €	16.000,00 €
	Fahrradbügel (1 Bügel = 2 Stellplätze)	0	4	500,00 €	2.000,00 €
	Fahrgastunterstand (5,2 m x 2,2 m) (mit Fundament)	1	0	16.000,00 €	-
	Sitzgelegenheiten (3er Bank)	1	0	850,00 €	-
	Müllbehälter	1	0	400,00 €	-
Baukosten	Baupauschale Mindestausstattung (Pflasterarbeiten, Entfernung von Elementen, landwirtschaftl. Aspekte, etc.) (pro qm)	0	11	250,00 €	2.750,00 €
				Kostenschätzung Mindestausstattung mit Baukosten	**21.550,00 €**

Anmerkungen:

- Die Haltestelle Milchborntal liegt im Stadtteil Bensberg und grenzt an eine Siedlung sowie ein Seniorenheim mit kleinteiliger Nahversorgung. In der Nähe befinden sich außerdem das Waldgebiet Hardt, welches ein beliebtes Wandergebiet mit verschiedenen Denkmälern ist, sowie das Freibad Milchborntal.
- Die Haltestelle ist beidseitig bereits barrierefrei ausgebaut.

Bergisch Gladbach

Moitzfeld Kirche | Moitzfeld 70

Mobilstation 2.0 - Typ B

Bus-/Bahnlinien: 227, 421, 455, N 45, N 46

	Modul	Bestand	Ausbau	Kostenschätzung pro Einheit	Gesamtkosten
Mindestausstattung	Barrierefreiheit (nach aktueller DIN 18040-3 und DIN 32984)	Die Barrierefreiheit inklusive der Beleuchtung sind Grundvoraussetzung für die Förderung von Mobilstationen und werden im Rahmen des barrierefreien Umbaus separat geplant.			
	Beleuchtung (inkl. Fundament und Anschluss)				
	DFI-light (mit Montage)	Eine DFI-Anlage ist eine Mindestausstattung der Mobilstationen. Die Planung und Umsetzung sind abhängig von einem politischen Beschluss im Kreistag und der Beauftragung der RVK.			
	Hinweisschild (mit Fundament und Mast)	0	1	800,00 €	800,00 €
	Fahrradüberdachung (5,2 m x 2,2 m) (mit Fundament)	0	1	16.000,00 €	16.000,00 €
	Fahrradbügel (1 Bügel = 2 Stellplätze)	0	4	500,00 €	2.000,00 €
	Fahrgastunterstand (3,9 m x 1,6 m) (mit Fundament)	0	1	16.000,00 €	16.000,00 €
	Sitzgelegenheiten (3er Bank)	1	1	850,00 €	850,00 €
	Müllbehälter	0	1	400,00 €	400,00 €
Baukosten	Baupauschale Mindestausstattung (Pflasterarbeiten, Entfernung von Elementen, landwirtschaftl. Aspekte, etc.) (pro qm)	0	27	250,00 €	6.750,00 €
				Kostenschätzung Mindestausstattung mit Baukosten	**42.800,00 €**

Anmerkungen:

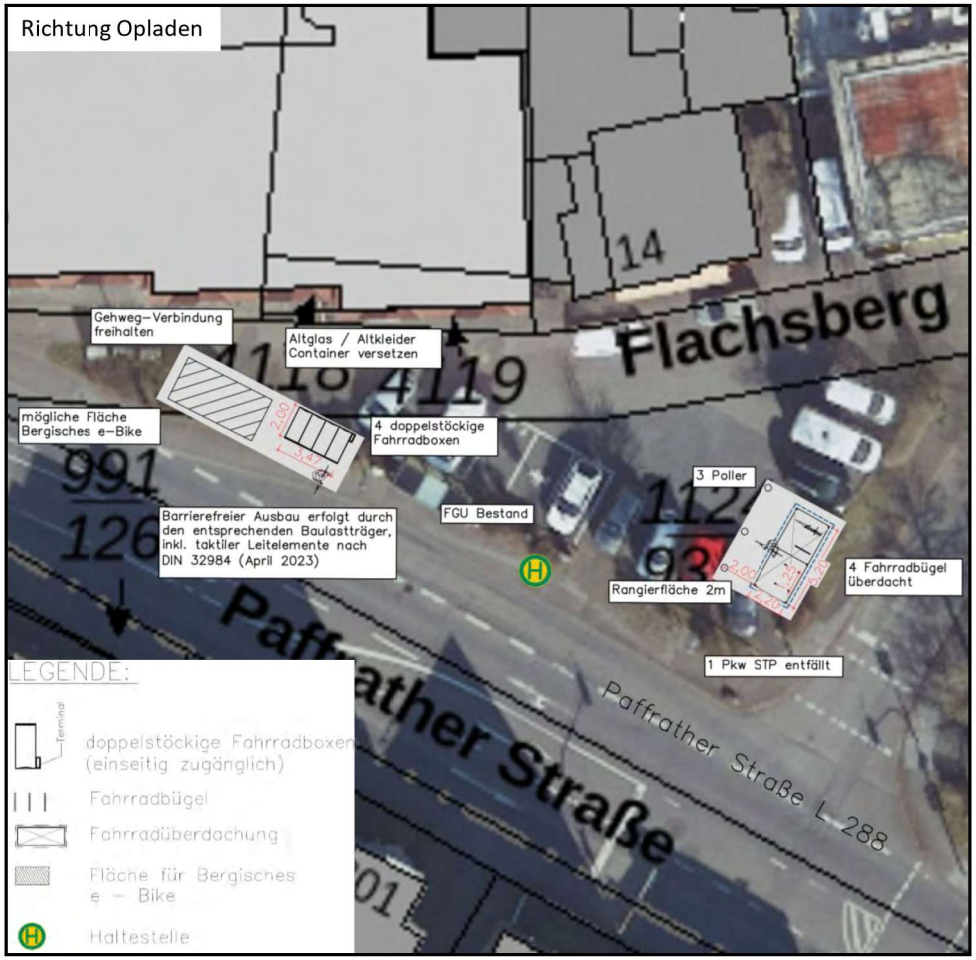
- Die Haltestelle Moitzfeld Kirche liegt im Stadtteil Moitzfeld und grenzt an Wohngebiete. Direkt angrenzend ist die Kirsche St. Joseph sowie die OGS Moitzfeld.
- An beiden Bussteigen muss ein vollständiger barrierefreier Ausbau erfolgen (nach DIN 32984).
- Für die Fahrradüberdachung mit Fahrradbügeln müssen die Eigentümerverhältnisse und die Brandschutzvorraussetzungen in Zusammenhang mit dem Gebäude 61 geprüft werden.
- Im Rahmen des Ladeinfrastrukturkonzepts des Rheinisch-Bergischen Kreises wurde im Umfeld der Haltestelle ein Bedarf von einem Ladepunkt ermittelt. Dieser sollte bei einem zukünftigen Ausbau geprüft werden.

Bergisch Gladbach

Paffrath Kirche | Paffrather Str. 309

Mobilstation 2.0 - Typ B

Bus-/Bahnlinien: 222, 227, 437, N 41, N 42



	Modul	Bestand	Ausbau	Kostenschätzung pro Einheit	Gesamtkosten
Mindestausstattung	Barrierefreiheit (nach aktueller DIN 18040-3 und DIN 32984)	Die Barrierefreiheit inklusive der Beleuchtung sind Grundvoraussetzung für die Förderung von Mobilstationen und werden im Rahmen des barrierefreien Umbaus separat geplant.			
	Beleuchtung (inkl. Fundament und Anschluss)				
	DFI-light (mit Montage)	DFI ist beidseitig vorhanden.			
	Hinweisschild (mit Fundament und Mast)	0	1	800,00 €	800,00 €
	Fahrradüberdachung (5,2 m x 2,2 m) (mit Fundament)	0	1	16.000,00 €	16.000,00 €
	Fahrradbügel (1 Bügel = 2 Stellplätze)	0	4	500,00 €	2.000,00 €
	Fahrgastunterstand (5,2 m x 2,2 m) (mit Fundament)	2	0	16.000,00 €	-
	Sitzgelegenheiten (3er Bank)	2	0	850,00 €	-
	Müllbehälter	2	0	400,00 €	-
Optional	E-Leihradstation Markierung (Markierungsarbeiten für 4-6 Räder (ca. 5,5 m x 1,7 m)	0	1	450,00 €	450,00 €
	E-Leihradstation Hinweisschild	0	1	800,00 €	800,00 €
	Fahrradboxen (doppelstöckig) (2 Boxen = 1 Einheit)	0	4	4.500,00 €	18.000,00 €
	Steuerungselement Fahrradboxen	0	1	4.800,00 €	4.800,00 €
Baukosten	Poller	1	3	300,00 €	900,00 €
	Baupauschale Mindestausstattung (Pflasterarbeiten, Entfernung von Elementen, landwirtschaftl. Aspekte, etc.) (pro qm)	0	11	250,00 €	2.750,00 €
	Baupauschale Gesamtausstattung (Pflasterarbeiten, Entfernung von Elementen, landwirtschaftl. Aspekte, etc.) (pro qm)	0	28	250,00 €	7.000,00 €
	Kostenschätzung Mindestausstattung mit Baukosten				**22.450,00 €**
	Kostenschätzung Gesamtausstattung mit Baukosten				**50.750,00 €**

Anmerkungen:

- Die Haltestelle Paffrath Kirche liegt im Stadtteil Paffrath und hat angrenzend kleinteilige Nahversorgung sowie kleinere Wohngebiete. In Richtung Süden befindet sich der Stadtteil Stadtmitte und westlich von Paffrath das Naturschutzgebiet Mutzbach.
- Für die Herrichtung der 4 doppelstöckigen Fahrradboxen und der möglichen Fläche für das Bergische e-Bike ist das Versetzen der Altglas- und Altkleider-Container erforderlich. Zusätzlich muss dabei die Gehweg-Verbindung freigehalten werden.
- Für die Errichtung der 4 überdachten Fahrradbügel muss ein Stellplatz entfallen und eine zusätzliche Abpollerung der Abstellanlage vorgenommen werden.
- An beiden Bussteigen muss ein vollständiger barrierefreier Ausbau erfolgen (nach DIN 32984).
- Das Bergische e-Bike soll vom Parkplatz Höffenstraße an die Haltestelle verschoben werden.

Bergisch Gladbach

Mobilstation 2.0 - Typ A

Stadtbahn HS Kölner Str.	Kölner Str. 58/66a

Bus-/Bahnlinien: Stadtbahn 1, 455, SB 40

Modul		Bestand	Ausbau	Kostenschätzung pro Einheit	Gesamtkosten
Mindestausstattung	Mobilstationsstele mit 46" TFT Display (mit Fundament, Stromanschluss)	Die Kostenschätzungen liegen beim Baulastträger.			
	DFI (mit Montage)				
	Fahrradüberdachung (5,2 m x 2,2 m) (mit Fundament)				
	Fahrradbügel (1 Bügel = 2 Stellplätze)				
	Barrierefreiheit (nach DIN 32984)				
	Fahrgastunterstand (5,2 m x 2,2 m) (mit Fundament)				
	Sitzgelegenheiten (3er Bank)				
	Beleuchtung (inkl. Fundament und Anschluss)				
	Müllbehälter				
Optional	E-Leihradstation Markierung (Markierungsarbeiten für 4-6 Räder (ca. 5,5 m x 1,7 m))				
	E-Leihradstation Hinweisschild				
	Fahrradboxen				
	Steuerungselement Fahrradboxen				
	Carsharing Markierung				
	Carsharing Hinweisschild				
	Carsharing Ladesäule (mit Tiefbau ohne Stromanschluss)				
Baukosten	Baupauschale (Pflasterarbeiten, Entfernung von Elementen, landwirtschaftl. Aspekte, etc.) (pro qm)				
				Kostenschätzung Mindestausstattung mit Baukosten	Die Kostenschätzungen liegen beim Baulastträger.
				Kostenschätzung Gesamtausstattung mit Baukosten	Die Kostenschätzungen liegen beim Baulastträger.

Anmerkungen:

- Die Stadtbahnhaltestelle liegt im Stadtteil Bensberg und grenzt an Wohngebiete und kleinteiliger Nahversorgung. Die Stadtbahnlinie 1 fährt von Köln Weiden West über Köln Messe/Deutz bis nach Bergisch Gladbach Bensberg und ist direkt in den Stadtteil integriert und mit dichter Wohnbebauung umgeben.
- Die Sanierung der Stadtbahnhaltestelle Kölner Straße in Verbindung mit der Planung der Mobilstation wurden von der KVB angefertigt.
- Es bestehen bereits Fahrradabstellanlagen an dem Bahnsteig Richtung Bensberg sowie ein P+R-Platz westlich der Stadtbahnhaltestelle.
- Die Planung befindet sich in Leistungsphase 3 (Stand 27.10.2025).
- Ein vollständiger barrierefreier Ausbau muss einseitig an dem Bussteig Kölner Straße erfolgen (nach DIN 32984).

Die Haltestelle „Kölner Straße" liegt an der Kölner Straße in Bergisch Gladbach im Stadtteil Bensberg. *

1. Beide Bahnsteige werden um circa 20 Meter in Richtung Westen (Deutz) verlängert.
2. Jeder Bahnsteig wird mit einem zusätzlichen, neuen digitalen Fahrgastinformationsanzeiger (DFI) ausgestattet.
3. Im Bereich der Bahnsteigverlängerung werden zusätzliche LED-Lampen aufgestellt.
4. Alle Leuchtenköpfe auf den Bestandsbahnsteigen werden ausgetauscht und durch neue ersetzt.
5. Die Haltestelle wird mit einem Blindenleitsystem ausgestattet.
6. An der Haltestelle wird eine kleine Mobilstation mit Carsharing-Plätzen, Fahrradboxen und Bikesharing eingerichtet.

Was bestehen bleibt:

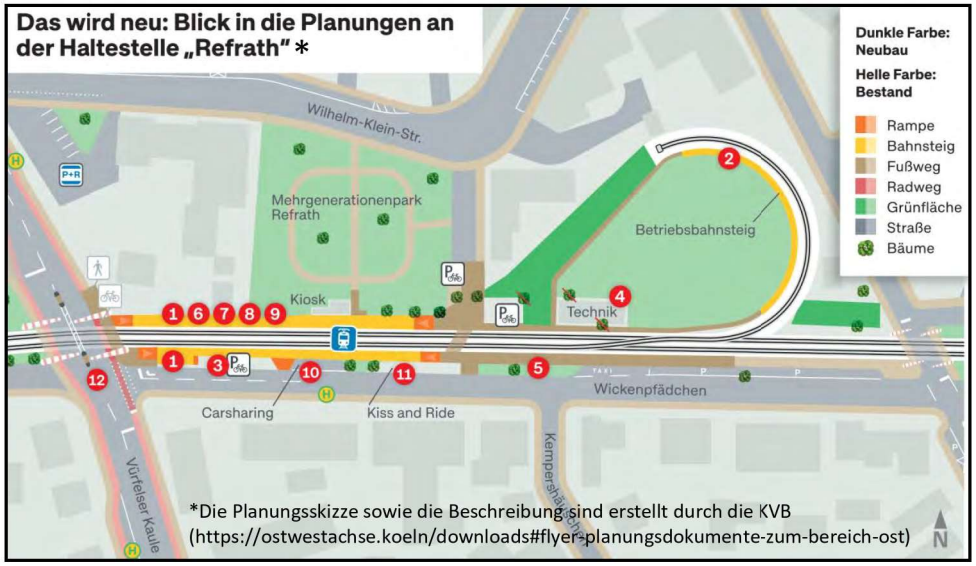
- Die Anordnung der Bahnsteige und die Zugänge zu den Bahnsteigen bleiben unverändert.
- Auch die Breite der Bahnsteige, die Lage der Gleise und der beschrankte Bahnübergang bleiben bestehen.

Bergisch Gladbach

Mobilstation 2.0 - Typ A

Stadtbahn HS Refrath | Wickenpfädchen 11

Bus-/Bahnlinien: Stadtbahn 1, 451, 452, N 44



Modul		Bestand	Ausbau	Kostenschätzung pro Einheit	Gesamtkosten
Mindestausstattung	Mobilstationsstele mit 46" TFT Display (mit Fundament, Stromanschluss)	Die Kostenschätzungen liegen beim Baulastträger.			
	DFI (mit Montage)				
	Fahrradüberdachung (5,2 m x 2,2 m) (mit Fundament)				
	Fahrradbügel (1 Bügel = 2 Stellplätze)				
	Barrierefreiheit (nach DIN 32984)				
	Fahrgastunterstand (5,2 m x 2,2 m) (mit Fundament)				
	Sitzgelegenheiten (3er Bank)				
	Beleuchtung (inkl. Fundament und Anschluss)				
	Müllbehälter				
Optional	E-Leihradstation Markierung (Markierungsarbeiten für 4-6 Räder (ca. 5,5 m x 1,7 m))				
	E-Leihradstation Hinweisschild				
	Fahrradboxen				
	Steuerungselement Fahrradboxen				
	Carsharing Markierung				
	Carsharing Hinweisschild				
	Carsharing Ladesäule (mit Tiefbau ohne Stromanschluss)				
Baukosten	Baupauschale (Pflasterarbeiten, Entfernung von Elementen, landwirtschaftl. Aspekte, etc.) (pro qm)				
				Kostenschätzung Mindestausstattung mit Baukosten	Die Kostenschätzungen liegen beim Baulastträger.
				Kostenschätzung Gesamtausstattung mit Baukosten	Die Kostenschätzungen liegen beim Baulastträger.

Anmerkungen:

- Die Sanierung der Stadtbahnhaltestelle Refrath in Verbindung mit der Planung der Mobilstation wurden von der KVB angefertigt.
- An der Haltestelle bestehen bereits Fahrradabstell-anlagen sowie ein P+R-Platz und eine Station des KVB-Rads.
- Die Planung befindet sich in Leistungsphase 3 (Stand 27.10.2025)
- An beiden Bussteigen muss ein vollständiger barrierefreier Ausbau erfolgen (nach DIN 32984).
- Im Rahmen des Ladeinfrastrukturkonzepts des Rheinisch-Bergischen Kreises wurde im Umfeld der Haltestelle ein Bedarf von vier Ladepunkten ermittelt. Zwei Ladepunkte sind bereits vorhanden. Die zwei weiteren Ladepunkte sollten bei einem zukünftigen Ausbau geprüft werden.

Die Haltestelle „Refrath“ liegt an der Straße Vürfelser Kaule in Bergisch Gladbach im Stadtteil Refrath. *

1. Beide Bahnsteige werden um circa 20 Meter in Richtung Osten (Bensberg) verlängert.

2. Die Wendeschleife wird zurückgebaut und durch eine neue Wendeanlage ersetzt.

3. Die Fahrradabstellung im Bereich der gesamten Haltestelle wird neu organisiert.

4. Die bestehenden Betriebs- und Technikgebäude der KVB werden durch ein neues, zentrales Gebäude mit Technikräumen und einem Unterwerk für die Bahnstromversorgung ersetzt.

5. Die östlichen Zugänge zu den Bahnsteigen werden optimiert.

6. Jeder Bahnsteig wird mit einem zusätzlichen, neuen digitalen Fahrgastinformationsanzeiger (DFI) ausgestattet.

7. Im Bereich der Bahnsteigverlängerung werden zusätzliche LED-Lampen aufgestellt.

8. Alle Leuchtenköpfe auf den Bestandsbahnsteigen werden ausgetauscht und durch neue ersetzt.

9. Die Haltestelle wird mit einem Blindenleitsystem ausgestattet.

10. An der Haltestelle wird eine Mobilstation mit Carsharing-Stellplätzen und überdachten, abschließbaren Fahrradstellplätzen eingerichtet. Die Anzahl der Stellplätze steht noch nicht fest.

11. Es ist ein Kiss and Ride-Platz vorgesehen.

12. Die Stadt Bergisch Gladbach plant die Verbreiterung der Vürfelser Kaule, um eine Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrende zu schaffen.

Was bestehen bleibt:

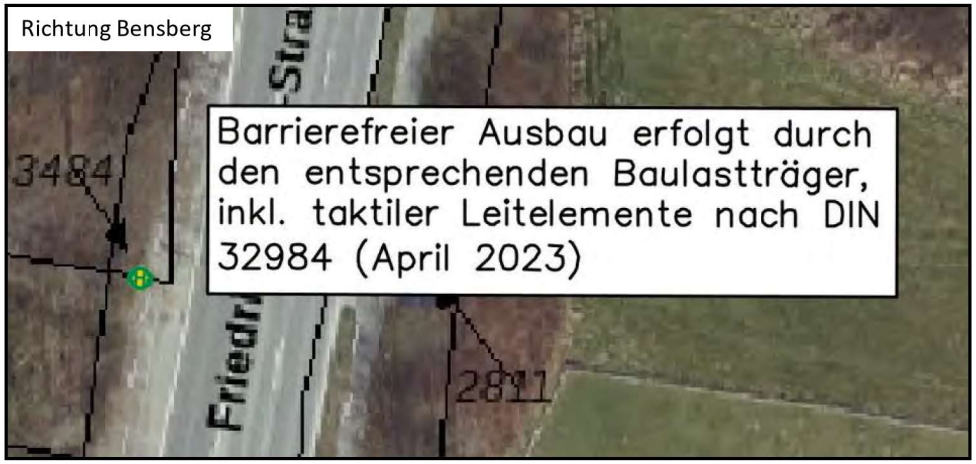
- Die Anordnung der Bahnsteige und die Zugänge von der Straße zu den Bahnsteigen bleiben unverändert.
- Auch die Breite der Bahnsteige, die Lage der durchgehenden Gleise und der beschrankte Bahnübergang bleiben bestehen.

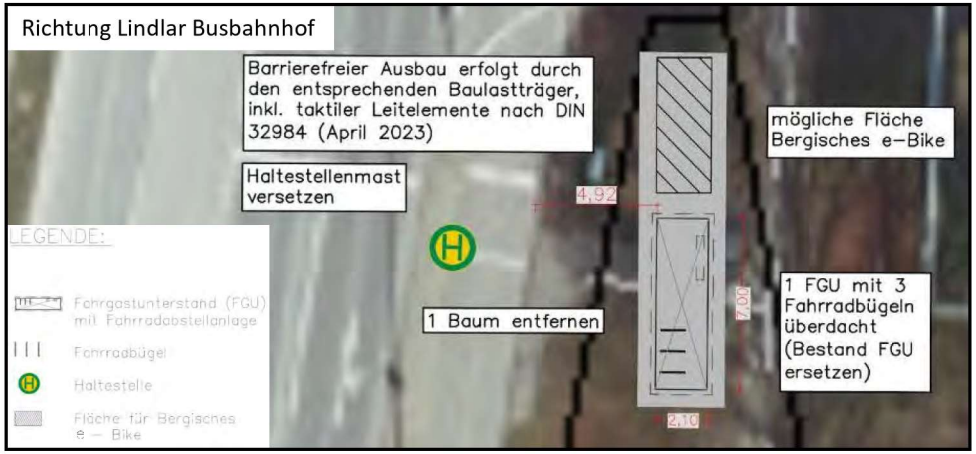
Bergisch Gladbach

Technologiepark | Friedrich-Ebert-Str. 75

Mobilstation 2.0 - Typ B

Bus-/Bahnlinien: 421, 454





Anmerkungen:

- Die Haltestelle Technologiepark liegt angrenzend an den Stadtteil Moitzfeld innerhalb eines Gewebegebiets. Das Gewerbegebiet ist geprägt durch den Technologiepark sowie der Fachklinik Bensberg und dem Biotechnologieunternehmen Miltenyi. Südlich angrenzend befindet sich die A 4.
- Südlich der Haltestelle in Richtung Lindlarer Busbahnhof entsteht derzeit der rund 15.000 m² große Grüne Mobilhof der RVK für alternative Antriebe.
- An beiden Bussteigen muss ein vollständiger barrierefreier Ausbau erfolgen (nach DIN 32984). Für den Bussteig in Richtung Bensberg sollte bei einem barrierefreien Umbau über eine Lageverbesserung nachgedacht werden.
- Für einen integrierten Fahrgastunterstand mit Fahrradüberdachung erscheint das Fällen eines Baumes erforderlich zu sein.

	Modul	Bestand	Ausbau	Kostenschätzung pro Einheit	Gesamtkosten
Mindestausstattung	Barrierefreiheit (nach aktueller DIN 18040-3 und DIN 32984)	Die Barrierefreiheit inklusive der Beleuchtung sind Grundvoraussetzung für die Förderung von Mobilstationen und werden im Rahmen des barrierefreien Umbaus separat geplant.			
	Beleuchtung (inkl. Fundament und Anschluss)				
	DFI-light (mit Montage)	Eine DFI-Anlage ist eine Mindestausstattung der Mobilstationen. Die Planung und Umsetzung sind abhängig von einem politischen Beschluss im Kreistag und der Beauftragung der RVK.			
	Hinweisschild (mit Fundament und Mast)	0	1	800,00 €	800,00 €
	Fahrgastunterstand mit Fahrradüberdachung (7,0 m x 2,1 m) (mit Fundament)	0	1	25.000,00 €	25.000,00 €
	Fahrradbügel (1 Bügel = 2 Stellplätze)	0	3	500,00 €	1.500,00 €
	Fahrgastunterstand (5,2 m x 2,2 m) (mit Fundament)	1	0	16.000,00 €	-
	Sitzgelegenheiten (3er Bank)	3	1	850,00 €	850,00 €
	Müllbehälter	1	1	400,00 €	400,00 €
Optional	E-Leihradstation Markierung (Markierungsarbeiten für 4-6 Räder (ca. 5,5 m x 1,7 m))	0	1	450,00 €	450,00 €
	E-Leihradstation Hinweisschild	1	0	800,00 €	-
Baukosten	Baupauschale Mindestausstattung (Pflasterarbeiten, Entfernung von Elementen, landwirtschaftl. Aspekte, etc.) (pro qm)	0	15	250,00 €	3.750,00 €
	Baupauschale Gesamtausstattung (Pflasterarbeiten, Entfernung von Elementen, landwirtschaftl. Aspekte, etc.) (pro qm)	0	24	250,00 €	6.000,00 €
	Haltestellenmast versetzen	2	1	500,00 €	500,00 €
	Baumentfall	1	1	800,00 €	800,00 €
	Kostenschätzung Mindestausstattung mit Baukosten				**33.600,00 €**
	Kostenschätzung Gesamtausstattung mit Baukosten				**36.300,00 €**

Bergisch Gladbach

Gronau Kreisel | **Mülheimer Str. 76**

Perspektivische Mobilstation - Typ B

Bus-/Bahnlinien: S 11, 436

Der Gronauer Kreisel liegt im Stadtteil Gronau unmittelbar an dem Bahnhaltepunkt Duckterath S, welche auch als Mobilstation 1.0 ausgebaut ist. Die Bushaltestelle Duckterath S liegt auf Höhe des Kreisels ca. 150 m entfernt von der S-Bahn-Haltestelle. Im Umfeld befinden sich des Weiteren kleinteilige Nahversorgung und weitere Betriebe und Fachmärkte. Der Standort bietet somit gute Voraussetzungen für die Entwicklung einer perspektivischen Mobilstation Typ B.

Anmerkungen:

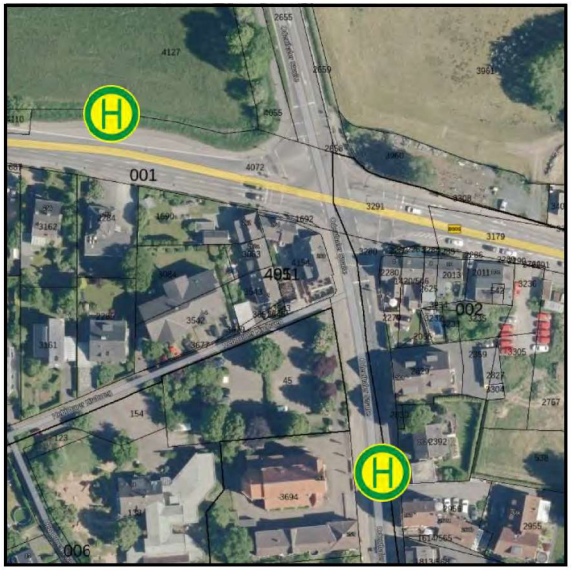
- Die Haltestelle weist keine Barrierefreiheit oder Ausstattungsmerkmale außer einen Haltemast auf.
- In der Nähe des Kreisels steht eine Mobilstationsstele mit einer Wegweisung zur Mobilstation am Bahnhof. Diese ist mit einer Fahrradabstellanlage, einem P+R-Platz, Fahrradboxen, einer Carsharing-Station, einer Bikesharing-Station und einer Ladestation ausgestattet.

Bergisch Gladbach

Kreuzung B 506 / Odenthaler Str. | **Odenthaler Str. 269**

Perspektivische Mobilstation - Typ B

Bus-/Bahnlinien: 427, 430, 431, 432, 433, 434, N 41, N 42, N 43



Die Kreuzung B506 / Odenthaler Straße liegt im Stadtteil Hebborn entlang der B506. Südwestlich der Kreuzung liegt eine größere Siedlung und nordöstlich befindet sich ein Gewerbegebiet sowie eine Sportanlage. Entlang der Odenthaler Straße befindet sich eine kleinteilige Nahversorgung. In unmittelbarer Umgebung befinden sich mehrere Bushaltestellen:

- Im Westen der Kreuzung die Haltestelle Alte Wipperfürther Straße mit den Buslinien 427, 430, 431 und 433.
- Im Süden der Kreuzung die Haltestelle Hebborn Kirche mit den Buslinien 432, 434, N 41, N 42 und N 43.

Der Standort bietet somit gute Voraussetzungen für die Entwicklung einer perspektivischen Mobilstation Typ B. Aufgrund der verkehrlichen Bedeutung der Kreuzung und der hohen Busfrequenz bietet der Standort eine gute ÖPNV-Anbindung sowie Potenzial zur Verknüpfung verschiedener Mobilitätsformen. Eine Verlegung der bestehenden Haltestelle in Richtung der Kreuzung kann im Zuge einer künftigen Umgestaltung geprüft werden, um eine bessere Integration in die geplante Mobilstation zu ermöglichen und gleichzeitig eine dichtere Anordnung der beiden Haltestellen zu erreichen. Dies würde die Umsteigebeziehungen verbessern und die Standortqualität insgesamt erhöhen.

Anmerkungen:

- Die Haltestellen an der Alten Wipperfürther Straße sowie Hebborn Kirche sind nicht barrierefrei. An der Haltestelle Alte Wipperfürther Straße gibt es beidseitig jeweils einen Fahrgastunterstand, Sitzgelegenheiten, Mülleimer und einen Haltestellenmast. An der Haltestelle Hebborn Kirche nur jeweils einen Haltestellenmast und Mülleimer.

Bergisch Gladbach

Kreuzungsbereich B 506 / Reuterstr. | Reuterstr. 140

Perspektivische Mobilstation - Typ B

Bus-/Bahnlinien: 427, 430, 431, 433, 437, N 41

Der Kreuzungsbereich B506 / Reuterstraße liegt im Stadtteil Hebborn entlang der Bundesstraße B 506 die Bergisch Gladbach mit Köln sowie Kürten verbindet. Das Umfeld der Haltestelle ist geprägt durch Wohnbebauung sowie kleinteiliger Nahversorgung und einer Haupt- und Realschule. Der Standort bietet somit gute Voraussetzungen für die Entwicklung einer perspektivischen Mobilstation Typ B. In unmittelbarer Umgebung befinden sich mehrere Bushaltestellen:

- Im Nordwesten die Haltestelle Am Vogelherd mit der Buslinie 437
- Im Nordosten die Haltestelle Hebborn Friedhof mit den Buslinien 427, 430, 431 und 433
- Im Südosten die Haltestelle Jägerhof mit den Buslinien 427, 430, 431, 433 und 437

Durch diese Vielzahl an Linienverbindungen besteht bereits eine hohe ÖPNV-Erreichbarkeit. Zur Verbesserung der Übersichtlichkeit und zur Stärkung der Umsteigebeziehungen kann eine Bündelung bzw. Verlegung der bestehenden Haltestellen zu einer gemeinsamen Haltestelle im Kreuzungsbereich geprüft werden. Dies würde eine zentrale, gut erreichbare ÖPNV-Verknüpfung schaffen und die Integration einer Mobilstation an diesem Standort deutlich erleichtern.

Anmerkungen:

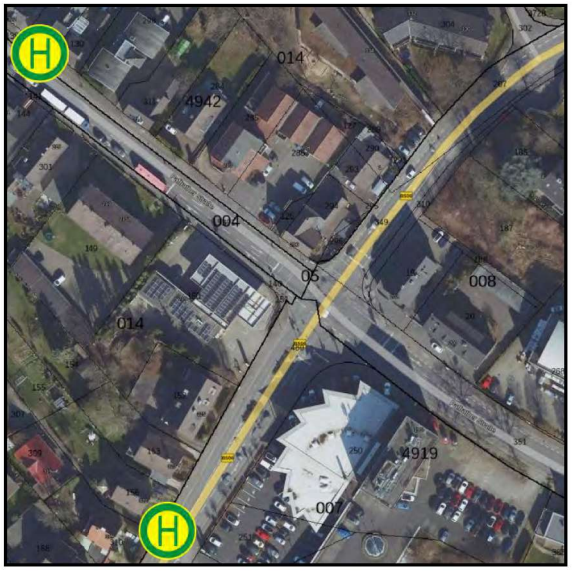
- Die Haltestellen weisen keine Barrierefreiheit oder Ausstattungsmerkmale außer einen Haltemast auf. Die Haltestelle Hebborn Friedhof verfügt einseitig über einen Fahrgastunterstand mit Sitzgelegenheiten, Mülleimer und Haltemast.

Bergisch Gladbach

Kreuzungsbereich Paffrather Str. / B506 | Paffrather Str. 215

Perspektivische Mobilstation - Typ B

Bus-/Bahnlinien: 222, 227, 435, N 41, N 42



Der Kreuzungsbereich Paffrather Straße / B506 liegt im Stadtteil Hebborn entlang der Bundesstraße, die Bergisch Gladbach mit Köln sowie Kürten verbindet. Im Umfeld befinden sich mehrere Siedlungen sowie auch kleinteilige Nahversorgung sowie auch die Feuerwehr Bergisch Gladbach. Der Standort bietet somit gute Voraussetzungen für die Entwicklung einer perspektivischen Mobilstation Typ B. In der näheren Umgebung befinden sich zwei Bushaltestellen:

- Im Nordwesten die Haltestelle Von-Kettler-Straße mit den Buslinien 222 und 227
- Im Südwesten die Haltestelle Buchholzstraße mit der Buslinie 435

Der Standort verfügt somit über mehrere Linienverbindungen mit unterschiedlichen Zielrichtungen und ein gutes Grundangebot im ÖPNV. Zur Verbesserung der Erreichbarkeit, Übersichtlichkeit und zur Schaffung einer klaren Verknüpfung zwischen den Linien kann eine Verlegung der bestehenden Haltestellen näher an den Kreuzungsbereich und die Zusammenlegung zu einer gemeinsamen Haltestelle geprüft werden. Dies würde eine kompaktere, nutzerfreundlichere Haltestellenanordnung ermöglichen und die Integration einer Mobilstation an diesem Verkehrsknotenpunkt unterstützen.

Anmerkungen:

- Die Haltestellen weisen keine Barrierefreiheit oder Ausstattungsmerkmale außer einen Haltemast und vereinzelt Sitzgelegenheiten auf.

Ö 15

Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister
Federführender Fachbereich
Stadtentwicklung

Mitteilungsvorlage

Drucksachen-Nr. 0320/2026
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	30.06.2026	zur Kenntnis

Tagesordnungspunkt

Östliche Innenstadt - Odenthaler Straße / Hauptstraße

Kurzzusammenfassung:

Kurzbegründung:

(…)

Risikobewertung:

(…)

Finanzielle Auswirkungen:

	keine Auswirkungen:	Mehrerträge:		Mehraufwendungen:	
		lfd. Jahr	Folgejahre	lfd. Jahr	Folgejahre
konsumtiv:	5.000 €				
investiv:					
planmäßig:					
außerplanmäßig:					

Weitere notwendige Erläuterungen:

(…)

Inhalt der Mitteilung:

Im Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen wurde am 14.11.2023 in einer Beschlussvorlage das Verkehrsgutachten zur östlichen Innenstadt im Zusammenhang mit den städtebaulichen Entwicklungen erläutert (Drucksachnummer 0561/2023). Für die Umsetzung wurde die Variante 1-1 mit Änderungen beschlossen. Hinsichtlich der zukünftigen südlichen Flächenerweiterung wurde Variante 3-2b empfohlen.

Im weiteren Planungsprozess wurden Anpassungen in Variante 1-1 erforderlich: Die vorgesehene Aufweitung der Gehwegfläche an der Ecke Odenthaler Straße/Hauptstraße (Ecke Waatsack) soll mithilfe eines Klebebordsteins umgesetzt werden. Aufgrund vorhandener Kanaldeckel musste die Form und Ausrundung der Gehwegerweiterung angepasst werden und weicht leicht von der beschlossenen Darstellung ab (siehe Anlagen).

Auf die Errichtung eines Radschutzstreifens sowie einer vorgezogenen Aufstellfläche für den Radverkehr in der östlichen Zufahrt des Knotenpunktes wurde verzichtet, da ein Wechsel in den Schutzstreifen bei hohem Kfz-Aufkommen nur eingeschränkt möglich wäre und das Wiedereinfädeln in die durchgehende Fahrbahn im Bereich der Lichtsignalanlage zu gefährlichen Situationen und Konflikten führen kann. Demnach wurde in der weiteren Planung von dieser Maßnahme abgesehen.

Die Umsetzung der Gehwegerweiterung ist in diesem Jahr vorgesehen. Die Kosten belaufen sich nach aktuellen Schätzungen auf maximal 5.000€.

Anlagen

Anlage 01 Planung Aufweitung Gehfläche

Anlage 02 Planvariante 1-1 (ursprünglicher Beschluss)

Legende

Bestand

- Vermessung
- Kataster

Planung

- Fahrbahn, Asphalt
- Gehweg
- Markierung StVO
- Poller

Ö 15

1 2 3 4 5

Index	Art der Änderung	Datum	Name
c			
b			
a			

VORENTWURF

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

Blatt-Nr.: LA01

LAGEPLAN

Maßstab: 1:75

Odenthaler Straße/Hauptstraße

Entwurfsdatum: 12.01.2026

aufgestellt:
der Bürgermeister i.A. _____

	Name	Datum
bearbeitet	BT	12.01.2026
gezeichnet	BT	12.01.2026
geprüft		
genehmigt		

Bergsch Gladbach

Straßenräumliche Konzeption für den Knotenpunkt Hauptstraße / Odenthaler Straße

Ö 15

Variante 1-1:

Lösung: Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn

Legende

- Gehweg
- Aufstellfläche Radverkehr
- Fahrbahn
- Baumerhalt
- Stellplatzentfall

VORABZUG

Maßstab	1 : 500	Datum:	12.05.2026
Blattgröße	A3	Zeichnerin:	Linda Hesse
Plan-Nr.	1.0		

Verkehrsplanung
Mobilitätsforschung
Kommunalberatung
VIA Planungsbüro

Planungsbüro VIA eG
Marsplatzengasse 6, 50667 Köln
Tel.: 0221 / 789 527 20, Fax: 0221 / 789 527 99
eMail: VIAKoeln@VIAKoeln.de
Internet: www.viakoeln.de

Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister
Federführender Fachbereich
Stadtentwicklung

Mitteilungsvorlage

Drucksachen-Nr. 0321/2026
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	30.06.2026	zur Kenntnis

Tagesordnungspunkt

Querungen Herrmann-Löns-Straße

Inhalt der Mitteilung:

Im Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen am 11.02.2025 wurde die im Zuge des Fußverkehrschecks erarbeitete Umgestaltung der Querungsstelle Hermann-Löns-Straße/Damaschkestraße/Willy-Brandt-Straße beschlossen (Drucksachnr. 0737/2024). Hierbei wurde Variante 3 „Basic“ beschlossen, die insgesamt drei Mittelinseln zum Queren vorsieht (vgl. Abbildung 1).

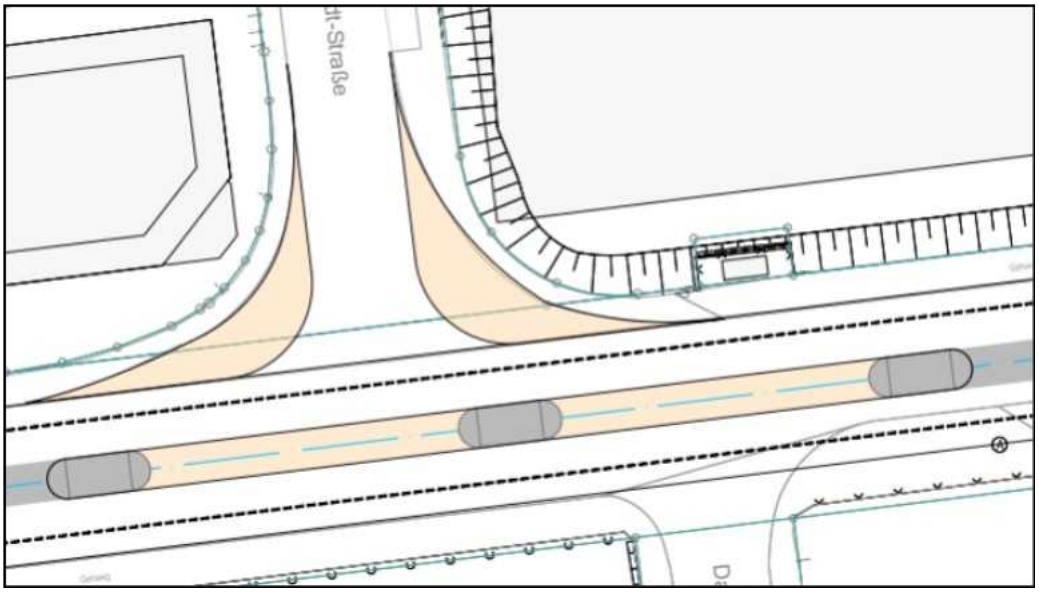


Abbildung 1: Varianten V3 „Basic“ (Quelle: Ausschnitt DP03, Stadt Bergisch Gladbach, 2024)

Im Zuge des Umbaus hat sich ergeben, dass der erforderliche vollständige Rückbau der Gehwegnase (östlich der

Einmündung Damaschkestraße) zum Einbau der Querungsinsel, aufgrund einer Schieberkappe einer Gasleitung nicht möglich ist. Aufgrund dessen wird der Gehweg nur etwa einen Meter zurückgebaut, sodass die Gehwegnase teilweise entfällt. Eine Mittelinsel wie ursprünglich geplant ist an dieser Stelle aufgrund der dann zu geringen Fahrbahnbreite nicht mehr möglich. Diese Insel entfällt (siehe Abbildung 2). Der teilweise Rückbau dient der Umsetzung des Radschutzstreifens.

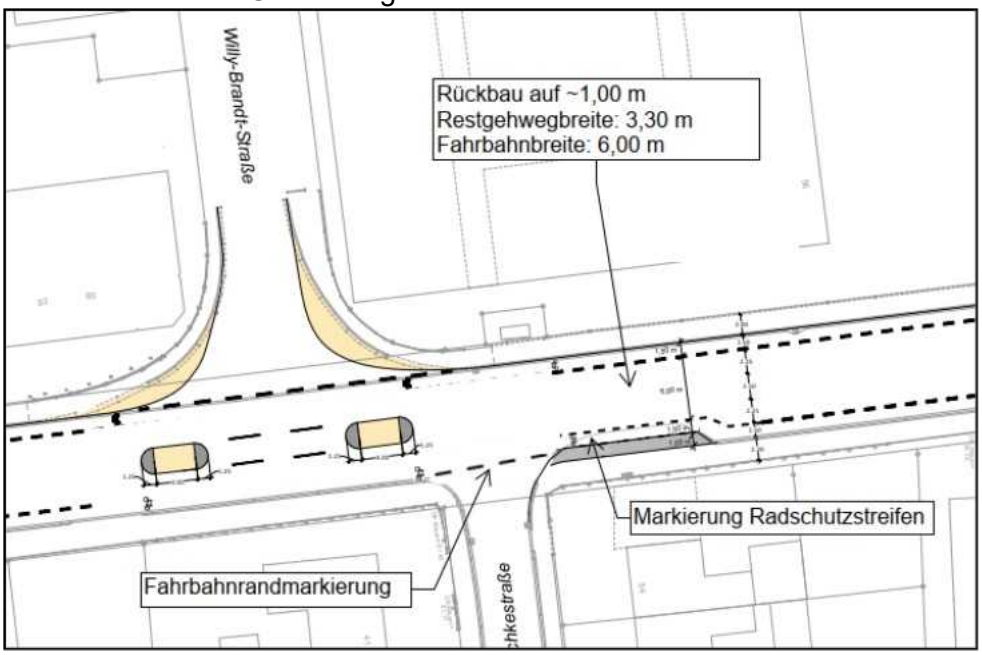


Abbildung 2: Varianten V3 „Basic“ inkl. Änderungen (Quelle: Ausschnitt DP03, Stadt Bergisch Gladbach, 2025)

Die Querungshilfen westlich der Einmündung Damaschkestraße werden wie geplant umgesetzt und ermöglichen das Queren der Hermann-Löns-Straße.

Im Maßnahmenprogramm sind die Arbeiten für 2026 vorgesehen.

Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister
Federführender Fachbereich
Stadtentwicklung

Mitteilungsvorlage

Drucksachen-Nr. 0327/2026
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	30.06.2026	zur Kenntnis

Tagesordnungspunkt

Schulstraße KGS In der Auen

Inhalt der Mitteilung:

Mit der Erweiterung des Schulgebäudes der KGS In der Auen in der Schwerfelstraße und der damit verbundenen Erhöhung der Schülerzahl wurde bereits im Jahr 2022 ein Verkehrskonzept erarbeitet, das durch den Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen am 18.04.2023 (Drucksache 0161/2023) zur Ausführung beschlossen wurde.

Das Konzept verfolgt die nachhaltige Verbesserung der Verkehrssicherheit im Schulumfeld und bündelt infrastrukturelle, pädagogische und organisatorische Maßnahmen in einem aufeinander aufbauenden Stufenmodell, in dessen ersten beiden Stufen insbesondere der Schulexpress (Walkingbus) entlang sicherer Schulwege eingerichtet, Sichtfelder an Querungsstellen freigehalten, Elterntaxizonen ausgewiesen und beworben sowie schulische Aktionstage durchgeführt wurden. Die Schulstraße bildet als dritte Stufe die letzte Maßnahme des Konzepts und wird auf den vorgelagerten Bausteinen aufbauend und abhängig der dabei erzielten Ergebnisse umgesetzt und angeordnet.

Auf dieser Grundlage hat die Straßenverkehrsbehörde in Abstimmung mit Polizei, Baulastträger und Feuerwehr im September 2025 einen Verkehrsversuch in der Schwerfelstraße sowie der angrenzenden Abschnitte der Asternstraße und des Veilchenwegs zur Schulstraße angeordnet. Der einjährige Verkehrsversuch begann am 04.09.2025 und gilt jeweils an Schultagen montags bis freitags von 07:30 bis 08:15 Uhr und von 14:30 bis 15:15 Uhr. Die Regelung wurde durch Verkehrszeichen 260 mit entsprechenden Zusatzzeichen umgesetzt.

Anwohnerinnen und Anwohner wurden vorab informiert und mit Ausnahmegenehmigungen ausgestattet, sodass ihre Erreichbarkeit jederzeit gewährleistet blieb. Die begleitende Evaluation stützt sich auf jährliche Verkehrszählungen, Befragungen der Elternschaft sowie den kontinuierlichen Austausch mit der Schulleitung und zeigt qualitativ, dass die Schulstraße zu einer spürbaren Reduzierung des motorisierten Hol- und Bringverkehrs vor dem Schuleingang, zu einer erkennbaren Verbesserung der Aufenthaltsqualität im

Schulumfeld und zu einer erhöhten Verkehrssicherheit für die Schülerinnen und Schüler beiträgt.
Die Rückmeldungen und Beobachtungen der Schulleitung sind durchweg positiv. Auch die Polizei hat im Rahmen der stichprobenartig durchgeführten Kontrollen während des Versuchszeitraums keine sicherheitsrelevanten Hinweise oder Anmerkungen gegenüber der Verwaltung vorgebracht. Die Evaluation kommt zu dem Ergebnis, dass die vorgeschalteten Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements eine wichtige Grundlage geschaffen haben, der entscheidende verkehrliche Effekt jedoch erst durch die Schulstraße selbst erreicht wird. Die Verwaltung wird die Schulstraße auf dieser Grundlage dauerhaft einrichten und zur rechtssicheren und unbefristeten Verankerung der Anordnung den Weg der straßenrechtlichen Teileinziehung nach § 7 Abs. 2 StrWG NRW wählen, der für dauerhafte Schulstraßen auch im einschlägigen Erlass des Landes Nordrhein-Westfalen ausdrücklich empfohlen wird.

Für die fortlaufende Wirksamkeit der Maßnahme bleibt darüber hinaus die regelmäßige Kommunikation gegenüber Schule und Elternschaft sowie die konsequente Kontrolle der Regelung durch die Polizei von Bedeutung.

Anlagen

Anlage 1 Evaluation 2026 – Verkehrsversuch Schulstraße, KGS In der Auen

Ö 17

22. MAI 2026

PROZESSEVALUATION SCHULSTRAßE SCHWERFELSTRAßE KGS IN DER AUEN

ABTEILUNG MOBILITÄT & STADTENTWICKLUNG
STADT BERGISCH GLADBACH

clever. vernetzt. mobil.

Inhalt

1. Einleitung 2
2. Beschreibung des Untersuchungsraums 2
3. Zusammenfassung Verkehrskonzept 4
4. Methodik und Zieldefinition 6
5. Maßnahmenbeschreibung (Versuchsdesign) 7
6. Prozessanalyse 8
7. Wirkungsanalyse (Während- und Nachher-Untersuchung) 17
8. Bewertung und Zielerreichung 20
9. Schlussfolgerungen und Empfehlungen 21

1. Einleitung

Mit der Planung zur Erweiterung des Schulgebäudes der KGS In der Auen in der Schwerfelstraße in Bergisch Gladbach und dem damit verbundenen Anstieg der Schülerzahlen, wurde im Jahr 2022 ein Verkehrskonzept erarbeitet, dass die verkehrliche Erschließung zukünftig bedarfsgerecht und zukunftsorientiert berücksichtigt. Der Fokus wurde dabei auf das schulische Mobilitätsmanagement gelegt, sodass insbesondere die Zielgruppe der Schulkinder von den Maßnahmen profitieren. Dieses Konzept ist die Grundlage aller bereits durchgeführten Maßnahmen und dem darauf aufbauenden Verkehrsversuch der Schulstraße.

Bereits während des Baus des Erweiterungsgebäudes im Jahr 2022/23 wurden die in drei, aufeinander aufbauenden Phasen des Verkehrskonzepts in das Schulumfeld integriert und bei der Schüler-, Lehrer- und Elternschaft bekannt gemacht.

In der ersten Phase wurde entlang der erarbeiteten Walkingbus/Schulexpress-Routen eine möglichst sichere Infrastruktur geschaffen. Darüber hinaus wurden die bestehenden Elterntaxizonen in das Gesamtkonzept integriert und pädagogische Angebote gemacht, um die Änderungen spielerisch zu erlernen. Nach einem Jahr wurden die durchgeführten Maßnahmen mit Hilfe einer erneuten Verkehrszählung sowie einer Schülerbefragung evaluiert. Im zweiten Projektjahr wurde dann die Phase drei, eine Schulstraße als Verkehrsversuch, umgesetzt.

In diesem Bericht wird der Verkehrsversuch, unter Berücksichtigung der vorgeschalteten Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements, evaluiert.

2. Beschreibung des Untersuchungsraums

Die KGS In der Auen befindet sich in der Schwerfelstraße im Stadtteil Refrath in Bergisch Gladbach. Um das Schulumfeld ganzheitlich abzubilden, wird für die Untersuchung das Umfeld in einem Radius von 300,00 - 400,00 m betrachtet (vgl. Abbildung 1).

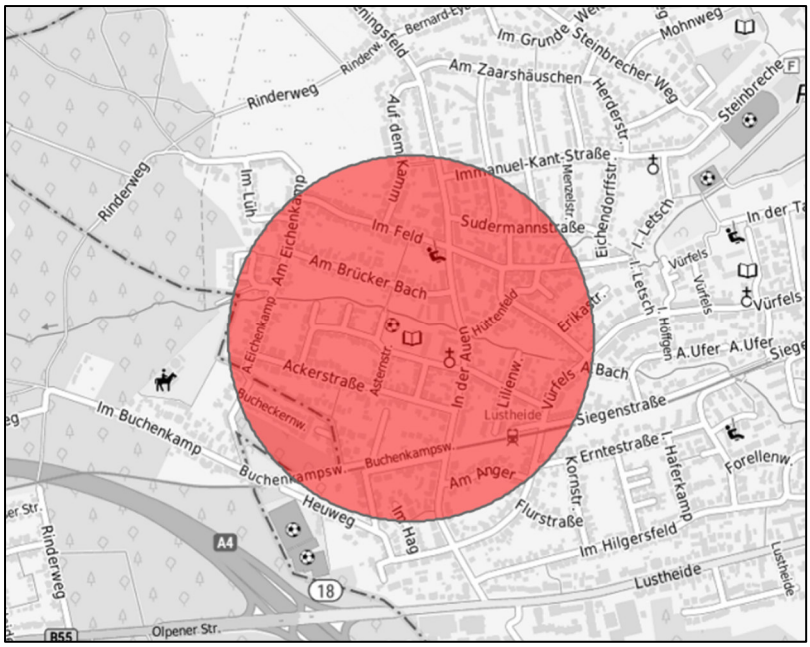


Abbildung 1: Untersuchungsraum R=400,00 m, der KGS In der Auen (Quelle: Eigene Darstellung, Stadt Bergisch Gladbach: Geobasisdaten RBK, 2026)

Geprägt wird die Umgebung durch ein Wohngebiet mit Ein- und Mehrfamilienhäusern sowie kleineren Erschließungsstraßen. Die Schwerfelstraße selbst stellt eine untergeordnete Erschließungsstraße dar, mit schmalen, beidseitigen Gehwegen und einer Fahrbahn für Zweirichtungsverkehre, auf der am Fahrbahnrand geparkt wird. Ausgewiesen wird sie als Tempo 30-Zone. Grundsätzlich dient sie dem Anliegerverkehr, der jedoch zusätzlich, insbesondere zu den Bring- und Abholzeiten, auf Zielverkehre der Schule erweitert wird. Darüber hinaus ist die Katholische Kirchengemeinde St. Johann Baptist angesiedelt.

Die Schwerfelstraße mündet in die Straße „In der Auen“, die eine wichtige Verbindungsstraße darstellt. Grundsätzlich ist diese Straße als Tempo 50 ausgewiesen, ist jedoch aufgrund der Vielzahl an schützenswerten Einrichtungen wie Schulen und Kitas über etwa 450,00 m auf Tempo 30 reduziert. In den Nebenanlagen befindet sich ein sonstiger Radweg, der aufgrund seiner geringen Breiten nicht als Radweg ausgewiesen ist. Die Nutzung ist erlaubt, jedoch wird der Radverkehr grundsätzlich im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Abseits der Straße In der Auen verkehrt der Radverkehr im Mischverkehr.

Rund 200,00 m südlich queren die Gleise der KVB die Straße In der Auen, dessen Haltestelle „Lustheide“ etwa 220,00 m entfernt liegt und somit die ÖPNV-Anbindung von Bensberg und der Stadt Köln darstellt. Darüber hinaus befindet sich die Bushaltestelle „In der Auen – Kirche“ unmittelbar an der Straße In der Auen, südlich der Einmündung Schwerfelstraße. Hier verkehrt die städtische Buslinie 451 zwischen Bergisch Gladbach (S) und Halbenmorgen in Refrath.

Zum Zeitpunkt der Erstellung des Verkehrskonzeptes im Jahr 2023 umfasste die KGS In der Auen im Schuljahr 2022/23 für die Klassen 1 – 4 insgesamt 147 Schülerinnen und Schüler. Mit der Erweiterung des Schulgebäudes und der Eröffnung einer weiteren ersten Klasse für die folgenden vier Jahre, stieg auch die Anzahl der Schülerinnen und Schüler in den Schuljahren 2023/24 auf 167 Kinder, 2024/25 blieb die Anzahl bei 167 Kinder, 2025/26 auf 183 Kinder und schließlich 2026/27 (Anmeldezahlen) auf 199 Kinder.

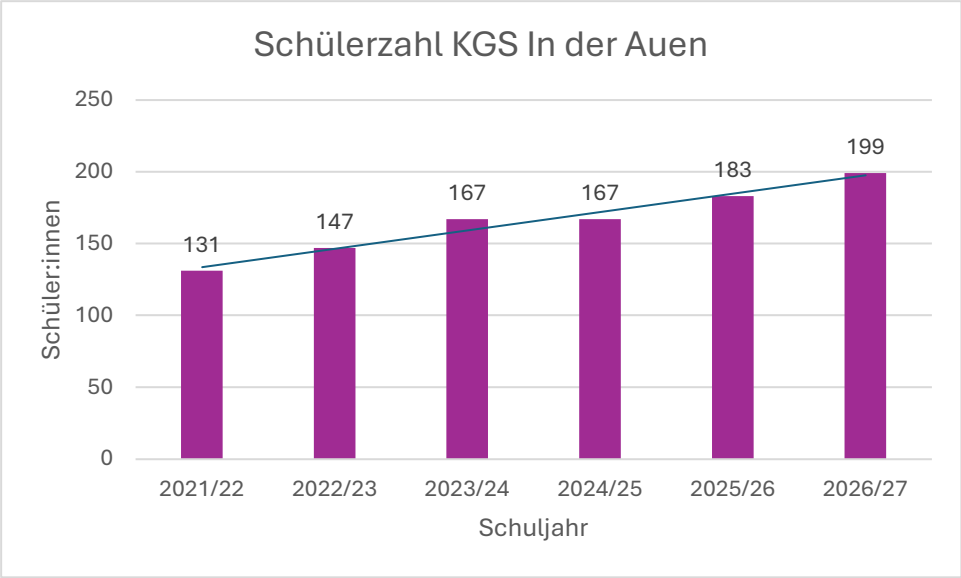


Abbildung 2: Schülerzahlen der KGS In der Auen (Quelle: Stadt Bergisch Gladbach, 2026)

3. Zusammenfassung Verkehrskonzept

Die Erstellung bzw. Veranlassung des Verkehrskonzeptes wurde erforderlich, da die Schule im Zuge einer Erweiterung künftig eine höhere Anzahl an Schülerinnen und Schüler aufnehmen wird. Mit der steigenden Schülerzahl war demnach auch ein zusätzliches Verkehrsaufkommen im Umfeld der Schule zu erwarten.

Bereits vor der Erweiterung zeigte sich insbesondere zu den Bring- und Abholzeiten eine hohe Auslastung der Schwefelstraße vor der Schule, was bereits in der Vergangenheit zu Defiziten hinsichtlich der Verkehrssicherheit für Kinder führte. Kritisch waren hierbei unter anderem unübersichtliche Situationen durch haltende, rangierende oder ausweichende Fahrzeuge auf den schmalen Gehweg bei Gegenverkehr. Nach Aussagen von Anwohnenden und der Schule hat die Nutzung sogenannter „Elterntaxis“ in den vergangenen Jahren deutlich zugenommen. Im Zuge einer Verkehrsbeobachtung konnten diese Beobachtungen bestätigt werden.

Vor diesem Hintergrund wurde die Verwaltung von der Politik im Jahr 2022 mit der Erstellung eines Verkehrskonzeptes beauftragt, um geeignete Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsorganisation, der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden, insbesondere der Kinder, sowie zur Bewältigung des künftig steigenden Verkehrsaufkommens, zu entwickeln.

Das Verkehrskonzept verfolgt das Ziel, bestehende Konflikte im Schulumfeld nachhaltig zu beheben und gleichzeitig eine sichere, geordnete und zukunftsfähige Mobilität zu fördern. Dabei steht nicht nur die kurzfristige Entlastung der Verkehrssituation im Vordergrund, sondern insbesondere eine langfristige Veränderung des Mobilitätsverhaltens aller Beteiligten. Es wurde im Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen am 18.04.2023 zur Ausführung beschlossen (Drucksachenr. 0161/2023).

Um dieses Ziel zu erreichen, kombiniert das Verkehrskonzept für die KGS In der Auen infrastrukturelle Maßnahmen mit pädagogischen und organisatorischen Ansätzen. Es beinhaltet eine Bündelung von Einzelmaßnahmen, die in aufbauenden Stufen eingeteilt werden (vgl. siehe Abbildung 3).

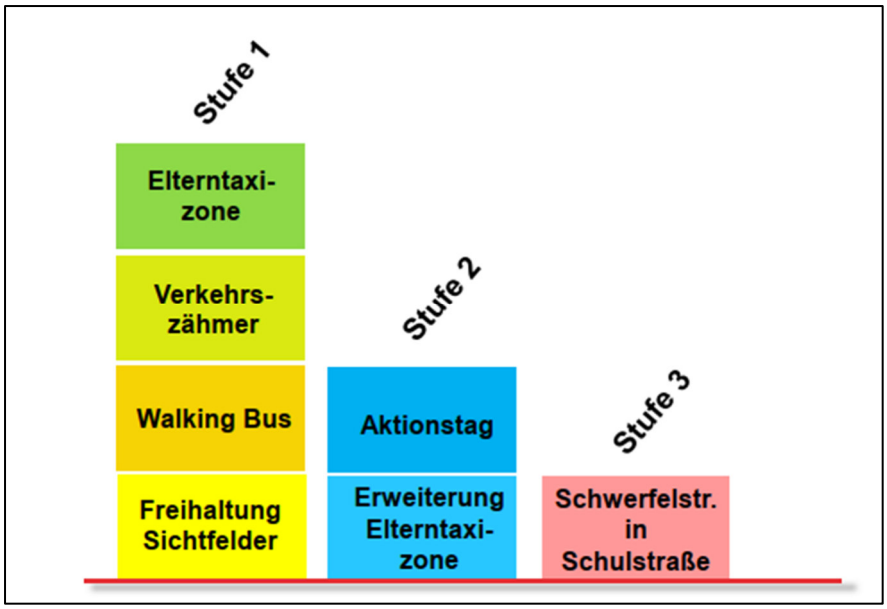


Abbildung 3: Stufen des Schulischen Mobilitätsmanagements (Quelle: Stadt Bergisch Gladbach, 2023)

Die Stufen sind so konzipiert, dass Stufe 1 Maßnahmen beinhaltet, die die notwendigsten Maßnahmen zur Verkehrssicherheit der Schulkinder umfasst. Hierzu zählt die Bespielung des Themas Mobilität, aber auch infrastrukturelle Maßnahmen wie die Freihaltung der Sichtfelder an Querungsstellen und das Angebot, den Schulweg gemeinsam entlang von sogenannten Walkingbusrouten zu beschreiten.

Stufe 2 sind Aufbaumaßnahmen zur ersten Stufe und somit als Ergänzung zu verstehen, beispielsweise der Erweiterung der Elterntaxizonen oder Anpassung der Walkingbusrouten. Auch der Pädagogische Strang wurde hier mit Aktionstagen weiter ausgebaut.

Die dritte Stufe ist mit der Einrichtung einer Schulstraße eine weitgreifende verkehrsrechtliche Maßnahme, die ebenfalls nur aufbauend auf die vorherigen Maßnahmen umzusetzen ist.

Ausführung der einzelnen Stufen

Vor Beginn aller Maßnahmen wurde eine Verkehrszählung im Juni 2023 durchgeführt. Diese gilt als Grundlage für nachfolgende Vergleiche zur Evaluierung der getroffenen Maßnahmen (vgl. Kap. 6).

Zur Umsetzung der ersten Stufe wurde dann mit einer externen Dienstleisterin der Schulexpress (geschützter Eigenname der Dienstleisterin für Walkingbus) im August 2023 eingefügt. Dieser beschreibt sichere Schulwege für die Schulkinder der KGS In der Auen und orientiert sich an Eingabewerten der Eltern. Neben dem Schulweg wurden Gefahrenstellen erfragt, die in der Planung der Routen berücksichtigt und bestmöglich Umweg frei umgangen wurden.

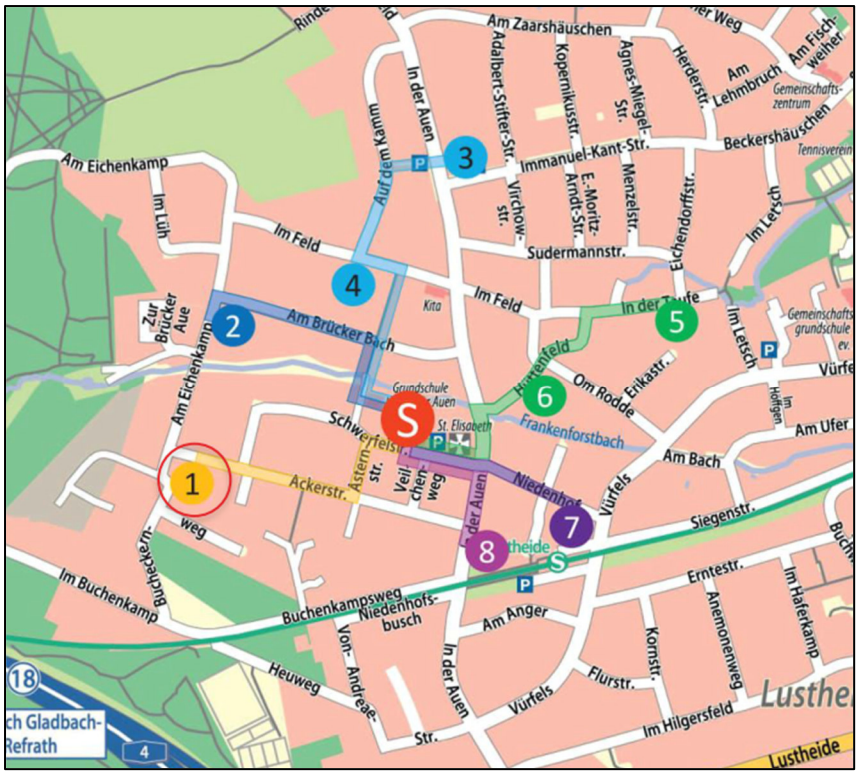


Abbildung 4: Schulexpressrouten KGS In der Auen (Quelle: Schulexpress, 2023)

In Abbildung 4 sind die Routen inklusive der Haltestellen, an den die Kinder sich treffen können, um gemeinsam zur Schule zu laufen, eingezeichnet (Zahlen).

