

Mitteilungsvorlage

Drucksachen-Nr. 0489/2026
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	29.09.2026	zur Kenntnis

Tagesordnungspunkt

Schulisches Mobilitätsmanagement - Sachstand und Neuorganisation

Kurzzusammenfassung:

Aufgrund der reduzierten Personalressourcen wird das schulische Mobilitätsmanagement künftig vorrangig auf die Grundschulstandorte in Bergisch Gladbach ausgerichtet und organisatorisch neu aufgestellt. Das bisherige, personalintensive dreistufige Verfahren kann mit den künftig verfügbaren Stellenanteilen nicht mehr flächendeckend fortgeführt werden.

Kern der Neuorganisation ist die Einführung von Schulzonen mit einem Radius von rund 400 Metern um die Schulen. Innerhalb dieser Schulzonen werden einheitliche Qualitätsstandards für die Schulwegsicherheit angewendet und Maßnahmen nach fachlichen Kriterien priorisiert.

Durch eine stärkere Standardisierung und die Einbindung externer Fachbüros verlagert sich der Schwerpunkt von einer intensiven Begleitung einzelner Schulen hin zu einer zeitlich effizienteren, noch stärker umsetzungsorientierten Bearbeitung. Ziel ist es weiterhin, trotz begrenzter Ressourcen die Schulwegsicherheit an allen Grundschulstandorten schrittweise zu verbessern und diese innerhalb von etwa fünf Jahren systematisch zu bearbeiten.

Weiterführende Schulen werden weiterhin im Rahmen der allgemeinen Verkehrs- und Mobilitätsplanung berücksichtigt.

Finanzielle Auswirkungen:

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

Inhalt der Mitteilung:

Diese Mitteilungsvorlage ergänzt die Vorlage zur Neuorganisation des Mobilitätsmanagements (Drucksachennummer 0488/2026) um detailliertere Informationen zu Auswirkungen und Veränderungen im schulischen Mobilitätsmanagement.

Mit Beschluss des Rates der Stadt Bergisch Gladbach vom 24.03.2026 wurden die Stellenanteile des Mobilitätsmanagements im Sachgebiet 6-600 dauerhaft um 2,0 Stellen reduziert. Für das schulische Mobilitätsmanagement stehen damit künftig statt bisher rund 75 % Stellenanteilen lediglich noch bis zu 50 % einer Stelle zur Verfügung.

Aktuell ist die Nachfrage der Schulen nach Unterstützung bei der Verbesserung der Schulwegsicherheit sowie der Förderung einer eigenständigen und sicheren Mobilität von Kindern unverändert hoch. Darüber hinaus befinden sich derzeit bereits elf Grundschulstandorte in unterschiedlichen Bearbeitungsstadien oder haben entsprechende Anträge und Interessenbekundungen eingebracht.

Vor diesem Hintergrund ist eine Anpassung des Vorgehens erforderlich. Das bisherige Bearbeitungsmodell kann mit den künftig verfügbaren personellen Ressourcen nicht mehr in angemessener Zeit für alle Schulstandorte umgesetzt werden. Ohne organisatorische Neuausrichtung würden sich die Bearbeitungszeiten deutlich verlängern und es entstünden mehrjährige Wartezeiten für zahlreiche Schulen.

Bisheriges Konzept und Auswirkungen der veränderten Personalsituation

Das bisherige dreistufige Verfahren (Stufe 1: Freihalten Sichtfelder, Walking Bus, Verkehrszählerprogramm, Elterntaxizonen, Stufe 2: Elterntaxizonen erweitern, Aktionstage, Stufe 3: Schulstraße) hat sich fachlich bewährt und an den bisher bearbeiteten Standorten zu guten Ergebnissen geführt. Es ist jedoch auf eine intensive Begleitung der einzelnen Schulen ausgerichtet und mit einem hohen personellen Aufwand verbunden.

