

Sicherheitsaudit

Ausbau der Paffrather Straße und Dr.-Robert-Koch-Straße
in Bergisch Gladbach

Bericht „Auditstufe 1“ (Vorplanung)

Auftraggeber:

Stadt Bergisch Gladbach
Wilhelm-Wagener-Platz
51429 Bergisch Gladbach

Aufsteller:

BPR Ingenieure GmbH & Co. KG
Holzmarkt 2/2a
50676 Köln
Telefon 0221 / 888 488-0

Bearbeitet:

Dipl.-Ing. Daniel Ebbers

Köln, Dezember 2025

INHALTSVERZEICHNIS

1.	Allgemeine Projektangaben	1
2.	Auditor	2
3.	Detaillierte Projektangaben.....	3
4.	Auditergebnis.....	6

1. Allgemeine Projektangaben

Projektbezeichnung:	Ausbau der Paffrather Straße und Dr.-Robert-Koch-Straße
Aufsteller / Bauherr:	Stadt Bergisch Gladbach Wilhelm-Wagener-Platz 51429 Bergisch Gladbach Tel.: +49 2202 14-1749 Mail: r.lummert@stadt-gl.de
Entwurfsbearbeitung:	Lindschulte Graf-Adolf-Platz 6 40213 Düsseldorf Tel.: +49 211 361 137 0 Mail: duesseldorf@lindschulte.de
Entwurfsphase/Auditphase:	Vorplanung / Auditphase 1
Aufstelldatum:	September 2025
Auditierte Unterlagen:	Lageplan Verkehrsanlage (Umgestaltung Paffrather Straße oberer Abschnitt – V4) M 1:500 (Stand: 16.09.2025) Lageplan Verkehrsanlage (Umgestaltung Dr.-Robert-Koch-Straße V1_2) M 1:500 (Stand: 15.05.2025)
Vorliegende Unterlagen:	Erläuterungsbericht (Stand: 07.05.2025) Ergebnisse Simulation Unfallübersichtskarte 01.01.2023 - 31.12.2025 (Stand: 16.12.2025) Unfalldatenzusammenfassung 01.01.2023 - 31.12.2025 (Stand: 16.12.2025) Auswertung Verkehrsunfalldaten 01.01.2023 - 31.12.2025 (Stand: 16.12.2025)
Termin der Ortsbesichtigung:	12.11.2025

2. Auditor

Dienststelle

BPR Ingenieure GmbH & Co. KG

Holzmarkt 2/2a

50676 Köln

Telefon 0221 / 888 488-0

Ort, Datum

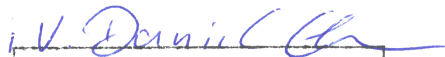
Köln, 22.12.2025

Name:

Dipl.-Ing. Daniel Ebberts

Zertifizierter Auditor für Stadtstraßen und Orts-
durchfahrten

Unterschrift:


BPR Ingenieure GmbH & Co. KG
Holzmarkt 2/2a • 50676 Köln
Telefon 0221 88 84 880

3. Detaillierte Projektangaben

Bezeichnung: Sicherheitsaudit für den Ausbau der Paffrather Straße und Dr.-Robert-Koch-Straße in Bergisch Gladbach

Art der Baumaßnahme: Umbau

Länge:

Paffrather Straße: ~0,410km

Dr.—Robert-Koch-Straße: ~0,170km

Querschnitt A-A

Gehweg 2,50 m

Fahrbahn: 6,70 m

Radfahrstreifen 2,50 m

Gehweg 2,50 m

Querschnitt B-B

Schrammbord 0,85 m

Fahrbahn: ~6,85 m

Radfahrstreifen 2,50 m

Gehweg ~2,80 m

Querschnitt C-C

Gehweg 2,50 m

Fahrbahn: 6,50 m

Multifunktionsstreifen ~1,09-1,25 m

Gehweg 2,50 m

Querschnitt D-D

Gehweg ~2,25 m

Parkstreifen 2,30 m

Fahrbahn: 6,50 m

Gehweg ~2,20 m

Verkehrsstärken:	nicht bekannt
Straßenkategorie	Paffrather Straße (Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße bis Stationsstraße) HS III (innergemeindliche Hauptverkehrsstraße) Paffrather Straße (Stationsstraße bis Konrad-Adenauer-Platz) ES IV (Sammelstraße)
Zul. Höchstgeschwindigkeit:	Paffrather Straße (Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße bis Stationsstraße) $V_{zul.} = 50 \text{ km/h}$ Paffrather Straße (Stationsstraße bis Konrad-Adenauer-Platz) $V_{zul.} = 30 \text{ km/h}$ (Strecke) Dr.-Robert-Koch-Straße $V_{zul.} = 30 \text{ km/h}$ (Zone)
Gesamtbaukosten:	nicht bekannt

Herangezogene Regelwerke:

Richtlinien für das Sicherheitsaudit von Straßen
RSAS (2019)
Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in
Unfallkommissionen M Uko (2012)
Richtlinien für integrierte Netzgestaltung RIN
(2008)
Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RASt 06 (2006)
Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA
(2010)
Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
EFA (2002)
Straßenverkehrsordnung StVO
Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenver-
kehrsordnung VwV-StVO
Richtlinien für die Markierung von Straßen, Teil 1
RMS-1 (1993),
Richtlinien für die Markierung von Straßen, Teil 2
RMS-2 (1980)

4. Auditergebnis

Das vorliegende Sicherheitsaudit zeigt Defizite, Konflikte und Gefahren auf. Es bietet jedoch keine Lösungs- bzw. Planungsvorschläge an, da diese in der Regel durch weitere Zwänge beeinflusst werden.

Bei der Auditierung des o.g. Projektes wurden folgende Punkte festgestellt:

4.1 Grundsätzliches

- a) Es liegen Unfalldaten der Strecke vor. Im Zeitraum 01.01.2023-31.12.2025 wurden insgesamt 77 Unfälle seit Anfang 2023 registriert. 14 Unfälle waren mit Personenschaden, davon sieben unter Beteiligung (RAD/FG/EKF). Ein Unfall hatte mindestens eine schwer verletzte Person zur Folge, die zu Fuß unterwegs war. Hierbei handelt es sich um einen Kfz im Längsverkehr und eine querende FG von rechts.
- b) Maßnahmen für den Radverkehr mit Fahrtrichtung Süden sind auf der Paffrather Straße (Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße bis Stationsstraße) nicht vorhanden. Inwieweit diese erforderlich sind, kann aufgrund nicht vorliegender Verkehrsbelastungen im Kfz-/Radverkehr nicht geprüft werden.
- c) Inwieweit der geplante Fußgängerüberweg mit Bevorrechtigung des Fußverkehrs auf Höhe Paffrather Straße 52 zulässig ist, kann aufgrund nicht vorliegender Verkehrsbelastungen im Kfz-/Fußverkehr nicht geprüft werden.
- d) Alle Konfliktpotenzialflächen wie Zufahrten sollten in der Planung dargestellt werden. Dies betrifft bspw. den Zufahrtsbereich östlich von Hausnummer 8 (Parkplatz).
- e) Die Dr.-Robert-Koch-Straße weist aufgrund ihrer Topografie keine barrierefreie Längsneigung im Planungsbereich auf. Die Nutzung des Straßenabschnitts kann für mobilitätseingeschränkte Personen deutlich eingeschränkt sein.