Parallel zur Einführung des Schulexpresses wurden die bestehenden Elterntaxizonen neu beworben. Außerdem wurden alle Maßnahmen bei einem Eröffnungsfest am 22.08.2023 mit vielen mobilitätsbezogenen Aktionen beworben.

Im Juni 2024, wurden erneut Verkehrszählungen durchgeführt, um die Maßnahmen zu beobachten und ggf. nachzusteuern (Ergebnisse siehe Kap.6). Zu berücksichtigen ist, dass ab dem Jahr 2023 die Anzahl der schulpflichtigen Kinder aufgrund der Schulerweiterung sukzessiv zunahm. Abgeleitet von den Verkehrszahlen wurde vermehrt der Schulexpress innerhalb der Schule beworben und thematisiert. Eine Erweiterung der Elterntaxizonen (vgl. Stufe 2) wurde nicht vorgenommen.

Im Mai 2025 wurde die Nutzung des Schulexpresses erfragt und eine erneute Umfrage zu den Schulwegen und Gefahrenstellen digital durchgeführt (Ergebnisse siehe Kap. 6). Gemeinsam mit der Verkehrszählung Juni 2025 wurde eine Vielzahl von Elterntaxis in der Schwerfelstraße identifiziert. Dies führte schließlich zur Stufe 3, die eine tiefergreifendere Maßnahme wie die Schulstraße vorsieht, um den motorisierten Verkehr in der Schwerfelstraße in den Stoßzeiten zu reduzieren.

4. Methodik und Zieldefinition

Ziel des einjährigen Verkehrsversuchs einer Schulstraße ist es, den motorisierten Individualverkehr im direkten Schulumfeld, in der Schwerfelstraße, deutlich zu reduzieren bzw. vollständig herauszuhalten und dadurch die Sicherheit für Schülerinnen und Schüler zu erhöhen. Insbesondere zu den Bring- und Abholzeiten sollen gefährliche Verkehrssituationen entschärft sowie ein ruhigeres und übersichtlicheres Umfeld geschaffen werden. Darüber hinaus stoßen bestehende Gehwege zunehmend an ihre Kapazitätsgrenzen aufgrund der gestiegenen Schülerzahlen, sodass

durch die Neuordnung des Straßenraums mehr Platz für den Fußverkehr geschaffen wird, damit Kinder den Schulweg sicher, selbstständig und komfortabel nutzen können.

Zur Bewertung der Wirksamkeit der Maßnahmen wurden begleitend jährliche Verkehrszählungen durchgeführt. Diese ermöglichen eine kontinuierliche und messbare Vergleichbarkeit der Verkehrsentwicklung im Schulumfeld. Anhand der erhobenen Verkehrszahlen konnte schon in Stufe eins und zwei beurteilt werden, ob die umgesetzten Maßnahmen zu einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs und zu einer Verbesserung der Verkehrssituation beigetragen haben. Auf derselben Grundlage kann auch die Einrichtung der Schulstraße beurteilt werden.

Ergänzend zur quantitativen Datenerhebung erfolgte eine Evaluation durch Befragungen der Eltern, um subjektive Wahrnehmungen zur Sicherheit, Erreichbarkeit und Akzeptanz der Maßnahmen zu erfassen. Darüber hinaus wurden regelmäßige Gespräche mit der Schulleitung geführt, um Erfahrungen aus dem Schulalltag sowie Hinweise zu möglichen Herausforderungen und weiteren Handlungsbedarfen in die Bewertung einzubeziehen.

5. Maßnahmenbeschreibung (Versuchsdesign)

Der Verkehrsversuch zur Einrichtung einer Schulstraße basiert auf den Regelungen der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und wurde durch die Verkehrsbehörde in Abstimmung mit Polizei, Baulastträger und Feuerwehr am 21.08.2025 angeordnet. Der Verkehrsversuch begann am 03.09.2025 und ist auf eine Laufzeit von einem Jahr ausgelegt.

Abbildung 5: Schulstraße Schwerfelstraße, Veilchenweg und Alsterstraße (Quelle: Eigene Darstellung, Stadt Bergisch Gladbach, Geobasisdaten RBK, 2026)

Gegenstand der Anordnung ist die temporäre Sperrung der Schwerfelstraße und anliegenden Straßen Asternstraße und Veilchenweg (siehe Abbildung 5) mit einer zeitlichen Begrenzung der Nutzung an Schultagen in den Zeiträumen 7: 30 – 8:15 Uhr und 14:30 – 15:15 Uhr. Die Regelung erfolgt mittels Verkehrszeichen 260 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ mit entsprechenden Zusatzzeichen zur zeitlichen Einschränkung und zu möglichen Ausnahmen.

Abbildung 6: StVO Verkehrszeichen 260 und Zusatzzeichen (Quelle: StVO, 2025)

Im Vorfeld des Verkehrsversuchs wurden die Anwohnenden über die Maßnahme informiert. Außerdem wurden ihnen Ausnahmegenehmigungen ausgehändigt, die sie berechtigten, ihr Grundstück jederzeit zu erreichen. Gleichermaßen wurden die Eltern über die Maßnahme über die Schule informiert. Diese erhielten jedoch, ausgenommen der Lehrerschaft, keine Ausnahmegenehmigungen. Zudem wurde nach Rücksprache mit der Kirchengemeinde der anliegende Parkplatz für Besucher der Kirche am Donnerstagnachmittag freigegeben. Zudem erhielt die Kirchengemeinde ebenfalls Ausnahmegenehmigungen.

Zur Unterstützung der Einführungsphase wurden mit Beginn des Verkehrsversuchs ergänzend zu den Verkehrszeichen StVO VZ 260 in den ersten drei Wochen Verkehrsbaken aufgestellt, die auf die geänderten Verkehrsregelungen aufmerksam machen sollten. Zusätzlich begleiteten freiwillige Eltern die Maßnahme an den Absperrungen vor Ort, um ebenfalls auf die geänderte Verkehrsführung aufmerksam zu machen. Eingriffe in den fließenden Verkehr erfolgten ausschließlich durch die Polizei. Nach der Einführungsphase wurde zunächst die Unterstützung der Eltern und anschließend die Verkehrsbaken schrittweise zurückgenommen, sodass die Regelung anschließend ausschließlich über die Beschilderung erfolgte. Während des gesamten Versuchszeitraums fanden stichprobenartige Kontrollen durch die Polizei statt, die mögliche Verkehrsverstöße ahndete.

Zu berücksichtigen ist, dass zu Beginn eines Verkehrsversuchs mit den einhergehenden Regeländerung ein Zeitraum eingeplant werden muss, an dem sich Verkehrsteilnehmende an die Änderung gewöhnen müssen. Hierzu war die zusätzliche Unterstützung der Eltern und die Aufstellung der Baken hilfreich.

6. Prozessanalyse

Um eine ganzheitliche Prozessanalyse durchzuführen sind auch Maßnahmen zu berücksichtigen, die nicht Teil des Verkehrsversuchs sind, sondern im Vorfeld durchgeführt wurden. Nachfolgend wird anhand der Zeitachse dargestellt, welche Maßnahmen vor und welche mit der Anordnung durchgeführt wurden. Außerdem werden Kontrollpunkte markiert wo Verkehrszählungen (V) und Umfragen (U) durchgeführt wurden.

In diesem Kapitel werden die Umfragen und Evaluationsergebnisse thematisiert und ausgewertet. Es handelt sich dabei um die Umfragen aus dem Jahr 2025 (U25) zur Nutzung des Schulexpresses und Umgestaltung zum städtischen Walkingbusses sowie die Umfrage aus dem Frühjahr 2026, in

der erstmalig eine Einschätzung zur Schulstraße erfragt wurde. Zur ersten Umfrage zum Schulexpress liegen der Stadt Bergisch Gladbach keine Daten vor, da diese analog und extern erfolgte.

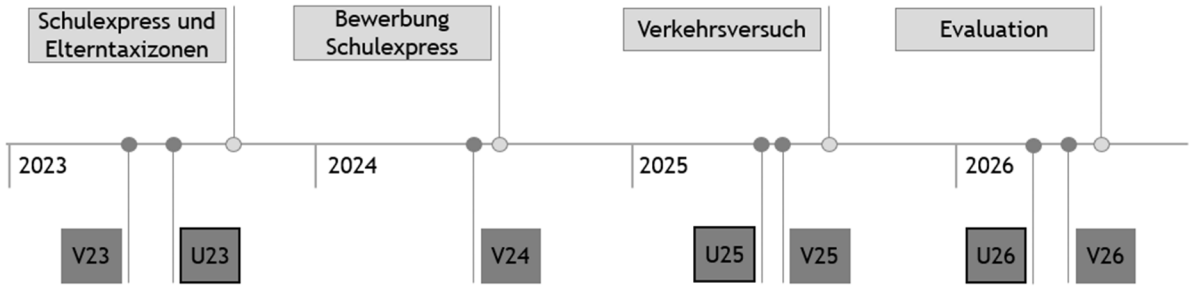


Abbildung 7: Zeitablaufplan durchgeführter Ereignisse (Quelle: Eigene Darstellung, Stadt Bergisch Gladbach, 2026)

Nicht Bestandteil des Verkehrsversuchs (Stufen 1+2, grundlegende Maßnahmen):

- Beteiligung von Schule und Elternpflegschaft, 01/2023
- Verkehrszählung (V23), 06/2023
- Umfrage zu Schulwegen und Gefahrenstellen (U23), 03/2023
- Einrichtung Schulexpress (Walkingbus) und Freihaltung von Sichtfeldern, 08/2023
- Aktionstage, 08/2023
- Verkehrszählung (V24), 06/2024
- Bewerbung Schulexpress und Elterntaxizonen, 09/2024
- Umfrage zu Schulweg und Gefahrenstellen (U25), 05/2025
- Verkehrszählung (V25), 06/2025
- Anpassung Walkingbus, 06/2025

Bestandteil des Verkehrsversuchs

- Information an Schule, Elternpflegschaft, Polizei und Anwohnende, 08/2025
- Verkehrsversuch, Einrichtung der Schulstraße, 09/2025
- Aktionstag, 09/2025
- Umfrage zur Schulstraße (U26), 03/2026
- Verkehrszählung (V26), 04/2026

Die ersten Maßnahmen wie die Beteiligung der Schule und Elternpflegschaft, die Einführung des Schulexpresses und Aktionstage zum Thema Mobilität und die weiterführende Information an Eltern sind im Zuge der Stufe 1 des Verkehrskonzeptes durchgeführt worden und werden in Kapitel 3 „Zusammenfassung Verkehrskonzept“ erläutert. Die Maßnahmen zur Einrichtung des Verkehrsversuchs werden im Kapitel 5 „Maßnahmenbeschreibung (Versuchsdesign)“ beschrieben.

Zunächst wurde die Verkehrszählung 2023 vor Einführung jeglicher Maßnahmen ausgeführt, um ein Status quo zu ermitteln. Die darauffolgenden Verkehrszählungen 2024, 2025 und 2026 geben Aufschluss über die Wirkung der Maßnahme, die im Kapitel 7 „Wirkungsanalyse (Während- und Nachher-Untersuchung)“ thematisiert werden. Diese Maßnahmen sind in den fortlaufenden Verkehrszahlen zu beachten, da nach der Zählung 2023 die ersten Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagement umgesetzt wurden und Auswirkungen auf die Verkehrszahlen nahmen. Außerdem ist die steigende Schülerzahl (vgl. Kapitel 2) durch die Schulerweiterung zu berücksichtigen.

Verkehrszählung 2023

Die erste Verkehrszählung wurde im Juni 2023 durchgeführt und beschreibt den IST-Zustand der Schwerfelstraße zu den Stoßzeiten des Schulbeginns und -endes. Die Verkehrszählungen fanden Dienstag, den 13.06., und Donnerstag, den 15.06.2023, zwischen 7:15 – 9:00 Uhr und 14:00 – 16:00 Uhr statt.

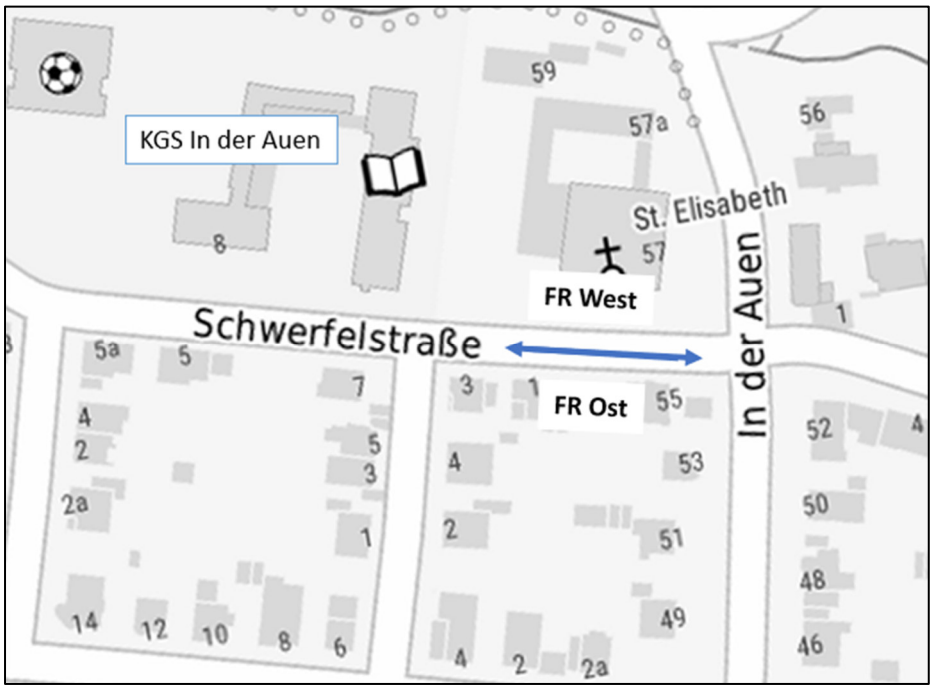


Abbildung 8: Verortung der Verkehrszählungen 2023 - 2026 Schwerfelstraße (Quelle: Eigene Darstellung, Stadt Bergisch Gladbach, Geobasisdaten RBK, 2023)

Die folgenden Verkehrsdaten beschreiben den Fuß-/ Rad-/ und PKW-Verkehr in der Schwerfelstraße wie in Abbildung 8 dargestellt.

Die Spitzenstunden orientieren sich an der Fußgängerstärke und liegen morgens bei 7:15 – 8:15 Uhr und nachmittags von 14:30 – 15:30 Uhr. In Abbildung 10 und Abbildung 11sind sie beispielhaft vom 13.06.2023 orange markiert und als Summe je Verkehrsmittel erfasst.

Zusammenfassung 13.06.2023, Morgen				
Position	Fußverkehr	Radverkehr	KFZ-Verkehr	**Schwerfelstraße** **Datum: 13.06.2023**
Uhrzeit	Anzahl FG/15min	Anzahl RV/15min	Anzahl Kfz/15min	Beobachtungen
07:15 - 07:30	8	5	3	
07:30 - 07:45	14	3	12	
07:45 - 08:00	50	21	16	
08:00 - 08:15	25	10	12	
08:15 - 08:30	4	3	13	
08:30 - 08:45	2	6	4	
Summe Spitzenstunde (14:30 - 15:30)	97	39	43	

Abbildung 9: Ergebnisse Verkehrszählung Morgenstunden 13.06.23 mit Spitzenstunde (Quelle: Verkehrszählung Stadt Bergisch Gladbach, 2023)

Zusammenfassung 13.06.2023, Nachmittag				
Position	Fußverkehr	Radverkehr	KFZ-Verkehr	**Schwerfelstraße** **Datum: 13.06.2023**
Uhrzeit	Anzahl FG/15min	Anzahl RV/15min	Anzahl Kfz/15min	Beobachtungen
14:30 - 14:45	4	3	10	
14:45 - 15:00	18	3	12	
15:00 - 15:15	37	12	13	
15:15 - 15:30	6	4	8	
15:30 - 15:45	1	1	6	
15:45 - 16:00	5	5	9	
Summe Spitzenstunde (14:30 - 15:30)	65	22	43	

Abbildung 10: Ergebnisse Verkehrszählung Abend-/Nachmittagsstunden 13.06.23 mit Spitzenstunde (Quelle: Verkehrszählung Stadt Bergisch Gladbach, 2023)

Für die Zusammenfassung der Daten wurden der Fuß- und Radverkehr als Umweltverbund zusammengefasst und in *Tabelle 1* notiert. Für einen späteren Vergleich wurden insbesondere die Morgendlichen Spitzenstunden in Betracht gezogen, da insbesondere hier erhöhtes Verkehrsaufkommen vorliegt und Handlungsbedarf besteht.

Durchschnittswert

	morgens		abends	
	Umwelt-verbund	KFZ	Umwelt-verbund	KFZ
13.06.23	136	43	87	43
15.06.23	133	60	81	57

Tabelle 1: Zusammenfassung Durchschnittswerte Verkehrszählung 2023 der morgendlichen Spitzenstunde (Quelle: Verkehrszählung Stadt Bergisch Gladbach, 2023)

So liegen zusammengefasst die Durchschnittswerte für das Jahr 2023, bezogen auf die morgendliche Spitzenstunde von 7:15 – 8:15 Uhr, bei 135 Fuß- und Rad/h und 52 KFZ / h. Dies

entspricht einem Verhältnis von Umweltverbund:KFZ von 2,6. Diese Werte werden in den jährlichen Vergleich in Kapitel 7 genutzt.

Verkehrszählung 2024

Zur besseren Vergleichbarkeit wurde im Jahr 2024 zu denselben Zeiten wie im Vorjahr die Verkehrszählung durchgeführt. Die Zählungen fanden am Dienstag, den 04.06., und Donnerstag, den 06.06.2024, statt. Dabei ergab sich die Spitzenstunde ebenfalls von 7:15 – 8:15 Uhr und 14:30 – 15:30 Uhr.

Die Zusammenfassung, analog zur Zusammenfassung der Verkehrszählung aus dem Jahr 2023 ist in Tabelle 2 aufgeführt und beschreibt ebenfalls den Umweltverbund zusammengefasst im Vergleich zum KFZ-Verkehr in der genannten Spitzenstunde.

Durchschnittswert

	morgens		abends	
	Umwelt-verbund	KFZ	Umwelt-verbund	KFZ
04.06.2024	155	64	112	50
06.06.2024	159	49	109	43

Tabelle 2: Zusammenfassung Durchschnittswerte Verkehrszählung 2024 der morgendlichen Spitzenstunde (Quelle: Verkehrszählung Stadt Bergisch Gladbach, 2024)

Der Durchschnittswert für das Jahr 2024, bezogen auf die morgendliche Spitzenstunde von 7:15 – 8:15 Uhr, liegt bei 157 Fuß- und Rad/h und 57 KFZ / h. Dies entspricht einem Verhältnis von Umweltverbund:KFZ von 2,8. Diese Werte werden in den jährlichen Vergleich in Kapitel 7 genutzt.

Umfrage 2025

An der Umfrage aus dem Jahr 2025 haben insgesamt 65 Schülerinnen und Schüler (bzw. deren Eltern) aus den Klassen 1 – 4 teilgenommen. Dies entspricht 39% der Schülerinnen und Schüler, bei einer Gesamtschülerzahl von 167 des Schuljahres 2024/25, was bei der Gesamtgröße der Schule nur einen Eindruck gibt und kein aussagekräftiges Ergebnis.

Teil der Umfrage war eine Evaluierung der Nutzung des Schulexpresses, der im Sommer 2023 eingeführt und im Sommer 2024 nochmalig beworben wurde. Eine stetige Bewerbung erfolgte ausschließlich über die Einführung der Erstklässler, um neue Eltern darüber zu informieren. Gleichzeitig wurden die Schulwege und Gefahrenstellen erneut erfragt, um Anpassungen an den Routen vorzunehmen und den Schulexpress in das städtische Design des Walkingbusses zu integrieren. Die Umsetzung hierzu erfolgte nach der Umfrage.

Im ersten Schritt wurden die Verkehrsmittel der Schulkinder erfragt. Hierbei ist deutlich, dass der Umweltverbund, also Tretroller/ Fahrrad und zu Fuß mehrheitlich genutzt wird. Mit dem Auto wurde nur ein geringer Anteil zur Schule gebracht. Ein Kind nutzte in dieser Umfrage den Schulbus für den Schulweg.

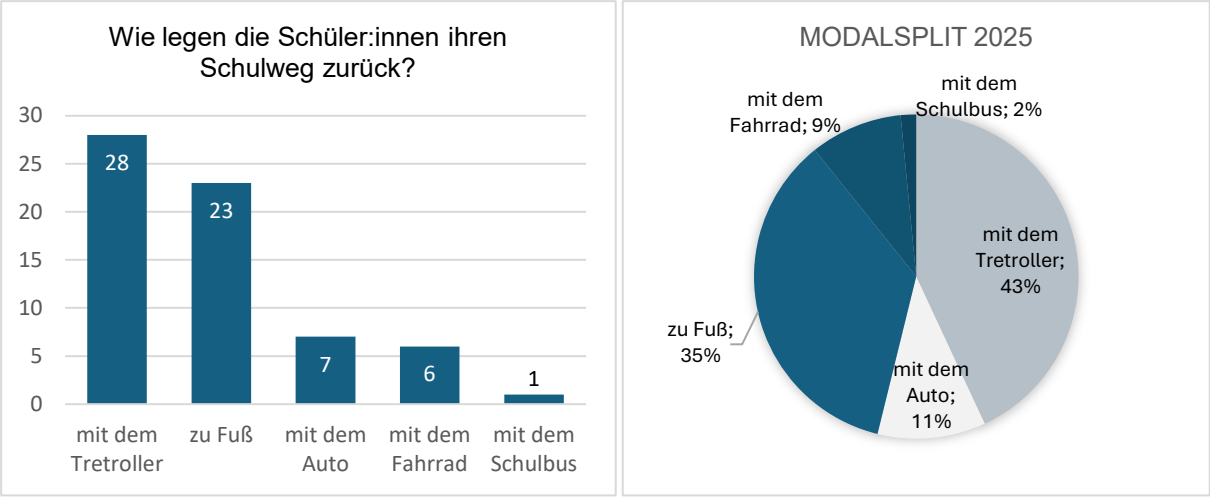


Abbildung 11: Umfrage 2025 und Modalsplit „wie legen die Schüler:innen ihren Schulweg zurück?“ (Quelle: Umfrage Stadt Bergisch Gladbach, 2025)

Wie eingangs erwähnt ist die Umfrage nicht repräsentativ und somit gibt der Modalsplit in Abbildung 11 nur einen Eindruck vom Mobilitätsverhalten der Schülerinnen und Schüler der KGS In der Auen. Gründe für die Fahrt mit dem Auto sind zum einen zeitliche Aspekte oder die Entfernung.

Zur Evaluierung des Schulexpresses wurde die Nutzung der Schulexpress-Haltestellen erfragt. Hierbei haben 22 der Befragten angegeben, dass sie diese nutzen und 30 Personen, dass sie diese nicht nutzen. Dies ist jedoch kein Indiz dafür, dass grundsätzlich die Routen nicht genutzt werden. Abhängig von der Nutzung der Haltestellen ist zum einen das gemeinsame Gehen mit anderen Kindern und der Wohnort. So ergibt sich oft ein praktischerer bzw. näherliegender Treffpunkt für die Kinder.

Bezogen auf den Schulweg wurde darüber hinaus die Begleitung von Eltern oder anderen Kindern erfragt. Grundsätzlich ist ersichtlich, dass Kinder der ersten Klasse immer oder meistens in Begleitung der Eltern zur Schule gehen. Allgemein aber laufen Kinder vorrangig mit anderen Kindern (vgl. Abbildung 12)

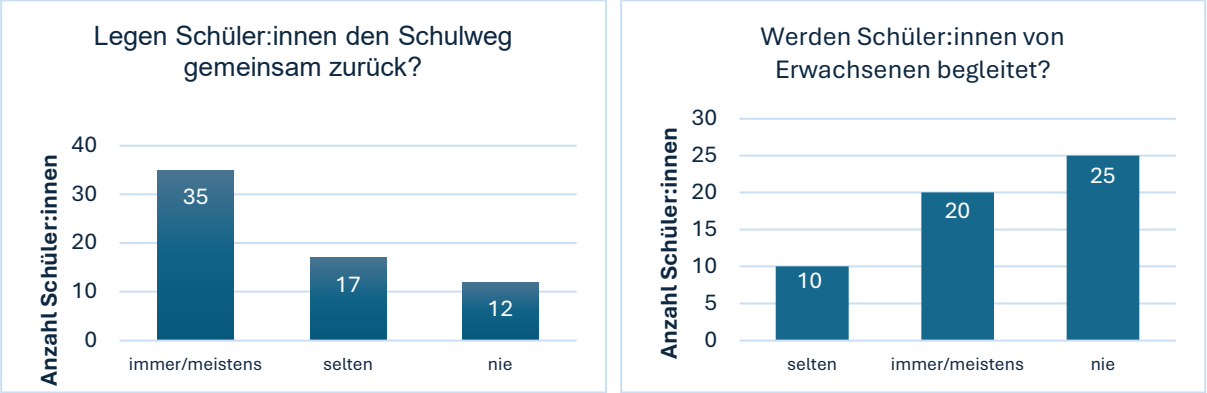


Abbildung 12: Umfrage 2025 und Antworten zum Schulweg (Quelle: Umfrage Stadt Bergisch Gladbach, 2025)

Aus den Antworten zur Begleitung konnte eine Abhängigkeit festgestellt werden, denn die Kinder, die immer oder meistens mit anderen Schulkindern zur Schule gehen, werden selten bis nie von den Eltern begleitet. Während Kinder, die nie oder selten mit anderen Kindern zur Schule gehen, entweder immer bzw. meistens von den Eltern begleitet werden oder ganz ohne Begleitung den Schulweg absolvieren (Vgl. Tabelle 3).

	Elternbegleitung		
gemeinsam mit anderen Kindern	immer/meistens	selten	nie
immer/meistens	6	9	18
selten	9	3	1
nie	4	0	5
10 Fehlangaben			

Tabelle 3: Abhängigkeiten Elternbegleitung - gemeinsames Gehen mit Kindern 2025 (Quelle: Umfrage Stadt Bergisch Gladbach, 2026)

Allgemein ist ein leichter Anstieg bei dem gemeinsamen Gehen mit anderen Schulkindern nach Einführung des Schulexpresses, gemäß den Angaben der Umfrage, zu verzeichnen.

Verkehrszählung 2025

Im Jahr 2025 fanden die Verkehrszählungen am Donnerstag, den 12.06., und Dienstag, den 17.06.2025, im Zeitraum von 7:15 – 8:45 Uhr und 14:30 – 16:00 Uhr statt. Dabei ergab sich die Spitzenstunde in den Morgenstunden von 7:15 – 8:15 Uhr, wie auch in den Vorjahren und mit etwas Abweichung in den Nachmittagsstunden von 14:45 – 15:45 Uhr. Um jedoch die Vergleichbarkeit zu wahren, wurde für die Berechnung die Spitzenstunde auf 14:30 – 15:30 Uhr genutzt.

In Tabelle 4 werden die Verkehrsdaten als Zusammenfassung aufgeführt, die den Umweltverbund zusammengefasst im Vergleich zum KFZ-Verkehr in der genannten Spitzenstunde zeigt.

Durchschnittswert

	morgens		abends	
	Umwelt-verbund	KFZ	Umwelt-verbund	KFZ
12.06.2025	177	67	108	44
17.06.2025	148	55	94	48

Tabelle 4: Zusammenfassung Durchschnittswerte Verkehrszählung 2025 der morgendlichen Spitzenstunde (Quelle: Verkehrszählung Stadt Bergisch Gladbach, 2025)

Der Durchschnittswert für das Jahr 2025, bezogen auf die morgendliche Spitzenstunde von 7:15 – 8:15 Uhr, liegt bei 163 Fuß- und Rad/h und 61 KFZ / h. Dies entspricht einem Verhältnis von Umweltverbund:KFZ von 2,7. Diese Werte werden in den jährlichen Vergleich in Kapitel 7 genutzt.

Umfrage 2026

An der Umfrage aus dem Jahr 2026 haben insgesamt 48 Schülerinnen und Schüler (bzw. deren Eltern) aus den Klassen 1 – 4 teilgenommen. Dies entspricht 26% der Schülerinnen und Schüler, bei einer Gesamtschülerzahl von 183 des Schuljahres 2025/26, was bei der Gesamtgröße der Schule nur einen Eindruck gibt und kein aussagekräftiges Ergebnis.

Ein essenzieller Unterschied dieser Umfrage ist der laufende Verkehrsversuch zum Zeitpunkt der Umfrage. Neben den bereits 2025 erfragten Kennwerten zum Mobilitätsverhalten, wird in dieser Umfrage darüber hinaus nach der Schulstraße gefragt. Die Einführung der Schulstraße als Verkehrsversuch wird im Kapitel 5 „Maßnahmenbeschreibung (Versuchsdesign)“ erläutert.

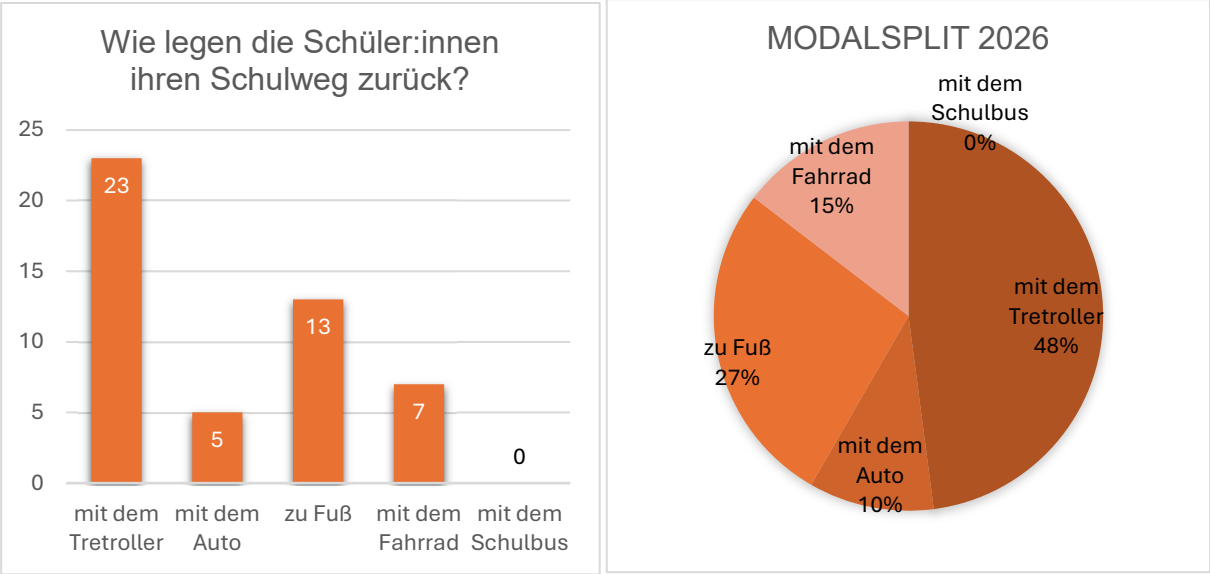


Abbildung 13: Umfrage 2026 und Modalsplit „wie legen die Schüler:innen ihren Schulweg zurück?“ (Quelle: Umfrage Stadt Bergisch Gladbach, 2026)

Auch in dieser Umfrage wurde im ersten Schritt die Verkehrsmittelwahl der Schulkinder erfragt. Erneut wird deutlich, dass ausschließlich 10 % gefahren werden von 48 befragten Kindern. Demnach wird der Umweltverbund, also Tretroller/ Fahrrad und zu Fuß mehrheitlich genutzt.

Zur Evaluierung des Schulexpresses, der in diesem Jahr nur über die neuen Eltern beworben wurde, wird ersichtlich, dass losgelöst von den Schulexpress-Haltestellen die Kinder fast gleichermaßen gemeinsam mit anderen Kindern laufen, wie allein.

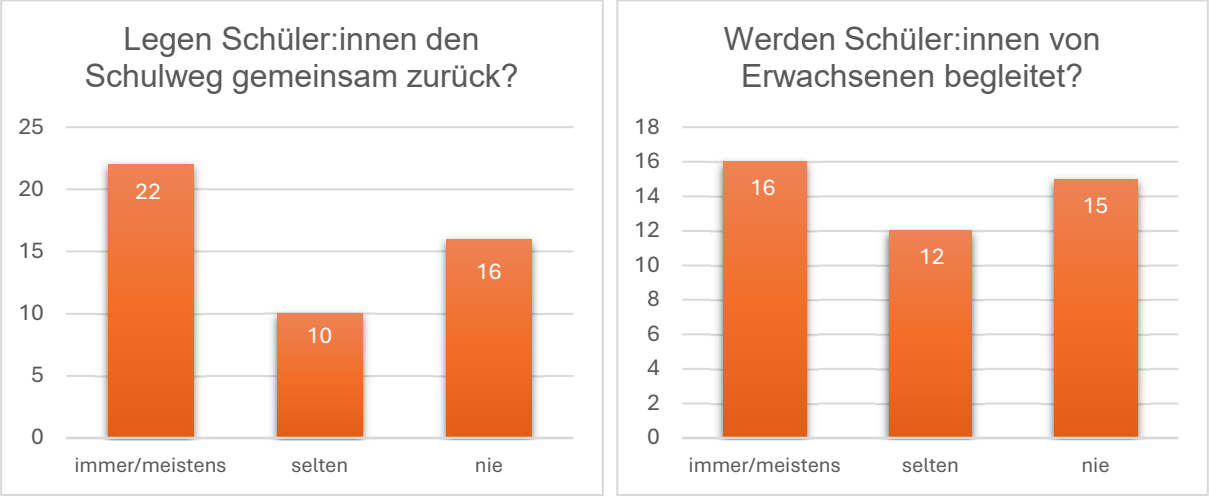


Abbildung 14: Umfrage 2026 und Antworten zum Schulweg (Quelle: Umfrage Stadt Bergisch Gladbach, 2026)

In Bezug auf die Begleitung von Eltern werden Kinder, als Gehgemeinschaft sowohl nicht begleitet als auch selten und immer. Wohingegen Kinder, die immer allein laufen von Eltern häufiger begleitet werden. Allgemein werden Kinder der ersten Schulklasse wesentlich häufiger von den Eltern begleitet wie Kinder der Jahrgangsstufen 2 – 4.

	Elternbegleitung		
gemeinsam mit anderen Kindern	immer/meistens	selten	nie
immer/meistens	7	8	9
selten	5	2	1
nie	5	3	3
5 Fehlangaben			

Tabelle 5: Abhängigkeiten Elternbegleitung - gemeinsames Gehen mit Kindern 2026 (Quelle: Umfrage Stadt Bergisch Gladbach, 2026)

Auch in dieser Umfrage ist ein leichter Anstieg des gemeinsamen Gehens nach Einführung des Schulexpresses angegeben worden.

Zuletzt wurde in der Umfrage 2026 erfragt, ob sich das direkte Schulumfeld durch die Einführung der Schulstraße verbessert hat. Die Mehrheit von 67 % ist der Auffassung, dass es sich verbessert hat. Als Gründe wurde vor allem die Reduzierung der KFZ-Verkehre genannt, was wiederum für mehr Platz für die Kinder sorgt und zu weniger Gefahrensituation, wie in der Vergangenheit, führt.

Abbildung 15: Umfrage 2026 Verkehrssituation im Schulumfeld (Quelle: Umfrage Stadt Bergisch Gladbach, 2026)

Verkehrszählung 2026

Im Jahr 2026 fanden die Verkehrszählungen bereits im April statt, um die Evaluierung für den Verkehrsversuch der Schulstraße rechtzeitig zum Ende des Verkehrsversuchs vorzunehmen. Diese wurden ebenfalls an einem Dienstag (21.04.2026) und Donnerstag (23.04.2026) durchgeführt. Analog zu den Vorjahren wurde die Zählung im Zeitraum von 7:15 – 8:45 Uhr und 14:30 – 16:00 Uhr durchgeführt. Dabei ergab sich die Spitzenstunde in den Morgenstunden von 7:15 – 8:15 Uhr, wie in den Vorjahren und wie auch im Jahr 2025 mit etwas Abweichung in den Nachmittagsstunden von 14:45 – 15:45 Uhr. Um jedoch die Vergleichbarkeit zu wahren, wurde für die Berechnung die Spitzenstunde auf 14:30 – 15:30 Uhr genutzt.

In Tabelle 6 werden die Verkehrsdaten als Zusammenfassung aufgeführt, die den Umweltverbund zusammengefasst im Vergleich zum KFZ-Verkehr in der genannten Spitzenstunde zeigt.

Durchschnittswert

	morgens		abends	
	Umwelt-verbund	KFZ	Umwelt-verbund	KFZ
21.04.2026	223	26	143	28
23.04.2026	155	18	152	26

Tabelle 6: Zusammenfassung Durchschnittswerte Verkehrszählung 2026 der morgendlichen Spitzenstunde (Quelle: Verkehrszäh-lung Stadt Bergisch Gladbach, 2026)

Der Durchschnittswert für das Jahr 2026, bezogen auf die morgendliche Spitzenstunde von 7:15 – 8:15 Uhr, liegt bei 189 Fuß- und Rad/h und 22 KFZ / h. Dies entspricht einem Verhältnis von Umweltverbund:KFZ von 8,6. Diese Werte werden in den jährlichen Vergleich in Kapitel 7 genutzt.

7. Wirkungsanalyse (Während- und Nachher-Untersuchung)

In Gesamtbetrachtung aller gesammelten Daten werden im Folgenden die einzelnen Verkehrszählungen der Jahre 2023 – 2026 verglichen und in Bezug auf die steigende Schülerzahl und Umfragewerte interpretiert und bewertet.

Für den Vergleich werden die Spitzenstundenzahlen am Morgen als Durchschnittswert vom Dienstag und Donnerstag betrachtet, die im vorherigen Kapitel ermittelt wurden. Die Spitzenstunde in den Morgenstunden ist von 7:15 bis 8:15 Uhr und orientiert sich an den Fußverkehrszahlen.

	Umweltverbund*	KFZ*	Schülerzahlen
2023	135	52	147
2024	157	57	167
2025	163	61	167
2026	189	22	183

*Durchschnittliche Verkehre in morgendlicher Spitzenstunde (7:15 - 8:15 Uhr)

Tabelle 7: Durchschnittsverkehre 2023 - 2026 (Quelle: Stadt Bergisch Gladbach, 2026)

Im direkten Vergleich, fortlaufend über die Jahre hinweg, ist zu sehen, dass von 2023 – 2025 sowohl die Verkehrszahlen des Umweltverbundes als auch des KFZ-Verkehrs steigen. Parallel dazu steigt auch die Schülerzahl im Jahr 2023 – 2024 und von 2025 – 2026 aufgrund der Schulerweiterung. 2025 findet kein Zuwachs der Schülerzahlen statt, jedoch nehmen sowohl Umweltverbund als auch KFZ-Verkehre zu. Während der Umweltverbund von 2023 – 2024 stärker steigt als der KFZ-Verkehr, auch im Vergleich zum Zuwachs der Schülerzahlen, steigt der KFZ-Verkehr von 2024 - 2025 insgesamt stärker als der Umweltverbund und die Schülerzahl, die stagniert. Vor allem im Jahr 2025 – 2026 ist ein deutlicher Unterschied zu sehen. Während der Umweltverbund wieder deutlich zunimmt, nimmt der KFZ-Verkehr rapide ab, was sich auf die Einführung der Schulstraße in der Schwerfelstraße zurückführen lässt. Der Zuwachs und Abnahmen sind in *Durchschnittliche Verkehre in morgendlicher Spitzenstunde (7:15 - 8:15 Uhr)
Tabelle 8 ersichtlich.

	Umweltver-bund*	KFZ*	Schülerzahlen
2023	-	-	-
2024	17 %	10 %	14 %
2025	4 %	8 %	0 %
2026	16 %	- 64 %	10 %

*Durchschnittliche Verkehre in morgendlicher Spitzenstunde (7:15 - 8:15 Uhr)

Tabelle 8: Zu- und Abnahme Durchschnittsverkehre 2023 - 2026 (Quelle: Stadt Bergisch Gladbach, 2026)

Im Hinblick auf die Verkehrszahlen von 2023 – 2025 ist demnach ein Anstieg der Verkehre ersichtlich (Vgl. Abbildung 16). Tendenziell steigt dabei der Umweltverbund stärker als der KFZ-Verkehr. Grund dafür könnte u.a. die Einführung von Walkingbusrouten oder Aktionstagen sein, die das Thema Mobilität bei den Schulkindern und Eltern beeinflusst.

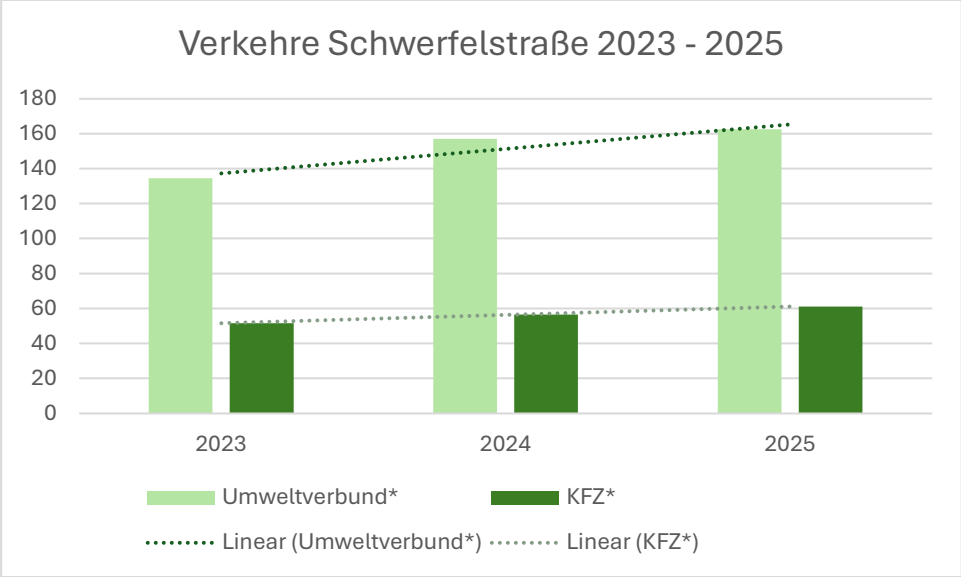


Abbildung 16: Verkehre Schwerfelstraße 2023 - 2025 (Quelle: Stadt Bergisch Gladbach, 2026)

Würden diese Maßnahmen, bei einer steigenden Schüleranzahl, allein fortgeführt werden, wäre die lineare Prognose für die kommenden Jahre mehr Verkehre des Umweltverbundes, als auch des KFZ-Verkehrs in der Schwerfelstraße. Da jedoch bereits im Jahr 2023 der KFZ-Verkehr bei einer Verkehrsstärke von 52 KFZ in der morgendlich, durchschnittlichen Spitzenstunde zu Sicherheitsdefiziten führte, wurde das Ziel, KFZ-Verkehre durch die getroffenen Maßnahmen zu reduzieren, nicht erfüllt (Vgl. Abbildung 17).

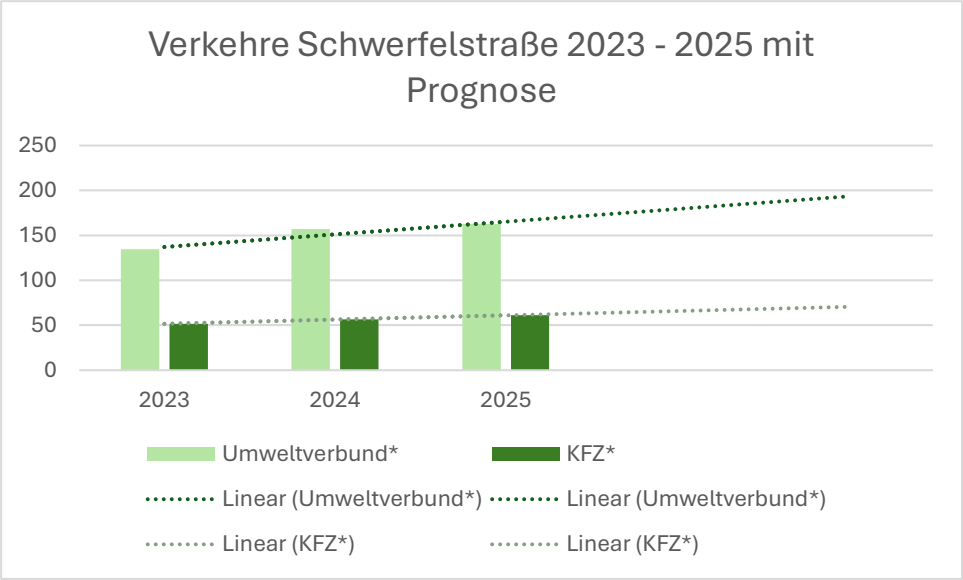


Abbildung 17: Verkehre Schwerfelstraße 2023 - 2025 mit Prognose (Quelle: Stadt Bergisch Gladbach, 2026)

Mit der Einführung der Schulstraße hingegen ist ein deutlicher Einbruch der KFZ-Verkehre in der Schwerfelstraße zu beobachten, die aufgrund der Schulstraße nicht mehr Einfahren dürfen (rote Linie in Abbildung 18). Im Durchschnitt fahren seither nur noch etwa 22 KFZ in die Schulstraße ein, wobei nicht zurückzuführen ist, ob diese ggf. über eine Sondergenehmigung eine Berechtigung zur Einfahrt haben.

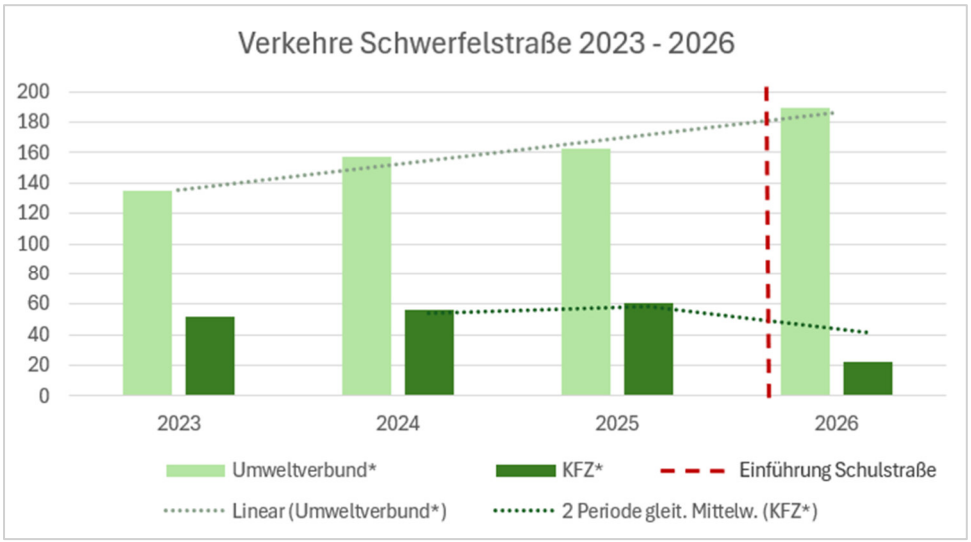


Abbildung 18: Verkehre Schwerfelstraße 2023 - 2026 (Quelle: Stadt Bergisch Gladbach, 2026)

Final zeigt sich die Schulstraße von allen Maßnahmen am effektivsten, dessen Wirksamkeit durch die Verkehrszahlen deutlich untermauert wird. Auch die Angaben aus der Umfrage zeigen, dass grundsätzlich der Walkingbus bekannt ist, jedoch die Schulstraße als effektive Maßnahme für weniger Verkehre im Schulumfeld wahrgenommen wird.

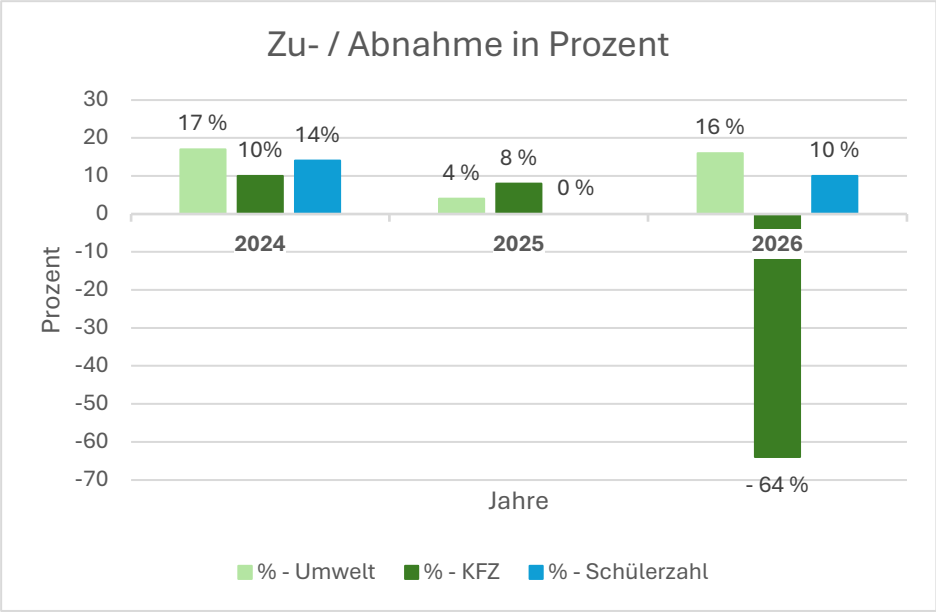


Abbildung 19: Zu- und Abnahme der Verkehrsdaten in Bezug auf Zu- und Abnahme Schülerzahlen (Quelle: Stadt Bergisch Gladbach, 2026)

Nichtsdestotrotz zeigen die Zu- und Abnahmen unter Berücksichtigung der Zunahme der Schülerzahlen, dass die vorgeschalteten Maßnahmen Erfolge verzeichnen. Denn mit zunehmenden Schülerzahlen steigt der Anteil am Umweltverbund stärker als die Anzahl der Kinderund in den Jahren 2024 und 2026 auch im Vergleich zu den KFZ-Verkehren.

8. Bewertung und Zielerreichung

Die Auswertung der Ergebnisse aus Kapitel 7 zeigt, dass sich die umgesetzten Maßnahmen vor der Einführung der Schulstraße deutlich in den erfassten Verkehrszahlen widerspiegeln. Insbesondere die Entwicklung des Fußverkehrs verdeutlicht, dass die frühzeitig geschaffenen Angebote sowie die verstärkte Thematisierung von Mobilität (vgl. Kapitel 3) Wirkung gezeigt haben. Der Anteil des Fußverkehrs steigt im Vergleich zu den zunehmenden Schülerzahlen stärker. Daraus lässt sich ableiten, dass ein größerer Anteil der Schülerinnen und Schüler den Schulweg aktiv zu Fuß zurücklegt und die Maßnahmen somit erfolgreich zur Förderung nachhaltiger Mobilität beigetragen haben.

Gleichzeitig zeigt sich im Zeitraum 2023 – 2025 bei den Kfz-Verkehren zwar ebenfalls ein Anstieg, dieser fällt jedoch geringer aus als die Zunahme der Schülerzahlen. Auch dies deutet darauf hin, dass die umgesetzten Maßnahmen im Zuge des schulischen Mobilitätsmanagements eine positive Wirkung entfaltet haben, da ohne entsprechende Maßnahmen ein stärkerer Anstieg des motorisierten Verkehrs zu erwarten gewesen wäre.

Dennoch konnte das übergeordnete Ziel, die Kfz-Verkehre im direkten Schulumfeld deutlich zu reduzieren und dadurch die Verkehrssicherheit zu erhöhen, mit diesen Maßnahmen nicht vollständig erreicht werden. Vor diesem Hintergrund wurde die Schulstraße als Verkehrsversuch im September 2025 eingerichtet. Die Wirkung dieser Maßnahme lässt sich in den Ergebnissen klar erkennen: Trotz weiterhin steigender Schülerzahlen gehen die Kfz-Verkehre in der Schwerfelstraße nach Einführung der Schulstraße zurück. Dadurch konnte erfolgreich erreicht werden den motorisierten Verkehr im unmittelbaren Schulumfeld zu reduzieren und somit die Sicherheit sowie die Aufenthaltsqualität zu verbessern. Auch die Ergebnisse der Umfragen bestätigen die positive

Wirkung der Schulstraße. Das Feedback aus der Umfrage zeigt, dass die Maßnahme insgesamt auf hohe Zustimmung stößt und von den Beteiligten überwiegend positiv wahrgenommen wird. Damit kann festgehalten werden, dass die Ziele des Verkehrsversuchs weitgehend erreicht wurden und die Schulstraße einen wirksamen Beitrag zu einem sichereren und nachhaltigeren Schulumfeld leistet.

9. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

Für einen langfristigen Erfolg ist es entscheidend, dass die Schule die Kommunikation und Bewerbung der bestehenden Angebote kontinuierlich fortführt. Sowohl neue als auch bestehende Eltern müssen regelmäßig über Regelungen, Mobilitätsangebote und die Ziele der Schulstraße informiert und erinnert werden. Das Thema schulische Mobilität sollte daher dauerhaft im schulischen Alltag und in der Elternkommunikation verankert werden.

Darüber hinaus zeigt die Untersuchung, dass die Wirksamkeit der Schulstraße eine konsequente Kontrolle und Durchsetzung der Regelungen benötigt. Regelmäßige Überwachung sowie das Ahnden von Verkehrsverstößen durch die Polizei sind notwendig, um die Einhaltung der Maßnahmen sicherzustellen und die Akzeptanz langfristig zu stärken.

Insgesamt verdeutlicht die Analyse, dass eine Schulstraße insbesondere in Kombination mit Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements einen wichtigen Beitrag zu einer sichereren, nachhaltigeren und kinderfreundlicheren Gestaltung des Schulumfeldes leisten kann. Die vorbereitenden Maßnahmen schaffen dabei die notwendige Grundlage für eine Verhaltensänderungen, während die Schulstraße selbst den entscheidenden verkehrlichen Effekt erzielt.

Die Verwaltung wird aufgrund der überzeugenden Entwicklung in der Schwerfelstraße und den positiven Ergebnissen der Evaluation die Schwerfelstraße nach Ende des Verkehrsversuchs dauerhaft in eine Schulstraße umwidmen.

Ö 18

Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister
Federführender Fachbereich
Stadtentwicklung

Mitteilungsvorlage

Drucksachen-Nr. 0355/2026
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	30.06.2026	zur Kenntnis

Tagesordnungspunkt

Ferdinand-Stucker-Straße

Inhalt der Mitteilung:

Die Ferdinand-Stucker-Straße weist eine sehr marode Substanz auf, sowohl im Bereich der Fahrbahn als auch den Gehwegen, sodass sie vollumfänglich erneuert werden soll (Vgl. Drucksachnr. 0728/2024).

Im Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen am 02.12.2026 wurden insgesamt drei Varianten vorgestellt, die unter Beteiligung der Anwohnenden erarbeitet wurden (Drucksachnr. 0653/2026). Mit Beschluss der Variante 3 wurde zusätzlich ein Prüfauftrag erteilt, für die Variante 3.1 eine nachträgliche, optionale Sperrung des Bahnübergangs auszubreiten.

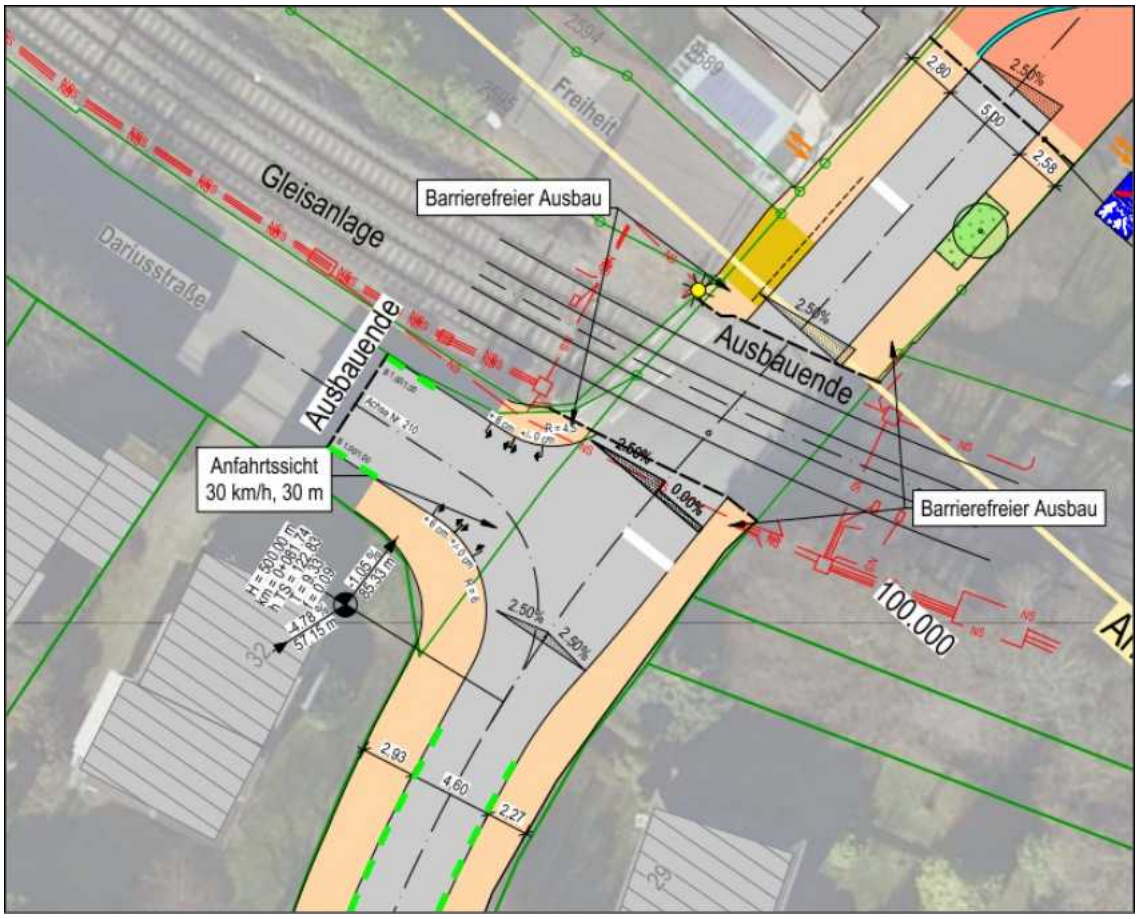


Abbildung 1: Auszug Lageplan 1 Variante 3.1.1 Ferdinand-Stucker-Straße (Stadt Bergisch Gladbach 2026)

Der Unterschied dieser aufeinander aufbauenden Varianten liegt in der verkehrsrechtlichen Anordnung. Während Variante 3.1.1 eine Ein- und Ausfahrt über die nördlich gelegene Ferdinand-Stucker-Straße (hinter den KVB-Gleisen) ermöglicht, ist in Variante 3.1.2 eine sogenannte „unechte Einbahnstraße“ geplant, die nur eine Ausfahrt von Norden vorsieht. Unterstützt werden sollte die Verkehrsregelung mit einseitigen Verkehrsmodulen, die den Fahrbahnbereich verengen, um so das Einfahren von Süden zu vermeiden.

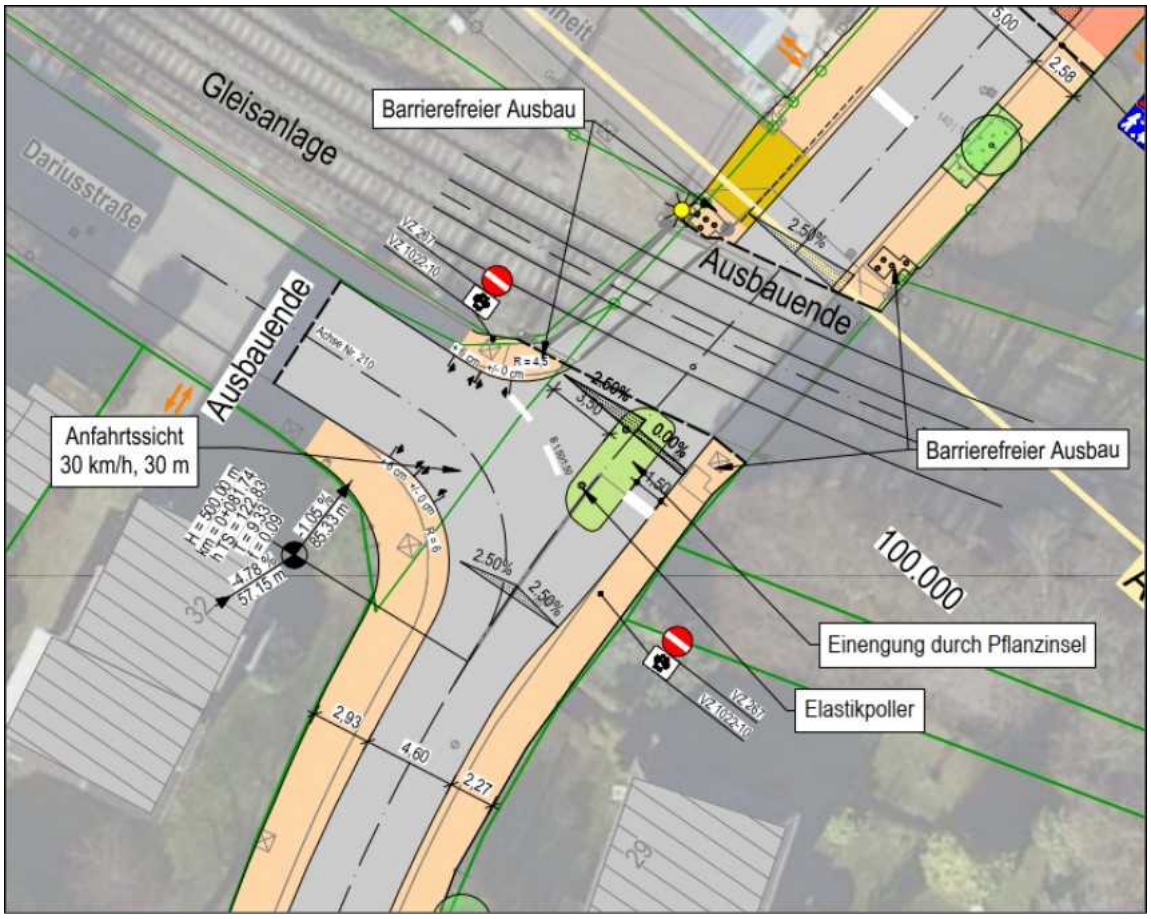


Abbildung 2: Auszug Lageplan 1 Variante 3.1.2 Ferdinand-Stucker-Straße (Stadt Bergisch Gladbach 2026)

Die Planung wurde nun so ausgelegt, dass baulich Variante 3.1.1 umgesetzt wird und bei Bedarf nachträglich Module eingebaut werden können, sodass Variante 3.1.2 ermöglicht wird.

Zum aktuellen Zeitpunkt ist die Umsetzung der Ferdinand-Stucker-Straße im Maßnahmenprogramm für das Jahr 2027 geplant. Die Erweiterung aus Variante 3.1.2. - Einengung durch Pflanzinsel oder ähnliche Einbauten - kostet geschätzt 5.500 € (brutto).

Ö 19

Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister
Federführender Fachbereich
Stadtentwicklung

Mitteilungsvorlage

Drucksachen-Nr. 0347/2026
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	30.06.2026	zur Kenntnis

Tagesordnungspunkt

Verkehrssituation an der Einmündung Schmidt-Blegge-Straße/ Dellbrücker Straße

Kurzzusammenfassung:

Kurzbegründung:

(…)

Risikobewertung:

(…)

Finanzielle Auswirkungen:

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

Weitere notwendige Erläuterungen:

(…)

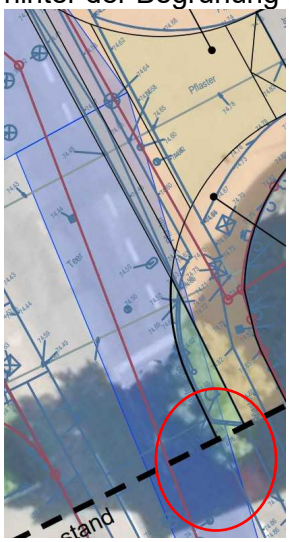
Inhalt der Mitteilung:

Hintergrund:
Im Ausschuss für Anregungen und Beschwerden wurde unter der Drucksachennummer 0160/2026 die „Verkehrssituation an der Einmündung Schmidt-Blegge-Straße/Dellbrücker Straße“ beraten und an den AMV verwiesen. Hier liege eine unzureichende Sichtbeziehung von der Schmidt-Blegge-Straße links einbiegend in die Dellbrücker Straße vor.

Bild: Sichtbeziehung an der Schmidt-Blegge-Straße (eigene Aufnahme)

Im Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen wird unter der Drucksachnummer 0820/2025 „Schmidt-Blegge-Straße Vorplanung“ auch diese Stelle betrachtet.
Montags bis freitags von 7-17 Uhr liegt auf der Dellbrücker Straße Tempo 30 vor, sonst Tempo 50. Auf der Schmidt-Blegge-Straße ist es Tempo 30.

Ergebnis:
Anhand der Planung kann festgestellt werden, dass sowohl der Baum, die Hecke und Teile des Parkplatzes im Sichtdreieck liegen. Im nachfolgenden Teilausschnitt der Planung kennzeichnet blau das Sichtdreieck und grün die Begrünung inklusive Baumscheibe. Direkt hinter der Begrünung liegt die Parkbucht, die auch im Randbereich des Sichtdreiecks liegt.