Insbesondere die Durchführung von Befragungen, Beteiligungsprozessen, Aktionstagen, Vor-Ort-Terminen, die fortlaufende Kommunikation mit Schulen und Elternschaft sowie die individuelle Begleitung und Weiterentwicklung der Maßnahmen erfordern erhebliche zeitliche Ressourcen. Diese personelle Intensität konnte mit den bisher verfügbaren Stellenanteilen geleistet werden, ist unter den zukünftigen Rahmenbedingungen jedoch nicht mehr umsetzbar.

Mit den künftig verfügbaren Kapazitäten wäre eine Fortführung des bisherigen Stufenkonzeptes nur noch für ein bis maximal zwei Schulstandorte pro Jahr möglich. Angesichts der bereits bestehenden Nachfrage und der aktuell elf aufgenommenen Schulstandorte würden sich Bearbeitungs- und Wartezeiten von mehreren Jahren ergeben. Ein flächendeckendes schulisches Mobilitätsmanagement kann unter diesen Rahmenbedingungen faktisch nicht mehr angeboten werden.

Die erhebliche Reduzierung der verfügbaren Personalkapazitäten macht daher eine grundlegende Neuausrichtung des schulischen Mobilitätsmanagements erforderlich.

Neuaufstellung des schulischen Mobilitätsmanagements

Ziel ist es, trotz begrenzter Ressourcen weiterhin ein schulisches Mobilitätsmanagement für das gesamte Stadtgebiet anbieten zu können. Kern der Neuaufstellung ist die Einführung von Schulzonen. Diese ersetzen das bisherige dreistufige Konzept des schulischen Mobilitätsmanagements und bilden künftig den verbindlichen Rahmen für die Bearbeitung der Schulstandorte. Schulzonen ermöglichen eine systematische und standortübergreifende Betrachtung der Schulwegsicherheit. Durch die räumliche Bündelung von Maßnahmen können Defizite im Schulumfeld nach einheitlichen fachlichen Kriterien identifiziert, bewertet und priorisiert werden. Dadurch wird eine vergleichbare Bearbeitung aller Schulstandorte ermöglicht und sichergestellt, dass die verfügbaren personellen und finanziellen Ressourcen gezielt dort eingesetzt werden, wo die größten Sicherheitsgewinne für Schülerinnen und Schüler zu erwarten sind.

Für jeden Schulstandort soll grundsätzlich eine Schulzone mit einem Radius von rund 400 Metern festgelegt werden (siehe Anlage 3). Die räumliche Begrenzung definiert den Schwerpunkt der Bearbeitung und konzentriert die Maßnahmen auf die für die Schulwegsicherheit besonders relevanten Bereiche. Gleichzeitig schafft sie eine klare Grundlage für die Priorisierung von Maßnahmen und die strukturierte Bearbeitung mehrerer Schulstandorte.

Innerhalb der Schulzonen werden einheitliche Qualitätsstandards angewendet. Hierzu gehören insbesondere sichere Querungsmöglichkeiten für Kinder, ausreichende Sichtbeziehungen, barrierefreie Wegeketten sowie die Neuordnung der Hol- und Bringverkehre einschließlich geeigneter Elterntaxi-Zonen (siehe Anlage 2). Die Schulstraße bleibt dabei weiterhin ein wichtiges Instrument und wird, sofern die örtlichen Voraussetzungen vorliegen, als Bestandteil der Maßnahmenplanung berücksichtigt.

Die Schulzonen konzentrieren sich vorrangig auf kurzfristig umsetzbare und wirksame Maßnahmen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit. Werden darüberhinausgehende infrastrukturelle Defizite festgestellt, insbesondere an Hauptverkehrsstraßen oder anderen komplexen Verkehrsanlagen, werden diese dokumentiert und in das gesamtstädtische Maßnahmenprogramm Mobilität und Verkehr übernommen. Auf diese Weise bleiben auch größere Handlungsbedarfe Bestandteil der weiteren Verkehrsplanung.