4.2 Paffrather Straße

Fuß- und Radverkehr

- 1) Am nördlichen Ende der Paffrather Straße ist ein Kreisverkehrsplatz geplant. Nach den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ, FGSV, 2001) sind Fußgängerüberwege möglichst rechtwinklig zur Fahrtrichtung der Fahrzeuge anzulegen, damit Gehende die Fahrbahn auf kürzesten Weg queren

- können. Kürzere Querungswege reduzieren das Bewegen auf der Fahrbahn und somit Konflikte mit dem Kfz-Verkehr.
- 2) Die Mindestbreite für Gehwege mit vertikaler Begrenzung an der Gehweghinterkante und Längsparken am Fahrbahnrand entspricht 0,50m Sicherheitstrennstreifen zum Parkstreifen, 1,80m für die nutzbare Gehwegbreite sowie 0,20m Hausabstand. Dieses Maß wird auf Höhe Haus-Nr. 70 unterschritten. Grundsätzlich ist eine ausreichende Breite des Gehwegs die Voraussetzung, um ein konfliktfreies Begegnen von zwei Personen zu ermöglichen. Ziel ist es in diesem Fall, Personen vor Behinderungen oder Schäden aufgrund unvorsichtig geöffneter Fahrzeurtüren zu bewahren.
 - 3) Südlich von Haus-Nr. 50 weist das Schrammbord auf der Westseite der Fahrbahn abschnittsweise eine Breite von fast 1m auf. Um eine nicht gewünschte Nutzung dieses Bereichs durch Gehende zu vermeiden, wird empfohlen, das Schrammbord auf ein notwendiges Mindestmaß zu reduzieren. Durch diese Maßnahme werden Gehende nicht nur beschilderungstechnisch, sondern auch baulich zur Nutzung des Gehwegs auf der Ostseite geführt.



- 4) Der sehr breite Trichter in der östlichen Paffrather Straße führt am Knotenpunkt Paffrather Straße/Stationsstraße zu großen Räumwegen durch den Fußverkehr. Es wird empfohlen zu prüfen, inwieweit die Trichterbreite reduziert werden kann, um die Laufwege der Gehenden über die Fahrbahn und damit mögliche Konfliktpotenziale mit abbiegenden Fahrzeugen zu reduzieren.
- 5) Der Multifunktionsstreifen in der östlichen Paffrather Straße (Stationsstraße – Dr.-Robert-Koch-Straße) ist mit max. 1,25m Breite sehr gering bemessen. Hier kann es bspw. durch an den Fahrradbügeln abgestellte Räder zur deutlichen Einschränkung der nutzbaren Gehwegbreite kommen. Konflikte bei sich begegnenden Personen können demnach nicht ausgeschlossen werden.
- 6) Zwischen Haus-Nr. 10-20 steht an der Hinterkante des Gehwegs eine Vielzahl an (privaten) Möblierungselementen. Um die nutzbare Gehwegbreite nicht einzuschränken, wird empfohlen, diese in den geplanten Multifunktionsstreifen einzubinden. Eine Reduktion der Gehwegbreite ist zu vermeiden, um Konflikte bei sich begegnenden Personen zu unterbinden.



- 7) Im weiteren Planungsverlauf ist zu prüfen, inwiefern die 1,25m breiten Baumbeete am Fahrbahnrand eine ausreichende Breite aufweisen. Ziel ist es, zukünftig keine Wurzelaufbrüche im Gehweg zu erhalten, die für Gehende zu Stolperproblemen führen können.
- 8) Der Einmündungsbereich Paffrather Straße/Dr.-Robert-Koch-Straße ist barrierefrei auszubauen (taktil, visuell), um eine konfliktfreie Nutzung durch mobilitätseingeschränkte Personen zu gewährleisten.
- 9) Die Mindestbreite für Gehwege wird auf Höhe Hausnummer 3-9 in der Paffrather Straße beidseitig unterschritten. Grundsätzlich ist eine ausreichende Breite des Gehwegs die Voraussetzung, um ein konfliktfreies Begegnen von zwei Personen zu ermöglichen. Die Notwendigkeit des Ausweichens auf die Fahrbahn (Nordseite) oder ein Konflikt aufgrund unvorsichtig geöffneter Fahrzeugtüren (Südseite) ist zu vermeiden.
- 10) Die Planung sieht vor, dass die Bordanlagen des Fußgängerüberwegs am östlichen Ende der Paffrather Straße nicht baulich angepasst werden. Um die Barrierefreiheit für Querende zu gewährleisten, ist der südliche Fahrbahnrand noch mit in die Planung einzubeziehen. Nach derzeitigem Kenntnisstand ist eine taktile ertastbarkeit sowie der Kontrast der Bordanlage gegenüber der Fahrbahn nicht ausreichend gewährleistet. Dies ist im Zuge der weiteren Planung zu prüfen.