Teilausschnitt: Umgestaltung der Schmidt-Blegge-Straße

Für das weitere Vorgehen ist ein kurzfristiger Rückschnitt der Hecke vorgesehen. Weiterhin wird überprüft, wie die Sicht auch im Bereich des Parkplatzes sichergestellt werden kann. Hier können Poller, Fahrradabstellanlagen oder Pflanzkübel zum Einsatz kommen, eine Entscheidung wird nach Beratung mit Polizei und Baulastträger getroffen. Ein zusätzlicher Spiegel ist nicht vorgesehen, um die Sichtbeziehung zu verbessern. Verkehrsspiegel sind in der Regel ungeeignet, da sie eine Scheinsicherheit darstellen und nicht zuverlässig zur Verbesserung der Sichtbeziehungen beitragen.

Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister
Federführender Fachbereich
Stadtentwicklung

Beschlussvorlage

Drucksachen-Nr. 0386/2026
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	30.06.2026	Entscheidung

Tagesordnungspunkt

Stellungnahme der Stadt Bergisch Gladbach an die Bezirksregierung Köln zum Genehmigungsverfahren nach § 9 Personenbeförderungsgesetzt (PBefG) für das Vorhaben der Kölner Verkehrs-Betriebe AG

"Neubau Bahnstromunterwerk UW 65 in Refrath"

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen beschließt die Stellungnahme der Verwaltung an die Bezirksregierung Köln zum Genehmigungsverfahren nach § 9 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) für das Vorhaben der Kölner Verkehrs-Betriebe AG „Neubau Bahnstromunterwerk UW 65 in Refrath“.

Kurzzusammenfassung:

Kurzbegründung:

(…)

Risikobewertung:

(…)

Auswirkungsübersicht Klimarelevanz:

keine Klimarelevanz:	positive Klimarelevanz:	negative Klimarelevanz:
X		

Weitere notwendige Erläuterungen:

Mit der vorliegenden Stellungnahme der Stadt Bergisch Gladbach zum Vorhaben der Kölner Verkehrs-Betriebe AG „Neubau Bahnstromunterwerk UW 65 in Refrath“ sind unmittelbare Auswirkungen auf das Klima zunächst nicht verbunden. Jedoch kann ein leistungsfähiger ÖPNV dazu beitragen, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren und CO_2-Emissionen zu senken.

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 18.05.2026 informierte die Bezirksregierung Köln die Stadt Bergisch Gladbach über das Genehmigungsverfahren nach § 9 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) für das Vorhaben der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB AG) „Neubau Bahnstromunterwerk UW 65 in Refrath“ und bat um eine Stellungnahme.

Die Stellungnahme der Stadt Bergisch Gladbach erfolgte vorbehaltlich der Zustimmung durch den Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen (Anlage 1). Die Zustimmung soll mit dieser Vorlage eingeholt werden.

Der Neubau des Bahnstromunterwerks dient der sicheren Elektrizitätsversorgung der Stadtbahnlinie 1 im Zuge der geplanten Kapazitätsausweitungen auf der sogenannten Ost-West-Achse in den kommenden Jahren. Vor dem Hintergrund, dass am Standort in der Wendeschleife in Refrath bereits heute ein entsprechendes Unterwerk vorhanden ist, bietet sich dieser Bereich für den geplanten Neubau an. Die Stadt Bergisch Gladbach begrüßt grundsätzlich die geplante Maßnahme der KVB AG zum Neubau des Bahnstromunterwerks UW 65 in Refrath, gibt aber auch ergänzend Anregungen und Hinweise, insbesondere zum Genehmigungsverfahren und Baumschutz.

Folgende Anlagen sind Bestandteil der Vorlage:

Anlage 1: Stellungnahme der Stadt Bergisch Gladbach an die Bezirksregierung Köln
Anlage 2: Bahnstromunterwerk Refrath Erläuterungsbericht
Anlage 3: Bahnstromunterwerk Refrath Lageplan

Anmerkung: Der Stadt Bergisch Gladbach wurden seitens der Bezirksregierung Köln ergänzende Planungsunterlagen zur Verfügung gestellt. Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und Übersichtlichkeit wurden hier jedoch lediglich die wesentlichen Unterlagen eingestellt. Die weiteren Planungsunterlagen können bei Bedarf eingesehen beziehungsweise angefordert werden.

Erläuterungsbericht

Anlass und Beschreibung der Maßnahme

Die Kölner Verkehrs-Betriebe AG plant das derzeit als Containerunterwerk vorhandene Bahnstromunterwerk UW 65 durch einen Neubau zu ersetzen. Das Unterwerk versorgt Streckenabschnitte der Stadtbahnlinie 1 in Richtung Bensberg. Das Unterwerk wurde 1989 gebaut und entspricht nicht mehr dem Stand der Technik. Die veralteten Anlagen führen zu häufigen Ausfällen und vermehrten Störungen der Bahnstromversorgung und somit folglich zu Behinderungen im Betriebsablauf. Aus diesen Gründen ist es geplant, auf dem angrenzenden Gelände der Wendeschleife Refrath, welches sich bereits im Besitz der KVB befindet, ein neues Unterwerk zu errichten.

Im Zuge dieser Maßnahme wird eine neue Kabelanlage von den Einspeisepunkten im neuen Gebäude zu den Einspeisemasten der Fahrleitung hergestellt.

Schall

Um eine negative Beeinträchtigung angrenzender Wohnbebauung durch Schallausbreitung auszuschließen, wurden im Vorfeld die Gegebenheiten vor Ort mit den Angaben aus dem allgemeinen Schallgutachten der Stadtbahnanlagen Unterwerke abgeglichen. Die darin errechnete Immissionsprognose lässt den Schluss zu, dass die Immissionsrichtwerte auch bei Dauerbetrieb zur Tag- und Nachtzeit eingehalten werden, womit eine Beeinträchtigung umliegender Wohnbebauung nicht zu erwarten ist.

Eingriff und Ausgleich

Für die Eingriffs- und Ausgleichsbewertung wurde für das neue Unterwerk 65 ein Landschaftspflegerischer Fachbeitrag erstellt. Insgesamt werden bei der Neubaumaßnahme zusammenfassend 36 m² Vegetationsfläche dauerhaft versiegelt sowie 123 m² teilversiegelt. Dem Biotopwert der Fläche im Ausgangszustand von 8.794 Wertpunkten stehen nach Umsetzung des Vorhabens 7.260 Punkte gegenüber. Nach Umsetzung der Baumaßnahme entsteht somit ein Kompensationsbedarf von 1.534 Wertpunkten. Da die Berechnung der Punkte nach LANUK erfolgte, jedoch das Ökokonto nach Ludwig bewertet ist, wird in Absprache mit der unteren Naturschutzbehörde mit dem Faktor 3 von LANUK in Ludwig umgerechnet. Demnach werden, ebenfalls in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde insgesamt 6.402 Wertpunkte über die Stiftung Rheinische Kulturlandschaft ausgeglichen.

Technische Gebäudeausrüstung

Das neue Bahnstromunterwerk dient künftig der Einspeisung von Haltestellen, sowie der Strecke zwischen Lustheide und Frankenforst. Es wird über eine 10 kV-Ringleitung der Rheinenergie oberleitungsseitig angeschlossen. Die Umspannung der 10 kV-Mittelspannung erfolgt mithilfe von zwei Gießharztransformatoren mit einer Nennleistung von jeweils 2.500 kVA. Die Spannungsgleichrichtung erfolgt durch zwei Silizium-Gleichrichter mit jeweils 3.000 A Gleichstrom-Nennlastabgabe.

Die Einspeisung der einzelnen Streckenabschnitte erfolgt vom Unterwerk bis zur Stadtbahn-Hochketten-Fahrleitung über zwei Einleiter-Kunststoffmantelkabel mit einem Querschnitt von je 2 x 500 mm². Die jeweiligen Rückleiterpunkte werden ebenfalls über Kunststoffmantelkabel mit einem Querschnitt von je 4 bzw. 5 x 500 mm² mit dem Unterwerk verbunden. Die Verlegung der Kabel zur Anbindung der Einspeisepunkte erfolgt in einer neu zu errichtenden Rohrtrasse.

Es werden Maßnahmen zur Reduzierung der Streustromkorrosion ergriffen. Zusätzlich werden Schutzvorkehrungen gegen das Vorhandensein unzulässig hoher Spannungen gemäß den geltenden Vorschriften umgesetzt.

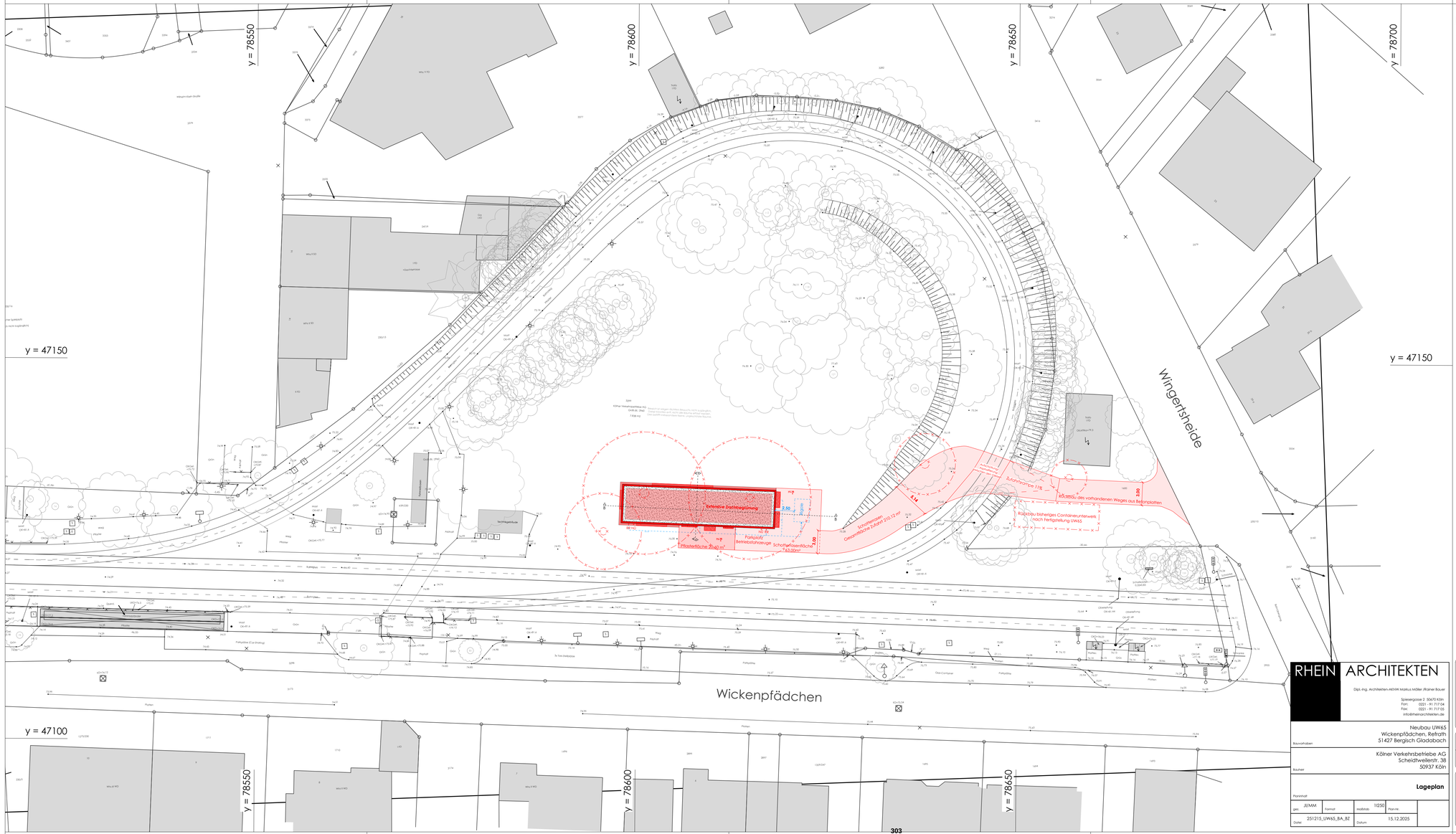
Die 400 V Spannungsversorgung für die technische Gebäudeausstattung wird innerhalb des Unterwerks durch einen 10 kV/160 kVA Leistungstransformator sichergestellt.

Die Melde- und Kontrolleinrichtungen werden mit einer speicherprogrammierbaren Steuerung (SPS) ausgerüstet, die eine sichere Fernsteuerung des Unterwerks über Lichtwellenleiter (LWL) aus der Leitstelle ermöglichen.

Kölner Verkehrs-Betriebe AG

i.A.
Kraus
(Betriebsleiterin BOStrab)

i.A.
Sonder


y = 78550
y = 78600
y = 78650
y = 78700
y = 47150
y = 47100
Wingertsheide
Wickenpfädchen
Technische Dachbegrünung
Parkplatz Betriebsfahrzeuge
Schottergrasfläche
Pflasterfläche 20 qm
Zufahrtsrampe 7,1%
Rückbau des vorhandenen Weges aus Betonplatten
Rückbau bisheriges Containerunterwerk nach Fertigstellung UW65
Neubau Containerunterwerk nach Fertigstellung UW65
Schutzmaßnahmen Gewässer Kategorie 2 (21,13 m²)
Legende
Bestand
Neubau
Anlage 3 zum Genehmigungsantrag nach § 9 PBefG
RHEIN ARCHITEKTEN
Dipl.-Ing. Architekten AKNW Markus Möller /Rainer Bauer
Spiesergasse 2 50670 Köln
Neubau UW65
Wickenpfädchen, Refrath
51427 Bergisch Gladbach
Kölner Verkehrsbetriebe AG
Scheidtweilerstr. 38
50937 Köln
Lageplan
-15- Nahverkehrsmanagement
Refrath
Neubau des Bahnstromunterwerks UW65
Lageplan
Datum: 15.12.2025
Maßstab: 1:250
Strecke B Ind.
Y:\Fahrweg\Genehmigungen\Strecke B\Neubau UW65 Refrath_2025\Anlage 3_Lageplan.pdf
Betriebsleiter BO-Strab
-103- gez. i.A. Kraus
-15- gez. Sonder
-27- gez. Jakobs
Gepr. gez. Bröker
-155- gez. Sonder
-2735- gez. Schlömer
Bearb. gez. Hertling
KÖLNER VERKEHRS - BETRIEBE AG
Scheidtweilerstraße 38
50933 Köln
Ö 20
303
970 x 445 mm

Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister

Stadt Bergisch Gladbach · 51439 Bergisch Gladbach

Bezirksregierung Köln
z. Hd. Herrn Ralf Dürbaum
50606 Köln

FB 6-60 Mobilität und Stadtentwicklung

Rathaus Bensberg
Wilhelm-Wagener-Platz
51429 Bergisch Gladbach
Laura Schmidt
Telefon: (02202) 14 16 49
Telefax: (02202) 14 70 16 49
l.schmidt@stadt-gl.de

02.06.2026

Stellungnahme der Stadt Bergisch Gladbach an die Bezirksregierung Köln zum Genehmigungsverfahren nach § 9 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) für das Vorhaben der Kölner Verkehrs-Betriebe AG „Neubau Bahnstromunterwerk UW 65 in Refrath" (Aktenzeichen: 25-05.05.12.05-000002-2026-0051110)

Sehr geehrter Herr Dürbaum,

mit Schreiben vom 18.05.2026 informierten Sie die Stadt Bergisch Gladbach über das Genehmigungsverfahren nach § 9 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) für das Vorhaben der Kölner Verkehrs-Betriebe AG „Neubau Bahnstromunterwerk UW 65 in Refrath" und baten um eine Stellungnahme. Diese erfolgt hiermit vorbehaltlich der Zustimmung durch den zuständigen Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen, der am 30.06.2026 tagt.

Planungsanlass:

Die Kölner Verkehrs-Betriebe AG plant das derzeit als Containerunterwerk vorhandene Bahnstromunterwerk UW 65 durch einen Neubau zu ersetzen. Das Unterwerk versorgt Streckenabschnitte der Stadtbahnlinie 1 in Richtung Bensberg. Das Unterwerk wurde 1989 gebaut und entspricht nicht mehr dem Stand der Technik. Die veralteten Anlagen führen zu häufigen Ausfällen und vermehrten Störungen der Bahnstromversorgung und somit folglich zu Behinderungen im Betriebsablauf. Aus diesen Gründen ist es geplant, auf dem angrenzenden Gelände der Wendeschleife Refrath, welches sich bereits im Besitz der KVB befindet, ein neues Unterwerk zu errichten.

Die Stadt Bergisch Gladbach nimmt als Träger öffentlicher Belange zum Genehmigungsverfahren nach § 9 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wie folgt Stellung zu dem geplanten Neubau des Bahnstromunterwerk UW 65 in Refrath.

Stellungnahme:
Die Stadt Bergisch Gladbach begrüßt grundsätzlich die geplante Maßnahme der KVB AG zum Neubau des Bahnstromunterwerks UW 65 in Refrath. Der Neubau des Bahnstromunterwerks dient der sicheren Elektrizitätsversorgung der Stadtbahnlinie 1 im Zuge der geplanten Kapazitätsausweitungen auf der sogenannten Ost-West-Achse in den kommenden Jahren. Vor dem Hintergrund, dass am Standort in der Wendeschleife in Refrath bereits heute ein entsprechendes Unterwerk vorhanden ist, bietet sich dieser Bereich für den geplanten Neubau an.

Es werden für das weitere Planverfahren folgende Anregungen und Hinweise gegeben:

Bauantrag:
Gemäß § 1 Abs. 2 Nr. 1 BauO NRW ist bitte für den Neubau des Bahnstromunterwerk-Gebäudes ein entsprechender Bauantrag zu stellen. Nach Sichtung der bisher vorliegenden Unterlagen sind folgende Unstimmigkeiten aufgefallen:

- In der Schnittzeichnung A-A fehlt die Darstellung der Trittleiter, die in den Kabelkeller führt.
- Der angegebene Wert der UK Bodenplatte (-1,20 m) entspricht nicht der Addition der Maßkette.

Aus planungsrechtlicher Sicht bestehen keine Bedenken gegen das Bauvorhaben. Auch bestehen keine Bedenken, wenn das Gebäude gemäß den Anforderungen des Teils 6 – Betriebsräume für elektrische Anlagen, Sonderbauverordnung NRW ausgeführt wird. Gemäß der Netzauskunft der Rheinischen Netzgesellschaft vom 26.05.2026 ist die Löschwasserversorgung von 96 m³/h über einen Zeitraum von 2 Stunden als gesichert anzusehen.

Immissionen:
Das beiliegende allgemeine Schallgutachten zu Unterwerken des Ingenieurbüros I.B.U. lässt erkennen, dass der Mindestabstand zum Unterwerk im hier, analog Flächennutzungsplan der Stadt Bergisch Gladbach anzunehmenden Mischgebiet (MI) südlich des geplanten Unterwerks fünf Meter betragen muss, um die entsprechenden Immissionsrichtwerte der TA Lärm (lauteste Nachtstunde) einzuhalten (Betrachtung ohne weitere Gewerbetriebe).

Der Abstand zur nächstgelegenen und schalltechnisch relevanten Wohnbebauung (Wickenpfädchen 6, 51427 Bergisch Gladbach) beträgt mindestens 30 Meter.

Der Abstand zur nächstgelegenen und schalltechnisch relevanten Wohnbebauung (Wickenpfädchen 6, 51427 Bergisch Gladbach) beträgt mindestens 30 Meter.
Vor diesem Hintergrund bestehen hinsichtlich der Immissionssituation keine Bedenken. Vorausgesetzt ist, dass die gemessenen Emissionspegel im allgemeinen Schallgutachten („Standardausführung") den zukünftigen Pegeln des geplanten Unterwerkes entsprechen, wovon hier ausgegangen wird.

Altlasten:
Anfallende Aushub- und Abbruchmaterialien sind abfallwirtschaftlich zu beurteilen und nach geltendem Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) bzw. entsprechenden Einzelverordnungen vorrangig zu verwerten bzw. ordnungsgemäß zu entsorgen. Die anfallenden Materialien sind daher den verschiedenen Entsorgungswegen zuzuordnen und entsprechend zu separieren. Entsprechende Nachweise sind dem Landrat des Rheinisch-Bergischen Kreises - Untere Umweltschutzbehörde - auf Verlangen einzureichen.

Vor Beginn der eigentlichen Abbrucharbeiten sind alle vorhandenen Gefahrstoffe (z. B. Künstliche Mineralfasern (KMF), Asbest, Dachpappen etc.) unter Beachtung der Gefahrstoffverordnung (GefStoffV), der einschlägigen Arbeitsschutzvorschriften sowie der geltenden Technischen Regeln für Gefahrstoffe (TRGS 519 + 521) von einer hierfür zugelassenen Fachfirma auszubauen und wie unter U1 zu entsorgen. Entsprechende Nachweise sind der Unteren Umweltschutzbehörde auf Verlangen einzureichen. Die Arbeiten im Zusammenhang mit Asbest sind bei der Bezirksregierung Köln (Dez. 56 – Betrieblicher Arbeitsschutz) spätestens sieben Tage vor Beginn durch das beauftragte sachkundige Unternehmen anzuzeigen. Eine Durchschrift erhält die Berufsgenossenschaft. Die erteilte Abbruchgenehmigung ersetzt nicht die notwendige Mitteilung über die Entfernung asbesthaltiger Materialien.

Fauna:
Der geplante Eingriffsbereich liegt im Stadtteil Refrath parallel zur Stadtbahnstrecke der Linie 1 und im Bereich der dort vorhandenen Wendeschleife westlich der Straße Wingertsheide.

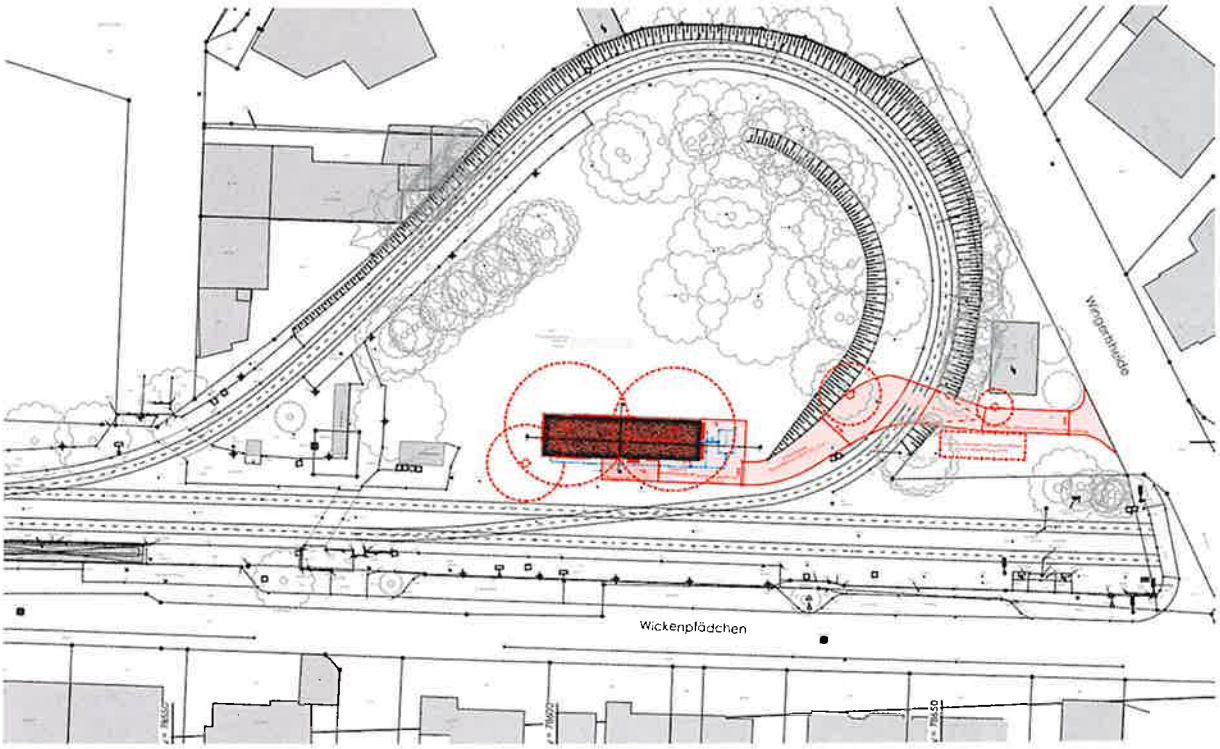


Abbildung 1: Lageplan; Quelle: RHEIN ARCHITEKTEN

Der Eingriffsbereich liegt außerhalb von Natur- und Landschaftsschutzgebieten. Das nächste FFH- und Vogelschutz-Gebiet Koenigsforst (DE-5008-302 bzw. DE-5008-401) befindet sich ca. 650 m südlich der Planfläche. Auswirkungen auf das FFH- und Vogelschutz-Gebiet können aufgrund der Entfernung vom Plangebiet und der geringen Größe des geplanten Eingriffes ausgeschlossen werden.

Flora/Baumschutz:

Vom Gleiskörper der Wendeschleife wird ein Gehölzbestand mit heterogener Baumstruktur vorwiegend heimischer Gehölzarten eingeschlossen. Bei den hier vorhandenen Altbäumen handelt es sich größtenteils um Linden, Ahorn und eine Lärche. Der Jungbaumaufwuchs wird von Ahornbäumen dominiert und in der Krautschicht finden sich neben vereinzelten Gräsern vorwiegend Brombeeren.

Abbildung 2: Blick aus südlicher Richtung auf die geplante Eingriffsfläche

Gemäß der aktuellen Planung soll das künftige Bahnstromunterwerk genau an der Stelle errichtet werden, an der die größten und aus umweltschutzfachlicher Sicht besonders schützenswerten alten Bäume (Linden) (vgl. Abb. 1 und Abb. 2) im Plangebiet stehen. Gerade mittelalte und alte Bäume sind an den jeweils vorhandenen Standort aber bereits gut angepasst, erfüllen einen vielfach höheren Nutzen für die Biodiversität und speichern in gleicher Zeit deutlich mehr CO2 als Jungbäume. Daher sollten alte Bäume - wann immer möglich - erhalten werden. In der artenschutzrechtlichen Prüfung der Stufe 1 wird zudem festgestellt, dass nicht auszuschließen ist, dass im Plangebiet baumgebundene Fledermausarten vorkommen. Eben diese Artengruppe ist auf Altbäume mit Rindenabspaltungen, Hohlräumen etc. angewiesen. Daher sollte angestrebt werden, das Bauwerk, zur Schonung des Altbaumbestandes, möglichst in einem Bereich ohne Altbaumbestand zu errichtet, da das Schutzziel sehr hoch zu bewerten ist (vgl. Abb. 3).

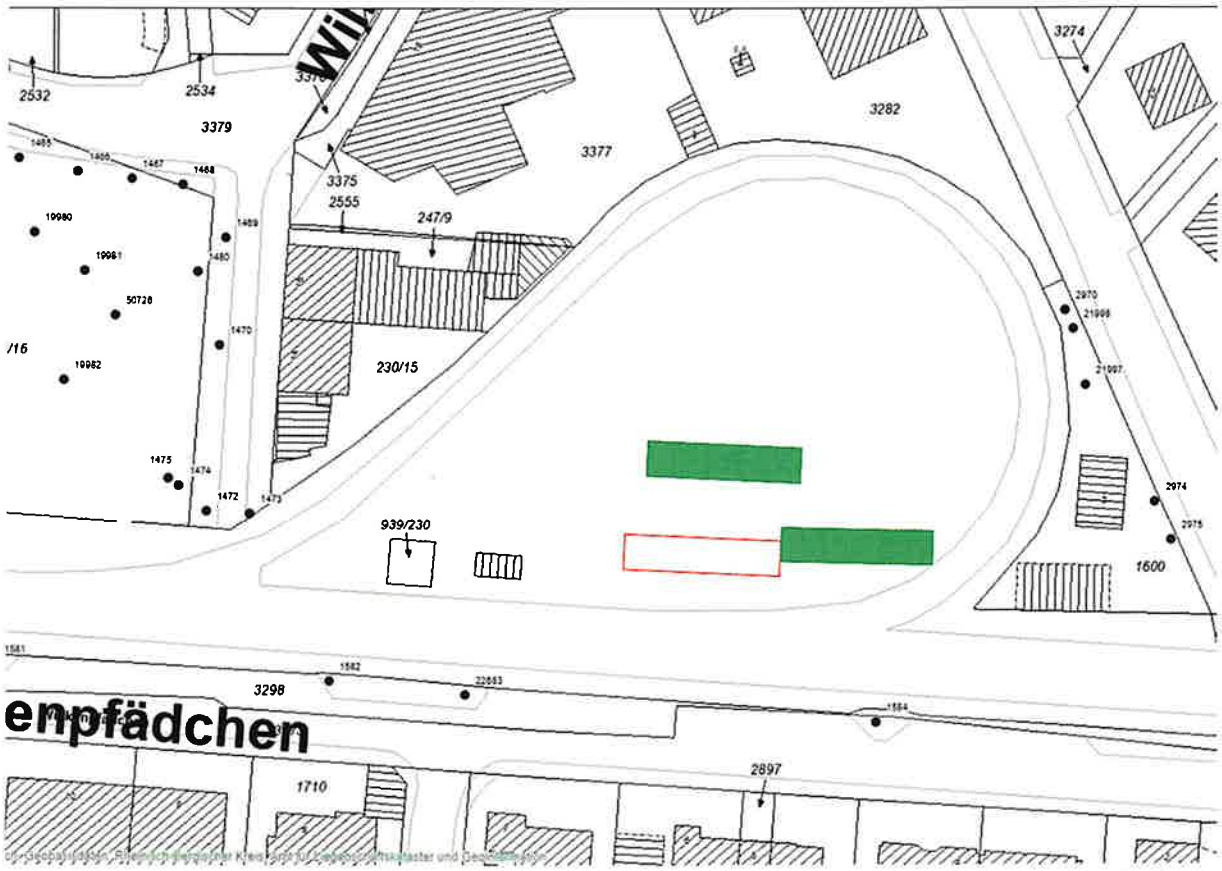


Abbildung 3: Eigene Darstellung; rote Umrandung = ungefähre Lage des UW laut aktueller Planung; grüne Flächen = Vorschläge für Bereiche mit geringerer Eingriffsintensität (weniger Altbaumfällungen notwendig) für das Bahnstromunterwerk (eigene Darstellungen nicht maßstabsgerecht)

Laut vorhandenem landschaftspflegerischen Fachbeitrags soll der Eingriff durch den Ankauf von Ökopunkten aus dem Ökokonto „Rheinische Kulturlandschaft" ausgeglichen werden. Aus Sicht der Stadt Bergisch Gladbach sollte ein Ausgleich in diesem Fall aber über die städtische Baumschutzsatzung und innerhalb des Stadtgebietes von Bergisch Gladbach stattfinden, damit der Eingriff auf möglichst nah liegenden Flächen innerhalb des Stadtgebietes kompensiert wird.

In den vorliegenden Unterlagen wird zutreffend auf die Geltung der Baumschutzsatzung hingewiesen. Es bestehen jedoch Zweifel daran, dass lediglich zwei geschützte Bäume betroffen sind, da Bäume innerhalb von Gehölzgruppen bereits ab einem Stammumfang von 50 cm geschützt sind.

Unabhängig davon ist – wie bereits im Vorfeld mit der KVB abgestimmt – für sämtliche Fällungen geschützter Bäume sowie für Eingriffe in geschützte Baumumfelder ein entsprechender Antrag zu stellen. Dies gilt sowohl für Flächen der KVB als auch für Flächen der Stadt. In diesem Zusammenhang wird auf die Regelungen zu den „verbotenen Handlungen" gemäß Baumschutzsatzung verwiesen.

Hinsichtlich der Bilanzierung (Tabelle 7) sowie der vorsorglichen Maßnahmen (Kapitel 5.2) des landschaftspflegerischen Fachbeitrags wird darauf hingewiesen, dass die zu erwartenden Ersatzbaumpflanzungen bislang nicht aufgeführt sind. Dies ist entsprechend zu ergänzen.

Darüber hinaus wird empfohlen, durch die Vorhabenträgerin eine baumschutzfachliche Baubegleitung zu beauftragen. Auf diese Weise können die antragspflichtigen Auswirkungen auf den Baumbestand – insbesondere Fällungen sowie Eingriffe in Kronen- und Wurzelbereiche im Zuge von Baustelleneinrichtungen (z. B. Kranstandorte, Schwenkbereiche, Bodenarbeiten, Leitungsgräben etc.) – frühzeitig fachgerecht ermittelt, beschrieben und in den Antragsunterlagen berücksichtigt werden.

Zudem wird angeregt, bei technischer Umsetzbarkeit und wirtschaftlicher Vertretbarkeit ohne nennenswerte Mehrkosten eine kompaktere, kürzere Ausführungsvariante vorzusehen und den Containerbau stärker zu begrünen.

Abschließend wird darauf hingewiesen, dass sich die geplante Zuwegung auf Flächen im Eigentum der Stadt befindet. Die in diesem Bereich erforderlichen Fällungen sind durch die Vorhabenträgerin zu kompensieren. Dies gilt auch für Bäume im städtischen Eigentum, die nicht der Baumschutzsatzung unterliegen, jedoch als städtische Sachwerte zu berücksichtigen sind. Der Eingriff ist entsprechend darzustellen und mit der Eigentümerin abzustimmen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung der Anregungen und bitten um weitere Beteiligung im Planungsverfahren.

Mit freundlichen Grüßen
In Vertretung

Ragnar Migenda
Erster Beigeordneter

Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister
Federführender Fachbereich
Stadtentwicklung

Mitteilungsvorlage

Drucksachen-Nr. 0401/2026
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	30.06.2026	zur Kenntnis

Tagesordnungspunkt

Verkehrssituation Vürfels in Refrath

Kurzzusammenfassung:

Kurzbegründung:

(…)

Risikobewertung:

(…)

Finanzielle Auswirkungen:

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

Weitere notwendige Erläuterungen:

(…)

Inhalt der Mitteilung:

Anlass

Mit Eingang eines Anwohnerschreibens an den Bürgermeister entstand kürzlich ein Austausch über die Bearbeitung bzw. das Tätig werden der Verwaltung in Bezug auf die Verkehrssituation in der Straße Vürfels in Refrath.

Im Anwohnerschreiben wird beschrieben, dass die Straße durch Durchgangsverkehr stark belastet würde, insbesondere durch LKW. Dies führe auch dazu, dass die Fahrbahn beschädigt wird. Es wird der Wunsch geäußert, dass zumindest LKW ab 7,5 Tonnen nicht mehr durch den Vürfels fahren dürfen. Zudem wird angeregt zwischen dem Restaurant La Venta und der Evangelischen Kirche Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen, da hier deutlich zu schnell gefahren würde.

Historie

Bereits im Jahr 2024 hat sich die Verwaltung intensiv mit der Verkehrssituation in der Straße Vürfels beschäftigt. Dabei wurden erneute Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt bzw. bestehende Daten ausgewertet und offengelegt. Zudem wurden Fragenkataloge aus der Politik ausführlich geprüft und beantwortet sowie über einzelne Themen auch im Rahmen der Verkehrsbesprechung mit der Polizei und dem Baulastträger beraten.

Über die Ergebnisse wurde in der Mitteilungsvorlage 0408/2024 am 10.09.2024 informiert. Demnach bestanden keine Auffälligkeiten bei den vorliegenden Daten der Geschwindigkeitsmessungen und auch zusätzliche Elemente zur Verkehrsberuhigung wurden geprüft, aber im Ergebnis als nicht zielführend oder erforderlich angesehen.

Zudem wurde im Rahmen der Prüfung und Beratung festgestellt, dass in der Straße Vürfels bereits ein Durchfahrtsverbot für Fahrzeuge >3,5t tatsächlicher Masse besteht, ein noch fehlendes Verkehrszeichen wurde im Anschluss verkehrsrechtlich angeordnet und ergänzt.

Auch die Aufstellung eines Dialogdisplays wurde festgelegt und nach Anschaffung einiger Geräte im Rahmen eines rotierenden Systems installiert. Dabei werden die zur Verfügung stehenden Displays quartalsweise angebracht, im Vürfels also auch über drei Monate, und danach wieder an andere Standorte gewechselt.

Sachstand

Gegenüber den Ergebnissen und Informationen aus dem Jahr 2024 besteht keine veränderte Situation in der Straße Vürfels. Damit ist auch kein zusätzlicher Handlungsbedarf festzustellen.

In Bezug auf das Display hat sich durch den Weggang und den Entfall der Personalstelle eines Mobilitätsmanagers eine neue Situation ergeben. Die bisherige Planung und Betreuung des rotierenden Systems können in dieser Form zukünftig nicht mehr geleistet werden. Daher sollen die Displays – nach Ablauf des bereits vorbereiteten Rotationszyklus 2026 – ab 2027 stationär oder zumindest mit einem längeren Rotationszyklus von einem Jahr installiert werden. In der Straße Vürfels soll daher die Installation eines Displays mit Beginn des neuen Jahres erfolgen und dieses voraussichtlich über ein Jahr dort in Betrieb bleiben.

Anlagen

01 – Mitteilungsvorlage 0408/2024

02 – Antwortschreiben zum Fragenkatalog und der Ergänzung Fragenkatalog

03 – Geschwindigkeitsmessungen (2024, 2022, 2021, 2019)

Ö 21

Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister
Federführender Fachbereich
Mobilität - Stationäre Verkehrslenkung

Mitteilungsvorlage

Drucksachen-Nr. 0408/2024
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	10.09.2024	zur Kenntnis

Tagesordnungspunkt

Verkehrssituation Vürfels in Refrath

Inhalt der Mitteilung:

Die CDU Fraktion hat am 14.02.2022 einen Antrag zur Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Mobilität (ASM) am 22.03.2022 gestellt bezüglich der Verkehrssituation Vürfels in Bergisch Gladbach.
Der „Vürfels“ ist eine Tempo-30-Zone und verläuft zwischen den Straßen „In der Auen“ und „Dolmanstraße“.
Gemäß der Anfrage steige dort das Verkehrsaufkommen seit Jahren an, insbesondere da diese Strecke als Abkürzung von der A4 Richtung Dolmanstraße genutzt werde. Dabei seien nicht nur die durchfahrenden PKW, sondern auch die steigende Anzahl an LKW problematisch. Folge dessen sei die regelmäßige Entstehung gefährlicher Verkehrssituationen: Durch parkende Fahrzeuge am Fahrbahnrand sei ein beidseitiger Verkehr nicht möglich, was zu Rückstau und zu gefährlichen Überholmanövern führe, auch hinsichtlich Radfahrenden, die zum Umgehen des Staus häufig den Fußweg nutzen würden.
Weiterhin werde die Geschwindigkeitsbeschränkung selten eingehalten und die Lärmbelästigung für die Anwohnenden falle sehr hoch aus.

Daher hat die CDU Fraktion folgende Maßnahmen beantragt:

1. Effektivere Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (z. B. Bremsschwellen, Hindernisse wie etwa bepflanzte Bereiche oder andere)
2. Prüfung, ob die Straße „Vürfels“ nicht generell für LKW gesperrt werden kann, eventuell mit dem Zusatzzeichen Anlieger frei. Dies hätte die Konsequenz, dass die Nutzung des „Vürfels“ bei Google Maps für LKW nicht mehr angezeigt würde.
3. Aufstellen mindestens eines, besser zweier sogenannter Smileys, wie in der Bensberger City.
4. Häufige mobile Geschwindigkeitskontrollen.

Im ASM am 22.03.2022 wurde von der Verwaltung empfohlen, den Antrag zu vertagen. Grund dafür war, dass nach der mehrfachen Umgestaltung des ruhenden Verkehrs in der Vergangenheit die Beschwerden deutlich zurückgegangen seien. Zudem hätten nicht alle Fragen wegen des hohen Prüfungsaufwands, der Kurzfristigkeit des Antrags sowie der Personalsituation abschließend beantwortet werden können.

Zwischenzeitlich konnte die rechtliche Prüfung der aufgeworfenen Fragen abgeschlossen werden:
Um mögliche Geschwindigkeitsüberschreitungen festzustellen wurde ein Datenerfassungsgerät auf Höhe des Grundstücks „Vürfels 114“ vom 22.08.2022 bis zum 29.08.2022 sowie vom 28.06.2024 bis zum 06.07.2024 aufgehangen. Beide Messungen zeigten keine Auffälligkeiten.
Zudem wurde über die beantragten Maßnahmen am 23.02.2024 in einer Verkehrsbesprechung unter Beteiligung des Straßenbaulastträgers, der Kreispolizeibehörde sowie der Straßenverkehrsbehörde beraten und sodann einstimmig darüber entschieden:
Die bestehende Verkehrsberuhigung durch alternierendes Parken und Aufpflasterungen wird auch in Hinblick auf den hohen Parkdruck als ausreichend betrachtet. Die Beschilderung wurde überprüft, es gilt bereits teilweise ein Verbot für Kraftfahrzeuge über 3,5 Tonnen. Ein fehlendes Verkehrszeichen 262 „Tatsächliche Masse 3,5 t“ Straßenverkehrs-Ordnung mit dem Zusatzzeichen 1020-30 „Anlieger frei“ an der Ecke „Dolmanstraße/Vürfels“ wurde am 25.06.2024 angeordnet. Die Aufstellung von Geschwindigkeitsdisplays (Smiley) ist

vorgesehen, die Anschaffung ist für Herbst 2024 eingeplant.

6-60 Mobilität und Stadtentwicklung
Daniel Gampp
Tel. 1459

09.09.2024

Vürfels in Refrath

Fragenkatalog zu MV 0408/2024 (Frau Opiela)

1. Können wir die Messdaten in Rohform und den ausgewertete Form aus den Jahren 2022 und 2024 einsehen?

Aus datenschutzrechtlichen Gründen ist eine Herausgabe der Rohdaten nicht möglich.

2. Mit welchem Gerät beziehungsweise technischer Einrichtung wurden die Messungen in den beiden Jahren durchgeführt?

Die Datenerfassungsgeräte sind kleine unauffällige Messinstrumente welche an bestehende Masten oder Pfosten gehängt werden. Die exakte Modellbezeichnung lag bei Beantwortung der Fragen nicht vor, kann bei Bedarf nachgereicht werden.

3. Aus welchem Hintergrund wurde die Messung nur an dieser besonderen Stelle durchgeführt und nicht an mehreren Stellen?

Der Aufstellort richtet sich meist nach den Mitteilungen und Informationen der Petenten. Vor Ort wird dann ein passender Standort (Mast, Pfosten etc.) ausgewählt.
Bisherige Standorte:
2016: Hausnummer nicht bekannt
2019: Ggü. Vürfels 11
2021: Vürfels 77
2022 Vürfels 114
Aktuell liegt noch ein Antrag für die Hausnummer 49 vor, hier wird in Kürze eine entsprechende Messung durchgeführt.

4. Können wir das Protokoll der Verkehrsbesprechung am 23. Februar 2024 mit dem Baulastträger der Straßenverkehrsbehörde und der Kreispolizeibehörde einsehen ?

Die Verkehrsbesprechung ist grundsätzlich eine interne, nicht öffentliche Besprechung. Aus datenschutzrechtlichen Gründen und aufgrund der Teilnahme Dritter (nicht städtischer) muss die Einsicht in Protokolle noch überprüft und mit den Beteiligten abgestimmt werden.

5. Welche Argumente wurden ausgetauscht, mit welcher Vorbildung sind die einzelnen Beteiligten (aus Frage 4) an das Thema Vürfels herangegangen?

S. Frage 4.

6. Der Sinn einer Tempo-30-Zone ist zum einen die Erhöhung der Verkehrssicherheit zum anderen die Erhöhung der Wohn und Lebensqualität.

Dieser Aussage kann zugestimmt werden.

7. Sind bei den Geschwindigkeitsmessungen Zahlen zum Durchgangsverkehr bzw. Verkehrsdichte erhoben worden?

Bei diesen Messungen wird lediglich die Anzahl der Fahrzeuge sowie deren Geschwindigkeit erfasst. Die Verkehrsdichte oder detailliertere Aussagen zum Quell- und Zielort der

Fahrzeuge kann nicht ermittelt werden.

8. Sind diese in Relationen zu früheren Zählungen erfolgt?

Ein Vergleich zwischen den Zählungen ist nur in Bezug auf die erfassten Geschwindigkeiten möglich.

9. Wie viele PKWs auf dem Vürfels sind tatsächlich anwohnerbedingt wie viele sind durchfahrtbedingt?

Für eine solche Auswertung bedarf es sehr Umfangreicher Untersuchungen wie beispielsweise Befragungen, Kennzeichenerfassung, Videoanalyse etc. Eine Antwort auf diese Frage ist daher nicht möglich.

10. Ist der Vürfels eine Durchgangsstraße für den Pendlerverkehr von Bergisch Gladbach nach Köln und zurück, oder ist dies eine Planung der Verwaltung?

Dies ist keine Planung der Verwaltung. Aufgrund der Wegebeziehung ist es jedoch möglich, dass die Verbindung unter anderem auch für den Weg nach Köln und zurück befahren wird.

11. Warum gibt es keine gesicherte Streckenführung für den Fahrradverkehr auf dem Vürfels?

In Tempo 30 Zonen (VZ 274.1-50 StVO) fahren Radfahrende zusammen mit den anderen Verkehrsteilnehmern auf der Fahrbahn. Es dürfen zudem keine benutzungspflichtigen Radwege ausgewiesen werden. Auch die Anlage von Schutzstreifen ist in Tempo 30 Zonen unzulässig.

12. Nach wie vor gibt es keine Protokolle oder Aufzeichnungen die das wirre Parkplatzkonzept nachvollziehen lassen. Warum?

Für die Straße Vürfels liegt kein umfassendes und bekanntes Parkplatzkonzept vor (auch die Straßenakte enthält keine Hinweise darauf). Die vorhandenen Beschilderungen und Markierungen wurden im jeweiligen Einzelfall auf Anfrage/ Beschwerde geprüft und angeordnet.

Nachfrage zu MV 0408/2024 (Frau Kriegeskotte)

1. Warum wurde die Geschwindigkeit an einer Stelle gemessen, an der durch die parkenden Autos und des Kurvenbereiches ein schnelles Fahren gar nicht möglich ist? An dieser Stelle spiegelt sich 0% die Situation am Vürfels wieder. Eine Messung an anderen Stellen hätte sicher ein anderes Bild ergeben. Schon die Geräuschkulisse an einigen Stellen des Vürfels, als auch meine Beobachtungen der dort fahrenden Autos, sprechen hier für etwas Anderes. Zudem habe ich hier nie eine Überprüfung gesehen, wenn ich gefahren bin und stelle mir die Frage, in welchem Zeitfenster hier gemessen wurde.
Hier scheint es ja auch scheinbar keine Rolle zu spielen, dass es sich um einen Schulweg handelt, der m.E. nicht an der Ampel mit Bremsschwelle aufhören sollte.

Das DEG ist lediglich ein kleines, unauffälliges Gerät welches ohne Blitz und ohne Fotos misst. Dieses wird an bestehende Masten und Pfosten gehängt und ist leicht zu übersehen. Der Aufstellort richtet sich meist nach den Mitteilungen und Informationen der Petenten. Vor Ort wird dann ein passender Standort (Mast, Pfosten etc.) ausgewählt.

2. Heißt die Anordnung des Verkehrszeichens an der Dolmanstraße Ecke Vürfels, dass diese Strecke LKWs nicht mehr als Alternative angezeigt wird? Wenn ja, sind hier regelmäßige Kontrollen vorgesehen, um Verstöße zu ahnden? Wenn nein, warum nicht?

Die Stadt hat keinen Einfluss auf die Navigationssysteme der einzelnen Hersteller. Einige Systeme berücksichtigen LKW-Restriktionen, da diese allerdings sehr teuer sind werden häufig nur normale PKW-Navigationsgeräte benutzt. Der VRS betreibt für das Land NRW eine Plattform (https://sevas.nrw.de/) welche für LKW Vorrangrouten und Restriktionen enthält. Dort ist auch das durch den Rat beschlossene Vorrangroutennetz Bergisch Gladbach hinterlegt. Die Straße Vürfels gehört nicht dazu.
Die Verkehrszeichen sind zudem unabhängig von der Navigation zu beachten. Das neu angeordnete VZ 262 „Tatsächliche Masse 3,5t“ mit Zusatzzeichen 1020-30 „Anlieger frei“ an der Ecke Dollmannstraße/ Vürfels verbietet die Ein- und Durchfahrt für alle Fahrzeuge und Züge über dem angezeigten Höchstmaß. Davon ausgenommen sind Anlieger. Die Anfrage entsprechender Kontrollen wurde an die Polizei weitergeleitet.
Antwort der Polizei:
„Das Innenministerium hat mit dem Erlass „Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei Nordrhein-Westfalen“ deutlich gemacht, dass sich die Verkehrsüberwachung an der Unfallentwicklung, insbesondere an Unfällen mit schweren und schwersten Folgen, auszurichten hat. Die Polizei unterstützt dort, wo ein positiver Effekt auf die Verkehrsunfallentwicklung zu erwarten ist. Im genannten Bereich ist keine entsprechende Unfallauffälligkeit bekannt.
Die Beschilderung einer Anliegerstraße beschränkt zwar die Zufahrt auf die Verkehrsteilnehmer, die ein Grundstück oder ein Anwesen in diesem Bereich aufsuchen wollen, ausschlaggebend ist für die Befugnis der Einfahrt in einen Anliegerbereich jedoch die gewollte Beziehung zu einem Anwohner/in oder einem Anliegergrundstück. Die Rechtsprechung hat in dieser Hinsicht eine weite Auslegung entwickelt , daher scheidet eine wirksame Verkehrsüberwachung seitens der Polizei aus. So ist zum Beispiel das Aufsuchen eines Automaten in der „Sperrzone“ ebenso erlaubt, wie ein (auch unerwünschter) Besuch einer Bewohnerin oder eines Bewohners oder die bloße Nachschau, ob ein/e ansässiger Bewohner/in zu Hause ist. Es ist daher kaum auszumachen, wer Anlieger ist oder die jeweilige Straße nur als Durchfahrtsstraße nutzt .
Gezielte Kontrollen des VZ 262 sind im genannten Bereich nicht geplant“

Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister

Stadt Bergisch Gladbach · 51439 Bergisch Gladbach

Frau Brigitte Opiela

Mobilität und Stadtentwicklung

Rathaus Bensberg
Wilhelm-Wagener-Platz
51465 Bergisch Gladbach
Daniel Gampp
Telefon: (02202) 14 1459
Telefax: (02202) 14 70 1459
d.gampp@stadt-gl.de

26.11.2024

Ergänzende Fragen vom 22.09.2024 zum Fragenkatalog „Verkehrssituation Vürfels“

Sehr geehrte Frau Opiela,

nachfolgend möchte ich auf Ihre ergänzenden Fragen bezüglich der Verkehrssituation Vürfels vom 23.09.2024 eingehen und die verzögerte Rückmeldung entschuldigen.

Frage 1: Die beschriebenen Messgeräte sind ohne Videoaufzeichnung und nehmen die Geschwindigkeitsdaten daher anonymisiert auf. Daraus ergibt sich also auch kein datenschutzrechtliches Problem! Wenn sie hierzu dennoch Bedenken zum Datenschutz haben belegen sie dies bitte durch einen entsprechenden Beleg/Verordnung. Daher noch einmal die Bitte mir die Rohdaten und die Fabrikate der Messeinrichtungen zukommen zu lassen.

Antwort:
Die Rohdaten der Messungen von 2024, 2022, 2021 und 2019 sind als Anlage beigefügt. Das in den Messungen von 2021 bis 2024 verwendete Gerät war ein Seitenradar (SDR Traf-fic+) von datacollect. Für die Messung von 2019 liegt keine Angabe zum Gerät vor.

Frage 2: Bezüglich der Verkehrsbesprechung möchte ich die Frage präzesieren. Ich möchte die Qualifikationen bzw. Zuständigkeiten der teilnehmenden Personen aus den einzelnen Bereichen (Polizei, Ordnungsamt, Verkehrslenkung, etc.) wissen. Hierbei geht es mir ausdrücklich nicht um die Namen. Daher sehe ich auch hierbei keinen Grund diese Frage unbeantwortet zu lassen.

Antwort:
An der Verkehrsbesprechung nehmen grundsätzlich folgende Personen teil:

- Vertretung Kreispolizeibehörde
- Vertretung Straßenbaulastträger
- Vertretung Straßenverkehrsbehörde

Zusätzlich werden teilweise auch die Ordnungsbehörde und die Verkehrsplanung einbezogen.

Gemäß Verwaltungsvorschrift zur StVO §45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind vor jeder Entscheidung die Straßenbaulastträger und die Polizei zu hören. Dies wird auch im Rahmen der Verkehrsbesprechung durchgeführt.

Frage 3: Die Verkehrsdichte im Vürfels kann aus den vorliegenden Daten der Geschwindigkeitsmessungen (KFZ-Zahl über einen bestimmten Zeitraum - 1Wo) durch die mehrfachen Messungen zumindest als Schätzung ermittelt werden.

Antwort:
Anhand der beigefügten Rohdaten sind die erfassten Kfz-Zahlen in der ersten Spalte „∑" für die jeweiligen Zeiträume ersichtlich (in den PDF-Dokumenten), die weiteren Spalten zeigen die Anteile dieser Fahrzeuge an den gemessenen Geschwindigkeitsüberschreitungen. In den „.txt"-Dateien sind die Gesamtzahlen in den Spalten „ges" aufgeführt.

Mit freundlichen Grüßen
In Vertretung

Ragnar Migenda
Erster Beigeordneter

Anlagen:

- Messergebnisse von 2024, 2022 und 2021 (PDF-Format)
- Messergebnisse von 2019 (txt.-Format)
- Ursprünglicher Fragenkatalog + Antworten vom 09.09.2024 zu Drucksache 0408/2024

Auswertung Verkehrsdaten

Ö 21

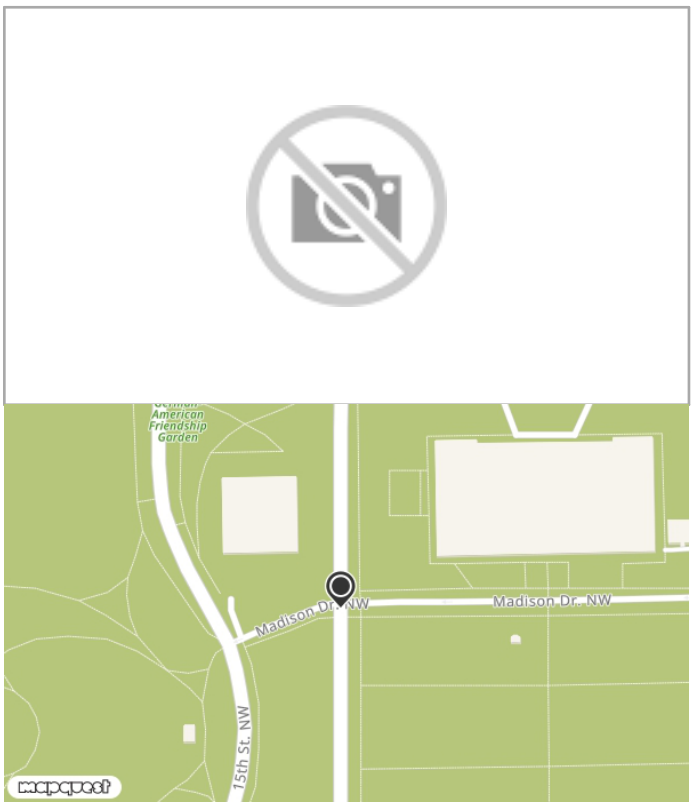
Autor

Institution	Stadt Bergisch Gladbach
Abteilung	Straßenverkehrsbehörde
Straße	Konrad-Adenauer Platz 9
PLZ	51465
Stadt	Bergisch Gladbach
Land	Deutschland
Ansprechpartner	Straßenverkehrsbehörde Bergisch Gladbach
Telefon	+492202142400
E-Mail	g.freund@stadt-gl.de

Erstellt mit **DataCollect Webreporter** Version 1.0 am 08.07.2024 08:19:47

Messstelle

Name	Vuerfels114
Rtg. kommend (Name)	In der Auen
Rtg. gehend (Name)	
Vmax StVO	30
V-Toleranz	10 km/h
V-Bewertung	> 40 km/h
Gerätetyp	**SDR Traffic+**
Startdatum	28.06.2024 15:00
Enddatum	06.07.2024 10:59
Tage	Mo, Di, Mi, Do, Fr, Sa, So
Zeitintervall	60 Minuten
Zeitfenster / Tag	00:00 - 23:59



0 0m 0s N, 0 0m 0s E

Bewertung Geschwindigkeitskontrolle

HÖCHSTE	Anteil der Geschwindigkeiten über V-Bewertung ist höher als 20%.
HOCH	Anteil der Geschwindigkeiten über V-Bewertung ist höher als 15%.
MITTEL	Anteil der Geschwindigkeiten über V-Bewertung ist höher als 10%.
NIEDRIG	Anteil der Geschwindigkeiten über V-Bewertung ist höher als 5%.
KEINE	Anteil der Geschwindigkeiten über V-Bewertung ist kleiner oder gleich als 5%.