Die räumliche Abgrenzung ermöglicht darüber hinaus eine klare Priorisierung von Maßnahmen innerhalb der Schulzone gegenüber weniger schulrelevanten Bereichen des Stadtgebiets. Gleichzeitig wird die Unfall- und Gefahrenlage im unmittelbaren Schulumfeld systematisch verbessert, bevor weitergehende Handlungsbedarfe betrachtet werden.

Auch aus Sicht der Organisation von Hol- und Bringverkehren erweist sich die Entfernung von rund 400 Metern als praktikabel. Sie ermöglicht die Einrichtung von Elterntaxi-Zonen außerhalb des unmittelbaren Schulumfeldes, während der verbleibende Fußweg für die Schülerinnen und Schüler gut bewältigbar ist. Gleichzeitig ist eine solche Entfernung gegenüber Eltern nachvollziehbar zu erläutern und erfahrungsgemäß mit einer vergleichsweise hohen Akzeptanz verbunden.

Unabhängig von der standardisierten räumlichen Abgrenzung können im Einzelfall auch Bereiche außerhalb der Schulzone betrachtet werden, sofern dies aufgrund besonderer örtlicher Gegebenheiten, relevanter Schulwegeverbindungen oder erkennbarer Defizite der Verkehrssicherheit erforderlich ist. Die Schulzone dient somit als definierter Schwerpunkt der Bearbeitung, ohne notwendige Maßnahmen außerhalb dieses Bereiches grundsätzlich auszuschließen.

Mit der Einführung der Schulzonen verändert sich zugleich die Arbeitsweise des schulischen

Mobilitätsmanagements. An die Stelle der bisherigen intensiven Begleitung einzelner Schulen tritt eine stärker standardisierte Bearbeitung; zugleich werden die hierfür eingesetzten Personalkapazitäten reduziert. Im Mittelpunkt stehen künftig die Analyse der Verkehrssicherheit, die Priorisierung von Defiziten sowie die Entwicklung und Umsetzung wirksamer Maßnahmen.

Die stärkere Standardisierung und die Einbindung externer Fachbüros verringern den Umfang der individuellen Begleitung durch die Verwaltung. Die verfügbaren Ressourcen werden künftig vorrangig für die Analyse, Priorisierung und Umsetzung verkehrssichernder Maßnahmen eingesetzt.

Die verfügbaren Ressourcen lassen zudem keine pädagogische Begleitung der Schulen mehr zu, die ein wichtiger Faktor für den Erfolg der getroffenen infrastrukturellen Maßnahmen und des bisherigen Konzeptes war. Elterninformationen, Unterrichtsbausteine, Schulaktionen sowie vergleichbare Maßnahmen zur Förderung einer eigenständigen und sicheren Mobilität können daher nicht mehr in der bisherigen Form durch die Verwaltung durchgeführt werden. Den Schulen können weiterhin Informations- und Unterrichtsmaterialien zur Verfügung gestellt werden, deren Einsatz und Integration in den Unterricht jedoch eigenverantwortlich durch die jeweiligen Schulen erfolgt. Die Maßnahmenentwicklung wird künftig stärker auf fachlichen Standards und objektiven Bewertungskriterien beruhen. Individuelle Wünsche einzelner Schulen oder Interessengruppen können daher nur noch sehr eingeschränkt berücksichtigt werden. Die verfügbaren Ressourcen werden gezielt auf Maßnahmen konzentriert, die für möglichst viele Kinder den größten Sicherheitsgewinn erwarten lassen.

Mit der Einführung der Schulzonen erfolgt somit ein bewusster Wechsel von einem beteiligungs- und betreuungsintensiven Verfahren hin zu einem standardisierten Ansatz mit klar definiertem Untersuchungsraum. Diese Neuaufstellung ist erforderlich, um das schulische Mobilitätsmanagement trotz reduzierter Personalressourcen dauerhaft aufrechterhalten und die Schulwegsicherheit an möglichst vielen Standorten verbessern zu können.