Kfz-Verkehr

- 11) Die Kernfahrbahnbreite auf Höhe Paffrather Straße 70 beträgt lediglich 6,00m. Das nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt, FGSV, 2006) notwendige Maß von 6,50m Breite für das Begegnen von Bussen im vertakteten Linienverkehr wird somit unterschritten. Dies führt zwangsläufig dazu, dass die Nutzung des Schutzstreifens durch den ÖPNV vermehrt stattfinden muss, was zu einer Gefährdung des Radverkehrs führen kann. Es ist daher zu prüfen, inwieweit eine Verbreiterung der Kernfahrbahn möglich ist.
- 12) Auf Höhe Haus-Nr. 70 ist eine Parkbucht für 2 Pkw geplant. Nach den Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR, FGSV, 2023) wird empfohlen, den Sicherheitstrennstreifen in die Parkbucht mit einzubeziehen. Diese bauliche Maßnahme hat zur Folge, dass der Radverkehr nicht nur aufgrund von Markierung, sondern auch baulich mit einem ausreichenden Abstand an parkenden Fahrzeugen vorbeigeleitet wird. Unfälle mit zufällig sich öffnenden Türen etc. können hierdurch größtenteils vermieden werden.

- 13) Eine verkehrstechnische Bewertung der signalisierten Einmündung Paffrather Straße/Stationsstraße liegt nicht vor. Aus diesem Grund kann nicht beurteilt werden, inwiefern der Entfall des separaten Linksabbiegefahrstreifens zu sicherheitsrelevanten Mängeln führt. Grundsätzlich können Probleme hinsichtlich der Leistungsfähigkeit eines Knotenpunktes bspw. durch Rückstauerscheinungen zu sicherheitsrelevanten Mängeln wie Auffahrunfällen führen. Auch Themen wie Rotverstöße o.ä. müssen in die Sicherheitstechnische Bewertung mit einfließen.



- 14) Bei der signaltechnischen Ausarbeitung des Knotenpunktes Paffrather Straße/Stationsstraße wird aus Sicherheitsgründen empfohlen, auf eine bedingte Verträglichkeit zwischen linksabbiegenden Fahrzeugen aus der nördlichen Paffrather Straße in Kombination mit querendem Fußverkehr zu verzichten. Die eingeschränkte Sicht auf den entgegenkommenden Verkehr kann zur Notwendigkeit schneller Abbiegevorgänge führen, die sicherheitsrelevante Mängel für den Fußverkehr zur Folge haben können.
- 15) Auf Höhe Haus-Nr. 3-9 der Paffrather Straße ist eine Parkbucht für 4-5 Pkw geplant. Nach den Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR, FGSV, 2023)

wird empfohlen, den Sicherheitstrennstreifen in die Parkbucht mit einzubeziehen. Diese bauliche Maßnahme hat zur Folge, dass der Radverkehr nicht nur aufgrund von Markierung, sondern baulich mit einem ausreichenden Abstand an parkenden Fahrzeugen vorbeigeleitet wird. Unfälle mit zufällig sich öffnenden Türen etc. können hierdurch vermieden werden. Auch Dooring-Unfälle mit dem Kfz-Längsverkehr können so vermieden werden.