Geschwindigkeitskennzahlen [V in km/h]

	Vmin	Vavg	Vmax	V15	V50	V85	Vexc (Vmax StVO)
In der Auen	5	31	70	25	31	37	56.5%
Gehend	4	28	65	22	28	34	31.5%
Querschnitt	4	30	70	24	30	36	46.7%

Geschwindigkeitsüberschreitung

	Σ Gesamt	Σ Vmax StVO <= V-Bewertung		Σ > V-Bewertung	
In der Auen	11942	6002	50.3%	742	6.2%
Gehend	7620	2245	29.5%	154	2.0%
Querschnitt	19562	8247	42.2%	896	4.6%

Geschwindigkeitsklassen

	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110
In der Auen	130	729	4339	6002	690	49	3	0	0	0	0	0
	1%	6%	36%	50%	6%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Gehend	50	867	4304	2245	146	7	1	0	0	0	0	0
	1%	11%	56%	29%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Querschnitt	180	1596	8643	8247	836	56	4	0	0	0	0	0
	1%	8%	44%	42%	4%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

Erweiterung Geschwindigkeitskennzahlen [V in km/h]

	V5	V10	V15	V45	V50	V55	V60	V85	V90	V95
In der Auen	18	23	25	31	31	32	33	37	39	41
Gehend	16	19	22	27	28	29	29	34	35	37
Querschnitt	17	21	24	29	30	31	31	36	38	40

Längenklassen

	PKW		LKW		LZ	
In der Auen	11654	98%	274	2%	14	0%
Gehend	7362	97%	249	3%	9	0%
Querschnitt	19016	97%	523	3%	23	0%

Beschreibungen

Vmax StVO: Zulässige Höchstgeschwindigkeit in km/h
V-Bewertung: Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h

Zeit	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
28.06.2024 15:00	73	0	3	26	38	6	0	0	0	0	0	0	0	6	8.2%
28.06.2024 16:00	111	0	13	42	51	5	0	0	0	0	0	0	0	5	4.5%
28.06.2024 17:00	122	3	7	49	59	3	1	0	0	0	0	0	0	4	3.3%
28.06.2024 18:00	97	1	10	28	53	5	0	0	0	0	0	0	0	5	5.2%
28.06.2024 19:00	69	1	6	21	35	6	0	0	0	0	0	0	0	6	8.7%
28.06.2024 20:00	53	2	4	19	19	9	0	0	0	0	0	0	0	9	17.0%
28.06.2024 21:00	44	0	2	14	22	5	1	0	0	0	0	0	0	6	13.6%
28.06.2024 22:00	36	0	0	14	21	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2.8%
28.06.2024 23:00	28	0	0	10	16	2	0	0	0	0	0	0	0	2	7.1%

[Fr, 28 Juni]	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
00:00-06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
06:00-09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
15:00-19:00	403	4	33	145	201	19	1	0	0	0	0	0	0	20	5.0%
06:00-22:00	569	7	45	199	277	39	2	0	0	0	0	0	0	41	7.2%
00:00-24:00	633	7	45	223	314	42	2	0	0	0	0	0	0	44	7.0%

Zeile mit den meisten V-Bewertungs-Überschreitungen pro Tag

V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

Zeit	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
29.06.2024 00:00	22	2	1	4	12	3	0	0	0	0	0	0	0	3	13.6%
29.06.2024 01:00	8	0	0	1	6	1	0	0	0	0	0	0	0	1	12.5%
29.06.2024 02:00	12	0	2	4	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
29.06.2024 03:00	4	0	0	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	2	50.0%
29.06.2024 04:00	9	0	1	1	4	3	0	0	0	0	0	0	0	3	33.3%
29.06.2024 05:00	6	0	0	1	3	0	2	0	0	0	0	0	0	2	33.3%
29.06.2024 06:00	23	0	0	3	15	4	1	0	0	0	0	0	0	5	21.7%
29.06.2024 07:00	29	0	2	5	18	4	0	0	0	0	0	0	0	4	13.8%
29.06.2024 08:00	62	0	5	11	41	4	1	0	0	0	0	0	0	5	8.1%
29.06.2024 09:00	99	0	9	34	51	5	0	0	0	0	0	0	0	5	5.1%
29.06.2024 10:00	107	0	4	42	57	4	0	0	0	0	0	0	0	4	3.7%
29.06.2024 11:00	102	2	9	41	45	4	1	0	0	0	0	0	0	5	4.9%
29.06.2024 12:00	94	2	8	43	36	5	0	0	0	0	0	0	0	5	5.3%
29.06.2024 13:00	122	2	5	43	68	4	0	0	0	0	0	0	0	4	3.3%
29.06.2024 14:00	103	0	8	36	53	6	0	0	0	0	0	0	0	6	5.8%
29.06.2024 15:00	88	0	9	36	41	2	0	0	0	0	0	0	0	2	2.3%
29.06.2024 16:00	86	1	6	32	40	7	0	0	0	0	0	0	0	7	8.1%
29.06.2024 17:00	109	0	11	52	40	5	1	0	0	0	0	0	0	6	5.5%
29.06.2024 18:00	81	2	12	28	29	9	1	0	0	0	0	0	0	10	12.3%
29.06.2024 19:00	69	0	1	19	39	9	1	0	0	0	0	0	0	10	14.5%
29.06.2024 20:00	57	1	5	13	28	8	2	0	0	0	0	0	0	10	17.5%
29.06.2024 21:00	21	0	1	3	15	2	0	0	0	0	0	0	0	2	9.5%
29.06.2024 22:00	22	0	3	2	16	1	0	0	0	0	0	0	0	1	4.5%
29.06.2024 23:00	46	0	2	15	22	6	1	0	0	0	0	0	0	7	15.2%

[Sa, 29 Juni]	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
00:00-06:00	61	2	4	12	32	9	2	0	0	0	0	0	0	11	18.0%
06:00-09:00	114	0	7	19	74	12	2	0	0	0	0	0	0	14	12.3%
15:00-19:00	364	3	38	148	150	23	2	0	0	0	0	0	0	25	6.9%
06:00-22:00	1252	10	95	441	616	82	8	0	0	0	0	0	0	90	7.2%
00:00-24:00	1381	12	104	470	686	98	11	0	0	0	0	0	0	109	7.9%

Zeile mit den meisten V-Bewertungs-Überschreitungen pro Tag

V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

Zeit	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
30.06.2024 00:00	26	0	1	11	10	4	0	0	0	0	0	0	0	4	15.4%
30.06.2024 01:00	31	2	0	14	13	1	1	0	0	0	0	0	0	2	6.5%
30.06.2024 02:00	8	0	0	0	5	2	1	0	0	0	0	0	0	3	37.5%
30.06.2024 03:00	3	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	2	66.7%
30.06.2024 04:00	4	1	0	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	1	25.0%
30.06.2024 05:00	6	0	0	2	3	1	0	0	0	0	0	0	0	1	16.7%
30.06.2024 06:00	6	0	1	1	2	1	1	0	0	0	0	0	0	2	33.3%
30.06.2024 07:00	5	0	0	1	3	1	0	0	0	0	0	0	0	1	20.0%
30.06.2024 08:00	22	0	0	5	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
30.06.2024 09:00	29	0	1	9	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
30.06.2024 10:00	48	0	4	17	21	6	0	0	0	0	0	0	0	6	12.5%
30.06.2024 11:00	39	1	5	15	15	3	0	0	0	0	0	0	0	3	7.7%
30.06.2024 12:00	52	2	2	22	17	9	0	0	0	0	0	0	0	9	17.3%
30.06.2024 13:00	72	1	3	24	39	5	0	0	0	0	0	0	0	5	6.9%
30.06.2024 14:00	70	1	6	32	24	7	0	0	0	0	0	0	0	7	10.0%
30.06.2024 15:00	49	3	5	18	19	4	0	0	0	0	0	0	0	4	8.2%
30.06.2024 16:00	72	2	1	28	39	2	0	0	0	0	0	0	0	2	2.8%
30.06.2024 17:00	84	2	2	35	42	3	0	0	0	0	0	0	0	3	3.6%
30.06.2024 18:00	55	0	3	17	31	4	0	0	0	0	0	0	0	4	7.3%
30.06.2024 19:00	40	2	5	10	21	2	0	0	0	0	0	0	0	2	5.0%
30.06.2024 20:00	31	0	3	7	18	3	0	0	0	0	0	0	0	3	9.7%
30.06.2024 21:00	28	0	1	5	19	3	0	0	0	0	0	0	0	3	10.7%
30.06.2024 22:00	16	0	0	10	4	1	1	0	0	0	0	0	0	2	12.5%
30.06.2024 23:00	9	0	0	4	3	2	0	0	0	0	0	0	0	2	22.2%

[So, 30 Juni]	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
00:00-06:00	78	3	1	27	34	10	3	0	0	0	0	0	0	13	16.7%
06:00-09:00	33	0	1	7	22	2	1	0	0	0	0	0	0	3	9.1%
15:00-19:00	260	7	11	98	131	13	0	0	0	0	0	0	0	13	5.0%
06:00-22:00	702	14	42	246	346	53	1	0	0	0	0	0	0	54	7.7%
00:00-24:00	805	17	43	287	387	66	5	0	0	0	0	0	0	71	8.8%

Zeile mit den meisten V-Bewertungs-Überschreitungen pro Tag

V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

Zeit	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
01.07.2024 00:00	5	0	2	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
01.07.2024 01:00	13	1	3	3	4	2	0	0	0	0	0	0	0	2	15.4%
01.07.2024 02:00	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
01.07.2024 03:00	2	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	50.0%
01.07.2024 04:00	7	0	0	1	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
01.07.2024 05:00	29	0	0	4	21	3	1	0	0	0	0	0	0	4	13.8%
01.07.2024 06:00	83	1	0	20	49	13	0	0	0	0	0	0	0	13	15.7%
01.07.2024 07:00	147	2	2	54	78	11	0	0	0	0	0	0	0	11	7.5%
01.07.2024 08:00	128	0	5	43	76	3	1	0	0	0	0	0	0	4	3.1%
01.07.2024 09:00	107	0	8	33	61	4	1	0	0	0	0	0	0	5	4.7%
01.07.2024 10:00	100	0	8	52	34	6	0	0	0	0	0	0	0	6	6.0%
01.07.2024 11:00	105	1	8	45	48	3	0	0	0	0	0	0	0	3	2.9%
01.07.2024 12:00	124	2	14	57	51	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
01.07.2024 13:00	97	4	7	25	57	4	0	0	0	0	0	0	0	4	4.1%
01.07.2024 14:00	105	1	6	38	56	4	0	0	0	0	0	0	0	4	3.8%
01.07.2024 15:00	129	0	8	63	53	4	1	0	0	0	0	0	0	5	3.9%
01.07.2024 16:00	145	1	9	63	71	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0.7%
01.07.2024 17:00	151	2	11	63	70	5	0	0	0	0	0	0	0	5	3.3%
01.07.2024 18:00	101	0	8	30	58	5	0	0	0	0	0	0	0	5	5.0%
01.07.2024 19:00	55	0	4	16	28	6	1	0	0	0	0	0	0	7	12.7%
01.07.2024 20:00	45	0	4	21	19	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2.2%
01.07.2024 21:00	28	2	2	6	15	3	0	0	0	0	0	0	0	3	10.7%
01.07.2024 22:00	33	1	3	15	10	4	0	0	0	0	0	0	0	4	12.1%
01.07.2024 23:00	16	0	0	8	7	1	0	0	0	0	0	0	0	1	6.2%

[Mo, 1 Juli]	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
00:00-06:00	57	1	5	9	35	6	1	0	0	0	0	0	0	7	12.3%
06:00-09:00	358	3	7	117	203	27	1	0	0	0	0	0	0	28	7.8%
15:00-19:00	526	3	36	219	252	15	1	0	0	0	0	0	0	16	3.0%
06:00-22:00	1650	16	104	629	824	73	4	0	0	0	0	0	0	77	4.7%
00:00-24:00	1756	18	112	661	876	84	5	0	0	0	0	0	0	89	5.1%

Zeile mit den meisten V-Bewertungs-Überschreitungen pro Tag

V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

Zeit	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
02.07.2024 00:00	4	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
02.07.2024 01:00	2	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
02.07.2024 02:00	4	0	0	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	1	25.0%
02.07.2024 03:00	4	0	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	1	25.0%
02.07.2024 04:00	5	0	0	1	3	1	0	0	0	0	0	0	0	1	20.0%
02.07.2024 05:00	32	0	1	4	16	11	0	0	0	0	0	0	0	11	34.4%
02.07.2024 06:00	86	0	0	16	57	12	1	0	0	0	0	0	0	13	15.1%
02.07.2024 07:00	165	1	14	75	70	5	0	0	0	0	0	0	0	5	3.0%
02.07.2024 08:00	195	0	6	76	100	12	1	0	0	0	0	0	0	13	6.7%
02.07.2024 09:00	96	1	3	41	45	6	0	0	0	0	0	0	0	6	6.2%
02.07.2024 10:00	94	1	5	32	51	5	0	0	0	0	0	0	0	5	5.3%
02.07.2024 11:00	98	0	3	35	54	6	0	0	0	0	0	0	0	6	6.1%
02.07.2024 12:00	97	2	7	37	47	4	0	0	0	0	0	0	0	4	4.1%
02.07.2024 13:00	112	0	5	41	55	11	0	0	0	0	0	0	0	11	9.8%
02.07.2024 14:00	141	0	2	52	82	5	0	0	0	0	0	0	0	5	3.5%
02.07.2024 15:00	110	0	8	53	48	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0.9%
02.07.2024 16:00	127	0	5	60	52	9	1	0	0	0	0	0	0	10	7.9%
02.07.2024 17:00	104	1	5	39	54	5	0	0	0	0	0	0	0	5	4.8%
02.07.2024 18:00	107	0	7	42	55	3	0	0	0	0	0	0	0	3	2.8%
02.07.2024 19:00	61	3	4	21	26	7	0	0	0	0	0	0	0	7	11.5%
02.07.2024 20:00	46	0	7	11	26	2	0	0	0	0	0	0	0	2	4.3%
02.07.2024 21:00	31	1	0	8	20	2	0	0	0	0	0	0	0	2	6.5%
02.07.2024 22:00	12	0	0	2	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
02.07.2024 23:00	12	0	0	4	7	1	0	0	0	0	0	0	0	1	8.3%

[Di, 2 Juli]	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
00:00-06:00	51	0	1	7	29	14	0	0	0	0	0	0	0	14	27.5%
06:00-09:00	446	1	20	167	227	29	2	0	0	0	0	0	0	31	7.0%
15:00-19:00	448	1	25	194	209	18	1	0	0	0	0	0	0	19	4.2%
06:00-22:00	1670	10	81	639	842	95	3	0	0	0	0	0	0	98	5.9%
00:00-24:00	1745	10	82	652	888	110	3	0	0	0	0	0	0	113	6.5%

Zeile mit den meisten V-Bewertungs-Überschreitungen pro Tag

V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

Zeit	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
03.07.2024 00:00	6	1	2	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
03.07.2024 01:00	6	1	1	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
03.07.2024 02:00	2	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	50.0%
03.07.2024 03:00	2	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
03.07.2024 04:00	5	0	0	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
03.07.2024 05:00	29	0	0	3	20	4	2	0	0	0	0	0	0	6	20.7%
03.07.2024 06:00	89	1	0	13	63	10	1	1	0	0	0	0	0	12	13.5%
03.07.2024 07:00	175	0	6	59	103	7	0	0	0	0	0	0	0	7	4.0%
03.07.2024 08:00	142	1	6	46	81	8	0	0	0	0	0	0	0	8	5.6%
03.07.2024 09:00	97	3	4	38	49	3	0	0	0	0	0	0	0	3	3.1%
03.07.2024 10:00	95	1	6	34	51	3	0	0	0	0	0	0	0	3	3.2%
03.07.2024 11:00	82	1	3	30	43	5	0	0	0	0	0	0	0	5	6.1%
03.07.2024 12:00	86	0	10	35	36	5	0	0	0	0	0	0	0	5	5.8%
03.07.2024 13:00	100	2	6	31	56	4	1	0	0	0	0	0	0	5	5.0%
03.07.2024 14:00	127	1	2	47	64	13	0	0	0	0	0	0	0	13	10.2%
03.07.2024 15:00	93	1	7	31	47	7	0	0	0	0	0	0	0	7	7.5%
03.07.2024 16:00	112	1	3	34	70	4	0	0	0	0	0	0	0	4	3.6%
03.07.2024 17:00	101	2	6	33	58	2	0	0	0	0	0	0	0	2	2.0%
03.07.2024 18:00	95	2	4	44	44	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.1%
03.07.2024 19:00	94	2	9	30	49	4	0	0	0	0	0	0	0	4	4.3%
03.07.2024 20:00	46	1	6	14	20	5	0	0	0	0	0	0	0	5	10.9%
03.07.2024 21:00	31	1	0	10	17	3	0	0	0	0	0	0	0	3	9.7%
03.07.2024 22:00	30	1	2	14	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
03.07.2024 23:00	6	0	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%

[Mi, 3 Juli]	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
00:00-06:00	50	2	4	9	28	5	2	0	0	0	0	0	0	7	14.0%
06:00-09:00	406	2	12	118	247	25	1	1	0	0	0	0	0	27	6.7%
15:00-19:00	401	6	20	142	219	14	0	0	0	0	0	0	0	14	3.5%
06:00-22:00	1565	20	78	529	851	84	2	1	0	0	0	0	0	87	5.6%
00:00-24:00	1651	23	84	556	894	89	4	1	0	0	0	0	0	94	5.7%

Zeile mit den meisten V-Bewertungs-Überschreitungen pro Tag

V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

Zeit	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
04.07.2024 00:00	6	0	0	1	3	1	1	0	0	0	0	0	0	2	33.3%
04.07.2024 01:00	3	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	33.3%
04.07.2024 02:00	2	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	50.0%
04.07.2024 03:00	4	0	0	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	1	25.0%
04.07.2024 04:00	5	0	0	1	2	2	0	0	0	0	0	0	0	2	40.0%
04.07.2024 05:00	22	0	1	0	18	2	1	0	0	0	0	0	0	3	13.6%
04.07.2024 06:00	83	1	0	12	59	10	1	0	0	0	0	0	0	11	13.3%
04.07.2024 07:00	182	2	5	51	119	4	1	0	0	0	0	0	0	5	2.7%
04.07.2024 08:00	188	1	10	87	83	6	1	0	0	0	0	0	0	7	3.7%
04.07.2024 09:00	128	0	4	60	60	4	0	0	0	0	0	0	0	4	3.1%
04.07.2024 10:00	112	1	4	43	59	5	0	0	0	0	0	0	0	5	4.5%
04.07.2024 11:00	121	1	9	55	52	4	0	0	0	0	0	0	0	4	3.3%
04.07.2024 12:00	139	0	9	61	66	3	0	0	0	0	0	0	0	3	2.2%
04.07.2024 13:00	124	1	10	53	56	3	1	0	0	0	0	0	0	4	3.2%
04.07.2024 14:00	108	1	8	38	58	3	0	0	0	0	0	0	0	3	2.8%
04.07.2024 15:00	132	2	6	60	59	4	0	1	0	0	0	0	0	5	3.8%
04.07.2024 16:00	132	0	11	55	66	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
04.07.2024 17:00	130	1	8	61	55	5	0	0	0	0	0	0	0	5	3.8%
04.07.2024 18:00	104	0	12	42	44	5	1	0	0	0	0	0	0	6	5.8%
04.07.2024 19:00	73	2	5	26	35	5	0	0	0	0	0	0	0	5	6.8%
04.07.2024 20:00	57	0	6	22	26	3	0	0	0	0	0	0	0	3	5.3%
04.07.2024 21:00	47	1	2	12	25	7	0	0	0	0	0	0	0	7	14.9%
04.07.2024 22:00	29	1	1	15	11	1	0	0	0	0	0	0	0	1	3.4%
04.07.2024 23:00	22	1	0	5	15	1	0	0	0	0	0	0	0	1	4.5%

[Do, 4 Juli]	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
00:00-06:00	42	0	1	5	26	8	2	0	0	0	0	0	0	10	23.8%
06:00-09:00	453	4	15	150	261	20	3	0	0	0	0	0	0	23	5.1%
15:00-19:00	498	3	37	218	224	14	1	1	0	0	0	0	0	16	3.2%
06:00-22:00	1860	14	109	738	922	71	5	1	0	0	0	0	0	77	4.1%
00:00-24:00	1953	16	111	763	974	81	7	1	0	0	0	0	0	89	4.6%

Zeile mit den meisten V-Bewertungs-Überschreitungen pro Tag

V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

Zeit	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
05.07.2024 00:00	8	0	2	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
05.07.2024 01:00	6	1	2	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0	1	16.7%
05.07.2024 02:00	5	0	0	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0	1	20.0%
05.07.2024 03:00	3	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	1	33.3%
05.07.2024 04:00	6	0	0	1	3	2	0	0	0	0	0	0	0	2	33.3%
05.07.2024 05:00	28	0	1	1	17	7	2	0	0	0	0	0	0	9	32.1%
05.07.2024 06:00	78	0	2	17	50	7	2	0	0	0	0	0	0	9	11.5%
05.07.2024 07:00	133	0	2	48	73	9	1	0	0	0	0	0	0	10	7.5%
05.07.2024 08:00	145	7	7	54	68	9	0	0	0	0	0	0	0	9	6.2%
05.07.2024 09:00	120	0	5	44	66	4	1	0	0	0	0	0	0	5	4.2%
05.07.2024 10:00	95	2	7	37	45	4	0	0	0	0	0	0	0	4	4.2%
05.07.2024 11:00	122	1	12	48	56	5	0	0	0	0	0	0	0	5	4.1%
05.07.2024 12:00	105	0	11	38	54	2	0	0	0	0	0	0	0	2	1.9%
05.07.2024 13:00	116	0	7	48	55	6	0	0	0	0	0	0	0	6	5.2%
05.07.2024 14:00	109	2	7	35	59	5	1	0	0	0	0	0	0	6	5.5%
05.07.2024 15:00	137	1	17	50	64	5	0	0	0	0	0	0	0	5	3.6%
05.07.2024 16:00	133	0	17	70	40	6	0	0	0	0	0	0	0	6	4.5%
05.07.2024 17:00	125	5	7	53	55	5	0	0	0	0	0	0	0	5	4.0%
05.07.2024 18:00	60	2	7	14	34	3	0	0	0	0	0	0	0	3	5.0%
05.07.2024 19:00	29	0	3	13	12	0	1	0	0	0	0	0	0	1	3.4%
05.07.2024 20:00	25	0	2	3	16	3	1	0	0	0	0	0	0	4	16.0%
05.07.2024 21:00	50	0	3	18	23	5	1	0	0	0	0	0	0	6	12.0%
05.07.2024 22:00	21	0	3	6	11	1	0	0	0	0	0	0	0	1	4.8%
05.07.2024 23:00	29	1	3	11	9	5	0	0	0	0	0	0	0	5	17.2%

[Fr, 5 Juli]	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
00:00-06:00	56	1	5	7	29	11	2	1	0	0	0	0	0	14	25.0%
06:00-09:00	356	7	11	119	191	25	3	0	0	0	0	0	0	28	7.9%
15:00-19:00	455	8	48	187	193	19	0	0	0	0	0	0	0	19	4.2%
06:00-22:00	1582	20	116	590	770	78	8	0	0	0	0	0	0	86	5.4%
00:00-24:00	1688	22	127	614	819	95	10	1	0	0	0	0	0	106	6.3%

Zeile mit den meisten V-Bewertungs-Überschreitungen pro Tag

V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

Zeit	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
06.07.2024 00:00	24	0	0	6	15	3	0	0	0	0	0	0	0	3	12.5%
06.07.2024 01:00	8	1	0	0	6	1	0	0	0	0	0	0	0	1	12.5%
06.07.2024 02:00	8	1	0	4	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
06.07.2024 03:00	6	0	0	1	4	1	0	0	0	0	0	0	0	1	16.7%
06.07.2024 04:00	4	0	1	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	1	25.0%
06.07.2024 05:00	10	1	0	2	5	2	0	0	0	0	0	0	0	2	20.0%
06.07.2024 06:00	10	0	0	4	5	1	0	0	0	0	0	0	0	1	10.0%
06.07.2024 07:00	31	1	3	6	16	5	0	0	0	0	0	0	0	5	16.1%
06.07.2024 08:00	35	0	1	12	17	3	2	0	0	0	0	0	0	5	14.3%
06.07.2024 09:00	83	1	7	34	38	3	0	0	0	0	0	0	0	3	3.6%
06.07.2024 10:00	111	0	9	44	53	5	0	0	0	0	0	0	0	5	4.5%

[Sa, 6 Juli]	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
00:00-06:00	60	3	1	13	35	8	0	0	0	0	0	0	0	8	13.3%
06:00-09:00	76	1	4	22	38	9	2	0	0	0	0	0	0	11	14.5%
15:00-19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
06:00-22:00	270	2	20	100	129	17	2	0	0	0	0	0	0	19	7.0%
00:00-24:00	330	5	21	113	164	25	2	0	0	0	0	0	0	27	8.2%

Zeile mit den meisten V-Bewertungs-Überschreitungen pro Tag

V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

		Σ Gesamt	Σ > Vmax StVO		Σ Vmax StVO <= V-Bewertung		Σ > V-Bewertung		Bewertung
Freitags	20:00 - 21:00	78	48	61.5%	35	44.9%	13	16.7%	Hoch
Montags	06:00 - 07:00	83	62	74.7%	49	59.0%	13	15.7%	Hoch
Dienstags	06:00 - 07:00	86	70	81.4%	57	66.3%	13	15.1%	Hoch
Dienstags	08:00 - 09:00	195	113	57.9%	100	51.3%	13	6.7%	Niedrig
Mittwochs	14:00 - 15:00	127	77	60.6%	64	50.4%	13	10.2%	Mittel
Freitags	21:00 - 22:00	94	57	60.6%	45	47.9%	12	12.8%	Mittel
Mittwochs	06:00 - 07:00	89	75	84.3%	63	70.8%	12	13.5%	Mittel
Freitags	15:00 - 16:00	210	113	53.8%	102	48.6%	11	5.2%	Niedrig
Freitags	16:00 - 17:00	244	102	41.8%	91	37.3%	11	4.5%	Keine
Montags	07:00 - 08:00	147	89	60.5%	78	53.1%	11	7.5%	Niedrig
Dienstags	05:00 - 06:00	32	27	84.4%	16	50.0%	11	34.4%	Höchste
Dienstags	13:00 - 14:00	112	66	58.9%	55	49.1%	11	9.8%	Niedrig
Donnerstags	06:00 - 07:00	83	70	84.3%	59	71.1%	11	13.3%	Mittel
Samstags	08:00 - 09:00	97	68	70.1%	58	59.8%	10	10.3%	Mittel
Samstags	18:00 - 19:00	81	39	48.1%	29	35.8%	10	12.3%	Mittel
Samstags	19:00 - 20:00	69	49	71.0%	39	56.5%	10	14.5%	Mittel
Samstags	20:00 - 21:00	57	38	66.7%	28	49.1%	10	17.5%	Hoch
Dienstags	16:00 - 17:00	127	62	48.8%	52	40.9%	10	7.9%	Niedrig
Freitags	07:00 - 08:00	133	83	62.4%	73	54.9%	10	7.5%	Niedrig
Freitags	17:00 - 18:00	247	123	49.8%	114	46.2%	9	3.6%	Keine
Samstags	07:00 - 08:00	60	43	71.7%	34	56.7%	9	15.0%	Hoch
Samstags	10:00 - 11:00	218	119	54.6%	110	50.5%	9	4.1%	Keine
Sonntags	12:00 - 13:00	52	26	50.0%	17	32.7%	9	17.3%	Hoch
Freitags	05:00 - 06:00	28	26	92.9%	17	60.7%	9	32.1%	Höchste
Freitags	06:00 - 07:00	78	59	75.6%	50	64.1%	9	11.5%	Mittel
Freitags	08:00 - 09:00	145	77	53.1%	68	46.9%	9	6.2%	Niedrig
Freitags	18:00 - 19:00	157	95	60.5%	87	55.4%	8	5.1%	Niedrig
Samstags	09:00 - 10:00	182	97	53.3%	89	48.9%	8	4.4%	Keine
Mittwochs	08:00 - 09:00	142	89	62.7%	81	57.0%	8	5.6%	Niedrig
Freitags	19:00 - 20:00	98	54	55.1%	47	48.0%	7	7.1%	Niedrig
Freitags	23:00 - 00:00	57	32	56.1%	25	43.9%	7	12.3%	Mittel
Samstags	16:00 - 17:00	86	47	54.7%	40	46.5%	7	8.1%	Niedrig

Vmax StVO *Zulässige Höchstgeschwindigkeit in km/h*
V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

		Σ Gesamt	Σ > Vmax StVO		Σ Vmax StVO <= V-Bewertung		Σ > V-Bewertung		Bewertung
Samstags	23:00 - 00:00	46	29	63.0%	22	47.8%	7	15.2%	Hoch
Sonntags	14:00 - 15:00	70	31	44.3%	24	34.3%	7	10.0%	Mittel
Montags	19:00 - 20:00	55	35	63.6%	28	50.9%	7	12.7%	Mittel
Dienstags	19:00 - 20:00	61	33	54.1%	26	42.6%	7	11.5%	Mittel
Mittwochs	07:00 - 08:00	175	110	62.9%	103	58.9%	7	4.0%	Keine
Mittwochs	15:00 - 16:00	93	54	58.1%	47	50.5%	7	7.5%	Niedrig
Donnerstags	08:00 - 09:00	188	90	47.9%	83	44.1%	7	3.7%	Keine
Donnerstags	21:00 - 22:00	47	32	68.1%	25	53.2%	7	14.9%	Mittel
Samstags	00:00 - 01:00	46	33	71.7%	27	58.7%	6	13.0%	Mittel
Samstags	06:00 - 07:00	33	26	78.8%	20	60.6%	6	18.2%	Hoch
Samstags	14:00 - 15:00	103	59	57.3%	53	51.5%	6	5.8%	Niedrig
Samstags	17:00 - 18:00	109	46	42.2%	40	36.7%	6	5.5%	Niedrig
Sonntags	10:00 - 11:00	48	27	56.2%	21	43.8%	6	12.5%	Mittel
Montags	10:00 - 11:00	100	40	40.0%	34	34.0%	6	6.0%	Niedrig
Dienstags	09:00 - 10:00	96	51	53.1%	45	46.9%	6	6.2%	Niedrig
Dienstags	11:00 - 12:00	98	60	61.2%	54	55.1%	6	6.1%	Niedrig
Mittwochs	05:00 - 06:00	29	26	89.7%	20	69.0%	6	20.7%	Höchste
Donnerstags	18:00 - 19:00	104	50	48.1%	44	42.3%	6	5.8%	Niedrig
Freitags	13:00 - 14:00	116	61	52.6%	55	47.4%	6	5.2%	Niedrig
Freitags	14:00 - 15:00	109	65	59.6%	59	54.1%	6	5.5%	Niedrig
Samstags	11:00 - 12:00	102	50	49.0%	45	44.1%	5	4.9%	Keine
Samstags	12:00 - 13:00	94	41	43.6%	36	38.3%	5	5.3%	Niedrig
Sonntags	13:00 - 14:00	72	44	61.1%	39	54.2%	5	6.9%	Niedrig
Montags	09:00 - 10:00	107	66	61.7%	61	57.0%	5	4.7%	Keine
Montags	15:00 - 16:00	129	58	45.0%	53	41.1%	5	3.9%	Keine
Montags	17:00 - 18:00	151	75	49.7%	70	46.4%	5	3.3%	Keine
Montags	18:00 - 19:00	101	63	62.4%	58	57.4%	5	5.0%	Niedrig
Dienstags	07:00 - 08:00	165	75	45.5%	70	42.4%	5	3.0%	Keine
Dienstags	10:00 - 11:00	94	56	59.6%	51	54.3%	5	5.3%	Niedrig
Dienstags	14:00 - 15:00	141	87	61.7%	82	58.2%	5	3.5%	Keine
Dienstags	17:00 - 18:00	104	59	56.7%	54	51.9%	5	4.8%	Keine
Mittwochs	11:00 - 12:00	82	48	58.5%	43	52.4%	5	6.1%	Niedrig

Vmax StVO *Zulässige Höchstgeschwindigkeit in km/h*
V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

		Σ Gesamt	Σ > Vmax StVO		Σ Vmax StVO <= V-Bewertung		Σ > V-Bewertung		Bewertung
Mittwochs	12:00 - 13:00	86	41	47.7%	36	41.9%	5	5.8%	Niedrig
Mittwochs	13:00 - 14:00	100	61	61.0%	56	56.0%	5	5.0%	Niedrig
Mittwochs	20:00 - 21:00	46	25	54.3%	20	43.5%	5	10.9%	Mittel
Donnerstags	07:00 - 08:00	182	124	68.1%	119	65.4%	5	2.7%	Keine
Donnerstags	10:00 - 11:00	112	64	57.1%	59	52.7%	5	4.5%	Keine
Donnerstags	15:00 - 16:00	132	64	48.5%	59	44.7%	5	3.8%	Keine
Donnerstags	17:00 - 18:00	130	60	46.2%	55	42.3%	5	3.8%	Keine
Donnerstags	19:00 - 20:00	73	40	54.8%	35	47.9%	5	6.8%	Niedrig
Freitags	09:00 - 10:00	120	71	59.2%	66	55.0%	5	4.2%	Keine
Freitags	11:00 - 12:00	122	61	50.0%	56	45.9%	5	4.1%	Keine
Samstags	04:00 - 05:00	13	10	76.9%	6	46.2%	4	30.8%	Höchste
Samstags	05:00 - 06:00	16	12	75.0%	8	50.0%	4	25.0%	Höchste
Samstags	13:00 - 14:00	122	72	59.0%	68	55.7%	4	3.3%	Keine
Sonntags	00:00 - 01:00	26	14	53.8%	10	38.5%	4	15.4%	Hoch
Sonntags	15:00 - 16:00	49	23	46.9%	19	38.8%	4	8.2%	Niedrig
Sonntags	18:00 - 19:00	55	35	63.6%	31	56.4%	4	7.3%	Niedrig
Montags	05:00 - 06:00	29	25	86.2%	21	72.4%	4	13.8%	Mittel
Montags	08:00 - 09:00	128	80	62.5%	76	59.4%	4	3.1%	Keine
Montags	13:00 - 14:00	97	61	62.9%	57	58.8%	4	4.1%	Keine
Montags	14:00 - 15:00	105	60	57.1%	56	53.3%	4	3.8%	Keine
Montags	22:00 - 23:00	33	14	42.4%	10	30.3%	4	12.1%	Mittel
Dienstags	12:00 - 13:00	97	51	52.6%	47	48.5%	4	4.1%	Keine
Mittwochs	16:00 - 17:00	112	74	66.1%	70	62.5%	4	3.6%	Keine
Mittwochs	19:00 - 20:00	94	53	56.4%	49	52.1%	4	4.3%	Keine
Donnerstags	09:00 - 10:00	128	64	50.0%	60	46.9%	4	3.1%	Keine
Donnerstags	11:00 - 12:00	121	56	46.3%	52	43.0%	4	3.3%	Keine
Donnerstags	13:00 - 14:00	124	60	48.4%	56	45.2%	4	3.2%	Keine
Freitags	10:00 - 11:00	95	49	51.6%	45	47.4%	4	4.2%	Keine
Samstags	03:00 - 04:00	10	8	80.0%	5	50.0%	3	30.0%	Höchste
Sonntags	02:00 - 03:00	8	8	100.0%	5	62.5%	3	37.5%	Höchste
Sonntags	11:00 - 12:00	39	18	46.2%	15	38.5%	3	7.7%	Niedrig
Sonntags	17:00 - 18:00	84	45	53.6%	42	50.0%	3	3.6%	Keine

Vmax StVO *Zulässige Höchstgeschwindigkeit in km/h*
V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

		Σ Gesamt	Σ > Vmax StVO		Σ Vmax StVO <= V-Bewertung		Σ > V-Bewertung		Bewertung
Sonntags	20:00 - 21:00	31	21	67.7%	18	58.1%	3	9.7%	Niedrig
Sonntags	21:00 - 22:00	28	22	78.6%	19	67.9%	3	10.7%	Mittel
Montags	11:00 - 12:00	105	51	48.6%	48	45.7%	3	2.9%	Keine
Montags	21:00 - 22:00	28	18	64.3%	15	53.6%	3	10.7%	Mittel
Dienstags	18:00 - 19:00	107	58	54.2%	55	51.4%	3	2.8%	Keine
Mittwochs	09:00 - 10:00	97	52	53.6%	49	50.5%	3	3.1%	Keine
Mittwochs	10:00 - 11:00	95	54	56.8%	51	53.7%	3	3.2%	Keine
Mittwochs	21:00 - 22:00	31	20	64.5%	17	54.8%	3	9.7%	Niedrig
Donnerstags	05:00 - 06:00	22	21	95.5%	18	81.8%	3	13.6%	Mittel
Donnerstags	12:00 - 13:00	139	69	49.6%	66	47.5%	3	2.2%	Keine
Donnerstags	14:00 - 15:00	108	61	56.5%	58	53.7%	3	2.8%	Keine
Donnerstags	20:00 - 21:00	57	29	50.9%	26	45.6%	3	5.3%	Niedrig
Freitags	22:00 - 23:00	57	34	59.6%	32	56.1%	2	3.5%	Keine
Samstags	01:00 - 02:00	16	14	87.5%	12	75.0%	2	12.5%	Mittel
Samstags	15:00 - 16:00	88	43	48.9%	41	46.6%	2	2.3%	Keine
Samstags	21:00 - 22:00	21	17	81.0%	15	71.4%	2	9.5%	Niedrig
Sonntags	01:00 - 02:00	31	15	48.4%	13	41.9%	2	6.5%	Niedrig
Sonntags	03:00 - 04:00	3	3	100.0%	1	33.3%	2	66.7%	Höchste
Sonntags	06:00 - 07:00	6	4	66.7%	2	33.3%	2	33.3%	Höchste
Sonntags	16:00 - 17:00	72	41	56.9%	39	54.2%	2	2.8%	Keine
Sonntags	19:00 - 20:00	40	23	57.5%	21	52.5%	2	5.0%	Niedrig
Sonntags	22:00 - 23:00	16	6	37.5%	4	25.0%	2	12.5%	Mittel
Sonntags	23:00 - 00:00	9	5	55.6%	3	33.3%	2	22.2%	Höchste
Montags	01:00 - 02:00	13	6	46.2%	4	30.8%	2	15.4%	Hoch
Dienstags	20:00 - 21:00	46	28	60.9%	26	56.5%	2	4.3%	Keine
Dienstags	21:00 - 22:00	31	22	71.0%	20	64.5%	2	6.5%	Niedrig
Mittwochs	17:00 - 18:00	101	60	59.4%	58	57.4%	2	2.0%	Keine
Donnerstags	00:00 - 01:00	6	5	83.3%	3	50.0%	2	33.3%	Höchste
Donnerstags	04:00 - 05:00	5	4	80.0%	2	40.0%	2	40.0%	Höchste
Freitags	04:00 - 05:00	6	5	83.3%	3	50.0%	2	33.3%	Höchste
Freitags	12:00 - 13:00	105	56	53.3%	54	51.4%	2	1.9%	Keine
Samstags	22:00 - 23:00	22	17	77.3%	16	72.7%	1	4.5%	Keine

Vmax StVO *Zulässige Höchstgeschwindigkeit in km/h*
V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

		Σ Gesamt	Σ > Vmax StVO		Σ Vmax StVO <= V-Bewertung		Σ > V-Bewertung		Bewertung
Sonntags	04:00 - 05:00	4	3	75.0%	2	50.0%	1	25.0%	Höchste
Sonntags	05:00 - 06:00	6	4	66.7%	3	50.0%	1	16.7%	Hoch
Sonntags	07:00 - 08:00	5	4	80.0%	3	60.0%	1	20.0%	Höchste
Montags	03:00 - 04:00	2	2	100.0%	1	50.0%	1	50.0%	Höchste
Montags	16:00 - 17:00	145	72	49.7%	71	49.0%	1	0.7%	Keine
Montags	20:00 - 21:00	45	20	44.4%	19	42.2%	1	2.2%	Keine
Montags	23:00 - 00:00	16	8	50.0%	7	43.8%	1	6.2%	Niedrig
Dienstags	02:00 - 03:00	4	3	75.0%	2	50.0%	1	25.0%	Höchste
Dienstags	03:00 - 04:00	4	4	100.0%	3	75.0%	1	25.0%	Höchste
Dienstags	04:00 - 05:00	5	4	80.0%	3	60.0%	1	20.0%	Höchste
Dienstags	15:00 - 16:00	110	49	44.5%	48	43.6%	1	0.9%	Keine
Dienstags	23:00 - 00:00	12	8	66.7%	7	58.3%	1	8.3%	Niedrig
Mittwochs	18:00 - 19:00	95	45	47.4%	44	46.3%	1	1.1%	Keine
Donnerstags	01:00 - 02:00	3	2	66.7%	1	33.3%	1	33.3%	Höchste
Donnerstags	03:00 - 04:00	4	3	75.0%	2	50.0%	1	25.0%	Höchste
Donnerstags	22:00 - 23:00	29	12	41.4%	11	37.9%	1	3.4%	Keine
Donnerstags	23:00 - 00:00	22	16	72.7%	15	68.2%	1	4.5%	Keine
Freitags	01:00 - 02:00	6	3	50.0%	2	33.3%	1	16.7%	Hoch
Freitags	02:00 - 03:00	5	3	60.0%	2	40.0%	1	20.0%	Höchste
Freitags	03:00 - 04:00	3	3	100.0%	2	66.7%	1	33.3%	Höchste
Samstags	02:00 - 03:00	20	9	45.0%	9	45.0%	0	0.0%	Keine
Sonntags	08:00 - 09:00	22	17	77.3%	17	77.3%	0	0.0%	Keine
Sonntags	09:00 - 10:00	29	19	65.5%	19	65.5%	0	0.0%	Keine
Montags	00:00 - 01:00	5	2	40.0%	2	40.0%	0	0.0%	Keine
Montags	02:00 - 03:00	1	1	100.0%	1	100.0%	0	0.0%	Keine
Montags	04:00 - 05:00	7	6	85.7%	6	85.7%	0	0.0%	Keine
Montags	12:00 - 13:00	124	51	41.1%	51	41.1%	0	0.0%	Keine
Dienstags	00:00 - 01:00	4	4	100.0%	4	100.0%	0	0.0%	Keine
Dienstags	01:00 - 02:00	2	1	50.0%	1	50.0%	0	0.0%	Keine
Dienstags	22:00 - 23:00	12	10	83.3%	10	83.3%	0	0.0%	Keine
Mittwochs	00:00 - 01:00	6	2	33.3%	2	33.3%	0	0.0%	Keine
Mittwochs	01:00 - 02:00	6	2	33.3%	2	33.3%	0	0.0%	Keine

Vmax StVO *Zulässige Höchstgeschwindigkeit in km/h*
V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

		Σ Gesamt	Σ > Vmax StVO		Σ Vmax StVO <= V-Bewertung		Σ > V-Bewertung		Bewertung
Mittwochs	03:00 - 04:00	2	1	50.0%	1	50.0%	0	0.0%	Keine
Mittwochs	04:00 - 05:00	5	3	60.0%	3	60.0%	0	0.0%	Keine
Mittwochs	22:00 - 23:00	30	13	43.3%	13	43.3%	0	0.0%	Keine
Mittwochs	23:00 - 00:00	6	2	33.3%	2	33.3%	0	0.0%	Keine
Donnerstags	16:00 - 17:00	132	66	50.0%	66	50.0%	0	0.0%	Keine
Freitags	00:00 - 01:00	8	3	37.5%	3	37.5%	0	0.0%	Keine

Vmax StVO *Zulässige Höchstgeschwindigkeit in km/h*
V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

Zeit	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
28.06.2024 15:00	54	0	4	27	23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
28.06.2024 16:00	83	2	6	54	20	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.2%
28.06.2024 17:00	70	0	8	42	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
28.06.2024 18:00	55	0	5	35	14	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.8%
28.06.2024 19:00	61	0	9	37	13	2	0	0	0	0	0	0	0	2	3.3%
28.06.2024 20:00	36	0	3	18	14	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2.8%
28.06.2024 21:00	31	0	3	14	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
28.06.2024 22:00	25	0	2	9	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
28.06.2024 23:00	27	0	2	9	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%

[Fr, 28 Juni]	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
00:00-06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
06:00-09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
15:00-19:00	262	2	23	158	77	2	0	0	0	0	0	0	0	2	0.8%
06:00-22:00	390	2	38	227	118	5	0	0	0	0	0	0	0	5	1.3%
00:00-24:00	442	2	42	245	148	5	0	0	0	0	0	0	0	5	1.1%

Zeile mit den meisten V-Bewertungs-Überschreitungen pro Tag

V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

Zeit	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
29.06.2024 00:00	12	0	3	7	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
29.06.2024 01:00	10	0	1	4	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
29.06.2024 02:00	3	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
29.06.2024 03:00	4	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
29.06.2024 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
29.06.2024 05:00	2	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
29.06.2024 06:00	9	0	1	4	3	1	0	0	0	0	0	0	0	1	11.1%
29.06.2024 07:00	16	0	1	9	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
29.06.2024 08:00	40	1	5	25	8	0	1	0	0	0	0	0	0	1	2.5%
29.06.2024 09:00	58	0	8	33	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
29.06.2024 10:00	59	0	7	33	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
29.06.2024 11:00	93	0	17	49	26	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.1%
29.06.2024 12:00	83	1	14	53	14	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.2%
29.06.2024 13:00	69	1	8	39	19	2	0	0	0	0	0	0	0	2	2.9%
29.06.2024 14:00	53	0	6	33	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
29.06.2024 15:00	55	0	3	31	19	2	0	0	0	0	0	0	0	2	3.6%
29.06.2024 16:00	76	3	13	36	23	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.3%
29.06.2024 17:00	50	0	8	25	16	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2.0%
29.06.2024 18:00	55	1	8	29	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
29.06.2024 19:00	49	0	5	23	19	2	0	0	0	0	0	0	0	2	4.1%
29.06.2024 20:00	45	0	7	15	19	3	1	0	0	0	0	0	0	4	8.9%
29.06.2024 21:00	28	0	4	12	10	1	1	0	0	0	0	0	0	2	7.1%
29.06.2024 22:00	18	0	4	7	5	2	0	0	0	0	0	0	0	2	11.1%
29.06.2024 23:00	75	7	35	25	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%

[Sa, 29 Juni]	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
00:00-06:00	31	0	4	15	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
06:00-09:00	65	1	7	38	17	1	1	0	0	0	0	0	0	2	3.1%
15:00-19:00	236	4	32	121	75	4	0	0	0	0	0	0	0	4	1.7%
06:00-22:00	838	7	115	449	249	15	3	0	0	0	0	0	0	18	2.1%
00:00-24:00	962	14	158	496	274	17	3	0	0	0	0	0	0	20	2.1%

Zeile mit den meisten V-Bewertungs-Überschreitungen pro Tag

V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

Zeit	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
30.06.2024 00:00	12	0	0	8	3	0	1	0	0	0	0	0	0	1	8.3%
30.06.2024 01:00	14	0	0	6	7	1	0	0	0	0	0	0	0	1	7.1%
30.06.2024 02:00	8	0	1	1	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
30.06.2024 03:00	4	0	0	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	25.0%
30.06.2024 04:00	2	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
30.06.2024 05:00	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
30.06.2024 06:00	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
30.06.2024 07:00	3	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
30.06.2024 08:00	11	0	0	7	3	1	0	0	0	0	0	0	0	1	9.1%
30.06.2024 09:00	24	0	4	14	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
30.06.2024 10:00	22	0	2	10	9	1	0	0	0	0	0	0	0	1	4.5%
30.06.2024 11:00	21	0	5	10	5	1	0	0	0	0	0	0	0	1	4.8%
30.06.2024 12:00	42	0	2	25	14	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2.4%
30.06.2024 13:00	38	0	4	24	9	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2.6%
30.06.2024 14:00	39	0	5	12	19	3	0	0	0	0	0	0	0	3	7.7%
30.06.2024 15:00	35	0	3	23	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
30.06.2024 16:00	50	0	0	26	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
30.06.2024 17:00	59	0	11	28	18	2	0	0	0	0	0	0	0	2	3.4%
30.06.2024 18:00	40	0	2	21	16	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2.5%
30.06.2024 19:00	39	1	6	19	12	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2.6%
30.06.2024 20:00	30	0	2	20	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
30.06.2024 21:00	23	0	4	11	7	1	0	0	0	0	0	0	0	1	4.3%
30.06.2024 22:00	12	0	1	7	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
30.06.2024 23:00	9	1	1	2	4	1	0	0	0	0	0	0	0	1	11.1%

[So, 30 Juni]	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
00:00-06:00	42	0	2	19	18	2	1	0	0	0	0	0	0	3	7.1%
06:00-09:00	17	0	0	12	4	1	0	0	0	0	0	0	0	1	5.9%
15:00-19:00	184	0	16	98	67	3	0	0	0	0	0	0	0	3	1.6%
06:00-22:00	479	1	50	255	160	13	0	0	0	0	0	0	0	13	2.7%
00:00-24:00	542	2	54	283	186	16	1	0	0	0	0	0	0	17	3.1%

Zeile mit den meisten V-Bewertungs-Überschreitungen pro Tag

V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

Zeit	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
01.07.2024 00:00	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
01.07.2024 01:00	3	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
01.07.2024 02:00	12	1	10	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
01.07.2024 03:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
01.07.2024 04:00	4	0	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
01.07.2024 05:00	6	0	0	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
01.07.2024 06:00	23	0	2	9	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
01.07.2024 07:00	66	2	8	41	14	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1.5%
01.07.2024 08:00	72	0	10	45	16	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.4%
01.07.2024 09:00	82	0	10	46	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
01.07.2024 10:00	52	0	7	29	15	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.9%
01.07.2024 11:00	58	0	8	32	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
01.07.2024 12:00	78	2	10	47	18	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.3%
01.07.2024 13:00	70	0	9	37	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
01.07.2024 14:00	78	0	8	39	28	3	0	0	0	0	0	0	0	3	3.8%
01.07.2024 15:00	87	0	2	59	25	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.1%
01.07.2024 16:00	104	0	12	63	26	3	0	0	0	0	0	0	0	3	2.9%
01.07.2024 17:00	100	0	11	59	26	4	0	0	0	0	0	0	0	4	4.0%
01.07.2024 18:00	79	0	4	53	21	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.3%
01.07.2024 19:00	42	0	5	21	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
01.07.2024 20:00	35	0	5	17	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
01.07.2024 21:00	33	0	2	13	17	1	0	0	0	0	0	0	0	1	3.0%
01.07.2024 22:00	21	0	0	16	4	1	0	0	0	0	0	0	0	1	4.8%
01.07.2024 23:00	5	0	1	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%

[Mo, 1 Juli]	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
00:00-06:00	27	1	11	6	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
06:00-09:00	161	2	20	95	42	1	1	0	0	0	0	0	0	2	1.2%
15:00-19:00	370	0	29	234	98	9	0	0	0	0	0	0	0	9	2.4%
06:00-22:00	1059	4	113	610	315	16	1	0	0	0	0	0	0	17	1.6%
00:00-24:00	1112	5	125	634	330	17	1	0	0	0	0	0	0	18	1.6%

Zeile mit den meisten V-Bewertungs-Überschreitungen pro Tag

V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

Zeit	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
02.07.2024 00:00	6	0	0	1	2	3	0	0	0	0	0	0	0	3	50.0%
02.07.2024 01:00	4	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
02.07.2024 02:00	2	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
02.07.2024 03:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
02.07.2024 04:00	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2	100.0%
02.07.2024 05:00	6	0	0	2	3	1	0	0	0	0	0	0	0	1	16.7%
02.07.2024 06:00	26	0	2	20	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
02.07.2024 07:00	61	0	7	43	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
02.07.2024 08:00	62	2	2	47	10	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.6%
02.07.2024 09:00	69	1	8	37	20	3	0	0	0	0	0	0	0	3	4.3%
02.07.2024 10:00	56	1	4	29	18	4	0	0	0	0	0	0	0	4	7.1%
02.07.2024 11:00	49	0	7	25	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
02.07.2024 12:00	54	0	4	36	13	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.9%
02.07.2024 13:00	84	1	8	54	20	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.2%
02.07.2024 14:00	89	0	4	52	30	3	0	0	0	0	0	0	0	3	3.4%
02.07.2024 15:00	87	1	9	55	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
02.07.2024 16:00	98	0	8	59	29	2	0	0	0	0	0	0	0	2	2.0%
02.07.2024 17:00	108	1	9	68	28	2	0	0	0	0	0	0	0	2	1.9%
02.07.2024 18:00	76	0	10	39	25	2	0	0	0	0	0	0	0	2	2.6%
02.07.2024 19:00	40	0	3	21	15	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2.5%
02.07.2024 20:00	50	2	5	21	21	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2.0%
02.07.2024 21:00	15	0	1	4	8	2	0	0	0	0	0	0	0	2	13.3%
02.07.2024 22:00	14	0	2	9	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
02.07.2024 23:00	11	0	1	4	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%

[Di, 2 Juli]	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
00:00-06:00	21	0	0	8	7	6	0	0	0	0	0	0	0	6	28.6%
06:00-09:00	149	2	11	110	25	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0.7%
15:00-19:00	369	2	36	221	104	6	0	0	0	0	0	0	0	6	1.6%
06:00-22:00	1024	9	91	610	291	23	0	0	0	0	0	0	0	23	2.2%
00:00-24:00	1070	9	94	631	307	29	0	0	0	0	0	0	0	29	2.7%

Zeile mit den meisten V-Bewertungs-Überschreitungen pro Tag

V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

Zeit	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
03.07.2024 00:00	8	0	2	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
03.07.2024 01:00	3	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
03.07.2024 02:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
03.07.2024 03:00	2	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
03.07.2024 04:00	2	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
03.07.2024 05:00	4	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
03.07.2024 06:00	26	0	3	11	11	1	0	0	0	0	0	0	0	1	3.8%
03.07.2024 07:00	55	0	2	34	18	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.8%
03.07.2024 08:00	71	1	13	37	19	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.4%
03.07.2024 09:00	69	0	11	38	19	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.4%
03.07.2024 10:00	60	1	9	32	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
03.07.2024 11:00	68	0	11	33	22	2	0	0	0	0	0	0	0	2	2.9%
03.07.2024 12:00	66	1	5	38	21	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.5%
03.07.2024 13:00	67	0	4	41	20	2	0	0	0	0	0	0	0	2	3.0%
03.07.2024 14:00	78	0	12	50	15	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.3%
03.07.2024 15:00	97	0	4	51	42	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
03.07.2024 16:00	95	0	9	42	42	2	0	0	0	0	0	0	0	2	2.1%
03.07.2024 17:00	94	2	6	56	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
03.07.2024 18:00	88	0	10	58	19	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.1%
03.07.2024 19:00	56	0	8	34	13	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.8%
03.07.2024 20:00	38	0	3	19	13	3	0	0	0	0	0	0	0	3	7.9%
03.07.2024 21:00	38	0	9	18	9	2	0	0	0	0	0	0	0	2	5.3%
03.07.2024 22:00	27	0	1	16	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
03.07.2024 23:00	13	0	1	8	3	1	0	0	0	0	0	0	0	1	7.7%

[Mi, 3 Juli]	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
00:00-06:00	20	0	3	7	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
06:00-09:00	152	1	18	82	48	3	0	0	0	0	0	0	0	3	2.0%
15:00-19:00	374	2	29	207	133	3	0	0	0	0	0	0	0	3	0.8%
06:00-22:00	1066	5	119	592	331	19	0	0	0	0	0	0	0	19	1.8%
00:00-24:00	1126	5	124	623	354	20	0	0	0	0	0	0	0	20	1.8%

Zeile mit den meisten V-Bewertungs-Überschreitungen pro Tag

V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

Zeit	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
04.07.2024 00:00	2	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
04.07.2024 01:00	4	0	0	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	25.0%
04.07.2024 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
04.07.2024 03:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
04.07.2024 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
04.07.2024 05:00	4	0	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
04.07.2024 06:00	16	0	1	13	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
04.07.2024 07:00	55	0	6	30	17	2	0	0	0	0	0	0	0	2	3.6%
04.07.2024 08:00	48	0	1	32	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
04.07.2024 09:00	66	0	4	39	23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
04.07.2024 10:00	64	0	9	35	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
04.07.2024 11:00	73	1	28	32	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
04.07.2024 12:00	63	0	12	39	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
04.07.2024 13:00	51	0	9	28	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
04.07.2024 14:00	78	0	7	48	23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
04.07.2024 15:00	95	0	7	60	26	2	0	0	0	0	0	0	0	2	2.1%
04.07.2024 16:00	108	0	8	58	41	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0.9%
04.07.2024 17:00	127	1	12	78	34	2	0	0	0	0	0	0	0	2	1.6%
04.07.2024 18:00	84	0	9	49	24	2	0	0	0	0	0	0	0	2	2.4%
04.07.2024 19:00	69	1	5	43	19	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.4%
04.07.2024 20:00	46	0	1	27	14	4	0	0	0	0	0	0	0	4	8.7%
04.07.2024 21:00	34	0	2	19	12	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2.9%
04.07.2024 22:00	19	0	1	11	6	1	0	0	0	0	0	0	0	1	5.3%
04.07.2024 23:00	11	0	0	8	2	1	0	0	0	0	0	0	0	1	9.1%

[Do, 4 Juli]	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
00:00-06:00	11	0	1	6	3	1	0	0	0	0	0	0	0	1	9.1%
06:00-09:00	119	0	8	75	34	2	0	0	0	0	0	0	0	2	1.7%
15:00-19:00	414	1	36	245	125	7	0	0	0	0	0	0	0	7	1.7%
06:00-22:00	1077	3	121	630	308	15	0	0	0	0	0	0	0	15	1.4%
00:00-24:00	1118	3	123	655	319	18	0	0	0	0	0	0	0	18	1.6%

Zeile mit den meisten V-Bewertungs-Überschreitungen pro Tag

V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

Zeit	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
05.07.2024 00:00	8	0	3	3	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	12.5%
05.07.2024 01:00	3	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
05.07.2024 02:00	4	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
05.07.2024 03:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
05.07.2024 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
05.07.2024 05:00	2	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	50.0%
05.07.2024 06:00	20	0	1	11	7	1	0	0	0	0	0	0	0	1	5.0%
05.07.2024 07:00	48	0	5	30	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
05.07.2024 08:00	65	0	10	39	15	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1.5%
05.07.2024 09:00	68	0	8	44	15	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.5%
05.07.2024 10:00	67	1	9	41	15	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.5%
05.07.2024 11:00	82	0	14	48	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
05.07.2024 12:00	83	2	12	39	28	2	0	0	0	0	0	0	0	2	2.4%
05.07.2024 13:00	77	1	4	48	23	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.3%
05.07.2024 14:00	77	1	3	49	23	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.3%
05.07.2024 15:00	104	0	5	78	19	2	0	0	0	0	0	0	0	2	1.9%
05.07.2024 16:00	114	1	21	60	32	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
05.07.2024 17:00	85	0	9	53	22	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.2%
05.07.2024 18:00	40	0	4	23	11	2	0	0	0	0	0	0	0	2	5.0%
05.07.2024 19:00	22	1	4	11	4	1	0	1	0	0	0	0	0	2	9.1%
05.07.2024 20:00	31	0	5	15	10	1	0	0	0	0	0	0	0	1	3.2%
05.07.2024 21:00	39	0	5	23	9	1	1	0	0	0	0	0	0	2	5.1%
05.07.2024 22:00	22	0	4	14	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
05.07.2024 23:00	15	0	1	9	4	1	0	0	0	0	0	0	0	1	6.7%

[Fr, 5 Juli]	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
00:00-06:00	18	0	3	8	5	2	0	0	0	0	0	0	0	2	11.1%
06:00-09:00	133	0	16	80	35	1	1	0	0	0	0	0	0	2	1.5%
15:00-19:00	343	1	39	214	84	5	0	0	0	0	0	0	0	5	1.5%
06:00-22:00	1022	7	119	612	266	15	2	1	0	0	0	0	0	18	1.8%
00:00-24:00	1077	7	127	643	279	18	2	1	0	0	0	0	0	21	1.9%

Zeile mit den meisten V-Bewertungs-Überschreitungen pro Tag

V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

Zeit	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
06.07.2024 00:00	19	0	3	8	6	2	0	0	0	0	0	0	0	2	10.5%
06.07.2024 01:00	7	0	0	5	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
06.07.2024 02:00	7	0	0	5	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
06.07.2024 03:00	6	1	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
06.07.2024 04:00	3	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	33.3%
06.07.2024 05:00	3	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
06.07.2024 06:00	3	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
06.07.2024 07:00	16	0	1	10	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
06.07.2024 08:00	25	0	2	13	8	2	0	0	0	0	0	0	0	2	8.0%
06.07.2024 09:00	39	1	5	21	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
06.07.2024 10:00	43	1	7	24	10	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2.3%

[Sa, 6 Juli]	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
00:00-06:00	45	1	4	24	13	3	0	0	0	0	0	0	0	3	6.7%
06:00-09:00	44	0	4	25	13	2	0	0	0	0	0	0	0	2	4.5%
15:00-19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
06:00-22:00	126	2	16	70	35	3	0	0	0	0	0	0	0	3	2.4%
00:00-24:00	171	3	20	94	48	6	0	0	0	0	0	0	0	6	3.5%

Zeile mit den meisten V-Bewertungs-Überschreitungen pro Tag

V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

		Σ Gesamt	Σ > Vmax StVO		Σ Vmax StVO <= V-Bewertung		Σ > V-Bewertung		Bewertung
Freitags	19:00 - 20:00	83	21	25.3%	17	20.5%	4	4.8%	Keine
Samstags	20:00 - 21:00	45	23	51.1%	19	42.2%	4	8.9%	Niedrig
Montags	17:00 - 18:00	100	30	30.0%	26	26.0%	4	4.0%	Keine
Dienstags	10:00 - 11:00	56	22	39.3%	18	32.1%	4	7.1%	Niedrig
Donnerstags	20:00 - 21:00	46	18	39.1%	14	30.4%	4	8.7%	Niedrig
Freitags	18:00 - 19:00	95	28	29.5%	25	26.3%	3	3.2%	Keine
Samstags	08:00 - 09:00	65	19	29.2%	16	24.6%	3	4.6%	Keine
Sonntags	14:00 - 15:00	39	22	56.4%	19	48.7%	3	7.7%	Niedrig
Montags	14:00 - 15:00	78	31	39.7%	28	35.9%	3	3.8%	Keine
Montags	16:00 - 17:00	104	29	27.9%	26	25.0%	3	2.9%	Keine
Dienstags	00:00 - 01:00	6	5	83.3%	2	33.3%	3	50.0%	Höchste
Dienstags	09:00 - 10:00	69	23	33.3%	20	29.0%	3	4.3%	Keine
Dienstags	14:00 - 15:00	89	33	37.1%	30	33.7%	3	3.4%	Keine
Mittwochs	20:00 - 21:00	38	16	42.1%	13	34.2%	3	7.9%	Niedrig
Freitags	15:00 - 16:00	158	44	27.8%	42	26.6%	2	1.3%	Keine
Freitags	20:00 - 21:00	67	26	38.8%	24	35.8%	2	3.0%	Keine
Freitags	21:00 - 22:00	70	25	35.7%	23	32.9%	2	2.9%	Keine
Samstags	00:00 - 01:00	31	10	32.3%	8	25.8%	2	6.5%	Niedrig
Samstags	13:00 - 14:00	69	21	30.4%	19	27.5%	2	2.9%	Keine
Samstags	15:00 - 16:00	55	21	38.2%	19	34.5%	2	3.6%	Keine
Samstags	19:00 - 20:00	49	21	42.9%	19	38.8%	2	4.1%	Keine
Samstags	21:00 - 22:00	28	12	42.9%	10	35.7%	2	7.1%	Niedrig
Samstags	22:00 - 23:00	18	7	38.9%	5	27.8%	2	11.1%	Mittel
Sonntags	17:00 - 18:00	59	20	33.9%	18	30.5%	2	3.4%	Keine
Dienstags	16:00 - 17:00	98	31	31.6%	29	29.6%	2	2.0%	Keine
Dienstags	17:00 - 18:00	108	30	27.8%	28	25.9%	2	1.9%	Keine
Dienstags	18:00 - 19:00	76	27	35.5%	25	32.9%	2	2.6%	Keine
Dienstags	21:00 - 22:00	15	10	66.7%	8	53.3%	2	13.3%	Mittel
Mittwochs	11:00 - 12:00	68	24	35.3%	22	32.4%	2	2.9%	Keine
Mittwochs	13:00 - 14:00	67	22	32.8%	20	29.9%	2	3.0%	Keine
Mittwochs	16:00 - 17:00	95	44	46.3%	42	44.2%	2	2.1%	Keine
Mittwochs	21:00 - 22:00	38	11	28.9%	9	23.7%	2	5.3%	Niedrig

Vmax StVO *Zulässige Höchstgeschwindigkeit in km/h*
V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

		Σ Gesamt	Σ > Vmax StVO		Σ Vmax StVO <= V-Bewertung		Σ > V-Bewertung		Bewertung
Donnerstags	07:00 - 08:00	55	19	34.5%	17	30.9%	2	3.6%	Keine
Donnerstags	15:00 - 16:00	95	28	29.5%	26	27.4%	2	2.1%	Keine
Donnerstags	17:00 - 18:00	127	36	28.3%	34	26.8%	2	1.6%	Keine
Donnerstags	18:00 - 19:00	84	26	31.0%	24	28.6%	2	2.4%	Keine
Freitags	12:00 - 13:00	83	30	36.1%	28	33.7%	2	2.4%	Keine
Freitags	16:00 - 17:00	197	53	26.9%	52	26.4%	1	0.5%	Keine
Freitags	17:00 - 18:00	155	43	27.7%	42	27.1%	1	0.6%	Keine
Freitags	23:00 - 00:00	42	21	50.0%	20	47.6%	1	2.4%	Keine
Samstags	06:00 - 07:00	12	4	33.3%	3	25.0%	1	8.3%	Niedrig
Samstags	10:00 - 11:00	102	30	29.4%	29	28.4%	1	1.0%	Keine
Samstags	11:00 - 12:00	93	27	29.0%	26	28.0%	1	1.1%	Keine
Samstags	12:00 - 13:00	83	15	18.1%	14	16.9%	1	1.2%	Keine
Samstags	16:00 - 17:00	76	24	31.6%	23	30.3%	1	1.3%	Keine
Samstags	17:00 - 18:00	50	17	34.0%	16	32.0%	1	2.0%	Keine
Sonntags	00:00 - 01:00	12	4	33.3%	3	25.0%	1	8.3%	Niedrig
Sonntags	01:00 - 02:00	14	8	57.1%	7	50.0%	1	7.1%	Niedrig
Sonntags	03:00 - 04:00	4	2	50.0%	1	25.0%	1	25.0%	Höchste
Sonntags	08:00 - 09:00	11	4	36.4%	3	27.3%	1	9.1%	Niedrig
Sonntags	10:00 - 11:00	22	10	45.5%	9	40.9%	1	4.5%	Keine
Sonntags	11:00 - 12:00	21	6	28.6%	5	23.8%	1	4.8%	Keine
Sonntags	12:00 - 13:00	42	15	35.7%	14	33.3%	1	2.4%	Keine
Sonntags	13:00 - 14:00	38	10	26.3%	9	23.7%	1	2.6%	Keine
Sonntags	18:00 - 19:00	40	17	42.5%	16	40.0%	1	2.5%	Keine
Sonntags	19:00 - 20:00	39	13	33.3%	12	30.8%	1	2.6%	Keine
Sonntags	21:00 - 22:00	23	8	34.8%	7	30.4%	1	4.3%	Keine
Sonntags	23:00 - 00:00	9	5	55.6%	4	44.4%	1	11.1%	Mittel
Montags	07:00 - 08:00	66	15	22.7%	14	21.2%	1	1.5%	Keine
Montags	08:00 - 09:00	72	17	23.6%	16	22.2%	1	1.4%	Keine
Montags	10:00 - 11:00	52	16	30.8%	15	28.8%	1	1.9%	Keine
Montags	12:00 - 13:00	78	19	24.4%	18	23.1%	1	1.3%	Keine
Montags	15:00 - 16:00	87	26	29.9%	25	28.7%	1	1.1%	Keine
Montags	18:00 - 19:00	79	22	27.8%	21	26.6%	1	1.3%	Keine

Vmax StVO *Zulässige Höchstgeschwindigkeit in km/h*
V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

		Σ Gesamt	Σ > Vmax StVO		Σ Vmax StVO <= V-Bewertung		Σ > V-Bewertung		Bewertung
Montags	21:00 - 22:00	33	18	54.5%	17	51.5%	1	3.0%	Keine
Montags	22:00 - 23:00	21	5	23.8%	4	19.0%	1	4.8%	Keine
Dienstags	05:00 - 06:00	6	4	66.7%	3	50.0%	1	16.7%	Hoch
Dienstags	08:00 - 09:00	62	11	17.7%	10	16.1%	1	1.6%	Keine
Dienstags	12:00 - 13:00	54	14	25.9%	13	24.1%	1	1.9%	Keine
Dienstags	13:00 - 14:00	84	21	25.0%	20	23.8%	1	1.2%	Keine
Dienstags	19:00 - 20:00	40	16	40.0%	15	37.5%	1	2.5%	Keine
Dienstags	20:00 - 21:00	50	22	44.0%	21	42.0%	1	2.0%	Keine
Mittwochs	06:00 - 07:00	26	12	46.2%	11	42.3%	1	3.8%	Keine
Mittwochs	07:00 - 08:00	55	19	34.5%	18	32.7%	1	1.8%	Keine
Mittwochs	08:00 - 09:00	71	20	28.2%	19	26.8%	1	1.4%	Keine
Mittwochs	09:00 - 10:00	69	20	29.0%	19	27.5%	1	1.4%	Keine
Mittwochs	12:00 - 13:00	66	22	33.3%	21	31.8%	1	1.5%	Keine
Mittwochs	14:00 - 15:00	78	16	20.5%	15	19.2%	1	1.3%	Keine
Mittwochs	18:00 - 19:00	88	20	22.7%	19	21.6%	1	1.1%	Keine
Mittwochs	19:00 - 20:00	56	14	25.0%	13	23.2%	1	1.8%	Keine
Mittwochs	23:00 - 00:00	13	4	30.8%	3	23.1%	1	7.7%	Niedrig
Donnerstags	01:00 - 02:00	4	2	50.0%	1	25.0%	1	25.0%	Höchste
Donnerstags	16:00 - 17:00	108	42	38.9%	41	38.0%	1	0.9%	Keine
Donnerstags	19:00 - 20:00	69	20	29.0%	19	27.5%	1	1.4%	Keine
Donnerstags	21:00 - 22:00	34	13	38.2%	12	35.3%	1	2.9%	Keine
Donnerstags	22:00 - 23:00	19	7	36.8%	6	31.6%	1	5.3%	Niedrig
Donnerstags	23:00 - 00:00	11	3	27.3%	2	18.2%	1	9.1%	Niedrig
Freitags	00:00 - 01:00	8	2	25.0%	1	12.5%	1	12.5%	Mittel
Freitags	06:00 - 07:00	20	8	40.0%	7	35.0%	1	5.0%	Niedrig
Freitags	08:00 - 09:00	65	16	24.6%	15	23.1%	1	1.5%	Keine
Freitags	09:00 - 10:00	68	16	23.5%	15	22.1%	1	1.5%	Keine
Freitags	10:00 - 11:00	67	16	23.9%	15	22.4%	1	1.5%	Keine
Freitags	13:00 - 14:00	77	24	31.2%	23	29.9%	1	1.3%	Keine
Freitags	14:00 - 15:00	77	24	31.2%	23	29.9%	1	1.3%	Keine
Samstags	04:00 - 05:00	3	2	66.7%	1	33.3%	1	33.3%	Höchste
Freitags	22:00 - 23:00	47	18	38.3%	18	38.3%	0	0.0%	Keine

Vmax StVO *Zulässige Höchstgeschwindigkeit in km/h*
V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

		Σ Gesamt	Σ > Vmax StVO		Σ Vmax StVO <= V-Bewertung		Σ > V-Bewertung		Bewertung
Samstags	01:00 - 02:00	17	7	41.2%	7	41.2%	0	0.0%	Keine
Samstags	02:00 - 03:00	10	5	50.0%	5	50.0%	0	0.0%	Keine
Samstags	03:00 - 04:00	10	1	10.0%	1	10.0%	0	0.0%	Keine
Samstags	05:00 - 06:00	5	3	60.0%	3	60.0%	0	0.0%	Keine
Samstags	07:00 - 08:00	32	11	34.4%	11	34.4%	0	0.0%	Keine
Samstags	09:00 - 10:00	97	29	29.9%	29	29.9%	0	0.0%	Keine
Samstags	14:00 - 15:00	53	14	26.4%	14	26.4%	0	0.0%	Keine
Samstags	18:00 - 19:00	55	17	30.9%	17	30.9%	0	0.0%	Keine
Samstags	23:00 - 00:00	75	8	10.7%	8	10.7%	0	0.0%	Keine
Sonntags	02:00 - 03:00	8	6	75.0%	6	75.0%	0	0.0%	Keine
Sonntags	04:00 - 05:00	2	1	50.0%	1	50.0%	0	0.0%	Keine
Sonntags	07:00 - 08:00	3	1	33.3%	1	33.3%	0	0.0%	Keine
Sonntags	09:00 - 10:00	24	6	25.0%	6	25.0%	0	0.0%	Keine
Sonntags	15:00 - 16:00	35	9	25.7%	9	25.7%	0	0.0%	Keine
Sonntags	16:00 - 17:00	50	24	48.0%	24	48.0%	0	0.0%	Keine
Sonntags	20:00 - 21:00	30	8	26.7%	8	26.7%	0	0.0%	Keine
Sonntags	22:00 - 23:00	12	4	33.3%	4	33.3%	0	0.0%	Keine
Montags	00:00 - 01:00	1	1	100.0%	1	100.0%	0	0.0%	Keine
Montags	01:00 - 02:00	3	2	66.7%	2	66.7%	0	0.0%	Keine
Montags	02:00 - 03:00	12	1	8.3%	1	8.3%	0	0.0%	Keine
Montags	04:00 - 05:00	4	2	50.0%	2	50.0%	0	0.0%	Keine
Montags	05:00 - 06:00	6	3	50.0%	3	50.0%	0	0.0%	Keine
Montags	06:00 - 07:00	23	12	52.2%	12	52.2%	0	0.0%	Keine
Montags	09:00 - 10:00	82	26	31.7%	26	31.7%	0	0.0%	Keine
Montags	11:00 - 12:00	58	18	31.0%	18	31.0%	0	0.0%	Keine
Montags	13:00 - 14:00	70	24	34.3%	24	34.3%	0	0.0%	Keine
Montags	19:00 - 20:00	42	16	38.1%	16	38.1%	0	0.0%	Keine
Montags	20:00 - 21:00	35	13	37.1%	13	37.1%	0	0.0%	Keine
Montags	23:00 - 00:00	5	2	40.0%	2	40.0%	0	0.0%	Keine
Dienstags	01:00 - 02:00	4	1	25.0%	1	25.0%	0	0.0%	Keine
Dienstags	02:00 - 03:00	2	1	50.0%	1	50.0%	0	0.0%	Keine
Dienstags	06:00 - 07:00	26	4	15.4%	4	15.4%	0	0.0%	Keine

Vmax StVO *Zulässige Höchstgeschwindigkeit in km/h*
V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

		Σ Gesamt	Σ > Vmax StVO		Σ Vmax StVO <= V-Bewertung		Σ > V-Bewertung		Bewertung
Dienstags	07:00 - 08:00	61	11	18.0%	11	18.0%	0	0.0%	Keine
Dienstags	11:00 - 12:00	49	17	34.7%	17	34.7%	0	0.0%	Keine
Dienstags	15:00 - 16:00	87	22	25.3%	22	25.3%	0	0.0%	Keine
Dienstags	22:00 - 23:00	14	3	21.4%	3	21.4%	0	0.0%	Keine
Dienstags	23:00 - 00:00	11	6	54.5%	6	54.5%	0	0.0%	Keine
Mittwochs	00:00 - 01:00	8	3	37.5%	3	37.5%	0	0.0%	Keine
Mittwochs	01:00 - 02:00	3	1	33.3%	1	33.3%	0	0.0%	Keine
Mittwochs	03:00 - 04:00	2	1	50.0%	1	50.0%	0	0.0%	Keine
Mittwochs	04:00 - 05:00	2	1	50.0%	1	50.0%	0	0.0%	Keine
Mittwochs	05:00 - 06:00	4	4	100.0%	4	100.0%	0	0.0%	Keine
Mittwochs	10:00 - 11:00	60	18	30.0%	18	30.0%	0	0.0%	Keine
Mittwochs	15:00 - 16:00	97	42	43.3%	42	43.3%	0	0.0%	Keine
Mittwochs	17:00 - 18:00	94	30	31.9%	30	31.9%	0	0.0%	Keine
Mittwochs	22:00 - 23:00	27	10	37.0%	10	37.0%	0	0.0%	Keine
Donnerstags	00:00 - 01:00	2	1	50.0%	1	50.0%	0	0.0%	Keine
Donnerstags	05:00 - 06:00	4	1	25.0%	1	25.0%	0	0.0%	Keine
Donnerstags	06:00 - 07:00	16	2	12.5%	2	12.5%	0	0.0%	Keine
Donnerstags	08:00 - 09:00	48	15	31.2%	15	31.2%	0	0.0%	Keine
Donnerstags	09:00 - 10:00	66	23	34.8%	23	34.8%	0	0.0%	Keine
Donnerstags	10:00 - 11:00	64	20	31.2%	20	31.2%	0	0.0%	Keine
Donnerstags	11:00 - 12:00	73	12	16.4%	12	16.4%	0	0.0%	Keine
Donnerstags	12:00 - 13:00	63	12	19.0%	12	19.0%	0	0.0%	Keine
Donnerstags	13:00 - 14:00	51	14	27.5%	14	27.5%	0	0.0%	Keine
Donnerstags	14:00 - 15:00	78	23	29.5%	23	29.5%	0	0.0%	Keine
Freitags	01:00 - 02:00	3	2	66.7%	2	66.7%	0	0.0%	Keine
Freitags	02:00 - 03:00	4	2	50.0%	2	50.0%	0	0.0%	Keine
Freitags	07:00 - 08:00	48	13	27.1%	13	27.1%	0	0.0%	Keine
Freitags	11:00 - 12:00	82	20	24.4%	20	24.4%	0	0.0%	Keine

Vmax StVO *Zulässige Höchstgeschwindigkeit in km/h*
V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

Auswertung Verkehrsdaten

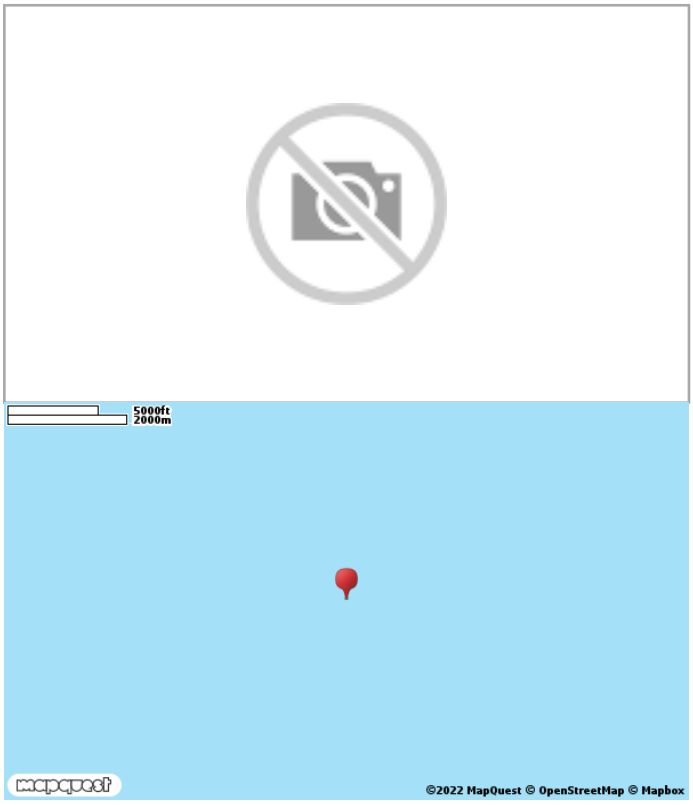
Autor

Institution	Stadt Bergisch Gladbach
Abteilung	Straßenverkehrsbehörde
Straße	Konrad-Adenauer Platz 9
PLZ	51465
Stadt	Bergisch Gladbach
Land	Deutschland
Ansprechpartner	Straßenverkehrsbehörde Bergisch Gladbach
Telefon	+492202142400
E-Mail	verkehrslenkung@stadt-gl.de

Erstellt mit **DataCollect Webreporter** Version 1.0 am 30.08.2022 08:25:28

Messstelle

Name	Vürfels 114
Rtg. kommend (Name)	In der Auen
Rtg. gehend (Name)	Dolmanstr.
Vmax StVO	30
V-Toleranz	10 km/h
V-Bewertung	> 40 km/h
Gerätetyp	**SDR Traffic+**
Startdatum	22.08.2022 10:00
Enddatum	29.08.2022 08:59
Tage	Mo, Di, Mi, Do, Fr, Sa, So
Zeitintervall	60 Minuten
Zeitfenster / Tag	00:00 - 23:59



0 0m 0s N, 0 0m 0s E

Bewertung Geschwindigkeitskontrolle

HÖCHSTE	Anteil der Geschwindigkeiten über V-Bewertung ist höher als 20%.
HOCH	Anteil der Geschwindigkeiten über V-Bewertung ist höher als 15%.
MITTEL	Anteil der Geschwindigkeiten über V-Bewertung ist höher als 10%.
NIEDRIG	Anteil der Geschwindigkeiten über V-Bewertung ist höher als 5%.
KEINE	Anteil der Geschwindigkeiten über V-Bewertung ist kleiner oder gleich als 5%.