Ausblick und Realisierung

Zur Umsetzung des neuen Ansatzes werden zunächst die Schulzonen abgegrenzt und die zugrundeliegenden Standards festgelegt. Die Erarbeitung der Schulzonen sowie die Erstellung der Maßnahmenpakete sollen aufgrund der begrenzten personellen Ressourcen überwiegend durch externe Fachbüros erfolgen.

Die standardisierte Bearbeitung ermöglicht eine Bündelung mehrerer Schulstandorte zu wirtschaftlichen Bearbeitungs- und Vergabepaketen.

Die vorhandenen personellen Ressourcen der Verwaltung können dabei gezielt für die fachliche Steuerung, Priorisierung und Umsetzung der Maßnahmen eingesetzt werden.

Für jede Schulzone wird ein standardisiertes Maßnahmenpaket bearbeitet. Im Fokus stehen kurzfristig umsetzbare und wirksame Maßnahmen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit. Weitergehende infrastrukturelle Handlungsbedarfe werden dokumentiert und in das gesamtstädtische Maßnahmenprogramm Mobilität und Verkehr überführt.

Die Bearbeitung der Schulzonen erfolgt grundsätzlich unabhängig von Einzelanträgen der Schulen. Die Reihenfolge der Bearbeitung orientiert sich zunächst an bereits bestehenden politischen Beschlüssen, beschlossenen Anträgen und laufenden Verfahren. Darüber hinaus werden räumlich zusammenhängende Schulstandorte zu fachlich sinnvollen Bearbeitungs- und Vergabepaketen gebündelt. Im Rahmen dieser Bündelung können auch bislang nicht priorisierte Schulstandorte einbezogen werden, sofern dies für eine zusammenhängende und effiziente Bearbeitung sinnvoll ist.

Für die bereits weit fortgeschrittenen Standorte KGS In der Auen, GGS/KGS Hand sowie GGS Hebborn werden die bisherigen Arbeitsergebnisse in das neue Konzept der Schulzonen überführt. An den Standorten KGS In der Auen und GGS/KGS Hand wird darüber hinaus die laufende Umsetzung der Schulstraße fortgeführt. Alle übrigen Schulstandorte sollen unmittelbar nach dem neuen Konzept bearbeitet werden.

Durch eine gebündelte Vergabe von mehreren Schulstandorten kann von einer insgesamt effizienten Bearbeitungsdauer von rund einem Jahr für die Entwicklung und Planung der Maßnahmen in diesen Schulzonen ausgegangen werden. Einzelne Vergabepakete bestehend aus etwa zwei bis vier Schulstandorten können voraussichtlich innerhalb eines Jahres planerisch abgeschlossen werden. Es können ein bis zwei Vergabepakete pro Jahr durch das verfügbare Personal betreut werden. So könnten die insgesamt 20 Grundschulen innerhalb einer Gesamtlaufzeit von rund fünf Jahren abgeschlossen werden. Die praktische Umsetzung ist abhängig vom Umfang der erforderlichen Maßnahmen, der Kapazität in den entsprechenden Fachabteilungen und der Auslastung durch andere Aufgaben.

Die erste Bearbeitungsstufe umfasst die Standorte KGS In der Auen, GGS/KGS Hand und GGS Hebborn (Anlage 1). An diesen Standorten liegen bereits umfangreiche Vorarbeiten und konkrete Maßnahmenansätze aus dem bisherigen schulischen Mobilitätsmanagement vor. Die vorhandenen Ergebnisse können daher mit vergleichsweise geringem zusätzlichem Aufwand in das neue Konzept der Schulzonen überführt werden.

Gleichzeitig eignen sich diese Standorte in besonderem Maße für die erstmalige Anwendung des neuen Schulzonenkonzeptes. Die dort gewonnenen Erfahrungen sollen genutzt werden, um die vorgesehenen Qualitätsstandards, Bearbeitungsabläufe und die Zusammenarbeit mit externen Fachbüros vor der flächendeckenden Umsetzung weiterer Schulzonen zu überprüfen und bei Bedarf weiterzuentwickeln.

