Absender
Ratsgruppe
„BÜRGERPARTEI GL“

Drucksachen-Nr.

0648/2026

öffentlich

Anfrage

der Ratsgruppe „BÜRGERPARTEI GL“
zur Sitzung des Rates der Stadt Bergisch Gladbach am 13.10.2026

Tagesordnungspunkt

Anfrage der Bürgerpartei GL vom 28.09.2026 zur Sanierung der L 136 - Frankenforster Straße

Inhalt:

Mit Schreiben vom 28.09.2026 (beigefügt als Anlage 1) sowie ergänzender Anfrage vom gleichen Tag (beigefügt als Anlage 2) bat die Ratsgruppe „BÜRGERPARTEI GL“ in Zusammenhang mit der bevorstehenden Fahrbahnsanierung auf der L 136 – Frankenforster Straße – zwischen Neufeldweg und Rather Weg um Beantwortung der dort aufgeführten Fragen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Zunächst weist die Verwaltung darauf hin, dass die der Planung zugrunde liegenden Verkehrserhebungen am 22.03.2023 und 23.03.2023 durchgeführt wurden. Abweichungen zwischen einzelnen Darstellungen beruhen auf unterschiedlichen Auswertungen (einmal Kfz und Querung Radverkehr, einmal Radverkehr komplett). Die genannten Radverkehrszahlen beziehen sich ausschließlich auf Querungen der Frankenforster Straße. Insgesamt wurden 100 Querungen erfasst, davon 47 in Fahrtrichtung Refrath.

Im Übrigen werden die einzelnen Fragen wie folgt beantwortet:

1. Seit wann und in welcher Form war die Stadt Bergisch Gladbach in die Planung eingebunden?
Die Stadt Bergisch Gladbach war fortlaufend in die Planungen eingebunden. Im Rahmen der Abstimmungen hat sich die Verwaltung für die Variante mit einem Radfahrstreifen anstelle des bisherigen Parkens am Fahrbahnrand ausgesprochen.

2. Wie soll die zukünftige Radverkehrsführung aussehen?
Es wird auf die Planung von Straßen.NRW verwiesen. Die Benutzungspflicht des bestehenden Geh- und Radweges bleibt unberührt. Im Bereich des neu vorgesehenen Radfahrstreifens wird der Radverkehr jedoch ausschließlich auf diesem geführt.

3. Welche verkehrsrechtlichen Anordnungen sind für die Umsetzung erforderlich?
Die Maßnahme wird durch eine reguläre verkehrsrechtliche Anordnung der Verkehrsbehörde der Stadt Bergisch Gladbach angeordnet. Die hierfür erforderlichen Regelungen sind bereits mit Straßen.NRW abgestimmt.

4. Auf welcher Datengrundlage basiert die Planung?
Grundlage der Planung sind die Verkehrserhebungen vom 22. und 23.03.2023, die im Rahmen der Planungen zur Feuerwache Süd durchgeführt wurden. Aktuellere Verkehrszählungen liegen derzeit nicht vor. Die möglichen Auswirkungen von Streiks auf das Verkehrsgeschehen wurden im Rahmen der Bewertung als vernachlässigbar angesehen.

5. Wurden ergänzende Verkehrserhebungen durchgeführt?
Die angekündigte Erhebung wurde durchgeführt. Die Ergebnisse liegen derzeit noch nicht vor. Nach Vorliegen werden diese dem Landesbetrieb zur Verfügung gestellt.

6. Wurde der ruhende Verkehr untersucht und welche Auswirkungen sind zu erwarten?
Eine gesonderte Erhebung der vorhandenen Parkstände wurde nicht durchgeführt und erscheint im vorliegenden Fall, anders als bei der Prüfung einer Fahrradstraße im Hasenweg, nicht erforderlich.