Geschwindigkeitskennzahlen [V in km/h]

	Vmin	Vavg	Vmax	V15	V50	V85	Vexc (Vmax StVO)
In der Auen	5	28	59	20	28	34	34.6%
Dolmanstr.	5	26	76	20	26	31	17.6%
Querschnitt	5	27	76	20	27	33	26.3%

Geschwindigkeitsüberschreitung

	Σ Gesamt	Σ Vmax StVO <= V-Bewertung		Σ > V-Bewertung	
In der Auen	7250	2340	32.3%	166	**2.3%**
Dolmanstr.	6862	1162	16.9%	49	**0.7%**
Querschnitt	14112	3502	24.8%	215	**1.5%**

Geschwindigkeitsklassen

	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110
In der Auen	139	984	3621	2340	155	11	0	0	0	0	0	0
	2%	14%	50%	32%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Dolmanstr.	101	1068	4482	1162	45	3	0	1	0	0	0	0
	1%	16%	65%	17%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Querschnitt	240	2052	8103	3502	200	14	0	1	0	0	0	0
	2%	15%	57%	25%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

Erweiterung Geschwindigkeitskennzahlen [V in km/h]

	V5	V10	V15	V45	V50	V55	V60	V85	V90	V95
In der Auen	14	17	20	28	28	29	30	34	35	38
Dolmanstr.	14	17	20	25	26	27	27	31	33	35
Querschnitt	14	17	20	26	27	28	28	33	34	36

Längenklassen

	PKW		LKW		LZ	
In der Auen	7163	99%	84	1%	3	0%
Dolmanstr.	6756	98%	103	2%	3	0%
Querschnitt	13919	99%	187	1%	6	0%

Beschreibungen

Vmax StVO: Zulässige Höchstgeschwindigkeit in km/h
V-Bewertung: Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h

Zeit	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
22.08.2022 10:00	16	0	5	6	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
22.08.2022 11:00	74	3	11	41	18	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.4%
22.08.2022 12:00	80	0	18	37	23	2	0	0	0	0	0	0	0	2	2.5%
22.08.2022 13:00	70	0	14	33	20	3	0	0	0	0	0	0	0	3	4.3%
22.08.2022 14:00	66	2	14	28	21	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.5%
22.08.2022 15:00	82	1	9	47	25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
22.08.2022 16:00	96	2	14	47	28	5	0	0	0	0	0	0	0	5	5.2%
22.08.2022 17:00	77	0	9	46	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
22.08.2022 18:00	83	2	17	37	24	2	1	0	0	0	0	0	0	3	3.6%
22.08.2022 19:00	46	1	4	23	17	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2.2%
22.08.2022 20:00	37	1	5	23	7	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2.7%
22.08.2022 21:00	26	0	6	11	7	2	0	0	0	0	0	0	0	2	7.7%
22.08.2022 22:00	15	0	3	6	3	3	0	0	0	0	0	0	0	3	20.0%
22.08.2022 23:00	5	0	0	3	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	20.0%

[Mo, 22 Aug.]	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
00:00-06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
06:00-09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
15:00-19:00	338	5	49	177	99	7	1	0	0	0	0	0	0	8	2.4%
06:00-22:00	753	12	126	379	217	18	1	0	0	0	0	0	0	19	2.5%
00:00-24:00	773	12	129	388	221	21	2	0	0	0	0	0	0	23	3.0%

Zeile mit den meisten V-Bewertungs-Überschreitungen pro Tag

V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

Zeit	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
23.08.2022 00:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
23.08.2022 01:00	2	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	50.0%
23.08.2022 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
23.08.2022 03:00	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
23.08.2022 04:00	2	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
23.08.2022 05:00	14	0	1	5	5	3	0	0	0	0	0	0	0	3	21.4%
23.08.2022 06:00	61	0	2	18	37	4	0	0	0	0	0	0	0	4	6.6%
23.08.2022 07:00	113	2	2	57	49	3	0	0	0	0	0	0	0	3	2.7%
23.08.2022 08:00	100	0	6	55	38	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.0%
23.08.2022 09:00	78	3	16	38	20	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.3%
23.08.2022 10:00	67	0	9	41	16	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.5%
23.08.2022 11:00	70	1	9	40	18	2	0	0	0	0	0	0	0	2	2.9%
23.08.2022 12:00	79	0	14	40	24	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.3%
23.08.2022 13:00	70	0	11	34	25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
23.08.2022 14:00	75	4	11	38	21	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.3%
23.08.2022 15:00	74	1	11	36	25	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.4%
23.08.2022 16:00	90	6	6	45	30	3	0	0	0	0	0	0	0	3	3.3%
23.08.2022 17:00	81	2	20	32	26	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.2%
23.08.2022 18:00	71	1	13	38	18	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.4%
23.08.2022 19:00	46	1	8	24	12	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2.2%
23.08.2022 20:00	25	3	2	11	8	1	0	0	0	0	0	0	0	1	4.0%
23.08.2022 21:00	23	2	6	9	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
23.08.2022 22:00	12	0	3	6	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
23.08.2022 23:00	5	0	1	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	20.0%

[Di, 23 Aug.]	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
00:00-06:00	21	0	1	9	7	4	0	0	0	0	0	0	0	4	19.0%
06:00-09:00	275	2	10	131	124	8	0	0	0	0	0	0	0	8	2.9%
15:00-19:00	316	10	50	151	99	6	0	0	0	0	0	0	0	6	1.9%
06:00-22:00	1123	26	146	556	373	22	0	0	0	0	0	0	0	22	2.0%
00:00-24:00	1161	26	151	574	383	27	0	0	0	0	0	0	0	27	2.3%

Zeile mit den meisten V-Bewertungs-Überschreitungen pro Tag

V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

Zeit	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
24.08.2022 00:00	4	1	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
24.08.2022 01:00	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
24.08.2022 02:00	4	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
24.08.2022 03:00	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
24.08.2022 04:00	3	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	1	33.3%
24.08.2022 05:00	25	0	1	10	12	2	0	0	0	0	0	0	0	2	8.0%
24.08.2022 06:00	61	0	3	18	36	4	0	0	0	0	0	0	0	4	6.6%
24.08.2022 07:00	97	2	6	43	44	1	1	0	0	0	0	0	0	2	2.1%
24.08.2022 08:00	82	0	9	42	29	2	0	0	0	0	0	0	0	2	2.4%
24.08.2022 09:00	72	1	9	41	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
24.08.2022 10:00	65	0	16	39	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
24.08.2022 11:00	76	0	16	46	13	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.3%
24.08.2022 12:00	60	1	8	29	21	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.7%
24.08.2022 13:00	64	0	2	30	29	3	0	0	0	0	0	0	0	3	4.7%
24.08.2022 14:00	61	1	8	35	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
24.08.2022 15:00	73	1	5	40	26	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.4%
24.08.2022 16:00	73	3	13	43	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
24.08.2022 17:00	84	0	15	39	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
24.08.2022 18:00	100	1	25	46	25	3	0	0	0	0	0	0	0	3	3.0%
24.08.2022 19:00	70	1	11	35	23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
24.08.2022 20:00	36	1	4	19	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
24.08.2022 21:00	27	0	5	12	8	2	0	0	0	0	0	0	0	2	7.4%
24.08.2022 22:00	11	0	2	8	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
24.08.2022 23:00	3	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%

[Mi, 24 Aug.]	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
00:00-06:00	39	1	1	18	16	3	0	0	0	0	0	0	0	3	7.7%
06:00-09:00	240	2	18	103	109	7	1	0	0	0	0	0	0	8	3.3%
15:00-19:00	330	5	58	168	95	4	0	0	0	0	0	0	0	4	1.2%
06:00-22:00	1101	12	155	557	358	18	1	0	0	0	0	0	0	19	1.7%
00:00-24:00	1154	14	158	584	376	21	1	0	0	0	0	0	0	22	1.9%

Zeile mit den meisten V-Bewertungs-Überschreitungen pro Tag

V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

Zeit	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
25.08.2022 00:00	4	0	1	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	25.0%
25.08.2022 01:00	2	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
25.08.2022 02:00	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
25.08.2022 03:00	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
25.08.2022 04:00	4	0	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
25.08.2022 05:00	18	0	1	8	7	1	1	0	0	0	0	0	0	2	11.1%
25.08.2022 06:00	64	0	0	22	42	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
25.08.2022 07:00	101	1	5	51	40	4	0	0	0	0	0	0	0	4	4.0%
25.08.2022 08:00	111	2	8	56	43	2	0	0	0	0	0	0	0	2	1.8%
25.08.2022 09:00	60	0	8	28	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
25.08.2022 10:00	67	4	5	44	13	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.5%
25.08.2022 11:00	79	0	14	39	25	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.3%
25.08.2022 12:00	65	0	6	40	18	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.5%
25.08.2022 13:00	76	4	9	38	23	2	0	0	0	0	0	0	0	2	2.6%
25.08.2022 14:00	71	0	12	29	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
25.08.2022 15:00	96	2	9	50	34	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.0%
25.08.2022 16:00	78	1	6	44	26	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.3%
25.08.2022 17:00	75	1	10	40	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
25.08.2022 18:00	75	0	9	34	30	2	0	0	0	0	0	0	0	2	2.7%
25.08.2022 19:00	54	0	7	21	24	2	0	0	0	0	0	0	0	2	3.7%
25.08.2022 20:00	36	0	8	20	6	2	0	0	0	0	0	0	0	2	5.6%
25.08.2022 21:00	33	1	7	11	11	2	1	0	0	0	0	0	0	3	9.1%
25.08.2022 22:00	22	1	6	11	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
25.08.2022 23:00	6	0	1	2	1	2	0	0	0	0	0	0	0	2	33.3%

[Do, 25 Aug.]	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
00:00-06:00	31	0	4	14	10	2	1	0	0	0	0	0	0	3	9.7%
06:00-09:00	276	3	13	129	125	6	0	0	0	0	0	0	0	6	2.2%
15:00-19:00	324	4	34	168	114	4	0	0	0	0	0	0	0	4	1.2%
06:00-22:00	1141	16	123	567	413	21	1	0	0	0	0	0	0	22	1.9%
00:00-24:00	1200	17	134	594	428	25	2	0	0	0	0	0	0	27	2.2%

Zeile mit den meisten V-Bewertungs-Überschreitungen pro Tag

V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

Zeit	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
26.08.2022 00:00	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
26.08.2022 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
26.08.2022 02:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
26.08.2022 03:00	2	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
26.08.2022 04:00	4	0	0	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	25.0%
26.08.2022 05:00	12	0	1	2	6	3	0	0	0	0	0	0	0	3	25.0%
26.08.2022 06:00	55	1	1	19	32	2	0	0	0	0	0	0	0	2	3.6%
26.08.2022 07:00	86	3	3	50	28	2	0	0	0	0	0	0	0	2	2.3%
26.08.2022 08:00	65	1	4	38	21	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.5%
26.08.2022 09:00	67	0	6	38	23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
26.08.2022 10:00	61	1	9	31	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
26.08.2022 11:00	62	1	6	34	20	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.6%
26.08.2022 12:00	74	1	11	37	24	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.4%
26.08.2022 13:00	85	1	11	50	21	1	1	0	0	0	0	0	0	2	2.4%
26.08.2022 14:00	88	2	14	51	20	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.1%
26.08.2022 15:00	89	0	10	59	19	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.1%
26.08.2022 16:00	72	4	22	41	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
26.08.2022 17:00	89	3	16	42	27	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.1%
26.08.2022 18:00	67	0	4	41	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
26.08.2022 19:00	57	2	9	22	22	2	0	0	0	0	0	0	0	2	3.5%
26.08.2022 20:00	39	2	11	15	8	2	1	0	0	0	0	0	0	3	7.7%
26.08.2022 21:00	22	1	4	10	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
26.08.2022 22:00	22	2	6	9	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
26.08.2022 23:00	18	0	5	7	5	1	0	0	0	0	0	0	0	1	5.6%

[Fr, 26 Aug.]	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
00:00-06:00	21	0	1	8	8	4	0	0	0	0	0	0	0	4	19.0%
06:00-09:00	206	5	8	107	81	5	0	0	0	0	0	0	0	5	2.4%
15:00-19:00	317	7	52	183	73	2	0	0	0	0	0	0	0	2	0.6%
06:00-22:00	1078	23	141	578	319	15	2	0	0	0	0	0	0	17	1.6%
00:00-24:00	1139	25	153	602	337	20	2	0	0	0	0	0	0	22	1.9%

Zeile mit den meisten V-Bewertungs-Überschreitungen pro Tag

V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

Zeit	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
27.08.2022 00:00	10	2	1	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
27.08.2022 01:00	4	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
27.08.2022 02:00	3	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
27.08.2022 03:00	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2	100.0%
27.08.2022 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
27.08.2022 05:00	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
27.08.2022 06:00	9	1	3	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
27.08.2022 07:00	18	0	2	4	9	2	1	0	0	0	0	0	0	3	16.7%
27.08.2022 08:00	37	1	4	17	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
27.08.2022 09:00	51	3	7	28	12	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2.0%
27.08.2022 10:00	86	1	15	42	27	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.2%
27.08.2022 11:00	69	1	7	43	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
27.08.2022 12:00	79	0	9	55	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
27.08.2022 13:00	86	0	11	44	29	2	0	0	0	0	0	0	0	2	2.3%
27.08.2022 14:00	77	0	8	48	20	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.3%
27.08.2022 15:00	53	0	8	19	23	3	0	0	0	0	0	0	0	3	5.7%
27.08.2022 16:00	42	0	10	18	12	2	0	0	0	0	0	0	0	2	4.8%
27.08.2022 17:00	59	1	9	32	16	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.7%
27.08.2022 18:00	60	1	14	25	19	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.7%
27.08.2022 19:00	49	4	5	27	11	2	0	0	0	0	0	0	0	2	4.1%
27.08.2022 20:00	34	2	3	13	15	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2.9%
27.08.2022 21:00	17	0	4	9	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
27.08.2022 22:00	25	1	3	7	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
27.08.2022 23:00	16	1	2	7	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%

[Sa, 27 Aug.]	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
00:00-06:00	21	3	2	11	3	2	0	0	0	0	0	0	0	2	9.5%
06:00-09:00	64	2	9	22	28	2	1	0	0	0	0	0	0	3	4.7%
15:00-19:00	214	2	41	94	70	7	0	0	0	0	0	0	0	7	3.3%
06:00-22:00	826	15	119	425	249	17	1	0	0	0	0	0	0	18	2.2%
00:00-24:00	888	20	126	450	272	19	1	0	0	0	0	0	0	20	2.3%

Zeile mit den meisten V-Bewertungs-Überschreitungen pro Tag

V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

Zeit	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
28.08.2022 00:00	13	0	2	4	4	2	1	0	0	0	0	0	0	3	23.1%
28.08.2022 01:00	11	1	1	5	3	1	0	0	0	0	0	0	0	1	9.1%
28.08.2022 02:00	5	0	1	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
28.08.2022 03:00	6	0	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
28.08.2022 04:00	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
28.08.2022 05:00	3	0	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	33.3%
28.08.2022 06:00	3	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	33.3%
28.08.2022 07:00	6	0	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
28.08.2022 08:00	20	0	3	9	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
28.08.2022 09:00	31	0	4	15	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
28.08.2022 10:00	45	1	6	27	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
28.08.2022 11:00	58	3	8	26	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
28.08.2022 12:00	50	1	5	27	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
28.08.2022 13:00	64	3	14	29	16	2	0	0	0	0	0	0	0	2	3.1%
28.08.2022 14:00	69	1	16	30	20	2	0	0	0	0	0	0	0	2	2.9%
28.08.2022 15:00	69	1	13	35	19	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.4%
28.08.2022 16:00	51	2	8	28	11	2	0	0	0	0	0	0	0	2	3.9%
28.08.2022 17:00	54	3	9	18	23	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.9%
28.08.2022 18:00	52	1	5	27	18	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.9%
28.08.2022 19:00	43	1	8	17	15	2	0	0	0	0	0	0	0	2	4.7%
28.08.2022 20:00	37	0	3	13	20	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2.7%
28.08.2022 21:00	29	1	4	13	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
28.08.2022 22:00	9	0	1	5	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
28.08.2022 23:00	4	0	0	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%

[So, 28 Aug.]	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
00:00-06:00	39	1	7	15	11	3	2	0	0	0	0	0	0	5	12.8%
06:00-09:00	29	0	4	13	11	1	0	0	0	0	0	0	0	1	3.4%
15:00-19:00	226	7	35	108	71	5	0	0	0	0	0	0	0	5	2.2%
06:00-22:00	681	18	107	318	225	13	0	0	0	0	0	0	0	13	1.9%
00:00-24:00	733	19	115	339	242	16	2	0	0	0	0	0	0	18	2.5%

Zeile mit den meisten V-Bewertungs-Überschreitungen pro Tag

V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

Zeit	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
29.08.2022 00:00	4	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
29.08.2022 01:00	3	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	33.3%
29.08.2022 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
29.08.2022 03:00	2	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
29.08.2022 04:00	6	0	0	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
29.08.2022 05:00	16	0	4	3	7	1	1	0	0	0	0	0	0	2	12.5%
29.08.2022 06:00	59	5	3	24	24	3	0	0	0	0	0	0	0	3	5.1%
29.08.2022 07:00	100	1	6	50	42	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.0%
29.08.2022 08:00	12	0	3	7	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%

[Mo, 29 Aug.]	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
00:00-06:00	31	0	6	9	13	2	1	0	0	0	0	0	0	3	9.7%
06:00-09:00	171	6	12	81	68	4	0	0	0	0	0	0	0	4	2.3%
15:00-19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
06:00-22:00	171	6	12	81	68	4	0	0	0	0	0	0	0	4	2.3%
00:00-24:00	202	6	18	90	81	6	1	0	0	0	0	0	0	7	3.5%

Zeile mit den meisten V-Bewertungs-Überschreitungen pro Tag

V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

		Σ Gesamt	Σ > Vmax StVO		Σ Vmax StVO <= V-Bewertung		Σ > V-Bewertung		Bewertung
Montags	16:00 - 17:00	96	33	34.4%	28	29.2%	5	5.2%	Niedrig
Dienstags	06:00 - 07:00	61	41	67.2%	37	60.7%	4	6.6%	Niedrig
Mittwochs	06:00 - 07:00	61	40	65.6%	36	59.0%	4	6.6%	Niedrig
Donnerstags	07:00 - 08:00	101	44	43.6%	40	39.6%	4	4.0%	Keine
Montags	13:00 - 14:00	70	23	32.9%	20	28.6%	3	4.3%	Keine
Montags	18:00 - 19:00	83	27	32.5%	24	28.9%	3	3.6%	Keine
Montags	22:00 - 23:00	15	6	40.0%	3	20.0%	3	20.0%	Höchste
Dienstags	05:00 - 06:00	14	8	57.1%	5	35.7%	3	21.4%	Höchste
Dienstags	07:00 - 08:00	113	52	46.0%	49	43.4%	3	2.7%	Keine
Dienstags	16:00 - 17:00	90	33	36.7%	30	33.3%	3	3.3%	Keine
Mittwochs	13:00 - 14:00	64	32	50.0%	29	45.3%	3	4.7%	Keine
Mittwochs	18:00 - 19:00	100	28	28.0%	25	25.0%	3	3.0%	Keine
Donnerstags	21:00 - 22:00	33	14	42.4%	11	33.3%	3	9.1%	Niedrig
Freitags	05:00 - 06:00	12	9	75.0%	6	50.0%	3	25.0%	Höchste
Freitags	20:00 - 21:00	39	11	28.2%	8	20.5%	3	7.7%	Niedrig
Samstags	07:00 - 08:00	18	12	66.7%	9	50.0%	3	16.7%	Hoch
Samstags	15:00 - 16:00	53	26	49.1%	23	43.4%	3	5.7%	Niedrig
Sonntags	00:00 - 01:00	13	7	53.8%	4	30.8%	3	23.1%	Höchste
Montags	06:00 - 07:00	59	27	45.8%	24	40.7%	3	5.1%	Niedrig
Montags	12:00 - 13:00	80	25	31.2%	23	28.7%	2	2.5%	Keine
Montags	21:00 - 22:00	26	9	34.6%	7	26.9%	2	7.7%	Niedrig
Dienstags	11:00 - 12:00	70	20	28.6%	18	25.7%	2	2.9%	Keine
Mittwochs	05:00 - 06:00	25	14	56.0%	12	48.0%	2	8.0%	Niedrig
Mittwochs	07:00 - 08:00	97	46	47.4%	44	45.4%	2	2.1%	Keine
Mittwochs	08:00 - 09:00	82	31	37.8%	29	35.4%	2	2.4%	Keine
Mittwochs	21:00 - 22:00	27	10	37.0%	8	29.6%	2	7.4%	Niedrig
Donnerstags	05:00 - 06:00	18	9	50.0%	7	38.9%	2	11.1%	Mittel
Donnerstags	08:00 - 09:00	111	45	40.5%	43	38.7%	2	1.8%	Keine
Donnerstags	13:00 - 14:00	76	25	32.9%	23	30.3%	2	2.6%	Keine
Donnerstags	18:00 - 19:00	75	32	42.7%	30	40.0%	2	2.7%	Keine
Donnerstags	19:00 - 20:00	54	26	48.1%	24	44.4%	2	3.7%	Keine
Donnerstags	20:00 - 21:00	36	8	22.2%	6	16.7%	2	5.6%	Niedrig

Vmax StVO *Zulässige Höchstgeschwindigkeit in km/h*
V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

		Σ Gesamt	Σ > Vmax StVO		Σ Vmax StVO <= V-Bewertung		Σ > V-Bewertung		Bewertung
Donnerstags	23:00 - 00:00	6	3	50.0%	1	16.7%	2	33.3%	Höchste
Freitags	06:00 - 07:00	55	34	61.8%	32	58.2%	2	3.6%	Keine
Freitags	07:00 - 08:00	86	30	34.9%	28	32.6%	2	2.3%	Keine
Freitags	13:00 - 14:00	85	23	27.1%	21	24.7%	2	2.4%	Keine
Freitags	19:00 - 20:00	57	24	42.1%	22	38.6%	2	3.5%	Keine
Samstags	13:00 - 14:00	86	31	36.0%	29	33.7%	2	2.3%	Keine
Samstags	16:00 - 17:00	42	14	33.3%	12	28.6%	2	4.8%	Keine
Samstags	19:00 - 20:00	49	13	26.5%	11	22.4%	2	4.1%	Keine
Sonntags	13:00 - 14:00	64	18	28.1%	16	25.0%	2	3.1%	Keine
Sonntags	14:00 - 15:00	69	22	31.9%	20	29.0%	2	2.9%	Keine
Sonntags	16:00 - 17:00	51	13	25.5%	11	21.6%	2	3.9%	Keine
Sonntags	19:00 - 20:00	43	17	39.5%	15	34.9%	2	4.7%	Keine
Montags	05:00 - 06:00	16	9	56.2%	7	43.8%	2	12.5%	Mittel
Montags	11:00 - 12:00	74	19	25.7%	18	24.3%	1	1.4%	Keine
Montags	14:00 - 15:00	66	22	33.3%	21	31.8%	1	1.5%	Keine
Montags	19:00 - 20:00	46	18	39.1%	17	37.0%	1	2.2%	Keine
Montags	20:00 - 21:00	37	8	21.6%	7	18.9%	1	2.7%	Keine
Montags	23:00 - 00:00	5	2	40.0%	1	20.0%	1	20.0%	Höchste
Dienstags	01:00 - 02:00	2	2	100.0%	1	50.0%	1	50.0%	Höchste
Dienstags	08:00 - 09:00	100	39	39.0%	38	38.0%	1	1.0%	Keine
Dienstags	09:00 - 10:00	78	21	26.9%	20	25.6%	1	1.3%	Keine
Dienstags	10:00 - 11:00	67	17	25.4%	16	23.9%	1	1.5%	Keine
Dienstags	12:00 - 13:00	79	25	31.6%	24	30.4%	1	1.3%	Keine
Dienstags	14:00 - 15:00	75	22	29.3%	21	28.0%	1	1.3%	Keine
Dienstags	15:00 - 16:00	74	26	35.1%	25	33.8%	1	1.4%	Keine
Dienstags	17:00 - 18:00	81	27	33.3%	26	32.1%	1	1.2%	Keine
Dienstags	18:00 - 19:00	71	19	26.8%	18	25.4%	1	1.4%	Keine
Dienstags	19:00 - 20:00	46	13	28.3%	12	26.1%	1	2.2%	Keine
Dienstags	20:00 - 21:00	25	9	36.0%	8	32.0%	1	4.0%	Keine
Mittwochs	04:00 - 05:00	3	3	100.0%	2	66.7%	1	33.3%	Höchste
Mittwochs	11:00 - 12:00	76	14	18.4%	13	17.1%	1	1.3%	Keine
Mittwochs	12:00 - 13:00	60	22	36.7%	21	35.0%	1	1.7%	Keine

Vmax StVO *Zulässige Höchstgeschwindigkeit in km/h*
V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

		Σ Gesamt	Σ > Vmax StVO		Σ Vmax StVO <= V-Bewertung		Σ > V-Bewertung		Bewertung
Mittwochs	15:00 - 16:00	73	27	37.0%	26	35.6%	1	1.4%	Keine
Donnerstags	10:00 - 11:00	67	14	20.9%	13	19.4%	1	1.5%	Keine
Donnerstags	11:00 - 12:00	79	26	32.9%	25	31.6%	1	1.3%	Keine
Donnerstags	12:00 - 13:00	65	19	29.2%	18	27.7%	1	1.5%	Keine
Donnerstags	15:00 - 16:00	96	35	36.5%	34	35.4%	1	1.0%	Keine
Donnerstags	16:00 - 17:00	78	27	34.6%	26	33.3%	1	1.3%	Keine
Freitags	04:00 - 05:00	4	2	50.0%	1	25.0%	1	25.0%	Höchste
Freitags	08:00 - 09:00	65	22	33.8%	21	32.3%	1	1.5%	Keine
Freitags	11:00 - 12:00	62	21	33.9%	20	32.3%	1	1.6%	Keine
Freitags	12:00 - 13:00	74	25	33.8%	24	32.4%	1	1.4%	Keine
Freitags	14:00 - 15:00	88	21	23.9%	20	22.7%	1	1.1%	Keine
Freitags	15:00 - 16:00	89	20	22.5%	19	21.3%	1	1.1%	Keine
Freitags	17:00 - 18:00	89	28	31.5%	27	30.3%	1	1.1%	Keine
Freitags	23:00 - 00:00	18	6	33.3%	5	27.8%	1	5.6%	Niedrig
Samstags	09:00 - 10:00	51	13	25.5%	12	23.5%	1	2.0%	Keine
Samstags	10:00 - 11:00	86	28	32.6%	27	31.4%	1	1.2%	Keine
Samstags	14:00 - 15:00	77	21	27.3%	20	26.0%	1	1.3%	Keine
Samstags	17:00 - 18:00	59	17	28.8%	16	27.1%	1	1.7%	Keine
Samstags	18:00 - 19:00	60	20	33.3%	19	31.7%	1	1.7%	Keine
Samstags	20:00 - 21:00	34	16	47.1%	15	44.1%	1	2.9%	Keine
Sonntags	01:00 - 02:00	11	4	36.4%	3	27.3%	1	9.1%	Niedrig
Sonntags	06:00 - 07:00	3	2	66.7%	1	33.3%	1	33.3%	Höchste
Sonntags	15:00 - 16:00	69	20	29.0%	19	27.5%	1	1.4%	Keine
Sonntags	17:00 - 18:00	54	24	44.4%	23	42.6%	1	1.9%	Keine
Sonntags	18:00 - 19:00	52	19	36.5%	18	34.6%	1	1.9%	Keine
Sonntags	20:00 - 21:00	37	21	56.8%	20	54.1%	1	2.7%	Keine
Montags	01:00 - 02:00	3	2	66.7%	1	33.3%	1	33.3%	Höchste
Montags	07:00 - 08:00	100	43	43.0%	42	42.0%	1	1.0%	Keine
Montags	10:00 - 11:00	16	5	31.2%	5	31.2%	0	0.0%	Keine
Montags	15:00 - 16:00	82	25	30.5%	25	30.5%	0	0.0%	Keine
Montags	17:00 - 18:00	77	22	28.6%	22	28.6%	0	0.0%	Keine
Dienstags	04:00 - 05:00	2	1	50.0%	1	50.0%	0	0.0%	Keine

Vmax StVO *Zulässige Höchstgeschwindigkeit in km/h*
V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

		Σ Gesamt	Σ > Vmax StVO		Σ Vmax StVO <= V-Bewertung		Σ > V-Bewertung		Bewertung
Dienstags	13:00 - 14:00	70	25	35.7%	25	35.7%	0	0.0%	Keine
Dienstags	21:00 - 22:00	23	6	26.1%	6	26.1%	0	0.0%	Keine
Dienstags	22:00 - 23:00	12	3	25.0%	3	25.0%	0	0.0%	Keine
Mittwochs	01:00 - 02:00	1	1	100.0%	1	100.0%	0	0.0%	Keine
Mittwochs	02:00 - 03:00	4	1	25.0%	1	25.0%	0	0.0%	Keine
Mittwochs	09:00 - 10:00	72	21	29.2%	21	29.2%	0	0.0%	Keine
Mittwochs	10:00 - 11:00	65	10	15.4%	10	15.4%	0	0.0%	Keine
Mittwochs	14:00 - 15:00	61	17	27.9%	17	27.9%	0	0.0%	Keine
Mittwochs	16:00 - 17:00	73	14	19.2%	14	19.2%	0	0.0%	Keine
Mittwochs	17:00 - 18:00	84	30	35.7%	30	35.7%	0	0.0%	Keine
Mittwochs	19:00 - 20:00	70	23	32.9%	23	32.9%	0	0.0%	Keine
Mittwochs	20:00 - 21:00	36	12	33.3%	12	33.3%	0	0.0%	Keine
Mittwochs	22:00 - 23:00	11	1	9.1%	1	9.1%	0	0.0%	Keine
Mittwochs	23:00 - 00:00	3	1	33.3%	1	33.3%	0	0.0%	Keine
Donnerstags	01:00 - 02:00	2	1	50.0%	1	50.0%	0	0.0%	Keine
Donnerstags	04:00 - 05:00	4	2	50.0%	2	50.0%	0	0.0%	Keine
Donnerstags	06:00 - 07:00	64	42	65.6%	42	65.6%	0	0.0%	Keine
Donnerstags	09:00 - 10:00	60	24	40.0%	24	40.0%	0	0.0%	Keine
Donnerstags	14:00 - 15:00	71	30	42.3%	30	42.3%	0	0.0%	Keine
Donnerstags	17:00 - 18:00	75	24	32.0%	24	32.0%	0	0.0%	Keine
Donnerstags	22:00 - 23:00	22	4	18.2%	4	18.2%	0	0.0%	Keine
Freitags	03:00 - 04:00	2	1	50.0%	1	50.0%	0	0.0%	Keine
Freitags	09:00 - 10:00	67	23	34.3%	23	34.3%	0	0.0%	Keine
Freitags	10:00 - 11:00	61	20	32.8%	20	32.8%	0	0.0%	Keine
Freitags	16:00 - 17:00	72	5	6.9%	5	6.9%	0	0.0%	Keine
Freitags	18:00 - 19:00	67	22	32.8%	22	32.8%	0	0.0%	Keine
Freitags	21:00 - 22:00	22	7	31.8%	7	31.8%	0	0.0%	Keine
Freitags	22:00 - 23:00	22	5	22.7%	5	22.7%	0	0.0%	Keine
Samstags	00:00 - 01:00	10	1	10.0%	1	10.0%	0	0.0%	Keine
Samstags	01:00 - 02:00	4	1	25.0%	1	25.0%	0	0.0%	Keine
Samstags	02:00 - 03:00	3	1	33.3%	1	33.3%	0	0.0%	Keine
Samstags	06:00 - 07:00	9	4	44.4%	4	44.4%	0	0.0%	Keine

Vmax StVO *Zulässige Höchstgeschwindigkeit in km/h*
V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

		Σ Gesamt	Σ > Vmax StVO		Σ Vmax StVO <= V-Bewertung		Σ > V-Bewertung		Bewertung
Samstags	08:00 - 09:00	37	15	40.5%	15	40.5%	0	0.0%	Keine
Samstags	11:00 - 12:00	69	18	26.1%	18	26.1%	0	0.0%	Keine
Samstags	12:00 - 13:00	79	15	19.0%	15	19.0%	0	0.0%	Keine
Samstags	21:00 - 22:00	17	4	23.5%	4	23.5%	0	0.0%	Keine
Samstags	22:00 - 23:00	25	14	56.0%	14	56.0%	0	0.0%	Keine
Samstags	23:00 - 00:00	16	6	37.5%	6	37.5%	0	0.0%	Keine
Sonntags	02:00 - 03:00	5	2	40.0%	2	40.0%	0	0.0%	Keine
Sonntags	03:00 - 04:00	6	1	16.7%	1	16.7%	0	0.0%	Keine
Sonntags	04:00 - 05:00	1	1	100.0%	1	100.0%	0	0.0%	Keine
Sonntags	07:00 - 08:00	6	2	33.3%	2	33.3%	0	0.0%	Keine
Sonntags	08:00 - 09:00	20	8	40.0%	8	40.0%	0	0.0%	Keine
Sonntags	09:00 - 10:00	31	12	38.7%	12	38.7%	0	0.0%	Keine
Sonntags	10:00 - 11:00	45	11	24.4%	11	24.4%	0	0.0%	Keine
Sonntags	11:00 - 12:00	58	21	36.2%	21	36.2%	0	0.0%	Keine
Sonntags	12:00 - 13:00	50	17	34.0%	17	34.0%	0	0.0%	Keine
Sonntags	21:00 - 22:00	29	11	37.9%	11	37.9%	0	0.0%	Keine
Sonntags	22:00 - 23:00	9	3	33.3%	3	33.3%	0	0.0%	Keine
Sonntags	23:00 - 00:00	4	3	75.0%	3	75.0%	0	0.0%	Keine
Montags	03:00 - 04:00	2	2	100.0%	2	100.0%	0	0.0%	Keine
Montags	04:00 - 05:00	6	3	50.0%	3	50.0%	0	0.0%	Keine
Montags	08:00 - 09:00	12	2	16.7%	2	16.7%	0	0.0%	Keine

Vmax StVO *Zulässige Höchstgeschwindigkeit in km/h*
V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

Zeit	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
22.08.2022 10:00	14	2	7	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
22.08.2022 11:00	72	0	15	51	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
22.08.2022 12:00	57	1	5	35	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
22.08.2022 13:00	61	1	9	41	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
22.08.2022 14:00	64	1	8	44	10	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.6%
22.08.2022 15:00	116	2	22	73	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
22.08.2022 16:00	119	4	29	77	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
22.08.2022 17:00	104	1	10	79	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
22.08.2022 18:00	83	1	15	59	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
22.08.2022 19:00	67	1	11	42	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
22.08.2022 20:00	35	0	3	24	7	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2.9%
22.08.2022 21:00	26	0	6	14	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
22.08.2022 22:00	14	0	2	5	6	0	0	0	1	0	0	0	0	1	7.1%
22.08.2022 23:00	10	0	0	9	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	10.0%

[Mo, 22 Aug.]	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
00:00-06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
06:00-09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
15:00-19:00	422	8	76	288	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
06:00-22:00	818	14	140	543	119	2	0	0	0	0	0	0	0	2	0.2%
00:00-24:00	842	14	142	557	125	3	0	0	1	0	0	0	0	4	0.5%

Zeile mit den meisten V-Bewertungs-Überschreitungen pro Tag

V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

Zeit	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
23.08.2022 00:00	4	0	0	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	1	25.0%
23.08.2022 01:00	2	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
23.08.2022 02:00	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
23.08.2022 03:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
23.08.2022 04:00	3	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	33.3%
23.08.2022 05:00	9	0	2	3	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
23.08.2022 06:00	12	1	2	7	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
23.08.2022 07:00	83	0	11	59	12	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.2%
23.08.2022 08:00	68	1	7	39	20	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.5%
23.08.2022 09:00	51	0	12	30	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
23.08.2022 10:00	50	0	6	33	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
23.08.2022 11:00	73	0	11	45	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
23.08.2022 12:00	65	2	11	45	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
23.08.2022 13:00	74	0	5	51	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
23.08.2022 14:00	56	2	4	38	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
23.08.2022 15:00	95	1	18	50	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
23.08.2022 16:00	129	2	23	91	12	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0.8%
23.08.2022 17:00	103	1	11	75	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
23.08.2022 18:00	79	0	12	50	16	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.3%
23.08.2022 19:00	57	0	12	32	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
23.08.2022 20:00	46	0	7	33	5	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2.2%
23.08.2022 21:00	26	0	4	18	3	1	0	0	0	0	0	0	0	1	3.8%
23.08.2022 22:00	15	0	5	7	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
23.08.2022 23:00	16	0	0	14	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%

[Di, 23 Aug.]	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
00:00-06:00	20	0	2	7	9	2	0	0	0	0	0	0	0	2	10.0%
06:00-09:00	163	2	20	105	34	2	0	0	0	0	0	0	0	2	1.2%
15:00-19:00	406	4	64	266	70	2	0	0	0	0	0	0	0	2	0.5%
06:00-22:00	1067	10	156	696	199	6	0	0	0	0	0	0	0	6	0.6%
00:00-24:00	1118	10	163	724	213	8	0	0	0	0	0	0	0	8	0.7%

Zeile mit den meisten V-Bewertungs-Überschreitungen pro Tag

V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

Zeit	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
24.08.2022 00:00	3	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
24.08.2022 01:00	3	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
24.08.2022 02:00	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
24.08.2022 03:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
24.08.2022 04:00	2	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
24.08.2022 05:00	7	0	1	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
24.08.2022 06:00	16	0	2	9	4	1	0	0	0	0	0	0	0	1	6.2%
24.08.2022 07:00	58	1	9	43	4	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.7%
24.08.2022 08:00	66	1	13	41	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
24.08.2022 09:00	69	0	14	45	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
24.08.2022 10:00	71	2	11	47	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
24.08.2022 11:00	78	0	15	53	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
24.08.2022 12:00	71	1	13	44	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
24.08.2022 13:00	49	0	6	36	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
24.08.2022 14:00	56	1	5	39	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
24.08.2022 15:00	81	0	14	47	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
24.08.2022 16:00	118	2	19	81	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
24.08.2022 17:00	110	1	12	79	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
24.08.2022 18:00	72	1	10	51	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
24.08.2022 19:00	62	2	11	40	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
24.08.2022 20:00	43	1	4	29	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
24.08.2022 21:00	28	0	9	17	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
24.08.2022 22:00	25	0	6	16	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
24.08.2022 23:00	11	1	1	6	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%

[Mi, 24 Aug.]	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
00:00-06:00	17	0	2	11	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
06:00-09:00	140	2	24	93	19	2	0	0	0	0	0	0	0	2	1.4%
15:00-19:00	381	4	55	258	64	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
06:00-22:00	1048	13	167	701	165	2	0	0	0	0	0	0	0	2	0.2%
00:00-24:00	1101	14	176	734	175	2	0	0	0	0	0	0	0	2	0.2%

Zeile mit den meisten V-Bewertungs-Überschreitungen pro Tag

V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

Zeit	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
25.08.2022 00:00	6	0	1	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
25.08.2022 01:00	2	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
25.08.2022 02:00	3	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	33.3%
25.08.2022 03:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
25.08.2022 04:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
25.08.2022 05:00	5	0	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
25.08.2022 06:00	17	0	3	12	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
25.08.2022 07:00	71	2	12	42	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
25.08.2022 08:00	67	1	10	41	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
25.08.2022 09:00	63	0	14	40	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
25.08.2022 10:00	82	0	16	57	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
25.08.2022 11:00	68	0	15	38	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
25.08.2022 12:00	63	0	7	39	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
25.08.2022 13:00	65	1	10	39	14	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.5%
25.08.2022 14:00	74	0	12	50	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
25.08.2022 15:00	81	2	14	54	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
25.08.2022 16:00	108	1	21	66	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
25.08.2022 17:00	100	1	11	77	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
25.08.2022 18:00	98	4	7	65	21	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1.0%
25.08.2022 19:00	60	0	14	35	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
25.08.2022 20:00	35	1	6	23	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
25.08.2022 21:00	31	1	5	20	3	2	0	0	0	0	0	0	0	2	6.5%
25.08.2022 22:00	24	0	2	18	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
25.08.2022 23:00	16	0	1	7	7	0	1	0	0	0	0	0	0	1	6.2%

[Do, 25 Aug.]	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
00:00-06:00	18	0	3	10	4	1	0	0	0	0	0	0	0	1	5.6%
06:00-09:00	155	3	25	95	32	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
15:00-19:00	387	8	53	262	63	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0.3%
06:00-22:00	1083	14	177	698	190	3	1	0	0	0	0	0	0	4	0.4%
00:00-24:00	1141	14	183	733	205	4	2	0	0	0	0	0	0	6	0.5%

Zeile mit den meisten V-Bewertungs-Überschreitungen pro Tag

V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

Zeit	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
26.08.2022 00:00	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
26.08.2022 01:00	4	0	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	1	25.0%
26.08.2022 02:00	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
26.08.2022 03:00	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
26.08.2022 04:00	3	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
26.08.2022 05:00	4	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
26.08.2022 06:00	13	0	2	10	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
26.08.2022 07:00	79	0	12	53	12	2	0	0	0	0	0	0	0	2	2.5%
26.08.2022 08:00	68	0	12	39	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
26.08.2022 09:00	66	0	11	40	14	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.5%
26.08.2022 10:00	65	0	9	42	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
26.08.2022 11:00	68	1	11	42	13	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.5%
26.08.2022 12:00	86	2	7	61	15	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.2%
26.08.2022 13:00	82	2	11	46	22	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.2%
26.08.2022 14:00	85	0	9	57	18	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.2%
26.08.2022 15:00	79	0	8	57	13	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.3%
26.08.2022 16:00	91	3	15	62	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
26.08.2022 17:00	87	3	12	62	9	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.1%
26.08.2022 18:00	55	0	10	40	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
26.08.2022 19:00	62	0	9	44	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
26.08.2022 20:00	41	1	6	26	7	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2.4%
26.08.2022 21:00	20	1	5	13	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
26.08.2022 22:00	16	0	3	10	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
26.08.2022 23:00	13	1	3	6	1	2	0	0	0	0	0	0	0	2	15.4%

[Fr, 26 Aug.]	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
00:00-06:00	16	0	0	8	7	1	0	0	0	0	0	0	0	1	6.2%
06:00-09:00	160	0	26	102	30	2	0	0	0	0	0	0	0	2	1.2%
15:00-19:00	312	6	45	221	38	2	0	0	0	0	0	0	0	2	0.6%
06:00-22:00	1047	13	149	694	181	10	0	0	0	0	0	0	0	10	1.0%
00:00-24:00	1092	14	155	718	192	13	0	0	0	0	0	0	0	13	1.2%

Zeile mit den meisten V-Bewertungs-Überschreitungen pro Tag

V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

Zeit	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
27.08.2022 00:00	7	0	0	5	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	14.3%
27.08.2022 01:00	9	0	1	6	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
27.08.2022 02:00	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
27.08.2022 03:00	4	0	0	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	25.0%
27.08.2022 04:00	3	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2	66.7%
27.08.2022 05:00	2	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
27.08.2022 06:00	3	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
27.08.2022 07:00	12	0	1	9	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2	16.7%
27.08.2022 08:00	25	0	6	15	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
27.08.2022 09:00	48	3	12	24	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
27.08.2022 10:00	58	3	9	41	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
27.08.2022 11:00	73	2	14	48	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
27.08.2022 12:00	71	1	9	54	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
27.08.2022 13:00	64	1	6	49	7	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1.6%
27.08.2022 14:00	44	1	8	24	10	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2.3%
27.08.2022 15:00	47	1	5	32	8	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2.1%
27.08.2022 16:00	55	0	12	32	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
27.08.2022 17:00	67	5	9	39	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
27.08.2022 18:00	60	0	7	46	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
27.08.2022 19:00	52	1	6	39	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
27.08.2022 20:00	41	0	8	28	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
27.08.2022 21:00	23	0	4	15	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
27.08.2022 22:00	25	0	2	16	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
27.08.2022 23:00	17	1	3	11	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%

[Sa, 27 Aug.]	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
00:00-06:00	27	1	1	15	6	4	0	0	0	0	0	0	0	4	14.8%
06:00-09:00	40	0	8	25	5	2	0	0	0	0	0	0	0	2	5.0%
15:00-19:00	229	6	33	149	40	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0.4%
06:00-22:00	743	18	117	496	107	4	1	0	0	0	0	0	0	5	0.7%
00:00-24:00	812	20	123	538	122	8	1	0	0	0	0	0	0	9	1.1%

Zeile mit den meisten V-Bewertungs-Überschreitungen pro Tag

V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

Zeit	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
28.08.2022 00:00	12	1	0	5	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
28.08.2022 01:00	14	0	1	9	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
28.08.2022 02:00	8	0	3	2	1	2	0	0	0	0	0	0	0	2	25.0%
28.08.2022 03:00	3	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
28.08.2022 04:00	3	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
28.08.2022 05:00	4	0	0	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	25.0%
28.08.2022 06:00	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
28.08.2022 07:00	11	0	0	10	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
28.08.2022 08:00	11	0	3	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
28.08.2022 09:00	36	1	8	25	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
28.08.2022 10:00	32	2	7	21	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
28.08.2022 11:00	40	3	9	22	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
28.08.2022 12:00	43	1	13	22	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
28.08.2022 13:00	42	1	7	28	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
28.08.2022 14:00	42	0	8	30	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
28.08.2022 15:00	51	2	10	29	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
28.08.2022 16:00	29	0	3	19	6	1	0	0	0	0	0	0	0	1	3.4%
28.08.2022 17:00	58	0	12	35	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
28.08.2022 18:00	60	0	6	41	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
28.08.2022 19:00	39	1	3	26	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
28.08.2022 20:00	54	1	9	34	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
28.08.2022 21:00	29	0	7	15	6	1	0	0	0	0	0	0	0	1	3.4%
28.08.2022 22:00	16	0	1	13	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
28.08.2022 23:00	6	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%

[So, 28 Aug.]	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
00:00-06:00	44	1	5	22	13	3	0	0	0	0	0	0	0	3	6.8%
06:00-09:00	24	0	3	20	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
15:00-19:00	198	2	31	124	40	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0.5%
06:00-22:00	579	12	105	367	93	2	0	0	0	0	0	0	0	2	0.3%
00:00-24:00	645	13	111	408	108	5	0	0	0	0	0	0	0	5	0.8%

Zeile mit den meisten V-Bewertungs-Überschreitungen pro Tag

V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

Zeit	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
29.08.2022 00:00	5	0	0	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0	1	20.0%
29.08.2022 01:00	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
29.08.2022 02:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
29.08.2022 03:00	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
29.08.2022 04:00	4	0	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	1	25.0%
29.08.2022 05:00	7	0	1	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
29.08.2022 06:00	16	1	1	11	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
29.08.2022 07:00	69	1	12	46	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
29.08.2022 08:00	6	0	1	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%

[Mo, 29 Aug.]	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
00:00-06:00	20	0	1	9	8	2	0	0	0	0	0	0	0	2	10.0%
06:00-09:00	91	2	14	61	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
15:00-19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
06:00-22:00	91	2	14	61	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
00:00-24:00	111	2	15	70	22	2	0	0	0	0	0	0	0	2	1.8%

Zeile mit den meisten V-Bewertungs-Überschreitungen pro Tag

V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

		Σ Gesamt	Σ > Vmax StVO		Σ Vmax StVO <= V-Bewertung		Σ > V-Bewertung		Bewertung
Donnerstags	21:00 - 22:00	31	5	16.1%	3	9.7%	2	6.5%	Niedrig
Freitags	07:00 - 08:00	79	14	17.7%	12	15.2%	2	2.5%	Keine
Freitags	23:00 - 00:00	13	3	23.1%	1	7.7%	2	15.4%	Hoch
Sonntags	02:00 - 03:00	8	3	37.5%	1	12.5%	2	25.0%	Höchste
Montags	14:00 - 15:00	64	11	17.2%	10	15.6%	1	1.6%	Keine
Montags	20:00 - 21:00	35	8	22.9%	7	20.0%	1	2.9%	Keine
Montags	22:00 - 23:00	14	7	50.0%	6	42.9%	1	7.1%	Niedrig
Dienstags	00:00 - 01:00	4	3	75.0%	2	50.0%	1	25.0%	Höchste
Dienstags	04:00 - 05:00	3	2	66.7%	1	33.3%	1	33.3%	Höchste
Dienstags	07:00 - 08:00	83	13	15.7%	12	14.5%	1	1.2%	Keine
Dienstags	08:00 - 09:00	68	21	30.9%	20	29.4%	1	1.5%	Keine
Dienstags	16:00 - 17:00	129	13	10.1%	12	9.3%	1	0.8%	Keine
Dienstags	18:00 - 19:00	79	17	21.5%	16	20.3%	1	1.3%	Keine
Dienstags	20:00 - 21:00	46	6	13.0%	5	10.9%	1	2.2%	Keine
Dienstags	21:00 - 22:00	26	4	15.4%	3	11.5%	1	3.8%	Keine
Mittwochs	06:00 - 07:00	16	5	31.2%	4	25.0%	1	6.2%	Niedrig
Mittwochs	07:00 - 08:00	58	5	8.6%	4	6.9%	1	1.7%	Keine
Donnerstags	02:00 - 03:00	3	2	66.7%	1	33.3%	1	33.3%	Höchste
Donnerstags	13:00 - 14:00	65	15	23.1%	14	21.5%	1	1.5%	Keine
Donnerstags	18:00 - 19:00	98	22	22.4%	21	21.4%	1	1.0%	Keine
Donnerstags	23:00 - 00:00	16	8	50.0%	7	43.8%	1	6.2%	Niedrig
Freitags	01:00 - 02:00	4	4	100.0%	3	75.0%	1	25.0%	Höchste
Freitags	09:00 - 10:00	66	15	22.7%	14	21.2%	1	1.5%	Keine
Freitags	11:00 - 12:00	68	14	20.6%	13	19.1%	1	1.5%	Keine
Freitags	12:00 - 13:00	86	16	18.6%	15	17.4%	1	1.2%	Keine
Freitags	13:00 - 14:00	82	23	28.0%	22	26.8%	1	1.2%	Keine
Freitags	14:00 - 15:00	85	19	22.4%	18	21.2%	1	1.2%	Keine
Freitags	15:00 - 16:00	79	14	17.7%	13	16.5%	1	1.3%	Keine
Freitags	17:00 - 18:00	87	10	11.5%	9	10.3%	1	1.1%	Keine
Freitags	20:00 - 21:00	41	8	19.5%	7	17.1%	1	2.4%	Keine
Samstags	00:00 - 01:00	7	2	28.6%	1	14.3%	1	14.3%	Mittel
Samstags	03:00 - 04:00	4	2	50.0%	1	25.0%	1	25.0%	Höchste

Vmax StVO *Zulässige Höchstgeschwindigkeit in km/h*
V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

		Σ Gesamt	Σ > Vmax StVO		Σ Vmax StVO <= V-Bewertung		Σ > V-Bewertung		Bewertung
Samstags	13:00 - 14:00	64	8	12.5%	7	10.9%	1	1.6%	Keine
Samstags	14:00 - 15:00	44	11	25.0%	10	22.7%	1	2.3%	Keine
Samstags	15:00 - 16:00	47	9	19.1%	8	17.0%	1	2.1%	Keine
Sonntags	16:00 - 17:00	29	7	24.1%	6	20.7%	1	3.4%	Keine
Sonntags	21:00 - 22:00	29	7	24.1%	6	20.7%	1	3.4%	Keine
Montags	00:00 - 01:00	5	3	60.0%	2	40.0%	1	20.0%	Höchste
Montags	04:00 - 05:00	4	4	100.0%	3	75.0%	1	25.0%	Höchste
Montags	10:00 - 11:00	14	1	7.1%	1	7.1%	0	0.0%	Keine
Montags	11:00 - 12:00	72	6	8.3%	6	8.3%	0	0.0%	Keine
Montags	12:00 - 13:00	57	16	28.1%	16	28.1%	0	0.0%	Keine
Montags	13:00 - 14:00	61	10	16.4%	10	16.4%	0	0.0%	Keine
Montags	15:00 - 16:00	116	19	16.4%	19	16.4%	0	0.0%	Keine
Montags	16:00 - 17:00	119	9	7.6%	9	7.6%	0	0.0%	Keine
Montags	17:00 - 18:00	104	14	13.5%	14	13.5%	0	0.0%	Keine
Montags	18:00 - 19:00	83	8	9.6%	8	9.6%	0	0.0%	Keine
Montags	19:00 - 20:00	67	13	19.4%	13	19.4%	0	0.0%	Keine
Montags	21:00 - 22:00	26	6	23.1%	6	23.1%	0	0.0%	Keine
Dienstags	01:00 - 02:00	2	1	50.0%	1	50.0%	0	0.0%	Keine
Dienstags	02:00 - 03:00	1	1	100.0%	1	100.0%	0	0.0%	Keine
Dienstags	05:00 - 06:00	9	4	44.4%	4	44.4%	0	0.0%	Keine
Dienstags	06:00 - 07:00	12	2	16.7%	2	16.7%	0	0.0%	Keine
Dienstags	09:00 - 10:00	51	9	17.6%	9	17.6%	0	0.0%	Keine
Dienstags	10:00 - 11:00	50	11	22.0%	11	22.0%	0	0.0%	Keine
Dienstags	11:00 - 12:00	73	17	23.3%	17	23.3%	0	0.0%	Keine
Dienstags	12:00 - 13:00	65	7	10.8%	7	10.8%	0	0.0%	Keine
Dienstags	13:00 - 14:00	74	18	24.3%	18	24.3%	0	0.0%	Keine
Dienstags	14:00 - 15:00	56	12	21.4%	12	21.4%	0	0.0%	Keine
Dienstags	15:00 - 16:00	95	26	27.4%	26	27.4%	0	0.0%	Keine
Dienstags	17:00 - 18:00	103	16	15.5%	16	15.5%	0	0.0%	Keine
Dienstags	19:00 - 20:00	57	13	22.8%	13	22.8%	0	0.0%	Keine
Dienstags	22:00 - 23:00	15	3	20.0%	3	20.0%	0	0.0%	Keine
Dienstags	23:00 - 00:00	16	2	12.5%	2	12.5%	0	0.0%	Keine

Vmax StVO *Zulässige Höchstgeschwindigkeit in km/h*
V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

		Σ Gesamt	Σ > Vmax StVO		Σ Vmax StVO <= V-Bewertung		Σ > V-Bewertung		Bewertung
Mittwochs	00:00 - 01:00	3	1	33.3%	1	33.3%	0	0.0%	Keine
Mittwochs	01:00 - 02:00	3	1	33.3%	1	33.3%	0	0.0%	Keine
Mittwochs	04:00 - 05:00	2	1	50.0%	1	50.0%	0	0.0%	Keine
Mittwochs	05:00 - 06:00	7	1	14.3%	1	14.3%	0	0.0%	Keine
Mittwochs	08:00 - 09:00	66	11	16.7%	11	16.7%	0	0.0%	Keine
Mittwochs	09:00 - 10:00	69	10	14.5%	10	14.5%	0	0.0%	Keine
Mittwochs	10:00 - 11:00	71	11	15.5%	11	15.5%	0	0.0%	Keine
Mittwochs	11:00 - 12:00	78	10	12.8%	10	12.8%	0	0.0%	Keine
Mittwochs	12:00 - 13:00	71	13	18.3%	13	18.3%	0	0.0%	Keine
Mittwochs	13:00 - 14:00	49	7	14.3%	7	14.3%	0	0.0%	Keine
Mittwochs	14:00 - 15:00	56	11	19.6%	11	19.6%	0	0.0%	Keine
Mittwochs	15:00 - 16:00	81	20	24.7%	20	24.7%	0	0.0%	Keine
Mittwochs	16:00 - 17:00	118	16	13.6%	16	13.6%	0	0.0%	Keine
Mittwochs	17:00 - 18:00	110	18	16.4%	18	16.4%	0	0.0%	Keine
Mittwochs	18:00 - 19:00	72	10	13.9%	10	13.9%	0	0.0%	Keine
Mittwochs	19:00 - 20:00	62	9	14.5%	9	14.5%	0	0.0%	Keine
Mittwochs	20:00 - 21:00	43	9	20.9%	9	20.9%	0	0.0%	Keine
Mittwochs	21:00 - 22:00	28	2	7.1%	2	7.1%	0	0.0%	Keine
Mittwochs	22:00 - 23:00	25	3	12.0%	3	12.0%	0	0.0%	Keine
Mittwochs	23:00 - 00:00	11	3	27.3%	3	27.3%	0	0.0%	Keine
Donnerstags	00:00 - 01:00	6	1	16.7%	1	16.7%	0	0.0%	Keine
Donnerstags	01:00 - 02:00	2	2	100.0%	2	100.0%	0	0.0%	Keine
Donnerstags	06:00 - 07:00	17	2	11.8%	2	11.8%	0	0.0%	Keine
Donnerstags	07:00 - 08:00	71	15	21.1%	15	21.1%	0	0.0%	Keine
Donnerstags	08:00 - 09:00	67	15	22.4%	15	22.4%	0	0.0%	Keine
Donnerstags	09:00 - 10:00	63	9	14.3%	9	14.3%	0	0.0%	Keine
Donnerstags	10:00 - 11:00	82	9	11.0%	9	11.0%	0	0.0%	Keine
Donnerstags	11:00 - 12:00	68	15	22.1%	15	22.1%	0	0.0%	Keine
Donnerstags	12:00 - 13:00	63	17	27.0%	17	27.0%	0	0.0%	Keine
Donnerstags	14:00 - 15:00	74	12	16.2%	12	16.2%	0	0.0%	Keine
Donnerstags	15:00 - 16:00	81	11	13.6%	11	13.6%	0	0.0%	Keine
Donnerstags	16:00 - 17:00	108	20	18.5%	20	18.5%	0	0.0%	Keine

Vmax StVO *Zulässige Höchstgeschwindigkeit in km/h*
V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

		Σ Gesamt	Σ > Vmax StVO		Σ Vmax StVO <= V-Bewertung		Σ > V-Bewertung		Bewertung
Donnerstags	17:00 - 18:00	100	11	11.0%	11	11.0%	0	0.0%	Keine
Donnerstags	19:00 - 20:00	60	11	18.3%	11	18.3%	0	0.0%	Keine
Donnerstags	20:00 - 21:00	35	5	14.3%	5	14.3%	0	0.0%	Keine
Donnerstags	22:00 - 23:00	24	4	16.7%	4	16.7%	0	0.0%	Keine
Freitags	00:00 - 01:00	1	1	100.0%	1	100.0%	0	0.0%	Keine
Freitags	04:00 - 05:00	3	2	66.7%	2	66.7%	0	0.0%	Keine
Freitags	05:00 - 06:00	4	1	25.0%	1	25.0%	0	0.0%	Keine
Freitags	06:00 - 07:00	13	1	7.7%	1	7.7%	0	0.0%	Keine
Freitags	08:00 - 09:00	68	17	25.0%	17	25.0%	0	0.0%	Keine
Freitags	10:00 - 11:00	65	14	21.5%	14	21.5%	0	0.0%	Keine
Freitags	16:00 - 17:00	91	11	12.1%	11	12.1%	0	0.0%	Keine
Freitags	18:00 - 19:00	55	5	9.1%	5	9.1%	0	0.0%	Keine
Freitags	19:00 - 20:00	62	9	14.5%	9	14.5%	0	0.0%	Keine
Freitags	21:00 - 22:00	20	1	5.0%	1	5.0%	0	0.0%	Keine
Freitags	22:00 - 23:00	16	3	18.8%	3	18.8%	0	0.0%	Keine
Samstags	01:00 - 02:00	9	2	22.2%	2	22.2%	0	0.0%	Keine
Samstags	05:00 - 06:00	2	2	100.0%	2	100.0%	0	0.0%	Keine
Samstags	06:00 - 07:00	3	1	33.3%	1	33.3%	0	0.0%	Keine
Samstags	08:00 - 09:00	25	4	16.0%	4	16.0%	0	0.0%	Keine
Samstags	09:00 - 10:00	48	9	18.8%	9	18.8%	0	0.0%	Keine
Samstags	10:00 - 11:00	58	5	8.6%	5	8.6%	0	0.0%	Keine
Samstags	11:00 - 12:00	73	9	12.3%	9	12.3%	0	0.0%	Keine
Samstags	12:00 - 13:00	71	7	9.9%	7	9.9%	0	0.0%	Keine
Samstags	16:00 - 17:00	55	11	20.0%	11	20.0%	0	0.0%	Keine
Samstags	17:00 - 18:00	67	14	20.9%	14	20.9%	0	0.0%	Keine
Samstags	18:00 - 19:00	60	7	11.7%	7	11.7%	0	0.0%	Keine
Samstags	19:00 - 20:00	52	6	11.5%	6	11.5%	0	0.0%	Keine
Samstags	20:00 - 21:00	41	5	12.2%	5	12.2%	0	0.0%	Keine
Samstags	21:00 - 22:00	23	4	17.4%	4	17.4%	0	0.0%	Keine
Samstags	22:00 - 23:00	25	7	28.0%	7	28.0%	0	0.0%	Keine
Samstags	23:00 - 00:00	17	2	11.8%	2	11.8%	0	0.0%	Keine
Sonntags	00:00 - 01:00	12	6	50.0%	6	50.0%	0	0.0%	Keine

Vmax StVO *Zulässige Höchstgeschwindigkeit in km/h*
V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

		Σ Gesamt	Σ > Vmax StVO		Σ Vmax StVO <= V-Bewertung		Σ > V-Bewertung		Bewertung
Sonntags	01:00 - 02:00	14	4	28.6%	4	28.6%	0	0.0%	Keine
Sonntags	04:00 - 05:00	3	2	66.7%	2	66.7%	0	0.0%	Keine
Sonntags	07:00 - 08:00	11	1	9.1%	1	9.1%	0	0.0%	Keine
Sonntags	09:00 - 10:00	36	2	5.6%	2	5.6%	0	0.0%	Keine
Sonntags	10:00 - 11:00	32	2	6.2%	2	6.2%	0	0.0%	Keine
Sonntags	11:00 - 12:00	40	6	15.0%	6	15.0%	0	0.0%	Keine
Sonntags	12:00 - 13:00	43	7	16.3%	7	16.3%	0	0.0%	Keine
Sonntags	13:00 - 14:00	42	6	14.3%	6	14.3%	0	0.0%	Keine
Sonntags	14:00 - 15:00	42	4	9.5%	4	9.5%	0	0.0%	Keine
Sonntags	15:00 - 16:00	51	10	19.6%	10	19.6%	0	0.0%	Keine
Sonntags	17:00 - 18:00	58	11	19.0%	11	19.0%	0	0.0%	Keine
Sonntags	18:00 - 19:00	60	13	21.7%	13	21.7%	0	0.0%	Keine
Sonntags	19:00 - 20:00	39	9	23.1%	9	23.1%	0	0.0%	Keine
Sonntags	20:00 - 21:00	54	10	18.5%	10	18.5%	0	0.0%	Keine
Sonntags	22:00 - 23:00	16	2	12.5%	2	12.5%	0	0.0%	Keine
Montags	01:00 - 02:00	1	1	100.0%	1	100.0%	0	0.0%	Keine
Montags	05:00 - 06:00	7	2	28.6%	2	28.6%	0	0.0%	Keine
Montags	06:00 - 07:00	16	3	18.8%	3	18.8%	0	0.0%	Keine
Montags	07:00 - 08:00	69	10	14.5%	10	14.5%	0	0.0%	Keine
Montags	08:00 - 09:00	6	1	16.7%	1	16.7%	0	0.0%	Keine

Vmax StVO *Zulässige Höchstgeschwindigkeit in km/h*
V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

Auswertung Verkehrsdaten

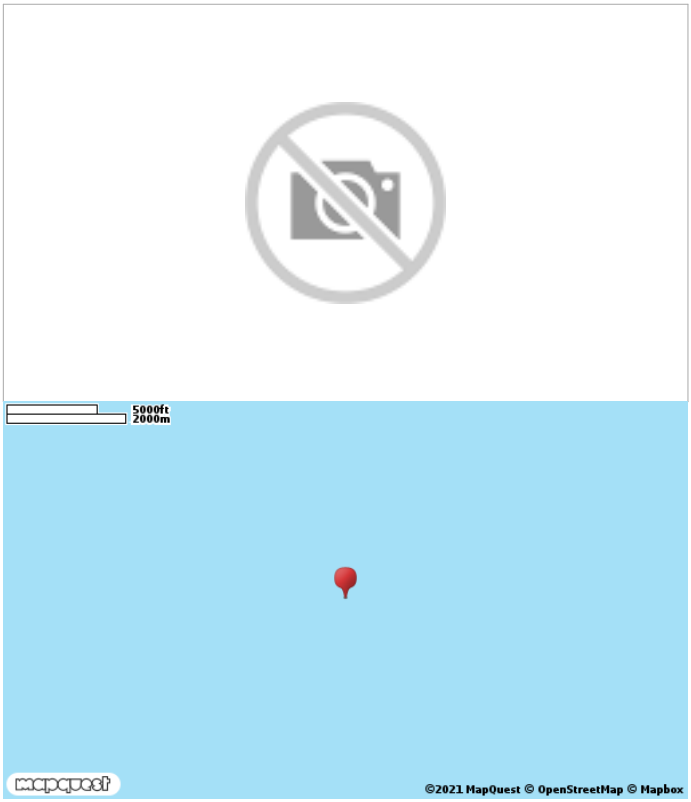
Autor

Institution	Stadt Bergisch Gladbach
Abteilung	Straßenverkehrsbehörde
Straße	Konrad-Adenauer Platz 9
PLZ	51465
Stadt	Bergisch Gladbach
Land	Deutschland
Ansprechpartner	Marco Euler
Telefon	+492202142400
E-Mail	m.euler@stadt-gl.de

Erstellt mit **DataCollect Webreporter** Version 1.0 am 29.01.2021 11:22:01

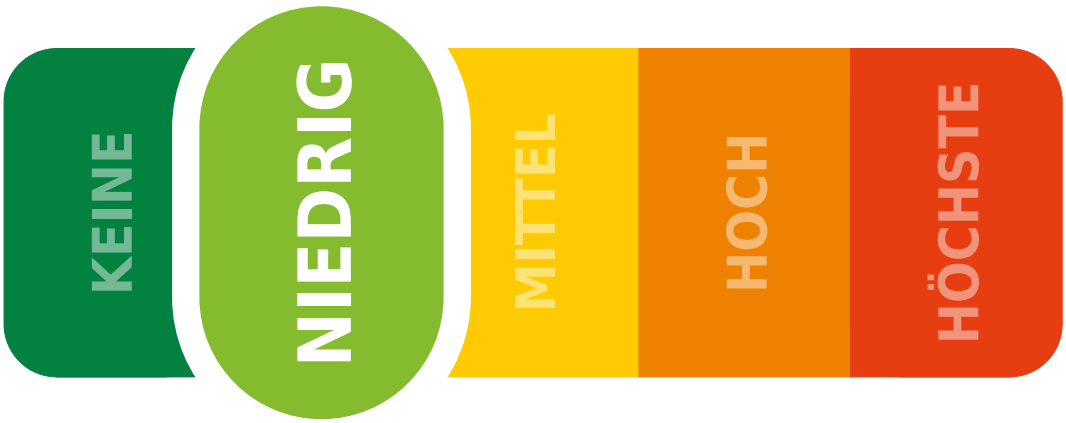
Messstelle

Name	Vürfels 77 PB
Rtg. kommend (Name)	
Rtg. gehend (Name)	
Vmax StVO	30
V-Toleranz	10 km/h
V-Bewertung	> 40 km/h
Gerätetyp	**SDR Traffic+**
Startdatum	22.01.2021 09:00
Enddatum	29.01.2021 09:59
Tage	Mo, Di, Mi, Do, Fr, Sa, So
Zeitintervall	60 Minuten
Zeitfenster / Tag	00:00 - 23:59



0 0m 0s N, 0 0m 0s E

Bewertung Geschwindigkeitskontrolle



HÖCHSTE	Anteil der Geschwindigkeiten über V-Bewertung ist höher als 20%.
HOCH	Anteil der Geschwindigkeiten über V-Bewertung ist höher als 15%.
MITTEL	Anteil der Geschwindigkeiten über V-Bewertung ist höher als 10%.
NIEDRIG	Anteil der Geschwindigkeiten über V-Bewertung ist höher als 5%.
KEINE	Anteil der Geschwindigkeiten über V-Bewertung ist kleiner oder gleich als 5%.