Nach Abschluss der ersten Bearbeitungsstufe erfolgt die weitere Umsetzung in festgelegten Vergabepaketen. Die Reihenfolge orientiert sich dabei am bisherigen Bearbeitungsstand, an bereits bestehenden politischen Beschlüssen und Anträgen sowie an räumlichen und fachlichen Zusammenhängen zwischen den Schulstandorten. Ziel ist es, bereits begonnene Verfahren zunächst abzuschließen und die vorhandenen Arbeitsergebnisse bestmöglich zu nutzen.

Die vorgesehene Priorisierung und Zusammenstellung der Vergabepakete sind in Anlage 1 dargestellt.

Weiterführende Schulen

Das schulische Mobilitätsmanagement soll sich auch weiterhin vorrangig auf Grundschulen konzentrieren. Grundschulkinder sind im Straßenverkehr aufgrund ihres Alters und Entwicklungsstandes besonders schutzbedürftig. Ihre Fähigkeiten zur Wahrnehmung von Gefahren, zur Einschätzung von Geschwindigkeiten und Entfernungen sowie zur selbstständigen und sicheren Bewältigung komplexer Verkehrssituationen sind noch nicht vollständig ausgeprägt. Daraus ergeben sich besondere Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur im Umfeld von Grundschulen.

An weiterführenden Schulen stellt sich die Situation anders dar. Die Schülerinnen und Schüler verfügen in der Regel über weiter entwickelte Kompetenzen zur eigenständigen Teilnahme am Straßenverkehr. Zudem nutzen sie häufiger andere Verkehrsmittel wie das Fahrrad oder den öffentlichen Personennahverkehr. Die damit verbundenen Herausforderungen unterscheiden sich von den Anforderungen im Grundschulbereich und werden bereits vielfach im Rahmen der allgemeinen Verkehrs- und Mobilitätsplanung berücksichtigt.

Während sich die Schulzonen auf die Sicherheit im unmittelbaren Umfeld von Grundschulen konzentrieren, stehen bei weiterführenden Schulen häufig längere Schulwege und die sichere Führung des Radverkehrs im Vordergrund. Dies wurde bislang insbesondere im Rahmen der Projekte "Rad macht Schule – NCG und Schulzentrum Im Kleefeld" und an der IGP berücksichtigt. Ziel des Projekts war die Entwicklung sicherer und attraktiver Wegeverbindungen zu den Schulstandorten, insbesondere für den Radverkehr. Die dort entwickelten Maßnahmen und Erkenntnisse bleiben weiterhin Bestandteil der gesamtstädtischen Verkehrs- und Mobilitätsplanung.

Die im Rahmen des Projekts "Rad macht Schule – NCG und Schulzentrum Im Kleefeld" bereits begonnenen Arbeiten werden grundsätzlich weiterverfolgt. Aufgrund der begrenzten personellen Kapazitäten liegt der Schwerpunkt des schulischen Mobilitätsmanagements jedoch zunächst auf der Umsetzung der Schulzonen an Grundschulen. Die weitere Bearbeitung der noch offenen Maßnahmen erfolgt daher nachrangig und orientiert sich an den verfügbaren Ressourcen.

Gleichzeitig profitieren auch weiterführende Schulen von Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements, sofern sich ihre Schulwege mit den Schulzonen von Grundschulen überschneiden.

Vor dem Hintergrund der begrenzten personellen Kapazitäten ist eine Priorisierung erforderlich. Daher soll zunächst die Bearbeitung der Grundschulstandorte und ihrer Schulzonen abgeschlossen werden. Nach der flächendeckenden Umsetzung und Etablierung des Systems kann geprüft werden, inwieweit das schulische Mobilitätsmanagement unter Anpassung der Bewertungskriterien und Maßnahmenansätze auch auf weiterführende Schulen ausgeweitet werden kann.

Anlage 1 – Aktuelle Schulstandorte mit Priorisierung

Anlage 2 – Qualitätsstandards in der Schulzone

Anlage 3 – Übersichtskarte der Schulzonen