Ziel der Maßnahme ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit unter Abwägung der vorhandenen Parkmöglichkeiten. Für den Entfall der Parkmöglichkeiten ist es unerheblich, ob die Radverkehrsanlage als Radfahrstreifen oder Schutzstreifen ausgeführt wird.
Darüber hinaus dient die Maßnahme dazu, das regelmäßige Abstellen von LKW und Anhängern entlang der Strecke zu verhindern und die Fahrbahn wieder dauerhaft durchgängig nutzbar zu machen. Die vorhandene Fahrbahnbreite bleibt auch für den Begegnungsfall zwischen Bussen und LKW ausreichend.
Der Wegfall der Parkmöglichkeiten verbessert zudem die Sichtverhältnisse an Einmündungen und Grundstückszufahrten und trägt damit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei.

7. Welche Alternativen wurden geprüft?

Gemeinsam mit Straßen.NRW wurden verschiedene Varianten untersucht. Aufgrund der bestehenden Verkehrsstärke von bis zu rund 900 Kfz pro Stunde befindet sich die Verkehrsanlage gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010, Bild 7 und Tabelle 8) im Übergangsbereich zwischen der Kategorie II (Schutzstreifen) und der Kategorie III (Radfahrstreifen).
Auch eine Variante mit beidseitigen Schutzstreifen wurde geprüft. Allerdings würden auch bei dieser Lösung sämtliche Parkmöglichkeiten entfallen.
Eine grundsätzliche Führung des Radverkehrs auf dem Gehweg wurde ebenfalls betrachtet. In Fahrtrichtung Refrath wird diese aufgrund zahlreicher Einmündungen und Zufahrten sowie eingeschränkter Sichtverhältnisse durch parkende Fahrzeuge als nicht ausreichend verkehrssicher bewertet.
In Gegenrichtung steht die für einen entsprechenden Radfahrstreifen erforderliche Verkehrsfläche nicht zur Verfügung. Dort kann der Radverkehr jedoch konfliktärmer über die bestehende Nebenanlage geführt werden, da keine Einmündungen und nur wenige Zufahrten vorhanden sind.

8. Welche Bedeutung hat die Maßnahme für das Radverkehrsnetz?

Die Maßnahme betrifft eine Hauptverkehrsstraße. Die Strecke ist zwar nicht Bestandteil einer konkreten Radroute, die bewusst über das Nebennetz geführt wird, sie erfüllt jedoch eine wichtige Verkehrsfunktion für den Radverkehr auf dem Hauptstraßennetz.
Im beschlossenen Radverkehrsnetz wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass Hauptverkehrsstraßen für den Radverkehr eine wesentliche Erschließungs- und Verbindungsfunktion besitzen und daher entsprechend zu berücksichtigen sind.
Mit der in der Vorlage 0524/2026 bezeichneten Maßnahme 2 „Frankenforster Straße, K27 bis Ende der Ortsdurchfahrt“ ist der Lückenschluss zwischen der Maßnahme von Straßen.NRW einschließlich des Radfahrstreifens und dem Knotenpunkt Lustheide gemeint.
Die Stadtverwaltung beabsichtigt darüber hinaus, den Knotenpunkt Lustheide im Rahmen zukünftiger Maßnahmen zu sanieren und an die neue Radverkehrsführung anzupassen. Öffentliche Parkflächen bestehen in diesem Abschnitt bereits heute nicht.

9. Wie erfolgt die Information der Anwohnerinnen und Anwohner?

Die Information und Kommunikation obliegt aufgrund der Straßenbaulast dem Landesbetrieb Straßen.NRW. Seitens der Stadt Bergisch Gladbach ist derzeit keine gesonderte Informationsveranstaltung vorgesehen.

Der Entfall der Parkmöglichkeiten ergibt sich aus den Anforderungen an eine sichere und regelkonforme Radverkehrsführung und ist nicht von einer vorherigen Informationsveranstaltung abhängig.

Über die verkehrsrechtliche Anordnung entscheidet die Straßenverkehrsbehörde unabhängig und ausschließlich auf Grundlage der Straßenverkehrs-Ordnung sowie der hierzu erlassenen Verwaltungsvorschriften.