Geschwindigkeitskennzahlen [V in km/h]

	Vmin	Vavg	Vmax	V15	V50	V85	Vexc (Vmax StVO)
Kommend	11	32	63	26	32	39	61.5%
Gehend	9	28	64	22	28	34	33.1%
Querschnitt	9	30	64	24	30	36	45.2%

Geschwindigkeitsüberschreitung

	Σ Gesamt	Σ Vmax StVO <= V-Bewertung		Σ > V-Bewertung	
Kommend	4329	2271	52.5%	391	**9.0%**
Gehend	5843	1788	30.6%	145	**2.5%**
Querschnitt	10172	4059	39.9%	536	**5.3%**

Geschwindigkeitsklassen

	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110
Kommend	0	131	1536	2271	378	11	2	0	0	0	0	0
	0%	3%	35%	52%	9%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Gehend	5	533	3372	1788	132	11	2	0	0	0	0	0
	0%	9%	58%	31%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Querschnitt	5	664	4908	4059	510	22	4	0	0	0	0	0
	0%	7%	48%	40%	5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

Erweiterung Geschwindigkeitskennzahlen [V in km/h]

	V5	V10	V15	V45	V50	V55	V60	V85	V90	V95
Kommend	22	24	26	31	32	33	34	39	40	43
Gehend	19	21	22	27	28	29	30	34	36	38
Querschnitt	20	22	24	29	30	31	31	36	38	41

Längenklassen

	PKW		LKW		LZ	
Kommend	4233	98%	16	0%	80	2%
Gehend	5615	96%	53	1%	175	3%
Querschnitt	9848	97%	69	1%	255	3%

Beschreibungen

Vmax StVO: Zulässige Höchstgeschwindigkeit in km/h
V-Bewertung: Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h

Zeit	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
22.01.2021 09:00	61	0	3	28	26	4	0	0	0	0	0	0	0	4	6.6%
22.01.2021 10:00	91	0	1	44	41	5	0	0	0	0	0	0	0	5	5.5%
22.01.2021 11:00	95	0	7	44	41	3	0	0	0	0	0	0	0	3	3.2%
22.01.2021 12:00	84	0	5	35	43	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1.2%
22.01.2021 13:00	89	0	2	24	56	7	0	0	0	0	0	0	0	7	7.9%
22.01.2021 14:00	96	0	2	32	51	10	1	0	0	0	0	0	0	11	11.5%
22.01.2021 15:00	92	0	4	28	54	6	0	0	0	0	0	0	0	6	6.5%
22.01.2021 16:00	99	0	5	27	55	12	0	0	0	0	0	0	0	12	12.1%
22.01.2021 17:00	88	0	5	33	45	5	0	0	0	0	0	0	0	5	5.7%
22.01.2021 18:00	59	0	2	14	39	4	0	0	0	0	0	0	0	4	6.8%
22.01.2021 19:00	46	0	1	10	31	4	0	0	0	0	0	0	0	4	8.7%
22.01.2021 20:00	26	0	2	11	10	3	0	0	0	0	0	0	0	3	11.5%
22.01.2021 21:00	13	0	0	5	7	1	0	0	0	0	0	0	0	1	7.7%
22.01.2021 22:00	9	0	0	1	5	3	0	0	0	0	0	0	0	3	33.3%
22.01.2021 23:00	5	0	0	1	3	1	0	0	0	0	0	0	0	1	20.0%

[Fr, 22 Jan.]	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
00:00-06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
06:00-09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
15:00-19:00	338	0	16	102	193	27	0	0	0	0	0	0	0	27	8.0%
06:00-22:00	939	0	39	335	499	64	2	0	0	0	0	0	0	66	7.0%
00:00-24:00	953	0	39	337	507	68	2	0	0	0	0	0	0	70	7.3%

Zeile mit den meisten V-Bewertungs-Überschreitungen pro Tag

V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

Zeit	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
23.01.2021 00:00	4	0	1	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
23.01.2021 01:00	4	0	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	1	25.0%
23.01.2021 02:00	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
23.01.2021 03:00	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
23.01.2021 04:00	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
23.01.2021 05:00	2	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
23.01.2021 06:00	3	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2	66.7%
23.01.2021 07:00	11	0	0	3	6	2	0	0	0	0	0	0	0	2	18.2%
23.01.2021 08:00	35	0	0	14	18	3	0	0	0	0	0	0	0	3	8.6%
23.01.2021 09:00	65	0	4	26	31	4	0	0	0	0	0	0	0	4	6.2%
23.01.2021 10:00	72	0	2	32	35	3	0	0	0	0	0	0	0	3	4.2%
23.01.2021 11:00	93	0	5	48	39	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.1%
23.01.2021 12:00	98	0	10	41	42	5	0	0	0	0	0	0	0	5	5.1%
23.01.2021 13:00	85	0	2	27	47	9	0	0	0	0	0	0	0	9	10.6%
23.01.2021 14:00	71	0	1	22	40	8	0	0	0	0	0	0	0	8	11.3%
23.01.2021 15:00	71	0	1	17	43	10	0	0	0	0	0	0	0	10	14.1%
23.01.2021 16:00	67	0	3	25	35	3	1	0	0	0	0	0	0	4	6.0%
23.01.2021 17:00	51	0	1	11	31	8	0	0	0	0	0	0	0	8	15.7%
23.01.2021 18:00	50	0	0	13	32	4	0	1	0	0	0	0	0	5	10.0%
23.01.2021 19:00	49	0	0	11	28	10	0	0	0	0	0	0	0	10	20.4%
23.01.2021 20:00	21	0	0	5	11	4	1	0	0	0	0	0	0	5	23.8%
23.01.2021 21:00	10	0	0	0	7	2	1	0	0	0	0	0	0	3	30.0%
23.01.2021 22:00	4	0	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	1	25.0%
23.01.2021 23:00	6	0	0	1	4	1	0	0	0	0	0	0	0	1	16.7%

[Sa, 23 Jan.]	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
00:00-06:00	13	0	1	0	11	1	0	0	0	0	0	0	0	1	7.7%
06:00-09:00	49	0	0	18	24	7	0	0	0	0	0	0	0	7	14.3%
15:00-19:00	239	0	5	66	141	25	1	1	0	0	0	0	0	27	11.3%
06:00-22:00	852	0	29	296	445	78	3	1	0	0	0	0	0	82	9.6%
00:00-24:00	875	0	30	297	463	81	3	1	0	0	0	0	0	85	9.7%

Zeile mit den meisten V-Bewertungs-Überschreitungen pro Tag

V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

Zeit	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
24.01.2021 00:00	13	0	0	2	7	4	0	0	0	0	0	0	0	4	30.8%
24.01.2021 01:00	4	0	0	0	1	3	0	0	0	0	0	0	0	3	75.0%
24.01.2021 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
24.01.2021 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
24.01.2021 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
24.01.2021 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
24.01.2021 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
24.01.2021 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
24.01.2021 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
24.01.2021 09:00	3	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
24.01.2021 10:00	4	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
24.01.2021 11:00	17	0	0	7	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
24.01.2021 12:00	29	0	1	12	14	2	0	0	0	0	0	0	0	2	6.9%
24.01.2021 13:00	22	0	0	9	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
24.01.2021 14:00	36	0	1	16	14	4	1	0	0	0	0	0	0	5	13.9%
24.01.2021 15:00	34	0	0	13	16	5	0	0	0	0	0	0	0	5	14.7%
24.01.2021 16:00	43	0	0	12	24	7	0	0	0	0	0	0	0	7	16.3%
24.01.2021 17:00	32	0	0	9	15	7	1	0	0	0	0	0	0	8	25.0%
24.01.2021 18:00	44	0	1	14	25	4	0	0	0	0	0	0	0	4	9.1%
24.01.2021 19:00	32	0	0	8	19	4	1	0	0	0	0	0	0	5	15.6%
24.01.2021 20:00	17	0	1	5	7	4	0	0	0	0	0	0	0	4	23.5%
24.01.2021 21:00	6	0	0	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
24.01.2021 22:00	9	0	0	1	5	3	0	0	0	0	0	0	0	3	33.3%
24.01.2021 23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-

[So, 24 Jan.]	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
00:00-06:00	17	0	0	2	8	7	0	0	0	0	0	0	0	7	41.2%
06:00-09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
15:00-19:00	153	0	1	48	80	23	1	0	0	0	0	0	0	24	15.7%
06:00-22:00	319	0	4	112	163	37	3	0	0	0	0	0	0	40	12.5%
00:00-24:00	345	0	4	115	176	47	3	0	0	0	0	0	0	50	14.5%

Zeile mit den meisten V-Bewertungs-Überschreitungen pro Tag

V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

Zeit	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
25.01.2021 00:00	2	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	50.0%
25.01.2021 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
25.01.2021 02:00	2	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
25.01.2021 03:00	2	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	50.0%
25.01.2021 04:00	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
25.01.2021 05:00	11	0	0	5	5	1	0	0	0	0	0	0	0	1	9.1%
25.01.2021 06:00	17	0	0	10	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
25.01.2021 07:00	54	0	2	29	22	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.9%
25.01.2021 08:00	76	0	1	41	31	3	0	0	0	0	0	0	0	3	3.9%
25.01.2021 09:00	57	0	7	22	26	2	0	0	0	0	0	0	0	2	3.5%
25.01.2021 10:00	79	0	3	37	33	6	0	0	0	0	0	0	0	6	7.6%
25.01.2021 11:00	68	0	7	31	29	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.5%
25.01.2021 12:00	72	0	1	28	37	6	0	0	0	0	0	0	0	6	8.3%
25.01.2021 13:00	61	0	0	30	27	4	0	0	0	0	0	0	0	4	6.6%
25.01.2021 14:00	78	0	4	27	40	6	1	0	0	0	0	0	0	7	9.0%
25.01.2021 15:00	97	0	2	41	49	5	0	0	0	0	0	0	0	5	5.2%
25.01.2021 16:00	101	0	5	48	42	6	0	0	0	0	0	0	0	6	5.9%
25.01.2021 17:00	86	0	2	30	51	3	0	0	0	0	0	0	0	3	3.5%
25.01.2021 18:00	56	0	0	17	32	7	0	0	0	0	0	0	0	7	12.5%
25.01.2021 19:00	35	0	0	10	21	4	0	0	0	0	0	0	0	4	11.4%
25.01.2021 20:00	20	0	0	4	14	2	0	0	0	0	0	0	0	2	10.0%
25.01.2021 21:00	6	0	0	0	5	1	0	0	0	0	0	0	0	1	16.7%
25.01.2021 22:00	4	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
25.01.2021 23:00	3	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%

[Mo, 25 Jan.]	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
00:00-06:00	18	0	1	5	9	3	0	0	0	0	0	0	0	3	16.7%
06:00-09:00	147	0	3	80	60	4	0	0	0	0	0	0	0	4	2.7%
15:00-19:00	340	0	9	136	174	21	0	0	0	0	0	0	0	21	6.2%
06:00-22:00	963	0	34	405	466	57	1	0	0	0	0	0	0	58	6.0%
00:00-24:00	988	0	35	413	479	60	1	0	0	0	0	0	0	61	6.2%

Zeile mit den meisten V-Bewertungs-Überschreitungen pro Tag

V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

Zeit	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
26.01.2021 00:00	3	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
26.01.2021 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
26.01.2021 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
26.01.2021 03:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
26.01.2021 04:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
26.01.2021 05:00	3	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
26.01.2021 06:00	3	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
26.01.2021 07:00	24	0	0	9	13	2	0	0	0	0	0	0	0	2	8.3%
26.01.2021 08:00	32	0	1	10	14	7	0	0	0	0	0	0	0	7	21.9%
26.01.2021 09:00	3	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
26.01.2021 10:00	9	0	2	3	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
26.01.2021 11:00	3	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
26.01.2021 12:00	19	0	0	6	12	1	0	0	0	0	0	0	0	1	5.3%
26.01.2021 13:00	24	0	0	8	15	1	0	0	0	0	0	0	0	1	4.2%
26.01.2021 14:00	49	0	1	13	27	8	0	0	0	0	0	0	0	8	16.3%
26.01.2021 15:00	52	0	2	17	26	7	0	0	0	0	0	0	0	7	13.5%
26.01.2021 16:00	60	0	2	23	34	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.7%
26.01.2021 17:00	73	0	0	30	40	3	0	0	0	0	0	0	0	3	4.1%
26.01.2021 18:00	72	0	4	20	37	10	1	0	0	0	0	0	0	11	15.3%
26.01.2021 19:00	27	0	0	7	16	4	0	0	0	0	0	0	0	4	14.8%
26.01.2021 20:00	22	0	0	8	8	6	0	0	0	0	0	0	0	6	27.3%
26.01.2021 21:00	24	0	0	5	14	5	0	0	0	0	0	0	0	5	20.8%
26.01.2021 22:00	6	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
26.01.2021 23:00	4	0	0	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	2	50.0%

[Di, 26 Jan.]	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
00:00-06:00	8	0	0	3	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
06:00-09:00	59	0	1	20	29	9	0	0	0	0	0	0	0	9	15.3%
15:00-19:00	257	0	8	90	137	21	1	0	0	0	0	0	0	22	8.6%
06:00-22:00	496	0	13	161	266	55	1	0	0	0	0	0	0	56	11.3%
00:00-24:00	514	0	13	165	278	57	1	0	0	0	0	0	0	58	11.3%

Zeile mit den meisten V-Bewertungs-Überschreitungen pro Tag

V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

Zeit	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
27.01.2021 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
27.01.2021 01:00	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
27.01.2021 02:00	3	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
27.01.2021 03:00	2	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	50.0%
27.01.2021 04:00	2	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
27.01.2021 05:00	8	0	0	2	5	1	0	0	0	0	0	0	0	1	12.5%
27.01.2021 06:00	15	0	0	4	8	3	0	0	0	0	0	0	0	3	20.0%
27.01.2021 07:00	41	0	0	12	22	7	0	0	0	0	0	0	0	7	17.1%
27.01.2021 08:00	16	0	0	5	9	2	0	0	0	0	0	0	0	2	12.5%
27.01.2021 09:00	5	0	0	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0	1	20.0%
27.01.2021 10:00	13	0	0	3	7	3	0	0	0	0	0	0	0	3	23.1%
27.01.2021 11:00	2	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
27.01.2021 12:00	2	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
27.01.2021 13:00	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
27.01.2021 14:00	6	0	0	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
27.01.2021 15:00	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
27.01.2021 16:00	10	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
27.01.2021 17:00	18	0	0	4	11	3	0	0	0	0	0	0	0	3	16.7%
27.01.2021 18:00	15	0	0	5	9	1	0	0	0	0	0	0	0	1	6.7%
27.01.2021 19:00	8	0	0	3	4	1	0	0	0	0	0	0	0	1	12.5%
27.01.2021 20:00	4	0	0	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	1	25.0%
27.01.2021 21:00	6	0	0	2	3	1	0	0	0	0	0	0	0	1	16.7%
27.01.2021 22:00	3	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	33.3%
27.01.2021 23:00	2	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	50.0%

[Mi, 27 Jan.]	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
00:00-06:00	16	0	0	5	9	2	0	0	0	0	0	0	0	2	12.5%
06:00-09:00	72	0	0	21	39	12	0	0	0	0	0	0	0	12	16.7%
15:00-19:00	44	0	1	9	30	4	0	0	0	0	0	0	0	4	9.1%
06:00-22:00	163	0	1	45	94	23	0	0	0	0	0	0	0	23	14.1%
00:00-24:00	184	0	1	51	105	27	0	0	0	0	0	0	0	27	14.7%

Zeile mit den meisten V-Bewertungs-Überschreitungen pro Tag

V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

Zeit	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
28.01.2021 00:00	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	100.0%
28.01.2021 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
28.01.2021 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
28.01.2021 03:00	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
28.01.2021 04:00	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	100.0%
28.01.2021 05:00	2	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
28.01.2021 06:00	3	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
28.01.2021 07:00	21	0	0	5	15	1	0	0	0	0	0	0	0	1	4.8%
28.01.2021 08:00	23	0	0	8	12	3	0	0	0	0	0	0	0	3	13.0%
28.01.2021 09:00	10	0	0	2	7	1	0	0	0	0	0	0	0	1	10.0%
28.01.2021 10:00	7	0	0	4	2	1	0	0	0	0	0	0	0	1	14.3%
28.01.2021 11:00	15	0	0	4	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
28.01.2021 12:00	19	0	0	5	11	3	0	0	0	0	0	0	0	3	15.8%
28.01.2021 13:00	15	0	0	3	9	3	0	0	0	0	0	0	0	3	20.0%
28.01.2021 14:00	13	0	0	4	8	1	0	0	0	0	0	0	0	1	7.7%
28.01.2021 15:00	19	0	2	7	8	2	0	0	0	0	0	0	0	2	10.5%
28.01.2021 16:00	43	0	2	20	20	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2.3%
28.01.2021 17:00	51	0	1	19	26	5	0	0	0	0	0	0	0	5	9.8%
28.01.2021 18:00	37	0	1	15	18	3	0	0	0	0	0	0	0	3	8.1%
28.01.2021 19:00	18	0	0	3	13	2	0	0	0	0	0	0	0	2	11.1%
28.01.2021 20:00	11	0	0	1	8	2	0	0	0	0	0	0	0	2	18.2%
28.01.2021 21:00	4	0	0	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
28.01.2021 22:00	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
28.01.2021 23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-

[Do, 28 Jan.]	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
00:00-06:00	5	0	0	1	2	2	0	0	0	0	0	0	0	2	40.0%
06:00-09:00	47	0	0	13	30	4	0	0	0	0	0	0	0	4	8.5%
15:00-19:00	151	0	6	61	73	11	0	0	0	0	0	0	0	11	7.3%
06:00-22:00	309	0	6	101	174	28	0	0	0	0	0	0	0	28	9.1%
00:00-24:00	315	0	6	102	177	30	0	0	0	0	0	0	0	30	9.5%

Zeile mit den meisten V-Bewertungs-Überschreitungen pro Tag

V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

Zeit	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
29.01.2021 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
29.01.2021 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
29.01.2021 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
29.01.2021 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
29.01.2021 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
29.01.2021 05:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
29.01.2021 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
29.01.2021 07:00	55	0	0	18	31	4	1	1	0	0	0	0	0	6	10.9%
29.01.2021 08:00	63	0	1	27	32	3	0	0	0	0	0	0	0	3	4.8%
29.01.2021 09:00	36	0	2	10	23	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2.8%

[Fr, 29 Jan.]	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
00:00-06:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
06:00-09:00	118	0	1	45	63	7	1	1	0	0	0	0	0	9	7.6%
15:00-19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
06:00-22:00	154	0	3	55	86	8	1	1	0	0	0	0	0	10	6.5%
00:00-24:00	155	0	3	56	86	8	1	1	0	0	0	0	0	10	6.5%

Zeile mit den meisten V-Bewertungs-Überschreitungen pro Tag

V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

		Σ Gesamt	Σ > Vmax StVO		Σ Vmax StVO <= V-Bewertung		Σ > V-Bewertung		Bewertung
Freitags	16:00 - 17:00	99	67	67.7%	55	55.6%	12	12.1%	Mittel
Freitags	14:00 - 15:00	96	62	64.6%	51	53.1%	11	11.5%	Mittel
Dienstags	18:00 - 19:00	72	48	66.7%	37	51.4%	11	15.3%	Hoch
Samstags	15:00 - 16:00	71	53	74.6%	43	60.6%	10	14.1%	Mittel
Samstags	19:00 - 20:00	49	38	77.6%	28	57.1%	10	20.4%	Höchste
Samstags	13:00 - 14:00	85	56	65.9%	47	55.3%	9	10.6%	Mittel
Samstags	14:00 - 15:00	71	48	67.6%	40	56.3%	8	11.3%	Mittel
Samstags	17:00 - 18:00	51	39	76.5%	31	60.8%	8	15.7%	Hoch
Sonntags	17:00 - 18:00	32	23	71.9%	15	46.9%	8	25.0%	Höchste
Dienstags	14:00 - 15:00	49	35	71.4%	27	55.1%	8	16.3%	Hoch
Freitags	13:00 - 14:00	89	63	70.8%	56	62.9%	7	7.9%	Niedrig
Sonntags	16:00 - 17:00	43	31	72.1%	24	55.8%	7	16.3%	Hoch
Montags	14:00 - 15:00	78	47	60.3%	40	51.3%	7	9.0%	Niedrig
Montags	18:00 - 19:00	56	39	69.6%	32	57.1%	7	12.5%	Mittel
Dienstags	08:00 - 09:00	32	21	65.6%	14	43.8%	7	21.9%	Höchste
Dienstags	15:00 - 16:00	52	33	63.5%	26	50.0%	7	13.5%	Mittel
Mittwochs	07:00 - 08:00	41	29	70.7%	22	53.7%	7	17.1%	Hoch
Freitags	15:00 - 16:00	92	60	65.2%	54	58.7%	6	6.5%	Niedrig
Montags	10:00 - 11:00	79	39	49.4%	33	41.8%	6	7.6%	Niedrig
Montags	12:00 - 13:00	72	43	59.7%	37	51.4%	6	8.3%	Niedrig
Montags	16:00 - 17:00	101	48	47.5%	42	41.6%	6	5.9%	Niedrig
Dienstags	20:00 - 21:00	22	14	63.6%	8	36.4%	6	27.3%	Höchste
Freitags	07:00 - 08:00	55	37	67.3%	31	56.4%	6	10.9%	Mittel
Freitags	09:00 - 10:00	97	54	55.7%	49	50.5%	5	5.2%	Niedrig
Freitags	10:00 - 11:00	91	46	50.5%	41	45.1%	5	5.5%	Niedrig
Freitags	17:00 - 18:00	88	50	56.8%	45	51.1%	5	5.7%	Niedrig
Samstags	12:00 - 13:00	98	47	48.0%	42	42.9%	5	5.1%	Niedrig
Samstags	18:00 - 19:00	50	37	74.0%	32	64.0%	5	10.0%	Mittel
Samstags	20:00 - 21:00	21	16	76.2%	11	52.4%	5	23.8%	Höchste
Sonntags	14:00 - 15:00	36	19	52.8%	14	38.9%	5	13.9%	Mittel
Sonntags	15:00 - 16:00	34	21	61.8%	16	47.1%	5	14.7%	Mittel
Sonntags	19:00 - 20:00	32	24	75.0%	19	59.4%	5	15.6%	Hoch

Vmax StVO *Zulässige Höchstgeschwindigkeit in km/h*
V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

		Σ Gesamt	Σ > Vmax StVO		Σ Vmax StVO <= V-Bewertung		Σ > V-Bewertung		Bewertung
Montags	15:00 - 16:00	97	54	55.7%	49	50.5%	5	5.2%	Niedrig
Dienstags	21:00 - 22:00	24	19	79.2%	14	58.3%	5	20.8%	Höchste
Donnerstags	17:00 - 18:00	51	31	60.8%	26	51.0%	5	9.8%	Niedrig
Freitags	18:00 - 19:00	59	43	72.9%	39	66.1%	4	6.8%	Niedrig
Freitags	19:00 - 20:00	46	35	76.1%	31	67.4%	4	8.7%	Niedrig
Samstags	09:00 - 10:00	65	35	53.8%	31	47.7%	4	6.2%	Niedrig
Samstags	16:00 - 17:00	67	39	58.2%	35	52.2%	4	6.0%	Niedrig
Sonntags	00:00 - 01:00	13	11	84.6%	7	53.8%	4	30.8%	Höchste
Sonntags	18:00 - 19:00	44	29	65.9%	25	56.8%	4	9.1%	Niedrig
Sonntags	20:00 - 21:00	17	11	64.7%	7	41.2%	4	23.5%	Höchste
Montags	13:00 - 14:00	61	31	50.8%	27	44.3%	4	6.6%	Niedrig
Montags	19:00 - 20:00	35	25	71.4%	21	60.0%	4	11.4%	Mittel
Dienstags	19:00 - 20:00	27	20	74.1%	16	59.3%	4	14.8%	Mittel
Freitags	11:00 - 12:00	95	44	46.3%	41	43.2%	3	3.2%	Keine
Freitags	20:00 - 21:00	26	13	50.0%	10	38.5%	3	11.5%	Mittel
Freitags	22:00 - 23:00	9	8	88.9%	5	55.6%	3	33.3%	Höchste
Samstags	08:00 - 09:00	35	21	60.0%	18	51.4%	3	8.6%	Niedrig
Samstags	10:00 - 11:00	72	38	52.8%	35	48.6%	3	4.2%	Keine
Samstags	21:00 - 22:00	10	10	100.0%	7	70.0%	3	30.0%	Höchste
Sonntags	01:00 - 02:00	4	4	100.0%	1	25.0%	3	75.0%	Höchste
Sonntags	22:00 - 23:00	9	8	88.9%	5	55.6%	3	33.3%	Höchste
Montags	08:00 - 09:00	76	34	44.7%	31	40.8%	3	3.9%	Keine
Montags	17:00 - 18:00	86	54	62.8%	51	59.3%	3	3.5%	Keine
Dienstags	17:00 - 18:00	73	43	58.9%	40	54.8%	3	4.1%	Keine
Mittwochs	06:00 - 07:00	15	11	73.3%	8	53.3%	3	20.0%	Höchste
Mittwochs	10:00 - 11:00	13	10	76.9%	7	53.8%	3	23.1%	Höchste
Mittwochs	17:00 - 18:00	18	14	77.8%	11	61.1%	3	16.7%	Hoch
Donnerstags	08:00 - 09:00	23	15	65.2%	12	52.2%	3	13.0%	Mittel
Donnerstags	12:00 - 13:00	19	14	73.7%	11	57.9%	3	15.8%	Hoch
Donnerstags	13:00 - 14:00	15	12	80.0%	9	60.0%	3	20.0%	Höchste
Donnerstags	18:00 - 19:00	37	21	56.8%	18	48.6%	3	8.1%	Niedrig
Freitags	08:00 - 09:00	63	35	55.6%	32	50.8%	3	4.8%	Keine

Vmax StVO *Zulässige Höchstgeschwindigkeit in km/h*
V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

		Σ Gesamt	Σ > Vmax StVO		Σ Vmax StVO <= V-Bewertung		Σ > V-Bewertung		Bewertung
Samstags	07:00 - 08:00	11	8	72.7%	6	54.5%	2	18.2%	Hoch
Sonntags	12:00 - 13:00	29	16	55.2%	14	48.3%	2	6.9%	Niedrig
Montags	09:00 - 10:00	57	28	49.1%	26	45.6%	2	3.5%	Keine
Montags	20:00 - 21:00	20	16	80.0%	14	70.0%	2	10.0%	Mittel
Dienstags	07:00 - 08:00	24	15	62.5%	13	54.2%	2	8.3%	Niedrig
Dienstags	23:00 - 00:00	4	3	75.0%	1	25.0%	2	50.0%	Höchste
Mittwochs	08:00 - 09:00	16	11	68.8%	9	56.3%	2	12.5%	Mittel
Donnerstags	15:00 - 16:00	19	10	52.6%	8	42.1%	2	10.5%	Mittel
Donnerstags	19:00 - 20:00	18	15	83.3%	13	72.2%	2	11.1%	Mittel
Donnerstags	20:00 - 21:00	11	10	90.9%	8	72.7%	2	18.2%	Hoch
Freitags	12:00 - 13:00	84	44	52.4%	43	51.2%	1	1.2%	Keine
Freitags	21:00 - 22:00	13	8	61.5%	7	53.8%	1	7.7%	Niedrig
Freitags	23:00 - 00:00	5	4	80.0%	3	60.0%	1	20.0%	Höchste
Samstags	01:00 - 02:00	4	4	100.0%	3	75.0%	1	25.0%	Höchste
Samstags	11:00 - 12:00	93	40	43.0%	39	41.9%	1	1.1%	Keine
Samstags	22:00 - 23:00	4	4	100.0%	3	75.0%	1	25.0%	Höchste
Samstags	23:00 - 00:00	6	5	83.3%	4	66.7%	1	16.7%	Hoch
Montags	00:00 - 01:00	2	2	100.0%	1	50.0%	1	50.0%	Höchste
Montags	03:00 - 04:00	2	2	100.0%	1	50.0%	1	50.0%	Höchste
Montags	05:00 - 06:00	11	6	54.5%	5	45.5%	1	9.1%	Niedrig
Montags	07:00 - 08:00	54	23	42.6%	22	40.7%	1	1.9%	Keine
Montags	11:00 - 12:00	68	30	44.1%	29	42.6%	1	1.5%	Keine
Montags	21:00 - 22:00	6	6	100.0%	5	83.3%	1	16.7%	Hoch
Dienstags	12:00 - 13:00	19	13	68.4%	12	63.2%	1	5.3%	Niedrig
Dienstags	13:00 - 14:00	24	16	66.7%	15	62.5%	1	4.2%	Keine
Dienstags	16:00 - 17:00	60	35	58.3%	34	56.7%	1	1.7%	Keine
Mittwochs	03:00 - 04:00	2	2	100.0%	1	50.0%	1	50.0%	Höchste
Mittwochs	05:00 - 06:00	8	6	75.0%	5	62.5%	1	12.5%	Mittel
Mittwochs	09:00 - 10:00	5	3	60.0%	2	40.0%	1	20.0%	Höchste
Mittwochs	18:00 - 19:00	15	10	66.7%	9	60.0%	1	6.7%	Niedrig
Mittwochs	19:00 - 20:00	8	5	62.5%	4	50.0%	1	12.5%	Mittel
Mittwochs	20:00 - 21:00	4	3	75.0%	2	50.0%	1	25.0%	Höchste

Vmax StVO *Zulässige Höchstgeschwindigkeit in km/h*
V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

		Σ Gesamt	Σ > Vmax StVO		Σ Vmax StVO <= V-Bewertung		Σ > V-Bewertung		Bewertung
Mittwochs	21:00 - 22:00	6	4	66.7%	3	50.0%	1	16.7%	Hoch
Mittwochs	22:00 - 23:00	3	2	66.7%	1	33.3%	1	33.3%	Höchste
Mittwochs	23:00 - 00:00	2	2	100.0%	1	50.0%	1	50.0%	Höchste
Donnerstags	07:00 - 08:00	21	16	76.2%	15	71.4%	1	4.8%	Keine
Donnerstags	09:00 - 10:00	10	8	80.0%	7	70.0%	1	10.0%	Mittel
Donnerstags	10:00 - 11:00	7	3	42.9%	2	28.6%	1	14.3%	Mittel
Donnerstags	14:00 - 15:00	13	9	69.2%	8	61.5%	1	7.7%	Niedrig
Donnerstags	16:00 - 17:00	43	21	48.8%	20	46.5%	1	2.3%	Keine
Samstags	00:00 - 01:00	4	3	75.0%	3	75.0%	0	0.0%	Keine
Samstags	02:00 - 03:00	1	1	100.0%	1	100.0%	0	0.0%	Keine
Samstags	03:00 - 04:00	1	1	100.0%	1	100.0%	0	0.0%	Keine
Samstags	04:00 - 05:00	1	1	100.0%	1	100.0%	0	0.0%	Keine
Samstags	05:00 - 06:00	2	2	100.0%	2	100.0%	0	0.0%	Keine
Sonntags	09:00 - 10:00	3	1	33.3%	1	33.3%	0	0.0%	Keine
Sonntags	10:00 - 11:00	4	1	25.0%	1	25.0%	0	0.0%	Keine
Sonntags	11:00 - 12:00	17	10	58.8%	10	58.8%	0	0.0%	Keine
Sonntags	13:00 - 14:00	22	13	59.1%	13	59.1%	0	0.0%	Keine
Sonntags	21:00 - 22:00	6	4	66.7%	4	66.7%	0	0.0%	Keine
Montags	02:00 - 03:00	2	2	100.0%	2	100.0%	0	0.0%	Keine
Montags	06:00 - 07:00	17	7	41.2%	7	41.2%	0	0.0%	Keine
Montags	22:00 - 23:00	4	1	25.0%	1	25.0%	0	0.0%	Keine
Montags	23:00 - 00:00	3	3	100.0%	3	100.0%	0	0.0%	Keine
Dienstags	00:00 - 01:00	3	3	100.0%	3	100.0%	0	0.0%	Keine
Dienstags	05:00 - 06:00	3	2	66.7%	2	66.7%	0	0.0%	Keine
Dienstags	06:00 - 07:00	3	2	66.7%	2	66.7%	0	0.0%	Keine
Dienstags	09:00 - 10:00	3	2	66.7%	2	66.7%	0	0.0%	Keine
Dienstags	10:00 - 11:00	9	4	44.4%	4	44.4%	0	0.0%	Keine
Dienstags	11:00 - 12:00	3	2	66.7%	2	66.7%	0	0.0%	Keine
Dienstags	22:00 - 23:00	6	6	100.0%	6	100.0%	0	0.0%	Keine
Mittwochs	01:00 - 02:00	1	1	100.0%	1	100.0%	0	0.0%	Keine
Mittwochs	02:00 - 03:00	3	1	33.3%	1	33.3%	0	0.0%	Keine
Mittwochs	04:00 - 05:00	2	1	50.0%	1	50.0%	0	0.0%	Keine

Vmax StVO *Zulässige Höchstgeschwindigkeit in km/h*
V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

		Σ Gesamt	Σ > Vmax StVO		Σ Vmax StVO <= V-Bewertung		Σ > V-Bewertung		Bewertung
Mittwochs	11:00 - 12:00	2	1	50.0%	1	50.0%	0	0.0%	Keine
Mittwochs	12:00 - 13:00	2	1	50.0%	1	50.0%	0	0.0%	Keine
Mittwochs	13:00 - 14:00	1	1	100.0%	1	100.0%	0	0.0%	Keine
Mittwochs	14:00 - 15:00	6	4	66.7%	4	66.7%	0	0.0%	Keine
Mittwochs	16:00 - 17:00	10	10	100.0%	10	100.0%	0	0.0%	Keine
Donnerstags	03:00 - 04:00	1	1	100.0%	1	100.0%	0	0.0%	Keine
Donnerstags	05:00 - 06:00	2	1	50.0%	1	50.0%	0	0.0%	Keine
Donnerstags	06:00 - 07:00	3	3	100.0%	3	100.0%	0	0.0%	Keine
Donnerstags	11:00 - 12:00	15	11	73.3%	11	73.3%	0	0.0%	Keine
Donnerstags	21:00 - 22:00	4	3	75.0%	3	75.0%	0	0.0%	Keine
Donnerstags	22:00 - 23:00	1	1	100.0%	1	100.0%	0	0.0%	Keine

Vmax StVO *Zulässige Höchstgeschwindigkeit in km/h*
V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

Zeit	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
22.01.2021 09:00	67	0	10	41	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
22.01.2021 10:00	83	0	15	52	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
22.01.2021 11:00	122	0	17	80	24	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0.8%
22.01.2021 12:00	110	0	21	65	23	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0.9%
22.01.2021 13:00	102	0	12	57	32	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.0%
22.01.2021 14:00	66	0	9	37	17	3	0	0	0	0	0	0	0	3	4.5%
22.01.2021 15:00	106	0	12	67	27	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
22.01.2021 16:00	97	0	18	63	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
22.01.2021 17:00	84	1	12	53	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
22.01.2021 18:00	83	0	10	42	24	7	0	0	0	0	0	0	0	7	8.4%
22.01.2021 19:00	46	0	2	22	21	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2.2%
22.01.2021 20:00	27	0	2	11	11	3	0	0	0	0	0	0	0	3	11.1%
22.01.2021 21:00	10	0	0	3	4	3	0	0	0	0	0	0	0	3	30.0%
22.01.2021 22:00	14	0	0	5	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
22.01.2021 23:00	9	0	0	1	6	2	0	0	0	0	0	0	0	2	22.2%

[Fr, 22 Jan.]	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
00:00-06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
06:00-09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
15:00-19:00	370	1	52	225	85	7	0	0	0	0	0	0	0	7	1.9%
06:00-22:00	1003	1	140	593	249	20	0	0	0	0	0	0	0	20	2.0%
00:00-24:00	1026	1	140	599	264	22	0	0	0	0	0	0	0	22	2.1%

Zeile mit den meisten V-Bewertungs-Überschreitungen pro Tag

V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

Zeit	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
23.01.2021 00:00	7	0	1	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0	1	14.3%
23.01.2021 01:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
23.01.2021 02:00	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
23.01.2021 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
23.01.2021 04:00	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
23.01.2021 05:00	3	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
23.01.2021 06:00	6	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
23.01.2021 07:00	11	0	2	4	4	1	0	0	0	0	0	0	0	1	9.1%
23.01.2021 08:00	29	0	1	18	9	1	0	0	0	0	0	0	0	1	3.4%
23.01.2021 09:00	51	0	5	28	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
23.01.2021 10:00	71	0	6	48	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
23.01.2021 11:00	106	2	20	65	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
23.01.2021 12:00	91	0	16	57	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
23.01.2021 13:00	101	0	7	60	33	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.0%
23.01.2021 14:00	75	0	6	51	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
23.01.2021 15:00	74	0	4	47	21	2	0	0	0	0	0	0	0	2	2.7%
23.01.2021 16:00	81	0	6	47	26	2	0	0	0	0	0	0	0	2	2.5%
23.01.2021 17:00	65	0	3	36	24	2	0	0	0	0	0	0	0	2	3.1%
23.01.2021 18:00	58	0	1	26	29	2	0	0	0	0	0	0	0	2	3.4%
23.01.2021 19:00	55	0	2	24	28	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.8%
23.01.2021 20:00	20	0	0	8	11	1	0	0	0	0	0	0	0	1	5.0%
23.01.2021 21:00	8	0	0	2	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
23.01.2021 22:00	11	0	0	5	5	1	0	0	0	0	0	0	0	1	9.1%
23.01.2021 23:00	7	0	0	5	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%

[Sa, 23 Jan.]	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
00:00-06:00	13	0	2	5	5	1	0	0	0	0	0	0	0	1	7.7%
06:00-09:00	46	0	3	22	19	2	0	0	0	0	0	0	0	2	4.3%
15:00-19:00	278	0	14	156	100	8	0	0	0	0	0	0	0	8	2.9%
06:00-22:00	902	2	79	521	287	13	0	0	0	0	0	0	0	13	1.4%
00:00-24:00	933	2	81	536	299	15	0	0	0	0	0	0	0	15	1.6%

Zeile mit den meisten V-Bewertungs-Überschreitungen pro Tag

V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

Zeit	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
24.01.2021 00:00	3	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	33.3%
24.01.2021 01:00	3	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
24.01.2021 02:00	3	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
24.01.2021 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
24.01.2021 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
24.01.2021 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
24.01.2021 06:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
24.01.2021 07:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
24.01.2021 08:00	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
24.01.2021 09:00	10	0	0	8	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
24.01.2021 10:00	10	0	1	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
24.01.2021 11:00	32	0	5	19	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
24.01.2021 12:00	30	0	1	14	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
24.01.2021 13:00	31	0	0	21	9	1	0	0	0	0	0	0	0	1	3.2%
24.01.2021 14:00	50	0	1	34	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
24.01.2021 15:00	48	0	2	30	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
24.01.2021 16:00	43	0	3	27	11	1	0	1	0	0	0	0	0	2	4.7%
24.01.2021 17:00	33	0	1	22	8	2	0	0	0	0	0	0	0	2	6.1%
24.01.2021 18:00	34	0	0	20	13	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2.9%
24.01.2021 19:00	23	0	0	15	7	1	0	0	0	0	0	0	0	1	4.3%
24.01.2021 20:00	22	0	1	13	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
24.01.2021 21:00	7	0	0	6	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	14.3%
24.01.2021 22:00	11	0	0	5	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
24.01.2021 23:00	4	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%

[So, 24 Jan.]	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
00:00-06:00	9	0	1	3	4	1	0	0	0	0	0	0	0	1	11.1%
06:00-09:00	3	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
15:00-19:00	158	0	6	99	48	4	0	1	0	0	0	0	0	5	3.2%
06:00-22:00	376	0	16	240	112	7	0	1	0	0	0	0	0	8	2.1%
00:00-24:00	400	0	17	250	124	8	0	1	0	0	0	0	0	9	2.3%

Zeile mit den meisten V-Bewertungs-Überschreitungen pro Tag

V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

Zeit	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
25.01.2021 00:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
25.01.2021 01:00	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	100.0%
25.01.2021 02:00	2	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
25.01.2021 03:00	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
25.01.2021 04:00	3	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
25.01.2021 05:00	12	0	0	7	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
25.01.2021 06:00	32	0	4	19	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
25.01.2021 07:00	72	0	18	43	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
25.01.2021 08:00	62	0	13	40	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
25.01.2021 09:00	80	1	11	57	9	2	0	0	0	0	0	0	0	2	2.5%
25.01.2021 10:00	74	0	10	51	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
25.01.2021 11:00	84	0	12	49	22	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.2%
25.01.2021 12:00	84	0	13	45	25	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.2%
25.01.2021 13:00	100	0	4	61	35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
25.01.2021 14:00	82	0	4	53	23	2	0	0	0	0	0	0	0	2	2.4%
25.01.2021 15:00	101	0	12	73	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
25.01.2021 16:00	95	0	23	62	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
25.01.2021 17:00	83	0	5	61	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
25.01.2021 18:00	76	0	7	49	19	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.3%
25.01.2021 19:00	31	0	2	16	11	2	0	0	0	0	0	0	0	2	6.5%
25.01.2021 20:00	22	0	0	12	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
25.01.2021 21:00	5	0	0	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
25.01.2021 22:00	9	0	1	4	2	2	0	0	0	0	0	0	0	2	22.2%
25.01.2021 23:00	4	0	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	1	25.0%

[Mo, 25 Jan.]	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
00:00-06:00	20	0	2	9	8	1	0	0	0	0	0	0	0	1	5.0%
06:00-09:00	166	0	35	102	29	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
15:00-19:00	355	0	47	245	62	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0.3%
06:00-22:00	1083	1	138	695	240	9	0	0	0	0	0	0	0	9	0.8%
00:00-24:00	1116	1	141	708	253	13	0	0	0	0	0	0	0	13	1.2%

Zeile mit den meisten V-Bewertungs-Überschreitungen pro Tag

V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

Zeit	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
26.01.2021 00:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
26.01.2021 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
26.01.2021 02:00	3	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
26.01.2021 03:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
26.01.2021 04:00	2	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	50.0%
26.01.2021 05:00	14	0	1	1	9	2	1	0	0	0	0	0	0	3	21.4%
26.01.2021 06:00	30	0	0	8	14	7	1	0	0	0	0	0	0	8	26.7%
26.01.2021 07:00	53	0	3	30	18	2	0	0	0	0	0	0	0	2	3.8%
26.01.2021 08:00	47	0	5	29	12	0	1	0	0	0	0	0	0	1	2.1%
26.01.2021 09:00	13	0	0	5	6	2	0	0	0	0	0	0	0	2	15.4%
26.01.2021 10:00	11	0	0	9	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
26.01.2021 11:00	35	0	3	20	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
26.01.2021 12:00	59	0	4	29	24	2	0	0	0	0	0	0	0	2	3.4%
26.01.2021 13:00	75	0	2	45	27	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.3%
26.01.2021 14:00	80	0	8	45	26	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.3%
26.01.2021 15:00	75	0	7	43	25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
26.01.2021 16:00	86	0	11	44	31	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
26.01.2021 17:00	66	0	10	44	11	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.5%
26.01.2021 18:00	71	0	3	48	19	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1.4%
26.01.2021 19:00	32	0	3	18	10	1	0	0	0	0	0	0	0	1	3.1%
26.01.2021 20:00	20	0	1	11	7	1	0	0	0	0	0	0	0	1	5.0%
26.01.2021 21:00	13	0	0	6	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
26.01.2021 22:00	5	0	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	0	2	40.0%
26.01.2021 23:00	2	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	50.0%

[Di, 26 Jan.]	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
00:00-06:00	21	0	1	5	11	3	1	0	0	0	0	0	0	4	19.0%
06:00-09:00	130	0	8	67	44	9	2	0	0	0	0	0	0	11	8.5%
15:00-19:00	298	0	31	179	86	1	1	0	0	0	0	0	0	2	0.7%
06:00-22:00	766	0	60	434	251	18	3	0	0	0	0	0	0	21	2.7%
00:00-24:00	794	0	62	439	265	24	4	0	0	0	0	0	0	28	3.5%

Zeile mit den meisten V-Bewertungs-Überschreitungen pro Tag

V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

Zeit	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
27.01.2021 00:00	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
27.01.2021 01:00	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	100.0%
27.01.2021 02:00	2	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	50.0%
27.01.2021 03:00	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
27.01.2021 04:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
27.01.2021 05:00	19	0	1	3	10	4	1	0	0	0	0	0	0	5	26.3%
27.01.2021 06:00	33	0	0	12	16	5	0	0	0	0	0	0	0	5	15.2%
27.01.2021 07:00	55	0	3	30	20	1	1	0	0	0	0	0	0	2	3.6%
27.01.2021 08:00	55	1	0	27	24	3	0	0	0	0	0	0	0	3	5.5%
27.01.2021 09:00	26	0	2	12	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
27.01.2021 10:00	21	0	1	13	6	1	0	0	0	0	0	0	0	1	4.8%
27.01.2021 11:00	43	0	1	24	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
27.01.2021 12:00	27	0	3	14	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
27.01.2021 13:00	15	0	2	7	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
27.01.2021 14:00	22	0	0	14	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
27.01.2021 15:00	40	0	2	23	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
27.01.2021 16:00	42	0	2	25	14	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2.4%
27.01.2021 17:00	51	0	2	37	11	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2.0%
27.01.2021 18:00	47	0	3	27	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
27.01.2021 19:00	25	0	1	13	10	0	1	0	0	0	0	0	0	1	4.0%
27.01.2021 20:00	19	0	0	11	6	1	1	0	0	0	0	0	0	2	10.5%
27.01.2021 21:00	13	0	1	8	3	0	1	0	0	0	0	0	0	1	7.7%
27.01.2021 22:00	8	0	0	5	2	1	0	0	0	0	0	0	0	1	12.5%
27.01.2021 23:00	2	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%

[Mi, 27 Jan.]	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
00:00-06:00	25	0	1	4	13	5	2	0	0	0	0	0	0	7	28.0%
06:00-09:00	143	1	3	69	60	9	1	0	0	0	0	0	0	10	7.0%
15:00-19:00	180	0	9	112	57	2	0	0	0	0	0	0	0	2	1.1%
06:00-22:00	534	1	23	297	196	13	4	0	0	0	0	0	0	17	3.2%
00:00-24:00	569	1	24	307	212	19	6	0	0	0	0	0	0	25	4.4%

Zeile mit den meisten V-Bewertungs-Überschreitungen pro Tag

V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

Zeit	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
28.01.2021 00:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
28.01.2021 01:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
28.01.2021 02:00	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
28.01.2021 03:00	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
28.01.2021 04:00	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
28.01.2021 05:00	8	0	1	1	4	1	1	0	0	0	0	0	0	2	25.0%
28.01.2021 06:00	32	0	2	9	14	7	0	0	0	0	0	0	0	7	21.9%
28.01.2021 07:00	40	0	2	23	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
28.01.2021 08:00	59	0	4	31	21	3	0	0	0	0	0	0	0	3	5.1%
28.01.2021 09:00	38	0	1	20	16	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2.6%
28.01.2021 10:00	40	0	1	21	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
28.01.2021 11:00	54	0	2	31	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
28.01.2021 12:00	54	0	3	29	19	3	0	0	0	0	0	0	0	3	5.6%
28.01.2021 13:00	46	0	1	24	20	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2.2%
28.01.2021 14:00	58	0	2	34	21	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.7%
28.01.2021 15:00	61	0	4	31	25	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.6%
28.01.2021 16:00	80	0	10	46	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
28.01.2021 17:00	88	0	9	58	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
28.01.2021 18:00	72	0	4	42	23	3	0	0	0	0	0	0	0	3	4.2%
28.01.2021 19:00	44	0	2	17	25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
28.01.2021 20:00	14	0	0	6	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
28.01.2021 21:00	10	0	0	2	5	3	0	0	0	0	0	0	0	3	30.0%
28.01.2021 22:00	5	0	0	3	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	20.0%
28.01.2021 23:00	3	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%

[Do, 28 Jan.]	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
00:00-06:00	13	0	2	3	6	1	1	0	0	0	0	0	0	2	15.4%
06:00-09:00	131	0	8	63	50	10	0	0	0	0	0	0	0	10	7.6%
15:00-19:00	301	0	27	177	93	4	0	0	0	0	0	0	0	4	1.3%
06:00-22:00	790	0	47	424	296	23	0	0	0	0	0	0	0	23	2.9%
00:00-24:00	811	0	49	430	306	25	1	0	0	0	0	0	0	26	3.2%

Zeile mit den meisten V-Bewertungs-Überschreitungen pro Tag

V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

Zeit	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
29.01.2021 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
29.01.2021 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
29.01.2021 02:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
29.01.2021 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
29.01.2021 04:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
29.01.2021 05:00	8	0	0	2	4	1	0	1	0	0	0	0	0	2	25.0%
29.01.2021 06:00	19	0	0	6	11	2	0	0	0	0	0	0	0	2	10.5%
29.01.2021 07:00	45	0	3	24	16	2	0	0	0	0	0	0	0	2	4.4%
29.01.2021 08:00	62	0	4	45	12	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1.6%
29.01.2021 09:00	58	0	12	24	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%

[Fr, 29 Jan.]	Σ	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110	Σ > V-Bewertung	
00:00-06:00	10	0	0	4	4	1	0	1	0	0	0	0	0	2	20.0%
06:00-09:00	126	0	7	75	39	5	0	0	0	0	0	0	0	5	4.0%
15:00-19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
06:00-22:00	184	0	19	99	61	5	0	0	0	0	0	0	0	5	2.7%
00:00-24:00	194	0	19	103	65	6	0	1	0	0	0	0	0	7	3.6%

Zeile mit den meisten V-Bewertungs-Überschreitungen pro Tag

V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

		Σ Gesamt	Σ > Vmax StVO		Σ Vmax StVO <= V-Bewertung		Σ > V-Bewertung		Bewertung
Dienstags	06:00 - 07:00	30	22	73.3%	14	46.7%	8	26.7%	Höchste
Freitags	18:00 - 19:00	83	31	37.3%	24	28.9%	7	8.4%	Niedrig
Donnerstags	06:00 - 07:00	32	21	65.6%	14	43.8%	7	21.9%	Höchste
Mittwochs	05:00 - 06:00	19	15	78.9%	10	52.6%	5	26.3%	Höchste
Mittwochs	06:00 - 07:00	33	21	63.6%	16	48.5%	5	15.2%	Hoch
Freitags	14:00 - 15:00	66	20	30.3%	17	25.8%	3	4.5%	Keine
Freitags	20:00 - 21:00	27	14	51.9%	11	40.7%	3	11.1%	Mittel
Freitags	21:00 - 22:00	10	7	70.0%	4	40.0%	3	30.0%	Höchste
Dienstags	05:00 - 06:00	14	12	85.7%	9	64.3%	3	21.4%	Höchste
Mittwochs	08:00 - 09:00	55	27	49.1%	24	43.6%	3	5.5%	Niedrig
Donnerstags	08:00 - 09:00	59	24	40.7%	21	35.6%	3	5.1%	Niedrig
Donnerstags	12:00 - 13:00	54	22	40.7%	19	35.2%	3	5.6%	Niedrig
Donnerstags	18:00 - 19:00	72	26	36.1%	23	31.9%	3	4.2%	Keine
Donnerstags	21:00 - 22:00	10	8	80.0%	5	50.0%	3	30.0%	Höchste
Freitags	23:00 - 00:00	9	8	88.9%	6	66.7%	2	22.2%	Höchste
Samstags	15:00 - 16:00	74	23	31.1%	21	28.4%	2	2.7%	Keine
Samstags	16:00 - 17:00	81	28	34.6%	26	32.1%	2	2.5%	Keine
Samstags	17:00 - 18:00	65	26	40.0%	24	36.9%	2	3.1%	Keine
Samstags	18:00 - 19:00	58	31	53.4%	29	50.0%	2	3.4%	Keine
Sonntags	16:00 - 17:00	43	13	30.2%	11	25.6%	2	4.7%	Keine
Sonntags	17:00 - 18:00	33	10	30.3%	8	24.2%	2	6.1%	Niedrig
Montags	09:00 - 10:00	80	11	13.8%	9	11.3%	2	2.5%	Keine
Montags	14:00 - 15:00	82	25	30.5%	23	28.0%	2	2.4%	Keine
Montags	19:00 - 20:00	31	13	41.9%	11	35.5%	2	6.5%	Niedrig
Montags	22:00 - 23:00	9	4	44.4%	2	22.2%	2	22.2%	Höchste
Dienstags	07:00 - 08:00	53	20	37.7%	18	34.0%	2	3.8%	Keine
Dienstags	09:00 - 10:00	13	8	61.5%	6	46.2%	2	15.4%	Hoch
Dienstags	12:00 - 13:00	59	26	44.1%	24	40.7%	2	3.4%	Keine
Dienstags	22:00 - 23:00	5	5	100.0%	3	60.0%	2	40.0%	Höchste
Mittwochs	07:00 - 08:00	55	22	40.0%	20	36.4%	2	3.6%	Keine
Mittwochs	20:00 - 21:00	19	8	42.1%	6	31.6%	2	10.5%	Mittel
Donnerstags	05:00 - 06:00	8	6	75.0%	4	50.0%	2	25.0%	Höchste

Vmax StVO *Zulässige Höchstgeschwindigkeit in km/h*
V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

		Σ Gesamt	Σ > Vmax StVO		Σ Vmax StVO <= V-Bewertung		Σ > V-Bewertung		Bewertung
Freitags	05:00 - 06:00	8	6	75.0%	4	50.0%	2	25.0%	Höchste
Freitags	06:00 - 07:00	19	13	68.4%	11	57.9%	2	10.5%	Mittel
Freitags	07:00 - 08:00	45	18	40.0%	16	35.6%	2	4.4%	Keine
Freitags	11:00 - 12:00	122	25	20.5%	24	19.7%	1	0.8%	Keine
Freitags	12:00 - 13:00	110	24	21.8%	23	20.9%	1	0.9%	Keine
Freitags	13:00 - 14:00	102	33	32.4%	32	31.4%	1	1.0%	Keine
Freitags	19:00 - 20:00	46	22	47.8%	21	45.7%	1	2.2%	Keine
Samstags	00:00 - 01:00	7	3	42.9%	2	28.6%	1	14.3%	Mittel
Samstags	07:00 - 08:00	11	5	45.5%	4	36.4%	1	9.1%	Niedrig
Samstags	08:00 - 09:00	29	10	34.5%	9	31.0%	1	3.4%	Keine
Samstags	13:00 - 14:00	101	34	33.7%	33	32.7%	1	1.0%	Keine
Samstags	19:00 - 20:00	55	29	52.7%	28	50.9%	1	1.8%	Keine
Samstags	20:00 - 21:00	20	12	60.0%	11	55.0%	1	5.0%	Niedrig
Samstags	22:00 - 23:00	11	6	54.5%	5	45.5%	1	9.1%	Niedrig
Sonntags	00:00 - 01:00	3	2	66.7%	1	33.3%	1	33.3%	Höchste
Sonntags	13:00 - 14:00	31	10	32.3%	9	29.0%	1	3.2%	Keine
Sonntags	18:00 - 19:00	34	14	41.2%	13	38.2%	1	2.9%	Keine
Sonntags	19:00 - 20:00	23	8	34.8%	7	30.4%	1	4.3%	Keine
Montags	11:00 - 12:00	84	23	27.4%	22	26.2%	1	1.2%	Keine
Montags	12:00 - 13:00	84	26	31.0%	25	29.8%	1	1.2%	Keine
Montags	18:00 - 19:00	76	20	26.3%	19	25.0%	1	1.3%	Keine
Montags	23:00 - 00:00	4	4	100.0%	3	75.0%	1	25.0%	Höchste
Dienstags	08:00 - 09:00	47	13	27.7%	12	25.5%	1	2.1%	Keine
Dienstags	13:00 - 14:00	75	28	37.3%	27	36.0%	1	1.3%	Keine
Dienstags	14:00 - 15:00	80	27	33.8%	26	32.5%	1	1.3%	Keine
Dienstags	17:00 - 18:00	66	12	18.2%	11	16.7%	1	1.5%	Keine
Dienstags	18:00 - 19:00	71	20	28.2%	19	26.8%	1	1.4%	Keine
Dienstags	19:00 - 20:00	32	11	34.4%	10	31.3%	1	3.1%	Keine
Dienstags	20:00 - 21:00	20	8	40.0%	7	35.0%	1	5.0%	Niedrig
Mittwochs	02:00 - 03:00	2	2	100.0%	1	50.0%	1	50.0%	Höchste
Mittwochs	10:00 - 11:00	21	7	33.3%	6	28.6%	1	4.8%	Keine
Mittwochs	16:00 - 17:00	42	15	35.7%	14	33.3%	1	2.4%	Keine

Vmax StVO *Zulässige Höchstgeschwindigkeit in km/h*
V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