4.3 Dr.-Robert-Koch-Straße

Fuß- und Radverkehr

16) Südlich von Haus-Nr. 12 weist der östliche Gehweg mit ~1,50m keine ausreichende Breite für sich begegnende Personen auf. Ziel ist es, bspw. ein plötzliches Ausweichen von Personen auf die Fahrbahn zu vermeiden, was zu großem gefahrenpotenzial mit dem Kfz-Verkehr führen kann. Auch im weiteren Verlauf ist die Gehwegbreite teilweise deutlich eingeschränkt.

17) Südlich der Zufahrt zu den Häusern Dr.-Robert-Koch-Straße 14-16 sieht die Planung einen Fußgängerüberweg vor. Sollte der FGÜ an dieser Stelle (Quell-Zielverkehr Dr.-Robert-Koch-Straße 14-16) notwendig sein, so sind ausreichende Aufstellflächen beidseitig der Fahrbahn zu gewährleisten. Insbesondere Eltern mit Kinderwagen oder mobilitätseingeschränkte Personen haben in den östlichen Nebenanlagen keine ausreichende Aufstellfläche zur Verfügung. Dies kann zu einem unbeabsichtigten Betreten der Fahrbahn und entsprechendem Konflikt mit dem Kfz-Verkehr führen.



- 18) Der Querungsbereich des Fußgängerüberwegs südlich der Zufahrt zu den Häusern Dr.-Robert-Koch-Straße 14-16 ist barrierefrei auszubauen (taktil, visuell), um eine konfliktfreie Nutzung durch mobilitätseingeschränkte Personen zu gewährleisten.
- 19) Nördlich des geplanten Fußgängerüberwegs steht zukünftig am östlichen Fahrbahnrand kein Gehweg zur Verfügung. Es wird empfohlen, das Schrammbord so schmal wie möglich zu planen, um das Nutzen der Nebenanlage durch Gehende zu vermeiden. Ansonsten kann es zu Konflikten zwischen Gehenden im Längsverkehr, die ungewollt auf die Fahrbahn treten, und dem Kfz-Verkehr kommen.
- 20) Im Bereich der punktuellen Einengung nördlich der Zufahrt zu den Häusern Dr.-Robert-Koch-Straße 14-16 sieht die Planung zwischen Fahrbahn und Längsparkstreifen keinen 0,75m breiten Sicherheitstrennstreifen vor. Dieser ist jedoch insbesondere für den im Mischverkehr geführten Radverkehr (bergab) zwingend erforderlich, da ansonsten ein erhöhtes Gefahrenpotenzial bspw. durch Dooring-Unfälle besteht.
- 21) Da die Planung auf der östlichen Seite der Dr.-Robert-Koch-Straße abschnittsweise keinen Gehweg vorsieht, der Zugang zu den GFO Kliniken Rhein-Berg sich jedoch

auf dieser Seite befindet, ist eine Quermöglichkeit, mindestens abgesenkter Bord, beidseitig der Dr.-Robert-Koch-Straße auf Höhe der Zufahrt GFO Kliniken Rhein-Berg vorzusehen. Gehende müssen aus dem Zu-/Ausfahrtsbereich auf die Westseite der Dr.-Robert-Koch-Straße gelangen können, um den ausschließlich dort vorhandenen Gehweg nutzen zu können. Die Wegebeziehung ist zwingend zu gewährleisten.



Quelle: BPR Ingenieure GmbH & Co. KG

Kfz-Verkehr

22) Nördlich der Zufahrt zu den Häusern Dr.-Robert-Koch-Straße 14-16 sieht die Planung eine punktuelle Engstelle vor. Die Fahrbahnbreite beträgt über eine Länge von ~50m lediglich 3,30m. Es ist zu überprüfen, inwiefern auch mittels Beschilderung dem Kfz-Verkehr in Fahrtrichtung Norden Vorrang gewährleistet werden sollte, damit bei einer Längsneigung von ~7% das Anhalten bergauf möglichst vermieden werden kann. Anfahrvorgänge am Berg sollten vermieden werden. Diese können insbesondere bei ungeübten Fahrenden zu Rückrollmanövern und somit Unfällen mit dahinter wartenden Fahrzeugen führen.