		Σ Gesamt	Σ > Vmax StVO		Σ Vmax StVO <= V-Bewertung		Σ > V-Bewertung		Bewertung
Mittwochs	17:00 - 18:00	51	12	23.5%	11	21.6%	1	2.0%	Keine
Mittwochs	19:00 - 20:00	25	11	44.0%	10	40.0%	1	4.0%	Keine
Mittwochs	21:00 - 22:00	13	4	30.8%	3	23.1%	1	7.7%	Niedrig
Mittwochs	22:00 - 23:00	8	3	37.5%	2	25.0%	1	12.5%	Mittel
Donnerstags	09:00 - 10:00	38	17	44.7%	16	42.1%	1	2.6%	Keine
Donnerstags	13:00 - 14:00	46	21	45.7%	20	43.5%	1	2.2%	Keine
Donnerstags	14:00 - 15:00	58	22	37.9%	21	36.2%	1	1.7%	Keine
Donnerstags	15:00 - 16:00	61	26	42.6%	25	41.0%	1	1.6%	Keine
Donnerstags	22:00 - 23:00	5	2	40.0%	1	20.0%	1	20.0%	Höchste
Freitags	08:00 - 09:00	62	13	21.0%	12	19.4%	1	1.6%	Keine
Freitags	09:00 - 10:00	125	38	30.4%	38	30.4%	0	0.0%	Keine
Freitags	10:00 - 11:00	83	16	19.3%	16	19.3%	0	0.0%	Keine
Freitags	15:00 - 16:00	106	27	25.5%	27	25.5%	0	0.0%	Keine
Freitags	16:00 - 17:00	97	16	16.5%	16	16.5%	0	0.0%	Keine
Freitags	17:00 - 18:00	84	18	21.4%	18	21.4%	0	0.0%	Keine
Freitags	22:00 - 23:00	14	9	64.3%	9	64.3%	0	0.0%	Keine
Samstags	02:00 - 03:00	1	1	100.0%	1	100.0%	0	0.0%	Keine
Samstags	04:00 - 05:00	1	1	100.0%	1	100.0%	0	0.0%	Keine
Samstags	05:00 - 06:00	3	1	33.3%	1	33.3%	0	0.0%	Keine
Samstags	06:00 - 07:00	6	6	100.0%	6	100.0%	0	0.0%	Keine
Samstags	09:00 - 10:00	51	18	35.3%	18	35.3%	0	0.0%	Keine
Samstags	10:00 - 11:00	71	17	23.9%	17	23.9%	0	0.0%	Keine
Samstags	11:00 - 12:00	106	19	17.9%	19	17.9%	0	0.0%	Keine
Samstags	12:00 - 13:00	91	18	19.8%	18	19.8%	0	0.0%	Keine
Samstags	14:00 - 15:00	75	18	24.0%	18	24.0%	0	0.0%	Keine
Samstags	21:00 - 22:00	8	6	75.0%	6	75.0%	0	0.0%	Keine
Samstags	23:00 - 00:00	7	2	28.6%	2	28.6%	0	0.0%	Keine
Sonntags	01:00 - 02:00	3	2	66.7%	2	66.7%	0	0.0%	Keine
Sonntags	02:00 - 03:00	3	1	33.3%	1	33.3%	0	0.0%	Keine
Sonntags	09:00 - 10:00	10	2	20.0%	2	20.0%	0	0.0%	Keine
Sonntags	11:00 - 12:00	32	8	25.0%	8	25.0%	0	0.0%	Keine
Sonntags	12:00 - 13:00	30	15	50.0%	15	50.0%	0	0.0%	Keine

Vmax StVO *Zulässige Höchstgeschwindigkeit in km/h*
V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

		Σ Gesamt	Σ > Vmax StVO		Σ Vmax StVO <= V-Bewertung		Σ > V-Bewertung		Bewertung
Sonntags	14:00 - 15:00	50	15	30.0%	15	30.0%	0	0.0%	Keine
Sonntags	15:00 - 16:00	48	16	33.3%	16	33.3%	0	0.0%	Keine
Sonntags	20:00 - 21:00	22	8	36.4%	8	36.4%	0	0.0%	Keine
Sonntags	22:00 - 23:00	11	6	54.5%	6	54.5%	0	0.0%	Keine
Sonntags	23:00 - 00:00	4	2	50.0%	2	50.0%	0	0.0%	Keine
Montags	02:00 - 03:00	2	2	100.0%	2	100.0%	0	0.0%	Keine
Montags	03:00 - 04:00	1	1	100.0%	1	100.0%	0	0.0%	Keine
Montags	05:00 - 06:00	12	5	41.7%	5	41.7%	0	0.0%	Keine
Montags	06:00 - 07:00	32	9	28.1%	9	28.1%	0	0.0%	Keine
Montags	07:00 - 08:00	72	11	15.3%	11	15.3%	0	0.0%	Keine
Montags	08:00 - 09:00	62	9	14.5%	9	14.5%	0	0.0%	Keine
Montags	10:00 - 11:00	74	13	17.6%	13	17.6%	0	0.0%	Keine
Montags	13:00 - 14:00	100	35	35.0%	35	35.0%	0	0.0%	Keine
Montags	15:00 - 16:00	101	16	15.8%	16	15.8%	0	0.0%	Keine
Montags	16:00 - 17:00	95	10	10.5%	10	10.5%	0	0.0%	Keine
Montags	17:00 - 18:00	83	17	20.5%	17	20.5%	0	0.0%	Keine
Montags	20:00 - 21:00	22	10	45.5%	10	45.5%	0	0.0%	Keine
Montags	21:00 - 22:00	5	1	20.0%	1	20.0%	0	0.0%	Keine
Dienstags	02:00 - 03:00	3	2	66.7%	2	66.7%	0	0.0%	Keine
Dienstags	10:00 - 11:00	11	2	18.2%	2	18.2%	0	0.0%	Keine
Dienstags	11:00 - 12:00	35	12	34.3%	12	34.3%	0	0.0%	Keine
Dienstags	15:00 - 16:00	75	25	33.3%	25	33.3%	0	0.0%	Keine
Dienstags	16:00 - 17:00	86	31	36.0%	31	36.0%	0	0.0%	Keine
Dienstags	21:00 - 22:00	13	7	53.8%	7	53.8%	0	0.0%	Keine
Mittwochs	00:00 - 01:00	1	1	100.0%	1	100.0%	0	0.0%	Keine
Mittwochs	03:00 - 04:00	1	1	100.0%	1	100.0%	0	0.0%	Keine
Mittwochs	09:00 - 10:00	26	12	46.2%	12	46.2%	0	0.0%	Keine
Mittwochs	11:00 - 12:00	43	18	41.9%	18	41.9%	0	0.0%	Keine
Mittwochs	12:00 - 13:00	27	10	37.0%	10	37.0%	0	0.0%	Keine
Mittwochs	13:00 - 14:00	15	6	40.0%	6	40.0%	0	0.0%	Keine
Mittwochs	14:00 - 15:00	22	8	36.4%	8	36.4%	0	0.0%	Keine
Mittwochs	15:00 - 16:00	40	15	37.5%	15	37.5%	0	0.0%	Keine

Vmax StVO *Zulässige Höchstgeschwindigkeit in km/h*
V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

		Σ Gesamt	Σ > Vmax StVO		Σ Vmax StVO <= V-Bewertung		Σ > V-Bewertung		Bewertung
Mittwochs	18:00 - 19:00	47	17	36.2%	17	36.2%	0	0.0%	Keine
Mittwochs	23:00 - 00:00	2	1	50.0%	1	50.0%	0	0.0%	Keine
Donnerstags	03:00 - 04:00	1	1	100.0%	1	100.0%	0	0.0%	Keine
Donnerstags	04:00 - 05:00	1	1	100.0%	1	100.0%	0	0.0%	Keine
Donnerstags	07:00 - 08:00	40	15	37.5%	15	37.5%	0	0.0%	Keine
Donnerstags	10:00 - 11:00	40	18	45.0%	18	45.0%	0	0.0%	Keine
Donnerstags	11:00 - 12:00	54	21	38.9%	21	38.9%	0	0.0%	Keine
Donnerstags	16:00 - 17:00	80	24	30.0%	24	30.0%	0	0.0%	Keine
Donnerstags	17:00 - 18:00	88	21	23.9%	21	23.9%	0	0.0%	Keine
Donnerstags	19:00 - 20:00	44	25	56.8%	25	56.8%	0	0.0%	Keine
Donnerstags	20:00 - 21:00	14	8	57.1%	8	57.1%	0	0.0%	Keine
Donnerstags	23:00 - 00:00	3	3	100.0%	3	100.0%	0	0.0%	Keine

Vmax StVO *Zulässige Höchstgeschwindigkeit in km/h*
V-Bewertung *Zulässige Höchstgeschwindigkeit + V-Toleranz in km/h*

Übersicht

Meßort/Kommentar: Vürfels ggü. 11
Meßzeitraum: 07.11.2019 10:20 - 14.11.2019 06:25

	==> ges	PKW	LKW	LZ	<== ges	PKW	LKW	LZ	<=> ges	PKW	LKW	LZ
Anzahl abs.	9011	8753	196	62	6406	6245	131	30	15417	14998	327	92
Anteil in %	100,0	97,1	2,2	0,7	100,0	97,5	2,0	0,5	100,0	97,3	2,1	0,6
V15	21,7	21,8	21,3	20,4	21,3	21,3	20,4	19,9	21,5	21,6	20,9	20,2
V50	27,4	27,5	27,0	27,5	26,8	26,8	26,5	27,4	27,2	27,2	26,8	27,5
V85	33,6	33,5	34,4	36,4	32,6	32,6	33,5	35,5	33,0	33,0	34,0	35,9
Vmax	62,0	62,0	56,0	54,0	54,0	54,0	51,0	45,0	62,0	62,0	56,0	54,0
Fz/Tag real	1632	1577	42	13	1341	1299	35	7	2973	2876	77	20
Fz/Tag berechnet	1456	1446	10	0	623	616	4	4	2079	2062	14	4
Anzahl 6 - 22	1556	1505	40	11	1284	1244	34	6	2840	2749	74	17
Anzahl 22 - 6	55	51	2	2	35	33	1	1	90	84	3	3
Durchschn. / h	55	53	1	0	39	38	1	0	94	91	2	1
Maximum / h	147	144	7	5	117	114	7	4	260	254	13	8
Datum des Max	11.11.	11.11.	08.11.	11.11.	13.11.	13.11.	08.11.	11.11.	11.11.	11.11.	08.11.	11.11.
Uhrzeit des Max	15:00	15:00	16:00	11:00	06:00	06:00	08:00	12:00	15:00	15:00	16:00	12:00

Geschwindigkeitsverteilung

Meßort/Kommentar: Vürfels ggü. 11
Meßzeitraum: 07.11.2019 10:20 - 14.11.2019 06:25

Klasse [km/h]	==> PKW	LKW	LZ	<== PKW	LKW	LZ
< 16	32	0	3	7	0	0
16 - 20	245	8	2	153	6	3
21 - 25	1381	32	9	1164	28	4
26 - 30	3049	72	19	2373	45	9
31 - 35	2618	49	15	1759	31	6
36 - 40	1069	20	7	603	15	7
41 - 45	280	9	2	146	5	1
46 - 50	66	4	3	37	0	0
51 - 55	10	1	2	3	1	0
56 - 60	2	1	0	0	0	0
61 - 65	1	0	0	0	0	0
66 - 70	0	0	0	0	0	0
71 - 75	0	0	0	0	0	0
76 - 80	0	0	0	0	0	0
81 - 85	0	0	0	0	0	0
86 - 90	0	0	0	0	0	0
91 - 95	0	0	0	0	0	0
96 - 100	0	0	0	0	0	0
101 - 105	0	0	0	0	0	0
106 - 110	0	0	0	0	0	0
111 - 115	0	0	0	0	0	0
116 - 120	0	0	0	0	0	0
121 - 125	0	0	0	0	0	0
126 - 130	0	0	0	0	0	0
131 - 135	0	0	0	0	0	0
136 - 140	0	0	0	0	0	0
141 - 145	0	0	0	0	0	0
146 - 150	0	0	0	0	0	0
> 150	0	0	0	0	0	0

Ö 22

Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister
Federführender Fachbereich
Verkehrsflächen

Beschlussvorlage

Drucksachen-Nr. 0310/2026
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	30.06.2026	Beratung
Hauptausschuss	08.07.2026	Beratung
Rat der Stadt Bergisch Gladbach	14.07.2026	Entscheidung

Tagesordnungspunkt

Änderung Zuständigkeitsordnung bzegl. § 125 BauGB

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Bergisch Gladbach beschließt die beigefügte Änderung des § 19 der Zuständigkeitsordnung der Stadt Bergisch Gladbach über die Verteilung von Entscheidungsbefugnissen des Rates auf die Ratsausschüsse und die Bürgermeisterin/den Bürgermeister.

Personelle Auswirkungen:

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

Weitere notwendige Erläuterungen:
Die Herstellung von Erschließungsanlagen außerhalb des Geltungsbereichs eines Bebauungsplans setzt nach § 125 Abs. 2 BauGB voraus, dass die Anlagen den planungsrechtlichen Grundsätzen des § 1 Abs. 4-7 BauGB entsprechen. Die daraus resultierende planungsrechtliche Abwägung wurde bisher formlos durch die Verwaltung durchgeführt. Das VG Köln hat jedoch darauf hingewiesen, dass sie grundsätzlich dem Rat obliegt und es sich nicht um ein einfaches Geschäft der laufenden Verwaltung handelt. Der Rat kann sie im Rahmen der Zuständigkeitsordnung auf einen Ausschuss oder den Bürgermeister delegieren. Dies ist in Bergisch Gladbach bisher nicht erfolgt. Die wirksame Abwägung ist Voraussetzung für die Erhebung von Erschließungsbeiträgen. Im Interesse eines zügigen Verfahrens sollte daher die Abwägungsentscheidung auf den Bürgermeister übertragen werden.

Sachdarstellung/Begründung:

Nach § 125 Abs. 2 BauGB dürfen Erschließungsanlagen außerhalb des Geltungsbereichs eines Bebauungsplans nur hergestellt werden, wenn sie den in § 1 Abs. 4 bis 7 BauGB bezeichneten (planungsrechtlichen) Anforderungen entsprechen. Anderenfalls liegen die Voraussetzungen für eine Beitragserhebung nicht vor. Die entsprechende Abwägungsentscheidung wurde bisher formlos durch die Verwaltung getroffen.

Im Rahmen eines Verfahrens zum Erschließungsbeitragsrecht hat jedoch das Verwaltungsgericht Köln darauf hingewiesen, dass die Zuständigkeit dafür grundsätzlich beim Rat liegt.

Es handelt sich nach Auffassung des Gerichts unter Verweis auf höchstrichterliche Rechtsprechung nicht um ein einfaches Geschäft der laufenden Verwaltung und gilt daher nicht als gem. § 11 Abs. 1 der Hauptsatzung auf den Bürgermeister übertragen. Die Abwägungsentscheidung kann auf einen Ausschuss oder den Bürgermeister delegiert werden. Allerdings muss die Delegierung über die Zuständigkeitsordnung erfolgen. Dies ist bisher nicht der Fall.

Die Abwägung jeweils dem Rat zur Entscheidung vorzulegen, würde das Verfahren zur Herstellung der Anlagen und zur Erhebung von Erschließungsbeiträgen wesentlich umständlicher und langwieriger machen und den Rat zusätzlich belasten.

Die Verwaltung schlägt dem Rat daher vor, die Zuständigkeitsordnung entsprechend dem beigefügten Entwurf in § 19 Abs. 1 um Punkt 15. dahingehend zu ergänzen, dass Abwägungen nach § 125 Abs. 2 BauGB durch den Bürgermeister entschieden werden.

§ 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

1. die Aufnahme von Krediten,
2. die Stundung, Niederschlagung und den Erlass von Geldforderungen,
3. die Durchführung von baulichen Unterhaltungsmaßnahmen und Umbauten an städtischen Liegenschaften im Rahmen der bereitgestellten Haushaltsmittel,
4. die Inanspruchnahme von Grundstücken für nichtstädtische Zwecke,
5. die Verteilung der im Haushaltsplan bereitgestellten Mittel an die entsprechenden Vereine, Verbände, Organisationen oder sonstigen Berechtigten,
6. die vorläufige Unterschutzstellung nach § 4 Abs. 1 Denkmalschutzgesetz,
7. die Zurückstellung von Baugesuchen nach § 15 BauGB,
8. die Zulässigkeit von Vorhaben in Bereichen, in denen ein Beschluss zur Aufstellung eines Bebauungsplanes besteht, sofern es sich um Vorhaben von städtebaulicher Bedeutung handelt,
9. die Belegung von städtischen und Sozialwohnungen,
10. Angelegenheiten der Beamtenversorgung nach § 57 Abs. 3 LBeamtVG NRW,
11. über die Gründe für die Ablehnung von ehrenamtlichen Tätigkeiten und Ehrenämtern,
12. den Erlass, die Anordnung und Aufhebung von Viehseuchen-Verordnungen,
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),
15. **die Abwägung im Rahmen des § 125 Abs. 2 BauGB bei der Herstellung von Erschließungsanlagen außerhalb des Geltungsbereichs eines Bebauungsplans.**

Ö 23

Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister
Federführender Fachbereich
Verkehrsflächen

Beschlussvorlage

Drucksachen-Nr. 0311/2026
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	30.06.2026	Beratung
Rat der Stadt Bergisch Gladbach	14.07.2026	Entscheidung

Tagesordnungspunkt

BauGB III Nachtragssatzung

Beschlussvorschlag:

Der Rat beschließt die III. Nachtragssatzung zur Satzung über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen in der Stadt Bergisch Gladbach (EBS) in der beigefügten Fassung.

Kurzzusammenfassung:

Kurzbegründung:

(…)

Risikobewertung:

(…)

Auswirkungsübersicht Klimarelevanz:

keine Klimarelevanz:	positive Klimarelevanz:	negative Klimarelevanz:
x		

Weitere notwendige Erläuterungen:

(…)

Finanzielle Auswirkungen:

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

Weitere notwendige Erläuterungen:

(…)

Personelle Auswirkungen:

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

Weitere notwendige Erläuterungen:

(…)

Sachdarstellung/Begründung:

Das Verwaltungsgericht Köln hat im Rahmen einer mündlichen Verhandlung darauf hingewiesen, dass die Regelung zum Verteilungsmaßstab in § 6 B Abs. 2 der Satzung über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen in der Stadt Bergisch Gladbach (EBS) bei der Ermittlung des sog. Nutzungsfaktors für Grundstücke im Geltungsbereich eines Bebauungsplans von „Vollgeschossen“ spricht, in Abs. 6 dagegen für Grundstücke im unbeplanten Innenbereich von „Geschossen“. Die beiden Begriffe wurden seitens der Verwaltung in diesem Kontext bisher als synonym angesehen und folglich auch im unbeplanten Innenbereich auf die Zahl der Vollgeschosse abgestellt. Das VG hat aber unter Verweis auf höchstrichterliche Rechtsprechung darauf hingewiesen, dass beide Begriffe in der BauO nicht identisch sind und daher laut der Satzungsformulierung bei Grundstücken im unbeplanten Innenbereich nicht die Zahl der Vollgeschosse maßgeblich ist, sondern die Zahl der „einfachen“ Geschosse. Da dies weder gewollt noch sachlich gerechtfertigt ist, sollte die EBS entsprechend geändert werden.

Darüber hinaus ist in § 5 Abs. 2 sowie in § 7 Satz 2 noch der nicht mehr existierende *Tiefbau- und Verkehrsausschuss* als beschlussfassendes Gremium genannt. Dies sollte entsprechend der heutigen Benennung und Zuständigkeit in *Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen* geändert werden.

Die Verwaltung empfiehlt zu diesem Zweck den Erlass der III. Nachtragssatzung in der beigefügten Fassung.

III. Nachtragssatzung zur Satzung über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen in der Stadt Bergisch Gladbach (EBS) vom 25.07.1988

Aufgrund des § 132 des Baugesetzbuches (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 03.11.2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 22.12.2025 (BGBl. 2025 I Nr. 348), in Verbindung mit § 7 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV. NRW. S. 646), zuletzt geändert durch Gesetz vom 10. Juli 2025 (GV. NRW S. 618), hat der Rat der Stadt Bergisch Gladbach in seiner Sitzung am 14.07.2026 folgende Satzung beschlossen:

§ 1

§ 6 B Abs. 6 EBS wird wie folgt neu gefasst:

In unbeplanten Gebieten und Gebieten, für die ein Bebauungsplan weder die Geschosszahl noch Grundflächen- und Baumassenzahl festsetzt, ist

a) bei bebauten Grundstücken die Zahl der tatsächlich vorhandenen,

b) bei unbebauten, aber bebaubaren Grundstücken die Zahl der auf den bebauten Grundstücken des Abrechnungsgebietes überwiegend vorhandenen

Vollgeschosse maßgebend.

§ 2

In § 5 Abs. 2 und § 7 Satz 2 EBS werde die Worte „Tiefbau- und Verkehrsausschuss“ durch „Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen“ ersetzt.

§ 3

Die III. Nachtragssatzung tritt am Tag nach ihrer Bekanntmachung in Kraft.

Ö 24

Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister
Federführender Fachbereich
Verkehrsflächen

Beschlussvorlage

Drucksachen-Nr. 0312/2026
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	30.06.2026	Beratung
Rat der Stadt Bergisch Gladbach	14.07.2026	Entscheidung

Tagesordnungspunkt

KAG IV Nachtragssatzung

Beschlussvorschlag:

Der Rat beschließt die IV. Nachtragssatzung zur Satzung über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 KAG für straßenbauliche Maßnahmen in der Stadt Bergisch Gladbach (KAGS) in der beigefügten Fassung.

Kurzzusammenfassung:

Kurzbegründung:

(…)

Risikobewertung:

(…)

Auswirkungsübersicht Klimarelevanz:

keine Klimarelevanz: x	positive Klimarelevanz:	negative Klimarelevanz:

Weitere notwendige Erläuterungen:

(…)

Finanzielle Auswirkungen:

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

Weitere notwendige Erläuterungen:

(…)

Personelle Auswirkungen:

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

Weitere notwendige Erläuterungen:

(…)

Sachdarstellung/Begründung:

Das Verwaltungsgericht Köln hat im Rahmen einer mündlichen Verhandlung darauf hingewiesen, dass die Regelung zum Verteilungsmaßstab in § 6 B Abs. 2 der städtischen Satzung über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen (EBS) bei der Ermittlung des sog. Nutzungsfaktors für Grundstücke im Geltungsbereich eines Bebauungsplans von „Vollgeschossen“ spricht, in Abs. 6 dagegen für Grundstücke im unbeplanten Innenbereich von „Geschossen“. Die beiden Begriffe wurden seitens der Verwaltung in diesem Kontext bisher als synonym angesehen und folglich auch im unbeplanten Innenbereich auf die Zahl der Vollgeschosse abgestellt.

Die städtische Satzung über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 KAG für straßenbauliche Maßnahmen in der Stadt Bergisch Gladbach (KAGS) verwendet bisher in § 4 Abs. 4 und 8 eine gleichlautende Regelung.

Das VG hat unter Verweis auf höchstrichterliche Rechtsprechung darauf hingewiesen, dass beide Begriffe in der BauO nicht identisch sind. Daher ist nach der Satzungsformulierung bei Grundstücken im unbeplanten Innenbereich nicht die Zahl der Vollgeschosse maßgeblich, sondern die Zahl der „einfachen“ Geschosse. Dies ist weder gewollt noch sachlich gerechtfertigt. Daher sollte die KAGS entsprechend geändert werden.

Darüber hinaus sind derzeit in § 2 Abs. 4 noch der nicht mehr existierende Bau-, Verkehrs- und Werksausschuß sowie in § 7 Satz 2 der ebenfalls nicht mehr existierende *Tiefbau- und Verkehrsausschuß* als beschlussfassende Gremien genannt. Dies sollte entsprechend der heutigen Benennung und Zuständigkeit in *Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen* geändert werden.

Die Verwaltung empfiehlt zu diesem Zweck den Erlass der IV. Nachtragssatzung in der beigefügten Fassung.

IV. Nachtragssatzung zur Satzung über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 KAG für straßenbauliche Maßnahmen in der Stadt Bergisch Gladbach (KAGS)

Aufgrund des § 7 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV. NRW. S. 646), zuletzt geändert durch Gesetz vom 10. Juli 2025 (GV. NRW S. 618) und des § 8 Kommunalabgabengesetz (KAG) vom 21.10.1969 (GV NW S. 712), zuletzt geändert durch Gesetz vom 05.03.2024 (GV. NRW. S. 155), hat der Rat der Stadt Bergisch Gladbach in seiner Sitzung am 14.07.2026 folgende Satzung beschlossen:

§ 1

§ 4 Abs. 8 KAGS wird wie folgt neu gefasst:

In unbeplanten Gebieten und Gebieten, für die ein Bebauungsplan weder die Geschoßzahl noch Grundflächen- und Baumassenzahl festsetzt, ist

a) bei bebauten Grundstücken die Zahl der tatsächlich vorhandenen,

b) bei unbebauten, aber bebaubaren Grundstücken die Zahl der auf den bebauten Grundstücken des Abrechnungsgebietes überwiegend vorhandenen

Vollgeschosse maßgebend.

§ 2

In § 2 Abs. 4 KAGS werde die Worte „Bau-, Verkehrs- und Werksausschuß“ und § 7 Satz 2 KAGS die Worte „Tiefbau- und Verkehrsausschuß“ jeweils durch „Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen“ ersetzt.

§ 3

Die IV. Nachtragssatzung tritt am Tag nach ihrer Bekanntmachung in Kraft.

Ö 25.1

Absender

CDU-Fraktion

Drucksachen-Nr.

0343/2026

öffentlich

Antrag

der CDU-Fraktion

zur Sitzung:
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen am 30.06.2026

Tagesordnungspunkt

Antrag der CDU-Fraktion vom 11.04.2026 - Abstimmungen der Straßengestaltung für Parkflächen sowie Querungsmöglichkeiten für die KiTa in der Schulstraße in Bergisch Gladbach-Sand

Inhalt:

Die CDU-Fraktion hat mit Datum vom 11. April 2026 einen Antrag für die Sitzung des AMV am 05. Mai 2026 zu einer Verkehrsplanung in der Schulstraße im Zusammenhang mit dem Kita-Bau gestellt. Aufgrund der Kurzfristigkeit der Antragsstellung wurde dieser in die Juni Sitzung am 30.06.2026 verschoben. Die Verwaltung nimmt dazu wie folgt Stellung:

Hintergrund

Im Antrag wird genannt, dass es seitens der Verwaltung keine klaren Aussagen zur Gestaltung der Sander Straße gäbe – gemeint ist vermutlich die Schulstraße. Die Verkehrsplanung zum Kita-Neubau in der Schulstraße im Stadtteil Sand wurde bereits im vergangenen Jahr im AMV behandelt (vgl. Drucksache 0291/2025). Es wurden sowohl kurz- als auch langfristig umsetzbare Maßnahmen vorgestellt. Als kurzfristige Maßnahme ist u.a. ein neuer Gehweg auf der Kita-Seite vorgesehen, um den Bereich um die Kita für die zukünftigen Nutzergruppen (u.a. Kinder, Eltern) sicherer zu gestalten. Derzeit befindet sich ein Gehweg ausschließlich auf der gegenüberliegenden Straßenseite, sodass vor der Kita bislang keine entsprechende Infrastruktur vorhanden ist.

Darüber hinaus ist zur sicheren Querung der Straße die Einrichtung eines

Fußgängerüberwegs (Zebrastreifen) vorgesehen. Für die rechtliche Anordnung eines Zebrastreifens ist ebenfalls beidseitig ein Gehweg erforderlich. Um die notwendigen Platzverhältnisse für den neuen Gehweg zu schaffen, wird die Fahrbahn im Bereich der Kita um die 2,00 m Gehwegbreite reduziert, und zwar auf einer Länge von etwa 40 Metern, sodass die verbleibende Fahrbahn ca. 3,70 m breit ist und demnach eine kurze Engstelle darstellt. Gleichzeitig kann die reduzierte Fahrbahnbreite als geschwindigkeitsdämpfende Maßnahme für den Kfz-Verkehr wirken und so zusätzlich zur Verkehrssicherheit beitragen. Diese Maßnahmen sollen möglichst bis zur Inbetriebnahme der Kita im Sommer 2026 umgesetzt werden.

Als langfristige Maßnahmen werden zwei Varianten überprüft, wenn sich die kurzfristigen Maßnahmen nicht als ausreichend erweisen: eine durchgehende Aufpflasterung vor der Kita oder eine Verlängerung des südlichen Gehweges von der Kita bis zum östlich gelegenen St. Rochus Weg (vgl. Drucksache 0291/2025).

Einschätzung Fachbüro für Verkehrssicherheit

Zur fachlichen Bewertung der kurzfristigen Maßnahmen wurde ein Fachbüro für Verkehrssicherheit hinzugezogen. Der Gutachter befürwortet die bauliche Einengung der Fahrbahn durch den geplanten Gehweg und empfiehlt ergänzend eine Aufpflasterung der Fahrbahn. Da der südliche Gehweg vor der Kita jedoch als überfahrbarer Gehweg mit niedriger Bordsteinhöhe ausgeführt werden soll, ist die höhengerechte Anbindung an eine Aufpflasterung technisch nur schwer umsetzbar. Aus diesem Grund soll auf eine Aufpflasterung im Rahmen der kurzfristigen Maßnahmen zunächst verzichtet werden. Stattdessen ist vorgesehen, eine großflächige Aufpflasterung im Zuge der Planung der langfristigen Maßnahmen erneut zu prüfen.

Weiterhin empfiehlt das Fachbüro das Einrichten von Halteverboten im Kita Bereich um Einschränkungen der Sicht auf Kinder auf den Gehwegen und der Querungsstelle zu vermeiden. Außerdem wurde angeregt, den neuen Gehweg im Bereich der Stellplätze auf dem Kita-Grundstück hinter den Kfz-Stellflächen zu führen statt davor, um Rückwärtsausparken über den Gehwegbereich zu verhindern. Dies ist jedoch baulich nicht umsetzbar, da die Außenwand der Kita damit unter erheblichem Aufwand und Gefährdung der Statik unterfangen werden müsste. Da der neue Gehweg keine direkte Wegeverbindung entlang der Schulstraße darstellt, sondern nur die Stellplätze mit dem Eingangsbereich der Kita verbindet, ist die Frequentierung des Gehweges zudem gering. Daher wird die Gefährdungslage durch rückwärts ausparkende Fahrzeuge für zu Fußgehende als gering eingestuft. Gleichzeitig wird durch den Gehweg zwischen Stellplatz und Fahrbahn ein Abstand zwischen den ausparkenden und auf der Fahrbahn fahrenden Fahrzeugen geschaffen. Die Sicht von und auf ausparkende Fahrzeuge wird damit verbessert, insbesondere für von Westen kommende Fahrzeuge – hier schränkt eine Hecke sowie die Lage der Straße im Gefälle und einer Kurve die Sicht auf die Stellplätze ein.

Rechtliche Prüfung

Eine intensive rechtliche Prüfung der im Antrag genannten Sachverhalte bezüglich des „Bestandsrechts“ ist erfolgt. Konkret geht es um die Ein- und Ausfahrtsmöglichkeiten von gegenüberliegenden Privatgrundstücken. Die Erschließung und Zugänglichkeit der privaten Grundstückszufahrten bleiben für alle bestehen. Da der neue Gehweg auf der Kita-Seite aufgrund der Stellplätze überfahrbar ausgestaltet wird, d.h. mit einer niedrigen Bordsteinhöhe, ist es weiterhin möglich mit dem Wohnwagen aus dem Grundstück ein- und auszufahren. Eine Form des im Antrag genannten Bestandsrechts, welches Grundstückseigentümer/-innen und/oder Anwohnende eine unveränderte Zufahrtsmöglichkeit mit Kraftfahrzeugen jeder Art garantiert, existiert in dieser Form nicht.

Eigentumsrechtlich geschützt ist der Anliegergebrauch, welcher sich u.a. aus § 14a des Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW) ergibt. Dieser sichert jedoch nur den notwendigen Zugang des Grundstücks zur Straße und die Verbindung zum öffentlichen Straßennetz insgesamt. Diese Zugänglichkeit ist bei einem Grundstück im Regelfall dann gegeben, wenn das Grundstück auch mit Kraftfahrzeugen erreicht werden kann. Die Gewährleistung der Zugänglichkeit umfasst keine Bestandsgarantie hinsichtlich der Ausgestaltung der Straße und des Umfangs der Grundstücksverbindung mit der Straße. Sie vermittelt zudem keinen Anspruch auf die Beibehaltung vorteilhafter Verkehrsverbindungen sowie der Bequemlichkeit und Leichtigkeit des Zugangs. Das StrWG NRW normiert darüber hinaus ausdrücklich, dass dem Straßenanlieger kein Anspruch darauf zusteht, dass die Straße nicht geändert wird (vgl. § 14a Abs. 2).

Bisherige Planungsvarianten

Die aktuelle Verkehrsplanung ist ein Kompromiss aus einem intensiven Abwägungsprozess und ein Ergebnis einer Beteiligungsveranstaltung. Weiterhin wurden zahlreiche persönliche Gespräche geführt, um Bedenken gegenüber der vorliegenden Planung auszuräumen oder einen Kompromiss zu finden. Trotz der Bemühungen der Schulbau GmbH und der Stadtverwaltung konnte keine entsprechende Kompromisslösung gefunden werden. Die mehrfach erstellten Planungsvarianten und -änderungen wurden mit einigem Personalaufwand erstellt und besprochen. Folgende Varianten wurden geprüft:

Neuregulierung des Parkens in der gesamten Schulstraße

Zur Verbesserung der Sichtbeziehungen und dem Begegnungsverkehr wurde das Parken auf dem gesamten Verlauf der Schulstraße neu geordnet. Dazu wurden Parkbuchten geplant. Außerhalb der Parkbuchten war das Abstellen von Kfz nicht gestattet. Diese Variante wurde aufgrund breiter Ablehnung der Anwohnenden verworfen.

Hol-/Bringzonen auf der Fahrbahn

Es wurde zunächst geprüft, ob die erforderlichen 5 Hol- und Bringzonen für die Kita auf der Fahrbahn untergebracht werden können. Da hier jedoch Stellplätze im öffentlichen Raum zeitweise eingeschränkt werden, wurde diese Lösung durch die Anwohnenden nicht befürwortet. Daher werden die Stellplätze für den Hol- und Bringverkehr nun in einer alternativen Lösung zum größten Teil auf dem Kita-Grundstück untergebracht. Diese stehen dann den Mitarbeitenden nicht mehr zur Verfügung, welche auf weiter entfernte Stellplätze ausweichen müssen.

Gehweg teils auf Kitagrundstück, teils Fahrbahn

Um die Fahrbahnbreite nicht zu sehr einzugrenzen und damit die Ein- und Ausfahrt gegenüberliegender Grundstücke wieder zu vereinfachen wurde überprüft, den neuen Gehweg jeweils zu Hälfte auf dem Kita-Gelände und der Fahrbahn anzulegen. Nach Einschätzung durch das Fachbüro für Verkehrssicherheit ist dies jedoch nicht die Vorzugsvariante. Der dann hier mögliche Begegnungsverkehr im Bereich der Querung und vor der Kita begünstigt Parken und schränkt die Übersicht deutlich ein. Daher wurde diese Planung verworfen. Der Gehweg wird mit 2,00m ohnehin schon 0,50m schmaler als nach Regelwerk vorgesehen. Weitere Einschränkungen und Kompromisse in Bezug auf die Verkehrssicherheit des Fußverkehrs sind zu vermeiden.

Empfehlung der Verwaltung

Die aktuelle Planung stellt ein fachlich und rechtlich abgestimmtes Gesamtergebnis dar. In die aktuelle Planung sind bereits einige Kompromisse und Änderungen zur Erhöhung der Akzeptanz in der Anwohnerschaft eingeflossen. Eine im Antrag genannte Beauftragung eines Ingenieurbüros mit einer weiteren Planung zugunsten der Wünsche und Interessen einzelner Anwohnenden würde unnötige Kosten verursachen und eine Umsetzung der verkehrssicheren Maßnahmen bis zum Kita-Beginn im Sommer 2026 unmöglich machen. Zudem ist in Hinblick auf die bereits umfangreichen Variantenuntersuchungen und Einschätzung durch ein externes Fachbüro nicht mit einer Veränderung der Planungsparameter zu rechnen. Aus den aufgeführten Gründen empfiehlt die Verwaltung den Antrag abzulehnen und die kurzfristigen Maßnahmen, wie oben aufgeführt und in der Vergangenheit im Ausschuss beschlossen, umzusetzen. Nur so können die Maßnahmen voraussichtlich noch bis zum Kita-Start realisiert werden. Die Verwaltung wird die Maßnahmen nach der Umsetzung evaluieren und dann ermitteln, ob die Planung von langfristigen Maßnahmen noch erforderlich ist.

Ö 25.1

Christlich
Demokratische
Union

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

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

51465 Bergisch Gladbach

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

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

11. April 2026

Antrag zur Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen am 05. Mai 2026 - Abstimmungen der Straßengestaltung für Parkflächen der KiTa Schulstr. sowie Querungsmöglichkeiten für die selbige KiTa in der Schulstraße in Bergisch Gladbach-Sand

Sehr geehrter Herr Schade,

bitte setzen Sie folgenden Antrag auf die Tagesordnung im öffentlichen Teil der Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen (AMV) am 05. Mai 2026.

Beschlussvorschlag:
Die Verwaltung wird beauftragt, in Abstimmung mit den betroffenen Anwohnern (angrenzende und gegenüberliegende Anrainer) in der Schulstraße in Bergisch Gladbach-Sand, durch ein fachlich hierzu geeignetes Ingenieurbüro eine Verkehrsplanung für die Gestaltung der Parkflächen der KiTa sowie eine Planung für die Querungsmöglichkeiten an der neu zu errichtenden Kindertagesstätte aufzustellen.

Des Weiteren dürfen bei der Planung keine Privaten Grundstücke oder sonstige Rechte, wie Bestandsrecht der Anrainer, mit in Betracht gezogen werden und sind hier auszuschließen. Weiters soll nach Möglichkeit alle durch die Verwaltung notwendigen verkehrsbaulichen Maßnahmen, wie nach Maßgabe der Baugenehmigung zu errichtende Parkplätze der KiTa selbst, Gehwege, etc. auf dem Grundstück der KiTa selbst realisiert werden. Der Plan soll den Bereich von der T-Kreuzung „Schützheide“/„Schulstr.“ bis zum „St. Rochus-Weg“ abdecken.

Das Ergebnis der nach Möglichkeit mit den Anrainern im Einvernehmen erstellten Planung ist sodann den Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen (AMV) zur finalen Beschlusslage vorzustellen.

Begründung:
In der Schulstraße in Sand wird eine Kindertagesstätte angrenzend an der Friedhofsanlage errichtet. Diese Maßnahme wird durch die Schulbaugesellschaft durchgeführt. Wie durch die Anwohnerschaft mehrfach mitgeteilt wurde, gibt es weder bei der Schulbaugesellschaft noch durch die Verwaltung FB6 klare Aussagen über die Gestaltung der „Sander Straße“ in Bereich der Kindertagesstätte, welche die Belange und Rechte der Anrainer berücksichtigen.

CDU

Über den v. g. Zeitraum verteilte Planungen des FB 6, wie z. B. das Einschnüren der Schulstr. auf unter 4 m über eine Länge von ca. 120 m bei einem zweispurig geführten Verkehr, selbst erstellte, nicht richtlinienkonforme Schleppkurven, mithin also eine nicht fachgerechte Planung, mussten mehrfach verworfen werden, da diese weder die Straßenbaurichtlinien o. ä. noch die Rechte der Anwohner berücksichtigen. Jegliche Einschnürungen der Schulstr. im Bereich von existierenden Grundstück zufahrten würde zudem bedeuten, dass die Anrainer nicht mehr auf Ihre Grundstücke fahren könnten, was eine Verletzung derer Bestandsrechte bedeuten würde.

Bereits seit dem Jahr 2024 wurden durch die Initiative der Anwohnerschaft in diesem Zusammenhang zur Findung eines für alle Seiten tragfähigen Kompromisses immer wieder fachlich fundierte Ideen eingebracht und Gespräche angeregt, welche dann erst nach langer Verzögerung durch die Schulbau-gesellschaft und der Verwaltung FB 6 zur Kenntnis genommen, teilweise als tragfähiger Kompromiss zugesagt, letzten Endes dann aber wieder einseitig allein durch die Verwaltung FB 6 verworfen wer-den, da man augenscheinlich nur die Ideen der Verwaltung FB 6 ohne Rücksicht auf die berechtigen Belange und Rechte der Anrainer durchdrücken möchte.
Aufgrund dieses für die Anrainer nicht tragfähigen Zustands haben sich diese zwischenzeitlich organisiert und drohen Ihre Rechte auf dem Klageweg durchzusetzen. Dieses bedeutet für die Stadt neben einem drohenden Kostenrisiko auch die verspätete Inbetriebnahme der KiTa selbst.

Da die Gestaltung des öffentlichen Straßenraumes in den Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen fällt muss dieser auch hier betrachtet werden und darf nicht einfach durch eine Verwaltung, augenscheinlich unfachmännisch, bestimmt werden. Um hier eine Planungssicherheit für die Anwohnerschaft zu erhalten, muss eine fachgerechte Planung und unter Berücksichtigung aller Belage für eine klare Kommunikation aufgestellt werden.

Die CDU-Fraktion ist davon überzeugt, dass durch eine fachgerechte und unter Berücksichtigung aller Belange aufgestellte Verkehrsplanung für die Gestaltung der Parkflächen der KiTa sowie der Querungsmöglichkeiten an der neu zu errichtenden Kindertagesstätte zum einen Klarheit für alle Beteiligten gibt, die betroffenen Bürger angemessen in das Planungsverfahren integriert, aber auch drohen-der Schaden von der Stadt Bergisch Gladbach ferngehalten werden kann.

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

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Michael Metten
Fraktionsvorsitzender

Harald Henkel
Stell.-Fraktionsvorsitzender
und Fraktionsgeschäftsführer

Ulrich Güster
Ratsmitglied
für Sand

Ö 25.2

Absender

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

Drucksachen-Nr.

0306/2026/1

öffentlich

Antrag

der Fraktionen BÜNDNIS 90/Die Grünen und SPD

**zur Sitzung:
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen am 30.06.2026**

Tagesordnungspunkt

Gemeinsamer Antrag der Fraktionen BÜNDNIS 90/Die Grünen und SPD vom 14.04.2026 - Kompensationsmaßnahmen Ausfall S-11 bzw. Linie 1

Inhalt:

Am 14. März 2026 haben die Fraktionen Bündnis 90/Die GRÜNEN und SPD einen gemeinsamen Antrag zu Kompensationsmaßnahmen zum Ausfall der S 11 beziehungsweise der Linie 1 gestellt. Im AMV am 5.5.2026 wurden die ersten zwei Punkte des Antrages beschlossen, die beiden anderen Punkte wurden abgelehnt.

Beschlossen wurden die Punkte:

1. Der Rheinisch-Bergische Kreis und die Stadt Köln werden aufgefordert, grundsätzlich für einen bedarfsgerechten ÖPNV zwischen Bergisch Gladbach und Köln zu sorgen, gerade auch während der Ausfallzeiten der S-11 bzw. der Linie 1 der KVB.
2. Die Verwaltung eruiert gemeinsam mit dem Kreis die sich verlagernden Pendlerströme während der Ausfallzeiten. Sollten sich Belastungsspitzen auf einzelnen Linien ergeben, werden Maßnahmen vorgeschlagen diese zu kompensieren – z.B. weitere Busfahrten in Stoßzeiten zwischen Bergisch Gladbach S- Bahnhof und Dellbrück/Mauspfad (bzw. Thielenbruch), zusätzliche Fahrten des SB 40 oder einen SB direkt nach Hbf Köln.

Stellungnahme der Verwaltung:

1. Die Stadt Bergisch Gladbach hat sowohl den Rheinisch-Bergischen Kreis als auch die Stadt Köln schriftlich aufgefordert, für einen bedarfsgerechten ÖPNV während der Ausfallzeiten der S 11 und der Linie 1 zu sorgen.

2. Sperrung S 11
   Die Stadt Bergisch Gladbach hat folgende Stellungnahme vom Rheinisch-Bergischen Kreis zu den Erfahrungen während der aktuellen Sperrung der S 11 erhalten:

   Im Rahmen der dreimonatigen Sperrung der S11 zwischen Bergisch Gladbach und Köln-Mülheim verkehren zwei Buslinien im Schienenersatzverkehr (SEV): Die Linie S11A verbindet Bergisch Gladbach und Mülheim und hält an allen Unterwegshaltestellen der S11. Die Linie S11B verbindet Bergisch Gladbach mit den Kölner Stadtbahnlinien 3 und 13 am Dellbrücker Mauspfad. Einziger Zwischenstopp ist dabei in Duckterath.

   Fahrplan
   Die Linien fahren grob zusammengefasst nach dem folgenden Fahrplan:
   S11A:
   - Montags-samstags alle 20 Minuten, in der Hauptverkehrszeit alle 10 Minuten
   - Abends und sonntags alle 30 Minuten, nachmittags sowie am Freitag- und Samstagabend wird der Takt verdichtet

   S11B:
   - Montags bis freitags alle 20 Minuten
   - Abends, samstags und sonntags alle 30 Minuten

   Die Fahrzeiten nach Mülheim und zum Dellbrücker Mauspfad betragen 37 bzw. 17 Minuten.

   Reisezeiten
   Durch die neue Linie SEV S11B ergeben sich meist die kürzesten Reisezeiten in Richtung Köln:

von Bergisch Gl. nach	S11A via Köln Mülheim	S11B via Dellbrück Mauspfad	451/452 via Refrath	436 via Dellbrück Hauptstraße
Köln Hbf	53	**45**	50	55
Deutz	50	**41**	42	52
Neumarkt	60	51	**48**	62
Severinstraße	61	**47**	53	58
Nippes	52	**43**	--	44
Ehrenfeld	61	**52**	63	53
Braunsfeld	66	**57**	**57**	58

   Pünktlichkeit und Anschlüsse
   Die 6-Minuten-Pünktlichkeit (Verspätung maximal 5:59 Min.) der beiden Linien liegt bei knapp 90% (SEV S11A) bzw. nahe an 100% (SEV S11B). Somit können an der Haltestelle Dellbrück Mauspfad planmäßig kurze Anschlüsse zur KVB-Stadtbahnlinie 3 in Richtung Köln-Deutz gewährleistet werden (im weiteren Verlauf in Buchheim mit kurzem Übergang zur Linie 18 Richtung Köln Hbf). Darüber hinaus sind am Busbahnhof Bergisch Gladbach kurze Anschlüsse auf die Buslinien 227, 426, 427,

430, 431, 433, 434, 435, 453 und 455 gegeben, die sonst auf die S-Bahn abgestimmt sind.

Auslastung
Beide Linien werden durchgehend mit Gelenkbussen gefahren. Bezogen auf die Gesamtkapazität liegt die maximale Auslastung beim SEV S11A knapp unter 50%, bei dem SEV S11B sogar deutlich niedriger. Durchschnittlich ist der SEV S11A mit ca. 20 Personen besetzt, S11B mit weniger als 10. Eine Überlastung liegt somit nicht vor. Auf der Linie S11B kann bislang sogar durchgehend allen Fahrgästen ein Sitzplatz angeboten werden. Zu den Hauptlastzeiten sind die Fahrten dieser Linie etwas stärker nachgefragt, in Randzeiten jedoch nur schwach. Gleichwohl ist bei dem SEV S11B seit Betriebsstart ein Anstieg der Nachfrage insgesamt von ca. 30% zu verzeichnen.

Bewertung
Ein Ausweitungsbedarf besteht angesichts der vorliegenden Zahlen derzeit nicht. Gleichzeitig scheint der SEV S11B angesichts der vergleichsweisen günstigen Reisezeiten und hohen Zuverlässigkeit über weiteres, bisher nicht ausgeschöpftes Potenzial zu verfügen.

Geplanter Schienenersatzverkehr bei der Linie 1:
Zum geplanten Schienenersatzverkehr während der Baumaßnahmen an der Linie 1 siehe Drucksachennummer 0255/2026.

Ö 25.2

An den Ausschuss für Mobilität und Verkehr
z.H. Herr Lutz Schade
Konrad-Adenauer-Platz 1
51465 Bergisch Gladbach

14. März 2026

Bitte setzen Sie folgenden Antrag auf die Tagesordnung des AMV am 5.5. 2026
Kompensationsmaßnahmen Ausfall S-11 bzw. Linie 1

Der Ausschuss möge beschließen:

1. Der Rheinisch Bergische Kreis und die Stadt Köln werden aufgefordert, grundsätzlich für einen bedarfsgerechten ÖPNV zwischen Bergisch Gladbach und Köln zu sorgen, gerade auch während der Ausfallzeiten der S-11 bzw. der Linie 1 der KVB.
2. Die Verwaltung eruiert gemeinsam mit dem Kreis die sich verlagernden Pendlerströme während der Ausfallzeiten. Sollten sich Belastungsspitzen auf einzelnen Linien ergeben, werden Maßnahmen vorgeschlagen diese zu kompensieren – zB weitere Busfahrten in Stoßzeiten zwischen Bergisch Gladbach S-Bahnhof und Dellbrück/Mauspfad (bzw. Thielenbruch), zusätzliche Fahrten des SB 40 oder einen SB direkt nach Hbf Köln.
3. Mit Sperrvermerk werden im Haushalt 2026 200.000€ für solch zusätzliche Kompensationsmaßnahmen eingestellt, in dem die S11 oder die Linie 1 der KVB ausfallen.
4. Die Gegenfinanzierung erfolgt durch eine maßvolle Anpassung der Parkgebühren.

Begründung: Während der Ausfallzeiten der S-11 bzw. der Linie 1 besteht ein erheblicher Einschnitt in der direkten und leistungsfähigen Verbindung zwischen Bergisch Gladbach und Köln. Diese Achse ist eine zentrale Pendlerstrecke für Beruf, Ausbildung und Versorgung. Ohne weitere Kompensationsmaßnahmen drohen Überlastungen im bestehenden Netz, längere Fahrzeiten, Ausweichverkehre auf das Auto sowie zusätzliche Verkehrs- und Umweltbelastungen. Ein bedarfsgerechter Ersatz im ÖPNV ist unerlässlich.

Klaus W. Waldschmidt
Fraktionsvorsitzender SPD

Theresia Meinhardt
Fraktionsvorsitzende
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Die Fraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Rat der Stadt Bergisch Gladbach
Konrad-Adenauer-Platz 1 - 51465 Bergisch Gladbach

Ö 25.3

Absender

CDU-Fraktion

Drucksachen-Nr.

0385/2026

öffentlich

Antrag

der CDU-Fraktion

zur Sitzung:
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen am 30.06.2026

Tagesordnungspunkt

Antrag der CDU-Fraktion vom 21.05.2026 - Einbahnstraßenregelung vordere Schloßstraße sowie Nikolausstraße

Inhalt:

Die CDU-Fraktion stellte am 21.05.2026 den Antrag, in der vorderen Schlossstraße eine Einbahnstraßenregelung einzuführen und zu diesem Zweck die Richtung der als Einbahnstraße verlaufenden Nikolausstraße umzukehren.

Der Antrag verpflichtet die Straßenverkehrsbehörde zur verkehrsrechtlichen Prüfung einer möglichen Einbahnstraßenregelung auf Grundlage des § 45 StVO. Zu diesem Zweck ist eine umfangreiche Datenerfassung sowie eine Anhörung des Straßenbaulastträgers und der Kreispolizeibehörde erforderlich. Ein Prüfergebnis kann daher erst in einer kommenden Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen mitgeteilt werden.

Ö 25.3

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

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

51465 Bergisch Gladbach

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

T 02202 14-2218
E fraktion@cdu.gl
www.cdu.gl/fraktion

21. Mai 2026

Antrag zur Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen am 30. Juni 2026 - Einbahnstraßenregelung vordere Schlossstraße sowie Nikolausstraße

Sehr geehrter Herr Schade,

bitte setzen Sie folgenden Antrag auf die Tagesordnung im öffentlichen Teil der Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen am 30. Juni 2026**.**

Beschlussvorschlag:
Der Verkehr in der vorderen Schlossstraße (ab Ende Gladbacher Straße bis Nikolausstraße) soll künftig als Einbahnverkehr geführt werden, um so den Verkehrsfluss signifikant zu verbessern. Als integraler Bestandteil der Maßnahme soll der einfahrende Verkehr aus der Nikolausstraße unterbunden und der Abfluss des Verkehrs aus der vorderen Schlossstraße durch die Umkehrung der Einbahnrichtung in der Nikolausstraße ermöglicht werden.

Begründung:
Die Parkplätze (inkl. einer Lieferzone vormittags und eines Behindertenstellplatzes) im Bereich der vorderen Schlossstraße (Hausnummern 1-16) sind stark frequentiert. Es kommt immer wieder zu Stauungen, weil Lieferverkehr, viele Kunden der Postfiliale und Taxen in zweiter Reihe halten.

Viele Verkehrsteilnehmer, die in Richtung Schloss in die Schlossstraße einfahren, vermeiden es die Abfahrt via 150 Meter Kopfsteinpflaster der Kadettenstraße oder durch Einfahrt in den ca. 600 Meter langen Bereich der Tempo-20-Zone zu wählen. Stattdessen wird auf der Straße, unter Zuhilfenahme des Behindertenparkplatzes oder der Einfahrt von Haus Nr. 11 (u. a. Zahnarztpraxis Dr. Hardt) oder im Kreuzungsbereich Nikolausstraße/Kadettenstraße zu wenden, was zu gefährlichen Situationen und weiteren Stauungen führt.

Die Maßnahme soll zudem die Aufenthaltsqualität, die Gastronomie und den Handel in der Schlossstraße von Emilienbrunnen bis zum Ende der Schlossstraße der Einmündung Am Stockbrunnen stärken, indem dieser Bereich vom abfließenden Verkehr aus dem vorderen Teil der Schlossstraße entlastet wird.

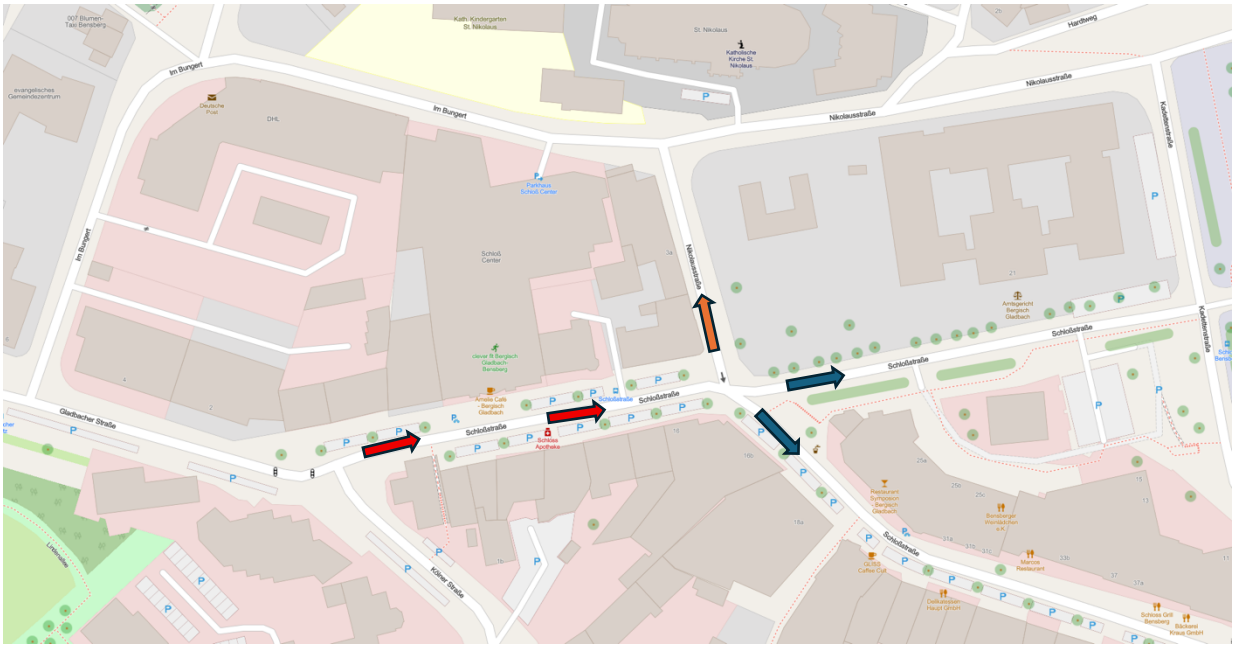
Dafür muss die Einbahnrichtung der Nikolausstraße gedreht werden, sodass die Einbahnrichtung von der Schlossstraße zur Nikolauskirche verläuft. Aus unserer Sicht hat folgende Vorteile:

- Vermeidung des Gegenverkehrs auf der vorderen Schlossstraße
- Vermeidung von Wendemanövern im Bereich vordere Schlossstraße
- Kurze Anfahrt zum Parkhaus im Schloss Center (Stichwort: Filiale Dt. Post), falls die Parkplätze in der vorderen Schlossstraße belegt sind
- Weniger Gefährdungen von Fußgängern und Radfahrern im Kreuzungsbereich Schlossstraße/Nikolausstraße/Kadettenstraße durch Wegfall einer Fahrrichtung
- Keine Linksabbieger mehr in die Nikolausstraße aus Richtung Kirche, die erst nach Passieren der Engstelle an der Kirche den Blinker setzen können und oft den Abfluss des nicht vorfahrtsberechtigten Verkehrs in Richtung behindern
- Leichteres Einparken auf den Parkplätzen auf der Nikolausstraße, da nicht mehr gegen den Berg zurückgesetzt werden muss
- Schonung des Pflasterbelages in der Nikolausstraße vor dem Kreuzungsbereich mit Schlossstraße/Kadettenstraße, da das Gewicht der schweren Fahrzeuge beim Bremsen nicht überproportional auf die Festigkeit des Pflasters und der Fugen wirkt

Der Fahrradverkehr in der vorderen Schlossstraße und der Nikolausstraße kann analog der Schlossstraße im weiteren Verlauf gegen die Einbahnrichtung gestattet werden.

Der einzige Nachteil einer längeren Strecke aus Richtung Moitzfeld (dann über Im Bungert) wird durch die Einsparungen im Verkehr der Schlossstraße ab Haus Nr. 18 mehr als ausgeglichen. Verbunden damit ist die Motivation, mehr auf die anliegenden Parkhäuser auszuweichen oder das Fahrrad zu benutzen.

Nach Rücksprache u. a. mit dem Vorstand stützt die Interessengemeinschaft Bensberger Handel und Gewerbe e.V. (IBH) den Vorschlag.



Vorschlage neue Verkehrsführung mit Einbahnregelung neu, gedreht, bestehend (Karte © Geoportal Stadt Bergisch Gladbach)

Nachhaltigkeit:

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

Mit freundlichen Grüßen

Michael Metten
Fraktionsvorsitzender

Dr. Oliver Schillings
Ratsmitglied und
Sprecher im AMV

Frank Reiländer
Ratsmitglied und
Mitglied im AMV

Ö 26.1

Absender

Bürgerpartei GL

Drucksachen-Nr.

0371/2026

öffentlich

Anfrage

der Bürgerpartei GL

zur Sitzung:
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen am 30.06.2026
Rat der Stadt Bergisch Gladbach am 14.07.2026

Tagesordnungspunkt

Anfrage der Bürgerpartei GL vom 03.05.2026 - Rechtswidrige Anordnung der Fahrradstraße

Inhalt:

Mit Datum vom 03.05.2026 hat die Bürgerpartei GL eine schriftliche Anfrage hinsichtlich der Anordnung der Fahrradstraße Hasenweg gestellt. Die Anfrage ist als Anlage beigefügt. Es wird auf den dortigen Fragenkatalog verwiesen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Fragen der Bürgerpartei GL werden wie folgt beantwortet:

Zu 1.
Die Klage sowie der Eilantrag wurden der Stadtverwaltung am 6.02.2026 zugestellt. Ein gerichtlicher Erörterungstermin hat nicht stattgefunden. Die Antragserwiderung der Stadt Bergisch Gladbach wurde am 20.02.26 an das Verwaltungsgericht übersandt.

Zu 2.
Die Verfahren 18 L 2684/25 und 18 L 2261/25 betreffen gerichtliche Verfahren anderer Kommunen und weisen dementsprechend in tatsächlicher Hinsicht keinen Bezug zu städtischen Verfahren auf. Ein weiteres Klage- sowie Eilverfahren bzgl. der straßenverkehrsrechtlichen Anordnung der Fahrradstraße Nachtigallenstraße wurde mittlerweile übereinstimmend für erledigt erklärt. Darüber hinaus sind keine weiteren gerichtlichen Verfahren in diesem Zusammenhang bekannt.

Zu 3.
Die Vertretung erfolgte durch Bedienstete der Stadtverwaltung mit Befähigung zum Richteramt. Zusätzliche Kosten für die Rechtsverteidigung sind nicht entstanden.

Zu 4.
Die Entscheidung, keine Beschwerde gegen den Beschluss des Verwaltungsgerichts einzulegen, erfolgte nach Sichtung und rechtlicher Bewertung sowie Beratung durch die städtische Rechtsabteilung. Die Erfolgsaussichten einer Beschwerde sind bereits im Vorfeld einer Einlegung zu prüfen. Diese Prüfung ergab aufgrund der durch das Verwaltungsgericht geforderten und nicht kurzfristig zu beschaffenden Datengrundlage keine hinreichende Aussicht auf Erfolg, sodass von der Einlegung seitens der Rechtsabteilung abgeraten wurde.

Zu 5.
Eine summarische rechtliche Vorprüfung der straßenverkehrsrechtlichen Anordnung vom 29.07.2025 fand durch eine Justiziarin der Rechtsabteilung am 24.07.2025 statt. Das Ergebnis dieser Begutachtung liegt bei. Eine darüberhinausgehende Befassung mit Maßnahmen im Rahmen der Route F2 der Rechtsabteilung hat nicht stattgefunden.

Zu 6.
Eingaben, die auf die unzureichende Datengrundlage oder die fehlende Tatbestandsvoraussetzung des § 45 StVO im Vorfeld hingewiesen haben, sind nicht bekannt.

Zu 7.
Das Verfahren 18 L 2684/25 betraf eine andere Kommune. Die Entscheidung war der Stadtverwaltung bekannt, jedoch wurden die hiesigen Umstände als nicht vollständig mit dem dort entschiedenen Sachverhalt vergleichbar beurteilt. Ohne Kenntnis des Verwaltungsvorgangs und der dortigen Datengrundlage war nur ein eingeschränkter Vergleich möglich, der aus Sicht der Verwaltung keinen Anlass gab, die straßenverkehrsrechtliche Anordnung aufzuheben.

Zu 8.
Vor Erlass der straßenverkehrsrechtlichen Anordnung fand am 26.06.2025 über 24 Stunden eine Verkehrszählung des Kfz- und Radverkehrs im betreffenden Streckenabschnitt statt.

Zu 9.
Es wurde keine umfangreiche Erhebung zur Parkraumnutzung oder der Intensität durchgeführt. Der ruhende Verkehr wurde bei mehreren Ortsterminen beobachtet und die

Belange der Anwohnenden im Rahmen der Beteiligungsveranstaltungen aufgenommen. Die Parksituation wurde hinsichtlich der Behinderung und potenziellen Gefahr (Dooring-Unfälle) in Kombination mit einer schmalen Fahrbahnbreite als kritisch bewertet. Da gleichzeitig viele private Abstellmöglichkeiten erkennbar sind, wurde die Anordnung einer Halteverbotszone als verträglich bzw. in der Abwägung gegenüber der Verkehrssicherheit als vertretbar gewertet.

Zu 10.

a) Planung: intern/ keine Mehraufwendung, Verkehrserhebung 26.06.25: rund 1.275 €
b) Hasenweg und Nachtigallenstraße: Beschilderung 2.500 €
c) Hasenweg und Nachtigallenstraße: Markierung: 39.000 €
d) Hasenweg und Nachtigallenstraße: Personal (nur Ausführung): ca. 9.400 €
e) Für Parkstraße, Hasenweg und Nachtigallenstraße zusammen: Design + Druck Einladungskarten: 500 €, Design + Druck Plakate: 450 €

Zu 11.

a) + b) Hasenweg und Nachtigallenstraße und Siegenstraße: ca. 830 €

c) Ob und wie zurückgebaut werden muss, ist noch offen. In der Örtlichkeit wurde den Anforderungen des Gerichtes Genüge getan, weitere verkehrsrechtliche Maßnahmen sind derzeit nicht erforderlich
d) Der Kostenfestsetzungsbeschluss steht noch aus; der Streitwert in Höhe von 2.500€ ist lediglich die Bemessungsgrundlage für die Gerichts- und Rechtsanwaltskosten.
e) Erst mit Abschluss des Verfahrens bekannt
f) Es liegen noch keine Angebote vor. Die Kosten sind insbesondere abhängig vom noch zu ermittelnden Umfang der erforderlichen Datenerhebung.

Zu 12.

Der Gesamtbetrag ergibt sich aus der Summe aller Zahlen zu 10. und 11., für die Vorbereitung inklusive Beteiligung, Umsetzung und das unwirksam machen sind bislang rund 54.000 € angefallen. Die abschließenden Kosten für die gerichtlichen Verfahren sind derzeit noch nicht bekannt. Die Kosten für die Beauftragung eines externen Fachbüros sind noch nicht konkretisiert und hängen stark vom Aufwand der Datenermittlung (z.B. Verkehrserhebungen, Parkraumanalyse, Berechnungen und Prognosen usw.) ab. Sofern die Fahrradstraße nach Ermittlung aller relevanten Grundlagen und erneuter verkehrsrechtlicher Prüfung wieder angeordnet werden kann, bestehen deutlich geringere Gesamtkosten da lediglich die unwirksam gemachten Elemente wieder in Kraft treten. Wenn im Ergebnis eine Fahrradstraße im Einzelfall weiterhin nicht rechtssicher angeordnet werden kann, entstehen ggf. zusätzliche Kosten für das dauerhafte Entfernen, sofern notwendig.

Zu 13.

Das unwirksam machen der Verkehrsreglungen sowie die Beauftragung eines externen Fachbüros werden über konsumtive Mittel finanziert. Das Radverkehrskonzept hat dabei keinen pauschalen Ansatz im Haushalt, sondern ist über Einzelmaßnahmen/ Straßenabschnitte eingeplant. Ob im Umkehrschluss andere Maßnahmen nicht wie geplant realisiert werden können, ist abhängig von den tatsächlichen Kosten. Angebote von Fachbüros liegen derzeit noch nicht vor. Da weitere, bisher vorgesehene Maßnahmen für Fahrradstraßen wie Nachtigallenstraße, Wickenpfädchen, Siegenstraße oder Herkenfelder Weg ebenfalls bis zur abschließenden Klärung der gemäß Eilbeschluss erforderlichen Datengrundlage für den Hasenweg ruhen, werden ggf. diese Mittel hierfür verwendet.

Zu 14.

Es besteht kein Versicherungsschutz, der in der vorliegenden Konstellation eingreifen würde.

Zu 15.

Die Zuständigkeit für die straßenverkehrsrechtliche Anordnung liegt beim Dezernat VV III.

Zu 16-19.
Es sind keine Anhaltspunkte für eine grob fahrlässige Pflichtverletzung des Ersten Beigeordneten erkennbar. Das angeführte Urteil des Bundesverwaltungsgerichts befasst sich lediglich mit den grundlegenden Voraussetzungen eines städtebaulichen Verkehrskonzepts, ohne jedoch eine abschließende Entscheidung über die inhaltlichen und verfahrensmäßigen Anforderungen zu treffen oder Aussagen über die prinzipielle Zulässigkeit der Anordnung einer Fahrradstraße im betroffenen Bereich zu machen.

Zu 20.
Auf Basis des Eilbeschlusses zum Hasenweg werden die für eine rechtssichere verkehrsrechtliche Anordnung von Fahrradstraßen als erforderlich angesehenen Grundlagen erarbeitet. Sofern bei zukünftigen Planungen von Radverkehrsanlagen eine Fahrradstraße als sinnvoll erscheint, werden diese Grundlagen entsprechend rechtzeitig ermittelt und bei der verkehrsrechtlichen Prüfung und Anordnung im Rahmen der Abwägung berücksichtigt. Verkehrsregelnde Maßnahmen wie konkrete Beschilderungen und Markierungen nach StVO werden grundsätzlich nicht mittels politischen Beschlusses, sondern ausschließlich durch Anordnung der Verkehrsbehörde entschieden. Im Rahmen von Beschlussvorlagen wie dem Radverkehrsnetz werden die vorliegenden Grundlagen/Tatsachenfeststellungen und planerische Rahmenbedingungen und verkehrsrechtlichen Abwägungen erläutert.

Zu 21.
Die Beauftragung eines externen Büros ist für die Verwaltung zwingend erforderlich, um den mit Beschluss formulierten Auftrag, den Hasenweg als Fahrradstraße einzurichten, umsetzen zu können beziehungsweise die tatsächliche rechtliche Machbarkeit in Verbindung mit dem Eilbeschluss zu prüfen. Zudem werden damit die erforderlichen Grundlagen der Rechtssicherheit für alle weiteren zukünftigen Fahrradstraßen in Bergisch Gladbach erarbeitet. Der voraussichtliche Auftragswert liegt mit Sicherheit unterhalb der aktuellen Wertgrenze für Dienstleistungen (Direktauftrag bis 150.000 €, frei wählbares Vergabeverfahren bis 215.000 €) sowie der Wertgrenze von 100.000 € für einen Maßnahmenbeschluss im Fachausschuss. Der genaue Auftragswert kann erst nach Angebotseinholung benannt werden (s. zu 11., zu 12., zu 13.).

Zu 22.
Es liegt lediglich die bereits im Rahmen der Beantwortung von Frage 5 angeführte interne rechtliche Bewertung vor. Darüberhinausgehende Begutachtungen haben nicht stattgefunden.

Zu 23.
Bei aktuellen Planungen werden die Maßnahmen und verkehrsrechtlichen Prüfungen für Fahrradstraßen bis zur Klärung der tatsächlich erforderlichen Datengrundlage ausgesetzt. Diese wird im Rahmen der Überprüfung der Fahrradstraße Hasenweg in Verbindung mit dem Eilbeschluss erarbeitet. Anschließend werden diese Grundlagen für alle aktuell in Planung befindlichen und zukünftigen Planungen von Fahrradstraßen ermittelt, bevor eine verkehrsrechtliche Entscheidung zur Anordnung einer Fahrradstraße erfolgt. So wird zukünftiges Klagerisiko für die Stadt Bergisch Gladbach weiter vermindert.

Ö 26.1

Ratsgruppe BÜRGERPARTEI GL
Konrad-Adenauer-Platz 1
51465 Bergisch Gladbach

BÜRGER PARTEI GL

Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister
Konrad-Adenauer-Platz 1
51465 Bergisch Gladbach

03.05.2026

Schriftliche Anfrage gemäß § 20 Abs. 1 GeschO Rat BGL i. V. m. § 6 GeschO und § 55 GO NRW zur Sitzung des Rates am 12. Mai 2026

Rechtswidrige Anordnung der Fahrradstraße Hasenweg/Nachtigallenweg/Siegenstraße – Beschluss VG Köln vom 5. Mai 2026, Az. 18 L 264/26; Verfahrenskosten, Rückbau- und Folgekosten, dienstrechtliche Verantwortung des Ersten Beigeordneten

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Kreutz,

das Verwaltungsgericht Köln hat mit Beschluss vom 5. Mai 2026 (Az. **18 L 264/26**) die aufschiebende Wirkung der Klage gegen die Allgemeinverfügung der Stadt Bergisch Gladbach zur Einrichtung der Fahrradstraße Hasenweg angeordnet und der Stadt aufgegeben, die auf Grundlage der verkehrsrechtlichen Anordnung vom 29. Juli 2025 angebrachten Verkehrszeichen und Markierungen zu entfernen bzw. unwirksam zu machen. Die Stadt trägt die Verfahrenskosten.

Das Gericht stellt in seiner Begründung fest, dass die verkehrsrechtliche Anordnung **auf keine denkbare Rechtsgrundlage gestützt werden kann**. Weder § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 Alt. 2 StVO noch § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 lit. b) i. V. m. Abs. 10 Nr. 2 StVO trügen die Anordnung. Im Kern bemängelt das Gericht, dass die Stadt vor der Beschlussfassung keine belastbare Datengrundlage erhoben habe, dass eine einmalige Verkehrszählung am 26. Juni 2025 (also rund *16 Monate nach* der Beschlussfassung am 6. Februar 2024) keine tragfähige Prognose ermögliche und dass für den ruhenden Verkehr **„jegliche Erhebungen“** fehlen. Die nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts erforderliche planerische Abwägung sei deshalb auf einer defizitären Sachverhaltsermittlung erfolgt.

Der Erste Beigeordnete Ragnar Migenda hat am 6. Mai 2026 im Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen erklärt, gegen den Beschluss **keine Beschwerde** einzulegen, und kündigte an, sämtliche derzeit existierenden Fahrradstraßen in Bergisch Gladbach (Hasenweg, Nachtigallenweg, Siegenstraße) durch Verhängen der Schilder bzw. Auskreuzen der Markierungen unverzüglich zu deaktivieren. Eine externe Fachbüro-Beauftragung zur „Heilung“ des Verfahrens werde unter Umgehung des Rates und seiner Ausschüsse aus dem laufenden Geschäft beauftragt.

Damit liegt eine nach Maßgabe der Verwaltungsgerichtsbarkeit **offensichtlich rechtswidrige** Maßnahme der Stadtverwaltung vor, die – wie aus der CDU-Erklärung vom 7. Mai 2026 hervorgeht – bereits im Vorfeld unter Hinweis auf rechtliche Zweifel kritisiert worden war. Der finanzielle Schaden für die Stadt umfasst mindestens (1) die Verfahrenskosten des Eilverfahrens, (2) die ursprünglichen Material- und Personalkosten der Errichtung der Fahrradstraße(n), (3) die Kosten des nun zwingenden Rückbaus bzw. der Deaktivierung, (4) die Kosten der externen Fachbüro-Beauftragung sowie (5) absehbare Folgekosten weiterer drohender Klagen gegen identisch beschlossene Maßnahmen (Nachtigallenweg, Siegenstraße, geplante Friesenstraße in Refrath).

Vor diesem Hintergrund stellt sich auch die Frage einer **dienstrechtlichen Verantwortung** und einer möglichen **persönlichen Schadensersatzpflicht** des für den Vorgang zuständigen Wahlbeamten gemäß § 48 BeamtStG i. V. m. § 84 LBG NRW (Rückgriffshaftung bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit) sowie eines etwaigen Beanstandungs- oder Aufsichtsverfahrens nach §§ 54, 122 GO NRW.

Die Ratsgruppe Bürgerpartei GL bittet daher um schriftliche Beantwortung der nachfolgenden Fragen vor der nächsten Ratssitzung; eine mündliche Erläuterung im Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen sowie im Rat behalten wir uns vor.

I. Verfahren und Klagegrundlage

1. Wann wurde der Stadt Bergisch Gladbach erstmals Klage bzw. Eilantrag in der Sache Hasenweg zugestellt? Wir bitten um Mitteilung des Eingangsdatums sowie des Datums der ersten gerichtlichen Erörterung.
2. Welche weiteren laufenden oder bereits abgeschlossenen verkehrsrechtlichen Verfahren gegen die Stadt Bergisch Gladbach betreffen Fahrradstraßen, Tempo-30-Zonen, ähnliche Anordnungen nach § 45 StVO oder das Radverkehrs- bzw. Fahrradstraßenkonzept (insbesondere im Zusammenhang mit den Verfahren VG Köln 18 L 2684/25 und 18 L 2261/25, auf die im Beschluss vom 5. Mai 2026 ausdrücklich Bezug genommen wird)?
3. Wer hat die Stadt im Verfahren 18 L 264/26 vertreten – eigene Bedienstete mit Befähigung zum Richteramt oder eine externe Kanzlei? Welche Kosten der Rechtsverteidigung sind hierdurch entstanden?
4. Aus welchen konkreten rechtlichen Erwägungen heraus hat der Erste Beigeordnete entschieden, gegen den Beschluss keine Beschwerde zum OVG Münster einzulegen, obwohl die Erfolgsaussichten regelmäßig in der Beschwerdebegründung im Einzelnen zu prüfen sind? Liegt diese Entscheidung in seiner Alleinverantwortung oder wurde sie unter Hinzuziehung des Rechtsamts und/oder externer juristischer Beratung getroffen? Wir bitten um Vorlage der entsprechenden Aktenvermerke.

II. Rechtliche Bewertung vor der Anordnung – „Was wusste die Verwaltung wann?“

5. Wann und durch wen wurde die verkehrsrechtliche Anordnung vom 29. Juli 2025 rechtlich vorgeprüft? Wir bitten um Vorlage sämtlicher interner rechtlicher Bewertungen, gutachterlicher Stellungnahmen und Vermerke des Rechtsamts zu der Maßnahme F2 sowie zu den Fahrradstraßen Hasenweg, Nachtigallenweg,

Siegenstraße und geplant Friesenstraße – einschließlich des Datums der jeweiligen Befassung.

6. In welchem Umfang sind im Vorfeld der Anordnung schriftliche oder mündliche rechtliche Hinweise (von Anwohnern, Anwälten, Initiativen, Polizei, Bezirksregierung, weiteren Behörden) bei der Verwaltung eingegangen, die auf die unzureichende Datengrundlage oder die fehlende Tatbestandsvoraussetzung des § 45 StVO hingewiesen haben? Wir bitten um eine vollständige Aufstellung dieser Eingaben mit Datum, Absender und Inhalt – soweit datenschutzrechtlich zulässig in anonymisierter Form.
7. Im Beschluss VG Köln vom 22. Dezember 2025 (18 L 2684/25) – auf den der Beschluss vom 5. Mai 2026 wiederholt verweist – hat dasselbe Gericht der Stadt Bergisch Gladbach (oder einer vergleichbaren Kommune) bereits die maßgeblichen Voraussetzungen einer rechtmäßigen Fahrradstraßenanordnung erläutert. War diese Entscheidung der Verwaltung im Zeitpunkt der Aufrechterhaltung der streitgegenständlichen Anordnung bekannt? Falls ja: warum wurde nicht unverzüglich ein Selbstabhilfeverfahren eingeleitet, um den drohenden Prozessverlust und die damit verbundenen Kosten zu vermeiden?
8. Wurde im Vorfeld der Beschlussfassung am 6. Februar 2024 oder spätestens vor Erlass der Anordnung am 29. Juli 2025 eine Erhebung des fließenden Verkehrs durchgeführt, deren Ergebnisse Grundlage der Entscheidung waren? Wenn nein: aus welchen Gründen wurde die – im Beschluss zur Konzepterstellung ausdrücklich protokollierte – Vorher-Erhebung unterlassen?
9. Sind zu irgendeinem Zeitpunkt Erhebungen zum ruhenden Verkehr (Parkraumnutzung, -intensität, -bedarf) im Hasenweg/Nachtigallenweg/Siegenstraße durchgeführt worden? Falls ja: wann und mit welchem Ergebnis? Falls nein: warum wurde die Maßnahme trotz dieses Ermittlungsdefizits umgesetzt?

III. Finanzieller Schaden für die Stadt Bergisch Gladbach

10. Wir bitten um eine vollständige und nach Kostenarten gegliederte Aufstellung aller Aufwendungen, die im Zusammenhang mit der Errichtung der Fahrradstraßen Hasenweg, Nachtigallenweg und Siegenstraße entstanden sind – differenziert nach: (a) Planungs- und Konzeptkosten (intern wie extern), (b) Material- und Beschilderungskosten, (c) Markierungs- und Bauleistungskosten, (d) Personalkosten der Stadtverwaltung (Personenstunden × Verrechnungssätze), (e) Begleitkosten (Pressearbeit, Öffentlichkeitsbeteiligung, Gutachten).
11. Welche zusätzlichen Kosten entstehen nun durch (a) das Verhängen der Schilder, (b) das Auskreuzen bzw. Entfernen der Bodenmarkierungen, (c) den späteren vollständigen Rückbau, (d) die Verfahrenskosten des Eilverfahrens (gerichtlich festgesetzter Streitwert 2.500 €, zzgl. Gerichts- und Anwaltskosten der Antragsteller), (e) eine etwaige Hauptsacheklage und (f) die Beauftragung des angekündigten externen Fachbüros zur „Heilung“ der Verfahren?
12. Welcher Gesamtbetrag (Mindest- und Höchstschätzung) ist nach Einschätzung der Verwaltung als Schaden für die Stadt aus der rechtswidrigen Anordnung anzusetzen?

Pressemeldungen vom 6. Mai 2026 sprechen von einem „mindestens mittleren fünfstelligen Betrag“ – wir bitten um Bestätigung oder Korrektur durch konkrete Zahlen.

13. Sind die im Haushaltsjahr 2026 für das Radverkehrskonzept vorgesehenen Mittel durch die jetzigen Aufwendungen für Rückbau und externe Beauftragung bereits gebunden? Welche bereits beschlossenen Maßnahmen können dadurch ggf. nicht mehr realisiert werden?
14. Besteht für die entstandenen Schäden Versicherungsschutz – insbesondere im Rahmen einer Vermögensschäden-Haftpflicht- oder Diensthaftpflichtversicherung? Falls ja: ist eine Inanspruchnahme bereits angemeldet?

IV. Dienstrechtliche und persönliche Verantwortung

Vorbemerkung: Der Erste Beigeordnete der Stadt Bergisch Gladbach ist Wahlbeamter auf Zeit. Auf ihn finden – mit den Modifikationen der GO NRW – die Vorschriften des Beamtenstatusgesetzes und des Landesbeamtengesetzes NRW Anwendung. Nach § 48 BeamtStG i. V. m. § 84 LBG NRW haben Beamte dem Dienstherrn den Schaden zu ersetzen, den sie durch eine vorsätzliche oder grob fahrlässige Verletzung ihrer Dienstpflichten verursacht haben (Innenregress nach Art. 34 Satz 2 GG). Eine grob fahrlässige Verletzung der Amtsermittlungspflicht (§ 24 VwVfG NRW) kommt insbesondere dann in Betracht, wenn ein Hoheitsträger eine belastende Verkehrsanordnung trifft, ohne die nach gefestigter Rechtsprechung des BVerwG (Urteil vom 20. April 1994 – 11 C 17.93) erforderliche Datengrundlage zu erheben.

15. Welche Person bzw. welches Dezernat trägt nach der Geschäftsverteilung der Stadt Bergisch Gladbach die fachliche und rechtliche Letztverantwortung für die verkehrsrechtliche Anordnung vom 29. Juli 2025?
16. Wurde in Anbetracht der Feststellung des Verwaltungsgerichts, dass die Anordnung „auf keine denkbare Rechtsgrundlage gestützt werden kann“, bereits eine Vorprüfung nach § 48 BeamtStG i. V. m. § 84 LBG NRW eingeleitet, ob der bzw. die zuständige(n) Wahlbeamte(n) die Dienstpflicht zur ordnungsgemäßen Sachverhaltsermittlung grob fahrlässig verletzt hat/haben? Falls nein: bis wann beabsichtigt die Stadt eine entsprechende Prüfung?
17. Beabsichtigt der Bürgermeister, bei festgestellter grober Fahrlässigkeit den Innenregress gemäß § 48 Satz 1 BeamtStG durchzusetzen? Falls nein: aus welchen rechtlichen Erwägungen verzichtet er auf die Geltendmachung eines Schadensersatzanspruchs?
18. Ist gegen den oder die zuständigen Beamten – losgelöst von der Schadensersatzpflicht – ein Disziplinarverfahren nach §§ 17 ff. LDG NRW eingeleitet oder geprüft worden? Welche Stelle ist hierfür Dienstvorgesetzter?
19. Haben der Bürgermeister und/oder die Kommunalaufsicht (Bezirksregierung Köln) angesichts der gerichtlichen Feststellungen eine Beanstandung nach § 54 GO NRW oder andere kommunalaufsichtliche Maßnahmen geprüft? Welches Ergebnis hat diese Prüfung?

V. Konsequenzen und Verfahrensstandards für die Zukunft

20. Welche organisatorischen und verfahrensrechtlichen Konsequenzen zieht die Verwaltung aus dem Beschluss, um künftig sicherzustellen, dass Beschlussvorlagen für verkehrsregelnde Maßnahmen die nach BVerwG- und VG-Rechtsprechung erforderlichen Tatsachenfeststellungen (Vorher-/Nachher-Erhebung fließender und ruhender Verkehr, Bestandsanalyse, Bedarfsermittlung, Abwägung) enthalten?
21. Auf welcher Rechtsgrundlage (Geschäftsordnung, ZuO, GO NRW) hält der Erste Beigeordnete die Beauftragung eines externen Fachbüros zur Aufarbeitung der Fahrradstraßenkonzepte für ein „laufendes Geschäft“, für das eine Befassung des Rates oder seiner Ausschüsse nicht erforderlich sei? Welcher Auftragswert wird voraussichtlich erreicht und sind die Wertgrenzen der Vergabesatzung der Stadt Bergisch Gladbach eingehalten?
22. Wir fordern – im Einklang mit der CDU-Fraktion in ihrer Erklärung vom 7. Mai 2026 – die **vollständige Offenlegung sämtlicher internen rechtlichen Bewertungen zur Radroute F2** sowie zu allen Fahrradstraßen, hilfsweise – soweit Persönlichkeitsrechte oder Geheimhaltungsinteressen entgegenstehen – Akteneinsicht in geeigneter Form (§ 55 GO NRW). Bis wann wird diese Akteneinsicht gewährt?
23. Wir bitten ausdrücklich um Auskunft, ob für die noch in Planung befindlichen Fahrradstraßen (Friesenstraße in Refrath sowie weitere Vorhaben des Radverkehrskonzepts) inzwischen die geforderte Datengrundlage vorliegt – andernfalls ist mit weiteren Klagen, weiteren Verfahrenskosten und weiteren Schäden für den Steuerzahler zu rechnen.

Die Ratsgruppe Bürgerpartei GL hat – ebenso wie weite Teile des Rates – das Radverkehrskonzept im Februar 2024 mitgetragen. Dass die Verwaltung die rechtlichen Mindestanforderungen an die Umsetzung dieses Konzepts in einer derart grundlegenden Weise verfehlt hat, dass das Verwaltungsgericht der angegriffenen Anordnung **offensichtliche Rechtswidrigkeit** attestiert und sie auf **keine denkbare Rechtsgrundlage** stützen kann, stellt einen schwerwiegenden Vorgang dar – politisch wie haushaltsrechtlich. Die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Bergisch Gladbach haben einen Anspruch darauf, lückenlos zu erfahren, wie es zu diesem vermeidbaren Schaden kommen konnte und wer dafür einsteht.

Wir bitten um schriftliche Beantwortung in der nächsten Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen, spätestens jedoch in der nächsten Ratssitzung.

Mit freundlichen Grüßen

Frank Samirae
Vorsitzender
Ratsgruppe Bürgerpartei GL

Anlagen:

- Beschluss VG Köln vom 5. Mai 2026, Az. 18 L 264/26

Fundstelle openJur 2026, 4889 Rkr: ? AmtlSlg: ?

Tenor

1 Die aufschiebende Wirkung der unter dem Aktenzeichen 18 K 859/26 erhobenen Klage gegen die Allgemeinverfügung der Antragsgegnerin in Form der auf dem S.-straße in 00000 G.-O. von der Einmündung X.-straße bis zur Einmündung U.-straße entsprechend der Drucksache N01 und des dazugehörigen Übersichtsplans "S.-straße - U.-straße - J.-straße" umgesetzten Verkehrszeichen zur Errichtung einer Fahrradstraße entlang der S.-straße sowie im Einfahrts-/Ausfahrtsbereich der S.-straße i. V.m. der verkehrsrechtlichen Anordnung vom 29. Juli 2025 wird angeordnet. Der Antragsgegnerin wird aufgegeben, die auf dem S.-straße von der Einmündung X.-straße bis zur Einmündung U.-straße entsprechend der Drucksache N01 und des dazugehörigen Übersichtsplans "S.-straße - U.-straße - J.-straße" umgesetzten Verkehrszeichen, die auf der verkehrsrechtlichen Anordnung vom 29. Juli 2025 beruhen, zu entfernen bzw. unwirksam zu machen. Die Antragsgegnerin trägt die Kosten des Verfahrens.

2 Der Wert des Streitgegenstands wird auf 2.500,- Euro festgesetzt.

Gründe

3 Der sinngemäß gestellte Antrag,

4 1. die aufschiebende Wirkung der unter dem Aktenzeichen 18 K 859/26 erhobenen Klage gegen die Allgemeinverfügung der Antragsgegnerin in Form der auf dem S.-straße in 00000 G.-O. von der Einmündung X.-straße bis zur Einmündung U.-straße entsprechend der Drucksache N01 und des dazugehörigen Übersichtsplans "S.-straße - U.-straße - J.-straße" umgesetzten Verkehrszeichen zur Errichtung einer Fahrradstraße entlang der S.-straße sowie im Einfahrts-/Ausfahrtsbereich der S.-straße i.V.m. der verkehrsrechtlichen Anordnung vom 29. Juli 2025 anzuordnen,

5 2. der Antragsgegnerin aufzugeben, die auf dem S.-straße von der Einmündung X.-straße bis zur Einmündung U.-straße entsprechend der Drucksache N01 und des dazugehörigen Übersichtsplans "S.-straße - U.-straße - J.-straße" angebrachten Verkehrsschilder, Vorschriftszeichen sowie Markierungen, die die verkehrsrechtliche Anordnung vom 29. Juli 2025 umsetzen, zu entfernen bzw. anderweitig unwirksam zu machen,

6 hat Erfolg.

7 Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der gegen die Allgemeinverfügung i.V.m. der verkehrsrechtlichen Anordnung der Antragsgegnerin vom 29. Juli 2025 erhobenen Klage ist gemäß § 80 Abs. 5 Satz 1 Var. 1 VwGO statthaft und auch im Übrigen zulässig.

8 Die Antragsteller sind insbesondere in entsprechender Anwendung von § 42 Abs. 2 VwGO antragsbefugt. Denn jedenfalls als Verkehrsteilnehmer können sie gegenüber einer Verkehrsbeschränkung als Verletzung eigener Rechte geltend machen, die rechtssatzmäßigen Voraussetzungen der auch sie treffenden Regelung lägen nicht vor oder aber ihre eigenen Belange seien bei der behördlichen Ermessensausübung rechtsfehlerhaft mit den für die Anordnung sprechenden Belangen abgewogen worden.

9 Vgl. BVerwG, Urteile vom 21. August 2003 - 3 C 15.03 - juris Rn. 13 ff. m.N. und vom 27. Januar 1993 - 11 C 35.92 - juris Rn. 14; VG Köln, Beschlüsse vom 28. Januar 2026 - 18 L 2261/25 - juris Rn. 6 und vom 20. August 2024 - 18 L 1279/24 - juris Rn. 6.

10 Der Antrag ist auch begründet.

11 Nach § 80 Abs. 5 Satz 1 Var. 1 VwGO kann das Verwaltungsgericht die aufschiebende Wirkung einer Klage ganz oder teilweise anordnen, wenn deren aufschiebende Wirkung wie hier entsprechend § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 VwGO ausgeschlossen ist. Der von dem Gesetzgeber in diesen Fällen angenommene Vorrang des öffentlichen Vollziehungsinteresses besteht dann nicht, wenn sich der angegriffene Verwaltungsakt im Rahmen der vorzunehmenden summarischen Prüfung als offensichtlich rechtswidrig erweist.

12 Die auf dem S.-straße in G. aufgestellten Verkehrszeichen, die die verkehrsrechtliche Anordnung der Antragsgegnerin vom 29. Juli 2025 umsetzen, stellen sich bei der im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes gebotenen summarischen Prüfung als offensichtlich rechtswidrig dar.

13 Die den Verkehrszeichen zu Grunde liegende verkehrsrechtliche Anordnung kann auf keine denkbare Rechtsgrundlage gestützt werden.

14 Die Antragsgegnerin hat die Entscheidung zunächst auf § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 Alt. 2 StVO gestützt. Danach trifft die Straßenverkehrsbehörde die notwendigen Anordnungen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung. Sie wird insoweit ermächtigt, kommunale Verkehrskonzepte zu fördern und damit gemeindliche Planungs- und Entwicklungsbelange zu verwirklichen.

15 Voraussetzung für eine verkehrsregelnde Maßnahme nach § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 Alt. 2 StVO ist damit ihre Notwendigkeit zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung.

16 Vgl. zum Begriff der "geordneten städtebaulichen Entwicklung": VG Köln, Beschluss vom 22. Dezember 2025 - 18 L 2684/25 - juris Rn. 13 ff.

17 Dies erfordert zunächst ein tragfähiges städtebauliches Verkehrskonzept der Gemeinde, zumindest im Sinne einer allgemeinen Zielvorgabe. Denn nur in diesem Fall kann die straßenverkehrsrechtliche Anordnung ihre insoweit dienende Funktion entfalten.

18 Vgl. VG Aachen, Urteil vom 23. Mai 2023 - 10 K 1742/21 - juris Rn. 44, und Beschluss vom 11. Juli 2025 - 10 L 5/25 - juris Rn. 37.

19 Das kommunale Verkehrskonzept muss hinreichend konkret die verkehrsmäßigen Planungen in einem bestimmten räumlichen Bereich darstellen, die aus Gründen der geordneten städtebaulichen Entwicklung für erforderlich oder zweckmäßig gehalten werden und von den für die Willensbildung in der Gemeinde zuständigen Organen beschlossen worden sind. Soweit durch die Veränderung der bestehenden Verkehrssituation Straßenzüge entlastet und Verkehrsströme umgelenkt werden sollen, muss das gemeindliche Planungskonzept den Erfordernissen planerischer Abwägung genügen und insbesondere darlegen, weshalb bestimmte Straßenzüge entlastet und welche neuen Straßenzüge in für dortige Anwohner zumutbarer Weise belastet werden sollen und können.

20 Vgl. BVerwG, Urteil vom 20. April 1994 - 11 C 17.93 - juris Rn. 22; VGH München, Urteil vom 21. Februar 2011 - 11 B 09.3032 - juris Rn. 36; VG Köln, Beschluss vom 22. Dezember 2025 - 18 L 2684/25 - juris Rn. 21.

21 Des Weiteren muss das kommunale Verkehrskonzept auch auf substantiellen Erwägungen zu der Frage beruhen, ob die betroffenen Straßenzüge im Einzelnen und in ihrer Gesamtheit den jeweiligen straßenverkehrsrechtlichen Anforderungen genügen. Zwar ist - abgesehen von einer gerichtlichen Kontrolle - allein die Straßenverkehrsbehörde dazu berufen, verbindlich darüber zu entscheiden, ob im Einzelfall die straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen für die verkehrsrechtliche Anordnung vorliegen. Dies entbindet die Gemeinde jedoch nicht davon, schon bei Erstellung des Verkehrskonzepts zu überprüfen, ob die vorgesehenen Maßnahmen überhaupt zulässig sind.

22 Vgl. VGH Mannheim, Urteil vom 23. Juni 1995 - 5 S 646/93 - juris Rn. 45.

23 Das Radverkehrskonzept i.V.m. dem Fahrradstraßenkonzept der Antragsgegnerin genügt diesen Anforderungen nicht.

24 In formeller Hinsicht wurde das Mobilitätskonzept der Antragsgegnerin durch die insoweit gemäß § 41 Abs. 1 und 2 GO NRW i.V.m. § 15 und § 16 der Zuständigkeitsordnung der Antragsgegnerin zuständigen Ausschüsse beschlossen. Gemäß § 16 Abs. 2 Nr. 3 der Zuständigkeitsverordnung der Antragsgegnerin entscheidet der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen über Maßnahmen des Mobilitätsmanagements und zur Umsetzung des städtischen Mobilitätskonzeptes. Der Beschluss hinsichtlich des Radverkehrsnetzes i.V.m. dem Fahrradstraßenkonzept erfolgte am 00. Februar 2024 ebenfalls durch den insoweit zuständigen Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen.

25 In materieller Hinsicht trägt das Radverkehrsnetz zunächst dem städtebaulichen Anliegen Rechnung, erstmals alle für den Radverkehr wichtigen innerstädtischen Verbindungen auf möglichst geeigneten Routen zusammenzuführen. Hierbei wurden neben der Kürze und Schnelligkeit der Verbindung auch wichtige Quell- und Zielorte, Komfort und insbesondere die Verkehrssicherheit berücksichtigt. Insoweit lassen sich konkrete verkehrsmäßige Planungen in dem betroffenen räumlichen Bereich den Verwaltungsvorgängen textlich und unter Heranziehung des beigefügten Kartenmaterials entnehmen. Diese verkehrlichen Konzeptionen weisen auch einen Bezug zur geordneten städtebaulichen Entwicklung auf. So bildet das Konzept "Radverkehrsnetz" die Verlagerung des Radverkehrs unter Berücksichtigung der ermittelten Bedarfe von den zumeist über die Hauptverkehrsstraßen des Kfz-Verkehrs führenden direkten Verbindungen auf Routen entlang des attraktiveren Nebennetzes ab. Die Route N02 (N. - O.), auf welcher sich die streitgegenständliche Fahrradstraße befindet, ist Teil dieses Konzeptes.

26 Allerdings lassen die Konzepte jede nachvollziehbare Darlegung vermissen, dass sich bei der Konzepterstellung auch mit den möglichen Verlagerungseffekten auseinandergesetzt wurde, die durch die infolge der Umsetzung des Radverkehrsnetzes geänderten Verkehrsführungen auftreten können. Die Antragsgegnerin hat den planungserheblichen Sachverhalt schon nicht umfassend ermittelt und ihrer Planung somit nicht zugrunde legen können. Insoweit mangelt es bereits an einer belastbaren Datengrundlage, aus der sich mögliche Auswirkungen der beabsichtigten Verkehrslenkung prognostizieren lassen. Zwar hat am 26. Juni 2025 in der streitgegenständlichen Straße über 24 Stunden eine Zählung von Kfz und Fahrrädern stattgefunden, wobei ermittelt wurde, dass der Radverkehr mit 453 Fahrrädern gegenüber dem Kfz-Verkehr mit 425 Fahrzeugen überwiegt. Diese Zählung fand jedoch nur einmalig und zudem zeitlich nach der Beschlussfassung am 00. Februar 2024 statt, sodass diese hierauf nicht beruhen konnte. Im Rahmen der Beschlussfassung, in der die Verwaltung u.a. mit der Umplanung der S.-straße beauftragt wurde, wurde vielmehr ausdrücklich protokolliert, dass die Verkehrsbelastung vor der Umsetzung und ein Jahr nach der Umsetzung ermittelt werden soll. Dokumentiert war im Zeitpunkt der Beschlussfassung damit allein die fehlende Datengrundlage. Vergleichbares gilt für die Auswirkungen auf den ruhenden Verkehr. Hierzu fehlt es an jeglichen Erhebungen. So ist unklar, ob, wie oft, wann und in welchem Rahmen Daten zum ruhenden Verkehr ermittelt worden sind. Es fehlt jede Bestandsanalyse sowie eine Ermittlung konkreter (Nutzungs-) Bedarfe. Der Antragsgegnerin war bei ihrer Planung mithin nicht einmal klar, in welchem Umfang Parkplätze wegfallen würden und welche Nutzungsintensität diese aufweisen.

27 Diese defizitäre Sachverhaltsermittlung schlägt auch auf die von der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts geforderte planerische Abwägung durch. Zwar hat die Antragsgegnerin den inhaltlichen Austausch mit Verbänden, dem politischen Raum und der allgemeinen Öffentlichkeit im Vorfeld der Entscheidung gesucht und durchgeführt. Ohne eine hinreichende Ermittlung des Ist-Zustandes und einer hinreichenden Prognose fehlt es diesem Austausch jedoch an einer belastbaren Grundlage.

28 Soweit die Antragsgegnerin die streitgegenständliche verkehrsrechtliche Anordnung in der Antragserwiderung erstmalig auf § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 Buchst. b), Abs. 10 Nr. 2 StVO stützt, führt dies nicht zu ihrer Rechtmäßigkeit.

[29] Dabei kann dahinstehen, ob ein Austausch der Ermächtigungsgrundlage vorliegend zulässig ist oder ob die Anordnung durch den Austausch ihrer Begründung in ihrem Wesen in rechtswidriger Weise verändert würde.

[30] Vgl. zu den Anforderungen an den Austausch der Ermächtigungsgrundlage: OVG Münster, Beschlüsse vom 11. April 2025 - 8 B 238/25 - juris Rn. 21, 23 und vom 8. Dezember 2023 - 8 B 534/23 - juris Rn. 25.

[31] Dahinstehen kann des Weiteren, ob die Antragsgegnerin in diesem Zusammenhang auch auf das Ziel "Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung" oder erneut erstmalig auf die "Verbesserung des Schutzes der Umwelt" abstellt.

[32] Denn die weiteren Voraussetzungen des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 Buchst. b), Abs. 10 Nr. 2 StVO liegen ebenfalls nicht vor.

[33] So setzt § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 StVO zusätzlich zum Anordnungsziel voraus, dass die Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigt ist und die Sicherheit des Verkehrs nicht beeinträchtigt wird.

[34] Vgl. zur Qualifikation als zusätzliche Tatbestandsmerkmale: BR-Drs. 518/23, S. 18.

[35] Die Sicherheit des Verkehrs bezieht sich auf die Vermeidung von Schäden für Personen und Sachen im Zusammenhang mit der Teilnahme am Straßenverkehr.

[36] Vgl. VG Köln, Beschluss vom 20. August 2024 - 18 L 1279/24 - juris Rn. 18.

[37] Der Aspekt der Leichtigkeit des Verkehrs zielt darauf, dass Verkehrsteilnehmer nicht mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert oder belästigt werden.

[38] Dabei ist zu beachten, dass die Sicherheit des Verkehrs nicht beeinträchtigt werden darf, wo hingegen die Leichtigkeit des Verkehrs zu berücksichtigen ist. Insoweit stellt die Berücksichtigung eine geringere Hürde als das Merkmal der fehlenden Beeinträchtigung dar.

[39] Vgl. VG Berlin, Beschluss vom 14. März 2025 - 11 L 767/24 - juris Rn. 31.

[40] Die Berücksichtigung der Leichtigkeit des Verkehrs setzt einen mit vertretbarem Aufwand ermittelten prognostischen Vorher-Nachher-Vergleich hinsichtlich der Auswirkungen auf die Leichtigkeit des Verkehrs und eine Abwägung gegenüber den entsprechend ermittelten, prognostizierten Effekten - je nach Anordnungsgrund - für die Verbesserung des Umwelt- und Klimaschutzes, die Verbesserung des Gesundheitsschutzes oder die Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung voraus. Dieser Vergleich verlangt keine aufwändigen Gutachten oder Lärm- oder Schadstoffmessungen; es genügen Abschätzungen aufgrund von belastbaren Verkehrserhebungen, Erfahrungswerten und allgemeinkundigen wissenschaftlichen Erkenntnissen.

[41] Vgl. VG Berlin, Beschluss vom 14. März 2025 - 11 L 767/24 - juris Rn. 31.

[42] Diesen Anforderungen genügt die verkehrsrechtliche Anordnung - auch unter Heranziehung der (ergänzenden) Ausführungen im gerichtlichen Verfahren - nicht.

[43] Weder das Radverkehrsnetz noch das Mobilitäts- oder das Fahrradstraßenkonzept erfüllen für sich oder in einer Gesamtschau die Anforderung an einen prognostischen Vorher-Nachher-Vergleich. Insoweit schlägt die oben bereits erwähnte defizitäre Sachverhaltsermittlung im Vorfeld der Beschlussfassungen in Bezug auf Verkehrsdaten auch in diesem Kontext durch.

[44] Dieses Defizit konnte die Antragsgegnerin schließlich auch nicht mit ihrer Antragserwiderung beheben. Die Antragsgegnerin hat hier lediglich vorgebracht, es fände keine Beeinträchtigung der Sicherheit des Verkehrs statt, da durch die Ausweisung der Straße als Fahrradstraße der Radverkehr bevorrechtigt und klare Verhältnisse für alle Verkehrsteilnehmenden geschaffen würden. Dies sei für die Vermeidung von Schäden für Personen und Sachen im Zusammenhang mit der Teilnahme am Straßenverkehr förderlich. Zur Sicherung der Leichtigkeit des Verkehrs sei die Straße für den Kraftfahrzeugverkehr freigegeben worden. Zu berücksichtigen sei hierbei u.a. auch, dass die Straße "S.-straße" vornehmlich dem Anliegerverkehr diene und somit eine eher untergeordnete Funktion im Verkehrsnetz innehabe. Durch die Fahrradstraße und die hiermit verbundenen Maßnahmen zur Kennzeichnung, Bevorrechtigung sowie der zukünftig durchgängig komfortablen Radverkehrsführung insgesamt werde prognostisch ein weiterer Anstieg der Radverkehrsdichte auf dem gesamten Streckenverlauf erwartet.

[45] Auch wenn mit Blick auf den prognostischen Vorher-Nachher-Vergleich keine aufwändigen Gutachten zu verlangen sind, wäre es für die Annahme dieser "Erfahrungssätze" jedenfalls erforderlich, belastbare Verkehrsdaten zu ermitteln, um auf dieser Grundlage den Bedarf der einzelnen Verkehrsarten zu bemessen. Erst in der Folge kann dann prognostisch ermittelt werden, in welchem Umfang etwa von Bündelungseffekten auszugehen ist. Ohne Tatsachengrundlage bleiben die Behauptungen hingegen Allgemeinplätze. Vergleichbares gilt für die Auswirkungen auf den ruhenden Verkehr. Dass die insoweit vorhandenen Daten für eine derartige Prognose ungeeignet sind, wurde bereits oben dargelegt.

[46] Mangels belastbarer Datengrundlage ist auch eine im Einzelfall ohne ein solches Konzept ergehende Anordnungen nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 StVO rechtswidrig (vgl. Ziffer 14d zu § 45 der VwV-StVO). Denn die grundsätzlich bestehende Möglichkeit einer Einzelfallentscheidung reduziert lediglich die Anforderung an die Erstellung eines kommunalen Gesamtkonzepts, das inhaltlich und räumlich über eine Einzelmaßnahme hinausgeht. Die weiteren inhaltlichen Anforderungen - Berücksichtigung der Leichtigkeit des Verkehrs - bleiben hiervon unberührt.

[47] Aus diesen Gründen hat auch der Antrag zu 2 gerichtet auf die Aufhebung der Vollziehung des Verwaltungsaktes gemäß § 80 Abs. 5 Satz 3 VwGO Erfolg.

[48] Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 1 VwGO.

49 Die Festsetzung des Streitwerts beruht auf § 53 Abs. 2 Nr. 2, § 52 Abs. 1 GKG i.V.m. Ziffer 46.15 des Streitwertkatalogs für die Verwaltungsgerichtsbarkeit, wonach eine verkehrsregelnde Anordnung mit dem Auffangwert von 5.000,- Euro zu bemessen ist. Im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes war die Hälfte dieses Betrags (Ziffer 1.5 Satz 1 Halbsatz 1 des Streitwertkatalogs) anzusetzen.

50 Rechtsmittelbelehrung

51 Gegen die Entscheidung über den Antrag auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes kann innerhalb von zwei Wochen nach Bekanntgabe der Entscheidung bei dem Verwaltungsgericht Köln (Appellhofplatz, 50667 Köln oder Postfach 10 37 44, 50477 Köln) schriftlich Beschwerde eingelegt werden, über die das Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen in Münster entscheidet. Die Beschwerdefrist ist auch gewahrt, wenn die Beschwerde innerhalb der Frist eingeht bei dem Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen, Aegidiikirchplatz 5, 48143 Münster oder Postfach 6309, 48033 Münster. Die Beschwerde ist innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe der Entscheidung zu begründen. Die Begründung ist, sofern sie nicht bereits mit der Beschwerde vorgelegt worden ist, bei dem Oberverwaltungsgericht schriftlich einzureichen. Sie muss einen bestimmten Antrag enthalten, die Gründe darlegen, aus denen die Entscheidung abzuändern oder aufzuheben ist, und sich mit der angefochtenen Entscheidung auseinander setzen.

52 Die Beschwerde ist einzulegen und zu begründen durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, oder eine diesen gleichgestellte Person als Bevollmächtigten. Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung öffentlicher Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich auch durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen. Auf die besonderen Regelungen in § 67 Abs. 4 Sätze 7 und 8 VwGO wird hingewiesen.

53 Die Entscheidung über die Kosten des Verfahrens ist nicht selbstständig anfechtbar.

54 Gegen die Festsetzung des Streitwerts kann innerhalb von sechs Monaten, nachdem diese Entscheidung Rechtskraft erlangt oder das Verfahren sich anderweitig erledigt hat, bei dem Verwaltungsgericht Köln (Appellhofplatz, 50667 Köln oder Postfach 10 37 44, 50477 Köln) schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle Beschwerde eingelegt werden, über die das Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen in Münster entscheidet, falls das Verwaltungsgericht ihr nicht abhilft. Hierfür besteht kein Vertretungszwang. Ist der Streitwert später als einen Monat vor Ablauf dieser Frist festgesetzt worden, kann die Beschwerde innerhalb eines Monats nach Zustellung oder formloser Mitteilung des Festsetzungsbeschlusses eingelegt werden. Die Beschwerde ist nur zulässig, wenn der Wert des Beschwerdegegenstandes in Rechtsstreitigkeiten, die vor dem 1. Januar 2026 anhängig geworden sind, zweihundert Euro übersteigt und in Rechtsstreitigkeiten, die ab dem 1. Januar 2026 anhängig geworden sind, dreihundert Euro übersteigt. Die Beschwerde findet auch statt, wenn sie das Gericht, das die Entscheidung erlassen hat, wegen der grundsätzlichen Bedeutung der zur Entscheidung stehenden Frage zulässt.

[redacted]

Von: [redacted]
Gesendet: Montag, 8. Juni 2026 10:45
An: [redacted]
Betreff: AW: AO - HV-Zone Parkstraße, Fahrradstraße: Hasenweg/Nachtigallenstraße

Von: [redacted]
Gesendet: Donnerstag, 24. Juli 2025 14:37
An: verkehrslenkung@stadt-gl.de
Betreff: AW: AO - HV-Zone Parkstraße, Fahrradstraße: Hasenweg/Nachtigallenstraße

Hallo [redacted]
hallo [redacted]

hinsichtlich der von Ihnen übersandten straßenverkehrsrechtlichen Anordnung bzgl. der Fahrradstraße im Bereich Hasenweg möchte ich zunächst hinsichtlich der rechtlichen Voraussetzungen Folgendes ausführen:

Rechtsgrundlage für die vorliegend beabsichtigte straßenverkehrsbehördliche Anordnung ist entweder § 45 Abs. 1b) Nr. 5 Alt. 2 StVO, wonach die Straßenverkehrsbehörden die notwendigen Anordnungen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung treffen, oder die Generalklausel des § 45 Abs. 1 S. 1 StVO, welcher Beschränkungen des Verkehrs aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung ermöglicht. Jeweils in Verbindung mit § 45 Abs. 9 S. 1 StVO, wonach Verkehrszeichen nur dort anzuordnen sind, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Nach § 45 Abs. 9 S. 4 Nr. 2 StVO ist im Falle der Anordnung einer Fahrradstraße die Anwendung von Satz 3 ausgeschlossen. Es kommt daher nicht darauf an, ob aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Die Voraussetzungen des § 45 Abs. 9 S. 1 StVO müssen gleichwohl vorliegen.

Die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) erläutert, dass Fahrradstraßen „[…] dann in Betracht [kommen], wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.“ Daher müssen bereits zum Zeitpunkt der Anordnung hinreichende Anhaltspunkte (z. B. eine nachgewiesene stetige Zunahme des Radverkehrs oder ein städtebauliches Verkehrskonzept) dafür vorliegen, dass in naher Zukunft der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart sein wird. Sollen im Rahmen der Umsetzung eines Verkehrskonzeptes Lücken im Radverkehrsnetz geschlossen werden, ist es nicht erforderlich, dass der Radverkehr auf allen Abschnitten vorherrschend ist/wird.

Die VwV-StVO betont, dass in Fahrradstraßen anderer Fahrzeugverkehr nur in Ausnahmefällen zugelassen werden darf und führt hier als Beispiel den Anliegerverkehr auf. Sie legt daher fest, dass vor einer „Anordnung die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung)“ müssen. Ausnahmen vom Ausschluss des Kraftfahrzeugverkehrs von der Benutzung einer Fahrradstraße müssen auf zwingenden oder zumindest gewichtigen Gründen beruhen, die der Auflösung von Konflikten und Gefahren wegen des Miteinanders von Kraftfahrzeug- und Radverkehr auf der Fahrbahn der Fahrradstraße im Einzelfall nicht entgegenstehen, vgl. VG Hannover, Urteil vom 13.08.2021 – 7 A 5667/19.

Soll die Anordnung auf § 45 Abs. 1 b) Nr. 5 Alt. 2 StVO gestützt werden, so ist hierfür das Vorliegen eines städtebaulichen Verkehrskonzeptes erforderlich. Welche inhaltlichen und verfahrensmäßigen Anforderungen an ein solches Verkehrskonzept zu stellen sind, ist meines Wissens nach gerichtlich bisher nicht abschließend geklärt. Es muss jedenfalls:

1. Hinreichend konkret die verkehrsmäßigen Planungen in einem bestimmten räumlichen Bereich darstellen, die aus Gründen der geordneten städtebaulichen Entwicklung für erforderlich oder zweckmäßig gehalten werden

2. Von den für die Willensbildung in der Gemeinde zuständigen Organen beschlossen worden sein und
3. Sofern es die Veränderung von Verkehrsstraßen und -strömen zum Inhalt hat, muss es den Erfordernissen planerischer Abwägungen genügen

(vgl. Urteil des BVerwG vom 20.04.1994, 11 C 17.93)

Ob das hiesige Verkehrskonzept diesen grundlegenden Anforderungen genügt, kann meinerseits im Rahmen der kurzfristigen rechtlichen Überprüfung nicht beurteilt werden. Jedenfalls sollten im Rahmen der Begründung der straßenverkehrsrechtlichen Anordnung tiefergehende Ausführungen hinsichtlich des erfolgten Abwägungsprozesses (insbesondere hinsichtlich der vollständigen Freigabe der Fahrradstraße für den Kraftfahrzeugverkehr sowie hinsichtlich der Funktion des betroffenen Straßenzuges im Zusammenspiel mit dem vorliegenden Verkehrskonzept) erfolgen. Grundsätzlich ist es auch möglich, die erfolgten Erwägungen abgesondert von der straßenverkehrsrechtlichen Anordnung selbst durchzuführen, solange diese im Verwaltungsvorgang aktenkundig sind.

Im Rahmen der straßenverkehrsrechtlichen Anordnung beziehen Sie sich weiterhin auf die Generalklausel des § 45 Abs. 1 S. 1 i.V.m. Abs. 9 S.1 StVO. Dieser setzt für den Erlass einer verkehrsregelnden Anordnung eine konkrete Gefahr für die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs voraus, wobei es zur Annahme einer derartigen Gefahrenlage genügt, dass irgendwann in überschaubarer Zukunft mit hinreichender Wahrscheinlichkeit Schadensfälle eintreten können. Dies beurteilt sich danach, ob die konkrete Situation an einer bestimmten Stelle oder Strecke einer Straße die Befürchtung nahelegt, dass – möglicherweise durch Zusammentreffen mehrerer gefahrenträchtiger Umstände – die zu bekämpfende Gefahrenlage eintritt. Die entsprechende verkehrsbehördliche Anordnung „Fahrradstraße“ muss zudem zwingend erforderlich im Sinne von § 45 Abs. 9 S. 1 StVO sein. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist eine Anordnung dann zwingend erforderlich, wenn die allgemeinen und besonderen Verhaltensregeln der Verordnung für einen sicheren und geordneten Verkehrsablauf nicht ausreichen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 1. September 2017 – 3 B 50/16). Eine Anordnung ist nur dann zwingend erforderlich im Sinne der Vorschrift, wenn es sich um die zur Gefahrenabwehr unbedingt erforderliche und allein in Betracht kommende Maßnahme handelt.

Sofern diese Voraussetzungen vorliegen, muss eine entsprechende verkehrsbehördliche Anordnung ermessensfehlerfrei erfolgen. Dabei muss jedenfalls erkennbar werden, dass sich die Straßenverkehrsbehörde hinreichend mit den bestehenden Gefahrenpotenzialen, die aus dem Aufeinandertreffen des fließenden sowie ruhenden Kraftfahrzeugverkehrs, den Fußgängern und dem Radverkehr, der Breite der Fahrbahn und der Zulassung des Kraftfahrzeugverkehrs, auseinandergesetzt und auf dieser Grundlage abgewogen hat, ob trotz dieser Aspekte und unter diesen Bedingungen die Anordnung einer Fahrradstraße in dem in Rede stehenden Straßenabschnitt in Betracht kommt. Die widerstreitenden Interessen der verschiedenen Arten von Verkehrsteilnehmern sind hierbei umfassend gegeneinander abzuwägen.

Meiner Ansicht nach erscheint bereits fraglich, ob die Voraussetzungen der Generalklausel vorliegend überhaupt erfüllt sind, jedenfalls sollte im Rahmen der Dokumentation des Abwägungsprozesses noch weiter ausgeführt werden, woraus sich die Gefahrenlage ergibt und weshalb die Anordnung einer Fahrradstraße die unbedingt erforderliche und allein in Betracht kommende Maßnahme darstellt. Auch hinsichtlich der Berücksichtigung der widerstreitenden Interessen diverser Verkehrsteilnehmer sollten weitergehende Ausführungen dokumentiert werden.
Meiner Ansicht nach erscheint es sinnvoller, die Anordnung der Fahrradstraße ausschließlich auf § 45 Abs. 1b) Nr. 5 StVO zu stützen, wenngleich hinsichtlich der Rechtssicherheit aus den zuvor dargestellten Gründen weiterhin Bedenken bestehen.

Bezüglich der Einrichtung einer eingeschränkten Halteverbotszone bestehen diesseits ebenso Bedenken, ob eine entsprechende verkehrsbehördliche Anordnung einer gerichtlichen Überprüfung standhalten würde. Meiner Ansicht nach ist die Einrichtung der Halteverbotszone kein der Fahrradstraße immanenter Bestandteil, sodass eine Anordnung unter den Voraussetzungen von § 45 Abs. 1 S. 1 i.V.m. Abs. 9 S. 1 u. 3 StVO erfolgen müsste – ohne die für die Fahrradstraßen geltende Privilegierung des § 45 Abs. 9 S. 4 Nr. 2 StVO. Jedenfalls sollten auch hierzu weitergehende Ausführungen hinsichtlich der Verhältnismäßigkeit einer solchen Anordnung erfolgen, wie auch bereits durch Herrn Schubert mit Mail vom 09.07.2025 zu bedenken gegeben wurde.

Nach aufgrund der kurzfristigen Bearbeitung lediglich summarischer Prüfung empfehle ich, den Abwägungsprozess und die Ausübung des der Behörde zustehenden Ermessens – sei es auch im Nachgang zu der straßenverkehrsrechtlichen Anordnung selbst – sowohl hinsichtlich der Einrichtung einer Fahrradstraße als solche als auch bezüglich der Einrichtung der Halteverbotszone so ausführlich wie möglich zu dokumentieren. Es sollte deutlich werden, dass der Ermessensspielraum durch die Straßenverkehrsbehörde erkannt und Ermessen ausgeübt wurde. Sollte es zu einer gerichtlichen Überprüfung kommen, können diese Ausführungen noch weiter ergänzt oder präzisiert werden.

Für Rückfragen stehe ich selbstverständlich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

[redacted]

Stadt Bergisch Gladbach – Der Bürgermeister
FB 3-30 / Rechtsangelegenheiten
Stadthaus Konrad-Adenauer-Platz
Zimmer[redacted]
51465 Bergisch Gladbach
Tel: (0 22 02) 14 –[redacted]
www.bergischgladbach.de
[redacted]

Von: [redacted]
Gesendet: Freitag, 8. Mai 2026 10:35
An: [redacted]
Betreff: Beschluss Verwaltungsgericht Köln// Fahrradstraße Hasenweg

Hallo zusammen,

wie besprochen fasse ich die wesentlichen Punkte des Beschlusses und die sich hieraus ergebenden Folgen für die Planung weiterer Fahrradstraßen auf dem Stadtgebiet wie folgt zusammen:

Das Verwaltungsgericht stellt fest, dass das städtische Verkehrskonzept durch die zuständigen Ausschüsse beschlossen wurde und konkrete verkehrsmäßige Planungen hinsichtlich des Hasenwegs enthält, welche einen Bezug zur geordneten städtebaulichen Entwicklung aufweisen. Es erachtet die vorhandene Datengrundlage jedoch nicht als ausreichend und fordert u.a. auch für den ruhenden Verkehr eine Bestandsanalyse sowie eine Ermittlung konkreter (Nutzungs-) Bedarfe. Die nach Ansicht des Verwaltungsgerichts unvollständige Tatsachengrundlage führe im Ergebnis dazu, dass die Anordnung weder auf § 45 Abs. 1b S. 1 Nr. 5 Alt. 2 StVO noch auf § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 7 Buchst. b), Abs. 10 Nr. 2 StVO gestützt werden könne. Das Gericht legt der verkehrsrechtlichen Anordnung einer Fahrradstraße somit zwar sehr hohe, jedoch rechtlich vertretbare Anforderungen zugrunde. Vor diesem Hintergrund erscheint die Einlegung des Rechtsmittels der Beschwerde nicht hinreichend erfolgversprechend. Da diese Argumentation nicht nur den durch Eil- und Klageverfahren angegriffenen Streckenabschnitt des Hasenwegs, sondern den gesamten Verlauf der umgesetzten Fahrradstraße betrifft, sollte auch im Hinblick auf weitere drohende Klageverfahren die Beschilderung insgesamt unwirksam gemacht und die entsprechenden verkehrsrechtlichen Anordnungen aufgehoben werden. Auch für die weiteren im Stadtgebiet geplanten und zum Teil kurz vor der Umsetzung stehenden Fahrradstraßen entfaltet der Beschluss des Verwaltungsgerichts Relevanz, da zum aktuellen Planungsstand auch hier die vom Verwaltungsgericht dargelegten Voraussetzungen nicht vorliegen dürften. Insoweit erscheint es zielführend, diese Strecken- bzw. Straßenabschnitte erneut unter den vom Verwaltungsgericht mitgegebenen Maßstäben zu betrachten und dieser Betrachtung die vom Verwaltungsgericht angeführten Daten einzuholen und zugrunde zu legen.

Zu den rechtlichen Voraussetzungen im Einzelnen:

Für die Einrichtung einer Fahrradstraße kommen (neben der Generalklausel des § 45 Abs. 1 S. 1 i.V.m. Abs. 9 StVO) im Wesentlichen zwei gesetzliche Ermächtigungsgrundlagen mit zum Teil unterschiedlichen Voraussetzungen in Betracht.

1. § 45 Abs. 1b S. 1 Nr. 5 Alt. 2 StVO: Anordnungen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung

Voraussetzung**:** Notwendigkeit der Fahrradstraße zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung

Erforderlich**:** Ein tragfähiges städtebauliches Verkehrskonzept

Voraussetzung hierfür ist u.a., dass dem Konzept selbst eine belastbare Datengrundlage zugrunde liegt. Bereits bei Erstellung des Verkehrskonzeptes ist zu prüfen, ob die vorgesehenen Maßnahmen zulässig sind. Im Rahmen der Konzepterstellung muss sich hierfür auch mit möglichen Verlagerungseffekten auseinandergesetzt werden. Auch hinsichtlich der Auswirkungen auf den ruhenden Verkehr ist eine Bestandsanalyse sowie eine Ermittlung konkreter (Nutzungs-) Bedarfe erforderlich. Diese Datengrundlage stellt den Grundbaustein der im Rahmen eines städtebaulichen Verkehrskonzeptes geforderten planerischen Abwägung dar.

2. § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 7 Buchst. b), Abs. 10 Nr. 2 StVO

Voraussetzung: Anordnung zur Unterstützung eines der gesetzlich genannten Anordnungsziele (Schutz der Umwelt, Schutz der Gesundheit oder Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung) sofern die Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtig ist und die Sicherheit des Verkehrs nicht beeinträchtigt wird.

Ermöglicht werden hierdurch Einzelfallentscheidungen auch ohne ein städtebauliches Gesamtkonzept, abweichend davon oder ergänzend dazu (vgl. Ziffer 14d zu § 45 der VwVO-StVO). Die prognostizierten Effekte und die Auswirkungen auf die Leichtigkeit des Verkehrs sind dann mit vertretbarem Aufwand im Einzelfall darzulegen und abzuwägen. Erforderlich hierfür sind keine aufwändigen Gutachten, es genügen Abschätzungen aufgrund von belastbaren Verkehrserhebungen, Erfahrungswerten und allgemeinkundigen wissenschaftlichen Erkenntnissen. Erforderlich sind jedoch belastbare Verkehrsdaten, welche als Grundlage für einen prognostischen Vorher-Nachher-Vergleich hinsichtlich der Auswirkungen auf die Leichtigkeit des Verkehrs dienen können.

Aufgrund der erleichterten Voraussetzungen des § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 7 Buchst. b), Abs. 10 Nr. 2 StVO empfehle ich, zukünftige Anordnungen auf dieser Grundlage zu treffen und dementsprechend auch die Prüfung und Datenerhebung hieran auszurichten.

Für Rückfragen stehe ich selbstverständlich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

[redacted]

Stadt Bergisch Gladbach – Der Bürgermeister
FB 3-30 / Rechtsangelegenheiten
Stadthaus Konrad-Adenauer-Platz
Zimmer[redacted]
51465 Bergisch Gladbach
Tel: (0 22 02) 14 –[redacted]
www.bergischgladbach.de
[redacted]

Ö 26.2

Absender

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

Drucksachen-Nr.

0381/2026

öffentlich

Anfrage

der Fraktionen BÜNDNIS 90/Die Grünen und SPD

**zur Sitzung:
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen am 30.06.2026**

Tagesordnungspunkt

Gemeinsame Anfrage der Fraktionen BÜNDNIS 90/Die Grünen und SPD vom 20.05.2026 zum aktuellen Sachstand der Einrichtung von Schulstraßen

Inhalt:

Am 20.05.2026 haben die Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SPD eine Anfrage zum Sachstand der Einrichtung von Schulstraßen gestellt. Die Anfrage dient der Darstellung des aktuellen Umsetzungsstands der im dreistufigen Konzept vorgesehenen Maßnahmen an der GGS Kippekausen, der EGS Bensberg und der Concordiaschule. Zudem soll aufgezeigt werden, wie sich der Hol- und Bringverkehr an den drei Schulstandorten entwickelt hat, wie die Verwaltung die derzeitige Verkehrssicherheit für die Kinder einschätzt und ob vorgesehen ist, nach den Sommerferien Verkehrsversuche an den genannten Schulen zu beginnen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Verwaltung hat sich seit dem vergangenen Jahr intensiv mit den drei Schulstandorten GGS Kippekausen, EGS Bensberg und Concordiaschule befasst. Wie im Zeitplan (0301/2025) angegeben wurden die Stufen 1 und 2 bereits bis September weitestgehend umgesetzt. Neben einem Walking Bus, dem Aktionstag sowie der Prüfung und ggf. Einrichtung von Elterntaxi-Zonen wurden den Schulen Unterrichtsmaterialien zur Verfügung gestellt. Die dauerhafte Umsetzung des Bausteins Verkehrszähmer-Programm obliegt den Schulen. Lediglich bei den Kleinstmaßnahmen zur Erhöhung der Schulwegsicherheit, worunter auch das Freihalten von Sichtfeldern fällt, konnten bisher nicht alle Maßnahmen umgesetzt werden. Aufgrund personeller Engpässe in der stationären Verkehrslenkung konnten die Maßnahmen verkehrsrechtlich noch nicht angeordnet werden.

Aktuell befinden sich die drei Schulen in der Evaluierungsphase. Hierzu wird aktuell eine erneute Elternbefragung durchgeführt und eine Verkehrszählung beauftragt. Zum Zeitpunkt der Vorlagenerstellung ist eine objektive Bewertung der Entwicklung der Hol- und Bringverkehre noch nicht möglich.

Aufgrund der sich weiter zuspitzenden Personalsituation im Sachgebiet Mobilität ist es aktuell nicht möglich, die Verkehrsversuche an den Schulstandorten wie geplant zu beginnen. Aktuell erarbeitet das Sachgebiet Mobilität eine Strategie, wie in Zukunft die Betreuung der Schulen, Vorbereitung und Durchführung der Maßnahmen und die Verkehrsversuche in Bezug auf Schulstraßen organisiert werden könnten. In der Ausschusssitzung im September soll darüber in einer Mitteilungsvorlage informiert werden. Fest steht aber schon heute, dass sich die bisher angestrebten Zeitschienen deutlich verzögern und eine parallele Bearbeitung von mehreren Schulstandorten nicht mehr leistbar sein wird.

Grundsätzlich sieht die Verwaltung nicht nur an den genannten drei Schulen, sondern an allen Schulen in Bergisch Gladbach Verbesserungsbedarf im Bereich der Schulwegsicherheit für Kinder. Insbesondere das Freihalten von Sichtfeldern, ausreichende Gehwegbreiten sowie kindgerechte Querungsmöglichkeiten, entsprechen an vielen Standorten nicht den heutigen Standards.

Konrad-Adenauer-Platz 1
51465 Bergisch Gladbach

An den
Vorsitzenden des Ausschusses für Mobilität und Verkehrsflächen (AMV)
Lutz Schade

Konrad-Adenauer-Platz 1
51465 Bergisch Gladbach

Bergisch Gladbach, 20.05.2026

Gemeinsame Anfrage der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SPD zum Sachstand der Einrichtung von Schulstraßen

Sehr geehrter Herr Schade,

bitte setzen Sie die folgende Anfrage auf die Tagesordnung für den öffentlichen Teil der nächsten Sitzung des AMV.

In der Sitzung des AMV am 27. März 2025 wurde auf Wunsch der entsprechenden Schulen beschlossen, dass die Verwaltung für jede der folgenden Schulen ein Konzept für die Einrichtung einer Schulstraße erarbeiten soll (0051/2025):

1) Gemeinschaftsgrundschule Hand / Heimstättenweg
2) Gemeinschaftsgrundschule Kippekausen / Burgstraße
3) Evangelische Grundschule Bensberg / Kauler Straße
4) Concordiaschule Schildgen / Concordiaweg

Im AMV am 17.06.2025 hat die Verwaltung folgendes dreistufiges Konzept und einen Zeitplan vorgestellt (0301/2025). Der Zeitplan sieht vor, ggf. von Juni-August 2026 Verkehrsversuche vorzubereiten, die nach den Sommerferien 2026 starten sollen.

Im AMV am 5. Mai 2026 hat die Verwaltung hierzu folgenden Sachstand mitgeteilt (0197/2026):

„GGS Hand: Eine Schulstraße wurde zum Jahresbeginn 2026 als Verkehrsversuch auf den Straßen Im Grafeld und Heimstättenweg eingerichtet. Zum Ende des auf ein Jahr ausgelegten Verkehrsversuch wird evaluiert und im Anschluss über das weitere Vorgehen informiert.
GGS Kippekausen, EGS Bensberg, Concordiaschule: Stufe 1&2 des dreistufigen Konzepts wurden bearbeitet und werden derzeit umgesetzt. Aufgrund knapper personeller Kapazitäten in der Planung und Ausführung wurden noch nicht alle Teilmaßnahmen umgesetzt. Über die Analyse der Stufen 1&2 bzw. die Option einer Schulstraße im Verkehrsversuch (Stufe 3) wird der Ausschuss nach Abschluss der Stufen 1&2 informiert."

Fragen an die Verwaltung

Welche der in dem dreistufigen Konzept genannten Maßnahmen wurden an der GGS Kippekausen, an der EGS Bensberg und an der Concordiaschule bisher jeweils durchgeführt?

Wie hat sich der Hol- und Bringverkehr an den drei Schulen durch die Maßnahmen jeweils entwickelt? Wie schätzt die Verwaltung die Verkehrssicherheit für die Kinder an den drei Schulen aktuell ein?

Ist vorgesehen, dass an den drei Schulen nach den Sommerferien Verkehrsversuche beginnen sollen?

Wir bitten um schriftliche Beantwortung.

Mit freundlichen Grüßen

Theresia Meinhardt
Co-Fraktionsvorsitzende BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Klaus Waldschmidt
Fraktionsvorsitzender SPD